



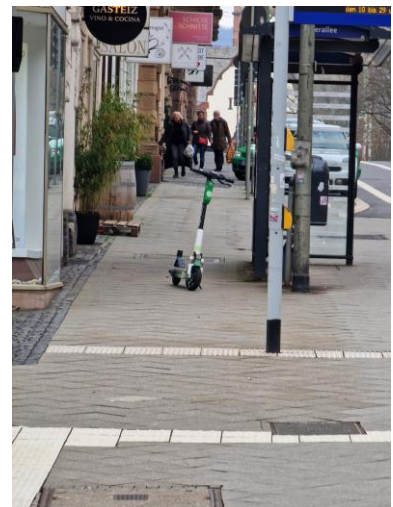
Mobilität im Vorderen Westen



1

Ablauf

- Einführung ins Thema (Andreas Schmitz)
- Positionen | Ziel | Umsetzungsstrategien für den Verkehr im Vorderen Westen (Mario Lang und Steffen Müller)
- Erwidern | Erläuterungen Dr. Georg Förster
- Fragen | Statements | Diskussionen



Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen



2

Stand Dezember 2020, noch nicht beschlossener Entwurf
Kassel documenta Stadt

Quartiersbezogenes Mobilitätskonzept

Vorderer Westen/Mitte Stadt Kassel



Stand Dezember 2020, noch nicht beschlossener Entwurf




3

Schlüsselmaßnahmen des Mobilitätskonzeptes

6. Schlüsselmaßnahmen
Kassel documenta Stadt

6.4 Quartiersgaragen

Pkw Stellplätze in Quartiersgaragen organisieren



Ziel:
- Verringerung Parkdruck im Straßenraum

Zeithorizont	Priorisierung
<input type="checkbox"/> Kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/> A
<input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig	<input type="checkbox"/> B
	<input type="checkbox"/> C

Instrumente zur Umsetzung:

- Potenzialflächen ermitteln
- Kombination mit weiteren Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Gewerbe) prüfen
- Gebäude städtebaulich integrieren

Übertragbarkeit:
- Prüfung bei Neubau (Wohnen, Arbeiten, Gewerbe), ob Kombination mit Quartiersgarage möglich

Beitrag zur Zielerreichung gering mittel hoch

Kosten gering mittel hoch


Beitrag zur Klimaneutralität
bei Umsetzung als Einzelmaßnahme gering mittel hoch
bei Umsetzung in Kombination mit Angebotserweiterung Sharing in Quartiersgarage gering mittel hoch

Abb. 99: Städtebaulich integrierte Quartiersgarage (Darstellung orange edge)
Mobilitätskonzept Vorderer Westen/Mitte | Straßenverkehrs- und Tiefbauamt | 2019

6. Schlüsselmaßnahmen
Kassel documenta Stadt

6.5 Parken

Pkw Stellplätze für verschiedene Nutzer anbieten



Ziel:
- Verringerung Parkdruck
- effiziente Nutzung versiegelter Fläche

Zeithorizont	Priorisierung
<input type="checkbox"/> Kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/> A
<input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig	<input type="checkbox"/> B
	<input type="checkbox"/> C

Instrumente zur Umsetzung:

- Organisatorische Hürden mit Betreibern von privaten Stellplätzen überwinden
- Öffnung von Bewohnerstellplätzen tagsüber für Kurzzeitparken
- Sichtbarmachung der Mehrfachnutzung

Übertragbarkeit:
- Gebiete mit hoher Nutzungsmischung von Wohnen und Arbeiten


Beitrag zur Zielerreichung gering mittel hoch

Kosten gering mittel hoch

Beitrag zur Klimaneutralität
bei Umsetzung als Einzelmaßnahme gering mittel hoch
bei Umsetzung in Kombination mit Parkraummanagement gering mittel hoch

Abb. 61: Mehrfachnutzung von Stellplätzen (Darstellung orange edge)
Mobilitätskonzept Vorderer Westen/Mitte | Straßenverkehrs- und Tiefbauamt | 2019

Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen



4

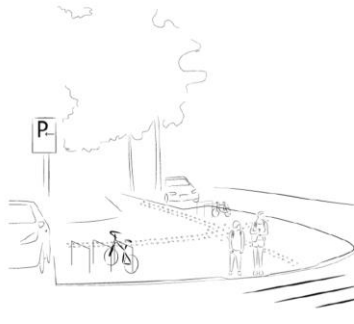
2

Schlüsselmaßnahme Fußverkehr

Kassel documenta Stadt: ● ● ● ●

8. Schlüsselmaßnahmen
6.1 Fußverkehr

Sichere Querungen für Fußverkehr herstellen



Ziel:

- Förderung Fußverkehr
- Steigerung der Sicherheit an Kreuzungspunkten

Zeithorizont

Kurzfristig Mittelfristig

Priorisierung

A B C

Instrumente zur Umsetzung:

- Sichtbeziehungen prüfen, Sperrflächen einrichten und bspw. für Radabstellanlagen, Bänke nutzen
- Fußwegverweiterung an Kreuzungen
- Bordsteinabsenkung, analog Projekt „Bordfrei“

Übertragbarkeit:

- Umsetzung der Maßnahme auf Schüllerrouten

Beitrag zur Zielerreichung gering mittel hoch

Kosten gering mittel hoch

Beitrag zur Klimaneutralität

bei Umsetzung als Einzelmaßnahme gering mittel hoch

bei Umsetzung in Kombination mit Förderung sicherer und attraktiver Laufwege zur Schule/Kindi gering mittel hoch

Abb. 96: Erweiterung Gehweg und Bordsteinabsenkung (Darstellung orange edge)

Mobilitätskonzept Vorderer Westen/Mitte | Straßenverkehrs- und Tiefbauamt | 2019 102

Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen



5

Handlungsbedarfe – 673 Maßnahmen Mehr Platz für Alle

Nr. Position	Themenfeld	Verortung	Beschreibung	Priorisierung durch OBR Vorderer Westen, OBR Mitte, Stadtbüro F-E-S, Stadt Kassel
1119	Kfz-Verkehr und Parken	gesamtes Untersuchungsgebiet	Straßen verbreitern (damit Autos mehr Platz haben)	C
1060	Fußverkehr und öffentlicher Raum	gesamtes Untersuchungsgebiet	Breitere Gehwege	C
1102	Kfz-Verkehr und Parken	gesamtes Untersuchungsgebiet	es soll mehr Parkplätze geben	B
1125	Kfz-Verkehr und Parken	gesamtes Untersuchungsgebiet	es gibt zu viele Autos	B
1051	Kfz-Verkehr und Parken	gesamtes Untersuchungsgebiet	Es gibt sehr viele Dauerparker im Vorderen Westen, die anscheinend ihr Auto gar nicht brauchen	B

Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen



6

Mehr Ampelgrün für Alle

Nr. Position	Themenfeld	Verortung	Beschreibung	Priorisierung durch OBR Vorderer Westen, OBR Mitte, Stadtbüro F-E-S, Stadt Kassel
139	Fußverkehr und öffentlicher Raum	Murhardstraße, Goethestraße	Ampelphase zur Überquerung Straßen ist zu kurz für die Kita-Kinder	B
196	Fußverkehr und öffentlicher Raum	Herkulesstraße / Germaniastraße	es ist schnell wieder rot (Ampel), wir müssen manchmal rennen, um über die Straße zu kommen. Idee: Ampel muss länger grün sein	B
1069	Fußverkehr und öffentlicher Raum	gesamtes Untersuchungsgebiet	mehr Ampeln, Ampeln sollen länger grün sein	C
1084	Fußverkehr und öffentlicher Raum	gesamtes Untersuchungsgebiet	Ampeln sollen schneller grün werden	B
1097	Kfz-Verkehr und Parken	gesamtes Untersuchungsgebiet	Es dauert zu lange bis Ampeln grün werden	B
249				

Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen



7

Zebrastrreifen am Bebelplatz: Das Problem



Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen



8

- 6640 -

Kassel, 18. Juli 2022
Johanna Wiens
Tel. 3139

- Seniorebeirat -

Beschluss des Seniorebeirates zum Thema „Fußgängerüberwege am August-Bebel-Platz“ vom 12. Mai 2022

Am August-Bebel-Platz gibt es zwei Fußgängerüberwege, die jeweils die Nord- bzw. Südseite mit der Mittelinsel (Straßenbahnhaltestellen) verbinden. Die Einrichtung weiterer Fußgängerüberwege ist aus verschiedenen Gründen nicht vorgesehen.

Zum einen gewährleisten die beiden vorhandenen Fußgängerüberwege eine ausreichende und sichere Erreichbarkeit der Mittelinsel / Straßenbahnhaltestellen. Zwischen den drei vorgeschlagenen Standorten und den vorhandenen Fußgängerüberwegen liegen nur jeweils ca. 60 bis 80m. Diese Entfernung ist fußläufig grundsätzlich zumutbar. Unabhängig davon kann natürlich auch an allen anderen Stellen die Fahrbahn rund um den August-Bebel-Platz gequert werden.

Zum anderen setzt die Anlage eines Fußgängerüberwegs immer dessen frühzeitige Erkennbarkeit und eine ausreichende Sichtbeziehung zwischen Fußgänger und Fahrzeugführer voraus. Die drei vorgeschlagenen Fußgängerüberwege liegen allesamt im Kurvenbereich, was die Erkennbarkeit sowie die Sichtbeziehungen zwischen querungswilligen Fußgängern und Fahrzeugführern bereits einschränkt. Zudem liegen zwei der drei vorgeschlagenen Fußgängerüberwege unmittelbar hinter einer Einmündung, sodass der nach rechts einbiegende Fahrzeugführer die wartenden oder querenden Fußgänger ggf. zu spät erkennen würde.

Nicht zuletzt würden durch die Anlage der drei vorgeschlagenen Fußgängerüberwege auch mindestens sieben PKW-Stellplätze, teils Kurzparkzonen mit Parkscheibe, entfallen. Erfahrungsgemäß ist der Parkraum rund um den August-Bebel-Platz nicht zuletzt wegen der zahlreichen Geschäftsanlieger stark ausgelastet. Der Parkraum würde insbesondere den Kunden nicht mehr zur Verfügung stehen. Die umliegenden Straßen sind genauso stark beparkt, sodass nicht davon auszugehen ist, dass der Wegfall aufgefangen würde.

Eine gleichlautende Stellungnahme wurde bereits an den Ortsbeirat Vorderer Westen geschickt.

Dr. Georg Förster

Ablehnung vom 18.07.22

- Vorhandene Zebrastreifen sind ausreichend
- Umwege zumutbar
- Würden im Kurvenbereich liegen
- Fehlende Sichtbeziehungen
- mindestens sieben Parkplätze würden entfallen

Mobilität im Vorderen Westen



9

Rechtsabbiegen in eine untergeordnete Straße

§ 9 Abs. 3 StVO: Abbiegen

Wer abbiegen will, muss entgegenkommende Fahrzeuge durchfahren lassen, Schienenfahrzeuge, Fahrräder mit Hilfsmotor, Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge auch dann, wenn sie auf oder neben der Fahrbahn in der gleichen Richtung fahren. (...) **Auf zu Fuß Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen; wenn nötig, ist zu warten.**



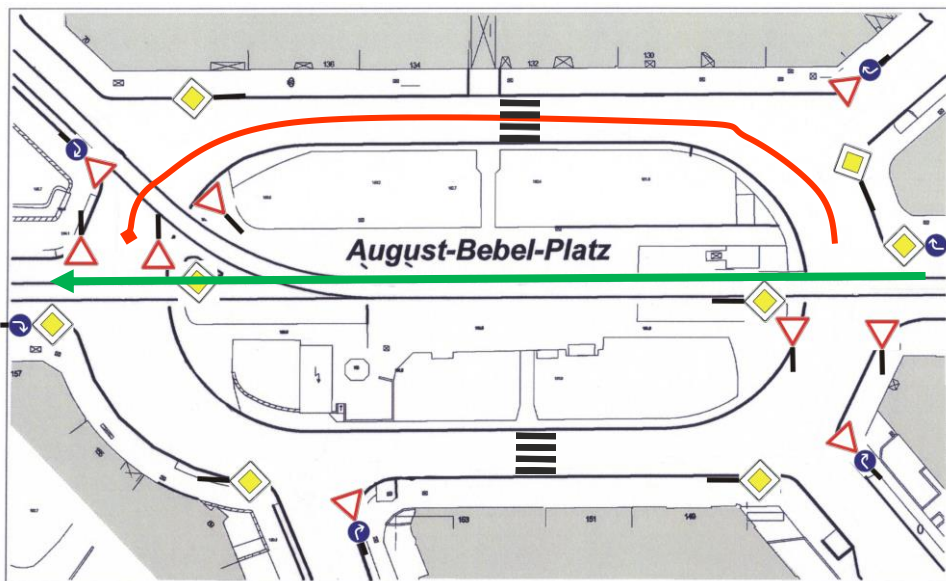
Z 209 StVO: vorgeschriebene Fahrtrichtung - rechts

Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen



10

Vorfahrtsregelung Bebelplatz

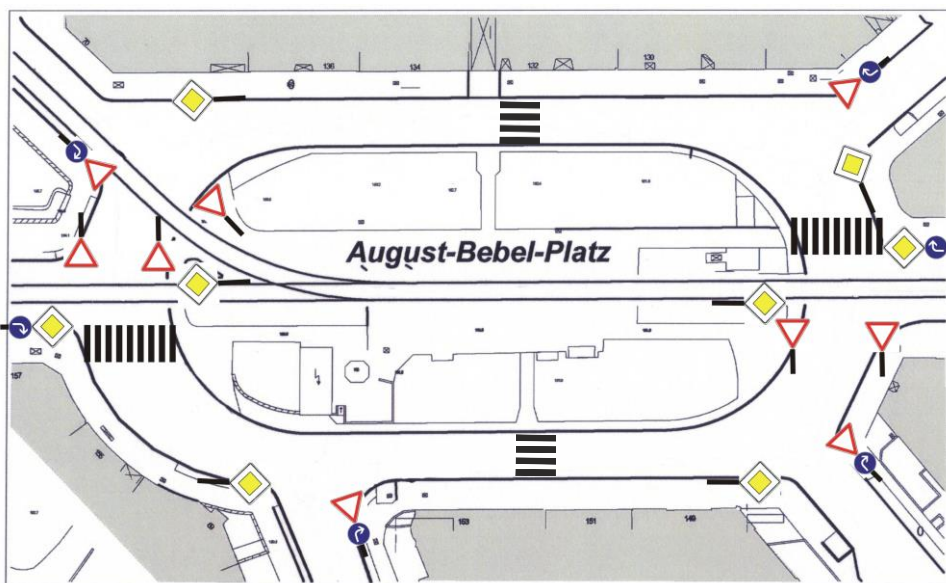


Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen



11

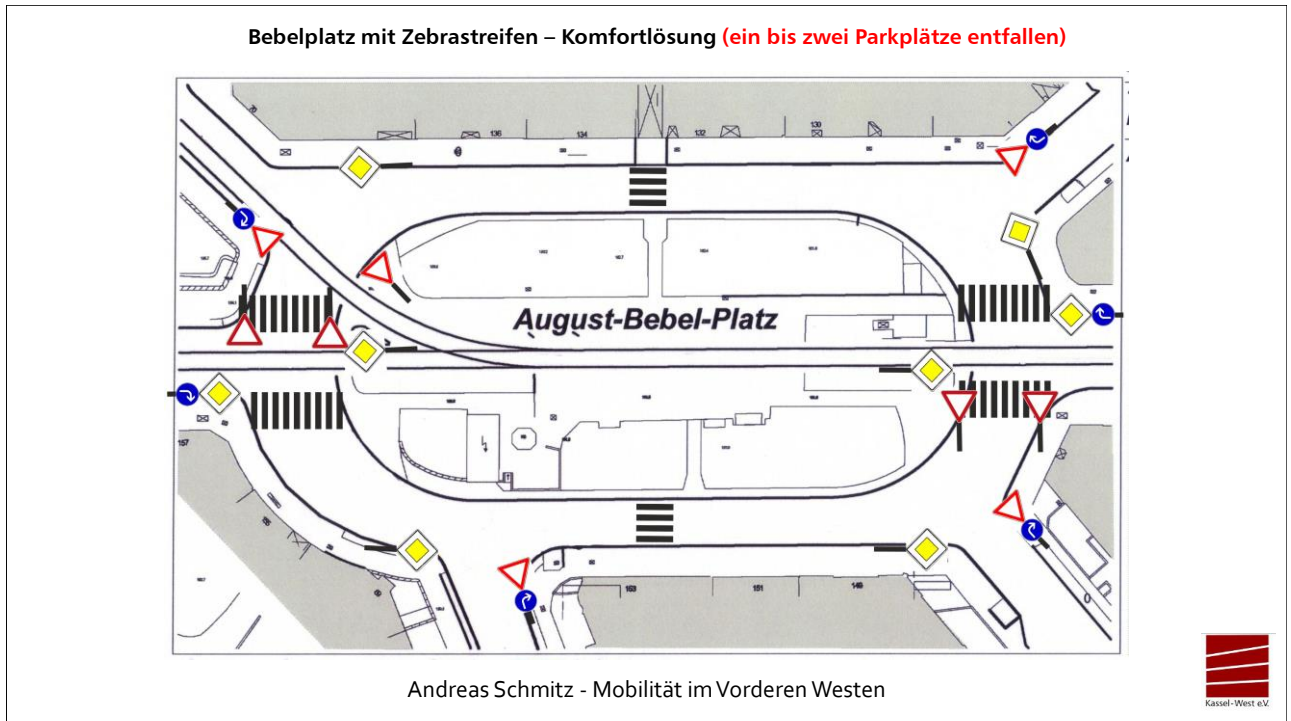
Bebelplatz mit Zebrastreifen (keine Parkplätze entfallen)



Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen



12

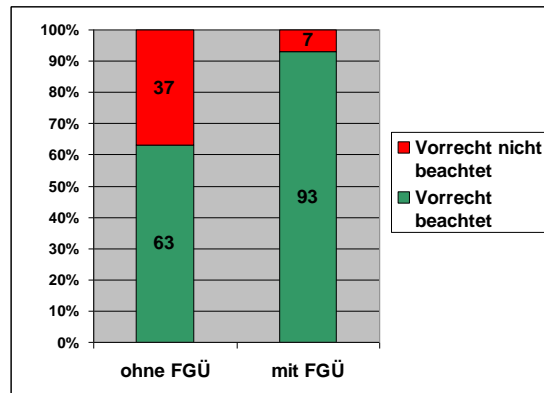
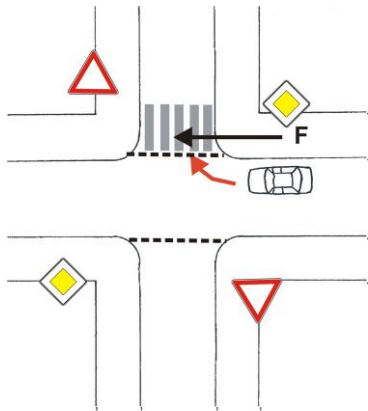


13



14

Rechtsabbiegen in untergeordnete Straße



Quelle: Torsten Miltner 2003

Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen



15

Zusammenfassung

Ablehnender Bescheid

tatsächliche Situation

zwischen den vorhandene FGÜ
liegen nur 60 bis 80mzum Erreichen der Haltestelle sind es
über 100m

FGÜ liegen im Kurvenbereich

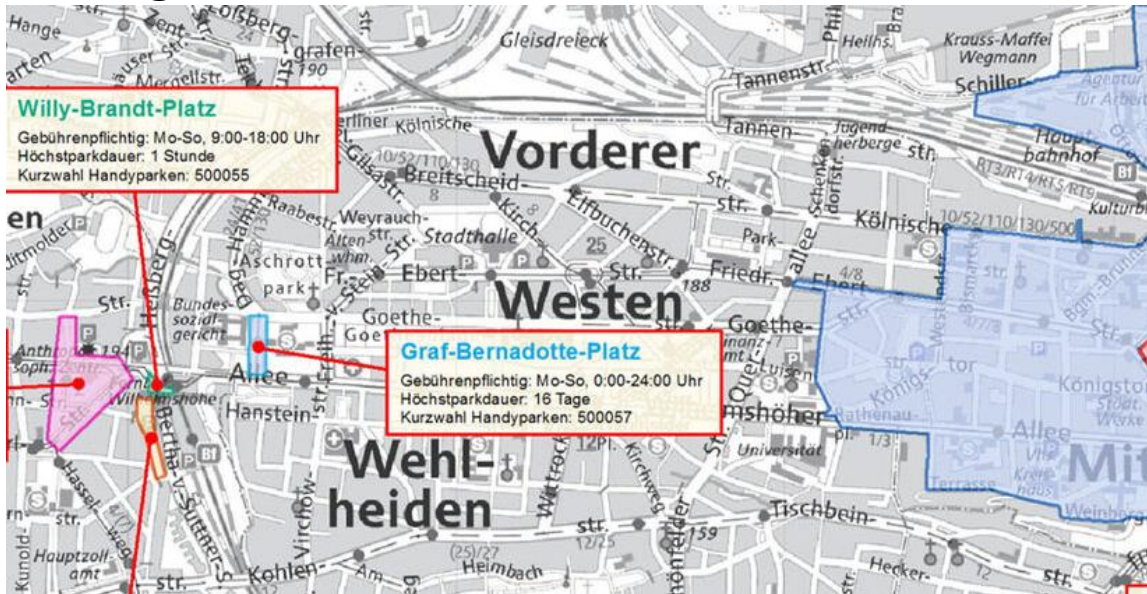
FGÜ liegen im Einmündungsbereich
untergeordneter StraßenErkennbarkeit und Sichtbeziehung
eingeschränktkönnen nicht eingeschränkt sein, wenn
5m Einmündungsbereiche freigehalten
werdenwürde mindestens 7 Pkw-Stellplätze
entfallenbei einfacher Variante entfallen keine,
bei Komfortvariante 1 - 2

Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen



16

Parkgebührenzone



Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen



17

Karl-Marx-Platz 1982: Bürger malen ihren Zebrastreifen



Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen



18

1996: Karl-Marx-Platz mit Zebrastreifen



Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen



19

Ampel auf dem Kark-Marx-Platz



Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen

September 2007:
Zebrastreifen
beseitigt

Januar 2021: Ampel



20

Westfälische Nachrichten

www.wn.de > Münster > Mülltonnen sollen runter vom Gehweg

Kreuzviertel

Mülltonnen sollen runter vom Gehweg

Münster - Runter vom Gehweg! Die Initiative Verkehrswende im Kreuzviertel will ordnungswidrig abgestellte Mülltonnen von den Bürgersteigen verbannen. Ein Treffen mit den Abfallwirtschaftsbetrieben und dem Ordnungsamt hat nun Folgen für Hauseigentümer. pdb/pd

Samstag, 11.03.2023, 10:01 Uhr

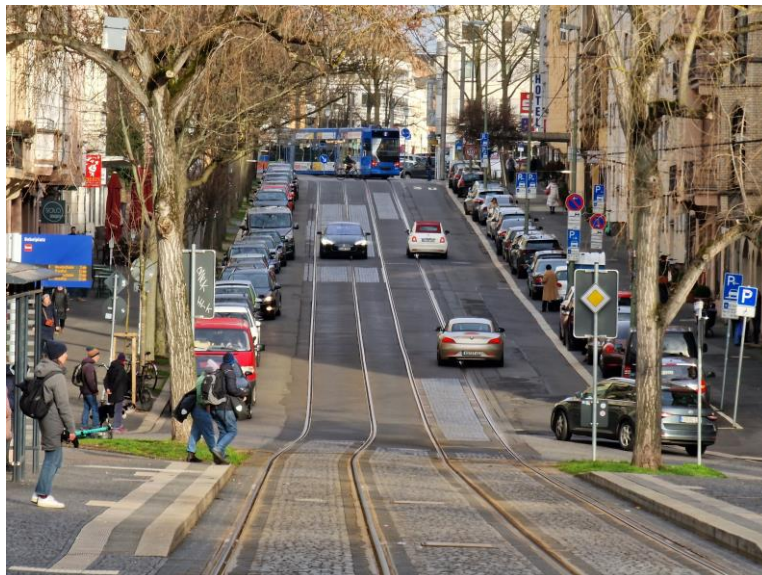


Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen



21

Vergrößerung des Gleismittensabstands



Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen



22

DONNERSTAG, 27. APRIL 2023

HNA, 27.04.23

Grüne Pfeile für Radfahrer

Nach Frankfurt und anderen Städten will auch Kassel neue Schilder einführen

VON MATTHIAS LOHR

Kassel – In Frankfurt müssen Radfahrer seit voriger Woche an ausgewählten Kreuzungen seltener warten. Nach anderen hessischen Städten hat die Main-Metropole den grünen Pfeil für Radfahrer eingeführt. Das weiße Schild mit grünem Pfeil auf schwarzem Grund erlaubt es Radfahrern, auch bei roter Ampel nach rechts abzulenken. Einzige Bedingung: Sie müssen kurz anhalten und dürfen andere Verkehrsteilnehmer nicht gefährden.

In Frankfurt sollen acht Standorte mit dem Schild ausgestattet werden. In Darmstadt und acht anderen deutschen Großstädten war der grüne Pfeil bereits 2019 erfolgreich getestet worden. Mehrere hessische Kommunen wie Wiesbaden, Marburg und Gießen haben ihn danach eingeführt, nun folgt Frankfurt. In Kassel war das bislang kein Thema. Doch auch hier sollen es Radfahrer bald einfacher haben.

Auf Anfrage erklärt ein Ratssprecher, dass die ersten Ampelkreuzungen im zweiten Halbjahr mit den Schildern ausgestattet werden sollen, die es bereits seit der geänderten Straßenverkehrsordnung (StVO) 2020 gibt. Wegen der engen Vorgaben



Hier können Radfahrer auch bei Rot rechts abbiegen: In Darmstadt hat man den grünen Pfeil für Radfahrer schon 2019 getestet. In der zweiten Jahreshälfte sollen solche Schilder auch in Kassel aufgestellt werden.

sei die Prüfung allerdings recht aufwendig. Im Straßenverkehrs- und Tiefbauamt geht man davon aus, dass die neue Regelung an 50 bis 80 Zufahrten an Ampelkreuzungen gelten könnte.

Heimische Radfahrer fördern den Pfeil schon lange. So findet ihn Robert Wöhler vom ADFC sehr sinnvoll: „Der Verkehrsfuss wird beschleunigt. Man muss nicht an Ampeln stehen bleiben, wenn es nicht

nötig ist.“ Auch bei der Initiative Radentscheid begrüßt man den Pfeil „als Beitrag zur Steigerung der Attraktivität des Radfahrens“, wie Thomas Hofmann sagt.

Eben das ist ein wesentlicher Grund für das freie Rechtsabbiegen trotz roter Ampel: Durch verminderte oder verkürzte Wartezeiten wird es attraktiver, Rad zu fahren. In der Praxis hat sich der grüne Pfeil bewährt, wie eine

Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen anlässlich der Projektphase in Darmstadt und acht anderen Städten gezeigt hat. Andere Verkehrsteilnehmer würden durch die Neuregelung in der Regel nicht behindert oder gefährdet. Dabei würden sich die meisten Radfahrer nicht an das Haltegebot halten. Gibt es einen grünen Pfeil, biegen sie bei Rot nach rechts ab, ohne anzuhalten.

Für den ADFC ist das Haltegebot daher überflüssig. Auch Radaktivist Hofmann vom Radentscheid urteilt: „Grundsätzlich bremsen das Haltegebot die Wirkung, da jeder Anfahrvorgang für Radfahrende einen zusätzlichen Kraftaufwand bedeutet.“ Er befürwortet daher Kreuzungen nach dem niederländischen Prinzip. Dabei wird das Überfahren einer Ampel beim Rechtsabbiegen gar nicht erst notwendig, da der Haltebalken weit vorgezogen liegt. In Kassel wird dies etwa am Altmarkt aus der Wesenstraße nach rechts in die Kurt-Schumacher-Straße angewandt.

Dass Kassel den grünen Pfeil lange nach anderen hessischen Städten einführt, ist für ADFC-Mann Wöhler bezeichnend: „Das ist in Kassel leider bei vielen Sachen so.“ Für ihn kommt es daher nicht mal in Mörfelden-Walldorf ankommen. Im ADFC-Fahrradklimatest hat sogar die südhessische Kleinstadt eine bessere Note (3,39) erhalten als Kassel (4,08).

KOMMENTAR

Grüner Pfeil für Radfahrer Neuregelung zeigt, wie schwierig sich Kassel mit Verkehrswende tut

VON MATTHIAS LOHR



Im Herbst 2019 lobte Oberbürgermeister Christian Geselle seine Verkehrspolitik mit dem Satz: „Wir sind noch lange nicht in Kopenhagen, aber schon losgefahren.“ Dreieinhalb Jahre später muss man konstatieren: Von der dänischen Rad-Metropole ist Kassel immer noch sehr weit entfernt. Bei der Verkehrswende ist man noch nicht mal in Mörfelden-Walldorf angekommen. Im ADFC-Fahrradklimatest hat sogar die südhessische Kleinstadt

eine bessere Note (3,39) erhalten als Kassel (4,08). Dazu passt der Umgang mit dem grünen Pfeil für Radfahrer. In vielen anderen Städten ist er längst Realität. In Kassel wird die Neuregelung zum Rechtsabbiegen bei roter Ampel erst mit Verspätung eingeführt. Hier werden Radfahrer immer noch benachteiligt – nicht nur, weil sichere Radwege fehlen, sondern auch weil Radler an Kreuzungen mit Ampeln oft deutlich länger warten müssen als Auto-

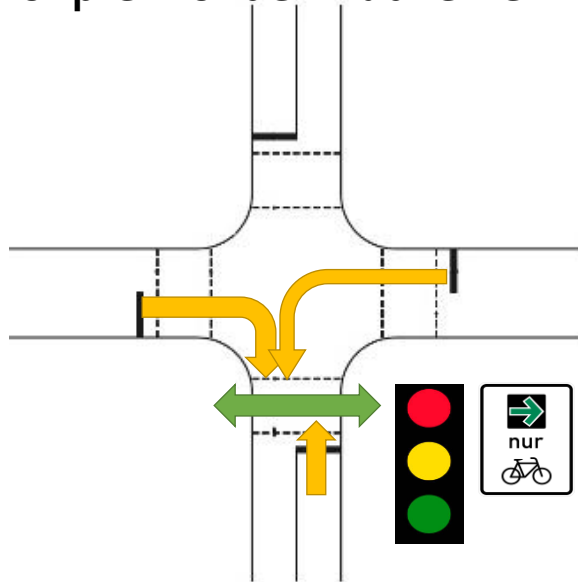
fahrer. Der grüne Pfeil schafft hier Abhilfe. Untersuchungen zeigen, dass andere Verkehrsteilnehmer dadurch nicht gefährdet werden. Man muss übrigens nicht nach Kopenhagen schauen, um den grünen Pfeil gut zu finden. In Ländern wie Frankreich und Belgien muss man schon lange nicht mehr anhalten, wenn man bei Rot rechts abbiegen will. Das Haltegebot hierzulande ist typisch deutsche Bürokratie und gehört abgeschafft. mal@hna.de

Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen



23

Grünpfeil für den Radverkehr



Nach dem Anhalten ist das Abbiegen nach rechts auch bei Rot erlaubt, wenn rechts neben dem Lichtzeichen Rot ein Schild mit grünem Pfeil auf schwarzem Grund (Grünpfeil) angebracht ist.

Dabei muss man sich so verhalten, dass eine **Behinderung oder Gefährdung** anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere des Fußgänger- und Fahrzeugverkehrs der freigegebenen Verkehrsrichtung, **ausgeschlossen** ist. (StVO § 37)

- ➔ 94% der Radfahrenden halten an der Haltelinie nicht an
- ➔ Es treten vermehrt Interaktionen und Konflikte mit dem Fußverkehr auf. (BASt V355)
- ➔ insbesondere für blinde Menschen ist das problematisch

Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen



24

Fahrradständer in der Goethestraße



Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen



25

Pestalozzistraße: Fahrräder auf dem Gehweg



Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen



26

Fahrradständer auf Gehwegen



Unterlaufschutz

Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen



27

- Fahrradabstellanlagen sind Teil von Abgebotsplanung
- Fahrradständer müssen dezentral verteilt sein
- Keine Kannibalisierung: Sie sollen nicht auf Gehwegen stehen, sondern auf ehemaligen Parkplätzen für Kfz

Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen



28

Mehr Rücksichtnahme auf der Promenade



Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen



29

Mehr Rücksichtnahme auf der Promenade



Z 325.1 StVO und ZZ 1022-10 StVO

„Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines Gehwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Fußgängerverkehr Rücksicht nehmen. Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Fahrverkehr warten; er darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren.“

Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen



30

Piktogrammsteine in der Promenade



Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen



31

März 2019: weitere Piktogrammsteine



Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen



32

Piktogramme suggerieren Radweg



Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen



33



Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen



34

Frei laufende Kinder auf der Promenade



Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen



35

Fahrverkehr auf Gehwegen



Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen



36

Mehr Regeln für E-Scooter

Stadt plant Abstellzonen und Bußgelder bei Verstößen

VON KATJA RUDOLPH

Kassel – Über ein Verbot von E-Scootern, wie es in Paris ab September vorgesehen ist, denkt die Stadt Kassel zwar nicht nach. Aber die Regeln für das Abstellen der Elektrotretroller sollen sich insbesondere in der Innenstadt bald ändern.

Die Stadt plant, zunächst in der Fußgängerzone und den umliegenden Straßen rund ein Dutzend Abstellzonen zu markieren. E-Scooter dürfen in der City dann ausschließlich dort geparkt werden. Verstöße sollen sanktioniert werden.

Schon seit Längerem hat die Stadt vor, den kommerziellen Verleih der Elektrotretroller über eine sogenannte Sondernutzungssatzung zu regeln. Regeln für Sondernutzungen öffentlicher Flächen gibt es beispielsweise auch für Außengastro-

nomie oder Märkte. Die Satzung für E-Scooter solle im zweiten Halbjahr 2023 die politischen Gremien durchlaufen, sodass sie 2024 in Kraft treten kann, teilte ein Rathausprecher auf Anfrage der HNA mit.

Abseits der Innenstadt gelten fürs Abstellen die Regeln wie bisher: Demnach sind insbesondere schmale Gehwege, abgesenkte Bordsteine, Zugänge zu Ampeln, Zebrastrifen und ÖPNV-Haltestellen sowie das Blindenleitsys-

tem freizuhalten. „Die Satzung schafft dahingehend nur eine bessere Durchsetzungs- und Sanktionsmöglichkeit für die Kommune“, so der Sprecher.

Wegen behindernd abgestellten E-Scooter gibt es immer wieder Beschwerden aus der Bevölkerung. Verstöße gegen die neue Sondernutzungssatzung können künftig als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden. Zur Höhe der Verwarn- oder Bußgelder kann man im Rathaus nach

Angaben des Sprechers noch keine Aussage treffen.

Schon jetzt können Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung geahndet werden. Bei Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit kann die Stadt E-Scooter auf Kosten des Betreibers entfernen. Dafür würden pro Fahrzeug 39,50 Euro in Rechnung gestellt, hieß es auf Nachfrage der HNA. Die Anzahl der Fälle liege „im mittleren zweistelligen Bereich pro Jahr“.

Im Verkehrsausschuss der Stadtverordnetenversammlung am kommenden Dienstag steht das Thema E-Scooter auf der Tagesordnung. Die Jamaika-Koalition hat den Magistrat aufgefordert, über das geplante Konzept zu berichten. Für den Finanzausschuss am 3. Mai liegt ein Antrag der Linken vor, in dem unter anderem eine zahlenmäßige Begrenzung der E-Scootern gefordert wird.

Seit zweieinhalb Jahren in Kassel

Seit gut zweieinhalb Jahren gibt es E-Scooter zum Ausleihen in Kassel. Den Markt eröffnete im September 2020 das Kasseler Unternehmen Skooty, das inzwischen wieder von der Bildfläche verschwunden ist. Von zwischenzeitlich fünf Anbietern sind aktuell noch drei aktiv: Tier, Bolt und Lime. Insgesamt haben sie nach Recherchen der HNA mehr als 1500 Fahrzeuge im Einsatz. Im Winter ist die Anzahl reduziert, der Anbieter Lime pausierte in der kalten Jahreszeit komplett. rud

HNA, 21.04.23

Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen



Kassel-West e.V.

37



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



Kassel-West e.V.

38

Impressum

Andreas Schmitz

andreas.schmitz@vorderer-westen.net

© Andreas Schmitz 2023

Dieses Dokument ist Teil einer Präsentation und ohne die mündlichen Erläuterungen unvollständig.

Andreas Schmitz - Mobilität im Vorderen Westen

