



Bericht zur Radverkehrsförderung (2020)

Am 23.09.2019 hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Kassel konkrete Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs beschlossen (Vorlage-Nr.: 101.18.1237). Dazu gehört unter Ziffer VI dieses Beschlusses auch, dass im zuständigen Ausschuss einmal jährlich über die Fortschritte der Radverkehrsförderung zu berichten ist. Das hier vorliegende Dokument trägt dieser Berichtsaufforderung Rechnung. Es richtet sich an den derzeitige zuständigen Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr. Die Gliederung des Berichts orientiert sich an der Struktur des genannten Beschlusses.

1 Beschleunigte Förderung des Radverkehrs

„Die Stadtverordnetenversammlung ist sich ihrer Verantwortung für die Gewährleistung einer stadtgerechten Mobilität in Kassel bewusst und erkennt an, dass dafür der Kfz-Anteil insbesondere bei innerstädtischen Fahrten kurzer Wegstrecken spürbar gesenkt werden muss. Ein adäquates Mittel dafür besteht u.a. in der deutlich beschleunigten Förderung des Radverkehrs. Mit dem Ziel mehr Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer zu erreichen, soll als Planungs- und Umsetzungsgrundsatz die Trennung der Verkehrsarten gelten.“

Die beschleunigte Förderung des Radverkehrs soll erreicht werden, indem mehr Personal (vgl. Kapitel 4.1) und mehr finanzielle Mittel (vgl. Kapitel 4.2) für die Radverkehrsplanung und die Projektumsetzung zur Verfügung gestellt werden. Die Trennung der Verkehrsarten ist Planungsziel, lässt sich wegen bestimmter Zielkonflikte aber oft nicht vollständig umsetzen (vgl. Kapitel 2.1).

2 Konkrete Ansätze zur Radverkehrsförderung

2.1 Gewichtung des Radverkehrs

„Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt den Magistrat, bei der Abwägung von Planungsvarianten innerhalb von Straßenbauprojekten die Belange des Radverkehrs mit hohem Gewicht im Rahmen der geltenden Regelwerke zu berücksichtigen. Sofern in den Regelwerken Mindestmaße für den Radverkehr angegeben sind, sollen diese – soweit baulich möglich – nicht zum Ansatz kommen, sondern es sollen die Regelmaße verwendet werden. Eine Aneinanderreihung von Mindestmaßen ist zu vermeiden.“

Bei der Planung und Variantenabwägung kommen immer die geltenden Regelwerke zum Einsatz.

Der Hauptgegenstand kontroverser Diskussionen über Planungsvarianten war und ist bisher der ruhende Kfz-Verkehr. Bei den meisten radverkehrsfreundlichen Umplanungen im Nebenstraßennetz entfallen wegen flächen- bzw. breitenbezogener Randbedingungen zwangsweise auch Pkw-Stellplätze.

Allerdings werden in jedem Einzelfall die Erfordernisse für den Radverkehr und diejenigen des Kfz-Verkehrs bewertet. So kommt es immer wieder zu Abschnitten, in denen Radverkehr und ruhender Kfz-Verkehr koexistieren müssen.

Die Meinungen, welches ganz konkrete Gewicht der Radverkehr bei der Umplanung bestimmter Örtlichkeiten bekommen soll, gehen in der Regel sehr weit auseinander. Auf fachlicher Ebene findet der Austausch regelmäßig im „Arbeitskreis Radverkehr“ statt. Dieses Gremium wird von kommunaler Seite organisiert; darin vertreten sind die für den Radverkehr in Kassel relevanten Organisationen, Verbände und Initiativen. Das Straßenverkehrs- und Tiefbauamt ist bemüht, gute Kompromisse im Sinne des Radverkehrs zu finden. Die von einzelnen Akteuren bzw. Akteursgruppen geäußerte Zufriedenheit über die sich daraus ergebenden Lösungen ist nicht selten begrenzt. Aus Sicht des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes kann die fachlich orientierte Suche nach bestmöglichen Kompromissen den notwendigen stadtgesellschaftlichen Dialog über die Nutzung bzw. Verteilung von öffentlichen Flächen aber nicht ersetzen.

2.2 Einheitliche und kontinuierliche Führung

„Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt den Magistrat, den Radverkehr über längere Strecken einheitlich und in kontinuierlicher Führungsform zu gestalten. Netzlücken im Haupt- und Nebennetz des Radverkehrs sind zu schließen. Sofern Rad- und Fußverkehr nebeneinander auf einem Niveau geführt werden, sind diese deutlich erkennbar voneinander zu trennen. Um existierende Konflikte zu vermindern, werden bestehende Infrastrukturen, bei denen der Fuß- und Radverkehr nicht getrennt geführt wird, schrittweise angepasst.“

Im Juni 2020 wurden Maßnahmen veröffentlicht, die in den kommenden Jahren im Haupt- und Nebenstraßennetz umgesetzt werden sollen. Diese ab jetzt jährlich fortzuschreibende Projektliste bezieht sich auf ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz, in dem Lückenschlüsse und möglichst kontinuierliche Führungsformen in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen.

Es wird versucht, den Radverkehr bei Umplanungen soweit es geht separat zu führen. Dafür stehen insbesondere Radfahrstreifen als Markierungslösung am rechten Rand von Fahrbahnen sowie eigenständige Radwege als baulich von der Fahrbahn separierte Flächen zur Verfügung.

Die grundsätzliche Trennung der Verkehrsarten ist ein wesentlicher Planungsgrundsatz. Allerdings ist es bisher noch nicht gelungen, die Vielzahl von Gehwegen mit der Regelung „Radverkehr frei“ wieder zu reinen Gehwegen zu machen, weil an den entsprechenden Hauptverkehrsstraßen noch keine adäquaten Radverkehrsanlagen existieren.

2.3 Hauptverkehrsstraßen

„Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt den Magistrat, pro Jahr für mindestens 5 km Hauptverkehrsstraßen in der Baulast der Stadt Kassel bis zum Abschluss der Vorplanung (Ende der Leistungsphase 2 HOAI) neu zu planen und dabei neue Radverkehrsanlagen in beiden Fahrtrichtungen zu integrieren. Dabei werden zwei Knotenpunkte möglichst lückenlos miteinander verbunden und es sind neben den Strecken auch adäquate Lösungen für die Knotenpunkte zu planen. Sollten die Längen in einem Jahr nicht erreicht werden, erhöht sich das Planungsziel im jeweils folgenden Jahr entsprechend. Ergänzend sollen parallel dazu Verkehrskonzepte erstellt und Verkehrsversuche

durchgeführt werden, die aufzeigen, wie der Verkehr im Hauptstraßennetz insgesamt künftig abzuwickeln ist.

Es sollen bauliche Varianten der Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr bevorzugt werden, wenn die Flächen zur Verfügung stehen. Die Radverkehrsanlagen sind mit einem ebenen und dauerhaft gut befahrbaren Belag vorzusehen, der sich durchgängig visuell von angrenzenden Flächen absetzt.“

Radwege erhalten seit dem Jahr 2020 grundsätzlich eine Asphaltdeckschicht, damit sie sich visuell klar von den Gehwegbereichen bzw. von Wartebereichen an Haltestellen unterscheiden.

Die bauliche Trennung des Gegenrichtungsradweges von der Fahrbahn wird aktuell für die Köningin Hofstraße geplant und bald umgesetzt. Dort ist die Notwendigkeit wegen des vergleichsweise hohen Lkw-Anteils gegeben und die Flächenverhältnisse erlauben das. In recht vielen anderen Straßen, z.B. Bürgermeister-Brunner-Straße, Kohlenstraße zwischen Berta-von-Suttner-Straße und Am Heimbach, Friedrich-Ebert-Straße zwischen Annastraße und Bebelplatz oder Konrad-Adenauer-Straße ist das nicht oder nur im Rahmen sehr umfangreicher Umgestaltungsmaßnahmen denkbar. Darüber hinaus muss örtlich auch die Führung des Radverkehrs in den Haltestellenbereichen im Blick behalten werden. So wäre es beispielsweise in der Druseltalstraße zwischen Heinrich-Schütz-Allee und Eugen-Richter-Straße in stadteinwärtiger Richtung wohl eher kritisch, den wegen des Gefälles teils recht zügigen Radverkehr auf dem Niveau des Wartebereichs der Haltestellen zu führen. Weiterhin spielen Fragen von Überholvorgängen zwischen Radfahrenden sowie die künftig zu erwartende vermehrte Nutzung durch Lastenräder eine Rolle bei der Frage, ob und wie bauliche Trennungen möglich sind.

In Tabelle 1 befinden sich diejenigen Projekte, für die im Jahr 2020 Personal eingesetzt wurde. In Tabelle 2 kann man ablesen, welche streckenmäßige Ausdehnung die Projekte haben und welcher Anteil der Kosten jeweils dem Radverkehr zugeschrieben werden soll. In Summe wurde im Jahr 2020 für rund 4,9 km Hauptstraßen der Abschluss der Leistungsphase 2 (Vorplanung) neu erreicht.

Verkehrsversuche mit Bezug zur Radverkehrsplanung wurden im Jahr 2020 nicht durchgeführt.

Tabelle 1: Projektfortschritt für Maßnahmen im Hauptstraßennetz im Jahr 2020

[Projektfortschritt, HOAI-Leistungsphase gestartet]	1	2 ¹	3	4	5 ²	6	7	8 ³	9
Brüder-Grimm-Platz Wilhelmshöher Allee	X								
Bürgermeister-Brunner-Straße Weißenburgstraße bis Kölnische Straße						X	X	X	X
Damaschkebrücke Am Sportzentrum, Auedamm, Damaschkestraße	X	X	X						
Druseltalstraße 2.BA Eugen-Richter-Straße bis Heinrich-Schütz-Allee					X	X	X	X	X
Druseltalstraße 3.BA Heinrich-Schütz-Allee bis Konrad-Adenauer- Straße	X								
Forstbachweg Marie-Curie-Straße inkl. Brücke bis Grünzug	X	X							
Friedrich-Ebert-Straße Annastraße bis Karl-Marx-Platz	X	X	X						
Gobietstraße Brücke bis Marie-Curie-Straße								X	X
Heiligenröder Straße/Speeler Weg Gecksbergstraße bis Göttinger Straße			X	X					
Königinhofstraße Hafenstraße (ab Scharnhorststr.) bis Sandersh. Str.					X				
Kohlenstraße Bertha-von-Suttner-Straße bis Am Heimbach	X	X	X	X	X				
Konrad-Adenauer-Straße Stadtgrenze bis Bilsteiner Born					X	X	X		
Kurt-Wolters-Straße Holländischer Platz bis Katzensprung			X	X	X	X	X		
Leuschnerstraße Brücke bis Heinrich-Schütz-Allee	X	X							
Mönchebergstraße/Mittelring/Eisenschmiede Ihringshäuser Straße bis Ihringshäuser Straße	X	X							
Pfarrstraße/Brücke Rinaldstraße bis Burgstraße					X	X	X	X	
Raddirektverbindung Kassel – Vellmar KS 2: KP Eisenschmiede/Fiedlerstraße	X	X							
Raddirektverbindung Kassel – Vellmar, KS 4: Bunsenstraße, Niedervellmarer Straße	X	X							

¹ Vorplanung² Ausführungsplanung³ Bauausführung

Sandershäuser Straße Dresdener Straße bis Mündener Straße	X							
Schenkebier Stanne Waldecker Straße bis Holländische Straße	X	X						
Willy-Brandt-Platz – ICE-Bahnhof Landgraf-Karl-Straße bis Grüner Waldweg					X			
Wolfsgraben/Höheweg Wolfsangerstraße bis Grenzweg							X	X
Wolfhager Straße 3 Brücken Brückenbauwerk			X	X	X			
Wolfhager Straße (1.BA) Brücke Haltepunkt Harleshausen							X	X
Wolfhager Straße Brücke Bf. Harleshausen (2.BA) (Anschlüsse Zum Feldlager und Pideritstr.)			X	X				

Tabelle 2: Umfang und Kostenanteil Radverkehr für Maßnahmen im Hauptstraßennetz im Jahr 2020

	Länge in [m]	Kostenanteil Radverkehr in [%]
Brüder-Grimm-Platz Wilhelmshöher Allee	230	15
Bürgermeister-Brunner-Straße Weißenburgstraße bis Kölnische Straße	300	40
Damaschkebrücke Am Sportzentrum, Auedamm, Damaschkestraße	400 *	30
Druseltalstraße 2.BA (nur Radfahrstreifen) Eugen-Richter-Straße bis Heinrich-Schütz-Allee	1.380 *	100
Druseltalstraße 3.BA (nur Radfahrstreifen) Heinrich-Schütz-Allee bis Konrad-Adenauer-Straße	710	100
Forstbachweg Marie-Curie-Str. inkl. Brücke bis Grünzug	330	30
Friedrich-Ebert-Straße Annastraße bis Karl-Marx-Platz	550 *	30
Gobietstraße Brücke bis Marie-Curie-Straße	70	10
Heiligenröder Straße Gecksbergstraße bis Göttinger Straße	200	26
Königinhofstraße/Hafenstraße Scharnhorststraße bis Sandershäuser Straße	1.400	30
Kohlenstraße Bertha-von-Suttner-Straße bis Am Heimbach	375 *	100
Konrad-Adenauer-Straße Stadtgrenze bis Bilsteiner Born	1.160	30
Kurt-Wolters-Straße Holländischer Platz bis Katzensprung	500	50

Leuschnerstraße Brücke bis Heinrich-Schütz-Allee	770	25
Mönchebergstraße/Mittelring/Eisenschmiede Ihringshäuser Straße bis Ihringshäuser Straße	1.100	25
Pfarrstraße/Brücke Rinaldstraße bis Burgstraße	90	20
Raddirektverbindung Kassel – Vellmar KS 2: KP Eisenschmiede/Fiedlerstraße	400	30-100
Raddirektverbindung Kassel – Vellmar, Bunsenstraße, Niedervellmarer Straße	1.000 *	100
Sandershäuser Straße Dresdener Straße bis Mündener Straße	350	20
Schenkebier Stanne Waldecker Straße bis Holländische Straße	1.210 *	30
Willy-Brandt-Platz – ICE-Bahnhof Landgraf-Karl-Straße bis Grüner Waldweg	300	20
Wolfsgraben/Höheweg Wolfsangerstraße bis Grenzweg	700	15
Wolfhager Straße 3 Brücken Brückenbauwerk	220	12
Wolfhager Straße (1.BA) Brücke Haltepunkt Harleshausen	140	100
Wolfhager Straße Brücke Bf. Harleshausen (2.BA) (Anschlüsse Zum Feldlager und Pideritstr.)	70	30

*: Die Gesamtlänge dieser Projekte in Höhe von 4,9 km ist anzurechnen als Abschluss der Leistungsphase 2 gemäß Beschluss.

2.4 Nebenstraßennetz

„Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt den Magistrat, im Nebenstraßennetz die Radrouten komfortabel und durchgängig befahrbar herzustellen und den KFZ-Durchgangsverkehr dort geeignet zu reduzieren bzw. zu entschleunigen. Bei allen künftigen baulichen Maßnahmen sollen dafür insbesondere die Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr sowie die Sichtbeziehungen an den Knotenpunkten verbessert werden. Außerdem soll die Anlage von KFZ-Stellplätzen am Fahrbahnrand fahrradfreundlich umgestaltet werden. Bei der Priorisierung von Unterhaltungsmaßnahmen (z.B. Fahrbahndeckensanierung) sollen die Radrouten des Verkehrsentwicklungsplans besonders berücksichtigt werden. Bis zum Jahr 2025 werden mindestens die in Anlage „Ziel 4 – Liste der Nebenstraßen“ beziehungsweise „Ziel 4 – Maßnahmenübersicht Nebenstraßen“ ersichtlichen Bauvorhaben angegangen.“

Von den zum Beschluss gehörenden Nebenstraßen wurden die in Tabelle 3 genannten Abschnitte bearbeitet. In Tabelle 4 kann man ablesen welche streckenmäßige Ausdehnung die Projekte haben und welcher Anteil der Kosten dem Radverkehr jeweils zugeschrieben werden soll.

Tabelle 3: Projektfortschritt für Maßnahmen gemäß Ziel 4 im Nebenstraßennetz im Jahr 2020

[Projektfortschritt, HOAI-Phase gestartet]	1	2 ⁴	3	4	5 ⁵	6	7	8 ⁶	9
Fiedlerstraße – Fahrradstraße Hegelsbergstraße bis Mombachstraße				X	X	X	X	X	
Goethestraße – Fahrradstraße Rudolphsplatz bis Fr.-v.-Stein-Straße				X	X	X	X	X	
Goethestraße – Fahrradstraße 2. BA Regentenstraße bis Fr.-v.-Stein-Straße	X	X							
Heerstraße – Fahrradstraße Wilhelmshöher Allee bis Regentenstraße		X	X						
Helleböhnweg – Fahrradstraße Heinrich-Schütz-Allee bis Strindbergstraße			X	X					
Langestraße – Fahrradstraße Kunoldstraße bis Heerstraße	X								
Menzelstraße – Fahrradstraße Haydnstraße bis Philosophenweg			X	X					
Moritzstraße Gottschalkstraße bis Liebigstraße					X				
Pferdemarkt Mittel-, Müllergasse - Radverkehrsführung	X	X							
Raddirektverbindung Kassel – Vellmar KS 1: Henschelstr./Gottschalkstr./Mombachstr.		X							
Raddirektverbindung Kassel – Vellmar KS 2: Fiedlerstraße	X								
Raddirektverbindung Kassel – Vellmar KS 3: Hegelsberstraße	X								
Schillerstraße – Fahrradstraße (Markierung) Clara-Immerwahr-Straße bis Uferstraße				X	X	X	X	X	

⁴ Vorplanung⁵ Ausführungsplanung⁶ Bauausführung

Tabelle 4: Umfang und Kostenanteil Radverkehr für Maßnahmen gemäß Ziel 4 im Nebenstraßennetz im Jahr 2020

	Länge in [m]	Kostenanteil Radverkehr in [%]
Fiedlerstraße – Fahrradstraße	1.600	100
Hegelsbergstraße bis Mombachstraße		
Goethestraße – Fahrradstraße	1.100	75
Rudolphsplatz bis Fr.-v.-Stein-Straße		
Goethestraße – Fahrradstraße 2. BA	390	25
Regentenstraße bis Fr.-v.-Stein-Straße		
Heerstraße – Fahrradstraße	210	50
Wilhelmshöher Allee bis Regentenstraße		
Helleböhnhofweg – Fahrradstraße	1.800	75
Heinrich-Schütz-Allee bis Strindbergstraße		
Langestraße – Fahrradstraße	550	50
Kunoldstraße bis Heerstraße		
Menzelstraße – Fahrradstraße	1.055	80
Haydnstraße bis Philosophenweg		
Moritzstraße	265	20
Gottschalkstraße bis Liebigstraße, Anschluss an RDV		
Pferdemarkt	250	20
Mittel-, Müllergasse – Radverkehrsführung		
Raddirektverbindung Kassel – Vellmar	680	50
KS 1: Henschelstr./Gottschalkstr./Mombachstr.		
Raddirektverbindung Kassel – Vellmar	1.600	100
KS 2: Fiedlerstraße		
Raddirektverbindung Kassel – Vellmar	30	40
KS 3: Hegelsbergstraße		
Schillerstraße – Fahrradstraße (Markierung)	570	100
Clara-Immerwahr-Straße bis Uferstraße		

Im Jahr 2020 befanden sich auch Projekte in Planung und Ausführung, die zwar nicht Bestandteil des o.g. Ziels 4 sind, denen aber z.B. aufgrund der Verbesserungen des Fahrbahnbelages auch ein positiver Beitrag zur fahrradfreundlichen Gestaltung des Nebennetzes zuzuschreiben ist. Diese ergänzenden Projekte sind in Tabelle 5 und Tabelle 6 abgebildet.

Tabelle 5: Projektfortschritt für weitere Maßnahmen im Nebenstraßennetz im Jahr 2020

[Projektfortschritt, HOAI-Phase gestartet]	1	2 ⁷	3	4	5 ⁸	6	7	8 ⁹	9
Am Sandkopf Alt Philippinenhof bis Haus Nr. 38			X						
Brunnenstraße Mergellstraße bis Zentgrafenstraße		X	X	X	X				
Buga Brücke am Pavillon	X	X							
Daspelstraße Brücke mit Fahrbahn von Kita bis Firnskuppenstr.					X	X	X	X	
Eifelweg Eugen-Richter-Straße bis Glockenbruchweg					X	X	X	X	X
Eugen-Richter-Straße – Promenade Helleböhn Leuschnerstraße bis Rhönplatz			X	X	X				
Emmerichstraße Uhlandstraße bis Hardenbergstraße				X	X				
Frasenweg Serpentine – Austausch Kopfsteinpflaster								X	
Gottlieb-Kellner-Straße Wolfhager Straße bis Weg in der Aue			X	X	X				
Grenzweg 1. BA Höheweg bis Bebauungsgrenze								X	X
Grenzweg 2. BA Bebauungsgrenze bis Hasenhecke	X	X							
Kasseler Straße Nürnberger Straße bis Waldemar-Petersen-Straße				X					
Kleiststraße Waldauer Fußweg bis Ende	X	X							
Langes Feld 2. BA					X				
Langes Feld 3. BA			X						
Lange Straße Brücke Bereich Rammelsbergstraße	X	X	X						
Lossegrund Baugebiet Eichwaldstraße, Olebachweg, Vogelsang			X	X					
Magazinstraße Mönchebergstraße bis Weserstraße					X	X	X	X	X
Mombachstraße Holländische – Liebigstraße, Anschluss Fiedlerstraße	X	X							

⁷ Vorplanung

⁸ Ausführungsplanung

⁹ Bauausführung

Obere Königsstraße Königsplatz bis Fünffensterstraße								X	X
Oderweg Druseltalstraße bis Weichselweg								X	X
Pferdemarkt Pferdemarkt, Kastensalgasse, Weißer Hof	X	X							
Reisstraße Harleshäuser Straße bis Sömmerlingplatz							X	X	X
Richard-Wagner-Straße Ludwig-Mond-Straße bis Langenbeckstraße	X	X	X						
Rundes Feld Reiherweg bis Falkenweg				X	X				
Triftweg/Dessenborn Baugebiet Wolfsanger/Hasenhecke			X	X					
Unterneustadt südl. Quartier Unterneustädter Kirchplatz, Bettenhäuser Straße etc				X	X				
Vor dem Osterholz Baugebiet Bettenhausen, Stadtgrenze Niestetal						X	X	X	X
Wahlebachweg Brücke inkl. Rampe, Anschluss Richtung Lohfelden	X	X	X						

Tabelle 6: Umfang und Kostenanteil Radverkehr für weitere Maßnahmen im Nebenstraßennetz im Jahr 2020

	Länge in [m]	Kostenanteil Radverkehr in [%]
Am Sandkopf Alt Philippinenhof bis Haus Nr. 38	575	10
Brunnenstraße Mergellstraße bis Zentgrafenstraße	300	25
Buga Brücke am Pavillon	40	50
Daspelstraße Brücke mit Fahrbahn von Kita bis Firnskuppenstr.	100	10
Eifelweg Eugen-Richter-Straße bis Glockenbruchweg	280	10
Eugen-Richter-Straße – Promenade Helleböhn Leuschnerstraße bis Rhönplatz	400	50
Emmerichstraße Uhlandstraße bis Hardenbergstraße	150	10
Frasenweg Serpentine – Austausch Kopfsteinpflaster	85	10
Gottlieb-Kellner-Straße Wolfhager Straße bis Weg in der Aue	290	10
Grenzweg 1. BA Höheweg bis Bebauungsgrenze	630	10