Vorlage Nr. 101.18.1237

Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel

Berichterstatter/-in: Stadtrat Dirk Stochla

Mitberichterstatter/-in:

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

I. 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 Wegestrecken 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.

II. Die Stadtverordnetenversammlung

(1) 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 Regelmaße verwendet werden. In jedem Fall ist die Aneinanderreihung von Mindestmaßen zu vermeiden.

(2) beauftragt den Magistrat den Radverkehr über längere Strecken einheitlich zu gestalten und in kontinuierlicher Form zu führen. 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, die diesem Grundsatz nicht entsprechen, schrittweise angepasst.

(3) beauftragt den Magistrat einen besonderen Schwerpunkt beim Ausbau sicherer Radrouten auf die Strecken entlang von Hauptverkehrsstraßen zu richten.

(4) beauftragt den Magistrat im Nebenstraßennetz die Radrouten komfortabel und durchgängig befahrbar herzustellen und den Kfz-Durchgangsverkehr dort geeignet zu reduzieren bzw. zu entschleunigen.

(5) beauftragt den Magistrat die Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur im Umkreis von 500 m um Schulen und Kindergärten sicherer zu machen. Sofern verkehrsbehördliche Maßnahmen sinnvoll erscheinen, bittet die Stadtverordnetenversammlung den Oberbürgermeister entsprechende Anordnungen zu treffen.

(6) bittet den Oberbürgermeister notwendige verkehrsbehördliche Anordnungen zu treffen, sodass an Lichtsignalanlagen aufgeweitete Radaufstellbereiche oder andere sichere und für den Kfz-Verkehr deutlich wahrnehmbare Radverkehrsführungen entstehen und i. d. R. kontaktlose Technologien zur Grünzeitanforderung für Radfahrer eingesetzt werden.

(7) beauftragt den Magistrat ein Programm zur Steigerung der Anzahl der Radabstellplätze in Ausführung und Ausstattung nach dem Stand der Technik aufzulegen.

Als grobes Maß für den Bedarf gilt dabei, dass die Anzahl öffentlich nutzbarer Radabstellplätze in einem Bezugsgebiet ca. 20 % der Anzahl der Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum betragen soll.

(8) beauftragt den Magistrat eine als dauerhaft angelegte Kampagne für mehr Rücksichtnahme im Verkehr, die alle Verkehrsarten adressiert, in Verbindung mit fördernder Öffentlichkeitsarbeit für den Rad- und Fußverkehr sowie den Öffentlichen Personennahverkehr aufzulegen.

III. Die Stadtverordnetenversammlung ist sich bewusst, dass zur Förderung des Radverkehrs flächenbezogene Zielkonflikte mit anderen Verkehrs- bzw. Nutzungsarten gelöst werden müssen. Der Magistrat wird deshalb aufgefordert, bei allen künftigen Maßnahmen die Bedarfe für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr kritisch zu bewerten und auch Planungsvarianten vorzuschlagen, bei denen Fahrspuren bzw. Kfz-Stellplätze ganz oder teilweise wegfallen. Dabei ist jeweils aufzuzeigen, wie bzw. zu welchem Grad die bisherigen Verkehrs- und Nutzungsfunktionen zukünftig erfüllt werden können.

IV. Die Stadtverordnetenversammlung ist sich bewusst, dass für den beschleunigten Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur mehr Ressourcen als

bisher notwendig sind. Der Magistrat wird deshalb aufgefordert, noch im Jahr 2019 mindestens eine zusätzliche, unbefristete Stelle für den Radverkehr einzurichten und ab dem Jahr 2020 zwei weitere, unbefristete Stellen einzuplanen.
Darüber hinaus sollen ab 2020 pro Jahr mindestens 500.000 Euro zusätzlich für Radverkehrsmaßnahmen in den Haushalt eingeplant werden, die vorwiegend als städtische Eigenanteile für spezifisch geförderte Radverkehrsprojekte dienen können. Angestrebt wird, dass mit Eigenmitteln und Förderung im Durchschnitt mindestens 1,5 Mio. Euro zusätzlich pro Jahr für den Radverkehr aufgewandt werden.

V. Der Magistrat wird aufgefordert, die originären Radverkehrsmittel transparent im Haushalt abzubilden.

VI. Der Magistrat wird aufgefordert, einmal jährlich über die Fortschritte der Radverkehrsförderung im zuständigen Ausschuss zu berichten."

Begründung:

zu I:

Ausgangspunkt für diesen Antrag sind die Ergebnisse der Bearbeitung des Radverkehrskonzepts der Stadt Kassel und die Forderungen der Initiative Rad-Entscheid Kassel. Die Stadt Kassel steht mit der Initiative weiterhin im Dialog und wird die Zusammenarbeit fortsetzen. Im Rahmen dieser gemeinsamen Erörterungen wird der Antrag ggfs. im weiteren Verfahren überarbeitet werden.

Eine Steigerung des Radverkehrsanteils kann verschiedenen akuten Herausforderungen der städtischen Mobilität begegnen:

- Die Radverkehrsförderung soll helfen, den Flächenbedarf für urbane Mobilität zu senken. Die Straßenräume sind zu einem erheblichen Teil durch den ruhenden Kfz-Verkehr belegt. Ein privater Pkw steht an den meisten Stunden des Tages und blockiert die knappe Fläche im öffentlichen Raum. Diese Fläche könnte besser genutzt werden, beispielsweise für den Fuß- und Radverkehr oder mehr Grün im Straßenraum. Die Einrichtung von Radverkehrsanlagen oder Radabstellanlagen kann Nutzungsbarrieren senken und das Rad als alltägliches Verkehrsmittel stärker integrieren.
- Die Radverkehrsförderung soll dazu beitragen, dass weniger Unfälle mit Radfahrern und Fußgängern passieren. Die Thematik Sicherheit ist insbesondere im Straßenverkehr eine essentielle Stellschraube, um Menschen zur Nutzung verschiedener Verkehrsmittel zu animieren. Die Installation von guten Radverkehrsanlagen und die damit einhergehende Sichtbarkeit und Flächen-

zuweisung auf Hauptverkehrsstraßen, steigert die Sicherheitswahrnehmung der Radfahrenden und kann somit zu einer Steigerung des Radverkehrsanteils beitragen.

- Die Radverkehrsförderung soll die städtische Luft sauberer machen und helfen, Fahrverbote zu vermeiden. Die schlechte Luftqualität in Deutschlands Städten ist ein aktuelles Thema, welches in der Diesel-Debatte und den Fahrverboten in einzelnen Städten ihren bisherigen Höhepunkt findet. In der Stadt Kassel wurde der Grenzwert der NO_2- Gesamtkonzentration im Jahr 2017 knapp eingehalten, die Jahre zuvor war er leicht erhöht. Eine Steigerung des Radverkehrsanteils kann zu einer Entlastung der Luftverschmutzung beitragen.

- Die Radverkehrsförderung soll das Wohnen und Leben entlang von Hauptverkehrsstraßen leiser und erträglicher machen. Eine Untersuchung der WHO aus dem Jahr 2011 belegt, dass sich in Europa jeder Dritte durch Verkehrslärm tagsüber belästigt fühlt und zusätzlich jeder Fünfte im nächtlichen Schlaf gestört wird. Diese Zusammenhänge machen das Thema Lärm zu einem der bedeutendsten Umweltthemen der Gegenwart. Insbesondere der Gesundheitsgefährdung durch Lärm kann eine Erhöhung des Radverkehrsanteils entgegenwirken.

- Die Radverkehrsförderung soll zur Verringerung des Energiebedarfs und des CO_2-Ausstoßes für urbane Mobilität beitragen. Aufgrund des globalen Energiebedarfs in Kombination mit der Endlichkeit der vorhandenen Ressourcen ist eine Steigerung ressourcenschonender Fortbewegung nötig. Gute und barrierefreie Radabstellanlagen in Wohnungsnähe und an den potentiellen Zielen können Menschen bewegen, kurze Wege auch mit dem Fahrrad zurückzulegen.

Um die genannten Ziele zu erreichen, müssen im Durchschnitt mehr Wege als heute mit dem Rad, statt mit dem Auto zurückgelegt werden. Eine nachhaltige Verlagerung zugunsten des Radverkehrs in Kassel gelingt jedoch nur, wenn dieser strategisch gefördert wird.

zu II:

(1) Der Begriff der Straße ist weit gefasst. Es fallen hierunter alle Bestandteile, z. B. Gehwege, Radverkehrsanlagen, Grünstreifen, Parkraum, Anlagen des ÖPNV und Fahrbahnen. Radverkehrsprojekte sind also in diesem Sinn immer Straßenbauprojekte. Aus planungsrechtlichen Gründen muss die Variantenabwägung Teil der konkreten Planung bleiben. Es gibt Rand-bedingungen, z.B. Bebauung oder Vegetation, bei denen man vor der Entscheidung steht, eine Variante entweder mit Mindestmaßen oder eben gar nicht zu realisieren. In vielen Fällen ist dann eine Lösung mit Mindest-maßen ebenfalls als kurzfristige Lösung denkbar. Solche Varianten komplett

auszuschließen, würde dem Anspruch von integrierter Planung nicht gerecht. Eine Kombination aus Mindestmaßen ist hingegen zu vermeiden.

(2) Es ist klar, dass eine kontinuierliche Führung des Radverkehrs der Leichtigkeit und Sicherheit für alle Verkehrsarten zuträglich ist. In gewachsenen urbanen Strukturen ist die Verwirklichung dieses Anspruchs nicht immer leicht, die Bemühungen sollen aber deutlich verstärkt werden. Die getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr ist nicht zuletzt vor dem Hintergrund der aktuellen technischen Entwicklungen (z. B. höhere Geschwindigkeiten durch Elektroantriebe oder größere Massen durch Lastenräder) richtig und notwendig. Der Begriff der einheitlichen Führung stellt vor allem auf die Breite, die farbliche Wirkung und Materialität der Radverkehrsanlage und der Trennungselemente zu anderen Verkehrsarten ab.

Die kontinuierliche Führungsform stellt insbesondere auf die Art der Radverkehrsanlage ab, die möglichst über längere Strecken und mehrere Knotenpunkte hinweg unterbrechungsfrei möglich sein soll.

(3) Hauptverkehrsstraßen realisieren oft kurze Verbindungen zwischen wichtigen Quellen und Zielen. Die gefühlte Unsicherheit beim Fahren unter dem Eindruck hoher Kfz-Verkehrsstärken hält viele Menschen von Radfahren ab. Darüber hinaus stellen Hauptverkehrsstraßen oft entscheidende Querungshindernisse für Radrouten im Nebenstraßennetz dar. Um den Radverkehr spürbar zu fördern, müssen deshalb vor allem die Hauptverkehrsstraßen und deren Knotenpunkte betrachtet werden.

(4) In Kassel verlaufen einige relevante Radrouten durch das Nebenstraßennetz. Teilweise erspart man sich dadurch schwierige Steigungen, in der Regel profitieren Radfahrende aber von geringen Kfz-Verkehrsstärken und niedrigeren Geschwindigkeiten. Trotzdem sind einige Strecken teilweise wegen des Kfz-Durchgangsverkehrs, teilweise wegen des ruhenden Kfz-Verkehrs nur bedingt komfortabel nutzbar. In den Abschnitten des Nebenstraßennetzes, in denen wichtige Radrouten liegen, sollen deshalb gezielte verkehrsbehördliche und/oder bauliche Maßnahmen zum Attraktiveren des Radverkehrs ergriffen werden.

(5) Radverkehrsinfrastruktur, die so gestaltet ist, dass Kinder und Jugendliche bzw. deren Eltern keine Sorge bei der Nutzung des Fahrrads auf dem Weg zur Schule/Kindergarten haben, muss letztlich das Ziel aller Bemühungen sein, weil vor allem die Gruppe der grundsätzlich interessierten, aber unsicheren Verkehrsteilnehmer das größte Potential zur Steigerung des Radanteils bietet. Wer sich in früher Jugend daran gewöhnt, kurze Wege eben nicht motorisiert zurückzulegen, wird diese Option tendenziell auch im Erwachsenenalter im Kopf haben. Es geht hier also um die Nachhaltigkeit mobilitätsplanerischer Maßnahmen. Darüber hinaus werden Kinder, Eltern

und Anwohner von den negativen Folgen des Bring- und Holverkehrs entlastet.

(6) Lichtsignalanlagen (LSA) an sich sind zunächst sicher, solange sich alle Verkehrsteilnehmer an die Regeln halten. Allerdings werden die meisten LSA-Knotenpunkte schon allein flächenmäßig vom Kfz-Verkehr dominiert. Gerade in engen Bereichen oder bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung sind Radfahrende teilweise schwer wahrzunehmen. Das soll verbessert werden. Darüber hinaus ist die Einbindung von Rädern in die verkehrsabhängige LSA-Steuerung bisher teilweise nur durch Tastenanforderung möglich. Soweit technisch möglich sollen berührungsfreie Verfahren zum Einsatz kommen. Ein pauschaler Beschluss für alle LSA-Kreuzungen ist nicht möglich, weil das entsprechende Regelwerk komplex ist und von örtlich unterschiedlichen Faktoren beeinflusst wird. Insgesamt werden hier u. a. auch straßenverkehrsbehördliche Entscheidungen berührt, die sich im Wesentlichen einer politischen Beschlussfassung entziehen.

(7) Es ist klar, dass an zahlreichen wichtigen Orten in Kassel Radabstellplätze fehlen. Eine pauschale Aussage mit absoluten Zahlen ist jedoch nicht praktikabel. Der 20%-Ansatz markiert eine realistisch wirkende Größenordnung. Für die Innenstadt von Kassel würde das beispielsweise bedeuten, dass auf die rund 900 öffentlichen Kfz-Stellplätze mindestens rund 180 öffentliche Fahrradabstellplätze kommen sollen.

(8) Dreh- und Angelpunkt für ein ausreichendes Sicherheitsgefühl von Fußgängern und Radfahrern im öffentlichen Verkehrsraum sind die Einhaltung der bestehenden Verkehrsregeln, gegenseitige Rücksichtnahme und tendenziell defensives Fahrverhalten. Hierfür sind ein breiter öffentlicher Diskurs und geeignete Öffentlichkeitsarbeit geeignete Mittel, die systematisch und dauerhaft etabliert werden sollen. Dabei sollen auch die vielfältigen, bereits bestehenden regelmäßigen Aktionen unterschiedlichster Akteure einbezogen werden.

zu III:

Die Fläche im öffentlichen Verkehrsraum ist endlich. In der Regel begrenzen Bebauung, Bepflanzung oder Topografie die beliebige Ausdehnung von Verkehrsflächen. Die Fußverkehrsflächen sollen nicht beschnitten, sondern tendenziell eher erweitert werden. Es wird darüber hinaus auch Platz für Bäume etc. benötigt. In letzter Konsequenz bedeutet das, dass je nach Örtlichkeit Fläche vom fließenden oder ruhenden Kfz-Verkehr künftig für den Radverkehr umgenutzt werden muss. Auch hier gilt, dass dies nicht pauschal beschlossen werden kann, sondern bei konkreten Planungen örtlich abgewogen werden muss. Je nach Verkehrsfunktion der betreffenden Straße bzw. Nutzungsfunktion des angrenzenden Gebiets können sich dabei Entscheidungen für oder gegen die Ausweitung von Radverkehrsanlagen

ergeben. Gleichwohl sollen die Prämissen bei der planerischen Abwägung deutlich zugunsten der Förderung des Radverkehrs verschoben werden.

zu IV:

Die beschleunigte Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen ist nur mit mehr Ressourcen möglich. Da die vorhandenen Ressourcen vollständig gebunden sind und eine bloße Verschiebung innerhalb des Verkehrsbereichs Lücken bei der Abarbeitung anderer Pflichtaufgaben verursachen würde, muss eine Ressourcen-ausweitung vorgenommen werden. In der Regel ist davon auszugehen, dass pro Stelle als zusätzlicher Planungsingenieur ca. 0,5 Stellen Unterstützungskräfte (z. B. planungstechnischer Dienst) nötig sind.

zu V:

Die Zuordnung soll erfolgen soweit dies praktikabel ist. Zur Aufwandsreduktion sind ggf. auch plausibilisierte Überschlagsrechnungen zulässig.

zu VI:

Der Bericht soll schriftlich erfolgen.

Der Magistrat hat die Vorlage in seiner Sitzung am 18. Februar 2019 beschlossen.

Christian Geselle
Oberbürgermeister