Kassel documenta Stadt

DIE LINKE.
Fraktion in der Stadtverordnetenversammlung

Rathaus, 34112 Kassel
Telefon 0561 787 3315
info@linksfraktion-kassel.de

Vorlage Nr. 101.19.164

7. Juli 2021

Umsetzung der Beschlüsse zur Radverkehrsförderung

Anfrage

zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr

Wir fragen den Magistrat:

Überhöhte Kostenanteile:

1. Wie kommt die Schätzung des Kostenanteils von 40% für den Radverkehr in der Bürgermeister-Brunner-Straße zustande? Wie teuer ist die Einrichtung / das Aufmalen eines Schutzstreifens? Ist beabsichtigt diese Kalkulation zu korrigieren?
2. Hält der Magistrat die Ausweisung von 10% der Baukosten in der Oberen Königsstraße (Fünffensterstraße bis Königsplatz) für gerechtfertigt, obwohl dort nur einige Radabstellbügel installiert wurden und die Straße die meiste Zeit des Tages für den Radverkehr gesperrt ist?
3. Welche Radinfrastruktur ist für den Brüder-Grimm-Platz geplant und warum beträgt der Kostenanteil dafür 15% der gesamten Bau- und Planungskosten?
4. Welche neuen Errungenschaften für den Radverkehr sind im Rahmen des Umbaus des ICE-Bahnhofvorplatzes zu erwarten, die es rechtfertigen 20% der Bau- und Planungskosten für den Radverkehr zu veranschlagen?
5. Inwiefern ist der Kostenanteil von 25 bzw. 75 Prozent beim Umbau der Goethestraße gerechtfertigt, wo doch Kanalisation und Straßendecke umfassend erneuert wurden und die Parksituation kaum entschärft wird? Wie teuer werden die Umbaumaßnahmen insgesamt sein (circa)? Wie teuer ist der Umbau der Kreuzung (Kirchweg), um bessere Sichtbeziehungen mit dem MIV zu erreichen und welcher Anteil der Kosten wird dem Radverkehr angelastet? Wie teuer ist das vorgesehene Auftragen von Farbe und Aufstellen von Hinweisschildern für die Fahrradstraße?
6. Welche Verbesserungen gab es in 2020 in der Menzelstraße für den Radverkehr bzw. welche sind geplant (entsprechend dem ausgewiesenen Kostenanteil von 80%)?
7. Ist geplant die Tabelle 13 „Anhaltspunkte für Radverkehrsanteile“ weiter auszudifferenzieren? Diese ist bislang sehr vage, vor allem im Punkt „Bau /

Sanierung von Fahrbahnen an Hauptverkehrsstraßen“. Dort heißt es bislang nur „variabel“, was alle Möglichkeiten offenlässt.

Stellensituation und Geld:

8. Werden die 6,5 Mitarbeiter*innen, die aktuell für den Radverkehr zuständig sind (bzw. 6,5 Vollzeitäquivalente) fast ausschließlich für die Radverkehrsplanung eingesetzt? Wie wird das sichergestellt? Was sind ggf. weitere Aufgaben dieser Personen? Sind aktuell alle Stellen besetzt? Ist eine Ausschreibung für neue Stellen in 2021 in Vorbereitung? Warum waren von den 6,5 VZÄ zum 31.12.2020 nur 5,5 besetzt?
9. Reicht die Anzahl der Stellen aus Sicht des Magistrates aus in Hinblick auf den Nachholbedarf, den Kassel in puncto Radverkehrsförderung hat? Hat die Stadt Kassel aktuell genug qualifizierte Mitarbeiter*innen im Bereich Radverkehr um die im Haushalt vorgesehenen Mittel dafür auszugeben?
10. Wie viel Geld wurde im Jahr 2020 für den Radverkehr ausgegeben? Wie viel davon war städtisches Geld und wie viel Fördermittel? Konnten Mittel, die für den Radverkehr eingeplant waren im Jahr 2020 nicht verausgabt werden und wenn ja, warum nicht?

Aufhebung der gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr:

11. Wo wurde im Jahr 2020 die gemischte Führung von Rad- und Fußverkehr (> Gemeinsamer Geh- und Radweg) aufgelöst – wie von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen? Diese Art der Verkehrsführung führt nachweislich zu Konflikten und soll deshalb sukzessive reduziert werden.
12. Ist der weitere Bau von Infrastruktur geplant, bei der es keine Trennung von Rad- und Fußverkehr gibt? Wenn ja wo und warum wird von dem Beschluss abgewichen?

Weitere Fragen zur Umsetzung der StaVo-Beschlüsse:

13. Wie viele Parkplätze sind im Rahmen von „radverkehrsfreundlicher Umgestaltung“ im Jahr 2020 weggefallen und wo?
14. Inwiefern und wo wurde in 2020 der KFZ-Durchgangsverkehr reduziert? Wo ist das aktuell geplant und gibt es Stellen im Stadtgebiet, an denen sogenannte Modalfilter geplant sind?
15. Warum wurde mit der Vorbereitung der beschlossenen Kampagne für mehr Rücksichtnahme und Förderung des Umweltverbundes noch nicht begonnen? Wann wird das der Fall sein und wann ist mit Beginn / Veröffentlichung zu rechnen?
16. Warum wurden von den 1800 zusätzlichen Stellplätzen für Fahrräder bis 2022 im Jahr 2020 nur 210 realisiert? Mit wie vielen ist in 2021 zu rechnen (circa)?
17. Hält der Magistrat die Radwegeführung an der Drusel- und Kohlenstraße für familienfreundlich? Würde der zuständige Dezernent dort eigene Kinder unter 15 Jahren alleine Radfahren lassen? Wenn nein, warum nicht? Laut Straßenverkehrsordnung (§ 2 Abs. 5) dürfen Kinder nur bis sie 11 Jahre alt

sind auf dem Gehweg Rad fahren, danach müssen sie Radwege nutzen oder – wenn nicht vorhanden sind – auf der Straßenfahren. Das ist in Kassel oft sehr gefährlich.

18. Warum wird der neue Radweg an der Kohlenstraße nicht einheitlich geführt? Hat man vor die Wegführung zwischen Burgerking und der Brücke beidseitig nochmal zu verbessern und dadurch sicherer und nachvollziehbarer zu machen? Wenn nein, warum nicht?
19. Gibt es Planungen um die Kunoldstraße sicherer für den Radverkehr zu machen und die Belange des Radverkehrs dort stärker zu berücksichtigen? Wenn ja welche? Die Straße von Radfahrenden wird viel genutzt – trotz der intensiven und engen Parknutzung durch KFZ – und ist auch Schulweg für zahlreiche Schüler* und Lehrer*innen.
20. Wie oft fahren Dezernent, Leiter der Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes und Radverkehrsbeauftragte (schätzungsweise) mit dem Fahrrad durch Kassel? Fahren diese gezielt kritische Stellen an und Orte an denen geplant ist ,die Radverkehrsführung zu ändern? Wird neue Radinfrastruktur von den zuständigen Personen persönlich mit dem Rad getestet? Falls das noch nicht der Fall ist: Ist es für die Zukunft vorgesehen?

Fragesteller/-in: Stadtverordnete Luisa Sümmermann

gez. Lutz Getzschmann
Fraktionsvorsitzender