

## Synopse: Beteiligung der Ortsbeiräte und der Träger öffentlicher Belange

| Datum     | OBR/TÖB                          | Übermittlung | Inhalt   | Abwägung   |
|-----------|----------------------------------|--------------|--|--|
| 21.3.2019 | Straßen- und Brückenbau<br>-662- | digital      | Streckenergänzung Radnetz:<br>Abschnitt Damaschke Straße zwischen dem Knotenpunkt Am Sportzentrum/Auedamm und den Parkplätzen an der Messe als Nebenroute kategorisieren   | wird übernommen, da sinnvoller Lückenschluss im Netz   |
| 14.3.2019 | Vertreter des Radentscheid       | digital      | Streckenergänzung Radnetz:<br>Teilbereich von 1-1 Heerstraße<br>7 - 7 Artilleriestraße - Pferdemarkt - Mittelgasse und Oberste Gasse<br>Teilbereich von 8 - 8 Schillerstraße<br>9 - 9 Naumburger Straße<br>10 - 10 Kölnische Straße<br>als Haupt- bzw. Nebenroute kategorisieren | wird übernommen, da sinnvoller Lückenschluss im Netz   |
| 26.3.2019 | Straßen- und Brückenbau<br>-662- | digital      | Steckbrief Fahrradstraße wird ergänzt bzw. angepasst um die Punkte:<br>Breite der Kernfahrbahn i. d. R. zwischen 4m und 5m<br>Abstände der Fahrradpiktogramme zwischen 25m und 50m   | wird übernommen, um gute Sichtbarkeit zu gewährleisten |
| 18.3.2019 | Straßenverkehrsbehörde<br>-6633- | analog       | RVK entspricht Willen der Politik  |  |
|           |                                  |              | Priorisierung der Maßnahmen ist auf Amtsebene abzustimmen  | wird vorgenommen                                       |

|           |                                       |             |  |  |
|-----------|---------------------------------------|-------------|--|--|
|           |                                       |             | Beteiligung der Sachgebiete in Hinblick auf die Umsetzung der Maßnahmen ist erforderlich   | wird vorgenommen   |
| 19.3.2019 | Verkehrs-<br>steuerung<br>-6632-      | analog      | siehe Aussagen -6633-  |  |
|           |                                       |             | Detailplanung (Bsp. Leistungsfähigkeitsnachweis) fehlt   | ist nicht Teil des RVK, in weiterem Planungsprozess erforderlich   |
|           |                                       |             | Realisierbarkeit ist im Detail mit Nachweisen zu klären  | ist nicht Teil des RVK, in weiterem Planungsprozess erforderlich   |
|           |                                       |             | Leistungsfähigkeitseinbußen anderer Verkehrsarten sind auf Amtsebene abzuwägen   | Konflikte sind enthalten bzw. werden mit aufgenommen und sind im Einzelfall zu prüfen und abzuwägen                  |
| 3.4.2019  | Straßenverkehrs-<br>behörde<br>-6633- | Amtsmeinung | verbleibende Kernfahrbahnbreite bei zweiseitigem Schutzstreifen: 5 m   | aufgenommen, da schlüssig<br>Vermeiden von Unfällen zwischen MV<br>Vermeiden von zu engem Vorbeifahren an Radfahrern |
|           |                                       |             | verbleibende Kernfahrbahnbreite bei einseitigem Schutzstreifen ohne ruhenden Verkehr: 5,5 m  | aufgenommen, da schlüssig<br>Vermeiden von Unfällen zwischen MV<br>Vermeiden von zu engem Vorbeifahren an Radfahrern |
|           |                                       |             | verbleibende Kernfahrbahnbreite bei einseitigem Schutzstreifen mit ruhenden Verkehr auf gegenüberliegender Seite des Schutzstreifens oder/und fünf Prozent Schwerverkehrsanteil: 6 m | aufgenommen, da schlüssig<br>Vermeiden von Unfällen zwischen MV<br>Vermeiden von zu engem Vorbeifahren an Radfahrern |
|           |                                       |             | Ergänzung Steckbrief Fahrradstraße:<br>Breite der Kernfahrbahn i.d.R. zwischen 4 m und 5 m<br>Abstände der Fahrradpiktogramme zwischen 25 m und 50 m                                 |  |

|           |                   |          |  |  |
|-----------|-------------------|----------|--|--|
| 5.4.2019  | KVG               | mündlich | Einbeziehung der Beeinträchtigung des ÖPNV in Abwägung   | Aufnahme in Infrastruktur-Steckbriefen   |
| 11.4.2019 | KVG               | analog   | KVG begrüßt RVK  |  |
|           |                   |          | Beteiligung der KVG in Hinblick auf die Umsetzung der Maßnahmen ist erforderlich   | wird vorgenommen   |
| 12.4.2019 | Behindertenbeirat | digital  | Goethestraße als Fahrradstraße:<br>angedachte Änderung der Vorfahrtsregelung im Kreuzungsbereich Freiherr-vom-Stein-Straße/Goethestraße kann ohne technische Möglichkeit der Bevorrechtigung der Straßenbahn nicht mitgetragen werden. | weitere Prüfungen erforderlich   |
|           |                   |          | stimmt RVK zu  |  |
| 12.4.2019 | Behindertenbeirat | digital  | Hinweis: unmissverständliche Markierung von Rad- und Fußwegen  | entspricht den Zielen der Stadt  |
|           |                   |          | Forderung nach taktil fühlbaren Trennsteinen, um sehbeeinträchtigten Menschen ein Ertasten mit dem Blindenstock zu ermöglichen, ob sie sich auf dem Geh- oder Radweg befinden  | Trennung ist mit Kleinpflasterstreifen vorgesehen<br>Kasseler Trennstein ist städtebaulich kritisch zu sehen                                     |
|           |                   |          | Trennung Geh- und Radwege auch optisch durch Kontrast  | entspricht den Zielen der Stadt  |
| 15.5.2019 | Radentscheid      | digital  | Querungshilfe (LSA) an Kreuzung Leuschnerstr./Glockenbruchweg für FG und RF  | ist in Planung, Prüfung wie und wo eine Quermöglichkeit geplant werden kann  |
|           |                   |          | Farbliche Markierung der Radverkehrsanlagen und Einrichtung von ARAS an der Kreuzung Leuschnerstraße / Eugen-Richter-Straße  | Errichtung von ARAS wird bei konkreter Planung geprüft<br>Eine farbliche Markierung ist an Gefahrenstellen (Einmündungen, Zufahrten) vorgesehen. |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Schenkebier Stanne:</b><br/> Tempo 30 und Radverkehrsführung im Mischverkehr westlich der Brücken.<br/> Parken am Seitenrand soll vermieden werden.<br/> Aufgrund des demnächst zunehmenden Schwerlastverkehrs zwischen Mercedes-Benz und Holl. Straße müssen Radfahrstreifen (mit baul. Trennung) zwingend eingerichtet werden</p>   | <p>Anmerkungen werden bei konkreter Planung herangezogen<br/> Die Anordnung von Tempo 30 kann durch die Straßenverkehrsbehörde im Rahmen der VwV-StVO geprüft und umgesetzt werden.</p> |
| <p><b>Pfarrstraße:</b><br/> Lossebrücke:<br/> Fortführung der Schutzstreifen trotz Engstelle, Prüfung der Verlegung von Stellplätzen in die Seitenstraßen Rinalstraße und Burgstraße, Kreuzung Leipziger Straße (alle Richtungen): keine zusätzliche Linksabbieger Spur für Radfahrende, sondern Einrichtung von verlängerten ARAS (5m) in alle Richtungen. Dadurch Vereinheitlichung der Abbiegesituation auf der gesamten Kreuzung.<br/> Generell keine Linksabbiegerspur für Radfahrende aufgrund der Unfallgefahr beim Einfädeln und des geringen Abstands zu fahrenden Fahrzeugen beim Warten.</p> | <p>Anmerkungen werden bei konkreter Planung herangezogen</p>  |
| <p><b>Hohnemannstraße:</b><br/> Ergänzende farbliche Markierung der Einfahrtstaschen</p>  | <p>Eine rote Einfärbung der Ein- und Ausfahrtstaschen zur Verdeutlichung wird für sinnvoll befunden.</p>  |

|   |  |
|---|--|
| Beseitigung von "Fahrrad frei" und mindestens Einrichtung von gemeinsamen Geh- und Radwegen, vorzugsweise getrennter Geh- und Radweg  | entspricht den Zielen der Stadt<br>Gehwege RV frei sollten überprüft werden, ob diese ggf. zu nicht benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radwegen umgewandelt werden können. |
| 3m vorgezogene Haltelinie sind zu kurz für eine gute Einsehbarkeit der haltenden Radfahrenden aus Sicht von Lkw-Fahrenden. Daher muss die Regellänge der ARAS 5m betragen   | Lässt der örtlich verfügbare Raum dies zu, wird eine Verlängerung auf 5 m als sinnvoll erachtet.<br>Mindestlänge: 3,0 m<br>angestrebte Länge: 5,0 m                                |
| Wie zu den parkenden Kfz ist auch bei der Führung am Bordstein ein begleitender Sicherheitsstreifen anzuwenden, damit weiterhin ausreichend Seitenabstand besteht. (bei Einrichtung Schutz-/Radfahrstreifen)  | Entwässerungsrinnen dürfen nach ERA 2010 bei der Anlage von RV-Anlagen nicht als befahrbare Fläche für den RV gewertet werden.   |
| In Fahrradstraßen ist ausschließlich Längsparken anzuordnen. Schrägparken in Ausnahmefällen mit ca. 30°, damit Sichtkontakt zwischen Pkw-Fahrer*in und Radfahrer*in bestehen kann.<br>Es sollte dringend eine Parkraumbewirtschaftung und Anwohnerparken in der Goethestraße eingeführt werden. | entspricht den Vorgaben des RVK<br>Parkraumbewirtschaftung muss gesondert geprüft werden   |

|  |   |
|--|---|
| <p>Die Eingangsbereiche der Fahrradstraßen müssen deutlich gekennzeichnet werden, sodass ein falsches Befahren bzw. ein fehlerhaftes Verkehrsverhalten vermieden wird.</p> <p>Neben der Beschilderung bedeutet dies insbesondere eine farbige Markierung auf der Fahrbahn sowie eine Erklärung zu den "Verhaltensregeln" in einer Fahrradstraße.</p> <p>Zu der wiederholenden Beschilderung gehört auch die "Vorfahrt" - / "Vorfahrt gewähren" - Beschilderung</p> | <p>Eine deutliche Markierung wird auf der Fahrbahndecke vorgesehen</p> <p>Die Beschilderung der Fahrradstraße wird in Fahrtrichtung erfolgen</p> <p>Verkehrsregeln können über Öffentlichkeitsarbeit verbreitet werden.</p> <p>Beschilderung ist geplant</p>  |
| <p>Diese Aspekte sind dem Punkt "Umsetzung" zuzuordnen (siehe Stellungnahme: Zitat RVK)</p> <p>Bei Einbahnstraßen mit beidseitiger Fahrradfreigabe soll grundsätzlich Tempo 30 gelten. An den Einfahrtstaschen sollte neben der gestrichelten und farblichen Markierung auch eine bauliche Trennung vorhanden sein, um ein Schneiden durch den Pkw-Verkehr zu vermeiden.</p>   | <p>Die Prüfung einer Anordnung von Tempo 30 kann nur durch die Straßenverkehrsbehörde unter Verwendung der VwV-StVO erfolgen</p> <p>Eine bauliche Trennung kann je nach Ausführung Risiken für den RV darstellen (Sturzgefahr) und die Räumung durch den Winterdienst kann nicht bzw. schlecht gewährleistet werden. Aus diesen Gründen wird eine bauliche Trennung nicht vorgesehen.</p> |
| <p>Keine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr in engen Straßenquerschnitten. Hierdurch entsteht eine nicht-kontinuierliche Radverkehrsführung</p>  | <p>Generell sieht das RVK eine Trennung des FV und RV vor. Äußere Zwänge können jedoch eine Abweichung von diesem Vorgehen hervorrufen, wenn die Breiten des Seitenraums nicht gegeben sind. Engstellen müssen gesondert betrachtet werden.</p>   |

|   |   |
|---|---|
| <p>Einrichtung von Radfahrstreifen auf der gesamten Länge der Kohlenstraße. Die aktuelle Führung mit "Gehweg, Fahrrad frei", Schutzstreifen und Führung im Straßenverkehr ist unübersichtlich. Vor der Kreuzung Kohlenstraße / Schönfelder Straße muss ein Einfädeln in die linke Fahrspur zur Weiterfahrt in Richtung Norden und Osten möglich sein, da die rechte Fahrspur primär für Rechtsabbiegen genutzt wird</p>   | <p>Kontinuität bei der Führung des RV entspricht den Zielen des RVK. Äußere Zwänge können das Wechseln von RFS zu Schutzstreifen notwendig machen. Ein separater Rechtsabbieger wird nicht vorgesehen, Rechtsabbiegende und Geradeausfahrende können auf einem Fahrstreifen geführt werden</p>                  |
| <p>Einrichtung alternierender Schutzstreifen kann nicht dem Sicherheits- und Komfortstandard für eine VEP-Haupttroute entsprechen. Die unterbrochenen Schutzstreifen bieten wenig Sicherheit und können zu Verwirrung der Verkehrsteilnehmer führen. Ist aus Platzgründen die Einrichtung von Radfahrstreifen nicht möglich, sollte eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr angestrebt werden, was eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 bedeuten würde.</p> | <p>Die Anordnung von Tempo 30 kann nur von der Straßenverkehrsbehörde im Rahmen der VwV-StVO geprüft und durchgeführt werden. Zur Zeit ist die Einrichtung von T30 noch nicht möglich. Ggf. kann die Markierung einer durchgehenden Piktogrammreihe statt der alternierenden Schutzstreifen geprüft werden.</p> |
| <p>Insbesondere für das Bergauffahren ist ein Radfahrstreifen einzurichten, um auch für ungeübte Radfahrer*innen ausreichend Platz und Abstand zum Pkw-Verkehr bereitzustellen. Eine gemeinsame Führung nach "Gehweg, Fahrrad frei" soll vermieden werden.</p>  | <p>Die Anordnung von RFS unter Beibehaltung einer überbreiten Fahrbahn ist nur bei einem Komplettumbau möglich. In den jetzigen Straßenraum können nur Schutzstreifen integriert werden.</p>  |

|  |  |
|--|--|
| <p>3m vorgezogene Haltelinie sind zu kurz für eine gute Einsehbarkeit der haltenden Radfahrenden aus Sicht von Lkw-Fahrenden. Daher muss die Regellänge der ARAS 5m betragen</p>   | <p>wird bei konkreter Planung berücksichtigt und abgewägt<br/>Lässt der örtlich verfügbare Raum dies zu, wird eine Verlängerung auf 5 m als sinnvoll erachtet.<br/>Mindestlänge: 3,0 m<br/>angestrebte Länge: 5,0 m</p>  |
| <p>Radverkehrsführung auf dem Bürgersteig der Weserstraße zwischen Altmarkt und Katzensprung (beide Richtungen) darf nicht weiterverfolgt werden. Insbesondere auf der Ostseite kommt es häufig zu Konflikten zwischen Radfahrer*innen, Fußgänger*innen und Autofahrer*innen bei der Sixt-Ausfahrt. Hier muss eine gesicherte Radverkehrsführung auf der Fahrbahn angestrebt werden - auch auf Kosten der Radschleuse.</p> | <p>aktuelle Planung für den Katzensprung in der Mobilitätsplanung, Anmerkungen werden weitergegeben<br/>Der Gehweg Radfahrer frei in Gegenrichtung kann nur aufgegeben werden, wenn eine sichere bauliche Querung in Höhe Zeughausstraße hergestellt wird, um die RV-Verbindung Zur Schlagd sicherzustellen.</p> |
| <p>Die Belange von Fußgängern als schwächere Verkehrsteilnehmer*innen müssen berücksichtigt werden. Daher soll Fahrradparken auf Gehwegen vermieden werden.<br/>An Kreuzungen sollen die Abstellanlagen anstelle von Pkw-Stellplätzen eingerichtet werden, um so eine bessere Sichtbarkeit im Kreuzungsbereich zu erzeugen</p>   | <p>im RVK enthalten (Service Steckbrief 2)</p>   |

|           |                                |                    |  |   |
|-----------|--------------------------------|--------------------|--|---|
|           |                                |                    | <p>Die Radverkehrsförderung sollte Bestandteil einer offensiven CO<sub>2</sub>-Minderungspolitik auf allen Ebene sein mit ambitionierteren Zielen hinsichtlich modal-Split (nur 11-14 % RV-Anteil). Ambitionierung der Ziele für eine deutliche CO<sub>2</sub>-Reduktion (25% Radverkehrsanteil bis 2025). Daher soll Variante B auch im Radverkehr angestrebt werden.</p> | <p>Im RVK wird Variante A als für Kassel als maßgebend betrachtet, bei der Erschließung neuer Quartiere sollen auf Maßnahmen des Szenarios B zurückgegriffen werden. Die Ziele bezüglich des Modal-Splits richten sich nach dem VEP, der von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen wurde. Eine fünfjährige Evaluation des VEP wird vorgesehen, nach deren Ergebnis kann das Ziel ggf. angepasst werden.</p> |
|           |                                |                    | <p>Der Netzgedanke im Stadtgebiet muss stärker erkennbar gestaltet sein. V.a. tangentiale Verbindung zwischen den Stadtteilen sind stärker zu behandeln.</p>   | <p>Das Haupt- und Nebenroutennetz des RV ist im VEP dargestellt und wird im Röckk verfeinert. Der Ausbau dieses Netzes wird angestrebt.</p>   |
| 16.4.2019 | Straßen- und Brückenbau -6620- | digital und analog | <p>Umsetzungsziele und Kostenklassen in den Steckbriefen beziehen sich auf das jeweilige Beispiel<br/>Vorschlag: Weglassen dieser Kriterien für mehr Handlungsspielraum in Zukunft, da keine Allgemeingültigkeit erreicht werden kann</p>  | <p>Zeitansätze und Kostenklassen beziehen sich auf das jeweilige Beispiel (Strecke oder Knoten) und werden analog zum VEP betrachtet.</p>   |
|           |                                |                    | <p>Wie erfolgte die Kostenschätzung?<br/>-662- schätzt andere Kosten, teilweise höher</p>  | <p>Rückmeldung vom Planungsbüro wird eingeholt<br/>Ein Termin zur Rücksprache ist geplant.</p>  |

|   |  |
|---|--|
| Prüfung der Zeitschienen<br>Maßnahmen , die überwiegend aus<br>Markierungsarbeiten bestehen, müssen auf die<br>Notwendigkeit von Fahrbahndeckensanierungen<br>geprüft werden  | Für die Priorisierung der Maßnahmen ist eine enge<br>Abstimmung zwischen allen Ämtern und Träger<br>öffentlicher Belange, sowie den städtischen<br>Eigenbetrieben notwendig. |
| Zeitansätze, vor allem für Hauptverkehrsstraßen, zu<br>optimistisch   | Zeitansätze und Kostenklassen beziehen sich auf das<br>jeweilige Beispiel (Strecke oder Knoten) und werden<br>analog zum VEP betrachtet.                                     |
| Fahrradstraße: warum Schrägparken gegenüber<br>Senkrechtparken vorziehen?   | Das Längsparken bzw. Schrägparken ist dem<br>Senkrechtparken auf Grund von Sichtverhältnissen<br>vorzuziehen.  |
| Ergänzung I1: Alle Einbahnstraßen sind grundsätzlich<br>für den Radverkehr freizugeben. In Ausnahmefällen<br>kann auf eine Freigabe verzichtet werden.  | enthalten  |
| Ergänzung I5: Der Bau eines zusätzlichen Gehweges<br>auf der unbebauten Waldseite ist aus unserer Sicht<br>nicht bedarfsorientiert und unwirtschaftlich. Dieser<br>muss entfallen, zumal er auf Höhe des Steinernen<br>Schweinchens über einen Privatparkplatz angelegt<br>wurde. | Bei einer konkreten Planung ist eine gesamtheitliche<br>Betrachtung und bedarfsgerechte Abwägung<br>vorzunehmen.   |

|  |  |
|--|--|
| <p>Ergänzung I6: Im Rahmen des B-Plan Magazin Hof entsteht neues Wohnen und Arbeiten. Hier sollte auf Grund der neu zu erwartenden Fußgängerströme zum gegenüberliegenden Nahversorger eine Querungsinsel in der Leuschnerstraße vorgesehen werden – diese ist mit der vorliegenden Planung nicht vereinbar. Die dargestellte Querungsinsel auf Höhe der Sophie-Scholl-Straße darf auf Grund der notwendigen Fahrbahnrandverziehung nicht in den Bereich des Brückenwiderlagers hineinreichen.</p> | <p>Planung von -6630-: Prüfung von Möglichkeiten zur Querung unter Berücksichtigung des RVK</p> <p>Eine Beteiligung der Brückenbauabteilung ist zu gegebener Zeit vorzunehmen.</p>   |
| <p>Ergänzung I 13: Hier werden zzt. von -63- bauliche Anpassungen und städtebauliche Aufwertungen in den Gehwegbereichen sowie die Integration von Bäumen über ein Förderprogramm geplant mit Umsetzungsziel 2020. Diese Anpassungen wären beim betrachteten Zeitziel bis 2030 vom Umbau wieder betroffen. Diese beiden Planungen sind aufeinander abzustimmen, um den Verlust von Fördermitteln zu vermeiden.</p>   | <p>bei konkreter Planung zu berücksichtigen</p> <p>Innerhalb der Stadtverwaltung müssen Konzepte anderer Ämter besser abgestimmt werden.</p>   |
| <p>teilweise Stärkung FV und damit einhergehende Verbreiterung des Gehwegs auf 2,50 m im RVK</p> <p>Berücksichtigung des aktuellen Regelwerkes im Sinne des notwendigen Aufwandes: Verzicht auf 0,50 m Sicherheitsraum (zu Verkehrsflächen), wenn Gehweg an keine Verkehrsfläche grenzt</p>  | <p>Der VEP fordert eine Regelbreite von mindestens 2,5 bis 3,0 m, diese sollte im Rahmen des RVK nicht unterschritten werden.</p> <p>Jedoch ist auf die Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen zu achten, die Abwägung muss projektspezifisch stattfinden.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p>in Lageplanunterlagen werden<br/>Baumscheiben/Baumstreifen verändert/verkleinert<br/>es ist auf genügend Wurzelraum zu achten, um<br/>Bäume zu erhalten und Schäden im Straßenraum zu<br/>vermeiden</p>  | <p>im RVK aufgenommen</p>   |
| <p>Prüfung Entfall eines MIV-Fahrstreifens zugunsten<br/>RV in Ludwig-Mond-Straße, analog Abschnitt<br/>Sternbergerstraße bis Einmündung Zwehrener Weg</p>  | <p>Prüfung bei konkreter Maßnahme durchzuführen,<br/>insbesondere Leistungsfähigkeitsnachweis</p> |
| <p>Freiherr-von-Stein-Straße: Änderung der<br/>Vorfahrtsregel mit wartepflichtiger Tram auf<br/>klassifizierter Straße ist unwahrscheinlich<br/>Vollsignalisierung notwendig<br/>Austausch des vorhandenen Pflasters wurde bei<br/>vorherigen Projekt wegen Denkmalschutz abgelehnt</p> | <p>Prüfung bei konkreter Maßnahme durchzuführen</p>   |
| <p>Wehlheider Kreuz: bauliche und signaltechnische<br/>Anpassung in 2017, Umsetzung erneuter<br/>Maßnahmen in 2020 unrealistisch</p>  | <p>Umsetzung kann sich dadurch nach hinten verschieben</p>  |
| <p>Priorisierung nicht abgeschlossen vorgenommen:<br/>mittelfristiger Umbau der Baunsbergstraße aufgrund<br/>Straßenzustand, als Förderprojekt bei Hessen Mobil,<br/>Planungsbereich ausdehnen bis Wilhelmshöher Allee<br/>Knorrstraße ist erneuerungsbedürftig</p>                     | <p>Ausdehnung des Planungsbereiches bei konkreter<br/>Maßnahme zu prüfen</p>                      |

|           |                         |        |   |  |
|-----------|-------------------------|--------|---|--|
|           |                         |        | andere Beispielmaßnahmen sind mittelfristig nicht zwingend grundhaft zu erneuern  |  |
|           |                         |        | zeitliche Faktor sollte aus Steckbriefen gestrichen und nicht politisch beschlossen werden<br>anschließende interne Priorisierung im Einklang mit Haushalt            | Zeithorizont, sowie finanzielle Mittel werden auf die jeweiligen Strecken und Knotenbezogen. Die Priorisierung der Maßnahmen der nächsten Jahre muss im engen Austausch abgestimmt werden.   |
| 16.4.2019 | Straßen- und Brückenbau | analog | taktile Trennung zwischen Geh- und Radwegen vorsehen  | in RVK enthalten   |
|           |                         |        | Borde sind an erforderlicher Stelle abzusenken<br>Für eine komfortable RV-Führung im Seitenraum sind bei Einmündungen Nullabsenkungen mit Schuppenplatten vorzusehen. | wird aufgenommen   |
|           |                         |        | Baumstandorte sind möglichst zu erhalten und Baumscheiben mit ausreichender Größe vorzusehen  | wird aufgenommen   |
|           |                         |        | bei zu hohem Aufwand sind Bestand-Gehwege zu belassen, wenn sie 2,0 m nicht unterschreiten und nicht an Fahrbahn grenzen  | RV-Ausbau darf nicht zu Lasten des FV gehen, generell finden die Forderungen des VEP Anwendung (min. 2,5 bis 3,0m). Eine gesamtheitliche Betrachtung innerhalb des Konzeptes ist vorzuziehen.<br>Es ist jedoch darauf zu achten, dass der Aufwand zur Anpassung der Gehwegbreite vertretbar ist. |
|           |                         |        | Zuwendungsgeber fordert bei mit dem Fahrrad zu nutzenden Querungsinseln eine Breite von mehr als 2,5 m  | Statt einer größeren Tiefe kann eine erweiterte Länge der Insel erwogen werden.<br>Die aktuelle Förderpraxis fordert 3m Tiefe, die Pläne werden mit einem Hinweis versehen. Die Prüfung erfolgt im Einzelfall.   |

|   |   |
|---|---|
| stärkerer Eingriff ist notwendig, wenn sonst nur Mindestmaße erreicht werden können   | Planungsraum und Eingriff ist in konkreter Maßnahme zu prüfen   |
| Sicherheitstrennstreifen sind auf der Fahrbahn, nicht auf den Parkflächen zu markieren  | wird bei Planung beachtet und in den Plänen geändert  |
| Pflasterflächen sind unterhaltungsintensiv  |   |
| <b>Schenkebier Stanne:</b><br>- Kernfahrbahnbreite von mindestens 5,5 m berücksichtigen<br>- prüfen, ob Parken am Fahrbahnrand sinnvoll ist, ggf. Stellplätze im Seitenraum schaffen<br>- Markierungsanordnung fehlt noch für Schutzstreifen in erneuertem Abschnitt nahe der RT Haltestelle<br>- auch im Bereich der Brücken (Engstellen) sind RVA vorzusehen, hierbei handelt es sich um ein RADverkehrskonzept | - alternierende Schutzstreifen werden bei begrenzten Fahrbahnbreiten angeordnet<br>- Parken muss in konkreter Planung geprüft werden<br>- wegen der Markierungsanordnung muss Rücksprache mit -6640- erfolgen<br>- eine gesamtheitliche Betrachtung innerhalb des RVK ist vorzuziehen<br>- ggf. müssen Gespräche mit Dritten geführt werden wegen Grunderwerb |
| <b>Hohnemannstraße:</b><br>grundhafte Erneuerung der Magazinstraße dient als Beispiel für grundhafte Erneuerung mit ruhendem Verkehr in separaten Parkflächen und mit Führung des RV in Gegenrichtung   | Die geplante Maßnahme wird beispielhaft in den Steckbrief "Freigabe von Einbahnstraßen" aufgenommen.  |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Ysenburgstraße:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- hierfür liegt von -63- (Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz) eine aktuelle Planung vor</li> <li>- im RVK geplante Mittelinselveschiebung passt nicht mit den von -63- geplanten Bäumen zusammen</li> <li>- Anbindung des RV aus Richtung Hafnbrücke an Turnhalle vorsehen</li> <li>- dritter Fahrstreifen ist möglich, Flächen stehen zur Verfügung</li> <li>- RV-Führung auf R1 ist zu gewährleisten</li> <li>- Benutzungspflicht im Bereich Einmündung Hafnbrücke / Ysenburgstraße zulässig??</li> </ul> | <p>Bei einer konkreten Planung muss die Planung von -63- berücksichtigt werden<br/>Grünstreifen u.ä. sind immer erhaltens- und erstrebenswert um die städtebauliche Qualität zu sichern, zu erhalten und zu verbessern</p> <p>- textlicher Hinweis wird in die Vorplanung aufgenommen</p> <p>Anmerkungen werden in konkreter Planung berücksichtigt</p> |
| <p><b>Leipziger Straße:</b></p> <p>um Umsetzungskosten gering zu halten, sollte geprüft werden, ob die Markierung des RFS auf der vorhandenen Mittellinie aufgebracht werden kann</p>   | <p>Vorschlag hätte einen RFS über 2,0 m Breite zu Folge bei konkreter Planung zu prüfen<br/>Sicherstellung, dass RFS nicht als Parkstreifen zweckentfremdet wird, muss gewährleistet werden</p>   |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Pfarrstraße:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- RV in Geradeaus-Spur und Rechtsabbieger der Ochshäuser Straße integrieren</li> <li>- da Linksabbieger in Leipziger Straße entfällt, sollte der Schutzstreifen breiter als geplant angelegt werden</li> <li>- in Leipziger Straße fehlt Sicherheitstrennstreifen zum Parken</li> <li>- Querungshilfe sollte rot, mit Piktogrammen und breiter angelegt werden, da langfristig Standards einer Raddirektverbindung vorzusehen sind</li> <li>- Wegweisung Burgstraße - Vogelsang in Planung berücksichtigen</li> <li>- Brückenbauwerk von -6622- (Brücken- und Ingenieurbau) geplant</li> <li>- Mindestmaße vermeiden</li> </ul> | <p>Anmerkungen werden in konkreter Planung herangezogen<br/>textliche Hinweise werden in die Pläne aufgenommen</p>   |
| <p><b>Goethestraße:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beschilderung ist mit der Straßenverkehrsbehörde abzustimmen</li> <li>- Regelabstand der Piktogramme: 40 m</li> <li>- Vorfahrtregelung am Knoten mit Freiherr-vom-Stein-Straße so nicht möglich -&gt; Vollsignalisierung notwendig</li> </ul>  | <p>Beschilderungsplan ist aktuell im Umlauf, dieser soll die Grundlage für alle Fahrradstraßen bilden<br/>Piktogrammabstand beträgt 25 bis 50 m (Fall Goethestraße 50 m)<br/>Signalisierung muss in konkreter Planung detailliert geprüft werden</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Ludwig-Mond-Straße:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrstreifen-Wegfall prüfen</li> <li>- Querungen einplanen</li> <li>- Baumscheiben ausreichend dimensionieren, Gefährdung der Baumstandorte vermeiden</li> <li>- gültiger Bebauungsplan legt Querschnittbreiten fest, ggf. muss dieser geändert werden</li> <li>- Gehweg auf 2,0 m Breite belassen, wenn Aufwand zu hoch (2,0 m Breite reichen, wenn Grünstreifen GW von Fahrbahn trennt)</li> </ul>    | <p>Anmerkungen werden bei konkreter Planung herangezogen<br/>generell gelten die Anforderungen des VEP</p>  |
| <p><b>Leuschnerstraße:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prüfung, ob Radquerung über Kombischeibe möglich ist</li> <li>- Kreuzung mit Eugen-Richter-Straße: Radsignal erforderlich</li> </ul>   | <p>wird bei konkreter Planung geprüft</p>   |
| <p><b>Konrad-Adenauer-Straße:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zuwendungsgeber fordert bei baulichem Eingriff das Anlegen eines RFS</li> <li>- GW auf Waldseite entbehrt jeglicher Grundlage und verursacht hohe Herstellungskosten -&gt; Verzicht auf Ausbau</li> <li>- privater Längsparkstreifen wird nicht wegfallen können</li> <li>- aktuelle Planung: Gehwegrückbau zur Bündelung des Querungsverkehrs auf geplante Insel, RFS werden vorgesehen</li> </ul> | <p>Planung wird durch -662- durchgeführt, RVK wird zur Planung herangezogen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Notwendigkeit eines GW auf Waldseite wird geprüft.</li> <li>- Ggf. ist die Planung anzupassen</li> </ul> |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Druseltalstraße:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prüfung, ob RV-Furt auf Höhe Brandenburger Straße sinnvoll ist, bei ausreichendem Aufkommen - &gt; Kombischeibe</li> <li>- Prüfung Freigabe für den RV in Gegenrichtung im Heideweg</li> <li>- aktuelle Planung vorhanden mit Anlage von RFS und indirektem Linksabbiegen für RV über den Knoten Heinrich-Schütz-Allee/Baunsbergstr./Druseltalstr.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- wird bei konkreter Planung geprüft</li> <li>- RVK sieht die Überprüfung aller Einbahnstraßen vor</li> <li>- aktuelle Planung bezieht RVK mit ein, wobei aus Sicherheitsgründen und aufgrund der Leistungsfähigkeit der RV indirekt links abbiegt</li> <li>- textlicher Hinweis als Alternative</li> </ul> |
| <p><b>Katzensprung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rücksprache mit -664- erforderlich</li> <li>- aktuelle Planung von -6631-</li> <li>- Teil einer RDV, Planung einer RDV im konkreten Fall zu berücksichtigen</li> <li>- Abstimmung bei weiterer Planung, aktuell, ist erforderlich</li> </ul>   | <p>Abstimmungswunsch ist weitergegeben</p>   |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Baunsbergstraße:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- letzte Erfahrungen mit Zuwendungsgeber zeigen, dass 2,5 m Tiefe für Querungsinseln, die für den RV nutzbar sein sollen, als unterdimensioniert betrachtet werden</li> <li>- Weiterführung bis zur Wilhelmshöher Allee ist vorzusehen</li> <li>- Komplettwegfall der Parkstände ist zu begründen</li> <li>- Anordnung von taktilen Elementen auf RFS-Markierung ist zu unterlassen</li> <li>- Baumbestand berücksichtigen</li> <li>- Maßnahme ist öffentlich wirksam als kritisch zu betrachten, auf Grund der geplanten Baumfällungen</li> <li>&gt; Prüfung der Gehweg- und Fahrbahnbreiten</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- wird bei konkreter Planung abgesprochen</li> <li>- textliche Hinweise werden in Vorplanung aufgenommen</li> <li>- wird bei konkreter Planung geprüft</li> <li>- Der Einsatz von taktilen Elementen muss bei konkreten Planungen erörtert werden, wenn möglich sollten Bakenlösungen realisiert werden.</li> <li>- städtebauliche Qualität ist zu erhalten, Baumfällungen sind abzuwägen</li> </ul> |
|--|---|

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Kohlenstraße:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Freigabe des GW für RV, um Furtbenutzung gewährleisten zu können. Vorhandene Furt sollte verbreitert werden. Damit wird eine Nord-Süd Verbindung geschaffen</li> <li>- Unterhaltungskosten Pflaster</li> <li>- Parkflächen können erhalten werden, wenn GW und Multifunktionsstreifen reduziert werden</li> <li>- Baumaßnahme am Knoten Bertha-von-Suttner-Straße/Kohlensstraße muss angeschlossen werden</li> <li>- Prüfung, ob Haltestelle als Kap mit Überfahung durch den RV gelöst werden kann</li> <li>- Prüfung, ob Linksabbiegetaschen in Mündungsbereichen notwendig sind</li> <li>- Piktogramme auf Linksabbiegeaufstellflächen dienen der Verdeutlichung</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- wird bei konkreter Planung geprüft</li> <li>- generell gelten die Anforderungen des VEP</li> <li>- Anschluss muss erfolgen</li> <li>- Führung des RV auf Fahrbahnniveau werden vom Gutachter bevorzugt, Haltestelle wurde erst barrierefrei umgebaut</li> <li>- wird bei konkreter Planung geprüft</li> </ul> |
| <p><b>Kohlenstraße: (Abschnitt Friedensstraße)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lage und Drehung der Radsignale und Haltelinien mit -664- abstimmen</li> <li>- bei baulicher Anpassung muss die Mittelinsel auf 2,5 m verbreitert werden</li> </ul>   | <p>wird bei konkreter Planung geprüft</p>  |
| <p><b>Tischbeinstraße:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- bei baulicher Anpassung muss die Mittelinsel auf 2,5 m verbreitert werden</li> <li>- Parkplatz-Wegfall muss geprüft werden, um Mindestmaße zu vermeiden</li> </ul>  | <p>wird bei konkreter Planung geprüft</p>  |

|           |                |         |  |   |
|-----------|----------------|---------|--|---|
|           |                |         | <b>Knorrstraße:</b><br>- für eine Verbesserung des RV muss eine grundhafte Erneuerung auf der gesamten Länge erfolgen<br>- Anlage einer Piktogrammspur prüfen<br>- Mittelinseln in Credéstraße werden im Bestand überfahren, deren Maße sind zu prüfen<br>- Alternative mit Aufpflasterung der Inselbereiche ist unterhaltungsintensiv | wird bei konkreter Planung geprüft  |
| 27.3.2019 | OBR Wehlheiden | digital | OBR begrüßt RVK, da schlüssig  |   |
|           |                |         | OBR hofft StaVo beschließt RVK inklusive Bereitstellung ausreichender Geldmittel und Planungspersonal, damit wichtige Radverbindungen zeitgerecht gestaltet werden können  |   |
|           |                |         | Schutzstreifen werden nach heutigem Stand nicht als akzeptabel betrachtet, "Dooring" und zu dichtes Vorbeifahren von Fahrzeugen verbieten Neuanlage von Schutzstreifen   | Schutzstreifen sind eine Möglichkeit den Radverkehr sicher zu führen. Dabei ist zu beachten, dass zu Parkständen ein ausreichend großer Sicherheitstrennstreifen nach ERA vorzusehen ist. Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme gelten auch hier, der Überholende hat beim Überholvorgang auf ausreichenden Sicherheitsabstand zu achten, um Radfahrende nicht zu gefährden. |
| 7.4.2019  | OBR Südstadt   | digital | OBR begrüßt RVK  |   |

|           |                      |         |  |  |
|-----------|----------------------|---------|--|--|
| 30.3.2019 | OBR<br>Jungfernkopf  | digital | z.K.<br>Planung Ortsbegehung<br>Übermittlung Vorschläge  | Teilnahme von Seiten der Stadt erwünscht |
| 29.3.2019 | OBR<br>Unterneustadt | digital | Forderung an Magistrat:<br>Förderung des RV durch konkrete Maßnahmen auf<br>Haupt- und Nebenrouten<br>Mobilitätsanforderungen von heute und morgen<br>gerecht werden<br>Höchstmaß an Lärminderung<br>deutliche Verbesserung Luftqualität   | entspricht den Zielen der Stadt          |
| 8.4.2019  | OBR Waldau           | analog  | Forderung an Magistrat:<br>verstärkte Konzipierung der notwendigen<br>Maßnahmen zur Schaffung einer effektiven,<br>vernetzten und Sicherheit schaffenden<br>Radverkehrsinfrastruktur in Kassel<br>Beschluss und Umsetzung ohne Verzögerung zur<br>raschen Steigerung des RV-Anteils (gesamtstädtisch)<br>und zum Erreichen der Ziele<br>Ziele: Reduzierung von Lärm- und Abgasemission,<br>Reduzierung verkehrlichen Platzbedarfs, Steigerung<br>Lebens- und Aufenthaltsqualität | entspricht den Zielen der Stadt          |
| 11.4.2019 | OBR Nord-<br>Holland | digital | begrüßt Auseinandersetzung der Stadt Kassel mit<br>dem Thema Radverkehr auf autogerecht<br>ausgebauten Hauptverkehrsstraßen und Vorschläge<br>zur Reduzierung von Kfz-Fahrspuren   |  |

|   |   |
|---|---|
| <p>Aufforderung an Stadt Kassel angenehmes und sicheres Radeln und Queren an der Holländischen Straße und an anderen Hauptverkehrsstraßen in Nord-Holland schnellstens zu ermöglichen</p>   | <p>Das Radverkehrskonzept stellt eine übergeordnete Betrachtung und eine Gesamtstrategie für die Stadt Kassel dar. Nach einer Priorisierung werden Maßnahmen in Abhängigkeit von finanziellen und personellen Ressourcen umgesetzt</p>  |
| <p>Kritik, dass RVK keine Aussagen zu Gefahren für Radfahrende durch überhöhte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs enthält<br/>Verweis auf Publikation des ADFC und Pressemitteilung des Kinderschutzbundes NRW</p> <p>Betonung, dass Kfz, insbesondere deren hohe Geschwindigkeit, Sicherheitsprobleme darstellen</p> | <p>Das RVK enthält in Kapitel 2 eine Unfallanalyse. Der häufigste Unfalltyp ist Einbiegen/Kreuzen. Als häufigste Unfallursache wurde Abbiegen, Wenden oder Rückwärtsfahren in der Polizeistatistik aufgeführt. Zu bemerken ist, dass Unfälle deren Ursache nicht angepasste Geschwindigkeit war, von Radfahrenden verursacht wurden.</p> <p>Das Ziel der Stadt Kassel ist die Integration von Radverkehrsanlagen in Hauptverkehrsstraßen, um das Verkehrsgeschehen sicherer zu gestalten.</p> |
| <p>Forderung nach Auflistung aller Kreuzungen und Einmündungen, deren Wegebeziehungen für RV und FV unterbrochen sind</p> <p>Forderung nach Unterbreitung von Vorschlägen für deren durchlässige Gestaltung</p>   | <p>Das RVK sieht sicheres und komfortables Queren für Fußgehende und Radfahrende vor. In den Steckbriefen wird darauf hingewiesen, wie dies für die jeweilige Situation musterhaft umgesetzt werden kann.</p> <p>Eine Auflistung ist nicht Teil des RVK.</p>  |

|           |                   |         |   |  |
|-----------|-------------------|---------|---|--|
|           |                   |         | <p>Bedauern über Auslassung von:</p> <p>4.1 Öffnung Einbahnstraßen</p> <p>4.2 Ergänzung Wegenetz: Unterstadtbahnhof auf ehem. Zufahrtsgleis nach Rothenditmold, zwischen West- und Mittelring durch Hochschulgelände</p> <p>4.3 Qualität des Straßenbelags, sowie problematische Schienenquerung</p> <p>4.4 Ausstattung mit Bäumen zur Verbesserung des Kleinklimas</p> | <p>4.1 Steckbrief I2 beschäftigt sich intensiv mit der Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung</p> <p>4.2 Ergänzungen werden fachlich geprüft und ggf. als Nebenroute aufgenommen</p> <p>4.3 In Kapitel 3.1 verweist das RVK auf das Zugrundelegen von ERA und RASt bei der Planung und Umsetzung von Straßenverkehrsanlagen. Die RASt behandelt das Thema der Straßenbelagsqualität in Kapitel 11: Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen, welches im Planungsprozess zur Auswahl geeigneter (Oberbau-) Materialien Anwendung findet.</p> <p>4.4 Eine Aufwertung der Straßenräume und Verbesserung der städtebaulichen Qualität kann durch den reduzierten bzw. optimierten Flächenbedarf des Radverkehrs erzielt werden. Eine Aufwertung der Stadt ist jederzeit erstrebenswert und wird auch im weiteren Planungsprozess unter Beteiligung der dafür zuständigen Behörden und Ämter durchgeführt, ist aber nicht Teil des RVK. Hierfür sind Detailplanungen erforderlich.</p> |
| 11.4.2019 | OBR Rothenditmold | digital | OBR begrüßt die Analysen des RVK  |  |
|           |                   |         | OBR kritisiert bisherige Unverbindlichkeit der Maßnahmen  | Es handelt sich um Musterlösungen, die in der Planungsumsetzung heran gezogen werden können. Die Umsetzung hängt u. a. von finanziellen und personellen Ressourcen ab.   |

|  |  |
|--|--|
| Infrastruktur ist Kriterium, ob sich der Radverkehrsanteil am Modal Split ändert   | Öffentlichkeitsarbeit und Serviceangebote sind, ebenso wie Infrastruktur, essentiell, da so eine breite Masse erreicht und mit Informationen versorgt wird und somit der Umstieg auf das Rad erleichtert wird.   |
| VEP Ziel 11-14% Radverkehrsanteil bis 2030 viel zu gering, in Bezug auf Steigerung von sieben auf neun Prozent von 2008 bis 2013   | Ob das Ziel der 11 bis 14 Prozent, aus dem VEP, schon heute erreicht ist, lässt sich erst nach Fertigstellung des Verkehrsmodells bzw. der SrV-Erhebung beantworten. Ein höherer Radverkehrsanteil ist erstrebenswert.   |
| Notwendigkeit:<br>deutlich mehr finanzielle Mittel für die Förderung von Fuß- und Radverkehr   |  |
| OBR sieht RVK als Chance Maßnahmen für Raddurchgangsverkehr in Rothenditmolde zu entwickeln  |  |
| Sofortmaßnahme erforderlich, damit Radfahrende nicht auf gefährliche Holländische Straße ausweichen müssen:<br>teilweiser Rückbau Schwellen im östl. Bereich der Naumberger Str., sodass diese als Alternative bis zur Brandaustr. genutzt werden kann | Naumberger Straße ist Bestandteil des RVK im Steckbrief I1, als weiteres Potential für Fahrradstraßen.   |
| Sofortmaßnahme:<br>Einrichtung der Schillerstraße als Fahrradstraße, dazu Ampelreglung: Freigabe Kfz-Verkehr Richtung Rothenditmolde nur auf Anforderung   | Schillerstraße ist Bestandteil des RVK im Steckbrief I1, als weiteres Potential für Fahrradstraßen.<br>Die Stadt Kassel beabsichtigt die Ausweisung der Schillerstraße als Fahrradstraße, es fehlen jedoch Genehmigungen. Unter anderem gibt es Klärungsbedarf mit der DB bezüglich Grunderwerb. |

|  |   |
|--|---|
| Forderung nach sicherer Gestaltung der Philippistraße über die Tannenstraße zur Querallee im Bereich der Brücke  | fachliche Prüfung notwendig   |
| Wiener Straße / Gelnhäuser Straße:<br>Freigabe des Gehwegs für Radverkehr erwünscht<br>Querungen und notwendige Wechsel auf Fahrbahn farblich markieren und Bordsteine absenken  | Eine kurzfristige Freigabe für den Radverkehr wird die Stadt Kassel prüfen, langfristig ist eine Trennung der Verkehrsarten laut RVK vorzusehen.  |
| Wegeverbindung parallel zur Mombachstraße zum Unterstadtbahnhof nur für Fuß- und Radverkehr  | siehe Abwägung OBR Nord-Holland   |
| Angersbachstraße ungenügend  | Angersbachstraße ist Bestandteil des RVK in Steckbrief 11, als weiteres Potential für Fahrradstraßen.   |
| Einrichtung von sicheren, witterungsgeschützten Radabstellanlagen an wichtigen Zielorten, die mit dem OBR abgestimmt werden sollen:<br>Nachholbedarf an Valentin-Traudt-Schule, Bereich des Rothenbergs, Häsler-Siedlung, Henschelareal<br>Einkaufsmärkte sollten zum Aufstellen von Fahrradbügeln verpflichtet werden | Das RVK setzt sich einen Ausbau der Radabstellanlagen als Ziel, qualitativ und quantitativ.<br>Aufgeführte Standorte werden übernommen.<br>Ein Termin zur Besprechung wird vereinbart.<br><br>Qualität und Quantität sind Inhalt einer möglichen, neuen Stellplatzsatzung |
| Gespräche zwischen Stadt und Valentin-Traudt-Schule und Hessenkolleg erforderlich:<br>Förderfähigkeit Schulweg mit dem Rad   | Stadt erarbeitet in Zusammenarbeit mit dem Land Hessen ein Schülerradroustennetz für weiterführende Schulen.  |
| bessere Förderung der Fahrrad-Container Heußnerstraße  | weitere Informationen werden eingeholt  |
| Wegweisungen oft irreführend, Gespräch zwischen OBR und Stadt erforderlich   | Eine Anpassung ist nicht vorgesehen.  |

|           |                  |         |   |   |
|-----------|------------------|---------|---|---|
|           |                  |         | Stadt sollte Kampagnen der Interessenverbände unterstützen und selbst professionell geplante Kampagnen zum Thema Radverkehr durchführen | Die Stadt Kassel unterstützt Kampagnen der Interessenverbände und führt eigene durch. Das RVK sieht eine erweiterte Öffentlichkeitsarbeit vor.  |
|           |                  |         | Anregung: im Stadtteil ansässige Unternehmen bieten Beschäftigten Leihfahrräder   | Teil des RVK bzw. VEP   |
|           |                  |         | personelle Ausstattung der Stadt erscheint zu gering  |   |
| 15.4.2019 | OBR Kirhdithmold | analog  | OBR nimmt RVK zustimmend zur Kenntnis   |   |
| 11.4.2019 | OBR Mitte        | digital | OBR begrüßt RVK   |   |
| 22.3.2019 | OBR Brasselsberg | analog  | z.K.  |   |
| 11.4.2019 | OBR Nordshausen  | analog  | z.K.  |   |
|           |                  |         | OBR stellt fest, dass dringlichere, allumfassende Verkehrsproblematiken im Stadtteil bestehen   | Das RVK beinhaltet Musterlösungen, die auf alle Straßen im Stadtgebiet übertragen werden können.  |
|           |                  |         | OBR verweist auf bisherige Beschlüsse zur Ausarbeitung eines Verkehrskonzeptes für den gesamten Stadtteil                               |   |
| 24.4.2019 | OBR Fasanenhof   | analog  | meisten Inhalte des RVK betreffen Stadtteil Fasanenhof nicht  | Das RVK bietet Musterlösungen anhand von Beispielen, die auf das gesamte Stadtgebiet übertragbar sind. Bsp.: Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für RV   |
|           |                  |         | Ysenburgstraße: Entfall je einer Fahrspur pro Richtung ist nicht vertretbar   | bei konkreter Planung wird eine HBO-Berechnung durchgeführt, um die Leistungsfähigkeit zu gewährleisten, ggf. müssen Maßnahmen (z. B. Vorschläge des OBR) erarbeitet werden, um den Verkehr umzuverteilen |

|          |                              |         |   |  |
|----------|------------------------------|---------|---|--|
|          |                              |         | Forderung: Park and Ride Parkplatz, um Verkehr von Ysenburgstraße umzuverteilen   |  |
|          |                              |         | Forderung: Schaffung von Anreizen zur Nutzen P+R (bspw. vergünstigte bzw. kostenlose Nutzung der ÖPNV)  |  |
|          |                              |         | Vorschlag: Brücke von Stadtteil Wolfsanger über Fulda, um Knotenpunkt Ysenburgstraße erheblich zu entlasten   |  |
| 6.5.2019 | OBR Philippinenhof-Warteberg | analog  | z.K.  |  |
| 6.5.2019 | OBR Wesertor                 | digital | begrüßt RVK   |  |
|          |                              |         | Bitte an Magistrat:<br>Bereitstellung ausreichender Mittel und Planungspersonal für zeitnahe Umsetzung  |  |
|          |                              |         | Aufforderung an Magistrat den OBR bei Umsetzungen zu beteiligen   | OBR wird im weiteren Planungsprozess beteiligt |
| 6.5.2019 | OBR Forstfeld                | digital | betrachtet RVK als gute Grundlage für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur   |  |
|          |                              |         | Forderung an Magistrat:<br>RVK soll Grundlage für eingehende Betrachtung der RV-Infrastruktur sein<br>Maßnahmen zur Umsetzung sind dem OBR vorzustellen | OBR wird im weiteren Planungsprozess beteiligt |
|          |                              |         | finanziellen und personellen Grundlagen müssen geschaffen werden  |  |
|          |                              |         | Verweis auf Beschluss vom 21.11.2018  |  |

|           |                    |         |  |  |
|-----------|--------------------|---------|--|--|
| 9.5.2019  | OBR<br>Oberzwehren | digital | begrüßt Ziele und Umsetzungsstrategien   |  |
|           |                    |         | Wunsch nach möglichst zeitnaher Umsetzung  |  |
|           |                    |         | Forderung: Einrichtung der Falkensteinstraße zu Fahrradstraße  | in RVK enthalten   |
|           |                    |         | Forderung: grundlegende Neukonzeptionierung der Verkehrsführung aller Verkehrsteilnehmenden der Altenbaunaer Straße (Bereich Kronenackerstraße bis Oberzwehrener Straße) | Ausbau der RV-Infrastruktur muss sukzessive erfolgen, dabei werden die Musterlösungen des RVK möglichst übertragen |
|           |                    |         | Forderung: Beleuchtung der Fuß- und Radwege auf Ostseite des Bahndammes von der A 49 über Keilsbergstraße und Sophie-Scholl-Straße zur Wilhelmshöher Allee               | z.K.   |
| 7.5.2019  | OBR Niederzwehren  | analog  | OBR fühlt sich nicht ausreichend informiert, Vertreter von -66- soll eingeladen werden, um RVK vorzustellen  |  |
|           |                    |         | Beschluss erfolgt in nächster Sitzung  |  |
|           |                    |         | z.K. in Sitzung am 17. Mai 2019  |  |
| 15.5.2019 | OBR Harleshausen   | digital | z.K.   |  |
|           |                    |         | aktuelle RV-Situation im Stadtteil ist unbefriedigend  |  |

|           |                          |         |   |   |
|-----------|--------------------------|---------|---|---|
| 15.5.2019 | OBR Süsterfeld-Helleböhn | digital | begrüßt grundsätzlich die Ausführungen des RVK, besonders die Vielschichtigkeit der Maßnahmen zu Infrastruktur, Service, Öffentlichkeitsarbeit für eine effektive und zeitgemäße RV-Förderung |   |
|           |                          |         | Beantragung der Korrektur der Zielsetzung:<br>RV-Anteil am Modal Split min. 20 %  | Das RVK übernimmt die Zielsetzung (11-14% RV-Anteil im Modal Split) vom durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossenen VEP. Dieser soll alle fünf Jahre evaluiert werden, dies erfolgt 2020. Die daraus resultierenden Ergebnisse können zu einer Neuorientierung der Zielsetzung führen.  |
|           |                          |         | Antrag:<br>Erweiterung des RVK um weiteren Modellfall:<br>Hauptverkehrsstraße und Straßenbahntrasse ohne Platznot<br>modellhafte Planung am Beispiel der Eugen-Richter-Straße                 | Straßenräume ohne bzw. mit sehr wenigen äußeren Zwängen können relativ einfach beplant werden. Die Beteiligung der OBR, BPK, des Mag, ASMV und der StaVo entfallen genauso wenig wie der Bedarf an finanziellen und personellen Ressourcen. Der Bedarf einer Musterlösung besteht hierbei nicht und beschleunigt auch die Umsetzung der Maßnahme nicht. |
|           |                          |         | Antrag:<br>Ausweisung der Radroute Eugen-Richter-Straße als Hauptroute<br>Aufnahme des zweispurigen Radwegeausbaus entlang Eugen-Richter-Straße in den dringenden Maßnahmenkatalog            | wird geprüft<br>- netzplanerisch sinnvoll   |
| 17.5.2019 | OBR Bettenhausen         | analog  | z.K.  |   |

|            |                             |  |  |  |
|------------|-----------------------------|--|--|--|
|            |                             |  | begrüßt die Ziele, RV durch Maßnahmen zu verbessern, um den Mobilitätsanforderungen von heute und morgen gerecht zu werden, ein Höchstmaß an Lärminderung und Verbesserung der Luftqualität zu erreichen                   |  |
| 22.05.2019 | OBR Bad Wilhelmshöhe        |  | positiv z.K.   |  |
| 22.05.2019 | OBR Niederzwehren           |  | z.K.   |  |
| 23.05.2019 | OBR Wolfsanger / Hasenhecke |  |  |  |
| 24.05.2019 | OBR Vorderer Westen         |  | stimmt RVK zu  |  |
| 06.05.2019 | Fachforum Mobilität         |  | Verkehrsflächen dürfen nicht zu Lasten von Grünflächen erweitert werden. Die Entscheidung muss zwischen dem Ausbau des RV und dem Wegfall von Parkfläche bzw. der Reduzierung von Verkehrsflächen des MV getroffen werden. | Der Erhalt von Grünflächen ist essentiell für die Sicherung der städtischen Lebensqualität.<br>Wenn es nach fachlicher Prüfung (Leistungsnachweis an Kreuzungen, Parkdruck) möglich ist, Flächen für RV zu generieren, kann es zum Wegfall von Flächen für den Verkehr kommen. |
|            |                             |  | Die Zuwegung zu Unternehmen mit dem MV muss gewährleistet bleiben.   | Flächen für Liefer- und Wirtschaftsverkehr werden vorgesehen.  |
|            |                             |  | Abwicklung des ÖPNV gewährleisten  | Der ÖPNV als Teil des Umweltverbundes muss problemlos abwickelbar sein.  |
|            |                             |  | "kleine Lösungen" bevorzugt umsetzen<br>Umgang mit Elektro-Kleinstfahrzeugen prüfen  | Die Stadt Kassel wird hierzu die Entwicklung verfolgen und abwarten.   |

|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
|  |  | Transparenz der Kosten, sowie Sicherung und Säuberung der Geh- und Radwege ist von großer Bedeutung                                | Sicherung und Säuberung muss gewährleistet werden. Transparenz ist von hoher Bedeutung für die Stadt Kassel   |
|  |  | Trennung von Fuß- und Radverkehr   | entspricht den Zielen der Stadt   |
|  |  | Kreuzungen mit beplanen  | Unter anderem stellen Kreuzungen in der Verkehrsplanung die größten Herausforderungen dar. Dieser Herausforderung muss sich aktiver für den RV gestellt werden. |
|  |  | Problem beim Überholvorgang zwischen Kfz und RV:<br>1,5m Sicherheitsabstand<br>- Aufteilung der richtungsfahrbahn in 2,2m und 3,3m | Vorschlag wird bei konkreter Planung berücksichtigt   |
|  |  | Radabstellanlagen dürfen andere Verkehrsteilnehmer nicht beeinträchtigen   |   |
|  |  | Öffentlichkeitsarbeit ist ein wichtiges Instrumentarium  |   |
|  |  | Fahrradstreifen für die Polizei zur besseren Durchsetzung der Verkehrsregeln   |   |

|           |     |  |   |   |
|-----------|-----|--|---|---|
| 27.5.2019 | NVV |  | <p><b>Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe:</b><br/>Die Errichtung eines Fahrradparkhauses mit Serviceeinrichtungen (Wartung, Reparatur, E-Bike-Ausleihe) wirkt als dringliche Maßnahme zu Erhöhung des Radverkehrsanteils im Zulauf zum Bahnhof. Diese Maßnahme bedarf hingegen der Einschätzung im vorliegenden Radverkehrskonzept einer kurzfristigen Umsetzung. Die Errichtung gesicherter Abstellanlagen wird als so dringlich erachtet, dass eine attraktive Zwischenlösung am Standort Wilhelmshöhe gefunden werden muss.</p> | <p>Abstellanlagen bilden ein Schwerpunktthema im RVK. Die Anmerkungen des NVV werden bei weiteren Planungen berücksichtigt, dabei wird die Stadt Kassel auf das Angebot des NVV zur Unterstützung zurückkommen.</p> |
|           |     |  | <p><b>Kassel-Hauptbahnhof:</b><br/>Eine sichere, verschließbare Abstellung von Fahrrädern muss als eine der ersten Maßnahmen umgesetzt werden. Hierzu stehen der Nordhessische Verkehrsverbund und die DB Station&amp;Service unterstützend zur Seite. Eine Online-Buchung über die Homepage des Nordhessischen Verkehrsverbundes ist in Kooperation mit dem System Kienzler möglich.</p>   |   |

|  |  |   |  |
|--|--|---|--|
|  |  | <p><b>Stationen Harleshausen, Oberzwehren, Jungfernkopf:</b><br/> Hier ist der Einzugsbereich vor allem in Fahrrad-relevanten Entfernungen zu sehen, jedoch fehlt die soziale Kontrolle am Standort. Eine sichere Abstellung in Form von Sammelgaragen oder Fahrradboxen, die online über die NVV-Homepage buchbar sind, ist vorzusehen. Dabei ist das System von der Firma Kienzler, mit der der NVV einen Rahmenvertrag zur gemeinsamen Datenverarbeitung und Buchungssoftware hat, vorzusehen.</p> |  |
|  |  | <p><b>Haltestellen im Stadtgebiet:</b><br/> Standort Platz der deutschen Einheit sollte mit Bike &amp; Ride-Angeboten ausgestattet werden</p>   |  |

- RVK Radverkehrskonzept
- RDV Raddirektverbindung
- RV Radverkehr
- FV Fußverkehr
- MV Motorisierter Verkehr
- VEP Verkehrsentwicklungsplan
- z.K. zur Kenntnis
- RFS Radfahrstreifen
- OBR Ortsbeirat
- Mag Magistrat
- ASMV Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr
- BPK Bau- und Planungskommission
- StaVo Stadtverordnetenversammlung