

Vorlage Nr. 101.18.1261

25. März 2019
1 von 3

Radentscheid als Vertreterbegehren durchführen

Antrag

zur Überweisung in den Ausschuss für Finanzen, Wirtschaft und Grundsatzfragen

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Zur Festlegung von Zielen zur Entwicklung des Radverkehrs in Kassel wird ein Vertreterbegehren gemäß § 8b Abs. 1 Satz 2 HGO zu folgender Fragestellung durchgeführt:

Soll die Stadt Kassel die folgenden Ziele umsetzen?

1. Planungen nach aktuellem Stand der Technik

Alle Planungen und baulichen Maßnahmen in Verantwortung der Stadt Kassel haben sich für den Radverkehr an die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und für den Fußverkehr an die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) in der jeweils gültigen Fassung zu halten. Als Mindestmaße sind die in den Regelwerken genannten Regelbreiten zzgl. der jeweiligen Sicherheitstrennstreifen zu verwenden. Die Flächenbedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs sind bei der Abwägung von möglichen zulässigen baulichen Varianten verstärkt zu berücksichtigen.

2. Kontinuierliche Führung des Radverkehrs

Die Stadt Kassel ist im Rahmen ihrer Baulast dafür verantwortlich, dem Radverkehr möglichst durchgängige Radrouten mit kontinuierlichen Führungsformen anzubieten. Sofern der Radverkehr auf Gehwegniveau geführt wird, muss dieser baulich vom Fußverkehr getrennt werden, z.B. durch einen Versatz in der Höhe oder taktile erfassbare Elemente. Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr sind zu vermeiden. Bestehende Infrastrukturen, die diesem Grundsatz nicht entsprechen, werden schrittweise angepasst. Im Besonderen:

- Gemeinsamer Geh- und Radweg (Z 240 StVO)
- Gehweg, Radfahrer frei (Z 239 StVO + ZZ 1022-10)
- nicht benutzungspflichtige Radwege auf Gehwegen.

Davon können Wege ausgenommen werden, die nicht an Straßen entlangführen.

3. Sichere und komfortable Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen

Die Stadt Kassel plant entlang von Hauptverkehrsstraßen in ihrer Baulast pro Jahr mindestens 1,5 km neue Radverkehrsanlagen in beiden Fahrtrichtungen. Die Planungen werden in der Folge so schnell wie möglich umgesetzt. Dabei werden zwei Knotenpunkte möglichst lückenlos miteinander verbunden. Die Radverkehrsanlagen sind mit kontinuierlicher Führungsform, vorzugsweise auf Fahrbahnniveau und nicht zu Lasten der Flächen von Fußgängern oder des ÖPNV, anzulegen. Sie müssen in der Regel durch ein bauliches Element von der Fahrbahn so abgetrennt werden, dass missbräuchliches Befahren, Halten und Parken von Kfz ausgeschlossen ist. Die Radverkehrsanlagen sind mit einem ebenen und dauerhaft gut befahrbaren Belag zu versehen, der sich durchgängig in einheitlicher Farbe von angrenzenden Flächen visuell absetzt.

4. Nebenstraßen als komfortable durchgängige Routen

Die Stadt Kassel erstellt Planungen, um jährlich mindestens 5 km Nebenstraßen so umzugestalten, dass diese für den Radverkehr attraktiver werden. Die Planungen werden in der Folge so schnell wie möglich umgesetzt. Die Straßen sollen schnell und komfortabel befahrbar sein, möglichst zu durchgängigen Radrouten verbunden werden und öffentliche Einrichtungen, Geschäftsbereiche und Wohnquartiere miteinander verbinden. Die Straßen sollen folgende Anforderungen erfüllen:

- Sie müssen einheitlich und gut erkennbar gestaltet sein.

5. Attraktive und sichere Nebenstraßen im Umkreis von Schulen und Kindergärten

Die Stadt Kassel setzt im Umkreis von 500 m um Schulen und Kindergärten jährlich mindestens 8 Maßnahmen im Nebenstraßennetz um, damit dieses für alle Nutzer, insbesondere für Kinder, sicherer begehbar und mit dem Rad befahrbar wird. Maßnahmen sind u.a.:

- Baulich angelegte Querungsanlagen für den Fuß- und Radverkehr
- Bauliche Verkehrsberuhigungen
- Gehwegaufpflasterungen

6. Mehr Abstellanlagen für Fahrräder

Die Stadt Kassel errichtet mindestens 1.000 zusätzliche Abstellplätze für Fahrräder in den kommenden drei Jahren. Die Abstellplätze sollen entsprechend der aktuellen Vorgaben der „Hinweise zum Fahrradparken“ der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) in der gültigen Fassung ausgeführt sein. Die Abstellplätze sind am Bedarf auszurichten (z.B. Geschäftsstraßen, ÖPNV-Haltestellen, Wohnquartiere) und dürfen nicht zu Lasten des Fußverkehrs angelegt werden. Je nach räumlicher Möglichkeit und Nutzergruppen sollen Abstellplätze überdacht und mit Ladestationen sowie Druckluftstationen ausgestattet werden

7. Kampagnen zur besseren Akzeptanz des Radverkehrs

Die Stadt Kassel soll jährlich professionelle Kampagnen durchführen, um die Stadtbevölkerung für das Thema Radverkehr zu sensibilisieren und dessen Akzeptanz zu stärken. Themen sollen u.a. sein:

- Gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr
- Rechte und Pflichten von Radfahrern und Autofahrern
- Regelungen für Kinder und Begleitpersonen
- Vorteile des Radfahrens

Die erste Kampagne startet innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten des Bürgerbegehrens.

Begründung:

Fast 22.000 Personen haben die Forderungen der Initiative Radentscheid Kassel unterzeichnet und damit zum Ausdruck gebracht, dass Sie die Forderungen des Bürgerbegehrens unterstützen und im Falle einer Ablehnung durch die Stadtverordnetenversammlung einen Bürgerentscheid zu den Vorschlägen der Initiative wünschen. Allerdings enthält das Bürgerbegehren zum Radentscheid Passagen, die von der Stadt Kassel als rechtlich unzulässig eingestuft werden. Dieser Antrag will dem Anliegen des Radentscheids einen alternativen Weg über ein Ratsbegehren zum beabsichtigten Bürgerentscheid bahnen. Dabei werden die rechtlich strittigen Punkte aus dem Ursprungstext des Begehrens gestrichen. Außerdem werden die Ziele 3 und 7 mengenmäßig angepasst, um die abweichenden Kostenschätzungen des Magistrats zu berücksichtigen. So wird die Menge der Abstellplätze von einer jährlichen Zubaumenge auf einen absoluten Wert festgelegt, der mit den geschätzten Kosten des Magistrats als realisierbar erscheint. Ebenso wird das Ziel des Radwegeausbaus an Hauptstraßen von 3 km auf 1 km angepasst, um eine Realisierung im geschätzten Kostenrahmen zu ermöglichen. Außerdem wird in den Zielformulierungen auf die Schaffung der Planung Bezug genommen. Der tatsächliche Realisierungszeitpunkt soll dann so schnell wie möglich sein. Er kann dann aber abhängig von möglichen juristischen Verfahren im Anschluss an die Planung variieren.

Berichtersteller/-in: Stadtverordneter Matthias Nölke

gez. Matthias Nölke
Fraktionsvorsitzender