

Bericht zur Radverkehrsförderung für das Jahr 2022

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 zuständigen Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr. Die Gliederung des Berichts orientiert sich an der Struktur des genannten Beschlusses.

Da jeder Jahresbericht für sich stehend verständlich sein soll, lassen sich gewisse Redundanzen im Vergleich zum Vorjahresbericht kaum vermeiden: Die entsprechenden Passagen sind mit leicht ausgegrauter Schrift kenntlich gemacht; neue Einfügungen sind normal schwarz ausgeführt.

Der Bericht gliedert sich in vier Abschnitte:

- 1 Konkrete Ansätze der Radverkehrsförderung einschließlich deren Auswirkungen
- 2 Ressourcen
- 3 Abbildung des Radverkehrs im Haushalt
- 4 Kostenaufschlüsselung für Verkehrsmittel

1 Konkrete Ansätze der Radverkehrsförderung einschließlich deren Auswirkungen

Folgende Tabellenblätter dienen als Überblick und sind u. a. zu den einzelnen Zielen des STAVO-Beschlusses aufgeführt:

- Maßnahmen im Hauptverkehrsstraßennetz 2022
- Maßnahmen gemäß Ziel 4 im Nebenstraßennetz 2022
- Weitere Maßnahmen im Nebenstraßennetz 2022
- Maßnahmen im Umfeld von Schulen und Kindergärten 2022
- Radverkehrsbezogene Anpassungen von LSA-Knotenpunkten 2022
- Anzahl neuer Fahrrad-Abstellplätze je Stadtteil
- Entfallene Kfz-Stellplätze je Stadtteil 2022
- Verkehrsversuche Hauptverkehrs- und Nebenstraßen
- Versiegelungsbilanz von Straßenbaumaßnahmen 2022

Die Rücksichtnahme-Kampagne wurde 2022 ausgeschrieben und befindet sich derzeit in der Kampagnen-Entwicklung. Erste Aktivitäten gab es im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche im September 2023.

Tabelle 1: Maßnahmen im Hauptstraßennetz 2022

Maßnahmen	Länge*)	Kosten- anteil Radverkehr	1	2 ¹	3	4	5 ²	6	7	8 ³	9 ⁴
	[m]	[%]	Gestartete HOAI-Leistungsphasen								
Brüder-Grimm-Platz mit Friedrichsstraße	120	15	X	X	X	X					
Damaschkebrücke Am Sportzentrum, Auedamm, Damaschkestraße	400	30	X	X	X	X	X				
Druseltalstraße 2.BA Eugen-Richter-Straße bis Heinrich-Schütz-Allee	1.380	100					X	X	X	X	X
Druseltalstraße 3.BA Heinrich-Schütz-Allee bis Konrad-Adenauer-Straße	710	100	X	X	X						
Forstbachweg⁵ Marie-Curie-Straße inkl. Brücke bis Grünzug	330	30	X	X	X	X		(X)	(X)	(X)	
Frankfurter Straße/Silberbornstraße Horst-Dieter-Jordan-Str. bis Silberbornstraße	70	0	X	X	X						
Friedrich-Ebert-Straße Annastraße bis Karl-Marx-Platz	550	30	X	X	X	X	X	X	X	X	
Friedrich-Ebert-Str./Freiherr-Vom-Stein-Str. Bebelplatz bis Goethestraße	730	100	X	X	X						
Heiligenröder Straße/Speeler Weg Gecksbergstraße bis Göttinger Straße	200	26			X	X	X				
Hugo-Preuss-Straße Brücke - Arbeiten am Kappenbereich	15	30	X	X	X	X	X	X	X	X	X

¹ Vorplanung² Ausführungsplanung³ Bauausführung⁴ Dokumentation zuzüglich Fertigstellung Schlussrechnung/Schlussverwendungsnachweis⁵ Marker in Klammern: Die Planung und Umsetzung der neuen Wahlebach-Brücke ist weiter fortgeschritten als die Planung des restlichen Straßenabschnitts.

Königinhofstraße Hafenstr. (ab Scharnhorststr.) bis Sandersh. Str.	1.400	30					X	X	X	X	
Kohlenstraße Bertha-von-Suttner-Straße bis Am Heimbach	375	100	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Konrad-Adenauer-Straße Stadtgrenze bis Bilsteiner Born	1.160	30					X	X	X	X	X
Kurt-Wolters-Straße Holländischer Platz bis Katzensprung	500	50			X	X	X	X	X	X	X
Leuschnerstraße Brücke bis Heinrich-Schütz-Allee	770	25	X	X							
Mönchebergstraße/Mittelring/Eisenschmiede Ihringshäuser Straße bis Ihringshäuser Straße	1.100	25	X	X	X						
Ochshäuser Straße Leipziger Platz bis Lilienthalstraße	1.000	100	X	X							
Pfarrstraße/Brücke Rinaldstraße bis Burgstraße	90	20					X	X	X	X	X
Raddirektverbindung Kassel – Vellmar KS 2: KP Eisenschmiede/Fiedlerstraße	400	30-100	X	X							
Raddirektverbindung Kassel – Vellmar, KS 4: Bunsenstraße, Niedervellmarer Straße	1.000	100	X	X							
Raiffeisenstraße Am Auestadion bis Heckerwiesenstraße	180	10	X	X	X	X	X				
Sandershäuser Straße Dresdener Straße bis Müндener Straße	350	20	X								
Schenkebier Stanne Waldecker Straße bis Holländische Straße	1.210	30	X	X							
Tischbein-/Kohlenstraße Kantstraße bis Friedenstraße	375	100	X	X							
Wiener Straße Hersfelder Straße bis Holländische Straße	980	10	X	X	X						

Willy-Brandt-Platz – ICE-Bahnhof Landgraf-Karl-Straße bis Grüner Waldweg	300	20				X					
Wolfsgraben/Höheweg Wolfsangerstraße bis Grenzweg	700	15								X	X
Wolfhager Straße 3 Brücken Brückenbauwerk	220	12			X	X	X	X	X	X	
Wolfhager Straße (1.BA) Brücke Haltepunkt Harleshausen	140	100								X	X
Wolfhager Straße Brücke Bf. Harleshausen (2.BA) (Anschlüsse Zum Feldlager und Pideritstr.)	70	30			X	X					

*) Um Projekte in die bauliche Umsetzung zu bringen, wurde der Fokus auf die weiteren Leistungsphasen 3 bis 9 gelegt. Somit gibt es keine Projekte, die gemäß Beschluss für das Jahr 2022 angerechnet werden können.

Table 2: Maßnahmen gemäß Ziel 4 im Nebenstraßennetz 2022

Maßnahmen	Länge	Kosten- anteil Radverkehr	1	2 ⁶	3	4	5 ⁷	6	7	8 ⁸	9 ⁹
	[m]	[%]	Gestartete HOAI-Leistungsphasen								
Am Hafen - Fahrradstraße Hafenstraße bis Feldweg	250	100	X	X	X						
Fiedlerstraße - Fahrradstraße Hegelsbergstraße bis Mombachstraße	1.600	100				X	X	X	X	X	X
Goethestraße – Fahrradstraße Rudolphsplatz bis Fr.-v.-Stein-Straße	1.100	75				X	X	X	X	X	X

⁶ Vorplanung

⁷ Ausführungsplanung

⁸ Bauausführung

⁹ Dokumentation zuzüglich Fertigstellung Schlussrechnung/Schlussverwendungsnachweis

Goethestraße – Fahrradstraße 2. BA Regentenstraße bis Fr.-v.-Stein-Straße	390	25	X	X	X						
Hafenstraße Leipziger Straße bis Scharnhorststraße	500	100	X	X	X						
Heerstraße – Fahrradstraße Wilhelmshöher Allee bis Regentenstraße	210	50		X	X	X	X	X	X	X	
Helleböhnweg – Fahrradstraße Heinrich-Schütz-Allee bis Strindbergstraße	1.800	75			X	X	X	X	X		
Kunoldstraße 1.BA – Fahrradstraße Druseltalstraße bis Landgraf-Karl-Straße	460	50	X	X	X						
Lange Straße – Fahrradstraße Kunoldstraße bis Heerstraße	550	50	X	X	X						
Menzel-/Landaustraße – Fahrradstraße Haydnstraße bis Philosophenweg	1.055	80			X	X	X	X	X	X	
Moritzstraße Gottschalkstraße bis Liebigstraße	265	20					X	X	X		
Pferdemarkt (2. BA) Mittel-, Müllergasse - Radverkehrsführung	250	20	X	X	X	X	X	X			
Philosophenweg – Fahrradstraße Tischbeinstraße bis An der Karlsaue	660	50	X	X							
Regentenstraße – Fahrradstraße Heerstraße bis Dag-Hammerskjöld-Straße	250	50	X	X							
Raddirektverbindung Kassel – Vellmar KS 1: Henschelstr./Gottschalkstr./Mombachstr.	680	50	X	X							
Raddirektverbindung Kassel – Vellmar KS 2: Fiedlerstraße	1.600	100	X								
Raddirektverbindung Kassel – Vellmar KS 3: Hegelsberstraße	30	40	X								
Schillerstraße – Fahrradstraße (Markierung) Clara-Immerwahr-Straße bis Uferstraße	570	100				X	X	X	X	X	X

Tabelle 3: Weitere Maßnahmen im Nebenstraßennetz 2022

Maßnahmen	Länge	Kosten- anteil Radverkehr	1	2 ¹⁰	3	4	5 ¹¹	6	7	8 ¹²	9 ¹³
	[m]	[%]	Gestartete HOAI-Leistungsphasen								
Am Felsenkeller – Geh-/Radweg Linderweg bis Am Felsenkeller	180	50	X	X	X	X	X	X	X	X	
Am Lossewerk Brücke Müllverbrennung - Instandsetzung	20	10	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Am Sandkopf Alt Philippinenhof bis Haus Nr. 38	575	10			X						
Am Ziegenberg Ehrstener Straße bis Am Osterberg	150	50	X	X	X						
Bahnübergang Knorrstraße	25	100	X	X							
Brunnenstraße Mergellstraße bis Zentgrafenstraße	300	25		X	X	X	X	X	X		
Buga Brücke am Pavillon	40	50	X	X	X	X	X				
Daspelstraße Brücke mit Fahrbahn von Kita bis Firnskuppenstr.	100	10					X	X	X	X	X
Dittershäuser Straße Zufahrt zum Recyclinghof	150	0	X	X	X						
Eifelweg Eugen-Richter-Straße bis Glockenbruchweg	280	10					X	X	X	X	X

¹⁰ Vorplanung¹¹ Ausführungsplanung¹² Bauausführung¹³ Dokumentation zuzüglich Fertigstellung Schlussrechnung/Schlussverwendungsnachweis

Eisenbahnweg Brückengeländererhöhung (Südumgehung (F13))	70	100	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Eugen-Richter-Straße – Promenade Helleböhn Leuschnerstraße bis Rhönplatz	400	50			X	X	X	X	X			
Emmerichstraße Uhlandstraße bis Hardenbergstraße	150	10				X	X	X				
Glogauer Straße Brücke Beschichtungsarbeiten	5	100	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Gottlieb-Kellner-Straße Wolfhager Straße bis Weg in der Aue	290	10			X	X	X	X				
Grenzweg 1. BA Höheweg bis Bebauungsgrenze	630	10									X	X
Grenzweg 2. BA Bebauungsgrenze bis Hasenhecke	775	25	X	X	X							
Kasseler Straße Nürnberger Straße bis Waldemar-Petersen-Straße	400	10				X	X	X	X	X		
Kleiststraße Waldauer Fußweg bis Ende	40	10	X	X	X	X	X					
Langes Feld 2. BA	1265	10					X	X	X	X		
Langes Feld 3. BA	1970	10			X							
Lange Straße Brücke Bereich Rammelsbergstraße	20	10	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Lossegrund Baugebiet Eichwaldstraße, Olebachweg, Vogelsang	1.080	15			X	X	X					
Magazinstraße Mönchebergstraße bis Weserstraße	185	25					X	X	X	X	X	X
Mombach Brücke/Steg	16	50	X	X	X	X						

Mombachstraße Holländische – Liebigstraße, Anschluss Fiedlerstraße	70	30	X	X								
Obere Königsstraße Königsplatz bis Fünffensterstraße	510	10									X	X
Oderweg Druseltalstraße bis Weichselweg	215	10						X	X	X	X	
Pferdemarkt (1. BA) Pferdemarkt, Kastenalgasse, Weißer Hof	305	10		X	X	X	X					
Reisstraße Harleshäuser Straße bis Sömmerlingplatz	165	10					X	X	X	X	X	
Richard-Wagner-Straße Ludwig-Mond-Straße bis Langenbeckstraße	350	10	X	X	X	X						
Roßpfad – Fahrradstraße Fuldatalstraße bis gemein. Geh-/Radweg	150	100	X	X								
Rundes Feld Reiherweg bis Falkenweg	420	10				X	X	X				
Schwarzwaldweg Schwarzwaldweg bis Meißnerstraße	150	50	X	X	X	X	X	X	X			
Unterneustadt südl. Quartier Unterneustädter Kirchplatz, Bettenhäuser Str. etc	330	20				X	X	X	X	X		
Wahlebachweg Brücke inkl. Rampe, Anschluss Ri. Lohfelden	40	50	X	X	X	X	X					
Wasserfallsgraben Brücke - Instandsetzung und Geländererhöhung	5	100	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Tabelle 4: Maßnahmen im Umfeld von Schulen und Kindergärten 2022

Schule/Kindergarten	Örtlichkeit	Maßnahme
Grundschule am Heideweg	Ederweg und Oderweg	Einrichtung von zwei Elterntaxi-Haltestellen
Grundschule am Heideweg	Saaleweg	Temporäre Schulstraße zur Europäischen Mobilitätswoche
Grundschule in Kirchditmold	Mergellstraße	Temporäre Schulstraße zur Europäischen Mobilitätswoche
Grundschule in Kirchditmold	Hochzeitsweg	Verkehrsberuhigter Bereich am Gala-Metzner-Platz/Hochzeitsweg

Tabelle 5: Radverkehrsbezogene Anpassungen von LSA-Knotenpunkten 2022

Ort	Beschreibung der Anpassung
Baunsbergstraße / Spreeweg (LSA 185)	Freigabe der Fußgängerfurt für den Radverkehr durch Ergänzung von Kombischeiben (Fuß-/Radverkehr) in beiden Richtungen und „Radfahrer frei“ im Spreeweg)
Friedrich-Ebert-Straße / Querallee (LSA 373)	Einrichtung von indirektem Linksabbiegen im Zuge der Friedrich-Ebert-Straße (inkl. Vorlauf) mit kontaktloser Anforderung (Thermicams und Radtastern inkl. Anforderungsquittierungssignal) zur Erfassung der Linksabbieger. Errichtung aufgeweiteter Aufstellbereiche für den Radverkehr (ARAS) in der Querallee Nord und Süd. Integration von Radsignalen in der Friedrich-Ebert-Straße.
Harleshäuser Straße / Ahnatalstraße (LSA 415)	Ergänzung von Radsignalen im Zuge der Harleshäuser Straße, verbesserte Anforderung von Fahrrädern durch Einsatz von kontaktlosen Detektionseinrichtungen (Radardetektoren) in allen vier Zufahrten
Harleshäuser Straße / Wolfhager Straße (LSA 406)	Verbesserte Anforderung von Fahrrädern durch Einsatz von kontaktlosen Detektionseinrichtungen neuester Generation (Thermicams)
Heinrich Schütz Allee / Meißnerstraße (LSA 606)	Freigabe der Fußgängerfurt für den Radverkehr durch Ergänzung von Kombischeiben (Fuß-/Radverkehr) in beiden Richtungen
Heinrich Schütz Allee / Westfriedhof (LSA 605)	Freigabe der Fußgängerfurt für den Radverkehr durch Ergänzung von Kombischeiben (Fuß-/Radverkehr) in beiden Richtungen
Holländische Straße / Bunsenstraße (LSA 42)	Installation Radsignalgeber mit Vorlauf inkl. Taster, Markierung der Querung der Holländische Straße (Umsetzung in 2023)
Kohlenstraße / Am Heimbach (LSA 123)	Es sind 2 Thermicams für die Überwachung der Einmündungen bei der Verkehrsinsel Virchowstraße montiert, um die Radquerung zu erleichtern
Pfarrstraße / Eichwaldstraße (LSA 232)	Freigabe der Fußgängerfurt für den Radverkehr durch Ergänzung von Kombischeiben (Fuß-/Radverkehr) in beiden Richtungen

Unterneustädter Kirchplatz (LSA 211)	Ausbau der Westseite; Einrichtung ARAS für den Radverkehr auf Ringfahrbahn mit neuen Anforderungsschleifen sowie Ausbau des Radwegs Westseite
Wilhelmshöher Allee / Murhardstraße (LSA 78)	Freigabe der Fußgängerfurt für den Radverkehr durch Ergänzung von Kombischeiden (Fuß-/Radverkehr) in beiden Richtungen an beiden Furten
Wolfhager Straße / Karlshafener Straße (LSA 405)	Verbesserte Anforderung von Fahrrädern durch Einsatz von kontaktlosen Detektionseinrichtungen neuester Generation (Thermicams)

Tabelle 6: Anzahl neuer Fahrrad-Abstellplätze je Stadtteil

Anzahl Abstellplätze	2020	2021	2022	2023*
Mitte	92	12	0	6
Südstadt	18		106	194
Vorderer Westen		218	84	288
Wehlheiden		10	0	420
Bad Wilhelmshöhe	16	104	34	160
Brasselsberg		6	28	0
Süsterfeld-Helleböhn	4	4	0	0
Harleshausen			0	0
Kirchditmold	6	6	0	300
Rothenditmold			0	0
Nord-Holland		42	0	0
Philippinenhof-Warteberg			52	0
Fasanenhof			26	0
Wesertor	58	44	76	0
Wolfsanger-Hasenhecke	4	4	4	0
Bettenhausen			0	0
Forstfeld			0	0
Waldau			48	0
Niederzwehren	8	8	60	0
Oberzwehren			0	60
Nordshausen			38	0
Jungfernkopf			68	0
Unterneustadt	4	40	20	0
Summe pro Jahr	210	498	644	1.422
Gesamtsumme		1.352		

*: geplante Fahrrad-Abstellplätze

Tabelle 7: Entfallene Kfz-Stellplätze je Stadtteil

Anzahl entfallene Kfz-Stellplätze	2021	2022
Mitte	2	-
Südstadt	-	14
Vorderer Westen	49	42
Wehlheiden	2	-
Bad Wilhelmshöhe	1	-
Brasselsberg	2	5
Süsterfeld-Helleböhn	-	-
Harleshausen	-	-
Kirchditmold	-	-
Rothenditmold	-	-
Nord-Holland	131	-
Philippinenhof-Warteberg	-	7
Fasanenhof	-	1
Wesertor	3	13
Wolfsanger-Hasenhecke	-	15
Bettenhausen	-	-
Forstfeld	-	-
Waldau	-	4
Niederzwehren	-	4
Oberzwehren	-	-
Nordshausen	-	3
Jungfernkopf	-	8
Unterneustadt	5	11
Summe pro Jahr	195	127
Gesamtsumme		322

Tabelle 8: Verkehrsversuche im Hauptverkehrs- und Nebenstraßennetz

Ort	Beschreibung des Verkehrsversuches	in Planung	um-gesetzt
Hauptverkehrsstraßen			
Kohlenstraße (Am Heimbach – Wittrockstraße)	Integration von Radfahrstreifen bei Entfall eines Kfz-Fahrstreifens pro Fahrtrichtung	X	
Leipziger Straße (Kunigundishof – Sandershäuser Straße (stadteinwärts))	Integration eines Radfahrstreifens bei Entfall eines Kfz-Fahrstreifens	X	
Steinweg (Mittelgasse – Friedrichsplatz)	Integration von Radfahrstreifen bei Entfall eines Kfz-Fahrstreifens pro Fahrtrichtung	X	
Tischbeinstraße / Kohlenstraße (Kantstraße – Friedenstraße (stadtauswärts))	Integration von Radfahrstreifen bei Entfall eines Kfz-Fahrstreifens pro Fahrtrichtung	X	
Wilhelmshöher Allee (Rathenauplatz – Humboldtstraße)	Integration von Radfahrstreifen bei Entfall eines Kfz-Fahrstreifens pro Fahrtrichtung	X	
Wilhelmshöher Allee (Virchowstraße – Oetkerstraße)	Integration von Radfahrstreifen bei Entfall eines Kfz-Fahrstreifens pro Fahrtrichtung	X	
Ysenburgstraße (Weserstraße – Schützenstraße)	Einführung fahrstreifenbezogener Geschwindigkeiten (30 km/h und 50 km/h) bei Beibehaltung der vorhandenen Kfz-Fahrstreifen	X	
Nebenstraßennetz			
Heinrich-Heine-Straße / Adolfstraße (Modalfilter)	Einrichtung einer Diagonalsperre im Bereich Heinrich-Heine-Straße / Adolfstraße zur Reduzierung der Kfz-Durchgangsverkehre im Quartier Heinrich-Heine-Straße.	X	
Königstor (Modalfilter)	Einrichtung einer Durchfahrtsperre für zweispurige Kfz-Verkehre zwischen Friedrich-Engels-Straße und Weigelstraße zur Reduzierung der Kfz-Durchgangsverkehre.	X	
Wahlershausen (Fahrradzone)	Einrichtung einer Fahrradzone im Gebiet zwischen Wilhelmshöher Allee/ Regentenstraße/Kirchditmolder Straße/Rammelsbergstraße zur Erhöhung des Komforts für den Radverkehr in Wehlheiden.	X	
Wehlheiden (Fahrradzone)	Einrichtung einer Fahrradzone im Gebiet zwischen Kohlenstraße/Christian-Reul-Straße/Graßweg zur Erhöhung des Komforts für den Radverkehr in Wehlheiden.	X	

Ergänzend zu den Planungen sollen Verkehrsversuche durchgeführt werden, die aufzeigen, wie der Verkehr im Hauptverkehrsstraßennetz insgesamt künftig abzuwickeln ist (vgl. Ziffer II, Ziel 3 im Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel, Beschluss-Nr. – 101.18.1237 –). Vorgreifend auf den nächsten Bericht zur Radverkehrsförderung: Am 23. Januar 2023 hat die Stadtverordnetenversammlung Verkehrsversuche für Kassel beschlossen (Beschluss-Nr. – 101.19.670 –). Hierbei sind im Hauptverkehrs- und Nebenstraßennetz Streckenabschnitte bzw. Quartiere explizit benannt.

Tabelle 9: Versiegelungsbilanz von Straßenbaumaßnahmen 2022

Abgeschlossene Baumaßnahmen (Verkehrsfreigabe)	Entsiegelung [m ²]	Versiegelung [m ²]	Saldo [m ²]
Hauptstraßennetz	472	1.389	+917
Friedrich-Ebert-Straße Annastraße bis Karl-Marx-Platz	19	14	-5
Königinhof-/Hafenstraße Scharnhorststraße bis Sandershäuser Straße	453	1.375	+922
Nebenstraßennetz	3	314	+317
Heerstraße Wilhelmshöher Allee bis Regentenstraße	0	0	0
Kasseler Straße Nürnberger Straße bis Waldemar-Petersen-Straße	0	314	+314
Menzel-/Landaustraße Haydnstraße bis Philosophenweg	0	0	0
Unterneustadt südl. Quartier Unterneustädter Kirchplatz, Bettenhäuser Str. etc.	3	0	-3
Gesamtbilanzierung für das Jahr 2022	475	1.703	+1.228

2 Ressourcen

„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 im Jahr 2020 zwei weitere, unbefristete Stellen einzuplanen. In den Folgejahren bis 2023 soll jedes Jahr eine weitere, unbefristete Stelle eingeplant werden. Darüber hinaus sollen für das Jahr 2020 750.000 Euro zusätzlich für Radverkehrsmaßnahmen in den Haushalt eingeplant werden, die vorwiegend als städtische Eigenanteile für spezifisch geförderte Radverkehrsprojekte dienen können. Angestrebt wird, die städtischen Eigenmittel bis zum Jahr 2023 jährlich um jeweils 250.000 Euro und 2024 um 500.000 zu steigern. Mithin könnten somit im Jahr 2024 inkl. Fördermittel insgesamt 9.000.000 Euro (45,00 Euro pro Kopf) als Gesamtmittel zur Verfügung stehen.“

2.1 Personal

Die Entwicklung der personellen Ausstattung des Straßenverkehrs- und Tiefbauamts bis zum Ende des Berichtszeitraums ist in **Tabelle 10** zu finden.

Tabelle 10: Personalsituation im Straßenverkehrs- und Tiefbauamt

[Vollzeit-Äquivalente (VZÄ)]	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022
Soll – gesamtes Amt	119	124	140	142
davon Radverkehr	3	6,5	19,5	19,5
Ist – gesamtes Amt	115	120	131,5	136
davon Radverkehr	3	5,5	17	18,5

2.2 Finanzielle Mittel

In Tabelle 11 ist die zahlenmäßige Wirkung der im Beschluss zur Radverkehrsförderung enthaltenen Steigerungen dargestellt. Die tatsächliche haushaltsmäßige Bereitstellung¹⁴ von Radverkehrsmitteln im Finanzhaushalt (inklusive Förderung) kann aus Tabelle 12 abgelesen werden. In Tabelle 13 kann man erkennen, welche Geldsummen auf Grund von Rechnungen für Investitionsvorhaben real abgeflossen sind.

Tabelle 11: Finanzierung von Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur gemäß Beschlusslage

[Mio. Euro]	2020	2021	2022	2023	2024	2025 ¹⁵
Status quo (Eigen- und Fördermittel)	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
Beschlossener Aufwuchs Eigenmittel	0,75	1,00	1,25	1,50	2,00	2,00
Resultierender Aufwuchs Fördermittel¹⁶	1,50	2,00	2,50	3,0	4,00	4,00
Summe pro Jahr	5,25	6,00	6,75	7,50	9,0	9,0
Gesamtsumme	43,50					

Tabelle 12: Haushaltsmäßig abgebildete Finanzierung von Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur (Produkt 54102)

[Mio. Euro]	2020	2021	2022	2023	2024
Haushaltsrechtlich gesichert	39,58 ¹⁷	5,07 ¹⁸	7,46 ¹⁹	10,33 ²⁰	
<i>Eigenmittel²¹ in Mittelfristplanung enthalten</i>					(4,61)
Mittelfristplanung inkl. Förderung²²					(9,22)
Gesamtsumme	71,66				

¹⁴ Maßgeblich sind die Plan-Ansätze, nicht die Ergebnisse der Jahresabschlüsse. Nicht in Anspruch genommene Ausgabeermächtigungen aus dem Finanzhaushalt werden als Reste in die Folgejahre verschoben und stehen weiter zur Verfügung.

¹⁵ In Ziffer IV des Beschlusses zur Radverkehrsförderung (101.18.1237) ist bis einschließlich Haushaltsjahr 2024 das jährliche Ansteigen beschrieben. Ab 2025 bleibt der dann erreichte Soll-Betrag (Ziel: 9 Mio. Euro inkl. Förderung pro Jahr) konstant.

¹⁶ Der jährliche Aufwuchs der Fördermittel ergibt sich kalkulatorisch bei einer angenommenen Förderquote von 66%. Die realen Förderquoten können abweichen.

¹⁷ Vgl. Nachtragshaushalt 2020, Produkt 54102, S. 369-370

¹⁸ Vgl. Haushalt 2021, Produkt 54102, S. 839

¹⁹ Vgl. Haushalt 2022, Produkt 54102, S. 609

²⁰ Vgl. Haushalt 2023, Produkt 54102, S. 656

²¹ Vgl. Haushalt 2023, Produkt 54102, S. 657

²² An dieser Stelle wird vorsichtig von einer Gesamtförderquote von 50% ausgegangen.

Tabelle 13: Zahlungswirksamkeit der Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur (Produkt 54102)

[Mio. Euro]	2020	2021	2022	2023	2024
Auszahlungen gesamt	2,56	5,70	5,02		
davon aus Resten der Vorjahre	(0,27)	(4,07)	(2,20)		
davon aus Ansätzen des Haushaltsjahres	(2,29)	(1,63)	(2,82)		
Gesamtsumme	13,28				

3 Abbildung des Radverkehrs im Haushalt

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

Die Anteile an Investitionen, die dem Radverkehr zugeschrieben werden, sind unter dem Produkt „Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und Förderung des Radverkehrs“ mit der Produktnummer 54102 erfasst und dort leicht zu finden.

Allerdings ist die Frage, welcher Anteil einer Baumaßnahme dem Radverkehr zugeschrieben werden kann bzw. muss, nicht leicht zu beantworten. Der Anteil wird bei der bloßen Sanierung von Straßen ohne besondere Radverkehrsanlagen jedenfalls deutlich kleiner sein als beim Neubau eines reinen Radweges. Für die sachgerechte Abschätzung des Radverkehrsanteils können die in **Tabelle 14** aufgeführten Größenordnungen als Anhaltspunkte dienen. Diese Anteile müssen jedoch von Projekt zu Projekt individuell ermittelt werden.

Tabelle 14: Anhaltspunkte für Radverkehrsanteile an Infrastrukturinvestitionen

	Anteil	Bezug
Bau/Sanierung von Fahrbahnen an Hauptverkehrsstraßen ohne Radverkehrsanlagen	0%	
Bau/Sanierung von Fahrbahnen im Nebenstraßennetz ohne Radverkehrsanlage und ohne besondere Bedeutung im Radverkehrsnetz	4% ²³	Gesamtkosten
Lichtsignalanlagen	10%	Gesamtkosten
Bau/Sanierung von Fahrbahnen im Nebenstraßennetz ohne Radverkehrsanlage, aber mit besonderer Bedeutung im Radverkehrsnetz	11% ²⁴	Gesamtkosten
Bau/Sanierung von Fahrbahnen an Hauptverkehrsstraßen mit (ggf. neuen) Radverkehrsanlagen	variabel	Anteil Radverkehrsfläche an Gesamtverkehrsfläche
Bau/Sanierung von gemeinsamen Geh-/Radwegen	50%	Gesamtkosten
Bau/Sanierung von reinen Radwegen oder Radfahrstreifen oder Fahrradstraßen (Fahrbahn)	100%	Gesamtkosten

²³ Ergibt sich aus dem Bewertungsmodell der Universität Kassel.

²⁴ Orientiert sich an der Größe des Radverkehrsanteils im wegebezogenen Modal Split gemäß SrV (2018).

4 Kostenaufschlüsselung für Verkehrsmittel

„Der Magistrat wird aufgefordert, einmal jährlich über die Fortschritte der Radverkehrsförderung im zuständigen Ausschuss zu berichten. Dabei sollte u.a. auch die von der Universität Kassel entwickelte Methode zur Aufschlüsselung der Kosten verschiedener Verkehrsmittel angewendet werden.“

Es wird auf die methodischen Erläuterungen im Jahresbericht 2020 verwiesen, dem auch die ausführliche Studie der Universität Kassel als Anlage beilag. Im Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr wurde darüber hinaus über das Modell berichtet. Für den hier gegenständlichen Jahresbericht 2022 wurden mit demselben Modell die entsprechenden Werte für das Haushaltsjahr 2021 ermittelt²⁵.

Die Aufteilung des Personalaufwands vom Straßenverkehrs- und Tiefbauamt (Abbildung 1) hat sich im Vergleich der Jahre 2020 und 2021 zugunsten des Fußverkehrs und des Öffentlichen Personennahverkehrs verändert. Die spezifischen Aufteilungsschlüssel (Abbildung 2) haben sich im Vergleich zwischen den Haushaltsjahren 2020 und 2021 in den Bereichen Kfz-Verkehr, Lichtsignalanlagen, Winterdienst, Straßenreinigung und Verkehrsfläche kaum verändert. Das überrascht nicht, weil sich die zugrundeliegenden Strukturdaten nur sehr langsam verändern. Im Bereich der Straßenbeleuchtung gab es einen zwölf-prozentigen Anstieg zugunsten des Fuß- und einen drei-prozentigen Anstieg zugunsten des Radverkehrs. Die Abschreibungen erhöhten sich 2021 (im Vergleich zu 2020) prozentual beim Pkw-Verkehr und beim ÖPNV. Änderungen der Verteilung von Aufwänden und Erträgen für die Verkehrsarten (Abbildung 3) zwischen 2020 und 2021 sind von vielen Randbedingungen abhängig. Deutlich zu erkennen ist, dass die städtischen verkehrsbezogenen Aufwendungen nicht von den Erträgen gedeckt werden können.

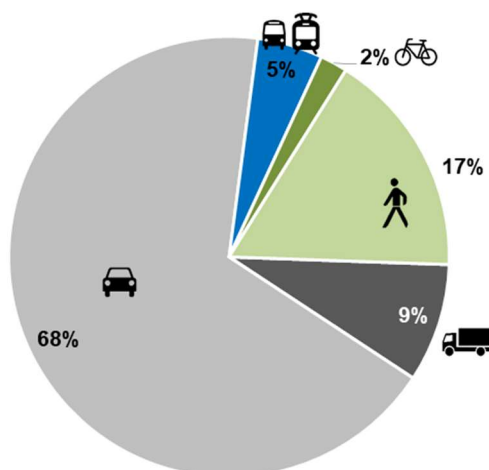


Abbildung 1: Aufteilung des Personalaufwands vom Straßenverkehrs- und Tiefbauamt im Jahr 2021 (Quelle: Ökonomische Bewertung der Verkehrsarten in der Stadt Kassel, Kurzbericht der Universität Kassel im Auftrag der Stadt Kassel, 2023.)

²⁵ Wie auch beim letzten Bericht kann die haushaltsmäßige Auswertung nur für das jeweils vorvergangene Jahr, d.h. hier für das Haushaltsjahr 2021 dargestellt werden, weil die Haushaltsabschlüsse jeweils erst zu einem späteren Zeitpunkt verfügbar sind.

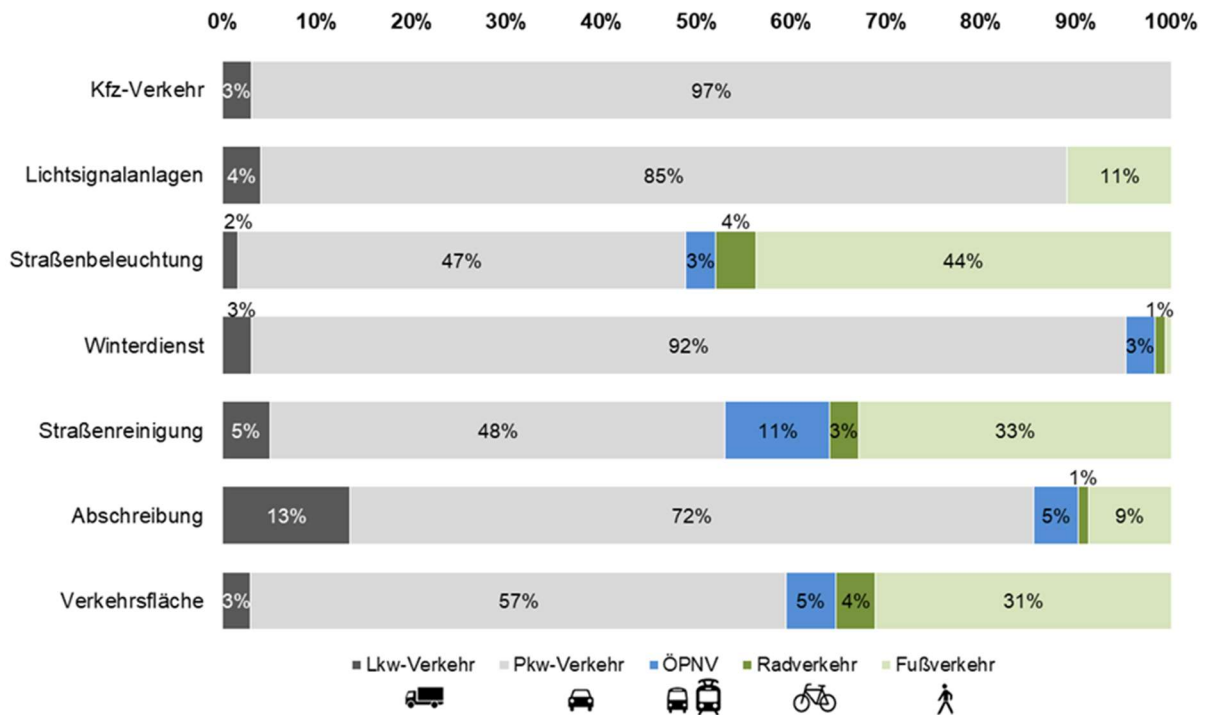


Abbildung 2: Spezifische Aufteilungsschlüssel im Jahr 2021 (Quelle: Ökonomische Bewertung der Verkehrsarten in der Stadt Kassel, Kurzbericht der Universität Kassel im Auftrag der Stadt Kassel, 2023.)

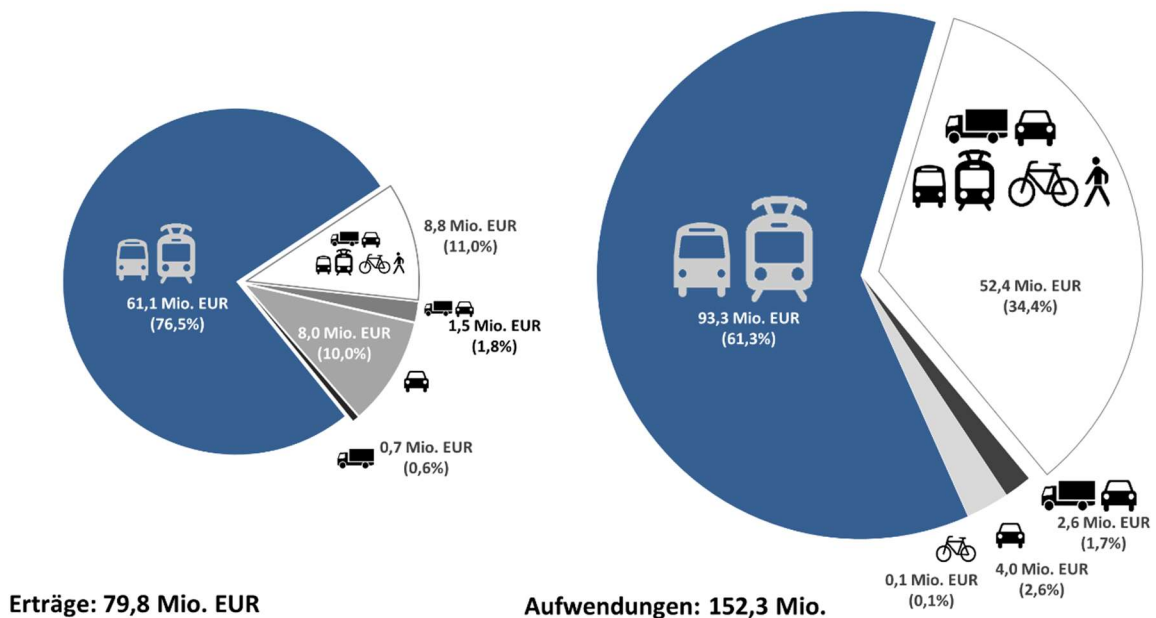


Abbildung 3: Verteilung von Aufwänden und Erträgen im Jahr 2021 (Quelle: Ökonomische Bewertung der Verkehrsarten in der Stadt Kassel, Kurzbericht der Universität Kassel im Auftrag der Stadt Kassel, 2023.)