

Grenzweg 2. BA Bebauungsgrenze bis Hasenhecke	775	25
Kasseler Straße Nürnberger Straße bis Waldemar-Petersen-Straße	400	10
Kleiststraße Waldauer Fußweg bis Ende	40	10
Langes Feld 2. BA	1265	10
Langes Feld 3. BA	1970	10
Lange Straße Brücke Bereich Rammelsbergstraße	20	10
Lossegrund Baugebiet Eichwaldstraße, Olebachweg, Vogelsang	1.080	15
Magazinstraße Mönchebergstraße bis Weserstraße	185	25
Mombachstraße Holländische – Liebigstraße, Anschluss an RDV	70	30
Obere Königsstraße Königsplatz bis Fünffensterstraße	510	10
Oderweg Druseltalstraße bis Weichselweg	215	10
Pferdemarkt Pferdemarkt, Kastenalsgasse, Weißer Hof	305	10
Reisstraße Harleshäuser Straße bis Sömmerlingplatz	165	10
Richard-Wagner-Straße Ludwig-Mond-Straße bis Langenbeckstraße	350	10
Rundes Feld Reiherweg bis Falkenweg	420	10
Triftweg/Dessenborn Baugebiet Wolfsanger/Hasenhecke	810	10
Unterneustadt südl. Quartier Unterneustädter Kirchplatz, Bettenhäuser Straße etc	330	20
Vor dem Osterholz Baugebiet Bettenhausen, Stadtgrenze Niestetal	1600	10
Wahlebachweg Brücke inkl. Rampe, Anschluss Richtung Lohfelden	40	50

2.5 Nahbereich von Schulen und Kindergärten

„Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt den Magistrat, die Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur im Umkreis von 500m um Schulen und Kindergärten, insbesondere auch durch bauliche Maßnahmen, sicherer zu machen. Sofern verkehrsbehördliche Maßnahmen sinnvoll erscheinen, bittet die Stadtverordnetenversammlung den Oberbürgermeister entsprechende Anordnungen zu treffen.“

Im Nahbereich von Schulen wurden im Rahmen von laufenden Bauprojekten oder auch nur als verkehrsregelnde Maßnahme die folgenden Schritte unternommen (Tabelle 7):

Tabelle 7: Maßnahmen im Umfeld von Schulen und Kindergärten im Jahr 2020

Schule/Kindergarten	Örtlichkeit	Maßnahme
Elisabeth-Knipping-Schule/ Kinderhaus Wunderland	Fiedlerstraße / Nordstadtpark	Einrichtung eines Fußgängerüberweges
Grundschule Kirchditmold	Wahlershäuser Straße / Riedwiesen	Einrichtung eines Fußgängerüberweges (Ersatz für die abgängige Fußgänger- Lichtsignalanlage)
Grundschule Wolfsanger/Hasenhecke	Grenzweg	Einrichtung eines Fußgängerüberweges
Grundschule Wolfsanger/Hasenhecke	Triftweg	Einrichtung eines Fußgängerüberweges (zunächst provisorisch; ab 2021 dauerhaft)
Herkuleschule	Goethestr. / Kirchweg	Einrichtung eines Fußgängerüberweges (Ersatz für die abgängige Fußgänger- Lichtsignalanlage)
Kindertagesstätte Kleiner Holzweg	Kleiner Holzweg 35a	Bau einer Fußgänger- Querungsinsel

2.6 Lichtsignalanlagen

„Die Stadtverordnetenversammlung bittet den Oberbürgermeister, notwendige verkehrsbehördliche Anordnungen zu treffen, sodass an Lichtsignalanlagen sichere und für den Kfz-Verkehr deutlich wahrnehmbare Radverkehrsführungen entstehen und i. d. R. berührungslose Technologien zur Grünzeitanforderung für Radfahrer eingesetzt werden. Mit dem Ziel der Wartezeit-Reduktion werden jährlich im Durchschnitt mindestens an 3 Kreuzungen mit LSA Anpassungen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs vorgenommen. Dabei sollen insbesondere auch die Planungen aus den Zielen II (3) (Hauptverkehrsstraßen) und II (4) (Nebenstraßen) berücksichtigt werden. Sofern es eigene Radfahrersignale gibt, sollten die Freigaben für Radverkehr mit einem zeitlichen Vorlauf vor dem Kfz-Verkehr in der gleichen Richtung erfolgen, um die Wahrnehmbarkeit der Radfahrenden weiter zu unterstützen. Als sichere und deutlich wahrnehmbare Radverkehrsführungen an signalgesteuerten Knotenpunkten sollen beispielsweise aufgeweitete Radaufstellstreifen vor den Kfz-Spuren (ARAS), vorgezogene Haltlinien im Seitenbereich, Fahrradschleusen oder indirektes Linksabbiegen zum Einsatz kommen.“

Die im Jahr 2020 erfolgten Anpassungen an lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten mit Bezug auf den Radverkehr sind in der folgenden Tabelle 8 zusammengestellt.

Tabelle 8: Radverkehrsbezogene Anpassungen von LSA-Knotenpunkten im Jahr 2020

Ort	Beschreibung der Anpassung
Druseltalstraße in Höhe Frankenstraße (LSA 30)	Freigabe der Fußgängerfurt für den Radverkehr durch Ergänzung von Fußgänger/Rad-Kombischeiben in beiden Richtungen. Markierung vorgezogener Haltlinie im Seitenbereich für den Radverkehr.
Druseltalstraße in Höhe Brandenburger Straße (LSA 602)	Freigabe der Fußgängerfurt für den Radverkehr durch Ergänzung von Fußgänger/Rad-Kombischeiben in beide Richtungen. Markierung vorgezogener Haltlinie im Seitenbereich für den Radverkehr.
Druseltalstraße/Heinrich-Schütz-Allee/Baunsbergstraße (LSA 722)	<p>Druseltalstraße Markierung vorgezogener Haltlinie im Seitenbereich für den Radverkehr. Indirektes Linksabbiegen von der Druseltalstr. Ost in die Heinrich-Schütz-Allee (Ergänzung Rad-Signalgeber, berührungsloser Detektion durch Induktionsschleife, Anforderungstaster sowie Markierung Linksabbiegetasche).</p> <p>Baunsbergstraße Zeitlicher Vorlauf für den Radverkehr gegenüber dem parallel fahrenden Kraftfahrzeugverkehr. Verbesserung der Radverkehrsführung in Richtung Heinrich-Schütz-Allee durch Markierung einer Radfurt über die Druseltalstr.</p> <p>Heinrich-Schütz-Allee Verbesserung der Radverkehrsführung in Richtung Baunsbergstr. durch Markierung einer Radfurt über die Druseltalstr.</p>
Loßbergstraße/Teichstraße/Heißbergstraße (LSA 355)	<p>Teichstraße Ergänzung Signalgeber für den Radverkehr und zusätzliche Freigabe in einem Umlauf des Radverkehrs aus der Teichstr. West in Richtung Teichstr. Ost (Berliner Brücke).</p>
Lutherplatz (LSA 16)	<p>Werner-Hilpert-Straße Freigabe der Fußgängerfurt für den Radverkehr durch Ergänzung Fußgänger/Rad-Kombischeiben in Richtung Rudolf-Schwander-Str.</p> <p>Rudolf-Schwander-Straße Freigabe der Fußgängerfurt für den Radverkehr durch Ergänzung Fußgänger/Rad-Kombischeiben in Richtung Lutherplatz.</p>
Scheidemannplatz (LSA 35)	<p>Kurfürstenstraße Gleichzeitige Freigaben für den Fußgänger- und Radverkehr aus Richtung Kurfürstenstr. Richtung Treppenstr. (südliche Seite).</p>

2.7 Radabstellanlagen

„Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt den Magistrat, ein Programm zur Steigerung der Anzahl der Radabstellplätze in Ausführung und Ausstattung nach dem Stand der Technik aufzulegen. Als grobes Maß für den Bedarf gilt dabei, dass die Anzahl öffentlich nutzbarer Radabstellplätze in einem Bezugsgebiet ca. 40% der Anzahl der Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum betragen soll. Dabei sind bis zum Jahr 2022 1800 Abstellplätze zu schaffen. Des Weiteren sollen exemplarisch verschiedene Erweiterungen, wie Überdachung, Druckluftstation und Ladestationen in diesem Zeitraum aufgestellt werden. Nach diesem Umsetzungszeitraum (bis 2022) soll evaluiert werden, ob die Anzahl öffentlich nutzbarer Radabstellplätze in einem Bezugsgebiet auf 60% oder 80% der Anzahl der Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum bis zum Jahr 2025 erhöht werden soll. Ebenso soll dabei evaluiert werden, welche der oben genannten Erweiterungen sich bewährt haben, und daher verstärkt in den nächsten Jahren bis 2025 eingerichtet werden sollen.“

Das Jahr 2020 war im Wesentlichen davon geprägt, dass die Ende 2019 angefragten Ortsbeiräte nach und nach Stellungnahmen bzw. konkrete Bereiche benannt haben, in denen man sich vor Ort neue Radabstellplätze vorstellen kann. Seitens des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes werden diese Meldungen sukzessive überprüft und im Detail geplant. Die Vergabe der Ausführungsarbeiten ist erfolgt. Die Kosten werden vollständig dem Radverkehr zugeschrieben. Ein Förderbescheid liegt vor. In Tabelle 9 sind die tatsächlich baulich neu geschaffenen Radabstellplätze je Ortsbeiratsbezirk eingetragen. Eingeschlossen sind da auch Anlagen, die im Rahmen von Straßenumbaumaßnahmen zusätzlich gesetzt wurden.

Tabelle 9: Realisierte Anzahl neuer Abstellplätze je Ortsbeiratsbezirk

[Anzahl Abstellplätze]	2020	2021	2022
Mitte	92		
Südstadt	18		
Vorderer Westen			
Wehlheiden			
Bad Wilhelmshöhe	16		
Brasselsberg			
Süsterfeld-Helleböhn	4		
Harleshausen			
Kirchditmold	6		
Rothenditmold			
Nord-Holland			
Philippinenhof-Warteberg			
Fasanenhof			
Wesertor	58		
Wolfsanger-Hasenhecke	4		
Bettenhausen			
Forstfeld			
Waldau			
Niederzwehren	8		
Oberzwehren			
Nordshausen			
Jungfernkopf			
Unterneustadt	4		
Summe pro Jahr	210		
Gesamtsumme		210	

2.8 Kampagne für mehr Rücksichtnahme

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

Der Start der Vorbereitungen zur Rücksichtnahme-Kampagne ist für das Jahr 2021 vorgesehen.

3 Bewertung der Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr

„Die Stadtverordnetenversammlung ist sich bewusst, dass zur Förderung des Radverkehrs flächenbezogene Zielkonflikte mit anderen Verkehrs- bzw. Nutzungsarten gelöst werden müssen. Der Magistrat wird deshalb aufgefordert, bei allen künftigen Maßnahmen die Bedarfe für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr kritisch zu bewerten und auch Planungsvarianten vorzuschlagen, bei denen

Fahrspuren bzw. Kfz-Stellplätze ganz oder teilweise wegfallen. Dabei ist jeweils aufzuzeigen, wie bzw. zu welchem Grad die bisherigen Verkehrs- und Nutzungsfunktionen zukünftig erfüllt werden können.“

Seit Januar 2020 werden in allen Erläuterungsberichten für Baumaßnahmen die Auswirkungen auf die Verkehrsarten qualitativ und quantitativ beschrieben. Für den Kfz-Verkehr wird dabei in der Regel herausgearbeitet, welche Änderung sich hinsichtlich der Anzahl von Pkw-Parkplätzen ergibt und ob Änderungen der Verkehrsführung (z.B. Einbahnstraßen, Anlieger-Beschränkung) vorgesehen sind. Soweit relevant findet auch eine Leistungsfähigkeitsbewertung betroffener Lichtsignalgesteuerter Knotenpunkte statt.

Um Auswirkungen von Sperrungen, Richtungsbeschränkungen und Fahrstreifenreduktionen zugunsten neuer Radverkehrsanlagen im Hauptstraßennetz bewerten zu können, ist ein netzbezogenes Verkehrsmodell notwendig. Ein solches wurde für die Stadt Kassel vor inzwischen etwa zehn Jahren im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans erstellt. Im Jahr 2020 wurde gemeinsam mit dem ZRK und dem NVV die Fortschreibung des Modells beauftragt. Sobald es in aktualisierter Form zur Verfügung steht, können auch stärker in die Struktur eingreifende Varianten im Hauptstraßennetz bewertet und verglichen werden.

4 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.“

4.1 Personal

In der im Jahr 2019 geführten Diskussion über den Personaleinsatz bzw. den Personalbedarf für den Radverkehr wurde vom Straßenverkehrs- und Tiefbauamt geschätzt, dass ca. 3 VZÄ¹⁰ verteilt über alle Abteilungen innerhalb des Amtes unmittelbar mit Radverkehr befasst seien. Mit Hilfe des Berechnungsmodells der Universität Kassel (vgl. Abschnitt 6 **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** dieses Berichts) ergeben sich für das Jahr 2019 etwa 1,5 % von insgesamt 119 VZÄ im Straßenverkehrs- und Tiefbauamt, d.h. 1,8 VZÄ. Die Modellrechnung auf Basis des Ergebnishaushalts bezieht sich jedoch auf die in der Vergangenheit realisierte Infrastruktur, während der Personalaufwand der Gegenwart maßgeblich durch aktuelle Planungs- und Bautätigkeit verursacht wird. Der gegenwärtige Personaleinsatz für den Radverkehr wird sich erst in der Zukunft über die Abschreibungen in dem Modell wiederfinden.

¹⁰ VZÄ: Vollzeitäquivalent. Die Anzahl realer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist wegen der Möglichkeit zur Teilzeitbeschäftigung größer als der VZÄ-Wert. Außerdem werden Projekt- und befristete Zusatzstellen nicht berücksichtigt.

Noch im Jahr 2019 wurden als Vorgriff auf den Stellenplan 2020 zusätzlich 1,5 VZÄ zur Besetzung freigegeben. Mit Inkrafttreten des Haushalts 2020 und des zugehörigen Stellenplans waren dann inklusive des Bestands aus 2019 insgesamt 6,5 VZÄ zur Unterstützung der Radverkehrsförderung abgebildet. Aus dem Beschluss ergibt sich, dass im Jahr 2020 mindestens 6,0 Radverkehrsstellen vorhanden sein sollten. Diese Sollzahl wurde erreicht. Allerdings waren zum 31.12.2020 nur etwa 5,5 VZÄ tatsächlich besetzt. Aufgrund struktureller Gegebenheiten (z.B. Fluktuation, Besetzungsverfahren und Elternzeit) lässt sich das kaum vermeiden. Die Personalübersicht ist in Tabelle 10 zu finden.

Tabelle 10: Personalsituation im Straßenverkehrs- und Tiefbauamt

[VZÄ]	31.12.2019	31.12.2020
Soll – gesamtes Amt	119	124
davon Radverkehr	3	6,5
Ist – gesamtes Amt	115	120
davon Radverkehr	3	5,5

4.2 Finanzielle Mittel

Ausgangspunkt für die Fortschreibung der Mittel, die über die Haushaltsplanung für den Radverkehr zur Verfügung gestellt werden sollen, war die Schätzung des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes, dass im Status quo (Jahr 2019) überschläglich rund 3 Mio. Euro anteilig für den Radverkehr investiert worden seien. Dies ergab sich aus der Größenordnung der Gesamtinvestitionen in die Straßeninfrastruktur in dem Jahr und einem geschätzten Anteil des Radverkehrs.

Wichtig ist bei allen finanziellen Betrachtungen, dass man sehr sorgfältig zwischen dem Ergebnishaushalt und dem Finanzhaushalt unterscheiden muss. Der Ergebnishaushalt bildet weitgehend einen Plan der Einnahmen- und Ausgabenrechnung¹¹ der Stadt für das jeweilige Haushaltsjahr ab. Der Finanzhaushalt bildet den Finanzierungsbedarf für Investitionen ab. Wurde eine Investition getätigt, wird diese dem sogenannten Anlagevermögen der Stadt zugeschrieben. Der Verschleiß des Anlagevermögens wiederum wird dann im Ergebnishaushalt über jährliche Abschreibungen als Aufwand gebucht.

Das Bewertungsmodell der Universität Kassel betrachtet ausschließlich den Ergebnishaushalt. Da dort Investitionen wie ausgeführt nur über die Abschreibungen einfließen, werden sich dort die in die Radinfrastruktur investierten Mittel erst mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung auch zahlenmäßig niederschlagen.

In der öffentlichen politischen Diskussion wurde und wird in der Regel nur über die Radverkehrsmittel im Finanzhaushalt gesprochen, d.h. über das Geld, das neu in Radverkehrsanlagen investiert wird. Das Geld, was darüber hinaus zur Finanzierung des Personals oder auch zur Unterhaltung/Wartung der Infrastruktur nötig ist, wird dabei meist ausgeklammert. Während zur Finanzierung von Investitionen in der Regel Fördermittel des Landes oder des Bundes zur Verfügung stehen, die den Kreditmittelbedarf der Kommune senken, müssen die restlichen Ausgaben durch die Kommune vollständig selbst finanziert werden.

¹¹ Auf die Abgrenzung der Bedeutungen von Aufwand, Ausgaben und Auszahlung auf der einen Seite sowie Ertrag, Einnahmen und Einzahlung auf der anderen Seite kann hier nicht eingegangen werden. Es wird auf die einschlägige Literatur verwiesen.

In Tabelle 11 ist die zahlenmäßige Wirkung der im Beschluss zur Radverkehrsförderung enthaltenen Steigerungen dargestellt. Demnach wird bezogen auf fünf Jahre zunächst ein Gesamtvolumen für Investitionen in die Radinfrastruktur in Höhe von 34,50 Mio. Euro als Zielgröße vorgegeben. Dieser Wert bezieht sich ausschließlich auf den Finanzhaushalt. Darin enthalten sind die Gesamtkosten der vorgesehenen Investitionen in die Radinfrastruktur inklusive Fördermittel mit einer angenommenen durchschnittlichen Förderquote von 66%¹², d.h. einer Eigenfinanzierung durch die Stadt in Höhe von 33% der Gesamtkosten.

Tabelle 11: Finanzierung von Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur gemäß Beschlusslage

[Mio. Euro]	2020	2021	2022	2023	2024
Status quo (Eigen- und Fördermittel)	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
Beschlossener Aufwuchs Eigenmittel	0,75	1,00	1,25	1,50	2,00
Resultierender Aufwuchs Fördermittel¹³	1,50	2,00	2,50	3,0	4,00
Summe pro Jahr	5,25	6,00	6,75	7,50	9,0
Gesamtsumme			34,50		

Mit der Verabschiedung des Haushalts für das Jahr 2020 wurde als Absichtserklärung ein Investitionsprogramm über 66 Mio. Euro zur Förderung über fünf Jahre definiert. Dieses wurde bereits im Jahr 2020 mit Gesamtmitteln in Höhe von 39,58 Mio. Euro haushaltsrechtlich abgesichert (vgl. Tabelle 12).

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

[Mio. Euro]	2020	2021	2022	2023	2024
Haushaltsrechtlich gesichert¹⁴	39,58				
<i>Eigenmittel¹⁵ in Mittelfristplanung enthalten</i>		(3,48)	(3,52)	(3,25)	
Mittelfristplanung inkl. Förderung¹⁶		6,96	7,04	6,50	
Gesamtsumme			60,08		

Damit ist der ursprünglich beschlossene Wert von 34,50 Mio. Euro erreicht bzw. sogar übertroffen. In den verbleibenden Haushaltsjahren ab 2021 müssten nun noch 26,42 Mio. Euro, d.h. durchschnittlich 6,61 Mio. Euro pro Jahr finanziert werden, um die angestrebten 66 Mio. Euro über fünf Jahre zu erreichen.

¹² Die realen Förderquoten können je nach Projekt und Förderschema unterschiedlich sein. Sie ergeben sich letztlich erst in der Rückschau nach Bestätigung des Schlussverwendungsnachweises einer Baumaßnahme.

¹³ Der jährliche Aufwuchs der Fördermittel ergibt sich kalkulatorisch bei einer angenommenen Förderquote von 66%. Die realen Förderquoten können abweichen.

¹⁴ Vgl. Nachtragshaushalt 2020, Produkt 54102, S. 369-370

¹⁵ Vgl. Haushalt 2020, Produkt 54102, S. 740

¹⁶ An dieser Stelle wird vorsichtig von einer Gesamtförderquote von 50% ausgegangen.

Es ist klar, dass derart große Investitionssummen nicht innerhalb eines Jahres in Projekten umgesetzt werden können. Es ist deshalb geübte Praxis, dass nicht verbrauchte Finanzierungen als Reste in das jeweils folgende übertragen werden.

5 Abbildung des Radverkehrs im Haushalt

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

Mit dem Haushaltsjahr 2020 ist der Haushalt der Stadt Kassel in die Systematik eines sogenannten Produkt¹⁷-Haushalts überführt worden. Es werden nun diejenigen Anteile an Investitionen, die dem Radverkehr zugeschrieben werden können, unter dem Produkt „Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und Förderung des Radverkehrs“ mit der Produktnummer 54102 erfasst und sind dort auch 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 13 aufgeführten Größenordnungen als Anhaltspunkte dienen. Diese Anteile müssen jedoch von Projekt zu Projekt individuell ermittelt werden.

Tabelle 13: 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% ¹⁸	Gesamtkosten
Lichtsignalanlagen	10%	Gesamtkosten
Bau/Sanierung von Fahrbahnen im Nebenstraßennetz ohne Radverkehrsanlage, aber mit besonderer Bedeutung im Radverkehrsnetz	11% ¹⁹	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	100%	Gesamtkosten

An dieser Stelle wird nochmals darauf hingewiesen, dass sich diese Angaben auf die Infrastrukturinvestitionen und damit auf den Finanzhaushalt beziehen. Um die jährlichen

¹⁷ Faktisch handelt es sich hier um eine Art von Kostenträgerrechnung.

¹⁸ Ergibt sich aus dem Bewertungsmodell der Universität Kassel.

¹⁹ Orientiert sich an der Größe des Radverkehrsanteils im wegebezogenen Modal Split gemäß SrV (2018).

Gesamtausgaben für den Radverkehr abzubilden, muss man aber im Ergebnishaushalt entsprechende Anteile ermitteln. Da viele Positionen des Ergebnishaushalts in die Kategorie der Gemeinkosten fallen, sind sie nur schwer oder gar nicht auf einzelne Verkehrsmittel umzulegen. Jedenfalls ist das mit Blick auf die Buchungssystematik nicht mit vernünftigem Aufwand umsetzbar. Aus diesem Grund wird das Modell zur ökonomischen Bewertung der Verkehrssysteme der Universität Kassel angewandt (vgl. Kapitel 6).

6 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 ist nicht trivial, die unterschiedlichen Kostenanteile der Verkehrsmittel zu berechnen, weil die verkehrsbezogenen Kostenanteile originär meist nicht nach Verkehrsmitteln separiert erfasst werden können. Wesentlich sind hierbei Schwierigkeiten der Zuordnung von gemeinsam genutzten Ressourcen, z.B. Verkehrsflächen oder Personal. Das von der Universität Kassel entwickelte Modell versucht, dieses Aufteilungsproblem zu lösen. Es ist das einzige derartige Modell, das dem Magistrat bekannt geworden ist. Aus diesem Grund wird versucht, auf dessen Basis in den kommenden Jahren die Entwicklung der Kostenaufteilung auf die unterschiedlichen Verkehrsarten transparent zu machen. Die Modell-Beschreibung ist Gegenstand eines separaten Berichts. Der Bezugszeitraum für diese ökonomische Betrachtung ist im Jahresbericht 2020 das Haushaltsjahr 2019. Er wird sich auch künftig immer auf das jeweils vorvergangene Jahr beziehen müssen, weil zur Erstellung von Jahresabschlüssen der Zeitbedarf vergleichsweise groß ist.

In dem Modell werden die strukturellen Aufteilungsschlüssel (Abbildung 1) auf Basis von Geo- und Infrastrukturdaten, des Ergebnishafts der Stadt Kassel sowie von Kosteninformationen ausgewählter Eigenbetriebe und Tochterunternehmen ermittelt. Mit Hilfe dieser Aufteilungsschlüssel können dann die Aufwände und Träger (Abbildung 2) oder auch der Personaleinsatz (Abbildung 3) den unterschiedlichen Verkehrsmitteln zugeordnet werden.

Die Finanzierung der Investitionen ist nicht Gegenstand des Modells. Die Investitionen fließen jedoch als Abschreibungen verzögert und auf die jeweiligen gewöhnlichen Nutzungsdauern verteilt in den Ergebnishaushalt ein und werden im Laufe der Zeit darüber auch im Modell abgebildet.

Wichtig ist und bleibt, dass es sich hier um Ergebnisse einer modellbasierten Berechnung handelt! Diese nähern sich zwar bestmöglich den wahren Aufteilungsverhältnissen an, können diese aber wegen bestimmter Unschärfen und Abgrenzungsprobleme nicht vollständig exakt abbilden.

Zu diesen Abgrenzungen gehört beispielsweise, dass Fördermittel nicht als Einnahmen verbucht werden. Aus der Perspektive der Stadt Kassel senken Fördermittel den Bedarf an städtischem Geld drastisch. Allerdings ändern Fördermittel an den Gesamtkosten nichts, diese werden dann nur über andere öffentliche Haushalte gedeckt. Damit verwandt ist der Umgang mit Steuern. Diese sind in ihrer Verwendung nicht festgelegt, sodass man beispielsweise nicht ohne weiteres sagen kann, welche Anteile von Kfz-, Mineralöl- und Mehrwertsteuer z.B. über Fördergeld in die unterschiedlichen Verkehrsmittel zurückfließen.

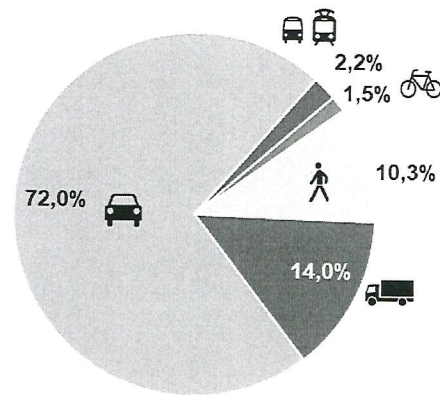


Abbildung 3: Aufteilung des Personalaufwands vom Straßenverkehrs- und Tiefbauamt im Jahr 2019 (Quelle: Ökonomische Bewertung der Verkehrsarten in der Stadt Kassel, Studie der Universität Kassel im Auftrag der Stadt Kassel, 2021.)