Anlage zu TOP 8

Straßenverkehrs- und Tiefbauamt

- 66 -

Dezernat VI
Eing.: 08. Okt. 2021
Anl. 2

Kassel, 6. Oktober 2021
Dr. Georg Förster
Tel. 1261

Stadtverordneten-Versammlung
Kassel
Eing. 01. NOV. 2021

- VI -

Anfrage Umsetzung der Beschlüsse zur Radverkehrsförderung
zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr
Vorlage-Nr.: 101.19.164, Luisa Sümmermann, Fraktion Die Linke

Das Straßenverkehrs- und Tiefbauamt nimmt zu den Fragen wie folgt Stellung:

Überhöhte Kostenanteile:

Zu 1.
Der Kostenanteil des Radverkehrs in Höhe von 40% für die Bürgermeister-Brunner-Straße wurde über den Flächenanteil der Radverkehrsanlagen bestimmt. Der Umbau begrenzte sich im Wesentlichen auf den Fahrbahnbereich (Austausch Pflaster gegen Asphalt). Die Radverkehrsanlage befindet sich im Fahrbahnbereich. Zusammen mit den ergänzenden Flächen im Akazienweg und in der Kölnischen Straße kommt man etwa den genannten Anteil. Die Reduktion des Radverkehrsanteils auf die reinen Markierungskosten, die natürlich signifikant geringer als die Baukosten sind, wird als nicht sachgerecht eingeschätzt, weil die neue Asphaltdecke im Vergleich zum vorher vorhandenen Pflasterbeleg eine spürbare Verbesserung für den Radverkehr bedeutet. Es wird derzeit kein Anlass gesehen die Kalkulation zu korrigieren.

Zu 2.
Ja. Für die Königsstraße wurde der Radverkehrsanteil pauschal in Anlehnung an die Größenordnung des Modal Split des Radverkehrs festgelegt. Zum Zeitpunkt der Kostenaufteilung wurde dieser vereinfachend mit 10% angenommen. Der Radverkehr außerhalb der Geschäftszeiten und in den Querungen ist eine ernst zu nehmende Größe. In jedem Fall hat sich im gesamten Bereich durch die neuen Oberflächen und auch im Hinblick auf die hinzugekommenen Abstellanlagen die Situation für den Radverkehr verbessert.

Zu 3.
Die Planung für den Brüder-Grimm-Platz ist noch nicht so weit gediehen, dass eine Beantwortung bezüglich Details der Radverkehrsinfrastruktur gegeben werden könnte. Aus dem Wettbewerbsergebnis ist bereits ersichtlich, dass außerhalb des bepflanzten Baumkreises großzügige Flächen für Fußgänger und Radfahrer zur Verfügung gestellt werden können. Die angenommenen 15% sind eine vorläufige Plangröße, die sich noch ändern kann.

Zu 4.
Die Planungen für den Vorplatz am ICE-Bahnhof wurden bereits Anfang 2020 in den Gremien behandelt und öffentlich vorgestellt und diskutiert. Mit dem Umbau wird sich die Radverkehrsführung zum und am Bahnhof deutlich verbessern. Es handelt sich im Wesentlichen um die Anlage eines

Gegenrichtungsradweges zwischen Grüner Waldweg und Bahnhofsvorplatz, um den Umbau der Radverkehrsführungen östlich und westlich des Vorplatzes (Durchfahrten nach Süden), um die Verbesserung des Anschlusses von der Heerstraße zum Vorplatz durch Neuanlage einer LSA-Furt für den Radverkehr und um die Neuordnung der Abstellanlagen für Fahrräder. Zu beachten ist, dass sich der genannte Radverkehrsanteil nur auf die durch die Stadt zu finanzierenden Teilflächen bezieht, d.h. der umfangreiche Umbau der ÖV-Anlage wird hierfür nicht als Basis verwendet.

Zu 5.
Die Kosten der Leitungsträger spielen bei der Ermittlung der Kostenanteile für den Radverkehr keine Rolle, sondern laufen separat.

Auch die zeitgleich zur Herstellung der Fahrradstraße laufenden Arbeiten zur Gehwegerneuerung (z.B. Abschnitt Freiherr-vom-Stein-Straße bis Diakonissenstraße) werden nicht über das Projekt Fahrradstraße finanziert, sondern separat aus der Straßenunterhaltung.

Bei der Einrichtung von Fahrradstraßen muss vor dem Aufbringen der Markierung jedoch geprüft werden, ob die Fahrbahn sich in einem Zustand befindet, der langfristig und verkehrssicher funktioniert. Die Fahrbahnsanierungen dienten daher als notwendige Vorarbeiten für die Einrichtung der Fahrradstraße, um auf der Oberfläche auch die erforderliche einheitliche Markierung aufbringen zu können. Die ausgewiesenen Anteile sind deshalb gerechtfertigt.

Die Gesamtkosten für die Einrichtung der Fahrradstraße belaufen sich auf rund 1,2 Mio. Euro. Ein großer Teil davon sind die genannten Arbeiten zur Aufbereitung der Fahrbahn. Enthalten sind auch die Baukosten für den verkehrssicheren und barrierefreien Ausbau des Knotenpunkts Kirchweg (rund 115.000,- Euro), die Kosten für Beschilderung und Markierung (rund 70.000,- Euro) sowie weitere Arbeiten zur Herstellung von sogenannten Gehwegnasen, für abschnittsweise Entsiegelungen an den Stellen, wo Senkrecht- in Längsparken umgewandelt wurde, für Radbügel und für die Anpassungen der Radabstellanlage an der Einmündung der Diakonissenstraße.

Zu 6.
Die Menzelstraße wird im Jahr 2021 die gleiche einheitliche Gestaltung als Fahrradstraße bekommen, wie es im Radverkehrskonzept festgeschrieben ist. Es werden außerdem Einengungen (sogenannte Gehwegnasen) an den einmündenden Straßen gebaut und neue Abstellbügel gesetzt. Gleichzeitig soll durch Einrichtung einer Einbahnstraße im Bereich der Landaustraße der Kfz-Schleichverkehr zur Frankfurter Straße reduziert werden. Vermutlich bezieht sich die Frage auf die Tabellen 3 und 4 aus dem Jahresbericht 2020 zur Radverkehrsförderung. Dort dargestellt sind in Tabelle 3 die Bearbeitungsstände zum Ende des Berichtszeitraums und in Tabelle 4 die Längen bzw. Kostenanteile. Die Menzelstraße befand sich im Jahr 2020 in der Leistungsphase 4 (Genehmigungsplanung), d.h. im Jahr 2020 wurden die entsprechenden Beschlüsse vorbereitet und gefasst, um Baurecht zu schaffen.

Zu 7.
Das Straßenverkehrs- und Tiefbauamt dringt auf eine möglichst einfach handhabbare und deshalb geeignet pauschalisierbare Methode zur Ermittlung von Radverkehrsanteilen bei Baumaßnahmen. Wo immer möglich sollten flächenbezogene Ansätze zum Tragen kommen. Derzeit ist keine Anpassung der Tabelleneinträge vorgesehen. Es steht der Stadtverordnetenversammlung frei, andere Ansätze als geeignet festzusetzen, allerdings ist zu berücksichtigen, dass die jeweiligen Komplementärkosten (d.h. die Kostenanteile, die man nicht dem Radverkehr zurechnen möchte) trotzdem haushaltsmäßig abgebildet werden müssen.

Stellensituation und Geld:

Zu 8. und 9

Die im Jahresbericht dargestellten 6,5 VZÄ (Vollzeit-Äquivalente) teilen sich auf alle Mitarbeitende des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes auf, die auch mit Radverkehr zu tun haben, aber keine Person ist ausschließlich mit Radverkehrsaufgaben betraut. Zum Zeitpunkt der Antworterstellung waren aufgrund der ausstehenden HH-Genehmigung noch nicht alle VZÄ für den Radverkehr besetzt. Geplant ist u.a. weitere Stellenausschreibungen für die Signalsteuerung und für den Bauhof. Zum 31.12.2020 war eine Stelle im Bereich der Bauleitung nach wiederholtem Stellenbesetzungsverfahren noch nicht besetzt, die Besetzung erfolgte erst in 2021.

Berufserfahrenes technisches Personal ist aufgrund der Marktlage schwierig zu gewinnen. Der Zeitbedarf für die vollständige Umsetzung der Mittel wird deshalb sicherlich über den Ende 2019 angedachten 5-Jahres-Zeitraum hinausreichen.

Zu 10.

Die Abgrenzung finanzieller Wirkungen zwischen Kalender- bzw. Haushaltsjahren ist nicht trivial, u.a. weil sich Planung, Ausführung und Abrechnung von Straßenbaumaßnahmen in der Regel über mehrere Jahre hinziehen.

Neben diesen projektimmanenten Abgrenzungsproblemen sind dann auch zunächst einmal Ausgaben von Auszahlungen zu unterscheiden. Ausgaben entstehen mit der jeweiligen Auftragserteilung. Auszahlungen entstehen erst, wenn Rechnungen von Baufirmen vorliegen, d.h. die entsprechenden Aufträge stammen in der Regel aus der Vergangenheit.

Die Auswertung der im Jahr 2020 haushaltstechnisch im Produkt Radverkehr geleisteten **Auszahlungen** ergibt einen Wert von 2.556.941,64 Euro für den Radverkehr, die sich aus unterschiedlichen Investitionsnummern speisen. Die über Aufträge (**Ausgaben**) nur neu gebundenen, aber noch nicht abgerechneten Mittel für den Radverkehr sind in dieser Zahl nicht berücksichtigt, weil es sich eben nur um geldwirksame Auszahlungen handelt.

Die Auftragserteilung erfolgt grundsätzlich erst nach dem Vorliegen eines Förderbescheids. Im Jahr 2020 wurden insgesamt 6.068.400 Euro an **Fördermitteln** durch den jeweiligen Fördermittelgeber (in der Regel ist das Hessen Mobil für das Land Hessen) für Straßenbaumaßnahmen erstbeschieden (Fahrradstraße Goethestraße, Königinhofstraße, Fahrradbügel Stadtgebiet, Kohlenstraße 1. BA, Promenade Helleböhn). Dem lagen kalkulierte förderfähige Kosten in Höhe von 8.023.789 Euro zugrunde, das entspricht einer mittleren **nominalen** Förderquote von 75,6 %. Zu beachten ist, dass die **reale** Förderquote geringer ist, weil bestimmte Ausgaben, z.B. Anteile von Planungsleitungen, nicht förderfähig sind.

Die angesetzten Radverkehrsanteile in den Projekten sind unterschiedlich, vgl. dazu die entsprechenden Angaben im Jahresbericht zur Radverkehrsförderung.

Aufhebung der gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr:

Zu 11.

Für die Auflösung gemeinsamer Flächen von Fuß- und Radverkehr bedarf es einer getrennten Führung. Dies zieht in der Regel aufgrund der erforderlichen Breiten bauliche Anpassungen mit einer längeren Planungs- und Bauzeit mit sich. Diverse Straßenbauprojekte wie Königinhof-/Hafenstraße, Helleböhn-Promenade, Kohlenstraße, Niedervellmarer Straße/Bunsenstraße, Forstbachweg sehen eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr vor. Real umgesetzt wurde die Trennung auf der Kohlenstraße zwischen Bertha-von-Suttner-Straße und der Kreuzung Christian-Reul-Straße/Virchowstraße im Jahr 2021.

Zu 12.

Ja. Immer dort, wo eine Trennung aufgrund der zu geringen Flächenverfügbarkeit in der jeweiligen Örtlichkeit nicht möglich ist, werden gemeinsame Flächen in Erwägung gezogen. Dies ist häufig der Fall an Haltestellen, Engstellen und Knotenpunkten.

Weitere Fragen zur Umsetzung der StaVo-Beschlüsse:

Zu 13.

Hierüber wird bisher keine Statistik geführt. Insofern kann dies für 2020 nicht im Detail beantwortet werden. In der Regel ist bei Straßenraumumbauten die Stellplatzbilanz im Vorher-Nachher-Vergleich negativ.

Seit Bestehen des entsprechenden Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung werden alle Planungen dahingehend geprüft, inwieweit Flächen des ruhenden Verkehrs z.B. zu Gunsten von Radverkehrsanlagen bzw. Radabstellplätzen reduziert werden können. Die Entscheidungen dazu werden im Einzelfall je nach Örtlichkeit und Parkdruck getroffen. So wird es beispielsweise in der Fahrradstraße Helleböhnweg zu einer Reduzierung von 50 % der Stellplätze kommen, in der Gottschalkstraße voraussichtlich ca. 60 %, im Vergleich dazu in der Goethestraße lediglich um ca. 10 %.

Zu 14.

Bei in Planung befindlichen Fahrradstraßen wird zur Vermeidung von Durchgangsverkehr z.B. in der Langen Straße die Anwendung von Einbahnstraßenregelungen in Erwägung gezogen. In der Fahrradstraße Menzelstraße/Landaustraße wird das gerade umgesetzt.

Modalfiltern, Durchlaufsperren, Diagonalsperren und ähnliche Einrichtungen sind im Rahmen von Verkehrsversuchen denkbar, bisher aber noch nicht konkret geplant. Wichtig ist bei solchen Anlagen die Einbeziehung der Anlieger und der Ortsbeiräte. Es muss sichergestellt werden, dass alle Grundstücke weiterhin verkehrlich erschlossen bleiben. Außerdem sind die Auswirkungen im umliegenden Straßennetz zu bewerten.

Zu 15.

Das Straßenverkehrs- und Tiefbauamt hat mit anderen Partnern in diesem Jahr bereits mehrere Veranstaltungen durchgeführt, die dem Ziel der besseren Rücksichtnahme im Verkehr dienen, z.B. Fahrrad- und E-Scooter-Aktionstage.

Eine Ausschreibung von Leistungen zur Kampagnen-Entwicklung ist in Arbeit. Die späte Genehmigung des Haushalts 2021 hat hier zu Verzögerungen geführt.

Zu 16.
Sämtliche Ortsbeiräte wurden aufgefordert, Vorschläge für Standorte in ihrem Stadtteil zu machen. Das allein hat längere Zeit in Anspruch genommen. Die Standorte müssen dann bewertet und geprüft werden (Leitungslage, Befestigung etc.). Die Herstellung der Bügel wurde ausgeschrieben. Die Umsetzung erfolgt planmäßig und entsprechend Beschlusslage.

Zu 17.
Die Anlage der genannten Radfahrstreifen ist richtlinienkonform und somit per Definition verkehrssicher. Inwieweit es angemessen ist, Kindern bis zu einem bestimmten Alter das Befahren von Gehwegen mit Fahrrädern zu gestatten, ist Sache des Bundes, der die entsprechenden Regelungen in der StVO treffen kann und muss.

Zu 18.
In der Kohlenstraße befinden sich zwischen der Einmündung Bertha-von-Suttner-Straße und der Einmündung Am Heimbach einheitlich und durchgehend in beiden Fahrtrichtungen Radfahrstreifen.

Die Druseltalstraße zwischen Bertha-von-Suttner-Straße und Eugen-Richter-Straße wurde erst vor wenigen Jahren baulich neu hergestellt. Es ist derzeit mittelfristig nicht vorgesehen, dort verändernd baulich tätig zu werden. In östlicher Fahrtrichtung konnte seinerzeit keine Einigung mit dem Eigentümer eines anliegenden Grundstücks hergestellt werden, sodass dort flächenmäßig die Trennung des Rad- und Fußverkehrs nicht möglich war. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite schließt ein benutzungspflichtiger in beiden Richtungen zu befahrender gemeinsamer Geh-/Radweg in bzw. aus Richtung ICE-Bahnhof an. Dieser wird dort im Sinne der Durchgängigkeit baulich bis an die Furten der Lichtsignalanlage fortgesetzt.

Zu 19.
Der fahrradfreundliche Umbau der Kunoldstraße ist bereits in das Planungsprogramm für die kommenden Jahre aufgenommen worden, zunächst haben im näheren Umfeld aber die Heerstraße, die Regentenstraße und die Lange Straße Priorität.

Zu 20.
Der Magistrat ist nicht verpflichtet, Auskünfte zur individuellen Verkehrsmittelwahl einzelner Personen zu geben. Es finden regelmäßige und anlassbezogene Begehungen und Befahrungen im Zusammenhang mit Planungen, Anträgen, Anfragen sowie mit der Straßenunterhaltung durch die jeweils zuständigen Stellen statt. An diesem Prozess sind Mitarbeitende auf allen Hierarchiestufen sachgerecht beteiligt.

07.10.2021

Dr. Georg Förster

2. Ø -661-, -662-, -664-
3. Ø -66VZ-
4. -663- z.d.A.

I:\66_AL\Gremien\Vorlagen+Stellungnahmen\101.19.164_Anfrage-Umsetzung der Beschlüsse zur Radverkehrsförderung\ASMV_101.19.164_Die Linke Radverkehrsförderung-66.docx