

Niederschrift

über die 20. öffentliche Sitzung

des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr

am Dienstag, 6. Dezember 2022, 17:00 Uhr

im Sitzungssaal der Stadtverordneten, Rathaus, Kassel

7. Dezember 2022

1 von 21

Anwesende:

Mitglieder

Dominique Kalb, Vorsitzender, CDU

Mario Lang, 2. stellvertretender Vorsitzender, SPD

Lucian Hanschke, Mitglied, B90/Grüne

Selina Holtermann, Mitglied, B90/Grüne

Eva Koch, Mitglied, B90/Grüne

Dr. Sven Schoeller, Mitglied, B90/Grüne

Judith Boczkowski, Mitglied, SPD

Sascha Gröling, Mitglied, SPD

Holger Augustin, Mitglied, CDU

Alexander Grotov, Mitglied, CDU

(ab 18.03 Uhr)

Violetta Bock, Mitglied, DIE LINKE

Norbert Hansmann, Mitglied, AfD

(Vertretung für Herr Sven René Dreyer)

Matthias Nölke, Mitglied, FDP

Teilnehmer mit beratender Stimme

Pasquale Malva, Vertreter des Ausländerbeirates

Werner Wiegand, Vertreter des Seniorenbeirates (Vertretung für Frau Helga Engelke)

Magistrat

Christof Nolda, Stadtbaurat, B90/Grüne

Schriftführung

Sabine John, Büro der Stadtverordnetenversammlung

Entschuldigt:

Jennifer Rieger, Stadtverordnete, Die PARTEI

Verwaltung und andere Teilnehmer/-innen

Dr. Georg Förster, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt

Dr. Carola Bachmann, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt

Anne Grimm, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt

Heiko Büsscher, Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalpflege

Jan Schindler, Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalpflege

Tagesordnung:

- | | |
|---|-------------|
| 1. Vorstellung des neuen GWG-Geschäftsführers | 101.19.553 |
| 2. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel | 101.18.1237 |
| 3. Vorstellung der Arbeit der Unfallkommission | 101.19.511 |
| 4. Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VII/24 "Gewerbegebiet Waldau-West" (Aufstellungs- und Offenlegungsbeschluss) | 101.19.660 |
| 5. Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VI/34 "REWE/Lidl Fuldatalstraße" (Aufstellungs- und Offenlegungsbeschluss) | 101.19.661 |
| 6. Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. I/17 "Elisabeth Krankenhaus" (Aufstellungsbeschluss- und Offenlegungsbeschluss) | 101.19.662 |
| 7. Satzung der Stadt Kassel über die erneute Verlängerung der Satzung der Stadt Kassel über eine Veränderungssperre für das Gebiet des Bebauungsplans der Stadt Kassel Nr. VI/35 "Fuldatalstraße, Ostring/Gartenstraße" (Satzungsbeschluss zur erneuten Verlängerung der Satzung) | 101.19.663 |
| 8. Bericht Sozialwohnungen und neue Wohngemeinnützigkeit | 101.19.647 |
| 9. Günstigen Wohnraum gewinnen - Ferienwohnungssatzung erstellen | 101.19.650 |
| 10. Sozialwohnungsquote erhöhen | 101.19.651 |
| 11. Verkehrsversuche für Kassel | 101.19.670 |

Vorsitzender Kalb eröffnet die mit der Einladung vom 28. November 2022 ordnungsgemäß einberufene 20. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr, begrüßt die Anwesenden und stellt die Beschlussfähigkeit fest.

Zur Tagesordnung

Stadtverordneter Dr. Schoeller, Fraktion B90/Grüne, stellt den Antrag, dass der Tagesordnungspunkt 11 betr. Verkehrsversuche für Kassel, heute behandelt wird. Vorsitzender Kalb teilt mit, dass er diesen Tagesordnungspunkt nach den Vorlagen des Magistrats, d. h. nach dem Tagesordnungspunkt 7 einreicht. Dagegen erhebt sich kein Widerspruch.

Vorsitzender Kalb stellt die so geänderte Tagesordnung fest.

1. Vorstellung des neuen GWG-Geschäftsführers
Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 19. September 2022
-101.19.553-

3 von 21

Beschluss

Der neue Geschäftsführer der GWG, Uwe Gabriel, soll in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr eingeladen werden, um sich und seine Pläne für die GWG vorzustellen.

Stadtbaurat Nolda führt kurz in das Thema ein.

Herr Gabriel, GWG, gibt einen Überblick über seinen beruflichen Werdegang und stellt anhand einer PowerPointPräsentation die Entwicklung für die Zukunft der GWG vor. Im Anschluss beantwortet er die Fragen der Ausschussmitglieder.

Der Bericht von Herrn Uwe Gabriel, Geschäftsführer GWG, wird zur Kenntnis genommen.

2. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel
Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 23. September 2019
Bericht des Magistrats
-101.18.1237-

Beschluss

- **Durch gemeinsamen Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne und des Stadtverordneten Andreas Ernst geänderter Antrag des Magistrats**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten folgenden Beschluss zu fassen:

- I. Die Stadtverordnetenversammlung ist sich ihrer Verantwortung für die Gewährleistung einer stadtgerechten Mobilität in Kassel bewusst und erkennt an, dass dafür der Kfz-Anteil insbesondere bei innerstädtischen Fahrten kurzer Wegstrecken spürbar gesenkt werden muss. Ein adäquates Mittel dafür besteht u.a. in der deutlich beschleunigten Förderung des Radverkehrs. Mit dem Ziel mehr Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer zu erreichen, soll als Planungs- und Umsetzungsgrundsatz die Trennung der Verkehrsarten gelten.

II. Die Stadtverordnetenversammlung

4 von 21

1. beauftragt den Magistrat, bei der Abwägung von Planungsvarianten innerhalb von Straßenbauprojekten die Belange des Radverkehrs mit hohem Gewicht im Rahmen der geltenden Regelwerke zu berücksichtigen. Sofern in den Regelwerken Mindestmaße für den Radverkehr angegeben sind, sollen diese – soweit baulich möglich – nicht zum Ansatz kommen, sondern es sollen die Regelmaße verwendet werden. Eine Aneinanderreihung von Mindestmaßen ist zu vermeiden.
2. beauftragt den Magistrat, den Radverkehr über längere Strecken einheitlich und in kontinuierlicher Führungsform **zu gestalten**. Netzlücken im Haupt- und Nebennetz des Radverkehrs sind zu schließen. Sofern Rad- und Fußverkehr nebeneinander auf einem Niveau geführt werden, sind diese deutlich erkennbar voneinander zu trennen. Um existierende Konflikte zu vermindern, werden bestehende Infrastrukturen, **bei denen der Fuß- und Radverkehr nicht getrennt geführt wird**, schrittweise angepasst.
3. beauftragt den Magistrat, **pro Jahr für mindestens 5 km Hauptverkehrsstraßen in der Baulast der Stadt Kassel bis zum Abschluss der Vorplanung (Ende der Leistungsphase 2 HOAI) neu zu planen und dabei neue Radverkehrsanlagen in beiden Fahrtrichtungen zu integrieren**. Dabei werden zwei Knotenpunkte möglichst lückenlos miteinander verbunden und es sind neben den Strecken auch adäquate Lösungen für die Knotenpunkte zu planen. Sollten die Längen in einem Jahr nicht erreicht werden, erhöht sich das Planungsziel im jeweils folgenden Jahr entsprechend. Ergänzend sollen parallel dazu Verkehrskonzepte erstellt und Verkehrsversuche durchgeführt werden, die aufzeigen, wie der Verkehr im Hauptstraßennetz insgesamt künftig abzuwickeln ist. Es sollen bauliche Varianten der Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr bevorzugt werden, wenn die Flächen zur Verfügung stehen. Die Radverkehrsanlagen sind mit einem ebenen und dauerhaft gut befahrbaren Belag vorzusehen, der sich durchgängig visuell von angrenzenden Flächen absetzt.
4. beauftragt den Magistrat, im Nebenstraßennetz die Radrouten komfortabel und durchgängig befahrbar herzustellen und den Kfz-Durchgangsverkehr dort geeignet zu reduzieren bzw. zu entschleunigen. **Bei allen künftigen baulichen Maßnahmen sollen dafür insbesondere die Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr sowie die Sichtbeziehungen an den Knotenpunkten verbessert werden**. Außerdem soll die Anlage von Kfz-Stellplätzen am Fahrbahnrand fahrradfreundlich umgestaltet werden. **Bei der Priorisierung von Unterhaltungsmaßnahmen (z.B. Fahrbahndeckensanierung) sollen die Radrouten des Verkehrsentwicklungsplans besonders berücksichtigt werden. Bis zum**

Jahr 2025 werden mindestens die in Anlage „Ziel 4 – Liste der Nebenstraßen“ beziehungsweise „Ziel 4 – Maßnahmenübersicht Nebenstraßen“ ersichtlichen Bauvorhaben angegangen.

5 von 21

5. 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.
6. 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.**
7. 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.**

8. 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.
- III. 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.
- IV. 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.**
- V. Der Magistrat wird aufgefordert, die originären Radverkehrsmittel transparent im Haushalt abzubilden.
- VI. 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.**

Der durch gemeinsamen Änderungsantrag geänderte Antrag des Magistrats wird absatzweise zur Abstimmung gestellt.

Die Stadtverordnetenversammlung fasst bei

Zustimmung: SPD, CDU, B90/Grüne, Kasseler Linke, FDP+FW+Piraten (1),
Stadtverordnete Ernst und Dr. Hoppe

Ablehnung: AfD (7)

Enthaltung: AfD (1), FDP+FW+Piraten (3)
den

Beschluss

Ziffer I des durch gemeinsamen Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne und des Stadtverordneten Ernst geänderte Antrag des Magistrats betr. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel, 101.18.1237, wird **zugestimmt**.

Die Stadtverordnetenversammlung fasst bei

Zustimmung: SPD, CDU, B90/Grüne, Kasseler Linke, FDP+FW+Piraten,
Stadtverordnete Ernst und Dr. Hoppe

Ablehnung: AfD

Enthaltung: --
den

Beschluss

Ziffer II (1) des durch gemeinsamen Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne und des Stadtverordneten Ernst geänderte Antrag des Magistrats betr. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel, 101.18.1237, wird **zugestimmt**.

Die Stadtverordnetenversammlung fasst bei

Zustimmung: SPD, CDU, B90/Grüne, Kasseler Linke (6), FDP+FW+Piraten,
Stadtverordnete Ernst und Dr. Hoppe

Ablehnung: AfD (7), Kasseler Linke (1)

Enthaltung: AfD (1)
den

Beschluss

Ziffer II (2) des durch gemeinsamen Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne und des Stadtverordneten Ernst geänderte Antrag des Magistrats betr. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel, 101.18.1237, wird **zugestimmt**.

Die Stadtverordnetenversammlung fasst bei

8 von 21

Zustimmung: SPD, B90/Grüne, Kasseler Linke, FDP+FW+Piraten,
Stadtverordnete Ernst und Dr. Hoppe

Ablehnung: CDU, AfD

Enthaltung: --
den

Beschluss

Ziffer II (3) des durch gemeinsamen Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne und des Stadtverordneten Ernst geänderte Antrag des Magistrats betr. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel, 101.18.1237, wird **zugestimmt.**

Die Stadtverordnetenversammlung fasst bei

Zustimmung: SPD, CDU, B90/Grüne, Kasseler Linke, FDP+FW+Piraten,
Stadtverordnete Ernst und Dr. Hoppe

Ablehnung: AfD

Enthaltung: --
den

Beschluss

Ziffer II (4) des durch gemeinsamen Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne und des Stadtverordneten Ernst geänderte Antrag des Magistrats betr. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel, 101.18.1237, wird **zugestimmt.**

Die Stadtverordnetenversammlung fasst bei

Zustimmung: SPD, CDU, B90/Grüne, AfD (2), Kasseler Linke, FDP+FW+Piraten,
Stadtverordnete Ernst und Dr. Hoppe

Ablehnung: AfD (6)

Enthaltung: --
den

Beschluss

Ziffer II (5) des durch gemeinsamen Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne und des Stadtverordneten Ernst geänderte Antrag des Magistrats betr. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel, 101.18.1237, wird **zugestimmt.**

Die Stadtverordnetenversammlung fasst bei

9 von 21

Zustimmung: SPD, CDU, B90/Grüne, Kasseler Linke, FDP+FW+Piraten,
Stadtverordnete Ernst und Dr. Hoppe

Ablehnung: AfD

Enthaltung: --
den

Beschluss

Ziffer II (6) des durch gemeinsamen Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne und des Stadtverordneten Ernst geänderte Antrag des Magistrats betr. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel, 101.18.1237, wird **zugestimmt.**

Die Stadtverordnetenversammlung fasst bei

Zustimmung: SPD, B90/Grüne, Kasseler Linke, FDP+FW+Piraten (1),
Stadtverordnete Ernst und Dr. Hoppe

Ablehnung: CDU, AfD

Enthaltung: FDP+FW+Piraten (3)
den

Beschluss

Ziffer II (7) des durch gemeinsamen Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne und des Stadtverordneten Ernst geänderte Antrag des Magistrats betr. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel, 101.18.1237, wird **zugestimmt.**

Die Stadtverordnetenversammlung fasst bei

Zustimmung: SPD, CDU, B90/Grüne, AfD (1), Kasseler Linke, FDP+FW+Piraten,
Stadtverordnete Ernst und Dr. Hoppe

Ablehnung: AfD (6)

Enthaltung: AfD (1)
den

Beschluss

Ziffer II (8) des durch gemeinsamen Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne und des Stadtverordneten Ernst geänderte Antrag des Magistrats betr. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel, 101.18.1237, wird **zugestimmt.**

Die Stadtverordnetenversammlung fasst bei

Zustimmung: SPD, B90/Grüne, Kasseler Linke, FDP+FW+Piraten (1),
Stadtverordnete Ernst und Dr. Hoppe

Ablehnung: CDU, AfD, FDP+FW+Piraten (3)

Enthaltung: --
den

Beschluss

Ziffer III des durch gemeinsamen Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne und des Stadtverordneten Ernst geänderte Antrag des Magistrats betr. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel, 101.18.1237, wird **zugestimmt**.

Die Stadtverordnetenversammlung fasst bei

Zustimmung: SPD, B90/Grüne, Stadtverordneter Ernst

Ablehnung: CDU, AfD (7), Kasseler Linke, Stadtverordneter Dr. Hoppe

Enthaltung: AfD (1), FDP+FW+Piraten
den

Beschluss

Ziffer IV des durch gemeinsamen Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne und des Stadtverordneten Ernst geänderte Antrag des Magistrats betr. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel, 101.18.1237, wird **zugestimmt**.

Die Stadtverordnetenversammlung fasst bei

Zustimmung: einstimmig

Ablehnung: --

Enthaltung: --
den

Beschluss

Ziffer V des durch gemeinsamen Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne und des Stadtverordneten Ernst geänderte Antrag des Magistrats betr. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel, 101.18.1237, wird **zugestimmt**.

Die Stadtverordnetenversammlung fasst bei

11 von 21

Zustimmung: SPD, CDU, B90/Grüne, AfD (1), Kasseler Linke, FDP+FW+Piraten,
Stadtverordnete Ernst und Dr. Hoppe

Ablehnung: AfD (6)

Enthaltung: AfD (1)
den

Beschluss

Ziffer VI des durch gemeinsamen Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne und des Stadtverordneten Ernst geänderte Antrag des Magistrats betr. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel, 101.18.1237, wird **zugestimmt**.

Stadtbaurat Nolda erläutert kurz die mit der Einladung versandten Berichte zur Radverkehrsförderung und beantwortet im Anschluss zusammen mit Herrn Dr. Förster, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt, die Fragen der Ausschussmitglieder.

Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.

3. Vorstellung der Arbeit der Unfallkommission

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 19. September 2022

Bericht des Magistrats

-101.19.511-

Beschluss

Der Magistrat der Stadt Kassel wird gebeten, zeitnah ein Mitglied der Unfallkommission Kassel in eine Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr einzuladen, um dort die Arbeit der Kommission und ihre Datengrundlage, insbesondere eine Übersicht der Unfallhäufungspunkte bzw. -strecken und der ergriffenen Gegenmaßnahmen vorzustellen.

Stadtbaurat Nolda und Herr Dr. Förster, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt, führen kurz in das Thema ein.

Frau Dr. Bachmann, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt und Mitglied in der Unfallkommission, stellt anhand einer PowerPointPräsentation, die mit der Einladung versandt wurde, die Arbeit der Unfallkommission vor und nennt Beispiele von Unfallhäufungsstellen in Kassel.

Zusammen mit Herrn Dr. Förster, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt, beantwortet sie die Fragen der Ausschussmitglieder. 12 von 21

Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.

4. Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VII/24 "Gewerbegebiet Waldau-West" (Aufstellungs- und Offenlegungsbeschluss)

Vorlage des Magistrats
- 101.19.660 -

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Für das Gebiet zwischen der Bundesautobahn 49 im Norden, der Marie-Curie-Straße im Westen, der Stadtgrenze zur Gemeinde Fuldabrück im Süden sowie der Landesstraße 3460 im Westen soll der Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VII/24 „Gewerbegebiet Waldau-West“ gemäß § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) i.V.m. § 30 Abs. 3 BauGB mit verändertem Geltungsbereich neu aufgestellt werden.

Ziel und Zweck der Planung ist die planungsrechtliche Sicherung und Weiterentwicklung des Gewerbebestandes unter Berücksichtigung von Maßnahmen zum Umwelt- und Klimaschutz.

Dem Entwurf des Bebauungsplanes wird zugestimmt. Er soll gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt werden.“

Stadtbaurat Nolda erläutert kurz die Vorlage des Magistrats.

Herr Schindler, Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz, gibt anhand einer PowerPoint-Präsentation einen Überblick über die Planungsziele zum Gewerbegebiet Waldau-West und beantwortet zusammen mit Stadtbaurat Nolda die Fragen der Ausschussmitglieder.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei

Zustimmung: einstimmig

Ablehnung: --

Enthaltung: --

den

Beschluss

13 von 21

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Dem Antrag des Magistrats betr. Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VII/24 "Gewerbegebiet Waldau-West" (Aufstellungs- und Offenlegungsbeschluss), 101.19.660, wird **zugestimmt**.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Dr. Schoeller

5. Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VI/34 "REWE/Lidl Fuldatalstraße" (Aufstellungs- und Offenlegungsbeschluss)

Vorlage des Magistrats
- 101.19.661 -

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Für das ca. 2,0 ha große Gebiet zwischen der Fuldatalstraße im Nordwesten, der Wilhelm-Speck-Straße im Nordosten, der Gartenstraße im Südosten und dem Ostring im Südwesten soll der Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VI/34 „Rewe/Lidl Fuldatalstraße“ gemäß § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) i.V.m. § 30 Abs. 1 BauGB mit dem veränderten Geltungsbereich mit den Flurstücken Nr. 33/3 (tlw. Straßenparzelle Wilhelm-Speck-Straße), 41/9, 41/15, 41/16, 41/19, 41/20, 41/21, 41/22, 41/23, 41/24, 43/20 (tlw. Straßenparzelle Ostring), 43/21, 55/23, alle Flur 18 in der Gemarkung Kassel aufgestellt werden. Zielsetzung ist es, den vorhandenen Nutzungsmix stadtteilverträglich zu einem gemischt genutzten Quartier weiterzuentwickeln und auf Grundlage des vorliegenden städtebaulich-hochbaulichen Konzepts mit Lebensmittelvollsortimenter und Discounter – jeweils mit ergänzenden Nutzungen in den Obergeschossen (Wohnen / soziale Einrichtungen) – planungsrechtlich abzusichern. Dem Entwurf des Bebauungsplanes der Stadt Kassel Nr. VI/34 „Rewe/Lidl Fuldatalstraße“ wird zugestimmt. Er soll gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch öffentlich ausgelegt werden.“

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei

Zustimmung: B90/Grüne, SPD, CDU, FDP, AfD

Ablehnung: DIE LINKE

Enthaltung: --

den

Beschluss

14 von 21

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Dem Antrag des Magistrats betr. Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VI/34 "REWE/Lidl Fuldataalstraße" (Aufstellungs- und Offenlegungsbeschluss), 101.19.661, wird **zugestimmt**.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Lang

6. Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. I/17 "Elisabeth Krankenhaus" (Aufstellungsbeschluss- und Offenlegungsbeschluss)

Vorlage des Magistrats
- 101.19.662 -

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

- „a) Für die rund 10.000 m² große Liegenschaft des Elisabeth-Krankenhauses soll der Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. I/17 ‚Elisabeth-Krankenhaus‘ gemäß § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) i.V.m. § 30 Abs. 1 BauGB aufgestellt werden.

Das Bebauungsplanverfahren soll beschleunigt nach § 13a BauGB (Bebauungsplan der Innenentwicklung) durchgeführt werden.

Ziel und Zweck der Planung ist es, eine langfristige Perspektive des Krankenhausstandortes abzusichern und über das aktuell projektierte Einzelvorhaben ‚Ärztehaus‘ in der Oberen Karlsstraße hinaus mit dem Bebauungsplan eine planungsrechtliche Grundlage zur nachhaltigen Bestandsentwicklung für die Gesamtfläche der Liegenschaft zu schaffen (geordnete städtebauliche Entwicklung).

und

- b) Dem Entwurf des Bebauungsplanes (Stand August 2022) wird zugestimmt. Er soll gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt werden.“

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei

Zustimmung: einstimmig

Ablehnung: --

Enthaltung: --

den

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Dem Antrag des Magistrats betr. Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. I/17 "Elisabeth Krankenhaus" (Aufstellungsbeschluss- und Offenlegungsbeschluss), 101.19.662, wird **zugestimmt**.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Augustin

7. **Satzung der Stadt Kassel über die erneute Verlängerung der Satzung der Stadt Kassel über eine Veränderungssperre für das Gebiet des Bebauungsplans der Stadt Kassel Nr. VI/35 "Fuldatalstraße, Ostring/Gartenstraße"**
(Satzungsbeschluss zur erneuten Verlängerung der Satzung)
Vorlage des Magistrats
- 101.19.663 -

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Zur weiteren Sicherung der Planung für den künftigen Planbereich des Bebauungsplanes Nr. VI/35 „Fuldatalstraße, Ostring/Gartenstraße“ soll die bestehende Satzung über eine Veränderungssperre für das Gebiet des Bebauungsplans der Stadt Kassel Nr. VI/35 „Fuldatalstraße, Ostring/Gartenstraße“ vom 09. Dezember 2019 – bekanntgemacht im Amtsblatt der Stadt Kassel 4. Jahrgang Nr. 001 vom 03. Januar 2020 – um ein weiteres Jahr verlängert mit Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Kassel 5. Jahrgang Nr. 085 vom 30. Dezember 2021 aufgrund eingetretener besonderer Umstände um noch ein weiteres Jahr verlängert werden.

Der Geltungsbereich der Veränderungssperre liegt zwischen dem Ostring im Westen, der Fuldatalstraße und der angrenzenden Flurstücke 2/3 und 86 im Norden, der Gartenstraße im Süden sowie dem angrenzenden Flurstücke 21/1 und 83 im Osten.

Der Satzung über die erneute Verlängerung der Satzung der Stadt Kassel über eine Veränderungssperre für das Gebiet des Bebauungsplans der Stadt Kassel Nr. VI/35 „Fuldatalstraße, Ostring/Gartenstraße“ wird nach § 14 (1), § 16 und § 17 (1) S. 3 Baugesetzbuch (BauGB) und den §§ 5, 50, 51 Nr. 6, der Hessischen Gemeindeordnung (HGO) zugestimmt.“

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei

Zustimmung: einstimmig

Ablehnung: --

Enthaltung: --

den

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Dem Antrag des Magistrats betr. Satzung der Stadt Kassel über die erneute Verlängerung der Satzung der Stadt Kassel über eine Veränderungssperre für das Gebiet des Bebauungsplans der Stadt Kassel Nr. VI/35 "Fuldatalstraße, Ostring/Gartenstraße" (Satzungsbeschluss zur erneuten Verlängerung der Satzung), 101.19.663, wird **zugestimmt**.

Berichterstatter/-in: Stadtverordnete Bock

Tagesordnungspunkt 11 wird vorgezogen.

11. Verkehrsversuche für Kassel

Gemeinsamer Antrag der Fraktionen der B90/Grüne, CDU und FDP

- 101.19.670 -

Gemeinsamer Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat wird beauftragt,

1. für die folgenden Maßnahmen im Nebenstreckennetz die verkehrsplanerische Vorbereitung für Verkehrsversuche vorzunehmen:
 - a. Die Einrichtung einer Fahrradzone Wahlershausen
 - b. Die Einrichtung einer Fahrradzone Wehlheiden
 - c. Die Einrichtung eines Modalfilters am Königstor
 - d. Die Einrichtung eines Modalfilters in der Fiedlerstraße
 - e. Die Einrichtung eines Modalfilters in der Heinrich-Heine-Straße
 - f. Die Einrichtung eines Modalfilters im Philosophenweg

2. für die folgenden Maßnahmen im Hauptverkehrsstraßennetz die verkehrstechnischen Auswirkungen zu untersuchen. Dabei sollen

Simulationen, Berechnungen oder Kombinationen aus beiden der Anordnung eines Verkehrsversuchs vorgeschaltet werden:

17 von 21

- a. Die Einrichtung eines Schutzstreifens bzw. Radfahrstreifens auf der Tischbeinstraße, Kohlenstraße und Druseltalstraße stadtauswärts zwischen Kantstraße und Döncheweg
 - b. Die Einrichtung eines Radfahrstreifens auf der Wilhelmshöher Allee, in beide Richtungen zwischen Rathenauplatz und Humboldtstraße sowie in beide Richtungen zwischen Virchowstraße und Huttenstraße
 - c. Die Einrichtung eines Radfahrstreifens auf dem Steinweg zwischen Mittelgasse und Friedrichsplatz in Richtung Friedrichsplatz
 - d. Die Einrichtung eines Radfahrstreifens auf der Leipziger Straße, stadteinwärts zwischen Kunigundishof und Sandershäuser Straße
3. Die Straßenverkehrsbehörde wird gebeten, die erforderlichen verkehrsbehördlichen Anordnungen zu treffen.

Stadtverordneter Dr. Schoeller, Fraktion B90/Grüne, begründet den gemeinsamen Antrag der Fraktionen B90/Grüne, CDU und FDP.

Auf Antrag des Stadtverordneten Gröling, SPD-Fraktion, erfolgt eine ziffernweise Abstimmung.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei

Zustimmung: B90/Grüne, CDU, DIE LINKE, FDP

Ablehnung: AfD

Enthaltung: SPD

den

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Ziffer 1 des gemeinsamen Antrages der Fraktionen B90/Grüne, CDU und FDP betr. Verkehrsversuche für Kassel, 101.19.670, wird **zugestimmt**.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei

Zustimmung: B90/Grüne, CDU, DIE LINKE, FDP

Ablehnung: SPD, AfD

Enthaltung: --

den

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Ziffer 2 des gemeinsamen Antrages der Fraktionen B90/Grüne, CDU und FDP betr. Verkehrsversuche für Kassel, 101.19.670, wird **zugestimmt**.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei
Zustimmung: B90/Grüne, CDU, DIE LINKE, FDP
Ablehnung: SPD, AfD
Enthaltung:
den

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Ziffer 3 des gemeinsamen Antrages der Fraktionen B90/Grüne, CDU und FDP betr. Verkehrsversuche für Kassel, 101.19.670, wird **zugestimmt**.

Stadtverordneter Gröling, SPD-Fraktion, stellt im Rahmen der Diskussion für seine Fraktion folgenden Änderungsantrag.

➤ **Änderungsantrag der SPD-Fraktion**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat wird beauftragt,

1. für die folgenden Maßnahmen im Nebenstreckennetz die verkehrsplanerische Vorbereitung für Verkehrsversuche vorzunehmen:
 - a. Die Einrichtung einer Fahrradzone **in** Wahlershausen
 - b. Die Einrichtung einer Fahrradzone **in** Wehlheiden
 - c. Die Einrichtung eines Modalfilters am Königstor
 - d. Die Einrichtung eines Modalfilters in der Fiedlerstraße
 - e. Die Einrichtung eines Modalfilters in der Heinrich-Heine-Straße
 - f. Die Einrichtung eines Modalfilters im Philosophenweg
2. für die folgenden Maßnahmen im Hauptverkehrsstraßennetz die verkehrstechnischen Auswirkungen zu untersuchen. Dabei sollen

Simulationen, Berechnungen oder Kombinationen aus beiden der Anordnung eines Verkehrsversuchs vorgeschaltet werden:

19 von 21

- a. Die Einrichtung eines Schutzstreifens bzw. Radfahrstreifens auf der Tischbeinstraße, Kohlenstraße und Druseltalstraße stadtauswärts zwischen Kantstraße und Döncheweg
- b. Die Einrichtung eines Radfahrstreifens auf der Wilhelmshöher Allee, in beide Richtungen zwischen Rathenauplatz und Humboldtstraße sowie in beide Richtungen zwischen Virchowstraße und Huttenstraße
- c. Die Einrichtung eines Radfahrstreifens auf dem Steinweg zwischen Mittelgasse und Friedrichsplatz in Richtung Friedrichsplatz
- d. Die Einrichtung eines Radfahrstreifens auf der Leipziger Straße, stadteinwärts zwischen Kunigundishof und Sandershäuser Straße

3. Die Straßenverkehrsbehörde wird gebeten, die erforderlichen verkehrsbehördlichen Anordnungen zu treffen.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei

Zustimmung: SPD

Ablehnung: B90/Grüne, CDU, DIE LINKE, FDP, AfD

Enthaltung: --

den

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Änderungsantrag der SPD-Fraktion betr. Verkehrsversuche für Kassel, 101.19.670, wird **abgelehnt**.

Stadtverordnete Bock, Fraktion DIE LINKE, stellt im Laufe der Diskussion folgenden Änderungsantrag für ihre Fraktion.

➤ **Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat wird beauftragt,

1. für die folgenden Maßnahmen im Nebenstreckennetz die verkehrsplanerische Vorbereitung für Verkehrsversuche vorzunehmen:

- a. Die Einrichtung einer Fahrradzone Wahlershausen
 - b. Die Einrichtung einer Fahrradzone Wehlheiden
 - c. Die Einrichtung eines Modalfilters am Königstor
 - d. Die Einrichtung eines Modalfilters in der Fiedlerstraße
 - e. Die Einrichtung eines Modalfilters in der Heinrich-Heine-Straße
 - f. Die Einrichtung eines Modalfilters im Philosophenweg
 - g. **Die Einrichtung einer Sondernutzungszone im Innenstadtbereich zwischen Fünffensterstraße, Rudolf-Schwander-Straße, Kurt-Schumacher-Straße und Steinweg.**
2. für die folgenden Maßnahmen im Hauptverkehrsstraßennetz die verkehrstechnischen Auswirkungen zu untersuchen. Dabei sollen Simulationen, Berechnungen oder Kombinationen aus beiden der Anordnung eines Verkehrsversuchs vorgeschaltet werden:
- a. Die Einrichtung eines Schutzstreifens bzw. Radfahrstreifens auf der Tischbeinstraße, Kohlenstraße und Druseltalstraße stadtauswärts zwischen Kantstraße und Döncheweg
 - b. Die Einrichtung eines Radfahrstreifens auf der Wilhelmshöher Allee, in beide Richtungen zwischen Rathenauplatz und Humboldtstraße sowie in beide Richtungen zwischen Virchowstraße und Huttenstraße
 - c. Die Einrichtung eines Radfahrstreifens auf dem Steinweg zwischen Mittelgasse und Friedrichsplatz in Richtung Friedrichsplatz
 - d. Die Einrichtung eines Radfahrstreifens auf der Leipziger Straße, stadteinwärts zwischen Kunigundishof und Sandershäuser Straße
3. Die Straßenverkehrsbehörde wird gebeten, die erforderlichen verkehrsbehördlichen Anordnungen zu treffen.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei

Zustimmung: DIE LINKE

Ablehnung: B90/Grüne, CDU, FDP, AfD

Enthaltung: SPD

den

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE betr. Verkehrsversuche für Kassel, 101.19.670, wird **abgelehnt**.

21 von 21

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Nölke

8. Bericht Sozialwohnungen und neue Wohngemeinnützigkeit

Antrag der SPD-Fraktion

- 101.19.647 -

Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.

Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.

9. Günstigen Wohnraum gewinnen - Ferienwohnungssatzung erstellen

Antrag der Fraktion DIE LINKE

- 101.19.650 -

Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.

Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.

10. Sozialwohnungsquote erhöhen

Antrag der Fraktion DIE LINKE

- 101.19.651 -

Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.

Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.

11. Verkehrsversuche für Kassel

Gemeinsamer Antrag der Fraktionen der B90/Grüne, CDU und FDP

- 101.19.670 -

Der Tagesordnungspunkt wurde nach Tagesordnungspunkt 7 zur Beratung aufgerufen.

Ende der Sitzung: 19:00 Uhr

Dominique Kalb

Vorsitzender

Sabine John

Schriftführerin

Auszug aus der 15. öffentlichen Sitzung
der Stadtverordnetenversammlung
vom 19. September 2022

29. September 2022
1 von 1

Vorstellung des neuen GWG-Geschäftsführers

Antrag der FDP-Fraktion

- 101.19.553 -

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der neue Geschäftsführer der GWG, Uwe Gabriel, soll in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr eingeladen werden, um sich und seine Pläne für die GWG vorzustellen.

Die Stadtverordnetenversammlung fasst bei

Zustimmung: einstimmig

Ablehnung: --

Enthaltung: --

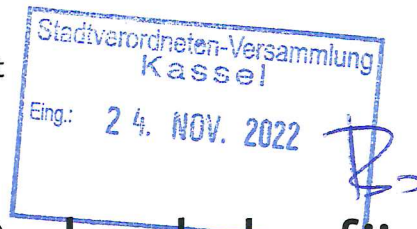
Abwesend: Stadtverordnete Rieger
den

Beschluss

Dem Antrag der FDP-Fraktion betr. Vorstellung des neuen GWG-Geschäftsführers, 101.19.553, wird **zugestimmt**.

gez. Dr. Martina van den Hövel-Hanemann
Stadtverordnetenvorsteherin


Nicole Eglin
Schriftführerin



Bericht zur Radverkehrsförderung für das Jahr 2021

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.

1 Beschleunigte Förderung des Radverkehrs

„Die Stadtverordnetenversammlung ist sich ihrer Verantwortung für die Gewährleistung einer stadtgerechten Mobilität in Kassel bewusst und erkennt an, dass dafür der Kfz-Anteil insbesondere bei innerstädtischen Fahrten kurzer Wegstrecken spürbar gesenkt werden muss. Ein adäquates Mittel dafür besteht u.a. in der deutlich beschleunigten Förderung des Radverkehrs. Mit dem Ziel mehr Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer zu erreichen, soll als Planungs- und Umsetzungsgrundsatz die Trennung der Verkehrsarten gelten.“

Die beschleunigte Förderung des Radverkehrs soll erreicht werden, indem mehr Personal (vgl. Kapitel 4.1) und mehr finanzielle Mittel (vgl. Kapitel 4.2) für die Radverkehrsplanung und die Projektumsetzung zur Verfügung gestellt werden. Die Trennung der Verkehrsarten ist Planungsziel, lässt sich wegen bestimmter Zielkonflikte aber oft nicht vollständig umsetzen (vgl. Kapitel 2.1).

2 Konkrete Ansätze zur Radverkehrsförderung

2.1 Gewichtung des Radverkehrs

„Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt den Magistrat, bei der Abwägung von Planungsvarianten innerhalb von Straßenbauprojekten die Belange des Radverkehrs mit hohem Gewicht im Rahmen der geltenden Regelwerke zu berücksichtigen. Sofern in den Regelwerken Mindestmaße für den Radverkehr angegeben sind, sollen diese – soweit baulich möglich – nicht zum Ansatz kommen, sondern es sollen die Regelmaße verwendet werden. Eine Aneinanderreihung von Mindestmaßen ist zu vermeiden.“

Bei der Planung und Variantenabwägung kommen immer die geltenden Regelwerke zum Einsatz.

Der Hauptgegenstand kontroverser Diskussionen über Planungsvarianten war und ist bisher der ruhende Kfz-Verkehr. Bei den meisten radverkehrsfreundlichen Umplanungen im Nebenstraßennetz entfallen wegen flächen- bzw. breitenbezogener Randbedingungen zwangsweise auch Pkw-Stellplätze. Allerdings werden in jedem Einzelfall die Erfordernisse für den Radverkehr und diejenigen des Kfz-Verkehrs bewertet. So kommt es immer wieder zu Abschnitten, in denen Radverkehr und ruhender Kfz-Verkehr koexistieren müssen.

Die Meinungen, welches ganz konkrete Gewicht der Radverkehr bei der Umplanung bestimmter Örtlichkeiten bekommen soll, gehen in der Regel sehr weit auseinander. Auf fachlicher Ebene findet der Austausch regelmäßig im „Arbeitskreis Radverkehr“ statt. Dieses Gremium wird von kommunaler Seite organisiert; darin vertreten sind die für den Radverkehr in Kassel relevanten Organisationen, Verbände und Initiativen. Das Straßenverkehrs- und Tiefbauamt ist bemüht, gute Kompromisse im Sinne des Radverkehrs zu finden. Die von einzelnen Akteuren bzw. Akteursgruppen geäußerte Zufriedenheit über die sich daraus ergebenden Lösungen ist nicht selten begrenzt. Aus Sicht des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes kann die fachlich orientierte Suche nach bestmöglichen Kompromissen den notwendigen stadtgesellschaftlichen Dialog über die Nutzung bzw. Verteilung von öffentlichen Flächen aber nicht ersetzen.

Im Dezember 2021 wurde die Maßnahmenliste „Baustein Zukunft – Radverkehr“ erstmals fortgeschrieben. Im Gegensatz zum ersten Programm, das im Jahr 2020 veröffentlicht wurde, beinhaltet die Liste nunmehr nicht nur Radverkehrsmaßnahmen, sondern alle wesentlichen Bau- und Planungsprojekte in bzw. für die Verkehrsinfrastruktur. Dies dient u.a. der Förderung der Transparenz hinsichtlich der Frage, welche Möglichkeiten für die Änderung/Schaffung von Radverkehrsanlagen bei konkreten Baumaßnahmen bestehen; denn recht oft lassen sich Reparatur und Sanierung bestehender Infrastruktur nicht unmittelbar mit einer vollständigen Umgestaltung des Straßenquerschnitts verbinden. Ein prominentes Beispiel dafür, das im Berichtszeitraum zu einigen Diskussionen geführt hatte, ist die Ysenburgstraße.

2.2 Einheitliche und kontinuierliche Führung

„Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt den Magistrat, den Radverkehr über längere Strecken einheitlich und in kontinuierlicher Führungsform zu gestalten. Netzlücken im Haupt- und Nebennetz des Radverkehrs sind zu schließen. Sofern Rad- und Fußverkehr nebeneinander auf einem Niveau geführt werden, sind diese deutlich erkennbar voneinander zu trennen. Um existierende Konflikte zu vermindern, werden bestehende Infrastrukturen, bei denen der Fuß- und Radverkehr nicht getrennt geführt wird, schrittweise angepasst.“

Es wird versucht, den Radverkehr bei Umplanungen soweit es geht separat zu führen. Dafür stehen insbesondere Radfahrstreifen als Markierungslösung am rechten Rand von Fahrbahnen sowie eigenständige Radwege als baulich von der Fahrbahn separierte Flächen zur Verfügung.

Die grundsätzliche Trennung der Verkehrsarten ist ein wesentlicher Planungsgrundsatz. Allerdings ist es bisher noch nicht gelungen, die Vielzahl von Gehwegen mit der Regelung „Radverkehr frei“ wieder zu reinen Gehwegen zu machen, weil an den entsprechenden Hauptverkehrsstraßen noch keine adäquaten Radverkehrsanlagen existieren.

2.3 Hauptverkehrsstraßen

„Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt den Magistrat, pro Jahr für mindestens 5 km Hauptverkehrsstraßen in der Baulast der Stadt Kassel bis zum Abschluss der Vorplanung (Ende der Leistungsphase 2 HOAI) neu zu planen und dabei neue Radverkehrsanlagen in beiden Fahrrichtungen zu integrieren. Dabei werden zwei Knotenpunkte möglichst lückenlos miteinander verbunden und es sind neben den Strecken auch adäquate Lösungen für die Knotenpunkte zu planen. Sollten die Längen in einem Jahr nicht erreicht werden, erhöht sich das Planungsziel im jeweils folgenden Jahr entsprechend. Ergänzend sollen parallel dazu Verkehrskonzepte erstellt und Verkehrsversuche durchgeführt werden, die aufzeigen, wie der Verkehr im Hauptstraßennetz insgesamt künftig abzuwickeln ist.

Es sollen bauliche Varianten der Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr bevorzugt werden, wenn die Flächen zur Verfügung stehen. Die Radverkehrsanlagen sind mit einem ebenen und dauerhaft gut befahrbaren Belag vorzusehen, der sich durchgängig visuell von angrenzenden Flächen absetzt.“

Radwege erhalten seit dem Jahr 2020 grundsätzlich eine Asphaltdeckschicht, damit sie sich visuell klar von den Gehwegbereichen bzw. von Wartebereichen an Haltestellen unterscheiden. In Summe wurde im Jahr 2020 für rund 4,9 km Hauptstraßen der Abschluss der Leistungsphase 2 (Vorplanung) neu erreicht.

In Tabelle 1 befinden sich diejenigen Projekte, für die im Jahr 2021 Personal eingesetzt wurde. In Tabelle 2 kann man ablesen, welche streckenmäßige Ausdehnung die Projekte haben und welcher Anteil der Kosten jeweils dem Radverkehr zugeschrieben werden soll. In Summe wurde im Jahr 2021 für rund 4,2 km Hauptstraßen der Abschluss der Leistungsphase 2 (Vorplanung) neu erreicht.

Für die Folgejahre besteht damit bezüglich Beschlusslage (5-km-Ziel pro Jahr) kumuliert eine um 0,9 km erhöhte Anforderung.

Verkehrsversuche mit Bezug zur Radverkehrsplanung wurden im Jahr 2021 nicht durchgeführt.

Tabelle 1: Projektfortschritt für Maßnahmen im Hauptstraßennetz im Jahr 2021

[Projektfortschritt, HOAI-Leistungsphase gestartet]	1	2 ¹	3	4	5 ²	6	7	8 ³	9 ⁴
Brüder-Grimm-Platz Friedrichsstraße	X	X							
Damaschkebrücke Am Sportzentrum, Auedamm, Damaschkestraße	X	X	X	X					
Druseltalstraße 2. BA Eugen-Richter-Straße bis Heinrich-Schütz-Allee					X	X	X	X	X
Druseltalstraße 3. BA Heinrich-Schütz-Allee bis Konrad-Adenauer-Straße	X	X							
Forstbachweg ⁵ Marie-Curie-Straße inkl. Brücke bis Grünzug	X	X	X	(X)	(X)				
Frankfurter Straße/Silberbornstraße Horst-Dieter-Jordan-Str. bis Silberbornstraße	X	X							
Friedrich-Ebert-Straße Annastraße bis Karl-Marx-Platz	X	X	X	X	X	X	X		
Friedrich-Ebert-Str./Freiherr-Vom-Stein-Str. Bebelplatz bis Goethestraße	X	X							
Heiligenröder Straße/Speeler Weg Gecksbergstraße bis Göttinger Straße			X	X	X				
Hugo-Preuss-Straße Brücke - Arbeiten am Kappenbereich	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Königinhofstraße Hafenstr. (ab Scharnhorststr.) bis Sandersh. Str.					X	X	X	X	
Kohlenstraße Bertha-von-Suttner-Straße bis Am Heimbach	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Konrad-Adenauer-Straße Stadtgrenze bis Bilsteiner Born					X	X	X	X	X
Kurt-Wolters-Straße Holländischer Platz bis Katzensprung			X	X	X	X	X	X	X
Leuschnerstraße Brücke bis Heinrich-Schütz-Allee	X	X							
Mönchebergstraße/Mittelring/Eisenschmiede Ihringshäuser Straße bis Ihringshäuser Straße	X	X							
Ochshäuser Straße Leipziger Platz bis Lilienthalstraße	X	X							

¹ Vorplanung

² Ausführungsplanung

³ Bauausführung

⁴ Dokumentation zuzüglich Fertigstellung Schlussrechnung/Schlussverwendungsnachweis

⁵ Marker in Klammern: Die Planung und Umsetzung der neuen Wahlebach-Brücke ist weiter fortgeschritten als die Planung des restlichen Straßenabschnitts.

Pfarrstraße/Brücke Rinaldstraße bis Burgstraße						X	X	X	X	X
Raddirektverbindung Kassel – Vellmar KS 2: KP Eisenschmiede/Fiedlerstraße	X	X								
Raddirektverbindung Kassel – Vellmar, KS 4: Bunsenstraße, Niedervellmarer Straße	X	X								
Raiffeisenstraße Am Auestadion bis Heckerwiesenstraße	X	X	X	X	X					
Sandershäuser Straße	X									
Dresdener Straße bis Mündener Straße										
Schenkebier Stanne	X	X								
Waldecker Straße bis Holländische Straße										
Tischbein-/Kohlenstraße Kantstraße bis Friedenstraße	X	X								
Wiener Straße Hersfelder Straße bis Holländische Straße	X	X								
Willy-Brandt-Platz – ICE-Bahnhof					X					
Landgraf-Karl-Straße bis Grüner Waldweg										
Wolfsgraben/Höheweg									X	X
Wolfsangerstraße bis Grenzweg										
Wolfhager Straße 3 Brücken Brückenbauwerk				X	X	X	X	X	X	
Wolfhager Straße (1.BA) Brücke Haltepunkt Harleshausen									X	X
Wolfhager Straße Brücke Bf. Harleshausen (2.BA) (Anschlüsse Zum Feldlager und Pideritstr.)				X	X					

Tabelle 2: Umfang und Kostenanteil Radverkehr für Maßnahmen im Hauptstraßennetz im Jahr 2021

	Länge in [m]	Kostenanteil Radverkehr in [%]
Brüder-Grimm-Platz Friedrichsstraße	120 *	15
Damaschkebrücke Am Sportzentrum, Auedamm, Damaschkestraße	400	30
Druseltalstraße 2. BA (nur Radfahrstreifen) Eugen-Richter-Straße bis Heinrich-Schütz-Allee	1.380	100
Druseltalstraße 3. BA (nur Radfahrstreifen) Heinrich-Schütz-Allee bis Konrad-Adenauer-Straße	710 *	100
Forstbachweg Marie-Curie-Str. inkl. Brücke bis Grünzug	330	30
Frankfurter Straße/Silberbornstraße Horst-Dieter-Jordan-Straße bis Silberbornstraße	70 *	0
Friedrich-Ebert-Straße Annastraße bis Karl-Marx-Platz	550	30

Friedrich-Ebert-Str./Freiherr-Vom-Stein-Str. Bebelplatz bis Goethestraße	730 *	100
Heiligenröder Straße	200	26
Gecksbergstraße bis Göttinger Straße		
Hugo-Preuss-Straße Brücke - Arbeiten am Kappenbereich	15	30
Königinhofstraße/Hafenstraße	1.400	30
Scharnhorststraße bis Sandershäuser Straße		
Kohlenstraße	375	100
Bertha-von-Suttner-Straße bis Am Heimbach		
Konrad-Adenauer-Straße	1.160	30
Stadtgrenze bis Bilsteiner Born		
Kurt-Wolters-Straße	500	50
Holländischer Platz bis Katzensprung		
Leuschnerstraße	770	25
Brücke bis Heinrich-Schütz-Allee		
Mönchebergstraße/Mittelring/Eisenschmiede	1.100	25
Ihringshäuser Straße bis Ihringshäuser Straße		
Ochshäuser Straße Leipziger Platz bis Lilienthalstraße	1.000 *	100
Pfarrstraße/Brücke	90	20
Rinaldstraße bis Burgstraße		
Raddirektverbindung Kassel – Vellmar KS 2: KP Eisenschmiede/Fiedlerstraße	400	30-100
Raddirektverbindung Kassel – Vellmar, Bunsenstraße, Niedervellmarer Straße	1.000	100
Raiffeisenstraße Am Auestadion bis Heckerwiesenstraße	180 *	10
Sandershäuser Straße	350	20
Dresdener Straße bis Mündener Straße		
Schenkebier Stanne	1.210	30
Waldecker Straße bis Holländische Straße		
Tischbein-/Kohlenstraße Kantstraße bis Friedenstraße	375 *	100
Wiener Straße Hersfelder Straße bis Holländische Straße	980 *	10
Willy-Brandt-Platz – ICE-Bahnhof	300	20
Landgraf-Karl-Straße bis Grüner Waldweg		
Wolfsgraben/Höheweg	700	15
Wolfsangerstraße bis Grenzweg		
Wolfhager Straße 3 Brücken Brückenbauwerk	220	12
Wolfhager Straße (1.BA) Brücke Haltepunkt Harleshausen	140	100
Wolfhager Straße Brücke Bf. Harleshausen (2.BA) (Anschlüsse Zum Feldlager und Pideritstr.)	70	30

*: Die Gesamtlänge dieser Projekte in Höhe von etwa 4,2 km ist anzurechnen als Abschluss der Leistungsphase 2 gemäß Beschluss für das Jahr 2021.

2.4 Nebenstraßennetz

„Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt den Magistrat, im Nebenstraßennetz die Radrouten komfortabel und durchgängig befahrbar herzustellen und den KFZ-Durchgangsverkehr dort geeignet zu reduzieren bzw. zu entschleunigen. Bei allen künftigen baulichen Maßnahmen sollen dafür insbesondere die Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr sowie die Sichtbeziehungen an den Knotenpunkten verbessert werden. Außerdem soll die Anlage von KFZ-Stellplätzen am Fahrbahnrand fahrradfreundlich umgestaltet werden. Bei der Priorisierung von Unterhaltungsmaßnahmen (z.B. Fahrbahndeckensanierung) sollen die Radrouten des Verkehrsentwicklungsplans besonders berücksichtigt werden. Bis zum Jahr 2025 werden mindestens die in Anlage „Ziel 4 – Liste der Nebenstraßen“ beziehungsweise „Ziel 4 – Maßnahmenübersicht Nebenstraßen“ ersichtlichen Bauvorhaben angegangen.“

Von den zum Beschluss gehörenden Nebenstraßen wurden die in **Tabelle 3** genannten Abschnitte bearbeitet. In **Tabelle 4** kann man ablesen welche streckenmäßige Ausdehnung die Projekte haben und welcher Anteil der Kosten dem Radverkehr jeweils zugeschrieben werden soll.

Tabelle 3: Projektfortschritt für Maßnahmen gemäß Ziel 4 im Nebenstraßennetz im Jahr 2021

[Projektfortschritt, HOAI -Phase gestartet]	1	2 ⁶	3	4	5 ⁷	6	7	8 ⁸	9 ⁹
Fiedlerstraße – Fahrradstraße				X	X	X	X	X	X
Hegelsbergstraße bis Mombachstraße				X	X	X	X	X	X
Goethestraße – Fahrradstraße				X	X	X	X	X	X
Rudolphsplatz bis Fr.-v.-Stein-Straße				X	X	X	X	X	X
Goethestraße – Fahrradstraße 2. BA	X	X	X						
Regentenstraße bis Fr.-v.-Stein-Straße									
Heerstraße – Fahrradstraße		X	X	X					
Wilhelmshöher Allee bis Regentenstraße									
Helleböhnweg – Fahrradstraße			X	X	X				
Heinrich-Schütz-Allee bis Strindbergstraße									
Lange Straße – Fahrradstraße	X	X							
Kunoldstraße bis Heerstraße									
Menzelstraße – Fahrradstraße			X	X	X	X	X	X	
Haydnstraße bis Philosophenweg									
Moritzstraße					X	X	X	X	
Gottschalkstraße bis Liebigstraße									
Pferdemarkt	X	X	X	X					
Mittel-, Müllergasse - Radverkehrsführung									

⁶ Vorplanung

⁷ Ausführungsplanung

⁸ Bauausführung

⁹ Dokumentation zuzüglich Fertigstellung Schlussrechnung/Schlussverwendungsnachweis

Raddirektverbindung Kassel – Vellmar KS 1: Henschelstr./Gottschalkstr./Mombachstr.	X							
Raddirektverbindung Kassel – Vellmar KS 2: Fiedlerstraße	X							
Raddirektverbindung Kassel – Vellmar KS 3: Hegelsbergstraße	X							
Schillerstraße – Fahrradstraße (Markierung) Clara-Immerwahr-Straße bis Uferstraße			X	X	X	X	X	X

Tabelle 4: Umfang und Kostenanteil Radverkehr für Maßnahmen gemäß Ziel 4 im Nebenstraßennetz im Jahr 2021

	Länge in [m]	Kostenanteil Radverkehr in [%]
Fiedlerstraße – Fahrradstraße Hegelsbergstraße bis Mombachstraße	1.600	100
Goethestraße – Fahrradstraße Rudolphsplatz bis Fr.-v.-Stein-Straße	1.100	75
Goethestraße – Fahrradstraße 2. BA Regentenstraße bis Fr.-v.-Stein-Straße	390	25
Heerstraße – Fahrradstraße Wilhelmshöher Allee bis Regentenstraße	210	50
Helleböhnweg – Fahrradstraße Heinrich-Schütz-Allee bis Strindbergstraße	1.800	75
Lange Straße – Fahrradstraße Kunoldstraße bis Heerstraße	550	50
Menzelstraße – Fahrradstraße Haydnstraße bis Philosophenweg	1.055	80
Moritzstraße Gottschalkstraße bis Liebigstraße, Anschluss an RDV	265	20
Pferdemarkt Mittel-, Müllergasse – Radverkehrsführung	250	20
Raddirektverbindung Kassel – Vellmar KS 1: Henschelstr./Gottschalkstr./Mombachstr.	680	50
Raddirektverbindung Kassel – Vellmar KS 2: Fiedlerstraße	1.600	100
Raddirektverbindung Kassel – Vellmar KS 3: Hegelsbergstraße	30	40
Schillerstraße – Fahrradstraße (Markierung) Clara-Immerwahr-Straße bis Uferstraße	570	100

Im Jahr 2021 befanden sich auch Projekte in Planung und Ausführung, die zwar nicht Bestandteil des o.g. Ziels 4 sind, denen aber z.B. aufgrund der Verbesserungen des Fahrbahnbelages auch ein positiver Beitrag zur fahrradfreundlichen Gestaltung des Nebennetzes zuzuschreiben ist. Diese ergänzenden Projekte sind in Tabelle 5 und Tabelle 6 abgebildet. Grau sind Einträge, die auch im Jahresbericht 2020 enthalten sind, schwarz sind neue Einträge.

Tabelle 5: Projektfortschritt für weitere Maßnahmen im Nebenstraßennetz im Jahr 2021

[Projektfortschritt, HOAI - Phase gestartet]	1	2 ¹⁰	3	4	5 ¹¹	6	7	8 ¹²	9 ¹³
Am Lossewerk	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Brücke Müllverbrennung - Instandsetzung									
Am Sandkopf			X						
Alt Philippinenhof bis Haus Nr. 38									
Bahnübergang Knorrstraße	X								
Brunnenstraße		X	X	X	X	X	X		
Mergellstraße bis Zentgrafenstraße									
Buga	X	X							
Brücke am Pavillon									
Daspelstraße					X	X	X	X	
Brücke mit Fahrbahn von Kita bis Firnskuppenstr.									
Dittershäuser Straße	X	X							
Zufahrt zum Recyclinghof									
Eifelweg					X	X	X	X	X
Eugen-Richter-Straße bis Glockenbruchweg									
Eisenbahnweg	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Brückengeländererhöhung (Südumgehung (F13))									
Eugen-Richter-Straße – Promenade Helleböhn			X	X	X				
Leuschnerstraße bis Rhönplatz									
Emmerichstraße				X	X				
Uhlandstraße bis Hardenbergstraße									
Glogauer Straße	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Brücke Beschichtungsarbeiten									
Gottlieb-Kellner-Straße			X	X	X				
Wolfhager Straße bis Weg in der Aue									
Grenzweg 1. BA								X	X
Höheweg bis Bebauungsgrenze									
Grenzweg 2. BA	X	X							
Bebauungsgrenze bis Hasenhecke									
Kasseler Straße				X	X	X			
Nürnbergger Straße bis Waldemar-Petersen-Straße									
Kleiststraße	X	X	X						
Waldauer Fußweg bis Ende									
Langes Feld					X				
2. BA									
Langes Feld			X						
3. BA									

¹⁰ Vorplanung¹¹ Ausführungsplanung¹² Bauausführung¹³ Dokumentation zuzüglich Fertigstellung Schlussrechnung/Schlussverwendungsnachweis

Lange Straße Brücke Bereich Rammelsbergstraße	X	X	X						
Lossegrund Baugebiet Eichwaldstraße, Olebachweg, Vogelsang			X	X	X				
Magazinstraße Mönchebergstraße bis Weserstraße						X	X	X	X
Mombachstraße Holländische – Liebigstraße, Anschluss Fiedlerstraße	X	X							
Obere Königsstraße Königsplatz bis Fünffensterstraße								X	X
Oderweg Druseltalstraße bis Weichselweg						X	X	X	X
Pferdemarkt Pferdemarkt, Kastenalsgasse, Weißer Hof		X	X	X					
Reisstraße Harleshäuser Straße bis Sömmerlingplatz						X	X	X	X
Richard-Wagner-Straße Ludwig -Mond -Straße bis Langenbeckstraße	X	X	X						
Rundes Feld Reiherweg bis Falkenweg				X	X	X			
Triftweg/Dessenborn Baugebiet Wolfsanger/Hasenhecke			X	X	X	X	X		
Unterneustadt südl. Quartier Unterneustädter Kirchplatz, Bettenhäuser Str. etc				X	X	X			
Vor dem Osterholz Baugebiet Bettenhausen, Stadtgrenze Niestetal						X	X	X	X
Wahlebachweg Brücke inkl. Rampe, Anschluss Ri. Lohfelden	X	X	X	X					
Wasserfallsgraben Brücke – Instandsetzung und Geländererhöhung	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Tabelle 6: Umfang und Kostenanteil Radverkehr für weitere Maßnahmen im Nebenstraßennetz im Jahr 2021

	Länge in [m]	Kostenanteil Radverkehr in [%]
Am Lossewerk	20	10
Brücke Müllverbrennung - Instandsetzung		
Am Sandkopf	575	10
Alt Philippinenhof bis Haus Nr. 38		
Bahnübergang Knorrstraße	25	100
Brunnenstraße	300	25
Mergellstraße bis Zentgrafenstraße		
Buga	40	50

Brücke am Pavillon		
Daspelstraße	100	10
Brücke mit Fahrbahn von Kita bis Firnskuppenstr.		
Dittershäuser Straße	150	0
Zufahrt zum Recyclinghof		
Eifelweg	280	10
Eugen-Richter-Straße bis Glockenbruchweg		
Eisenbahnweg	70	100
Brückengeländererhöhung (Südümgehung (F13))		
Eugen-Richter-Straße – Promenade Helleböhn	400	50
Leuschnerstraße bis Rhönplatz		
Emmerichstraße	150	10
Uhlandstraße bis Hardenbergstraße		
Glogauer Straße	5	100
Brücke Beschichtungsarbeiten		
Gottlieb-Kellner-Straße	290	10
Wolfhager Straße bis Weg in der Aue		
Grenzweg 1. BA	630	10
Höheweg bis Bebauungsgrenze		
Grenzweg 2. BA	775	25
Bebauungsgrenze bis Hasenhecke		
Kasseler Straße	400	10
Nürnberger Straße bis Waldemar-Petersen-Straße		
Kleiststraße	40	10
Waldauer Fußweg bis Ende		
Langes Feld	1265	10
2. BA		
Langes Feld	1970	10
3. BA		
Lange Straße	20	10
Brücke Bereich Rammelsbergstraße		
Losseggrund	1.080	15
Baugebiet Eichwaldstraße, Olebachweg, Vogelsang		
Magazinstraße	185	25
Mönchebergstraße bis Weserstraße		
Mombachstraße	70	30
Holländische – Liebigstraße, Anschluss an RDV		
Obere Königsstraße	510	10
Königsplatz bis Fünffensterstraße		
Oderweg	215	10
Druseltalstraße bis Weichselweg		
Pferdemarkt	305	10
Pferdemarkt, Kastenalsgasse, Weißer Hof		
Reisstraße	165	10
Harleshäuser Straße bis Sömmerlingplatz		
Richard-Wagner-Straße	350	10
Ludwig-Mond-Straße bis Langenbeckstraße		

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
Wasserfallsgraben Brücke - Instandsetzung und Geländererhöhung	5	100

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 Maßnahmen umgesetzt (Tabelle 7):

Tabelle 7: Maßnahmen im Umfeld von Schulen und Kindergärten im Jahr 2021

Schule/Kindergarten	Örtlichkeit	Maßnahme
Grundschule Am Heideweg	Kurhausstraße / Baunsbergstraße	Bau eines vorgezogenen Seitenraumes

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 2021 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 2021

Ort	Beschreibung der Anpassung
Forstbachweg / Wißmannstraße (LSA 110)	Zusätzliche Wartelinie eingerichtet, um querendem Radverkehr mehr Freiraum zu geben
Frankfurter Straße / Raiffeisenstraße (LSA 202)	Verbesserte kontaktlose Anforderungen für den Radverkehr in der Raiffeisenstraße durch Installation von Wärmebildkameras.
Friedrich-Ebert-Straße / Annastraße (LSA 372)	Anpassung der Freigabe des stadtauswärts fahrenden Radverkehrs. Der Radverkehr bekommt nun auch schon mit der parallel verlaufenden Fußgängerfurt über die Annastraße frei.
Fuldatalstraße / Alte Stadtgrenze (LSA 902)	Freigabe der Fußgängerfurt für den Radverkehr durch Ergänzung von Fußgänger/Rad-Kombischildern in beide Richtungen.
Hauptbahnhof (LSA 34)	Herstellung einer neuen Gegenverkehrsradfurt von der IHK zum Rainer-Dierichs-Platz (Sg 81 und Sg 82); Herstellung einer neuen Radler-Furt von Rainer-Dierichs-Platz in die Werner-Hilpert-Straße (Sg 84); Herstellung einer neuen Radler-Furt aus der Seitenlage (Medikum) in die Joseph-Beuys-Straße (Sg. 83); passive Freigabe der Rad-Furten auch bei Anforderungen paralleler bedingtverträglichen Verkehrsströmen (z.B. Fußgängern) Auch bei passiver Freigabe Rückmeldung der „Anforderung“ durch Quittierungssignal im Anforderungstaster; Freigabe der Fußgängerfurt über die Kurfürstenstraße und in Richtung Bürgermeister-Brunner-Straße (stadtauswärts) für Radfahrer durch Fußgänger/Rad-Kombisignalen
Katzensprung (LSA 2)	Herstellung von 4 signalisierten Gegenverkehrsradfurten (Sg. 81-88); passive Freigabe der Rad-Furten bei Anforderungen bedingtverträglicher Verkehrsströmen (z.B. Fußgängern); Auf Anforderung (Taster) frühere Freigabe an der Rad-Furt „Café/Waschsalon“ möglich; verbesserte Zuführung durch barrierefreien Ausbau des gesamten Knotenumfeldes
Kurt-Wolter-Straße / Artilleriestraße (LSA 70)	Verbreiterung der Furt auf 6m, getrennte Markierung der Rad- bzw. Fußgängerfurt Verbesserte Zuführung aus Richtung Artilleriestraße

Leipziger Straße Höhe Ringhofstraße (LSA 143)	Veränderung der Freigabezeit des Radsignalgebers (Sg 81): die Freigabe Rad Sg 81 erfolgt zeitgleich mit Gelbbeginn des KFZ-Signals
Leipziger Straße / Yorckstraße (LSA 26)	Freigabe der beiden Fußgängerfurten über die Leipziger Straße in beiden Fahrrichtungen für Radfahrer durch Fußgänger/Rad-Kombisignale.
Leuschnerstraße / Eugen-Richter-Straße (LSA 245)	Erhöhung der Sicherheit für Radler und Fußgänger durch Ergänzung eines Schutzblinkers für abbiegende Kfz von der Leuschnerstraße in die Eugen-Richter-Straße
Lutherplatz (LSA 16)	Einrichtung indirektes Linksabbiegen für linksabbiegenden Radverkehr aus Richtung Rudolf-Schwander-Straße in Richtung Grüner Weg. (Ergänzung Radsignal Sg82 an der Lutherstraße) Freigabe der Fußgängerfurten Rudolf-Schwander-Straße, Werner-Hilpert-Straße und Grüner Weg in beiden Fahrrichtungen für Radfahrer durch Fußgänger/Rad-Kombisignale.
Sandershäuser Straße/Dresdener Straße LSA von HessenMobil	Sandershäuser Straße (nördlich) Markierung des Radfahrstreifens in ausreichender Breite und durch Bischofsmützen abgetrennt vom Kfz-Verkehr; vorgezogene Haltelinie vor dem Kfz-Verkehr; durchgehende Radfurt über die Dresdener Straße Sandershäuser Straße (südlich) durchgehende Radfurt über die Dresdener Straße
Ysenburgstraße / Josephstraße (LSA 74)	Verbesserte kontaktlose Anforderung für den Radverkehr in der Josephstraße durch die Installation einer Wärmebildkamera. Herstellung eines erweiterten Radaufstellstreifens vor dem Kfz (ARAS) in der Josephstraße

Sg = Signalgruppe

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 soll¹⁴. 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-

¹⁴ Vgl. Kapitel 3

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.“

In Tabelle 9 sind die baulich neu geschaffenen Radabstellplätze je Ortsbeiratsbezirk eingetragen. Eingeschlossen sind auch Anlagen, die im Rahmen von Straßenumbaumaßnahmen zusätzlich gesetzt wurden. Die Eintragung für das Jahr 2022 sind Planungen, die sich vor allem aufgrund der Rückmeldungen aus den Ortsbeiräten aus den Jahren 2020 und 2021 ergeben haben und zur Umsetzung anstehen.

Tabelle 9: Anzahl neuer Fahrrad-Abstellplätze je Stadtteil

Anzahl Abstellplätze	2020	2021	2022*
Mitte	92	12	6
Südstadt	18		212
Vorderer Westen		218	360
Wehlheiden		10	360
Bad Wilhelmshöhe	16	104	182
Brasselsberg		6	24
Süsterfeld-Helleböhn	4	4	0
Harleshausen			0
Kirchditmold	6	6	180
Rothenditmold			0
Nord-Holland		42	0
Philippinenhof-Warteberg			48
Fasanenhof			17
Wesertor	58	44	69
Wolfsanger-Hasenhecke	4	4	0
Bettenhausen			0
Forstfeld			0
Waldau			31
Niederzwehren	8	8	29
Oberzwehren			0
Nordshausen			36
Jungfernkopf			66
Unterneustadt	4	40	0
Summe pro Jahr	210	498	1.620
Gesamtsumme	708		

*: geplante Fahrrad-Abstellplätze

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.“

Die Vorbereitung einer Rücksichtnahme-Kampagne wurde aus Ressourcengründen verschoben und ist nun für die Jahre 2022 (Ausschreibung) und 2023 (Kampagnen-Entwicklung und Kampagnen-Start) 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. **Die Bereitstellung des aktualisierten Modells wurde für Mitte 2022 zugesagt.**

Zur Erleichterung künftiger Beteiligungs- und Entscheidungsprozesse haben das Straßenverkehrs- und Tiefbauamt und das Amt für Vermessung und Geoinformation ein Projekt initiiert, um das verkehrstechnische Mikrosimulationsmodell mit dem 3D-Stadtmodell zu verbinden. Damit werden künftig die Visualisierung von Planungsvarianten und deren verkehrliche Folgenabschätzung in simultan möglich sein. Voraussichtlich ab 2023 kann das bei größeren Umbauprojekten im Bereich des Hauptverkehrsstraßennetzes zum Einsatz kommen.

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung Mobilität und Verkehr wurde bei der Diskussion des Jahresberichts 2020 darum gebeten, in den nachfolgenden Berichten die Anzahl der aufgrund von Radverkehrsplanungen weggefallenen Pkw-Stellplätze und die jeweilige Quote (Radabstellplätze zu

Pkw-Stellplätze) transparent zu machen. Ersteres wird beginnend mit dem Jahr 2021 nun dargestellt, vgl. Tabelle 10. Die zusätzlich gewünschte Ausweisung der Quote kann derzeit noch nicht stadtweit valide ermittelt werden, weil u.a. die Anzahl der Pkw-Stellplätze für die meisten Straßen nicht als Datensatz vorliegen. Um diese Zahlen zu ermitteln, müssten personal- bzw. kostenintensive manuelle Erhebungen durchgeführt werden, was ressourcenmäßig zurzeit nicht leistbar ist. Die automatisierte Auswertung über das vorhandene Geo-Informationssystem ist ebenfalls noch nicht möglich, weil es noch kein digitales Verkehrszeichenkataster gibt.

Tabelle 10: Entfallene Kfz-Stellplätze je Stadtteil

Anzahl entfallene Kfz-Stellplätze	2021
Mitte	2
Südstadt	-
Vorderer Westen	49
Wehlheiden	2
Bad Wilhelmshöhe	1
Brasselsberg	2
Süsterfeld-Helleböhn	-
Harleshausen	-
Kirchditmold	-
Rothenditmold	-
Nord-Holland	131
Philippinenhof-Warteberg	-
Fasanenhof	-
Wesertor	3
Wolfsanger-Hasenhecke	-
Bettenhausen	-
Forstfeld	-
Waldau	-
Niederzwehren	-
Oberzwehren	-
Nordshausen	-
Jungfernkopf	-
Unterneustadt	5
Summe pro Jahr	195

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

Die Entwicklung der personellen Ausstattung des Straßenverkehrs- und Tiefbauamts bis zum Ende des Berichtszeitraums ist in Tabelle 11 zu finden.

Tabelle 11: Personalsituation im Straßenverkehrs- und Tiefbauamt

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

4.2 Finanzielle Mittel

In Tabelle 12 ist die zahlenmäßige Wirkung der im Beschluss zur Radverkehrsförderung enthaltenen Steigerungen dargestellt. Die tatsächliche haushaltsmäßige Bereitstellung¹⁵ von Radverkehrsmitteln im Finanzhaushalt (inklusive Förderung) kann aus Tabelle 13 abgelesen werden. In Tabelle 14 kann man erkennen, welche Geldsummen auf Grund von Rechnungen für Investitionsvorhaben real abgeflossen sind.

Tabelle 12: 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 Fördermittel ¹⁶	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		

¹⁵ 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.

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

Tabelle 13: 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		
<i>Eigenmittel²⁰ in Mittelfristplanung enthalten</i>				(6,03)	(3,91)
Mittelfristplanung inkl. Förderung²¹				12,06	7,82
Gesamtsumme			71,99		

Tabelle 14: Zahlungswirksamkeit der Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur (Produkt 54102)

[Mio. Euro]	2020	2021	2022	2023	2024
Auszahlungen gesamt	2,56	5,70			
<i>davon aus Resten der Vorjahre</i>	(0,27)	(4,07)			
<i>davon aus Ansätzen des Haushaltsjahres</i>	(2,29)	(1,63)			

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 2022, Produkt 54102, S. 610

²¹ An dieser Stelle wird vorsichtig von einer Gesamtförderquote von 50% ausgegangen.

5 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 15** aufgeführten Größenordnungen als Anhaltspunkte dienen. Diese Anteile müssen jedoch von Projekt zu Projekt individuell ermittelt werden.

Tabelle 15: 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% ²²	Gesamtkosten
Lichtsignalanlagen	10%	Gesamtkosten
Bau/Sanierung von Fahrbahnen im Nebenstraßennetz ohne Radverkehrsanlage, aber mit besonderer Bedeutung im Radverkehrsnetz	11% ²³	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	100%	Gesamtkosten

²² Ergibt sich aus dem Bewertungsmodell der Universität Kassel.

²³ Orientiert sich an der Größe des Radverkehrsanteils im wegebegrenzten Modal Split gemäß SrV (2018).

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 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 2021 wurden mit demselben Modell die entsprechenden Werte für das Haushaltsjahr 2020 ermittelt²⁴. Zur besseren Vergleichbarkeit sind auf den folgenden Seiten untereinander jeweils die relevanten Abbildungen der Jahre 2019 und 2020 dargestellt. Zu beachten ist, dass das Jahr 2020 von der Pandemielage geprägt war, die sich insbesondere auch auf die Einnahmen- und Ausgabensituation im ÖPNV ausgewirkt hat.

Die Aufteilung des Personalaufwands vom Straßenverkehrs- und Tiefbauamt (Abbildung 1) hat sich im Vergleich der Jahre 2019 und 2020 leicht zugunsten des Fuß- und Radverkehrs verändert. Die spezifischen Aufteilungsschlüssel (Abbildung 2) haben sich im Vergleich zwischen den Haushaltsjahren 2019 und 2020 praktisch nicht verändert. Das überrascht nicht, weil sich die zugrundeliegenden Strukturdaten nur sehr langsam verändern. Änderungen der Verteilung von Aufwänden und Erträgen für die Verkehrsarten (Abbildung 3) zwischen 2019 und 2020 sind von vielen Randbedingungen abhängig, können im Jahr 2020 aber noch nicht der verstärkten Radverkehrsförderung zugeschrieben werden.

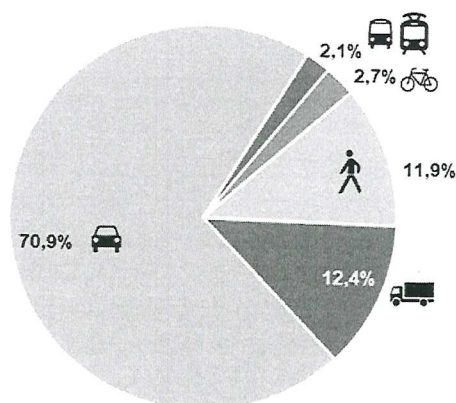


Abbildung 1: Aufteilung des Personalaufwands vom Straßenverkehrs- und Tiefbauamt im Jahr 2020 (Quelle: Ökonomische Bewertung der Verkehrsarten in der Stadt Kassel, Kurzbericht der Universität Kassel im Auftrag der Stadt Kassel, 2022.)

²⁴ Wie auch beim letzten Bericht kann die haushaltsmäßige Auswertung nur für das jeweils vorvergangene Jahr, d.h. hier für das Haushaltsjahr 2020 dargestellt werden, weil die Haushaltsabschlüsse jeweils erst zu einem späteren Zeitpunkt verfügbar sind.

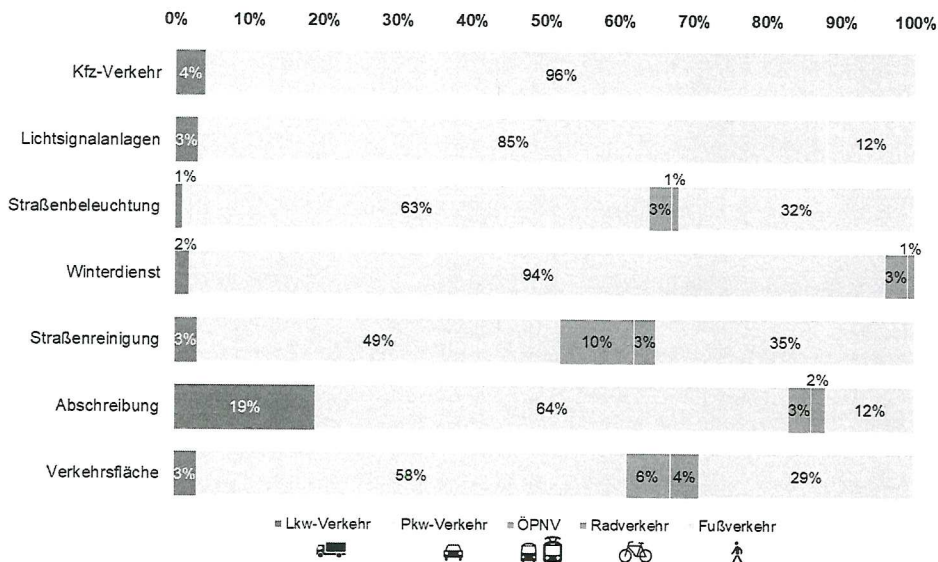


Abbildung 2: Spezifische Aufteilungsschlüssel im Jahr 2020 (Quelle: Ökonomische Bewertung der Verkehrsarten in der Stadt Kassel, Kurzbericht der Universität Kassel im Auftrag der Stadt Kassel, 2022.)

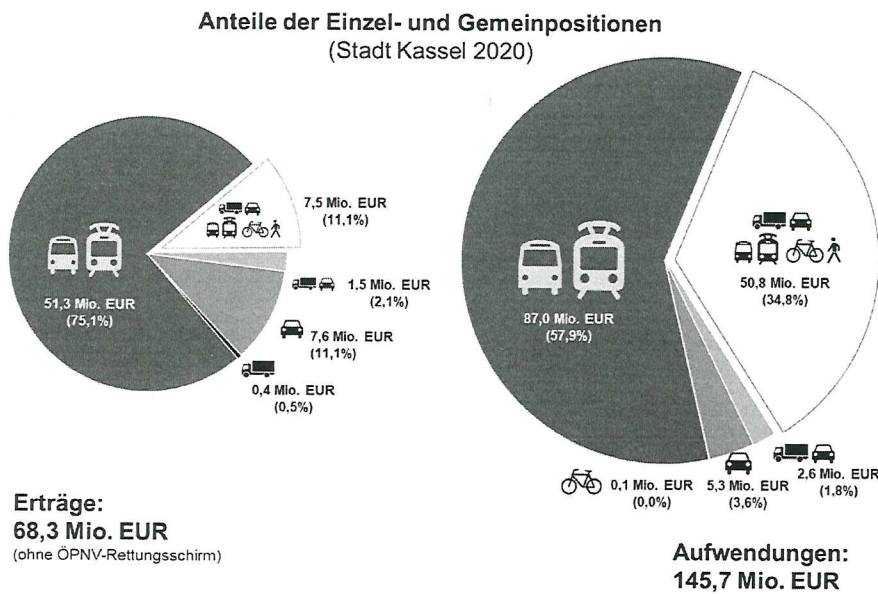


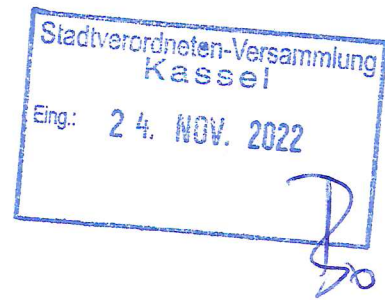
Abbildung 3: Verteilung von Aufwänden und Erträgen im Jahr 2020 (Quelle: Ökonomische Bewertung der Verkehrsarten in der Stadt Kassel, Kurzbericht der Universität Kassel im Auftrag der Stadt Kassel, 2022.)

7 Versiegelungsbilanz

Wegen des Handlungsbedarfs bezüglich Klimaschutz und Klimaanpassung und nicht zuletzt wegen eines Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung, der das Ziel Klimaneutralität bis zum Jahr 2030 in den Blick genommen hat, werden Fragen der Entsiegelung bzw. Neuversiegelung von Flächen weitaus intensiver diskutiert als noch vor einigen Jahren. Das wirkt sich natürlich auch auf Bauprojekte mit Bezug zum Radverkehr aus. Die Tabelle 16 gibt Aufschluss über den Ver- und Entsiegelungssaldo bei den im Jahr 2021 abgeschlossenen Straßenbauprojekten.

Tabelle 16: Versiegelungsbilanz von Straßenbaumaßnahmen in 2021

Abgeschlossene Baumaßnahmen (Verkehrsfreigabe)	Entsiegelung [m ²]	Versiegelung [m ²]	Saldo [m ²]
Hauptstraßennetz	95	895	+800
Druseltalstraße 2. BA Eugen-Richter-Straße bis Heinrich-Schütz-Allee	10	230	+220
Kohlenstraße Bertha-von-Suttner-Straße bis Am Heimbach	0	0	0
Konrad-Adenauer-Straße Stadtgrenze bis Bilsteiner Born	45	445	+400
Kurt-Wolters-Straße Holländischer Platz bis Katzensprung	0	210	+210
Wolfsgraben/Höheweg Wolfsangerstraße bis Grenzweg	40	10	-30
Wolfhager Straße (1. BA) Brücke Haltepunkt Harleshäuser	0	0	0
Nebenstraßennetz	360	35	-325
Eifelweg	3	0	-3
Fiedlerstraße - Fahrradstraße Hegelsbergstraße bis Mombachstraße	0	0	0
Goethestraße - Fahrradstraße Rudolphsplatz bis Fr.-v.-Stein-Straße	300	0	-300
Grenzweg 1. BA Höheweg bis Bebauungsgrenze			
Magazinstraße Mönchebergstraße bis Weserstraße	45	0	-45
Oderweg Druseltalstraße bis Weichselweg	0	35	+35
Reisstraße Harleshäuser Straße bis Sömmerlingplatz	12	0	-12
Gesamtbilanzierung für das Jahr 2021	455	930	+575



Ökonomische Bewertung der kommunalen Verkehrsarten in der Stadt Kassel für das Jahr 2020

Kurzbericht

Untersuchung im Auftrag der Stadt Kassel

U N I K A S S E L
V E R S I T Ä T

VERKEHRSPLANUNG
UND VERKEHRSSYSTEME
Prof. Dr. Carsten Sommer



Universität Kassel

Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer

Dr.-Ing. Assadollah Saighani

Benjamin Porps

Kassel documenta Stadt

Auftraggeber

Straßenverkehrs- und Tiefbauamt der Stadt Kassel

Kassel, Oktober 2022



Inhalt

1	Ausgangslage, Anlass und Ziel der Untersuchung	3
2	Aufbau des Kurzberichts.....	5
3	Betriebswirtschaftliche Bewertung der Verkehrsarten für das Jahr 2020	6
4	Quantifizierung und Monetarisierung externer Effekte für das Jahr 2020.....	15
5	Zusammenfassung	17



1 Ausgangslage, Anlass und Ziel der Untersuchung

Die Höhe der Aufwendungen und Erträge im städtischen Verkehr, die mit der Bereitstellung und der Nutzung des städtischen Verkehrsangebotes einhergehen, ist ebenso unbekannt, wie deren Aufteilung auf die verschiedenen Verkehrsarten (Lkw-, Pkw-, öffentlicher Personennahverkehr, Fußgänger- und Radverkehr). Viele kommunale Ressourcen werden von mehreren Verkehrsarten gemeinsam genutzt. Aufgrund dessen ist der Anteil, den beispielsweise der Radverkehr an den Aufwendungen für Straßenbauprojekte oder den Winterdienst auf diesen Straßen hat, nicht direkt ersichtlich. Aus diesem Grund wurde im Rahmen von zwei Forschungsprojekten ein Verfahren vom Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme (VPVS) der Universität Kassel entwickelt, mit der die kommunalen Aufwendungen und Erträge im Verkehrssektor erfasst und anschließend den einzelnen städtischen Verkehrsarten Rad-, Fuß-, Lkw-, Pkw-Verkehr und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV bzw. ÖSPV) zugeordnet werden können.

Der erste Teil des ökonomischen Vergleichs bezieht sich auf den betriebswirtschaftlichen Vergleich der relevanten städtischen Verkehrsarten aus der Perspektive des sogenannten "Stadtkonzerns". Das Verfahren basiert auf die Identifikation der Aufwendungen und Erträge aus den Rechnungsunterlagen des institutionell abgegrenzten "Stadtkonzerns", die im Rahmen der Aufgabenwahrnehmung für den städtischen Verkehr anfallen, sowie deren verursachergerechte Allokation auf die relevanten Verkehrsarten. Der betriebswirtschaftliche Vergleich berücksichtigt dabei gemäß einer Vollkostenrechnung den gesamten Ressourcenverzehr einer Kommune, die mit der Bereitstellung und Nutzung des städtischen Verkehrsangebotes (Straßenbaulastträger und ÖPNV-Aufgabenträger) einhergehen.

Kern des Allokationsverfahrens für den betriebswirtschaftlichen Vergleich stellt die Entwicklung von verschiedenen stadtspezifischen Aufteilungsschlüsseln für verschiedene thematisch zusammengehörige Haushaltsspositionengruppen dar. Die entwickelten Aufteilungsschlüssel basieren auf ingenieurwissenschaftlichen Erkenntnissen, Empfehlungen und Standards von technischen Regelwerken sowie rechtlichen Grundlagen und werden datengestützt auf Grundlage von stadtspezifischen Eingangsgrößen ermittelt. Neben einer systemspezifischen Zuordnung basieren die entwickelten Aufteilungsschlüssel auf einer:

- nutzungs-,
- flächenbeanspruchungs- und
- gewichtsabhängigen Allokation.

Zur Ermittlung dieser stadtspezifischen Aufteilungsschlüssel bilden Geoinformationsdaten zur bestehenden städtischen Verkehrsinfrastruktur und weiteren georeferenzierten Eingangsgrößen eine wichtige Datengrundlage. Auf Basis einer räumlichen Überlagerung werden die erforderlichen Eingangsgrößen aus unterschiedlichen Datenquellen generiert, die in einem Geoinformationssystem zusammengeführt und anschließend analysiert werden.

Das Ergebnis der Allokationsrechnung basiert auf einer Ist-Analyse, bei der die kommunalen Aufwendungen und Erträge im städtischen Verkehrssektor, die innerhalb eines Jahres verursacht werden, gegenübergestellt werden. Die Allokationsrechnung gibt somit Aufschluss darüber, inwiefern die Aufwendungen für die Bereitstellung und den Betrieb des städtischen Verkehrsangebotes

durch deren Erträge abgegolten werden. Durch die Gegenüberstellung der Erträge und Aufwendungen wird im Ergebnis die Höhe der erforderlichen Subventionierung bzw. des Zuschussbedarfs (ungeddeckte kommunale Aufwendungen) für den städtischen Verkehr einerseits und für die verschiedenen Verkehrsarten andererseits ermittelt. Darüber hinaus werden weitere wirtschaftliche Kennwerte für eine Kommune ermittelt. Diese Kennwerte dienen u.a. der Kostentransparenz und können Kommunen bei der strategischen Verkehrsplanung und Entscheidungen über die Verteilung öffentlicher Mittel unterstützen.

Neben diesen direkten finanziellen Wirkungen verursacht der städtische Verkehr auch eine Reihe von externen Effekten (u.a. Unfall-, Umwelt- und Klimakosten), die jedoch nicht von den Verkehrsteilnehmern sondern von Dritten, der Allgemeinheit, anderen Gesellschaften oder von zukünftigen Generationen getragen werden.

Der zweite Teil des ökonomischen Vergleichs basiert daher auf der Monetarisierung der externen Effekte des städtischen Verkehrs. Ausgehend von der besonderen ökonomischen und verkehrspolitischen Bedeutung werden allokatonsrelevante externe Kosten berücksichtigt, die aus den monetarisierbaren Wirkungen des Verkehrsmittelbetriebs im städtischen Verkehr entstehen. Die Quantifizierung des Mengengerüsts (z. B. Tonnen CO₂-Emissionen) und die entsprechende Monetarisierung (z. B. Kostensatz je Tonne CO₂-Emission) erfolgt auf Grundlage von validen nationalen, internationalen sowie von der Universität Kassel entwickelten Verfahren und akzeptierten Kostensätzen aus der Fachliteratur (u. a. UBA-Methodenkonvention). Neben externen Kosten erzeugt der nicht-motorisierte Verkehr (Fuß- und Radverkehr) durch die körperlich aktive Fortbewegung auch externe Nutzen in Form von Gesundheitsnutzen (eingesparte Kosten), die auf Grundlage von neuen Erkenntnissen in der Literatur quantifizierbar und monetarisierbar sind.

Das von der Universität Kassel entwickelte Verfahren wurde zuletzt für die Stadt Kassel für das Jahr 2019 angewandt. Um die Entwicklung der ökonomischen Kennwerte des Verkehrs vor dem Hintergrund verkehrs- und haushaltspolitischer Maßnahmen beurteilen zu können, soll das Verfahren auch für das Jahr 2020 angewandt werden.

Die Universität Kassel wurde daher gebeten, die Ergebnisse für die Stadt Kassel für das Jahr 2020 zu aktualisieren. Für das Jahr 2020 sollte sowohl die betriebswirtschaftliche Bewertung als auch die Monetarisierung der externen Wirkungen der Verkehrsarten durchgeführt werden.



2 Aufbau des Kurzberichtes

Der vorliegende Kurzbericht stellt die wesentlichen Ergebnisse der ökonomischen Bewertung der kommunalen Verkehrsarten in der Stadt Kassel für das Jahr 2020 dar. Die methodischen Festlegungen sowie die methodischen Ansätze zur betriebswirtschaftlichen Bewertung der Verkehrsarten sowie die Quantifizierung und Monetarisierung der externen Effekte sind im Abschlussbericht „Ökonomische Bewertung der Verkehrsarten in der Stadt Kassel“ ausführlich beschrieben (vgl. SOMMER, SAIGHANI, PORPS, 2021).

Daher wird in diesem Kurzbericht, sofern keine neuen methodischen Ansätze angewandt wurden, auf das methodische Vorgehen nicht gesondert eingegangen. Der folgende Kurzbericht stellt daher i. W. eine Aktualisierung der Ergebnisse für das Jahr 2020 dar.



3 Betriebswirtschaftliche Bewertung der Verkehrsarten für das Jahr 2020

Der Ablauf des betriebswirtschaftlichen Aufteilungsverfahrens ist in Bild 3.1 schematisch dargestellt und wird im Folgenden beschrieben.

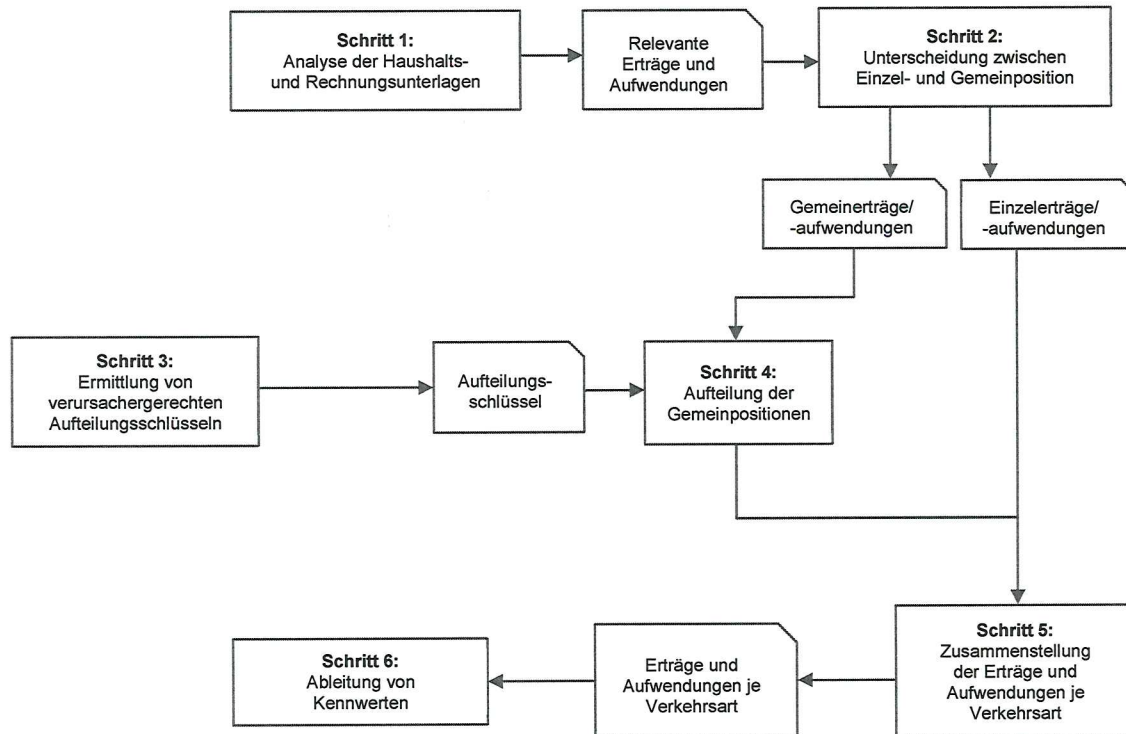


Bild 3.1: Ablauf des betriebswirtschaftlichen Aufteilungsverfahrens (schematisch dargestellt)

Im *ersten Schritt* werden alle verkehrsbezogenen Aufwands- und Ertragspositionen in den relevanten Haushalts- und Rechnungsunterlagen identifiziert und als Eingangsgrößen für die Allokationsrechnung zusammengestellt. Aufbauend auf der Analyse der Haushalts- und Rechnungsunterlagen wird bei jeder dieser verkehrsrelevanten Aufwands- und Ertragspositionen zwischen sogenannten „*Einzelpositionen*“ und „*Gemeinpositionen*“ unterschieden. Einzelpositionen können vollständig einer der definierten Verkehrsarten zugeordnet werden (z.B. Erträge aus Fahrgeldeinnahmen im städtischen ÖPNV oder Erträge aus Parkgebühren). Gemeinpositionen sind dadurch charakterisiert, dass sie nicht vollständig einer (einzigen) der fünf definierten Verkehrsarten zugeordnet werden können (z.B. Abschreibungskosten des Infrastrukturvermögens, Aufwendungen für die Straßenreinigung bzw. -entwässerung oder Erträge aus Straßenausbaubeiträgen). Daher sind die als Gemeinposition identifizierten Aufwendungen und Erträge verursachergerecht auf die verschiedenen städtischen Verkehrsarten aufzuteilen.

Für eine verursachergerechte Aufteilung dieser Gemeinpositionen werden daher im *dritten Schritt* verschiedene stadtspezifische Aufteilungsschlüssel berechnet und anschließend auf die Gemeinpositionen in *Schritt 4* angewendet. Kern des betriebswirtschaftlichen Verfahrens stellt die Berechnung von verursachergerechten Aufteilungsschlüssel für verschiedene thematisch zusammengehörige Haushaltspositionengruppen auf Basis ingenieurwissenschaftlicher Erkenntnisse dar. Das Grundprinzip der entwickelten Aufteilungsschlüssel beruht auf dem Verursacherprinzip und somit auf Überlegungen, welche Anteile die verschiedenen Verkehrsarten einer bestimmten städtischen Verkehrsinfrastruktur oder straßenbetriebsdienstlicher Leistung verursachen.

Die Erträge und Aufwendungen, die einer der betrachteten Verkehrsarten vollständig als Einzelpositionen zugeordnet werden, und deren Anteile an den entsprechenden Gemeinpositionen ergeben in Summe die absoluten Erträge und Aufwendungen je Verkehrsart (*Schritt 5*).

Das Ergebnis des vorliegenden betriebswirtschaftlichen Vergleiches basiert somit auf einer Ist-Analyse, bei der die kommunalen Aufwendungen und Erträge im städtischen Verkehrssektor, die innerhalb eines Jahres verursacht werden, gegenübergestellt werden. Der vorliegende Ansatz gibt somit Aufschluss darüber, inwiefern die Aufwendungen für die Bereitstellung und Nutzung des städtischen Verkehrsangebotes durch deren Erträge abgegolten werden.

Dadurch wird ein vollständiger Überblick über die Aufwendungen und Erträge des städtischen Verkehrssektors, differenziert nach Verkehrsart, ermöglicht. Auf der Grundlage dieses ersten Ergebnisses werden im letzten Schritt (*Schritt 6*) weitere wirtschaftliche Kennwerte für die Einordnung der Ergebnisse ermittelt.

Durch die Gegenüberstellung der Erträge und Aufwendungen kann im Ergebnis die Höhe des Zuschussbedarfs (ungedeckte kommunale Aufwendungen) für den städtischen Verkehr und für die verschiedenen Verkehrsarten ermittelt werden. Darüber hinaus eignet sich der Ansatz zur Bewertung der Eigenwirtschaftlichkeit (Kostendeckung) der verschiedenen Verkehrsarten. Das Ergebnis des betriebswirtschaftlichen Vergleichs kann somit einen Beitrag zur Kostentransparenz im städtischen Verkehrssektor beitragen.

Analyse der relevanten Erträge und Aufwendungen im städtischen Verkehrssektor

Zur Analyse der relevanten Erträge und Aufwendungen im städtischen Verkehrssektor wurde für die Stadt Kassel das Jahresergebnis des Jahres 2020 aus den Haushalts- und Rechnungsunterlagen des sogenannten „Stadtkonzerns“ zu Grunde gelegt. Die relevanten Erträge und Aufwendungen im städtischen Verkehrssektor wurden mit Hilfe des Straßenverkehrs- und Tiefbauamts und weiterer Fachämter der Stadt Kassel, der Stadtreiniger sowie der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG ermittelt. In diesem Zusammenhang wurden zunächst die identifizierten Positionen zwischen sogenannten „Einzelpositionen“ (Einzelerträge und -aufwendungen) und „Gemeinpositionen“ (Gemeinerträge und -aufwendungen) unterschieden.

Aus der Analyse und der Zuordnung der verkehrsbedingten Erträge und Aufwendungen geht die finanzielle Größenordnung des städtischen Verkehrs hervor. Bild 3.2 zeigt die finanzielle Größenordnung der relevanten Einzel- und Gemeinpositionen der verkehrsbedingten Erträge und Aufwendungen des städtischen Verkehrs in Kassel aus Sicht des sogenannten „Stadtkonzerns“.

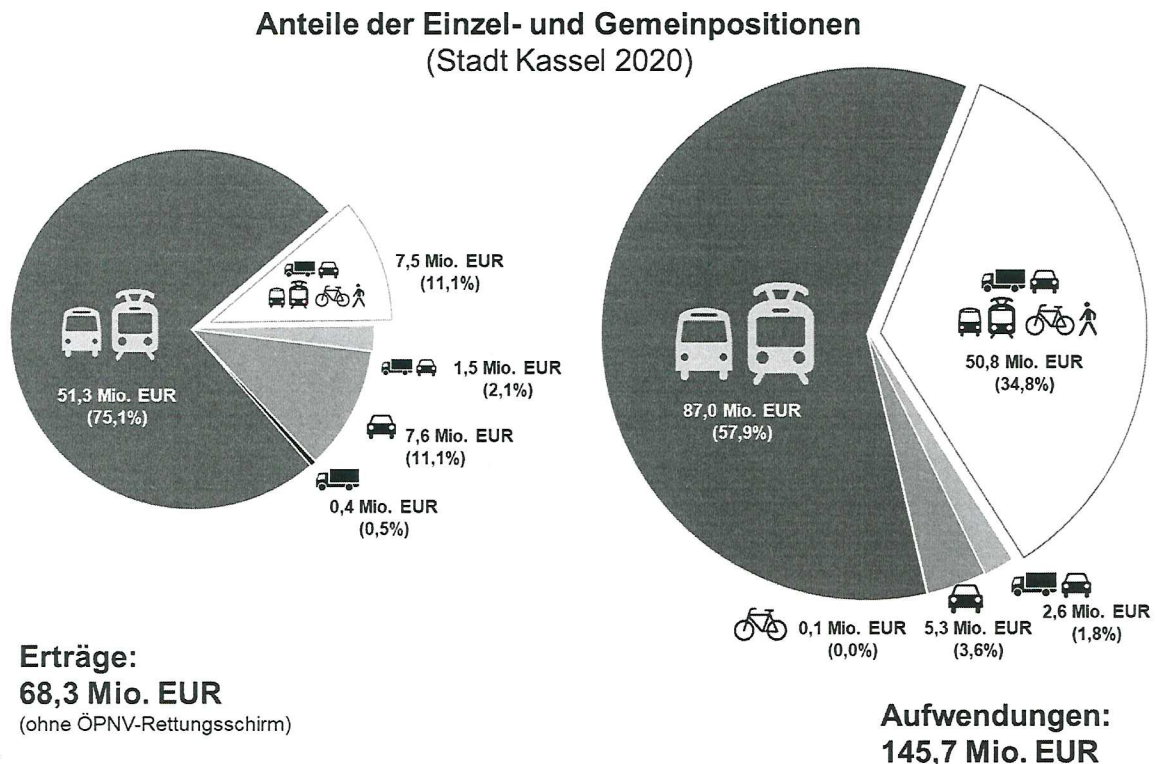


Bild 3.2: Anteile der Einzel- und Gemeinpositionen der Erträge und Aufwendungen des städtischen Verkehrs in der Stadt Kassel (2020)

Aus der Gegenüberstellung der Erträge und den Aufwendungen des städtischen Verkehrs wird deutlich, dass die verkehrsbezogenen Aufwendungen des städtischen Verkehrs mit ca. 145,7 Mio. EUR nicht durch Erträge in Höhe von ca. 68,3 Mio. EUR gedeckt werden können, sodass ein jährlicher Zuschussbedarf in Höhe von ca. 77,4 Mio. EUR entsteht.



Tabelle 3.1: Verkehrsbedingte Erträge und Aufwendungen, differenziert nach Einzel- und Gemeinpositionen in der Stadt Kassel im Jahr 2019

Positionsart	Erträge [Mio. EUR/a]	Anteil Erträge [%]	Auf- wendungen [Mio. EUR/a]	Anteil Aufwendungen [%]
Einzelpositionen "ÖPNV"	51,3	75,1%	87,0	57,9%
Einzelpositionen "Pkw-Verkehr"	7,6	11,1%	5,3	3,6%
Einzelpositionen "Lkw-Verkehr"	0,4	0,5%	0,0	0,0%
Einzelposition "Radverkehr"	0,0	0,0%	0,1	0,0%
Gemeinpositionen "Kfz-Verkehr"	1,5	2,1%	2,6	1,8%
Gemeinpositionen	7,5	11,1%	50,8	34,8%
Summe	68,3	100,0%	145,7	100,0%

Aus Bild 3.2 und Tabelle 3.1 wird sichtbar, dass die quantitativ größten Aufwands- und Ertragsblöcke des städtischen Verkehrs als Einzelpositionen dem ÖPNV zugeordnet werden. Die Aufteilung zwischen Einzel- und Gemeinpositionen veranschaulicht, dass Gemeinaufwendungen mit einem Anteil von ca. 37% (53,4 Mio. EUR inkl. Gemeinpositionen „Kfz-Verkehr“) eine deutlich höhere finanzielle Bedeutung aufweisen als Gemeinerträge mit ca. 13% (9,0 Mio. EUR inkl. Gemeinpositionen „Kfz-Verkehr“). Darüber hinaus geht aus der Zuordnung hervor, dass die Gemeinaufwendungen, die nicht vollständig einer Verkehrsart zugeordnet werden können, einen bedeutenden monetären Anteil besitzen. Zur Aufteilung dieser Gemeinpositionen wurden stadtspezifische Aufteilungsschlüssel berechnet.

Berechnung der stadtspezifischen Aufteilungsschlüssel

Insgesamt wurden die acht nachfolgend aufgelisteten Aufteilungsschlüssel berechnet, die sich jeweils für Haushaltspositionen eines bestimmten thematisch abgrenzbaren Bereichs anwenden lassen:

- „Kfz-Verkehr“,
- „Verkehrsfläche“,
- „Abschreibung Verkehrsinfrastruktur“,
- „Straßenreinigung“,
- „Winterdienst“,
- „Straßenbeleuchtung“,
- „Lichtsignalanlagen“ und
- „Allgemein“.

Die Aufteilungsschlüssel geben als Verursachungsanteile wieder, in welcher Höhe der Ertrag bzw. Aufwand einer bestimmten Gemeinposition anteilig auf die betrachteten Verkehrsarten allokiert wird. Anhand dieser Aufteilungsschlüssel können die als Gemeinposition verbuchten Geldwerte den verschiedenen Verkehrsarten zugeordnet werden, für die sie durch ihre Nutzung verantwortlich sind.



Die methodischen Festlegungen und methodischen Ansätze zur Berechnung dieser Aufteilungsschlüssel sind in SOMMER, SAIGHANI, PORPS (2021) für das Untersuchungsjahr 2019 ausführlich beschrieben. Für die vorliegende Studie wurden die o.g. acht Aufteilungsschlüssel auf Grundlage von aktualisierten Eingangsgrößen berechnet. Das Bild 3.3 zeigt zusammenfassend die berechneten Aufteilungsschlüssel für die Stadt Kassel für das Untersuchungsjahr 2020. Im Vergleich zum Untersuchungsjahr 2019 bestehen auf Grund sehr geringer Veränderungen in den Eingangsgrößen (u.a. in der Verkehrsinfrastruktur, Straßenreinigungs- und Winterdienstsatzung, Lichtsignalanlagen) kaum Unterschiede.

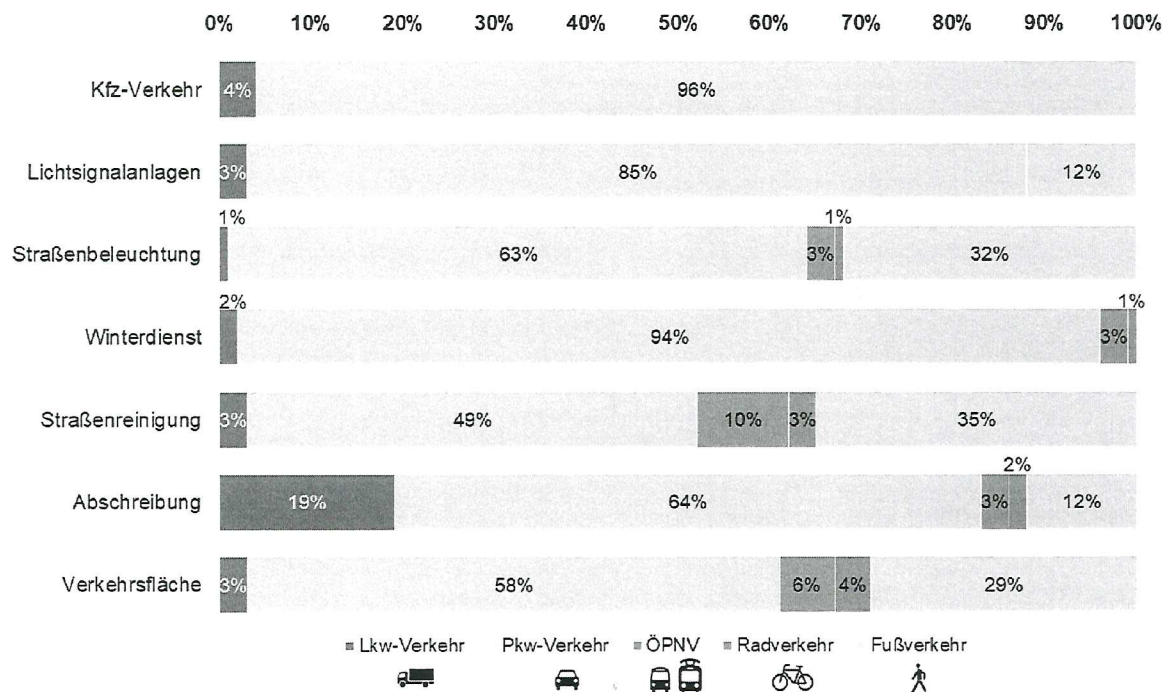


Bild 3.3: Berechnete stadtspezifische Aufteilungsschlüssel (2020)



Fahrleistung im Pkw- und Lkw-Verkehr

In der vorliegenden Studie erfolgte die Abschätzung der Fahrleistung im städtischen Pkw- und Lkw-Verkehr auf Grundlage einer Modellberechnung. Um die Fahrleistung im Kfz-Verkehr für das Untersuchungsjahr 2020 abzuschätzen, erfolgte eine Hochrechnung der berechneten Fahrleistung aus dem Jahr 2019. Die Hochrechnung erfolgte auf Grundlage von Dauerzählstellen, an denen gemessene DTV-Werte in den Jahren 2019 und 2020 vorlagen.

Die hochgerechte Jahresfahrleistung im städtischen Pkw- und Lkw-Verkehr in Kassel auf kommunalen Straßen im Jahr 2019 und 2020 ist in Tabelle 3.2 dargestellt.

Tabelle 3.2: Hochgerechnete Jahresfahrleistung im städtischen Pkw- und Lkw-Verkehr in Kassel auf kommunalen Straßen 2019 und 2020 [Fzkm/a]

	Pkw-Verkehr (Fzg. ≤ 3,5 t zGG)	Lkw-Verkehr (Fzg. > 3,5 t zGG)
Jährliche Fahrleistung 2019	742.486.200	28.372.700
Jährliche Fahrleistung 2020	668.237.580	27.102.281
Rel. Veränderung (2019/2020)	-10%	-4,5%

Aufgrund der Corona-Pandemie im Jahr 2020 hat sich die Fahrleistung des Kfz-Verkehrs im städtischen Verkehrswegenetzes im Vergleich zu 2019 insgesamt um ca. 9,8% reduziert. Der größte Rückgang ist im Pkw-Verkehr mit ca. 10% zu verzeichnen. Die Fahrleistung im Lkw-Verkehr hat sich im Vergleich 2020 zu 2019 um ca. 4,5% reduziert. Diese anteiligen Rückgänge der Fahrleistungen im Verkehrswegenetz der Stadt Kassel lassen sich im ebenfalls im deutschlandweiten Schnitt hinsichtlich der Veränderung der Fahrleistung im Kfz-Verkehr beobachten, wie die Statistik „Verkehr in Zahlen 2021/2022“ zeigt (vgl. BMVI, 2021).

Betriebsleistung im Öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV)

Die relevante Betriebsleistung im städtischen ÖPNV wurde für die vorliegende Studie von der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG) zur Verfügung gestellt. Tabelle 3.3 zeigt die jährliche Betriebsleistung des städtischen ÖPNV in Kassel, differenziert nach Betriebszweig.

Tabelle 3.3: Jährliche Betriebsleistung des städtischen ÖPNV in Kassel, differenziert nach Betriebszweig 2019 und 2020 [Fzkm/a]

	Straßenbahn	Linienbus
Jährliche Betriebsleistung 2019	3.348.000	3.196.000
Jährliche Betriebsleistung 2020	3.385.428	3.215.355



Verkehrsleistung im nicht-motorisierten Verkehr

Analog zum Bericht für das Untersuchungsjahr 2019 wurden für die vorliegende Studie die Ergebnisse der Haushaltsbefragung „SrV – Mobilität in Städten 2018“ der Kasseler Bevölkerung zu Grunde gelegt (SrV 2018).

Ergebnisse des betriebswirtschaftlichen Vergleichs

Die Erträge und Aufwendungen, die einer der betrachteten Verkehrsart vollständig als Einzelpositionen zugeordnet werden und die auf Basis der Aufteilungsschlüssel allokierten Anteile der Gemeinpositionen, ergeben in Summe die absoluten Erträge und Aufwendungen je Verkehrsart und Jahr. Darauf aufbauend wurden nach SAIGHANI (2020) weitere wirtschaftliche Kennwerte ermittelt, die zur Einordnung der Ergebnisse dienen.

Eine detaillierte Beschreibung der wirtschaftlichen Kennwerte ist in SOMMER et al. (2021) dokumentiert. Im Folgenden werden die Ergebnisse des betriebswirtschaftlichen Vergleichs für das Jahr 2020 vorgestellt. Tabelle 3.4 zeigt zusammenfassend die zentralen Ergebnisse des betriebswirtschaftlichen Vergleichs der städtischen Verkehrsarten in Kassel für das Jahr 2020. Auf der Ertragsseite sind die Zuwendungen des sogenannten „ÖPNV-Rettungsschirms“ nicht enthalten.

Tabelle 3.4: Ergebnisse des betriebswirtschaftlichen Vergleichs der verschiedenen Verkehrsarten in der Stadt Kassel 2020 (Abweichungen von „Gesamt“ rundungsbedingt) (2020)

	Lkw-Verkehr (Fzg. > 3,5 t zGG)	Pkw-Verkehr (Fzg. ≤ 3,5 t zGG)	ÖPNV	Radverkehr	Fußverkehr	Gesamt
Absoluter Aufwand [Mio. EUR/a]	5,7	39,8	89,0	1,3	9,8	145,7
Absoluter Ertrag [Mio. EUR/a]	0,9	13,0	51,9	0,2	2,3	68,3
Absoluter Zuschuss [Mio. EUR/a]	4,9	26,8	37,1	1,1	7,6	77,4
Absoluter Aufwand pro Einwohner [EUR/EW·a]	28	195	436	6	48	714
Absoluter Ertrag pro Einwohner [EUR/EW·a]	4	64	255	1	11	335
Absoluter Zuschuss pro Einwohner [EUR/EW·a]	24	131	182	5	37	379
Relativer Zuschuss [%]	6%	35%	48%	1%	10%	100%
Zuschuss-Modal-Split im Personenverkehr [%]	---	37%	51%	1%	10%	---
Kostendeckungsgrad Vollkosten [%]	15%	33%	58%	---	---	---
Fahrleistungsbezogener Zuschuss [EUR/Fzkm]	0,18	0,04	---	---	---	---
Zuschuss pro Platzkm [EUR/Platzkm]	---	0,01	0,05	---	---	---
Zuschuss pro Betriebsleistung ÖPNV [EUR/Fzkm]	---	---	5,6	---	---	---

Die Gegenüberstellung der Erträge und Aufwendungen zeigt, dass die verkehrsbezogenen Aufwendungen nicht durch deren Erträge gedeckt werden können, sodass ein jährlicher Finanzierungsbedarf in Höhe von 77,4 Mio. EUR besteht. Im Vergleich der verschiedenen städtischen Verkehrsarten zeigen die Ergebnisse, dass der Radverkehr den geringsten (1%) Finanzierungsanteil



bekommt. Der Fußverkehr verursacht einen Anteil in Höhe von 10% an den gesamten ungedeckten Kosten. Bei der Einordnung dieser Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass die nicht-verkehrliche Funktion von Fußgängerverkehrsanlagen bei der Bestimmung von alloktationsrelevanten Anteilen nicht herausgerechnet wurde. Des Weiteren wurde die anteilige Nutzung von Fußverkehrsanlagen, die als Zu- und Abgangswege zu den anderen Verkehrsarten dienen, ebenfalls bei der Allokation nicht berücksichtigt. Es kann davon ausgegangen werden, dass bei einer Berücksichtigung dieser beiden Aspekte die zugeordneten Kosten für den Fußverkehr deutlich geringer ausfallen würden als hier ausgewiesen.

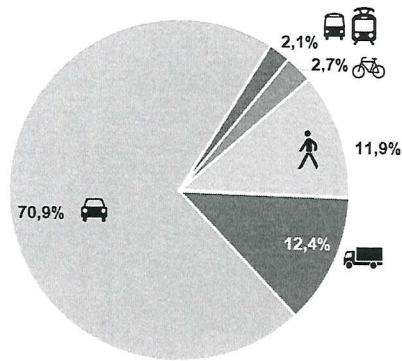
Der Pkw-Verkehr verursacht einen Anteil in Höhe von 35% und der Lkw-Verkehr von ca. 6% an den ungedeckten Kosten des städtischen Verkehrs. Der städtische ÖPNV ist verantwortlich für 48% der gesamten ungedeckten Kosten. Zur weiteren Einordnung dieses Ergebnisses ist an dieser Stelle hinzuzufügen, dass das vorliegende Verfahren die Ergebnisse aus Sicht des Stadtkonzerns ausweist. Hierbei werden beim städtischen ÖPNV verschiedene Kostenkomponenten berücksichtigt (z.B. Unterhalt und Betrieb von Fahrzeugen, Fahrpersonal), die jedoch beim Pkw- und Lkw-Verkehr im vorliegenden Ansatz nicht einbezogen werden.

Die Aufwendungen des städtischen ÖPNV sind zwar grundsätzlich am höchsten, werden aber durch die höheren Erträge in größerem Maße ausgeglichen als im Pkw-Verkehr. Dies zeigt sich auch am Kostendeckungsgrad, der die Eigenwirtschaftlichkeit der verschiedenen Verkehrsarten aus betriebswirtschaftlicher Sicht des Stadtkonzerns widerspiegelt. Die Ergebnisse zeigen, dass der Kostendeckungsgrad des städtischen ÖPNV deutlich höher (58%) ist als der im Pkw-Verkehr (33%). An dieser Stelle ist anzumerken, dass pandemiebedingt hohe Fahrgastrückgänge im städtischen ÖPNV im Jahr 2020 zu verzeichnen waren. Die Zuwendungen vom sogenannten „ÖPNV-Rettungsschirm“ sind jedoch auf der Ertragsseite beim ÖPNV nicht berücksichtigt. Bedingt durch einen höheren Verschleiß des Fahrbahnoberbaus und den relativ geringen Erträgen ist der Kostendeckungsgrad des Lkw-Verkehrs (15%) im Vergleich der motorisierten Verkehrsarten am geringsten.



InfoBox

Im Rahmen dieser Studie wurde für das Straßenverkehrs- und Tiefbauamt der Stadt Kassel (Amt 66) ein Aufteilungsschlüssel für das Personal im Amt 66 berechnet, um die Personalkosten verursachergerecht auf die verschiedenen Verkehrsarten aufzuteilen. In diesem Zusammenhang wurden die Positionen in die Berechnung einbezogen, in der Personalressourcen des Amtes eingesetzt wurden. Die folgende Abbildung zeigt das Ergebnis der Berechnung, mit der die Personalkosten des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes 2020 aufgeteilt wurden.





4 Quantifizierung und Monetarisierung externer Effekte für das Jahr 2020

Der *zweite Teil* des ökonomischen Vergleichs basiert auf der *Monetarisierung der externen Effekte* des städtischen Verkehrs. In der vorliegenden Studie werden ausgehend von der besonderen ökonomischen und verkehrspolitischen Bedeutung die folgenden externen Kosten berücksichtigt, die aus den monetarisierbaren Wirkungen des Verkehrsmittelbetriebs im städtischen Verkehr entstehen:

- Unfallkosten (ungedeckte Folgekosten von Personenschäden durch Verkehrsunfälle),
- Luftschadstoffkosten (Kosten durch verkehrsbedingte Luftschadstoffemissionen),
- Klimakosten (Kosten durch verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen),
- Lärmbelastungskosten (Kosten durch Verkehrslärmexposition).

Neben externen Kosten erzeugt der nicht-motorisierte Verkehr durch die körperlich aktive Fortbewegung auch externe Nutzen in Form von Gesundheitsnutzen (eingesparte Kosten), die auf Grundlage von neuen Erkenntnissen in der Literatur quantifizierbar und monetarisierbar sind. Daher werden neben den externen Kosten auch die externen Gesundheitsnutzen durch den städtischen Fuß- und Radverkehr auf Grundlage des „Health Economic Assessment Tool for walking and cycling“ (HEAT) (WHO 2014) berücksichtigt.

Ein Überblick über die zentralen Ergebnisse, differenziert nach den betrachteten externen Effekten und Verkehrsarten, ist in Tabelle 4.1 dargestellt.

Tabelle 4.1: Überblick über die zentralen Ergebnisse der monetarisierten externen Wirkungen, differenziert nach Verkehrsart in der Stadt Kassel (2020)

	Lkw-Verkehr (Fzg. > 3,5 t zGG)	Pkw-Verkehr (Fzg. ≤ 3,5 t zGG)	ÖPNV**	Fuß- verkehr	Rad- verkehr	Gesamt	Anteil
Unfallkosten* [Mio. EUR/a]	1,77	20,08	0,88	1,61	2,73	29,87*	37%
Luftverschmutzungskosten [Mio. EUR/a]	3,83	10,73	0,76	---	---	15,32	19%
Klimakosten [Mio. EUR/a]	3,56	23,44	0,75	---	---	27,75	35%
Lärmbelastungskosten [Mio. EUR/a]	1,59	3,70	1,54	---	---	6,8	9%
Externe Kosten Gesamt [Mio. EUR/a]	10,7	58,0	3,9	1,6	2,7	79,8*	100%
Externe Kosten pro Einwohner [EUR/EW-a]	53	284	19	8	13	391	---
Anteil externe Kosten [%]	13%	73%	5%	2%	3%	100%	---
Nutzen im NMV [Mio. EUR/a]	---	---	---	124,9	31,2	156,1	---
Nutzen im NMV pro Einwohner [EUR/EW-a]	---	---	---	612	153	---	---

* inkl. mot. Zweiräder (Kraftrad, Motorroller, Mofa etc.) und Sonstige (Eisenbahn, Zugmaschine, nicht klassifizierbare Kfz, etc.)

** Straßenbahn und Linienbus



Im Ergebnis zeigt die Verfahrensanwendung, dass in der Stadt Kassel externe Kosten in Höhe von 79,8 Mio. EUR (ca. 391 EUR/EW) durch den städtischen Verkehr verursacht werden (siehe Tabelle 4.1). Aus diesen Ergebnissen wird deutlich, dass die externen Kosten eine bedeutende Größenordnung einnehmen. Bild 4.1 verdeutlicht diese Größenordnung und zeigt gleichzeitig die Anteile der Verkehrsarten.

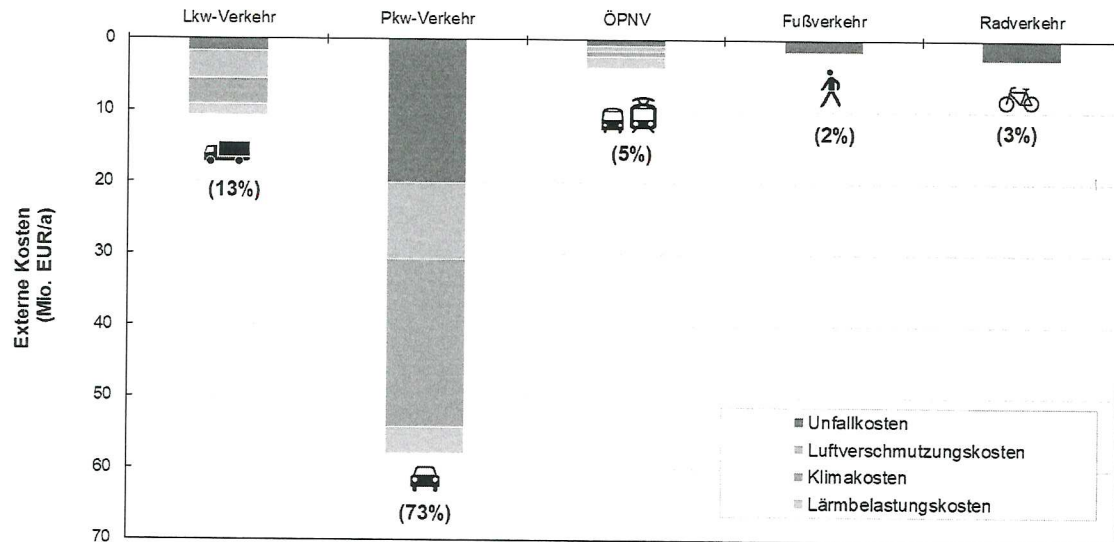


Bild 4.1: Überblick über die Ergebnisse der externen Kosten, differenziert nach Verkehrsart in der Stadt Kassel (2020)

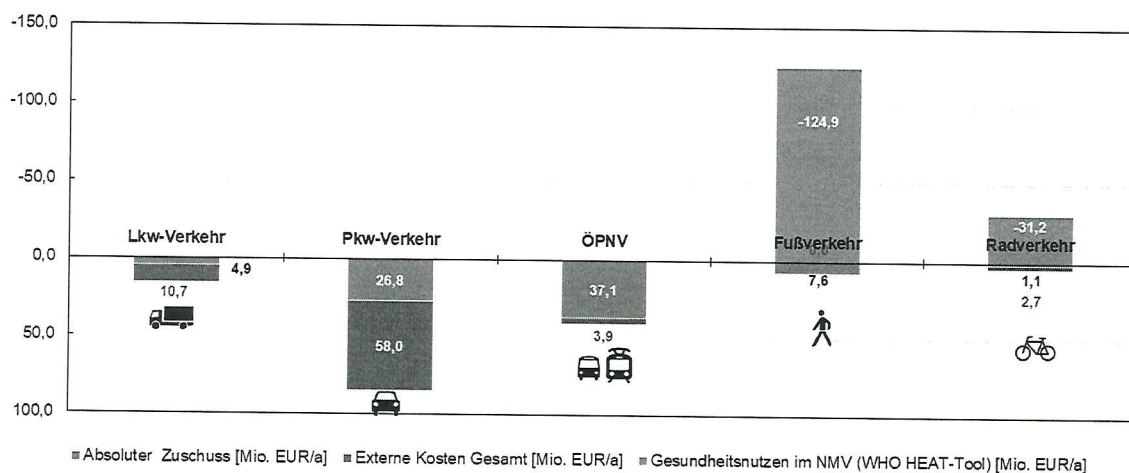
Im Vergleich zu 2019 sind die externen Kosten um insgesamt ca. 16 Mio. EUR gesunken. Dies ist im Besonderen durch den Rückgang der Fahrleistung im Kfz-Verkehr zurückzuführen (und damit einhergehend weniger Treibhausgasemissionen, Luftschadstoffemissionen, Lärm und Verkehrsunfälle).



5 Zusammenfassung

Die vorliegende Studie liefert einen verkehrsmittelübergreifenden Überblick über die ökonomischen Wirkungen des städtischen Verkehrs in der Stadt Kassel für das Jahr 2020. Die Ergebnisse schaffen eine Kostentransparenz, die sowohl bei Mittelzuweisungen und Investitionen für verschiedene Verkehrsarten als auch im Rahmen von Beteiligungsprozessen als Diskussions- und Entscheidungsgrundlage dienen kann. Darüber hinaus können die ermittelten Kennwerte für eine nachhaltige und effiziente Finanzierung des städtischen Verkehrs direkt als Zielindikatoren in der Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung eingesetzt werden.

Das Bild 5.1 stellt zusammenfassend das Ergebnis des ökonomischen Vergleichs der städtischen Verkehrsarten in Kassel dar. Hieraus wird deutlich, dass die externen Kosten des Lkw- und Pkw-Verkehrs an den gesamten „ungedeckten Kosten“ des städtischen Verkehrs (Summe aus absoluten Zuschuss und externe Kosten) einen sehr hohen Anteil besitzen. Der Überblick zeigt u.a., dass der städtische Pkw-Verkehr die höchsten „ungedeckten Kosten“ im städtischen Verkehr in Kassel verursacht (siehe Bild 5.1).



	Lkw-Verkehr	Pkw-Verkehr	ÖPNV	Fußverkehr	Radverkehr
Absoluter Zuschuss [Mio. EUR/a]	4,9	26,8	37,1	7,6	1,1
Externe Kosten Gesamt [Mio. EUR/a]	10,7	58,0	3,9	1,6	2,7
Gesundheitsnutzen im NMV (WHO HEAT-Tool) [Mio. EUR/a]	---	---	---	-124,9	-31,2
„ungedeckte“ Kosten (Nutzen) pro Jahr [Mio. EUR/a]	15,6	84,8	41,0	-117,3	-27,4
„ungedeckte“ Kosten (Nutzen) pro Jahr und Einwohner [EUR/EW·a]	77	415	201	-575	-134

Bild 5.1: Überblick über die Ergebnisse des absoluten Zuschusses und der externen Kosten sowie Nutzen, differenziert nach Verkehrsart in der Stadt Kassel (2020)



Literaturverzeichnis

SOMMER, Carsten; SAIGHANI, Assadollah; PORPS, Benjamin (2021)

Ökonomische Bewertung der Verkehrsarten in der Stadt Kassel, Abschlussbericht Januar 2021, Untersuchung im Auftrag der Stadt Kassel, Universität Kassel, Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme.

SAIGHANI, Assadollah (2020)

Bewertungsverfahren für einen ökonomischen Vergleich städtischer Verkehrssysteme. Dissertation am Fachbereich Bauingenieur- und Umweltingenieurwesen. Schriftenreihe Verkehr, Heft 33. Herausgeber: Institut für Verkehrswesen, Universität Kassel. ISBN: 978-3-7376-0895-4, DOI: <https://dx.doi.org/doi:10.17170/kobra-202009241843>, kassel university press, Kassel.

SrV (2018)

„Mobilität in Städten – SrV 2018“ in Kassel, Technische Universität Dresden, Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung. Dresden.

BMVI (2022)

Verkehr in Zahlen 2021/2022, 50. Jahrgang. Herausgeber: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Korrektur der PDF-Ausgabe: 21. Februar 2022.

WHO (2014)

Health economic assessment tools (HEAT) for walking and for cycling. Methodology and user guide, 2014 update. Kopenhagen.

Auszug aus der 34. öffentlichen Sitzung
der Stadtverordnetenversammlung
vom 23. September 2019

15. Oktober 2019
1 von 9

Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel

Vorlage des Magistrats

- 101.18.1237 -

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

- **Durch gemeinsamen Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne und des Stadtverordneten Andreas Ernst geänderter Antrag des Magistrats**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten folgenden Beschluss zu fassen:

- I. Die Stadtverordnetenversammlung ist sich ihrer Verantwortung für die Gewährleistung einer stadtgerechten Mobilität in Kassel bewusst und erkennt an, dass dafür der Kfz-Anteil insbesondere bei innerstädtischen Fahrten kurzer Wegstrecken spürbar gesenkt werden muss. Ein adäquates Mittel dafür besteht u.a. in der deutlich beschleunigten Förderung des Radverkehrs. Mit dem Ziel mehr Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer zu erreichen, soll als Planungs- und Umsetzungsgrundsatz die Trennung der Verkehrsarten gelten.
- II. Die Stadtverordnetenversammlung
 1. beauftragt den Magistrat, bei der Abwägung von Planungsvarianten innerhalb von Straßenbauprojekten die Belange des Radverkehrs mit hohem Gewicht im Rahmen der geltenden Regelwerke zu berücksichtigen. Sofern in den Regelwerken Mindestmaße für den Radverkehr angegeben sind, sollen diese - soweit baulich möglich - nicht zum Ansatz kommen, sondern es sollen die Regelmaße verwendet werden. Eine Aneinanderreihung von Mindestmaßen ist zu vermeiden.
 2. beauftragt den Magistrat, den Radverkehr über längere Strecken einheitlich und in kontinuierlicher Führungsform **zu gestalten**. Netzlücken im Haupt- und Nebennetz des Radverkehrs sind zu schließen. Sofern Rad- und Fußverkehr nebeneinander auf einem Niveau geführt werden, sind diese deutlich erkennbar voneinander zu trennen. Um existierende Konflikte zu vermindern, werden bestehende Infrastrukturen, **bei denen der Fuß- und Radverkehr nicht getrennt geführt wird**, schrittweise angepasst.

3. beauftragt den Magistrat, pro Jahr für mindestens 5 km Hauptverkehrsstraßen in der Baulast der Stadt Kassel bis zum Abschluss der Vorplanung (Ende der Leistungsphase 2 HOAI) neu zu planen und dabei neue Radverkehrsanlagen in beiden Fahrtrichtungen zu integrieren. Dabei werden zwei Knotenpunkte möglichst lückenlos miteinander verbunden und es sind neben den Strecken auch adäquate Lösungen für die Knotenpunkte zu planen. Sollten die Längen in einem Jahr nicht erreicht werden, erhöht sich das Planungsziel im jeweils folgenden Jahr entsprechend. Ergänzend sollen parallel dazu Verkehrskonzepte erstellt und Verkehrsversuche durchgeführt werden, die aufzeigen, wie der Verkehr im Hauptstraßennetz insgesamt künftig abzuwickeln ist. Es sollen bauliche Varianten der Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr bevorzugt werden, wenn die Flächen zur Verfügung stehen. Die Radverkehrsanlagen sind mit einem ebenen und dauerhaft gut befahrbaren Belag vorzusehen, der sich durchgängig visuell von angrenzenden Flächen absetzt.
4. beauftragt den Magistrat, im Nebenstraßennetz die Radrouten komfortabel und durchgängig befahrbar herzustellen und den KFZ-Durchgangsverkehr dort geeignet zu reduzieren bzw. zu entschleunigen. Bei allen künftigen baulichen Maßnahmen sollen dafür insbesondere die Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr sowie die Sichtbeziehungen an den Knotenpunkten verbessert werden. Außerdem soll die Anlage von KFZ-Stellplätzen am Fahrbahnrand fahrradfreundlich umgestaltet werden. Bei der Priorisierung von Unterhaltungsmaßnahmen (z.B. Fahrbahndeckensanierung) sollen die Radrouten des Verkehrsentwicklungsplans besonders berücksichtigt werden. Bis zum Jahr 2025 werden mindestens die in Anlage „Ziel 4 – Liste der Nebenstraßen“ beziehungsweise „Ziel 4 – Maßnahmenübersicht Nebenstraßen“ ersichtlichen Bauvorhaben angegangen.
5. 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.
6. 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 Radfahrsignale 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.

7. 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.
8. 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.
- III. 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.
- IV. 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.**

- V. Der Magistrat wird aufgefordert, die originären Radverkehrsmittel transparent im Haushalt abzubilden.
- VI. 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.**

Der durch gemeinsamen Änderungsantrag geänderte Antrag des Magistrats wird absatzweise zur Abstimmung gestellt.

Die Stadtverordnetenversammlung fasst bei

Zustimmung: SPD, CDU, B90/Grüne, Kasseler Linke, FDP+FW+Piraten (1),
Stadtverordnete Ernst und Dr. Hoppe

Ablehnung: AfD (7)

Enthaltung: AfD (1), FDP+FW+Piraten (3)
den

Beschluss

Ziffer I des durch gemeinsamen Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne und des Stadtverordneten Ernst geänderte Antrag des Magistrats betr. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel, 101.18.1237, wird **zugestimmt.**

Die Stadtverordnetenversammlung fasst bei

Zustimmung: SPD, CDU, B90/Grüne, Kasseler Linke, FDP+FW+Piraten,
Stadtverordnete Ernst und Dr. Hoppe

Ablehnung: AfD

Enthaltung: --

den

Beschluss

Ziffer II (1) des durch gemeinsamen Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne und des Stadtverordneten Ernst geänderte Antrag des Magistrats betr. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel, 101.18.1237, wird **zugestimmt.**

Die Stadtverordnetenversammlung fasst bei

Zustimmung: SPD, CDU, B90/Grüne, Kasseler Linke (6), FDP+FW+Piraten,
Stadtverordnete Ernst und Dr. Hoppe

Ablehnung: AfD (7), Kasseler Linke (1)

Enthaltung: AfD (1)

den

Beschluss

Ziffer II (2) des durch gemeinsamen Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne und des Stadtverordneten Ernst geänderte Antrag des Magistrats betr. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel, 101.18.1237, wird **zugestimmt.**

Die Stadtverordnetenversammlung fasst bei

6 von 9

Zustimmung: SPD, B90/Grüne, Kasseler Linke, FDP+FW+Piraten,
Stadtverordnete Ernst und Dr. Hoppe

Ablehnung: CDU, AfD

Enthaltung: --

den

Beschluss

Ziffer II (3) des durch gemeinsamen Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne und des Stadtverordneten Ernst geänderte Antrag des Magistrats betr. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel, 101.18.1237, wird **zugestimmt.**

Die Stadtverordnetenversammlung fasst bei

Zustimmung: SPD, CDU, B90/Grüne, Kasseler Linke, FDP+FW+Piraten,
Stadtverordnete Ernst und Dr. Hoppe

Ablehnung: AfD

Enthaltung: --

den

Beschluss

Ziffer II (4) des durch gemeinsamen Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne und des Stadtverordneten Ernst geänderte Antrag des Magistrats betr. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel, 101.18.1237, wird **zugestimmt.**

Die Stadtverordnetenversammlung fasst bei

Zustimmung: SPD, CDU, B90/Grüne, AfD (2), Kasseler Linke, FDP+FW+Piraten,
Stadtverordnete Ernst und Dr. Hoppe

Ablehnung: AfD (6)

Enthaltung: --

den

Beschluss

Ziffer II (5) des durch gemeinsamen Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne und des Stadtverordneten Ernst geänderte Antrag des Magistrats betr. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel, 101.18.1237, wird **zugestimmt.**

Die Stadtverordnetenversammlung fasst bei

Zustimmung: SPD, CDU, B90/Grüne, Kasseler Linke, FDP+FW+Piraten,
Stadtverordnete Ernst und Dr. Hoppe

Ablehnung: AfD

Enthaltung: --

den

Beschluss

Ziffer II (6) des durch gemeinsamen Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne und des Stadtverordneten Ernst geänderte Antrag des Magistrats betr. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel, 101.18.1237, wird **zugestimmt**.

Die Stadtverordnetenversammlung fasst bei

Zustimmung: SPD, B90/Grüne, Kasseler Linke, FDP+FW+Piraten (1),
Stadtverordnete Ernst und Dr. Hoppe

Ablehnung: CDU, AfD

Enthaltung: FDP+FW+Piraten (3)

den

Beschluss

Ziffer II (7) des durch gemeinsamen Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne und des Stadtverordneten Ernst geänderte Antrag des Magistrats betr. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel, 101.18.1237, wird **zugestimmt**.

Die Stadtverordnetenversammlung fasst bei

Zustimmung: SPD, CDU, B90/Grüne, AfD (1), Kasseler Linke, FDP+FW+Piraten,
Stadtverordnete Ernst und Dr. Hoppe

Ablehnung: AfD (6)

Enthaltung: AfD (1)

den

Beschluss

Ziffer II (8) des durch gemeinsamen Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne und des Stadtverordneten Ernst geänderte Antrag des Magistrats betr. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel, 101.18.1237, wird **zugestimmt**.

Die Stadtverordnetenversammlung fasst bei

8 von 9

Zustimmung: SPD, B90/Grüne, Kasseler Linke, FDP+FW+Piraten (1),
Stadtverordnete Ernst und Dr. Hoppe

Ablehnung: CDU, AfD, FDP+FW+Piraten (3)

Enthaltung: --

den

Beschluss

Ziffer III des durch gemeinsamen Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne und des Stadtverordneten Ernst geänderte Antrag des Magistrats betr. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel, 101.18.1237, wird **zugestimmt**.

Die Stadtverordnetenversammlung fasst bei

Zustimmung: SPD, B90/Grüne, Stadtverordneter Ernst

Ablehnung: CDU, AfD (7), Kasseler Linke, Stadtverordneter Dr. Hoppe

Enthaltung: AfD (1), FDP+FW+Piraten

den

Beschluss

Ziffer IV des durch gemeinsamen Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne und des Stadtverordneten Ernst geänderte Antrag des Magistrats betr. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel, 101.18.1237, wird **zugestimmt**.

Die Stadtverordnetenversammlung fasst bei

Zustimmung: einstimmig

Ablehnung: --

Enthaltung: --

den

Beschluss

Ziffer V des durch gemeinsamen Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne und des Stadtverordneten Ernst geänderte Antrag des Magistrats betr. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel, 101.18.1237, wird **zugestimmt**.

Die Stadtverordnetenversammlung fasst bei

9 von 9

Zustimmung: SPD, CDU, B90/Grüne, AfD (1), Kasseler Linke, FDP+FW+Piraten,
Stadtverordnete Ernst und Dr. Hoppe

Ablehnung: AfD (6)

Enthaltung: AfD (1)

den

Beschluss

Ziffer VI des durch gemeinsamen Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne und des Stadtverordneten Ernst geänderte Antrag des Magistrats betr. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel, 101.18.1237, wird zugestimmt.

gez. Volker Zeidler
Stadtverordnetenvorsteher



Nicole Eglin
Schriftführerin

Auszug aus der 15. öffentlichen Sitzung
der Stadtverordnetenversammlung
vom 19. September 2022

29. September 2022
1 von 1

Vorstellung der Arbeit der Unfallkommission

Antrag der FDP-Fraktion

- 101.19.511 -

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat der Stadt Kassel wird gebeten, zeitnah ein Mitglied der Unfallkommission Kassel in eine Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr einzuladen, um dort die Arbeit der Kommission und ihre Datengrundlage, insbesondere eine Übersicht der Unfallhäufungspunkte bzw. -strecken und der ergriffenen Gegenmaßnahmen vorzustellen.

Die Stadtverordnetenversammlung fasst bei

Zustimmung: einstimmig

Ablehnung:

Enthaltung:

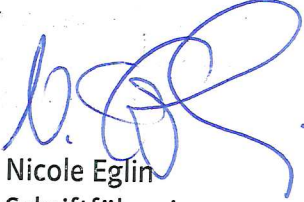
Abwesend: Stadtverordnete Rieger

den

Beschluss

Dem Antrag der FDP-Fraktion betr. Vorstellung der Arbeit der Unfallkommission, 101.19.511, wird zugestimmt.

gez. Dr. Martina van den Hövel-Hanemann
Stadtverordnetenvorsteherin


Nicole Eglin
Schriftführerin

Inhalt

- 1. Verkehrsunfälle und Unfallhäufungen in Kassel**
- 2. Auszug aus Gesetzen/Erlassen/Regelwerken**
- 3. Arbeit der Unfallkommission**
- 4. Einzelne Beispiele**
- 5. Überblick über bereits behandelte Unfallhäufungen**

Verkehrsunfälle in Kassel Unfallhäufungen (UH)



Polizeipräsidium Nordhessen

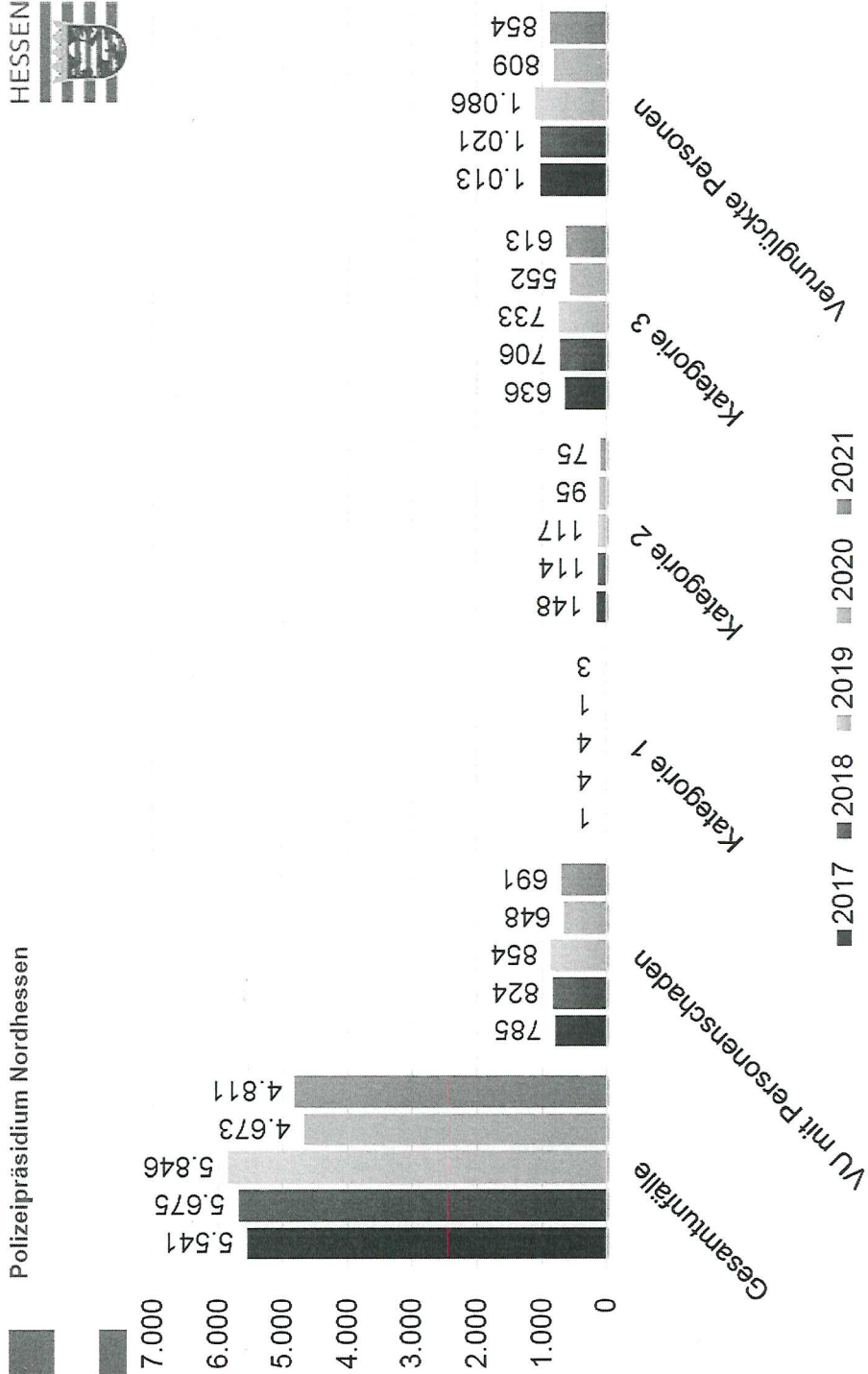
2017:
53 UH 1JK
8 UH 3JK
61 UH

2018:
56 UH 1JK
6 UH 3JK
62 UH

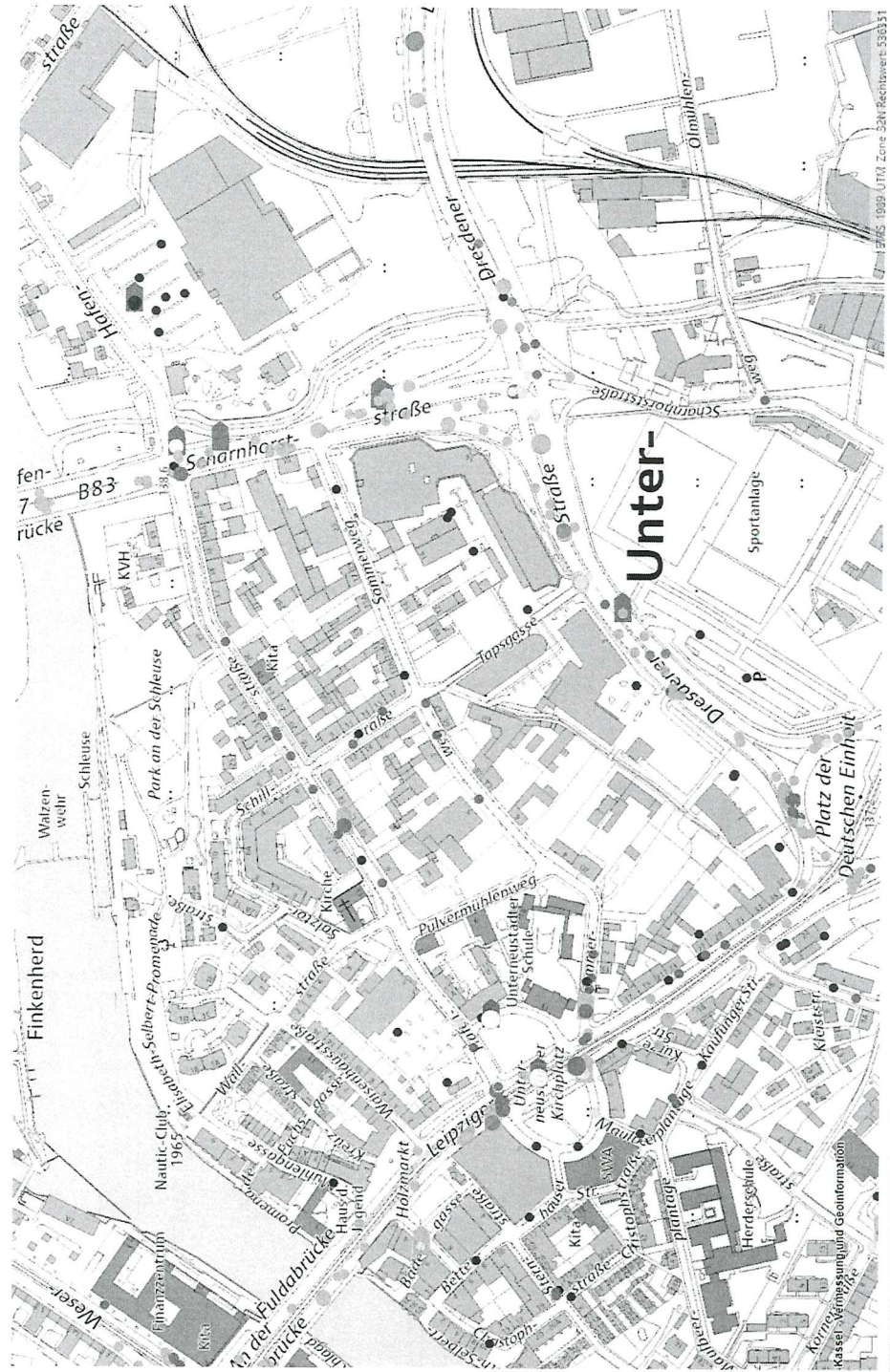
2019:
60 UH 1JK
3 UH 3JK
63 UH

2020:
35 UH 1JK
4 UH 3JK
39 UH

2021:
40 UH 1JK
4 UH 3JK
44 UH



Verkehrsunfälle in Kassel (verteilt und gehäuft)



Unfalltyp	Erläuterungen
1	Fahrunfall
2	Abbiege-Unfall
3	Einbiegen/Kreuzen-Unfall
4	Überschreiten-Unfall
5	Unfall durch ruhenden Verkehr
6	Unfall im Längsverkehr
7	Sonstiger Unfall

Sondermerkmale
Alkohol (blau)
Fußgänger (rot)
Radfahrer (hellgrün)

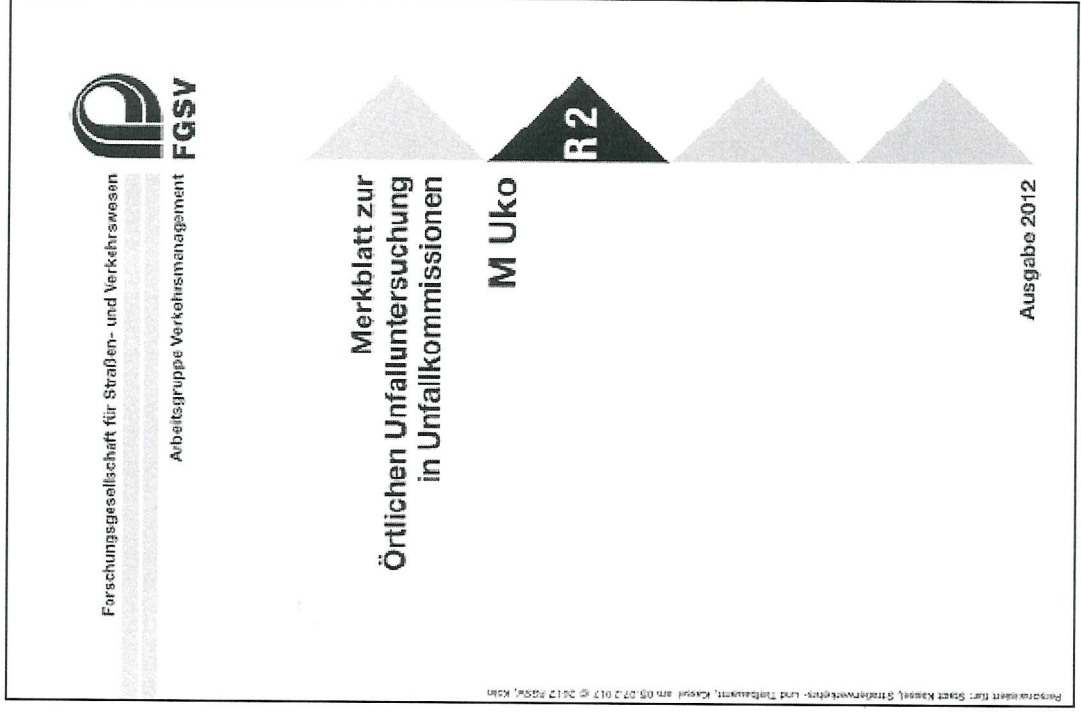
Unfallkategorie
Unfall mit Getöteten (Kategorie 1)
Unfall mit Schwerverletzten (Kategorie 2)
Unfall mit Leichtverletzten (Kategorie 3)
Unfall mit Sachschaden (Kategorie 4, 5, 6)

Auszug aus der VwV-StVO

Zu § 44 Sachliche Zuständigkeit

- I. Zur **Bekämpfung der Verkehrsunfälle** haben **Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaubehörde und Polizei** eng zusammenzuarbeiten, um zu ermitteln, wo sich die Unfälle häufen, worauf diese zurückzuführen sind, und welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um unfallbegünstigende Besonderheiten zu beseitigen. Hierzu sind **Unfallkommissionen** einzurichten, deren Organisation, Zuständigkeiten und Aufgaben **Ländererlasse** regeln. Für die örtliche Untersuchung von Verkehrsunfällen an Bahnübergängen gelten dabei wegen ihrer Besonderheiten ergänzende Bestimmungen.
- II. Das **Ergebnis der örtlichen Untersuchungen** dient der Polizei als Unterlage für zweckmäßigen Einsatz, den Verkehrsbehörden für verkehrsregelnde und den Straßenbaubehörden für straßenbauliche Maßnahmen.
- III. Dazu bedarf es der Anlegung von **Unfalltypensteckkarten** oder vergleichbarer elektronischer Systeme, wobei es sich empfiehlt, bestimmte Arten von Unfällen in besonderer Weise, etwa durch die Verwendung verschiedenfarbiger Nadeln, zu kennzeichnen. Außerdem sind Unfallblattsammlungen zu führen oder Unfallstraßenkarteien anzulegen. Für Straßenstellen mit besonders vielen Unfällen oder mit Häufungen gleichartiger Unfälle sind **Unfalldiagramme** zu fertigen. Diese Unterlagen sind sorgfältig auszuwerten; vor allem Vorfahrtunfälle, Abbiegeunfälle, Unfälle mit kreuzenden Fußgängern und Unfälle infolge Verlustes der Fahrzeugkontrolle weisen häufig darauf hin, dass die bauliche Beschaffenheit der Straße mangelhaft oder die Verkehrsregelung unzulänglich ist.
- IV. Welche Behörde diese Unterlagen zu führen und auszuwerten hat, richtet sich nach **Landesrecht**. Jedenfalls bedarf es engster Mitwirkung auch der übrigen beteiligten Behörden.
- V. Wenn örtliche Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass sich an einer bestimmten Stelle regelmäßig Unfälle ereignen, ist zu prüfen, ob es sich dabei um Unfälle ähnlicher Art handelt. Ist das der Fall, so kann durch verkehrsregelnde oder bauliche Maßnahmen häufig für eine **Entschärfung der Gefahrenstelle** gesorgt werden. Derartige Maßnahmen sind in jedem Fall ins Auge zu fassen, auch wenn in absehbarer Zeit eine völlige Umgestaltung geplant ist.

Merkblatt der FGSV



Hessischer Erlass

176

Gemeinsamer Erlass des Hessischen Ministeriums des Innern und für Sport und des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Erfassung und Analyse von Straßenverkehrsunfällen

1. **Allgemeine Grundsätze**
Ziel dieses Erlasses ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch das Erkennen und Beseitigen von Unfallursachen im Rahmen der Straßenverkehrsüberwachung.
Die rechtlichen Grundlagen für die Durchführung einer örtlichen Verkehrsunfalluntersuchung sind in der Verwaltungsvorschrift zu § 44 StVO aufgeführt und dienen der Feststellung von Unfallursachen im Straßennetz. Durch die ortsbetragende Auswertung sollen frühzeitig unfallgefährliche Bereiche identifiziert werden, um die Ursachen der Schwereunfälle und insbesondere auf Verkehrsunfälle mit schwerem Personenschaden zu schließen.

2. **Örtliche Unfalluntersuchung durch die Polizei**
Die Identifikation von Unfallhäufungen erfolgt durch die Polizeibehörde im Rahmen der örtlichen Unfalluntersuchung.
Eine Unfallhäufung liegt dann vor, wenn sich an Knotenpunkten oder auf Straßenabschnitten von maximal 300 m Länge mindestens fünf Unfälle eines Unfalldatentyps innerhalb eines Kalenderjahrs oder mindestens drei Unfälle mit schwerem Personenschaden ereignet haben. Im Bereich der Kreisfreien Städte können abweichende Festlegungen erfolgen. Für komplexe Knoten (zum Beispiel „Kleeblätter“) bietet sich die Auflegung in Teilabschnitte (zum Beispiel Ein- und Ausfahrten, durchgehende Fahrbahnen, Rampen) an.
Das Ergebnis der örtlichen Unfalluntersuchung bildet die Basis für die Ermittlung der Unfallursachen und die Identifizierung der zu beseitigenden Verkehrshazards. Es dient den Straßenverkehrsbehörden als Entscheidungsgrundlage für verkehrsergänzende und -lenkende Anordnungen sowie den Straßenbaubehörden als Planungsgrundlage für notwendige straßenbauliche Maßnahmen.

Let nach Prüfung der Gesamtumstände eine nähere Untersuchung der Unfallursachen durch die Straßenverkehrsbehörde und die zuständige Straßenbaubehörde und Straßenverkehrsbehörden unter Übermittlung der vorhandenen Daten und Faktoren (Unfalllisten, Unfallskizzen etc.).
Bei der Erfassung und Auswertung von Straßenverkehrsunfällen sind im Interesse einer zügigen Beseitigung von Unfallhäufungen die Möglichkeiten der elektronischen Datenverarbeitung sowie die Möglichkeiten der elektronischen Datenverarbeitung zu nutzen und zur Ermittlung der Unfallursachen von Straßenverkehrsunfällen sowie eine Vernetzung der Rechner- und Datenbanken der Straßenverkehrsbehörden und der Polizei- und Straßenverkehrsbehörden zu nutzen. Den Vorgesetzten der Straßenverkehrsbehörden sind die jeweils zuständige Straßenverkehrsbehörden zu melden.

3. **Elektronische Unfalltypensteckkarte**
Jeder Landkreis bildet eine Unfallkommission für die zu beauftragten Ermittlungen im Bereich des Straßenverkehrs der Stadt für die Straßen unterhalb ihres Zuständigkeitsbereiches. Für alle übrigen Straßen bietet sich die Einrichtung analoger Unfallkommissionen an.
Die Unfallkommission setzt sich aus Vertretern der Straßenverkehrsbehörde, des Straßenbaustraggers und der Polizeibehörde zusammen. Hierbei sind möglichst ständige und qualifizierte Vertreter der Fachbehörden zu benennen. Den Vorgesetzten der Unfallkommission führt die jeweils zuständige Straßenverkehrsbehörde.

Die Unfallkommission behandelt ausschließlich Unfallhäufungen. Im Rahmen der örtlichen Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen hat sie die Aufgabe, diese zu bewerten und für geeignete Maßnahmen zur Bekämpfung des Unfallgeschehens zu sorgen. Unfallhäufungen im übrigen Straßennetz werden von den Straßenverkehrsbehörden an die zuständigen Straßenverkehrsbehörden gemeldet.
Für den Bereich der Autobahnen ist die Autobahnkommission Hessen zuständig. Die örtliche Abgrenzung ergibt sich aus der

Konzeption der Autobahnkommission in der jeweils gültigen Fassung

3.1. **Einberufung, Beratung und Empfehlungen der Unfallkommission**

Die Einberufung der Unfallkommission hat durch die Straßenverkehrsbehörde unter Übersendung der vorhandenen Unterlagen rechtzeitig und schriftlich zu erfolgen. Die Beratungen sollen in der Regel zweimal jährlich, gegebenenfalls auch anlassbezogen stattfinden.

Sie sind bei Bedarf mit einer gemeinsamen Ortsterminierung zu verbinden. Die Beratungsergebnisse der Unfallkommission sind zu protokollieren und den Kommissionmitgliedern zuzustellen. Aus den Beratungen soll sich im Falle Unfallhäufungen eine Empfehlung ableiten, die folgende Bereiche betreffen kann:

- straßenbauliche Maßnahmen
- Maßnahmen der Straßenausstattung
- verkehrspolitische Anordnungen
- verkehrspolitische Maßnahmen
- andere Maßnahmen, zum Beispiel fortgesetzte Beobachtung und verteilende Analyse der Verkehrssituation, gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit

Die Maßnahmen können jeweils für sich allein oder in Kombination ergriffen werden. Die Umsetzung der Maßnahmen obliegt dem jeweils zuständigen Fachbehörden. Es ist im Protokoll der Beratung zu dokumentieren, welche Stelle für welche Maßnahme verantwortlich ist.

Alle Beteiligten sind verpflichtet, die Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen und deren Wirkung fortlaufend zu überprüfen und in den Sitzungen der Unfallkommission über den Umsetzungsstand zu berichten.

4. **Elektronische Unfalltypensteckkarte**
Die Polizei führt zur örtlichen Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle eine elektronische Unfalltypensteckkarte in elektronischer Form. Hierzu ist über die Policeinheit eine elektronische Vertriebskarte in elektronischer Form für die örtliche Untersuchung gemäß den Eingabeformaten zu erfassen und zu lokalisieren.

Als Unfalltypensteckkarte sind mindestens zu führen:
• Die Eingabes-Unfalltypensteckkarte unter Darstellung aller politisch registrierten Unfälle im jeweils laufenden Kalenderjahr.

• Die Dreijahres-Unfalltypensteckkarte unter Darstellung aller politisch registrierten Unfälle mit schwerem Personenschaden.

Zudem sollen, soweit es aufgrund bestimmter Unfallentwicklungsmuster erforderlich ist, weitere Steckkarten geführt werden. Die Führung der Karte erfolgt nach Unfalltypen. Für die Bestimmung des Unfalltyps ist nicht die Unfallursache, sondern allein der Verkehrsvorgang entscheidend, der den Unfall auslöst hat (Konfliktstratagem).

Unfalltypensteckkarten sind grundsätzlich von der örtlich sachlich für die Unfallaufnahme zuständigen Polizeibehörde zu führen, die auch die Einzelheiten der Durchführung regelt. Maßnahmen, die aufgrund der Auswertungen der Unfalltypensteckkarte ergriffen werden, sollen auf der Karte in geeigneter Weise dargestellt werden, um eine augenfällige Kontrolle ihrer Wirksamkeit zu ermöglichen.

5. **Öffentlichkeitsarbeit**
Die Tätigkeit der Verkehrsunfallkommission ist durch eine zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit bekannt zu machen.

6. **Inkrafttreten**
Der Erlass tritt am 1. März 2009 in Kraft.

Wiesbaden, 19. Januar 2009
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung
LPP 13 - 66 k 13

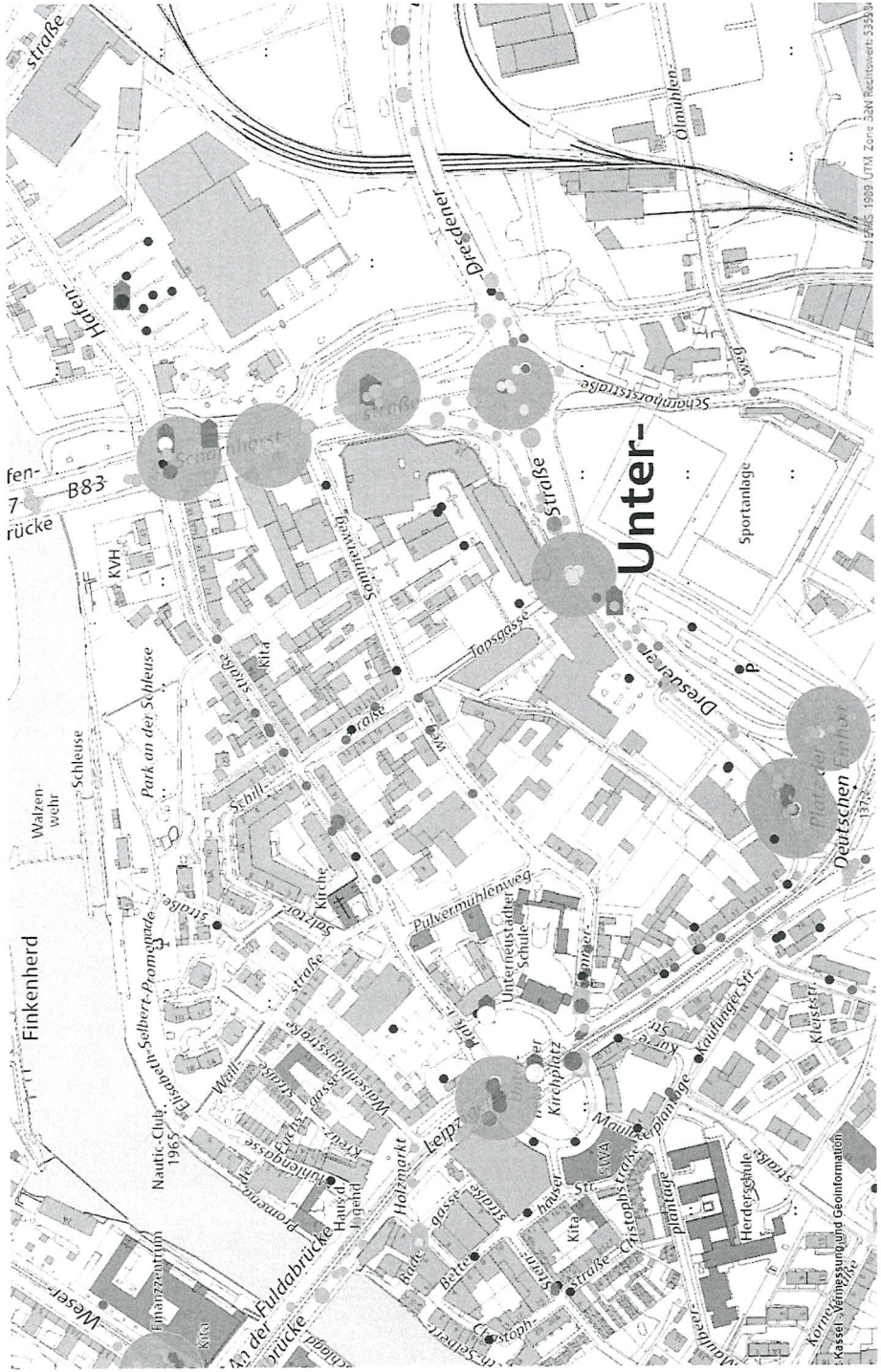
Wiesbaden, 27. Januar 2009
Hessisches Ministerium des Innern und für Sport
Galt-Verz. 31001, 610
Sicht: 8/2009 S. 456

Kasseler Festlegung

<p>Kassel documenta Stadt 34112 Kassel documenta Stadt Herr Töpfer Straßenverkehrs- und Tiefbauamt -Straßenverkehrsabteilung- Hörsingstr. 35 34112 Kassel Telefon 0561 787-2113 Fax 0561 787-4204 E-Mail: t.oepfer@stadt.kassel.de BC-ULADREKAS 34112 Kassel documenta Stadt www.kassel.de</p>	<p>Kassel documenta Stadt 2 von 2 4. Im Übrigen gilt der gemeinsame Erlass des Hessischen Ministeriums des Innern und für Sport und des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 27. Januar 2009 zur „Erfassung und Analyse von Straßenverkehrsunfällen“. Kassel, den 25. Oktober 2018 (Dr. Förster) Leiter des Straßenverkehrs- und Tiefbauamts der Stadt Kassel (Tepel) Leiter der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Kassel (Petersen) Leiter der Direktion Verkehrssicherheit/Sonderdienste im Polizeipräsidium Nordhessen</p>
<p>Kassel documenta Stadt 1 von 2 7. September 2018 Identifikation von Unfallhäufungen für die Stadt Kassel Gemeinsame Erörterung mit dem Leiter des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes der Stadt Kassel, mit dem Leiter der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Kassel und dem Leiter der Direktion Verkehrssicherheit/Sonderdienste im Polizeipräsidium Nordhessen: 1. Die bisher gültige Festlegung von Unfallhäufungen vom 22.6.2007 wird abgelöst. 2. Seit der jährlichen Auswertung 2016 durch die Polizei gelten – aufbauend auf dem gemeinsamen Erlass des Hessischen Ministeriums des Innern und für Sport und des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 27. Januar 2009 – folgende Definitionen: a. Eine Unfallhäufung liegt dann vor, wenn sich an Knotenpunkten oder auf Straßenabschnitten von maximal 300 m Länge mindestens fünf Unfälle eines Unfalltyps innerhalb eines Kalenderjahres ereignet haben (sog. UH (LJK)). b. Eine Unfallhäufung liegt dann vor, wenn sich an Knotenpunkten oder auf Straßenabschnitten von maximal 300 m Länge mindestens drei Unfälle mit schwerem Personenschaden (schwer verletzt oder getötet) innerhalb von drei aufeinanderfolgenden Jahren ereignet haben (sog. UH (3JK)). 3. Die Definitionen für Unfalltyp und für Knotenpunkt sind dem Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zu entnehmen.</p>	<p>Kassel documenta Stadt 1 von 2 7. September 2018 Identifikation von Unfallhäufungen für die Stadt Kassel Gemeinsame Erörterung mit dem Leiter des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes der Stadt Kassel, mit dem Leiter der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Kassel und dem Leiter der Direktion Verkehrssicherheit/Sonderdienste im Polizeipräsidium Nordhessen: 1. Die bisher gültige Festlegung von Unfallhäufungen vom 22.6.2007 wird abgelöst. 2. Seit der jährlichen Auswertung 2016 durch die Polizei gelten – aufbauend auf dem gemeinsamen Erlass des Hessischen Ministeriums des Innern und für Sport und des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 27. Januar 2009 – folgende Definitionen: a. Eine Unfallhäufung liegt dann vor, wenn sich an Knotenpunkten oder auf Straßenabschnitten von maximal 300 m Länge mindestens fünf Unfälle eines Unfalltyps innerhalb eines Kalenderjahres ereignet haben (sog. UH (LJK)). b. Eine Unfallhäufung liegt dann vor, wenn sich an Knotenpunkten oder auf Straßenabschnitten von maximal 300 m Länge mindestens drei Unfälle mit schwerem Personenschaden (schwer verletzt oder getötet) innerhalb von drei aufeinanderfolgenden Jahren ereignet haben (sog. UH (3JK)). 3. Die Definitionen für Unfalltyp und für Knotenpunkt sind dem Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zu entnehmen.</p>

Definition von Unfallhäufungen	
1 -JK	5 U _g Typ
3 -JK	3 USP

Verkehrsunfälle und polizeilich gemeldete Unfallhäufungen in Kassel



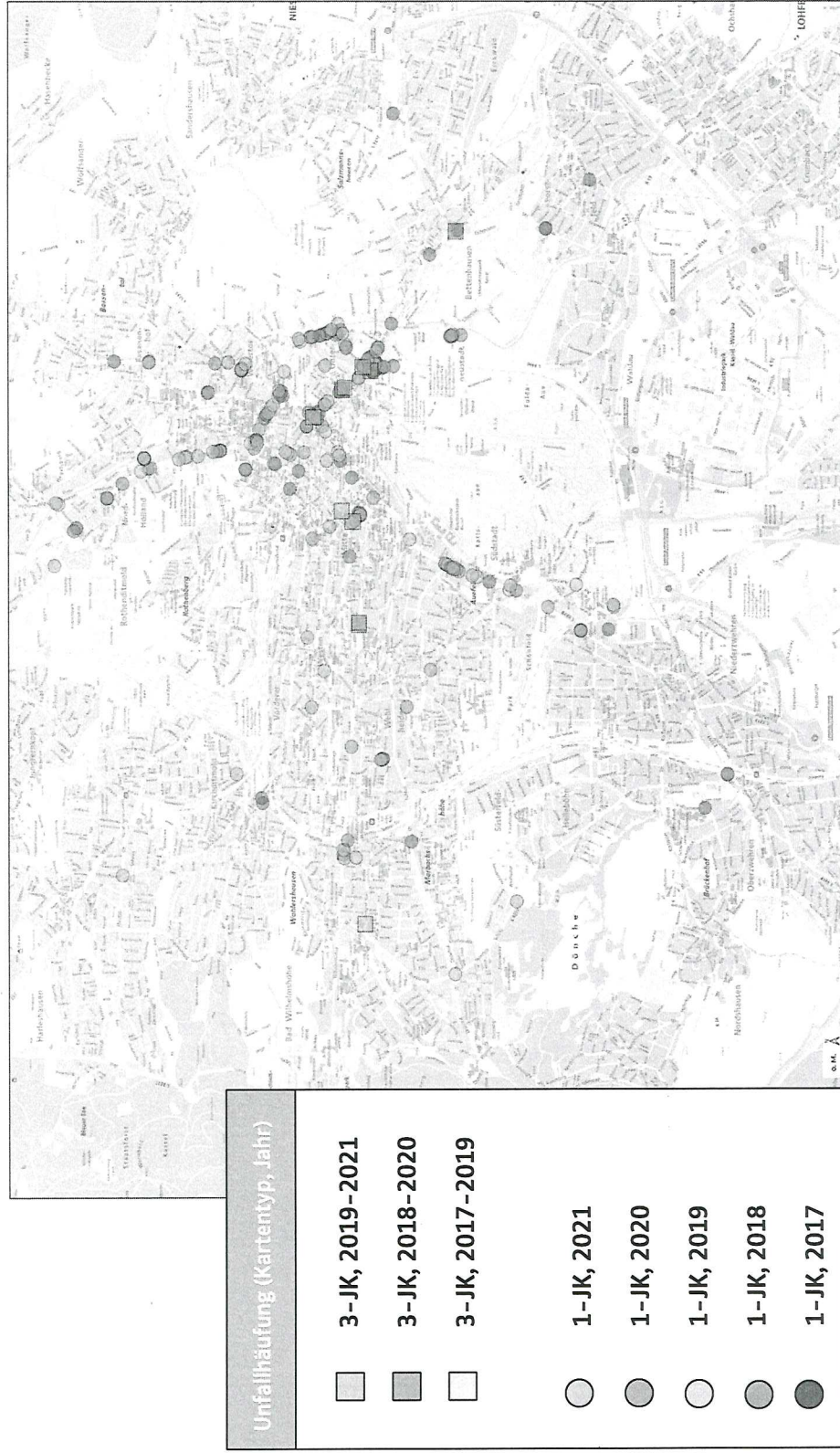
Unfalltyp	Erläuterungen
1	Fahrunfall
2	Abbiege-Unfall
3	Einbiegen/Kreuzen-Unfall
4	Überschreiten-Unfall
5	Unfall durch ruhenden Verkehr
6	Unfall im Längsverkehr
7	Sonstiger Unfall

Sondermerkmale
Alkohol (braun)
Fußgänger (rot)
Radfahrer (hellgrün)

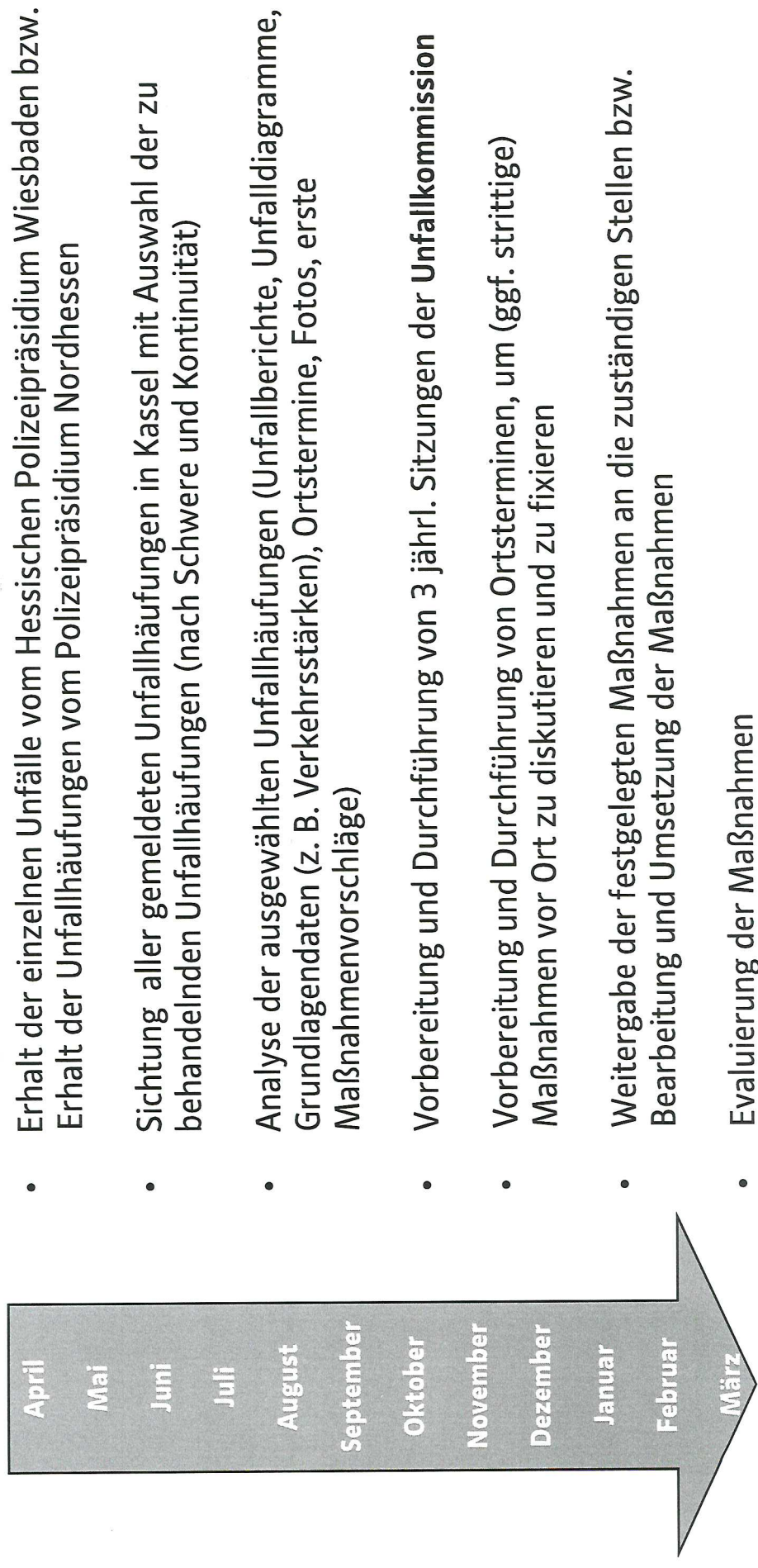
Unfallkategorie
Unfall mit Getöteten (Kategorie 1)
Unfall mit Schwerverletzten (Kategorie 2)
Unfall mit Leichtverletzten (Kategorie 3)
Unfall mit Sachschaden (Kategorie 4, 5, 6)

Unfallhäufung
1 - JK, 2020

Polizeilich gemeldete Unfallhäufungen in Kassel

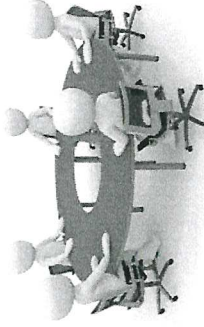


Arbeiten zur Unfallkommission



Unfallkommission

- Teilnehmer:
 - Vertreter des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes (Straßenverkehrsbehörde, Straßenbauastträger, Verkehrs- und Straßenplaner, Verkehrsmanagement, Radverkehrsbeauftragte)
 - Polizeibehörde
 - Regierungspräsidium
 - KVG
- Ausgewählte Unfallhäufungen und alle entscheidenden Informationen dazu besprechen sowie wiederkehrende Unfallsachen / Unfallzeiten erkennen
- Angedachte Lösungen diskutieren und Maßnahmen festlegen, dazu zählen:
 - Straßenbauliche Maßnahmen
 - Maßnahmen der Straßenausstattung
 - Verkehrsrechtliche Anordnungen
 - Verkehrspolizeiliche Maßnahmen
 - andere Maßnahmen, z.B. fortgesetzte Beobachtung und vertiefende Analyse der Verkehrssituation (Verkehrserhebungen), gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit
- Evaluierung bzw. umgesetzte Maßnahmen begutachten

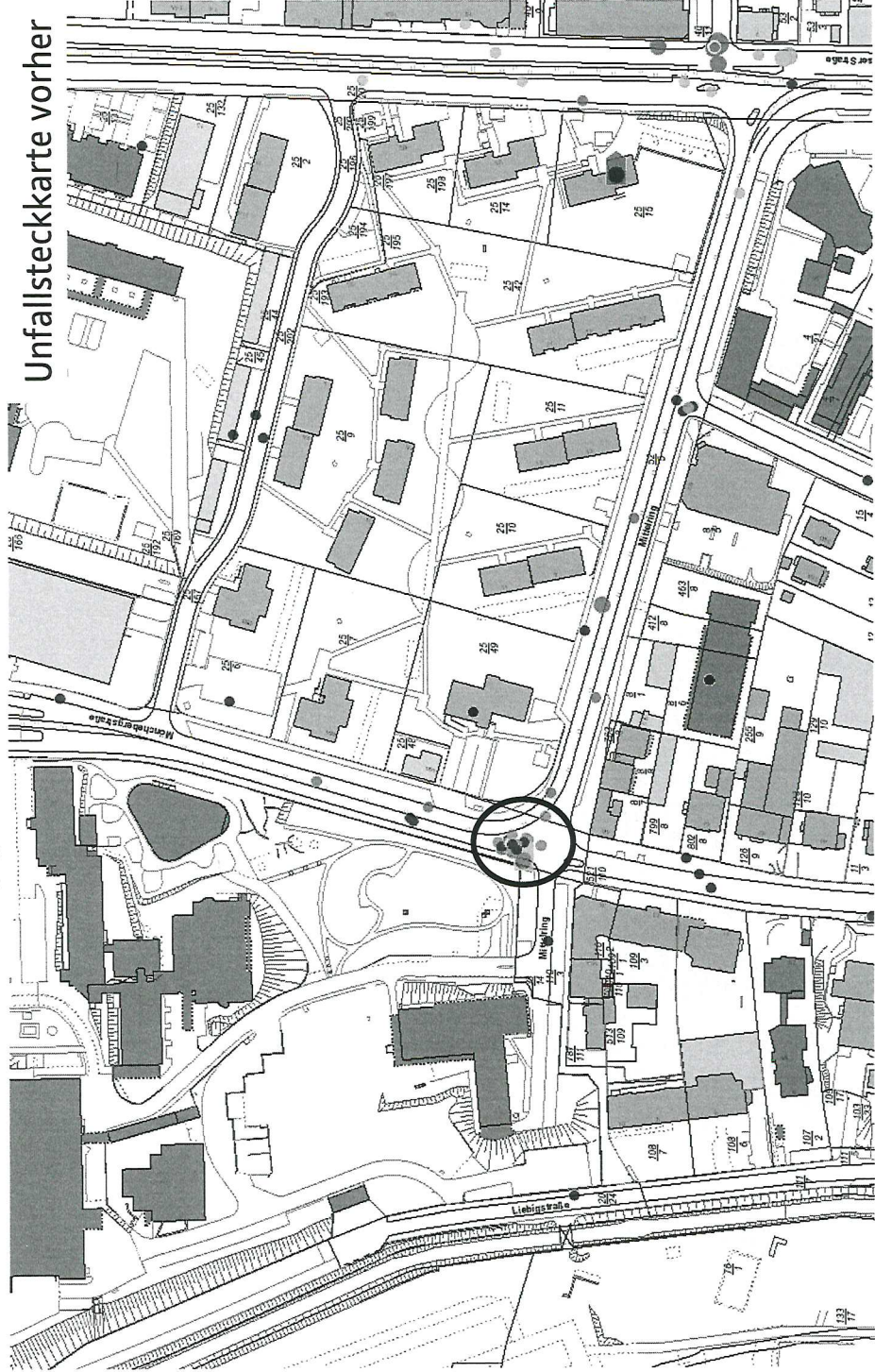


Beispiel für eine Unfallhäufung mit 5 Unfällen eines Typs in 1J

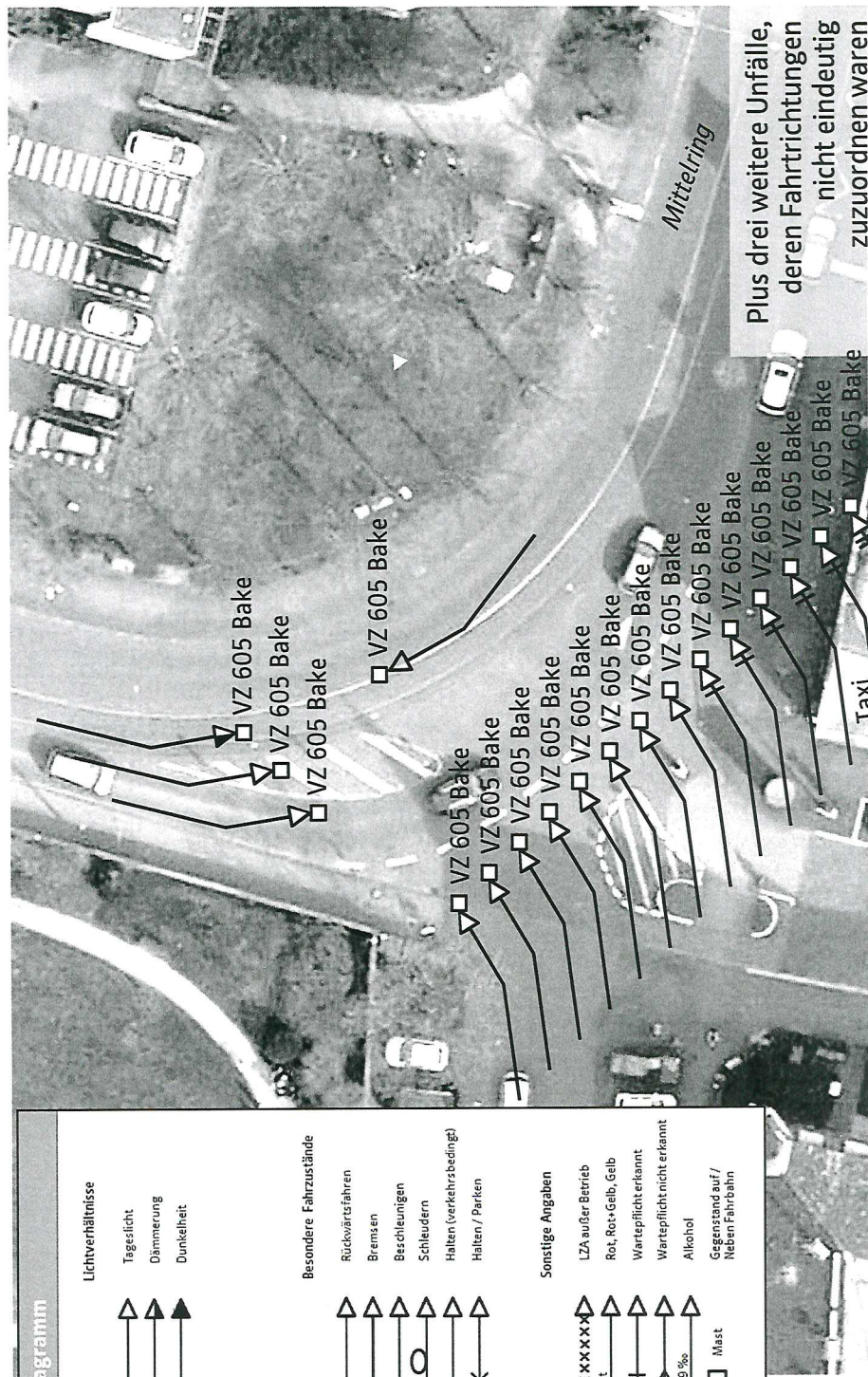
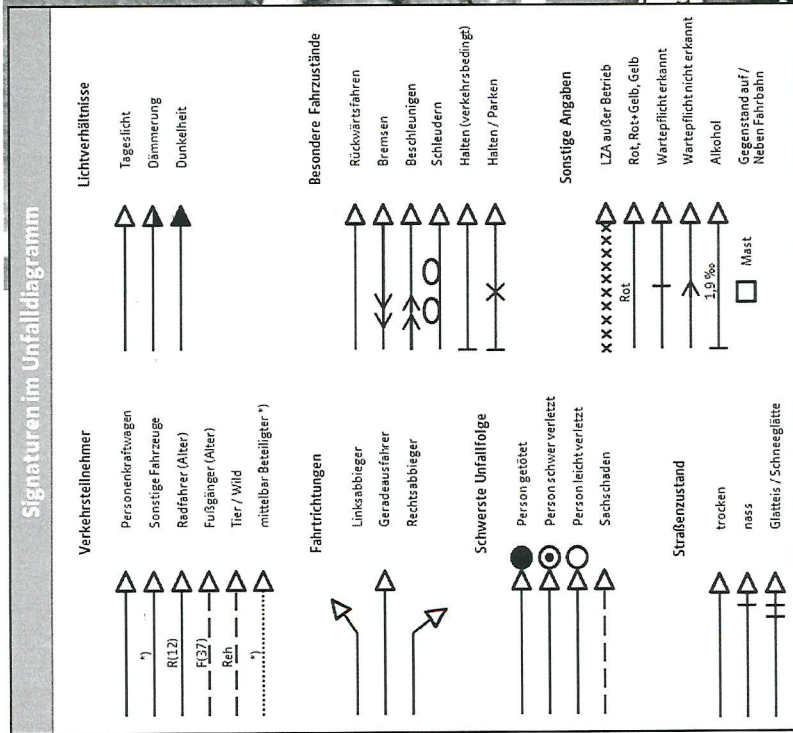
Unfalltyp Erläuterungen	
1	Fahrunfall
2	Abbiege-Unfall
3	Einbiegen/Kreuzen - Unfall
4	Überschreiten - Unfall
5	Unfall durch ruhenden Verkehr
6	Unfall im Längsverkehr
7	Sonstiger Unfall

Sondermerkmale	
Alkohol (blau)	
Fußgänger (rot)	
Radfahrer (hellgrün)	

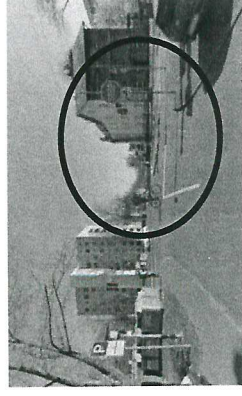
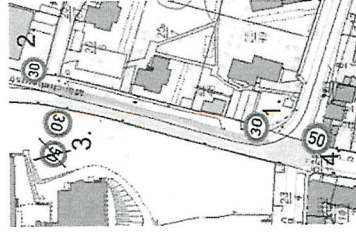
Unfallkategorie	
Unfall mit Getöteten (Kategorie 1)	
Unfall mit Schwerverletzten (Kategorie 2)	
Unfall mit Leichtverletzten (Kategorie 3)	
Unfall mit Sachschaden (Kategorie 4, 5, 6)	



Beispiel für eine Unfallhäufung mit 5 Unfällen eines Typs in 1J



Beispiel für eine Unfallhäufung mit 5 Unfällen eines Typs in 1J



Straßenbauliche Maßnahmen

- UH mit der KVG - Maßnahme „Barrierefreie Haltestelle Mittelring“ abgleichen

Maßnahmen der Straßenausstattung

- Wegnahme der vorhandenen Baken auf der Sperrfläche und Ersatz durch schraffierte Lollis („crash round“), die von allen Seiten gesehen werden
- Wegnahme der Baken, ggf. Ersatz durch Hütchen

Verkehrsrechtliche Anordnungen

- Verlängerung der Tempo 30 bis zum Knoten
- Einrichtung eines Stopp - Schildes in der untergeordneten Straße Mittelring
- „rote Radlerfurt“

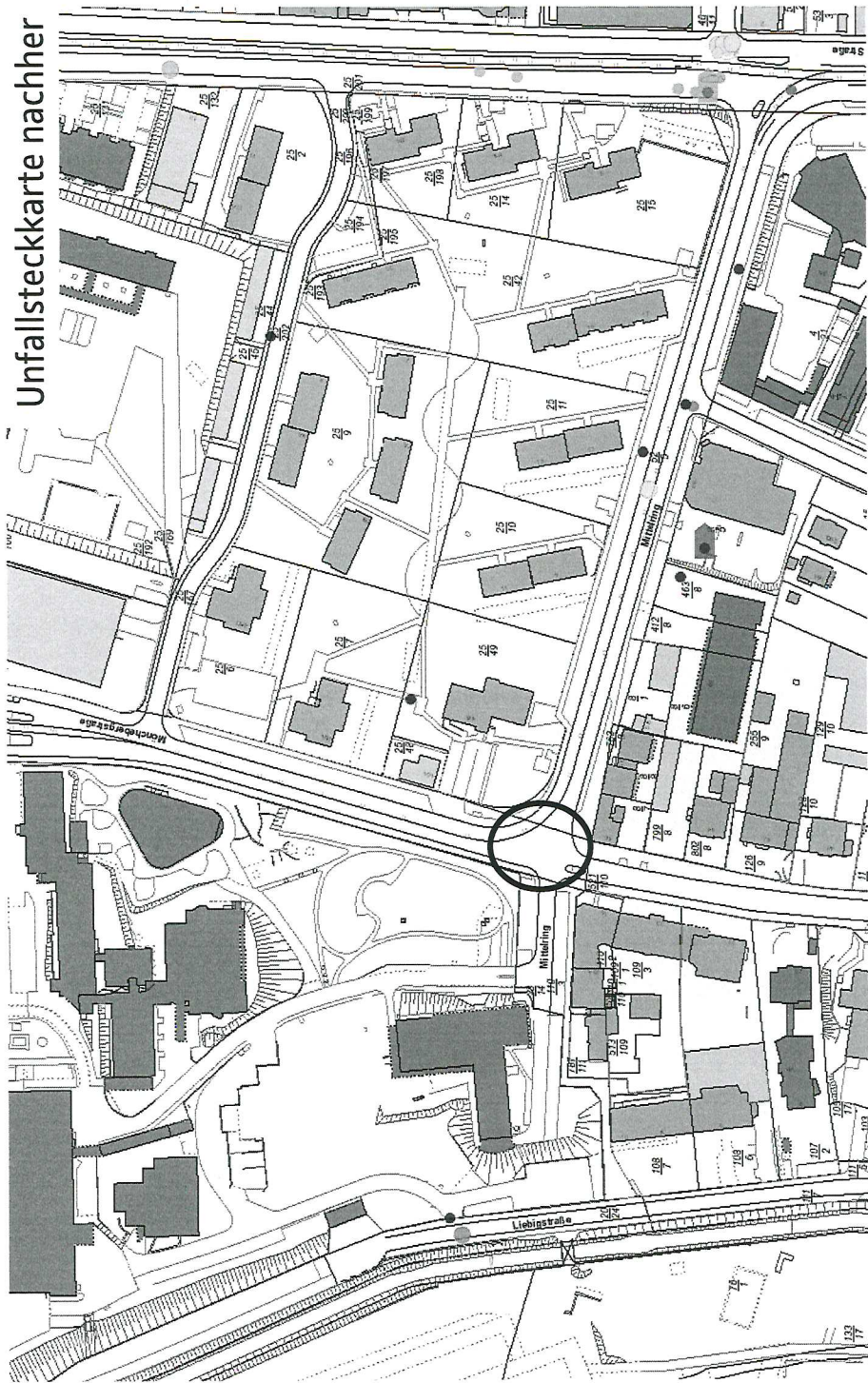
Verkehrspolizeiliche Maßnahmen

- -

Andere Maßnahmen

- fortgesetzte Beobachtung

Beispiel für eine Unfallhäufung mit 5 Unfällen eines Typs in 1J

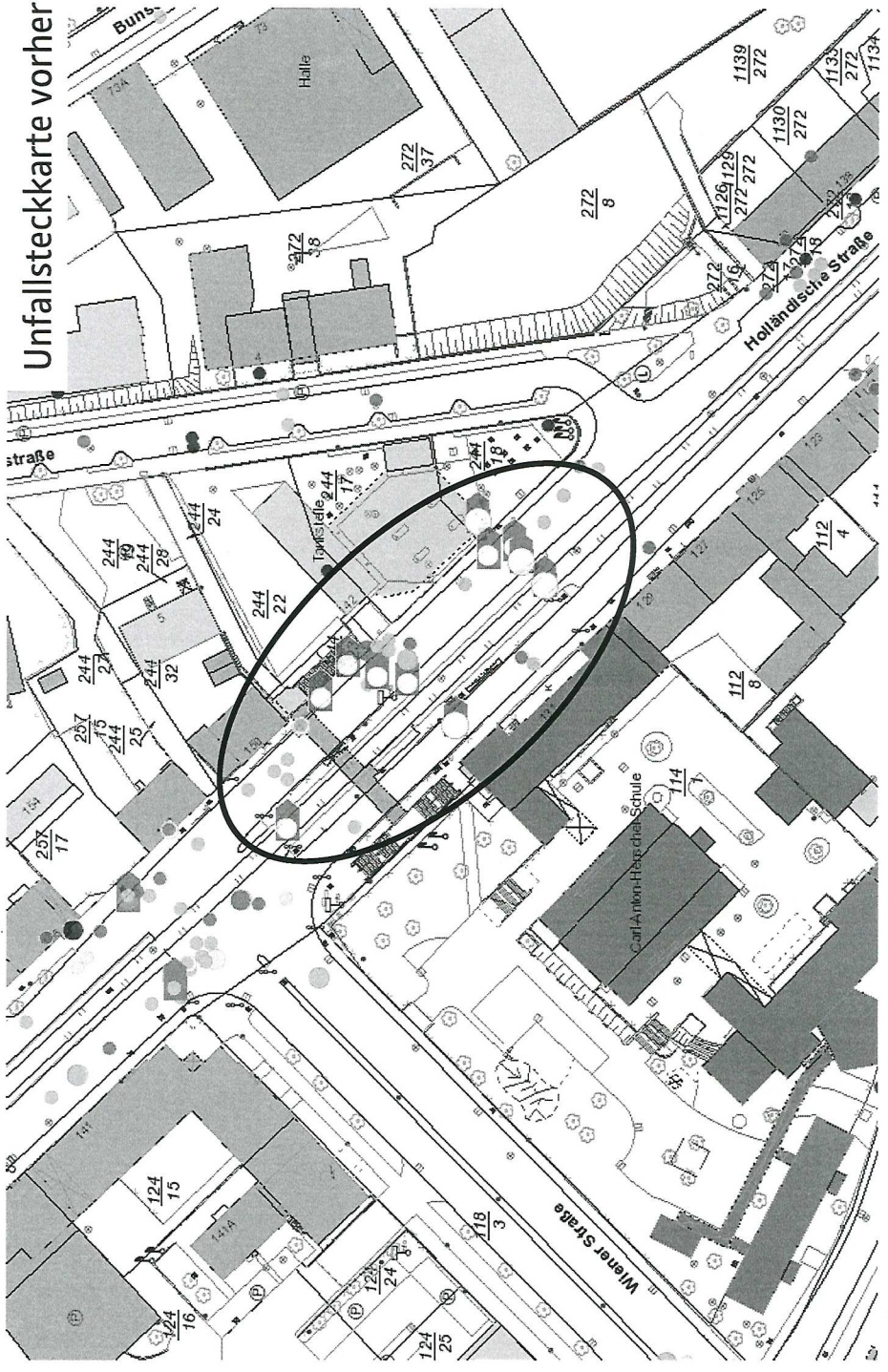


Unfalltyp Erläuterungen	
1	Fahrerunfall
2	Abbiege-Unfall
3	Einbiegen/Kreuzen-Unfall
4	Überschreiten-Unfall
5	Unfall durch ruhenden Verkehr
6	Unfall im Längsverkehr
7	Sonstiger Unfall

Sondermerkmale	
Alkohol (blau)	
Fußgänger (rot)	
Radfahrer (hellgrün)	

Unfallkategorie	
Unfall mit Getöteten (Kategorie 1)	
Unfall mit Schwerverletzten (Kategorie 2)	
Unfall mit Leichtverletzten (Kategorie 3)	
Unfall mit Sachschaden (Kategorie 4, 5, 6)	

Beispiel für eine Unfallhäufung mit 3 Unfällen mit schweren Personenschäden in 3J

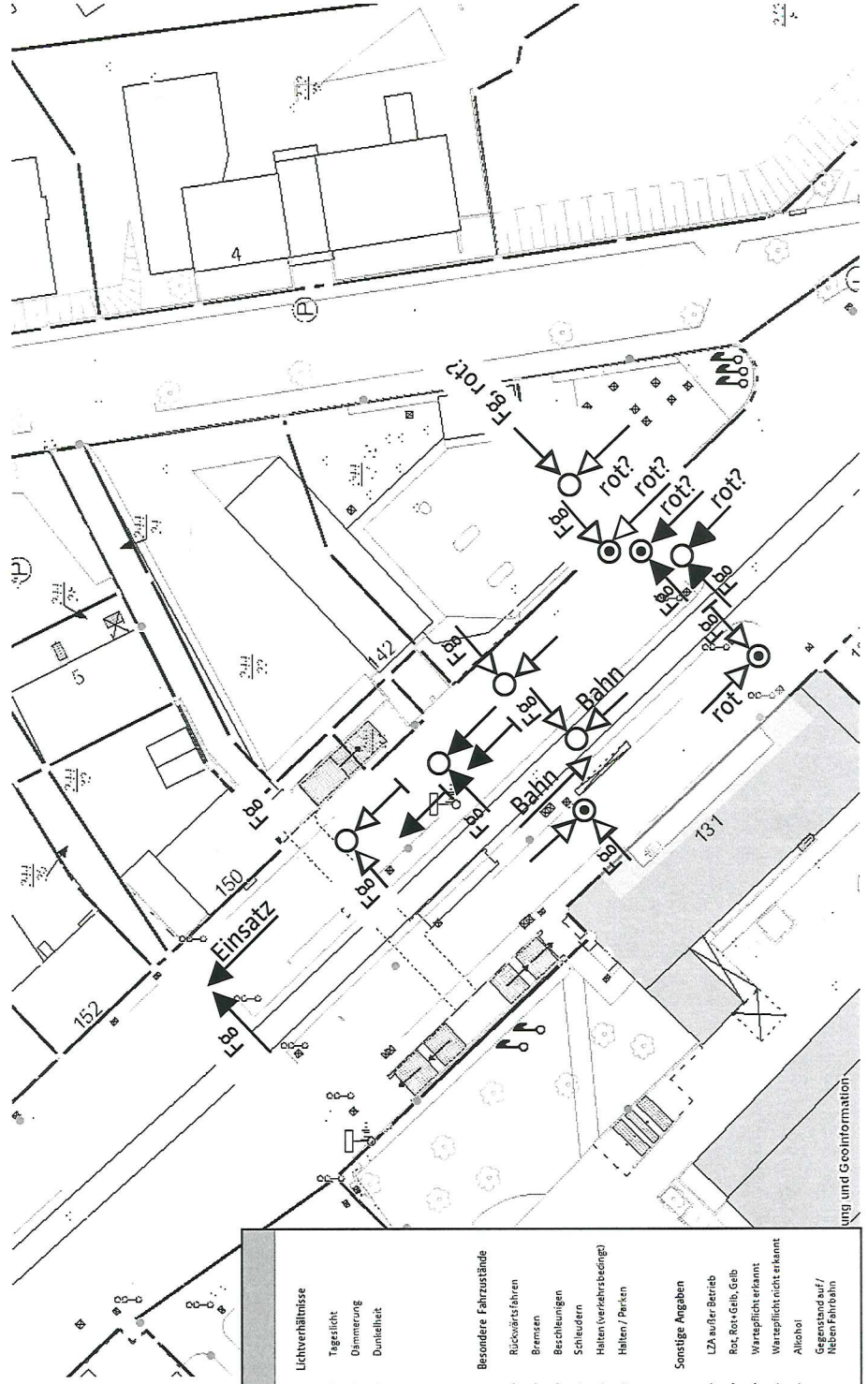


Unfalltyp	Erläuterungen
1	Fahrunfall
2	Abblende-Unfall
3	Einbiegen/Kreuzen-Unfall
4	Überschreiten-Unfall
5	Unfall durch ruhenden Verkehr
6	Unfall im Längsverkehr
7	Sonstiger Unfall

Sondermerkmale
Alkohol (blau)
Fußgänger (rot)
Radfahrer (hellgrün)

Unfallkategorie
Unfall mit Getöteten (Kategorie 1)
Unfall mit Schwerverletzten (Kategorie 2)
Unfall mit Leichtverletzten (Kategorie 3)
Unfall mit Sachschäden (Kategorie 4, 5, 6)

Beispiel für eine Unfalldiagramm mit 3 Unfällen mit schweren Personenschäden in 3J



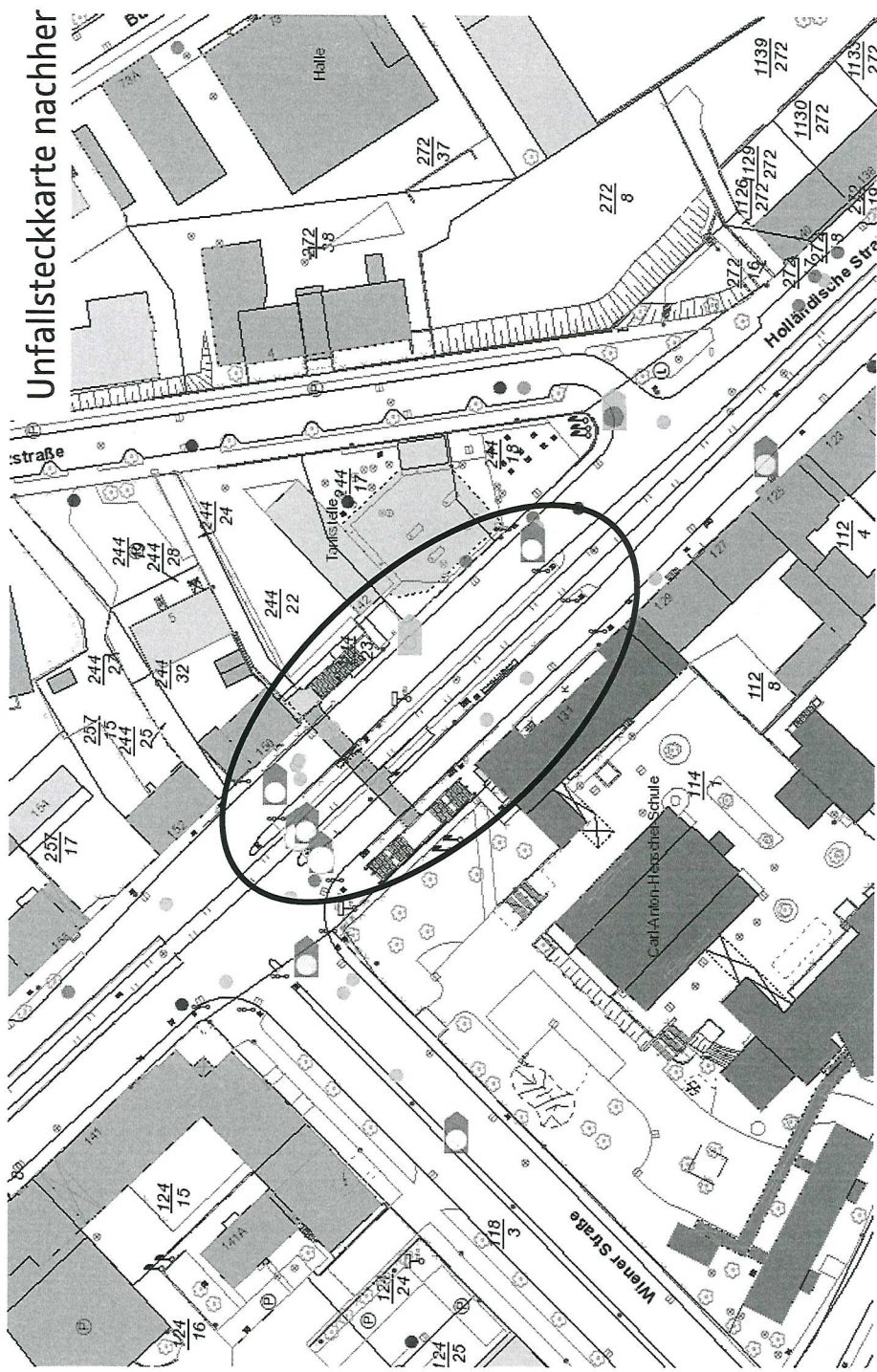
Signaturen im Unfalldiagramm	
Verkehrsteilnehmer	Lichtverhältnisse
Personenaktivwagen	Tageslicht
Sonstige Fahrzeuge	Dämmerung
Radfahrer (Alter)	Dunkelheit
Fußgänger (Alter)	
Tier / Wild	
mittelbar-Beteiligter (*)	
Fahrtrichtungen	Besondere Fahrzeugzustände
Linksabbieger	Rückwärtsfahren
Geradeusfahrer	Bremsen
Rechtsabbieger	Beschleunigen
	Schleudern
	Halten (verkehrsbeeintr.)
	Halten / Parken
Schwerste Unfallfolge	Sonstige Angaben
Person getötet	LZA außer Betrieb
Person schwer verletzt	Rot, Rot-Gelb, Gelb
Person leicht verletzt	Warempfänger erkannt
Schadchäden	Warempfänger nicht erkannt
	Alkohol
	Gegenstand auf / Nebenfahrlohn
Strahlereiz	
trocken	
nass	
Glatteis / Schneeglätte	

Beispiel für eine Unfallhäufung mit 3 Unfällen mit schweren Personenschäden in 3J







Unfalltyp	Erläuterungen
1	Fahrunfall
2	Abbiege-Unfall
3	Einbiegen/Kreuzen-Unfall
4	Überschreiten-Unfall
5	Unfall durch ruhenden Verkehr
6	Unfall im Längsverkehr
7	Sonstiger Unfall

Sondermerkmale
Alkohol (blau)
Fußgänger (rot)
Radfahrer (hellgrün)




Unfallkategorie
Unfall mit Getöteten (Kategorie 1)
Unfall mit Schwerverletzten (Kategorie 2)
Unfall mit Leichtverletzten (Kategorie 3)
Unfall mit Sachschaden (Kategorie 4, 5, 6)









Überblick (Auszug) aus bereits behandelten UH (nach Jahren)

Jahr	Unfall- typ	Ort	Maßnahme	Umsetzung Evaluierung
2015-2017 (3JK)	4 ÜS 	Holländische Str. / Haltestelle Wiener Str.	<ul style="list-style-type: none"> Durchgängige Spritzschutzwände an der Haltestelle Lücken zwischen Wartehäuschen und Spritzwand geschlossen FSA Kontrastblenden für beide Fahrtrichtungen angebracht FSA stadteinwärts große Signalgeber FSA mit LED ausgestattet 	Umsetzung in 2019 Keine UH mehr- weniger Unfälle nun an LSA
2015-2017 (3JK)	3 EK 	Weserstraße / Ysenburgstraße	<ul style="list-style-type: none"> Fahstreifen Tafel (Einordnung) aufgestellt Erneuerung der Fahrbahnmarkierung Verlängerung der durchgezogenen Fahrbahnmarkierung zwischen Linksabbieger- und Geradeausfahrenden 	Umsetzung in 2019
2015-2017 (3JK)	3 EK 	Frankfurter Straße/ Silberbornstraße	<ul style="list-style-type: none"> Aufstellen des VZ 101 mit Zusatz 1006-31 Unfallgefahr Stopp-Schild in der Silberbornstraße Einengung auf einen Fahrstreifen 	Teilumsetzung in 2020 und 2022 Einengung in Planung
2017 (1JK)	2 AB 	Fünfensterstraße/ Obere Königstraße	<ul style="list-style-type: none"> Fahstreifenmarkierungen erneuern, um den Abbiegevorgang zu verdeutlichen 	Umsetzung in 2020
2017 (1JK)	5 RV 	Kurt-Schumacher- Straße 29-31	<ul style="list-style-type: none"> Entfernen der Fahrbahnmarkierung, da Fahrbahn unter 5,50 m ist VZ 120 „Fahrbahnverengung beidseitig“ angeordnet 	Umsetzung in 2020
2017 (1JK)	1 FU 	Mittelring / Mönchebergstraße	<ul style="list-style-type: none"> Wegnahme der Baken und Ersatz durch schraffierte Lollis, die von allen Seiten sichtbar sind Verlängerung der Tempo 30 bis zum Knoten Einrichtung eines Stopp-Schildes im Mittelring 	Umsetzung in 2019







Überblick (Auszug) aus bereits behandelten UH (nach Jahren)

Jahr	Unfall typ	Ort	Maßnahme	Umsetzung Evaluierung		
2016-2018 (3JK)	3 EK 	Weserstraße / Brüderstraße / Altmarkt	<ul style="list-style-type: none"> • Radfahrerrampel in Ri. Weserstraße versetzt • Halteinie für den Radverkehr parallel zu den vorhandenen Querrillen des taktiles Elementes angebracht • Länge der Ampelphasen überprüft • Rückschnitt der Bäume / Wegnahme eines Astes in der Kurt-Schumacher-Straße • Verwechslung der Lichtzeichen für Linksabbieger und Geradeausfahrer prüfen • Zweiten Signalgeber an die rechte Peitsche für geradeaus prüfen 	<table border="1"> <tr> <td>Teilumsetzung in 2021</td> </tr> <tr> <td>Peitsche wird noch geprüft</td> </tr> </table>	Teilumsetzung in 2021	Peitsche wird noch geprüft
Teilumsetzung in 2021						
Peitsche wird noch geprüft						
2016-2018 (3JK)	2 AB 	Bahnhofplatz / Werner-Hilpert-Straße	<ul style="list-style-type: none"> • VZ Gefahrzeichen 101 mit Unfallgefahr für beide Richtungen, 1 x zusätzlich mit Linksabbiegepeil • Koordinierung LSA Signalschaltung Werner-Hilpert-Straße und Rainer-Dierichs-Platz (das Grünlicht wird nun versetzt gesehen) 	Umsetzung in 2021		
2018 (1JK)	3 EK 	Leipziger Straße / Unterneustädter Kirchplatz	<ul style="list-style-type: none"> • Kontakt zur laufenden Planung / zum Umbau • Kontrastblenden an 4 Signalgebern Ri. stadtauswärts • Hinweis an der LSA Unterneustädter Kirchplatz auf die LSA Leipziger Straße (VZ 131 mit Zusatz rechts 1000 - 21) angebracht • Zusätzliches VZ 209-30 geradeaus und volle Scheiben an der LSA Leipziger Straße Ri. stadtauswärts auf der linken Seite 	Umsetzung in 2021		

Überblick (Auszug) aus bereits behandelten UH (nach Jahren)

Jahr	Unfall typ	Ort	Maßnahme	Umsetzung Evaluierung
2017-2019 (3JK)	4 ÜS 	Landgraf-Karl-Straße	<ul style="list-style-type: none"> VZ 136 „Kinder“ mit Zusatz „Schulweg kreuzt“ Hinweis an die KVG, dass die Warmlinker der Busse im Haltestellenbereich eingeschaltet sein müssen Verkehrszählung der Fußgänger und Kfz Prüfung und Planung einer FSA (mit ÖPNV-Priorisierung) in Höhe der Treppe 	Teilumsetzung in 2022 FSA in Planung
2019 (1JK)	5 RV 	Olgastraße 2 - 18	<ul style="list-style-type: none"> Haltverbote angeordnet 	Umsetzung in 2021
2019 (1JK)	5 RV 	Pettenkofer Straße 25-31	<ul style="list-style-type: none"> Haltverbote angeordnet auf der Innenseite der Kurve Kontakt zum OBR 	Umsetzung in 2021
2019 (1JK)	6 LV 	Hafenbrücke / Hafenstraße	<ul style="list-style-type: none"> Zusätzliche Pfeilgruppen auf die Fahrbahn Ri. stadtauswärts angebracht Vor der Brücke Hinweisschild über den Verlauf der Fahrstreifen stadtauswärts angebracht Verbreiterung der Radfurt mit zusätzlichen Piktogrammen (Veränderung des laufenden Markierungs- und Beschilderungsplanes) Weiteren Gelblinker auf der westlichen Seite angebracht 	Umsetzung in 2021
2019 (1JK)	2 AB 	Druseltalstraße / Baunsbergstraße	<ul style="list-style-type: none"> Kontakt zur laufenden Planung Prüfung der Fahrstreifenaufteilung und der Steuerung von bedingt in verträgliche Ströme 	Maßnahmen sind in Bearbeitung
2019 (1JK)	2 AB 	Dresdener Straße/ Tapsgasse	<ul style="list-style-type: none"> VZ Gefährzeichen 101 mit Unfallgefahr für beide Richtungen, 1 x zusätzlich mit Linksabbiegepeil 	Umsetzung in 2020

Überblick (Auszug) aus bereits behandelten UH (nach Jahren)

Jahr	Unfall typ	Ort	Maßnahme	Umsetzung Evaluierung
2018-2020 (3JK)	Rad- Unfälle  3 EK 	Leipziger Platz	<ul style="list-style-type: none"> Nördlich des Knotens: Zurückversetzen der Haltelinie für den Kfz-Verkehr als Vorlauf des Radverkehrs Im Knoten: Radfurt mit Piktogrammen entlang der Leipziger Straße stadtauswärts Südlich des Knotens: Darstellung und Prüfung verschiedener Umbauvarianten Überprüfung, woran die Rotlichtverstöße liegen können / Überprüfung des Vorlaufgrüns Keine Nachtabschaltung 	Maßnahmen sind in Bearbeitung
2018-2020 (3JK)	Rad- Unfälle  2 AB 	Wilhelmshöher Allee 69	<ul style="list-style-type: none"> Markierung der Radfurt Adolfstraße mit Piktogramm, Zusatzzeichen "Achtung Radverkehr für beide Richtungen" über VZ 206 Freigabe des Gehweges für Radverkehr auf beiden Seiten Höhe Zebrastreifen Zickzack-Markierung nördlich der Einfahrt VZ "Achtung Bahn" mit Pfeil nach links 	Maßnahmen sind in Bearbeitung
2020 (1JK)	2 AB 	Ihringhäuser Straße / Am Fasanenhof	<ul style="list-style-type: none"> Große Signalgeber mit Kontrastblenden an dem separaten Linksabbieger, ggf. Prüfung des Standortes Versetzung der Haltelinie für die Linksabbieger in Ri. Eisenschmiede prüfen Markierung des Bestands erneuern In der Eisenschmiede: Anordnung VZ 120 „Fahrbahnverengung beidseitig“ 	Maßnahmen sind in Bearbeitung
2020 (1JK)	3 EK 	Lilienthalstraße / Ochshäuser Straße	<ul style="list-style-type: none"> Bestandsmarkierungen erneuern Stopp-Schild mit Haltelinien (versetzt für Links- und Rechtseinbieger) mit Prüfung bzgl. Rückstau Prüfung eines Kreisverkehrs (als 2. Schritt, wenn Stopp-Schild nicht fruchtet) 	Maßnahmen sind in Bearbeitung

Arbeit der Unfallkommission

In den letzten 5 Jahren wurden

- (alle) 17 Unfallhäufungen der 3 Jahreskarte und
- 25 Unfallhäufungen der 1 Jahreskarte

in der Unfallkommission behandelt.

Für diese Unfallhäufungen wurden etwa

- 26 straßenbauliche Maßnahmen,
- 88 Maßnahmen zur Straßenausstattung,
- 76 verkehrsrechtliche Anordnungen,
- 2 verkehrspolizeiliche Maßnahmen sowie
- 47 andere Maßnahmen

vorgeschlagen, diskutiert bzw. umgesetzt, um Unfallhäufungen in Kassel zu entschärfen und Unfälle in Kassel zu verhindern.

Arbeit der Unfallkommission

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

