

# Radverkehrskonzept Stadt Kassel 2030

---



© Stadt Kassel; Foto: Weber-Fotografie

## Ziele und Umsetzungsstrategie

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz  
und nukleare Sicherheit



NATIONALE  
KLIMASCHUTZ  
INITIATIVE

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



## Impressum

### Stadt Kassel, documenta-Stadt

Obere Königsstraße 8  
34117 Kassel

Kassel **documenta Stadt**

### Projektleitung

Straßenverkehrs- und Tiefbauamt    Lore Renner  
Dr. Georg Förster

### Im Auftrag:

PGV-Alrutz GbR  
Adelheidstraße 9b  
30171 Hannover  
Telefon 0511.220601-80  
[www.pgv-alrutz.de](http://www.pgv-alrutz.de)

Heike Prahlow  
Alexandra Böttcher  
Niels Brünink  
Stefanie Busek  
Linn Schröder



SHP Ingenieure  
Plaza de Rosalia 1  
30449 Hannover  
Telefon 0511.3584-450  
[www.shp-ingenieure.de](http://www.shp-ingenieure.de)

Dr.-Ing. Peter Bischoff  
Kristina Bröhan



TOLLERORT  
entwickeln & beteiligen  
Palmaille 96  
22767 Hamburg  
Telefon 040.38615595  
[www.tollerort-hamburg.de](http://www.tollerort-hamburg.de)

Mone Böker  
(Moderation)



DESIGN-GRUPPE  
Ricklinger Straße 3b  
30449 Hannover  
Telefon 0511.3882239  
[www.design-gruppe.com](http://www.design-gruppe.com)

Gisela Sonderhüsken



# Inhaltsverzeichnis

<b>1 Einleitung .....</b>	<b>3</b>
1.1 Ziele der Radverkehrsförderung.....	3
1.2 Zwecke des Radverkehrskonzeptes.....	5
1.3 Akteursbeteiligung .....	6
<b>2 Potentialanalyse .....</b>	<b>10</b>
2.1 Potentiale des Radverkehrs zur CO <sub>2</sub> -Reduktion.....	10
2.1.1 Ergebnisse aus vorliegenden Untersuchungen .....	14
2.1.2 Konkretisierung der Aussagen zu den Radverkehrspotentialen .....	15
2.1.3 Einsparpotentiale für Treibhausgase .....	19
2.1.4 Priorisierung .....	24
2.2 Unfallanalyse des Radverkehrs.....	25
2.3 Radverkehrspotentiale spezifischer Nutzergruppen .....	33
<b>3 Maßnahmen .....</b>	<b>36</b>
3.1 Infrastruktur.....	36
3.2 Service .....	83
3.3 Öffentlichkeitsarbeit .....	112
<b>4 Umsetzungsstrategie.....</b>	<b>163</b>
4.1 Prioritätenreihung.....	164
4.2 Verstetigungsstrategie .....	175
4.3 Controlling.....	175
<b>5 Fazit und Ausblick .....</b>	<b>178</b>
<b>6 Ergänzendes Material und Verzeichnisse .....</b>	<b>179</b>

# 1 Einleitung

Mehr Lebensqualität in der Stadt, bessere Erreichbarkeit, weniger Lärm und Stau, ein attraktiver Umweltverbund – um diese Ziele zu verwirklichen, sieht der aktuelle Verkehrsentwicklungsplan 2030 (VEP 2030) unter anderem die Förderung des Radverkehrs vor. Auch das integrierte Klimaschutzkonzept (IKK) beinhaltet Einspar- und Verlagerungspotentiale zugunsten der Radverkehrsnutzung, mit dem Ziel, CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. Radfahren ist eine gesunde, umweltfreundliche und günstige Fortbewegungsart, die in den letzten Jahren zusehends an Popularität gewonnen hat und gesellschaftsfähig ist. Bei einem vergleichsweise geringen Flächenbedarf ist Radfahren im städtischen Umfeld bezüglich der Reisegeschwindigkeit durchaus konkurrenzfähig mit anderen Verkehrsmitteln und aufgrund der vielseitigen Einsatzmöglichkeiten (z. B. Pedelecs, Lastenräder) stellt es für viele Wege eine weitgehend klimaneutrale Alternative zum Kfz dar (vgl. VEP 2030, S. 73).

**Um eine nachhaltige Verlagerung zugunsten des Radverkehrs in Kassel zu erreichen, muss dieser strategisch gefördert werden.**

Aufbauend auf dem Verkehrsentwicklungsplan 2030 und dem integrierten Klimaschutzkonzept ist das Radverkehrskonzept ein Klimaschutzteilkonzept. Es greift die Verlagerungspotentiale zugunsten des Radverkehrs auf und konkretisiert diese. Hierbei werden neben infrastrukturellen Verbesserungen auch die Bereiche „Service“ (Fahrradparken u. ä.) und „Öffentlichkeitsarbeit“ aufgegriffen. Das Radverkehrskonzept der Stadt Kassel zeigt eine Gesamtstrategie inklusive konkreter Maßnahmen für das Stadtgebiet auf, um mehr Menschen für Radverkehr als nachhaltige Mobilitätsform zu begeistern.

Es werden Maßnahmenbündel zur Radverkehrsförderung festgeschrieben, welche zur Lösung der akuten städtischen Herausforderungen, vor allem bezüglich Flächenverfügbarkeit, Lärm, Luftqualität, Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und Energiebedarf beitragen können.

Der Anteil der Radfahrenden kann nur steigen, wenn die Ideen, Bedenken und Wünsche der Bevölkerung berücksichtigt werden. Aus diesem Grund entsteht das Radverkehrskonzept der Stadt Kassel unter stetiger Beteiligung der Öffentlichkeit. Da das Radverkehrskonzept von stadtweiter Bedeutung ist, wird die Akteursbeteiligung vielseitig aufgebaut.

## 1.1 Ziele der Radverkehrsförderung

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Kassel wurde 2015 der Grundstein für die derzeitige und zukünftige Radverkehrsförderung gelegt. Ziel hierbei ist, den Radverkehrsanteil am Modal Split auf 11-14% im Jahr 2030 zu steigern. In diesem Rahmen wurden bereits ein Radverkehrsnetz mit Haupt- und Nebenrouten definiert und sowohl streckenhafte als auch punktuelle Mängel erfasst.

Während der Radverkehrsanteil im Stadtgebiet Kassel 2008 bei 7% lag, ist er bis zum Jahr 2013 bereits um zwei Prozentpunkte auf 9% angestiegen (vgl. VEP 2008 und 2013). Das Verkehrsmittel Fahrrad eignet sich insbesondere für Wegestrecken bis fünf Kilometer oder 20 Minuten Wegezeit. In Kassel sind ca. 70% der täglich zurückgelegten Wege nicht länger als fünf Kilometer. Somit birgt der Radverkehr ein großes Potential, um diese Wege ressourceneffizient, gesundheitsfördernd und mit geringem Flächenverbrauch zurückzulegen (vgl. VEP 2030, S. 72f).

Das Stadtgebiet Kassel weist erhebliche Höhenunterschiede auf. Während die Fuldaaue auf 140 Metern Höhe liegt, befinden sich die westlichen Stadtbezirke teilweise 615 Meter über Normalnull. Diese aktive Topografie und der autogerechte Wiederaufbau in der Nachkriegszeit können ein Grund für den, im

Vergleich zu anderen Großstädten, relativ geringen Radverkehrsanteil in Kassel darstellen. Der verstärkte Absatz von elektrisch angetriebenen Fahrrädern (Pedelecs bzw. E-Bikes) kann diesem Trend entgegenwirken, zusätzliche Personen für das Fahrradfahren begeistern und damit den **Radverkehrsanteil erhöhen**. Gezielte **Öffentlichkeitskampagnen** helfen die Akzeptanz des Radverkehrs zu erhöhen und eine stärkere Sensibilisierung der Stadtbevölkerung für das Thema Radverkehr zu erreichen.

Der Radverkehr muss ganzheitlich und strategisch betrachtet werden, um eine **wegweisende und zukunftsträchtige Radverkehrsförderung** zu etablieren. Die Kombination der drei Säulen der Radverkehrsförderung (**Infrastruktur, Service, Öffentlichkeitsarbeit**) ermöglicht eine umfassende Betrachtung des Themenfeldes und setzt an verschiedenen Stellschrauben an. Das Radverkehrskonzept enthält diesbezüglich viele konkrete Maßnahmen und Ansätze, die sich beispielhaft auf eine Vielzahl von Örtlichkeiten im Kasseler Stadtgebiet übertragen lassen.

**Ein durchgehendes, sicheres und attraktives Radwegenetz** ist die Grundvoraussetzung für eine häufigere Nutzung des Fahrrades. Radverkehrsanlagen, insbesondere an **Hauptverkehrsstraßen**, müssen sicher und komfortabel befahrbar sein und auch über Knotenpunkte hinwegführen. Ausreichende **Abstellanlagen** ermöglichen es, das Fahrrad an Quell- und Zielpunkten sicher und witterungsgeschützt abzustellen.

Eine Steigerung des Radverkehrsanteils kann verschiedenen akuten Herausforderungen der städtischen Mobilität begegnen. Im Folgenden werden die bedeutendsten Indikatoren benannt und ihre Verknüpfung mit dem Radverkehr dargestellt.

## **Flächenbedarf**

**Die Radverkehrsförderung soll helfen, den Flächenbedarf für urbane Mobilität zu senken.** Die Straßenräume sind zu einem erheblichen Teil durch ruhende Kraftfahrzeuge (Kfz) belegt. Ein privater Personenkraftwagen (Pkw) steht täglich durchschnittlich 23 Stunden und blockiert die knappe Fläche im öffentlichen Raum. Diese Fläche könnte besser genutzt werden, beispielsweise für den Fuß- und Radverkehr oder mehr Grün im Straßenraum. Die Einrichtung von Radverkehrsanlagen oder Radabstellanlagen kann die Nutzungsbarriere verschieben und das Rad als alltägliches Verkehrsmittel integrieren. Eine Aufwertung der Straßenräume und der städtebaulichen Qualität führt zudem zu einer lebenswerteren Stadt, die allen Verkehrsteilnehmenden gerecht wird.

## **Sicherheit**

**Die Radverkehrsförderung soll dazu beitragen, dass sich weniger Unfälle mit Radfahrenden und zu Fuß Gehenden ereignen.** Die Thematik Sicherheit ist insbesondere im Straßenverkehr eine essentielle Stellschraube, um Menschen zur Nutzung verschiedener Verkehrsmittel zu animieren. Die Installation von guten, qualitativ hochwertigen Radverkehrsanlagen und die damit einhergehende Sichtbarkeit und Flächenzuweisung auf Hauptverkehrsstraßen steigert die Sicherheitswahrnehmung der Radfahrenden und kann somit zu einer Steigerung des Radverkehrsanteils führen. Diese zu erwartende Zunahme der Radfahrenden führt wiederum zu einer besseren Sichtbarkeit durch andere Verkehrsteilnehmenden, da mehr Radfahrende mehr Aufmerksamkeit erzeugen und somit sukzessive eine veränderte Zusammensetzung des Straßengeschehens einleiten.

## Luftqualität

**Die Radverkehrsförderung soll die städtische Luft sauberer machen und helfen, Fahrverbote zu vermeiden.** Die schlechte Luftqualität in Deutschlands Städten ist ein aktuelles Thema, welches in der Diesel-Debatte und den Fahrverboten in einzelnen Städten ihren bisherigen Höhepunkt findet. In der Stadt Kassel wurde der Grenzwert der NO<sub>2</sub>-Gesamtkonzentration in den Jahren 2017 und 2018 knapp eingehalten, die Jahre zuvor war er leicht erhöht. Eine Steigerung des Radverkehrsanteils kann zu einer weiteren Verringerung der Luftverschmutzung beitragen.

## Lärm

**Die Radverkehrsförderung soll Wohnen und Leben entlang von Hauptverkehrsstraßen leiser und erträglicher machen.** Eine Untersuchung der Weltgesundheitsorganisation (WHO) aus dem Jahr 2011 belegt, dass sich in Europa jeder Dritte durch Verkehrslärm tagsüber belästigt fühlt und zusätzlich jeder Fünfte im nächtlichen Schlaf gestört wird. Diese Zusammenhänge machen das Thema Lärm zu einem der bedeutendsten Umweltthemen der Gegenwart (vgl. Lärmaktionsplan, Hessen, 2016). Insbesondere der Gesundheitsgefährdung durch Lärm kann eine Erhöhung des Radverkehrsanteils entgegenwirken. Radverkehr ist eine nahezu geräuschlose Fortbewegungsweise und kann somit zur Entlastung von lärminduzierten Erkrankungen beitragen.

## Energiebedarf

**Die Radverkehrsförderung soll zur Verringerung des Energiebedarfs und des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes für urbane Mobilität beitragen.** Aufgrund des globalen Energiebedarfs in Kombination mit der Endlichkeit der vorhandenen Ressourcen ist eine Steigerung der ressourcenschonenden Verkehrsmittel nötig. Dem Anspruch des motorisierten Individualverkehrs (ständige Mobilitätsverfügbarkeit vor der Haustür) und der Wirklichkeit der Städte, die unter Schadstoffen kollabieren, kann insbesondere der Umweltverbund entgegenwirken. Gute und barrierefreie Radabstellanlagen in Wohnungsnähe und an den potentiellen Zielen, können Menschen bewegen kurze Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen oder eine Kombination aus Rad und öffentlichem Nahverkehr vorzunehmen.

Diese fünf Zielfelder konkretisieren die abstrakte Forderung des Verkehrsentwicklungsplans 2030, den Modal Split zugunsten des Radverkehrs zu verschieben.

**Um die genannten Ziele zu erreichen, müssen im Durchschnitt künftig deutlich mehr Wege mit dem Rad statt mit dem Pkw zurückgelegt werden.**

## 1.2 Zwecke des Radverkehrskonzeptes

Das vorliegende Radverkehrskonzept (RVK) dient erstens dazu, grundlegende Richtungsentscheidungen zu treffen. Dazu werden beispielhafte Maßnahmen in Form von Steckbriefen übersichtlich aufgearbeitet. Exemplarisch wird eine Festlegung getroffen, **wie** die derzeit vorhandenen und zukünftigen Fahrradstraßen ausgestaltet werden. Es wird aber keine Entscheidung getroffen, **wann** und **wo** zusätzliche Fahrradstraßen etabliert werden.

Zweitens beinhaltet das Radverkehrskonzept für eine größere Auswahl an Strecken bzw. Knotenpunkte bauliche und verkehrsregelnde Vorschläge, die der konkreten Radverkehrsförderung im Straßenraum dienen. Die in Lageplänen und Steckbriefen dargestellten Vorzugsvarianten sind als Beispiele zu interpretieren. Es wird versucht, für möglichst unterschiedliche verkehrliche und bauliche Gegebenheiten

exemplarische Lösungen aufzuzeigen. Wenn zukünftig an den untersuchten oder auch an vergleichbaren Orten Straßenbaumaßnahmen durchgeführt werden, dann sollen die im Radverkehrskonzept aufgezeigten Vorschläge mit besonderem Gewicht berücksichtigt werden. Die Steckbriefe enthalten darüber hinaus Informationen zu weiteren Potentialen, Umsetzungszeiträumen oder Kostenklassen.

**Zusammenfassend stellt das Radverkehrskonzept einen Rahmenplan dar, der den Belangen des Radverkehrs bei zukünftigen Planungs- und Baumentscheidungen eine konkrete Richtung und besonderes Gewicht gibt.**

Es soll den Planenden und Entscheidenden künftig als Richtschnur dienen, wenn es darum geht, die in der Verkehrsplanung immanenten Zielkonflikte aufzulösen. Das Radverkehrskonzept hat, ebenso wie der Verkehrsentwicklungsplan, einen Planungshorizont bis 2030.

### 1.3 Akteursbeteiligung

Das Radverkehrskonzept der Stadt Kassel ist unter Beteiligung der Öffentlichkeit entstanden. Die Erfahrungen der Radfahrenden in Kassel wurden in einem offenen Dialog während der gesamten Planung berücksichtigt. Aktive und engagierte Radfahrende aus verschiedenen Stadtteilen, politische Vertreterinnen und Vertreter sowie Verbände, Vereine, Beiräte und Institutionen waren an der Erstellung des Konzeptes beteiligt. Alle Verkehrsteilnehmenden und am Thema Interessierte hatten die Möglichkeit, Anregungen, Ideen aber auch Kritik in den laufenden Prozess einzubringen. Dazu fanden Workshops, Bürgerveranstaltungen und geführte Radtouren statt.

Neben der breiten Öffentlichkeit wurde die Gruppe der Kinder und Jugendlichen explizit angesprochen. Es fand ein eintägiger Workshop zu den geplanten Maßnahmen für Schülerinnen und Schüler statt, in dem Wissensvermittlung, Diskussion und Motivation zum Fahrradfahren altersgerecht aufbereitet wurden. Die Beteiligung erfolgte in enger Zusammenarbeit mit dem Kinder- und Jugendbüro, dem Stadtschülerrat, mit den Kasseler Schulen und mit Unterstützung der Kinder- und Jugendbeauftragten der Stadt Kassel.

Innerhalb der verschiedenen Veranstaltungen bestand für die einzelnen Beteiligten die Möglichkeit

- sich über den Arbeitsauftrag, das Verfahren und den Arbeitsstand zu informieren,
- Hinweise auf Probleme und Defizite sowie Anregungen und Lösungsvorschläge einzubringen,
- sich in der Diskussion über unterschiedliche Interessenslagen auszutauschen und daraus gemeinsam getragene Lösungen abzuleiten.

Alle extern moderierten Veranstaltungen werden dokumentiert. Die Dokumentationen sind öffentlich in der Internetpräsenz der Stadt Kassel zu finden. Im Folgenden werden nun die einzelnen Formate näher erläutert.

Der **Arbeitskreis Radverkehr** tagt auf Einladung der Radverkehrsbeauftragten der Stadt Kassel in regelmäßigen Abständen. Hier kommen Expertinnen und Experten aus örtlichen Verbänden, Institutionen und Initiativen zum Thema Radverkehr zusammen. Neben dem allgemeinen Vorgehen wurden insbesondere Plangrundlagen intensiv diskutiert, um die Einschätzung des Arbeitskreises einzuholen.

Bei der **öffentlichen Bürgerversammlung mit Workshop** kamen rund 50 vorwiegend aktive und engagierte Radlerinnen und Radler aus verschiedenen Stadtteilen zusammen. Viele brachten ganz konkrete Anliegen mit, zum Beispiel eine klare Führung des Radverkehrs oder die Berücksichtigung neuer



Standards. Auch mehr Engagement für den Ausbau des Radverkehrs und ein höheres Tempo bei der Umsetzung geeigneter Maßnahmen wurden gefordert.

Für die fernere Zukunft bis zum Jahr 2030 entwickelten die Teilnehmenden im gemeinsamen Gespräch anregende Visionen, zum Beispiel: „Radverkehrspartnerschaft – alle Verkehrsteilnehmenden gehen respektvoll miteinander um“. „30 Prozent Radverkehrsanteil sorgen für mehr Sicherheit“. „Ein neues großes Bauwerk für den Radverkehr entsteht“.

Außerdem wurden in Kleingruppen die Infrastrukturthemen (Lückenschlüsse, Verbesserungen, Fahrradstraßen und Knotenpunkte), das Thema Öffentlichkeitsarbeit und der Komplex Fahrradparken und Service näher betrachtet und bearbeitet.

Die Beteiligten sprachen sich unter anderem dafür aus „Sicherheit vor Risiko gelten zu lassen“, bei hohen Kfz-Stärken lieber eine Radverkehrsanlage statt Mischverkehr anzubieten, an Knotenpunkt größere Aufstellflächen (Fahrradanhänger) vorzuhalten, Fahrradboxen in der City zu etablieren, mehr Menschen für den Radverkehr zu begeistern, neue Zielgruppen zu erschließen und nachhaltig zu motivieren sowie etwas für Rad fahrende Mitarbeitende zu tun. Schülerinnen und Schüler sollten frühzeitiger und kontinuierlich zum Thema Radverkehr einbezogen werden.

Am **Kinder- und Jugendworkshop** im Bürgersaal nahmen gut 20 überwiegend fahrradbegeisterte Schülerinnen und Schüler aus sieben weiterführenden Kasseler Schulen teil. Es waren Kinder- und Jugendliche aller Altersklassen vertreten, sodass verschiedenste Eindrücke abgebildet werden konnten.

Für die Schülerinnen und Schüler gibt es vielfältige Gründe mit dem Fahrrad zu fahren: es ist günstig, schnell, umweltfreundlich, zukunftsfähig und ästhetisch. Die Visionen der beteiligten Kinder und Jugendlichen zum Radverkehr im Jahr 2030 sind konkret, wie z. B. Autos raus aus den Innenstädten, sichere Radwege, mehr Fahrradständer. In zwei Gruppen wurden die Themen Fahrradinfrastruktur und Öffentlichkeitsarbeit diskutiert. Die Veranstaltung diente dazu das Mobilitätsverhalten dieser Zielgruppe besser verstehen und berücksichtigen zu können: Wo fahrt ihr und warum? – war eine Fragestellung zum Thema Radverkehrsführung. In Sachen Öffentlichkeitsarbeit lautet eine klare Empfehlung, die Kinder und Jugendlichen bereits bei der Vorbereitung der Aktionen und Aktivitäten einzubeziehen, um die Zielgruppe besser zu erreichen. Die Beteiligten wünschen sich an den Schulen nicht nur bessere Radabstellanlagen, sondern auch mehr Aktivitäten rund um das Thema Fahrrad.

Das **Fachforum Mobilität** tagt regelmäßig ca. zwei- bis dreimal im Jahr. Auf Einladung der Stadtverwaltung kommen Expertinnen und Experten aus örtlichen Verbänden, Institutionen und Initiativen zusammen. Es erfolgt ein Austausch zu unterschiedlichen Themen im Bereich Mobilität und Verkehr, in denen die Vertreterinnen und Vertreter bestimmter Gruppen ihre Interessen einbringen. Im Rahmen der Erarbeitung des Radverkehrskonzepts wurde eine Sitzung mit externer Moderation ausschließlich zu diesem Thema veranstaltet. Hier erhielten die Teilnehmenden die Gelegenheit verschiedene Themen in Kleingruppen zu erörtern. Dabei kam eine Fülle von Hinweisen zu folgenden Themenschwerpunkten zusammen:

- Ausbaustandards der Wegeinfrastruktur für Radverkehr in der Strecke und an Knotenpunkten
- Verkehrssicherheit – Mobilitätserziehung und Öffentlichkeitsarbeit
- Fahrradparken und Service

An den beiden öffentlichen **Radtouren** nahmen neben dem Gutachterteam und Vertreterinnen der Stadtverwaltung insgesamt 20 Bürgerinnen und Bürger teil. Diese waren bisher überwiegend nicht in

den Beteiligungsprozess involviert. Die Routen verliefen auf dem Radverkehrsnetz des VEP und bezogen sowohl Konfliktbereiche als auch gut gelöste Situationen für den Radverkehr ein. Während der geführten Radtour konnten konkrete Situationen vor Ort, aber auch allgemeine Anliegen zum Radverkehr vorgetragen und diskutiert werden.

Bei den Diskussionen und in den Themenrunden der unterschiedlichen Beteiligungsangebote ist insgesamt folgender Eindruck entstanden:

- Bürgerinnen und Bürger meinen, die Stadt Kassel tue noch zu wenig, um das Radfahren in der Stadt attraktiv zu machen. Netzlücken würden nicht geschlossen und die Radverkehrsinfrastruktur lasse zu wünschen übrig. Außerdem gehe die Umsetzung von Planungen nur langsam voran.
- Engagierte Bürgerinnen und Bürger äußern die Befürchtung, dass das neue Radverkehrskonzept nicht umgesetzt werde: „Es ist Druck drauf. Wir sind hier nicht aus Spaß. Wir sehen die Felle weschwimmen für Kassel“.

(Quelle: Auswahl geäußerter Zitate bei der öffentlichen Bürgerversammlung mit Workshop, 22.04.2017)

- Ist Radfahren in Kassel überhaupt ein Thema? Die Teilnehmenden des Bürgerworkshops sind der Meinung, dass Radfahren in Kassel nicht gerade selbstverständlich sei. Einerseits sei es zu bergig. Außerdem gebe es Berührungspunkte – die Sicherheit fehle. Radverkehrsführungen seien teilweise unklar, und es mangle an Abstellanlagen.
- Radfahren habe in Kassel kein positives Image. Die Stadt ist sehr stark von dem motorisierten Individualverkehr geprägt.
- Das Radwegenetz ist nicht ausreichend bekannt. Oft müssen wegen fehlender Radwege Umwege in Kauf genommen werden. Wo Wege mit zu Fuß Gehenden geteilt werden, gebe es häufig Konflikte.
- Auch Regelungen zur Radverkehrsführung sind in der Bevölkerung zum Teil nur rudimentär bekannt. So waren zum Beispiel die Regelungen rund um die Benutzungspflicht von Radwegen auch für viele alltäglich Radfahrende neu.
- Die Teilnehmenden der Radtouren bemängelten insbesondere die fehlende Regelkenntnis des Kfz-Verkehrs bezüglich der Fahrradstraßen in Kassel.
- Radfahren ist in Kassel nicht intuitiv möglich. Häufig fehlen klare Regelungen bzw. Hinweise, wo Rad gefahren werden darf bzw. muss.
- Radfahren auf der Fahrbahn wird vielfach als zu gefährlich betrachtet, die positiven Aspekte (u. a. bessere Sichtbeziehungen unter den Verkehrsteilnehmenden, häufig direkte Abbiegemöglichkeiten, keine Konflikte mit Fußverkehr) werden nicht wahrgenommen. Häufig gebe es Konflikte mit parkenden Pkw.
- Das Miteinander mit anderen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere dem Kfz-Verkehr, wird als verbesserungsfähig bewertet.
- Trotz allem wird in Kassel Rad gefahren. Wer sich auskennt, findet die Hauptrouten und geeignete Nebenwege und ist gern auch im Grünen unterwegs.

Zusammenfassend wurde bei den unterschiedlichen Beteiligungsformaten die Notwendigkeit der Erstellung eines Radverkehrskonzeptes für die Stadt Kassel durchgängig unterstützt. Es wurde die Befürchtung geäußert, dass die Umsetzung zu langsam gehen könnte und für den Radverkehr weiterhin zu wenig getan würde.

Die Ergebnisse der öffentlichen Beteiligung stellen Empfehlungen dar, die von dem Gutachterteam im Arbeitsprozess, der Bestandsanalyse sowie dem Handlungskonzept berücksichtigt wurden. Sie wurden dabei fachlich auf ihre Relevanz für das Radverkehrskonzept sowie in Abwägung mit unterschiedlichen Anforderungen und Interessenslagen auf ihre Umsetzbarkeit geprüft.

## 2 Potentialanalyse

Der Radverkehr birgt ein erhebliches Potential für die zukünftige Gestaltung von Innenstädten und Wohnquartieren, da er eine größtenteils klimaneutrale Alternative zum Pkw-Verkehr darstellt und bei geringem Flächenbedarf insbesondere in der urbanen Mobilität eine Option bietet. Die in Kapitel 1.1 benannten Handlungsfelder Lärm, Luft und Flächenbedarf sind in Bezug auf den Radverkehr als evident anzusehen. Den Handlungsfeldern Energiebedarf und Sicherheit wird aufgrund ihrer Präsenz in der Radverkehrsbetrachtung innerhalb dieses Kapitels in größerer Detailgenauigkeit Beachtung zuteil. Neben diesen Aspekten wird zusätzlich eine Betrachtung spezifischer Nutzergruppen vorgenommen, um die Potentiale des Radverkehrs bestmöglich darzustellen.

### 2.1 Potentiale des Radverkehrs zur CO<sub>2</sub>-Reduktion

Im Jahr 2012 erstellte die Technische Universität Dresden im Auftrag des Umweltbundesamtes eine Untersuchung mit dem Titel „Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz“ (Umweltbundesamt/TU Dresden 2012). Ziel der Untersuchung war es, eine Aussage zur Wirksamkeit von verschiedenen Radverkehrsmaßnahmen machen zu können. Dafür wurden zwei Maßnahmenszenarien untersucht:

#### **Maßnahmenszenario A**

Bei Maßnahmenszenario A handelt es sich um die eher konventionelle Förderung des Systems Radverkehr durch Verbesserung der Radverkehrsbedingungen. Ziel ist eine Verkehrsverlagerung, bestenfalls vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum Radverkehr. Es werden Mängel wie Netzlücken, geringe Verkehrssicherheit, Umwege oder unebene Oberflächen entsprechend der aktuellen Richtlinien und Empfehlungen beseitigt.

Die Potentiale zur Verkehrsverlagerung beim Maßnahmenszenario A liegen hauptsächlich auf den kurzen Wegen mit einer Entfernung von bis zu fünf Kilometern. Durch Beschleunigungsmaßnahmen (z. B. Raddirektverbindungen) lassen sich ggf. auch Potenziale zur Verlagerung von längeren MIV-Wegen erschließen. Um dieses zu erreichen, muss das Ziel eine Verkürzung der Tür-zu-Tür-Reisezeit und eine Abstimmung von Rad- und öffentlichem Verkehr sein. Die im Zuge der Studie durchgeführten Berechnungen zeigen, dass durch die Maßnahmen des Maßnahmenszenarios A, durch die hauptsächlich kurze MIV-Wege ersetzt werden, eine CO<sub>2</sub>-Minderung von nur ein bis drei Prozent möglich ist. Durch die oben genannten Beschleunigungsmaßnahmen und eine daraus folgende Verlagerung von längeren MIV-Wegen auf den Radverkehr ist eine CO<sub>2</sub>-Minderung von sechs bis elf Prozent möglich.

Konventionelle Maßnahmen alleine reichen somit nicht aus, um nachhaltig wirkungsvolle CO<sub>2</sub>-Minderungsziele zu erreichen. Sie müssen mit Maßnahmen, die zu einem generellen Umdenken der Verkehrsteilnehmer führen, kombiniert werden.

#### **Maßnahmenszenario B**

Bei Maßnahmenszenario B soll die Radverkehrsförderung ein Bestandteil einer weitgehenden, offensiven CO<sub>2</sub>-Minderungspolitik auf allen Ebenen sein, deren Ziel es ist, kurze Wege zu fördern und lange MIV-Wege zu vermeiden. Dieses soll z. B. durch attraktive Infrastrukturen und nahegelegene Versorgungseinrichtungen erreicht werden. Außerdem soll es zu einer überproportionalen Verteuerung der Kfz-Nutzung und damit zu einer verstärkten Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes kommen.

Die Maßnahmen lassen sich in Bereichen außerhalb der städtischen Verdichtungsräume aufgrund der teilweise sehr geringen Alternativen zum MIV und meist sehr großen Entfernungen nur beschränkt umsetzen. Gebiete mit geringer Siedlungsdichte, geringer öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)-Erschließung und wenigen Nahversorgungsmöglichkeiten können somit kaum für diese Maßnahmenpakete berücksichtigt werden. Insgesamt zeigt die Untersuchung, dass das Maßnahmenzenario B im Vergleich zum Maßnahmenzenario A deutlich größere Potentiale zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen aufweist. Die durchgeführten Berechnungen zeigen, dass durch die Maßnahmen des Maßnahmenzenarios B, durch die es zu einer grundsätzlichen Änderung des Mobilitätsverhaltens kommen soll, eine CO<sub>2</sub>-Minderung von 13 bis 27 Prozent möglich ist.

Insgesamt lässt sich sagen, dass wegen der Bedeutung und CO<sub>2</sub>-Relevanz von längeren Fahrten im MIV eine alleinige Verbesserung der Radverkehrsanlagen nicht ausreichend ist, da diese in der Regel nur zu einer Verkehrsverlagerung auf kurzen Wegen führt. Vielmehr sind umfassende integrierte, nachhaltige, multimodale Verkehrskonzepte, deren Maßnahmen vor allem auch preispolitische, informatorische, siedlungsstrukturelle und infrastrukturpolitische Handlungsansätze berücksichtigen, zielführender.

### **Schlussfolgerungen für die Stadt Kassel**

Als Basis für eine effektive Ausnutzung der Potentiale des Radverkehrs für den Klimaschutz sind in der Stadt Kassel umfangreiche Maßnahmen aus dem Maßnahmenzenario A umzusetzen. Neben klassischen Infrastrukturmaßnahmen wie einem geschlossenen Radverkehrsnetz mit Radverkehrswegweisung und Fahrradabstellanlagen sowie Sondermaßnahmen für Pedelec-Nutzende (angenommener Anteil in der Stadt Kassel: ca. 10%, mit steigender Tendenz) sind auch Maßnahmen aus den Bereichen Information (z. B. Kampagnen), Preispolitik (z. B. steuerliche und betriebliche Incentives für die Fahrradnutzung) und Recht (z. B. Stellplatzpflicht für Fahrräder) zu berücksichtigen. Aufbauend auf diese Basis sind in der Stadt Kassel bei Neuentwicklungen bzw. Umgestaltungen von Wohnquartieren zusätzlich Maßnahmen aus dem Maßnahmenzenario B zu berücksichtigen, um langfristig gesehen auch höhere CO<sub>2</sub>-Einsparungen zu ermöglichen.

Der VEP 2030 der Stadt Kassel liefert in Kapitel 4. „Handlungsempfehlungen und Maßnahmen“ eine Darstellung aller Handlungsfelder, welche die Themenbereiche der Maßnahmenentwicklung untergliedern. Es weisen mehrere dieser Handlungsfelder eine Schnittstelle zum Radverkehr auf, im Folgenden werden insbesondere vier Handlungsfelder genauer betrachtet. Es werden Hinweise auf Radverkehrspotentiale in den Beschreibungen der Maßnahmen zum Radverkehr (B), zur Multi- und Intermodalität (K), zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (L) und zum Themenfeld Mensch und Mobilitätskultur (M) analysiert. Die dort genannten Maßnahmen wurden bereits im VEP 2030 grob in Zeithorizonte eingeordnet. Diese Einstufungen wurden gesichtet, erweitert und ggf. neu bewertet. Zudem finden sich Hinweise im integrierten Klimaschutzkonzept der Stadt Kassel (IKK).

Der VEP 2030 definiert ein Haupt- und Nebenroutennetz, welches Grundvoraussetzung für eine Nutzung des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel ist. Insbesondere Hauptverkehrsstraßen sollen mit Radverkehrsanlagen ausgestattet werden, um ein flächendeckendes und durchgängiges Netz zu schaffen. Dieses Netz wurde bereits im VEP 2030 definiert und deren Umsetzung politisch beschlossen. Neben den alltäglichen Routen bieten insbesondere Raddirektverbindungen (Verbindungen über 5 Kilometer Länge) ein erhebliches Potential für den Umstieg auf das Fahrrad. Grundlegende Potentiale werden

ebenfalls bereits im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Kassel diskutiert und in einer Machbarkeitsstudie des Zweckverbandes Raum Kassel vertiefend untersucht. Als Fortführung des VEP nimmt das Radverkehrskonzept Streckenergänzungen im Haupt- und Nebenroutennetz vor. Das Haupt- und Nebenroutennetz und die Strecken mit dem höchsten Potential für Raddirektverbindungen in das Kasseler Umland sind in Abbildung 2-1 zusammenfassend dargestellt.

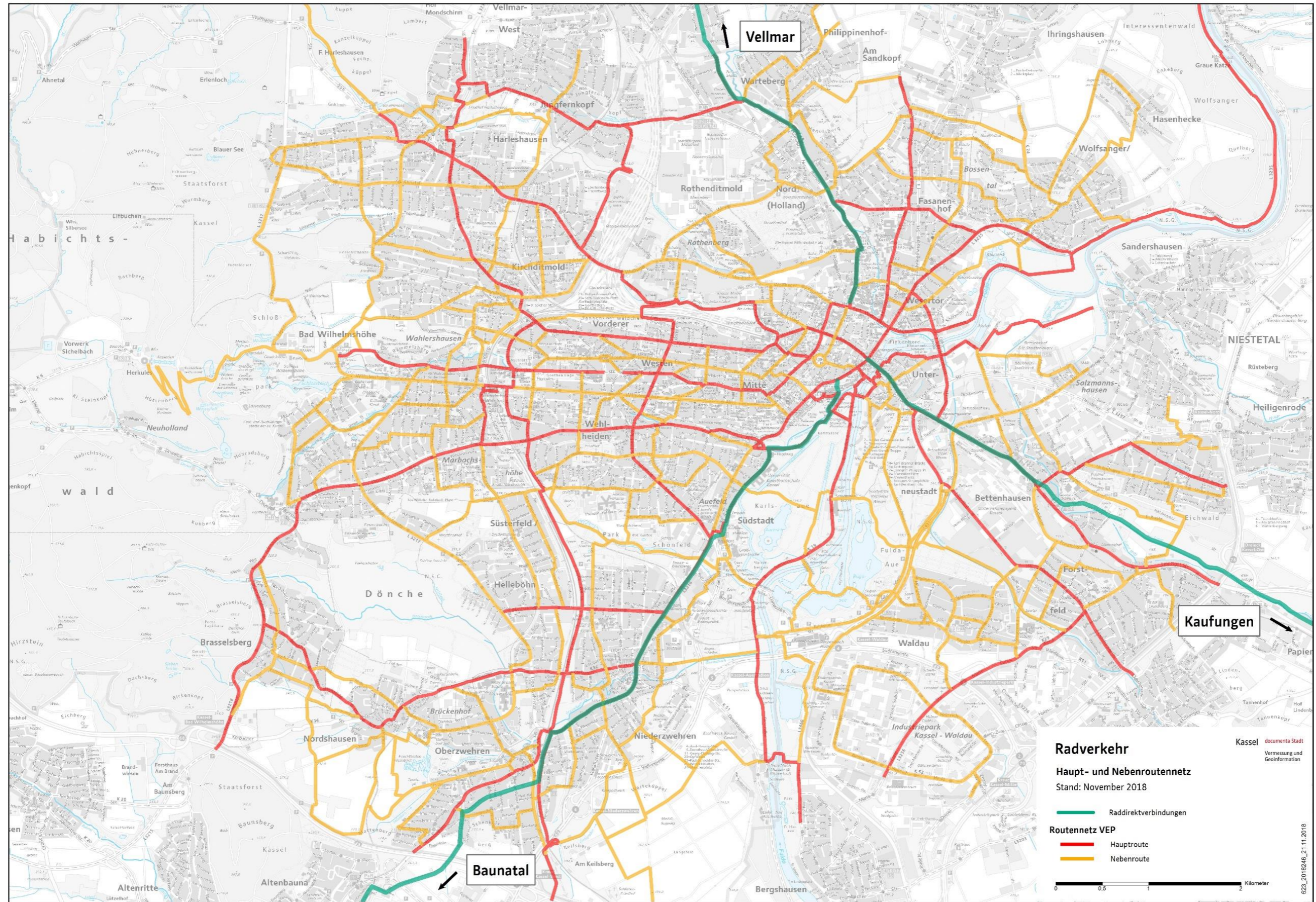


Bild 2-1: Haupt- und Nebenroutennetz des Radverkehrs inkl. Raddirektverbindungen in die Umlandgemeinden (Quelle: Stadt Kassel)

### 2.1.1 Ergebnisse aus vorliegenden Untersuchungen

Sowohl im VEP 2030 der Stadt Kassel als auch im integrierten Klimaschutzkonzept der Stadt Kassel werden (indirekt) Aussagen zu den Radverkehrspotenzialen gemacht. Die folgende Tabelle zeigt die Zeithorizonte der verschiedenen VEP 2030 Maßnahmen bezüglich deren Umsetzung auf.

Nr.	Maßnahmenfeld bzw. Maßnahme	Zeithorizont (VEP)		
		kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig
<b>Radverkehr (B)</b>				
<b>B1</b>	Erweiterung des Haupt- und Nebenroutennetzes	liegt bereits vor		
<b>B2</b>	Einrichtung von Radkomfortrouten	■	■	
<b>B3</b>	<b>Ausbau des Radwegenetzes</b>			
	Schaffung von Radinfrastruktur entlang von Hauptstraßen			■
	Öffnung von Sackgassen und Einbahnstraßen	■		
	Sonstige Netzergänzungen		■	■
<b>B4</b>	Einrichtung von weiteren Fahrradstraßen	■		
<b>B5</b>	Fahrradfreundlicher Ausbau von Knoten	Daueraufgabe		
<b>B6</b>	Verkehrssicherheit für Radfahrer	■		
<b>B7</b>	<b>Systematischer Ausbau der Abstellanlagen</b>			
	Erweiterung des Angebots an wichtigen Zielorten	■	■	
	Erweiterung des Angebots in Quartieren		■	
	Einrichtung von Fahrradstationen		■	
<b>B8</b>	<b>Erhalt und Ausbau des Fahrradvermietensystems</b>			
	Weiterbetrieb	Daueraufgabe		
	Kooperationen mit Firmen und Wohnungsbaugenossenschaften	■		
	Erweiterung des Stationsnetzes	■		
	Integration von Pedelecs		■	
<b>B9</b>	Erhöhung des Radverkehrsbudgets	Daueraufgabe		
<b>Multi- und Intermodalität (K)</b>				
<b>K1</b>	Ausbau von Schnittstellen		■	
<b>K2</b>	Umweltverbund als einheitliches Mobilitätsangebot etablieren		■	
<b>K3</b>	<b>Ausbau und Förderung von CarSharing</b>	■	■	
<b>Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (L)</b>				
<b>L1</b>	Integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	Daueraufgabe		
<b>L2</b>	Instandsetzungsmanagement der Infrastruktur	Daueraufgabe		
<b>L3</b>	Anpassung der Stellplatzsatzung	■	□	
<b>Mensch und Mobilitätskultur (M)</b>				
<b>M1</b>	Erweiterung des Mobilitätsmanagements	Daueraufgabe		
<b>M2</b>	Informationen für mehr Nahmobilität	Daueraufgabe		
<b>M3</b>	Aktionstage und Veranstaltungen	Daueraufgabe		
<b>M4</b>	Service und Marketing für den Radverkehr	Daueraufgabe		

Tab. 2-1 Zeithorizont der VEP-Maßnahmen



Während sich das integrierte Klimaschutzkonzept schwerpunktmäßig mit dem Thema Verlagerung der Wege auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes beschäftigt und der VEP 2030 aufzeigt, wo es mögliche Verlagerungspotentiale gibt, wird im Radverkehrskonzept direkt auf die Potentiale der einzelnen Radverkehrsmaßnahmen eingegangen.

Im integrierten Klimaschutzkonzept werden allgemeine Aussagen getroffen. Es wird von einem Einsparungspotenzial von 243 Mio. kWh/a durch Vermeidung und Verlagerung auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie effizientere Antriebe ausgegangen.

Im VEP 2030 wird aufgeführt, für welche Entfernungen die Kasseler Bevölkerung welches Verkehrsmittel verwendet. Wege zwischen 1,0 und 2,5 km werden zu 40% und Wege zwischen 2,5 und 5,0 km zu 55% mit dem Pkw zurückgelegt. Insbesondere auf den Strecken mit einer Entfernung von bis zu 5,0 km stellt das Fahrrad bereits heute eine komfortable und oft sogar schnellere Alternative zum Pkw dar.

Mit den im VEP vorgeschlagenen Maßnahmen zum Thema Radverkehr (vgl. Tabelle 2 -2) kann das Ziel, dass **mehr Wege mit dem Fahrrad** zurückgelegt werden, ggf. erreicht werden. Eine zeitnahe Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen kann zu einer schnelleren Zielerreichung führen.

Die Aussagen des VEP bezüglich möglicher Zeithorizonte für die Umsetzung der in diesem Gutachten genannten Maßnahmen werden im Wesentlichen übernommen und sind der nachfolgenden Tabelle in Kapitel 2.1.2 zu entnehmen. Je schneller eine Maßnahme umgesetzt werden kann, desto höher ist grundsätzlich das Potential dieser Maßnahme zu einem höheren Radverkehrsanteil beizutragen. Aussagen zu den tatsächlichen Potentialen der einzelnen Maßnahmen werden im VEP nicht getroffen.

### 2.1.2 Konkretisierung der Aussagen zu den Radverkehrspotentialen

Der Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Kassel beinhaltet insgesamt zwölf Handlungsfelder, von denen vier genauer bezüglich ihrer Bedeutung für den Radverkehr betrachtet werden sollen. Es handelt sich hierbei um die Handlungsfelder Radverkehr (B), Multi- und Intermodalität (K), Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (L) und Mensch und Mobilitätskultur (M) Die Maßnahmen werden im Folgenden vom Gutachterteam entsprechend ihres geschätzten Radverkehrspotenzials in vier Kategorien eingeteilt: Stark ausgeprägtes, hohes Potenzial für Radverkehr (+++), sehr hohes Potenzial für Radverkehr (++), hohes Potenzial für Radverkehr (+) und mittleres bzw. geringes Potenzial für Radverkehr (o). Da sich alle Maßnahmen direkt auf den Radverkehr beziehen und somit nicht zu einer Verschlechterung des Radverkehrspotenzials führen können, gibt es keine negative Bewertung.

#### Handlungsfeld Radverkehr (B)

Die im Handlungsfeld Radverkehr (B) zusammengefassten Maßnahmen werden im Schnitt mit einem hohen Radverkehrspotential bewertet. Viele Maßnahmen führen zu einer deutlichen Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur und „locken“ somit neue Radfahrende an. Besonders gut zu bewerten sind die Einrichtung von Radkomfortrouten (B2), die Schaffung von Radinfrastruktur entlang von Hauptstraßen (B3), die Einrichtung von weiteren Fahrradstraßen (B4), die Erweiterung des Angebotes an

Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielen und in Quartieren (B7) sowie die Erhöhung des Radverkehrsbudgets (B9). Einige Maßnahmen führen zwar grundsätzlich zu einer Verbesserung der Situation im Radverkehr, es ist aber davon auszugehen, dass diese hauptsächlich von Personen wahrgenommen werden, die schon heute mit dem Fahrrad fahren, und somit nicht unbedingt zu mehr Radverkehr führen.

Nr.	Maßnahmenfeld bzw. Maßnahme	Radverkehrspotentiale	Begründung
<b>Radverkehr (B)</b>			
<b>B1</b>	Erweiterung des Haupt- und Nebenroutennetzes	0	Die Maßnahme hat keine Umsetzung zur Folge (nur Konzeption) und kann sich deswegen nur im geringen Maße auf das Radverkehrspotenzial auswirken.
<b>B2</b>	Einrichtung von Radkomforttrouten	++	Durch die Errichtung von Radkomforttrouten (Radschnellwegen) wird zügiges, komfortables Fahren mit kurzen Reisezeiten ermöglicht. Dadurch lassen sich auch größere Entfernungen in einer im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln akzeptablen Zeit zurücklegen.
<b>B3</b>	<b>Ausbau des Radwegenetzes</b>		
	Schaffung von Radinfrastruktur entlang von Hauptstraßen	+++	An Hauptverkehrsstraßen gibt es i.d.R. ein hohes Radverkehrspotenzial, da diese nicht nur die Hauptachsen des Kfz-Verkehrs, sondern auch des Radverkehrs darstellen. Der Ausbau der Radwege an diesen Straßen kann zu einer Steigerung der Radverkehrszahlen führen.
	Öffnung von Sackgassen und Einbahnstraßen	+	Durch die Öffnung von Sackgassen und Einbahnstraßen verkürzen sich die Reisezeiten im Radverkehr. Die Attraktivität des Radverkehrs gegenüber anderen Verkehrsarten wird gesteigert.
	Sonstige Netzergänzungen	+	Diese Maßnahmen haben ein hohes Radverkehrspotenzial, da direktes, komfortables Fahren möglich ist und sich z. B. durch den Bau von Brücken die Reisezeiten verkürzen.
<b>B4</b>	Einrichtung von weiteren Fahrradstraßen	++	Die Einrichtung von Fahrradstraßen ist eine deutlich sichtbare Maßnahme für den Radverkehr, die diesem in den entsprechenden Straßen Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr gewährt.
<b>B5</b>	Fahrradfreundlicher Ausbau von Knoten	++	Die Maßnahme führt zu einer Verlagerung des Radverkehrs auf neue Routen und zu einem höheren Sicherheitsgefühl neuer Nutzerinnen.
<b>B6</b>	Verkehrssicherheit für Radfahrer	++	Die Veränderungen führen dazu, dass sich auch ungeübte Verkehrsteilnehmer sicher mit dem Fahrrad in Kassel fortbewegen können.
<b>B7</b>	<b>Systematischer Ausbau der Abstellanlagen</b>		
	Erweiterung des Angebots an wichtigen Zielorten	+++	Das Bereitstellen von sicheren Fahrradabstellanlagen fördert die Bereitschaft das Fahrrad zu nutzen. Dieses gilt insbesondere, wenn sich die Anlagen in Nähe zum Ziel befinden.
	Erweiterung des Angebots in Quartieren	++	Das Bereitstellen von sicheren Fahrradabstellanlagen fördert die Bereitschaft das Fahrrad zu nutzen.
	Einrichtung von Fahrradstationen	0	Der Bau von Fahrradstationen ist nur an Standorten mit bereits hohem Radverkehrsanteil sinnvoll.
<b>B8</b>	<b>Erhalt und Ausbau eines Fahrradvermietensystems</b>		
	Weiterbetrieb	0	Der Weiterbetrieb ohne Veränderungen führt voraussichtlich zu keinem nennenswert höheren Radverkehrsanteil und somit auch nur zu einem mittleren / geringen Radverkehrspotenzial.

Nr.	Maßnahmenfeld bzw. Maßnahme	Radverkehrspotentiale	Begründung
	Kooperationen mit Firmen und Wohnungsbau-genossenschaften	0	Der Erfolg dieser Maßnahme ist abhängig von der Anzahl der beteiligten Firmen. Insgesamt ist eher von einem mittleren / geringen Potenzial auszugehen.
	Erweiterung des Stationsnetzes	+	Der Erfolg der Maßnahme ist abhängig von der Standortwahl und die Anzahl der zur Verfügung stehenden Räder.
	Integration von Pedelecs	+	Die Maßnahme hat insbesondere an Standorten mit starken Steigungen ein hohes Potenzial.
<b>B9</b>	<b>Erhöhung des Radverkehrsbudgets</b>	<b>+++</b>	Durch die Erhöhung des Radverkehrsbudgets steigen auch die Chancen auf die Umsetzung besonders wirksamer Maßnahmen.

Tab. 2-2 Konkretisierung der Aussagen zu den Radverkehrspotenzialen – Handlungsfeld Radverkehr (B)

### Handlungsfeld Multi- und Intermodalität (K)

Die im Handlungsfeld Multi- und Intermodalität (K) zusammengefassten Maßnahmen werden im Schnitt mit einem geringen/mittleren Radverkehrspotential bewertet. Die Maßnahmen führen grundsätzlich zu einer Verbesserung der Situation bei den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, der Fokus liegt aber auf den öffentlichen Verkehrsmitteln und Sharing-Angeboten. Lediglich die Maßnahme Ausbau von Schnittstellen (K1) hat ein hohes Radverkehrspotential.

Nr.	Maßnahmenfeld bzw. Maßnahme	Radverkehrspotentiale	Begründung
<b>Multi- und Intermodalität (K)</b>			
<b>K1</b>	Ausbau von Schnittstellen	<b>++</b>	Durch den Ausbau von Schnittstellen zwischen dem Radverkehr und dem öffentlichen Verkehr (Bike+Ride) lassen sich auch längere Wege gut mit dem Fahrrad zurücklegen.
<b>K2</b>	Umweltverbund als einheitliches Mobilitätsangebot etablieren	<b>+</b>	Die Maßnahme hat kaum direkte Auswirkungen auf den Radverkehr. Eine Ausnahme ist das Fahrradvermietsystem.
<b>K3</b>	Ausbau und Förderung von CarSharing	<b>0</b>	Die Maßnahme hat kaum direkte Auswirkungen auf den Radverkehr; der Zugang erfolgt i. d. R. zu Fuß. Hier ist jedoch langfristig in Verbindung mit neuen Abstellanlagen auch eine Verbesserung für den Radverkehr denkbar.

Tab. 2-3 Konkretisierung der Aussagen zu den Radverkehrspotenzialen – Handlungsfeld Multi- und Intermodalität (K)

## Handlungsfeld Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (L)

Die im Handlungsfeld Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (L) zusammengefassten Maßnahmen werden im Schnitt mit einem hohen Radverkehrspotential bewertet. Die Maßnahmen führen zu einer nachhaltigen und dauerhaften Veränderung der Stadtentwicklung, die sich sehr positiv auf die Nahmobilität auswirkt. Besonders positiv zu bewerten sind die Maßnahmen Integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (L1) und Anpassung der Stellplatzsatzung (L3).

Nr.	Maßnahmenfeld bzw. Maßnahme	Radverkehrspotentiale	Begründung
<b>Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (L)</b>			
L1	Integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	++	Eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung führt zu einer ÖPNV- und nahmobilitätsorientierte Siedlungsentwicklung.
L2	Instandsetzungsmanagement der Infrastruktur	0	Diese Maßnahme hat moderate Auswirkungen auf den Radverkehr, da diese auch zu besseren Radwegen führt.
L3	Anpassung der Stellplatzsatzung	++	Diese Maßnahme fördert die Bereitschaft das Fahrrad zu nutzen, da immer eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen in Nähe der Wohnung (!) und der Ziele vorhanden ist.

Tab. 2-4 Konkretisierung der Aussagen zu den Radverkehrspotenzialen – Handlungsfeld Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (L)

## Handlungsfeld Mensch und Mobilitätskultur (M)

Die im Handlungsfeld Mensch und Mobilitätskultur (M) zusammengefassten Maßnahmen werden im Schnitt mit einem hohen Radverkehrspotential bewertet. Die Maßnahmen führen zu einer umfangreichen Öffentlichkeitsarbeit und rücken das Thema Radverkehr in den Fokus der Menschen. Besonders positiv zu bewerten ist die Maßnahme Service und Marketing für den Radverkehr (M4).

Nr.	Maßnahmenfeld bzw. Maßnahme	Radverkehrspotentiale	Begründung
<b>Mensch und Mobilitätskultur (M)</b>			
M1	Erweiterung des Mobilitätsmanagements	+	Ein umfangreiches Mobilitätsmanagement in Firmen und Unternehmen hat in der Regel insbesondere den Radverkehr im Fokus und erleichtert grundsätzlich den Zugang zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes.
M2	Informationen für mehr Nahmobilität	+	Informationen zu den Vorteilen der Nahmobilität umfassen auch die Vorteile des Radverkehrs.
M3	Aktionstage und Veranstaltungen	+	Aktionstage und Veranstaltungen rücken das Fahrrad in den Fokus und erleichtern den Umstieg. Ziel muss es sein, Emotionen durch Mitmachen zu wecken. Da solche öffentlich veranstalteten Aktionstage und Veranstaltungen viele Menschen erreichen können, ist von einem hohen Radverkehrspotenzial auszugehen.
M4	Service und Marketing für den Radverkehr	++	Service und Marketing für den Radverkehr führen zum Abbau mentaler Barrieren gegenüber Fahrradnutzung und können Emotionen wecken. Durch solche Maßnahmen können sehr viele Menschen erreicht werden.

Tab. 2-5 Konkretisierung der Aussagen zu den Radverkehrspotenzialen – Handlungsfeld Mensch und Mobilitätskultur (M)

In drei der vier Handlungsfelder finden sich Maßnahmen, die ein stark ausgeprägtes oder sehr hohes Radverkehrspotential bieten. Ohne eine Gewichtung untereinander sind das die folgenden Maßnahmen:

- B2 Einrichtung von Radkomfortrouten
- B3 Ausbau des Radverkehrsnetzes (und Schaffung von Radinfrastruktur entlang von Hauptverkehrsstraßen)
- B4 Einrichtung von weiteren Fahrradstraßen
- B5 Fahrradfreundlicher Ausbau von Knoten
- B6 Verkehrssicherheit für Radfahrer
- B7 Systematischer Ausbau der Abstellanlagen (Erweiterung des Angebotes an wichtigen Zielorten/in Quartieren)
- B9 Erhöhung des Radverkehrsbudgets
- K1 Ausbau von Schnittstellen
- L1 Integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
- L3 Anpassung der Stellplatzsatzung
- M4 Service und Marketing für den Radverkehr

### 2.1.3 Einsparpotentiale für Treibhausgase

Im Folgenden geht es explizit um die möglichen Einsparungen von treibhausrelevanten Gasen im Zuge einer Radverkehrsförderung. Der VEP liefert in Ziffer 5.2.4 eine Abschätzung der Auswirkungen des VEP-Zielszenarios auf die verkehrsbedingten Luftschadstoffe. Ansätze für Verkehrsverlagerungen finden sich in den Beschreibungen der Maßnahmen zum Radverkehr (B), zur Multi- und Intermodalität (K), zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (L) und zum Themenfeld Mensch und Mobilitätskultur (M).

#### **Energiebedarf und CO<sub>2</sub>-Emissionen für das Stadtgebiet Kassel**

Grundlage der Ausführungen zur CO<sub>2</sub>-Emission sind die Untersuchungen aus dem integrierten Klimaschutzkonzept für die Stadt Kassel aus dem Jahr 2012. Der Gesamtenergiebedarf für das Kasseler Stadtgebiet betrug nach Aussagen des IKK im Jahr 2009 insgesamt 5.692 Mio. kWh. Der Energiebedarf verteilt sich wie folgt auf die Bereiche Wohnen, Unternehmen, öffentliche Einrichtungen und Mobilität:

- Wohnen: 2.186 Mio. kWh (ca. 39%)
- Unternehmen: 2.164 Mio. kWh (ca. 38%)
- Öffentliche Einrichtungen: 68 Mio. kWh (ca. 1%)
- Mobilität: 1.274 Mio. kWh (ca. 22%)

Dieser Energiebedarf wird zum größten Teil über Erdgas abgedeckt (ca. 37%). Elektrischer Strom wird entweder über die Kasseler Kraftwerke bezogen, die diesen entweder importieren oder selbst produzieren und deckt ca. 17% des Gesamtenergiebedarfs in Kassel ab. Ebenfalls ein großer Teil des Energiebedarfes (ca. 22%) wird über die Kraftstoffe Benzin, Diesel und Kerosin abgedeckt. Aus dem oben genannten Gesamtenergiebedarf ergibt sich für das Jahr 2009 eine CO<sub>2</sub>-Emission von rund 1,7 Mio. t CO<sub>2</sub>.

Diese verteilt sich in etwa wie folgt auf die Bereiche Wohnen, Unternehmen, öffentliche Einrichtungen und Mobilität:

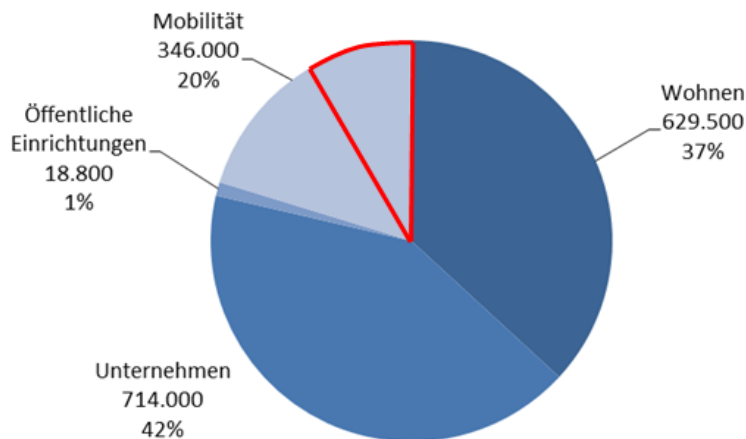


Bild 2-2: CO<sub>2</sub>-Emissionen in Tonnen für das Stadtgebiet Kassel (Darstellung: eigene Darstellung, Datengrundlage: IKK)

Lediglich 20% der CO<sub>2</sub>-Emissionen entfallen demnach auf den Bereich Mobilität. Entsprechend einer Abschätzung der Fahrleistungen entfallen davon wiederum ca. 40% der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf den Straßengüterverkehr (rote Einfärbung in Diagramm). Um für diesen Bereich Minderungspotenziale zu erschließen, sind gesonderte integrierte Masterpläne zum Wirtschaftsverkehr erforderlich. Dabei sollte der Radverkehr mit innovativen Lieferkonzepten für die „letzte Meile“ (Lastenräder als Pedelecs) ebenfalls Berücksichtigung finden. Pilotprojekte laufen dazu bereits bei etablierten KEP-Dienstleistern.

### **Einsparungs- und Verlagerungspotenziale gemäß VEP 2030**

Gemäß dem VEP 2030 der Stadt Kassel soll der Radverkehrsanteil im Jahr 2030 anstatt derzeit ca. 9% zukünftig etwa 11 bis 14% betragen. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen Fahrten mit anderen Verkehrsmitteln (idealerweise dem Pkw) auf den Radverkehr verlagert werden. Durch die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den Radverkehr kann es zu einer Einsparung von CO<sub>2</sub>-Emissionen kommen. Einsparungs- und Verlagerungspotenziale ergeben sich ausfolgenden VEP-Maßnahmen:

#### **Handlungsfeld Radverkehr (B)**

Die im Handlungsfeld Radverkehr (B) zusammengefassten Maßnahmen führen im Schnitt zu einer mittleren bis hohen CO<sub>2</sub>-Entlastung und Feinstaubminderung. Viele Maßnahmen führen zu einer deutlichen Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur und „locken“ somit neue Radfahrende an. Insgesamt liegt der Fokus der Maßnahmen aber auf einer Verlagerung von Wegen auf kurzen Strecken. Der Einfluss auf den CO<sub>2</sub>- und Feinstaubausstoß ist dadurch weniger stark. Besonders hoch zu bewerten sind die Einrichtung von Radkomfortrouden (B2) sowie die Erweiterung des Angebotes an Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielen und in Quartieren (B7). Einige Maßnahmen führen grundsätzlich zu einer Verbesserung der Situation im Radverkehr, es ist aber davon auszugehen, dass diese hauptsächlich von Personen wahrgenommen werden, die schon heute mit dem Fahrrad fahren, und somit nicht unbedingt zu einer CO<sub>2</sub>-Entlastung und Feinstaubminderung führen.

Nr.	Maßnahmenfeld bzw. Maßnahme	CO <sub>2</sub> -Entlastung	Begründung
<b>Radverkehr (B)</b>			
<b>B1</b>	Erweiterung des Haupt- und Nebenroutennetzes	0	Die Maßnahme hat keine Umsetzung zur Folge (nur Konzeption) und kann sich deswegen nur im geringen Maße zu CO <sub>2</sub> -Entlastungen und Feinstaubminderungen führen.
<b>B2</b>	Einrichtung von Radkomfortrouten	+ +	Radkomfortrouten bzw. Radschnellverbindungen sind möglichst Umweg frei verlaufende längere Radverkehrsverbindungen z. B. zwischen der Stadt / Innenstadt und dem Umland. Sie können als Vorzeigeprojekte zur Förderung des Radverkehrs dienen und sollen im Alltagsverkehr auf Strecken ab etwa fünf Kilometern bis zu einer Entfernung von 20 Kilometern zu einer Entlastung des Straßennetzes führen.
<b>B3</b>	Ausbau des Radwegenetzes	+	Verlagerungen von Pkw-Fahrten auf das Fahrrad sind insbesondere entlang vorher nicht vorhandener Routen und ihrer Korridore als Neuverkehre für den Radverkehr durchaus zu erwarten und führen somit zu hohen CO <sub>2</sub> -Entlastungen.
<b>B4</b>	Einrichtung von weiteren Fahrradstraßen	+	siehe B3
<b>B5</b>	Fahrradfreundlicher Ausbau von Knoten	+	Der fahrradfreundliche Ausbau von Knotenpunkten führt dazu, dass heute schon Rad fahrende Personen ihre Wege auf eine andere Route verlegen und zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit. Personen, die heute noch nicht Fahrrad fahren, steigen ggf. auf das Fahrrad um. "Anfänger" fahren aber in der Regel zunächst nur kurze Strecken, weshalb es zu einer geringen CO <sub>2</sub> -Entlastung kommt.
<b>B6</b>	Verkehrssicherheit für Radfahrer	0	siehe B5
<b>B7</b>	Systematischer Ausbau der Abstellanlagen	+ +	Viele Menschen besitzen schon heute ein (hochwertiges) Fahrrad, nutzen dieses auf bestimmten Relationen aber nicht, da es am Zielort oft nur eingeschränkte Möglichkeiten gibt, das Rad sicher und vor Diebstahl, Vandalismus und Witterung geschützt abzustellen. Durch die Einrichtung anforderungsgerechter Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielorten kann die Bereitschaft, das Fahrrad insbesondere für innerstädtische Wege zu nutzen, gesteigert werden, da deutlich geringere Befürchtungen bestehen müssen, dass das abgestellte Fahrrad entwendet oder beschädigt wird.
<b>B8</b>	Erhalt und Ausbau eines Fahrradvermietystems	0	Je dichter das Netz der Vermietstationen ist, desto eher sind potenzielle Nutzer bereit, das Vermietsystem regelmäßig zu nutzen. Sind die Wege von und zur Start- bzw. Zielstation zu lang, sinkt die Attraktivität des Systems. Durch eine Erweiterung des Stationsnetzes und Kooperationen mit Firmen und Wohnungsbaugenossenschaften können zusätzliche Kunden gewonnen werden. Da mit den Vermiet-Fahrrädern aber in der Regel nur kurze Wege zurückgelegt werden, kommt es auch nur zur geringen CO <sub>2</sub> -Entlastung.
<b>B9</b>	Erhöhung des Radverkehrsbudgets	+	Die CO <sub>2</sub> -Entlastung und Feinstaubminderung hängt stark davon ab, welche Maßnahmen durch die Erhöhung des Radverkehrsbudgets finanziert werden. Durchschnittlich ist trotzdem von einem hohem Wert auszugehen.

Tab. 2-6 Einsparungs- und Verlagerungspotenziale gemäß VEP – Handlungsfeld Radverkehr (B)

## Handlungsfeld Multi- und Intermodalität (K)

Die im Handlungsfeld Multi- und Intermodalität (K) zusammengefassten Maßnahmen führen im Schnitt zu einer hohen CO<sub>2</sub>-Entlastung und Feinstaubminderung. Die Maßnahmen führen zu einer Verbesserung der Situation bei den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, der Fokus liegt insbesondere auf den öffentlichen Verkehrsmitteln und Sharing-Angeboten. Die Verlagerung von langen Kfz-Wegen auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel ist dadurch möglich und wirkt sich positiv auf die CO<sub>2</sub>-Entlastung und Feinstaubminderung aus. Hervorzuheben ist insbesondere die Maßnahme Ausbau von Schnittstellen (K1).

Nr.	Maßnahmenfeld bzw. Maßnahme	CO <sub>2</sub> -Entlastung	Begründung
<b>Multi- und Intermodalität (K)</b>			
K1	Ausbau von Schnittstellen	++	Zu den Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern gehören auf den Radverkehr bezogen vor allem Bike+Ride-Anlagen, an denen der Übergang zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) möglich ist. Bike+Ride-Anlagen fördern auch den Umstieg auf das Fahrrad. Gleichzeitig wird damit die Nutzung des ÖPNV attraktiver. Lange Kfz-Fahrten können so durch Rad- und ÖPNV-Fahrten ersetzt werden und führen zu einer sehr hohen CO <sub>2</sub> -Entlastung.
K2	Umweltverbund als einheitliches Mobilitätsangebot etablieren	+	Die Etablierung eines einheitlichen Mobilitätsangebotes durch den Umweltverbund, kann aufgrund einer Attraktivitätssteigerung und mehr Nutzenden zu einer hohen CO <sub>2</sub> -Entlastung beitragen. Das Angebot von CarSharing kann die Verkehrsmittel des Umweltverbunds zusätzlich ergänzen und fördert die Möglichkeit des Trends „Nutzen statt Besitzen“.
K3	Ausbau und Förderung von CarSharing	0	Der Ausbau und die Förderung von CarSharing haben keine direkten Auswirkungen auf den Radverkehr und sind somit mit einem geringen / mittleren Radverkehrspotenzial zu bewerten. Zusätzlich kann CarSharing durch den Einsatz einer jungen Fahrzeugflotte und dem Einsatz von Elektrofahrzeugen zur CO <sub>2</sub> -Minimierung beitragen. Derzeit ist der Anteil derer, die CarSharing nutzen noch nicht besonders hoch bzw. setzt sich hauptsächlich aus ÖPNV- und Radnutzern zusammen. Es ist von einer geringen CO <sub>2</sub> -Entlastung auszugehen.

Tab. 2-7 Einsparungs- und Verlagerungspotenziale gemäß VEP – Handlungsfeld Multi- und Intermodalität (K)

## Handlungsfeld Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (L)

Die im Handlungsfeld Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (L) zusammengefassten Maßnahmen führen im Schnitt zu einer hohen CO<sub>2</sub>-Entlastung und Feinstaubminderung. Die Maßnahmen führen zu einer nachhaltigen und dauerhaften Veränderung der Stadtentwicklung, die sich sehr positiv auf der Nahmobilität auswirkt. Die Maßnahmen dieses Handlungsfeldes wirken sich im gleichen Maße positiv auf sowohl das Radverkehrspotential als auch auf die CO<sub>2</sub>-Entlastung und Feinstaubminderung aus. Besonders positiv zu bewerten sind die Maßnahmen Integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (L1) und Anpassung der Stellplatzsatzung (L3).



Nr.	Maßnahmenfeld bzw. Maßnahme	CO <sub>2</sub> -Entlastung	Begründung
<b>Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (L)</b>			
L1	Integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	++	Ziele der integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sind u.a. die Vermeidung von Standortentwicklungen an rein autoaffinen Lagen, ÖPNV- und nahmobilitätsorientierte Siedlungsentwicklung sowie die Sicherung einer wohnungsnahen Versorgung. Diese Vorgehensweise kann sich sehr positiv auf die CO <sub>2</sub> -Bilanz einer Stadt auswirken.
L2	Instandsetzungsmanagement der Infrastruktur	0	Diese Maßnahme hat wenig Auswirkungen auf CO <sub>2</sub> -Entlastung und Feinstaubminderung, da davon auszugehen ist, dass zwar die Situation für Radfahrende verbessert wird, es aber nicht zu längeren und zusätzlichen Wegen im Radverkehr führt.
L3	Anpassung der Stellplatzsatzung	++	Diese Maßnahme fördert die Bereitschaft das Fahrrad zu nutzen, da immer eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen in Nähe der Wohnung (!) und der Ziele vorhanden ist.

Tab. 2-8 Einsparungs- und Verlagerungspotenziale gemäß VEP – Handlungsfeld Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (L)

### Handlungsfeld Mensch und Mobilitätskultur (M)

Die im Handlungsfeld Mensch und Mobilitätskultur (M) zusammengefassten Maßnahmen führen zu einer hohen CO<sub>2</sub>-Entlastung und Feinstaubminderung. Die Maßnahmen führen zu einer umfangreichen Öffentlichkeitsarbeit und rücken das Thema Radverkehr in den Fokus der Menschen. Im Zusammenspiel führen alle Maßnahmen zu einer gleichermaßen hohen Entlastung/Minderung.

Nr.	Maßnahmenfeld bzw. Maßnahme	CO <sub>2</sub> -Entlastung	Begründung
<b>Mensch und Mobilitätskultur (M)</b>			
M1	Erweiterung des Mobilitätsmanagements	+	Ziel dieser Maßnahmen ist es, den Radverkehr in den Fokus des Bewusstseins der Bürgerinnen und Bürger zu rücken und somit Vorteile der regelmäßigen Nutzung des Fahrrades bzw. anderer Verkehrsmittel des Umweltverbundes z. B. auf dem Weg zu Arbeit und bei alltäglichen Erledigungen zu verdeutlichen. Durch umfassende Informationen zum Thema Nahmobilität oder durch die Teilnahme an Wettbewerben und Aktionen (z. B. Stadtradeln) können die Bürgerinnen und Bürger zunächst zur Nutzung des Fahrrades für einen begrenzten Zeitraum animiert und, wenn ein positiver Gesamteindruck zum Thema Radverkehr entstanden ist, von einem dauerhaften Umstieg auf das Fahrrad zumindest für bestimmte Wege überzeugt werden.
M2	Informationen für mehr Nahmobilität	+	siehe M1
M3	Aktionstage und Veranstaltungen	+	siehe M1
M4	Service und Marketing für den Radverkehr	+	siehe M1

Tab. 2-9 Einsparungs- und Verlagerungspotenziale gemäß VEP – Handlungsfeld Mensch und Mobilitätskultur (M)

Zusammenfassend weisen die folgenden Maßnahmenbündel – ohne Gewichtung – ein besonders hohes Einsparpotential bezüglich Treibhausgasen auf:

- B2 Einrichtung von Radkomfortrouten
- B7 Systematischer Ausbau der Abstellanlagen (Erweiterung des Angebotes an wichtigen Zielorten/in Quartieren)
- K1 Ausbau von Schnittstellen
- L1 Integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
- L3 Anpassung der Stellplatzsatzung

#### 2.1.4 Priorisierung

Der Radverkehr stellt bei Betrachtung der Klimaziele eine besonders effiziente Verkehrsart dar: Mit vergleichsweise geringen Kosten können die Bedingungen im Radverkehr deutlich verbessert werden. Darüber hinaus weist der Radverkehr (nahezu) keine Treibhausgasemissionen auf. Der Radverkehr ermöglicht stadtverträgliche Reisegeschwindigkeiten und damit die Bewältigung vieler Strecken zumindest im Stadtgebiet von Kassel mit einem Reisezeitvorteil gegenüber anderen Verkehrsmitteln. Bei Betrachtung der Einsparpotentiale des Radverkehrs bezüglich der Treibhausgase muss hervorgehoben werden, dass es das grundsätzliche Ziel ist, Fahrten vom Kraftfahrzeugverkehr (mit hohen spezifischen Treibhausgasemissionen) auf den Radverkehr hin zu verlagern.

Wenn die hier vorgeschlagenen Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes spätestens bis zum Jahr 2030 umgesetzt sind, ist eine Verdopplung des Radverkehrsanteils in der Stadt Kassel realistisch. Die folgenden Maßnahmen sind dann bei Betrachtung der Treibhausgase von besonderer Bedeutung bezüglich der Einsparpotentiale:

**1. Umsetzung von Radkomfortrouten** und Ausbau von Radschnellverbindungen (auch als Raddirektverbindungen bezeichnet), um längere Distanzen attraktiver für den Radverkehr zu gestalten (längere Kfz-Fahrten werden dann auch im Alltag mit dem Rad zurückgelegt).

**2. Anpassung der Stellplatzsatzung**, um Fahrradabstellanlagen an den Zielen, aber insbesondere auch in den Wohngebieten per Satzung einzufordern.

**3. Systematischer Ausbau der Abstellanlagen** an allen Zielorten und an den Quellen (also in den Wohngebieten), um den „Antrittswiderstand“ zu verringern (das Rad steht dann immer griffbereit „vor der Tür“).

**4. Ausbau von Schnittstellen zwischen ÖPNV und Radverkehr**, um die ideale Kombination von schnellen Verbindungen mit dem ÖPNV und der flächenhaften Erschließung im Radverkehr zu ermöglichen (u.a. mit Bike+Ride-Anlagen).

**5. Integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung** ist eine Daueraufgabe: Sie soll die Aspekte der Nahmobilität in den Fokus nehmen und attraktive Versorgungsgelegenheiten auf kurzen Wegen vorsehen. Hier besteht langfristig ein sehr hohes Einsparpotential, weil damit Verkehrsaufkommen im MIV tatsächlich nachhaltig vermieden wird.

## 2.2 Unfallanalyse des Radverkehrs

Bei der Betrachtung des Unfallgeschehens mit Radverkehrsbeteiligung in Kassel werden die polizeilich gemeldeten Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung der Stadt Kassel aus den Jahren 2013-2015 zugrunde gelegt. Neben der Anzahl der im betrachteten Zeitraum polizeilich erfassten Unfälle werden hierbei auch wichtige Hinweise u. a. zu den Unfallgegnern oder Unfallursachen aufgezeigt.

### Unfallaufkommen

Im Betrachtungszeitraum 2013-2015 wurden im Stadtgebiet Kassel insgesamt 581 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden polizeilich erfasst. Die jährliche Anzahl der Unfälle ist im 3-Jahreszeitraum tendenziell auf ähnlichem Niveau und liegt zwischen 195 (2013) und 188 (2015) polizeilich gemeldeten Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung pro Jahr (siehe Bild 2-3).

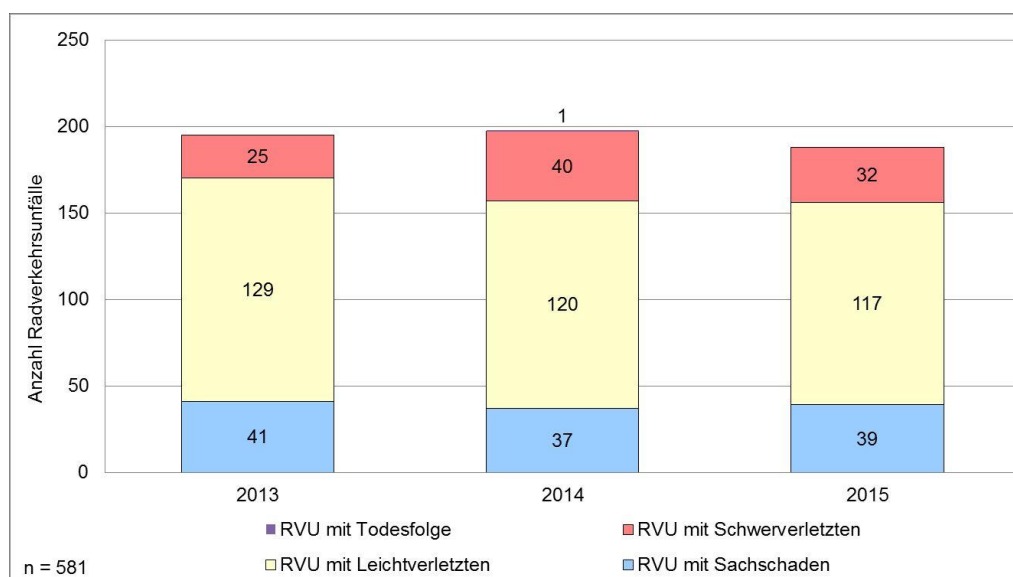


Bild 2-3: Anzahl Radverkehrsunfälle (RVU) in Kassel nach Unfallkategorie (2013-2015)

Von den insgesamt 581 Unfällen ereignete sich ein Unfall mit Todesfolge, insgesamt 97 mit schweren Verletzungen und 366 mit leichten Verletzungen. Bei 117 Unfällen blieb es bei einem Sachschaden. An dieser Stelle ist auf die erfahrungsgemäß sehr hohe Anzahl polizeilich nicht erfasster Unfälle (Dunkelziffer) bei Radverkehrsunfällen ohne Verletzungsfolge bzw. Alleinunfälle hinzuweisen, da gerade diese Unfälle oft nicht polizeilich gemeldet und daher nicht in die Statistik aufgenommen werden.

Setzt man den Radverkehrsanteil einer Kommune in Relation zur Einwohnerzahl und zum Unfallgeschehen, erhält man einen Vergleichswert für die Radverkehrssicherheit einer Stadt. Für die Einordnung der Radverkehrssicherheit in Kassel wurden einige Städte ähnlicher Größe zum Vergleich herangezogen. Das Bild 2-4 stellt das Ergebnis des Vergleichs grafisch dar. Es ist zu erkennen, dass die Unfallbelastung mit Radverkehrsbeteiligung in Kassel in Bezug zur Einwohnerzahl und zum Radverkehrsanteil von 9 % etwa im durchschnittlichen Trend der zum Vergleich herangezogenen Städte liegt.

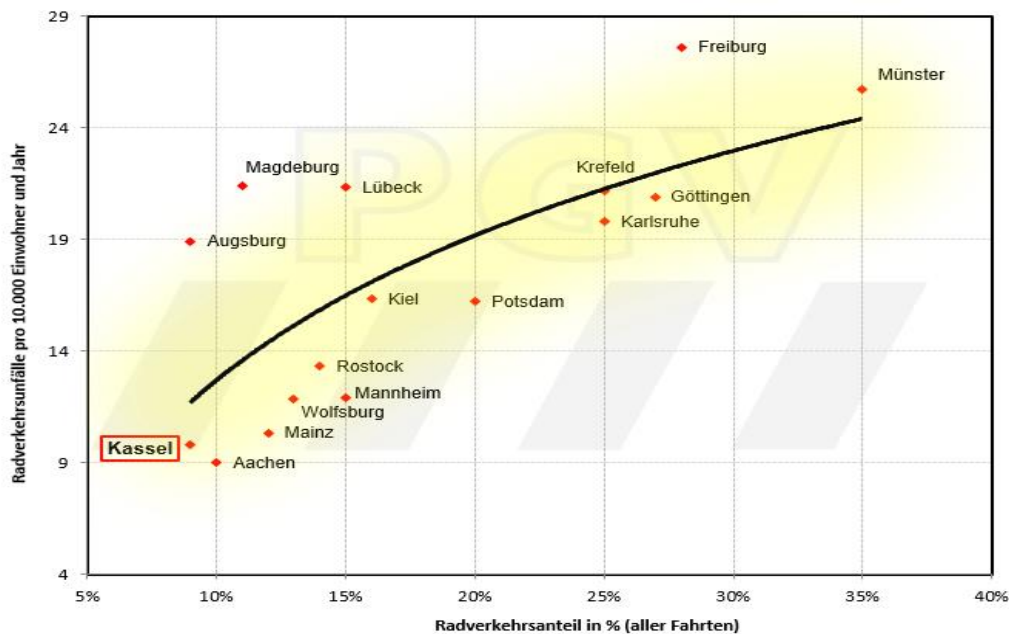


Bild 2-4: Vergleich des Unfallgeschehens in Kassel (2013-2015) mit anderen Kommunen in Relation zum Radverkehrsanteil und zur Einwohnerzahl

### Generelle Aspekte und unfallauffällige Bereiche

Bei der Analyse der polizeilich erfassten Radverkehrsunfälle ist zu berücksichtigen, dass insbesondere bei Unfällen mit nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden ein sehr hoher Anteil polizeilich nicht erfasster Unfälle (Dunkelziffer) existiert. Dies betrifft vor allem Alleinunfälle und Unfälle zwischen Radfahrenden oder weiteren nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden mit meist geringem Sachschaden, leichten Verletzungen oder Radverkehrsunfällen ohne Verletzungsfolge.

Im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat das Uni-Klinikum Münster 2010 (Münster, 2016) eine Studie mit Ergebnissen zur Dunkelziffer bei Radverkehrsunfällen veröffentlicht. An 25 Kliniken in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen wurden über zwölf Monate hinweg mehr als 2.500 verunfallte Radfahrende anhand eines Fragebogens befragt, u. a. ob der Unfall polizeilich aufgenommen wurde. Aus den Ergebnissen lässt sich eine Dunkelziffer zwischen 58,3 und 88,2% aller Radverkehrsunfälle ableiten, die nicht in der amtlichen Statistik auftauchen. Dabei wurden allerdings auch erhebliche Unterschiede in der polizeilichen Erfassungsquote je nach Unfallsituation festgestellt. Während Alleinunfälle zu mindestens 88,5% nicht polizeilich erfasst wurden, wurden Unfälle mit Kfz zu 25,9% nicht erfasst. (BASt-Bericht M 264)

Neben der statistischen Auswertung der Unfalldaten wurde die von der Polizei zur Verfügung gestellten elektronischen Unfalltypensteckkarte für die Jahre 2013-2015 hinsichtlich besonders unfallauffälliger Streckenabschnitte und Knotenpunkte für den Radverkehr betrachtet (siehe Bild 2-5).

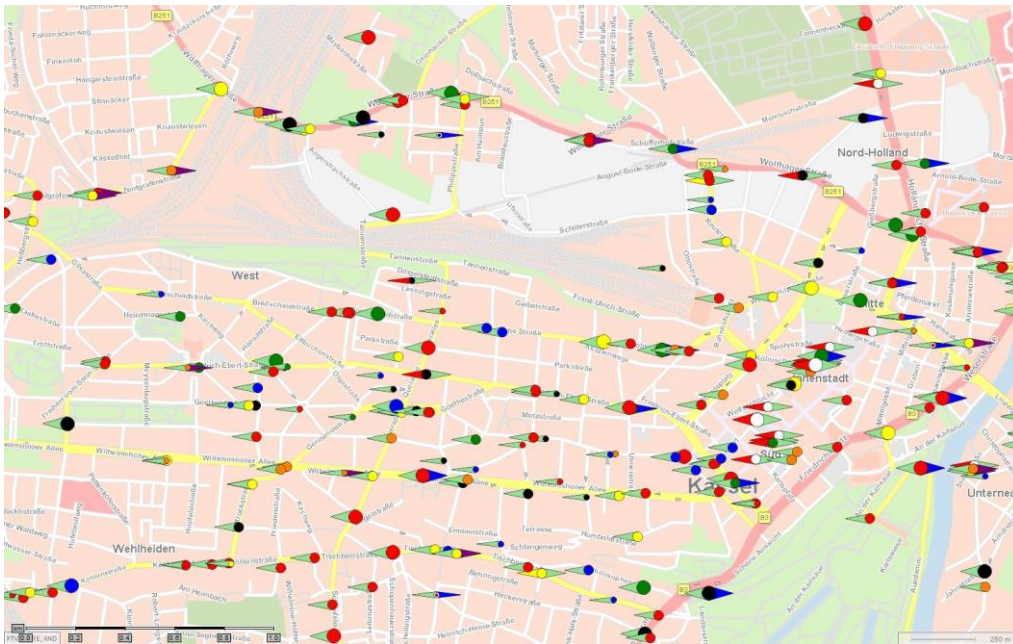


Bild 2-5: Auszug aus der Unfalltypensteckkarte (EUSKa) im Bereich Kassel West (2013-2015)

Nach visueller Auswertung der EUSKA-Darstellung ereigneten sich Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung überwiegend in den zentralen Stadtteilen von Kassel, meistens an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen bzw. den Bundesstraßen B 3 und B 7 und ihren Knotenpunkten. In der Innenstadt zeigen auch einzelne Erschließungsstraßen ein vermehrtes Unfallaufkommen. Der am häufigsten auftretende Unfalltyp Einbiegen-Kreuzen verteilt sich über das gesamte Stadtgebiet.

Auffällige Bereiche im Unfallgeschehen mit Radverkehrsbeteiligung bestehen im Verlauf der Kohlenstraße bzw. Tischbeinstraße (mehrere Einbiegen/Kreuzen-Unfälle oder Abbiegeunfälle, überwiegend Unfälle mit Leichtverletzten) sowie entlang der Leipziger Straße vom Kreisverkehr Platz der Deutschen Einheit Richtung Süden (mehrere Einbiegen/Kreuzen-Unfälle, vereinzelt auch Abbiege-Unfälle, überwiegend Unfälle mit Leichtverletzten, vereinzelt Unfälle mit Schwerverletzten). Zahlreiche Unfälle sind im Betrachtungszeitraum ebenfalls im Zuge der Frankfurter Straße (B3), insbesondere am Knotenpunkt zur Ludwig-Mond-Straße (mehrere Einbiegen/Kreuzen-Unfälle, überwiegend Unfälle mit Leichtverletzten) zu verzeichnen.

### Unfallgegner

Von den insgesamt 464 Radverkehrsunfällen mit Personenschaden ereigneten sich 320 mit Pkw als Unfallgegner (69%). Weitere 46 Unfälle waren Alleinunfälle (10%), 32 Unfälle ereigneten sich mit zu Fuß Gehenden (7%). Diese Verteilung der Unfallgegner entspricht in etwa den bundesweiten Anteilen, wobei in Kassel etwas mehr Unfälle mit Pkw geschehen und etwas weniger Alleinunfälle (siehe Bild 2-6).

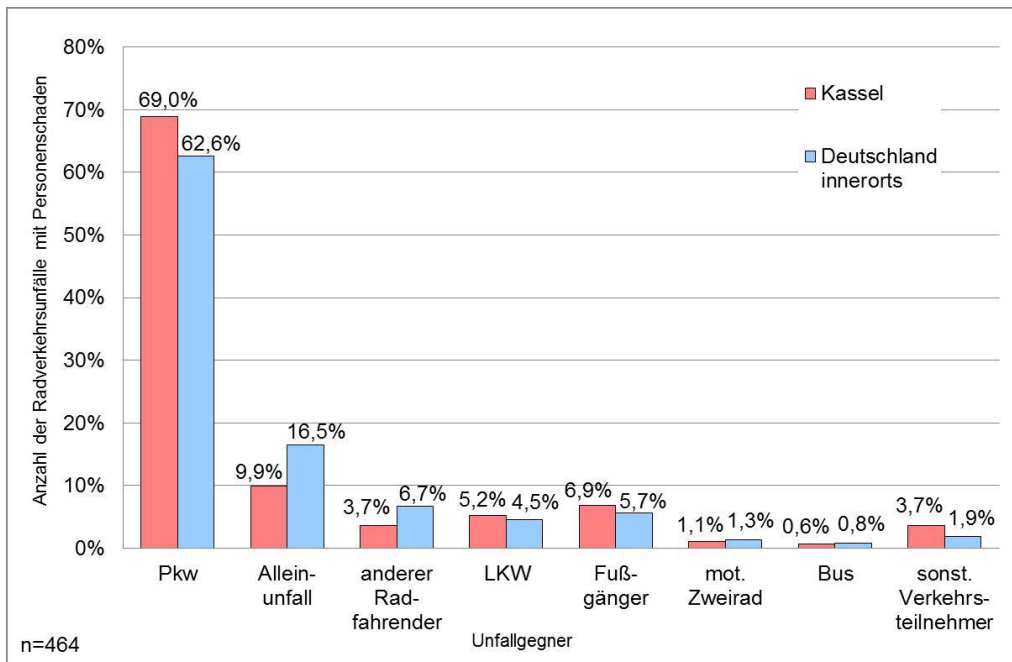


Bild 2-6: Unfallgegner von Radfahrern bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden in Kassel (2013-2015) und Deutschland innerorts (2014)

Die meisten Radverkehrsunfälle mit Personenschaden ereigneten sich, wie bereits erwähnt, mit Pkw als Unfallgegner (320 Unfälle, 69%). Hierbei wurde in 73% der Fälle dem Pkw-Fahrer die Hauptunfallursache zugewiesen. (siehe Bild 2-7).

In gut 40% der Radverkehrsunfälle mit Personenschaden wurde dem Radfahrenden die Hauptunfallursache zugewiesen. Hierunter fallen allerdings auch die Alleinunfälle von Radfahrenden (10%) sowie Unfälle, an denen ausschließlich Radfahrende beteiligt waren (4%). Der Anteil der von Radfahrenden verursachten Unfälle mit weiteren Beteiligten lag bei 31%.

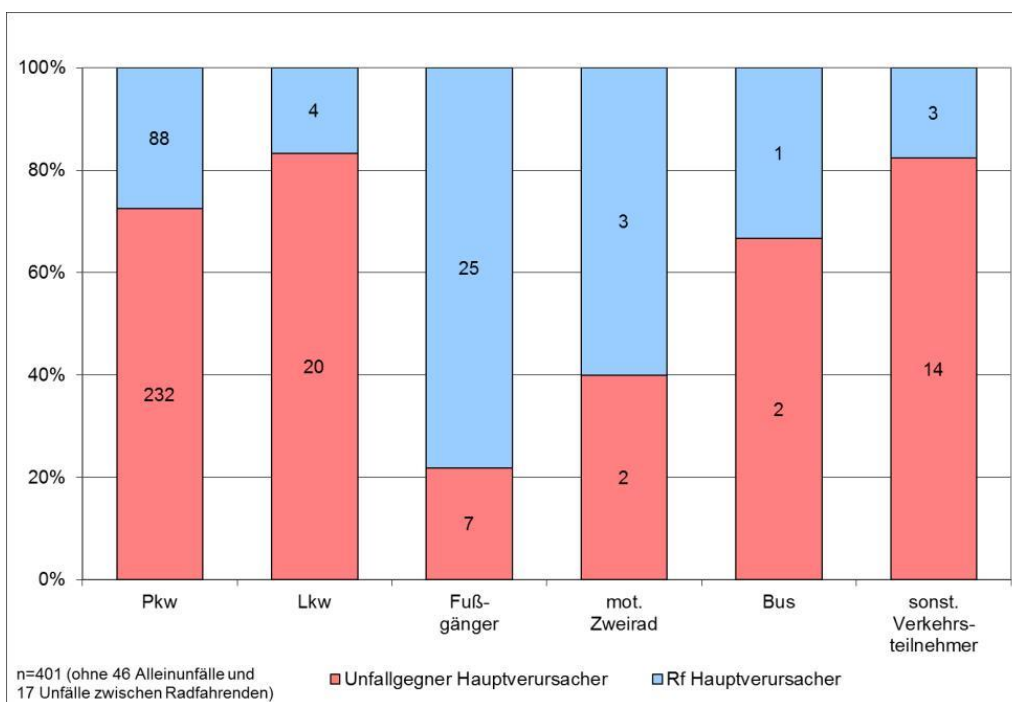


Bild 2-7: Hauptverursacher bei Radverkehrsunfällen mit Personenschaden in Kassel (2013-2015)

## Unfallzeiten

Eine nähere Betrachtung der Unfallverteilung im Tagesverlauf zeigt, dass es eine Spitzenzeit im Unfallgeschehen am späten Nachmittag gibt. Parallel zu den Zeiten des Berufsverkehrs sind am Nachmittag öfter Radverkehrsunfälle zu verzeichnen. Ein Anstieg ist auch in den frühen Morgenstunden (7:00–8:00 Uhr) zu erkennen (siehe Bild 2–8). Ein Vergleich zum Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf wurde nicht durchgeführt, es ist jedoch davon auszugehen, dass sich die Verteilung der Unfallzahlen mit der Verteilung des Verkehrsaufkommens im Alltagsverkehr (Kfz- und Radverkehr) in etwa deckt.

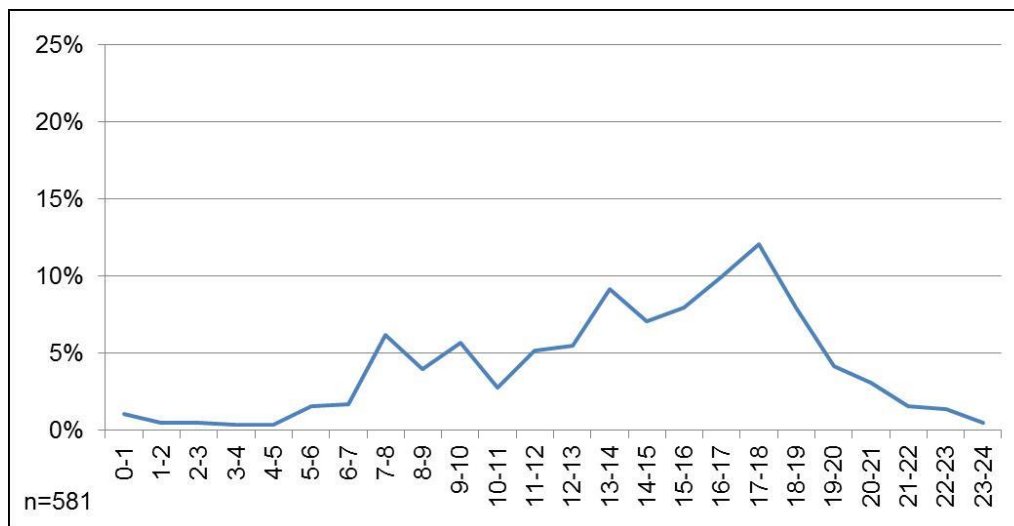


Bild 2-8: Verteilung der Unfälle im Tagesverlauf in Kassel (2013–2015)

Die Lichtverhältnisse zum Unfallzeitpunkt waren überwiegend gut, nur ca. 18% aller Unfälle ereigneten sich bei Dämmerung bzw. Dunkelheit (siehe Bild 2-9). Aus der Betrachtung der Straßenzustände (nass, trocken, glatt) kann abgeleitet werden, dass sich nur ca. 14% aller Unfälle bei Nässe oder 1% bei Glätte ereigneten.

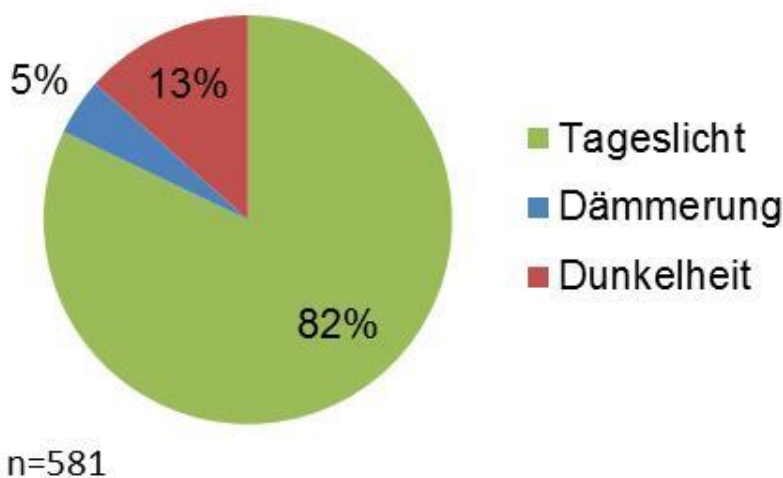


Bild 2-9: Lichtverhältnisse bei Radverkehrsunfällen in Kassel (2013–2015)

Bei der Betrachtung des Unfallgeschehens im Wochenverlauf zeigt sich, dass an Werktagen deutlich mehr Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung stattfinden als am Wochenende. Der Donnerstag stellt den unfallreichsten Tag dar. Diese Verteilung ist auch für andere Städte mit Alltags- bzw. Freizeitradverkehr typisch. Im Jahresverlauf ist zu erkennen, dass die Sommermonate stärker durch Radverkehrsunfälle gekennzeichnet sind als die Wintermonate (siehe Bild 2-10). Dies kann überwiegend mit dem erhöhten Radverkehrsgeschehen in den Sommermonaten erklärt werden.

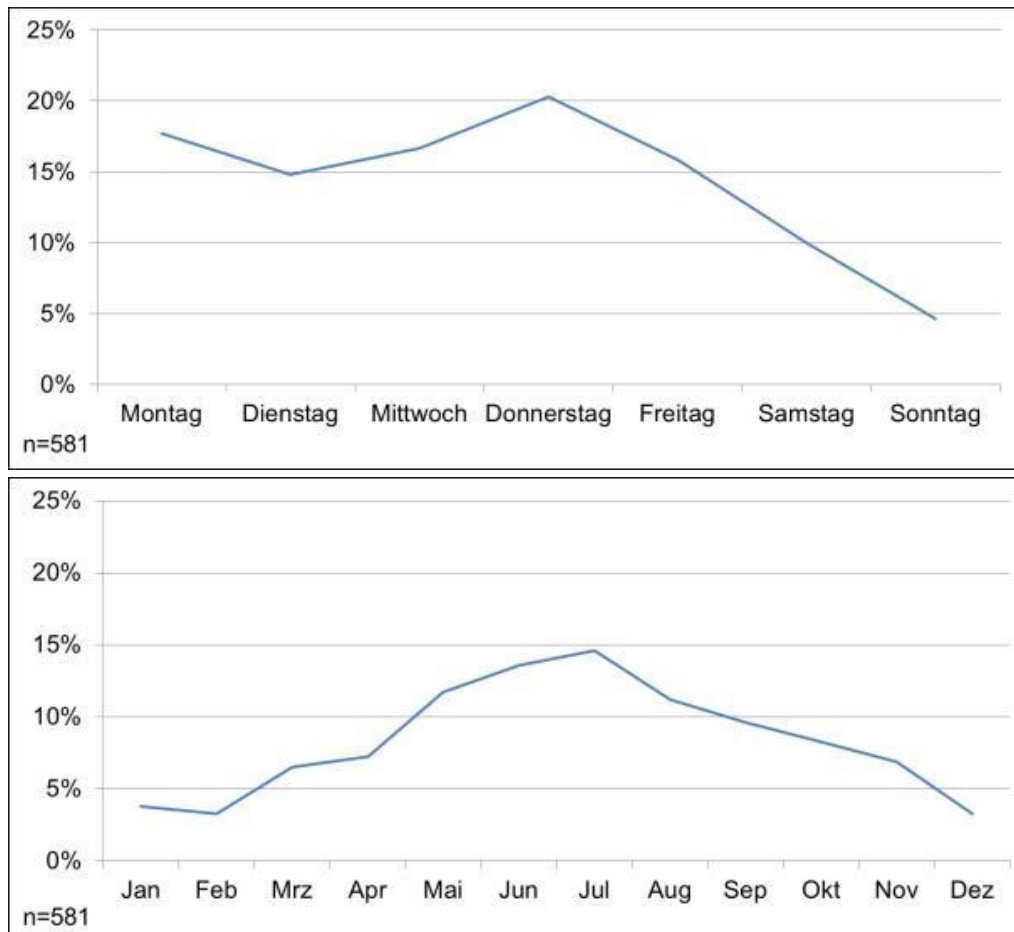


Bild 2-10: Verteilung der Unfälle in Kassel im Wochen- bzw. Jahresverlauf (2013-2015)

### Unfalltypen und Charakteristika

Der Unfalltyp beschreibt die Verkehrssituation (verkehrliche Konfliktsituation), die zu dem jeweiligen Unfall führte.

Die häufigsten Unfalltypen sind Einbiegen/Kreuzen-Unfälle bzw. Abbiege-Unfälle (siehe Bild 2-11). Die überwiegenden Unfallorte sind dementsprechend Einmündungen, Grundstückszufahrten und Kreuzungen. Diese mit anderen Städten vergleichbare Verteilung der Unfalltypen und Charakteristika der Unfallstellen sind typisch für eine überwiegende Führung des Radverkehrs im Seitenraum.



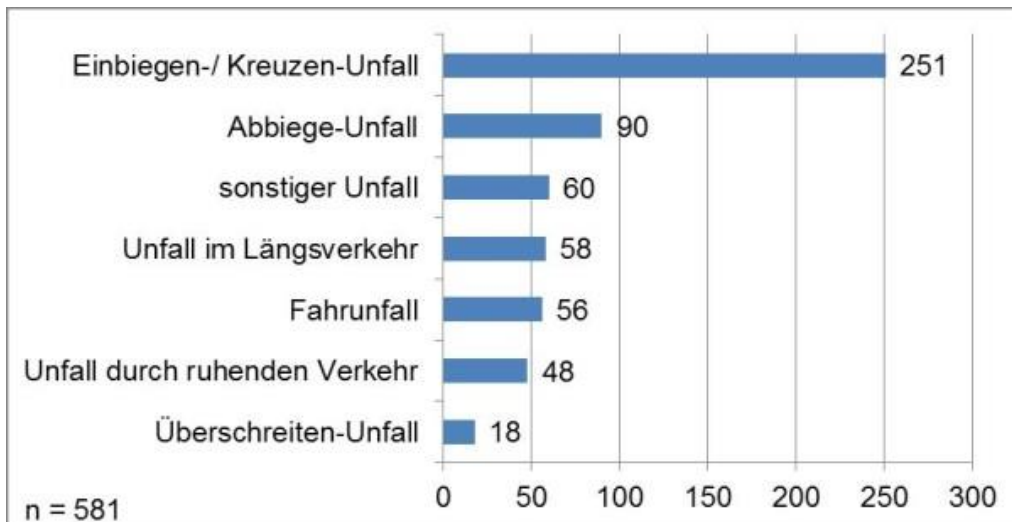


Bild 2-11: Unfälle nach Unfalltypen (oben) bzw. nach Charakteristika der Unfallstelle (unten) in Kassel

Betrachtet man die Folgen der einzelnen Unfalltypen, so zeigt sich, dass vor allem die Fahr- sowie die Einbiegen/Kreuzen-Unfälle zu schweren Personenschäden führen. Der Unfall mit einem getöteten Radfahrenden ereignete sich ebenfalls beim Abbiegen (siehe Bild 2-12).

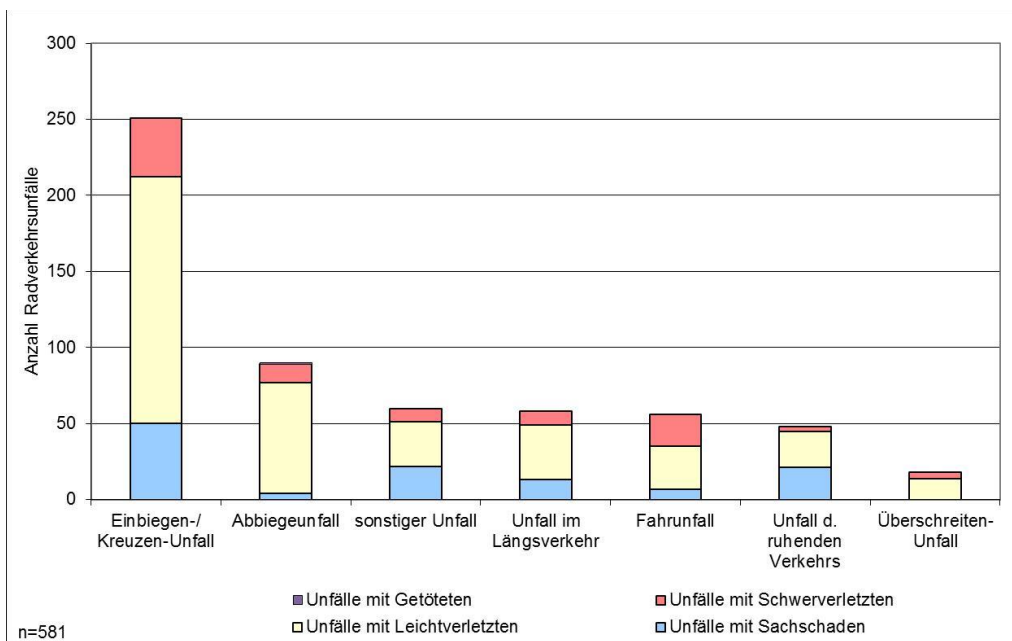


Bild 2-12: Übersicht der Unfalltypen in Kombination mit Unfallfolgen in Kassel (2013-2015)

## Unfallursachen

Als häufigste, konkret bezeichnete, direkte Unfallursache werden Fehler beim Abbiegen, Wenden bzw. Rückwärtsfahren verzeichnet. Aber auch Fehler bei der Gewährung der Vorfahrt bzw. des Vorrangs wurden häufig als Ursache für die Unfälle angeführt (siehe Bild 2-13).

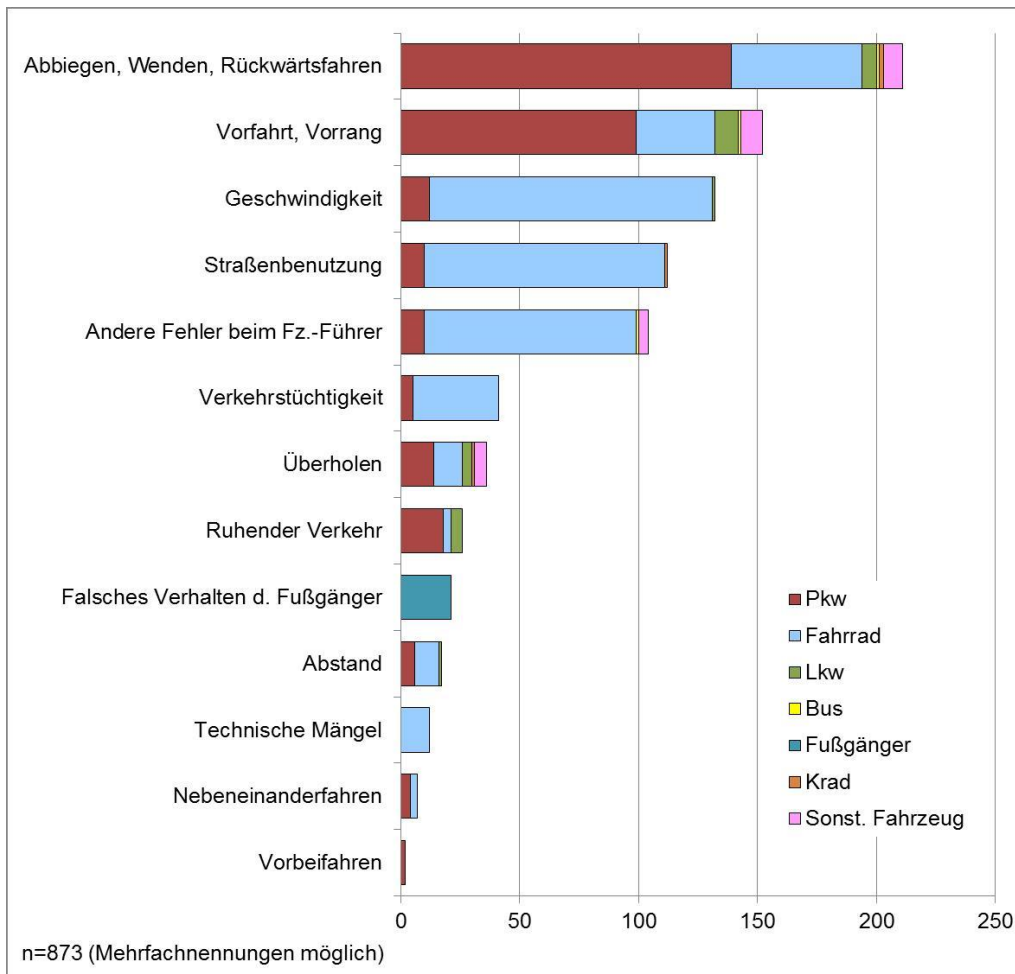


Bild 2-13: Unfallursachen seitens des Unfallverursachers in Kassel (2013-2015)

Neben diesen als Hauptgrund des Unfalls festgestellten Ursachen wurden zum Teil auch noch weitere Ursachen des nicht verursachenden Verkehrsteilnehmers aufgenommen. Bild 2-14 zeigt diese weiteren Unfallursachen auf. Hier wird vor allem deutlich, dass die fehlerhafte Straßenbenutzung und nicht angepasste Geschwindigkeiten die häufigsten Ursachen darstellen, die den am Unfall beteiligten Radfahrenden als weitere Ursache des Unfalls zugeschrieben werden.

Auch in anderen Städten ist die fehlerhafte Straßenbenutzung, die überwiegend das Fahren auf einem linken Radweg oder auf dem Gehweg betrifft, als häufigster Fehler der Radfahrenden bekannt.

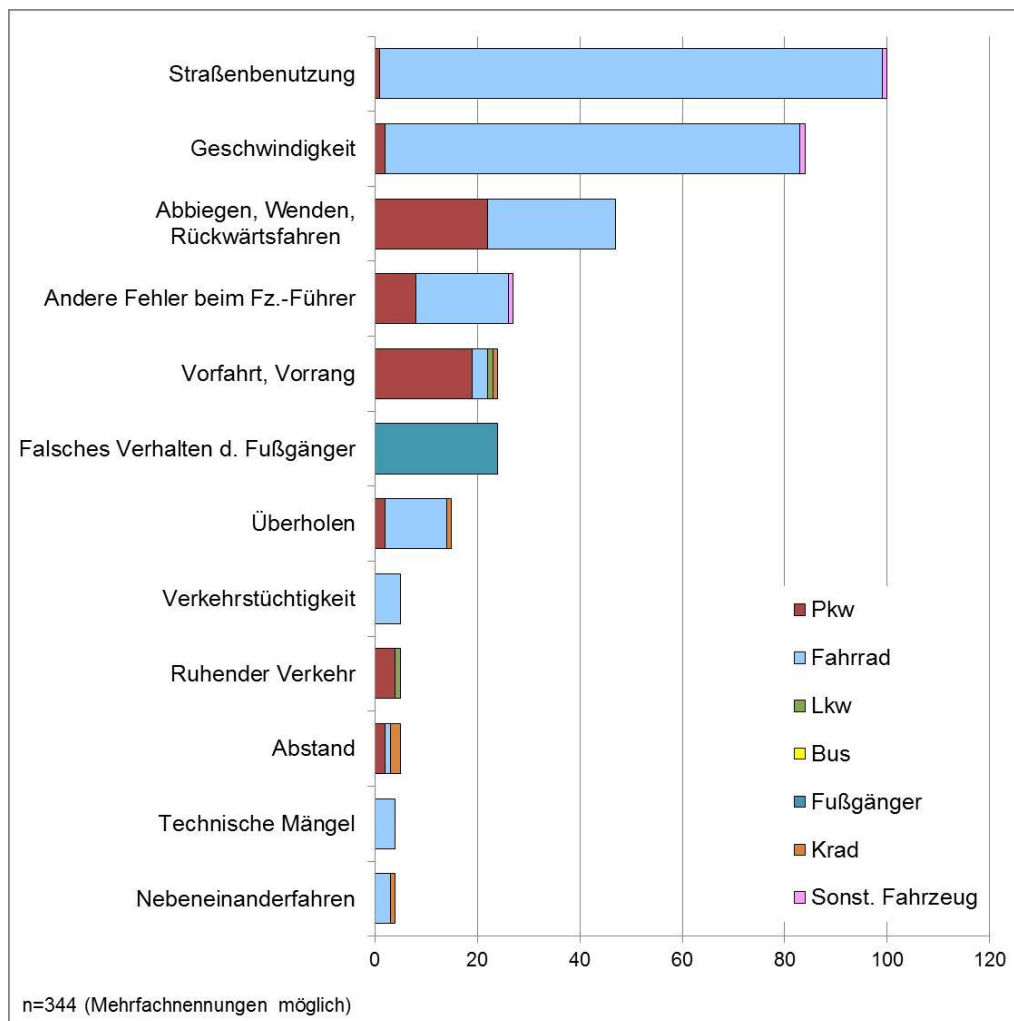


Bild 2-14: Unfallursachen seitens weiterer Beteiligter in Kassel (2013-2015)

## 2.3 Radverkehrspotentiale spezifischer Nutzergruppen

Mit dem Radverkehrskonzept möchte die Stadt Kassel aktuelle und potentielle Radfahrende erreichen. Um die Bedürfnisse bestimmter Personen und Gruppen gezielt anzusprechen und in den Maßnahmen zu berücksichtigen, sind spezifische Nutzergruppen zu betrachten. Jede Nutzergruppe hat andere Ansprüche an den Radverkehr und bietet unterschiedliche Voraussetzung und Potentiale zur Steigerung des Radverkehrsanteils. Ziel ist es zu ergründen, **wer** die in Kapitel 1 angesprochenen **Wege zurücklegt** und **wie** diese Personen **gezielt angesprochen** werden können. Im Folgenden werden die Zielgruppen sowie die sich jeweils bietenden Radverkehrspotentiale im Einzelnen beschrieben.

### Kinder und Jugendliche zwischen 6 und 18 Jahre

Laut serviceportal-kassel.de beträgt der Anteil der sechs- bis dreizehnjährigen in Kassel 6,6% und der 14- bis 17-jährigen 3,5% (Stand: 31. Dezember 2016). 12.000 Schülerinnen und Schüler sind in Kassel unterwegs.

Das Mobilitätsverhalten wird in Kindheit und Jugend geprägt. Sowohl das vorgelebte Verhalten der Eltern als auch weiterer Bezugspersonen hat Einfluss auf das spätere Nutzungsverhalten der Kinder und Jugendlichen. Wer schon als Kind Rad fährt, bleibt oft auch später dabei. Auf die Belange von Kindern

im Straßenverkehr sollte große Rücksicht genommen werden, um ihnen den Spaß am Radfahren für die Zukunft nicht zu nehmen.

### **Studierende der Universität Kassel**

Die Stadt Kassel ist eine Universitätsstadt. An der Universität Kassel sind derzeit rund 25.400 Studierende eingeschrieben (Stand: Dezember 2018). Studierende und auch Mitarbeitende von Universitäten sind allgemein eine fahrradaffine Klientel, wodurch sich bei diesen Nutzergruppen ein großes Potential zur Steigerung des Radverkehrsanteils bietet. Insbesondere die direkten Verbindungen zwischen den Universitätsstandorten und den Wohnorten der Studierenden (Studentenwohnheimen, beliebte Wohngebiete von Studierenden) sollten über eine attraktive Radverkehrsverbindung verfügen. Dies kann zusätzlich zu einem Umstieg auf das Verkehrsmittel Fahrrad animieren.

### **Pendler, Berufsverkehr**

Kassel ist der wichtigste Wirtschaftsstandort in Nordhessen. Große Industrie- und Gewerbestandorte befinden sich insbesondere in Rothenditmold, Waldau und Bettenhausen.

Die größten Arbeitgeber sind Volkswagen in Baunatal (15.000 Beschäftigte), Daimler (2.900 Beschäftigte), SMA Energietechnik in Niestetal, Hübner Bahn und Bus, Kraus Maffei Wegmann, Rheinmetall Landsysteme und Bombardier Transportation Systems.

Fast 60% aller Beschäftigten in der Stadt Kassel arbeiten im Dienstleistungssektor – in Kassel Mitte sind dies rund 35.000, in Kassel West rund 9.000 Arbeitsplätze. Dazu kommt die Universität mit 25.500 Studierenden und 10.000 Arbeitsplätzen. 78.000 Menschen pendeln nach Kassel ein und aus (Tendenz zunehmend), davon 7.100 nach Baunatal, 38.700 sind Einpendler. Täglich gibt es 152.000 Pendlerwege mit dem Umland, vier Prozent davon werden mit dem Rad zurückgelegt (Zweckverband Raum Kassel).

Im Berufsverkehr sind die Potentiale zur Steigerung des Radverkehrs besonders hoch. Kurze Strecken innerhalb der Stadt lassen sich sehr gut mit dem Fahrrad zurücklegen, aber auch in Kombination mit dem öffentlichen Nahverkehr besteht für Pendler die Möglichkeit auf das Auto zu verzichten. Die Radverbindungen zwischen den großen Bahnhöfen in Kassel und den großen Arbeitgebern sind attraktiv zu gestalten, so dass möglichst viele Pendelnde zum Umstieg auf das Fahrrad animiert werden. Auch die Zusammenarbeit mit den Unternehmen ist in diesem Fall von großer Bedeutung (Mobilitätsmanagement), um das mit dem Rad zur Arbeit fahren in den Fokus zu rücken. Ein weiterer wichtiger Bestandteil ist ein flächendeckendes Angebot sicherer und witterungsgeschützter Radabstellanlagen an den Quell- und Zielpunkten der Pendelnden.

### **Migranten und Migrantinnen, Geflüchtete**

16,9% aller Einwohnerinnen und Einwohner Kassels sind Ausländer (Stand 31. Dezember 2016), das heißt sie besitzen keinen deutschen Pass. Viele von ihnen leben schon über einen längeren Zeitraum in der Stadt Kassel. Darunter sind auch Menschen, die geflüchtet sind und isoliert in Einrichtungen leben. Ein eigenes Auto steht diesen Menschen in der Regel nicht zur Verfügung. Sie sind auf das Fahrrad oder die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen und stellen eine nicht zu unterschätzende Nutzergruppe dar. Das Potential ist bei entsprechender Öffentlichkeitsarbeit grundsätzlich sehr hoch.

## **Senioren und Seniorinnen**

25% aller Kasseler Bürgerinnen und Bürger sind älter als 60 Jahre (serviceportal-kassel.de, Stand 31.Dezember 2016). Viele sind noch fit, sportlich und bereit, sich zu engagieren. Manche können von der Unterstützung durch elektrischen Antrieb profitieren. Die Potentiale sind somit deutlich höher, als sie noch vor Jahren waren. Des Weiteren ermöglichen angetriebene Fahrräder es den Seniorinnen und Senioren auch in topografisch bewegten Städten wie Kassel lange eigenständig als Fahrradfahrende am Verkehrsgeschehen teilzunehmen.

## **nicht Radfahrende (Menschen, die selten oder nie Fahrrad fahren)**

Autofahrende sind es gewohnt, dass die Verkehrssituation auf ihre Bedürfnisse ausgerichtet ist. Sie kennen die Verkehrsregeln und halten sie ein, aber sie können die Bedürfnisse der Radfahrenden nicht einschätzen. Häufig werden diese als störend empfunden, weil sie Achtsamkeit erfordern. Viele Autofahrende fahren selbst auch Rad, empfinden jedoch Radfahrende, sobald sie im Auto sitzen, als lästig. Durch entsprechende Kampagnen kann sowohl das Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden gestärkt werden, als auch für das Radfahren geworben werden. Die Nutzergruppe ist sehr groß und bietet deswegen auch ein großes Potential für einen höheren Radverkehrsanteil.

## **ökonomisch Schwache**

Unter dem Aspekt, dass Fahrradfahren heute teilweise ein elitäres Vergnügen ist, wurde im Bürgerworkshop empfohlen, auch sozial Schwächere bei der Öffentlichkeitsarbeit zu berücksichtigen. Wenn geringe finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, kann das Fahrrad ein attraktives Verkehrsmittel darstellen. Es gilt, Vorbehalte abzubauen und die Vorteile des kostengünstigen Verkehrsmittels Fahrrad deutlich zu machen.

## **Neubürgerinnen und Neubürger**

Bei einer Veränderung der Lebensumstände ist die Bereitschaft, gewohnte Verhaltensweisen zu überdenken, relativ hoch. Neubürgerinformationsunterlagen können das Thema gut aufnehmen und das attraktive Radverkehrsangebot einer Stadt bewerben. Auf dem Fahrrad lässt sich die neue Umgebung einfach und schnell erkunden.

## **Familien**

Damit Radverkehrsanlagen für Familien attraktiv sind, gelten im Grund die gleichen Angebote wie für Kinder und Jugendlichen. Der Sicherheitsgedanke steht stark im Vordergrund, denn Eltern sind nur bereit das Fahrrad gemeinsam mit ihren (kleinen) Kindern zu nutzen, wenn das Unfallrisiko so gering wie möglich ist. Spezielle Kommunikationsangebote für Familien können dieses unterstützen.

### 3 Maßnahmen

Eine Steigerung des Radaufkommens lässt sich nur erreichen, wenn die Radverkehrsförderung ganzheitlich erfolgt. Grundvoraussetzung ist, dass der Radverkehr bei allen flankierenden Maßnahmen selbstverständlich mitgedacht wird. Dabei sollte der Radverkehr nicht nur bei Straßenumbauprojekten, sondern beispielsweise auch bei der Einrichtung von Umleitungen bei Baumaßnahmen, der Bewerbung des Verkehrsmittels Fahrrad, bei Ankündigungen von Veranstaltungen oder Streiks ausreichend berücksichtigt werden. Wichtig ist außerdem, dass Radfahrende die Verkehrsanlagen intuitiv nutzen können, die gleichen komfortablen Serviceleistungen vorfinden wie Autofahrende und sich wiederkehrend gleich von weiteren Angeboten angesprochen fühlen.

Ein durchgehendes, sicheres und attraktives Radwegenetz sowie weitere Serviceeinrichtungen und eine stetige Bewerbung des Verkehrsmittels Fahrrad ist die Grundvoraussetzung für eine häufigere Nutzung.

Das Radverkehrskonzept enthält für diese drei Themen konkrete Maßnahmen und Ansätze, die sich beispielhaft auf eine Vielzahl von Örtlichkeiten im Kasseler Stadtgebiet bzw. Aktionen und Veranstaltungen übertragen lassen. Diese sind in Steckbriefen aufgeführt und dort näher erläutert. Neben einer kurzen Beschreibung der Örtlichkeiten werden die Maßnahmen vorgestellt und ggf. Abhängigkeiten oder Bezüge zu weiteren Maßnahmen angeführt. Darüber hinaus werden Potentiale bezüglich der Übertragbarkeit der Maßnahme aufgezeigt und mögliche Konflikte bzw. Abwägungen benannt. Es erfolgt abschließend eine Einschätzung bezüglich Wirkung und zeitlicher Einordnung sowie der Zuständigkeiten und geschätzten Kosten.

#### 3.1 Infrastruktur

Die Maßnahmen der Säule „Infrastruktur“ stellen in der Regel die weitestreichenden, planungs- und kostenintensivsten Maßnahmen für den Radverkehr dar. Für das vorliegende Konzept wurden beispielhafte 20 Streckenabschnitte und fünf Knotenpunkte aus dem VEP-Haupttroutennetz ausgewählt, bei denen möglichst viele verschiedene Problemstellungen und Lösungsansätze betrachtet werden. Die Maßnahmen lassen sich auf andere Örtlichkeiten übertragen und beziehen möglichst viele Nutzergruppen, Stadtteile und Siedlungsstrukturen ein.

Planerische Vorgaben für die zukünftigen Ausbaustandards zur Radverkehrsführung in Kassel sind in den gängigen Regelwerken insbesondere in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010“ (ERA 2010) bzw. den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen 2006“ (RASt '06) erläutert. Sollten sich diese Werke ändern oder es bundesweit einheitliche Gestaltungsrichtlinien geben, werden diese selbstverständlich in Kassel sukzessiv umgesetzt. Die Wahl der Radverkehrsführung erfolgt dabei in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Weiterhin gelten die verkehrsrechtlichen Vorschriften (Straßenverkehrs-Ordnung - StVO und Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung - VwV-StVO) in der jeweils gültigen Fassung. Überschreitungen der in den Regelwerken enthaltenen Maße, die zu einer weiteren Erhöhung von Sicherheit und Komfort für den Radverkehr führen, sind besonders bei der zu erwartenden verstärkten Nutzung von Pedelecs wünschenswert.

Weiterhin gelten folgende Aspekte, die die Ausführungen der Regelwerke zum Teil weiter konkretisieren und für Kassel als grundlegende Strategien zur Radverkehrsführung gelten:

- Eine Radwegebenutzungspflicht darf nach § 45 Absatz 9 StVO nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutverletzung (hier insbesondere von Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmenden) erheblich übersteigt. Innerorts ist dies in der Regel nur bei Vorfahrtstraßen mit hohem Kfz-Verkehrsaufkommen gegeben. Eine Anordnung der Radwegebenutzungspflicht ist demnach an hohe Anforderungen gebunden und verkehrsrechtlich als Ausnahmefall zu bewerten. Sie ist in jedem örtlichen Einzelfall zu prüfen und zu begründen.

Durch einen Einsatz von nicht benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen und/oder Markierungslösungen – zum Teil auch in Kombination – können die Bedürfnisse und Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt werden. Sie können auch als Alternative zur Führungsform „Gehweg, Radverkehr frei“ in Betracht kommen. Damit entfällt die Schrittgeschwindigkeit für den Radverkehr auf gemeinsamen Anlagen. Für nicht benutzungspflichtige Radwege gelten – auch bei deren Neubau – alle Sicherheitsanforderungen wie bei benutzungspflichtigen Radwegen.

- Im Regelfall kommt aus Sicherheitsgründen innerorts eine richtungstreue Führung zum Einsatz. Die Freigabe von Radwegen in Gegenrichtung ist aus Sicherheitsgründen nur im besonders begründeten Ausnahmefall vorzusehen und deutlich zu kennzeichnen (z. B. durch Verkehrszeichen bzw. Piktogramme und Richtungspfeile an Radverkehrsfurten).
- Fehlender Sichtkontakt bzw. Sichtbarkeit der Radverkehrsanlagen stellen die größten Sicherheitsprobleme für den Radverkehr dar. Deshalb ist bei der Auswahl der Radverkehrsführung und der baulichen Ausgestaltung der Radverkehrsanlagen, insbesondere an Einmündungen, Grundstückszufahrten und im Kontext mit Kfz-Parkständen großer Wert auf hinreichende Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu legen.

Zur Verdeutlichung der Radverkehrsfurten werden diese zukünftig in Kassel immer markiert und an Gefahrenstellen eingefärbt. Dies gilt auch für die Führung auf Radfahr- bzw. Schutzstreifen. An Grundstückszufahrten soll der Radwegebelag durchgeführt werden, bzw. mittels zusätzlicher Piktogramme und Roteinfärbungen auf ein Radverkehrsaufkommen aufmerksam gemacht werden.

Im Zuge von Vorfahrtstraßen ist auch auf für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen aus Verkehrssicherheitsgründen das Markieren von Furten geboten (VwV-StVO zu §9 zu Abs. 2.II, Satz 1 und 2). Durch die Furtmarkierung werden Autofahrende (insbesondere aus der untergeordneten Straße einbiegende) rechtzeitig darauf hingewiesen, dass Radverkehr im Seitenraum zugelassen ist und im Zuge der Vorfahrtstraße auch Vorfahrt besitzt.

- Die Interessen des Radverkehrs dürfen nicht zulasten des Fußverkehrs gehen. Zu Fuß Gehende und mobilitätseingeschränkte Personen genießen einen besonderen Schutz. Daher bilden künftig gemeinsame Geh- / Radwege innerorts und Gehwege/ Radfahrer frei die Ausnahme und sind nur bei geringem Fußverkehrsaufkommen vorzusehen. Außerorts sind sie die Regel.
- Für den Radverkehr werden bei Mischverkehr an Knotenpunkten nach Möglichkeit Vorbeifahrstreifen (analog Radfahr- oder Schutzstreifen) und vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr (mind. 3 m vor der Haltlinie des Kfz-Verkehrs) markiert. An untergeordneten Knotenarmen ist die Anlage von aufgeweiteten Radaufstellbereichen (ARAS) nach Möglichkeit zu gewährleisten.
- Beim Markieren beidseitiger Schutzstreifen soll in Kassel die verbleibende Kernfahrbahnbreite mindestens 5 Meter betragen.

- Werden Schutzstreifen einseitig markiert, soll die verbleibende Kernfahrbahnbreite 5,5 m ohne ruhenden Verkehr und 6 m bei Parken auf der gegenüberliegenden Seite des Schutzstreifens bzw. bei einem Schwerverkehrsanteil über fünf Prozent betragen.
- Bei Streckenabschnitten mit Tempo 30 besteht im Gegensatz zu Tempo-30-Zonen, nach StVO, die Möglichkeit Radverkehrsanlagen anzulegen. Dies ist sinnvoll um eine kontinuierliche Radverkehrsführung (z.B. bei Tempo 30 vor Schulen) gewährleisten zu können.
- Werden Schutzstreifen direkt am Bord markiert, können diese bei ausreichender Fahrbahnbreite auch breiter als die Regelmaße der ERA 2010 markiert werden. Bei nicht ausreichender Breite für die Integration von Schutzstreifen können in begründeten Fällen zur Verdeutlichung der Fahrbahnführung des Radverkehrs Piktogramme auf der Fahrbahn markiert werden.  
Bei einer verbleibenden Fahrbahnbreite von 5,5 m wird davon ausgegangen, dass der Kfz-Verkehr auf einem überbreiten Fahrstreifen geführt werden kann.
- Die Oberfläche der Decke ist für den Radverkehr laut Vorgaben der ERA herzustellen. Dies bedeutet die Herstellung einer dauerhaft ebenen Oberfläche mit möglichst geringem Rollwiderstand, hoher Griffigkeit (auch bei Nässe) und Allwettertauglichkeit. Diese Anforderungen erfüllt eine maschinell eingebaute Asphaltdecke am besten, sie ist aber nicht immer die beste städtebauliche Wahl.
- Bei aneinandergrenzenden Flächen für Fuß- und Radverkehr ist eine optische Trennung durch den Einsatz verschiedener Materialien vorzusehen. Gehwegplatten sind in der Regel durch zweizeilige Basaltkleinpflasterstreifen von asphaltierten Flächen für den Radverkehr abzutrennen. Eine taktile Variante zu dem Basaltstreifen ist der Kasseler Rad-Gehweg-Trennstein, welcher städtebaulich abzuwägen ist.
- 
- Baumstandorte sollten möglichst erhalten bleiben oder geschaffen werden. Auf eine ausreichend große Baumscheibe ist zu achten, um Bäume zu erhalten und Schäden im Straßenraum zu vermeiden.
- Borde sind an erforderlicher Stelle abzusenken, auf Barrierefreiheit ist zu achten.

Bei den für die ausgewählten Streckenabschnitte und Knotenpunkte vorgeschlagenen Lösungsansätzen wurden auch die Grundsätze des VEP 2030 bei der Abwägung aller Interessen einbezogen. Des Weiteren gelten folgende generellen Grundsätze:

- Alle aufgezeigten Lösungsansätze sind möglich und mit den beschriebenen Vor- und Nachteilen umsetzbar.
- Die Abwägung möglicher Radverkehrsführungen erfolgte zunächst zugunsten des Radverkehrs ohne den Fußverkehr zusätzlich zu benachteiligen. Sollte im Rahmen von Umbaumaßnahmen die Möglichkeit gegeben sein, auch Verbesserungen für den Fußverkehr zu erreichen, wurde dies berücksichtigt.
- Bei allen Abschnitten wurde auch versucht, eine "Minimallösung" im Bestand aufzuzeigen - allerdings nur soweit diese auch eine tatsächliche Verbesserung für den Radverkehr in Anlehnung an die Regelwerke und die Vorgaben des VEP 2030 darstellt.
- Eine Leistungsfähigkeitsbetrachtung erfolgte nicht. Es wird davon ausgegangen, dass sich der Kfz-Verkehr bei Reduzierung der Fläche für den Kfz-Verkehr zum Teil verlagert (zeitlich und räumlich)



bzw. im idealen Fall zu Radverkehr oder ÖPNV-Verkehr wird. Wenn in einer Variante ein Fahrstreifen entfällt, ist dies in der Regel den fehlenden Breiten zuzuschreiben.

- Die Anregungen aus den bereits durchgeführten Veranstaltungen mit der Bevölkerung, v.a. Kindern und Jugendlichen bzw. örtlichen Experten wurden nach Möglichkeit berücksichtigt.

Die Maßnahmen mit der Darstellung und Umsetzbarkeit der jeweiligen Vorzugsvariante sind in den nachfolgenden Steckbriefen näher beschrieben. Die möglichen weiteren Lösungsvarianten für die ausgewählten Strecken und Knotenpunkt sind mit Querschnitten sowie einer Dokumentation der Vor- und Nachteile im Anlagenband aufgeführt.

Die Kartendarstellung in Bild 3-1 zeigt die Lage der ausgewählten Strecken und Knoten. Die Karte kombiniert die Kasseler Fahrradstadtkarte und das Haupt- und Nebenroutennetz des VEP inklusive der fachlichen Ergänzungen durch das Radverkehrskonzept. Weitere Netzergänzungen, insbesondere außerhalb des Hauptverkehrsstraßennetzes und Querverbindungen durch Grünzüge oder durch Erschließung neuer Gebiete, werden im Einzelfall überprüft und umgesetzt.

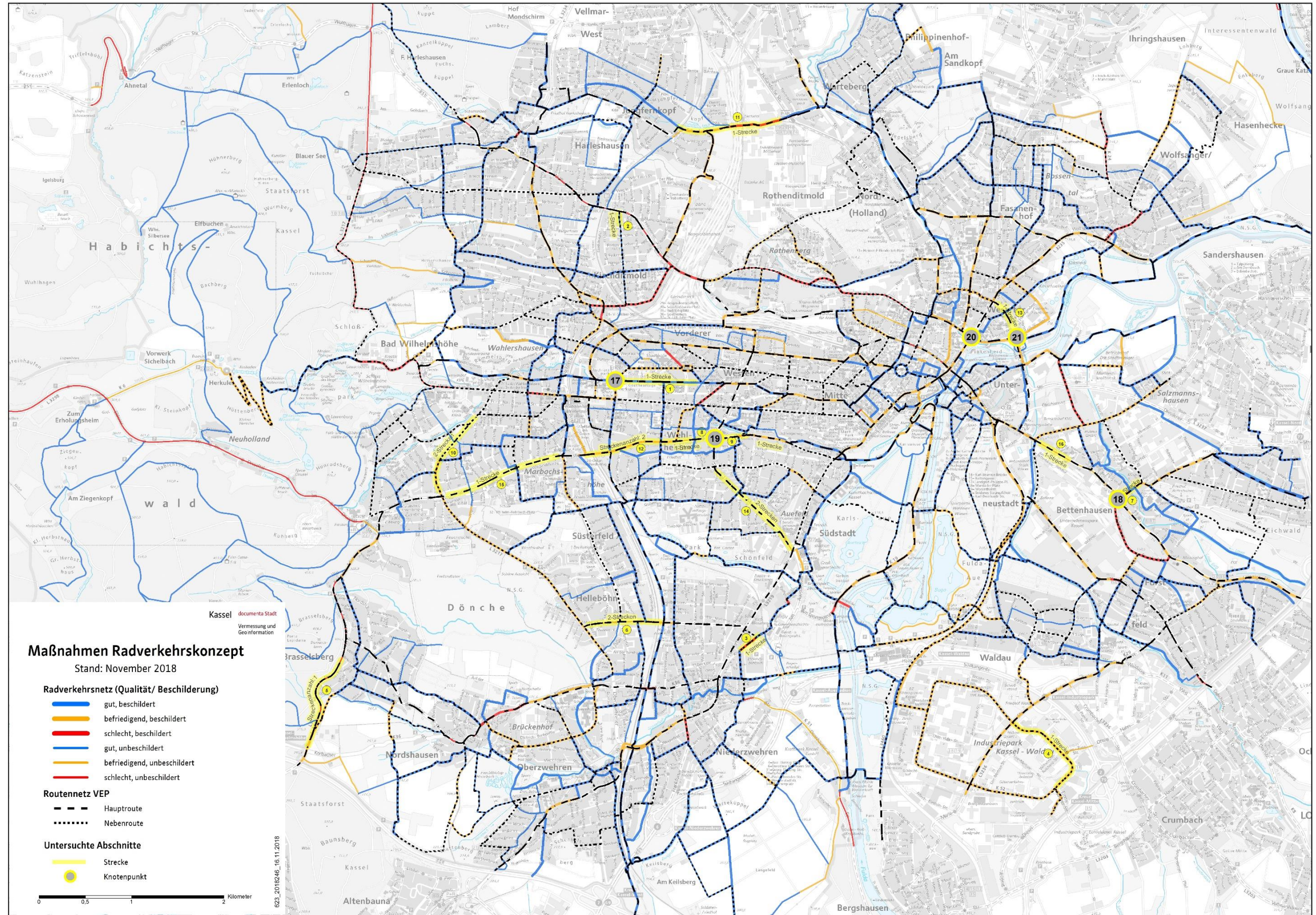


Bild 3-1: Übersicht der näher betrachteten Strecken und Knotenpunkte (Quelle: Stadt Kassel)

## **I 1 Einrichtung von Fahrradstraßen**

### **am Beispiel der Goethestraße**

Die Goethestraße stellt eine Hauptroute für den Radverkehr dar und ist eine wesentliche Ost-West Verbindung. Sie verbindet die Innenstadt mit den westlichen Wohngebieten und fungiert als Route zum ICE Bahnhof Wilhelmshöhe. Sie hat einen DTV-Wert von 7.000 Kfz/Tag (2016) und führt durch ein dicht besiedeltes gründerzeitliches Gebiet. Aufgrund von Anwohnerparken, der Stadthalle und einem Krankenhaus herrscht in der Goethestraße ein hoher Parkdruck.

#### ***Umsetzung***

- Eine Fahrradstraße ist immer vorfahrtsberechtigt
- Die Fahrradstraße wird entlang der Fahrtrichtung beschildert, d.h. Wiederholung nach jeder Einmündung/Kreuzung
- Anordnung Fahrradstraße durch Verkehrszeichen 244 StVO inkl. Freigabe für Anlieger durch Zusatzzeichen
- Die Kernfahrbahn wird mithilfe von gestrichelten Linien in der Regel auf 4,0 m - 4,50 m seitlich begrenzt, je nach örtlicher Situation auch etwas mehr oder weniger, bei verbleibender Kernfahrbahn der Fahrradstraße von weniger als 3,00 m entfällt die Markierung der Seitenbegrenzung. Der Abstand zwischen seitlicher Begrenzungslinie und Parkstreifen soll in der Regel zwischen 0,5 m und 1,2 m betragen. Die 0,5 m sind als Mindestwert zu betrachten.
- Die Begrenzungslinie ist als unterbrochener Breitstrich im Verhältnis 1:1 anzulegen (RMS Fahrbahnbegrenzung), es soll gelten: 1 m Strich, 1 m Lücke.
- Nach jeder Kreuzung bzw. Einmündung werden Piktogramme auf Rot markierter Fahrbahn in einem Abstand zwischen 25 und 50 m markiert. Die Einmündungen werden stadtwelt einheitlich rot eingefärbt. Hier ist auf die Griffbarkeit der Einfärbung zu achten.
- In Fahrradstraßen ist vorzugsweise Längsparken anzuordnen. Bei erheblichem Parkdruck kann auf Schrägparken ausgewichen werden. Senkrechtparken ist nur im Ausnahmefall anzuordnen (Parkraumerhebung durchführen).
- In Straßen mit Fahrbahnrandparken kann die gestrichelte Linie außermittig verlaufen um das Parken weiterhin einseitig zu ermöglichen.

#### ***Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen***

- Eine Raddirektverbindung kann über eine Fahrradstraße geführt werden bzw. es kann der Standard für eine Raddirektverbindung durch Einrichtung einer Fahrradstraße erreicht werden, in diesem Fall sind die Breiten der genannten Markierung zu erweitern.
- Die Maßnahme ist im Zusammenhang mit dem Umbau des Knotenpunktes Goethestraße/Freiherr-vom-Stein-Straße zu sehen.
- Im Rahmen einer konsistenten Radverkehrsförderung wird empfohlen, die Fahrradstraße bis zur Goethepromenade bzw. Graf-Bernadotte-Platz weiterzuführen.

#### ***Weitere Potentiale:***

- Raddirektverbindungen
- Königstor – Luisenstraße – Nebelthaustraße
- Regentenstraße – Lange Straße
- Simmershäuserstraße – Mönchebergstraße
- Schillerstraße – Angersbachstraße
- Heinrich-Heine-Straße
- Naumburgerstraße

- Bleichenweg
- Am Hafen / Hafenstraße
- Neue Fahrt
- Auedamm
- Gottschalkstraße
- Hohnemannstraße (von Zentrafenstraße bis Auf der Höhe)
- Maulberplantage
- Falkensteinstraße
- Eichwaldstraße

*Darüber hinaus müssen weitere Einsatzbereiche geprüft werden. Insbesondere auf Nebenrouten.*

**Abwägung und Konflikte**

*Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

*Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen Schwerverkehrsanteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- Beeinträchtigung des ÖPNV
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

- Bei Komplettumbauten sind bauliche Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit (z. B. Einengungen, Plateauaufpflasterungen) vorzunehmen

**Wirkung**

- hoch
- mittel
- niedrig

**Umsetzungsziel**

- bis 2020
- bis 2025
- bis 2030

**Initiator**

Stadt Kassel

**Kostenklasse**

- ≤ 50t €
- 51t – 200t €
- 201t – 1 Mio. €

- 1 – 5 Mio. €
- > 5 Mio. €
- keine direkten Kosten

**CO<sub>2</sub> Einsparpotential:**

- hoch
- mittel
- niedrig

*Sonstige Bemerkungen und Hinweise:*

Für die Akzeptanz von Fahrradstraßen ist es wichtig, diese stadtweit einheitlich zu gestalten. Dies bezieht sich sowohl auf die Vorfahrtsregelung sowie die Markierungen. Um ein Queren für Fußgänger an der Kreuzung Goethestraße/ Kirchweg zu erleichtern, wird ein Fußgängerüberweg mit reduzierter Querungslänge angelegt.

## I 2 Einrichtung und Markierung von Einbahnstraßen am Beispiel der Hohnemannstraße

Die Hohnemannstraße ist im betrachteten Streckenabschnitt als Einbahnstraße mit Fahrtrichtung Norden ausgewiesen, jedoch nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Es handelt sich um eine Anliegerstraße, die eine Nebenroute im Radverkehrsnetz darstellt. Sie liegt in einer Tempo-30-Zone, Fahrbahnrandparken ist auf der Westseite erlaubt.

### **Umsetzung**

- Einfahrt- und Ausfahrttaschen werden sowohl aus Richtung Norden als auch aus Richtung Süden markiert, sodass der in Gegenrichtung fahrende Radverkehr für den einfahrenden Kfz-Verkehr sichtbar wird. Dies erfolgt mittels Strichmarkierung und je nach Länge der Einfahrtstasche mit mindestens einem Fahrradpiktogramm
- Beschilderung durch Verkehrszeichen 220 StVO inklusive Zusatzzeichen (1000-33) Radverkehr im Gegenverkehr und Verkehrszeichen 267 StVO inklusive Zusatzzeichen (1022-10) Radfahrer frei.
- Parken wird durch Markierungen und Beschilderung angeordnet. Es muss ggf. geprüft werden, ob Verkehrszeichen zum Parken notwendig sind.

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Einrichtung einer Fahrradstraße Hohnemannstraße zwischen Zentgrafenstraße und Auf der Höhe (I 1)

### **Weitere Potentiale:**

- Bei der Neueinrichtung von Einbahnstraße sind diese grundsätzlich für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben. Nur in begründeten Einzelfällen kann davon abgesehen werden.
- Vorhandene Einbahnstraßen müssen sukzessiv überprüft und falls möglich für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden

### **Abwägung und Konflikte**

#### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

#### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/Schwerverkehrsanteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- Beeinträchtigung des ÖPNV
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

### **Wirkung**

- hoch
- mittel
- niedrig

### **Umsetzungsziel**

- bis 2020
- bis 2025
- bis 2030

### **Initiator**

Stadt Kassel

<b>Kostenklasse</b>		<b>CO<sub>2</sub> Einsparpotential:</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> ≤ 50t €	<input type="checkbox"/> 1 – 5 Mio. €	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	
<input type="checkbox"/> 51t – 200t €	<input type="checkbox"/> > 5 Mio. €	<input type="checkbox"/> mittel	
<input type="checkbox"/> 201t – 1 Mio. €	<input type="checkbox"/> keine direkten Kosten	<input type="checkbox"/> niedrig	
<b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b>			
<p>Die Maßnahme schließt eine Lücke im Radverkehrsnetz und vermeidet eine umwegige Führung für den Radverkehr.</p> <p>Bei ausreichenden Breiten, hohen Kfz-Verkehrsstärken oder Geschwindigkeiten über 30 km/h sind weitere Sicherungen des Radverkehrs (z. B. Schutzstreifen in Gegen-richtung) vorzusehen.</p> <p>Bei beidseitigen Gehwegen und ausreichender Restfahrbahnfläche soll das Parken in der Gegenrichtung stattfinden und der Radverkehr mittels Schutzstreifen gesichert werden.</p>			

### I 3 Radverkehr bei Tempo 30, inklusive Einmündung am Beispiel der Knorrstraße

Die Knorrstraße ist eine Nebenroute des Radverkehrsnetzes und hat eine Verbindungsfunktion in den Süden der Stadt Kassel. Sie stellt derzeit noch eine Lücke im städtischen Radverkehrsnetz dar. Es sind 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit angeordnet und der DTV-Wert beträgt ca. 5.000 Kfz/Tag (2010). Der Streckenabschnitt weist stellenweise größere Belagsschäden auf und führt eine Buslinie. Insbesondere die Führung im Einmündungsbereich der Credéstraße stellt den Radverkehr vor Herausforderungen, da die städtische Radroute 8 die Zufahrt eines Einkaufszentrums und einer Tankstelle kreuzt.

#### **Umsetzung**

- Grundsätzlich ist bei einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eine Radverkehrsführung im Mischverkehr verträglich
- Die Sicherung durch Schutzstreifen im Einmündungsbereich dient der Verdeutlichung der Radverkehrsführung.
- Um die Querung der Credéstraße zu erleichtern, ist die Führung mittels zweier Inseln vor und hinter der Einmündung zu sichern

#### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Ein Ausbau der Gehwege ohne Freigabe für den Radverkehr stellt darüber hinaus auch eine deutliche Verbesserung für den Fußverkehr und der Förderung von Nahmobilität dar. Bei einem Komplettumbau muss außerdem der Einmündungsbereich der Credéstraße umgestaltet werden, um dem Radverkehr eine sichere Querungsmöglichkeit zu bieten. Die Absperrgitter im weiteren Verlauf der Radroute 8 (Bahnübergang) sind so umzugestalten, dass ein Fahrrad mit Anhänger problemlos hindurchpasst (Durchlassbreite mind. 1,50 m). Außerdem handelt es sich um eine Privatfläche, u. a. DB Netz.
- Umbau Knotenpunkt Frankfurter Straße/ Leuschnerstraße / Credéstraße.
- Machbarkeitsstudie Raddirektverbindungen

#### **Weitere Potentiale:**

- bei konkreten Projektplanungen zu prüfen

#### **Abwägung und Konflikte**

##### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

##### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen Schwerverkehrsanteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- Beeinträchtigung des ÖPNV
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

<b>Wirkung</b>	<b>Umsetzungsziel</b>	<b>Initiator</b>
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	Stadt Kassel
<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2025	
<input checked="" type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	
<b>Kostenklasse</b>		<b>CO<sub>2</sub> Einsparpotential:</b>
<input type="checkbox"/> ≤ 50t €	<input type="checkbox"/> 1 – 5 Mio. €	<input type="checkbox"/> hoch
<input checked="" type="checkbox"/> 51t – 200t €	<input type="checkbox"/> > 5 Mio. €	<input checked="" type="checkbox"/> mittel
<input type="checkbox"/> 201t – 1 Mio. €	<input type="checkbox"/> keine direkten Kosten	<input type="checkbox"/> niedrig
<b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b>		
Es wird empfohlen, Tempo 30 zu belassen, ansonsten müssen weiterführende Überlegungen zur Radverkehrsführung getroffen werden. Bei der Knorrstraße handelt es sich um einen Straßenzustand der Note 6. Eine Sanierung würde Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmer bedeuten.		



## I 4 Radverkehr im Gewerbegebiet am Beispiel der Heinrich-Hertz-Straße

Die Heinrich-Hertz-Straße liegt im Gewerbegebiet Waldau und hat einen DTV-Wert von ca. 7.800 Kfz/Tag mit einem Schwerverkehrsanteil von 6,2%. Es handelt sich um eine Nebenroute im Radverkehrsnetz, der Radverkehr wird aktuell im Mischverkehr geführt. Es besteht eine breite parallele Wegeverbindung, die durch Bäume abgesetzt von der Fahrbahn geführt wird.

### **Umsetzung**

- Ausbau der Wegeverbindung zu einem getrennten Geh- / Radweg für den Zweirichtungsradverkehr (Radwegbreite 2,50 m, Gehwegbreite soll in der Regel mindestens 2,50 m betragen)
- Generell sind in Gewerbegebieten mit hohem Schwerverkehrsanteil Radverkehrsanlagen getrennt von der Fahrbahn zu führen. Falls dies die örtlichen Gegebenheiten nicht zulassen, sind möglichst breite Radfahrstreifen anzustreben
- Im ganzen Verlauf müssen für den Radverkehr Übergänge zur Fahrbahn bzw. zur Querung der Heinrich-Hertz-Straße entstehen, um im Streckenverlauf vorhandene Ziele zu erreichen
- Evtl. entfallen an gekennzeichneten Stelle wenige Bäume, eine genaue Vermessung ist diesbezüglich nötig. An gekennzeichneten Stellen ist ein Schaltkasten/Werbetafel zu versetzen
- Roteinfärbung von Furten und Rückbau gekennzeichneten Parkstreifen

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Als kurzfristige Lösung kann die parallele Wegeverbindung in unveränderter Breite für Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen freigeben werden. An Einmündungen durch Markierungen und Piktogramme den Zweirichtungsradverkehr sichern. Hier ist eine Belagserneuerung zu prüfen.

### **Weitere Potentiale:**

- Weitere Straßen in Gewerbegebieten (potentielle Nutzer sind sowohl die Beschäftigten als auch die Kunden der anliegenden Gewerbetreibenden)

### **Abwägung und Konflikte**

#### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

#### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen Schwerverkehrsanteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- Beeinträchtigung des ÖPNV
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

### **Wirkung**

- hoch
- mittel (Übergangslösung)
- niedrig

### **Umsetzungsziel**

- bis 2020 (Übergangslösung)
- bis 2025
- bis 2030

### **Initiator**

Stadt Kassel

<b>Kostenklasse</b>		<b>CO<sub>2</sub> Einsparpotential:</b>	
<input type="checkbox"/> ≤ 50t €	<input type="checkbox"/> 1 – 5 Mio. €	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	
<input type="checkbox"/> 51t – 200t €	<input type="checkbox"/> > 5 Mio. €	<input type="checkbox"/> mittel	
<input checked="" type="checkbox"/> 201t – 1 Mio. € (Übergangslösung)	<input type="checkbox"/> keine direkten Kosten	<input type="checkbox"/> niedrig	
<b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b>			
Für die Prüfung der Anordnung einer Benutzungspflicht sollten aktuelle DTV-Werte inkl. des Anteils an Schwerverkehr erhoben werden.			

## I 5 Zwei-streifige Hauptverkehrsstraße mit Radverkehr im Übergang Außer- / Innerorts als Einfallstraße am Beispiel der Konrad-Adenauer-Straße

Die Konrad-Adenauer-Straße ist ein zwei-streifiger Straßenzug, der größtenteils außerörtlichen Charakter aufweist. Sie bietet den Anschluss an die Bundesautobahn A 44 und fungiert somit als Bündelungsnetz für den LKW-Verkehr. Sie besitzt zusätzlich eine regionale Funktion für den Pkw-Verkehr Richtung Baunatal und Schauenburg-Elgershausen. Des Weiteren führt sie eine Buslinie. Sie hat einen DTV-Wert von 22.100 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil beträgt 4%. Die Konrad-Adenauer-Straße ist größtenteils anbaufrei und endet im Süden an der Stadtgrenze zu Baunatal. Für den Radverkehr handelt es sich um eine Hauptroute zu den angrenzenden Gemeinden Baunatal und Schauenburg-Elgershausen.

### **Umsetzung**

- Aus- bzw. Neubau des westlichen Gehweges auf 2,50 m.
- Markieren von Radfahrstreifen auf beiden Seiten der Fahrbahn bis zur Einmündung Am Hahnen.
- Der Radverkehr wird ab Am Hahnen im ostseitigen Seitenraum geführt. Hierfür wird der Seitenraum auf 3 m ausgebaut und der Radverkehr im Zweirichtungsverkehr geführt.
- Zur Querung der Fahrbahn ist ein Aufstellbereich auf der Westseite und eine Mittelinsel vorgesehen. Ein Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn ist in ausreichender Breite (hier 0,5 m) baulich herzustellen (Großpflaster oder Grünfläche).
- Streckenabschnitte mit außerörtlichem Charakter sollten i.d.R. Radfahrstreifen aufweisen. Bei hohen Schwerverkehrsanteilen und geringem Fußverkehrsanteil kann auch eine Führung im Seitenraum zielführend sein.

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Als kurzfristige Maßnahme ggf. im Zuge einer Fahrbahndeckensanierung bietet sich eine Markierungslösung ohne Eingriff in die Gehweg- und Böschungsbereiche an. Diese kann ggf. nur einseitig erfolgen, der Einsatz von Schutzstreifen ist aufgrund der Verkehrsbelastung kritisch zu sehen und aufgrund des außerörtlichen Charakters zu überprüfen. Langfristig muss der Seitenraum ausgebaut werden.

### **Weitere Potentiale:**

- Heinrich-Schütz-Allee
- Rasenallee
- Fuldaaue zwischen Seglergaststätte und OT Waldau

### **Abwägung und Konflikte**

#### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

#### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen Schwerverkehrsanteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- Beeinträchtigung des ÖPNV
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

<b>Wirkung</b>	<b>Umsetzungsziel</b>	<b>Initiator</b>
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	Stadt Kassel
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	
<input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2030	
<b>Kostenklasse</b>		<b>CO<sub>2</sub> Einsparpotential:</b>
<input type="checkbox"/> ≤ 50t €	<input checked="" type="checkbox"/> 1 – 5 Mio. €	<input checked="" type="checkbox"/> hoch
<input type="checkbox"/> 51t – 200t €	<input type="checkbox"/> > 5 Mio. €	<input type="checkbox"/> mittel
<input type="checkbox"/> 201t – 1 Mio. €	<input type="checkbox"/> keine direkten Kosten	<input type="checkbox"/> niedrig
<b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b>		
Lückenschluss im nördlichen Anschluss an den betrachteten Abschnitt (derzeit Mischverkehr) wird empfohlen.		

## I 6 Zwei-streifige Hauptverkehrsstraße mit Radverkehr mit Versorgungsfunktion am Beispiel der Leuschnerstraße

Die Leuschnerstraße hat eine nahräumliche Versorgungsfunktion für den Kfz-Verkehr und einen DTV-Wert von 10.000 Kfz/Tag (2010). Der Schwerverkehrsanteil beträgt rund 3%. Die Leuschnerstraße ist von einer Vielzahl von Zufahrten geprägt. Sie ist durchgängig zwei-streifig und wird außerdem von einer Buslinie befahren. Für den Radverkehr handelt es sich um eine Hauptroute, der es insgesamt an Führungskontinuität fehlt. Der Radverkehr wird zum Teil auf Radfahrstreifen mit unzureichender Breite geführt. Abschnittsweise wechselt die Radverkehrsführung zudem zwischen getrennten und gemeinsamen Geh- / Radwegen, Gehwegen mit Freigabe für den Radverkehr oder Mischverkehr.

### **Umsetzung**

- Markieren von beidseitigen Radfahrstreifen in 1,85 m Breite (zzgl. Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz).
- Zu Gunsten einer verbleibenden Fahrbahnbreite von mind. 6,50 m ist ein Rückbau der Seitenräume z.T. erforderlich.
- Die verbleibenden Gehwege sind mind. 2,50 m breit.
- Zwischen Am Rennsteig und Sophie-Scholl-Straße werden die Gehwege für den richtungstreuen Radverkehr beidseitig freigegeben und der Übergang der Radfahrstreifen von/ zu den Seitenräumen gesichert.
- Die Brückengeländer sind auf 1,30 m Höhe abzusichern

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Im Bestand ist es möglich, beidseitig Schutzstreifen zu markieren. Diese Möglichkeit sollte bei einem nicht zeitnah absehbaren Komplettumbau umgesetzt werden.
- Siehe auch I3 Knorrstraße

### **Weitere Potentiale:**

- Die Führungsform ist bis zur Frankfurter Straße fortzuführen.
- Wolfhager Ortskern Harleshausen
- Ahnatalstraße

### **Abwägung und Konflikte**

#### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

#### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen Schwerverkehrsanteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- Beeinträchtigung des ÖPNV
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

<b>Wirkung</b>	<b>Umsetzungsziel</b>	<b>Initiator</b>
<input checked="" type="checkbox"/> hoch (Übergangslösung)	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020 (Übergangslösung)	Stadt Kassel
<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2025	
<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	
<b>Kostenklasse</b>		<b>CO<sub>2</sub> Einsparpotential:</b>
<input type="checkbox"/> ≤ 50t €	<input type="checkbox"/> 1 – 5 Mio. €	<input checked="" type="checkbox"/> hoch
<input type="checkbox"/> 51t – 200t €	<input type="checkbox"/> > 5 Mio. €	<input type="checkbox"/> mittel
<input checked="" type="checkbox"/> 201t – 1 Mio. € (Übergangslösung)	<input type="checkbox"/> keine direkten Kosten	<input type="checkbox"/> niedrig
<b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b>		

## **I 7 Zwei-streifige Hauptverkehrsstraße in Knotenpunktzufahrt mit Feinverteilungsfunktion und beengten Verhältnissen**

### **am Beispiel der Pfarrstraße**

Die Pfarrstraße ist eine zwei-streifige, innerstädtische Straße mit Feinverteilungsfunktion. Sie hat einen DTV-Wert von 7.000 Kfz/Tag (2016) und bietet über den Knotenpunkt Leipziger Platz den Anschluss an das Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Kassel. Sie führt eine Buslinie, die auf dem Leipziger Platz abbiegt. Für den Radverkehr stellt die Pfarrstraße eine Hauptroute dar. Sie bindet zusätzlich an die zukünftige Raddirektverbindung nach Kaufungen an.

#### ***Umsetzung***

- Beidseitig Schutzstreifen in 1,50 m Breite (zzgl. Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz) markieren.
- Komplettumbau notwendig, um eine verbleibende Fahrbahnbreite von mind. 5,0 m zu gewährleisten.
- An Querungsstellen werden bei fehlender Restfahrbahnbreite die Schutzstreifen unterbrochen und mittels Piktogrammreihe weiter versinnbildlicht. Ggf. müssen Wertstoffcontainer verlagert werden
- Entfall von Parken auf Nord- und Südseite (ca. 26 Stellplätze), welches ins Parkhaus Ochsenhäuser Straße verlagert werden kann
- Am Anschluss an den Knotenpunkt Leipziger Platz können aus Platzgründen in der Pfarrstraße und zugunsten eines Schutzstreifens für den links abbiegenden Radverkehr, für den geradeaus fahrenden Radverkehr lediglich Piktogramme markiert werden.

#### ***Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen***

- Die Raddirektverbindung von Kassel nach Kaufungen führt über den Dormannweg und den Leipziger Platz auf die Leipziger Straße. Aus diesem Grund ist eine Querungshilfe auf Höhe des Dormannweges vorzusehen. Die Machbarkeitsstudie Raddirektverbindungen ist zu berücksichtigen.
- Ist ein Verbleib der Parkflächen erforderlich, ist die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h notwendig, da der Radverkehr nur im Mischverkehr geführt werden kann. Die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit ist strikt zu überwachen und ggf. durch bauliche Maßnahmen (z.B. Einengungen, Plateauaufpflasterungen) zu unterstützen. Darüber hinaus wird empfohlen, zusätzlich die Möglichkeit zur Verbreiterung der Gehwege zu prüfen.
- Die Maßnahme ist im Zusammenhang mit dem Umbau des Knotenpunktes Leipziger Platz zu sehen (siehe I18)

#### ***Weitere Potentiale:***

- Weiterführung der Schutzstreifen in die Eichwaldstraße und in die Heiligenröderstraße

**Abwägung und Konflikte**

*Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

*Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen Schwerverkehrsanteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- Beeinträchtigung des ÖPNV
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

**Wirkung**

- hoch
- mittel
- niedrig

**Umsetzungsziel**

- bis 2020
- bis 2025
- bis 2030

**Initiator**

Stadt Kassel

**Kostenklasse**

- ≤ 50t €
- 51t – 200t €
- 201t – 1 Mio. €

- 1 – 5 Mio. €
- > 5 Mio. €
- keine direkten Kosten

**CO<sub>2</sub> Einsparpotential:**

- hoch
- mittel
- niedrig

**Sonstige Bemerkungen und Hinweise**



## I 8 Zwei-streifige Hauptverkehrsstraße mit Verteilfunktion in Knotenpunktzufahrt

am Beispiel der Kohlenstraße (Friedenstraße – Schönfelder Straße)

Die Kohlenstraße hat im Bereich zwischen Frieden- und Schönfelder Straße einen DTV-Wert von ca. 10.000 Kfz/Tag. Sie ist eine Hauptroute für den Radverkehr und schließt an die Radverkehrsführung in der Druseltalstraße und östlichen Kohlenstraße an. Der LKW-Verkehr wird durch die Kohlenstraße gebündelt (Schwerverkehrsanteil: von 2,5%). Für den Radverkehr stellt sie eine wichtige Ost-West-Verbindung dar und verbindet die westlichen und südlichen Wohngebiete mit der Innenstadt und dem Naherholungsgebiet Karlsaue. Des Weiteren bietet sie eine Parallelroute zu der Wilhelmshöher Allee, wobei die Kohlenstraße keine „verlorene Steigung“ aufweist.

### Umsetzung

- Markieren beidseitiger Schutzstreifen in 1,50 m Breite.
- Dadurch Reduzierung auf einen (überbreiten) Kfz-Fahrstreifen je Richtung.
- Die Seitenräume sowie das Kfz-Parken bleiben überwiegend unverändert, auf der Südseite kann der Sicherheitstrennstreifen im bestehenden Parkstreifen baulich, ggf. markiert werden.
- Östlich des Kochwegs ist das Schrägparken in Längsparken umzubauen.

### Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen

- Da im angrenzenden Streckenabschnitt zwischen Wittrockstraße und Friedenstraße bereits Schutzstreifen markiert sind, sollten diese, im Sinne einer Führungskontinuität, auch in diesem Abschnitt fortgesetzt werden. Durch diese Radverkehrsführung werden zudem Konflikte mit dem Fußverkehr oder die Unterschreitung von Mindestbreiten an Engstellen vermieden.
- Anschluss an die Maßnahmen I9 und I12, I19
- Verweis auf Steckbrief I3

### Weitere Potentiale:

- Wolfhager Straße

### Abwägung und Konflikte

#### Vorteile

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

#### Nachteile

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen Schwerverkehrsanteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- Beeinträchtigung des ÖPNV
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

#### Wirkung

- hoch
- mittel
- niedrig

#### Umsetzungsziel

- bis 2020
- bis 2025
- bis 2030

#### Initiator

Stadt Kassel

<b>Kostenklasse</b>		<b>CO<sub>2</sub> Einsparpotential:</b>	
<input type="checkbox"/> ≤ 50t €	<input type="checkbox"/> 1 – 5 Mio. €	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	
<input checked="" type="checkbox"/> 51t – 200t €	<input type="checkbox"/> > 5 Mio. €	<input type="checkbox"/> mittel	
<input type="checkbox"/> 201t – 1 Mio. €	<input type="checkbox"/> keine direkten Kosten	<input type="checkbox"/> niedrig	
<b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b>			
Streckenabschnitte, die einen solchen Charakter aufweisen, sind sukzessive mit regelwerkskonformen Radverkehrsanlagen auszustatten.			

## I 9 Zwei-streifige Hauptverkehrsstraße mit Radverkehrsführung in Knotenpunktzufahrt mit Feinverteilungsfunktion am Beispiel der Tischbeinstraße

Die Tischbeinstraße stellt eine wichtige Verbindung für den Radverkehr in Ost-West-Richtung dar und schließt an die Strecke Kohlenstraße sowie den Knotenpunkt Wehlheider Kreuz an. Es handelt sich um eine Hauptroute für den Radverkehr, die die westlichen Wohnquartiere mit dem Süden der Stadt und dem Naherholungsgebiet Karlsau und weiter Richtung Campus Universität verbindet. Sie hat einen DTV-Wert von ca. 8.300 Kfz/Tag und eine durchgängige Breite von etwa 18 Metern. Sie hat eine innerstädtische Feinverteilungsfunktion und ist durchgängig zweistreifig ausgebaut, sie führt eine Buslinie. Es handelt sich um einen ausgewiesenen Schulweg.

### **Umsetzung**

- Markieren beidseitiger Schutzstreifen in 1,5 m Breite
- Aufgabe des Kfz-Parkens im östlichen Abschnitt
- Die Schutzstreifen sind an Querungshilfen zu unterbrechen oder mit 1,25 m an Querungshilfen vorbeizuführen. Bei Unterbrechung sollen Piktogrammketten die Weiterführung der Radverkehrsanlage verdeutlichen
- Auf der Nordseite der Kreuzung Tischbeinstraße/Gräfestraße ist eine Bordabsenkung vorhanden, hier sollte der Radverkehr auf die Fahrbahn ausgeleitet werden
- Bei Aufgabe der südlichen Kfz-Parkstände im Einmündungsbereich zur Gräfestraße kann der nordseitige Schutzstreifen bis zur Einmündung weitergeführt werden, ggf. muss der Gehweg auf der Nordseite rückgebaut werden.

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Die Maßnahme ist im Zusammenhang mit dem Umbau des Knotenpunktes Kohlenstraße/Tischbeinstraße/ Schönfelder Straße zu sehen (I19)
- Der weitere Bereich der Tischbeinstraße wurde kürzlich erneuert

### **Weitere Potentiale:**

- bei konkreten Projektplanungen zu prüfen

### **Abwägung und Konflikte**

#### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

#### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen Schwerverkehrsanteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- Beeinträchtigung des ÖPNV
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

<b>Wirkung</b>	<b>Umsetzungsziel</b>	<b>Initiator</b>
<input type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	Stadt Kassel
<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2025	
<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	
<b>Kostenklasse</b>		<b>CO<sub>2</sub> Einsparpotential:</b>
<input type="checkbox"/> ≤ 50t €	<input type="checkbox"/> 1 – 5 Mio. €	<input checked="" type="checkbox"/> hoch
<input checked="" type="checkbox"/> 51t – 200t €	<input type="checkbox"/> > 5 Mio. €	<input type="checkbox"/> mittel
<input type="checkbox"/> 201t – 1 Mio. €	<input type="checkbox"/> keine direkten Kosten	<input type="checkbox"/> niedrig
<b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b>		
Bei ausreichend breiten Gehwegen kann die Freigabe für den Radverkehr als Angebot einer dualen Führung für unsichere Radfahrende geprüft werden.		
Als Alternative zur Führungsform „Gehweg, Radverkehr frei“ kommen auch nicht benutzungspflichtige gemeinsame Geh- / Radwege in Betracht. Diese werden durch Piktogramme gekennzeichnet.		

## I 10 Zwei-streifige Hauptverkehrsstraße mit einseitig anbaufreiem und breitem Querschnitt am Beispiel der Baunsbergstraße

Die Baunsbergstraße ist eine zwei-streifige Hauptverkehrsstraße mit erheblicher Steigung/ Gefälle und einem DTV-Wert von ca. 8.000 Kfz/Tag. Die Baunsbergstraße ist größtenteils einseitig bebaut und verfügt zusätzlich über eine Nebenfahrbahn, die für Anwohnerparken genutzt wird. Sie führt mehrere Buslinien und eine Tramlinie. Aufgrund der Zuwegung zum Freibad Wilhelmshöhe verzeichnet die Baunsbergstraße einen erhöhten Freizeitverkehr. Sie ist außerdem ein Schulweg.

### **Umsetzung**

- Komplettumbau notwendig
- Markieren beidseitiger Radfahrstreifen
- Eine zusätzliche Sicherung der Radfahrstreifen durch Poller und Sperrflächen („Protected Bike Lane“) erfolgt auf der Westseite zwischen An den Eichen und Ederweg.
  - Aufgrund zahlreicher Zufahrten ist die Anlage einer „Protected Bike Lane“ auf der Ostseite nicht möglich. Hier sollten nach Möglichkeit punktuell taktile Elemente in die Breitstrichmarkierung des Radfahrstreifens ergänzt werden. Diese dürfen nicht zu einer erhöhten Sturzgefahr des Radverkehrs führen.
- Das Kfz-Parken im Bereich mit Straßenbahn entfällt, da bei Beibehalten der Lage der Schienen nicht ausreichend Sicherheitsraum zwischen der Straßenbahn und den Radfahrstreifen gewährleistet werden kann.
- Aus- bzw. Neubau anforderungsgerechter Gehwege in mind. 2,50 m Breite. Dafür entfallen z. T. begrünte oder unbefestigte Flächen.
- In Bereichen mit Entwässerungsgraben ist es erforderlich, diesen zu überbauen und die Entwässerung neu zu planen.
- Die vorhandene Nebenfahrbahn wird in den Straßenquerschnitt integriert.

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Entwässerung muss neu geplant werden
- Nebenfahrbahn wird in Straßenquerschnitt integriert

### **Weitere Potentiale:**

- Weiterführung der Baunsbergstraße bis Wilhelmshöher Allee

### **Abwägung und Konflikte**

#### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

#### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen Schwerverkehrsanteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- Beeinträchtigung des ÖPNV
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

<b>Wirkung</b>	<b>Umsetzungsziel</b>	<b>Initiator</b>
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	Stadt Kassel
<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2025	
<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	
<b>Kostenklasse</b>		<b>CO<sub>2</sub> Einsparpotential:</b>
<input type="checkbox"/> ≤ 50t €	<input type="checkbox"/> 1 – 5 Mio. €	<input checked="" type="checkbox"/> hoch
<input type="checkbox"/> 51t – 200t €	<input checked="" type="checkbox"/> > 5 Mio. €	<input type="checkbox"/> mittel
<input type="checkbox"/> 201t – 1 Mio. €	<input type="checkbox"/> keine direkten Kosten	<input type="checkbox"/> niedrig
<b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b>		

## I 11 Zwei-streifige Hauptverkehrsstraße mit überwiegend anbaufreiem Charakter und Engstellen

am Beispiel der Schenkebier Stanne

Die Schenkebier Stanne verbindet die Stadtteile Jungfernkopf, Warteberg und Nord-Holland. Sie ist eine größtenteils anbaufreie, zwei-streifige Hauptverkehrsstraße, die als Hauptsammelstraße für den Kfz-Verkehr dient. Sie wird von einer Buslinie befahren und grenzt auf einem längeren Stück auf der nördlichen Seite an ein Naturschutz- und Naherholungsgebiet. Der DTV-Wert liegt bei ca. 7000 Kfz/Tag. Für den Radverkehr stellt die Schenkebier Stanne eine attraktive Verbindung in Stadtrandlage dar und ist zudem eine Hauptroute laut VEP.

### Umsetzung

- Markierung alternierender Schutzstreifen
- Kfz-Parken auf der Fahrbahn jeweils nur auf der Straßenseite ohne Schutzstreifen, falls ein dringender Parkdruck messbar ist. Alternativ sollen im Seitenraum Parkstände ergänzt werden
- Die Verdeutlichung der Schutzstreifen und Parkstände ist zwingend erforderlich, um einer Fehlinterpretation entgegenzuwirken
- Die Schutzstreifen werden i.d.R. in 1,5 m Breite ausgeführt, die verbleibende Fahrgasse beträgt 4,5 m bis 6,0 m.
- Durch die Markierung von alternierenden Schutzstreifen entsteht in der Wahrnehmung eine virtuelle Weiterführung, die Länge der Schutzstreifen sollte, je nach der Begebenheit vor Ort, zwischen 20m und 50m betragen.
- An den Engstellen: Aufgrund zu schmaler Fahrbahnbreiten können abschnittsweise keine Schutzstreifen markiert werden. Hier ist zu prüfen, inwieweit die Seitenräume auf kurzen Abschnitten zugunsten der Fahrbahn zurückgebaut werden können. Alternativ sind in diesen Abschnitten Piktogrammspuren zu markieren.

### Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen

- Der Ausbau einer Wegeverbindung hinter den Baumstandorten ist laut Umwelt- und Gartenamt nicht möglich, da es sich um ein Landschaftsschutzgebiet handelt
- Bei der Baumreihe handelt es sich um Beuysbäume

### Weitere Potentiale:

- bei konkreten Projektplanungen zu prüfen

### Abwägung und Konflikte

#### Vorteile

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

#### Nachteile

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen Schwerverkehrsanteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- Beeinträchtigung des ÖPNV
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

<b><i>Wirkung</i></b> <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<b><i>Umsetzungsziel</i></b> <input type="checkbox"/> bis 2020 <input checked="" type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030	<b><i>Initiator</i></b> Stadt Kassel
<b><i>Kostenklasse</i></b> <input type="checkbox"/> ≤ 50t € <input checked="" type="checkbox"/> 51t – 200t € <input type="checkbox"/> 201t – 1 Mio. €	<input type="checkbox"/> 1 – 5 Mio. € <input type="checkbox"/> > 5 Mio. € <input type="checkbox"/> keine direkten Kosten	<b><i>CO<sub>2</sub> Einsparpotential:</i></b> <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig
<b><i>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</i></b> Bei einem Komplettumbau ist zu prüfen, in wie weit höherwertige Rad- und Fußverkehrsanlagen angeordnet werden können.		



## I 12 Vier-streifige Hauptverkehrsstraße ohne Mitteltrennung am Beispiel der Kohlenstraße (B.-v.-Suttner-Straße – Wittrockstraße)

Bei der Kohlenstraße handelt es sich um eine vier-streifige Hauptverkehrsstraße ohne Mitteltrennung. Der Straßenzug ist eine innerstädtische Haupteinfallsstraße mit regionaler Funktion für den Kfz-Verkehr und führt eine Buslinie. Für den Radverkehr stellt sie eine Hauptroute dar und fungiert als wichtige Ost-West Verbindung. Sie verbindet unter anderem den ICE-Bahnhof mit den süd-westlichen Wohn- und Geschäftsquartieren und bietet einen Anschluss an das Naherholungsgebiet Karlsau. Der DTV-Wert liegt zwischen 18.500 und 25.000 Kfz/Tag (2010), eine separate Radverkehrsanlage ist somit notwendig.

### **Umsetzung**

- Markierung beidseitiger Radfahrstreifen in 1,85 m Breite (zzgl. Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz).
- Reduzierung auf je einen Kfz-Fahrstreifen je Richtung.
- Am Knotenpunkt zur Bertha-von Suttner-Straße verbleibt neben den Radfahrstreifen jeweils ein überbreiter Fahrstreifen.
- In Mittellage wird ein Multifunktionsstreifen gepflastert (ggf. markiert). Dieser kann in beide Richtungen zum Abbiegen verwendet werden. Flächen für den Radverkehr werden eben gestaltet.
- An der Kreuzung Kohlenstraße/Virchowstraße/Christian-Reul-Straße sind Aufstellflächen und Mittelmarkierungen für linksabbiegenden Radverkehr anzulegen.

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Die Maßnahme schließt an den Ausbau Druseltalstraße an, die Vorgaben dieser Planung wurden mit dem vorliegenden Konzept abgestimmt
- Anschluss an die Maßnahmen I8 und I9
- Verweis auf I3

### **Weitere Potentiale:**

- bei konkreten Projektplanungen zu prüfen

### **Abwägung und Konflikte**

#### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

#### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen Schwerverkehrsanteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- Beeinträchtigung des ÖPNV
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

<b>Wirkung</b>	<b>Umsetzungsziel</b>	<b>Initiator</b>
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	Stadt Kassel
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	
<input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2030	
<b>Kostenklasse</b>		<b>CO<sub>2</sub> Einsparpotential:</b>
<input type="checkbox"/> ≤ 50t €	<input checked="" type="checkbox"/> 1 – 5 Mio. €	<input checked="" type="checkbox"/> hoch
<input type="checkbox"/> 51t – 200t €	<input type="checkbox"/> > 5 Mio. €	<input type="checkbox"/> mittel
<input type="checkbox"/> 201t – 1 Mio. €	<input type="checkbox"/> keine direkten Kosten	<input type="checkbox"/> niedrig
<b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b>		

## I 13 Vier-streifige Hauptverkehrsstraße ohne Mitteltrennung bei beengten Verhältnissen

am Beispiel der Ysenburgstraße

Die Ysenburgstraße stellt eine wichtige Verbindungsstraße dar und dient als Bedarfsumleitung für den Verkehr der Bundesautobahn 7. Sie ist durchgängig vier-streifig und dient als LKW-Bündelungsnetz sowie als regionale Erschließungsstraße für den Kfz-Verkehr. Für den Radverkehr stellt die Ysenburgstraße eine Hauptroute dar, wobei dieser momentan im Mischverkehr geführt wird.

### **Umsetzung**

- Radverkehrsführung im Seitenraum auf beidseitig richtungstreu Radwegen mit mind. 1,60 Metern zzgl. 0,5 Meter Sicherheitstrennstreifen. Bei ausreichender Flächenverfügbarkeit Radweg in 2,00 m und Gehweg in 2,50 m
- Aufgabe von einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung. Bei ausreichenden Platzverhältnissen wird jeweils ein überbreiter Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr angeboten. Z. T. Aufgabe von Kfz-Stellplätzen und Reduzierung der Mitteltrennung (Grünstreifen).

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Die Maßnahme ist im Zusammenhang mit dem Umbau des Knotenpunktes Ysenburgstraße / Schützenstraße zu sehen (I21)

### **Weitere Potentiale:**

- bei konkreten Projektplanungen zu prüfen

### **Abwägung und Konflikte**

#### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

#### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen Schwerverkehrsanteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- Beeinträchtigung des ÖPNV
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

Gemäß RASt ist für das vorhandene Kfz-Aufkommen die Anlage von zwei Fahrstreifen für Kfz nötig. Es wurden mehrere Lösungsansätze zur Sicherung des Radverkehrs diskutiert, u. a. Aufgabe des Kfz-Parkens bzw. Aufgabe der mit Baumbewuchs vorhandenen Mitteltrennung. Die Vorzugsvariante stellt das Ergebnis des Abstimmungs- und Abwägungsprozesses dar. Durch die Reduzierung der Kfz-Fahrstreifen wird es langfristig zu Verlagerungen des Kfz-Verkehrs auf umliegende Straßen kommen.

<b>Wirkung</b>	<b>Umsetzungsziel</b>	<b>Initiator</b>
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	Stadt Kassel
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	
<input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2030	
<b>Kostenklasse</b>		<b>CO<sub>2</sub> Einsparpotential:</b>
<input type="checkbox"/> ≤ 50t €	<input checked="" type="checkbox"/> 1 – 5 Mio. €	<input checked="" type="checkbox"/> hoch
<input type="checkbox"/> 51t – 200t €	<input type="checkbox"/> > 5 Mio. €	<input type="checkbox"/> mittel
<input type="checkbox"/> 201t – 1 Mio. €	<input type="checkbox"/> keine direkten Kosten	<input type="checkbox"/> niedrig
<b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b>		
<p>Wenn kurzfristig kein Komplettumbau zugunsten einer Radverkehrsförderung geschehen kann, so ist dennoch zu prüfen, ob durch Anordnung von Tempo 30 und Markierung von Radpiktogrammen bessere Bedingungen für den Radverkehr geschaffen werden können.</p> <p>Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h stellt bei den anstehenden Kfz-Stärken keine ausreichende Sicherung des Radverkehrs im Mischverkehr dar.</p>		

## **I 14 Vier-streifige Hauptverkehrsstraße mit Mitteltrennung** am Beispiel der Ludwig-Mond-Straße

Die Ludwig-Mond-Straße ist eine vier-streifige Hauptverkehrsstraße mit einem DTV-Wert von 29.800 Kfz/Tag (2016). Sie hat einen Schwerverkehrsanteil von 0,7%, ist durch eine Mitteltrennung separiert und durchgängig bebaut. Es handelt sich um eine Einfallstrecke mit Steigung/Gefälle und einen Anschluss an die Bundesautobahn 49. Bei der Ludwig-Mond-Straße handelt sich um eine Bündelungstrasse des LKW-Netzes, die zusätzlich eine regionale Funktion für den Kfz-Verkehr besitzt. Für den Radverkehr handelt es sich um eine Hauptroute, die Ludwig-Mond-Straße verbindet die südlichen Stadtteile mit der Stadtmitte und den westlichen Wohngebieten.

### ***Umsetzung***

- In Richtung Wehlheider Kreuz: Markierung von Schutzstreifen in 1,50 m Breite (zzgl. Sicherheitsstreifen zu parkenden Kfz). Zudem wird durch Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr für unsichere Radfahrende die Möglichkeit geschaffen, bergauf im Seitenraum zu fahren. Dafür muss der ostseitige Seitenraum durchgängig auf 2,50 m ausgebaut werden.
- In Richtung Auestadion: Markierung von Radfahrstreifen in 1,85 m Breite (zzgl. Sicherheitsstreifen zu parkenden Kfz). Auf der Westseite entfällt z. T. Kfz-Parken auf dem Gehweg. Der Gehweg muss z. T. auf 2,50 m ausgebaut und die Parkstände auf 2,00 m zurückgebaut werden.
- Zwischen dem Knotenpunkt Frankfurter Straße und Einmündung Steubenstraße können zwei Fahrstreifen je Richtung gehalten werden. Ab der Steubenstraße verbleibt in beiden Richtungen jeweils ein (überbreiter) Fahrstreifen.
- An gekennzeichneten Stellen sind Borde abzusenken und Radwegeauffahrten vorzusehen.

### ***Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen***

- Die angebotene Führungsform ist an die Topografie angepasst (duale Führung im Steigungsreich)
- Von einer grundsätzlichen gemeinsamen Führung mit dem Fußverkehr im Seitenraum wird bei einer angestrebten Radverkehrsförderung abgeraten.
- Der Gehweg ist im Bestand verträglich. Bei einem Ausbau sind die Borde zu versetzen, ggf. sind belegbare Baumscheiben zu errichten.
- Vorhandene Planungen eines Investors zum Einmündungsbereich Bosestraße müssen überarbeitet bzw. angepasst werden.
- Die Maßnahme schließt an den bereits umgebauten Knotenpunkt Schönfelder Straße an.

### ***Weitere Potentiale:***

- bei konkreten Projektplanungen zu prüfen

**Abwägung und Konflikte**

**Vorteile**

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

**Nachteile**

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen Schwerverkehrsanteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- Beeinträchtigung des ÖPNV
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

**Wirkung**

- hoch
- mittel
- niedrig

**Umsetzungsziel**

- bis 2020
- bis 2025
- bis 2030

**Initiator**

Stadt Kassel

**Kostenklasse**

- ≤ 50t €
- 51t – 200t €
- 201t – 1 Mio. €

- 1 – 5 Mio. €
- > 5 Mio. €
- keine direkten Kosten

**CO<sub>2</sub> Einsparpotential:**

- hoch
- mittel
- niedrig

**Sonstige Bemerkungen und Hinweise**

## I 15 Vier-streifige Hauptverkehrsstraße mit Mitteltrennung und anbau- freiem Charakter

am Beispiel der Druseltalstraße

Die Druseltalstraße ist eine Haupttroute für den Radverkehr und eine Haupteinfallstraße mit einem starken Gefälle stadteinwärts. Der Radverkehr wird im Zuge der Druseltalstraße im Mischverkehr geführt. Bei einem DTV-Wert von ca. 20.000 Kfz/Tag (2010) ist diese Führungsform nicht verträglich. Für den Kfz-Verkehr stehen zwei breite Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung, die z. T. durch einen begrünten Mittelstreifen getrennt sind. In der Druseltalstraße verkehrt eine Buslinie.

### Umsetzung

- Markieren von beidseitigen Radfahrstreifen in 2,00 m Breite.
- Die bestehenden zwei Fahrstreifen je Richtung können erhalten bleiben, wenn die vorhandenen Rinnen vom Radverkehr sicher mitgenutzt werden können.
- Der Radfahrstreifen geht südseitig in die Busspuren (Bus, Radverkehr frei) über
- Die Seitenräume bleiben unverändert und stehen ausschließlich dem Fußverkehr zur Verfügung

### Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen

- Bei einem Komplettumbau sollen beidseitige Radwege direkt neben der Fahrbahn angelegt werden (vgl. Lösungsansatz 2)
- Auf der Nordseite entfällt hierfür ein Teil der sehr breiten Fahrbahn, auf der Südseite ist ein Ausbau des Seitenraums erforderlich
- Im Bereich der Busspur verbleibt dabei nur ein Kfz-Fahrstreifen, alternativ könnte die Busspur aufgegeben und durchgängig zwei Kfz-Fahrstreifen beibehalten werden

### Weitere Potentiale:

- bei konkreten Projektplanungen zu prüfen

### Abwägung und Konflikte

#### Vorteile

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

#### Nachteile

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen Schwerverkehrsanteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- Beeinträchtigung des ÖPNV
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

### Wirkung

- hoch
- mittel

### Umsetzungsziel

- bis 2020
- bis 2025

### Initiator

Stadt Kassel

<input type="checkbox"/> niedrig <input checked="" type="checkbox"/> bis 2030 (langfristiger Komplettumbau)		
<p><b>Kostenklasse</b></p> <input type="checkbox"/> ≤ 50t € <input type="checkbox"/> 1 – 5 Mio. € <input checked="" type="checkbox"/> hoch		
<input type="checkbox"/> 51t – 200t € <input type="checkbox"/> > 5 Mio. € <input type="checkbox"/> mittel		
<input checked="" type="checkbox"/> 201t – 1 Mio. € <input type="checkbox"/> keine direkten Kosten <input type="checkbox"/> niedrig		
<p><b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b></p> <p>In Mittellage befindet sich eine Rinne, welche nicht überfahren werden soll. Aus diesem Grund wird der innenliegende Fahrstreifen in einer Breite von 3,5 m angelegt</p>		



## I 16 Vier-streifige Hauptverkehrsstraße mit besonderem Bahnkörper am Beispiel der Leipziger Straße

Die Leipziger Straße ist eine vier-streifige Hauptverkehrsstraße mit besonderem Bahnkörper in Mit-tellage. Sie ist steigungsarm, hat einen gleichmäßigen Querschnitt und wenige Kurven. Sie führt ne-ben der Tram auch noch eine Busverbindung und ist potentielle Trasse der Raddirektverbindung von Helsa / Kaufungen nach Kassel. Bezüglich des Lkw-Verkehrs übernimmt sie eine Verteilfunktion und für den Kfz-Verkehr hat sie eine regionale Funktion. Die Leipziger Straße hat einen DTV-Wert von ca. 20.000 Kfz / Tag. Aufgrund des geplanten Wegfalls der Anschlussstelle Kassel-Ost sind auf der Leipziger Straße langfristig rückgängige Verkehrszahlen zu erwarten. In den Jahren 2013-2015 er- eigneten sich im Verlauf der Leipziger Straße zahlreiche Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung.

### **Umsetzung**

- Etablierung einer durchgängigen Radverkehrsführung. Im Rahmen einer Führungskontinuität schließt diese an die vorhandenen Anlagen in Richtung Leipziger Platz und den Planungsraum „Platz der Deutschen Einheit“ an.
- Zwischen der Söhrestraße und Kunigundishof durchgängige Markierung von beidseitigen Rad-fahrstreifen in 2,0 m Breite (zzgl. Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz)
- Reduktion auf einen Kfz-Fahrstreifen je Richtung. Aufgrund der zu erwartenden rückläufigen Verkehrsbelastung durch den zukünftigen Wegfall der Anschlussstelle Ost ist die Umverteilung zu- gunsten des Radverkehrs unkritisch.
- Die Seitenräume können unverändert bleiben
- Eindeutige Furtmarkierung an Grundstückszufahrten und Einmündungen inkl. Piktogramme

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Der betrachtete Abschnitt liegt in der Machbarkeitsstudie Raddirektverbindungen. Bei einer Ausweisung zu einer Raddirektverbindung sind die Radfahrstreifen auf das Regellaß der Qualitäts- anforderungen zu verbreitern.

### **Weitere Potentiale:**

- bei konkreten Projektplanungen zu prüfen

### **Abwägung und Konflikte**

#### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz- Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestands- orientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

#### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Ver- kehrsaufkommen/durch hohen Schwerverkehrsanteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- Beeinträchtigung des ÖPNV
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

<b>Wirkung</b>	<b>Umsetzungsziel</b>	<b>Initiator</b>
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	Stadt Kassel
<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2025	
<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	
<b>Kostenklasse</b>		<b>CO<sub>2</sub> Einsparpotential:</b>
<input type="checkbox"/> ≤ 50t €	<input type="checkbox"/> 1 – 5 Mio. €	<input checked="" type="checkbox"/> hoch
<input checked="" type="checkbox"/> 51t – 200t €	<input type="checkbox"/> > 5 Mio. €	<input type="checkbox"/> mittel
<input type="checkbox"/> 201t – 1 Mio. €	<input type="checkbox"/> keine direkten Kosten	<input type="checkbox"/> niedrig
<b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b>		
Bei der Umgestaltung sind ausreichend Lieferzonen zu berücksichtigen, damit ein Halten auf dem Radfahrstreifen vermieden werden kann.		

## I 17 Knotenpunkt Hauptverkehrsstraße kreuzt Hauptroute Rad auf Nebenverkehrsstraße

am Beispiel des Knotenpunktes Freiherr-vom-Stein-Straße / Goethestraße

Der Knotenpunkt Freiherr-vom-Stein/ Goethestraße liegt in der Verbindungsachse der Wilhelmshöher Allee und der Friedrich-Ebert-Straße. Es ist ein unübersichtlicher Knotenpunkt, der mit Großpflaster ausgestattet ist und mehrere Tramlinien führt. Eine Kurvenlage mit Steigung im Knotenpunkt erschwert zusätzlich die Sicht- und Fahrbeziehungen. Es kreuzen sich Haupt- und eine Nebenstraße, die jedoch in umgekehrter Reihenfolge Haupt- und Nebenroute des Radverkehrs darstellen. Der Knotenpunkt ist Teil der Radroutenverbindung Holländischen Platz und ICE Bahnhof Wilhelmshöhe, welcher aufgrund eines StaVo-Beschlusses vom 14.12.2015 zu verbessern ist. Mit der Goethestraße schließt eine wichtige Ost-West Verbindung des Radverkehrs an diesem Knotenpunkt an.

### **Umsetzung**

- Änderung der Vorfahrtregelung (Vergleichbar Bebelplatz, Tram wartepflichtig)
- Rückbau der Einmündung zur Goethestraße zur Reduzierung der Geschwindigkeiten im Knotenpunkt und Verkürzung der Querungslänge.
- Der Radverkehr wird im Zuge der westlichen Goethestraße im Mischverkehr geführt (Radwege aufgeben), langfristig ist die Weiterführung der Fahrradstraße anzustreben.
- Generell sollte das Natursteinpflaster im Zuge der Freiherr-vom-Stein-Straße ausgetauscht werden.
- Der östliche Teil der Goethestraße ist als Fahrradstraße auszuweisen.

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Einrichtung einer Fahrradstraße in der Goethestraße
- Weiterführung der Fahrradstraße Goethestraße über die Regenten- und Lange Straße nach Westen

### **Weitere Potentiale:**

- bei konkreten Projektplanungen zu prüfen

### **Abwägung und Konflikte**

#### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

#### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen Schwerverkehrsanteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- Beeinträchtigung des ÖPNV
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

<b>Wirkung</b>	<b>Umsetzungsziel</b>	<b>Initiator</b>
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	Stadt Kassel
<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2025	
<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	
<b>Kostenklasse</b>		<b>CO<sub>2</sub> Einsparpotential:</b>
<input type="checkbox"/> ≤ 50t €	<input type="checkbox"/> 1 – 5 Mio. €	<input type="checkbox"/> hoch
<input checked="" type="checkbox"/> 51t – 200t €	<input type="checkbox"/> > 5 Mio. €	<input checked="" type="checkbox"/> mittel
<input type="checkbox"/> 201t – 1 Mio. €	<input type="checkbox"/> keine direkten Kosten	<input type="checkbox"/> niedrig
<b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b>		
<p>Bei der vorgeschlagenen Variante wird der Radverkehr bevorzugt zu den anderen Verkehrsmitteln (ÖPNV und Kfz-Verkehr) berücksichtigt. Es kommt zu Kosten für die Signalisierung und es handelt sich um eine erhebliche Veränderung mit Vorfahrtsänderung. Diese Entscheidung muss, unter Berücksichtigung aller Konsequenzen, getroffen werden.</p>		

## I 18 Knotenpunkt mit LKW-Verteilfunktion und Tram am Beispiel des Knotenpunktes Leipziger Platz

Der Knotenpunkt Leipziger Platz stellt einen wichtigen Knotenpunkt im städtischen Verkehrsnetz dar. Er wird durch mehrere Tram- und Buslinien befahren und bildet außerdem den Anschluss an die Raddirektverbindung von Kassel nach Helsa / Kaufungen. Für den LKW-Verkehr bildet der Knotenpunkt ein Verteilungsnetz, der Kfz-Verkehr erfährt eine nähräumliche und regionale Funktion. Für den Radverkehr führt eine Hauptroute über den Platz, aufgrund der unklaren Radverkehrsführung ist der Knotenpunkt in den Jahren 2013-2015 durch zahlreiche Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung aufgefallen.

### **Umsetzung**

- Die Radverkehrsführung im Zuge der Leipziger Straße erfolgt bereits heute überwiegend auf der Fahrbahn (Radfahr-/Schutzstreifen). Diese enden derzeit im Vorfeld des betrachteten Knotenbereiches und sollen zukünftig über diesen hinweg markiert werden. Hierfür ist im Zuge der Leipziger Straße der Straßenquerschnitt neu aufzuteilen.
- Zum indirekten Linksabbiegen werden darüber hinaus im Zuge der Leipziger Straße Aufstellbereiche markiert. In den weiteren Knotenarmen werden jeweils aufgeweitete Radaufstellstreifen (A-RAS) markiert.

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Die Leipziger Straße bzw. abschnittsweise die Verbindung über den Dormannweg, liegen in der Machbarkeitsstudie Raddirektverbindungen. Bei einer Ausweisung zur Raddirektverbindung müssen die Radverkehrsanlagen den Maßen der Qualitätsanforderungen zu Lasten des Parkens verbreitert werden. Die Anbindung der Raddirektverbindung über den Dormannweg an die Leipziger Straße sollte entsprechend gesichert werden.

### **Weitere Potentiale:**

- bei konkreten Projektplanungen zu prüfen

### **Abwägung und Konflikte**

#### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet
- Verdeutlichte Verkehrsführung
- Verbesserte Sichtbeziehungen

#### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen Schwerverkehrsanteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- Beeinträchtigung des ÖPNV
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet
- Kosten für Markierung
- Kosten für bauliche Maßnahmen

#### **Wirkung**

- hoch
- mittel

#### **Umsetzungsziel**

- bis 2020
- bis 2025

#### **Initiator**

Stadt Kassel

niedrig  bis 2030

**Kostenklasse**

≤ 50t €

51t – 200t €

201t – 1 Mio. €

1 – 5 Mio. €

> 5 Mio. €

keine direkten

Kosten

**CO<sub>2</sub> Einsparpotential:**

hoch

mittel

niedrig

**Sonstige Bemerkungen und Hinweise**

Der Radverkehr sollte im Zuge der Leipziger Straße durchgängig auf Radfahr- bzw. Schutzstreifen geführt werden. Die vorhandenen Lücken an Knotenpunkten sind durch die Weiterführung der Markierungen zu schließen. Diesen Ansatz verfolgt auch der aufgezeigte Lösungsansatz.

## I 19 Knotenpunkt im LKW-Bündelungsnetz

### am Beispiel des Knotenpunktes Schönfelder Straße/ Tischbeinstraße/ Kohlenstraße (Wehlheider Kreuz)

Der Knotenpunkt Wehlheider Kreuz verbindet die Kohlenstraße und die Tischbeinstraße und befindet sich in Parallellage zur Wilhelmshöher Allee. Die DTV-Werte liegen zwischen 8.500 und 11.500 Kfz/Tag im Zuge der Tischbeinstraße, der Kohlenstraße und der nördlichen Schönfelder Straße sowie bei ca. 21.500 Kfz/Tag im Zuge der südlichen Schönfelder Straße. Für den Radverkehr stellt dieser Knotenpunkt einen wichtigen Ausgangspunkt dar, da er die Weiterfahrt in verschiedene Stadtteile ermöglicht. Die Radverkehrsführung wird bei der Bürgerveranstaltung und beim Kinder- und Jugendworkshop als unübersichtlich und schwierig bezeichnet. Die im Vorfeld des Knotenpunktes zum Teil vorhandenen Schutzstreifen sind im Knotenbereich ausgesetzt.

#### **Umsetzung**

- Einrichtung von Schutzstreifen im Zuge Kohlenstraße-Tischbeinstraße über den Knotenpunkt hinweg in 1,50 m Breite (zzgl. Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Fahrzeugen)
- Ergänzung von Schutzstreifen in den jeweiligen Kfz-Linksabbiegefahrstreifen in der Kohlen- bzw. Tischbeinstraße. Die vorhandenen Mittelinseln müssen versetzt werden.
- Markierung von Haltlinien für den Radverkehr mind. 3,00 m vor der Haltlinie für den Kfz.
- Für den Radverkehr im Zuge der Schönfelder Straße werden Vorbeifahrstreifen in den Geradeaus-Fahrstreifen markiert. Linksabbiegen ist hier nur indirekt möglich, hierfür werden entsprechend dimensionierte Warteflächen markiert.

#### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Die Maßnahme ist im Zusammenhang mit den Planungen im Zuge der Kohlen- bzw. der Tischbeinstraße zu sehen (I 8 und I 9)

#### **Weitere Potentiale:**

- Knotenpunkte im Zuge von Strecken mit Markierungslösungen (Schutz-/Radfahrstreifen) für den Radverkehr

#### **Abwägung und Konflikte**

##### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet
- Verdeutlichte Verkehrsführung
- Verbesserte Sichtbeziehungen

##### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- Beeinträchtigung des ÖPNV
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet
- Kosten für Markierung
- Kosten für bauliche Maßnahmen

<b>Wirkung</b>	<b>Umsetzungsziel</b>	<b>Initiator</b>
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	Stadt Kassel
<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2025	
<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	
<b>Kostenklasse</b>		<b>CO<sub>2</sub> Einsparpotential:</b>
<input type="checkbox"/> ≤ 50t €	<input type="checkbox"/> 1 – 5 Mio.€	<input type="checkbox"/> hoch
<input checked="" type="checkbox"/> 51t – 200t €	<input type="checkbox"/> > 5 Mio. €	<input checked="" type="checkbox"/> mittel
<input type="checkbox"/> 201t – 1 Mio. €	<input type="checkbox"/> keine direkten Kosten	<input type="checkbox"/> niedrig
<b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b>		
Der Radverkehr in der südlichen Schönfelder Straße wird weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.		
Es werden neue Radverkehrssignale für indirektes Linksabbiegen eingerichtet.		
Im nördlichen Teil der Schönfelder Straße kommt es zur Reduzierung auf einen Fahrstreifen mit Vorbeifahrstreifen für den Radverkehr.		



## I 20 Knotenpunkt im LKW-Führungsnetz und Tram am Beispiel des Knotenpunktes Katzensprung

Der Knotenpunkt Kurt-Wolters-Straße / Schützenstraße (Katzensprung) hat eine Knotenstrombelastung von ca. 60.000 Kfz/ Tag sowie über 7.000 Fußgängerquerungen und ca. 3.500 Fahrradquerungen (2018). Der Knotenpunkt ist Teil des Lkw- Führungs- und Bündelungsnetz und erfüllt für den Kfz-Verkehr zusätzlich eine regionale Erschließungsfunktion. Er führt mehrere Tram- und Buslinien und ist außerdem Teil der zukünftigen Raddirektverbindung Helsa / Kaufungen - Kassel. Für den Radverkehr ist er auch aufgrund der Anbindung der Universität Kassel von erheblicher Bedeutung (vor allem der Strom der links abbiegenden Radfahrenden von der Weserstraße in die Kurt-Wolters-Straße).

### **Umsetzung**

- Für den links abbiegenden Radverkehr von der Weserstraße in die Kurt-Wolters-Straße wird eine Fahrradschleuse mit mind. 20,00 m Länge eingerichtet. Im östlichen Teil auf der südlichen Seite der Weserstraße ist ein Vorsignal anzubringen und eine Bordabsenkung anzulegen.
- Markierung von Radverkehrsfurten und Aufstellbereichen über alle Knotenpunktzufahrten
- Über die Schützenstraße sowie die nördliche Zufahrt der Weserstraße werden Radfurten in Gegenrichtung eingerichtet, um die bestehenden Radverkehrsverbindungen optimal anzubinden.
- An der südlichen Zufahrt der Weserstraße sowie der Kurt-Wolters-Straße werden für den indirekt linksabbiegenden Radverkehr Aufstellbereiche markiert und mit einem separaten Radsignal versehen
- Rückbau der Inselköpfe in der Kurt-Wolters-Straße, Schützenstraße und südlichen Weserstraße.
- Die Prüfung von Vorlaufgrün für den Radverkehr ist für alle Knotenpunktarme vorzunehmen und generell anzustreben

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Anschluss der Raddirektverbindung Helsa / Kaufungen - Kassel

### **Weitere Potentiale:**

- Knotenpunkt mit starken Abbiegebeziehungen des Radverkehrs

### **Abwägung und Konflikte**

#### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet
- Verdeutlichte Verkehrsführung
- Verbesserte Sichtbeziehungen

#### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- starker Eingriff in Signalisierung
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen Schwerverkehrsanteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- Beeinträchtigung des ÖPNV
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet
- Kosten für Markierung
- Kosten für bauliche Maßnahmen

<b>Wirkung</b>	<b>Umsetzungsziel</b>	<b>Initiator</b>
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020	Stadt Kassel
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	
<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	
<b>Kostenklasse</b>		<b>CO<sub>2</sub> Einsparpotential:</b>
<input type="checkbox"/> ≤ 50t €	<input type="checkbox"/> 1 – 5 Mio. €	<input type="checkbox"/> hoch
<input checked="" type="checkbox"/> 51t – 200t €	<input type="checkbox"/> > 5 Mio. €	<input checked="" type="checkbox"/> mittel
<input type="checkbox"/> 201t – 1 Mio. €	<input type="checkbox"/> keine direkten Kosten	<input type="checkbox"/> niedrig
<b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b>		
<p>Aufgrund einer Förderung von Hessen Mobil im Jahr 2018 müssen angemessene Radverkehrsanlagen zeitnah nachgerüstet werden.</p> <p>Die Radverkehrsführung im Knotenpunkt wird bei der Bürgerveranstaltung und beim Kinder- und Jugendworkshop als unübersichtlich und schwierig bezeichnet. Der Radverkehr wird häufig vom Kfz-Verkehr übersehen bzw. abgedrängt, die Grünphasen werden als zu kurz bewertet. Auch die Radverkehrsanlagen werden als zu schmal angesehen, wodurch es zusätzlich zu Konflikten mit dem Fußverkehr kommt.</p> <p>Im Signalprogramm des Knotenpunktes ist zu gewährleisten, dass der Radverkehr innerhalb einer Grünphase jeweils alle Fahrstreifen queren kann.</p>		

## I 21 Dreiarmer Knotenpunkt im LKW-Bündelungsnetz am Beispiel des Knotenpunktes Ysenburgstraße/ Schützenstraße

Bei dem Knotenpunkt Ysenburgstraße/ Schützenstraße handelt es sich um einen hochbelasteten dreiarmligen Knotenpunkt mit einem DTV-Wert von ca. 60.000 Kfz/Tag. Der Knotenpunkt stellt eine Bedarfsumleitung für die Bundesautobahn 7 dar und hat somit einen erhöhten Schwerverkehranteil. Des Weiteren ist dieser Knotenpunkt Bestandteil des LKW Führungsnetzes. Für den Kfz-Verkehr besitzt der Knotenpunkt eine regionale Funktion. Er verbindet die Stadtteile Mitte und Unterneustadt und stellt eine Verbindung von der Anschlussstelle Kassel-Nord zum restlichen Stadtgebiet dar. Für den Radverkehr handelt es sich um eine Hauptroute und außerdem eine Trasse der Raddirektverbindung Helsa / Kaufungen - Kassel.

### **Umsetzung**

- Komplettumbau des Knotenpunktes mit Vollsignalisierung.
- Die Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,00 m im Zuge der Schützenstraße werden in den Knotenpunkt verlängert.
- Der direkte Fahrstreifen von der Hafensbrücke in die Ysenburgstraße wird zurückgebaut und durch einen separaten Rechtsabbieger ersetzt. Der Radfahrstreifen ist auf der kompletten Länge des Abbiegestreifens rot einzufärben.
- Der Radverkehr wird in der Ysenburgstraße auf richtungstreuen Radwegen geführt und in den Knotenpunkt verlängert.
- Markierung von Radverkehrsfurten und Aufstellbereichen über alle Knotenpunktzufahrten

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Anschluss an die Maßnahme I13
- Anschluss der Raddirektverbindung Helsa / Kaufungen - Kassel

### **Weitere Potentiale:**

- bei konkreten Projektplanungen zu prüfen

### **Abwägung und Konflikte**

#### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet
- Verdeutlichte Verkehrsführung
- Verbesserte Sichtbeziehungen

#### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen Schwerverkehrsanteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- Beeinträchtigung des ÖPNV
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet
- Kosten für Markierung
- Kosten für bauliche Maßnahmen

<b>Wirkung</b>	<b>Umsetzungsziel</b>	<b>Initiator</b>
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	Stadt Kassel
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	
<input type="checkbox"/> niedrig	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2030	
<b>Kostenklasse</b>		<b>CO<sub>2</sub> Einsparpotential:</b>
<input type="checkbox"/> ≤ 50t €	<input checked="" type="checkbox"/> 1 – 5 Mio. €	<input type="checkbox"/> hoch
<input type="checkbox"/> 51t – 200t €	<input type="checkbox"/> > 5 Mio. €	<input checked="" type="checkbox"/> mittel
<input type="checkbox"/> 201t – 1 Mio. €	<input type="checkbox"/> keine direkten Kosten	<input type="checkbox"/> niedrig
<b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b>		
<p>Alternativ kann die Radverkehrsführung im Zuge der Schützenstraße auch weiterhin im Seitenraum auf baulichen Radwegen erfolgen. Diese sind dann auch im Knotenpunkt weiterzuführen und in die Signalisierung einzubinden.</p> <p>Der Knotenpunkt liegt jedoch in der Machbarkeitsstudie Raddirektverbindungen. Hier ist entsprechend der Qualitätsanforderungen eine Führung auf Radfahrstreifen vorgesehen. Diese sollten im Idealfall in einem höheren als ERA-Standard ausgeführt werden.</p> <p>Die dargestellte Vorzugsvariante stellt eine vor allem auf die Belange des Fuß- und Radverkehrs abgestimmte Lösung dar. Bei einer Detailbetrachtung muss eine dezidierte Abwägung der Belange aller Verkehrsteilnehmer erfolgen.</p>		

## 3.2 Service

Zur Förderung des Radverkehrs ist neben der Ertüchtigung der Infrastruktur auch ein positives Fahrradklima ein wichtiger Aspekt. Eine intensive Öffentlichkeitsarbeit und das Angebot geeigneter Serviceleistungen besitzen bei der Verschiebung der Verkehrsmittelwahl hin zum Fahrrad und der Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas einen hohen Stellenwert.

Damit das Fahrrad als ähnlich komfortables und selbstverständliches Verkehrsmittel wahrgenommen wird, wie beispielsweise das Auto oder der ÖPNV, ist es wichtig, eine umfangreiche und gute Serviceinfrastruktur bereitzustellen. Dies fängt damit an, dass am Wohnort gute, sichere und komfortabel zu erreichende Abstellanlagen bereitstehen und das Fahrrad am Zielort ebenso sicher und zielnah abgestellt werden kann. Wege sollten ganzjährig befahrbar sein und bei Bedarf sollte ein Leihfahrzeug zur Verfügung stehen, welches den spontanen Bedürfnissen der Nutzenden entspricht. Dieses Spektrum lässt sich beliebig erweitern und trägt dazu bei, dass Radfahren einfach, bequem und intuitiv wird.

Das folgende Kapitel zeigt verschiedene Maßnahmen bzw. Serviceleistungen auf, mit denen das Fahrradklima verbessert bzw. das Radfahren in Kassel attraktiver gestaltet werden kann.

## S 1 Fahrradparken im Fahrradparkhaus / Fahrradstationen

Fahrradstationen, -abstellanlagen und -mietmöglichkeiten sind wichtige Elemente im Transportverbund von öffentlichem Personen- und Fahrradverkehr. Eine qualitätsvolle Schnittstelle unterstützt den Verbund zwischen diesen Verkehrsarten.

Fahrradstationen verfügen gegenüber herkömmlichen Radabstellanlagen über weitere Service- bzw. Ausstattungselemente. Die Haupt-Serviceleistung einer Fahrradstation stellt dabei das gesicherte und wettergeschützte Parken abgestellter Fahrräder dar. Neben diesem Angebot verfügen Fahrradstationen meist auch über Reparatur- und/oder Ausleihmöglichkeiten. Genutzt werden sie insbesondere von Personen, die ihr Rad über einen längeren Zeitraum witterungs- und Vandalismus geschützt abstellen möchten, z. B. Berufspendelnde am Bahnhof oder Radtouristen.

Die Nutzung von Fahrradstationen ist in der Regel kostenpflichtig und kann über unterschiedliche Bezahl- und Zugangssysteme (Tages-, Wochen-, Monatskarte, z. T. mit Chipkarte) erfolgen.

### **Umsetzung**

- Es wird empfohlen, am Fernbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe die erste Fahrradstation in Kassel einzurichten.
- Es wird ein Potential zwischen ca. 1.400 und 2.300 potentiellen Kunden einer Fahrradstation pro Tag am Bahnhof Wilhelmshöhe abgeleitet. Unter Berücksichtigung der im Tagesverlauf unterschiedlichen Parkzeiten der Ein- und Auspendler wird dabei von einem Bedarf von ca. 1.800 gesicherten Abstellplätzen ausgegangen.
- Es wird daher geraten, eine Anfangskapazität von rund 1.800 Abstellplätzen vorzuhalten, gleichzeitig aber bei der Flächenauswahl eine mögliche Erweiterung auf bis zu 2.500 Abstellplätze zu berücksichtigen.
- Die Abstellplätze sollten nach Möglichkeit rund um die Uhr zugänglich sein. Eine Integration von Reparaturservice, ggf. Vermietung von Fahrrädern und weiteren Angeboten wie Gepäckunterbringung oder Vertrieb von Informationsmaterialien ist anzustreben.

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Umgestaltung Bahnhofsvorplatz
- Radverkehrsführung zu dem vorhanden und geplante Abstellmöglichkeiten sind zu berücksichtigen/ integrieren

### **Weitere Potentiale:**

- Hauptbahnhof
- Parkhaus Fünffensterstraße
- Universität

### **Abwägung und Konflikte**

- Flächen-/Raumverfügbarkeit muss geprüft werden
- Abstimmung zu Träger und Betreibermodell und zu weiteren Servicebausteinen

<b>Wirkung</b>	<b>Umsetzungsziel</b>	<b>Initiator</b>
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> bis 2020	Stadt Kassel
<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2025	
<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	<i>Projektpartner</i>
		ggf. private Betreiber, gemeinnützige Einrichtungen, Bahn
<b>Kostenklasse</b>		
<input type="checkbox"/> ≤ 50t €	<input checked="" type="checkbox"/> 1 – 5 Mio. €	
<input type="checkbox"/> 51t – 200t €	<input type="checkbox"/> > 5 Mio. €	
<input type="checkbox"/> 201t – 1 Mio. €	<input type="checkbox"/> keine direkten Kosten	
<b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b>		

## S 2 Fahrradparken in Quartieren

Für die Attraktivität des Radverkehrs spielen die Abstellmöglichkeiten an Quelle und Ziel einer Fahrt eine wichtige Rolle. Gerade mit Blick auf immer höherwertige Fahrräder erhalten Standisicherheit und Diebstahlschutz für abgestellte Fahrräder einen hohen Stellenwert. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen entscheidet deshalb maßgeblich über die Benutzung dieses Verkehrsmittels.

In neueren und zentralen Wohngebieten nahe der Kasseler Innenstadt sind zum Teil bereits Anlehnbügel im Straßenraum installiert (z. B. Sternbergstraße, Goethestraße). Zum Teil befinden sich auch direkt am Eingang von Wohngebäuden Gemeinschaftsgaragen (z. B. Marie-Calm-Straße). Insbesondere an größeren Wohneinheiten fehlen Abstellanlagen jedoch häufig gänzlich oder entsprechen nicht den grundlegenden Anforderungen. Der Bedarf an anforderungsgerechten Abstellanlagen ist durch die überwiegend gute Auslastung bzw. die häufig frei abgestellten Räder im Wohnumfeld zu begründen.

Es ist zu prüfen, ob Pkw-Stellplätze gegen Fahrradstellplätze, sowohl im Seitenraum, als auch auf der Fahrbahn getauscht werden können, so dass für den Fußverkehr mehr Fläche auf dem Gehweg verbleibt und dieser nicht eingengt werden.

### **Umsetzung**

- Überarbeitung der Stellplatzsatzung zugunsten der Schaffung ausreichender Abstellplätze (Qualität und Quantität) bei Neubauten
- Information von Wohnungsgesellschaften und Bauherren
- Prüfung von Stellplatzpotenzialen im Straßenraum, insbesondere in Bereichen mit verdichtetem Wohnungsbau
- Sukzessive Ergänzung weiterer Abstellanlagen bzw. Austausch nicht anforderungsgerechter Anlagen im öffentlichen Straßenraum

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Prüfung ausreichender Fahrradabstellplätze bereits im Planungsprozess (vor Baufreigabe) von Neu- und Umbauten
- Berücksichtigung und Ergänzung von Fahrradabstellplätzen bei Umbauplanungen im Straßenraum
- Das Mobilitätskonzept Vorderer Westen befasst sich mit diesem Thema

### **Weitere Potentiale:**

- Sukzessive Umsetzung in allen Stadtteilen
- Insbesondere in Gründerzeitvierteln, da dort eine hohe Nachfrage herrscht

### **Abwägung und Konflikte**

- ausreichende Flächenverfügbarkeit muss gewährleistet sein
- Konflikte ggf. mit anderen Interessen, z. B. Grün, Parken, etc.

### **Wirkung**

- hoch
- mittel
- niedrig

### **Umsetzungsfrist**

- bis 2020
- bis 2025
- bis 2030

### **Initiator**

Stadt Kassel

### **Projektpartner**

Wohnungsgesellschaften, Bauherren



***Kostenklasse***

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> ≤ 50t €                 | <input type="checkbox"/> 1 – 5 Mio. €          |
| <input checked="" type="checkbox"/> 51t – 200t € | <input type="checkbox"/> > 5 Mio. €            |
| <input type="checkbox"/> 201t – 1 Mio. €         | <input type="checkbox"/> keine direkten Kosten |

***Sonstige Bemerkungen und Hinweise***

### S 3 Fahrradparken an wichtigen Zielorten

Für die Attraktivität des Radverkehrs spielen die Abstellmöglichkeiten an Quelle und Ziel einer Fahrt eine wichtige Rolle. Gerade mit Blick auf immer höherwertigere Fahrräder erhalten Standsicherheit, Witterungs- und Diebstahlschutz für abgestellte Fahrräder einen hohen Stellenwert. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen entscheidet deshalb maßgeblich über die Benutzung dieses Verkehrsmittels. Auch bzgl. der Verkehrssicherheit hat das Thema Bedeutung, da bei unzulänglichen Abstellmöglichkeiten nur weniger hochwertige „Zweiräder“ genutzt werden (insbesondere im Schülerverkehr), denen es oft an einer ausreichenden sicherheitstechnischen Ausstattung mangelt.

Die meisten wichtigen Ziele wie Freizeit- und Bildungseinrichtungen sowie öffentliche Einrichtungen oder Haltestellen des ÖV verfügen bereits über Fahrradabstellanlagen. Die Qualität, Quantität sowie die Auslastung ist dabei sehr unterschiedlich. Die öffentlichen Anlagen im Straßenraum sind größtenteils neu und befinden sich überwiegend in einem sehr guten Zustand. Allerdings fehlen bei wichtigen Zielen für den Radverkehr, wie Schulen, der Universität, dem Einzelhandel oder an Bushaltestellen, nach wie vor Fahrradabstellanlagen komplett oder genügen nicht den Anforderungen.

Der Bedarf an anforderungsgerechten Abstellanlagen ist durch die überwiegend gute Auslastung der vorhandenen Anlagen bzw. die häufig frei abgestellten Räder im direkten Umfeld der Ziele zu begründen.

#### **Umsetzung**

- Sukzessiver Austausch nicht anforderungsgerechter Abstellanlagen durch Anlehnbügel in ausreichender Anzahl
- Kooperationen und Information mit Einzelhandel zur Ergänzung von Anlehnbügeln (im öffentlichen Raum oder auf Privatgrund)
- Etablierung einer Bedarfsabschätzung und eines Umsetzungsprogramms durch regelmäßige Erhebungen
- Überarbeitung der Stellplatzsatzung

#### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Prüfung ausreichender Fahrradabstellplätze bereits im Planungsprozess (vor Baufreigabe) von Neu- und Umbauten
- Berücksichtigung von Fahrradabstellplätzen bei Umbauplanungen im Straßenraum
- Kooperation mit dem örtlichen Einzelhandel zur Ergänzung von Abstellanlagen

#### **Weitere Potentiale:**

- Alle Schulstandorte
- alle öffentlichen Einrichtungen
- ausgewählte Haltestellen des ÖV
- Einzelhandel

#### **Abwägung und Konflikte**

- ausreichende Flächenverfügbarkeit muss gewährleistet sein

#### **Wirkung**

- hoch
- mittel
- niedrig

#### **Umsetzungsfrist**

- bis 2020
- bis 2025
- bis 2030

#### **Initiator**

Stadt Kassel

#### **Projektpartner**

Schulen, Einzelhandel

***Kostenklasse***

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> ≤ 50t €                 | <input type="checkbox"/> 1 – 5 Mio. €          |
| <input checked="" type="checkbox"/> 51t – 200t € | <input type="checkbox"/> > 5 Mio. €            |
| <input type="checkbox"/> 201t – 1 Mio. €         | <input type="checkbox"/> keine direkten Kosten |

***Sonstige Bemerkungen und Hinweise***

sukzessive Umsetzung

## S 4 Fahrradparken bei Veranstaltungen

Zur verstärkten Fahrradnutzung bei größeren Veranstaltungen sollten im Zeitraum der Veranstaltung ausreichend anforderungsgerechte Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden. Hierfür stehen bei den gängigen Herstellern mobile Abstellanlagen (z. B. in Reihe montierte Anlehnbügel) zur Verfügung.

### **Umsetzung**

- Einmalige Anschaffung von mobilen Abstellanlagen in ausreichender Zahl, die den Veranstaltern zur Verfügung gestellt werden können.
- Abstellanlagen und entsprechende öffentliche Flächen werden bei Veranstaltungen in Absprache mit der Stadt zur Verfügung gestellt, bzw. hergerichtet
- Verpflichtung der Veranstalter, für ausreichende Abstellmöglichkeiten zu sorgen und diese entsprechend zu beschildern und zu bewerben
- Information zu Radabstellplätzen in Programmheften oder Homepage der Veranstaltung, bzw. über verkehrliche Presseinformation der Stadt Kassel

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Seit 2017 verfügt die documenta über mobile Radbügel, die auch ausgeliehen werden können.

### **Weitere Potentiale:**

- größere Veranstaltungen wie documenta oder Weihnachtsmarkt, Zissel, Altstadtfest, Wehlheider Kirmes, Staatsorchester Karlsruhe, Frühlingserwachen, bei Konzerten, Sportveranstaltungen, etc.

### **Abwägung und Konflikte**

- ausreichende Flächenverfügbarkeit muss gewährleistet sein
- Während Veranstaltungen ist eine Umleitungsstrecke für den Radverkehr vorzugeben, die u. a. zu Radabstellmöglichkeiten führt

### **Wirkung**

- hoch  
 mittel  
 niedrig

### **Umsetzungsfrist**

- bis 2020  
 bis 2025  
 bis 2030

### **Initiator**

Stadt Kassel

### **Projektpartner**

Veranstalter, Kassel Marketing, Ordnungsamt, documenta

### **Kostenklasse**

- ≤ 50t €       1 – 5 Mio. €  
 51t – 200t €       > 5 Mio. €  
 201t – 1 Mio. €       keine direkten Kosten

### **Sonstige Bemerkungen und Hinweise**

## S 5 „Bike & Business“ – fahrradfreundliche Arbeitgeber

Die Fahrradnutzung auf dem Weg zur Arbeit sowie auf innerörtlichen Dienstfahrten besitzt noch ein erhebliches Potenzial. Insbesondere unter dem Aspekt der zunehmenden Nutzung von Pedelecs treten Fahrtantrittshemmnisse wie weite Wege oder verschwitzte Kleidung zunehmend in den Hintergrund. Arbeitgeber können mit vielfältigen Maßnahmen (z. B. ausreichende, eingangsnaher Fahrradabstellangebote, Luftpumpe, Reparaturmöglichkeit, Diensträder, Fahrtkostenzuschuss etc.) die Fahrradnutzung der Beschäftigten unterstützen. Durch die nachgewiesenen positiven gesundheitlichen Wirkungen für Rad fahrende Mitarbeitende sowie die Flächenersparnis für Kfz-Stellplätze bei anteilig steigender Fahrradnutzung profitieren die Unternehmen auch direkt von derartigen Maßnahmen.

### **Umsetzung**

- Bereitstellen von Infomaterialien für Unternehmen
- Unterstützung von interessierten Betrieben bei der Einrichtung von Abstellanlagen sowie Dusch- und Umkleidemöglichkeiten
- Betriebliche Fahrradförderung bei öffentlichen Arbeitgebern
- Angebote und Wettbewerbe als Anreize

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Stadtradeln, Bike Challenge Nordhessen, betriebliches Mobilitätsmanagement
- Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zum Erreichen der Betriebe

### **Weitere Potentiale:**

- Stadtverwaltung Kassel geht mit gutem Beispiel voran, bei Umbau- bzw. Neubaumaßnahmen

### **Abwägung und Konflikte**

- Bereitschaft der Kasseler Unternehmen

### **Wirkung**

- hoch  
 mittel  
 niedrig

### **Umsetzungsfrist**

- bis 2020  
 bis 2025  
 bis 2030

### **Initiator**

Stadt Kassel  
 Zweckverband Raum Kassel (ZRK)

### **Projektpartner**

(Größere) Unternehmen

### **Kostenklasse**

- ≤ 50t €       1 – 5 Mio. €  
 51t – 200t €       > 5 Mio. €  
 201t – 1 Mio. €       keine direkten Kosten

### **Sonstige Bemerkungen und Hinweise**

Hinweise zu Angeboten und Aktivitäten gemäß den Checklisten zur Zertifizierung von Betrieben durch den ADFC bzw. der bundesweiten Organisation B.A.U.M. e.V.

## S 6 Lastenfahrräder

Zur Entlastung der innerstädtischen Straßen von motorisierten Paketzustellern und Kleintransportern im Bereich des Wirtschaftsverkehrs wird bereits im VEP 2030 der verstärkte Einsatz von Lastenfahrrädern mit Elektromotor empfohlen. Dies bietet sich neben dem Wirtschaftsverkehr insbesondere auch im privaten und gewerblichen Einkaufsverkehr an. Potenzielle Nutzergruppen für Lastenfahrräder sind neben Privatpersonen, v.a. Dienstleister (Handwerker, Gebäudereiniger, Pflegedienste) bzw. Liefer- und Bringdienste von Handel und Gastronomie, sowie die Post. Viele dieser Nutzergruppen haben bereits Lastenfahrräder in Gebrauch. Sie sind häufig auf radtauglichen Distanzen in dicht besiedelten Gebieten und meist hohem Kfz-Aufkommen unterwegs. Mit einer gut ausgebauten Radinfrastruktur haben Lastenfahrräder hier bezüglich des Vorankommens und des Parkens deutliche Vorteile gegenüber Kfz.

### **Umsetzung**

- Ein von der Stadt geförderter und/oder initiiertes Verleih kann den Einsatz von Lastenfahrrädern als umweltschonende Alternative zum Kfz deutlich erhöhen.
- In der Stadt Kassel bieten sich für den Verleih aufgrund der Topographie Lasten-Pedelecs an. Eine Kooperation mit dem bestehenden Fahrradvermietssystem ist empfehlenswert, da Synergieeffekte aus der Nutzung der herkömmlichen Leihräder zu erwarten sind und sich potenziell Nutzende nicht noch mit einem weiteren System auseinandersetzen müssen. Alternativ kann über die Implementierung eines „freien Lastenrad-Systems“ nachgedacht werden.
- Implementierung der Stationen in dicht besiedelten Stadtteilen, z. B. Vorderer Westen, Nord (Holland), Wesertor, Wehlheiden und Mitte. Hier ist, u. a. aufgrund des hohen Parkdrucks, insgesamt ein hohes Nutzerpotenzial zu erwarten. Auch verfügen in dicht besiedelten Bereichen oft weniger Personen über einen eigenen Pkw als in Einfamilienhaussiedlungen am Stadtrand.
- Die Preise für Lastenfahrräder variieren von ca. 1.500 € (einfacher Backpacker) bis über 4.000 € (Lasten-Pedelec). Um für Privatpersonen oder Gewerbetreibende Anreize zu schaffen, die Transporte künftig mit dem eigenen Lastenfahrrad zurückzulegen, bieten sich Bonuszahlungen oder die Vermittlung günstiger Kredite bzw. Ratenzahlungen an, die die Stadt unterstützen sollte.
- Das Thema Lastenfahrräder ist in die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Kassel aufzunehmen und intensiv zu bewerben. Zusätzlich sind Informationen zu bestehenden Angeboten über die Webseite der Stadt bereitzustellen. Die Angebote sind dabei sowohl auf Privathaushalte als auch auf Gewerbe, Gastronomie und Einzelhandel abzustimmen.

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Integration in die Fahrradvermiet-Stationen
- Bereitschaft der Kasseler Unternehmer
- Mobilitätsstationen
- Berücksichtigung bei der Planung von Fahrradabstellanlagen, Fahrradparkhäusern, Stellplatzsatzung und im öffentlichen Raum

### **Weitere Potentiale:**

- Ausweitung in die Stadtteile Unterneustadt und Fasanenhof
- Eigene Verleihstationen für Lasten-Pedelecs, falls eine Integration in Fahrradvermiet-Stationen nicht tragfähig ist
- Integration von Lasten-Pedelecs in die dienstliche Fahrzeugflotte der Stadt Kassel und weiterer städtischer Eigenbetriebe, besonders für Kurierfahrten

### **Abwägung und Konflikte**

- Flächenverbrauch

<p><b>Wirkung</b></p> <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <input type="checkbox"/> bis 2020 <input checked="" type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030	<p><b>Initiator</b></p> <p>Stadt Kassel</p> <p><b>Projektpartner</b></p> <p>Fahrradvermieter, Fahrradhandel, Unternehmen</p>
<p><b>Kostenklasse</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> ≤ 50t € <input type="checkbox"/> 1 – 5 Mio. € <input type="checkbox"/> 51t – 200t € <input type="checkbox"/> > 5 Mio. € <input type="checkbox"/> 201t – 1 Mio. € <input type="checkbox"/> keine direkten Kosten		
<p><b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b></p> <p>Beispiele:</p> <p>Projekt Hannah (Region und Stadt Hannover)</p> <p>IKEA Hamburg (Auslieferung mit Lastenfahrrad, Ausleihoption)</p>		

## S 7 Fahrradvermietsystem

Zur Förderung des Radverkehrs ist für eine Großstadt wie Kassel das Angebot eines stationsgebundenen Fahrradvermietsystems unbedingt nötig. Eine dauerhafte Implementierung und Ausweitung des Systems ist anzustreben.

### **Umsetzung**

- Das Stationsnetz des vorhandenen Fahrradvermietsystems ist weiter zu ergänzen und auszuweiten, insbesondere in weiteren Ortsteilzentren wie Forstfeld oder Nordshausen. In weiteren touristisch interessanten Örtlichkeiten oder auch an weiteren Haltestellen des ÖPNV sind Stationen zu ergänzen.
- Durch die topographischen Gegebenheiten in Kassel sollte eine Erweiterung um Pedelecs angestrebt werden.

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Verknüpfung mit weiteren Serviceangeboten, wie Fahrradstationen, Mobilitätsstationen oder intermodalen Verknüpfungspunkten

### **Weitere Potentiale:**

- Weitere Stadtteile und Standorte
- Kooperationen mit Firmen und Wohnungsbaugenossenschaften
- Integration in ein elektronisches Ticketsystem (Intermodalität)
- Umlandgemeinden einbeziehen

### **Abwägung und Konflikte**

- Flächenverfügbarkeit
- Kooperationsbereitschaft des Betreiber

### **Wirkung**

- hoch
- mittel
- niedrig

### **Umsetzungsfrist**

- bis 2020
- bis 2025
- bis 2030

### **Initiator**

Stadt Kassel, Vermieter

### **Projektpartner**

Firmen/ Unternehmen,  
Wohnungsbaugenossenschaften, AStA

### **Kostenklasse**

- ≤ 50t €
- 51t – 200t € p.a.
- 201t – 1 Mio. €
- 1 – 5 Mio. €
- > 5 Mio. €
- keine direkten Kosten

### **Sonstige Bemerkungen und Hinweise**



## S 8 Winterdienst und Reinigung

Auch im Herbst oder Winter nimmt der Alltagsradverkehr im Vergleich zum Sommer in deutlich geringerem Maße ab, als dies oft erwartet wird. Dies gilt besonders für den Radverkehr zu Arbeit oder zu Ausbildungsstätten. Somit ist im Zuge einer effektiven Radverkehrsförderung auch für Radverkehrsanlagen ein Herbst- bzw. Winterdienst sinnvoll, damit Radfahrende das ganze Jahr hindurch sicher und bequem unterwegs sein können.

### **Umsetzung**

- Erarbeitung eines priorisierten Tourenplans für die Winterräumung entlang von wichtigen Hauptverbindungen des Radverkehrs.
- Bei winterlichen Räum- und Streuplänen ist darauf zu achten, dass die Nutzbarkeit die Zeiten der morgendlichen Schul- und Arbeitswege einbezieht. Geräumter und abgelagerter Schnee darf die nutzbare Breite der Radverkehrsanlagen nicht wesentlich einengen. Eine Mindestbreite gemäß den Regelwerken sollte jeweils auch nach heftigem Schneefall befahrbar bleiben.
- Bezüglich der zeitlichen Abfolge der winterlichen Schneeräumung sind die jeweiligen Strecken nach ihrer Wichtigkeit für den Schüler- und Berufsverkehr einzuordnen. Die im Winterdienst berücksichtigten Radverbindungen sind der Bevölkerung bekannt zu machen (z. B. durch Veröffentlichung des Tourenplans und der üblichen Räumzeiten auf der Website).
- Anpassung der Winterdienstsatzung
- Insbesondere in der Zeit des Laubfalls sind Radverkehrsanlagen auf besonders anfälligen Streckenabschnitten häufiger zu säubern oder zumindest auf die Notwendigkeit von Säuberungen zu kontrollieren. Dies betrifft im Wesentlichen die Abschnitte mit Bäumen im Straßenquerschnitt, an denen der Radverkehr nicht gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt wird und in topografisch bewegten Stadtbereichen (erhöhte Rutschgefahr).

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

keine

### **Weitere Potentiale:**

- Implementierung eines Scherbentelefon bei den Stadtreinigern Kassel. Ein Anrufbeantworter nimmt die Meldungen von Scherben oder nötigem Grünschnitt an Radwegen auf, alternativ ist auch eine App denkbar. Es gibt für solche Anliegen aber auch eine Online-Meldeplattform. Die Bearbeitung bzw. Reinigung erfolgt sehr zeitnah, nach Möglichkeit noch am gleichen Tag.

### **Abwägung und Konflikte**

- Die Verkehrssicherungspflicht ist sicherzustellen

<b>Wirkung</b>	<b>Umsetzungsfrist</b>	<b>Initiator</b>
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2020	Stadt Kassel
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> bis 2025	<b>Projektpartner</b>
<input type="checkbox"/> niedrig	<input type="checkbox"/> bis 2030	Stadtreiniger

### **Kostenklasse**

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> ≤ 50t €                       | <input type="checkbox"/> 1 – 5 Mio. €          |
| <input checked="" type="checkbox"/> 51t – 200t € p. a. | <input type="checkbox"/> > 5 Mio. €            |
| <input type="checkbox"/> 201t – 1 Mio. €               | <input type="checkbox"/> keine direkten Kosten |

### **Sonstige Bemerkungen und Hinweise**

Winterdienst und Reinigung müssen als regelmäßige Aufgabe etabliert werden.

## S 9 Angebote von Fahrradhändlern und Werkstätten

Neben der Stadt Kassel sind im Bereich fahrradbezogener Serviceangebote auch alle weiteren Akteure rund um das Thema Radfahren in Kassel gefragt, beispielsweise die örtlichen Fachhändler und Fahrradwerkstätten. Bereits jetzt werden von den Fahrradhändlern unterschiedliche Serviceleistungen angeboten. Darunter sind Hol- und Bringservices, Schnell- oder Sofortservice bei kleineren Reparaturen, Inspektionen, Umbau auf Elektroantriebe oder die kostenfreie Bereitstellung von Luftpumpen und Standardwerkzeugen vor dem Ladengeschäft. Zum Teil werden auch „Werkzeug für Kleinstreparaturen“ und „Spätschicht in der Saison (19-23h vom 01.03. bis 30.09.)“ angeboten oder die Möglichkeit an sogenannten „Schlauch-o-maten“. Ersatzteile kaufen zu können.

### **Umsetzung**

- Informationen und Kooperationen durch die Stadt Kassel (z. B. Bereitstellen von Flächen für weitere Angebote)
- Unterstützung nicht-kommerzieller Anbieter (finanziell, Informationen, Organisation)
- Weitere Aktionen der Stadt Kassel, oder privater Anbieter für bestimmte Zielgruppen (z. B. Hilfe zur Selbsthilfe bei Schülerinnen und Schülern, Studierenden und Flüchtlingen) und Bereitstellen von personellen und finanziellen Mitteln

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Fahrradwerkstatt für Flüchtlinge
- Weiterführung von nicht kommerziellen Anbietern

### **Weitere Potentiale:**

- Aufstellen von Bikeomaten (Automaten, an denen Fahrradersatzteile öffnungszeitenunabhängig erworben werden können)

### **Abwägung und Konflikte**

- Umsetzungsschwierigkeiten durch private Angebote

### **Wirkung**

- hoch  
 mittel  
 niedrig

### **Umsetzungsfrist**

- bis 2020  
 bis 2025  
 bis 2030

### **Initiator**

Stadt Kassel

### **Projektpartner**

Schulen, soziale Einrichtungen, Fahrradhändler und Werkstätten

### **Kostenklasse**

- ≤ 50t €       1 – 5 Mio. €  
 51t – 200t €       > 5 Mio. €  
 201t – 1 Mio. €       keine direkten Kosten

### **Sonstige Bemerkungen und Hinweise**

## S 10 Intermodale Verknüpfung/ Mobilitätsstationen

Bei der Kombination verschiedener Verkehrsmittel innerhalb einer Wegekette wird von Intermodalität gesprochen. Eine solche Verknüpfung ist klassischerweise an vielen Bahnhöfen möglich. Hier werden die Wege zum Bahnhof (zu Fuß, mit dem Rad, dem Kfz oder dem ÖPNV) mit der Weiterfahrt in der Bahn und ggf. einer weiteren Verkehrsart im Anschluss kombiniert.

Einzelnen Komponenten für die intermodale Verknüpfung sind in Kassel bereits vorhanden. Neben dem gut ausgebauten Tram- und Busnetz, dem Fahrradvermietssystem und den Park+Ride bzw. Bike+Ride Stationen sowie Ladestationen für Elektroautos gibt es derzeit auch zwei Car-Sharing Anbieter in der Stadt. Darüber hinaus bestehen durch mehrere Mitfahr-Portale und Mietwagenfirmen weitere Möglichkeiten, ohne eigenes Auto in der Stadt mobil zu sein.

### **Umsetzung**

- Die einzelnen Anbieter sind zu bündeln und ein intermodales bzw. verkehrsmittelübergreifendes Angebot zu entwickeln. Die Nutzung der einzelnen Module sollte dabei so einfach wie möglich organisiert werden. Hierzu bieten sich einheitliche elektronische Fahrkarten an, über die alle Angebote gebucht und bezahlt werden können. Die Angebote werden an im Stadtgebiet verteilten Mobilitätsstationen gebündelt.
- Ein einheitliches Design bzw. Layout für die Standorte trägt zu einer guten Wiedererkennbarkeit bei.
- Mögliche Standorte ergeben sich aus den bereits heute vorhandenen Standorten für die einzelnen Angebote. So sollten die Mobilitätsstationen an ÖV-Haltestellen gekoppelt werden. Auch die bisherigen Fahrradvermiet-Stationen haben sich etabliert und könnten durch weitergehende Angebote entsprechend ausgebaut werden.
- Als erste Standorte für eine Erweiterung zu Mobilitätsstationen werden die zentrale Tramhaltestelle Holländische Straße, der Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe, der Fernbusbahnhof und das Parkhaus in der Fünffensterstraße vorgeschlagen.
- Die neu zu etablierenden Mobilitätsstationen in Kassel sind in einem einheitlichen Design sowie einem interoperablen Zugangs- und Zahlungssystem auszustatten und intensiv öffentlich zu vermarkten.

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Einrichtung / Umgestaltung von Fahrradvermiet-Stationen
- Ladeinfrastruktur für Pedelecs
- Lastenfahrräder
- Fahrradparkhaus

### **Weitere Potentiale:**

- P + R-Anlage Unterneustadt und Auestadion
- Bei Entstehung von neuen Baugebieten

### **Abwägung und Konflikte**

- Flächenverfügbarkeit
- Zuständigkeiten

### **Wirkung**

- hoch
- mittel
- niedrig

### **Umsetzungsfrist**

- bis 2020
- bis 2025
- bis 2030

### **Initiator**

Stadt Kassel

### **Projektpartner**

Fahrradvermieter, Carsharing und ÖV

**Kostenklasse**

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> ≤ 50t €                    | <input type="checkbox"/> 1 – 5 Mio. €          |
| <input type="checkbox"/> 51t – 200t €               | <input type="checkbox"/> > 5 Mio. €            |
| <input checked="" type="checkbox"/> 201t – 1 Mio. € | <input type="checkbox"/> keine direkten Kosten |

**Sonstige Bemerkungen und Hinweise**

Beispiele: Mobilitätsstationen Stadt Offenburg, Stadt Leipzig, Stadt München

## S 11 Schulisches Mobilitätsmanagement

Jeden Morgen bietet sich vor Kasseler Schulen dasselbe Bild: Hol- und Bringverkehre durch Eltern führen zu teils chaotischen Situationen vor dem Schultor und auf den Gehwegen im direkten Schulumfeld. Neben den sich bietenden Gefahren, haben Kinder und Jugendliche, die mit dem Auto zur Schule gefahren werden, weniger Bewegung und weniger Möglichkeiten, ihre kognitiven und motorischen Fähigkeiten zu stärken.

Hier setzt das schulische Mobilitätsmanagement an. Durch geeignete Maßnahmen, Anreize und Beratung an den Schulen werden Kinder und Jugendliche zu mehr zu Fuß gehen und mit dem Fahrrad fahren animiert.

### **Umsetzung**

- Weiterführung des Projekts Schulwegbande; Erweiterung um Maßnahmen im Radverkehr
- Etablierung des Schülerradroutenplaners für alle weiterführenden Schulen in Kassel
- Ausstattung aller Schulen mit einer ausreichenden Zahl Radabstellanlagen. In großen Schulen, bzw. bei Schulzentren, bietet sich zudem die Einrichtung von gut und einfach zu erreichenden sowie vandalismus- und witterungsgeschützten abschließbaren Fahrradräumen an.
- Weiterführung und Ausweitung des Projekts „Schulradeln“ an Grund- und weiterführenden Schulen
- Fahrradwerkstätten in Schulen integrieren

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Fahrradparken an wichtigen Zielorten

### **Weitere Potentiale:**

- Aktionen und Öffentlichkeitsarbeit an Schulen im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche (jährlich vom 16. – 22. September) oder während Projektwochen

### **Abwägung und Konflikte**

- Erhöhter Abstimmungsbedarf und fehlende Zeit an Schulen zur Durchführung von zusätzlichen Aktivitäten außerhalb der Lehrpläne

### **Wirkung**

- hoch  
 mittel  
 niedrig

### **Umsetzungsfrist**

- bis 2020  
 bis 2025  
 bis 2030

### **Initiator**

Stadt Kassel

### **Projektpartner**

Schulen, Polizei

### **Kostenklasse**

- ≤ 50t €       1 – 5 Mio. €  
 51t – 200t €       > 5 Mio. €  
 201t – 1 Mio. €       keine direkten Kosten

### **Sonstige Bemerkungen und Hinweise**

## S 12 Ladeinfrastruktur für Pedelecs

Durch die Bereitstellung einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für elektrounterstützte Fahrräder (Pedelecs) kann die Nutzung dieser Fahrzeuge aktiv unterstützt und gleichzeitig beworben werden. Die Ladeinfrastruktur ist generell in Verbindung mit Fahrradabstellanlagen zu sehen.

Als potenzielle Nutzergruppe für anspruchsgerechte Fahrradabstellanlagen mit integrierten Lademöglichkeiten für Pedelecs kommen sowohl Alltags- als auch Freizeitradelnde in Betracht. Wobei bei Alltagsfahrten, z. B. zum Arbeitsplatz oder zum Einkaufen, öffentliche Ladestationen dabei eher weniger in Anspruch genommen werden.

An touristischen Zielen, der Innenstadt oder Sehenswürdigkeiten stellen öffentliche Ladestationen eine sinnvolle Ergänzung der Abstellanlagen dar. Dies gilt vor allem für höher gelegene Ziele wie etwa dem Herkules. Auch der ADFC empfiehlt die Einrichtung von Ladeinfrastruktur vornehmlich an touristischen Zielen.

### **Umsetzung**

- Bei Abstellanlagen für Pedelecs ist zu beachten, dass es sich dabei meist um hochpreisige Fahrräder handelt. Die Punkte Diebstahlsicherheit und Schutz vor Vandalismus sind daher höher zu gewichten als bei gewöhnlichen Abstellanlagen. Einen weiteren wichtigen Punkt stellt der Witterungsschutz dar.
- Die Einrichtung von Ladestationen an den wichtigsten touristischen Zielen (z. B. Herkules, Schloss Wilhelmshöhe, Karlssau), in der Kasseler Innenstadt (Fußgängerzone), an zentralen Punkten der größeren Stadtteile, sowie entlang von touristischen Radwegen ist vordringlich anzustreben.
- Die Ladestationen sollen abschließbare Ladefächer mit Schuko-Steckdosen und anforderungsgerechte Abstellanlagen bieten, einheitlich gestaltet (Wiedererkennungswert) und für jedermann zugänglich sein (z. B. durch Pfandsystem).
- Eine Kooperation mit den Städtischen Werken zur Bereitstellung von Ladesäulen ist zur Förderung der Elektromobilität im Bereich des Fahrradfahrens anzustreben.

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Integration in Fahrradparkhäuser
- Kombination mit Stationen mit Fahrradboxen oder größeren Gepäckschließfächern, z. B. in der Innenstadt

### **Weitere Potentiale:**

- Kombination mit den Standorten der Fahrradvermiet-Stationen oder den bereits vorhandenen Ladestandorten für Elektroautos
- Integration in die Rastplätze (für Radtouristen/ entlang der Radwander-/-fernwege), z. B. entlang der Fulda.
- Bei Gastronomiebetrieben und Bed and Breakfast Unterkünften
- An Servicepoints und Rastplätzen

### **Abwägung und Konflikte**

- Flächenverfügbarkeit
- Stromanschluss
- Witterungsschutz (Temperatur und Niederschlag)

<p><b>Wirkung</b></p> <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> niedrig	<p><b>Umsetzungsfrist</b></p> <input type="checkbox"/> bis 2020 <input checked="" type="checkbox"/> bis 2025 <input type="checkbox"/> bis 2030	<p><b>Initiator</b></p> <p>Stadt Kassel</p> <p><b>Projektpartner</b></p> <p>Stromanbieter, Touristische Betreiber/Unternehmen, Fahrradhandel, Städtische Werke AG</p>
<p><b>Kostenklasse</b></p> <input type="checkbox"/> ≤ 50t € <input type="checkbox"/> 1 – 5 Mio. € <input checked="" type="checkbox"/> 51t – 200t € <input type="checkbox"/> > 5 Mio. € <input type="checkbox"/> 201t – 1 Mio. € <input type="checkbox"/> keine direkten Kosten		
<p><b>Sonstige Bemerkungen und Hinweise</b></p> <p>Integration in vorhandene Angebote</p>		

## S 13 Kurse und Fahrradtrainings

Radfahrkurse dienen zum einen dem Erlernen des Radfahrens (auch für Erwachsene), zum andern kann das selbstsichere Radfahren im Straßenraum oder das Fahren mit einem elektrounterstützten Rad geübt werden. Entsprechend dieser unterschiedlichen Ansätze werden Kurse für unterschiedliche Zielgruppen angeboten.

Eine Förderung von Angeboten zum Radfahren bzw. zur besseren Beherrschung des Fahrrades dient in erster Linie der Verkehrssicherheit und damit auch der Förderung des Radverkehrs. Die Angebote sind weiter zu unterstützen und auszubauen.

### **Umsetzung**

- Bereitstellung von Informationen zu vorhandenen Angeboten Unterstützung von Anbietern, ggf. Kooperationen
- Aktionstage und Angebote für spezielle Zielgruppen (z. B. Seniorinnen und Senioren, Migrantinnen und Migranten, Schülerinnen und Schüler)
- Trainings mit verschiedenen Rädern: Lastenräder, Pedelecs, etc.

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Aktionen bei Events und Veranstaltungen
- Schulisches Mobilitätsmanagement (Bike-Pool, Radfahrausbildung)

### **Weitere Potentiale:**

- Weitere Kurse fortlaufend anbieten

### **Abwägung und Konflikte**

- Verbände, Polizei und Schulen dazu gewinnen, dies durchzuführen

### **Wirkung**

- hoch  
 mittel  
 niedrig

### **Umsetzungsfrist**

- bis 2020  
 bis 2025  
 bis 2030

### **Initiator**

Stadt Kassel

### **Projektpartner**

Verbände, Fahrradhändler, Polizei

### **Kostenklasse**

- ≤ 50t €       1 – 5 Mio. €  
 51t – 200t €       > 5 Mio. €  
 201t – 1 Mio. €       keine direkten Kosten

### **Sonstige Bemerkungen und Hinweise**

Die Kosten verstehen sich jährlich.



## S 14 Bringdienste (Lebensmitteleinkäufe und Einzelhandel)

Einkaufsbringdienste können ein geeignetes Mittel der Radverkehrsförderung darstellen. Denn durch die Möglichkeit, den Einkauf nicht selber nach Hause transportieren zu müssen, lassen sich auch Wocheneinkäufe mit dem Fahrrad erledigen. Dies gilt besonders dann, wenn der Einkauf etwa Getränkeboxen o.ä. schwere und/oder große Teile enthält. Potenziell Nutzende sind bei diesem Service in allen Alters- und Bevölkerungsgruppen zu finden. Dementsprechend sind unterschiedliche Geschäfte einzubeziehen und die speziellen Bedürfnisse entsprechend zu berücksichtigen.

### **Umsetzung**

- Etablierung des Angebots für einen Lieferdienst mit Lastenrädern durch eine gemeinnützige Gesellschaft oder als Serviceleistung im Zusammenhang mit einer Fahrradstation. Dies ist von Seiten der Stadt Kassel zu initiieren und Kontakt zu möglichen Betreibern / Anbietern herzustellen.
- Unterstützung der Stadt Kassel durch Information und Koordination. Auch finanzielle Anreize sind als Einstieg zur Verfügung zu stellen.

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Kombination mit Angeboten für Lastenpedelecs

### **Weitere Potentiale:**

- - ausweitung auf Baumärkte etc.

### **Abwägung und Konflikte**

- private Angebote

### **Wirkung**

- hoch  
 mittel  
 niedrig

### **Umsetzungsfrist**

- bis 2020  
 bis 2025  
 bis 2030

### **Initiator**

Stadt Kassel

### **Projektpartner**

Einzelhandel, gemeinnützige Gesellschaften, Kurierdienste

### **Kostenklasse**

- |   |  |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> ≤ 50t € | <input type="checkbox"/> 1 – 5 Mio. €          |
| <input type="checkbox"/> 51t – 200t €       | <input type="checkbox"/> > 5 Mio. €            |
| <input type="checkbox"/> 201t – 1 Mio. €    | <input type="checkbox"/> keine direkten Kosten |

### **Sonstige Bemerkungen und Hinweise**

Beispiele: Verein Velo-Lieferdienste Schweiz (VLD), Kiezkaufhaus (Wiesbaden)

## S 15 Servicepoints und Rastplätze

Ein sinnvolles Serviceangebot besteht in der Errichtung spezieller „Servicepoints“ für Radfahrende. Diese können beispielsweise an Rastplätzen eingerichtet und mit Infotafeln für den Fahrradtourismus oder mit öffentlichen Lademöglichkeiten für Pedelecs ausgestattet sein. Der Bedarf, nicht nur das Fahrrad, sondern auch Gepäck diebstahlsicher abzustellen, ist insbesondere im Radtourismus hoch. Abstellplätze für Fahrräder mit Anhänger und Schließfächer an Abstellanlagen in der Nähe zentraler Einkaufsbereiche, sowie Lufttankstellen oder Automaten, die mit Fahrradschläuchen oder weiterem Zubehör versorgen, bieten umfangreichen Service für den Radtourismus und den Alltagsradler und stellen sowohl für die einheimische Bevölkerung als auch für Besucher der Stadt als herausragendes Angebot zu sehen.

### **Umsetzung**

- Auswahl geeigneter touristischer Rastplätze und Ausstattung mit weiteren Serviceangeboten. Neben anforderungsgerechten Fahrradabstellanlagen und ggf. Fahrradboxen sind Gepäckschließfächer oder Lademöglichkeiten zu ergänzen. Die Gepäckschließfächer sollen ohne Anmeldung kurzfristig und einfach genutzt werden können. Hierzu bieten sich beispielsweise Münzpfandsysteme an.
- Auch innerhalb des Stadtgebietes bietet sich der Ausbau einiger Plätze zu „Servicepoints“ an.
- Diese Servicepoints können unter anderem mit Reparatursets und Lufttankstelle ausgerüstet werden

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Kombination mit Mobilitätsstationen

### **Weitere Potentiale:**

- -

### **Abwägung und Konflikte**

- Flächenverfügbarkeit

### **Wirkung**

- hoch  
 mittel  
 niedrig

### **Umsetzungsfrist**

- bis 2020  
 bis 2025  
 bis 2030

### **Initiator**

Stadt Kassel

### **Projektpartner**

Radtourismus, Kassel Marketing, Regionalmanagement Nordhessen

### **Kostenklasse**

- |   |  |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> ≤ 50t € | <input type="checkbox"/> 1 – 5 Mio. €          |
| <input type="checkbox"/> 51t – 200t €       | <input type="checkbox"/> > 5 Mio. €            |
| <input type="checkbox"/> 201t – 1 Mio. €    | <input type="checkbox"/> keine direkten Kosten |

### **Sonstige Bemerkungen und Hinweise**

## S 16 Fahrradzählstellen

Eine Möglichkeit, den Radverkehr in der Stadt präserter zu machen und damit auch mehr Akzeptanz für eventuell folgende Projekte der Radverkehrsförderung zu schaffen, sind optisch auffällige Dauerzählstellen, die die Anzahl der gezählten Radfahrenden öffentlichkeitswirksam anzeigen. Darüber hinaus können die Zählraten die Entwicklung des Radverkehrs im Tages-, Wochen- bzw. Jahresverlauf sowie Einflüsse von Witterung auf das Radverkehrsaufkommen aufzeigen.

### **Umsetzung**

- Auswahl geeigneter Standorte an wichtigen Haupttrouten. Diese sind anhand der VEP-Haupttrouten und ggf. vorhandenen bisherigen Zählungen zu identifizieren
- Installation der Geräte und Betreuung des Betriebes
- Sammlung und Auswertung der Daten
- Öffentlichkeitsarbeit zur Veröffentlichung der Daten und Sichtbarmachung einer Steigerung der Radverkehrszahlen

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- -

### **Weitere Potentiale:**

- Einrichtung von Zählstellen entlang der Raddirektverbindungen

### **Abwägung und Konflikte**

- Flächenverfügbarkeit, da an relevanten Stellen ggf. Parken am Fahrbahnrand entfallen muss

### **Wirkung**

- hoch  
 mittel  
 niedrig

### **Umsetzungsfrist**

- bis 2020  
 bis 2025  
 bis 2030

### **Initiator**

Stadt Kassel

### **Projektpartner**

### **Kostenklasse**

- ≤ 50t €       1 – 5 Mio. €  
 51t – 200t €       > 5 Mio. €  
 201t – 1 Mio. €       keine direkten Kosten

### **Sonstige Bemerkungen und Hinweise**

## S 17 Fahrrad-App

In Zeiten der weit verbreiteten Nutzung von Smartphones können auch für dieses Medium angebotene Informationen und Angebote rund um den Radverkehr dazu dienen, weitere Nutzergruppen zu erschließen bzw. Serviceleistungen zu präsentieren.

### **Umsetzung**

- Etablierung kasselspezifischer Angebote in einer oder mehreren Fahrrad-Apps
- Neben der Grundfunktion der Aufzeichnung wichtiger Strecken für den Radverkehr und der daraus möglichen Ableitung von Handlungsdringlichkeiten lassen sich weitere Informationen integrieren (z. B. Informationen rund ums Radfahren, Baustellen und Umleitungen, integriertes Mängelprotokoll). Hilfreich ist außerdem die Integration einer digitalen Stadtkarte mit Darstellung des Radverkehrsnetzes, der Raddirektverbindungen, Standorten von Luftpumpstationen, Schlauch-o-maten, Pedelec-Ladesäulen, Fahrradstationen, Fahrradabstell- sowie Rastplätzen oder örtlichen Fahrradhändlern.

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- -

### **Weitere Potentiale:**

- Ampelphasenassistent für Radfahrende

### **Abwägung und Konflikte**

- Radpriorisierung der Grüne Welle App führt zu Leistungsfähigkeitseinschränkungen anderer Verkehrsteilnehmenden
- Neue App oder Integration in bestehende App prüfen

### **Wirkung**

- hoch  
 mittel  
 niedrig

### **Umsetzungsfrist**

- bis 2020  
 bis 2025  
 bis 2030

### **Initiator**

Stadt Kassel

### **Projektpartner**

Radtourismus, Fahrradhandel, Kassel Marketing

### **Kostenklasse**

- |   |  |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> ≤ 50t € | <input type="checkbox"/> 1 – 5 Mio. €          |
| <input type="checkbox"/> 51t – 200t €       | <input type="checkbox"/> > 5 Mio. €            |
| <input type="checkbox"/> 201t – 1 Mio. €    | <input type="checkbox"/> keine direkten Kosten |

### **Sonstige Bemerkungen und Hinweise**

Beispiel: In der Stadt Speyer wurde durch örtliche Initiatoren 2016 die „BikeTrack-App“ entwickelt, mit der auf dem Smartphone die mit dem Rad gefahrenen Strecken erfasst und ausgewertet werden können. Die Datenerhebung erfolgt anonym. Dadurch entstand eine Art „heatmap“ mit den von den teilnehmenden Radfahrenden am meisten gefahrenen Strecken. Somit konnte ein Anhaltspunkt gegeben werden, welche Strecken für den Radverkehr relevant sind oder auch welche beispielsweise nach einem Umbau nun stärker durch den Radverkehr genutzt werden.

## S 18 Fahrrad-Polizisten

Polizisten im Streifendienst sind in Kassel in der Regel zu Fuß oder mit dem Pkw unterwegs. Besonders um Radfahrende auf Vergehen aufmerksam zu machen, bietet es sich an, sich auf Augenhöhe zu begegnen. Zudem haben Polizisten auf Fahrrädern eine Vorbildfunktion und rücken das Fahrrad stärker in den Fokus der Öffentlichkeit.

### **Umsetzung**

- Etablierung von Fahrradpolizisten bei der Kasseler Polizei
- Öffentlichkeitswirksames Auftreten vor allem im Innenstadtbereich
- Information und Beratung der Bevölkerung zu Fahrrad-Verkehrsregeln

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- -

### **Weitere Potentiale:**

- Einsatz von Fahrradpolizisten bei größeren Veranstaltungen und im regulären Streifendienst
- Aufklärungsarbeit wie bspw. Führung Fuldaerweg

### **Abwägung und Konflikte**

- -

### **Wirkung**

- hoch  
 mittel  
 niedrig

### **Umsetzungsfrist**

- bis 2020  
 bis 2025  
 bis 2030

### **Initiator**

Polizei

### **Projektpartner**

Stadt Kassel

### **Kostenklasse**

- |   |  |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> ≤ 50t € | <input type="checkbox"/> 1 – 5 Mio. €          |
| <input type="checkbox"/> 51t – 200t €       | <input type="checkbox"/> > 5 Mio. €            |
| <input type="checkbox"/> 201t – 1 Mio. €    | <input type="checkbox"/> keine direkten Kosten |

### **Sonstige Bemerkungen und Hinweise**

## S 19 Wegweisungen

Für den Radverkehr ist eine ausgiebige Beschilderung nötig, um die Routen leicht finden zu können. Wegweiser sind nicht nur für die Kasseler Radfahrenden von Vorteil, sondern bieten auch außerstädtischen Besucherinnen und Besuchern eine Möglichkeit, den Überblick im Kasseler Radwegenetz und der Stadt zu behalten.

Eine einheitliche Wegweisung ist Grundvoraussetzung für die Verständlichkeit des Systems. Deutschlandweit hat sich die Wegweisung gemäß FGSV-Standard durchgesetzt, die auch in Kassel bereits vorhanden ist und weiter umgesetzt werden sollte.

### **Umsetzung**

- Alle drei bis fünf Jahre muss eine Überprüfung der Richtigkeit dieser Wegweiser stattfinden, mit eventueller Aktualisierung der Zielsystematik
- Einbindung neuer Wegweiser auch in den aktuellen Fahrradstadtplan, etc.
- Die Einheitlichkeit der Wegweiser muss gewährleistet werden

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Neue Wegweisungen können auch Informationen bezüglich Fahrradparkhäuser, Ladestationen für Pedelecs, etc. aufweisen, um dem Radfahrer weitere Informationen gewährleisten zu können.

### **Weitere Potentiale:**

- Besonders stark vom Radverkehr frequentierte Stadtteile

### **Abwägung und Konflikte**

- Mögliche Irritation für Autofahrende, wenn die Wegweiser nicht klar für den Radverkehr gekennzeichnet sind

### **Wirkung**

- hoch  
 mittel  
 niedrig

### **Umsetzungsziel**

- bis 2020  
 bis 2025  
 bis 2030

### **Initiator**

Stadt Kassel

### **Projektpartner**

ggf. private Betreiber, Vermietsystembetreiber

### **Kostenklasse**

- ≤ 50t €       1 – 5 Mio. €  
 51t – 200t €       > 5 Mio. €  
 201t – 1 Mio. €       keine direkten Kosten

### **Sonstige Bemerkungen und Hinweise**

sukzessive Umsetzung in allen Stadtteilen

## S 20 Baustellenmanagement

Eine sich ständig verändernde Stadt hat dem entsprechend viele Baustellen. Diese können an den Radverkehr einschränken. Um Konflikte zukünftig zu vermeiden, muss das Baustellenmanagement mit Blick auf den Radverkehr verbessert werden.

### **Umsetzung**

- Frühzeitige Ausschilderung der Baustellen mit günstigen Umleitungen/ Alternativrouten für den Radverkehr
- Baustellen auf der Straße oder Fahrbahn sollten insbesondere bei Tiefbauten gesicherte Wege für den Radverkehr vorhalten
- Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden muss überprüft werden
- Spätere Rücknahme der Umleitungswege und Alternativrouten

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- -

### **Weitere Potentiale:**

- Einsatz von Fahrradpolizisten zur Kontrolle der Baustellen und der Sicherheit für Radfahrende

### **Abwägung und Konflikte**

- ausreichende Flächenverfügbarkeit muss gewährleistet sein

### **Wirkung**

- hoch  
 mittel  
 niedrig

### **Umsetzungsfrist**

- bis 2020  
 bis 2025  
 bis 2030

### **Initiator**

Stadt Kassel

### **Projektpartner**

Bauherren, Baufirmen

### **Kostenklasse**

- ≤ 50t € p.a.       1 – 5 Mio. €  
 51t – 200t €       > 5 Mio. €  
 201t – 1 Mio. €       keine direkten Kosten

### **Sonstige Bemerkungen und Hinweise**

sukzessive Umsetzung in allen Stadtteilen

## S 21 Beleuchtung

Das Sicherheitsgefühl, insbesondere abends und nachts, muss nicht nur für den Fußverkehr gegeben sein, sondern auch für den Radverkehr. Beleuchtung von gemeinsamen Fuß- und Radwegen ist schon viel vorhanden, aber dennoch nicht überall. Insbesondere in Park- und Grünanlagen ist diese meist nur schlecht ausgeprägt und gibt den Nutzenden das Gefühl von Unsicherheit. Beleuchtung sollte jedoch nicht nur auf Radwegen vorhanden sein, sondern auch an Fahrradabstellanlagen und weiteren Orten, die vom Radverkehr genutzt werden.

### **Umsetzung**

- Anbringung von Beleuchtung an unbeleuchteten Strecken
- Mögliche Meldeplattform zur Information, wenn Beleuchtung fehlt, oder defekt ist.

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Berücksichtigung von Beleuchtung bei Umbauplanungen im Straßenraum

### **Weitere Potentiale:**

- alle öffentlichen Fahrradabstellanlagen
- ausgewählte Haltestellen des ÖV

### **Abwägung und Konflikte**

- ausreichende Flächenverfügbarkeit muss gewährleistet sein
- Beleuchtung darf nicht zu hell für Anwohnerinnen und Anwohner sein

### **Wirkung**

- hoch
- mittel
- niedrig

### **Umsetzungsfrist**

- bis 2020
- bis 2025
- bis 2030

### **Initiator**

Stadt Kassel

### **Projektpartner**

Städtische Werke AG

### **Kostenklasse**

- ≤ 50t €
- 51t – 200t €
- 201t – 1 Mio. €
- 1 – 5 Mio. €
- > 5 Mio. €
- keine direkten Kosten

### **Sonstige Bemerkungen und Hinweise**

sukzessive Umsetzung



## S 22 Park + Ride

Durch ausreichend vorhandene Park+Ride Stationen im Stadtgebiet werden Anreize geschaffen, das Auto außerhalb der Innenstadt abzustellen und mit Bahn oder Bus den Weg fortzusetzen. Dabei können die Autos kostengünstig an Park+Ride Stationen, an Bahn- und Buslinien, kostengünstig abgestellt werden und man erreicht dennoch schnell die Innenstadt und den Arbeitsplatz. Darüber hinaus sind hierbei auch die positiven Klimaaspekte zu erwähnen, wenn weniger Autos bis in die Innenstadt fahren.

Viele solcher Stationen bieten neben günstigem Parkraum auch noch Stellplätze für Fahrräder. Diese sind teilweise sogar überdacht und gesichert. So kann das Fahrrad an solchen Stationen abgestellt werden, so dass es nicht jeden Tag im Auto transportiert werden muss.

In Kassel besteht auch die Möglichkeit, das Fahrrad mit in die Tram zu nehmen.

### **Umsetzung**

- Untersuchung, an welchen Orten sich potentielle Park+Ride Stationen ansiedeln können und welche Ausstattung diese bekommen
- Aktuelle Park+Ride Stationen überprüfen und gegebenenfalls nachrüsten, wenn die Sicherheit für Fahrräder nicht gegeben ist, oder es zu wenig Abstellmöglichkeiten gibt
- Mögliche Einrichtung von Fahrradvermiet-Stationen für Pendelnde ohne Fahrrad
- Ladestationen für E-Bikes anbringen

### **Abhängigkeiten / Bezug zu anderen Maßnahmen**

- Fahrradstadtplan
- Intermodale Verknüpfung

### **Weitere Potentiale:**

- -

### **Abwägung und Konflikte**

- ausreichende Flächenverfügbarkeit muss gewährleistet sein

### **Wirkung**

- hoch  
 mittel  
 niedrig

### **Umsetzungsfrist**

- bis 2020  
 bis 2025  
 bis 2030

### **Initiator**

Stadt Kassel

### **Projektpartner**

Fahrradvermieter, öffentlicher Nahverkehr

### **Kostenklasse**

- ≤ 50t €       1 – 5 Mio. €  
 51t – 200t €       > 5 Mio. €  
 201t – 1 Mio. €       keine direkten Kosten

### **Sonstige Bemerkungen und Hinweise**

sukzessive Umsetzung

### 3.3 Öffentlichkeitsarbeit

Gute Öffentlichkeitsarbeit sorgt dafür, dass die baulichen Verbesserungen bei Infrastruktur und Serviceeinrichtungen von der Öffentlichkeit wahrgenommen werden. Mit einer Kombination verschiedener Maßnahmen – zum Beispiel öffentlichkeitswirksame Aktionen, Nutzung von Printmedien und digitale Informationen, Pressearbeit – vermittelt sie Wissen über das Radfahren und über Sicherheitsaspekte, trägt zu einem guten Miteinander im Verkehr bei und motiviert die Menschen, mehr Rad zu fahren.

#### Strategischer Ansatz

Die bereits bestehende Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr macht deutlich, dass die Stadt Kassel an der Optimierung der Bedingungen arbeitet und Radfahren in Kassel jetzt schon möglich ist. Um dauerhaft Aufmerksamkeit zu schaffen und viele Menschen für das Radfahren zu gewinnen, sind Aktionen wiederkehrend zu etablieren.

Institutionen und Lobbyverbände, die bereits sehr aktiv in Kassel sind, werden gestärkt und eingebunden, da die Stadt allein die Fülle an Maßnahmen kaum umsetzen kann.

Die wichtigsten Aspekte sind:

#### **1. Präsenz herstellen**

Radverkehr ist im Straßenbild sichtbar. Radfahrende sind Teil des Verkehrs.

#### **2. Aufbruchsstimmung erzeugen**

Radverkehr ist ein Thema in der Öffentlichkeit. Aufbruchsstimmung entsteht: überall tut sich etwas.

#### **3. Kontinuität gewährleisten**

Öffentlichkeitsarbeit ist als Daueraufgabe zu betrachten.

#### **4. Aufmerksamkeit erregen**

Eine Kombination vieler einzelner Maßnahmen bringt mehr Aufmerksamkeit als eine einzelne Aktion.

#### **5. Netzwerke nutzen**

Aktionen, die Aufsehen erregen, verbreiten sich in den sozialen Medien.

#### **6. Mehr werben**

Gutes, bereits vorhandenes Material wird stärker bekannt gemacht.

#### **7. Unterstützung finden**

Interessierte Bürgerinnen und Bürger sowie engagierte Radfahrende wirken als Botschafter für das Radfahren.

#### **8. Synergie-Effekte nutzen**

Fahrrad-Aktionen werden mit anderen Veranstaltungen gekoppelt, um ein größeres Publikum zu erreichen.

#### **9. Mit lokalen Medien kooperieren**

Die Stadt arbeitet intensiv mit der lokalen Presse zusammen.

#### **10. Gutes Klima erzeugen**

Ein gutes Miteinander im Verkehr ist für alle Beteiligten entspannter.

## **Zielgruppen**

Mit der Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr will die Stadt Kassel möglichst viele Personen erreichen. Für einen effizienten Einsatz von Kapazitäten und Mitteln ist es wichtig, Kommunikation gezielt einzusetzen. Dazu bedarf es einer differenzierten Betrachtung der Zielgruppen nach Kriterien wie Wegezweck, Lebenssituation, Alter und Zugehörigkeit zu sozialen Milieus.

## **Inhalte**

Um die inhaltliche Arbeit übersichtlicher zu gestalten, sind die Inhalte in vier Themenfelder unterteilt: Wissen, Motivation, Sicherheit und Miteinander. Anregungen aus den Workshops sind eingeflossen.

## **Budget**

Mit den im Vergleich zur Infrastruktur geringen Ausgaben für Öffentlichkeitsarbeit lässt sich eine sinnvolle Kosten-/Nutzen-Relation herstellen.

## **Maßnahmen**

Anhand der oben genannten Parameter wurden Maßnahmen entwickelt, die auf unterschiedliche Zielgruppe und Ansprüche eingehen: zum Beispiel Aktionen, Kampagnen, Wettbewerbe und Veranstaltungen – von einmaligen Maßnahmen, die schon heute mit wenig Aufwand umgesetzt werden können, bis zu komplexen Vorhaben, die dauerhaft etabliert werden. Je nach Jahresbudget und Stand der Umsetzung bei den Infrastruktur-Verbesserungen lassen sich einzelne Maßnahmen zu sinnvollen Paketen zusammenstellen. Aufwändige Motivations-Kampagnen sind erst zielführend, wenn entscheidende Verbesserungen bei der Infrastruktur erreicht wurden.

In der Maßnahmentabelle sind alle Maßnahmen in Kurzform dargestellt. Ausgewählte Maßnahmen werden detailliert in Form von Steckbriefen beschrieben. Anschließend werden weitere Maßnahmenideen mit Kurzbeschreibung aufgelistet.







## Maßnahmenkatalog Öffentlichkeitsarbeit

Im Maßnahmenkonzept des VEP sind verschiedene Handlungsfelder vorgegeben. Diesen Handlungsfeldern (Abkürzung gemäß VEP) werden nachfolgend Maßnahmen zugeordnet. Ansätze aus dem VEP und aus den Bürgerworkshops zum VEP werden hierbei aufgegriffen und vertieft oder abgewandelt. Ideen aus der Akteursbeteiligung zum Radverkehrskonzept sind ebenfalls berücksichtigt worden. Darüber hinaus wurden eigene Ideen ergänzt.

### Handlungsfeld „Mensch und Mobilitätskultur“ (M)

Im VEP wird angestrebt, dass Umdenken und Umsteigen auf Alternativen attraktiv wird und Menschen aktiv angesprochen werden.

#### Ö 1 Radportal Kassel

„Fahr Rad in Kassel“ ist derzeit ein Unterpunkt in der vierten Navigationsebene des Stadtportals. Die Seite wird in Zukunft „Radportal“ genannt, attraktiver gestaltet und besser zugänglich gemacht. Sie erhält einen eigenen Link auf der Startseite der Stadt.

##### **Umsetzung**

Kurzfristiger Handlungsbedarf:

- Größeres, attraktives Bildmotiv
- Einleitung mit motivierendem Text, der alle Zielgruppen anspricht
- Regelmäßige Berichte über Fortschritte und Erfolge bei der Umsetzung des Radkonzepts und anderen Radverkehrsmaßnahmen
- Kartendarstellung und Beschreibung bereits geeigneter Radverbindungen
- Statements von Radfahrern (Testimonials, s. auch Ö9)
- Ergänzung der Link-Liste, stärkere Gliederung nach inhaltlichen Aspekten
- Vorschau-Bilder abbilden zu den Links

##### **Mittelfristige Maßnahmen:**

Ausbau zu einem attraktiven Radportal, mit allen Infos rund ums Rad in den Themenfeldern Wissen, Motivation, Sicherheit und Miteinander. Pflege und Aktualisierung täglich. Inhalte z. B.

- Wetter-App
- aktuelle Meldungen, aktuelle Verkehrslage
- Meldeplattform
- Baustelleninformation
- Veranstaltungen, Treffpunkte, Workshops, Angebote
- Tipps zur Kombination mit anderen Verkehrsmitteln
- aktuelle Kampagnen
- Verkehrsregeln
- ein Informationsmodul speziell für Autofahrende
- Aufrufe zur Beteiligung
- Vorbilder, z. B. Radfahrende in der Stadtverwaltung, Prominente

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wettbewerbe (lokal, national, international: z. B. International Cycling Film Festival))</li> <li>▪ Links zu interessanten Angeboten, zum Beispiel radbonus.com</li> </ul>		
<p><b>Bezug zu anderen Maßnahmen – zeitlich und inhaltlich</b></p> <p>Das Radportal ist die Plattform für alle Maßnahmen. Printmedien können dort zum Download bereitgestellt werden. Aktionen werden beworben und dokumentiert. Links zu Social-Media Seiten oder Seiten anderer Akteure werden gesetzt.</p>		
<p><b>Zielgruppen und Nutzungsverhalten</b></p> <p>Alle Zielgruppen, jedes Nutzungsverhalten. Spezielle Ansprache für Nicht-Radfahrende.</p>		
<p><b>Kommunikationswege</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Website selbst</li> <li>▪ Social-Media</li> <li>▪ Presse</li> <li>▪ auffällige Postkarten mit QR-Code und Link,</li> <li>▪ Auslage in Gaststätten, Freizeiteinrichtungen, Geschäften, Behörden, Universität</li> <li>▪ Aufkleber</li> </ul>		
<p><b>Hauptakteur</b></p> <p>Stadt Kassel</p>	<p><b>Aufwand Stadt</b></p> <p><input type="checkbox"/> gering <input type="checkbox"/> mittel</p>	<p><b>Zeitraum</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Frühjahr <input checked="" type="checkbox"/> Sommer</p>
<p><b>Projektpartner</b></p> <p>Verbände Einzelhandel</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><b>Turnus</b> dauerhaft</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Herbst <input checked="" type="checkbox"/> Winter</p>
<p><b>Wirkungen</b></p> <p>Feste Institution, Anlaufstelle für alle Fragen  einmalig für Konzeption und Implementierung, jährlich 5.000–10.000 €</p>	<p><b>Kostenklasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> &lt; 1.000 € <input type="checkbox"/> 1.000–5.000 € <input checked="" type="checkbox"/> 5.000–10.000 € <input type="checkbox"/> &gt; 10.000 €</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> gering</p>



# Kassel Radportal

Alles zum Radfahren in Kassel



INFRASTRUKTUR   UMSTEIGEN   SICHERHEIT   SPORT + FREIZEIT   VERANSTALTUNGEN



## 1. Kassel Fahrrathon am 15. April 2018

Auftaktveranstaltung mit vielen Aktionen für Radfahrer, Autofahrer und Fußgänger. Friedrichsplatz, ab 11:00 Uhr – im Anschluss Lastenrad-Wettbewerb. Pedelecs Testen, Preise gewinnen [zum Programm](#)

Suche



### KASSELER RADNACHT

Die Stadt gehört dem Rad! Nächster Termin am 22. April [weiter](#)



### GROSSTRANSPORT

Leihen Sie sich ein Lastenrad: schon ab 10 € pro Tag [weiter](#)



### MEHR PLATZ

für Radfahrer und Fußgänger an der Fuldastraße [weiter](#)

Sperrungen/Umleitungen

CO<sub>2</sub>-Rechner

Routen-Check Rad oder Auto?

Fahrrad-Links

Verkehrs-Apps

## Ö 2 Kostenlose Testtage

Aktionstage in der Innenstadt bieten die Möglichkeit, verschiedene Fahrradtypen und Zubehör zu testen: z. B. Rennrad, Tourenrad, Mountainbike, Einräder, historische Räder, E-Bikes und Pedelecs, Lastenräder, Kinderanhänger oder Kindersitze. Die technischen Möglichkeiten werden erklärt, deren Nutzung unter Anleitung geübt. Speziell für Kinder und Familien wird ein Geschicklichkeitsparcours eingerichtet.

Partner: Der VCD bietet kostenfreie Pedelec-Schnuppertouren für Ältere an. Diese könnte man einbinden.

### **Umsetzung**

- Geeignete 2 Tage festlegen
- Ort für Aktion und Teststrecke auswählen
- Partner gewinnen
- Rahmenprogramm planen (Musik, Darbietungen)

### **Bezug zu anderen Maßnahmen – zeitlich und inhaltlich**

- Veröffentlichung auf dem Radportal (Ö1)
- Mobiler Infostand (Ö24)
- Veranstaltungskalender (Ö21)
- Radfahrkurse (Ö44)
- Fahrradcheck mobil (Ö47)

### **Zielgruppen und Nutzungsverhalten**

Gesamte Öffentlichkeit, speziell noch nicht Radfahrende

### **Kommunikationswege**

- Presse
- Radportal
- Social Media
- Flyer/Postkarten
- Poster zum Aushang in Schulen, Uni, Geschäften und öffentlichen Einrichtungen

### **Hauptakteur**

Stadt Kassel

### **Aufwand Stadt**

gering

mittel

hoch

### **Zeitraum**

Frühjahr

Sommer

Herbst

Winter

### **Projektpartner**

Einzelhandel, Verkehrswacht, Polizei, Verbände

### **Turnus**

einmal jährlich

**Wirkungen**

Jeder kann ohne Aufwand und mit Unterstützung etwas ausprobieren, die Lust auf Radfahren wird geweckt.

**Kostenklasse**

- < 1.000 €  
 1.000–5.000 €  
 5.000–10.000 €  
 > 10.000 €

pro Aktion

**Priorität**

- hoch  
 mittel  
 gering

### Ö 3 Sichtbare Aktivität

Baustellen, an denen gerade etwas für den Radverkehr getan wird, werden besonders gekennzeichnet (Ampel-Umbau, Kreuzungs-Umbau, Radspuren, Radweg-Instandsetzung). Gelbe Schilder mit Fahrradsymbol erregen Aufmerksamkeit und erläutern kurz die Maßnahme. Das Absperrband ist mit einem Radsymbol bedruckt. Die Presse erhält regelmäßig Mitteilungen über entsprechende Baustellen.

#### **Umsetzung**

- Basislayout für das Schild gestalten
- Schilder für einzelne Maßnahmen herstellen und anbringen
- Flatterband drucken lassen

#### **Bezug zu anderen Maßnahmen – zeitlich und inhaltlich**

- Veröffentlichung auf dem Radportal (Ö1)

#### **Zielgruppen und Nutzungsverhalten**

Gesamte Öffentlichkeit

#### **Kommunikationswege**

- Presse
- Radportal
- Social Media
- Straßenraum

#### **Hauptakteur**

Stadt Kassel

#### **Aufwand Stadt**

- gering  
 mittel  
 hoch

#### **Zeitraum**

- Frühjahr  
 Sommer  
 Herbst  
 Winter

#### **Projektpartner**

Stadt Kassel

#### **Turnus**

regelmäßig

#### **Wirkungen**

Zeigt, dass die Stadt Kassel etwas für die Förderung des Radverkehrs tut.

#### **Kostenklasse**

- < 1.000 €  
 1.000–5.000 €  
 5.000–10.000 €  
 > 10.000 €

#### **Priorität**

- hoch  
 mittel  
 gering

pro Jahr

## Ö 4 Route des Monats

Die Presse berichtet regelmäßig auf einer Themenseite über Strecken, die schon gut befahrbar sind und zu interessanten Zielen führen: Arbeitswege, Einkaufswege oder Freizeitwege. Kleine Geschichten über Vertretende unterschiedlicher Zielgruppen, die die Route nutzen, machen die Seite lebendig.

Leserinnen und Leser erhalten Tipps für Ausflüge und Sehenswürdigkeiten. Verkehrsregeln werden anhand spezifischer Beispiele erläutert. Gleichzeitig wird die vorgestellte Route im Straßenraum temporär sichtbar markiert.

Auch Empfehlungen von Bürgerinnen und Bürgern können vorgestellt werden.

### **Umsetzung**

- Lokale Zeitungen für das Vorhaben gewinnen
- Die Stadt gibt Hinweise, Redakteure recherchieren

### **Bezug zu anderen Maßnahmen – zeitlich und inhaltlich**

- Veröffentlichung auf dem Radportal (Ö1)
- Routen geeignet für Neubürger-Touren (Ö6)
- Intuitiv fahren (Ö29)

### **Zielgruppen und Nutzungsverhalten**

Gesamte Öffentlichkeit

### **Kommunikationswege**

- Presse
- Radportal
- Social Media
- Straßenraum

### **Hauptakteur**

Stadt Kassel

### **Projektpartner**

Printmedien

### **Aufwand Stadt**

- gering  
 mittel  
 hoch

### **Turnus**

Eine Saison lang, einmal im Monat

### **Zeitraum**

- Frühjahr  
 Sommer  
 Herbst  
 Winter

**Wirkungen**

Zeigt Interessierten, wo man bereits heute schon gut Radfahren kann.

**Kostenklasse**

- < 1.000 €  
 1.000–5.000 €  
 5.000–10.000 €  
 > 10.000 €

pro Saison

**Priorität**

- hoch  
 mittel  
 gering

## Ö 5 Verkehrspartnerschaft

Nach dem Grundsatz „alle Verkehrsteilnehmende sind gleichberechtigt und respektieren sich gegenseitig (§ 1 StVO)“ erarbeiten Nutzerinnen und Nutzer aller Verkehrsmittel gemeinsam mit Vertretenden der Verbände einen Tag lang die „Kasseler Charta für ein gutes Miteinander“ im Verkehr. In Workshops/Arbeitsgruppen werden Probleme ermittelt und Lösungen diskutiert. Bürgerinnen und Bürger können vorab Vorschläge einreichen. Die Charta gilt als Vorbild für andere Städte.

### **Umsetzung**

- Geeigneten Tag festlegen
- Ort für Veranstaltung auswählen
- Ablauf erarbeiten
- Partner gewinnen
- Akteure einladen
- Moderation organisieren
- Catering organisieren

### **Bezug zu anderen Maßnahmen – zeitlich und inhaltlich**

- Veröffentlichung auf dem Radportal (Ö1)
- Schimpf-Aktion (Ö23)
- Veranstaltungskalender (Ö21)

### **Zielgruppen und Nutzungsverhalten**

Gesamte Öffentlichkeit (auch Kinder werden gehört), Multiplikatoren, Verbände für Radfahrende und Autofahrende, VCD, ÖPNV-Verbände, Verkehrsverbände. Besondere Einladung an Nutzer anderer Verkehrsmittel.

### **Kommunikationswege**

- Aufruf zur Teilnahme im Radportal
- Aufruf auf den Internetseiten der Verbände
- Aufruf bei Facebook
- Bericht in der Presse
- Veröffentlichung der Charta als Broschüre zum Download und als Drucksache

### **Hauptakteur**

Stadt Kassel

### **Aufwand Stadt**

- gering  
 mittel  
 hoch

### **Zeitraum**

- Frühjahr  
 Sommer  
 Herbst  
 Winter

### **Projektpartner**

Verbände aller Verkehrsarten  
 Behindertenverbände, Presse,  
 Fernsehen

### **Turnus**

einmalig

<b>Wirkungen</b>	<b>Kostenklasse</b>	<b>Priorität</b>
Die Einstellung verändert sich, Konflikte werden konstruktiv gelöst.	<input type="checkbox"/> < 1.000 €	<input checked="" type="checkbox"/> hoch
	<input checked="" type="checkbox"/> 1.000–5.000 €	<input type="checkbox"/> mittel
	<input type="checkbox"/> 5.000–10.000 €	<input type="checkbox"/> gering
	<input type="checkbox"/> > 10.000 €	
	einmalig	



## Ö 6 Neubürger-Paket und Neubürger-Touren

Das Neubürger-Paket wird um Tipps zum Radfahren in Kassel ergänzt.

Es enthält eine motivierende Postkarte mit Link zum Radportal und zur Meldeplattform, ein Faltblatt mit Infos zu Fahrradkarten, Radfahrkursen und Veranstaltungen, einen Aufkleber und eine Einladung zu speziellen Radtouren.

Die Touren werden unter verschiedenen Aspekten angeboten, zum Beispiel:

- wo kann man gut Radfahren?
- was ist sehenswert in Kassel?
- wie erreiche ich schnell alltägliche Ziele?

### **Umsetzung**

- Touren zusammenstellen
- Verantwortliche Leitung bestimmen
- Faltblatt, Postkarte, Aufkleber in Auftrag geben

### **Bezug zu anderen Maßnahmen – zeitlich und inhaltlich**

- Veröffentlichung auf dem Radportal (Ö1)
- Veranstaltungskalender (Ö21)
- Koppelung mit Erlebnistouren möglich (Ö10)
- Durchführung durch Radscouts prüfen (Ö7)

### **Zielgruppen und Nutzungsverhalten**

Menschen, die neu in Kassel sind, ab 18 Jahre, alle Gruppen, auch seltene oder noch nicht Nutzer. Eventuell fremdsprachige Touren für Migranten.

### **Kommunikationswege**

- Neubürgermappe
- Radportal
- Presse
- Social Media

### **Hauptakteur**

Stadt Kassel

### **Aufwand Stadt**

gering

mittel

hoch

### **Zeitraum**

Frühjahr

Sommer

Herbst

Winter

### **Projektpartner**

Tourismusverbände

Verbände

### **Turnus**

dauerhaft,  
Touren viermal  
im Jahr

**Wirkungen**

Neubürgerinnen und Neubürger werden motiviert, das Radfahren in Kassel auszu-  
probieren. Sie lernen ihre Stadt kennen  
und ziehen von Anfang an das Radfahren  
als Mobilitätsvariante in Betracht.

**Kostenklasse**

- < 1.000 €  
 1.000–5.000 €  
 5.000–10.000 €  
 > 10.000 €

pro Jahr

**Priorität**

- hoch  
 mittel  
 gering

## Ö 7 Radscouts

Die Stadt Kassel gewinnt Freiwillige aus verschiedenen Zielgruppen, die bei Aktionen und Veranstaltungen ehrenamtlich helfen.

Sie sind Ansprechpersonen für andere Radfahrende in ihrem Viertel, veranstalten Radler-Treffs, hören zu, melden Probleme und Schäden an der Infrastruktur, geben Wünsche weiter, schreiben Blogs und sind in den sozialen Netzwerken aktiv.

Für ihren Einsatz erhalten sie kleine Vorteile (Rabatte bei Fahrradläden, ÖPNV-Tickets, Gutscheine...). Die Radscouts treffen sich regelmäßig ein- bis zweimal im Jahr und tauschen sich aus.

### **Umsetzung**

- Rekrutierung der Ehrenamtlichen über Verbände, Aktionen, Presse
- Schulung
- Regelmäßiger Austausch

### **Bezug zu anderen Maßnahmen – zeitlich und inhaltlich**

- Veröffentlichung auf dem Radportal (Ö1)
- Radscouts geben Input für Route des Monats (Ö4)
- Radscouts können Touren leiten (Ö6, Ö14)

### **Zielgruppen und Nutzungsverhalten**

Erwachsene, alle Gruppen, besonders engagiert

### **Kommunikationswege**

Radportal, Social Media, Verbände, Presse, Veranstaltungen, Aktionen

### **Hauptakteur**

Stadt Kassel

### **Aufwand Stadt**

- gering  
 mittel  
 hoch

### **Zeitraum**

- Frühjahr  
 Sommer  
 Herbst  
 Winter

### **Projektpartner**

### **Turnus**

Dauerhaft

### **Wirkungen**

Bereits interessierte oder aktive Einwohnerinnen und Einwohner beteiligen sich direkt und sinnvoll bei der Radverkehrsförderung. Ihr Ansehen steigt, und sie können etwas bewegen.

### **Kostenklasse**

- < 1.000 € p.a.  
 1.000–5.000 €  
 5.000–10.000 €  
 > 10.000 €

### **Priorität**

- hoch  
 mittel  
 gering

## Ö 8 Jahresbericht zum Radkonzept mit Übersichtskarte

Die Stadt Kassel veröffentlicht jedes Jahr einen Bericht zum Stand der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes. Dazu wird eine Übersichtskarte erstellt, auf der bereits erfolgte Maßnahmen eingetragen werden (Beispiel Hannover). Die Aufmachung ist schlicht – keine „Hochglanz“-Broschüre.

### **Umsetzung**

- Zusammenstellung aller umgesetzten Maßnahmen
- Vergabe der Gestaltung
- Druck

### **Bezug zu anderen Maßnahmen – zeitlich und inhaltlich**

- Veröffentlichung auf dem Radportal (Ö1)
- Verteilung am mobilen Infostand (Ö24)

### **Zielgruppen und Nutzungsverhalten**

Gesamte Öffentlichkeit

### **Kommunikationswege**

- Radportal
- Öffentliche Einrichtungen
- Presse
- Social Media
- Verteilung bei Aktionen und Veranstaltungen

### **Hauptakteur**

Stadt Kassel

### **Aufwand Stadt**

- gering  
 mittel  
 hoch

### **Zeitraum**

- Frühjahr  
 Sommer  
 Herbst  
 Winter

### **Projektpartner**

### **Turnus**

Jährlich

### **Wirkungen**

Befürchtungen der Bevölkerung, dass das Konzept nicht umgesetzt werden könnte, werden widerlegt. Kassel zeigt Kontinuität.

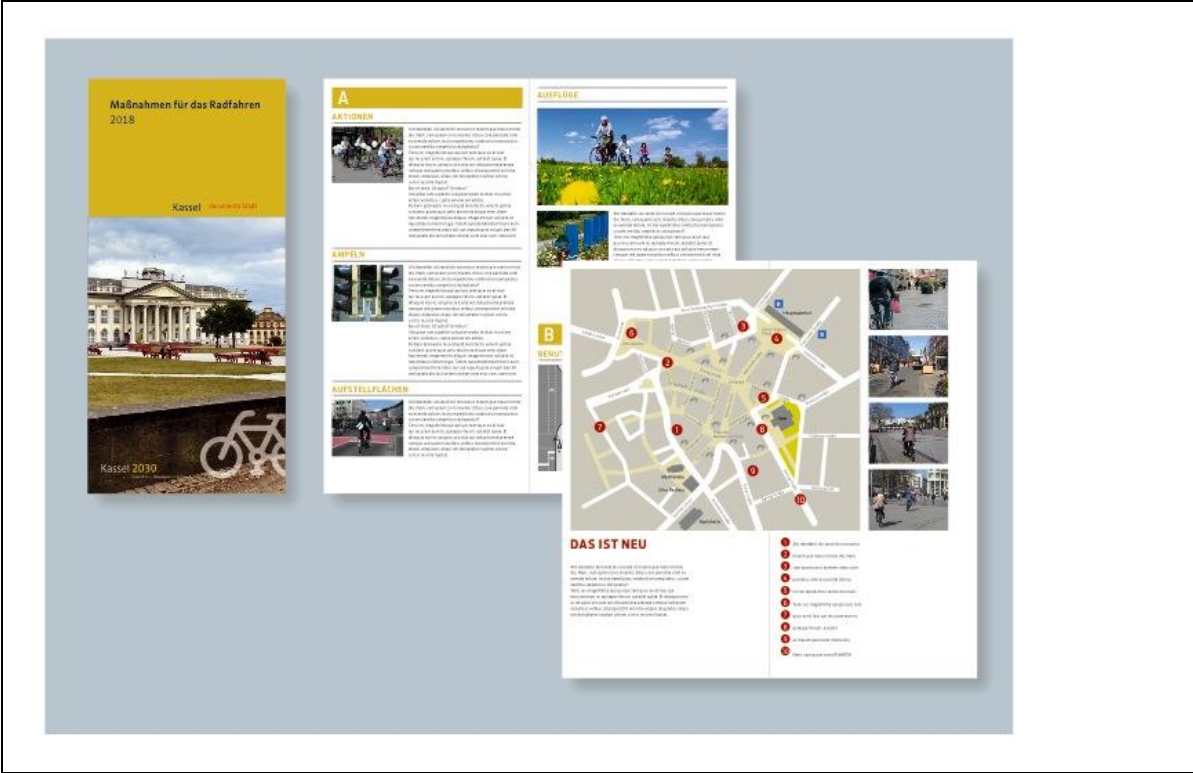
### **Kostenklasse**

- < 1.000 €  
 1.000–5.000 €  
 5.000–10.000 €  
 > 10.000 €

pro Jahr

### **Priorität**

- hoch  
 mittel  
 gering



## Ö 9 Statements – Imagekampagne für das Radfahren in Kassel

Es beginnt mit Interviews im Straßenraum: „Ich fahre Rad in Kassel, weil...“ – auf dem Weg zur Arbeit, in der Freizeit, beim Einkaufen, zur Schule. Interviewer machen ein Foto der Person und lassen sich die Erlaubnis für die Veröffentlichung von Foto und Statement im Rahmen der Kampagne geben. Unter jedem Motiv steht ein Appell wie: „Radfahren in Kassel: einfach mal ausprobieren!“ Bürgerinnen und Bürger werden aufgefordert, eigene Fotos und Statements einzureichen. Die Öffentlichkeit stimmt ab und wählt die schönsten Motive. Die Urheber erhalten einen Preis. Um auf die Aktion aufmerksam zu machen, werben bekannte Kasseler Persönlichkeiten mit ihrem Statement als „Fahrradbotschafter“ bzw. „Fahrradbotschafterin“\*.

### **Umsetzung**

- Ausschreibung für Durchführung, Gestaltung und Druck
- Pressearbeit

### **Bezug zu anderen Maßnahmen – zeitlich und inhaltlich**

- Veröffentlichung auf dem Radportal (Ö1)

### **Zielgruppen und Nutzungsverhalten**

Gesamte Öffentlichkeit, speziell noch nicht Radfahrende

### **Kommunikationswege**

- Radportal
- Social Media
- Presse
- Postkarte
- Poster zum Aushang in Schulen, Uni, Geschäften und öffentlichen Einrichtungen
- Erweiterung: Plakataktion im Straßenraum

### **Hauptakteur**

Stadt Kassel

### **Projektpartner**

### **Aufwand Stadt**

- gering  
 mittel  
 hoch

### **Turnus**

Einmalig, nach Umsetzung erster Maßnahmen

### **Zeitraum**

- Frühjahr  
 Sommer  
 Herbst  
 Winter

**Wirkungen**

Die Kampagne soll Menschen motivieren, häufiger das Rad zu benutzen. Wer noch nicht fährt, soll es einfach mal ausprobieren. Bürgerinnen und Bürger werden gefragt.

Das fördert die Akzeptanz, liefert authentische Aussagen und bestärkt das Gefühl, gemeinsam etwas für eine schönere Stadt zu tun.

**Kostenklasse**

- < 1.000 €  
 1.000–5.000 €  
 5.000–10.000 €  
 > 10.000 €

**Priorität**

- hoch  
 mittel  
 gering

## Ö 10 Fahrrad-App

(siehe auch S 17)

Die verbreitete Nutzung von Smartphones zur Gestaltung der alltäglichen Mobilität ist geeignet neue Nutzergruppen über z.B. Navigationsangebote für das Thema Radfahren zu begeistern und Nutzungsbarrieren abzubauen.

### **Umsetzung**

- Angebote der verschiedenen Anbieter einholen und prüfen

### **Bezug zu anderen Maßnahmen – zeitlich und inhaltlich**

- Veröffentlichung auf dem Radportal (Ö1)

### **Zielgruppen und Nutzungsverhalten**

Alle Zielgruppen

### **Kommunikationswege**

- Radportal
- Social Media
- Verbände
- Presse
- Veranstaltungen, Aktionen

### **Hauptakteur**

Stadt Kassel

### **Aufwand Stadt**

- gering
- mittel
- hoch

### **Zeitraum**

- Frühjahr
- Sommer
- Herbst
- Winter

### **Projektpartner**

Anbieter, u. a. Bike Citizens  
Sponsoren

### **Turnus**

dauerhaft

### **Wirkungen**

Eine funktionierende App ist ein komfortabel zu nutzender Navigationsbaustein.

\* nur bewerben

### **Kostenklasse**

- < 1.000 € \*
- 1.000–5.000 €
- 5.000–10.000 €
- > 10.000 €

Erstausstattung

### **Priorität**

- hoch
- mittel
- gering



## Ö 11 Meldeplattform optimieren

Für die aktuelle Meldeplattform wird mehr Werbung gemacht. Sie wird regelmäßig überarbeitet.

### **Umsetzung**

- Regelmäßige Überarbeitung der Plattform und der App nach aktuellen Standards
- In Plänen bereits gemeldete Orte anzeigen: weniger Doppelungen und schnellere Bearbeitung
- Werbung für die Meldeplattform bei anderen Maßnahmen mit viel Publikum
- Neu gestalteter, auffälliger Aufkleber, evtl. Bodenaufkleber

### **Bezug zu anderen Maßnahmen – zeitlich und inhaltlich**

- Veröffentlichung auf dem Radportal
- Werbung bei Veranstaltungen
- Veröffentlichung der Nutzung im Jahresbericht

### **Zielgruppen und Nutzungsverhalten**

Gesamte Öffentlichkeit

### **Kommunikationswege**

- eigene Website
- Radportal
- Social Media
- Bei anderen Radveranstaltungen
- Flyer an Stationen, Hauptwegerouten, Auslage in Geschäften etc.
- Aufkleber für Pfosten im Straßenraum

### **Hauptakteur**

Stadt Kassel

### **Aufwand Stadt**

- gering  
 mittel

### **Zeitraum**

- Frühjahr  
 Sommer  
 Herbst  
 Winter

### **Projektpartner**

Fahrradhändler und -werkstätten

### **Turnus**

dauerhaft

### **Wirkungen**

Bürgerinnen und Bürger haben die Möglichkeit, der Stadt direkt zu helfen, und fühlen sich zuständig. Das Angebot wird besser genutzt.

### **Kostenklasse**

- < 1.000 €  
 1.000–5.000 €  
 5.000–10.000 €  
 > 10.000 €

### **Priorität**

- hoch  
 mittel  
 gering

pro Jahr

## Handlungsfeld „Berufs- und Ausbildungsverkehr (E)“

Der Berufs- und Ausbildungsverkehr macht ein Drittel aller Wege der Kasseler Einwohnerinnen und Einwohner aus.

### Ö 12 Kommunikationsoffensive Unternehmen/ Betriebe

Unternehmen werden als Kommunikationspartner geworben. Sie werden über Vorteile einer besseren Fahrradnutzung auf dem Arbeitsweg informiert, z. B.:

- Gesundheit, Fitness der Mitarbeitenden
- Weniger Parkdruck
- Klimaschutz
- Fortschrittliche Einstellung, Imagegewinn

Sie geben Argumente an ihre Mitarbeitenden weiter, z. B.

- Training gleich auf dem Arbeitsweg erledigt
- Spaß an Bewegung in der Natur
- Stau vermeiden
- gutes Gewissen

Gleichzeitig wird abgefragt, welche Unterstützung sich Unternehmen wünschen.

#### **Umsetzung**

- Ankündigung in der Presse mit Kontaktangaben
- eigenes Informationsmodul für die Zielgruppe Unternehmen auf dem Radportal
- bei großen Unternehmen: direkte Ansprache der Personalabteilung durch die Fahrradbeauftragte
- kurze, überzeugende digitale Präsentation

#### **Bezug zu anderen Maßnahmen – zeitlich und inhaltlich**

- Bike Challenge Nordhessen einbeziehen
- Projekt Bike + Business fortsetzen

#### **Zielgruppen und Nutzungsverhalten**

Direkt: Unternehmen, indirekt: Erwerbstätige, Pendler, Auszubildende

#### **Kommunikationswege**

- Radportal (Ö1)
- Presse
- digitale Präsentation
- Faltblatt mit Handlungsoptionen
- direkte Ansprache

<p><b>Hauptakteur</b></p> <p>Stadt Kassel</p> <p><b>Projektpartner</b></p> <p>Unternehmerverbände, IHK, Krankenkassen, Presse</p>	<p><b>Aufwand Stadt</b></p> <p><input type="checkbox"/> gering <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch</p> <p><b>Turnus</b></p> <p>Einmalig, nach ersten Maßnahmen zur Ver- besserung der Infra- struktur</p>	<p><b>Zeitraum</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Frühjahr <input type="checkbox"/> Sommer <input type="checkbox"/> Herbst <input type="checkbox"/> Winter</p>
<p><b>Wirkungen</b></p> <p>Arbeitnehmende werden motiviert, mehr Rad zu fahren. Die Betriebe tun etwas für ihr Image.</p>	<p><b>Kostenklasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> &lt; 1.000 € <input checked="" type="checkbox"/> 1.000–5.000 € <input type="checkbox"/> 5.000–10.000 € <input type="checkbox"/> &gt; 10.000 €</p> <p>einmalig</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> gering</p>

## Ö 13 „Casual Bike Friday“

Angelehnt an den Casual Friday (legere Kleidung in Unternehmen) fahren Arbeitnehmende am Freitag mit dem Fahrrad zur Arbeit und lassen das Auto zuhause. Diese Aktion gibt es in Deutschland noch nicht, sie wäre eine gute Methode, um den Anteil des Radverkehrs im Modal Split deutlich zu steigern und den Bürgerinnen und Bürgern zu zeigen, dass auch alltägliche Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können.

### **Umsetzung**

- Unternehmen über die neue Aktion informieren und zum Teilnehmen ermutigen
- Erwähnen, dass es sich nicht um eine Pflichtaktion handelt
- Evtl. einen Wettbewerb daraus machen, um die Attraktivität zu steigern
- Kontrolle von Fahrrad-Abstellmöglichkeiten an den Unternehmen
- Partner gewinnen

### **Bezug zu anderen Maßnahmen – zeitlich und inhaltlich**

- Veröffentlichung auf dem Radportal (Ö1)
- Kooperation mit Critical Mass (ebenfalls freitags)

### **Zielgruppen und Nutzungsverhalten**

Erwerbstätige

### **Kommunikationswege**

- Aufruf zur Teilnahme im Radportal
- Aufruf auf den Internetseiten der Unternehmen
- Aufruf bei Facebook
- Bericht in der Presse

### **Hauptakteur**

Stadt Kassel

### **Aufwand Stadt**

- gering  
 mittel

### **Zeitraum**

- Frühjahr  
 Sommer  
 Herbst  
 Winter

### **Projektpartner**

Unternehmen, Presse

### **Turnus**

wöchentlich

### **Wirkungen**

Das Fahrrad wird als standardisiertes Verkehrsmittel in den Vordergrund gestellt und zeigt den Teilnehmenden, dass man öfter auf das Fahrrad zugreifen kann.

### **Kostenklasse**

- < 1.000 €  
 1.000–5.000 €  
 5.000–10.000 €  
 > 10.000 €

### **Priorität**

- hoch  
 mittel  
 gering

pro Jahr

## **Handlungsfeld „Freizeit und Tourismus“ (G)**

Ein Viertel aller Wegezwecke der Kasseler Bevölkerung betrifft die Freizeit. Laut VEP soll der autofreie Tourismus gefördert und Wege erlebbar gemacht werden.

### **Ö 14 Erlebnistouren**

Regelmäßig angebotene Radtouren zu Sehenswürdigkeiten, durch die Natur oder zu speziellen Themen, z. B. Documenta, Kunst, Museen, Märchen, Gastronomie, Stadtteile, Feierabendtour, Veranstaltungen, Kassel bei Nacht, z. T. auch mit Pedelecs. Wie klingt die Stadt?

#### **Umsetzung**

Kurzfristiger Handlungsbedarf:

- Unterstützer suchen
- Themen wählen, Touren planen
- Medien für die Veröffentlichung auswählen
- Presse gewinnen

Mittelfristige Maßnahmen:

- Wenn regelmäßig neue Touren hinzukommen, werden Interessierte auch mehrmals teilnehmen.

#### **Bezug zu anderen Maßnahmen – zeitlich und inhaltlich**

- Angebot in der Neubürger-Mappe bewerben (Ö6)
- Feste Rubrik im Radportal (Ö1)
- Evtl. mit Route des Monats verknüpfen (Ö4)
- Veröffentlichung im Veranstaltungskalender (Ö21)
- Radscouts können die Touren durchführen (Ö31)

#### **Zielgruppen und Nutzungsverhalten**

Einheimische und Touristen, sowohl Fahrrad-Nutzende als auch Neuradfahrende, die Kassel per Rad kennen lernen möchten.

#### **Kommunikationswege**

- Website/Radportal
- Social Media
- Presse
- Tourist-Information
- Faltblatt in Gaststätten, Freizeiteinrichtungen, Geschäften, Behörden, Universität

<p><b>Hauptakteur</b></p> <p>Stadt Kassel</p> <p><b>Projektpartner</b></p> <p>Kassel Marketing, Tourismusverbände, Universität, Presse</p>	<p><b>Aufwand Stadt</b></p> <p><input type="checkbox"/> gering <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch</p> <p><b>Turnus</b></p> <p>4 x im Jahr</p>	<p><b>Zeitraum</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Frühjahr <input checked="" type="checkbox"/> Sommer <input checked="" type="checkbox"/> Herbst <input checked="" type="checkbox"/> Winter</p>
<p><b>Wirkungen</b></p> <p>Die Zielgruppen entdecken, wie gut man die Stadt mit dem Rad erschließen kann und lernen die besten Routen kennen. Zufriedene Teilnehmer wirken als Multiplikatoren.</p>	<p><b>Kostenklasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> &lt; 1.000 € <input checked="" type="checkbox"/> 1.000–5.000 € <input type="checkbox"/> 5.000–10.000 € <input type="checkbox"/> &gt; 10.000 €</p> <p>pro Jahr</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> gering</p>

## Handlungsfeld „Sichere Mobilität“ (I)

Der VEP sieht „Vision Zero“ als Daueraufgabe mit allen Verkehrsträgern und setzt statt strengerer Regelungen auf Klarheit, Einsicht, Rücksichtnahme und Verantwortungsbewusstsein – vermittelt durch spezifische Zielgruppenarbeit.

Ö 15 „Der Siebte Sinn“ oder „Neue Regeln für alte Hasen“		
<p>Informationen zum Thema Radverkehr, um Kenntnisse aufzufrischen und Akzeptanz zu schaffen. Im Stil der Fernsehsendung unterhaltsam aufbereitet als Video-Clips. Alle Szenen werden in Kassel gefilmt und beziehen sich auf lokale Begebenheiten.</p> <p>Mögliche Themen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Neue Entwicklungen bei Regeln (z. B. Radwege-Benutzungspflicht, Fahrradstraßen)</li> <li>▪ Radfahren in Einbahnstraßen</li> <li>▪ Verhalten an Kreuzungen, beim Abbiegen</li> <li>▪ Wie viel Platz brauchen Radfahrende</li> </ul>		
<p><b>Umsetzung</b></p> <p>Kurzfristiger Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Themen aufbereiten, Drehbuch</li> <li>▪ geeignete Orte suchen</li> <li>▪ Medien für die Veröffentlichung auswählen</li> <li>▪ Presse gewinnen</li> </ul>		
<p><b>Bezug zu anderen Maßnahmen – zeitlich und inhaltlich</b></p> <p>Feste Rubrik im Radportal (Ö1)</p>		
<p><b>Zielgruppen und Nutzungsverhalten</b></p> <p>Alle Verkehrsteilnehmende, speziell Autofahrende und Zu Fuß Gehende</p>		
<p><b>Kommunikationswege</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Social Media</li> <li>▪ Presseberichte</li> <li>▪ Radportal</li> <li>▪ Regionales Fernsehen</li> <li>▪ Offener Kanal Kassel (Bürgerfernsehen)</li> </ul>		
<p><b>Hauptakteur</b></p> <p>Stadt Kassel</p>	<p><b>Aufwand Stadt</b></p> <p><input type="checkbox"/> gering</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> hoch</p>	<p><b>Zeitraum</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Frühjahr</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Sommer</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Herbst</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Winter</p>

<p><b>Projektpartner</b></p> <p>Polizei, Verkehrswacht, Radverbände, Presse, regionales Fernsehen,</p>	<p><b>Turnus</b></p> <p>kontinuierlich, min. 4 x im Jahr</p>		
<p><b>Wirkungen</b></p> <p>Am konkreten Beispiel aus der eigenen Stadt können Informationen besser auf- genommen werden.</p>	<table> <tr> <td data-bbox="742 414 1013 683"> <p><b>Kostenklasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> &lt; 1.000 €</p> <p><input type="checkbox"/> 1.000–5.000 €</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 5.000–10.000 €</p> <p><input type="checkbox"/> &gt; 10.000 €</p> <p>pro Clip</p> </td> <td data-bbox="1013 414 1390 683"> <p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> gering</p> </td> </tr> </table>	<p><b>Kostenklasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> &lt; 1.000 €</p> <p><input type="checkbox"/> 1.000–5.000 €</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 5.000–10.000 €</p> <p><input type="checkbox"/> &gt; 10.000 €</p> <p>pro Clip</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> gering</p>
<p><b>Kostenklasse</b></p> <p><input type="checkbox"/> &lt; 1.000 €</p> <p><input type="checkbox"/> 1.000–5.000 €</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 5.000–10.000 €</p> <p><input type="checkbox"/> &gt; 10.000 €</p> <p>pro Clip</p>	<p><b>Priorität</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><input type="checkbox"/> mittel</p> <p><input type="checkbox"/> gering</p>		



## Ö 16 Mythen und Fakten / Grimms Märchen für Radfahrende

Nach dem Prinzip von „Quiz-Duell“ können User ihr Radfahr-Wissen testen und gegeneinander antreten. Eine Runde besteht aus mehreren Fragekomplexen, die nach dem Multiple-Choice-Prinzip beantwortet werden.

Zum Beispiel:

- Der sicherste Ort für Radfahrende ist // auf dem Radweg // auf der Straße // auf dem Fußweg // in der Abstellanlage.
- Ein Fahrradhelm // schützt vor Unfällen // kann schwere Kopfverletzungen verhindern // ist ein schickes Accessoire // bringt überhaupt nichts.
- Ein rotes Lichtsignal heißt // Radfahrende dürfen einfach weiterfahren // Stopp. Alle! // Baustelle // Achtung: Rotlichtviertel.

Als Auflösung werden richtigen Antworten mit Erläuterungen genannt. Die Illustrationen oder Fotos zur Erläuterung zeigen möglichst Situationen aus Kassel.

### ***Umsetzung***

Im ersten Schritt kann das vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) im Rahmen der Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ entwickelte Online-Quiz auf der Website verlinkt werden:

[www.runtervomgas.de/mitmachen/pkw-fahrrad-quiz.html](http://www.runtervomgas.de/mitmachen/pkw-fahrrad-quiz.html)

Im zweiten Schritt wird das Quiz speziell auf Kasseler Situationen ausgerichtet. Das Quiz ist auf dem Radportal verfügbar und zieht bei Veranstaltungen Publikum an. Später wird daraus eine App entwickelt. Ständig kommen neue Fragen hinzu. Bürgerinnen und Bürger können selbst Fragen einreichen.

### ***Bezug zu anderen Maßnahmen – zeitlich und inhaltlich***









- Feste Rubrik im Radportal (Ö1)
- Einsatz bei Veranstaltungen (z. B. Ö2, Ö26, Ö37)

### ***Zielgruppen und Nutzungsverhalten***

Alle Zielgruppen ab 10 Jahre, jedes Nutzungsverhalten, auch für Autofahrende

### ***Kommunikationswege***

- Website/Radportal
- Social Media
- Presse
- App

<p><b>Hauptakteur</b> Stadt Kassel</p> <p><b>Projektpartner</b> Verbände, Sponsoren</p>	<p><b>Aufwand Stadt</b>  <input type="checkbox"/> gering  <input type="checkbox"/> mittel  <input checked="" type="checkbox"/> hoch</p> <p><b>Turnus</b> dauerhaft</p>	<p><b>Zeitraum</b>  <input checked="" type="checkbox"/> Frühjahr  <input checked="" type="checkbox"/> Sommer  <input checked="" type="checkbox"/> Herbst  <input checked="" type="checkbox"/> Winter</p>
<p><b>Wirkungen</b> Auf spielerische Art werden Fakten zur Radinfrastruktur ebenso vermittelt wie Verkehrsregeln. Nebenbei und mit Spaß können so Vorurteile und falsche Annahmen korrigiert werden.</p>	<p><b>Kostenklasse</b>  <input type="checkbox"/> &lt; 1.000 €  <input type="checkbox"/> 1.000–5.000 €  <input type="checkbox"/> 5.000–10.000 €  <input checked="" type="checkbox"/> &gt; 10.000 €</p> <p>für Schritt 2 einmalig, Aktualisierung pro Jahr 5.000–10.000</p>	<p><b>Priorität</b>  <input type="checkbox"/> hoch  <input type="checkbox"/> mittel  <input checked="" type="checkbox"/> gering</p>
<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center; margin: 10px;"> <p>Miteinander</p>  </div> <div style="text-align: center; margin: 10px;"> <p>Umwelt</p>  </div> <div style="text-align: center; margin: 10px;"> <p>Transport</p>  </div> <div style="text-align: center; margin: 10px;"> <p>ÖPNV</p>  </div> <div style="text-align: center; margin: 10px;"> <p>Zur Arbeit</p>  </div> <div style="text-align: center; margin: 10px;"> <p>Parken</p>  </div> <div style="text-align: center; margin: 10px;"> <p>In der City</p>  </div> <div style="text-align: center; margin: 10px;"> <p>Im Grünen</p>  </div> </div>		

## Ö 17 Meine Sicht – deine Sicht (Perspektivwechsel)

Warum sind Radfahrende eigentlich immer so aggressiv?

Ein Radfahrender filmt mit der Helmkamera einen Tag lang seine Wege. Kritische Situationen werden zu einem kleinen Film zusammengeschnitten. Bei der ersten Beeinträchtigung durch andere Fahrzeuge lächelt der Protagonist noch freundlich, wird dann immer ärgerlicher. Das Gleiche wird dann auch aus der Sicht der Autofahrenden gedreht. Alternativ wird der Ablauf professionell mit Schauspielerinnen und Schauspielern nachgestellt.

### Umsetzung

- Typische Konfliktsituationen in Kassel zusammenstellen
- Geeignete Strecken auswählen
- Akteure auswählen
- Sponsoren suchen (Kamera, Schnitt)

### Bezug zu anderen Maßnahmen – zeitlich und inhaltlich

- Veröffentlichung auf dem Radportal (Ö1)
- Vorführung am Mobilien Infostand (Ö24)
- Einsatz bei Veranstaltungen (z. B. Ö2, Ö26, Ö37)

### Zielgruppen und Nutzungsverhalten

Alle Zielgruppen ab 10 Jahre, jedes Nutzungsverhalten, auch für Autofahrende

### Kommunikationswege

- Jugendfilmtage
- Vorführung am Mobilien Infostand
- Radportal
- Social Media

### Hauptakteur

Stadt Kassel

### Aufwand Stadt

gering

mittel

hoch

### Zeitraum

Frühjahr

Sommer

Herbst

Winter

### Projektpartner

Polizei, Universität, Kunsthochschule, Fernsehen

### Turnus

einmalig, dauerhaft verfügbar

### Wirkungen

Verständnis fördern, sich in andere hineinversetzen, eigenes Verhalten hinterfragen

### Kostenklasse

< 1.000 €

1.000–5.000 €

5.000–10.000 €

> 10.000 €

### Priorität

hoch

mittel

gering

## Handlungsfeld „Multi- und Intermodalität“ (K)

Attraktive Schnittstellen und bessere Vernetzung sollen dazu führen, dass Zielgruppen das für den Anlass am besten geeignete Verkehrsmittel wählen.

<b>Ö 18 Vereint gewinnen</b>		
<p>Die Stadt Kassel veranstaltet eine „Schnitzeljagd“, bei der Teams aus je einem Radfahrenden, einem zu Fuß Gehenden und einem Autofahrenden teilnehmen können. Die Teams müssen im Stadtbereich verschiedene Aufgaben lösen, die nur durch Kombination aller Verkehrsarten zu bewältigen sind. Die Teams melden sich gemeinsam an oder finden sich vor Ort. Sie stimmen sich ab, welches Verkehrsmittel für welche Aufgabe am besten geeignet ist. Streckenposten kontrollieren, dass alles fair abläuft.</p> <p>Gewinner 1: das schnellste Team. Gewinner 2: das Team mit dem geringsten CO<sub>2</sub>-Verbrauch</p> <p>Am Rande werden Fotos und Interviews gemacht. Die Presse berichtet und bleibt bis zur Siegerehrung. Gewinne werden gesponsert.</p>		
<p><b>Umsetzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufgaben ausarbeiten</li> <li>▪ geeignete Strecken auswählen, Abstimmung mit der Polizei</li> <li>▪ Pressekontakt</li> <li>▪ Sponsoren suchen für Gewinne</li> <li>▪ rechtliche Bedingungen klären</li> </ul>		
<p><b>Bezug zu anderen Maßnahmen – zeitlich und inhaltlich</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Veröffentlichung auf dem Radportal (Ö1)</li> <li>▪ Einsatz mobiler Infostand (Ö24)</li> </ul>		
<p><b>Zielgruppen und Nutzungsverhalten</b></p> <p>Erwachsene Verkehrsteilnehmende, sichere Radfahrende</p>		
<p><b>Kommunikationswege</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Flyer</li> <li>▪ Radportal</li> <li>▪ Presse</li> </ul>		
<p><b>Hauptakteur</b></p> <p>Stadt Kassel</p>	<p><b>Aufwand Stadt</b></p> <p><input type="checkbox"/> gering <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch</p>	<p><b>Zeitraum</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Frühjahr <input type="checkbox"/> Sommer <input type="checkbox"/> Herbst <input type="checkbox"/> Winter</p>
<p><b>Projektpartner</b></p> <p>Polizei, Presse, Fernsehen, Sponsoren</p>	<p><b>Turnus</b></p> <p>einmalig</p>	

<b>Wirkungen</b>	<b>Kostenklasse</b>	<b>Priorität</b>
Fördert die Überlegung, für verschiedene Zwecke unterschiedliche Verkehrsmittel einzusetzen.	<input type="checkbox"/> < 1.000 €	<input type="checkbox"/> hoch
	<input type="checkbox"/> 1.000–5.000 €	<input type="checkbox"/> mittel
	<input checked="" type="checkbox"/> 5.000–10.000 €	<input checked="" type="checkbox"/> gering
	<input type="checkbox"/> > 10.000 €	

## **Weitere Maßnahmenideen – Kurzbeschreibung**

Neben den in den Steckbriefen näher beschriebenen Aktionen und Aktivitäten zur Öffentlichkeitsarbeit werden nachfolgend noch weitere Maßnahmen kurz skizziert. Auch diese sind zum Teil ansatzweise bereits im VEP<sup>(VEP)</sup> aufgeführt bzw. wurden im Rahmen der Workshops<sup>(W)</sup> des Radverkehrskonzeptes entwickelt. Die Maßnahmen sind gemäß der Handlungsfelder des VEP gegliedert.

Die Ziele der Maßnahmen sind mit ► markiert.

### ***Handlungsfeld „Mensch und Mobilitätskultur“ (M)***

---

#### **Ö19 – Marke/Slogan<sup>(VEP)</sup>**

Der VEP empfiehlt, über die Einführung einer Marke, eines Slogans oder Maskottchens nachzudenken. Bei der Gestaltung einer „Visuellen Klammer“ für das Thema Radfahren ist ein Fahrradsymbol bereits als Aktionszeichen vorgesehen. Das Zeichen soll Bestandteil aller Werbe- und Informationsmaßnahmen sein.

Da Radfahren in Kassel zurzeit noch nicht uneingeschränkt Freude bereitet, wird die Entwicklung eines „statischen“ Slogans nicht empfohlen. Stattdessen gibt die Stadt Kassel ein Jahresmotto zum Radfahren aus, das den Stand der Umsetzung des Radkonzeptes berücksichtigt. Zum Beispiel für 2018 ein Claim im Sinne von „Radfahren in Kassel: einfach mal ausprobieren“.

---

#### **Ö20 – Newsletter**

In regelmäßigen Abständen wird an registrierte, interessierte Radfahrende ein digitaler Newsletter per E-Mail gesendet. Der Newsletter enthält Teaser mit Kurzinformationen und Links, die zu Artikeln im Radportal führen.

► Interessierte Bürgerinnen und Bürger werden über Fortschritte bei der Umsetzung des Radkonzeptes informiert (z. B. Umbaumaßnahmen, Erfolge). Menschen, die sich beteiligt haben oder aktiv sind, werden auf dem Laufenden gehalten (Wertschätzung). Neue Zielgruppen kann man auf das Radportal aufmerksam machen.

Kommunikationswege:

- Radportal
- Social Media
- Postkarte
- Presse

---

#### **Ö21 – Veranstaltungskalender**

Die Stadt Kassel veröffentlicht jedes Jahr einen Kalender mit allen Veranstaltungen und Aktionen zum Thema Fahrradfahren, auch Aktionen Dritter und bundesweite Messen und Tagungen.

► Rückt das Radfahren in den Fokus. Regt an, sich mit dem Thema zu befassen

Kommunikationswege:

- Radportal
- Öffentliche Einrichtungen
- Presse
- Social Media

Partner: Verbände

---

## Ö22 – Fahrradstadtplan (wird bereits regelmäßig herausgegeben)

Der Fahrradstadtplan im Maßstab 1:20.000 wird regelmäßig aktualisiert, um die sich ständig verändernde Infrastruktur abzubilden: neue Routen und Verbindungen, besondere Orte wie E-Bike Ladestationen o.ä., besonderen Wegweisungen.

► Mehr Präsenz von Radinformationen in der Öffentlichkeit zeigt, dass der Radverkehr eine große Rolle in der Verkehrsplanung der Stadt Kassel spielt. Auch Radneulinge finden sichere und ausgeschilderte Routen in der Stadt.

Ältere Fahrradstadtpläne kostenfrei herausgeben und nur die aktuellen verkaufen, um möglichst vielen Leuten die Möglichkeit zu geben, einen Fahrradstadtplan zu besitzen

Kommunikationswege:

- Aushang an ÖPNV-Stationen und Vermiet-Stationen (komplett oder Ausschnitte)
- Website der Stadt Kassel, Newsletter
- Informationen zu Änderungen auf verschiedenen Plattformen

Partner: Fahrradvermieter, öffentlicher Nahverkehr, Fahrradhändler, -werkstätten, angrenzende Gemeinden

---

## Ö23 – Schimpf-Aktion: Alles muss raus

Einmal darf hemmungslos geschimpft werden: auf die Stadt, die Verkehrsplanerinnen und -planer, auf die anderen Verkehrsteilnehmenden (Darstellung als Pappfiguren). Dann werden die Probleme gemeinsam analysiert und Lösungswege erarbeitet.

Jede/r kann mitmachen.

► Aufgestaute Aggressionen werden abgebaut. Die Verkehrsteilnehmenden erfahren, wo die anderen Probleme sehen.

Kommunikationswege:

- Im Zusammenhang mit anderen Veranstaltungen (z. B. Ö5)

---

## Ö24 – Mobiler Infostand (W: immer wieder Aktionen)

Die Stadt Kassel entwickelt eine mit dem Rad zu transportierende Informationseinheit mit Faltdisplay, Rollups, Kisten und Präsentationsflächen für Informationsmaterial und Give Aways.

► Der Infostand ist bei allen relevanten Veranstaltungen präsent und zeigt gleichzeitig, was man mit dem Rad alles transportieren kann. Er kann dem Anlass entsprechend leicht umgebaut und erweitert werden.

Kommunikationswege:

- Aktionstage (Umwelt, Klimaschutz, Verkehr...)
- Straßenfeste, Stadtteulfeste, Stadtfeste
- Großveranstaltungen (Documenta)
- Messen

---

## Ö25 – Dankeschön

Promoter sprechen Menschen an, die mit dem Rad unterwegs sind, und verteilen ein kleines Dankeschön (Müsliriegel, Schokolade, Traubenzucker, Fahrradklingel, Hosensklammer...) mit angehängter Karte: Danke, dass Sie mit dem Rad unterwegs sind.

Die Karten werben für das Radportal. Zusatzfunktion: man kann dort an einem Wettbewerb teilnehmen.

Die Aktion wird gefilmt und im Internet gezeigt.

► Die Aktion zeigt Wertschätzung für Radfahrende. Sie fühlen sich bestätigt. Andere werden darauf aufmerksam.

Kommunikationswege:

- Aktion im Straßenraum
- Radportal
- Social Media
- Presse

Partner: Sponsoren für die Give Aways

---

### **Ö26 – Kassel-„Fahrrathon“<sup>(W)</sup>**

Zum Saisonstart wird ein Rundkurs durch Kassel über 42km gefahren. Jede/r kann mitmachen, auch etappenweise. Streckenposten stehen an den Anschlussstellen, es gibt Imbiss- und Café-Stände. Wie bei einer Sportveranstaltung werben große Banner für den Fahrrathon. Zum Schluss wird gemeinsam ein Fest gefeiert (Kombination mit anderen Maßnahmen möglich).

► Der Kurs macht Routen bekannt, die bereits gut zu befahren sind.

Kommunikationswege:

- Banner im Straßenraum, Fahnen, Wimpel
- Informationsstände
- Plakate
- Faltblätter
- Radportal
- Social Media
- Presse

Partner: Polizei, Gastronomie, Sponsoren

---

### **Ö27 – Broschüre mit allen Radrouten<sup>(W)</sup>**

Alle vorhandenen und bereits gut befahrbaren Routen werden in einer kleinen Broschüre zusammengefasst. Sie zeigt Karten in abstrahierter Form und verweist auf das bereits verfügbare Material (Radroutenplan, touristische Routen, Documenta-Route, Uni-Radroute...)

► Die Broschüre macht sichtbar, dass es schon viele gute Strecken gibt.

- Kommunikationswege:
- Radportal
- Social Media
- Presse
- Auslage in Geschäften
- Verteilung bei Veranstaltungen

Partner: Einzelhandel, Gastronomie (als Sponsoren mit Anzeige/Kurzdarstellung)

---

### **Ö28 – Intuitiv fahren<sup>(W)</sup>**

Gelbe Radsymbole aus haltbarer Asphaltfarbe auf der Fahrbahn kennzeichnen Routenverlauf und Richtungsänderungen und weisen gleichzeitig Autofahrende darauf hin, dass hier mit Radverkehr zu rechnen ist. Wenn das auf der Straße nicht umsetzbar ist, kann eine Farbkennzeichnung an vorhandenen Elementen im Straßenraum erfolgen (s. Hannover Grüner Ring).



- Die Markierung ermöglicht auch unerfahrenen Radfahrenden, sich zurechtzufinden.

---

### **Ö29 – Fahrrad-Jugendbeirat**

Die Stadt Kassel gründet einen Beirat aus Kindern und Jugendlichen, der die spezifischen Interessen dieser Zielgruppe vertritt. Der Beirat berät die Stadt auch bei der Öffentlichkeitsarbeit.

- Junge Menschen setzen sich aktiv für den Radverkehr ein. Sie sprechen mit ihrer Altersgruppe in ihrer Sprache und verbreiten Botschaften in ihren sozialen Kanälen.

---

### **Ö30 – Sichtbar: Westen für Radfahrende**

Einfach geschnittene Überzieh-Westen in auffälligen Farben, mit Reflektorstreifen, werden mit einem Motiv und/oder einer Botschaft bedruckt, zum Beispiel: Danke, dass du auf mich achtest (mit Smiley). Bitte Platz lassen beim Überholen. Danke!

- Die Wahrnehmung des Radverkehrs wird verbessert, einzelne Radfahrende werden besser gesehen – vor allem auf der Straße. Gleichzeitig wird eine freundliche Botschaft vermittelt.

Kommunikationswege:

- im Straßenbild
- Verkauf (oder Give Away) bei Aktionen
- Radportal
- Verbände
- Schulen
- Universität
- Arbeitgeber

---

### **Ö31 – Film-/Fotowettbewerb <sup>(w)</sup>**

Schüler und Schülerinnen und Studierende werden aufgerufen, für das Radfahren in Kassel zu werben. Wir würden sie Ihre Freunde überzeugen? Als Illustration, Foto oder Videoclip. Es gibt verschiedene Kategorien wie Spaß am Radfahren, Sicherheit oder Schulweg. Die Motive werden in den sozialen Medien präsentiert und bewertet. Die besten Motive gewinnen attraktive Preise.

- Im Wettbewerb können junge Leute sich messen und gleichzeitig sinnvoll mit dem Thema auseinandersetzen.

Partner: Einzelhandel (Gewinn-Sponsoring)

---

### **Ö32 – Maßnahmen für ökonomisch Schwache <sup>(w)</sup>**

Grundsätzlich können alle Maßnahmen/Angebote auch von ökonomisch Schwachen wahrgenommen werden. Sie sollten besonders darauf aufmerksam gemacht werden.

- Das Radfahren als Option anbieten

Partner: Sozialämter, Sozialarbeiterinnen und Sozialarbeiter in den Wohngebieten, Wohlfahrtsverbände

### ***Handlungsfeld „Berufs- und Ausbildungsverkehr“ (E)***

Der Berufs- und Ausbildungsverkehr macht ein Drittel aller Wege der Kasseler Einwohner aus.

---

### **Ö33 – Pedelec-/E-Bike-Testwochen<sup>(VEP)</sup>**

Über einen bestimmten Zeitraum werden Fahrzeuge vom Unternehmen kostenfrei zur Verfügung gestellt, danach erfolgt ein intensiver Erfahrungsaustausch.

► Elektronische Fahrräder bekannt machen. Persönliche Erfahrung ermöglichen ohne Aufwand für den Einzelnen.

Kommunikationswege:

- Unternehmensinterne Mitteilungen (z. B. Intranet, Schwarzes Brett, Betriebsrat)
- Presseberichte über die Erfahrungen
- Radportal
- Social Media

Partner: Finanzierung durch Sponsoring (Fahrradhersteller, -geschäfte) mit Werbemöglichkeit, lokale Medien

---

### **Ö34 – Mobile Cafébar**

Ein oder zwei Lastenräder mit Barbetrieb stehen morgens und abends an den von Pendelnden viel befahrenen Strecken und bieten Erfrischungen an.

► Wertschätzung für die Radfahrenden, Überraschung, Versorgung.

Kommunikationswege:

- Presse
- Radportal
- Social Media

---

### **Ö35 – Projektwoche: Radfahren im Schulunterricht<sup>(VEP)</sup>**

Eine Woche lang ist das Radfahren in allen Unterrichtsfächern Thema. Kinder und Jugendliche werden selbst aktiv und teilen ihre Erfahrungen in den sozialen Netzwerken. Durch Kommunikation innerhalb der eigenen „Peergroup“ finden die Inhalte eher Akzeptanz als bei der Vermittlung durch Erwachsene. Eine mobile Fahrradwerkstatt kommt in die Schulen und macht einen Fahrradcheck.

► Mehr Fahrradpräsenz im Unterricht. Beschäftigung mit dem Thema fördern. Kinder und Jugendliche motivieren und zu sicheren Radfahrenden ausbilden.

Inhalte: Radfahren ist selbstverständlich. Geschicklichkeit üben. Verkehrsregeln vermitteln. Kooperativen Umgang fördern, auch mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Konfliktlösung. Radfahren als Sport (Rennrad, Mountainbike). Umfrage zum Verkehrsverhalten der Mitschüler und Mitschülerinnen. Eigene Recherche. Kreative Projekte.

Kommunikationswege:

- Radportal
- Social Media
- Presse
- Anschreiben der Stadtverwaltung an alle Schulen
- Informationspaket: Faltblatt, Materialquellen, Beispiele
- Wettbewerb der Schulen

---

### **Ö36 – Wandertage/Schulausflüge mit dem Rad<sup>(W)</sup>**

Statt mit dem Reisebus geht die Klasse mit dem Fahrrad auf Tour. Während der Tour wird berichtet, danach ein Album erstellt und geteilt.

► Mehr Fahrradpräsenz im Unterricht. Beschäftigung mit dem Thema fördern. Spaß am Radfahren vermitteln. Gemeinsames Erlebnis.

Kommunikationswege:

- Radportal
- Social Media
- Presse
- Anschreiben der Stadtverwaltung an alle Schulen
- Informationspaket: Faltblatt, Materialquellen, Beispiele

---

### **Ö37 – Aktion: Zeig mir deinen Schulweg**

In der Kennenlernwoche an weiterführenden Schulen (Kinder ab 10 Jahre) begleiten Klassenkameraden einige Mitschüler und Mitschülerinnen per Rad gemeinsam auf dem Weg nach Hause.

► Das Radfahren wird in den Fokus gerückt. Kinder sprechen darüber – miteinander, mit dem Lehrpersonal und den Eltern. Probleme im Straßenverkehr werden erkannt, Lösungsvorschläge gemeinsam entwickelt.

Kommunikationswege:

- Unterricht
- Social Media
- Radportal

---

### **Ö38 – Jugendfilmtage: einmalig zum Thema Radfahren**

Der Stadtschülerrat veranstaltet die Filmtage mit Mitmach-Aktionen und Filmvorführungen für Schulklassen. Dieses Mal kann Radfahren das zentrale Thema sein. Die Stadt Kassel gibt die Anregung und unterstützt die Aktion organisatorisch und finanziell.

► Den Fokus auf das Radfahren richten.

Kommunikationswege:

- Vorbereitung: direkte Ansprache der Verantwortlichen beim Stadtschülerrat
- Werbung: Plakate, Flyer, Radportal, Soziale Medien

---

### **Ö39 – Radtouren für Studierende (Anfänger)**

Speziell für Neuankömmlinge werden Touren angeboten, die sowohl die Wege zwischen den Standorten der Uni zeigen, als auch einen Einblick in die Szene geben (Kneipenviertel, Shopping...)

► Die Option „Radfahren“ attraktiv präsentieren

Kommunikationswege:

- Internetseite Universität
- Schwarzes Brett
- Social Media
- Presse
- Radportal

Partner: Studierendenwerk

### ***Handlungsfeld „Einkauf und Versorgung“ (F)***

Laut VEP sind die Voraussetzungen für die Radnutzung eine fuß- und radverkehrsfreundliche Nahversorgung mit komplexen Wegeketten sowie zweckmäßige Radabstellanlagen.

---

## **Ö40 – Aktion „Fahrradfreundliches Geschäft“**

Die Stadt Kassel zeichnet Geschäfte, die besondere Leistungen für Radfahrende bereithalten, mit einer Plakette aus. Eine ausreichende Anzahl komfortabler Abstellmöglichkeiten ist eine der Voraussetzungen.

Weitere Optionen: Kunden und Kundinnen, die mit dem Rad kommen, erhalten einen Nachlass oder Bonuspunkte direkt im Geschäft (Fahrradkilometer – Payback). Hier kann eventuell eine App wie zum Beispiel „radbonus“ eingebunden werden (radbonus.com).

Größere Geschäfte stellen Lastenanhänger oder Lastenräder für ihre Kundinnen und Kunden bereit oder liefern die Ware auf Wunsch per Lastenrad nach Hause.

► Anreize schaffen durch Belohnung. Wertschätzung – sowohl für das Geschäft als auch für die Kundinnen und Kunden. Weniger Pkw-Parkplätze müssen bereitgehalten werden. Transportprobleme der Kunden werden gelöst.

Kommunikationswege:

- Vorbereitung über IHK, Konzept entwickeln
- Händler-Vereinigungen
- Aushänge in den Geschäften, Flyer
- Give Away: Werbung auf Sattelschonern
- Aufkleber an Fahrradständern
- Bonuskarten
- Presseberichte
- Social Media
- Radportal

Partner: Industrie- und Handelskammer

## ***Handlungsfeld „Freizeit und Tourismus“ (G)***

---

## **Ö41 – Fernradwegrouten durch Kassel sichtbarer machen<sup>(VEP)</sup>**

Die Fernradwege werden an Bahnhöfen und an Einfahrten zur Stadt touristisch beschildert und mehr beworben.

► Besucherinnen und Besucher erkennen die Wege und können ihnen leichter folgen. Die Option Rad zu fahren wird in den Fokus gerückt.

Kommunikationswege:

- Touristische Schilder an den Ortsrändern und an den Bahnhöfen mit Routenverlauf und Sehenswürdigkeiten und Besonderheiten (Höhenprofil, Kilometerangaben für Streckenabschnitte)
- Durchgehende Beschilderung mit Plaketten an den Wegweisern
- Faltblatt mit Routenverlauf und Routenbeschreibung

Partner: Kassel Marketing, Tourismusverbände

## ***Sichere Mobilität (I)***

---

## **Ö42 – Radfahr-Kurse<sup>(VEP) (W)</sup>**

Kurse für Senioren und Seniorinnen, Ungeübte, Migranten und Migrantinnen. Dabei werden auch Kenntnisse zu Gesundheit und Sicherheit vermittelt (Bekleidung, Helme) und Anleitung für kleinere Reparaturen gegeben.

► Die Zielgruppen überwinden Vorbehalte, lernen sicher Radfahren und kennen die Regeln.

Kommunikationswege:

- Volkshochschule
- Wohnheime
- Radportal
- Social Media
- Presse

Partner: verantwortliche Stellen in der Stadtverwaltung, Volkshochschule, Fahrradgeschäfte, Polizei, Verkehrswacht, Soziale Betreuende, pädagogisch geschultes Personal, Dolmetscher, Initiative Asyl Kassel ([asylkassel.wordpress.com/fahrrad/](http://asylkassel.wordpress.com/fahrrad/)), Seniorenbeirat.

---

### **Ö43 – Radfahren bei der Führerschein-Ausbildung<sup>(W)</sup>**

Das Thema Radverkehr wird in der Theorie und bei praktischen Übungen mehr berücksichtigt.

► Autofahrende sensibilisieren und fit machen.

Kommunikationsweg:

- Fahrschulen

Partner: Fahrschulen, Verbände der Fahrschulen, Polizei, Verkehrswacht

---

### **Ö44 – Kampagne „Guckst du?“ („See you!“)**

Kampagne mit auffälligen Motiven: z. B. Gesichter, die ein „Nasenfahrrad“ tragen. Sie könnten Vertretende verschiedener Zielgruppen darstellen oder es sind Tiere mit großen Augen als Hingucker.

► Weniger Unfälle. Autofahrende sensibilisieren, besser auf Radfahrende zu achten und umgekehrt.

Kommunikationswege:

- Plakate im Straßenraum
- Flyer an Windschutzscheiben
- Presse
- Radportal

---

### **Ö45 – Fahrradcheck mobil**

In einer mobilen Werkstatt kann man die Sicherheit seines Rads prüfen und eine Codierung anbringen lassen. Kleine Schäden werden repariert, Tipps zur Selbsthilfe gegeben. Gleichzeitig werden Informationen verteilt. Die Aktion kann im Rahmen von Veranstaltungen stattfinden.

► Fahrräder sicher machen, Kontakt herstellen, zum Radfahren motivieren.

Kommunikationswege:

- Radportal
- Social Media
- Presse

Partner: Polizei, Einzelhandel

---

### **Ö46 – Kampagne „Rücksicht“**

Die Kampagne wurde 2013 entwickelt und wirbt für ein rücksichtsvolles Miteinander im Straßenverkehr. Städte konnten sie adaptieren. Als Gesamtkampagne wird sie bundesweit nicht mehr angeboten,

aber die unveränderte Nutzung einzelner Bestandteile ist nach wie vor kostenfrei möglich (nur Druckkosten). Empfehlenswert ist das Faltblatt mit einer humorvollen Darstellung der Probleme für Radfahrende im Straßenverkehr.

► Das eigene Verhalten wird gespiegelt, regt zum Nachdenken an.

Kommunikationswege:

- Verteilung bei Aktionen, Veranstaltungen
- Radportal
- Social Media

### **Handlungsfeld „Multi- und Intermodalität“ (K)**

---

#### **Ö47 – Bike+Ride/Park+Bike fördern<sup>(VEP)</sup>**

Wie funktioniert Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln? Regeln, Zeiten, Kosten. Wann ist das sinnvoll?

► Bike+Ride als Alternative für längere Strecken bekannt machen

B+R - Modellprojekt für Intermodalität: der Besitz eigener Verkehrsmittel ist nicht unbedingt erforderlich. Parkscheininhaber können die anderen Verkehrsmittel vergünstigt nutzen.

► Kürzere Wege können mit dem Rad zurückgelegt werden. Der Zugang zu allen Verkehrsmitteln ist einfach und mit nur einem „Werkzeug“ (Pin, digitale Fahrkarte) möglich.

Kommunikationswege:

- Aufkleber in Bussen und Bahnen
- Plakate an Haltestellen
- Faltblatt, Auslage im Bahnhof, in Geschäften, am Arbeitsplatz, in der Uni
- Radportal
- Social Media
- Presse

Partner: Fahrradvermieter, NVV, Verkehrsbetriebe, DB, Car Sharing

---

#### **Ö48 – Vision: Kassel mobil 2030**

Wie sieht der Verkehr in Kassel im Jahr 2030 aus? Was hat sich verändert? Aufruf an Kinder und Jugendliche: schickt uns eure Vision. Malt/schreibt/filmt eure Ideen. Eine Jury trifft die Auswahl, die besten Geschichten werden auf Facebook gepostet und können so geteilt werden.

► Das Radfahren in den Fokus rücken, die Beschäftigung mit dem Thema fördern.

---

#### **Ö49 – Testlauf: Wer kommt am schnellsten durch den Berufsverkehr**

Auto, Fahrrad und ÖPNV im Vergleich. Drei Testfahrer oder -fahrerinnen treten gegeneinander an und machen sich auf durch die Stadt zum Arbeitsplatz. Wer kommt am schnellsten durch die Innenstadt und vorbei an den Baustellen? Welche Erfahrungen machen die Teilnehmenden? Großer Bericht in der Presse (Beispiel: HAZ).

► Das Radfahren in den Fokus rücken als Alternative zum Auto, Vorteile aufzeigen.

Kommunikationswege:

- Presse
- Regionales Fernsehen
- Radportal

- Social Media

### ***Kooperationen und bewährte Aktionen***

#### **Ö50 – Radforum Region Kassel einbeziehen**

Das 2009 gegründete Radforum Region Kassel setzt auf eine umweltfreundliche Verkehrsplanung und ein neues Bewusstsein für die Aufteilung des vorhandenen Verkehrsraums. Ziel ist die Verdopplung des Radverkehrsanteils im Modal Split.

Einmal im Jahr tagt das Radforum öffentlich und stellt aktuelle Ergebnisse und Aktivitäten vor. Alle interessierten Bürgerinnen und Bürger sind eingeladen.

Neben der Entwicklung eines regionalen Radroutennetzes und der Beschilderung übernimmt das Radforum weitere Aufgaben. Bei Veranstaltungen für den Radverkehr ist das Forum grundsätzlich dabei und informiert über seine Ziele und Tätigkeiten.

Partner des Radforums sind u. a. die Fahrradverbände.

- ▶ Stärkt das Bewusstsein, dass sich in Kassel mehrere Organisationen um den Radverkehr kümmern.

Kooperation mit dem Radforum: Einbindung in Planungen des Radverkehrs, als Partner von Aktionen benennen

Kommunikationswege:

- Social-Media
- Presse
- Über andere Radforen, wie das Radforum Nordhessen oder das Mobilitätsforum

#### **Ö51 – Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Nordhessen**

Die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Nordhessen (AGNH) ist ein Konzeptnetzwerk, gegründet vom Land Hessen, um die Nahmobilität in Hessen als integralen Bestandteil des gesamten Verkehrssystems zu fördern. Zentrale Ziele: Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr, Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln. Die AGNH bearbeitet aktuell unter anderem die Projekte Stadtradeln und Nahmobilitätscheck. Diese und weitere Projekte könnten auch verstärkt in Kassel eingesetzt werden.

- ▶ Durch den verstärkten Fokus der AGNH auf Kassel wird gezeigt, dass Kassel Partner hat, die den Rad- und Fußverkehr unterstützen.

Kommunikationswege:

- Website der AGNH
- Radportal
- Presse
- Social Media

#### **Ö52 – Stadtradeln**

Kassel nimmt weiterhin jährlich am Stadtradeln teil. Innerhalb von drei Wochen werden möglichst viele Kilometer auf dem Rad zurückgelegt. Jeder kann mitmachen, ob Gelegenheitsradler oder Profi Radfahrende. Den Zeitraum kann die Kommune frei bestimmen. Die Stadt stellt einen Ort für die Einweihungs-

und die Abschlussfeier zur Verfügung, gewinnt Partner und „Stadtradelstars“ und informiert die Bürgerinnen und Bürger.

► Jeder kann ohne Aufwand mitmachen und sogar Preise gewinnen. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen werden verringert und der Spaß am Radfahren wird gefördert. Über die App können die gefahrenen Strecken (anonymisiert) verfolgt werden – ein hilfreiches Instrument, um festzustellen, welche Strecken viel oder wenig befahren werden.

Kommunikationswege:

- Presse
- Radportal
- Veranstaltungskalender
- Stadtradeln-App
- Social Media
- Flyer/Postkarten
- Poster zum Aushang in Schulen, Uni, Geschäften und öffentlichen Einrichtungen

Partner: Hessen Mobil, Verbände, Schulen

### ***Ideenspeicher***

Es gibt noch viele weitere Ideen, zum Teil aus den Workshops. Sie werden hier nicht ausführlich behandelt, stehen aber als Alternative oder zur Ergänzung bereit.

- Eltern-Informationspaket zum Elternsprechtag (E)

Lehrkräfte sprechen das Thema Radfahren beim Elternsprechtag an: Kommt Ihr Kind gut damit zu recht? Wo gibt es Probleme? Warum fährt das Kind nicht mit dem Rad zur Schule? Kennen Sie eigentlich die Regeln? Eltern erhalten Informationsmaterial: Links zu Websites, Ratgeber, Sicherheit...

- Fahrradschule in den Ferien (E)

Angebot für Kinder, die nicht verreisen. Auch für Kinder, die noch nicht Radfahren können.

- Workshops an Schulen <sup>(W)</sup> (E)

Offene Werkstätten für Fahrradreparaturen.

- Fahrrad-Chor fährt singend durch die Stadt (G)

Menschen verbinden Freude am Singen und am Fahrradfahren und veranstalten Chor-Touren durch die Stadt. Jedes Mal wird eine andere Route gewählt.

- Bürger und Bürgerinnen fragen – Experten antworten (I)

Verkehrswissen wird von Fachleuten anhand konkreter Beispielen in Kassel erklärt: Verhalten an gefährlichen Stellen, Nutzung von Schutzstreifen, Fahren auf der Fahrbahn, Fahren in Gegenrichtung, Geschwindigkeit, Vorfahrtsregelungen, Rechte und Pflichten für Radfahrende... Alle Beispiele beziehen sich auf Kassel, alle Verkehrsteilnehmenden sind angesprochen.

- Familientag <sup>(W)</sup> (I)

Fahrradaktion für Familien und vor allem für Rad fahrende Kinder, Geschicklichkeit wird geübt, Verkehrsregeln werden spielerisch vermittelt. Es gibt ein Quiz und Malwettbewerbe. Die Erwachsenen können Pedelecs und Lastenräder ausprobieren. Für junge Familien gibt es Kindersitze und Kinderanhänger zum Testen. Durchführung am besten im Zusammenhang mit anderen Aktionen.



- Erzähl-Wettbewerb (K)

Eine Geschichte ist gefragt. Darin müssen mindestens zwei Verkehrsmittel vorkommen. Vorgaben z. B. (oder eigene Geschichte):

Es regnet. Und ich bin schon spät dran. Ich darf die Morgenbesprechung auf keinen Fall verpassen. Am schnellsten komme ich jetzt zur Arbeit, wenn ich...

Ein herrliches Wetter! Hätte Lust zu baden. Ich schnappe mir meinen Mann und die Kinder und...

- Politikertouren <sup>(W)</sup> (M)

Radtour speziell für Vertretende aus Politik und Verwaltung. Verantwortliche Entscheider lernen die Situation kennen und erhalten Argumente.

- Fahrradwegeplan <sup>(W)</sup> (M)

Der Radroutenplaner Hessen wird stärker bekannt gemacht. Dazu wird ein CO<sub>2</sub>-Rechner kombiniert, der anzeigt, wie viel Schadstoffe man gegenüber dem Pkw einspart.

- Videoinstallation <sup>(W)</sup> (M)

An einer viel befahrenen Kreuzung wird auf einem riesigen digitalen Display eine ähnliche, positive Situation aus einer anderen Stadt gezeigt (z. B. Kopenhagen). Während die Verkehrsteilnehmenden an der Ampel warten, können sie zuschauen, wie dort der Radverkehr funktioniert. Das Positiv-Beispiel fördert ein Umdenken.

- Aktion Lächeln (M)

Radfahrende führen eine Kelle mit, wie sie die Polizei bei Kontrollen oder für die Verkehrsregelungen benutzt. Statt einer farbigen Fläche ist auf der einen Seite ein Smiley abgebildet, auf der anderen steht „SORRY!“. Wenn etwas schiefgelaufen ist oder ein anderer Verkehrsteilnehmender sich ärgert, trägt die Kelle zur Entschärfung der Situation bei.

- Kinospot <sup>(W)</sup> (M)

„Radfahren in Kassel ist doch...viel zu gefährlich, viel zu bergig...“ Jemand möchte fahren, traut sich aber nicht und bekommt eine „Anleitung“. Dazu werden kurz die Pläne der Stadt erläutert. Alle Vorurteile/Bedenken werden angesprochen und mit Argumenten beantwortet. Ein Zeichentrickfilm wäre schön.

- Fahrradtag <sup>(W)</sup> (M)

Etablierung eines jährlichen Fahrradtages. Hier können viel der genannten Maßnahmen zum Einsatz kommen.

- Fahrradsong <sup>(W)</sup> (M)

Eine bekannte Band (z. B. MoopMama – Brassband aus München) nimmt einen Song auf. Die Botschaft: Fahrradfahren ist cool und ein Statussymbol. Der Song wird in den sozialen Medien verbreitet und erreicht eine große Zielgruppe.

- Plakataktion <sup>(W)</sup> (M)

Leere Plakate – von der Stadt Kassel bereitgestellt – werden über Nacht von engagierten Graffiti-Künstlern besprüht. Diese schreiben, wie lange sie mit dem Fahrrad brauchten, um alle diese Plakate zu erreichen und zu besprühen.

Abwandlung: Graffiti-Künstler gestalten städtische Flächen Motiven zum Fahrradfahren. Die Aktion wird in den sozialen Medien verbreitet und erreicht eine große Zielgruppe. Sponsoring durch Crossver-tise.

## Visuelle Klammer

Die Kommunikation zum Radverkehr in Kassel soll in Zukunft einheitlich gestaltet werden, um die Wiedererkennbarkeit zu gewährleisten. Die Corporate Design Vorgaben der Stadt Kassel bilden dafür die Grundlage.

Folgende Elemente sind grundsätzlich Bestandteil der visuellen Kommunikation zum Radfahren:

---

### Logo der Stadt Kassel in Schwarz/Rot oder einfarbig Schwarz

Kassel documenta Stadt

Kassel documenta Stadt

---

### Aktionslogo VEP

Das Wort „Bewegen“ wird durch einen fetten Schriftschnitt betont. Dies verdeutlicht, dass sich die Stadt Kassel jetzt in der Umsetzungsphase des VEP befindet und das Radverkehrskonzept stellt eine Konkretisierung in Bezug auf den Radverkehr dar. Das Logo kann auf verschiedenen Hintergründen platziert werden. Damit es gut lesbar ist, werden die Farben entsprechend angepasst.

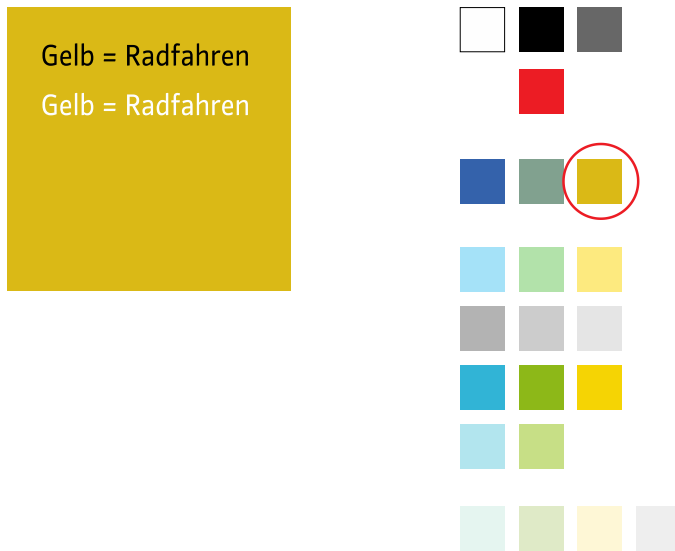
Kassel 2030  
› Gestalten › **Bewegen** ››› Leben



---

## Die Farbe Gelb

Aus dem verfügbaren Farbspektrum wurde das dunkle, grünliche Gelb als Farbe für das Radfahren ausgewählt. Jede Titelseite enthält mindestens ein gelbes Element.



---

## Motivationszeichen

Damit bei jeder Veröffentlichung zu erkennen ist, dass es um das Radfahren geht, wird als neues Element ein Fahrradsymbol hinzugefügt. Es kann in Gelb, Weiß oder Schwarz abgebildet werden, je nach Hintergrund.



---

## Bildmotive

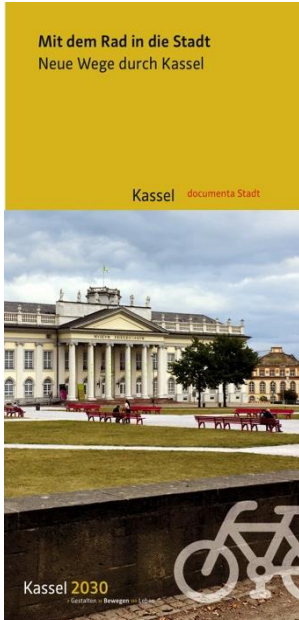
Auf den Titelseiten der Publikationen, auf Plakaten im Straßenraum und in den digitalen Medien wird mit attraktiven Motiven für das Radfahren geworben. Die Fotos bilden Personen ab, die verschiedenen Zielgruppen angehören. Man erkennt, dass die Fotos in Kassel gemacht wurden. Menschen aus Kassel als Models fördern die Authentizität. Die Fotos werden professionell erstellt. Der kontinuierliche Aufbau einer zentralen Bilddatenbank wird empfohlen.

Für eher technische Informationen eignen sich Illustrationen und grafische Darstellungen (z. B. Planungsskizzen).

## Kombinationen

Im Corporate Design Konzept Kassel sind verschiedene Kombinationen möglich. Das Aktionslogo und das Motivationszeichen sind im Bildelement unterzubringen.

Fotos: PGV-Alrutz



## 4 Umsetzungsstrategie

Der Gesamtzeitraum, der sich für die Umsetzung der Maßnahmen in Kassel ergibt, ist längerfristig zu sehen, da viele der Handlungserfordernisse mit größeren gesamtverkehrsplanerischen Aufgaben zu kombinieren sind und weder Zeit- noch Kostenrahmen der Stadt eine Realisierung des gesamten Handlungsbedarfs innerhalb der nächsten Jahre erlauben. Aus diesem Grund ist eine zeitliche Strukturierung der Umsetzung von besonderer Bedeutung.

Das Maßnahmenprogramm zeigt einen Ansatz auf, bei dem den einzelnen Maßnahmen Umsetzungsfristen (2020, 2025 bzw. 2030) zugeordnet wurden und damit eine zeitliche Strukturierung angestrebt wird. Bei der Einordnung wurde insbesondere bei den Infrastrukturmaßnahmen die Notwendigkeit zur Herstellung einer verkehrssicheren Radverkehrsführung berücksichtigt. Darüber hinaus wurden auch gegenseitige Abhängigkeiten (z. B. Angebot weiterer Fahrradabstellanlagen im Zusammenhang mit Straßenumbauarbeiten) oder entsprechend nötige Vorlaufzeiten bzw. Abstimmungen mit weiteren Akteuren (z. B. Ergänzung der Mietradangebote um Pedelects, wofür Vereinbarungen getroffen werden könnten) einbezogen.

Einige Maßnahmen in den Themenfeldern Öffentlichkeit und Service sind als wünschenswerte Angebote zu betrachten, die generell sukzessive umgesetzt werden können oder als Dauerangebote der Stadt Kassel, z. T. auch in Kooperation mit weiteren Akteuren, zu sehen sind.

Neben dem Umsetzungsziel wurden jeweils auch die zu erwartenden Wirkungen der Maßnahmen sowie für die Maßnahmen zur Infrastruktur das CO<sub>2</sub>-Einsparpotential qualitativ abgeschätzt. Eine hohe Wirkung wurde dabei beispielsweise den Maßnahmen zugeschrieben, die deutliche Veränderungen zur bisherigen Situation bedeuten und eine große Zielgruppe ansprechen (z. B. die Markierung von Radfahrstreifen im Zuge der Konrad-Adenauer-Straße oder die Ausweisung und deutliche Kennzeichnung weiterer Fahrradstraßen). Im Bereich Service wird beispielsweise der Schaffung von anforderungsgerechten Fahrradabstellanlagen im Wohnumfeld eine hohe Wirkung bescheinigt. Im Themenfeld Öffentlichkeitsarbeit wurde die abgeschätzte Wirkung textlich ausgearbeitet und keine Kategorien festgelegt.

Die beschriebenen Maßnahmen sind beispielhaft zu sehen. Eine Übertragbarkeit auf weitere Örtlichkeiten bzw. weitere abgeleitete Potentiale sind ebenso wie eine kurze Beschreibung der wichtigsten Abwägungsargumente und möglicher Konflikte entsprechend aufgeführt.

Bei der Umsetzung der Maßnahmen ist nicht nur die Stadt Kassel gefragt. Hier gilt es auch weitere Akteure und Kooperationspartner zu finden und frühzeitig einzubeziehen. Insgesamt ist die Umsetzung der Maßnahmen, insbesondere die, die mit größeren Veränderungen einhergehen (z. B. neue Radverkehrsanlagen oder Serviceangebote), durch umfangreiche Informationen und Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen. Hierdurch kann die Akzeptanz der Maßnahmen von vornherein deutlich gesteigert werden.

Das Radverkehrskonzept stellt einen strategischen Rahmenplan zur Förderung des Radverkehrs in Kassel dar. Alle aufgezeigten Maßnahmen sind vor der Umsetzung weiter auszuarbeiten und innerhalb der jeweiligen Entscheidungsgremien zu diskutieren.

## 4.1 Prioritätenreihung

Für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes und einer damit verbundenen erfolgreichen Weiterführung der Radverkehrsförderung ist sowohl der Einsatz finanzieller Mittel als auch die Bereitstellung personeller Ressourcen unerlässliche Voraussetzung.

Die untenstehende Prioritätenreihung ist nicht als unumstößlich oder abschließend zu sehen. Bei Ressourcenüberschuss bzw. -knappheit können Maßnahmen zeitlich verschoben werden. Zudem können geplante Maßnahmen von Leitungsträgern, KVG u. ä. eine Veränderung in der Prioritätenreihung verursachen.

Der gewählte Umsetzungshorizont ist nicht starr zu betrachten. Die genannten Jahre stellen kein abschließenden Planungs- bzw. Umsetzungszeitraum dar, sondern sind als solches fließend zu ineinander übergehend zu werten.

Orientiert an den **Aussagen des Bundesverkehrsministeriums im Nationalen Radverkehrsplan (NRVP 2020)** wird für Kassel (Einschätzung als „Einsteiger“) für Neubau, Erhaltung und Betrieb der Infrastruktur ein Haushaltsansatz von 6-13 € pro Einwohner und Jahr empfohlen, weitere 1-2,5 € zusätzlich für Abstellanlagen im öffentlichen Raum und 1-2 € für weitere Maßnahmen, z. B. für Kommunikation und Service (insgesamt 8-18 €). Davon ausgehend, dass Kassel sich zeitnah zum „Aufsteiger“ (gemäß NRVP) entwickeln könnte, wird bei ca. 200.000 Einwohnerinnen und Einwohner gemäß NRVP ein jährliches Budget von ca. 2-3 Mio. € empfohlen.

Neben den stadt eigenen Haushaltsmitteln und den anteiligen Finanzierungen an Straßen, die nicht in der Baulast der Stadt Kassel liegen, stehen auch weitere **Fördermöglichkeiten** zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen zur Verfügung. Die wichtigsten werden nachfolgend beschrieben:

- Über die **„Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität“** werden kommunale Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für den Fuß- und Radverkehr mit einem Fördersatz von 70% gefördert. Neben infrastrukturellen Maßnahmen können hier auch Maßnahmen im Bereich Service und Öffentlichkeitsarbeit beantragt werden. Die Bagatellgrenze bei investiven Projekten liegt dabei 20.000 €, ansonsten bei 2.000 €.
- Über das **Hessische Mobilitätsfördergesetz** werden den Kommunen jährlich mindestens 100 Mio. Euro vom Land Hessen für Investitionen in ihre Verkehrsinfrastruktur zu Verfügung gestellt. Förderfähig sind dabei beispielsweise Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs sowie zur Etablierung und Erhaltung von Fahrradleihsystemen.
- Über die **Kommunalrichtlinie** können aus Mitteln des Klimaschutzes unter Federführung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit Mittel zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur beantragt werden. Verbesserungen im Sinne einer nachhaltigen Mobilität, insbesondere für den Radverkehr und die Verknüpfung umweltfreundlicher Mobilitätsformen stehen im Fokus der Förderung.
- Im **Kommunalinvestitionsförderpaket (KIP)** werden über das Fördergesetz des Bundes (KInvFG) Förderbereiche und Förderbedingungen festgelegt. Die Förderquote beträgt bis zu 90% und gilt für Maßnahmen zur Verbesserung der örtlichen Infrastruktur. Die Beantragung der Fördermittel erfolgt über die Landesbehörden, die das KIP umsetzen. Die Förderung dient der Unterstützung finanzschwacher Kommunen.

Nähere Hinweise für den Radverkehr relevanten Förderbestimmungen sind der im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes 2020 aufgebauten Förderfibel zu entnehmen. Nach Bundesländern und Maßnahmenfeldern differenziert, können hier unter der Internetadresse „[www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel)“ die verschiedenen Förderquellen aufgezeigt und zumeist im Wortlaut aufgerufen werden.

Unter Abwägung aller Kriterien (u. a. Verkehrssicherheit, Kosten, Wirkung, Klimaaspekte) erfolgt die Prioritätenreihung der Einzelmaßnahmen wie folgt:

Priorität	Maßnahme	Kostenschätzung (in €)			CO2 Einsparpotenzial			Wirkung			Umsetzungszeitraum		
		≤50t	51t - 1 Mio.	> 1 Mio.	gering	mittel	hoch	gering	mittel	hoch	2020	2025	2030
<b>Maßnahmen Wegeinfrastruktur</b>													
A1*ü	zwei-streifige Hauptverkehrsstraße mit Radverkehr im Übergang Außer-/Innerorts als Einfallstraße am Beispiel der Konrad-Adenauer-Straße (I 5)			x			x		x(ü)	x	x(ü)		x
A2	Knotenpunkt im LKW-Führungsnetz und Tram am Beispiel des Knotenpunktes Katzensprung (I 20)		x			x				x	x		
A3	Einrichtung von Fahrradstraßen am Beispiel der Goethestraße (I 1)		x				x			x	x		
A4*ü	vier-streifige Hauptverkehrsstraße mit Mitteltrennung und anbaufreiem Charakter am Beispiel der Druseltalstraße (I 15)		x				x			x	x (ü)		x
A5	Einrichtung und Markierung von Einbahnstraßen am Beispiel der Hohne-mannstraße (I 2)	x					x			x	x		
A6*ü	Radverkehr im Gewerbegebiet am Beispiel der Heinrich-Hertz-Straße (I 4)		x				x		x (ü)		x (ü)		x



Priorität	Maßnahme	Kostenschätzung (in €)			CO2 Einsparpotenzial			Wirkung			Umsetzungszeitraum		
		≤50t	51t - 1 Mio.	> 1 Mio.	gering	mittel	hoch	gering	mittel	hoch	2020	2025	2030
B1	Knotenpunkt Hauptverkehrsstraße kreuzt Hauptroute Rad auf Nebenverkehrsstraße am Beispiel des Knotenpunktes Freiherr-vom-Stein-Straße / Goethestraße (I 17)		x			x				x		x	
B2	zwei-streifige Hauptverkehrsstraße mit einseitig anbaufreiem und breitem Querschnitt am Beispiel der Baunsbergstraße (I 10)			x			x			x		x	
B3	zwei-streifige Hauptverkehrsstraße mit Verteilfunktion in Knotenpunktzufahrt am Beispiel der Kohlenstraße (Friedenstraße – Schönfelder Straße) (I 8)		x				x		x			x	
	zwei-streifige Hauptverkehrsstraße mit Radverkehrsführung in Knotenpunktzufahrt mit Feinverteilungsfunktion am Beispiel der Tischbeinstraße (I 9)		x				x		x			x	
	Knotenpunkt im LKW-Bündelungsnetz am Beispiel des Knotenpunktes Schönfelder Straße/ Tischbeinstraße/ Kohlenstraße (Wehlheider Kreuz) (I 19)		x				x			x		x	

Priorität	Maßnahme	Kostenschätzung (in €)			CO2 Einsparpotenzial			Wirkung			Umsetzungszeitraum		
		≤50t	51t - 1 Mio.	> 1 Mio.	gering	mittel	hoch	gering	mittel	hoch	2020	2025	2030
B4	zwei-streifige Hauptverkehrsstraße mit Radverkehr mit Versorgungsfunktion am Beispiel der Leuschnerstraße (I 6)		x				x			x		x	
B5	vier-streifige Hauptverkehrsstraße mit Mitteltrennung am Beispiel der Ludwig-Mond-Straße (I 14)			x			x			x		x	
B6	zwei-streifige Hauptverkehrsstraße mit überwiegend anbaufreiem Charakter und Engstellen am Beispiel der Schenkebier Stanne (I 11)		x				x		x			x	
B7**	zwei-streifige Hauptverkehrsstraße in Knotenpunktzufahrt mit Feinverteilungsfunktion und beengten Verhältnissen am Beispiel der Pfarrstraße (I 7)			x			x		x			x	
B8	Radverkehr bei Tempo 30, inklusive Einmündung am Beispiel der Knorrstraße (I 3)		x			x		x				x	

Priorität	Maßnahme	Kostenschätzung (in €)			CO2 Einsparpotenzial			Wirkung			Umsetzungszeitraum		
		≤50t	51t - 1 Mio.	> 1 Mio.	gering	mittel	hoch	gering	mittel	hoch	2020	2025	2030
C1**	vier-streifige Hauptverkehrsstraße mit besonderem Bahnkörper am Beispiel der Leipziger Straße (I 16)		x				x			x		x	
C2**	Knotenpunkt mit LKW-Verteilfunktion und Tram am Beispiel des Knotenpunktes Leipziger Platz (I 18)		x			x			x				x
C3**	Dreiarmer Knotenpunkt im LKW-Bündelungsnetz am Beispiel des Knotenpunktes Ysenburgstraße / Schützenstraße (I 21)			x		x			x				x
	vier-streifige Hauptverkehrsstraße ohne Mitteltrennung bei beengten Verhältnissen am Beispiel der Ysenburgstraße (I 13)			x			x		x				x
C4	vier-streifige Hauptverkehrsstraße ohne Mitteltrennung am Beispiel der Kohlenstraße (Bertha-v.-Suttner-Straße/ Wittrockstraße) (I 12)			x			x		x				x

Tab. 4-1 Übersicht Prioritätenreihung der Einzelmaßnahmen im Themenfeld Wegeinfrastruktur

Priorität	Maßnahme	Kostenschätzung (in €)			CO2 Einsparpotenzial			Wirkung			Umsetzungszeitraum		
		≤50t	51t - 1 Mio.	> 1 Mio.	gering	mittel	hoch	gering	mittel	hoch	2020	2025	2030
<b>Maßnahmen Service</b>													
A1	Fahrradparken an wichtigen Zielorten (S 3)		x							x	x		
	Fahrradparken in Quartieren (S 2)		x							x	x		
A2	Wegweisungen (S 19)		x							x	x		
A3	Baustellenmanagement (S 20)	x								x	x		
A4	Winterdienst und Reinigung (S 8)		x							x	x		
A5	Fahrradparken bei Veranstaltungen (S 4)	x							x		x		
A6	Schulisches Mobilitätsmanagement (S11)	x								x	x		
A7	„Bike & Business“ – fahrradfreundliche Arbeitgeber (S 5)	x							x		x		
A8	Park + Ride (S 22)		x						x			x	
A9	Fahrradvermietsystem (S 7)		x							x	x		
A10	Fahrrad-Polizisten (S18)	x							x		x		

Priorität	Maßnahme	Kostenschätzung (in €)			CO2 Einsparpotenzial			Wirkung			Umsetzungszeitraum		
		≤50t	51t - 1 Mio.	> 1 Mio.	gering	mittel	hoch	gering	mittel	hoch	2020	2025	2030
B1	Fahrradparken im Fahrradparkhaus / Fahrradstationen (S 1)			x						x		x	
B2	Intermodale Verknüpfung / Mobilitätsstationen (S 10)		x							x		x	
B3	Fahrradzählstellen (S 16)	x							x			x	
B4	Lastenfahrräder (S 6)	x							x			x	
B5	Fahrrad-App (S 17)	x							x			x	
B6	Bringdienste (Lebensmitteleinkäufe und Einzelhandel) (S 14)	x							x			x	
B7	Kurse und Fahrradtrainings (S 13)	x							x			x	
B8	Servicepoints und Rastplätzen (S 15)	x							x			x	
B9	Förderung von Angeboten von Fahrradhändlern und Werkstätten (S 9)	x							x			x	
B10	Ladeinfrastruktur für Pedelecs (S 12)		x						x			x	
B11	Beleuchtung (S 21)		x							x		x	

Tab. 4-2 Übersicht Prioritätenreihung der Einzelmaßnahmen im Themenfeld Service

Priorität	Maßnahme	Kostenschätzung (in €)			Aufwand Stadt			Priorität			Umsetzungszeitraum			
		<1t	1-5t	> 5t	gering	mittel	hoch	gering	mittel	hoch	Frühjahr	Sommer	Herbst	Winter
<b>Maßnahmen Öffentlichkeitsarbeit</b>														
A1	Radportal Kassel (Ö 1)			x			x			x	x	x	x	x
A2	Statements – Imagekampagne für das Radfahren in Kassel (Ö 9)		x		x					x	x			
A3	Neubürger-Paket und -Touren (Ö 6)		x		x					x	x	x	x	
A4	Sichtbare Aktivität (Ö 3)	x			x					x	x	x	x	
A5	Jahresbericht zum Radkonzept mit Übersichtskarte (Ö 8)		x		x					x				x
A6	Meldeplattform optimieren (Ö 11)	x				x				x	x	x	x	x
A7	Route des Monats (Ö 4)	x			x					x	x	x	x	
A8	Radscouts (Ö 7)	x			x					x	x	x	x	x
A9	„Der Siebte Sinn“ oder „Neue Regeln für alte Hasen“ (Ö 15)			x		x				x	x	x	x	x
B1	Verkehrspartnerschaft (Ö 5)		x			x				x	x			
B2	Fahrrad- App (Ö 10)			x		x			x		x	x	x	x
B3	Erlebnistouren (Ö 14)		x			x			x		x	x	x	x
B4	„Casual Bike Friday“ (Ö 13)	x				x			x		x	x	x	x

Priorität	Maßnahme	Kostenschätzung (in €)			Aufwand Stadt			Priorität			Umsetzungszeitraum			
		<1t	1-5t	> 5t	gering	mittel	hoch	gering	mittel	hoch	Frühjahr	Sommer	Herbst	Winter
B5	Kommunikationsoffensive Unternehmen/ Betriebe (Ö 12)		x			x			x		x			
B6	Kostenlose Testtage (Ö 2)			x		x			x		x			
C1	Meine Sicht – deine Sicht (Perspektivwechsel) (Ö 17)		x			x		x			x	x	x	x
C2	Vereint gewinnen (Ö 18)			x		x		x			x			
C3	Mythen und Fakten / Grimms Märchen für Radfahrende (Ö 16)			x			x	x			x	x	x	x

Tab. 4-3 Übersicht Prioritätenreihung der Einzelmaßnahmen im Themenfeld Öffentlichkeitsarbeit

\*ü

Die Priorisierung der Maßnahme beruht auf der kurzfristig bevorzugten Übergangslösung. Mittelfristig ist eine Komplettlösung vorzusehen.

\*\*

Diese Maßnahme wird im Zuge der Raddirektverbindungen weiter berücksichtigt.

Über die Prioritätenreihung hinaus wird beispielhaft für das Themenfeld Öffentlichkeitsarbeit nachfolgend ein erstes Basispaket (Budget ca. 55.000 Euro) zusammengestellt:

<b>Maßnahme</b>	<b>Kosten</b>
Ö1– Radportal + Social Media	ca. € 10.000
Ö20 – Newsletter, 4 Ausgaben	ca. € 3.000
Ö9 – Statements (als Postkarten)	ca. € 3.000
Ö24 – Infostand: bei geeigneten Veranstaltungen	ca. € 1.500
Ö45 – Fahrradcheck	ca. € 15.000
Ö6 – Neubürgertouren (2 x )	ca. € 2.000
Ö4 – Route des Monats	ca. € 5.000
Ö3 – Baustellen	ca. € 1.500
Ö7 – Radscouts	ca. € –
Ö30 – Westen	ca. € 2.000
Ö42 – Radfahrkurse	ca. € –
Ö15 – Der 7. Sinn	ca. € 8.000
Ö39 – Radtouren für Studierende	ca. € –
Ö2 – Kostenlose Testtage	ca. € 4.000
.....	
<b>Gesamt</b>	<b>ca. € 55.000</b>

Das Basispaket enthält Angebote für alle Zielgruppen. Zentraler Baustein ist das Radportal (Ö1), hier werden alle anderen Aktivitäten beworben. Mit dem Newsletter werden Interessierte immer wieder auf das Radportal aufmerksam gemacht.

Die Zusammenarbeit mit der Universität intensivieren: Unterstützer und Unterstützerinnen (z. B. Studentengang Fotografie) werden angeworben (Ö7) und bei der Aktion Statements (Ö9) und den Radtouren (Ö39) eingesetzt. Auch „Der Siebte Sinn“ (Ö15) kann in Zusammenarbeit mit der Universität entstehen.

Der Infostand (Ö24) wird neu ausgestattet und bringt Informationsmaterial zu möglichst vielen Veranstaltungen. Erste Kontakte zu Unternehmen werden hergestellt (Ö33).

### **Gesamtstrategie**

Zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Kassel wird zusammenfassend folgende Förderstrategie empfohlen:

- Aufstellen eines konkreten Maßnahmenprogramms für zwei Jahre (2019/20) sowie eines Handlungsprogramms für einen mittelfristigen Zeitrahmen (z. B. bis 2025).



Hierzu sollten Maßnahmen festgelegt werden, die in diesem Zeitraum mit eigenen Mitteln und unter Berücksichtigung von Fördermöglichkeiten realisiert werden können.

- Erste Signale können mit öffentlichkeitswirksamen und kurzfristigen Maßnahmen gesetzt werden (z. B. Fahrradstraßen, Schutzstreifen, anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen, Serviceangebote).
- Im jährlichen Haushalt sollte ein Budget für Kleinmaßnahmen ohne feste Zuordnung etabliert werden, um bei Bedarf schnell reagieren zu können.
- Für eine aktive und intensive Öffentlichkeitsarbeit sollte ein jährliches Budget eingeplant werden. Hierbei sollte insbesondere die Information der Bevölkerung im Fokus stehen.

Die nachfolgende Verstetigungsstrategie und ein dazugehöriges Controlling dienen dazu, das Radverkehrskonzept nicht als „Strohfeuer“ enden zu lassen, sondern einen dauerhaften Prozess zur fortwährenden Verbesserung der Bedingungen des Radverkehrssystems in der Stadt Kassel zu gewährleisten. In einem festen Rhythmus sollen aktualisierte Daten und Berichte den Zustand beschreiben, deren Qualitäten herausstellen, aber auch weiteren Handlungsbedarf zur Mangelbeseitigung aufzeigen.

## 4.2 Verstetigungsstrategie

Bei der Umsetzung der Maßnahmen sollte sichergestellt werden, dass diese zu einer **dauerhaften Verbesserung** und Präsenz des Radverkehrs führen und nicht nur zu einer kurzlebigen Veränderung. Nach der Beseitigung von Mängeln dürfen die Sanierungs- und Unterhaltungsmaßnahmen nicht eingestellt werden, sondern müssen auch zukünftig an anderen Punkten in der Stadt Kassel fortgesetzt werden. Über sämtliche Maßnahmen sollte ausführlich **in den Medien berichtet** werden, um so die erfolgten Umsetzungen des Radverkehrskonzeptes durch die Stadt und damit vor allem die Förderung des Radverkehrs im Allgemeinen in den Fokus zu rücken. Sinnvoll wäre – angesichts des großen Interesses bei den im Rahmen der Erarbeitung dieses Konzeptes durchgeführten **Bürgerveranstaltungen** – auch die Fortsetzung dieser Veranstaltungen, ggf. in Form einer regelmäßigen Reihe von Informations- und Diskussionsveranstaltungen. Grundsätzlich trägt insbesondere eine **andauernde Öffentlichkeitsarbeit** von zu einer Verfestigung bei. Dazu zählen neben öffentlichen Veranstaltungen und der Berichterstattung in den Medien auch eine grundsätzliche Forcierung der Berichte in der Presse zu Radverkehrsthemen, die proaktive Veröffentlichung aller zum Thema Radverkehr geplanten Maßnahmen und ggf. die Auswertung der Entwicklungen im Radverkehr, unterstützt durch die Veröffentlichung von neuen Zählergebnissen, z. B. Dauerzählstellen.

## 4.3 Controlling

### Zählungen

Die angestrebte Zielerreichung „Erhöhung des stadtweiten Radverkehrsanteils auf 11 bis 14%“ kann abschließend nur im Rahmen einer Modal Split Erhebung überprüft werden. Damit aber zeitnahe verlässliche Aussagen zur Entwicklung des Radverkehrsaufkommens möglich sind, wird eine Erfolgskontrolle durch **turnusmäßige Zählungen** vorgeschlagen. Vorgeschlagen wird die Auswahl von **Referenzstrecken**, an denen jährlich Zählungen durchgeführt werden. In Abhängigkeit von der technischen Entwicklung können hier Dauerzählstellen zum Einsatz kommen oder vierstündige Zählungen durchgeführt werden. Mithilfe eines Hochrechnungsverfahrens können aus den so erfassten Werten die Tagesradverkehrsstärken ermittelt werden. Vorgeschlagen wird, dass die Zählung jährlich an einem

bestimmten Wochentag und identischen Zählstellen erfolgt, alternativ wären automatische Zählstellen in einem festgelegten Rhythmus zu installieren.

Die Einrichtung von **öffentlichkeitswirksamen Zählsäulen** wird als weitere wichtige Maßnahme zur Erfassung der Entwicklung des Radverkehrsaufkommens empfohlen. Vorgeschlagen werden in einem ersten Schritt fünf solcher Zählsäulen an den Radialen mit Anzeige des aktuellen Radverkehrsaufkommens. Diese Säulen bieten nicht nur verlässliche Informationen über das Radverkehrsaufkommen an den jeweiligen Standorten, sondern sind auch wichtige „Botschafter“ für den Radverkehr. Bei der Standortbestimmung sollten daher sehr zentrale Standorte favorisiert werden, die sowohl ein hohes Radverkehrsaufkommen erwarten lassen, als auch eine gute Wahrnehmung durch andere Verkehrsteilnehmende. Die Installation solcher Zählstellen sollte in Form von Pressemitteilungen publik gemacht werden und dadurch ebenfalls den Fokus der Bevölkerung auf das Thema Radverkehr richten. Regelmäßige Berichte und Evaluationen zur Anzahl der Radfahrenden an den Zählstandorten halten das Thema Radverkehr in der Öffentlichkeit wach.

## Unfallanalyse

Inwieweit es zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit gekommen ist, kann nur anhand der **Auswertung der Unfallzahlen und –kenngrößen** erfolgen. Dafür müssen die Unfallzahlen für die Stadt aufbereitet werden. Diese Aufbereitung sollte in einem kontinuierlichen Rhythmus wiederholt werden, um eine Verstetigung zu erreichen. Die vertiefende Unfallanalyse ist ein wesentliches Instrument, mit dessen Hilfe die Wirksamkeit der sicherheitsrelevanten Maßnahmen zu überprüfen sein wird.

## Erfolgskontrolle gemäß VEP (Evaluierung der einzelnen Maßnahmen)

Auch für die Einzelmaßnahmen des VEP bzw. deren Umsetzung und ihren Erfolg mit Blick auf die Erreichung des Oberziels ist eine Evaluierung vorgesehen. Wobei jede Maßnahme einzeln zu betrachten ist.

Gemäß dem VEP 2030 der Stadt Kassel, soll ab dem Jahr 2018 eine Evaluation der neun Leitziele und Handlungsfelder des VEP erfolgen. Die Evaluation soll als Grundlage für die Beurteilung der weiteren Vorgehensweise dienen. Entsprechen die Ergebnisse den Erwartungen, können diese als Bestätigung der Vorgehensweise gewertet werden. Entsprechen die Ergebnisse nicht den Erwartungen, ist eine Überarbeitung oder Fortschreibung der Maßnahmenfelder nötig. Empirische Daten, wie Zählungen, Messungen und Befragungen, eignen sich am besten für eine Evaluation. Die Erhebung der Indikatoren sollte mit geringem Aufwand und möglichst direkt erfolgen. Eine gleichbleibende Systematik bei der Datenerhebung führt dazu, dass die Datensätze unterschiedlicher Jahre auch über einen längeren Zeitraum hinweg vergleichbar sind.

Eins der neun Leitziele des VEP 2030 ist die „Minimierung der Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt“. Folgende Indikatoren bzw. Messgrößen sollen für die Evaluation ab dem Jahr 2018 im Abstand von fünf Jahren oder häufiger erhoben werden:

- Verkehrsbedingte CO<sub>2</sub>-Emissionen / Umweltberichterstattung (Lärm, Luftschadstoffe)
- Betroffenheit durch Lärm und Luftschadstoffe
- Flächenbilanzierung bzw. Flächenverbrauch

Der VEP umfasst insgesamt zwölf Handlungsfelder. Um den Umsetzungsfortschritt und die Wirkungen der Maßnahmen bewerten zu können, sollen Vorher-Nachher-

Evaluationen durchgeführt werden. Die Nachher-Betrachtung sollte möglichst mit einem Zeitabstand zu den umgesetzten Maßnahmen von mehreren Monaten bis zu einem Jahr erfolgen, damit sich das Nutzerverhalten an die neuen Gegebenheiten anpassen kann.

Für die vier in diesem Papier betrachteten Handlungsfelder sollen die nachfolgend aufgeführten Indikatoren bzw. Messgrößen für die Evaluation erhoben werden:

<b>Handlungsfeld</b>	<b>Vorher-Nachher-Evaluation</b>
<b>Radverkehr (B)</b>	Länge umgesetzter Strecken/ Maßnahmen Radverkehrszählungen an Referenzpunkten Anzahl und Belegung von Radabstellanlagen Nutzerhäufigkeit Fahrradvermietssystem Unfallstatistik
<b>Multi- und Intermodalität (K)</b>	Anzahl und Belegung der B+R-, der P+R- sowie der Park-and-Bike-Anlagen Nutzerstatistik und -befragung zu CarSharing Nutzerbefragungen oder Sonderauswertung SrV
<b>Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (L)</b>	Flächenbilanzierung bzw. Flächenverbrauch ÖV-Erschließungsqualität (erschlossene Einwohner) Erreichbare Nahversorgungsstandorte Straßenzustandsbericht
<b>Mensch und Mobilitätskultur (M)</b>	Bürgerbefragungen Bilanzierung der durchgeführten Maßnahmen (z. B. Resonanz/Nachfrage)

Bild 4-1: Vorher-Nachher-Evaluation Verkehrsentwicklungsplan

Neben den genannten Handlungsfeldern sind auch die Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit zu evaluieren. Beginnend mit dem Jahr 2020 soll alle fünf Jahre ein Verlaufsbericht mit den Ergebnissen der durchgeführten Evaluationen erstellt und veröffentlicht werden.

## 5 Fazit und Ausblick

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan Kassel 2030 (VEP) wurden bereits erste Handlungsfelder zur Verbesserung des Radfahrens in Kassel definiert. Im Radverkehrskonzept Kassel werden diese konkretisiert und als verbindliche Grundlage für die weitere Förderung des Radverkehrs in Kassel für die nächsten zehn Jahre ausformuliert. Ein Schwerpunkt des Radverkehrskonzeptes stellt der Klimaschutz dar. Wie auch bereits im integrierten Klimaschutzkonzept aufgezeigt, sollen durch intensive Förderung des Radverkehrs maßgebende Verlagerungen im Verkehrsbereich vom MIV zum Radverkehr erfolgen.

Das Radverkehrskonzept beschreibt den aktuellen Stand zum Radverkehr in Kassel und zeigt die nötigen Handlungsfelder auf. Hierbei werden beispielhafte Einzelmaßnahmen näher beschrieben, die auch auf ähnliche Vorhaben übertragen werden können. Damit bietet das Konzept zahlreiche Ideen und Instrumente zur Schaffung einer anforderungsgerechten Radverkehrsinfrastruktur und zur Verbesserung des Fahrradklimas in Kassel.

Die Förderung des Radverkehrs dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit und dem Klimaschutz. Das Radfahren wird zudem attraktiver und komfortabler. Mit zunehmender Verbreitung von E-Bikes bzw. Pedelecs stehen mittlerweile attraktive und kostengünstige Alternativen zum Pkw für längere Distanzen oder topografisch bewegte Stadtteile in Kassel zur Verfügung. Besonders zielführend sind umfassende, integrierte, nachhaltige, multimodale Verkehrskonzepte, deren Maßnahmen vor allem preispolitische, informatorische, siedlungsstrukturelle und infrastrukturpolitische Handlungsansätze berücksichtigen. Darüber hinaus ist die Radverkehrsförderung ein wichtiges Element zur Stärkung der einheimischen Wirtschaft, z. B. sind Radfahrende im Einkaufsverkehr eine nachweislich bedeutende Umsatzgröße für den Einzelhandel vor Ort.

Das Radverkehrskonzept wurde in enger Abstimmung mit der Verwaltung, im Rahmen der Akteursbeteiligung mit weiteren Gremien und der Bevölkerung diskutiert und abgestimmt. Für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes und einer damit verbundenen, erfolgreichen Weiterführung der Radverkehrsförderung ist sowohl der Einsatz finanzieller Mittel als auch die Bereitstellung personeller Ressourcen unerlässlich.

Um den Erfolg der Maßnahmen zukünftig bewerten zu können, sollten regelmäßige Zählungen des Radverkehrs durchgeführt werden. Darüber hinaus tragen zyklische Unfallanalysen dazu bei, mögliche Sicherheitsdefizite zu erfassen und ggf. schnell reagieren zu können. Beides – Zählungen und Unfallanalysen – sind wichtige Indikatoren für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung und dienen der Kommunikation der Erfolge.

Radverkehrsförderung ist keine Eintagsfliege, das Radverkehrskonzept kein starres Werk. Vielmehr muss die Förderung der Belange eines sicheren und attraktiven Radverkehrs in allen Bereiche der Verwaltung und Politik selbstverständlich berücksichtigt werden. Radfahren soll Spaß machen und sicher möglich sein. Hierfür sind die Grundlagen zu schaffen und regelmäßig zu aktualisieren.

Neben den Verbesserungen für den Radverkehr ist die Sicherheit des Fußverkehrs zu beachten. Maßnahmen für den Radverkehr dürfen nicht zu Lasten des Fußverkehrs erfolgen. Ziel der Förderung des Radverkehrs in Kassel sollte insgesamt ein rücksichtsvolles und angepasstes Miteinander aller Verkehrsarten sein. Neben der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur ist hierfür insbesondere das Themenfeld Öffentlichkeitsarbeit zu intensivieren, wobei alle Verkehrsteilnehmenden einzubeziehen sind.

## 6 Ergänzendes Material und Verzeichnisse

Zur Dokumentation des Radverkehrskonzeptes gehören neben dem Erläuterungsbericht noch folgende weiterführende Materialien:

- Anlage Dokumentation Akteursbeteiligung
- Anlage Analyse Öffentlichkeitsarbeit und Service
- Anlage Maßnahmen Wegeinfrastruktur
- Kartenband zur Illustration der Vorzugsvarianten (Knoten 02: Ysenburgstraße/Schützenstraße/Scharnhorststraße – siehe Abschnitt 03: Ysenburgstraße, Knoten 03: Freiherr-von-Steon-Straße/Goethestraße – siehe Abschnitt 06: Goethestraße, Knoten 04: Leipziger Platz – siehe Abschnitt 05: Pfarrstraße, Knoten 05: Tischbeinstraße/Schönfelder Straße – siehe Abschnitt 13: Kohlenstraße)

### Abkürzungsverzeichnis

AGNH	Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Nordhessen
AK	Arbeitskreis
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EUSKa	Elektronische Unfalltypensteckkarte
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GDV	Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft e. V.
IKK	Integrierter Klimaschutz
KEP-Dienstleister	Kurier-, Express- und Paketdienste-Dienstleister
KIP	Kommunalinvestitionsförderpaket
Kfz	Kraftfahrzeug
KInvFG	Kommunalinvestitionsförderungsgesetz
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
RVK	Radverkehrskonzept
RVU	Radverkehrsunfall
StVO	Straßenverkehrsordnung
UKM	Universitätsklinikum Münster
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
WHO	Weltgesundheitsorganisation

## Abbildungsverzeichnis

Bild 2-1:	Haupt- und Nebenroutennetz des Radverkehrs inkl. Raddirektverbindungen in die Umlandgemeinden (Quelle: Stadt Kassel).	13
Bild 2-2:	CO <sub>2</sub> -Emissionen für das Stadtgebiet Kassel (Darstellung: eigene Darstellung, Datengrundlage: IKK)	20
Bild 2-3:	Anzahl Radverkehrsunfälle (RVU) in Kassel nach Unfallkategorie (2013-2015)	25
Bild 2-4:	Vergleich des Unfallgeschehens in Kassel (2013-2015) mit anderen Kommunen in Relation zum Radverkehrsanteil und zur Einwohnerzahl	26
Bild 2-5:	Auszug aus der Unfalltypensteckkarte (EUSKa) im Bereich Kassel West (2013-2015)	27
Bild 2-6:	Unfallgegner von Radfahrenden bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden in Kassel (2013-2015) und Deutschland innerorts (2014)	28
Bild 2-7:	Hauptverursacher bei Radverkehrsunfällen mit Personenschaden in Kassel (2013-2015)	28
Bild 2-8:	Verteilung der Unfälle im Tagesverlauf in Kassel (2013-2015)	29
Bild 2-9:	Lichtverhältnisse bei Radverkehrsunfällen in Kassel (2013-2015)	29
Bild 2-10:	Verteilung der Unfälle in Kassel im Wochen- bzw. Jahresverlauf (2013-2015)	30
Bild 2-11:	Unfälle nach Unfalltypen (oben) bzw. nach Charakteristika der Unfallstelle (unten) in Kassel	31
Bild 2-12:	Übersicht der Unfalltypen in Kombination mit Unfallfolgen in Kassel (2013-2015)	31
Bild 2-13:	Unfallursachen seitens des Unfallverursachers in Kassel (2013-2015)	32
Bild 2-14:	Unfallursachen seitens weiterer Beteiligter in Kassel (2013-2015)	33
Bild 3-1:	Übersicht der näher betrachteten Strecken und Knotenpunkte (Quelle: Stadt Kassel)	40
Bild 4-1:	Vorher-Nachher-Evaluation Verkehrsentwicklungsplan	177

## Tabellenverzeichnis

Tab. 2-1	Zeithorizont der VEP-Maßnahmen .....	14
Tab. 2-2	Konkretisierung der Aussagen zu den Radverkehrspotenzialen – Handlungsfeld Radverkehr (B).....	17
Tab. 2-3	Konkretisierung der Aussagen zu den Radverkehrspotenzialen – Handlungsfeld Multi- und Intermodalität (K) .....	17
Tab. 2-4	Konkretisierung der Aussagen zu den Radverkehrspotenzialen – Handlungsfeld Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (L) .....	18
Tab. 2-5	Konkretisierung der Aussagen zu den Radverkehrspotenzialen – Handlungsfeld Mensch und Mobilitätskultur (M) .....	18
Tab. 2-6	Einsparungs- und Verlagerungspotenziale gemäß VEP – Handlungsfeld Radverkehr (B).....	21
Tab. 2-7	Einsparungs- und Verlagerungspotenziale gemäß VEP – Handlungsfeld Multi- und Intermodalität (K) .....	22
Tab. 2-8	Einsparungs- und Verlagerungspotenziale gemäß VEP – Handlungsfeld Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (L) .....	23
Tab. 2-9	Einsparungs- und Verlagerungspotenziale gemäß VEP – Handlungsfeld Mensch und Mobilitätskultur (M).....	23
Tab. 4-1	Übersicht Prioritätenreihung der Einzelmaßnahmen im Themenfeld Wegeinfrastruktur .....	169
Tab. 4-2	Übersicht Prioritätenreihung der Einzelmaßnahmen im Themenfeld Service .....	171
Tab. 4-3	Übersicht Prioritätenreihung der Einzelmaßnahmen im Themenfeld Öffentlichkeitsarbeit .....	173

## **Literaturverzeichnis**

Belo, A.v. 2016: Verkehrssicherheit von Radfahrern - Analyse sicherheitsrelevanter Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen. BASt-Bericht M264. Bergisch Gladbach.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) 2012: Nationaler Radverkehrsplan 2020 - Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln. Berlin.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2009: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Hrsg. 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln.

Regierungspräsidium Darmstadt 2016: Lärmaktionsplan Hessen. Darmstadt.

SrV - Verkehr in Städten 2008 und 2013: Auswertungen auf Basis der Erhebungsergebnisse der SrV-Erhebung im Jahr 2008 und 2013.

Stadt Kassel, KEEA, LK Argus 2012: Integriertes Klimaschutzkonzept (IKK) für die Stadt Kassel - Kurzfassung. Kassel.

Stadt Kassel et al., 2015: Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030. Kassel.

Umweltbundesamt, Technische Universität Dresden 2012: Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz. Dresden.

Universitätsklinikum Münster (UKM) 2010: Fahr Unfallstudie Münster. Münster.

## **Webseiten (Zugriffe mehrfach):**

[serviceportal-kassel.de](http://serviceportal-kassel.de)

[dlr.de/vf/en/Portaldata/12/Resources/dokumente/projekte/wiv\\_rad/wiv-rad-schlussbericht.pdf](http://dlr.de/vf/en/Portaldata/12/Resources/dokumente/projekte/wiv_rad/wiv-rad-schlussbericht.pdf)

[cyclelogistics.eu/docs/111/CycleLogistics\\_Baseline\\_Study\\_external.pdf](http://cyclelogistics.eu/docs/111/CycleLogistics_Baseline_Study_external.pdf)