

5. Dezember 2023
1 von 4

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

Beschluss

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

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

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

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

und Verkehrsversuche durchgeführt werden, die aufzeigen, wie der Verkehr im Hauptstraßennetz insgesamt künftig abzuwickeln ist. Es sollen bauliche Varianten der Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr bevorzugt werden, wenn die Flächen zur Verfügung stehen. Die Radverkehrsanlagen sind mit einem ebenen und dauerhaft gut befahrbaren Belag vorzusehen, der sich durchgängig visuell von angrenzenden Flächen absetzt.

4. beauftragt den Magistrat, im Nebenstraßennetz die Radrouten komfortabel und durchgängig befahrbar herzustellen und den Kfz-Durchgangsverkehr dort geeignet zu reduzieren bzw. zu entschleunigen. **Bei allen künftigen baulichen Maßnahmen sollen dafür insbesondere die Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr sowie die Sichtbeziehungen an den Knotenpunkten verbessert werden. Außerdem soll die Anlage von Kfz-Stellplätzen am Fahrbahnrand fahrradfreundlich umgestaltet werden. Bei der Priorisierung von Unterhaltungsmaßnahmen (z.B. Fahrbahndeckensanierung) sollen die Radrouten des Verkehrsentwicklungsplans besonders berücksichtigt werden. Bis zum Jahr 2025 werden mindestens die in Anlage „Ziel 4 – Liste der Nebenstraßen“ beziehungsweise „Ziel 4 – Maßnahmenübersicht Nebenstraßen“ ersichtlichen Bauvorhaben angegangen.**
5. beauftragt den Magistrat, die Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur im Umkreis von 500m um Schulen und Kindergärten, **insbesondere auch durch bauliche Maßnahmen**, sicherer zu machen. Sofern verkehrsbehördliche Maßnahmen sinnvoll erscheinen, bittet die Stadtverordnetenversammlung den Oberbürgermeister entsprechende Anordnungen zu treffen.
6. bittet den Oberbürgermeister, notwendige verkehrsbehördliche Anordnungen zu treffen, sodass an Lichtsignalanlagen sichere und für den Kfz-Verkehr deutlich wahrnehmbare Radverkehrsführungen entstehen und i. d. R. **berührungslöse** Technologien zur Grünzeitanforderung für Radfahrer eingesetzt werden. **Mit dem Ziel der Wartezeit-Reduktion werden jährlich im Durchschnitt mindestens an 3 Kreuzungen mit LSA Anpassungen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs vorgenommen. Dabei sollen insbesondere auch die Planungen aus den Zielen II (3) (Hauptverkehrsstraßen) und II (4) (Nebenstraßen) berücksichtigt werden. Sofern es eigene Radfahrersignale gibt, sollten die Freigaben für Radverkehr mit einem zeitlichen Vorlauf vor dem Kfz-Verkehr in der gleichen Richtung erfolgen, um die Wahrnehmbarkeit der Radfahrenden weiter zu unterstützen. Als sichere und deutlich wahrnehmbare Radverkehrsführungen an signalgesteuerten Knotenpunkten sollen beispielsweise aufgeweitete Radaufstellstreifen vor den Kfz-Spuren (ARAS), vorgezogene Haltlinien im Seitenbereich, Fahrradschleusen oder indirektes Linksabbiegen zum Einsatz kommen.**

7. beauftragt den Magistrat, ein Programm zur Steigerung der Anzahl der Radabstellplätze in Ausführung und Ausstattung nach dem Stand der Technik aufzulegen. Als grobes Maß für den Bedarf gilt dabei, dass die Anzahl öffentlich nutzbarer Radabstellplätze in einem Bezugsgebiet ca. **40%** der Anzahl der Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum betragen soll. **Dabei sind bis zum Jahr 2022 1800 Abstellplätze zu schaffen. Des weiteren sollen exemplarisch verschiedene Erweiterungen, wie Überdachung, Druckluftstation und Ladestationen in diesem Zeitraum aufgestellt werden. Nach diesem Umsetzungszeitraum (bis 2022) soll evaluiert werden, ob die Anzahl öffentlich nutzbarer Radabstellplätze in einem Bezugsgebiet auf 60% oder 80% der Anzahl der Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum bis zum Jahr 2025 erhöht werden soll. Ebenso soll dabei evaluiert werden, welche der oben genannten Erweiterungen sich bewährt haben, und daher verstärkt in den nächsten Jahren bis 2025 eingerichtet werden sollen.**
 8. beauftragt den Magistrat, eine als dauerhaft angelegte Kampagne für mehr Rücksichtnahme im Verkehr, die alle Verkehrsarten adressiert, in Verbindung mit fördernder Öffentlichkeitsarbeit für den Rad- und Fußverkehr sowie den Öffentlichen Personennahverkehr aufzulegen.
- III. Die Stadtverordnetenversammlung ist sich bewusst, dass zur Förderung des Radverkehrs flächenbezogene Zielkonflikte mit anderen Verkehrs- bzw. Nutzungsarten gelöst werden müssen. Der Magistrat wird deshalb aufgefordert, bei allen künftigen Maßnahmen die Bedarfe für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr kritisch zu bewerten und auch Planungsvarianten vorzuschlagen, bei denen Fahrspuren bzw. Kfz-Stellplätze ganz oder teilweise wegfallen. Dabei ist jeweils aufzuzeigen, wie bzw. zu welchem Grad die bisherigen Verkehrs- und Nutzungsfunktionen zukünftig erfüllt werden können.
- IV. Die Stadtverordnetenversammlung ist sich bewusst, dass für den beschleunigten Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur mehr Ressourcen als bisher notwendig sind. Der Magistrat wird deshalb aufgefordert, noch im Jahr 2019 mindestens eine zusätzliche, unbefristete Stelle für den Radverkehr einzurichten und im Jahr 2020 zwei weitere, unbefristete Stellen einzuplanen. **In den Folgejahren bis 2023 soll jedes Jahr eine weitere, unbefristete Stelle eingepplant werden. Darüber hinaus sollen für das Jahr 2020 750.000 Euro zusätzlich für Radverkehrsmaßnahmen in den Haushalt eingepplant werden, die vorwiegend als städtische Eigenanteile für spezifisch geförderte Radverkehrsprojekte dienen können. Angestrebt wird, die städtischen Eigenmittel bis zum Jahr 2023 jährlich um jeweils 250.000 Euro und 2024 um 500.000 zu steigern. Mithin könnten somit im Jahr 2024 inkl.**

Fördermittel insgesamt 9.000.000 Euro (45,00 Euro pro Kopf) als Gesamtmittel zur Verfügung stehen.

4 von 4

- V. Der Magistrat wird aufgefordert, die originären Radverkehrsmittel transparent im Haushalt abzubilden.
- VI. Der Magistrat wird aufgefordert, einmal jährlich über die Fortschritte der Radverkehrsförderung im zuständigen Ausschuss zu berichten. **Dabei sollte u.a. auch die von der Universität Kassel entwickelte Methode zur Aufschlüsselung der Kosten verschiedener Verkehrsmittel angewendet werden.**

Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.

Holger Augustin
Vorsitzender

Sabine John
Schriftführerin