

# Bericht zur Radverkehrsförderung für das Jahr 2021

Am 23.09.2019 hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Kassel konkrete Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs beschlossen (Vorlage-Nr.: 101.18.1237). Dazu gehört unter Ziffer VI dieses Beschlusses auch, dass im zuständigen Ausschuss einmal jährlich über die Fortschritte der Radverkehrsförderung zu berichten ist. Das hier vorliegende Dokument trägt dieser Berichtsaufforderung Rechnung. Es richtet sich an den zuständigen Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr. Die Gliederung des Berichts orientiert sich an der Struktur des genannten Beschlusses.

Da jeder Jahresbericht für sich stehend verständlich sein soll, lassen sich gewisse Redundanzen im Vergleich zum Vorjahresbericht kaum vermeiden: Die entsprechenden Passagen sind mit leicht ausgegrauter Schrift kenntlich gemacht; neue Einfügungen sind normal schwarz ausgeführt.

## 1 Beschleunigte Förderung des Radverkehrs

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

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

## 2 Konkrete Ansätze zur Radverkehrsförderung

### 2.1 Gewichtung des Radverkehrs

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

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

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

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

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

## 2.2 Einheitliche und kontinuierliche Führung

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

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

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

## 2.3 Hauptverkehrsstraßen

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

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

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

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

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

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

Tabelle 1: Projektfortschritt für Maßnahmen im Hauptstraßennetz im Jahr 2021

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

<sup>1</sup> Vorplanung<sup>2</sup> Ausführungsplanung<sup>3</sup> Bauausführung<sup>4</sup> Dokumentation zuzüglich Fertigstellung Schlussrechnung/Schlussverwendungsnachweis<sup>5</sup> Marker in Klammern: Die Planung und Umsetzung der neuen Wahlebach-Brücke ist weiter fortgeschritten als die Planung des restlichen Straßenabschnitts.

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

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

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

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

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

## 2.4 Nebenstraßennetz

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

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

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

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

<sup>6</sup> Vorplanung

<sup>7</sup> Ausführungsplanung

<sup>8</sup> Bauausführung

<sup>9</sup> Dokumentation zuzüglich Fertigstellung Schlussrechnung/Schlussverwendungsnachweis

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

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

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

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



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

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

<sup>10</sup> Vorplanung<sup>11</sup> Ausführungsplanung<sup>12</sup> Bauausführung<sup>13</sup> Dokumentation zuzüglich Fertigstellung Schlussrechnung/Schlussverwendungsnachweis

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

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

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

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

Rundes Feld Reiherweg bis Falkenweg	420	10
Triftweg/Dessenborn Baugebiet Wolfsanger/Hasenhecke	810	10
Unterneustadt südl. Quartier Unterneustädter Kirchplatz, Bettenhäuser Straße etc	330	20
Vor dem Osterholz Baugebiet Bettenhausen, Stadtgrenze Niestetal	1600	10
Wahlebachweg Brücke inkl. Rampe, Anschluss Richtung Lohfelden	40	50
<b>Wasserfallsgraben</b> Brücke - Instandsetzung und Geländererhöhung	5	100

## 2.5 Nahbereich von Schulen und Kindergärten

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

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

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

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

## 2.6 Lichtsignalanlagen

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

Die im Jahr 2021 erfolgten Anpassungen an lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten mit Bezug auf den Radverkehr sind in der folgenden Tabelle 8 zusammengestellt.

Tabelle 8: Radverkehrsbezogene Anpassungen von LSA-Knotenpunkten im Jahr 2021

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

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

Sg = Signalgruppe

## 2.7 Radabstellanlagen

„Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt den Magistrat, ein Programm zur Steigerung der Anzahl der Radabstellplätze in Ausführung und Ausstattung nach dem Stand der Technik aufzulegen. Als grobes Maß für den Bedarf gilt dabei, dass die Anzahl öffentlich nutzbarer Radabstellplätze in einem Bezugsgebiet ca. 40% der Anzahl der Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum betragen soll<sup>14</sup>. 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-

<sup>14</sup> Vgl. Kapitel 3

*Stellplätze im öffentlichen Raum bis zum Jahr 2025 erhöht werden soll. Ebenso soll dabei evaluiert werden, welche der oben genannten Erweiterungen sich bewährt haben, und daher verstärkt in den nächsten Jahren bis 2025 eingerichtet werden sollen.“*

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

Tabelle 9: Anzahl neuer Fahrrad-Abstellplätze je Stadtteil

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

\*: geplante Fahrrad-Abstellplätze

## 2.8 Kampagne für mehr Rücksichtnahme

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

Die Vorbereitung einer Rücksichtnahme-Kampagne wurde aus Ressourcengründen verschoben und ist nun für die Jahre 2022 (Ausschreibung) und 2023 (Kampagnen-Entwicklung und Kampagnen-Start) vorgesehen.

## 3 Bewertung der Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr

*„Die Stadtverordnetenversammlung ist sich bewusst, dass zur Förderung des Radverkehrs flächenbezogene Zielkonflikte mit anderen Verkehrs- bzw. Nutzungsarten gelöst werden müssen. Der Magistrat wird deshalb aufgefordert, bei allen künftigen Maßnahmen die Bedarfe für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr kritisch zu bewerten und auch Planungsvarianten vorzuschlagen, bei denen Fahrspuren bzw. Kfz-Stellplätze ganz oder teilweise wegfallen. Dabei ist jeweils aufzuzeigen, wie bzw. zu welchem Grad die bisherigen Verkehrs- und Nutzungsfunktionen zukünftig erfüllt werden können.“*

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

Um Auswirkungen von Sperrungen, Richtungsbeschränkungen und Fahrstreifenreduktionen zugunsten neuer Radverkehrsanlagen im Hauptstraßennetz bewerten zu können, ist ein netzbezogenes Verkehrsmodell notwendig. Ein solches wurde für die Stadt Kassel vor inzwischen etwa zehn Jahren im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans erstellt. Im Jahr 2020 wurde gemeinsam mit dem ZRK und dem NVV die Fortschreibung des Modells beauftragt. Sobald es in aktualisierter Form zur Verfügung steht, können auch stärker in die Struktur eingreifende Varianten im Hauptstraßennetz bewertet und verglichen werden. **Die Bereitstellung des aktualisierten Modells wurde für Mitte 2022 zugesagt.**

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

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



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

Tabelle 10: Entfallene Kfz-Stellplätze je Stadtteil

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

## 4 Ressourcen

*„Die Stadtverordnetenversammlung ist sich bewusst, dass für den beschleunigten Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur mehr Ressourcen als bisher notwendig sind. Der Magistrat wird deshalb aufgefordert, noch im Jahr 2019 mindestens eine zusätzliche, unbefristete Stelle für den Radverkehr einzurichten und im Jahr 2020 zwei weitere, unbefristete Stellen einzuplanen. In den Folgejahren bis 2023 soll jedes Jahr eine weitere, unbefristete Stelle eingeplant werden. Darüber hinaus sollen für das Jahr 2020 750.000 Euro zusätzlich für Radverkehrsmaßnahmen in den Haushalt eingeplant werden, die vorwiegend als städtische Eigenanteile für spezifisch geförderte Radverkehrsprojekte dienen*

*können. Angestrebt wird, die städtischen Eigenmittel bis zum Jahr 2023 jährlich um jeweils 250.000 Euro und 2024 um 500.000 zu steigern. Mithin könnten somit im Jahr 2024 inkl. Fördermittel insgesamt 9.000.000 Euro (45,00 Euro pro Kopf) als Gesamtmittel zur Verfügung stehen.“*

#### 4.1 Personal

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

Tabelle 11: Personalsituation im Straßenverkehrs- und Tiefbauamt

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

#### 4.2 Finanzielle Mittel

In Tabelle 12 ist die zahlenmäßige Wirkung der im Beschluss zur Radverkehrsförderung enthaltenen Steigerungen dargestellt. Die tatsächliche haushaltsmäßige Bereitstellung<sup>15</sup> von Radverkehrsmitteln im Finanzhaushalt (inklusive Förderung) kann aus Tabelle 13 abgelesen werden. In Tabelle 14 kann man erkennen, welche Geldsummen auf Grund von Rechnungen für Investitionsvorhaben real abgeflossen sind.

Tabelle 12: Finanzierung von Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur gemäß Beschlusslage

[Mio. Euro]	2020	2021	2022	2023	2024
Status quo (Eigen- und Fördermittel)	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
Beschlossener Aufwuchs Eigenmittel	0,75	1,00	1,25	1,50	2,00
Resultierender Aufwuchs Fördermittel <sup>16</sup>	1,50	2,00	2,50	3,0	4,00
Summe pro Jahr	5,25	6,00	6,75	7,50	9,0
Gesamtsumme			34,50		

<sup>15</sup> Maßgeblich sind die Plan-Ansätze, nicht die Ergebnisse der Jahresabschlüsse. Nicht in Anspruch genommene Ausgabeermächtigungen aus dem Finanzhaushalt werden als Reste in die Folgejahre verschoben und stehen weiter zur Verfügung.

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

Tabelle 13: Haushaltsmäßig abgebildete Finanzierung von Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur (Produkt 54102)

[Mio. Euro]	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Haushaltsrechtlich gesichert</b>	39,58 <sup>17</sup>	5,07 <sup>18</sup>	7,46 <sup>19</sup>		
<i>Eigenmittel<sup>20</sup> in Mittelfristplanung enthalten</i>				(6,03)	(3,91)
<b>Mittelfristplanung inkl. Förderung<sup>21</sup></b>				12,06	7,82
<b>Gesamtsumme</b>			71,99		

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

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

<sup>17</sup> Vgl. Nachtragshaushalt 2020, Produkt 54102, S. 369 - 370

<sup>18</sup> Vgl. Haushalt 2021, Produkt 54102, S. 839

<sup>19</sup> Vgl. Haushalt 2022, Produkt 54102, S. 609

<sup>20</sup> Vgl. Haushalt 2022, Produkt 54102, S. 610

<sup>21</sup> An dieser Stelle wird vorsichtig von einer Gesamtförderquote von 50% ausgegangen.

## 5 Abbildung des Radverkehrs im Haushalt

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

Die Anteile an Investitionen, die dem Radverkehr zugeschrieben werden, sind unter dem Produkt „Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und Förderung des Radverkehrs“ mit der Produktnummer 54102 erfasst und dort leicht zu finden.

Allerdings ist die Frage, welcher Anteil einer Baumaßnahme dem Radverkehr zugeschrieben werden kann bzw. muss, nicht leicht zu beantworten. Der Anteil wird bei der bloßen Sanierung von Straßen ohne besondere Radverkehrsanlagen jedenfalls deutlich kleiner sein als beim Neubau eines reinen Radweges. Für die sachgerechte Abschätzung des Radverkehrsanteils können die in **Tabelle 15** aufgeführten Größenordnungen als Anhaltspunkte dienen. Diese Anteile müssen jedoch von Projekt zu Projekt individuell ermittelt werden.

Tabelle 15: Anhaltspunkte für Radverkehrsanteile an Infrastrukturinvestitionen

	Anteil	Bezug
Bau/Sanierung von Fahrbahnen an Hauptverkehrsstraßen ohne Radverkehrsanlagen	0%	
Bau/Sanierung von Fahrbahnen im Nebenstraßennetz ohne Radverkehrsanlage und ohne besondere Bedeutung im Radverkehrsnetz	4% <sup>22</sup>	Gesamtkosten
Lichtsignalanlagen	10%	Gesamtkosten
Bau/Sanierung von Fahrbahnen im Nebenstraßennetz ohne Radverkehrsanlage, aber mit besonderer Bedeutung im Radverkehrsnetz	11% <sup>23</sup>	Gesamtkosten
Bau/Sanierung von Fahrbahnen an Hauptverkehrsstraßen mit (ggf. neuen) Radverkehrsanlagen	variabel	Anteil Radverkehrsfläche an Gesamtverkehrsfläche
Bau/Sanierung von gemeinsamen Geh-/Radwegen	50%	Gesamtkosten
Bau/Sanierung von reinen Radwegen oder Radfahrstreifen oder Fahrradstraßen	100%	Gesamtkosten

<sup>22</sup> Ergibt sich aus dem Bewertungsmodell der Universität Kassel.

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

## 6 Kostenaufschlüsselung für Verkehrsmittel

*„Der Magistrat wird aufgefordert, einmal jährlich über die Fortschritte der Radverkehrsförderung im zuständigen Ausschuss zu berichten. Dabei sollte u.a. auch die von der Universität Kassel entwickelte Methode zur Aufschlüsselung der Kosten verschiedener Verkehrsmittel angewendet werden.“*

Es wird auf die methodischen Erläuterungen im Jahresbericht 2020 verwiesen, dem auch die ausführliche Studie der Universität Kassel als Anlage beilag. Im Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr wurde darüber hinaus über das Modell berichtet. Für den hier gegenständlichen Jahresbericht 2021 wurden mit demselben Modell die entsprechenden Werte für das Haushaltsjahr 2020 ermittelt<sup>24</sup>. Zur besseren Vergleichbarkeit sind auf den folgenden Seiten untereinander jeweils die relevanten Abbildungen der Jahre 2019 und 2020 dargestellt. Zu beachten ist, dass das Jahr 2020 von der Pandemielage geprägt war, die sich insbesondere auch auf die Einnahmen- und Ausgabensituation im ÖPNV ausgewirkt hat.

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

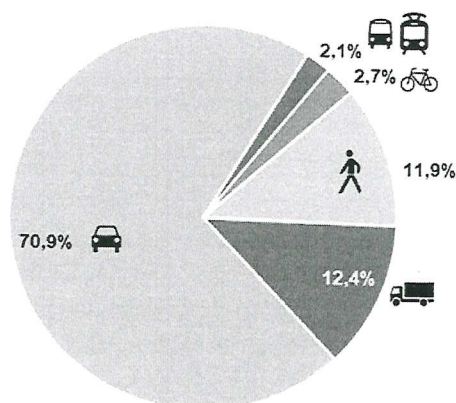


Abbildung 1: Aufteilung des Personalaufwands vom Straßenverkehrs- und Tiefbauamt im Jahr 2020 (Quelle: Ökonomische Bewertung der Verkehrsarten in der Stadt Kassel, Kurzbericht der Universität Kassel im Auftrag der Stadt Kassel, 2022.)

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

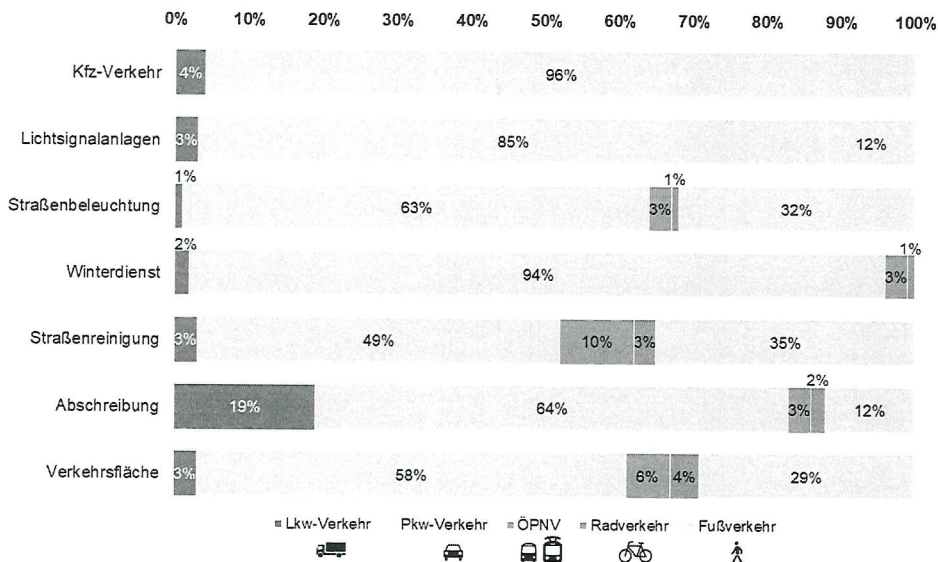


Abbildung 2: Spezifische Aufteilungsschlüssel im Jahr 2020 (Quelle: Ökonomische Bewertung der Verkehrsarten in der Stadt Kassel, Kurzbericht der Universität Kassel im Auftrag der Stadt Kassel, 2022.)

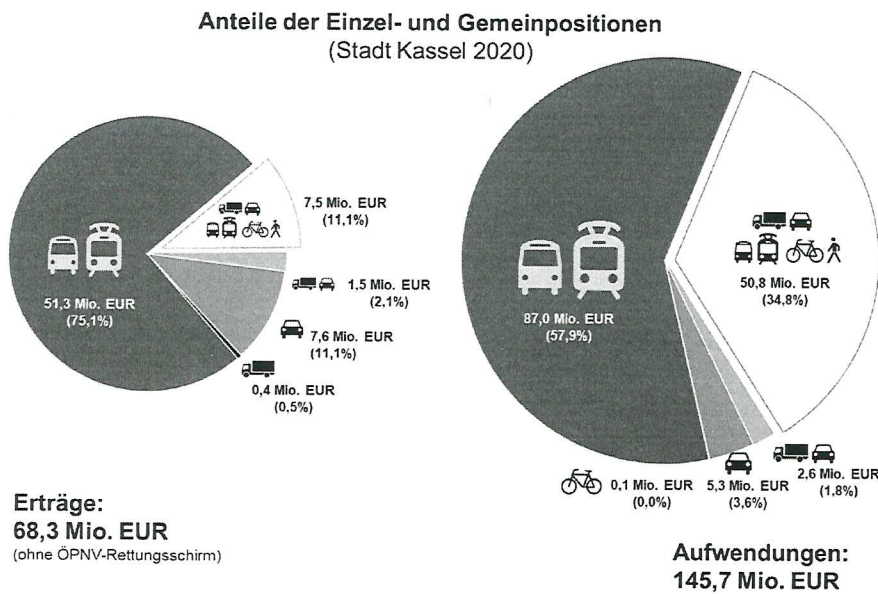


Abbildung 3: Verteilung von Aufwänden und Erträgen im Jahr 2020 (Quelle: Ökonomische Bewertung der Verkehrsarten in der Stadt Kassel, Kurzbericht der Universität Kassel im Auftrag der Stadt Kassel, 2022.)

## 7 Versiegelungsbilanz

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

Tabelle 16: Versiegelungsbilanz von Straßenbaumaßnahmen in 2021

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