

Bericht zur Radverkehrsförderung für das Jahr 2022

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.

Der Bericht gliedert sich in vier Abschnitte:

- 1 Konkrete Ansätze der Radverkehrsförderung einschließlich deren Auswirkungen
- 2 Ressourcen
- 3 Abbildung des Radverkehrs im Haushalt
- 4 Kostenaufschlüsselung für Verkehrsmittel

1 Konkrete Ansätze der Radverkehrsförderung einschließlich deren Auswirkungen

Folgende Tabellenblätter dienen als Überblick und sind u. a. zu den einzelnen Zielen des STAVO-Beschlusses aufgeführt:

- Maßnahmen im Hauptverkehrsstraßennetz 2022
- Maßnahmen gemäß Ziel 4 im Nebenstraßennetz 2022
- Weitere Maßnahmen im Nebenstraßennetz 2022
- Maßnahmen im Umfeld von Schulen und Kindergärten 2022
- Radverkehrsbezogene Anpassungen von LSA-Knotenpunkten 2022
- Anzahl neuer Fahrrad-Abstellplätze je Stadtteil
- Entfallene Kfz-Stellplätze je Stadtteil 2022
- Verkehrsversuche Hauptverkehrs- und Nebenstraßen
- Versiegelungsbilanz von Straßenbaumaßnahmen 2022

Die Rücksichtnahme-Kampagne wurde 2022 ausgeschrieben und befindet sich derzeit in der Kampagnen-Entwicklung. Erste Aktivitäten gab es im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche im September 2023.

Tabelle 1: Maßnahmen im Hauptstraßennetz 2022

| Maßnahmen | Länge*) | Kosten- anteil Radverkehr | 1 | 2 ¹ | 3 | 4 | 5 ² | 6 | 7 | 8 ³ | 9 ⁴ |
|---|---------|---------------------------------|---------------------------------|----------------|---|---|----------------|-----|-----|----------------|----------------|
| | [m] | [%] | Gestartete HOAI-Leistungsphasen | | | | | | | | |
| Brüder-Grimm-Platz mit Friedrichsstraße | 120 | 15 | X | X | X | X | | | | | |
| Damaschkebrücke Am Sportzentrum, Auedamm, Damaschkestraße | 400 | 30 | X | X | X | X | X | | | | |
| Druseltalstraße 2.BA Eugen-Richter-Straße bis Heinrich-Schütz-Allee | 1.380 | 100 | | | | | X | X | X | X | X |
| Druseltalstraße 3.BA Heinrich-Schütz-Allee bis Konrad-Adenauer-Straße | 710 | 100 | X | X | X | | | | | | |
| Forstbachweg⁵ Marie-Curie-Straße inkl. Brücke bis Grünzug | 330 | 30 | X | X | X | X | | (X) | (X) | (X) | |
| Frankfurter Straße/Silberbornstraße Horst-Dieter-Jordan-Str. bis Silberbornstraße | 70 | 0 | X | X | X | | | | | | |
| Friedrich-Ebert-Straße Annastraße bis Karl-Marx-Platz | 550 | 30 | X | X | X | X | X | X | X | X | |
| Friedrich-Ebert-Str./Freiherr-Vom-Stein-Str. Bebelplatz bis Goethestraße | 730 | 100 | X | X | X | | | | | | |
| Heiligenröder Straße/Speeler Weg Gecksbergstraße bis Göttinger Straße | 200 | 26 | | | X | X | X | | | | |
| Hugo-Preuss-Straße Brücke - Arbeiten am Kappenbereich | 15 | 30 | X | X | X | X | X | X | X | X | X |

¹ Vorplanung² Ausführungsplanung³ Bauausführung⁴ Dokumentation zuzüglich Fertigstellung Schlussrechnung/Schlussverwendungsnachweis⁵ Marker in Klammern: Die Planung und Umsetzung der neuen Wahlebach-Brücke ist weiter fortgeschritten als die Planung des restlichen Straßenabschnitts.

| | | | | | | | | | | | |
|---|-------|--------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Königinhofstraße Hafenstr. (ab Scharnhorststr.) bis Sandersh. Str. | 1.400 | 30 | | | | | X | X | X | X | |
| Kohlenstraße Bertha-von-Suttner-Straße bis Am Heimbach | 375 | 100 | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Konrad-Adenauer-Straße Stadtgrenze bis Bilsteiner Born | 1.160 | 30 | | | | | X | X | X | X | X |
| Kurt-Wolters-Straße Holländischer Platz bis Katzensprung | 500 | 50 | | | X | X | X | X | X | X | X |
| Leuschnerstraße Brücke bis Heinrich-Schütz-Allee | 770 | 25 | X | X | | | | | | | |
| Mönchebergstraße/Mittelring/Eisenschmiede Ihringshäuser Straße bis Ihringshäuser Straße | 1.100 | 25 | X | X | X | | | | | | |
| Ochshäuser Straße Leipziger Platz bis Lilienthalstraße | 1.000 | 100 | X | X | | | | | | | |
| Pfarrstraße/Brücke Rinaldstraße bis Burgstraße | 90 | 20 | | | | | X | X | X | X | X |
| Raddirektverbindung Kassel – Vellmar KS 2: KP Eisenschmiede/Fiedlerstraße | 400 | 30-100 | X | X | | | | | | | |
| Raddirektverbindung Kassel – Vellmar, KS 4: Bunsenstraße, Niedervellmarer Straße | 1.000 | 100 | X | X | | | | | | | |
| Raiffeisenstraße Am Auestadion bis Heckerwiesenstraße | 180 | 10 | X | X | X | X | X | | | | |
| Sandershäuser Straße Dresdener Straße bis Mündener Straße | 350 | 20 | X | | | | | | | | |
| Schenkebier Stanne Waldecker Straße bis Holländische Straße | 1.210 | 30 | X | X | | | | | | | |
| Tischbein-/Kohlenstraße Kantstraße bis Friedenstraße | 375 | 100 | X | X | | | | | | | |
| Wiener Straße Hersfelder Straße bis Holländische Straße | 980 | 10 | X | X | X | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | |
|---|-----|-----|--|--|---|---|---|---|---|---|---|
| Willy-Brandt-Platz – ICE-Bahnhof Landgraf-Karl-Straße bis Grüner Waldweg | 300 | 20 | | | | X | | | | | |
| Wolfsgraben/Höheweg Wolfsangerstraße bis Grenzweg | 700 | 15 | | | | | | | | X | X |
| Wolfhager Straße 3 Brücken Brückenbauwerk | 220 | 12 | | | X | X | X | X | X | X | |
| Wolfhager Straße (1.BA) Brücke Haltepunkt Harleshausen | 140 | 100 | | | | | | | | X | X |
| Wolfhager Straße Brücke Bf. Harleshausen (2.BA) (Anschlüsse Zum Feldlager und Pideritstr.) | 70 | 30 | | | X | X | | | | | |

*) Um Projekte in die bauliche Umsetzung zu bringen, wurde der Fokus auf die weiteren Leistungsphasen 3 bis 9 gelegt. Somit gibt es keine Projekte, die gemäß Beschluss für das Jahr 2022 angerechnet werden können.

Table 2: Maßnahmen gemäß Ziel 4 im Nebenstraßennetz 2022

| Maßnahmen | Länge | Kosten- anteil Radverkehr | 1 | 2 ⁶ | 3 | 4 | 5 ⁷ | 6 | 7 | 8 ⁸ | 9 ⁹ |
|--|-------|---------------------------------|---------------------------------|----------------|---|---|----------------|---|---|----------------|----------------|
| | [m] | [%] | Gestartete HOAI-Leistungsphasen | | | | | | | | |
| Am Hafen - Fahrradstraße Hafenstraße bis Feldweg | 250 | 100 | X | X | X | | | | | | |
| Fiedlerstraße - Fahrradstraße Hegelsbergstraße bis Mombachstraße | 1.600 | 100 | | | | X | X | X | X | X | X |
| Goethestraße – Fahrradstraße Rudolphsplatz bis Fr.-v.-Stein-Straße | 1.100 | 75 | | | | X | X | X | X | X | X |

⁶ Vorplanung

⁷ Ausführungsplanung

⁸ Bauausführung

⁹ Dokumentation zuzüglich Fertigstellung Schlussrechnung/Schlussverwendungsnachweis

| | | | | | | | | | | | |
|--|-------|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Goethestraße – Fahrradstraße 2. BA Regentenstraße bis Fr.-v.-Stein-Straße | 390 | 25 | X | X | X | | | | | | |
| Hafenstraße Leipziger Straße bis Scharnhorststraße | 500 | 100 | X | X | X | | | | | | |
| Heerstraße – Fahrradstraße Wilhelmshöher Allee bis Regentenstraße | 210 | 50 | | X | X | X | X | X | X | X | |
| Helleböhnweg – Fahrradstraße Heinrich-Schütz-Allee bis Strindbergstraße | 1.800 | 75 | | | X | X | X | X | X | | |
| Kunoldstraße 1.BA – Fahrradstraße Druseltalstraße bis Landgraf-Karl-Straße | 460 | 50 | X | X | X | | | | | | |
| Lange Straße – Fahrradstraße Kunoldstraße bis Heerstraße | 550 | 50 | X | X | X | | | | | | |
| Menzel-/Landaustraße – Fahrradstraße Haydnstraße bis Philosophenweg | 1.055 | 80 | | | X | X | X | X | X | X | |
| Moritzstraße Gottschalkstraße bis Liebigstraße | 265 | 20 | | | | | X | X | X | | |
| Pferdemarkt (2. BA) Mittel-, Müllergasse - Radverkehrsführung | 250 | 20 | X | X | X | X | X | X | | | |
| Philosophenweg – Fahrradstraße Tischbeinstraße bis An der Karlsaue | 660 | 50 | X | X | | | | | | | |
| Regentenstraße – Fahrradstraße Heerstraße bis Dag-Hammerskjöld-Straße | 250 | 50 | X | X | | | | | | | |
| Raddirektverbindung Kassel – Vellmar KS 1: Henschelstr./Gottschalkstr./Mombachstr. | 680 | 50 | X | X | | | | | | | |
| Raddirektverbindung Kassel – Vellmar KS 2: Fiedlerstraße | 1.600 | 100 | X | | | | | | | | |
| Raddirektverbindung Kassel – Vellmar KS 3: Hegelsberstraße | 30 | 40 | X | | | | | | | | |
| Schillerstraße – Fahrradstraße (Markierung) Clara-Immerwahr-Straße bis Uferstraße | 570 | 100 | | | | X | X | X | X | X | X |

Tabelle 3: Weitere Maßnahmen im Nebenstraßennetz 2022

| Maßnahmen | Länge | Kosten- anteil Radverkehr | 1 | 2 ¹⁰ | 3 | 4 | 5 ¹¹ | 6 | 7 | 8 ¹² | 9 ¹³ |
|---|-------|---------------------------------|---------------------------------|-----------------|---|---|-----------------|---|---|-----------------|-----------------|
| | [m] | [%] | Gestartete HOAI-Leistungsphasen | | | | | | | | |
| Am Felsenkeller – Geh-/Radweg Linderweg bis Am Felsenkeller | 180 | 50 | X | X | X | X | X | X | X | X | |
| Am Lossewerk Brücke Müllverbrennung - Instandsetzung | 20 | 10 | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Am Sandkopf Alt Philippinenhof bis Haus Nr. 38 | 575 | 10 | | | X | | | | | | |
| Am Ziegenberg Ehrstener Straße bis Am Osterberg | 150 | 50 | X | X | X | | | | | | |
| Bahnübergang Knorrstraße | 25 | 100 | X | X | | | | | | | |
| Brunnenstraße Mergellstraße bis Zentgrafenstraße | 300 | 25 | | X | X | X | X | X | X | | |
| Buga Brücke am Pavillon | 40 | 50 | X | X | X | X | X | | | | |
| Daspelstraße Brücke mit Fahrbahn von Kita bis Firnskuppenstr. | 100 | 10 | | | | | X | X | X | X | X |
| Dittershäuser Straße Zufahrt zum Recyclinghof | 150 | 0 | X | X | X | | | | | | |
| Eifelweg Eugen-Richter-Straße bis Glockenbruchweg | 280 | 10 | | | | | X | X | X | X | X |

¹⁰ Vorplanung¹¹ Ausführungsplanung¹² Bauausführung¹³ Dokumentation zuzüglich Fertigstellung Schlussrechnung/Schlussverwendungsnachweis

| | | | | | | | | | | | | |
|--|-------|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Eisenbahnweg Brückengeländererhöhung (Südumgehung (F13)) | 70 | 100 | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Eugen-Richter-Straße – Promenade Helleböhn Leuschnerstraße bis Rhönplatz | 400 | 50 | | | X | X | X | X | X | | | |
| Emmerichstraße Uhlandstraße bis Hardenbergstraße | 150 | 10 | | | | X | X | X | | | | |
| Glogauer Straße Brücke Beschichtungsarbeiten | 5 | 100 | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| Gottlieb-Kellner-Straße Wolfhager Straße bis Weg in der Aue | 290 | 10 | | | X | X | X | X | | | | |
| Grenzweg 1. BA Höheweg bis Bebauungsgrenze | 630 | 10 | | | | | | | | | X | X |
| Grenzweg 2. BA Bebauungsgrenze bis Hasenhecke | 775 | 25 | X | X | X | | | | | | | |
| Kasseler Straße Nürnberger Straße bis Waldemar-Petersen-Straße | 400 | 10 | | | | X | X | X | X | X | | |
| Kleiststraße Waldauer Fußweg bis Ende | 40 | 10 | X | X | X | X | X | | | | | |
| Langes Feld 2. BA | 1265 | 10 | | | | | X | X | X | X | | |
| Langes Feld 3. BA | 1970 | 10 | | | X | | | | | | | |
| Lange Straße Brücke Bereich Rammelsbergstraße | 20 | 10 | X | X | X | X | X | X | X | X | X | |
| Lossegrund Baugebiet Eichwaldstraße, Olebachweg, Vogelsang | 1.080 | 15 | | | X | X | X | | | | | |
| Magazinstraße Mönchebergstraße bis Weserstraße | 185 | 25 | | | | | X | X | X | X | X | |
| Mombach Brücke/Steg | 16 | 50 | X | X | X | X | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | |
|--|-----|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Mombachstraße Holländische – Liebigstraße, Anschluss Fiedlerstraße | 70 | 30 | X | X | | | | | | | | |
| Obere Königsstraße Königsplatz bis Fünffensterstraße | 510 | 10 | | | | | | | | | X | X |
| Oderweg Druseltalstraße bis Weichselweg | 215 | 10 | | | | | | X | X | X | X | |
| Pferdemarkt (1. BA) Pferdemarkt, Kastenalgasse, Weißer Hof | 305 | 10 | | X | X | X | X | | | | | |
| Reisstraße Harleshäuser Straße bis Sömmerlingplatz | 165 | 10 | | | | | X | X | X | X | X | |
| Richard-Wagner-Straße Ludwig-Mond-Straße bis Langenbeckstraße | 350 | 10 | X | X | X | X | | | | | | |
| Roßpfad – Fahrradstraße Fuldatalstraße bis gemein. Geh-/Radweg | 150 | 100 | X | X | | | | | | | | |
| Rundes Feld Reiherweg bis Falkenweg | 420 | 10 | | | | X | X | X | | | | |
| Schwarzwaldweg Schwarzwaldweg bis Meißnerstraße | 150 | 50 | X | X | X | X | X | X | X | | | |
| Unterneustadt südl. Quartier Unterneustädter Kirchplatz, Bettenhäuser Str. etc | 330 | 20 | | | | X | X | X | X | X | | |
| Wahlebachweg Brücke inkl. Rampe, Anschluss Ri. Lohfelden | 40 | 50 | X | X | X | X | X | | | | | |
| Wasserfallsgraben Brücke - Instandsetzung und Geländererhöhung | 5 | 100 | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |

Tabelle 4: Maßnahmen im Umfeld von Schulen und Kindergärten 2022

| Schule/Kindergarten | Örtlichkeit | Maßnahme |
|-----------------------------|---------------------|---|
| Grundschule am Heideweg | Ederweg und Oderweg | Einrichtung von zwei Elterntaxi-Haltestellen |
| Grundschule am Heideweg | Saaleweg | Temporäre Schulstraße zur Europäischen Mobilitätswoche |
| Grundschule in Kirchditmold | Mergellstraße | Temporäre Schulstraße zur Europäischen Mobilitätswoche |
| Grundschule in Kirchditmold | Hochzeitsweg | Verkehrsberuhigter Bereich am Gala-Metzner-Platz/Hochzeitsweg |

Tabelle 5: Radverkehrsbezogene Anpassungen von LSA-Knotenpunkten 2022

| Ort | Beschreibung der Anpassung |
|--|--|
| Baunsbergstraße / Spreeweg (LSA 185) | Freigabe der Fußgängerfurt für den Radverkehr durch Ergänzung von Kombischeiben (Fuß-/Radverkehr) in beiden Richtungen und „Radfahrer frei“ im Spreeweg) |
| Friedrich-Ebert-Straße / Querallee (LSA 373) | Einrichtung von indirektem Linksabbiegen im Zuge der Friedrich-Ebert-Straße (inkl. Vorlauf) mit kontaktloser Anforderung (Thermicams und Radtastern inkl. Anforderungsquittierungssignal) zur Erfassung der Linksabbieger. Errichtung aufgeweiteter Aufstellbereiche für den Radverkehr (ARAS) in der Querallee Nord und Süd. Integration von Radsignalen in der Friedrich-Ebert-Straße. |
| Harleshäuser Straße / Ahnatalstraße (LSA 415) | Ergänzung von Radsignalen im Zuge der Harleshäuser Straße, verbesserte Anforderung von Fahrrädern durch Einsatz von kontaktlosen Detektionseinrichtungen (Radardetektoren) in allen vier Zufahrten |
| Harleshäuser Straße / Wolfhager Straße (LSA 406) | Verbesserte Anforderung von Fahrrädern durch Einsatz von kontaktlosen Detektionseinrichtungen neuester Generation (Thermicams) |
| Heinrich Schütz Allee / Meißnerstraße (LSA 606) | Freigabe der Fußgängerfurt für den Radverkehr durch Ergänzung von Kombischeiben (Fuß-/Radverkehr) in beiden Richtungen |
| Heinrich Schütz Allee / Westfriedhof (LSA 605) | Freigabe der Fußgängerfurt für den Radverkehr durch Ergänzung von Kombischeiben (Fuß-/Radverkehr) in beiden Richtungen |
| Holländische Straße / Bunsenstraße (LSA 42) | Installation Radsignalgeber mit Vorlauf inkl. Taster, Markierung der Querung der Holländische Straße (Umsetzung in 2023) |
| Kohlenstraße / Am Heimbach (LSA 123) | Es sind 2 Thermicams für die Überwachung der Einmündungen bei der Verkehrsinsel Virchowstraße montiert, um die Radquerung zu erleichtern |
| Pfarrstraße / Eichwaldstraße (LSA 232) | Freigabe der Fußgängerfurt für den Radverkehr durch Ergänzung von Kombischeiben (Fuß-/Radverkehr) in beiden Richtungen |

| | |
|---|---|
| Unterneustädter Kirchplatz (LSA 211) | Ausbau der Westseite; Einrichtung ARAS für den Radverkehr auf Ringfahrbahn mit neuen Anforderungsschleifen sowie Ausbau des Radwegs Westseite |
| Wilhelmshöher Allee / Murhardstraße (LSA 78) | Freigabe der Fußgängerfurt für den Radverkehr durch Ergänzung von Kombischeiden (Fuß-/Radverkehr) in beiden Richtungen an beiden Furten |
| Wolfhager Straße / Karlshafener Straße (LSA 405) | Verbesserte Anforderung von Fahrrädern durch Einsatz von kontaktlosen Detektionseinrichtungen neuester Generation (Thermicams) |

Tabelle 6: Anzahl neuer Fahrrad-Abstellplätze je Stadtteil

| Anzahl Abstellplätze | 2020 | 2021 | 2022 | 2023* |
|--------------------------|------------|--------------|------------|--------------|
| Mitte | 92 | 12 | 0 | 6 |
| Südstadt | 18 | | 106 | 194 |
| Vorderer Westen | | 218 | 84 | 288 |
| Wehlheiden | | 10 | 0 | 420 |
| Bad Wilhelmshöhe | 16 | 104 | 34 | 160 |
| Brasselsberg | | 6 | 28 | 0 |
| Süsterfeld-Helleböhn | 4 | 4 | 0 | 0 |
| Harleshausen | | | 0 | 0 |
| Kirchditmold | 6 | 6 | 0 | 300 |
| Rothenditmold | | | 0 | 0 |
| Nord-Holland | | 42 | 0 | 0 |
| Philippinenhof-Warteberg | | | 52 | 0 |
| Fasanenhof | | | 26 | 0 |
| Wesertor | 58 | 44 | 76 | 0 |
| Wolfsanger-Hasenhecke | 4 | 4 | 4 | 0 |
| Bettenhausen | | | 0 | 0 |
| Forstfeld | | | 0 | 0 |
| Waldau | | | 48 | 0 |
| Niederzwehren | 8 | 8 | 60 | 0 |
| Oberzwehren | | | 0 | 60 |
| Nordshausen | | | 38 | 0 |
| Jungfernkopf | | | 68 | 0 |
| Unterneustadt | 4 | 40 | 20 | 0 |
| Summe pro Jahr | 210 | 498 | 644 | 1.422 |
| Gesamtsumme | | 1.352 | | |

*: geplante Fahrrad-Abstellplätze

Tabelle 7: Entfallene Kfz-Stellplätze je Stadtteil

| Anzahl entfallene Kfz-Stellplätze | 2021 | 2022 |
|-----------------------------------|------------|------------|
| Mitte | 2 | - |
| Südstadt | - | 14 |
| Vorderer Westen | 49 | 42 |
| Wehlheiden | 2 | - |
| Bad Wilhelmshöhe | 1 | - |
| Brasselsberg | 2 | 5 |
| Süsterfeld-Helleböhn | - | - |
| Harleshausen | - | - |
| Kirchditmold | - | - |
| Rothenditmold | - | - |
| Nord-Holland | 131 | - |
| Philippinenhof-Warteberg | - | 7 |
| Fasanenhof | - | 1 |
| Wesertor | 3 | 13 |
| Wolfsanger-Hasenhecke | - | 15 |
| Bettenhausen | - | - |
| Forstfeld | - | - |
| Waldau | - | 4 |
| Niederzwehren | - | 4 |
| Oberzwehren | - | - |
| Nordshausen | - | 3 |
| Jungfernkopf | - | 8 |
| Unterneustadt | 5 | 11 |
| Summe pro Jahr | 195 | 127 |
| Gesamtsumme | | 322 |

Tabelle 8: Verkehrsversuche im Hauptverkehrs- und Nebenstraßennetz

| Ort | Beschreibung des Verkehrsversuches | in Planung | um-gesetzt |
|---|--|------------|------------|
| Hauptverkehrsstraßen | | | |
| Kohlenstraße (Am Heimbach – Wittrockstraße) | Integration von Radfahrstreifen bei Entfall eines Kfz-Fahrstreifens pro Fahrtrichtung | X | |
| Leipziger Straße (Kunigundishof – Sandershäuser Straße (stadteinwärts)) | Integration eines Radfahrstreifens bei Entfall eines Kfz-Fahrstreifens | X | |
| Steinweg (Mittelgasse – Friedrichsplatz) | Integration von Radfahrstreifen bei Entfall eines Kfz-Fahrstreifens pro Fahrtrichtung | X | |
| Tischbeinstraße / Kohlenstraße (Kantstraße – Friedenstraße (stadtauswärts)) | Integration von Radfahrstreifen bei Entfall eines Kfz-Fahrstreifens pro Fahrtrichtung | X | |
| Wilhelmshöher Allee (Rathenauplatz – Humboldtstraße) | Integration von Radfahrstreifen bei Entfall eines Kfz-Fahrstreifens pro Fahrtrichtung | X | |
| Wilhelmshöher Allee (Virchowstraße – Oetkerstraße) | Integration von Radfahrstreifen bei Entfall eines Kfz-Fahrstreifens pro Fahrtrichtung | X | |
| Ysenburgstraße (Weserstraße – Schützenstraße) | Einführung fahrstreifenbezogener Geschwindigkeiten (30 km/h und 50 km/h) bei Beibehaltung der vorhandenen Kfz-Fahrstreifen | X | |
| Nebenstraßennetz | | | |
| Heinrich-Heine-Straße / Adolfstraße (Modalfilter) | Einrichtung einer Diagonalsperre im Bereich Heinrich-Heine-Straße / Adolfstraße zur Reduzierung der Kfz-Durchgangsverkehre im Quartier Heinrich-Heine-Straße. | X | |
| Königstor (Modalfilter) | Einrichtung einer Durchfahrtsperre für zweispurige Kfz-Verkehre zwischen Friedrich-Engels-Straße und Weigelstraße zur Reduzierung der Kfz-Durchgangsverkehre. | X | |
| Wahlershausen (Fahrradzone) | Einrichtung einer Fahrradzone im Gebiet zwischen Wilhelmshöher Allee/ Regentenstraße/Kirchditmolder Straße/Rammelsbergstraße zur Erhöhung des Komforts für den Radverkehr in Wehlheiden. | X | |
| Wehlheiden (Fahrradzone) | Einrichtung einer Fahrradzone im Gebiet zwischen Kohlenstraße/Christian-Reul-Straße/Graßweg zur Erhöhung des Komforts für den Radverkehr in Wehlheiden. | X | |

Ergänzend zu den Planungen sollen Verkehrsversuche durchgeführt werden, die aufzeigen, wie der Verkehr im Hauptverkehrsstraßennetz insgesamt künftig abzuwickeln ist (vgl. Ziffer II, Ziel 3 im Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel, Beschluss-Nr. – 101.18.1237 –). Vorgreifend auf den nächsten Bericht zur Radverkehrsförderung: Am 23. Januar 2023 hat die Stadtverordnetenversammlung Verkehrsversuche für Kassel beschlossen (Beschluss-Nr. – 101.19.670 –). Hierbei sind im Hauptverkehrs- und Nebenstraßennetz Streckenabschnitte bzw. Quartiere explizit benannt.

Tabelle 9: Versiegelungsbilanz von Straßenbaumaßnahmen 2022

| Abgeschlossene Baumaßnahmen (Verkehrsfreigabe) | Entsiegelung [m ²] | Versiegelung [m ²] | Saldo [m ²] |
|---|-----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------|
| Hauptstraßennetz | 472 | 1.389 | +917 |
| Friedrich-Ebert-Straße Annastraße bis Karl-Marx-Platz | 19 | 14 | -5 |
| Königinhof-/Hafenstraße Scharnhorststraße bis Sandershäuser Straße | 453 | 1.375 | +922 |
| Nebenstraßennetz | 3 | 314 | +317 |
| Heerstraße Wilhelmshöher Allee bis Regentenstraße | 0 | 0 | 0 |
| Kasseler Straße Nürnberger Straße bis Waldemar-Petersen-Straße | 0 | 314 | +314 |
| Menzel-/Landaustraße Haydnstraße bis Philosophenweg | 0 | 0 | 0 |
| Unterneustadt südl. Quartier Unterneustädter Kirchplatz, Bettenhäuser Str. etc. | 3 | 0 | -3 |
| Gesamtbilanzierung für das Jahr 2022 | 475 | 1.703 | +1.228 |

2 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.“

2.1 Personal

Die Entwicklung der personellen Ausstattung des Straßenverkehrs- und Tiefbauamts bis zum Ende des Berichtszeitraums ist in **Tabelle 10** zu finden.

Tabelle 10: Personalsituation im Straßenverkehrs- und Tiefbauamt

| [Vollzeit-Äquivalente (VZÄ)] | 31.12.2019 | 31.12.2020 | 31.12.2021 | 31.12.2022 |
|------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| Soll – gesamtes Amt | 119 | 124 | 140 | 142 |
| davon Radverkehr | 3 | 6,5 | 19,5 | 19,5 |
| Ist – gesamtes Amt | 115 | 120 | 131,5 | 136 |
| davon Radverkehr | 3 | 5,5 | 17 | 18,5 |

2.2 Finanzielle Mittel

In Tabelle 11 ist die zahlenmäßige Wirkung der im Beschluss zur Radverkehrsförderung enthaltenen Steigerungen dargestellt. Die tatsächliche haushaltsmäßige Bereitstellung¹⁴ von Radverkehrsmitteln im Finanzhaushalt (inklusive Förderung) kann aus Tabelle 12 abgelesen werden. In Tabelle 13 kann man erkennen, welche Geldsummen auf Grund von Rechnungen für Investitionsvorhaben real abgeflossen sind.

Tabelle 11: Finanzierung von Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur gemäß Beschlusslage

| [Mio. Euro] | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 ¹⁵ |
|--|-------|------|------|------|------|--------------------|
| Status quo (Eigen- und Fördermittel) | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 |
| Beschlossener Aufwuchs Eigenmittel | 0,75 | 1,00 | 1,25 | 1,50 | 2,00 | 2,00 |
| Resultierender Aufwuchs Fördermittel¹⁶ | 1,50 | 2,00 | 2,50 | 3,0 | 4,00 | 4,00 |
| Summe pro Jahr | 5,25 | 6,00 | 6,75 | 7,50 | 9,0 | 9,0 |
| Gesamtsumme | 43,50 | | | | | |

Tabelle 12: Haushaltsmäßig abgebildete Finanzierung von Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur (Produkt 54102)

| [Mio. Euro] | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---------------------|--------------------|--------------------|---------------------|--------|
| Haushaltsrechtlich gesichert | 39,58 ¹⁷ | 5,07 ¹⁸ | 7,46 ¹⁹ | 10,33 ²⁰ | |
| <i>Eigenmittel²¹ in Mittelfristplanung enthalten</i> | | | | | (4,61) |
| Mittelfristplanung inkl. Förderung²² | | | | | (9,22) |
| Gesamtsumme | 71,66 | | | | |

¹⁴ 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.

¹⁵ In Ziffer IV des Beschlusses zur Radverkehrsförderung (101.18.1237) ist bis einschließlich Haushaltsjahr 2024 das jährliche Ansteigen beschrieben. Ab 2025 bleibt der dann erreichte Soll-Betrag (Ziel: 9 Mio. Euro inkl. Förderung pro Jahr) konstant.

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

¹⁷ Vgl. Nachtragshaushalt 2020, Produkt 54102, S. 369-370

¹⁸ Vgl. Haushalt 2021, Produkt 54102, S. 839

¹⁹ Vgl. Haushalt 2022, Produkt 54102, S. 609

²⁰ Vgl. Haushalt 2023, Produkt 54102, S. 656

²¹ Vgl. Haushalt 2023, Produkt 54102, S. 657

²² An dieser Stelle wird vorsichtig von einer Gesamtförderquote von 50% ausgegangen.

Tabelle 13: Zahlungswirksamkeit der Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur (Produkt 54102)

| [Mio. Euro] | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|--------|--------|--------|------|------|
| Auszahlungen gesamt | 2,56 | 5,70 | 5,02 | | |
| davon aus Resten der Vorjahre | (0,27) | (4,07) | (2,20) | | |
| davon aus Ansätzen des Haushaltsjahres | (2,29) | (1,63) | (2,82) | | |
| Gesamtsumme | 13,28 | | | | |

3 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 14** aufgeführten Größenordnungen als Anhaltspunkte dienen. Diese Anteile müssen jedoch von Projekt zu Projekt individuell ermittelt werden.

Tabelle 14: 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% ²³ | Gesamtkosten |
| Lichtsignalanlagen | 10% | Gesamtkosten |
| Bau/Sanierung von Fahrbahnen im Nebenstraßennetz ohne Radverkehrsanlage, aber mit besonderer Bedeutung im Radverkehrsnetz | 11% ²⁴ | 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 (Fahrbahn) | 100% | Gesamtkosten |

²³ Ergibt sich aus dem Bewertungsmodell der Universität Kassel.

²⁴ Orientiert sich an der Größe des Radverkehrsanteils im wegebezogenen Modal Split gemäß SrV (2018).

4 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 2022 wurden mit demselben Modell die entsprechenden Werte für das Haushaltsjahr 2021 ermittelt²⁵.

Die Aufteilung des Personalaufwands vom Straßenverkehrs- und Tiefbauamt (Abbildung 1) hat sich im Vergleich der Jahre 2020 und 2021 zugunsten des Fußverkehrs und des Öffentlichen Personennahverkehrs verändert. Die spezifischen Aufteilungsschlüssel (Abbildung 2) haben sich im Vergleich zwischen den Haushaltsjahren 2020 und 2021 in den Bereichen Kfz-Verkehr, Lichtsignalanlagen, Winterdienst, Straßenreinigung und Verkehrsfläche kaum verändert. Das überrascht nicht, weil sich die zugrundeliegenden Strukturdaten nur sehr langsam verändern. Im Bereich der Straßenbeleuchtung gab es einen zwölf-prozentigen Anstieg zugunsten des Fuß- und einen drei-prozentigen Anstieg zugunsten des Radverkehrs. Die Abschreibungen erhöhten sich 2021 (im Vergleich zu 2020) prozentual beim Pkw-Verkehr und beim ÖPNV. Änderungen der Verteilung von Aufwänden und Erträgen für die Verkehrsarten (Abbildung 3) zwischen 2020 und 2021 sind von vielen Randbedingungen abhängig. Deutlich zu erkennen ist, dass die städtischen verkehrsbezogenen Aufwendungen nicht von den Erträgen gedeckt werden können.

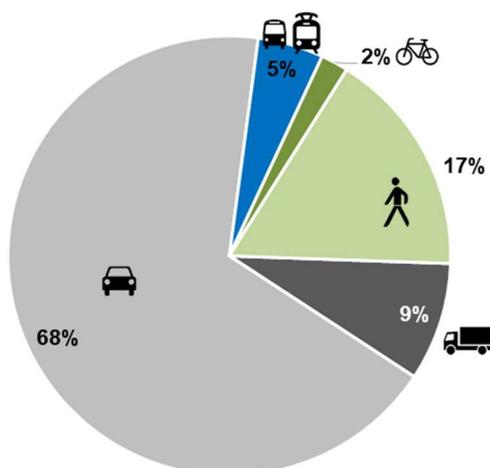


Abbildung 1: Aufteilung des Personalaufwands vom Straßenverkehrs- und Tiefbauamt im Jahr 2021 (Quelle: Ökonomische Bewertung der Verkehrsarten in der Stadt Kassel, Kurzbericht der Universität Kassel im Auftrag der Stadt Kassel, 2023.)

²⁵ Wie auch beim letzten Bericht kann die haushaltsmäßige Auswertung nur für das jeweils vorvergangene Jahr, d.h. hier für das Haushaltsjahr 2021 dargestellt werden, weil die Haushaltsabschlüsse jeweils erst zu einem späteren Zeitpunkt verfügbar sind.

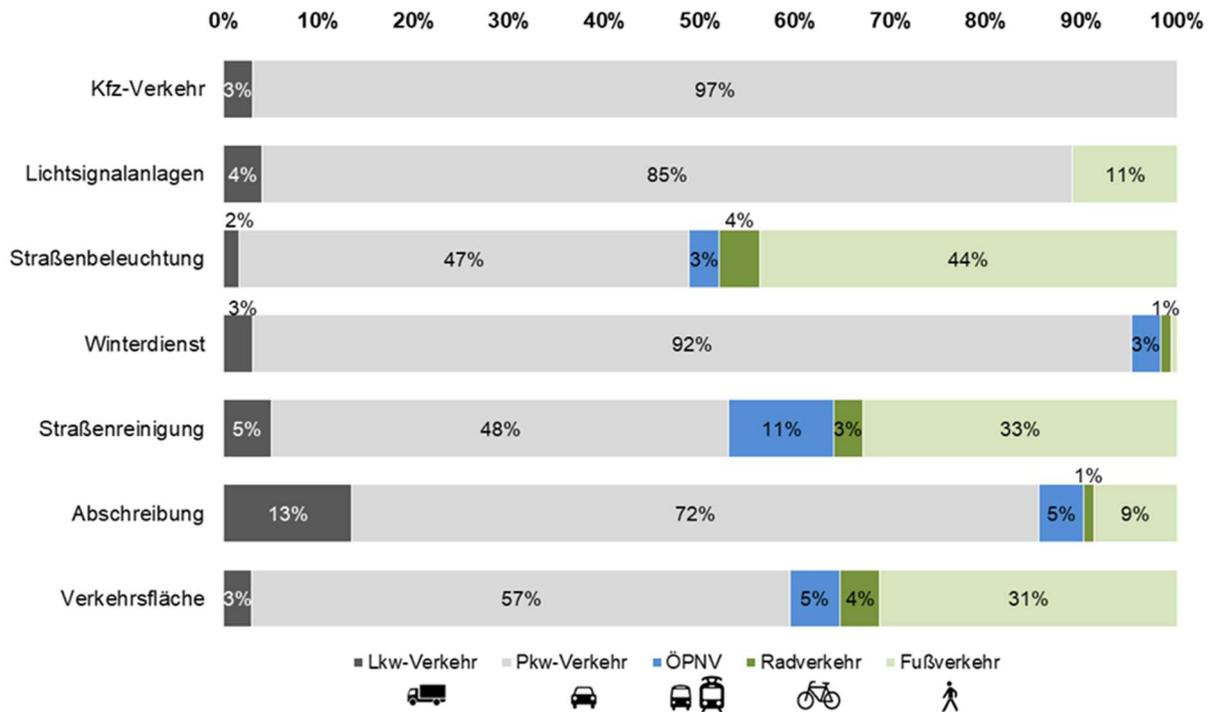


Abbildung 2: Spezifische Aufteilungsschlüssel im Jahr 2021 (Quelle: Ökonomische Bewertung der Verkehrsarten in der Stadt Kassel, Kurzbericht der Universität Kassel im Auftrag der Stadt Kassel, 2023.)

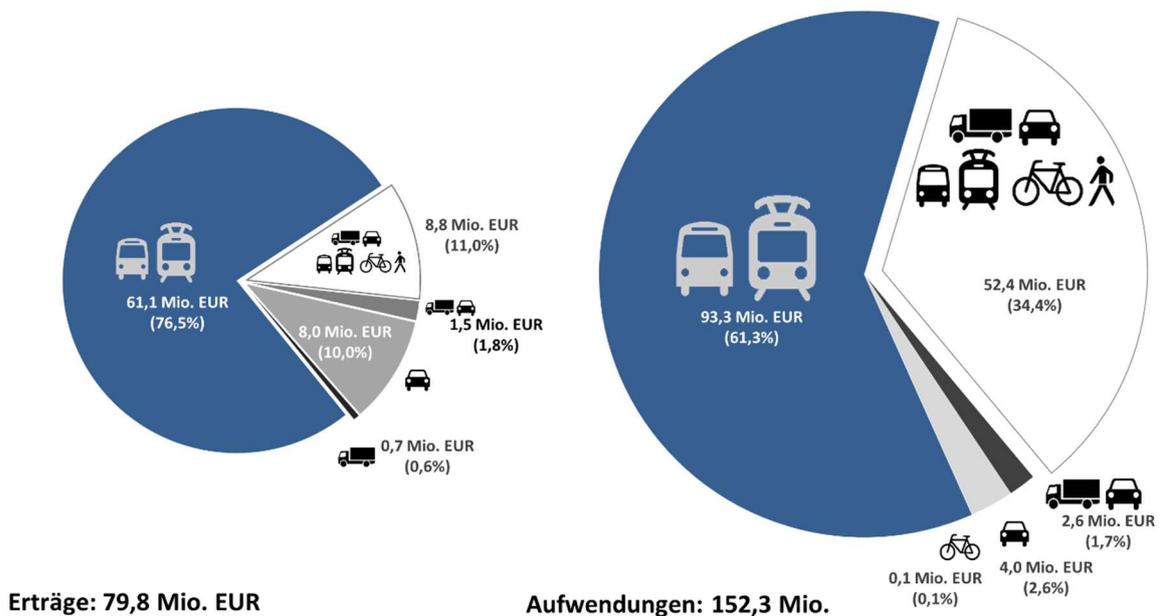


Abbildung 3: Verteilung von Aufwänden und Erträgen im Jahr 2021 (Quelle: Ökonomische Bewertung der Verkehrsarten in der Stadt Kassel, Kurzbericht der Universität Kassel im Auftrag der Stadt Kassel, 2023.)