

Radentscheid Kassel: Vergleich Ziele Radentscheid und Magistratsvorlage der Stadt Kassel (Stand: 25.01.2019)

Nr.	Ziele Radentscheid Kassel	Stadt Kassel Pressemitteilung vom 25.01.2019	Anmerkungen Radentscheid
---		1. Die Stadt 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 Wegestrecken spürbar gesenkt werden muss. Ein adäquates Mittel dafür besteht u.a. in der deutlich beschleunigten Förderung des Radverkehrs.	---
---		2. Die Stadt Kassel wird ...	
1.	<p>Planungen nach aktuellem Stand der Technik: Alle Planungen und baulichen Maßnahmen in Verantwortung der Stadt Kassel haben sich für den Radverkehr an die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und für den Fußverkehr an die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) in der jeweils gültigen Fassung zu halten. Als Mindestmaße sind die in den Regelwerken genannten Regelbreiten zzgl. der jeweiligen Sicherheitstrennstreifen zu verwenden. Die Flächenbedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs sind bei der Abwägung von möglichen zulässigen baulichen Varianten verstärkt zu berücksichtigen.</p>	<p>a) bei der Abwägung von Planungsvarianten innerhalb von Straßenbauprojekten die Belange des Radverkehrs mit hohem Gewicht im Rahmen der geltenden Regelwerke 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,</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Der Bezug zu den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) fehlt • "hohem Gewicht" ist unverbindlich. Es fehlen eindeutige Entscheidungsregeln. • Die Verwendung der Regelmaße wird aufgeweicht.
2.	<p>Kontinuierliche Führung des Radverkehrs: Die Stadt Kassel ist im Rahmen ihrer Baulast dafür verantwortlich, dem Radverkehr möglichst durchgängige Radrouten mit kontinuierlichen Führungsformen anzubieten. Sofern der Radverkehr auf Gehwegniveau geführt wird, muss dieser baulich vom Fußverkehr getrennt werden, z.B. durch einen Versatz in der Höhe oder taktile erfassbare Elemente. Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr sind zu vermeiden. Bestehende Infrastrukturen, die diesem Grundsatz nicht entsprechen, werden schrittweise angepasst. Im Besonderen: Gemeinsamer Geh- und Radweg (Z 240 StVO) Gehweg, Radfahrer frei (Z 239 StVO + ZZ 1022-10) nicht benutzungspflichtige Radwege auf Gehwegen. Davon können Wege ausgenommen werden, die nicht an Straßen entlang führen.</p>	<p>b) den Radverkehr - soweit möglich - über längere Strecken einheitlich und vom Fußverkehr getrennt führen,</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Umsetzung und Ausführung bleibt unverbindlich

<p>3. Sichere und komfortable Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen: Die Stadt Kassel schafft entlang von Hauptverkehrsstraßen in ihrer Baulast pro Jahr mindestens 3 km neue Radverkehrsanlagen in beiden Fahrtrichtungen. Dabei werden zwei Knotenpunkte möglichst lückenlos miteinander verbunden. Die Radverkehrsanlagen sind mit kontinuierlicher Führungsform, vorzugsweise auf Fahrbahnniveau und nicht zu Lasten der Flächen von Fußgänger*innen oder des ÖPNV, anzulegen. Sie müssen in der Regel durch ein bauliches Element von der Fahrbahn so abgetrennt werden, dass missbräuchliches Befahren, Halten und Parken von Kfz ausgeschlossen ist. Die Radverkehrsanlagen sind mit einem ebenen und dauerhaft gut befahrbaren Belag zu versehen, der sich durchgängig in einheitlicher Farbe von angrenzenden Flächen visuell absetzt.</p>	<p>c) einen besonderen Schwerpunkt beim Ausbau sicherer Radrouten auf die Strecken entlang von Hauptverkehrsstraßen richten,</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Es fehlen verbindliche Aussagen über die Anzahl der Kilometer und den Umsetzungszeitraum. • Es fehlen sämtliche Qualitätskriterien: <ul style="list-style-type: none"> o lückenlose Verbindung von Knotenpunkten o Führung auf Fahrbahnniveau o Bauliche Trennung von der Fahrbahn, damit ein missbräuchliches Befahren, Halten und Parken von Kfz ausgeschlossen ist o Visuelle Absetzung durch einheitliche Farbe
<p>4. Nebenstraßen als komfortable durchgängige Routen: Die Stadt Kassel gestaltet jährlich mindestens 5 km Nebenstraßen so um, dass diese für den Radverkehr attraktiver werden. Die Straßen sollen schnell und komfortabel befahrbar sein, möglichst zu durchgängigen Radrouten verbunden werden und öffentliche Einrichtungen, Geschäftsbereiche und Wohnquartiere miteinander verbinden. Die Straßen sollen folgende Anforderungen erfüllen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sie müssen einheitlich und gut erkennbar gestaltet sein. • Der Kfz-Durchgangsverkehr muss baulich (z.B. mittels Fahrbahnverengungen) eingeschränkt werden 	<p>d) im Nebenstraßennetz die Radrouten komfortabel und durchgängig befahrbar herstellen und den KFZ-Durchgangsverkehr dort geeignet reduzieren bzw. entschleunigen,</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Es fehlen verbindliche Aussagen über die Anzahl der Kilometer und den Umsetzungszeitraum. • Die einheitliche und gut erkennbare Gestaltung wird nicht übernommen. • Die Art und Weise der Reduzierung und Entschleunigung des KFZ-Durchgangsverkehrs wird nicht konkretisiert.

<p>5. Attraktive und sichere Nebenstraßen im Umkreis von Schulen und Kindergärten: Die Stadt Kassel setzt im Umkreis von 500 m um Schulen und Kindergärten jährlich mindestens 8 Maßnahmen im Nebenstraßennetz um, damit dieses für alle Nutzer*innen, insbesondere für Kinder, sicherer begehbar und mit dem Rad befahrbar wird. Maßnahmen sind u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Baulich angelegte Querungsanlagen für den Fuß- und Radverkehr • Bauliche Verkehrsberuhigungen • Gehwegaufpflasterungen 	<p>e) die Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur im Umkreis von 500m um Schulen und Kindergärten, insbesondere auch durch bauliche Maßnahmen, sicherer machen,</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Es fehlen verbindliche Aussagen über die Anzahl der Maßnahmen und den Umsetzungszeitraum • Die Maßnahmen selbst werden nicht spezifiziert.
<p>6. Sichere und komfortable Kreuzungen für Fuß- und Radverkehr: Die Stadt Kassel gestaltet pro Jahr mindestens 3 durch Lichtsignalanlagen (LSA, „Ampeln“) geregelte Kreuzungen in ihrer Baulast so um, dass diese für den Fuß- und Radverkehr sicherer werden. Dabei sollen Fuß- und Radverkehr stets im frontalen Sichtbereich des Kraftverkehrs geführt werden. Dazu gehört mindestens die Anlage von vorgezogenen Seitenräumen für den Fußverkehr sowie von aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) für den Radverkehr. Fußgängerampeln schalten auch ohne Tastendruck auf grün. Die Knotenpunkte sind mit eigenen LSA für den Radverkehr auszustatten und mit einem Zeitvorsprung gegenüber dem Kraftverkehr für die Freigabezeiten des Radverkehrs zu schalten. Zur komfortablen Grünzeitanforderung sollen vermehrt Induktionsschleifen eingebaut werden.</p>	<p>f) An Lichtsignalanlagen – soweit örtlich möglich und rechtlich zulässig – aufgeweitete Radaufstellbereiche oder andere sichere und für den KFZ-Verkehr deutlich wahrnehmbare Radverkehrsführungen einrichten und I.d.R. kontaktlose Technologien zur Grünzeitanforderung für Radfahrer einsetzen,</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Es fehlen verbindliche Aussagen über die Anzahl der umgestalteten Kreuzungen und den Umsetzungszeitraum • „soweit örtlich möglich“ wird nicht konkretisiert. Es bleibt völlig offen, unter welchen Bedingungen aufgeweitete Radaufstellbereiche (ARAS) an Kreuzungen eingerichtet werden und wann nicht. • ARAS sind nicht verbindlich. Stattdessen können auch „andere sichere und für den KFZ-Verkehr deutlich wahrnehmbare Radverkehrsführungen“ umgesetzt werden. Diese werden jedoch nicht konkretisiert. • Die Bedürfnisse der Fußgänger*innen werden nicht berücksichtigt
<p>7. Mehr Abstellanlagen für Fahrräder: Die Stadt Kassel errichtet mindestens 1.000 zusätzliche Abstellplätze für Fahrräder pro Jahr. Die Abstellplätze sollen entsprechend der aktuellen Vorgaben der „Hinweise zum Fahrradparken“ der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) in der gültigen Fassung ausgeführt sein. Die Abstellplätze sind am Bedarf auszurichten (z.B. Geschäftsstraßen, ÖPNV-Haltestellen, Wohnquartiere) und dürfen nicht zu Lasten des Fußverkehrs angelegt werden. Je nach räumlicher Möglichkeit und Nutzer*innengruppen sollen</p>	<p>g) ein Programm zur Steigerung der Anzahl der Radabstellplätze in Ausführung und Ausstattung nach dem Stand der Technik auflegen; als grobes Maß für den Bedarf gilt dabei, dass die Anzahl öffentlich nutzbarer Radabstellplätze in einem Bezugsgebiet ca. 20% der Anzahl der KFZ-Stellplätze im öffentlichen Raum betragen soll,</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Es fehlen verbindliche Aussagen über die Anzahl der neuen Stellplätze und den Umsetzungszeitraum • Es handelt sich um eine Absichtserklärung, ein Programm auflegen zu wollen.

	Abstellplätze überdacht und mit Ladestationen sowie Druckluftstationen ausgestattet werden		
8.	<p>Kampagnen zur besseren Akzeptanz des Radverkehrs: Die Stadt Kassel soll jährlich professionelle Kampagnen durchführen, um die Stadtbevölkerung für das Thema Radverkehr zu sensibilisieren und dessen Akzeptanz zu stärken. Themen sollen u.a. sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr • Rechte und Pflichten von Radfahrer*innen und Autofahrer*innen • Regelungen für Kinder und Begleitpersonen • Vorteile des Radfahrens <p>Die erste Kampagne startet innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten des Bürgerbegehrens.</p>	h) 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 ÖPNV auflegen	<ul style="list-style-type: none"> • Der Radentscheid betrachtet damit sein Ziel 8 im Wesentlichen als abgebildet.
	---	<p>3. Die Stadt Kassel ist sich bewusst, dass zur Förderung des Radverkehrs flächenbezogene Zielkonflikte mit anderen Verkehrs- bzw. Nutzungsarten gelöst werden müssen. Die Stadt Kassel wird bei allen künftigen Maßnahmen die Bedarfe für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr kritisch bewerten und auch Planungsvarianten vorschlagen, bei den 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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dieser Abschnitt enthält lediglich Aussagen über den Vorschlag von Planungsvarianten, bei denen dem Radverkehr ein größerer Flächenanteil eingeräumt wird. • Es fehlen verbindliche Entscheidungsregelungen für die Bewältigung der genannten Konfliktlagen. Im Berliner Mobilitätsgesetz wird dazu bspw. ausgeführt, dass bei Abwägungsentscheidungen dem fließenden Verkehr Vorrang vor dem ruhendem Verkehr eingeräumt wird (§ 25 (2) Nr. 3 MobG BE). • Ohne verbindliche Entscheidungsregeln ist nicht absehbar, dass für den Radverkehr positive Planungsvarianten, die beispielsweise auch den Wegfall einer Fahrspur vorsehen, tatsächlich realisiert werden.
	---	<p>4. Die Stadt Kassel ist sich bewusst, dass für den beschleunigten Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur mehr Ressourcen als bisher notwendig sind. Deswegen sollen noch im Jahr 2019 mindestens eine zusätzliche, unbefristete Stelle für den Radverkehr eingerichtet und ab dem Jahr 2020 zwei weitere, unbefristete Stellen eingeplant werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die angeblich „zusätzliche“ Stelle im Jahr 2019 ist bereits im Stellenplan enthalten. Dieser wurde bereits im Dezember 2018 mit dem Haushalt 2019 verabschiedet. Es handelt sich daher nicht um eine „zusätzliche“ Stelle. • Zwei neue Stellen im Jahr 2020 sind für einen verstärkten Ausbau der Radinfrastruktur bei Weitem nicht ausreichend. Die Stadt Darmstadt hat bspw. als Reaktion auf den dortigen Radentscheid vier zusätzliche Stellen geschaffen.

		<p>Darüber hinaus sollen ab 2020 pro Jahr mindestens 500.000 Euro zusätzlich für Radverkehrsmaßnahmen in den Haushalt eingeplant werden, die vorwiegend als städtische Eigenanteile für spezifisch geförderte Radverkehrsprojekte dienen können.</p> <p>Angestrebt wird, dass mit Eigenmitteln und Förderung im Durchschnitt mindestens 1,5 Mio. Euro zusätzlich pro Jahr für den Radverkehr aufgewandt werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Weiterhin ist davon auszugehen, dass die Stellen erst Mitte/Ende 2020 besetzt sind. Nach erfolgter Einarbeitung sind erste positive Wirkungen aus den Stellen voraussichtlich erst Ende 2021 spürbar. • Der Betrag von 500.000 € jährlich ist in Anbetracht des Nachholbedarfs der Stadt Kassel im Bereich der Radinfrastruktur und der Kosten für Baumaßnahmen absolut unterdimensioniert. <p>Zum Einordnung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Laut Kostenschätzung der Stadt Kassel, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt, kosten 1 Meter neuer Radweg an einer Hauptstraße ca. 3.125 €. • Mit 500.000 € können somit nur 160 Meter Radweg / Jahr errichtet werden. • Seit Dezember 2018 verzichtet die Stadt durch die Neufassung der Parkgebühren auf Einnahmen in Höhe von 400.000 € jährlich. • Während im Haushalt 2018 brutto noch 250.000 € für Radwege/Radrouten zur Verfügung standen, wurde dieser Haushaltsansatz 2019 auf 0 € reduziert. • Die Gesamtaufwendungen des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes im Haushalt 2019 liegen bei knapp 50 Mio. € im Jahr. • Die Hebelung des Betrag mittels Förderung auf 1,5 Mio Euro erfolgt unter der Annahme, dass die Maßnahmen zu etwa 2/3 gefördert werden. Ein solche Quote dürfte sich nur im Optimalfall realisieren lassen. Uns wurden wiederholt durchschnittliche Förderquoten von etwa 1/3 als realistisch benannt. Demnach lassen sich die Eigenmittel lediglich auf etwa 750.000 € hebeln. • Die Realisierung von Fördermitteln ist nicht garantiert. Uns war es daher rechtlich nicht möglich Fördermöglichkeiten in den Kostendeckungsvorschlag aufzunehmen.
---		<p>5. Die Stadt Kassel wird die originären Radverkehrsmittel transparent im Haushalt abbilden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hierzu ist die Stadt rechtlich verpflichtet.

	---	<p>6. Die Stadt Kassel wird einmal jährlich über die Fortschritte der Radverkehrsförderung im zuständigen Ausschuss berichten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ein Bericht im zuständigen Ausschuss stellt eine sehr niedrige Stufe von Transparenz dar. Es besteht offenbar nicht einmal die Absicht den Bericht einer breiten Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen. <p>Aus unserer Perspektive zielführender: Die Stadt Kassel erstellt jährlich einen Fortschrittsbericht zum Radverkehr und veröffentlicht diesen. Der Bericht beinhaltet mindestens folgende Punkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im letzten Kalenderjahr umgesetzte Maßnahmen • Angefallene Kosten für Planung und Umsetzung • Ggf. Begründung nicht umgesetzter Maßnahmen • Geplante Maßnahmen für das nächste Jahr
--	-----	---	--