

Radverkehrskonzept Kassel Fachforum Mobilität am Mittwoch, 17. Mai 2017, im Philipp-Scheidemann-Haus

Dokumentation

1 Begrüßung und Einstieg

Christof Nolda, Stadtbaurat der Stadt Kassel, begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Fachforums Mobilität, die sich heute mit dem Radverkehrskonzept der Stadt Kassel auseinandersetzen.

Die Stadt hat sich zum Ziel gesetzt, den Radverkehr zu fördern. Im Herbst 2016 wurde, unterstützt durch eine finanzielle Förderung des Bundes ein Gutachter-Team beauftragt, ein Radverkehrskonzept für die Stadt Kassel zu erarbeiten. Wie bereits die breite Öffentlichkeit sollen nun auch die Expertinnen und Experten des Fachforums Mobilität in den Arbeitsprozess einbezogen werden.

Mone Böcker, TOLLERORT entwickeln & beteiligen, stellt als Moderatorin den Ablauf der Veranstaltung vor. Im Mittelpunkt steht die Diskussion ausgewählter Maßnahmenvorschläge, die auf Grundlage der Bestandsanalyse erarbeitet wurden. Hinweise aus zwei öffentlichen Veranstaltungen sind dabei bereits berücksichtigt. Zum Abschluss haben die Mitglieder des Forums Mobilität auch Gelegenheit Informationen zu anderen Themen auszutauschen.

Das Gutachterteam besteht aus den Büros PGV-Alrutz GbR (Projektleitung), SHP Ingenieure und Design-Gruppe. An der heutigen Veranstaltung wirken Heike Prahlow, PGV-Alrutz GbR, und Gisela Sonderhüsken, Design-Gruppe, mit.

Als weitere Vertreterinnen und Vertreter der Stadtverwaltung wirken aus dem Straßenverkehrs- und Tiefbauamt der Verwaltung mit: Dr. Georg Förster, Amtsleiter, Simone Fedderke, Lore Renner, Projektleitung für das Radverkehrskonzept, Heiko Lehmkuhl und Anne Grimm, die Radverkehrsbeauftragte der Stadt Kassel.

2 Fachlicher Input zum Radverkehrskonzept

Lore Renner stellt den Arbeitsauftrag und das Vorgehen für das Radverkehrskonzept vor. Das Radverkehrskonzept baut auf vorhandenen Konzepten auf:

- Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030, beschlossen 2015,
- Integriertes Klimaschutzkonzept (IKK), beschlossen 2012. Das Radverkehrskonzept ist ein Klimaschutzteilkonzept.

Das Radverkehrskonzept

- zeigt beispielhaft Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs auf, die auf andere Situationen in der Stadt übertragen werden können.

- dient den Verantwortlichen in Politik und Verwaltung als Handlungsrahmen,
- soll eine Steigerung des Radverkehrsanteils an der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) erreichen,
- liefert einen Umsetzungsplan zur Förderung des Radverkehrs.

Das Radverkehrskonzept wird im Rahmen der Nationalen Klimaschutz-Initiative mit ca. 67.500 € gefördert. Die Gesamtkosten belaufen sich auf ca. 140.000 €

Der gutachterliche Arbeitsprozess wird durch mehrere Angebote der Beteiligung ergänzt:

- AK Radverkehr am 21. Februar 2017
- Öffentliche Bürgerveranstaltung mit Workshop am 22. April 2017
- Workshop für Kinder- und Jugendliche am 3. Mai 2017
- Fachforum Mobilität am 17. Mai 2017

Darüber hinaus geplant sind zwei geführte Radtouren im Sommer 2017 sowie eine öffentliche Bürgerveranstaltung zur Vorstellung der Ergebnisse am 24. August 2017.

Heike Prahlow stellt für das Gutachterteam kurz gefasst den Arbeitsstand vor.

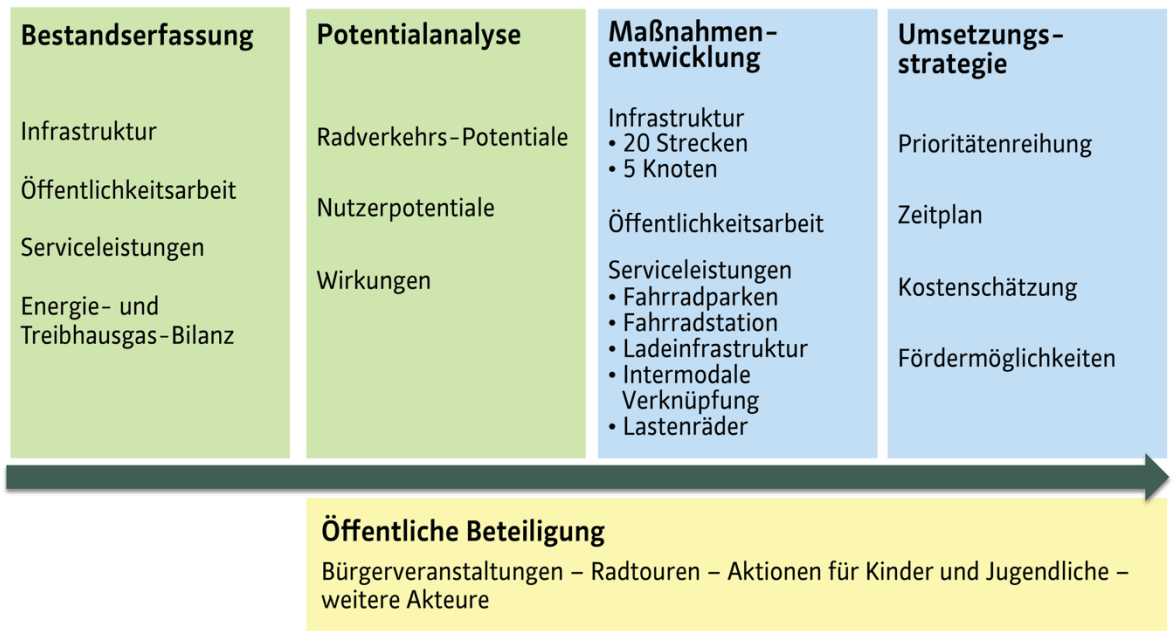
Die Bestanderfassung der vorhandenen Infrastruktur erfolgte mittels einer Befahrung des Radverkehrsnetzes, das im VEP 2030 festgelegt wurde. Mängel wurden dokumentiert und bewertet, der Handlungsbedarf wurde abgeleitet. Empfohlen wird eine schrittweise Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes für eine sichere und komfortable Radverkehrsführung. Ebenfalls betrachtet wurden die vorhandenen Serviceleistungen, wie z.B. das Fahrradparkangebot an wichtigen Zielen des Radverkehrs sowie weitere Serviceangebote rund um das Fahrrad, wie z.B. das Verleihsystem Konrad. Empfohlen wird eine sukzessive Erweiterung der Angebotspalette zum Fahrradparken und zu den Serviceleistungen.

Im Rahmen der Potenzialanalyse werden die Auswirkungen von Maßnahmen auf die Energie- und Treibhausgasbilanz dargestellt. Frau Prahlow erläutert, dass integrierte, multimodale Verkehrskonzepte, die zur Verkehrsvermeidung beitragen könnten, den größten Effekt auf die Bilanz hätten.

Für das Maßnahmenkonzept sind 20 Streckenabschnitte und 5 Knoten ausgewählt worden, anhand derer beispielhaft Lösungen erarbeitet werden. Ausdrücklich ausgeschlossen wurden Bereiche, in denen Maßnahmen zur integrierten Straßenraumgestaltung aus dem VEP 2030 geplant werden, Radkomfortrouten (ZRK) sowie die Wilhelmshöher Allee. Für die Strecken und Knoten stehen verschiedene Lösungsmöglichkeiten zur Verfügung über die für ausgewählte Bereiche heute auch diskutiert werden kann.

Außerdem ist im Rahmen des Radverkehrskonzepts eine Bestandsaufnahme der Aktivitäten der Stadt für die Öffentlichkeitsarbeit rund um das Radfahren erarbeitet worden. Auf dieser Grundlage wird nun untersucht, welche Ansätze sinnvoll fortgesetzt, weiter- bzw. neu entwickelt werden sollten.

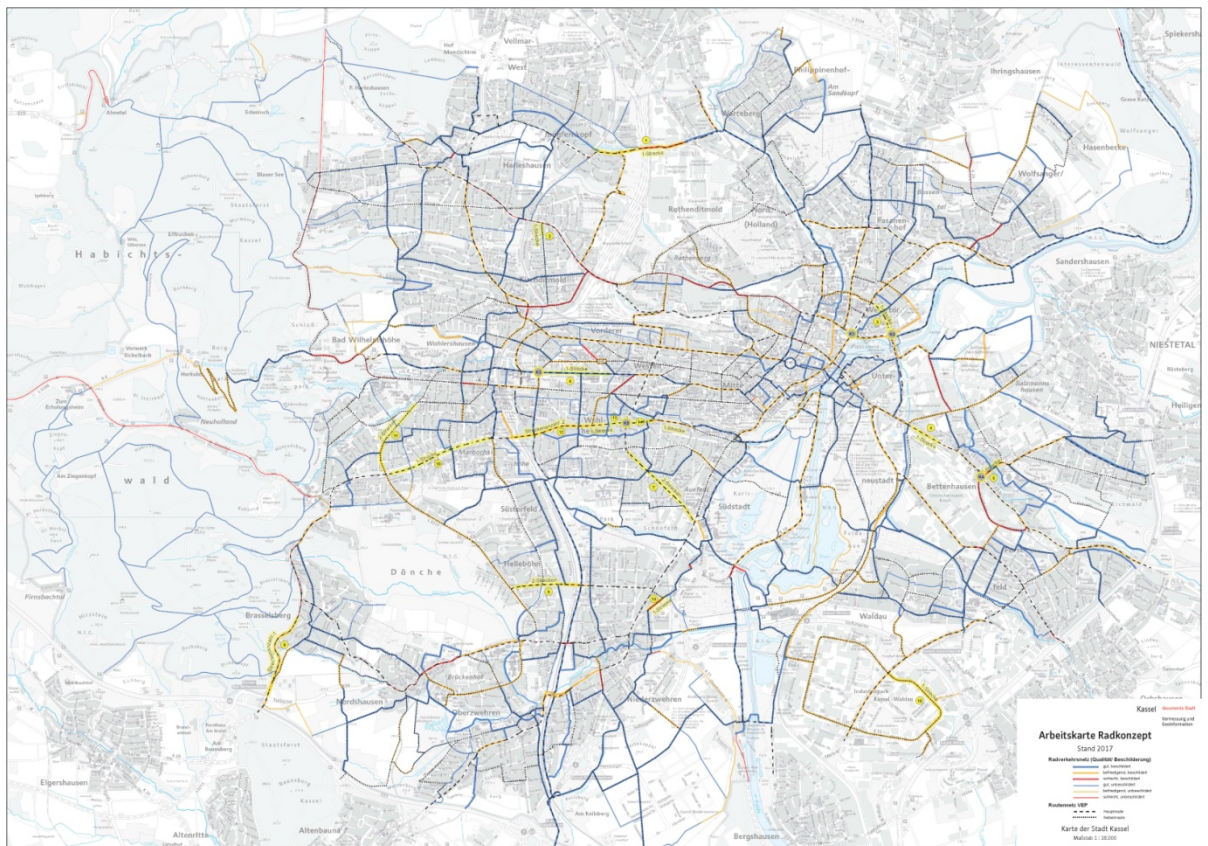
Vorgehen bei der Konzepterstellung



Kassel 2030

> Gestalten >> Bewegen >>> Leben

Überblick über die Themen des Radverkehrskonzepts



Karte mit gelb markierten ausgewählten Streckenabschnitten und Knoten für Maßnahmen

3 Thementische zum Radverkehrskonzept

Es werden drei Gruppen gebildet. Hier besteht die Gelegenheit ausgewählte Themen und Fragestellungen für das Maßnahmenkonzept zu diskutieren. Anregungen bieten vorbereitete Plakate zu den Themen. Die Moderation bietet drei Gesprächsphasen an, so dass alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Wechsel alle Themen behandeln können.

Folgende Gruppen werden gebildet:

- Ausbaustandards Weginfrastruktur für Radverkehr und Knotenpunkte (Frau Prahlow und Frau Fedderke)
- Verkehrssicherheit – Mobilitätserziehung und Öffentlichkeitsarbeit (Frau Sonderhüsken und Frau Grimm)
- Fahrradparken und Serviceeinrichtungen (Herr Dr. Förster, Frau Renner)

Nachfolgend sind die Notizen von den Plakaten notiert.

Plakat: Ausbaustandards Weginfrastruktur für Radverkehr

- Thema: KFZ-Verkehr contra Radverkehr, Sicherheit contra Leistungsfähigkeit – Prioritäten?
 - o deutliche Kenntlichkeit, wie auf den Bildern auch in Kassel herstellen
 - o gemeinsame Führung mit Fußverkehr sollte vermieden werden
 - o Auswirkungen auf Straßen mit hohem DTV
 - o Radverkehrsförderung bedeutet auch Platz
 - o Farbe als Aufmerksamkeit > bei Fahrradstreifen deutlicher bei breiten Straßen auch im Seitenraum nachdenken
- Thema: Einheitliche Führungsformen – Thema für Kassel?
 - o Einheitlich und kontinuierlich
 - o Führungsform auf der Straße (sicherer, mehr im Blickfeld des Autofahrers) vs. im Seitenraum im Einzelfall prüfen
 - o bei breiten Straßenräumen auch im Seitenraum nachdenken
- Thema: Durchgängige Radverkehrsanlagen fehlen häufig (z.B. Wechsel in Art der Anlage, Unterbrechung an Knoten/Einmündungen, abruptes Ende – Welche Strategien sind nötig? ...)
 - o in Kassel hoher Nachholbedarf
- Thema: Wiedererkennungswert – intuitiv Fahren – Wie kann das in Kassel aussehen?
 - o Herausforderung an Steigungen „halten“ an Knoten > unterschiedliche Planungen

Plakat: Knotenpunkte – Welche Konflikte gibt es?

- Thema: Goethestraße/ Freiherr-vom-Stein-Straße
 - o Änderung der Vorfahrt > Signalisierung dort eher nicht oder Dunkelampel
 - o Pflaster entfernen
 - o Querung Goethestr
 - o Fahrradstraße, bevorzugen
 - o Schikanen rausnehmen
 - o KFZ-Verkehr rausnehmen > hilft nicht wirklich beim Queren
- Thema: Kohlenstraße/ Schönfelder Straße/ Tischbeinstraße
 - o Nur mit Motorunterstützung befahrbar
 - o Reduzierung KFZ-Verkehr

- Angebot für Radverkehr
- Abgasproblematik
- Thema: Kurt-Wolters-Straße/ Weserstraße/ Schützenstraße
 - –

Plakat: Knotenpunkte – Beispiele für Radverkehrsführungen?

- Thema: Beispielfotos
 - In Knoten sollte Rad auch auf der Fahrbahn geführt werden > freies Rechtsabbiegen birgt Konflikte mit Fußverkehr
 - Eher direkte Führung Linksabbieger
 - Mehr „direkt“ machen
 - mehr auch direkt im Knoten
 - klar + deutlich
 - Wirkungen auf Leistungsfähigkeit
 - Förderung ÖPNV vs. Rad bei Signalisierung
 - Vorbeifahrtstreifen und aufgeweiteter Aufstellstreifen (ARAS), Hannover: Frage der Menge
- Thema: Vorlaufgrün für Radverkehr – Thema für Kassel?
 - eine gute Sache, sollte bei allen Ampeln sein

Plakat: Fahrradparken

- Thema: Fahrradboxen in der Innenstadt – mögliche Standorte?
 - Zu wenig
 - Sichtbarkeit / Wo
 - Keine Vorderradklemmen
 - Zahlungsbereitschaft für Boxen > Bedarf evaluieren
 - Boxen wichtig für Pendler
 - Fahrradboxen und „light“-Version
 - > Möglichkeiten schaffen
 - > Austausch mit anderen Städten
 - > Topographie in Kassel
 - Ladestationen
- Thema: Wie könnte Kassel die privaten Wohnungs- und Einzelhandelsstandorte einbeziehen?
 - Bike & Ride (mind. 5 Bügel) in räumlicher Nähe zu Haltestellen aber nicht auf diesen
 - Portable Abstellanlagen (Bügel) z.B. für Veranstaltungen
 - Dezentrale Standorte
 - Gehweg dabei freihalten > Barrierefreiheit
 - Wetterschutz
 - Keine Stolperfallen, für Blinde tastbar
 - Parallel zu Laufrichtung auf Gehweg
 - Abstellplätze an Quellen / Zielen Wohngebäude > Stellplatzsatzung anpassen(!) qualitative Anforderungen (Eingangsnah ..)
 - Verschießbare Abstellanlage in Wohngebieten mit Geschosswohnungsbau



Diskussion in Kleingruppen

- In Parkhäusern auch Stellplätze für Fahrräder schaffen
 - Beleuchtung
 - „Umnutzung“
 - Kameras am Eingang
- Nutzung von privaten und öffentl. Flächen für Fahrradparken
- Fahrradparken auf Plätzen der Pkw
8 Fahrräder = 1 Parkplatz
- Thema: Standardmodell Anlehnbügel – Thema für Kassel?
 - –
- Thema: Überdachte Abstellanlagen für Schulen und Innenstadt? Thema Denkmalschutz
 - Fahrradparken auf Plätzen der PKW (8 Fahrräder = 1 Parkplatz)
 - Schaufenster durch Abstellanlagen freihalten, Angsträume?
 - Flächendeckung + Anzahl
 - Sicherheit für Räder
 - > Beleuchtung
 - > Kamera
 - > Überwachung
- Bild: Wilhelmgymnasium
 - Nutzungskonflikte
 - Unsicher
- Bild: Kohlenstraße Lidl
 - Entfernung zu Rädern / Wege Einkaufswagen
 - Keine gute Sicherheit
- Sonstiges:
 - Prioritätensetzung
 - „Bügel an OBR“ gute Idee

Plakat: Serviceeinrichtungen

- Thema: Wie können Einzelhändler einbezogen werden?
 - Stellplätze sollten ausgebaut werden
 - Erhebung ähnlich wie über PLZ
 - Ladestationen
 - Lademöglichkeiten in bestehenden Läden
 - Kaufhäuser als Ladestation + sichere Aufbewahrung
 - Integration Kaufleute
 - Fahrradparkhaus Nähe zur Innenstadt
 - Kombination zentral + dezentrales Angebot
 - Zielgruppen
 - Verschiedene Ansprüche an Räder
 - Lastenrad
- Thema: Was braucht Kassel? Was kann Kassel leisten?
 - Radwege an Bahnhöfen touristisch beschildern/ bewerben
 - Luftpumpen an den richtigen Stellen
 - zentral und innenstadtnah
 - Fahrradläden sollten auch mit dem Rad erreicht werden können
 - Wenig Geschäfte im Zentrum
 - Boxen ungünstig für Stadtbild

- Thema: Fahrradstation am Bahnhof Wilhelmshöhe – welche Leistungen sollten angeboten werden?
 - o Fahrradräume
 - Stauraum (Helme, ..)
 - Steckdosen (auch in Fächern)
 - o Angebote für Pendler schaffen > Potential
 - o Übersichtliche Radstation (einladend)
 - o Luftpumpen an den richtigen Stellen
 - o Mobilpunkte Carsharing + Rad + ÖPNV

Plakat: Verkehrssicherheit - Mobilitätserziehung

- Thema: Welche Angebote gibt es – welche braucht Kassel noch?
 - o Der 7. Sinn
 - Auch bei Informationen Öffentlichkeitsarbeit
 - o In der Oberstufe „Radkurse“ im Sportplan anbieten
 - Wünschenswert für weitere Schulen
 - o Dass die Kinder bereits in der Grundschule mit dem Rad kommen dürfen
 - o Wandertage mit dem Rad
 - o Fahrradschule in den Ferien für Kinder 10-12 Jahre von der Polizei Verkehrserziehung
- Thema: Welche Zielgruppen einbeziehen?
 - o Eltern als Vorbildfunktion die Kinder ausbilden und das Radfahren weitergeben
 - Mobil sind und sicher fahren
 - o Neue Regeln für „alte Hasen“
 - Autofahrer über neue Entwicklung informieren (Polizei – mehr Personal)
 - o Migranten (pädagogisch geschultes Personal, in der Sprache geschult)
- Thema: Ist Radverkehr bei der Führerscheinprüfung ausreichend berücksichtigt?
 - o Eher „nein“ (Bauchgefühl)
- Thema: Mobilitätserziehung in der Grundschule – ist die ausreichend?
 - o Kontinuität fehlt
 - Lehrer zu sehr gefordert (Inklusion)

Plakat: Öffentlichkeitsarbeit

- Thema: Welche Informationen wünschen Sie sich zum Radfahren in Kassel?
 - o Radverkehr als Mobilitätsform ins Bewusstsein rücken, sichtbar werden, positiv besetzen in der Stadtgesellschaft
 - o Radfahren ist selbstverständlich
 - o Der Radfahrer ist ein gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer
 - o Das Fahrrad muss sichtbar werden!
 - o Es tut sich was im Straßenraum
 - o Radroutenplaner Hessen bekannt machen (in Kombination: App mit CO₂-Rechner)
 - o Navigationssystem für Radfahrer
 - o App mit Start- und Zieleingabe (s. Radroutenplaner)
 - o Regionale Radkarten, Entdeckerrunde: weitere Bewerbung der Touren
 - o Die vielen topografisch gut gelegenen Strecken zuerst bewerben

- Radrouten bekannter machen, Radwegeverbindungen verdeutlichen (Presse, Broschüre mit allen Radrouten)
 - Jeden Monat eine neue Strecke vorstellen (Presse, Internet, AStA)
 - Themenrouten, z.B. Architektur
 - Radverkehrsregelungen an BürgerInnen weitergeben
 - Rechte und Pflichten für Radfahrende
 - Rücksicht im Verkehr für alle Zielgruppen (§ 1 StVo)
 - Fahrradmesse
 - Kampagne Stadtradeln
 - Bike Challenge, Mit dem Rad zur Arbeit
 - Bike Night
 - Immer wieder Aktionen
 - Mund zu Mund Propaganda
 - Kinofilm mit Radfahren als Thema
 - Kinospot: einer will und traut sich nicht – Anleitung, App vorstellen
 - Kinospot „Radfahren ist..“
- Thema: Bei welchen Zielgruppen sehen Sie besonderes Potenzial?
- Viele informieren sich gar nicht
 - Studierende: sie können Platz machen im ÖPNV für Pendler
 - Ausbildungsverkehr
 - Berufsverkehr
 - Pendler (Pedelec)
 - Senioren
 - Migranten, Flüchtlinge
 - Politik: muss die Ziele mit tragen
 - HNA zum Thema Radverkehr als ordentlichen Partner gewinnen
- Thema: Mit welchen Argumenten begeistern Sie Ihre MitbürgerInnen für das Radfahren in Kassel?
- Kassels Radstrecken in den Fokus stellen per Öffentlichkeitsarbeit: Grünzüge, attraktive Strecken darstellen
 - Dienstrad
 - Ersten Impuls bekommen: Motivationsschub durch Freunde, Kampagne (Erfahrung zählt)
 - Menschen entscheiden sich aus dem Bauch heraus
 - Infrastrukturbedarf zur Uni ist wichtig, um die Studenten auf das Rad zu bewegen
 - Botschaft über Vorbilder: „sexy“, „attraktiv“
 - „Probier es doch mal aus“, „mach doch mal!“
 - Kassel ist was zum Radfahren (im Grünen)
 - Stadt erleben
 - Er geht schnell (Stadt der kurzen Wege)
 - Komfortabel, kein Nerv (wie Tanken, Parkgebühr)
 - Übergang vom Auto begleiten
 - Anreize, Belohnungen (Stadtradeln)
 - Pedelec, Lastenräder leihen
 - Einkaufen mit dem Rad
 - Es regnet nur sehr wenig, statistisch gesehen

- Radfahren muss schick sein
- Prominente Vorbilder

4 Abschluss

Die Gesprächsphase hat in sehr kurzer Zeit eine Fülle von Hinweisen ergeben. In einer gemeinsamen Schlussrunde wird Folgendes ergänzt:

- Es gibt auch außerhalb des im VEP 2030 definierten Radverkehrsnetzes Problemstellen. Eine Teilnehmerin erachtet es als unbefriedigend, wenn nur dieses Netz „perfekt“ ausgebaut werden würde und an anderen Stellen nichts passieren könnte. Frau Prahlow erläutert, dass die Gutachter den Auftrag hatten, sich auf das immerhin 300 km umfassende Routennetz zu konzentrieren, das im VEP 2030 festgelegt wurde. Es sei mit Blick auf begrenzte Haushaltsmittel durchaus empfehlenswert, sich zunächst auf Maßnahmen in diesem Netz zu konzentrieren. Herr Nolda ergänzt, dass viele Radstrecken im 680 km langen Straßennetz durch funktionierende Anliegerstraßen gehen. Das Radverkehrsnetz des VEP 2030 stellt eine sehr weitgehende Erschließung des Kasseler Stadtgebiets sowohl auf Hauptverkehrsstraßen als auch auf Anliegerstraßen sicher. Das Radverkehrskonzept liefere Regellösungen und Hinweise, wo im Falle von Baumaßnahmen etwas für die Radfahrer getan werden könnte. Das Konzept wird Schritt für Schritt umzusetzen sein.
- Ein Teilnehmer spricht sich dafür aus, bei der Umsetzung des Konzepts nicht nur abschnittsweise zu arbeiten, sondern durchaus linienhafte Verbindungen bei der Umsetzung zu priorisieren und damit auch Zeichen zu setzen. Herr Nolda muss einschränken, dass die Möglichkeiten für die Umsetzung von Maßnahmen begrenzt und von komplexen Rahmenbedingungen beeinflusst seien. Neben wenigen, langjährigen Großprojekten, wie z.B. der Friedrich-Ebert-Straße, gebe es viele verschiedene Gelegenheiten, bei kleineren Maßnahmen an verschiedenen Stellen etwas für den Radverkehr zu tun. Wichtig sei, dass der Fahrradverkehr und von nun an die Grundstruktur des Radverkehrskonzepts immer bei allen Maßnahmen mitbedacht werden und neue Regellösungen, z.B. für Kreuzungen, dann bei den nächsten Baumaßnahmen zur Anwendung kommen. Aber wann eine Kreuzung umgebaut werden könne, hänge von sehr vielen Bedingungen und nicht allein vom Fahrradverkehr ab.
Frau Renner ergänzt, das Radverkehrskonzept biete eine Art Baukasten mit kleinen und großen Werkzeugen, die im Falle von Baumaßnahmen eingesetzt werden.
- Ein Teilnehmer regt für die Verbesserung der Nahmobilität an, in der Stadt auch eine/n Fußverkehrsbeauftragte/n einzurichten. Herr Nolda bezweifelt, dass für die vielfältigen Belange, die bei Planungen berücksichtigt werden müssen, jeweils Kümmerer installiert werden sollten. Ziel müsse eine gut funktionierende und vernetzt arbeitende Verwaltung sein. Der Fußverkehr habe seines Erachtens schon einen hohen Stellenwert bei allen Planungen.
- Zum Abschluss wird angeregt, als zentrale Handlungsstrategie Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr zu minimieren.

Außerhalb des Radverkehrskonzepts regt ein Teilnehmer an, die Abstimmung von Baumaßnahmen im Straßennetz Kassels – soweit angesichts vielfältiger Zwänge möglich – zu optimieren.

Frau Renner, Herr Nolda und Frau Böcker bedanken sich bei den Beteiligten für ihre Anregungen und schließen die Veranstaltung.

Impressum

Veranstalterin

Stadt Kassel, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt

Ansprechpartnerin: Lore Renner
34112 Kassel

E-Mail: Lore.Renner@kassel.de oder
strasse-tiefbau@kassel.de

Gutachterteam

Projektleitung

Planungsgemeinschaft Verkehr, PGV-Alrutz GbR
Dipl. Ing. Heike Prahlow
Adelheidstraße 9b, D-30171 Hannover

E-Mail: prahlow@pgv-hannover.de
Web: www.pgv-alrutz.de

SHP Ingenieure
Dr.-Ing. Peter Bischoff
Plaza de Rosalia 1, 30449 Hannover

E-Mail: p.bischoff@shp-ingenieure.de
Web: www.shp-ingenieure.de

Design-Gruppe
Dipl.-Des. Gisela Sonderhüsken
Diplom-Designerin AGD
Ricklinger Straße 3 B, 30449 Hannover
www.design-gruppe.com

Moderation und Dokumentation

TOLLERORT entwickeln & beteiligen
Dipl.-Volksw. Mone Böcker
Palmaille 96, 22767 Hamburg
mail@tollerort-hamburg.de

Stand: Juni 2017