

Radverkehrskonzept Kassel Öffentliche Bürgerveranstaltung mit Workshop am Samstag, 22. April 2017, im Philipp-Scheidemann-Haus

Dokumentation

1 Begrüßung und Einstieg

Christof Nolda, Stadtbaurat der Stadt Kassel, begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der öffentlichen Bürgerveranstaltung mit Workshop für das Radverkehrskonzept der Stadt Kassel. Es gebe viele gute Gründe dafür mit dem Fahrrad zu fahren, so Herr Nolda. Es sei gesund und umweltfreundlich. Die Stadt hat sich zum Ziel gesetzt, den Radverkehr zu fördern, damit mehr Menschen mit dem Rad fahren. Im Herbst 2016 wurde ein Gutachter-Team beauftragt, ein Radverkehrskonzept für die Stadt Kassel zu erarbeiten. Im ersten Schritt wurde das Radverkehrsnetz untersucht und bewertet. Alle interessierten Bürgerinnen und Bürger sind nun eingeladen, gemeinsam darüber zu diskutieren, mit welchen Maßnahmen der Radverkehr in Kassel gefördert werden kann.

Mone Böcker, TOLLERORT entwickeln & beteiligen, übernimmt die Moderation der Veranstaltung. Sie informiert über die Angebote der öffentlichen Beteiligung, die den gutachterlichen Arbeitsprozess begleitet und folgende Veranstaltungen umfasst:

- 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
- Zwei geführte Radtouren (eine öffentliche und eine für Kinder und Jugendliche) im Sommer 2017
- Öffentliche Bürgerveranstaltung zur Vorstellung der Ergebnisse am 24. August 2017

Der Auftrag für das Radverkehrskonzept basiert auf den politischen Beschlüssen zum integrierten Klimaschutzkonzept und zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Kassel (VEP 2030). Die Ergebnisse werden der Politik zur Entscheidung vorgelegt. Die Politik wird auch während der Bearbeitung regelmäßig informiert.

Die heutige Veranstaltung dient der Diskussion ausgewählter Maßnahmenvorschläge, die auf Grundlage der Bestandsanalyse erarbeitet wurden. Die Diskussion findet in sechs Themengruppen im Anschluss an einen fachlichen Input über den Arbeitsauftrag und die bisherigen Ergebnisse sowie einen Austausch über Visionen für den Fahrradverkehr statt.

Frau Böcker stellt das Gutachterteam vor. Die Projektleitung liegt bei der PGV-Alrutz GbR, unterstützt vom Büro SHP Ingenieure insbesondere für die Themen Energie- und Treibhaus-

gasbilanz. Die Design-Gruppe ist mit fachlicher Expertise für das Thema Öffentlichkeitsarbeit mit im Team. An der heutigen Veranstaltung wirken mit

- Heike Prahlow, Linn Schröder, Stefanie Busek und Swantje Wohlgemuth, PGV-Alrutz GbR
- Kristina Bröhan, SHP Ingenieure
- Gisela Sonderhüsken, Design-Gruppe
- Vertreterinnen und Vertreter der Stadtverwaltung

Das Büro TOLLERORT ist für die Moderation und Dokumentation der Veranstaltung zuständig. Frau Böcker wird bei der Dokumentation unterstützt von Hanna Fehlau.

Ansprechpartnerin bei der Stadt Kassel ist Lore Renner, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt, die sich kurz vorstellt (Kontakt Daten s. Impressum).

Im Anschluss vermittelt Frau Böcker einen Überblick über die Zusammensetzung des Kreises der Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Einige Abfragen vom Eintreffen der Beteiligten geben Hinweise: So sind die Wohnorte der Beteiligten über das ganze Stadtgebiet verteilt. Dies sei, so Frau Böcker, eine gute Basis für die Diskussion. Die Beteiligten sind im Alltag überwiegend mit dem Fahrrad unterwegs, zum Teil auch weite Strecken. Frau Böcker fragt nach, wer von den Anwesenden mit dem Pedelec fahren würde. Es sind viele Meldungen zu sehen. Auf Nachfrage zeigt sich, dass überwiegend eigene Pedelecs verwendet werden. Die überwiegende Zahl der Anwesenden meldet sich als interessierte Bürgerinnen und Bürger. Darüber hinausgehend sind einige Vertreterinnen und Vertreter von Verbänden dabei, die sich für den Fahrradverkehr engagieren. Studierende sind zunächst nicht vertreten, kommen aber später noch dazu.

Auf Nachfrage eines Teilnehmers schildern die Gutachterinnen ihre Erfahrungen mit dem Radfahren und ihre Kenntnisse bei der Erstellung von Radverkehrskonzepten. Frau Prahlow stellt klar, dass die PGV als Verkehrsplanungsbüro seit über 30 Jahren mit dem Schwerpunkt der Radverkehrsförderung besteht. In dieser Zeit wurden auch zahlreiche Radverkehrskonzepte für viele Städte, Kreise und Bundesländer deutschlandweit erarbeitet. Die meisten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter würden ihre Alltagswege mit dem Fahrrad zurücklegen. Das Büro sei im Jahr 2016 als fahrradfreundlicher Arbeitgeber ausgezeichnet worden. Die Bestandsaufnahme in Kassel - 300 km – sei ebenfalls mit dem Fahrrad durchgeführt worden.

Eine weitere Nachfrage bezieht sich auf Radfahrstreifen und Schutzstreifen, die heutzutage auf der Fahrbahn angelegt und – so diese Einschätzung – als unsicher empfunden würden. Frau Prahlow weist darauf hin, dass es für Vielfahrende / Berufsradverkehr i.d.R. „angenehmer“ sei, die Fahrbahnen des motorisierten Verkehrs mit zu nutzen. Hier sei der Radverkehr sichtbarer und es könne mit höherem Tempo gefahren werden als im Seitenraum. Markierungslösungen sind häufig die einzige Möglichkeit, in engen Straßenräumen Radverkehrsanlagen einzurichten. Manche Menschen bevorzugen auf dem Fahrrad aber auch die Wege im Seitenraum. Wichtig bei allen Radverkehrsanlagen sind ausreichende Breiten und Sicherheitsräume insbesondere zu parkenden Kfz.

2 Fachlicher Input zum Radverkehrskonzept

Heike Prahlow, PGV Alrutz, stellt die Zwischenergebnisse der gutachterlichen Bearbeitung vor. Zunächst erläutert sie den Auftrag und die Bausteine des Radverkehrskonzepts. Das Radverkehrskonzept baue auf andere vorhandene Konzepte auf, den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030, beschlossen 2015, und das Integrierte Klimaschutzkonzept (IKK), beschlossen

2012. Das Radverkehrskonzept solle Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs aufzeigen. Es diene den Verantwortlichen in Politik und Verwaltung als Handlungsrahmen und solle eine Steigerung des Radverkehrsanteils an der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) erreichen.

Das Gutachter-Team hat zunächst die Ausgangssituation analysiert und das Radverkehrsnetz, das im VEP 2030 festgelegt wurde, unter die Lupe genommen. Mängel wurden dokumentiert und bewertet. Auf Nachfrage stellt Frau Prahlow klar, dass auch Lücken, d.h. fehlende Radverkehrsführungen im Netz erfasst wurden, ebenfalls wurden Abschnitte mit unzureichender Radverkehrsführung dokumentiert. Sie betont auf Nachfrage, dass der Auftrag auf das im VEP 2030 definierte Radverkehrsnetz beschränkt sei. Dies gibt einigen Teilnehmerinnen und Teilnehmern Anlass für Kritik. Mehrfach wird im Verlauf der Veranstaltung der Wunsch laut, das festgelegte Radverkehrsnetz noch einmal zu überdenken. Aus Sicht eines Teilnehmers sei der Routennetzplan im Prozess zum VEP 2030 nicht öffentlich diskutiert worden.

Vorgehen bei der Konzepterstellung



Kassel **2030**
Gestalten » Bewegen » Leben

Überblick über das Vorgehen bei der Konzepterstellung

In mehreren Nachfragen wird die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn des motorisierten Individualverkehrs in Frage gestellt. Die Parkstreifen für Pkws seien immer auf der rechten Seite der Wegeföhrung für den Radverkehr angelegt. Hierdurch würden gefährliche Situationen für Radfahrer entstehen. Frau Prahlow macht deutlich, dass die Bewertung der Radverkehrsföhrungen ebenso wie die vorgeschlagenen Maßnahmen auf aktuellen Erkenntnissen und Grundsätzen beruhen würden. Dies seien hier die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) und die Straßenverkehrsordnung (StVO) Darin sei u.a. festgelegt, dass ein ausreichender Sicherheitsabstand zu Kfz-Parkstreifen einzuhalten sei. Radverkehr sei Fahrverkehr und ist daher im Regelfall auf den Fahrbahnen des motorisierten Verkehrs zu föhren. Separate Anlagen können aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufes erforderlich sein. Ziel sei, dass die unterschiedlichen Verkehrsmittel einen gemeinsamen Straßenraum sicher nutzen können. Grundsätzlich werden eine eindeutige und durchgängige Radverkehrsföhrung im Radverkehrsnetz sowie sichere und verträgliche Lösungen angestrebt. Auf

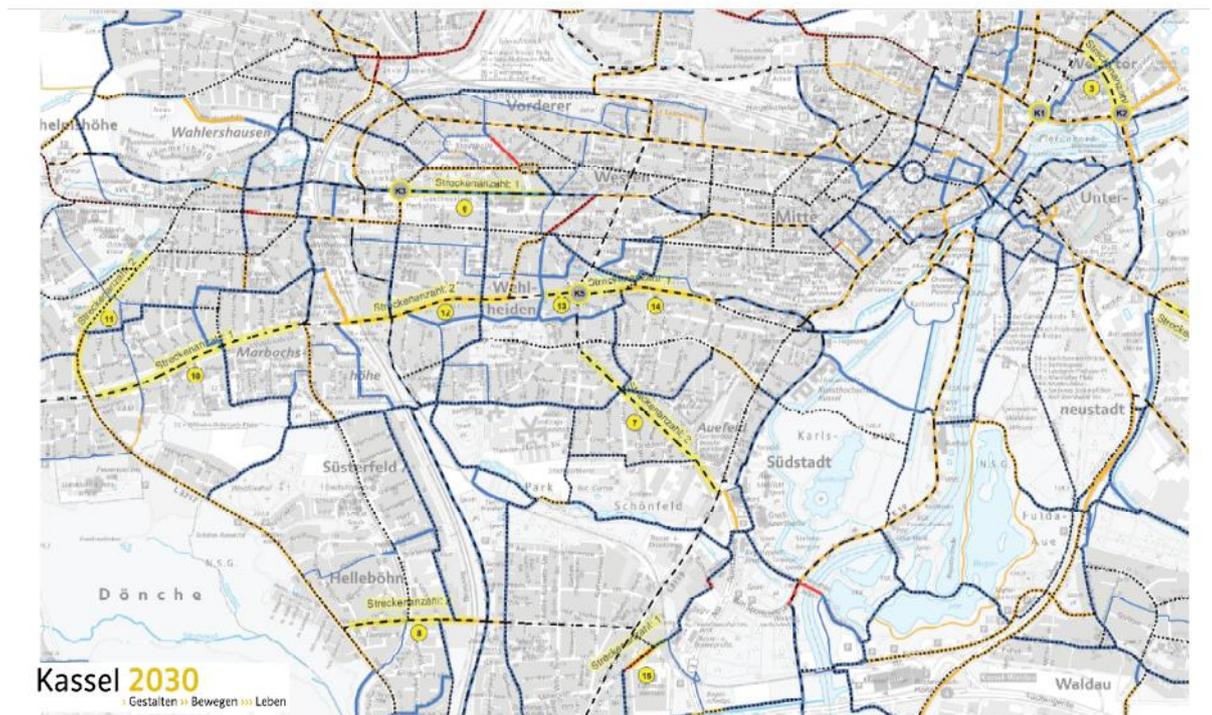
Nachfrage berichtet Frau Prahlow, dass die Bestandsanalyse auf einer qualitativen Erfassung des Wegenetzes basiert. Der vorhandene Verkehrsfluss sei nicht bewertet worden.

Auch die Energie- und Treibhausgasbilanz ist Gegenstand des Radverkehrskonzepts als Klimaschutzteilkonzept. Frau Prahlow erläutert, dass integrierte, multimodale Verkehrskonzepte, die zur Verkehrsvermeidung beitragen könnten, den größten Effekt auf die Bilanz hätten.

Ein Teilnehmer verweist darauf, dass der Radverkehr die Straße am Scheidemannplatz nicht nutzen dürfe. Der vorhandene Radweg sei aber stark frequentiert, auch vom Fußverkehr, von ÖPNV-Nutzenden etc. Frau Prahlow bestätigt, dass an manchen Stellen die Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen sinnvoll sein könnte. An manchen Stellen müssten Kompromisslösungen gefunden werden, da verschiedene Verkehrsarten unterschiedliche Anforderungen an den Straßenraum stellen würden.

Frau Prahlow stellt einige aktuelle Grundätze für Radverkehrsführungen vor. Anschließend geht sie auf die Streckenauswahl für das Maßnahmenkonzept vor. Beauftragt sind die Auswahl von 20 Strecken und 5 Knoten, anhand derer beispielhaft Lösungen erarbeitet werden. Ausdrücklich ausgeschlossen wurden Bereiche, in denen Maßnahmen zur integrierten Straßenraumgestaltung aus dem VEP 2030 geplant werden, Radkomforttrouten (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.

Ausschnitt Strecken- und Knotenauswahl



Karte mit gelb markierten ausgewählten Streckenabschnitten und Knoten für Maßnahmen

Diese Auswahl deckt sich nicht vollkommen mit den Anliegen der Anwesenden. Frau Böcker weist darauf hin, dass in den anschließenden Gesprächsrunden durchaus auch Hinweise zu anderen Orten gegeben werden könnten. Alle Hinweise werden in die Dokumentation der Veranstaltung aufgenommen.

Kritisch hinterfragt wird, inwieweit die Anliegen der für den Radverkehr aktiven Verbände mit eingeflossen seien. Von Seiten der Stadt wird berichtet, die Verbände seien bereits im Rahmen

der Erarbeitung des VEP 2030 beteiligten worden und seien überdies über den AK Radverkehr regelmäßig einbezogen. Bei der heutigen Veranstaltung gehe es vor allem darum, die Interessen der Bürgerinnen und Bürger mit einzubeziehen.

Aus den Rückmeldungen aus dem Kreis der Teilnehmerinnen und Teilnehmer wird deutlich, dass es an vielen Stellen zu Konflikten zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten komme. So sei den Fußgängerinnen und Fußgängern oft nicht klar, wenn eine Fläche auch für den Radverkehr freigegeben sei. Das führe zu Konflikten. Frau Prahlow führt aus, dass im Idealfall Radwege intuitiv nutzbar und für alle Verkehrsteilnehmenden direkt erkennbar seien. Radfahrstreifen und Schutzstreifen seien eine gute Lösung, wenn die Maße und Sicherheitsstandards richtig eingehalten würden. Fahrradstraßen müssten als solche deutlich erkennbar sein. An Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen müssten sich Radfahrende durch eine vorgezogene Haltelinie mit ausreichender Aufstellfläche gut sichtbar vor dem motorisierten Verkehr aufstellen können.

Frau Sonderhüsken stellt zum Abschluss die große Bedeutung der Öffentlichkeitsarbeit für die Förderung des Radverkehrs in Kassel heraus. Innerhalb des Radverkehrskonzepts werden Fragen über Zielgruppen, geeignete Medien und Inhalte thematisiert.

3 Visionen für den Radverkehr in Kassel 2030

Frau Böcker bittet die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, sich mit ihren Sitznachbarinnen/ Sitznachbarn in Dreiergruppen auszutauschen und den Satz zu vervollständigen:

Mein Vision für den Radverkehr in Kassel im Jahr 2030 ist ...

Es werden zwei Durchgänge á drei Minuten durchgeführt. Im Anschluss werden einige Statements aus den Runden im Plenum gemeldet:



Austausch über Visionen für den Fahrradverkehr

Statements:

- Radverkehrspartnerschaft zwischen ÖPNV, MIV, Rad- und Fußverkehr. Alle Verkehrsteilnehmenden sollen lernen, respektvoll miteinander umzugehen.
- Sicher Radfahren können!
- Fahrradfahren macht Spaß und regt andere zum Mitfahren an!
- Eine Fahrspur der Wilhelmshöher Allee in jeder Richtung nur für den Radverkehr.
- Mehr Radverkehr für mehr Sicherheit, am liebsten 30% Radverkehrsanteil!
- Bis 2030 mehr Sicherheit im Straßenverkehr, ein vollständiges Netz mit eigenen Radverkehrsanlagen, ein gesamtes Radverkehrsnetz für den Raum Kassel.
- Bis 2030 mehr finanzielle Förderung der Radwege: zwischen 10 und 30 Euro pro Einwohner und Jahr im Haushalt für die Radverkehrsförderung einsetzen.
- Deutschland soll keine Wohlfühl-Landschaft für Autofahrer mehr sein.
- Als Autofahrerin keine Angst haben zu müssen, einen Radfahrer zu verletzen. Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.
- Technologische Entwicklungen führen dazu, dass es keine Unfälle mehr gibt, es fahren keine Autos, sondern ferngesteuerte Kugeln, in denen man sich ohne Kollisionen durch die Stadt bewegt.

- Keine Pseudowirkung von Maßnahmen – einen Strich auf die Straße malen –, sondern in der Planung und Umsetzung vollständig durchdachte Verkehrswege.
- Ein innovatives, wegweisendes Bauwerk, vielleicht eine neue Brücke, neue Erschließungen zwischen vorhandenen Strecken.
- Mehr Hinweise für Fahrschülerinnen und Fahrschüler, dass Radfahrende ernst zu nehmen sind.

Zum Abschluss dieser Runde fragt ein Teilnehmer: Welche Chancen haben die Hinweise in dieser Veranstaltung, spürbar umgesetzt zu werden? Herr Nolda bekräftigt, bei dieser Veranstaltung werde gemeinsam über Lösungen für konkrete Punkte diskutiert. Die im Radverkehr aktiven Verbände würden regelmäßig über das Fachforum Mobilität bei aktuellen Fragestellungen einbezogen. Herr Dr. Förster ergänzt, die Chancen stünden gut, dass die Hinweise des heutigen Tages direkt in das Radverkehrskonzept einfließen würden und auch bei späteren Entscheidungen hilfreich wären.

4 Arbeitsphase in sechs Themengruppen

Nach einer Pause und Stärkung verteilen sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf sechs Themengruppen und diskutieren die Vorschläge und Fragen für das Maßnahmenkonzept. Es werden drei Gesprächsrunden über jeweils 30 Minuten angeboten, so dass jede Teilnehmerin, jeder Teilnehmer nacheinander auf jeden Fall an drei Gruppen mitwirken kann.

Für alle Themen stehen vorbereitete Plakate mit Beispielen aus Kassel und anderen Orten sowie Fragestellungen bereit. Die schriftlich festgehaltenen Notizen aus den Themengruppen sind im Anhang dieser Dokumentation aufgeführt. Nachfolgend sind einige Ergebnisse aus der Abschlusspräsentation aufgeführt:

4.1 Themengruppe 1: Infrastruktur – Lückenschlüsse

Die Themengruppe Infrastruktur – Lückenschlüsse diskutiert unter der Leitung von Linn Schröder Lösungen an folgenden Beispielen:

- In der Ysenburgstraße (DTV ca. 30.500 Kfz/Tag) zwischen Weserstraße und Schützenstraße fehlt eine Radverkehrsanlage (Priorität 1). Der Bereich wird zusammen betrachtet mit dem Knotenpunkt Ysenburgstraße/Schützenstraße. Hier wird der Radverkehr im Knoten derzeit umwegig geführt.
- In der Pfarrstraße (DTV ca. 7.000 Kfz/Tag) wird der Radverkehr zwischen Leipziger Platz und Eichwaldstraße im Mischverkehr geführt – hier fehlt eine Sicherung des Radverkehrs (Priorität 2). Der Bereich wird zusammen betrachtet mit dem Knotenpunkt Leipziger Platz.

Für die Ysenburgstraße mit hohen Kfz-Stärken werden die vorgeschlagenen Schutzstreifen in der Themengruppe als zu unsicher abgelehnt, es wird befürchtet, dass der Kfz-Verkehr keine Rücksicht nimmt. Der Radfahrende fühlt sich eingeengt. Daher wird angeregt, den Radverkehr im Seitenraum zu führen, nicht im Mischverkehr mit dem Fußverkehr, sondern mit einem eigenen Radweg. Der Knoten wird von vielen Beteiligten eher gemieden. Es wird darauf hingewiesen, dass auch in der Schützenstraße Handlungsbedarf besteht.

In der Pfarrstraße wird zunächst die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei Tempo 30 als gut erachtet. Dann wird allerdings bemängelt, dass sich der Kfz-Verkehr nicht an die Tem-

pobegrenzung hält, zumal hier eine gerade Führung vorhanden ist. Alternativ wird angeregt, einen Schutzstreifen anzulegen.

Bei dieser Gelegenheit wird noch einmal darauf hingewiesen, dass das Radverkehrsnetz auf Grundlage des VEP 2030 nicht immer die optimalen Radverkehrsbindungen aufgreife, es gebe an einigen Stellen wesentlich bessere Verbindungen, die allerdings auch mit Blick auf Maßnahmen in den Blick genommen werden sollten. Grundsätzlich sei, so ein Teilnehmer, ein regionales Radverkehrskonzept erforderlich.

4.2 Themengruppe 2: Infrastruktur – Verbesserungen

Die Themengruppe Infrastruktur – Verbesserungen diskutiert unter Leitung von Heike Prahlow Lösungen an folgenden Beispielen:

- In der Leipziger Straße (DTV ca. 20.000 Kfz/Tag) zwischen Söhrestraße und Kunigundishof besteht keine Führungskontinuität, unzureichende Sicherung Radverkehr an Grundstückszufahrten (Priorität 2 + K); Anschluss Radkomfortroute
- In der Ludwig-Mond-Straße (DTV ca. 29.500 Kfz/Tag) zwischen Frankfurter Straße und Heinrich-Heine-Str. ist die Radverkehrsanlage unzureichend bzw. auch nicht vorhanden (Priorität 1).

Die Lösungsvorschläge werden in der Themengruppe kontrovers diskutiert. Ein deutlicher Wunsch ist, keine Insellösungen herzustellen, sondern die Gesamtsituation zu betrachten und einzubeziehen. In der Leipziger Straße laufen vor und nach dem betrachteten Abschnitt bereits Planungen. Im Zusammenhang mit dem Neubaugebiet Kassel Ost werden künftig Veränderungen der Kfz-Stärken erwartet.

Diskutiert werden auch die bereits thematisierten Führungen des Radverkehrs auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen oder Schutzstreifen, die ohne Sicherheitsstreifen ungerne genutzt werden. Als zu berücksichtigen wird die Topografie genannt, je nachdem „fahre ich bergauf, fahre ich bergab“ werden unterschiedliche Lösungen bevorzugt, so dass auch Kombinationslösungen denkbar sein sollten.

Zu berücksichtigen ist, dass es Menschen mit unterschiedlichem Sicherheitsbedürfnis gebe und dass Menschen auch je nach Situation (z.B. mit oder ohne Anhänger) unterschiedliche Wege wählen.

Ein Teilnehmer regt an, für den Radverkehr tatsächlich – orientiert am Beispiel aus Holland – ein eigenständiges Radverkehrsnetz anzulegen, aus verschiedenen Bausteinen, das neben dem für den Fußverkehr und den Autoverkehr selbstverständlich vorhandenen sei.

Eine Teilnehmerin ergänzt, wir sollten die Perspektive verändern. Es sollte nicht heißen „Der Autoverkehr muss sein, was bleibt übrig für die anderen?“, sondern „Der Raum für den Fuß- und Radverkehr muss sein, was bleibt dann übrig für den Autoverkehr?“.

Ergänzt wird außerdem, dass der Radverkehr nicht im Bereich von Schienen geführt werden sollten, da dies mit einem hohen Unfallrisiko verbunden sei.

4.3 Themengruppe 3: Infrastruktur – Fahrradstraßen

Die Themengruppe Infrastruktur – Fahrradstraße diskutiert unter der Leitung von Kristina Bröhan, welche Perspektiven für die Ausweisung der Goethestraße als Fahrradstraße bestehen im Bereich zwischen Freiherr-vom-Stein-Straße und Goethestern.



Gespräch in der Themengruppe Fahrradstraßen

In der Themengruppe besteht grundsätzlich Zustimmung zu dem Vorschlag, in der Goethestraße eine Fahrradstraße einzurichten. Die Diskussion konzentriert sich dann auf Fragen der grundsätzlichen Gestaltung und Ausstattung von Fahrradstraßen. Es geht um die Frage, wie die Fahrradstraße am Eingang und im Verlauf klar kenntlich gemacht werden kann.

Fahrradstraßen werden in den Städten unterschiedlich umgesetzt. Hier wäre eine einheitliche Gestaltung auf Grundlage der StVO sicherlich perspektivisch sinnvoll, damit auch auswärtige Menschen die Situation klar einschätzen können

Im Verlauf des Gesprächs werden weitere Vorschläge für mögliche Fahrradstraßen in eine Karte eingezeichnet, zunächst eher im Zentrum, aber auch weiter in den Randbereichen.

Ein Teilnehmer weist auf das Beispiel der Fahrradstraße Fiedlerstraße hin, die die Eisen Schmiede kreuzt. Letzteres ist eine normale klassifizierte Verkehrsstraße, so dass die Fahrradstraße im Kreuzungsbereich unterbrochen ist. Bestünde nicht die Möglichkeit, die Fahrradstraße mit Vorfahrtsrecht über Kreuzungen hinweg auszustatten?

4.4 Themengruppe 4: Infrastruktur – Knoten

Die Themengruppe Infrastruktur – Knoten diskutiert unter der Leitung von Swantje Wohlgemuth Lösungen an folgenden Beispielen:

- Kurt-Wolters-Straße/ Schützenstraße/ Weserstraße (Katzensprung)
- Freiherr-vom-Stein-Str./ Goethestraße Anschluss Prüfung Fahrradstraße
- Kohlenstraße/ Schönfelder Straße/ Tischbeinstraße (Wehlheider Kreuz)

Im Gespräch werden viele Hinweise auf mögliche Verbesserungen gegeben. Es wird darauf hingewiesen, dass Radfahrende beim Rechtsabbiegen häufig bzw. grundsätzlich übersehen würden.

Beim Linksabbiegen fehlt häufig die Führung des Radverkehrs. Das direkte Linksabbiegen wird als schwierig benannt, es fehlen Blickkontakte und Sichtbeziehungen. Beim indirekten Linksabbiegen müssen Aufstellflächen eingerichtet werden, die ausreichend Platz bieten. Auch mit einem Fahrradanhänger müsste der Platz reichen.

4.5 Themengruppe 5: Fahrradparken und Serviceeinrichtungen

Die Themengruppe Infrastruktur – Knoten diskutiert unter Leitung von Stefanie Busek folgende Fragen:

- Welche Wünsche haben Sie hinsichtlich des Fahrradparkens?
- Wo fehlen Abstellanlagen?
- Welche Abstellanlagen sind geeignet, welche nicht?
- Was macht für Sie guter Service zum Radfahren aus (Luftpumpen, Reparaturen, Lastenrad, Konrad-Stationen, ...)?
- Würden Sie eine Fahrradstation am Bahnhof Wilhelmshöhe nutzen wollen?
- Welche Serviceleistungen fehlen in Kassel – kennen Sie ggf. geeignete Standorte?

Die Beispiele aus Deutschland auf den Plakaten kommen in der Themengruppe sehr gut an, so z.B. Gepäckfächer in der Innenstadt (Beispiel Erfurt). Als Anregung für ein neues Angebot an Service und Öffentlichkeitsarbeit wird ein öffentlicher Parcours für das Fahrrad genannt, mit Radfahrstreifen, Schutzstreifen und Fahrradstraße zum Ausprobieren.

An fehlenden Angeboten und Einrichtungen werden u.a. genannt Luftpumpen an Haupttrouten, ein Fahrradcafé und eine Pannenhilfe für den akuten Notfall (ähnlich wie beim ADAC).

Eine Fahrradstation am Bahnhof Wilhelmshöhe wird ebenfalls diskutiert. Dass es eine solche Einrichtung geben sollte, darüber sind sich die Beteiligten einig, wie diese Station aussehen sollte, darüber herrschen unterschiedliche Vorstellungen.

Einigkeit besteht darüber, dass grundsätzlich Anlehnbügel für das Fahrradparken angeboten werden sollten, keine „Felgenkiller“. Angeregt wird ein einheitliches Layout für Fahrradabstellplätze, wie beim Angebot Konrad, so dass die Abstellmöglichkeiten schnell ins Auge fallen. Generell werden mehr Abstellmöglichkeiten in der Innenstadt gewünscht, auch abschließbare Fahrradboxen und ein Fahrradparkhaus. Auch Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber sollen Verantwortung übernehmen und Fahrradstellplätze zur Verfügung stellen, möglicherweise mit fest installierten Schlössern, so dass die Radfahrenden die Schlösser nicht mehr selbst mitnehmen müssen.

4.6 Themengruppe 6: Öffentlichkeitsarbeit

In der Themengruppe Öffentlichkeitsarbeit werden unter der Leitung von Gisela Sonderhüsken folgende Fragen diskutiert:

- Welche Potenziale sehen Sie für das Radfahren?
Ist Radfahren in Kassel überhaupt ein Thema?
Wer fährt denn hier Rad?
Warum wird das Rad im Vergleich zu anderen Großstädten wenig genutzt?
Was müsste passieren, damit die Menschen in Kassel mehr Rad fahren?
Mit welchen Argumenten begeistern Sie Ihre Mitbürgerinnen und Mitbürger vom Radfahren?
Welche Informationen wünschen Sie sich zum Radfahren in Kassel?
- Welche Informationsangebote in Kassel zum Thema Radfahren kennen Sie?

- Welche Medien eignen sich für die Öffentlichkeitsarbeit und welche Noten geben Sie diesen Angeboten?

In der Themengruppe wird das Fahrradfahren als wichtiges Thema für Kassel bekräftigt. Es wird mehr als früher Fahrrad gefahren. Ein großes Thema in der Gruppe ist das Miteinander im Straßenraum. Eine „Charta für Maßstäbe im Verkehr“ sollte erarbeitet werden. Je mehr Menschen mit dem Fahrrad unterwegs wären, umso sicherer würde das Fahrradfahren, umso eher würde das Fahrrad im Verkehrsalltag auch wahrgenommen werden. Daher sei das Ziel, immer mehr Menschen für das Fahrradfahren zu begeistern. Ein Vorschlag ist, dass die Stadt Aktionstage veranstaltet – in Zusammenarbeit mit den Verbänden für die Nutzerinnen und Nutzer verschiedener Verkehrsmittel.

Interessanterweise wird hier festgestellt, dass das Fahrrad beinahe schon ein elitäres Fortbewegungsmittel ist. Es sollten verstärkt Zielgruppen in den Blick genommen werden, die noch wenig Fahrrad fahren, so z.B. Migrantinnen und Migranten, sozial schwächere Menschen, die über Multiplikatoren erreicht werden können.

Eine Teilnehmerin merkt ergänzend an, Schülerinnen und Schüler seien eine besonders wichtige Zielgruppe. Wer früh lerne, mit dem Fahrrad zu fahren und früh mit dem Fahrrad vertraut zu sein, für den sei es selbstverständlich. Das Fahrrad erweitere den Aktionsradius junger Menschen enorm. Hier könnten die Schulen, die Lehrerschaft wichtige Multiplikatoren sein. Diese Anregung findet viel Zustimmung. Ergänzend regt eine Teilnehmerin an, auch Firmen einzubeziehen. Ihre Kundschaft und Arbeitnehmerschaft seien ebenfalls wichtige Zielgruppen.

Ein weiterer Teilnehmer merkt an, dass wir alle mit einer Kultur groß geworden seien, die den Autoverkehr in den Vordergrund stelle. Es sei schwer, aber notwendig sich davon zu lösen und andere Perspektiven einzunehmen.

5 Abschluss und Ausblick

Frau Böcker gibt noch einmal einen Ausblick auf die weiteren Termine. Die öffentliche Radtour wird mit begrenztem Teilnehmerkreis veranstaltet, daher wird um eine Anmeldung gebeten, sobald der Termin festgelegt ist. Wer sich in den E-Mail-Verteiler eingetragen hat, bekommt einen Terminhinweis.

Frau Böcker weist darauf hin, dass die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes der Stadt Kassel als Beispiel für weitere Planungen dienen.

Zum Abschluss gibt es noch zwei Meldungen:

- Die Ampelschaltungen für den Radverkehr seien sehr verschlechtert worden. Es dauere sehr lange, wer zu spät drücke, würde kein Grün mehr erhalten.
- An wen können außerhalb dieses Verfahrens Hinweise auf Mängel gegeben werden? Für kurzfristig lösbare Mängel empfiehlt die Stadtverwaltung, die Meldeplattform Radverkehr des Landes Hessen im Internet zu nutzen, in der Mängel eingetragen werden können: www.meldeplattform-radverkehr.de. Für weitergehende Fragestellungen wäre es ggf. eher zu empfehlen, die Ortsbeiräte anzusprechen, die sich dieser Dinge längerfristig annehmen könnten.

Frau Grimm, Radverkehrsbeauftragte der Stadt Kassel, informiert, dass die Stadt Kassel in diesem Jahr zum zweiten Mal beim bundesweiten Stadtradeln mitmacht, einer Aktion des Klimabündnisses. Die Kommunen und Landkreise bewerben sich um die Teilnahme und melden einen dreiwöchigen Aktionszeitraum an, in Kassel ist dieser vom 4. bis 24. September

2017. Jede/jeder, die/der in Kassel wohnt, arbeitet oder eine Schule/Universität besucht, kann mitmachen. Die Beteiligten bilden Teams, auch die Teams stehen im Wettbewerb. Es zählen alle Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt und in den Internetkalender eingetragen werden. Alle Wege werden zusammengezählt und in eingesparte CO₂-Emission umgerechnet. Im letzten Jahr haben für Kassel 500 Teilnehmerinnen und Teilnehmer mitgemacht und insgesamt 108.000 km geradelt. Frau Grimm freut sich über eine rege Teilnahme.

Frau Böcker und Frau Renner verabschieden sich mit einem herzlichen Dankeschön bei den Beteiligten und den Mitwirkenden aus der Verwaltung und den Gutachterbüros. Weitere Hinweise können an Frau Renner per E-Mail geschickt werden: lore.renner@kassel.de.

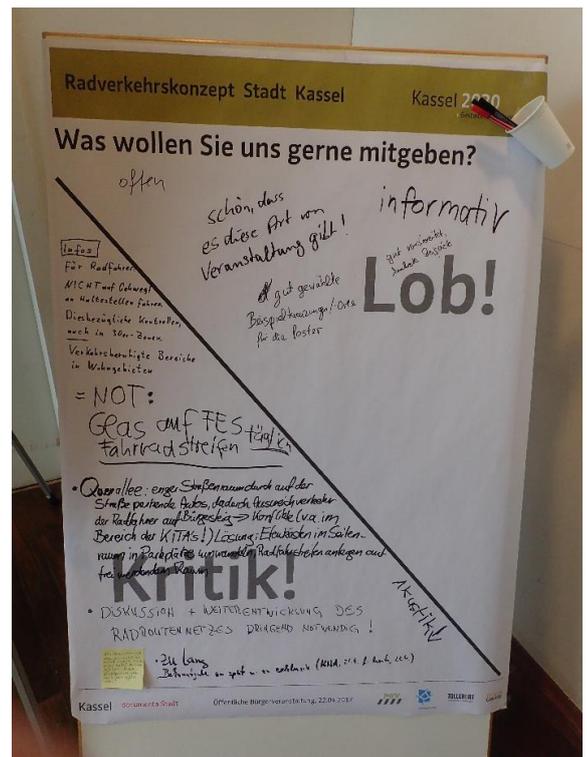
Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben zum Abschluss die Möglichkeit, Lob und Kritik als Feedback zu notieren:

Lob!

- Informativ
- Gut vorbereitet, konkrete Beispiele
- offen
- schön, dass es diese Art von Veranstaltung gibt
- gut gewählte Beispielkreuzungen/-orte für die Poster

Kritik!

- Infos: Für Radfahrer: NICHT auf Gehweg/ an Haltestellen fahren. Diesbezügliche Kontrollen auch in Tempo 30-Zonen.
- Verkehrsberuhigte Bereiche in Wohngebieten
= NOT: Glas auf FES Fahrradstreifen täglich
- Querallee: enger Straßenraum auf der Straße parkende Autos, dadurch Ausweichverkehr der Radfahrer auf Bürgersteig → Konflikte (vor allem im Bereich der KITAs!) Lösung: Efeu Kästen im Seitenraum in Parkplätze umwandeln, Radfahrstreifen anlegen auf frei werdenden Raum
- Diskussion + Weiterentwicklung des Radroutennetzes dringend notwendig!
- Alle Planer und Entscheider sollten grundsätzlich nachweislich mindestens 4 Wochen nur mit dem Rad die Stadt „erfahren“. Mindestens die Hälfte davon sollte mit Kindern erfahren werden!
- Zu lang, Bekanntgabe zu spät und zu exklusiv (HNA, 21.4. & heute, 22.4.)



Feedbackwand

Stand: 15. Mai 2017

Impressum

Veranstalterin

Stadt Kassel, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt

Ansprechpartnerin bei der Stadt Kassel:

Lore Renner

34112 Kassel

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

Gutachterteam/Plakatgestaltung

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 und Hanna Fehlau

Palmaille 96

22767 Hamburg

mail@tollerort-hamburg.de

Stand: 20. April 2017