



Radentscheid Kassel c/o Umwelthaus · Wilhelmsstr. 2 · 34117 Kassel

An alle Kasseler Stadtverordneten

Kontakt für Rückfragen:

Anna Luisa Sümmermann

0176/23550591

Maik Bock

0176/80829036

info@radentscheid-kassel.de

Kassel, 15. Februar 2018

Offener Brief an die Kasseler Stadtverordneten

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir möchten uns heute bezüglich unseres Bürgerbegehrens zur Förderung des Radverkehrs in Kassel mit einem offenen Brief an Sie wenden.

Unabhängig von der Frage der rechtlichen Zulässigkeit unseres Bürgerbegehrens, steht für uns momentan im Vordergrund, im Gespräch mit Politik und Verwaltung zu evaluieren, ob wir gemeinsam einen Vorschlag zum Thema Radverkehrsförderung und Mobilitätswende erarbeiten können, in dem sich unsere Ziele wiederfinden. **Wir wünschen uns eine baldige Verbesserung der Situation durch einen angemessenen Ausbau der Radwege! Kassel braucht aus unserer Sicht eine entschlossene und visionäre Kommunalpolitik für eine zukunftsfähige Stadt!** Die Umsetzung unserer Forderungen wird aus unserer Sicht allen Bewohner*innen Kassels zugute kommen (erhöhte Verkehrssicherheit, bessere Luft, höhere Lebensqualität und Attraktivität der Stadt usw.).

Wir möchten Ihnen im Folgenden unsere Perspektive zum derzeitigen Stand der Dinge schildern und hoffen, damit zum besseren Verständnis unserer Position beizutragen:

Am Montag, den 21. Januar, wurde uns von Herrn Oberbürgermeister Geselle (SPD) und Herrn Dezernent Stochla (SPD) mitgeteilt, dass unser Bürgerbegehren aus Perspektive der Stadt Kassel rechtlich als unzulässig erachtet wird. Gleichzeitig informierten sie uns darüber, dass sie vorhaben - in Verbindung mit der Empfehlung, den Radentscheid für unzulässig zu erklären - einen eigenen Vorschlag als Magistratsvorlage in die StaVo einzubringen. Der konkrete Inhalt dieses Vorschlags kann der [Pressemitteilung der Stadt](#) vom 25.01.2019 entnommen werden. **Grundsätzlich begrüßen wir das zunehmende Interesse am Thema Radverkehr und Verkehrswende der Vertreter*innen der Stadtpolitik. Den Entwurf von Herrn Geselle und Herrn Stochla lehnen wir in dieser Form allerdings ab, da es sich bei genauerer Betrachtung um eine Absichtserklärung mit wenig Substanz handelt.**

Zwischenzeitlich haben zwei recht konstruktive Gespräche zwischen Vertreter*innen des Radentscheids und der Verwaltung stattgefunden, in denen für die Ziele 1-3 Formulierungen erarbeitet wurden, die beide Seiten ggf. akzeptieren könnten. Wir hoffen, dass diese neuen Formulierungen bereits in die Magistratsvorlage, die am Montag, den 18.02.2018 beschlossen werden soll, eingeflossen sind. Weitere Gespräche stehen aus. Unverständlich ist für uns, weshalb an dieser Stelle ein hoher Zeitdruck aufbaut wird, anstatt den Verhandlungsprozess in Ruhe fortzuführen und ggf. erfolgreich abzuschließen. Es gibt keinen formalen Grund für diese Eile, auch wenn wir das Interesse der Stadtverordneten am Thema Radentscheid gut nachvollziehen können und natürlich begrüßen.

Im Kern haben wir drei Kritikpunkte:

1. Scheinbare Übernahme der Ziele des Radentscheids ohne konkrete Zahlen und Umsetzungsperspektive

Die Magistratsvorlage nennt acht Punkte, die den acht Zielen des Radentscheids bei oberflächlicher Betrachtung sehr ähnlich zu sein scheinen. Bei genauerer Betrachtung wird jedoch deutlich, dass hier quasi nur Überschriften übernommen worden sind, ohne dass die relevanten quantitativen und qualitativen Inhalte berücksichtigt wurden.

Alle Kilometerangaben und Zeitangaben fehlen. Anforderungen an die Ausgestaltung der Maßnahmen wurden weitestgehend gestrichen. Andere Zusagen werden mit Formulierungen wie „soweit möglich“, etc. relativiert. Im Ergebnis stehen in der Magistratsvorlage acht Punkte, deren Umsetzung sowohl im Umfang als auch in zeitlicher Perspektive nicht konkretisiert wird. **Es handelt sich um unspezifische und nicht messbare Ziele, die sich nur wenig von den bisherigen Planungen der Stadt unterscheiden. Auf diese Weise kann die aus unserer Sicht dringend notwendige Verbesserung der Radinfrastruktur und damit der gesamten Verkehrssituation in Kassel nicht gewährleistet werden.**

2. Zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 500.000 € / Jahr sind viel zu gering

Ab 2020 sollen zusätzlich mind. 500.000 € für Radverkehrsmaßnahmen im Haushaltsplan berücksichtigt werden. **Dieser Betrag ist in Anbetracht des Nachholbedarfs der Stadt Kassel im Bereich der Radinfrastruktur und der Kosten für Baumaßnahmen stark unterdimensioniert.** Laut Kostenschätzung des Straßenverkehrsamtes der Stadt Kassel kostet ein Meter Radweg (beidseitig) an einer Hauptverkehrsstraße ca. 3.125 €. **Mit 500.000 € könnten somit nur 160 Meter Radweg im Jahr errichtet werden.** Das ist lediglich ein "Tropfen auf dem heißen Stein".

Mittels Fördergeldern wird angestrebt diesen Betrag auf 1,5 Mio. € zu erhöhen. Es ist jedoch nicht garantiert, dass sich Förderungen in diesem Umfang tatsächlich realisieren lassen, da die Fördermittel an unterschiedlich strikte Bedingungen geknüpft sind und für das Erarbeiten der Anträge Personalkapazitäten abseits des regulären Tagesgeschäfts bereitgestellt werden müssen. Es wird mit 66 % von einer hohen Förderquote ausgegangen, was wir für optimistisch halten. Doch selbst wenn man von zusätzlichen Investitionen in Höhe von 1,5 Mio. € pro Jahr ausgeht, wäre unter Annahme der Kostensätze der Stadt Kassel lediglich der Bau von 480 Metern Radweg an einer Hauptverkehrsstraße möglich.

Solange die Radverkehrsinfrastruktur seitens der Stadt Kassel weiterhin nur als Nebenprodukt bei notwendigen Straßenbaumaßnahmen angesehen wird, kann die Schaffung von ausgebauten, durchgehenden Radrouten nicht gelingen. **An dieser Stelle sei angemerkt, dass die Gesamtaufwendungen des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes im Haushalt 2019 bei knapp 50 Mio. € liegen. Um die Radinfrastruktur angemessen auszubauen braucht es eine klare politische Entscheidung sowie eine deutliche Erhöhung des Etats für den Radverkehr!**

3. Anzahl der neuen Stellen zu niedrig

In dem uns vorliegenden Entwurf zur Magistratsvorlage steht, dass die Stadt beabsichtigt, 2019 eine zusätzliche Stelle für den Radverkehr und 2020 zwei weitere Stellen einzurichten. Die Stelle für 2019 ist allerdings bereits beschlossen und steht insofern nicht im Zusammenhang mit unserem Bürgerbegehren. Lässt man die bereits beschlossene zusätzliche Stelle für den Radverkehr außen vor, **gibt es eine Zusage über zwei zusätzliche Stellen ab 2020 für den Radverkehr. Aufgrund des Nachholbedarfs, den Kassel in diesem Bereich aufweist, sind zwei zusätzliche Stellen aus unserer Perspektive deutlich zu wenig!** Außerdem muss sichergestellt sein, dass es sich um eine reale Verbesserung handelt und die zusätzlichen Planer*innen tatsächlich primär für den Bereich Radverkehr eingesetzt werden.

Beispiel Darmstadt:

In Hessen gibt es Radentscheide auch in Darmstadt und Frankfurt. Die Stadt Darmstadt (155.000 Einwohner*innen, laut Statistischem Bundesamt die am höchsten verschuldete kreisfreie Stadt Deutschlands) hat im Sommer 2018 als Reaktion auf den dortigen Radentscheid ein „**Sonderprogramm Investition Radverkehr (4x4 Rad)**“ im Umfang von zusätzlich insgesamt 16 Mio. € über vier Jahre beschlossen. Mit dem gleichen Beschluss wurden 4 neue Vollzeitstellen für den Radverkehr geschaffen. **Ab dem Jahr 2020 werden somit allein aus dem Sonderprogramm als Eigenmittel der Stadt Darmstadt 25 € pro Jahr und Einwohner*innen für den Radverkehr investiert.** Verstärkt werden diese Mittel durch den bereits vorhandenen Etat sowie mögliche Fördermittel. Im Anschluss an das Programm ab 2024 sollen weiterhin mindestens 18 Euro als Eigenmittel investiert werden. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt setzt damit ein deutliches Zeichen, dass sie bereit ist, in den Ausbau des Radverkehrs zu investieren.

In Kassel sollen laut Aussage von Herrn Stochla in Zukunft jährlich insgesamt 4,5 Mio. € oder 22,50 € pro Einwohner*in in den Radverkehr investiert werden. Bei dieser Zahl handelt es sich allerdings - anders als in Darmstadt - nicht nur um Eigenmittel der Stadt. Es wird davon ausgegangen, dass in Kassel derzeit bereits ca. 3 Mio. € pro Jahr in den Radverkehr fließen (einschließlich Fördergeldern) und mit der vorgesehenen Erhöhung von 500.000 € Eigenmitteln plus den erwarteten 1 Mio. € Fördergeldern, dann zukünftig ca. 4,5 Mio. € jährlich für den Radverkehr zur Verfügung stehen.

Aus unserer Sicht sind die von der Stadt genannten Ausgaben von aktuell ca. 3 Mio. € im Jahr für den Radverkehr ein recht optimistischer Schätzwert. Es liegt keine belastbare Kostenrechnung vor, aus welcher der Anteil der Ausgaben für den Radverkehr an einzelnen Straßenbauprojekten hervorgeht. Die Annahme von 1 Mio. € weiterer Fördergelder für Eigenmittel in Höhe von 500.000 € ist aus unserer Perspektive ebenfalls sehr optimistisch (s.o.).

Wir verweisen an dieser Stelle auf die bekannte [Studie](#) "Was kosten Radverkehr, Fußverkehr, öffentlicher Personennahverkehr und Kfz-Verkehr eine Kommune? – Entwicklung und Anwendung einer Methode für den Vergleich von Erträgen und Aufwendungen verschiedener Verkehrsmittel anhand von kommunalen Haushalten" von Prof. Carsten Sommer, Universität Kassel, wonach der Autoverkehr in Kassel im Untersuchungszeitraum (2009-2011) jährlich mit etwa 140 € pro Einwohner*in jährlich bezuschusst wurde

(der LKW-Verkehr immerhin mit 27 €). Für den Radverkehr hingegen wurden lediglich ca. 3 € pro Einwohner*in investiert. In anderen Städten ist diese Differenz weit weniger drastisch.

Für eine Verkehrswende und mehr Sicherheit im Straßenverkehr brauchen wir die Bereitschaft, angemessen in den Radverkehr zu investieren! Eine Erhöhung des Eigenanteiles in Höhe von 500.000 € jährlich ist dafür bei weitem nicht ausreichend.

Liebe Stadtverordnete, wir freuen uns über die großartige Unterstützung unserer Initiative aus der Bevölkerung und das zunehmende Interesse von Seiten der Lokalpolitik! Knapp 22.000 Unterschriften für den Radentscheid sind ein deutlicher Beweis, dass in diesem Bereich signifikanter Handlungsbedarf besteht. Wir fordern deshalb weiterhin die Umsetzung unserer [acht Forderungen](#), oder ähnlicher smarter Ziele zur Förderung des Radverkehrs in Kassel (SMART= spezifisch, messbar, attraktiv, realistisch, terminiert). Übrigens bekommen wir von vielen Seiten die Rückmeldung, unsere Forderungen seien bodenständig und realistisch. Aus unserer Perspektive stellen sie bereits einen Kompromiss dar.

Die Bereitschaft, den Radverkehr zu fördern, muss aus unserer Sicht neben spürbaren qualitativen Verbesserungen vor allem durch eine deutliche Erhöhung des Etats sowie neue Stellen für Verkehrsplaner*innen zum Ausdruck kommen. Oberbürgermeister Geselle erklärt öffentlich, die Stadt würde dieselben verkehrspolitischen Ziele verfolgen wie die Initiator*innen des Radentscheids. Dezernent Stochla sieht die Notwendigkeit, den innerstädtischen KFZ-Verkehr deutlich zu senken, wozu der Radverkehrsanteil durch Investitionen in diesem Bereich gesteigert werden müsste (vgl. Pressemitteilung der Stadt vom 25.01.2019). **Diesen Worten müssen nun überzeugende Taten folgen!**

Vertreter*innen unserer Initiative führen derzeit Gespräche mit Entscheidungsträger*innen aus Verwaltung und Politik. Wir freuen uns über das Interesse am Thema Radverkehrsförderung und hoffen auf eine gute und konstruktive Lösung! Bis dahin setzen wir unseren Einsatz für mehr und bessere Radwege in Kassel engagiert fort und zählen dabei auch auf Ihre Unterstützung!
Für mögliche Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Die Organisator*innen der Initiative Radentscheid

Für eine I(i)ebenswerte Stadt!

Homepage: www.radentscheid-kassel.de

Facebook: <https://www.facebook.com/RadentscheidKassel/>