

# INFORMATIONEN ZUM



# RAD ENTSCHEID



**1. Planung nach aktuellem Stand der Technik**



**2. Kontinuierliche Führung des Radverkehrs**



**3. Sichere und komfortable Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen**



**4. Nebenstraßen als komfortable durchgängige Routen**



**5. Sichere Nebenstraßen im Umkreis von Schulen und Kindergärten**



**6. Sichere Kreuzungen für Fuß- und Radverkehr**



**7. Mehr Abstellanlagen für Fahrräder**



**8. Kampagnen zur besseren Akzeptanz des Radverkehrs**



## Bürgerbegehren & Bürgerentscheid

Ein Bürgerbegehren bzw. ein Bürgerentscheid ist ein **Instrument für die direkte Beteiligung** der Bevölkerung in der Kommunalpolitik.

Ein Bürgerbegehren ist ein Antrag der Bürger\*innen einer Stadt an die Verwaltung, einen Bürgerentscheid durchzuführen. Dieser Bürgerentscheid ist die **Abstimmung der wahlberechtigten Bürger\*innen** über eine kommunalpolitische Sachfrage (§8b (1) HGO).

Die rechtlichen Grundlagen für die Durchführung eines Bürgerbegehrens bzw. eines Bürgerentscheids in der Stadt Kassel sind im § 8b der Hessischen Gemeindeordnung verankert. Das beschriebene Verfahren der direkten Beteiligung ist demnach zweistufig. Erst findet das Bürgerbegehren statt, dann folgt der Bürgerentscheid. Schließt sich die Stadtverordnetenversammlung dem Bürgerbegehren an, entfällt der Bürgerentscheid. An dem Verfahren teilnehmen dürfen EU-Bürger\*innen ab dem vollendeten 18. Lebensjahr, die ihren Erstwohnsitz seit mindestens drei Monaten in der entsprechenden Stadt haben.

Ein Bürgerbegehren wird gestartet, wenn Bürger\*innen mit einem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung nicht einverstanden sind (z.B. dem Bau einer Straße) oder eine bisher nicht in Angriff genommene **kommunale Maßnahme** (z.B. der Ausbau der Radinfrastruktur) durchgesetzt werden soll. Dabei müssen die Bürger\*innen selbst dafür sorgen, dass das Bürgerbegehren den rechtlichen Vorgaben entspricht und die notwendige Anzahl an Unterschriften zusammenkommt.

Ein Bürgerbegehren muss schriftlich in Form der **Unterschriftenlisten** eingereicht und dem Magistrat übergeben werden. Die Unterschriftenlisten enthalten die Abstimmungsfrage, eine Begründung, einen Kostendeckungsvorschlag sowie eine Auflistung von bis zu drei Vertrauenspersonen. Ein Kostendeckungsvorschlag besteht aus einer Schätzung der Kosten und einem Vorschlag, wie die genannten Kosten gedeckt werden könnten.

Die Anzahl der notwendigen Unterschriften für ein **Bürgerbegehren** ist nach Gemeindegrößen gestaffelt (§8b (3) HGO). In Städten mit mehr als 100.000 Einwohner\*innen müssen mindestens 3% der bei der letzten Kommunalwahl amtlich ermittelten Zahl der wahlberechtigten Einwohner\*innen das Bürgerbegehren unterzeichnen.

In der Stadt Kassel waren zur letzten Kommunalwahl 105.033 Bürger\*innen wahlberechtigt (vgl. Stadt Kassel, 2016). Deshalb werden für ein Bürgerbegehren **mindestens 4.501 Unterschriften von Wahlberechtigten in Kassel** benötigt.

Nach dem Einreichen der Unterschriftenlisten beim Magistrat tritt eine aufschiebende Wirkung bis zum Bürgerentscheid in Kraft und die Stadt überprüft die Unterschriftenlisten (§8b (4) HGO).

Anstatt eine Abstimmung, also einen Bürgerentscheid über die verlangten Maßnahmen, durchzuführen, kann die Stadt auch vorab beschließen, die Forderungen anzunehmen und diese umsetzen. Andernfalls wird ein **Bürgerentscheid** an einem von der Stadtverordnetenversammlung zu bestimmenden Termin durchgeführt. Dieser darf frühestens drei Monate und spätestens sechs Monate nach der Entscheidung über die Zulässigkeit liegen und wird in der Regel mit einer anderen Wahl zusammengelegt. Für den Radentscheid Kassel wäre der passende Termin die **Europawahl im Frühjahr 2019**.

Das Prinzip Mehrheitsentscheidung bei einem Bürgerentscheid wird durch ein Mindestzustimmungserfordernis ergänzt – die zur Wahl gestellte Frage ist positiv entschieden, wenn sie von der Mehrheit der abgegebenen gültigen Stimmen mit "JA" beantwortet wird. Dabei ist das in Hessen notwendige **Zustimmungsquorum von mindestens 15%** der wahlberechtigten Einwohner\*innen zu erreichen (§8b (6) HGO). In Kassel entspricht dies mindestens **22.505 Menschen**, die dafür stimmen. Bei Stimmgleichheit gilt die Sachfrage als mit "NEIN" beantwortet.

Ein erfolgreicher Bürgerentscheid hat die Wirkung eines endgültigen **Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung** und muss demnach von der Stadtverwaltung umgesetzt werden. Frühestens nach drei Jahren kann ein erfolgreicher Bürgerentscheid von der Stadtverordnetenversammlung abgeändert werden (§8b (7) HGO).



## 1. Planung nach aktuellem Stand der Technik

Alle Planungen und baulichen Maßnahmen in Verantwortlichkeit 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.



Die *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)* ist ein gemeinnütziger technisch-wissenschaftlicher Verein, der als Ziel die Weiterentwicklung technischer Erkenntnisse im gesamten Straßen- und Verkehrswesen verfolgt.

Die *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)* ist ein technisches Regelwerk der FGSV für Planung, Entwurf, Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen in Deutschland und beschreibt den Stand der Technik zum Radverkehr.

Die *Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)* ist ebenso ein technisches Regelwerk der FGSV, in der verschiedene Charakteristika des Fußgängerverkehrs, Planungsgrundsätze, Empfehlungen für Entwurf, Ausstattung und Betrieb des Fußgängerverkehrs beschrieben werden.



## 2. 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 **[1] baulich vom Fußverkehr getrennt** werden, z.B. durch einen Versatz in der Höhe oder taktile erfassbare Elemente.

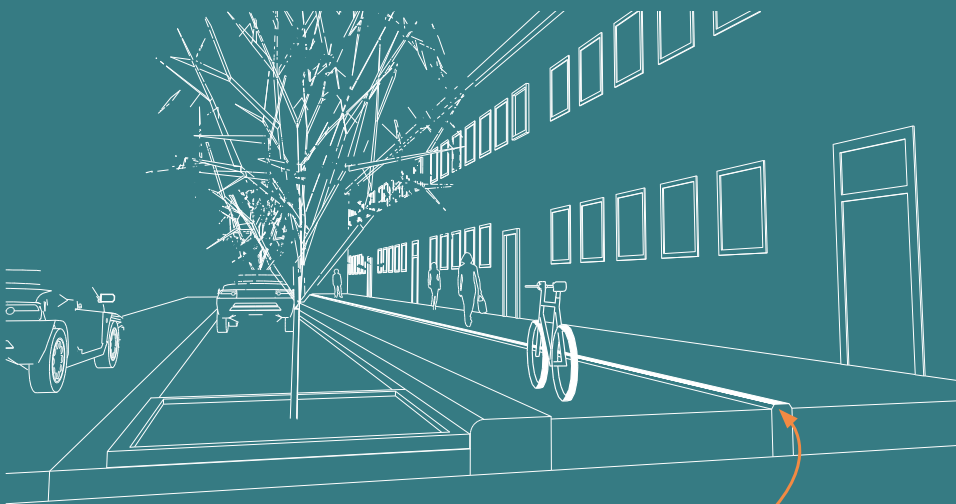
Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr sind zu vermeiden. Bestehende Infrastrukturen, die diesem Grundsatz nicht entsprechen, werden schrittweise angepasst.

### [2] 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.

[1]



Radverkehrsführung auf Gehwegniveau

**bauliche Trennung**

[2]



Straßenverkehrsschilder  
Z 240 StVO und Z 239 StVO + ZZ 1022-10

Rad- und Fußwege sollen in Zukunft getrennt voneinander geführt werden, um Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu vermeiden.

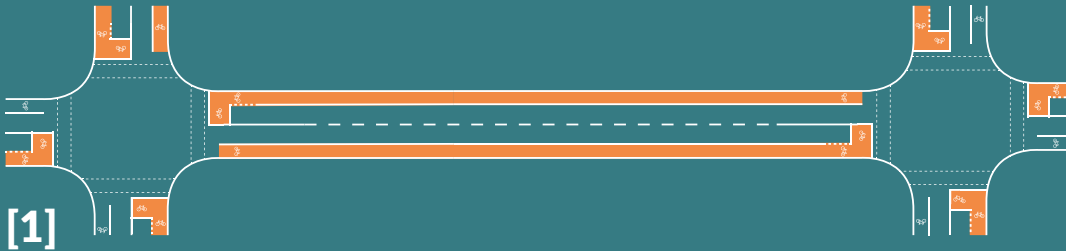


### 3. Sichere und komfortable Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen

Die Stadt Kassel schafft entlang von Hauptverkehrsstraßen in ihrer Baulast pro Jahr mindestens 3 km neue Radverkehrsanlagen in beiden Fahrtrichtungen. Dabei werden **[1] zwei Knotenpunkte möglichst lückenlos miteinander verbunden**.

Die Radverkehrsanlagen sind mit kontinuierlicher Führungsform, vorzugsweise auf **[2] 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.

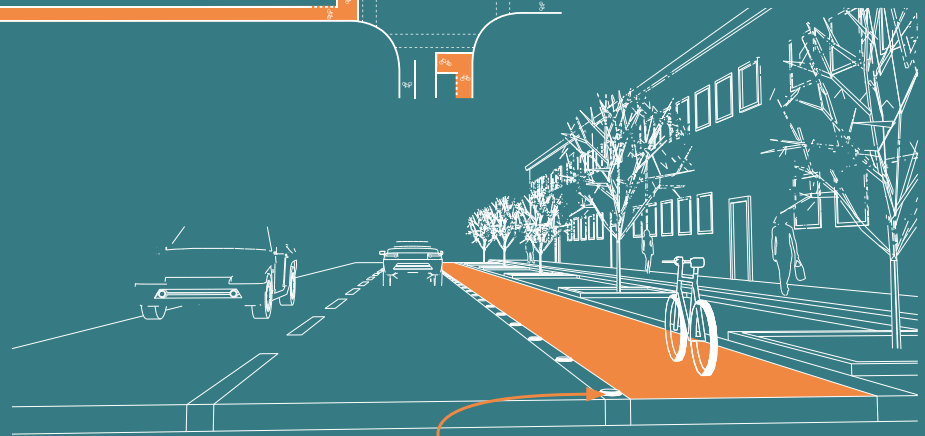


[1]

Schematische Darstellung einer lückenlosen Radverkehrsführung zwischen zwei Knotenpunkten

[2]

Radverkehrsführung auf Fahrbahnniveau



mögliche Fahrbahntrennung

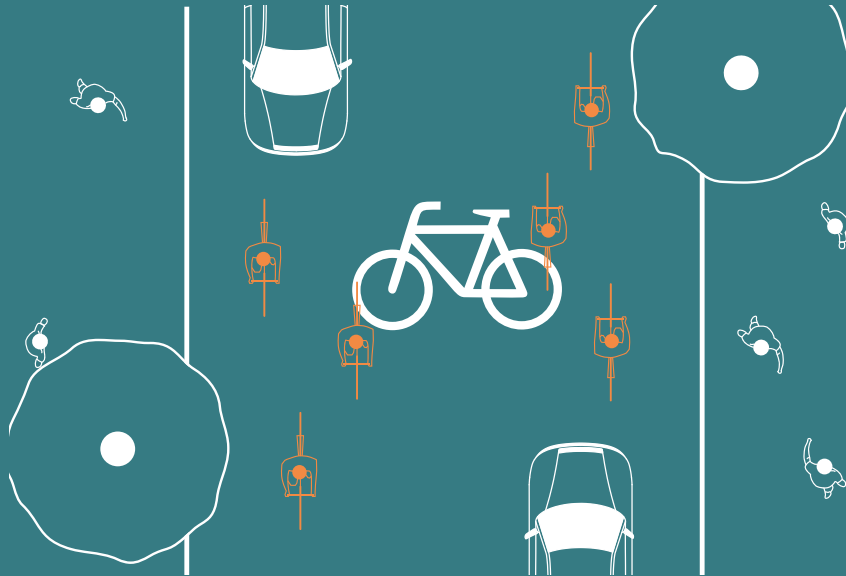


## 4. Nebenstraßen als komfortable durchgängige Routen

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:

- Sie müssen einheitlich und gut erkennbar gestaltet sein.
- Der Kfz-Durchgangsverkehr muss baulich (z.B. mittels Fahrbahnverengungen) eingeschränkt werden.



Schematische Darstellung einer Nebenstraße

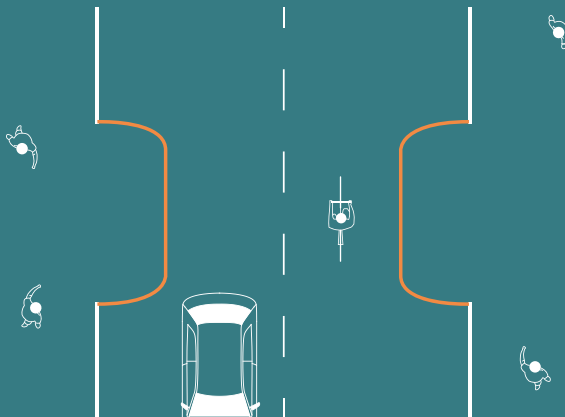


## 5. Sichere Nebenstraßen im Umkreis von Schulen und Kindergärten

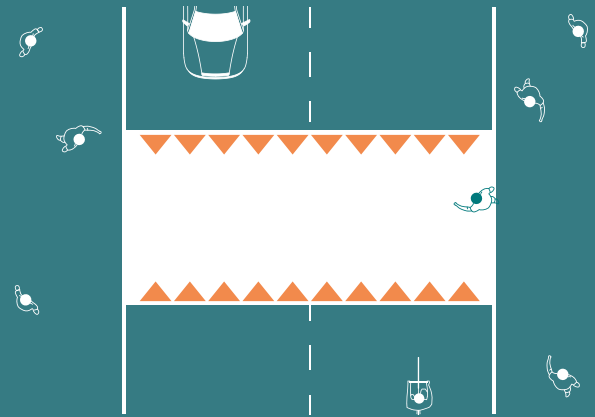
Die Stadt Kassel setzt im Umkreis von 500 m um Schulen und Kindergärten jährlich mindestens 8 **Maßnahmen im Nebenstraßennetz** um, damit dieses für alle Nutzer\*innen, insbesondere für Kinder, sicherer begehbar und mit dem Rad befahrbar wird. Maßnahmen sind u.a.:

- Baulich angelegte Querungsanlagen für den Fuß- und Radverkehr
- Bauliche Verkehrsberuhigungen
- Gehwegaufpflasterungen

### Mögliche Maßnahmen im Nebenstraßennetz könnten sein:



Schematische Darstellung einer Fahrbahnverengung



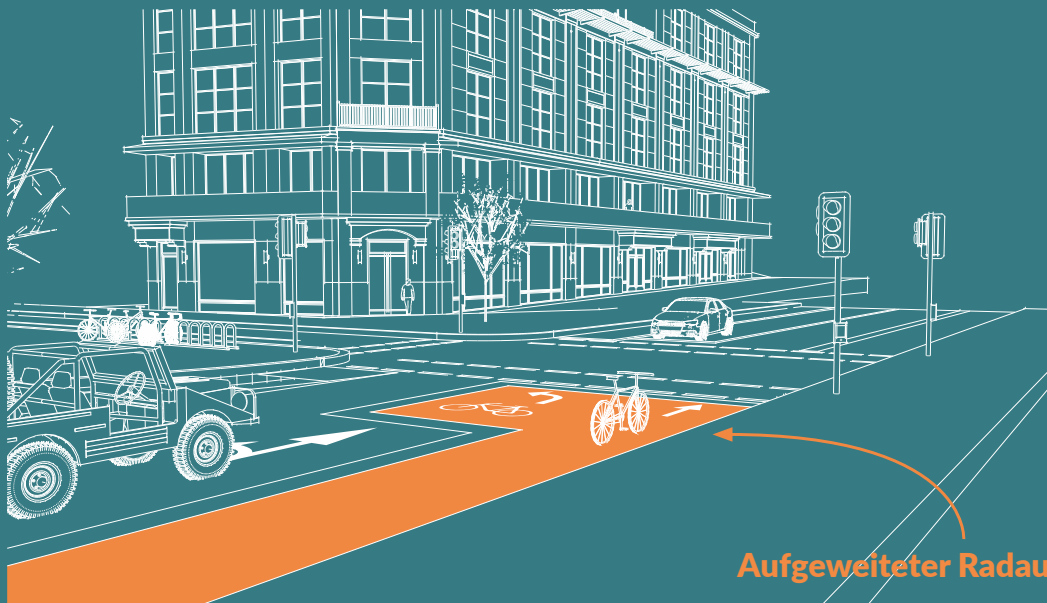
Schematische Darstellung einer Fahrbahnaufpflasterung



## 6. Sichere 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.



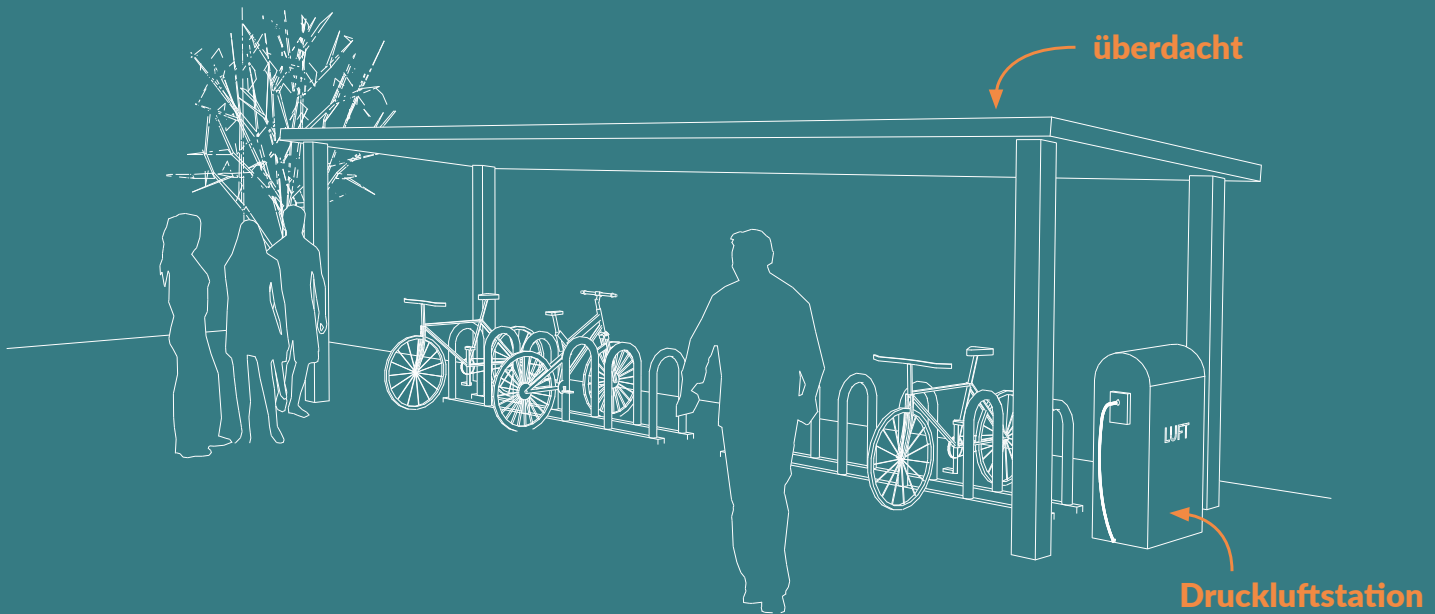
Kreuzung mit aufgeweitetem Radaufstellstreifen





## 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\*innen-gruppen sollen **Abstellplätze überdacht und mit Ladestationen sowie Druckluftstationen** ausgestattet werden.



Überdachte Abstellplätze für Fahrräder



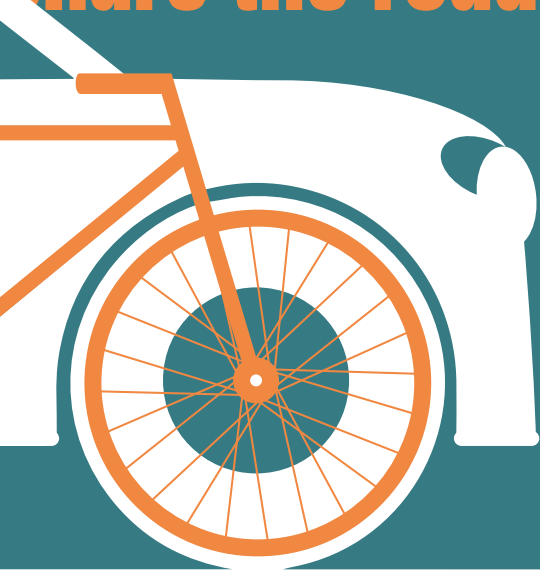
## 8. Kampagnen zur besseren Akzeptanz des Radverkehrs

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:

- Gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr
- Rechte und Pflichten von Radfahrer\*innen und Autofahrer\*innen
- Regelungen für Kinder und Begleitpersonen
- Vorteile des Radfahrens

Die erste Kampagne startet innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten des Bürgerentscheids.

## Share the road



Zukünftig wird es mehr Radfahrende sowie Raum für diese in der Stadt geben. Dies erfordert an mehreren Raumsituationen ein Umdenken aller Verkehrsteilnehmenden.

Öffentlichkeitsarbeit, in Form von Kampagnen, soll umgestaltete Räume erklären sowie gegenseitiges Verständnis und Rücksichtnahme unter den Verkehrsteilnehmenden fördern.

Zudem soll über Fortschritte der Netzplanung des Radverkehrs informiert, die positiven Effekte des Radfahrens hervorgehoben und problematisches Verhalten im Straßenverkehr thematisiert werden.

Qualitative Kampagnen sollen die Vision der lebenswerten Stadt, in der Menschen im Vordergrund stehen, nahebringen.



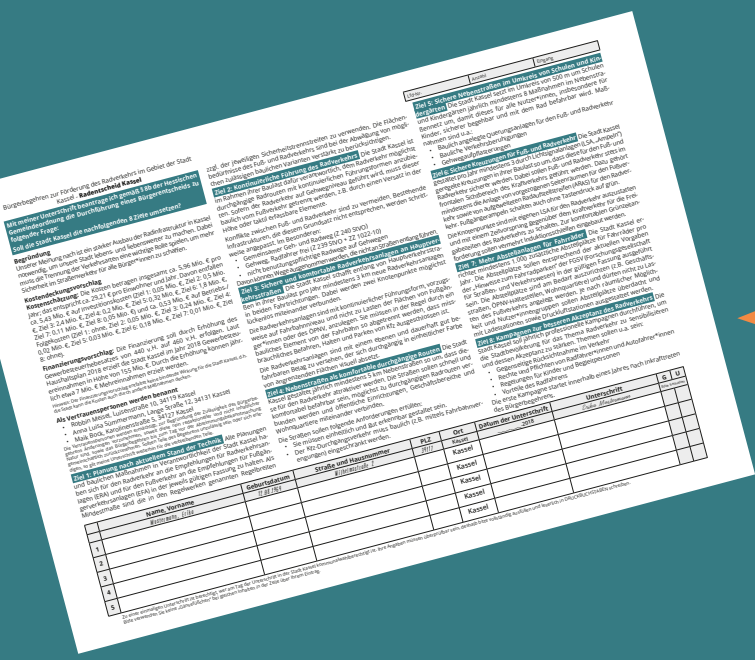
# Wir brauchen deine Unterschrift !

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Gesellschaft. Alle sollen ihre Ziele in der Stadt sicher, schnell und komfortabel erreichen können.

Im Bereich der urbanen Mobilität verpasst die Stadt Kassel unseres Erachtens jedoch aktuelle Entwicklungen und unternimmt zu wenig für die Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel - insbesondere des Radverkehrs.

Wir wollen, dass die Stadt und ihr Straßenraum sich den neuen Anforderungen an Mobilität anpasst, um ihren Bewohner\*innen eine sichere Fortbewegung zu ermöglichen.

Hierfür benötigen wir **deine Unterschrift** für das Bürgerbegehren!



## So sieht unsere Unterschriftenliste aus



Informiere dich auf unserer Website, gib deinen Freund\*innen, Bekannten und Nachbar\*innen Bescheid und unterschreibe die Unterschriftenliste.

Diese findet ihr an Sammelstellen im Stadtgebiet oder zum Download auf der Website.

[www.radentscheid-kassel.de/unterschreiben](http://www.radentscheid-kassel.de/unterschreiben)

# RADENTSCHIED KASSEL

## Für eine (i)debenswerte Stadt

Wir setzen uns für den verstärkten Ausbau der Infrastruktur für den Radverkehr in Kassel ein. Dies wird vielen Bürger\*innen zugute kommen und die Lebensqualität in unserer Stadt steigern!

Ein Beiheft des studentischen Projektes *back to the roads* der Universität Kassel - wir beschäftigen uns mit Mobilität, öffentlichem Raum und Aneignungsprozessen.



[www.back-to-the-roads.de](http://www.back-to-the-roads.de)

Die Forderungen sind rechtlich geprüft und rechtskonform.

Alle Darstellungen sind selbst erstellt.  
Alle Rechte vorbehalten.

Frey, Maximilian  
Michaelis, Johannes  
Taillebois, Johann

---

## Initiative Radentscheid Kassel

mitmachen?

[info@radentscheid-kassel.de](mailto:info@radentscheid-kassel.de)



[www.radentscheid-kassel.de](http://www.radentscheid-kassel.de)



Radentscheid Kassel



unterstützen?

IBAN: DE33 5009 0500 3100 9532 40

BIC: GENODEF1S12

Sparda-Bank Hessen eG

Zweck: Radentscheid Kassel

Kontoinhaber: VCD Hessen e.V.