

Chattengau, März 2021

Radverkehrskonzept für die Stadt Niedenstein



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club / Ortsgruppe Chattengau

Ullrich Horstmann, Schulstr. 14, 34281 Gudensberg, Tel.: 05603 / 5787, E-mail: ulli@deute.de

Mark Valentin, Parkstraße 2, 34295 Edermünde, Tel.: 0171 / 8037575, E-mail: mvalentin@adfc-hrse.de

Internet: www.adfc-hrse.de und www.adfc-tour.de

Autor

Ullrich Horstmann
ADFC Kreisvorstandsmitglied und Ortsgruppensprecher im Chattengau
Schulstr. 14
34281 Gudensberg

Gudensberg, 18.03.21

RadVerkehrskonzept Niedenstein

Inhalt

I.	Allgemeiner Teil	Seite 2
II.	Analyse	Seite 7
III.	Maßnahmenübersicht	Seite 12
IV.	Priorisierung der Maßnahmen	Seite 14
V.	Rahmenbedingungen für Investitionen – Fördermittel	Seite 15

I. Allgemeiner Teil

1. Stärken des Verkehrsmittels Fahrrad

Der ADFC setzt sich für den Radverkehr und für die Interessen von FahrradfahrerInnen ein.

Wir sehen im Fahrrad ein

- umweltschonendes Verkehrsmittel hinsichtlich Flächen- und Energieverbrauch, es trägt somit zum Klimaschutz bei;
- ein gesundes Verkehrsmittel, denn Bewegung ist eine gute Prophylaxe für viele Krankheiten;
- sparsames und deshalb soziales Verkehrsmittel, das sich auch Menschen mit kleinem Einkommen leisten können;
- Verkehrsmittel, das die Mobilität gerade auch im ländlichen Raum mit einem dünnen ÖPNV verbessert: Das Rad kann als Zubringer zu Haltestellen dienen oder auf Strecken ohne ÖPNV diesen für gesunde Menschen ersetzen. Bei von Menschen akzeptierten Fahrtzeiten von bis 30 Minuten, ist das Fahrrad für Strecken bis zu 10 km – je nach Geschwindigkeit – gut, d.h. im Alltag geeignet;
- konkurrenzfähiges Verkehrsmittel auf Strecken insbesondere in Orten bei Entfernungen bis zu mindestens 5 km, bei Nutzung von Pedelecs bis zu 8 km.

2. Das Fahrrad als gleichwertiges Verkehrsmittel

Das Fahrrad wurde und wird immer noch in erster Linie als ein Sportgerät für die Freizeitgestaltung gesehen. Deshalb wurden bisher für die Gestaltung der Mobilität keine gesetzlichen Standards für die Radverkehrsinfrastruktur definiert.

Die Gestaltung des Radverkehrs ist eine freiwillige politische Aufgabe. Die Initiative, Planung und Finanzierung obliegt vornehmlich den Städten und Gemeinden. Sie werden dabei unterschiedlich von ihren Landkreisen und Bundesländern unterstützt. Fördermittel des Bundes durchlaufen die Landesbehörden. Eine Radverkehrsinfrastruktur kann eine Kommune schaffen, muss sie aber nicht.

Dies muss sich aus der Sicht des ADFC ändern, weshalb er auch in einem ersten Schritt von den Kommunen und Landkreisen fordert, den **ADFC als den Radfahrerverband freiwillig in die Liste der Träger öffentlicher Belange** aufzunehmen, damit der Radverkehr bei jeder Bauplanung mitgedacht wird.

Auch in der Gemeinde Wabern sind in jüngster Zeit Radverkehrsbelange nicht in Bauplanungen abgemessen berücksichtigt worden, z.B. bei der Neugestaltung der Bahnhofstraße oder beim Neubau der K 21 bei Rockshausen.

3. Alltagstauglichkeit der Radverkehrsinfrastruktur

Bewertungskriterium der Qualität der Radverkehrsinfrastruktur ist für den ADFC deshalb die **Alltagstauglichkeit**. Wir sehen das Rad als einen gleichberechtigten Verkehrsträger neben Kfz, Bahn, ÖPNV und Zufußgehen. Im Alltag können Strecken bis zu ca. 10 km gut (d.h. innerhalb von 30 Minuten) mit dem Fahrrad bewältigt werden.

Eine angemessene Radverkehrsinfrastruktur sollte aus der Sicht des ADFC deshalb eine Pflichtaufgabe aller Staatsebenen und mit **angemessenen Finanzmitteln und Verwaltungspersonal** ausgestattet sein.

Alltagsradverkehr sind Fahrten zum Einkauf, zu Dienstleistungen, kommunalen Einrichtungen und Freizeiteinrichtungen.

Unter Alltagstauglichkeit versteht unsere ADFC-Ortsgruppe:

- Streckenführung:
 - ++ kürzest mögliche Verbindung,
 - ++ Topographie möglichst bis maximal 5 %,
 - ++ möglichst ohne Kfz-Verkehr – also Radwege, kombinierte Geh-/Radwege, kombinierte Nutzung Rad- und land- bzw. forstwirtschaftlicher Verkehr
- Oberfläche: Asphalt, modernes Pflaster, Kalkschotter für Wege ohne Mitnutzung durch Landwirtschaft und Kfz; eher ungeeignet: Basaltschotter
- Wegweisung: richtungsweisende Wegweisung möglichst mit Orts- und Entfernungsangaben
- Ergänzend sollten an den Quell- und Zielorten (Bahnhof, Bushaltestelle, Rathaus, Schule, Schwimmbad, Kindergarten, Einzelhandel, Banken) sichere Abstellanlagen vorhanden sein.

„Zu einer fahrradfreundlichen Stadt bzw. Gemeinde gehört vor allem ein durchgängiges, großzügiges, intuitiv verständliches Radverkehrsnetz quer durch die ganze Kommune.“ fordert der Bundesgeschäftsführer des ADFC Burkhard Stork in der „radwelt“ 6/7 2017.

Dafür fordert er: **„Wir brauchen massive Investitionen in eine leistungsfähige Fahrrad-Infrastruktur“**, (in: DVR-Report 1/2017)

Der Fahrradklimatest 2016 ergab, dass Vielfahrer insbesondere die Sicherheit und den Zustand der Radwege beklagen. Erste Erfolge kann eine Kommune mit sicheren und an ÖPNV-Haltestellen überdachten Fahrradabstellanlagen sowie Radspuren auf den Fahrbahnen erzielen so wie die Stadt Pforzheim, die in der Gunst der Radler stark stieg (radwelt 6/7 2017)

Die aktuelle Entwicklung mit der massenhaften Verbreitung von elektrounterstützten Rädern (Pedelec) und der Wunsch nach kürzeren Fahrtzeiten, lässt insbesondere in Ballungsräumen den Wunsch

nach **Radschnellwegen** aufkommen. Das sind möglichst kreuzungsfreie, nur dem Radverkehr vorbehaltende breite asphaltierte Routen mit direkter Linienführung zwischen zwei Orten. Sie sind im ländlichen Raum herstellbar, aber nicht finanzierbar.

Dennoch macht dieses Bedürfnis deutlich, dass Radrouten zwischen zwei Orten mit möglichst direkter Linienführung und mit asphaltierten Oberflächen angeboten werden sollten.

4. Stärkung des Radverkehrs

Radverkehrsexperten und –planer sind sich einig, dass im Wesentlichen zwei Maßnahmengruppen den Radverkehr stärken:

- a. Ausbau der Infrastruktur zu einem geschlossenen, hochwertigen und sicheren Netz, das intuitiv erfassbar ist. Hier ist insbesondere auf den innerörtlichen Verbindungen Raum für den Radverkehr sowie sichere Abstellanlagen zu schaffen.
- b. Verbesserung der Akzeptanz durch Imagekampagnen in den Kommunen, in denen die Vorteile des Fahrrads gegenüber anderen Verkehrsträgern heraus- und die Qualitätssteigerungen der Infrastruktur dargestellt wird. Dabei ist insbesondere auf den Kurzstrecken, also den Alltagsradverkehr abzuheben.

Dazu gehören Karten, Hinweisschilder, Veranstaltungen, Plakate.

5. Radrouten („Radwege“)

Es werden in diesem Papier Radrouten beschrieben. Damit sind die vielfältigen Möglichkeiten der Führung von Radverkehr im ländlichen Raum gemeint. Die Breitenanforderungen etc. werden in der ERA/RASt festgelegt: demnach können Radroutensein:

- **Hochbordradwege** innerorts;
 - mind. 1,60 m, besser 2 m breit gemäß ERA/RASt
 - baulich aufwendig, kostenintensiv
 - Probleme an Einmündungen (Sichtbeziehungen), Bordsteinabsenkungen
- **von der Fahrbahn abgesetzte** (Bord, Pfosten, Grünstreifen oder andere Trennung) kombinierte **Radwege** innerorts und außerorts, auch kombinierte Geh-/Radwege;
 - momentan der Favorit für Sicherheitsgefühl, Problem
 - Einmündungen
- **Radfahr- und Radschutzstreifenstreifen** auf der Fahrbahn bisher gemäß StVo nur innerorts;
 - + **Radschutzstreifen** (mind. 1,25 m, besser 1,50 breit, Strichellinie) Überfahren durch Kfz bei Platzmangel im Begegnungsverkehr unter Berücksichtigung des Vorrechts des Radfahrers erlaubt, absolutes Halteverbot, kein erhöhter Parkdruck)
 - + **Radfahrstreifen** (1,85 m breit, durchgezogene Linie) Überfahren durch Kfz nicht erlaubt
 - preiswerte Lösung, Straßenbreite mindestens 7,50 m
 - Problem Kfz-Parken
- **kombinierter Geh-Radweg**
 - + Mindestbreite 2,50 m



- **kombinierte Wirtschafts-/Radwege** unterschiedlicher Qualität der Oberfläche (wassergebunden, geschottert, mit Platten gelegt, asphaltiert) und Breite; im ländliche Raum vielfach die Lösung, weil kostengünstig, kein zusätzlicher Flächenverbrauch
 - Probleme:
Oberfläche oft nicht asphaltiert oder weitergehende Mängel (grüner Mittelstreifen, Schlaglöcher, Ränder nicht gemäht, Beschädigungen durch große landwirtschaftliche Fahrzeuge, Konflikte mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen, verschmutzte Oberflächen)
- **Radschnellwege** (3-4 m Breite, kreuzungsarm); vor allem als Zubringerstrecken in Metropolregionen/Großstädten



Radrouten verbinden Quell- und Zielorte innerhalb eines Ortes, Orte untereinander sowie Gemeindezentren.

Alltagsradler wünschen sich eigene, baulich abgetrennte Verkehrsflächen, um schnell und sicher Wege zurücklegen zu können. In der Nähe von Einmündungen sollten sie direkt neben der Fahrbahn für Kfz verlaufen, um Sichtbeziehungen zu ermöglichen. Sicheres Überholen ist dafür notwendig, da die Geschwindigkeiten inzwischen durch die weite Verbreitung von Pedelecs (Elektromotorunterstützung bis 25 km/h) zwischen 12 und 25 km/h variieren. Sportliche Radler fahren sogar noch schneller.

6. Sichere Verkehrsinfrastruktur für Radfahrer

Was eine sichere Infrastruktur für RadfahrInnen ist, ist für Radrouten in und außerhalb von Orten unterschiedlich zu beantworten. Für beides gilt aber, dass es am sichersten für RadfahrerInnen ist, wenn es für sie eigene Verkehrsflächen nah an der Fahrbahn, d.h. im Blickfeld der Kraftfahrer gibt. Dies gilt insbesondere für Radrouten innerhalb von Orten.

Innerörtliche Radrouten

Hier gilt z.Z. der folgende auf dem AGFS - Kongress 2017 (ADFS: Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden in NRW) genannte Prinzip:

„Insbesondere das Modell der geschützten Radwege auf Hauptstraßen ist für Expertinnen und Experten in Deutschland interessant.“

Was ist damit gemeint? **Geschützte Radwege auf Hauptstraßen** sind Radwege auf der bzw. an der Fahrbahn, aber geschützt durch verschiedenste Elemente, z.B. einen Bord, einen Grünstreifen, einen Parkstreifen oder zumindest durch eine breite weiße durchgezogene Linie (Radspur, 1,5 m).

Die zweitbeste Lösung ist gemäß den Unfallstatistiken der **Radfahrstreifen (1,25 m)**, also ein Radweg, der durch eine gestrichelte Linie vom Autoverkehr abgetrennt ist.

Hochbord-Radwege gelten nur als drittbeste Lösung. Sie erfordern erhebliche Baumaßnahmen und relativ viel Platz. Radfahrer und Autofahrer sind zu sehr getrennt.

Kombinierte Geh-/Radwege sollten vermieden bzw. nur in Notfällen angelegt werden, da dies insbesondere in Großstädten mit hoher Frequenz zu Konflikten mit den Fußgängern führt. Im begrenzten Straßenraum in ländlichen Ortsdurchfahrten ist dies aber oft die am ehesten umsetzbare Lösung und aufgrund der geringen Frequenz auch vertretbar, wenn keine andere sichere Lösung herstellbar ist.

Notfalls bleibt der Gehweg Gehweg und Radfahrer werden geduldet (Zusatzschild „Radfahrer frei“). Gut ist auch eine sichere Führung durch **Tempo-30-Zonen** möglich. Zur Vermeidung von Hauptverkehrsstraßen und von Umwegen ist auch das Mittel der **Öffnung von Einbahnstraße**, am besten mit einem Radfahrstreifen, ein geeignetes und sicheres Mittel.

Besondere Konfliktpunkte sind **Einmündungen und Kreuzungen**. Hier sind **klare und intuitiv erfassbare Regeln**, z.B. für die **Verkehrsführung** und Ampelregelungen, und **gute Sichtbeziehungen** von zentraler Bedeutung.

Außerörtliche Radrouten

Im ländlichen Raum wird der Radverkehr ganz überwiegend auf kombinierten **Rad-/Wirtschaftswegen** und auf **kombinierten straßenbegleitenden Geh-/Radwegen** geführt. Zur Sicherheit, zur Erhöhung von Komfort, d.h. Kraft sparen und Steigerung der Fahrgeschwindigkeit, sollten kombinierte Rad-/Wirtschaftswege 3 m breit asphaltiert werden. Hinweisschilder sollten den Nutzergruppen die gemeinsame Nutzung verdeutlichen und zu gegenseitiger Rücksichtnahme auffordern.

Diese Rücksichtnahme sollten Kommunen auf Versammlungen der Nutzerorganisationen wie ADFC bzw. Landwirtsorganisationen einfordern. Hier ist den Landwirten auch zu verdeutlichen, dass sie nach starker Verschmutzung durch Feldarbeit, den kombinierten Weg zu reinigen haben.

Bei Querung öffentlicher Straßen ist eine entsprechende Warnbeschilderung vorzunehmen.

Die innerörtlich zu vermeidenden **kombinierten Geh-/Radwege sind außerörtlich unvermeidbar**. Sie sollen gemäß der ERA 2010 2,5 m breit sein. Auch hier gilt das Prinzip gegenseitiger Rücksichtnahme. Stark frequentierte Abschnitte sollten in den Winterdienst einbezogen sein.

II. Analyse des Bestandes der Radverkehrsinfrastruktur in der Stadt Niedenstein

Die Analyse beruht auf:

- + Ortskenntnissen des Autors
- + ADFC-Regionalkarte Kassel/Nordhessen
- + Topokarte 1:50.000 Landesvermessungsamt
- + Verkehrsmengenkarte 2015 Hessen Mobil
- + Google Earth Pro
- + Ortsterminen des Autors im Winter 2020/21
- + Ergebnisse des bundesweiten ADFC Fahrradklimatest 2020, Wertung für Niedenstein

Aktuelle Rahmenbedingungen

Die Radverkehrsinfrastruktur der Stadt Niedenstein zeichnet sich bisher dadurch aus, dass durch das Stadtgebiet die regionale Radroute R 12 „Chattengau-Fulda-Radweg“ verläuft und die Event-Radtour „Tour de Chattengau“ gegen den Uhrzeigersinn in eine Richtung richtungsweisen ausgeschildert ist. Hinzu kommen einige mit nutzbare asphaltierte Wirtschaftswege, ein Geh-/Radweg an der L 3219 zwischen dem Stadtteil Wichdorf und der Kernstadt, ein kurzer Geh-/Radweg als Verbindung zweier asphaltierter Wirtschaftswege zur Verbindung des Stadtteils Metze mit der Kernstadt sowie ein einseitiger Geh-/Radweg in der Goethestraße. Letztere sind Teilstücke der „Tour de Chattengau“.

Die Nachbarkommunen Bad Emstal und Gudensberg sind mit ihren jeweiligen Zentren nicht angeschlossen, die Gemeinde Schauenburg ist über die Radroute R 12 umwegig angebunden. Der Anschluss der zu den Nachbarkommunen Baunatal und Edermünde ist aufgrund der Topografie der Langenberge und breiter Waldgebiete auch künftig nur sehr eingeschränkt möglich. Der Stadtteil Kirchberg ist nur über den R 12 stark umwegig bzw. auf einer Kreisstraße von der Kernstadt erreichbar.

Wesentliche Grundlagen einer Radverkehrsinfrastruktur wie eine darüberhinausgehende Wegweisung und sichere Abstellanlagen fehlen.

1. Regionale Radroute R 12 - touristisch

Hess. Lichtenau - Spangenberg – Melsungen – Felsberg - Gudensberg-Dorla – Niedenstein-Kirchberg – Niedenstein-Wichdorf – Niedenstein – Schauenburg-Elmshagen

a. Analyse:

Abschnitt Kirchberg – Wichdorf – Niedenstein - Elmshagen

Nutzung der K 82 – Asphaltweg bis Campingplatz Weißenthalsmühle – Schotterweg bis kurz vor Wichdorf – Mitnutzung der L 3220 (über 3.000 Kfz/Tag) — Mitnutzung der Ortstraße Altenburgstraße – Radweg an der L 3219 – Mitnutzung der Ortsstraßen An der Linde (Tempo 30), Hauptstraße, Obertor auf (L 3219) bis Rathaus – ab Rathaus Asphaltweg – später Schotterweg bis Elmshagen

Handlungsbedarf:

- M 1a: Asphaltierung des Wirtschaftsweges Weißenthalsmühle – Wichdorf, ca. 1,9 km
- M 1b: Verlegung des R 12 geradeaus auf einem z.Z. nicht asphaltierten Weg (ca. 720 m) zu einer Scheune und dort auf asphaltiertem zur Westendstraße, von dort über Fritzlarer Str. und Falkensteinstraße (Tempo 30) zur Altenburgstraße zur Vermeidung der Mitnutzung der L 3220
- M 2: Asphaltierung des Wirtschaftsweges Ri. Elmshagen, ca. 1,5 km, davon ca. 470 m im Stadtgebiet Niedenstein

2. Verbindungen in die Nachbarkommunen

2.1 Niedenstein – Bad Emstal

Analyse:

- a. Über Wirtschaftsweg südlich der Altenburg nach Sand,
Strecke 4,5 – 6,0 km zw. Niedenstein und Sand-Mitte
Asphaltweg bis Parkplatz Altenburg – Schotterweg über Sattel (Lücke 1,4 km) – Asphaltweg am Waldrand (Gemeindegrenze) bis in Ortslage Sand, keine Wegweisung
- b. Über Wichdorf nach Merxhausen auf L 3220 (über 3.000 Kfz/Tag),
Strecke 6,0 – 7,0 km zw. Niedenstein und Sand-Mitte
Kein straßenbegleitender Radweg (Lücke mind. 1,3 km) und keine Wegweisung;
Hierfür gibt es kaum eine Realisierungschance: keine ausgewiesene Radroute, keine nachweisbare größere Nachfrage, ein Radwegbau wäre durch den erheblich notwendigen Grunderwerb von verschiedenen Grundbesitzern sehr aufwändig.
- c. Über überwiegend asphaltierte Wirtschaftswege ab Wiehoffstraße in Richtung Merxhausen; Freizeitroute
Strecke um 6,4 km
Asphaltierungslücke von ca. 350 m, ab Waldrand (Gemeindegrenze) Forstweg (Wanderweg N 4) ca. 700 m parallel zur L 3220, Kein Anschluss an die Wohnbebauung Merxhausen, wünschenswerter Anschluss beim Wanderweg N 4, Forstweg führt bis Sand
Handlungsbedarf:
Asphaltierungslücke von ca. 350 m schließen, keine Wegweisung

Handlungsbedarf:

- M 3: Asphaltierung des Wirtschaftsweges nahe Altenburg, ca. 1,4 km; ADFC-Empfehlung
- M 4: Lückenschluss Asphaltierung Wirtschaftsweg Richtung Merxhausen, ca. 350 m mit Anschluss des Waldrandwegs nach ca. 700 m zur Kirchstraße (Wanderweg N 4), Gemeindegebiet Bad Emstal
- M 8: Wegweisung

2.2 Niedenstein – Schauenburg (-Elmshagen/Breitenbach/Hof)

Analyse

- a. Über Elmshagen und Breitenbach auf R 12
siehe oben R 12
- b. nach Hof direkt über Elmshagen und Forsthaus,
geschotterte Waldwirtschaftswege im Gemeindegebiet von Schauenburg

Handlungsbedarf:

- M 2: Asphaltierung der Lücken des Wirtschaftsweges Niedenstein - Elmshagen, c. 470 m auf Niedensteiner Gebiet, ca. 1 km im Bereich Schauenburg-Elmshagen

2.3 Niedenstein – Baunatal

Analyse:

Keine Verbindung ausgewiesen vorhanden,

- a. Kürzeste Variante auf/an L 3219; Kfz-Belastung ca. 1.600 Kfz/Tag;
Keine Realisierungschance für einen straßenbegleitenden Radweg: keine ausgewiesene Radroute, zu geringe Kfz-Belastung (das Land Hessen sieht einen Radwegbau an Landesstraße erst ab 3.000 Kfz/Tag), Topographie: Hanglage erfordert sehr großen Aufwand bei Erdarbeiten, Natur: erhebliche Rodung von Wald wäre zwingend
- b. Denkbar über Ermetheis auf asphaltierten Wegen zu Forstwegen am Langenberg (vermutlich Privatwald), auf denen zum Forsthaus Gestecke, (Gemeindegrenze am Waldrand Langenberg, wahrscheinlich Privatforst), dann auf L 3218; Belastung: 2.545 Kfz/Tag, kein Handlungsbedarf gemäß Landesvorgaben) über Besse nach Baunatal.
Alternative: Ausbau eines Waldpfads (z.Z. Wanderweg) Richtung zur Mitte Deutschlands, dort asphaltierter Weg nach Edermünde-Besse und Forstwege nach Baunatal-Großenritte; Waldinteressenten wollen zw. Forsthaus Gestecke und Deutschlands Mitte auf Nachfrage keinen Wegebau.

Handlungsbedarf:

- M 7: Wegweisung der Variante b.

2.4 Niedenstein und Metze - Edermünde

- a. Verbindung von Niedenstein über Ermetheis- Forsthaus Gestecke – Besse auf L 3218,

Analyse:

siehe auch Variante b. nach Baunatal

- b. Verbindung von Metze über Forsthaus Gestecke nach Besse auf L 3218

Analyse:

Von Metze kann das Forsthaus Gestecke auf der L 3218 oder durch die Friedr.-Eberth-Straße und Eichenweg und dann auf ca. 370 m nichtasphaltierten und 180 m asphaltiertem Wirtschaftswegen fast erreicht werden. Es bleibt eine Lücke von 160 m an der L 3218 bis zum Forsthaus Gestecke.

Handlungsbedarf:

- M 4: siehe oben
- M 11: Asphaltierung von 370 m Wirtschaftswegen zwischen Eichenweg in Metze und asphaltiertem Wirtschaftsweg nahe Forsthaus Gestecke. Wünschenswert wäre ein 160 m langer Radweg an der L 3218 bis zum Forsthaus, alternativ: Radweg an L 3218 zw. Eichenweg und Forsthaus Gestecke (ca. 550 m), nicht förderfähig wegen „geringer“ Kfz-Belastung unter 3.000 Kfz/Tag
- M 7: Wegweisung

2.5 Niedenstein - Gudensberg

Analyse:

Über Metze auch asphaltierten Wirtschaftswegen, dann Lücke parallel zur L 3220 bis K 83 nach Gudensberg

Goethestraße - Asphaltierte Wege nach Metze, dann auf L 3220 nach Gudensberg - Planung Metze – Gudensberg über Wirtschaftswege vorbei an Mastanlage zur K 83 und weiter auf Radweg an K 83 und L 3220 nach Gudensberg vorhanden, keine Wegweisung

Handlungsbedarf:

M 5: Umsetzung der bestehenden Planung zwischen Metze und K 83, Radweg an der L 3220 (4.800 Kfz/Tag) möglich, da höhere Kfz-Belastung als 3.000 Kfz/Tag, ca. 1 km Wirtschaftswegeausbau und 200 m Radweg an L 3220
M 7: Wegweisung; evtl. Verlegung des R 12 hierher

3. innerstädtische Verbindungen

3.1 Verbindung Niedenstein – Ortsteil Ermetheis

- a. Über Kasseler Straße und Geh-/Radweg ab Sportplatz

Zustand:

auf Kasseler Straße – Geh/Radweg zw. L 3219 Ortsrand bis Sportplatz und weiter auf Geh-/Radweg zwischen L 3219 und K 86 in Richtung Kirche Ermetheis, keine Wegweisung

- b. Über Am Ziegenberg, Friedensstraße (Wohnstraße, Tempo 30 Zone) zum Sportplatz

Handlungsbedarf:

M 9: Umgestaltung Kasseler Straße gemäß ADFC Vorschlag,
M 7: Wegweisung

3.2 Verbindung Niedenstein – Ortsteil Metze

Analyse

Über Goethestraße mit Geh-/Radweg) – asphaltierter Wirtschaftsweg - Radweg an K 88 – asphaltierter Wirtschaftsweg bis Sportplatz Metze; keine Wegweisung

Handlungsbedarf:

M 7: Wegweisung

3.3 Direkte Verbindung Niedenstein - Wichdorf – Ortsteil Kirchberg

Analyse

Keine direkte Verbindung über Wirtschaftsweg und kein Radweg an K 79

Handlungsbedarf:

M 6: Ausbau eines Wirtschaftsweges ab Westendstraße westlich der K 79 und Schaffung eines neuen Weges als Verbindung zu bestehendem Asphalt weg Ri. Kirchberg, Asphaltierungslücke, 660 m und Wegebau ca. 0,92 km

M 7: Wegweisung

3.4 Verbindung Niedenstein – Ortsteil Wichdorf

Analyse:

a. Radweg an L 3219

b. auf Schulstraße/Wiehoffstraße/Gassenhäuser Weg – Tempo 30 Zone;
keine Wegweisung,

Gehwege (ca. 1,5 – 2 m) erlauben keine Mitnutzung durch Radverkehr, Fahrbahn 5,5 – 6,0 m erlaubt keinen Radschutzstreifen

Handlungsbedarf:

M 7: Wegweisung

M 9: Tempo-30-Zone in Schulstraße/Wiehoffstraße/Gassenhäuser Weg durch Wiederholung der StVO Beschilderung stärker betonen

3.5 Verbindung Wichdorf – Kirchberg

Analyse:

z.Z. keine direkte Verbindung ausgewiesen;

Handlungsbedarf:

M 6: Ausbau und Schaffung eines Wirtschaftsweges in Verlängerung Westendstraße, d.h. 660 m Asphaltierung eines vorhandenen Weges und 0,970 km Wegebau; Entfernung und Topografie günstiger als über K 79

M 7: Wegweisung

3.6 Verbindung Ortsteil Metze – Ermetheis

Analyse:

Asphaltierter Wirtschaftsweg in Verlängerung Sportplatz, keine Wegweisung

Handlungsbedarf:

M 7: Wegweisung

3.7 Verbindung Ortsteil Metze – Kirchberg

Analyse:

a. auf K 84, keine Wegweisung, Radwegebau an K 84 nicht möglich (Finanzierung, geringe Kfz-Belastung)

b. Ab Metze auf L 3218 Ri. Gleichen, am Aussiedlerhof rechts auf asphaltierten Wirtschaftsweg bis Kirchberg, Asphaltierungslücke von 600 m

Handlungsbedarf:

M 7: Wegweisung

M 12: Schließen einer Asphaltierungslücke auf Wirtschaftsweg zwischen Metze und Kirchberg, Lerchenweg, ca. 600 m

3.8 Radwege in der Kernstadt

Analyse

Innerhalb der Kernstadt eignen sich die folgenden Straßen als Radwegeverbindungen:

Kasseler Straße, Wiehoffstraße, Gassenhäusener Weg, Friedenstraße, Am Ziegenberg, Goethe Straße.

Diese Straßen schaffen Verbindungen zwischen Stadtteilen, Wohngebieten, Rathaus und Einkaufszentrum (neue Mitte), Schwimmbad und Kindergarten.

Die Fahrbahnbreiten von 5,5 m bis 6 m (außer Kasseler Straße) erlauben keine Radschutzstreifen. Die Gehwegbreiten von 1,5 – 2 m erlauben keine Mitnutzung durch den Radverkehr.

Deshalb muss der Radverkehr im Mischverkehr mit KFZ auf den Fahrbahnen stattfinden. Die Kasseler Straße ist eine Durchgangsstraße und hat deshalb überwiegend eine breitere Fahrbahn von überwiegend 7,5 m Breite. Die Gehwege sind 1,5 bis 2,0 m breit. Hier sollten im unteren Teil Radschutzstreifen eingerichtet werden. Im Oberen Abschnitt ab Friedensstraße beträgt die Fahrbahn nur noch 6 m und es gibt nur einseitig einen Gehweg von 1,5 – 2 m. Hier sollte der Gehweg auf 2,5 m verbreitert und ein gemeinsamer Geh-/Radweg werden. (vergl. Konzept 2018).

Handlungsbedarf:

M 7: Wegweisung und Prüfung der Strecke

M 8: Tempo-30-Zone in Falkensteinstraße, Schulstraße, Friedensstraße, Am Ziegenberg, Wiehoff Straße und Gassenhäusener Weg stärker betonen durch Wiederholung der StVo-Beschilderung, evtl. Ausweisung als Fahrradstraße

M 9: Umgestaltung der Kasseler Straße

3.9 Radwege in den Stadtteilen

Analyse

Die Durchfahrtsstraßen in den Stadtteilen haben eine Fahrbahnbreite von weniger als 7,50 m und eignen sich deshalb nicht für die Aufbringung von Radschutzstreifen. Gehwege sind, wenn vorhanden, schmaler als 2,0 m und eignen sich nicht für Geh-/Radwege.

Deshalb kann der Radverkehr in den Stadtteilen nur im Mischverkehr auf der Fahrbahn stattfinden.

In Wichdorf ist die Falkenbergstraße eine wichtige Verbindung im Radwegenetz. Dort ist Tempo 30 angeordnet. Damit ist Sicherheit für den Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geschaffen.

Der bundesweite **ADFC Fahrradklimatest 2020** erbrachte auch Ergebnisse für die Stadt Niedenstein, da 66 Menschen sich an der Aktion beteiligt hatten. Mit 27 Fragen wurden zur Infrastruktur und den Rahmenbedingungen für das Radfahren, wurde ihre Einschätzung der Qualität des Radfahrangebotes erfragt. Sie bewerteten die Aspekte mit Noten 1-6.

Das Radfahren in der Stadt Niedenstein wurde mit der Gesamtnote 4,26 bewertet. Damit kam die Stadt auf Rang 49 von 57 teilnehmenden Kommunen unter 20.000 Einwohner. Allein dies verdeutlicht einen erheblichen Handlungsbedarf.

Besonders schlecht wurden eingeschätzt die Förderung des Radverkehrs in jüngster Zeit (5,3), der Stellenwert des Radfahrens und die Werbung dafür (4,9), die Reinigung und der Winterdienst der Radwege (4,8), der Komfort und die Wegebreiten der Radwege (4,6) sowie die Oberflächen und Abstellanlagen (4,5).

Die besten Noten wurden für die Erreichbarkeit des Zentrums (3,3) und die geringen Konflikte mit Fußgängern (3,2) bewertet.

III. Handlungsbedarf – Maßnahmen zur Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur

Aus der Analyse haben sich bis jetzt zwölf mögliche, d.h. finanzierbare Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur ergeben. Eine bürgernahe Priorisierung wäre möglich durch eine Beteiligung und entsprechende Abfrage in einer Bürger-Arbeitsgruppe, notfalls im zuständigen Fachausschuss der Stadt

Maßnahme 1 - Freizeitradroute R 12

1a. Asphaltierung des Wirtschaftsweges Weißenthalsmühle – Wichdorf im Zug der regionalen Radroute R 12 „Fulda-Chattengau-Radweg“, ca. 1,9 km

1b: Verlegung des R 12 geradeaus auf einem z.Z. nicht asphaltierten Weg (ca. 720 m) zu einer Scheune und dort auf asphaltiertem zur Westendstraße, von dort über Fritzlarer Str. und Falkensteinstraße (Tempo 30) zur Altenburgstraße zur Vermeidung der Mitnutzung der L 3220 ADFC-Empfehlung

Maßnahme 2 - Radwegeverbindung zur Gemeinde Schauenburg

Asphaltierung des Wirtschaftsweges Ri. Elmshagen im Zug der regionalen Radroute R 12 „Fulda-Chattengau-Radweg“, davon ca. 500 m Stadtgebiet Niedenstein und ca. 1 km Gemeindegebiet Schauenburg - ADFC Empfehlung

Maßnahme 3 - Radwegeverbindung in die Gemeinde Bad Emstal

Asphaltierung des Wirtschaftsweges nahe Altenburg bis Gemeindegrenze und Wegweisung als Radwegeverbindung zur Nachbarkommune Bad Emstal, ca. 1,4 km - ADFC-Empfehlung

Maßnahme 4 – Radwegeverbindung nach Merxhausen

a. Lückenschluss Wirtschaftsweg Richtung L 3220/Merxhausen, ca. 350 m

b. Anschluss Waldrandweg (ca. 700 m) zur Kirchstraße (prüfen?) – Gemeindegebiet Bad Emstal

Maßnahme 5 - Radwegeverbindung zur Stadt Gudensberg

Umsetzung der bestehenden Planung zwischen Metze und K 83, Radweg an der L 3220 (4.800 Kfz/Tag) möglich, da höhere Kfz-Belastung als 3.000 Kfz/Tag, ca. 1 km Wirtschaftswegausbau und 200 m Radweg an L 3220 - ADFC Empfehlung

Maßnahme 6 - Radwegeverbindung zum Stadtteil Kirchberg

Ausbau und Schaffung eines Wirtschaftsweges in Verlängerung Westendstraße, d.h. 660 m Asphaltierung eines vorhandenen Weges und 0,970 km Wegebau zwecks Radweg zum Stadtteil Kirchberg; Entfernung und Topografie günstiger als über K 79 - ADFC Empfehlung

Maßnahme 7 - alltagstaugliche Wegweisung

Schaffung einer alltagstauglichen kommunalen Wegweisung für Radfahrer gemäß „Handreichung zur Radwegweisung in Hessen“ (AG Nahmobilität Hessen) - ADFC Empfehlung

Maßnahme 8 - Ausweitung von Tempo 30 in Radwegenetz wichtigen Wohnstraßen

Tempo-30-Zonen in Falkensteinstraße, Schulstraße, Wiehoff Straße, Friedensstraße, Am Ziegenberg und Gassenhäusener Weg stärker betonen durch Wiederholung der StVO Beschilderung, evtl. Ausweisung als Fahrradstraße - ADFC Empfehlung

Maßnahme 9 - Erreichbarkeit von Sportplatz Niedenstein und Ortsteil Ermetheis

Umgestaltung der Kasseler Straße gemäß ADFC Vorschlag 20218
ADFC Empfehlung

Maßnahme 10 - Sichere Fahrradabstellanlagen (Anlehnbügel)

Flächendeckende Ausstattung mit sicheren Abstellanlagen (Anlehnbügel) an kommunaler Einrichtungen (Rathaus, Schwimmbad, Sportplätze, DGH, Kindergärten), Förderung solcher Anlagen bei Handel und Dienstleistern
ADFC Empfehlung

Maßnahme 11 – Anbindung Metze zum Forsthaus Gestecke

Asphaltierung von 370 m Wirtschaftswegen zwischen Eichenweg in Metze und asphaltiertem Wirtschaftsweg nahe Forsthaus Gestecke. Wünschenswert wäre ein 160 m langer Radweg an der L 3218 bis zum Forsthaus, alternativ: Radweg an L 3218 zw. Eichenweg und Forsthaus Gestecke (ca. 550 m)

Maßnahme 12 – Asphaltierungslücke im Wirtschaftsweg Metze – Kirchberg

Schließen einer Asphaltierungslücke auf Wirtschaftsweg zwischen Metze und Kirchberg, Lerchenweg, ca. 600 m

Summen der Maßnahmen im Stadtgebiet Niedenstein

- 7,1 km Asphaltierung von Wirtschaftswegen,
- ca. 1 km Wirtschaftswegeneubau
- 200 m Radwegebau an Landesstraße 3220 Ri. Gudensberg
- 2 km Radwegebau an Landesstraße 3220 Wichdorf-Merxhausen
- Umbau Kasseler Straße auf ca. 1,2 km
- Wegweisung kommunaler Radwege
- Sichere Abstellanlagen

IV. Priorisierung der Maßnahmen

Mit einem Bewertungsbogen hat sich der ADFC zwischen Mitte Februar und Mitte März 2021 über den Chattengau Kurier und die Fritzlar-Homberger-Allgemeine (HNA) an die Niedensteiner BürgerInnen mit der Bitte gewandt, Maßnahmen aus dem ADFC-Konzept zu priorisieren. Die Ortsvorsteher und der Bürgermeister wurden direkt angeschrieben. Der Bewertungsbogen konnte von der Homepage www.adfc-hrse.de heruntergeladen werden.

Es beteiligten sich 17 BürgerInnen. Sie haben die Dringlichkeit der vom ADFC vorgeschlagenen Maßnahmen auf einer Skala von 1 – 10 bewertet.

Die Aktion führte zu den folgenden Ergebnissen:

1. Maßnahme 1a: Schließen einer Asphaltierungslücke im R 12 Richtung Kirchberg
zwischen Campingplatz Weißenthalsmühle und Wichdorf (1,9 km) Dringlichkeit 5,8
2. Maßnahme 1b: Verlegung des R 12 in die Ortslage von Wichdorf
durch die Falkensteinstraße, Westendstraße und Wirtschaftswege vorbei
an einer Feldscheune zum bestehenden R 12 Dringlichkeit 4,8
3. Maßnahme 2: Schließen einer Asphaltierungslücke im R 12 Richtung Elmshagen
Ca. 0,5 km Dringlichkeit 4,0
4. Maßnahme 3: Herstellung einer Radwegeverbindung Niedenstein – Bad Emstal-Sand
durch Asphaltierung eines Forstweges westlich des Wanderparkplatzes
Altenburg, ca. 1,4 km Dringlichkeit 5,4
5. Maßnahme 4: Radwegeverbindung Niedenstein – Bad Emstal/Merxhausen
durch Schließen einer Asphaltierungslücke, ca. 0,350 m Dringlichkeit 5,7
6. Maßnahme 5: Radwegeverbindung nach Gudensberg über Metze
Asphaltierung eines Wirtschaftsweges von der L 3218 vorbei an einer
Stallung bis L 3220 (ca. 1,2 km) plus kurzer Radweg an L 3220 (ca. 0,2 km)
plus Asphaltierung eines Wirtschaftsweges zur K 83 (ca. 0,4 km)
Aufgabe der Stadt Gudensberg) Dringlichkeit 7,8
7. Maßnahme 6: Radwegeverbindung auf Wirtschaftswegen zwischen
Wichdorf und Kirchberg
Durchgehende Asphaltierung von Wirtschaftswegen zwischen Feldscheune
in Verlängerung Westendstraße, Herstellung eines Radwegs zu einem Wirt-
schaftswegs aus Richtung Kirchberg, Abzweig von K 79,
Gesamtlänge: ca. 1,7 km Dringlichkeit 7,6
8. Maßnahme 7: Schaffung einer kommunalen Radwegewegweisung Dringlichkeit 6,8
9. Maßnahme 10: Aufstellung sicherer Abstellanlagen (Anlehnbügel) Dringlichkeit 5,0
10. Maßnahme 12: straßenarme Radwegeverbindung Metze – Kirchberg
Durch schließen einer Asphaltierungslücke im Wirtschaftsweg L 3218 –
Kirchberg, ca. 0,6 km Dringlichkeit, 6,9

Die vorgeschlagenen Maßnahmen 8, 9 und 11 wurden aus Platzgründen auf dem Bewertungsbogen und aus der nachrangigen Bewertung des Autors bzgl. einer Dringlichkeit bzw. Umsetzbarkeit nicht aufgenommen und deshalb nicht bewertet.

Zwei Bürger forderten darüber hinaus einen Radweg zwischen Metze und Edermünde-Besse.

Als Fazit lässt sich ziehen, dass die BürgerInnen die Schaffung von sicheren Radwegeverbindungen nach Gudensberg und Kirchberg als vordringlich sehen. Annähernd wichtig ist Ihnen auch eine kommunale Radwegewegweisung und die Asphaltierung des R 12 zum Campingplatz Weißenthalsmühle

V. Rahmenbedingungen für Investitionen – Fördermittel

- a. Der Landkreis fördert die Asphaltierung von vom Radverkehr mitgenutzten Wirtschaftswegen mit einer Förderquote von 70 %. Anträge sind an das Amt für Wirtschaftsförderung beim Landkreis zu stellen. Geschätzter Bedarf: ca. 5,8 km
Diese Förderung ist geeignet für die Maßnahmen 1-4, 6, 11 und 12.
- b. Das Land fördert Maßnahmen in Orten aus dem Topf „Nahmobilitätsrichtlinie“ (über Hessen Mobil, Fachdezernat (FD) Verkehrsinfrastruktur (VIF) Nord, Hr. Eike Rothauge (Kassel), Tel. 0561-7667-0, VIFNord@mobil.hessen.de) mit 70-80%, z.B. Radwegbau, Abstellanlagen, Wegweisung.
Berücksichtigung der Qualitätsstandards Hessen, Download: www.nahmobilität-hessen.de
Es ist ratsam frühzeitig den Kontakt aufzunehmen und Hilfen in Anspruch zu nehmen.
Auch alle fremdvergebenen Planungsleistungen sind förderfähig.
Diese Förderung ist geeignet für die Maßnahmen 5,7 und 10
Geschätzter Bedarf: ca. 1,0 km Wegebau zw. den Stadtteilen Wichdorf und Kirchberg und 1,2 km in Kasseler Straße, + Wegweisung, + Abstellanlagen
- c. Förderung über „Mobilitätsfördergesetz“ ab 2022 für Maßnahmen über 50.000 €.
- d. Bundesförderung „Stadt + Land“ gemäß Klimaschutzförderung Maßnahmen, die bis Ende 2023 abgeschlossen werden. Anträge möglichst bis 30.06.21 stellen. Fördersatz 2021: 80 %.
Voraussetzung ist, dass die Maßnahme ein Teil eines Konzeptes des Landes, des Kreises oder der Kommune ist.
Das Programm ähnelt der Nahmobilitätsrichtlinie, Anträge über FD VIF Nord, siehe oben.
Förderumfang in Hessen 43 Millionen für die drei Jahre.
Für diese Förderung ist die Maßnahme 5 geeignet, eventuell auch Nr. 11.
- e. Das Land Hessen fördert Radwegbau an Landes- und Bundesstraßen ab einer Verkehrsbelastung von 3.000 Kfz/Tag (über Hessen Mobil). Dies erreichen in der Verkehrsmengenkarte von 2015 in Niedenstein nur die L 3220 zwischen Gudensberg-Metze, L 3220 zwischen Metze und Wichdorf. Voraussetzung sind u.a. ein Radverkehrskonzept oder bestehende Radrouten.
Für diese Förderung sind Teile der Maßnahmen 5 und 11 geeignet.
Geschätzter Bedarf, ca. 0,2 km L 3220 Ri. Gudensberg, ca. 160 m L 3218 Ri. Besse
- f. Radwegbau an Kreisstraßen wird nicht gefördert, außer es beträfe Radfernwege des Landes oder des Bundes oder des geplanten Hauptradwegenetzes Hessen. Alle diese Ausnahmen treffen auf keinen Weg in Niedenstein zu.

Ein Überblick über die Förderrichtlinien des Bundes ist zu finden unter:

www.adfc.de/artikel/bund-foerdert-innovative-bauprojekte-fuer-den-radverkehr

Die **Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen** (AGNH), angesiedelt beim Hess. Minister für Verkehr, hält interessante Fachbroschüren bereit:

- Handbuch Nahmobilitäts-Check Hessen
- Handbuch zur Radwegweisung in Hessen
- Qualitätsstandards und Musterlösungen

Der ADFC empfiehlt die Mitgliedschaft der Städte und Gemeinden in der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität zwecks Erfahrungsaustausch und schneller Information über Fördermöglichkeiten.

Anhänge

- Karte Radwegenetz Niedenstein
Bedeutung der Farben (Grün = gut, Rot = Straße o. schlechter Weg, Lila = Maßnahme)
- ADFC-Entwurf (2018) zur Umgestaltung der Kasseler Straße
- Ergebnisse des bundesweiten Fahrradklimatests 2020 für die Stadt Niedenstein