

Chattengau, Mai 2018

Radverkehrs-konzept für die Gemeinde Edermünde



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

Radverkehrskonzept für die Gemeinde Edermünde

Die ADFC Ortsgruppe Chattengau vertritt Mitglieder in den Kommunen Edermünde, Niedenstein, Gudensberg, Felsberg, Fritzlar und Wabern. Wir vom ADFC verstehen den Chattengau im erweiterten Sinne.

Inhalt

I.	Einleitung	Seite 2
II.	Edermünde im regionalen Radroutennetz	Seite 4
III.	Radwegeverbindungen zwischen den Edermünder Ortsteilen	Seite 9
IV.	Radwege in den Ortsteilen	Seite 10
V.	Maßnahmenkatalog	Seite 14
VI.	Nebenanlagen	Seite 15
VII.	Förderungen	Seite 18
VIII.	Anlagen	Seite 19

I. Einleitung

Ausgangspunkte und Vorgehen

Die Gemeinde Edermünde hat 2016/2017 eine umfangreiche Bürgerbefragung mit dem Ziel einer intensiveren Bürgerbeteiligung durchgeführt. Der Bürgerbefragung folgte im zweiten Schritt zu wichtigen Themenkreisen die Einrichtung von ersten Arbeitsgruppen, in denen die Ergebnisse der Bürgerbefragung aufgearbeitet und Lösungen für Kritikpunkte, Anregungen und Wünsche gesucht werden sollen.

Aufgrund der in der Bürgerbefragung aufgezeigten Mängel beschloss die Gemeindevertretung auch für den Bereich Radverkehr die Bildung einer Arbeitsgruppe, die sich im Februar 2018 zur ersten Sitzung traf. Für die fachliche Analyse der Einzelthemen und für die Moderation fragte die Gemeinde beim Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC), Kreisverband Hersfeld-Rotenburg/ Schwalm-Eder an. Der Kreisvorsitzende Johannes Heyn empfahl die Übertragung der Aufgabe an den Sprecher der Ortsgruppe Chattengau, Ullrich Horstmann (Gudensberg). Mit ihm vereinbarte die Gemeinde, dass er die AG-Sitzungen moderiert, fachlich durch das Aufzeigen von Sachständen und Lösungsalternativen begleitet und die Ergebnisse mit einer Priorisierung in einem Radverkehrskonzept zusammenstellt.

Ergebnisse der Bürgerbefragung zum Thema Radverkehr

Die folgenden grundsätzlichen Probleme zum **Radwegenetz** werden angesprochen:

- Mängel in der Orientierung/Wegweisung
- Lücken im Radwegenetz insbesondere in die Nachbarkommunen
- keine Radfahrangebote in den Ortsdurchfahrten (Ausnahme Holzhausen)

Die folgenden Probleme im **Radwegenetz in der Gemeinde** werden vielfach angesprochen (Schwerpunkte):

- Ortsdurchfahrt Grifte ohne Radverkehrsangebot (Verbindung Eder-Radweg/Guxhagen mit Baunatal, Holzhausen/Besse (L 3221)
- Verbindung Grifte – Holzhausen (L 3221)
- Ortsdurchfahrten Haldorf (K 5 und L 3316) und Besse (L 3218, L 3221)
 - + HessenMobil verbessert Verbindung Grifte – Haldorf durch Ausbau des Gehwegs an der L 3316 und übergibt ihn dann in die Baulast der Gemeinde

Die folgenden Probleme im **regionalen Radwegenetz** zu den Nachbarkommunen werden vielfach angesprochen (Schwerpunkte):

- Radweg von Besse nach Gudensberg (L 3221)
- Radweg von Besse nach Metze (L 3218)
- Radweg von Holzhausen nach Gudensberg (Wirtschaftsweg)
- Radweg von Holzhausen nach Guntershausen (K 2)
- Radweg von Haldorf nach Wolfershausen (Eder-Radweg, K 5)
 - + Gemeinde plant eine Optimierung des Eder-Radwegs durch eine direkte Verbindung Grifte – Felsberg-Wolfershausen mit neuer Ederbrücke nahe der Bahnbrücke

Die folgenden **punktuellen Probleme** werden angesprochen:

- Nutzerkonflikte auf dem Eder-Radweg Grifte-Guntershausen
- Zugänglichkeit des Bahnhofs
- Verknüpfung Hoher Weg mit Radweg an L 3221 in Grifte
- Lückenschluss Hertingshausen – Holzhausen in Holzhausen an K 92

Aus dieser Übersicht ergeben sich für den Radverkehr die folgenden **Schwerpunktt Themen** in Edermünde:

- Ortsdurchfahrt Grifte für Radfahrer
- Herstellung von neuen Radwegeverbindungen nach Gudensberg (von Besse), nach Niedenstein-Metze (von Besse) sowie von Holzhausen nach Baunatal-Guntershausen und Baunatal- Hertingshausen

Arbeit in vier AG-Sitzungen

In vier Arbeitsgruppensitzungen mit sechs bis zehn Teilnehmern wurden bis Ende Mai 2018 alle Radwegeverbindungen zu den Nachbarkommunen, zwischen den Ortsteilen und in den Ortsdurchfahrten der vier Ortsteile Besse, Holzhausen, Grifte und Haldorf auf der Grundlage der Ergebnisse der Bürgerbefragung, der Analyse des Moderators und verschiedener Lösungsansätze diskutiert und mit einer Dringlichkeit von 0 bis 10 bewertet. Diese Bewertung wurde am Ende der Diskussion über die einzelnen Lösungen vorgenommen und am Ende der AG Arbeit aus einer Gesamtschau wiederholt. Diese letzten Bewertungsziffern erscheinen in diesem Konzept.

Grundlagen der Planungsarbeit des ADFC

Der ADFC sieht das Fahrrad als ein gleichwertiges Verkehrsmittel, weil es für die Nahmobilität erhebliche gesellschaftsrelevante Stärken hat: das Fahrradfahren ist umweltschonend, gesund, sozial, auf Kurzstrecken mit anderen Verkehrsträgern konkurrenzfähig und bietet im ländlichen Raum eine Kfz-freie Mobilität auch da, wo es kein oder nur ein sehr eingeschränktes ÖPNV-Angebot unterhalb eines Stundentaktes gibt. Dafür sollte die Infrastruktur ein alltagstaugliches Niveau haben bzw. bekommen. Dafür müssen die Radwege unterschiedlicher Art (siehe Anhang) sicher und mit glattem Untergrund versehen sein, eine möglichst direkte Führung zwischen Orten und keine allzu starken Gefällstrecken haben, mit einer Wegweisung nach FGSV-Standard versehen sein und an allen wichtigen Zielorte sichere Abstellanlagen haben (näheres siehe Anlage).

Unter Radwegen müssen höchst unterschiedliche „Wege“ verstanden werden:

- a. straßenbegleitende Hochbordradwege innerorts und beidseitig der Fahrbahn
 - b. innerorts kombinierte Geh-/Radwege, Mindestbreite 2 m, innerörtlich 2,5 m
 - c. Gehwege mit der Erlaubnis des Radfahrens
 - d. innerorts Radfahr- und Radschutzstreifen auf der Fahrbahn
 - e. straßenbegleitende Geh-Radwege außerorts einseitig
 - f. Fahrradstraßen, Wohnstraßen mit Tempo 30, Radfahren gegen die Einbahnstraßenrichtung
 - g. kombinierte Nutzung mit Wirtschaftswegen
 - h. Radschnellwege
- (näheres siehe Anhang)

II. Edermünde im regionalen Radroutennetz mit anderen Kommunen

1. Allgemeine Bestandsaufnahme Edermünde

Die Gemeinde Edermünde, bestehend aus vier Ortsteilen, liegt südlich der Stadt Baunatal. Östlich bildet etwa der Fluss Eder eine Grenze zur Gemeinde Guxhagen. Südlich liegt an der Eder der Stadtteil Felsberg-Wolfershausen und in der vulkanischen Landschaft Chattengau die Kleinstadt Gudensberg. Östlich hinter dem Höhenzug Langenberge befindet sich die Kleinstadt Niedenstein. Der Pilgerbach verbindet die Ortsteile Besse, Holzhausen und Grifte von Weste nach Ost.

Damit hat die Gemeinde gute topographische Voraussetzungen für einen hohen innergemeindlichen Radverkehrsanteil. Zu den Nachbarkommunen Gudensberg und Niedenstein sind Höhen zu überwinden, zum Teil auch nach Baunatal. Die moderne Radtechnik mit Elektromotorunterstützung (Pedelec, meist E-Bike genannt) beseitigt für Radfahrer mit solchen Fahrrädern die Erschwernis von Gefällestrecken. Pedelec finden eine stark zunehmende Verbreitung, so dass die Topographie bald kein Argument mehr gegen eine Radverkehrsförderung sein kann.

Der nördlich angrenzende Landkreis Kassel hat ein eigenes Radverkehrskonzept, das auch Aussagen zu Verbindungen zwischen der Stadt Baunatal und der Gemeinde Edermünde enthält. Die dort gemachten Vorschläge für Verknüpfungen mit der Gemeinde Edermünde wurden in der Arbeit der AG Radverkehr diskutiert und bewertet. Es soll eine Machbarkeitsstudie in für eine Art Radschnellweg Baunatal- Kassel Auftrag gegeben werden. Edermünde müsste später prüfen, ob sich die Gemeinde daran über Baunatal-Hertingshausen anschließen will.

Unseres Wissens nach ist der Modal-Split-Anteil in Edermünde bisher nicht ermittelt worden. Insgesamt liegt der Modal-Split des Radverkehrs für Hessen mit 7 % (Angabe des Hess. Verkehrsministeriums) im Bundesvergleich deutlich unter dem Schnitt von 10 %. Anzustreben sind mindestens 10%, besser 15 %.

Die Gemeinde Edermünde hat in einer großangelegten Bürgerbefragung seine Einwohner dazu aufgerufen, ihr Leben und die Infrastruktur in der Gemeinde zu bewerten. Zu wichtigen Themen wurden Arbeitsgruppen eingesetzt, die Mängel so bearbeiten sollen, dass am Ende Lösungsvorschläge auf dem Tisch der Gemeinde liegen. Eines von vielen Themen war der Radverkehr. Der ADFC Ortsgruppe Chattengau wurde die Aufgabe übertragen, diese AG zu moderieren und beim Finden von Lösungsansätzen zu helfen. Das ADFC-Kreisvorstandsmitglied Ullrich Horstmann übernahm diese Aufgabe. In vier Sitzungen wurden alle Aspekte beleuchtet. Der Schwerpunkt lag bei den Radwegen.

Edermünde wird vom **hessischen Radfernweg „Eder-Radweg“** und der **regionalen Radroute R 21 „Chattengau-Radweg“** (Fritzlar – Gudensberg – Edermünde - Baunatal) durchzogen. Auch dies bietet auf den ersten Blick **bereits gute Voraussetzungen für Radrouten zwischen den Gemeindeteilen und zu benachbarten Kommunen.**

Deutliche Schwächen hat das Radroutennetz in den Ortslagen der Ortsteile der Gemeinde Edermünde wie fast überall im ländlichen Raum. Das Hauptproblem sind dabei die engen Straßenräume in den Ortsdurchgängen.

Außerdem fehlen an vielen Stellen **diebstahlsichernde Abstellanlagen für Fahrräder**. An wichtigen Orten wie **am Bahnhof Edermünde-Grifte** sollten sie **auch wetter- und diebstahlgeschützt** sein. Dort existiert eine wettergeschützte Anlage bereits.

Das Radverkehrskonzept beschreibt das vorhandene Radroutennetz, seine Mängel sowie Vorschläge zu ihrer Beseitigung. Diese Maßnahmen wurden in einer Arbeitsgruppe Radverkehr in vier Sitzungen diskutiert und bewertet.

2. Verbindung der Gemeinde Edermünde mit den umliegenden Kommunen

Die Karte zeigt die Radwege in die Nachbarkommunen. Die grünen Linien zeigen den alltagstauglichen Bestand, lila Linien zeigen diskutierte Maßnahmen zur Verbesserung. In lila Punkten mit Ziffern stehen die Maßnahmencodenummern aus dem Text.



2.1 Verbindungen zur nördlich gelegenen Stadt Baunatal (Landkreis Kassel)

Die Edermünder Ortsteile Besse, Holzhausen und Grifte liegen direkt an der Stadtgrenze von Baunatal. Im Radverkehrskonzept des LK Kassel gibt es Aussagen zu Verbindungen zwischen Baunatal und Edermünde. Z.Z. wird läuft eine Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg Baunatal-Kassel. Sollte ein Radschnellweg von Baunatal nach Kassel entstehen, gewinnen die Verbindungen von Edermünde nach Baunatal noch an Bedeutung.

2.1.1 Verbindungen zwischen Edermünde-Besse und Baunatal

Der Edermünder Ortsteil Besse grenzt an die Baunataler Stadtteile Großenritte und Hertingshausen an.

a. Besse – Großenritte (R 21)

Edermünde-Besse ist mit Baunatal-Großenritte über die regionale Radroute R 21 „Chattengauweg“ verbunden. Z.Z. verläuft der R 21 am nördlichen Ortsrand auf einem asphaltierten Wirtschaftsweg am Rande der Bebauung und dann hinter einem EDEKA-Supermarkt. An einer Scheune soll die L 3218 gequert werden, um so den dort liegenden straßenbegleitenden Radweg nach Großenritte zu erreichen. Eine Entwässerungsgraben und eine Leitplanke erzwingt einen etwa 50 m langen Schwenk auf der Landesstraße. Mit Ausnahme der als unsicher geltenden Querung ist diese Verbindung alltagstauglich.

Änderungsvorschlag – Maßnahme 1:

Durch eine Verlegung des R 21 kann die bisherige Querungstelle an der L 3218 vermieden und sicherer an den Kreisverkehr in der Ortslage verlegt werden. Dazu sollte ein z.Z. nur für Fußgänger eingerichteter Durchgang vom Wirtschaftsweg zur Wohnstraße „Auf der Heide“ für den Radverkehr genutzt werden. Wohnstraße „Auf der Heide“ ist eine Sackgasse und damit eine sehr ruhige Straße. Auf ihr gelangt man zum Kreisverkehr in der Großenrittener Straße (L 3218) mit einer sicheren Querung zum Geh- und Radweg an der L 3218.

Es ist die lediglich Wegweisung des R 21 und die StVo-Beschilderung anzupassen.

b. Besse – Hertingshausen

Besse und Hertingshausen sind z.Z. über einen asphaltierten Wirtschaftsweg in Verlängerung der Friedhofsstraße verbunden. Es existiert dafür bereits eine Wegweisung. Die Verbindung ist für Radfahrer alltagstauglich.

2.1.2 Verbindungen zwischen Edermünde-Holzhausen und Baunatal-Hertingshausen

Der Ortsteil Holzhausen grenzt an den Baunataler Stadtteil Hertingshausen. Es sind wegen der West-Ost-Ausdehnung drei Verbindungen zwischen Holzhausen und Hertingshausen denkbar.

a. an der K 92 (Gemeindestraße) und über Wirtschaftswege in die Ortslage Hertingshausen

In Holzhausen existiert an der K 92 einseitig ein 2,50 m breiter Geh-/Radweg bis zur Straße „Im Niederfeld“. Bis zum asphaltierten Wirtschaftsweg vor einem Zulauf zum Pilgerbach, der aus Richtung Hertingshausen als Radweg nach Edermünde-Holzhausen mit Wegweisern ausgewiesen ist, fehlen an der K 92 ca. 300 m Radweg.

Änderungsvorschlag – Maßnahme 2:

Die Hälfte der 300 m Radwegelücke wird z.Z. als Parkplatz an einem landwirtschaftlichen Gebäude genutzt, die andere Hälfte müsste auf zu erwerbenden Ackerland hergestellt werden. Die K 92 ist entgegen der Bezeichnung in der Topokarte heute eine Gemeindestraße. Der Bau eines Radwegs läge also ganz in der Baurägerschaft der Gemeinde Edermünde. Diese Maßnahme wurde in der AG Radverkehr mit einer **Dringlichkeit von 7,0** bewertet.

b. über die Wohnstraße Hahnweg und einen asphaltierten Wirtschaftsweg zum Gewerbegebiet

Diese Verbindung hat in der Ortslage Holzhausen in Wohnstraßen ein erhebliches Gefälle (28 Höhenmeter). Die Wohnstraße geht in einen asphaltierten Wirtschaftsweg zum grünsammelplatz der Gemeinde und in das Gewerbegebiet über. So kann das Einkaufszentrum Ratio direkt erreicht werden.

Änderungsvorschlag:

Eine Wegweisung sollte diese Radwegeverbindung aufzeigen.

c. über die K 2 zum Radweg an der L 3316

Diese Verbindungsvariante wäre ein deutlicher Umweg. Ein Radweg existiert nicht. Er müsste an der K 2 vom Landkreis gebaut werden. Dort standen bisher keine Investitionsmittel für Radverkehrsanlagen bereit. Dieses Teilstück könnte auch ein Teilstück für eine Verbindung nach Baunatal-Guntershausen sein. Seine Verbindungsfunktion wäre allerdings gering. Deshalb sollte diese Variante nicht weiter verfolgt werden.

2.1.3 Verbindungen zwischen Edermünde-Grifte und Baunatal

a. Grifte – Hertingshausen

Es existiert an den Landesstraßen L 3221 und L 3316 ein östlich einseitig angelegter kombinierter Geh-/Radweg von der Ortslage Grifte bis zum Einkaufszentrum Ratio und der Ortstalge von Hertingshausen. Damit ist diese Verbindung alltagstauglich.

c. Grifte – Guntershausen (Eder-Radweg)

Es existiert eine breit asphaltierte Verbindung über den „Eder-Radweg“ in der Eder- und Fuldaaue auf einem kombinierten Geh-/Rad-/Wirtschaftsweg. Diese Verbindung ist alltagstauglich. Hier gibt es aber durch den Mischverkehr Nutzungskonflikte.

d. Grifte – Guntershausen („Flugplatzroute“ oder K 2 Route)

In der Bürgerbefragung und in der AG Radverkehr wurde als eine zusätzliche Verbindung aus dem Bereich der oberen Bebauung bzw. aus Richtung Holzhausen ins Gespräch gebracht. Beide Varianten wurden aber bei näherer Betrachtung zurückgestellt. Ein Radweg an der Kreisstraße ist angesichts der Finanzen des Landkreises einerseits und der geringen Zahl der wahrscheinlichen Nutzer andererseits

nicht realistisch umsetzbar. Eine Verbindung in Verlängerung der asphaltierten Zufahrt zum Flugplatz ist ebenso wenig erstrebenswert, da er erstens kaum eine Verkürzung der Strecke gegenüber dem Eder-Radweg darstellt, zweitens in jedem Fall ein erhebliches Gefälle in Guntershausen beinhaltet und drittens der Ausbau überwiegend durch die Stadt Baunatal erfolgen müsste, die dazu keine Bereitschaft erklärt haben. In der AG wurde die Flugplatzroute mit der **Dringlichkeitsstufe 3,0** bewertet.

2.2 Edermünde – Guxhagen

Es existiert an der L 3221 ein kombinierter Geh-/Radweg, der alltagstauglich ist. Er weist z.Z. jedoch zwei Kritikpunkte auf. An der mit einer engen S-Kurve gestalteten Tunnelunterquerung fehlt für einen sicheren Begegnungsverkehr eine klare Führung des Radverkehrs durch eine Mittellinie. Ihr Fehlen wurde mehrfach bei Verkehrsschauen moniert. Der Tunnel liegt in der Gemarkung Guxhagen, der Radweg ist in der Liegenschaft von Hessen Mobil. Im Prinzip ist die Verbindung alltagstauglich.

Lösungsvorschlag: Die Gemeinde Edermünde weist gegenüber Hessen Mobil und der Gemeinde Guxhagen erneut und wiederholt auf diese Sicherheitslücke hin.

Ein zweiter Kritikpunkt ist ein fehlender Radweg zwischen dem Kreisverkehr am Ortseingang bzw. dem Eder-Radweg bis in die Ortslage.

Lösungsvorschlag – Maßnahme 11: Hierzu wird eine Umgestaltung des Straßenraumes vorgeschlagen: Wegfall der Straffurflächen und der Mittelinsel sowie eine teilweise Verschmälerung der Fahrspuren auf den dort vorhandenen Minimalwert von 3,40 m. Der gewonnene Platz sollte zu einer sogenannten „Protectet Bike Lane“ mit einer Gesamtbreite von 1,50 m umgestaltet werden. Hierauf wird noch einmal in der Betrachtung der Ortsdurchfahrten in Grifte (Abschnitt 4.3) eingegangen. Die Maßnahme wird mit der **Dringlichkeitsstufe 9,6** eingestuft.

2.3 Edermünde – Felsberg-Wolfershausen (Eder-Radweg)

Z.Z. existiert eine Radwegeverbindung über den Eder-Radweg (Hess. Fernradweg). Er führt über asphaltierte Wirtschaftswege zum geschotterten Bahn-Radweg Grifte-Gudensberg und weiter zum Ortsteil Haldorf. mit einem mäßigen Gefälle. Ab dort ist die K 5 bis Wolfershausen zu nutzen. dazu gehört bis zum Haldorfer Schützenhaus ein starkes Gefälle mit bis zu 10 %. Dieser letzte Teil ist nicht alltagstauglich.

Maßnahme 4:

Die Gemeinde Edermünde hat in Absprache mit der Stadt Felsberg und der Landesbehörde Hessen Mobil (Fördermittel) beschlossen, eine neue, direkte Verbindung zwischen Edermünde-Grifte und Felsberg-Wolfershausen zu schaffen, um einerseits die Strecke zwischen Felsberg einerseits und Edermünde-Grifte, Guxhage und Kassel andererseits zu verkürzen sowie die Gefällestrecke beim Ortsteil Haldorf zu umgehen. Die Planungsarbeiten sind in Auftrag gegeben. Fördermittel sind zugesagt. Die Strecke soll eng neben der bestehenden Bahnstrecke geführt werden. Dazu ist der Bau einer neuen Brücke über die Eder erforderlich. Die geplante neue Radwegverbindung wird Kfz-frei und damit alltagstauglich. Da für diese Maßnahme die politischen Entscheidungen bereits getroffen wurden, wurde dieses Vorhaben nicht nach seiner Dringlichkeit bewertet.

In der 4. AG-Sitzung wurde ergänzend vorgeschlagen in der Verlängerung der Bahnhofstraße auf dem Gleisbett der ehemaligen Kleinbahnstrecke nach Gudensberg einen direkten Radweg aus der Ortslage Grifte zum Bahn-Radweg nach Gudensberg herzustellen. Diese **Maßnahme 12** wurde mit der **Dringlichkeitsstufe 5,2** bewertet.

2.4 Edermünde – Gudensberg

a. Edermünde-Haldorf - Gudensberg-Dissen

Es existiert auf der ehemaligen Kleinbahntrasse Grifte – Gudensberg ab Haldorf ein asphaltierter Geh-/Radweg bis Gudensberg-Dissen und weiter in die Kernstadt Gudensberg. Diese Verbindung ist alltagstauglich.

b. Edermünde-Holzhausen - Gudensberg-Dissen

Es gibt zwischen Edermünde-Holzhausen und Gudensberg-Dissen die regionale Radroute R 21 „Chattengau-Radweg“. Sie führt auf einem Wirtschaftsweg östlich parallel zur A 49. der Wirtschaftsweg ist bis auf eine Lücke von ca. 850 m asphaltiert. Die Lücke ist ein geschotterter Spurweg mit einem Grasmittelstreifen. Diese Lücke wird in der Bürgerbefragung bzw. der AG Radverkehr beklagt. Es wird eine Asphaltierung der Lücke gefordert.

Maßnahme 5

Die Asphaltierung der Lücke wurde in der AG Radverkehr mit einer **Dringlichkeit von 7** bewertet.

c. Edermünde-Besse –Gudensberg

Z.Z. gibt es als Verbindung nur die regionale Radroute R 21 „Chattengau-Radweg“ (gut 8 km). In der Bürgerbefragung bzw. der AG Radverkehr wird eine direktere Verbindung gefordert.

Maßnahme 6:

Als eine geringfügige Verbesserung wurde in der AG Radverkehr eine direkte Verbindung zwischen Besse und Dissen in Richtung Scharfenstein gesehen. Es existierten dort asphaltierte Wirtschaftswege mit einer Lücke von 800 m. Dieser Lückenschluss und eine entsprechende Wegweisung wurde in der AG Radverkehr mit der **Dringlichkeitsziffer 7** bewertet und damit als wichtig eingestuft.

Maßnahme 7:

Die direkteste Verbindung wäre ein straßenbegleitender Radweg an der L3221 (4 km). Er müsste von der Landesbehörde Hessen Mobil geplant und finanziert werden. Angesichts der Ausstattung der Landesbehörde mit Personal und Investitionsmittel für den Radverkehr sowie der zentralen Vergabepraxis wurde die Realisierung in der AG Radverkehr gegenwärtig als unrealistisch angesehen. Deshalb erhielt diese Baumaßnahme nur die **Dringlichkeitsbewertung 4,4**.

2.5 Edermünde – Niedenstein

Es existiert z.Z. keine Radverbindung. Es ist lediglich für das jährliche Radlerfest „Tour de Chattengau“ eine Wegweisung auf der L 3218 angebracht. Diese Straße eignete sich aber absolut nicht für den Radverkehr. Die Topographie und die gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten sprechen absolut dagegen.

Maßnahme 8:

Für die Schaffung einer Radwegeverbindung wurde in der AG die Nutzung eines asphaltierten Wirtschaftsweges zum Wanderparkplatz am Rainshorn vorgeschlagen. Von dort bis einem Forstweg nahe des Forsthauses Gestecke ist ein Wegebau notwendig, da z.Z. dort nur ein Trampelpfad existiert. Die Flächen liegen zu einem kleinen Teil auf dem Gebiet der Gemeinde Edermünde, zum einem größeren Teil auf dem Gebiet der Stadt Gudensberg. Der Bau eines Fahrradtüchtigen Weges wurde in der AG Radverkehr mit der **Dringlichkeitsstufe 8,0** bewertet. Die Realisierung einer solchen Verbindung erhielt damit in der AG Radverkehr die zweithöchste Dringlichkeitsziffer und wird dort als sehr wichtig eingeschätzt.

III. Radwegeverbindungen zwischen den Edermünder Ortsteilen

Die Gemeinde Edermünde besteht aus den vier Ortsteilen Besse, Holzhausen, Grifte und Haldorf.

3.1 Radwegeverbindung Besse – Holzhausen

Zwischen Besse und Holzhausen existiert die regionale Radroute R 21 „Chattengauweg“ auf einem asphaltierten Wirtschaftsweg nördlich der L 3221. Diese Verbindung ist mit der Einschränkung alltagstauglich, dass eine Beleuchtung fehlt.

3.2 Radwegeverbindung Holzhausen – Grifte

Zwischen Holzhausen und Grifte existiert über einen asphaltierten Wirtschaftsweg vorbei an der Reuter-Grundschule eine Radwegeverbindung. Er wird allerdings auch vom Kfz-Verkehr der Grundschule und des benachbarten Kindergartens mit genutzt und hat beiderseits ein Gefälle von 5 % und mehr. Zuletzt verläuft die Verbindung auf einem Geh-/Radweg bis in die Ortslage von Grifte. Die Verbindung wird trotz ihrer Alltagstauglichkeit von den Bürgern kritisiert.

Maßnahme 9

Deshalb wurde in der AG Radverkehr über eine Alternative an der L 3221 diskutiert. Sie beginnt in Holzhausen in der Wohnstraße Pflingstweide (ca. 250 m), geht dann in einen für den Radverkehr ungenügend ausgebauten Wirtschaftsweg über (ca. 300m), der auf einen weiteren Wirtschaftsweg stößt, der auf die L 3221 führt. Bis zu Einmündung der L 3316 in die L 3221 fehlen ca. 250-300m Wegparzelle. Die L 3316 könnte mit Hilfe einer vorhandenen Verkehrsinsel und einer künftigen Verkehrsinsel auf einer Straßfläche auf der L 3316 sicher hin zu dem Radweg Grifte-Hertingshausen gequert werden. Diese Variante hat weniger Höhenmeterdifferenzen.

Diese Variante wurde in der AG Radverkehr mit der **Dringlichkeitsziffer 5,2** und damit als wichtig bewertet.

3.3 Radwegeverbindung Holzhausen – Haldorf

Zwischen Holzhausen und Haldorf existiert auf einem asphaltiertem Wirtschaftsweg ab Rathaus Edermünde bis zu K 5 und einem kombinierten Geh/Radweg an der K 5 eine alltagstaugliche Verbindung. eine Einschränkung ist die fehlende Beleuchtung.

3.4 Radwegeverbindung Grifte - Haldorf

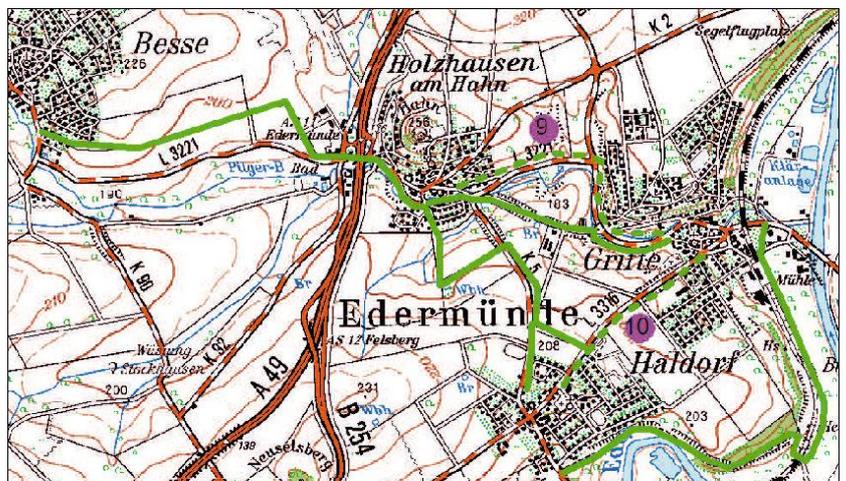
Zwischen Grifte und Haldorf besteht eine Radwegeverbindung auf dem Bahn-Radweg. Der Weg ist geschottert und unbeleuchtet und ist wegen seines Umweges nicht alltagstauglich.

Der bestehende Gehweg zwischen Grifte (P.-Heidelbach-Str.) und Haldorf (Jahnstr.) an der L 3316 ist nur bis zu 2 m breit und damit nicht als Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr geeignet. Dieser Weg liegt in der Baulast von Hessen Mobil.

Hessen Mobil will diesem Weg der Gemeinde übergeben, sobald der Weg auf 2,50 m verbreitert ist. Einen Zeitplan gibt es dafür z.Z. nicht.

Maßnahme 10

Die Bürger sehen diese Maßnahme zwischen der Fußgängerampel/Friedhof Grifte und der Jahnstraße in Haldorf als sehr wichtig an, denn sie wurde in der AG Radverkehr mit einer **Dringlichkeit von 8,0** bewertet.



IV. Radwege in den Ortsteilen – Ortsdurchfahrten

Die Ortsdurchfahrten war in der Bürgerbefragung ein Hauptkritikpunkt an der Radwegeinfrastruktur. Im ländlichen Raum sind die Ortsdurchfahrten für den Radverkehr immer von besonderer Bedeutung, da dort wegen der engen Straßenräume nur selten eine Verkehrsfläche getrennt vom Kfz-Verkehr angeboten werden kann. Hier bieten sich als Lösungen Fahrradstreifen, kombinierte Geh-/Radweg, Gehwege mit der Erlaubnis für den Radverkehr oder parallele Verkehrsführungen an. An einzelnen Punkten kann wegen der besonderen Enge Tempo 30 angeordnet sein.

In den Edermünder Ortsteilen existiert nur in Holzhausen an der L 3221 mit einem kombinierten Geh-/Radweg bzw. Radfahren auf dem Gehweg eine entsprechende Lösung.

4.1 Besse

Der Ortsteil Besse wird von den Landesstraßen L3218 und L 3221 durchzogen. Die regionale Radroute R 21 verläuft am östlichen Ortsrand auf Wohnstraßen. Die Straßenquerschnitte liegen alle unter 7,50 m, so dass keine Schutzstreifen angelegt werden können. Die Gehwege sind zwischen 1m und 2 m breit, überwiegend 1,40 m.

Deshalb bleibt nur die Lösung einer Radverkehrsführung durch parallele Wohnstraße mit Hilfe einer entsprechenden Wegweisung.

Lösung Fritzlärer Straße

Lenkung des Radverkehrs durch die Mittelgasse

Lösung für die Gudensberger Straße

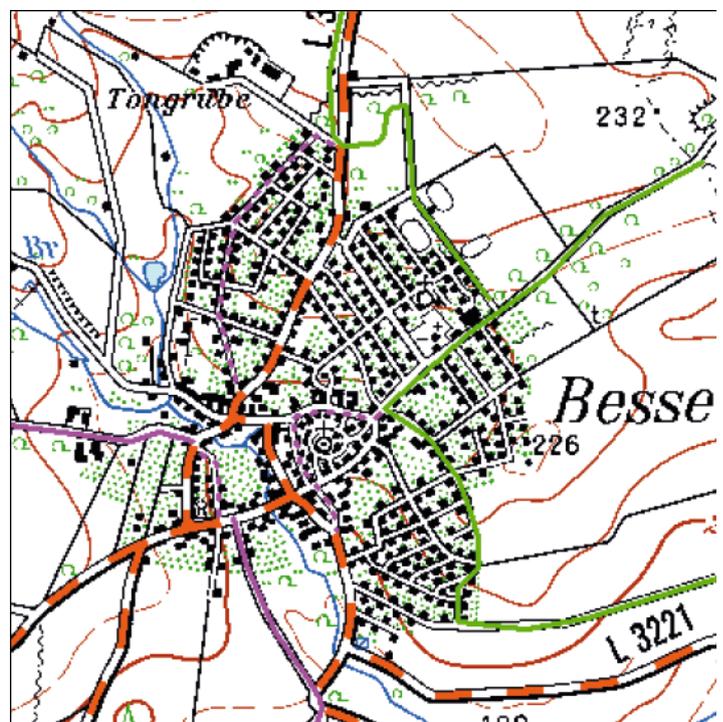
Im engen Abschnitt vor der Fritzlärer Straße Anordnung von Tempo 30

Lösung für die Großenrittener Straße

Lenkung des Radverkehrs durch die Wohnstraßen Bilsteinstraße und die Neue Fahrt.

Lösung für Raiffeisenstraße

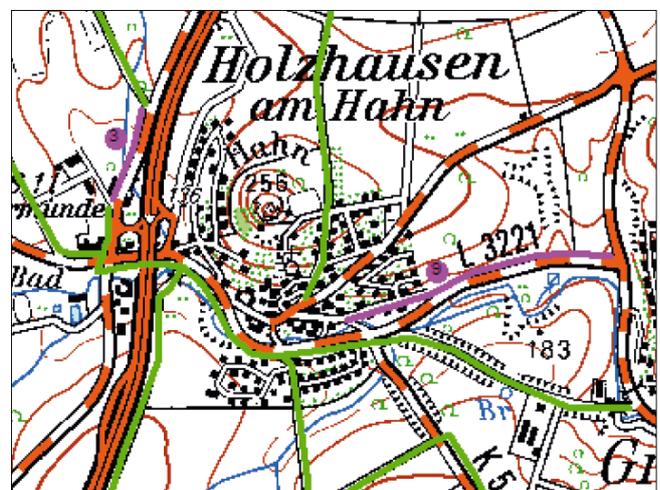
Lenkung durch die Scharfensteinstraße



4.2 Holzhausen

Der Ortsteil Holzhausen wird durch die L 3221, die K 2 („Guntershäuser Straße“) und die ehemalige K 92 (Gemeindestraße) durchschnitten.

Die K 2 hat einen sehr geringen Durchgangsverkehr und erschließt eher die Wohnstraßen am Berg Hahn. Sie ist daher kein Gegenstand der genaueren Betrachtung gewesen. Sie ermöglicht das Erreichen der Straße Hahnweg, in deren Verlängerung auf ein asphaltierten Wirtschaftsweg das Gewerbegebiet, das Ein-



kaufszentrum Ratio und der Baunataler Stadtteil Hertingshausen erreicht werden können (vergl. Pkt. 2.1.2). Außerdem ist der Bau eines straßenbegleitenden Geh-/Radwegs an der K 2 in Richtung L 3316 durch den Baulastträger Landkreis angesichts dessen Finanzsituation sehr unwahrscheinlich.

An der L 3221 ist ein 2 m breiter Gehweg angelegt, auf dem im Zweirichtungsverkehr das Radfahren erlaubt ist. Dies ist angesichts der geringen Nutzungsfrequenzen eine alltagstaugliche Lösung.

An der K 92 befindet sich aus Richtung Süden kein Radweg. Dort liegen ein Fahrradgeschäft und das gemeindliche Schwimmbad sowie Tennisplätze. Die Kfz-Frequenz ist gering, es gibt keinen Platz für die Anlage eines Radwegs. In Richtung Norden ist auf der westlichen Seite ein 2,50 m breiter Geh-/Radweg für den Zweirichtungsverkehr bis zur Straße „Im Niederfeld“ angelegt, der angesichts einer geringen Nutzungsfrequenz alltagstauglich ist. Wie aber schon im Abschnitt 2.1.2 dargestellt, sollte dieser Geh-/Radweg um ca. 300 m bis zu einem asphaltierten Wirtschaftsweg, der nach Hertingshausen führt, verlängert werden. Dies ist bereits als **Maßnahme 2** und einer **Dringlichkeitsziffer 7,0** beschrieben worden.

Über ein weiteres Detail der Ortsdurchfahrt muss erst verhandelt werden, wenn sich eine Alternative Radwegeverbindung nach Grifte parallel zur L 3221 (**Maßnahme 9, Dringlichkeitsziffer 5,2**) durchsetzt. Dann wäre zu prüfen, ob der Durchgangsverkehr in Richtung Besse durch die Wohnstraßen „Pfungstweide“ und „Bichenweg“ gelenkt werden sollte.

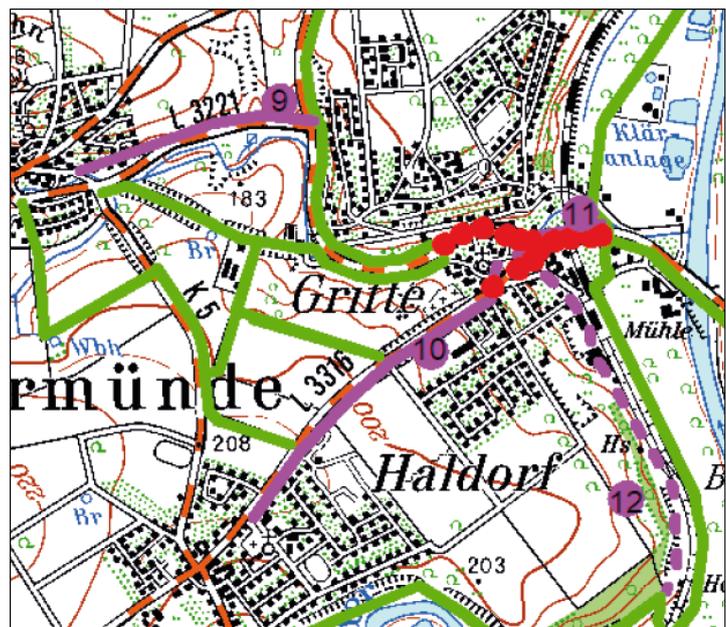
4.3 Grifte

Der Ortsteil Grifte wird durch die beiden Landesstraßen L 3221 („Guxhagener Str.“) und L 3316 („Haldorfer Str.“) durchzogen. In beiden Ortsdurchfahrten existieren keine Flächen für den Radverkehr. Beide Ortsdurchfahrten haben Gehweg von maximal 2 m Breite und Fahrbahnbreiten von maximal 7,50 m. Z.Z. gibt der gesamte Straßenraum zwischen den Grundstücken keine zusätzlichen Flächen her. Die L 3221 Guxhagener Straße hat eine sehr hohe Frequenz an PKW- und LKW-Verkehr, da sie auch als Verbindung zwischen Baunatal und Guxhagen/Melsungen sowie zwischen der A 49 und der A 7 dient.

Die Ortsdurchfahrt Grifte wird von Radfahrern als ein besonders kritischer Abschnitt im Radwegenetz gesehen. Das wird dran deutlich, dass in der AG Radverkehr eine Änderung des jetzigen Zustands mit der **Dringlichkeitsziffer 9,6** bewertet wird.

Nachträglich wurde in der 4. Sitzung der AG Radverkehr der Vorschlag einer direkten Verbindung zwischen der Bahnhofstraße und dem Bahn-Rad-Weg nach Gudensberg auf dem dort noch vorhandenen Gleisbett vorgeschlagen. Die Verbindung sei von Bedeutung für Bahnpendler aus Gudensberg.

Dieser Vorschlag wurde aufgenommen als **Maßnahme 12** und mit der **Dringlichkeitsziffer 5,2** als wichtig eingestuft.



a. Guxhagener Straße / L 3221

• Lösungsansatz „Radfahrstreifen“

Gemäß den Verordnungen über die Einrichtung von Radfahrstreifen (mindestens 1,25 m Breite inklusive gestrichelter Markierungslinie) wäre es möglich, dort auf der 7,50 m breiten Fahrbahn Radfahrstreifen einzurichten, zumal alle Anliegerbetriebe außerhalb des Straßenraumes eigene Kundenparkplätze haben. Dann wäre der Kfz-Raum nur noch 5 m breit. **Wegen des starken Kfz-Verkehrsaufkommens mit einem hohen LKW-Anteil und der Notwendigkeit der Überführung der Trennlinie zum Radfahrstreifen im LKW- Begegnungsverkehr rät der ADFC allerdings von dieser Lösung ab.**

• Lösungsansatz „Radfahren auf den beiderseits liegenden Gehwegen erlauben“

Dies sieht der ADFC als eine vorübergehende **Notlösung**.

• Lösungsansatz „Umgestaltung des Straßenraumes“

Eine grundsätzlich neue Straßenraumgestaltung, die für die **mittelfristige** Zukunft auch wegen notwendiger Kanalbauarbeiten ansteht, könnte zu einer neuen Aufteilung der Verkehrsflächen führen. Der ADFC schlägt vor, dann die Fahrbahn auf 6,50 m zu verschmälern und die Gehwege auf 2,50 m zu verbreitern und dort Geh-/Radwege einzurichten. Diese Lösung wäre mit Hessen Mobil als Baulastträger auszuhandeln. Sie hat gegenüber der Lösung „Radfahrstreifen“ den Vorteil, dass dem Kfz-Verkehr 1,50 m mehr Straßenbreite bliebe.

• Lösungsansatz

„Teillösung am östlichen Ortseingang zwischen Kreisel und Haldorferstraße/ Am Pilgerbach“

In diesem Abschnitt befindet sich keine Randbebauung, er ist aber als Verbindung zwischen der Ortslage und dem Eder-Radweg und den Supermärkten sowie der Verbindung nach Guxhagen **von sehr großer Bedeutung**.

Ortsauswärts

Z. Z. existiert ab der Haldorfer Straße zunächst ein reiner Gehweg mit 1,40 m Breite. Ab dem Ortseingangsschild verbreitert er sich auf 2 m und wird zum Geh-/Radweg.

Lösungsvorschlag: Die Gemeinde sollte sich bemühen, den Gehweg ab der Haldorfer Straße auf 2 m zu verbreitern und dort die Bordsteinabsenkungen an die Fahrbahn der L 3221 zu verlegen, um so durchgängig einen Geh-/Radweg zu schaffen.

Ortseinwärts

Ortseinwärts ist die Lage unklar. Wer durch den Kreisverkehr aus Richtung Gunterhausen/Guxhagen kommt, findet keine Radverkehrsfläche und muss ungeschützt auf die vielbefahrene 3,40m breite Fahrbahn. Allerdings scheint ein Schild nach der Umfahrung des Kreisels zu erlauben, den einseitigen Geh-/Radweg zu benutzen, was aber auf Höhe des Ortseingangsschildes endet. Soll der Radfahrer nun über die dort existierende Verkehrsinsel die Straße queren und für eine kurze Strecke auf der Fahrbahn fahren und um dann vielleicht wieder an der Abzweigung Haldorfer Straße erneut die Fahrbahn zu queren?

Der ADFC schlägt für diesen Abschnitt eine Neuaufteilung der Fahrbahn vor: Sie sollte für die Kfz durchgängig auf 3,40 m je Fahrtrichtung begrenzt werden, ebenso die Abbiegespur zur Haldorfer Straße. Die Verkehrsinsel und die Straffurflächen sollten entfernt werden. Vor der Straße „Am Pilgerbach“ gibt es neben der Fahrbahn noch eine nutzbare Grünfläche. So gewinnt man auf der nördlichen Seite Raum für eine „Protectet Bike Lane“ (PBL) mit einer Breite von 1,50 m. Sie wird durch eine durchgezogene Linie und die Aufbringung einer sogenannten HfM-Markierung erhöht. Auf der Höhe der Abbiegespur sollte die PBL geöffnet werden, damit Radfahrer auf die Abbiegespur fahren können, wenn sie in Richtung Haldorf fahren wollen. Eine genaue Beschreibung befindet sich in der Anlage. Diese **Maßnahme** ist in der Karte mit der Nummer **11** eingetragen. Dieser Lösungsansatz wurde in der AG Radverkehr mit der **Dringlichkeitsbewertung von 9,6 versehen**. Diese Maßnahme hat damit

in der AG Radverkehr die höchste Dinglichkeitsbewertung bekommen und sollte deshalb mit Hessen Mobil vordringlich ins Auge gefasst werden.

b. Haldorfer Straße

Es fehlt eine Wegweisung nach Haldorf. Der Gehweg in der Haldorfer Str. ist 1,50 m bzw. 2,00 m und eignet sich nicht für den Radverkehr. Bergab ist wegen des hohen Rolltempos keine Maßnahme notwendig, in Richtung Haldorf sollte bergauf durch eine Wegweisung die parallel führenden Straßen Steinweg und Kirchenring zum Radfahren angeboten werden.

4.4 Haldorf

Haldorf wird von der L 3316 und der K 5 durchzogen. An beiden Straßen ist der Gehweg überwiegend 1,40 m breit. Die Fahrbahn ist zwischen 5,50 und 6,10 m breit. Weder Fahrbahn noch Gehwege bieten Raum für eine radfahrgerechte Verkehrsfläche.

Für den Abschnitt L 3316 vom Ortseingang bis Ludwig-Jahn-Straße ist eine Verbreiterung des Gehwegs auf 2,50m durch Hessen Mobil geplant, so dass er dann zu einem Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr umgewandelt werden kann. damit wäre zumindest für die östliche Ortseinfahrt in einem Teilabschnitt ein Radweg geschaffen.

Die Führung der Radfahrer von diesem Weg zum Bahn-Radweg nach Gudensberg könnte durch eine Wegweisung durch die Ludwig-Jahnstraße und den Steinbuschweg erfolgen.

Andere parallele Führung bieten sich nicht an.

Ein weiterer Diskussionspunkt war in der AG Radverkehr die Anbindung des Schützenhauses an K 5 Richtung Wolfershausen sowie des Wirtschaftsweges zu einem Picknickplatz an der Eder. Da sich eine Kommission und dann auch das Gemeindepapament für einen Spielplatz am Bahn-Radweg Grifte-Gudensberg entschlossen hat, sollte geprüft werden, die Gemeinde nicht eine barrierefreie Gehwegverbindung dorthin schafft, auf der auch Radverkehr zugelassen wird.

Diese Maßnahme wurde in der AG Radverkehr nicht bewertet.



V. Maßnahmenkatalog

5.1 Darstellung der Dringlichkeit der baulichen Maßnahmen

In der AG Radverkehr wurden die baulichen Maßnahmen eingehend diskutiert und mit einer Ziffer zwischen 0 und 10 einer Dringlichkeit zugeordnet. Dabei steht 0 für „gänzlich überflüssig“ und 10 für „Sehr dringlich“.

Daraus hat sich die folgende Liste ergeben:

Dringlichkeitsziffer	Maßnahmenziffer	Maßnahme
Sehr wichtig		
9,6	3	Ortsdurchfahrt Grifte
9,6	11	Protectet Bike Lane östliche Ortseinfahrt Grifte
8,0	10	Gehwegverbreiterung an L 3316 Grifte - Haldorf
8,0	8	Radwegeverbindung Edermünde - Niedenstein
Wichtig		
7,0	2	Lückenschluss Wegebau Holzhausen – Hertingshausen K 92
7,0	5	Lückenschluss Asphaltierung Holzhausen - Dissen
7,0	6	Lückenschluss Asphaltierung Besse – Dissen und Wegweisung
5,2	9	Radweg nördlich der L 3221 Holzhausen - Grifte
5,2	12	Lückenschluss Grifte Bahnhofstr. – Bahn-Radweg Gdsbg.
Weniger Wichtig		
4,4	7	Radweg an der L 3221 Besse - Gudensberg
3,0		Wirtschaftswegausbau Flugplatz Grifte - Guntershausen
Beschlossen	4	Eder-Radwegausbau Grifte-Wolfershausen

5.2 Weitere Maßnahmen

1. Maßnahme 1 Verlegung des R 21 in Besse hin zum Kreisel
2. Optimierung der Wegweisung nach FGSV-Standard - Dringlichkeitsstufe 6,6 - Wichtig
2.1 Wegweisung zur Führung des Radverkehrs parallel zu Durchfahrtsstraßen in Besse (Mittelgasse, Neue Fahrt, Bilsteinstraße, Scharfensteinstraße)
2.2 Wegweisung an zentralen Orten in Besse, Holzhausen, Grifte und Haldorf
2.3 Wegweisung für Route „Hahn – Ratio“
2.4 Wegweisung für Radfahrer in Grifte durch den Steinweg, Kirchenring Richtung Haldorf
2.5 Wegweisung für Radfahrer in Haldorf durch die Jahn-Straße und den Steinbruchweg in Richtung Gudensberg/Grifte
3. Hinweis an Gdm. Guxhagen und Hessen Mobil zur Markierung eines Mittelstreifens in der Landesstraßenunterführung
4. Eventuell Radfahrerlaubnis auf Gehwegen in der Guxhagener Straße (L 3221) in Grifte
5. Moderne Abstellanlagen an kommunalen Einrichtungen (Rathaus, Schwimmbad, Kindergärten, DGH), am Bahnhof (evtl. abschließbares „Bike-Port“ und Aufforderung an Dienstleistungsbetriebe Dringlichkeitsstufe 7,0 - Wichtig
6. Aufbau von öffentlichen Ladestationen (z.B. Steckdosen an Bike&Ride Station am Bahnhof), motivation von Gastronomie und Handel am Eder-Radweg; Dringlichkeitsstufe 3,6 – weniger wichtig

VI. Nebenanlagen

6.1 Wegweisung

Die Wegweisung war in der Bürgerbefragung ein wichtiger Kritikpunkt. Z.Z. besteht eine Wegweisung für Radfahrer

- für die regionale Radroute R 21 „Chattengauweg“ zwischen Gudensberg-Dissen, Holzhausen, Besse und Baunatal-Großenritte nach dem bundesweiten Standard der FGSV (Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen);
- für den hess. Radfernweg Eder-Radweg zwischen Felsberg-Wolfershausen, Haldorf, Grifte und Baunatal-Guntershausen (gemäß FGSV, Ausführung Land Hessen)
- aus ergänzenden einfachen Wegweisern ohne Entfernungsangaben und nur einer Ortsangabe in blau-weiß.

Insbesondere in den Ortskernen gibt es keine zentralen Wegweiser für Radfahrer.



Wegweisung gemäß FGSV



Wegweisung gemäß FGSV am Eder-Radweg



Edermünder Wegweisung

Eine Verbesserung der Orientierung wäre möglich

- durch eine kleine Lösung, indem in den Ortskernen eine Wegweisung gemäß FGSV ergänzt wird,
- durch eine große Lösung, in dem zusätzlich alle örtlichen blau-weißen Wegweiser durch eine Wegweisung gemäß FGSV ersetzt werden würde.

Wichtige zentrale Schilderstandorte in den Ortszentren wären z.B.:

- Besse: a. Kreuzung Röderweg/Gänseweide/Großenritter Str.; b. Fritzlarer Str./Gudensberger Str.; c. Fritzlarer str./Abzweig Breslauer Str.; d. Großenritter Str. /Kreisel; e. Friedhofsstraße/Klappgasse/Enger-Weg; f.
- Holzhausen: a. Kreuzung L 3221/K 92; b. L 3221/Abzweig R 21; c. L 3221/Abzweig Brückenhofstr.
- Haldorf: a. Kreuzung K 5 und L 3316; b. Kreuzung K 5/ Bahn-Radweg
- Grifte: a. westlicher Ortsausgang; b. L 3221(Abzweig L 3316 (Haldörfer Straße), c. Kreisel in L 3221- Eder-Radweg

Hierfür ist ein eigener Beschilderungsplan zu erstellen, der genau die Wegweiserbeschriftung und die Standorte der Schilder festlegt. Hierfür ist ein gesonderter Auftrag zu erteilen.*

Die AG Radverkehr sprach sich für eine kleine („Ergänzungs-„) Lösung mit Wegweisern gemäß FGSV-Standard aus. Sie bewertete die Verbesserung der Wegweisung mit der **Dringlichkeitsziffer 7,0** und damit als wichtig.

*Anmerkung:

Die ADFC Ortsgruppe Chattengau ist in der Lage einen solchen Beschilderungsplan gemäß FGSV zu erstellen. Eine Hilfe bietet auch der aus der AG Nahmobilität beim Hess. Verkehrsministerium herausgegebene Ratgeber.

6.2 Abstellanlagen

Einer alltagstauglichen Radverkehrsinfrastruktur gehören auch alltagstaugliche Abstellanlagen. Sie sollten für kurzes Abstellen mindestens den Standard eines sogenannten Anlehnbügels haben. Für Langzeitparker am Bahnhof und bei Betrieben bzw. Behörden sollte eine Überdachung hinzukommen. Für Pendler und an Betrieben ist zusätzlich ein abschließbarer Raum in Erwägung zu ziehen. Anlehnbügel gibt es zur festen Montage in einem Fundament und mobil als Reihenaufsteller.



Z.Z. existiert am Bahnhof Grifte eine Abstellanlage mit Anlehnbügeln und einer Überdachung.



Vorderadparker am Schwimmbad in Holzhausen



Beispiel für einfache Anlehnbügel

Die AG Radverkehr bewertet den Aufbau von Diebstahl sichernden Abstellanlagen mit Anlehnbügeln mit der **Dringlichkeitsziffer 7,0** und hält damit Abstellanlagen für **wichtig**. Die Gemeinde sollte überprüfen an welchen weiteren kommunalen Orten Abstellanlagen errichtet werden sollten bzw. alte ungeeignete Abstellanlagen, z.B. Vorderradparker am Schwimmbad und am Rathaus, ersetzt werden sollten. Solche Orte wären:

- das Rathaus
- der Bahnhof, Verknüpfung zum ÖPNV
- das Schwimmbad
- die DGH
- die Grundschulen, die Kindergärten
- die Spielplätze, die Sportplätze

Außerdem sollte die Kommune wichtige Banken und Handelsbetriebe motivieren, angemessene Abstellanlagen aufzustellen, z.B. in Grifte und Besse bei den Supermärkten, beim Café, vor den Apotheken und Arztpraxen.

6.3 Ladestationen

Ladestationen dienen Pedelec-Radfahrern (Elektromotorunterstützung bis 25 km/h) der Aufladung ihrer Akkus. Marktübliche Akkus unterstützen das Radfahren je nach Unterstützungsstufe, Untergrund und Steigung der Radwege zwischen ca. zwischen 40 und 120 km. Im Alltagsradverkehr werden für Wege zum Einkauf, zur Besorgung, für Besuche, zur Arbeit oder zum Bahnhof üblicherweise nicht mehr als 40 km und Tag geradelt. Auch für Tagesausflüge mit Strecken zwischen 40 und 100 km reichen die Akkus aus. Deshalb erscheint der Aufbau eines Ladestationsystems für den Alltagsradverkehr nicht notwendig.

Anders sieht es im Radreisetourismus aus. Solche Radfahrer haben ihr Aufladegerät stets dabei und benötigen zur Aufladung lediglich eine Steckdose am Übernachtungsort oder an einem Ort für eine längere Rast. Radreisetourismus findet in Edermünde auf den Fluss-Radwegen an der Eder statt. In den Ortsteilen Haldorf und Grifte kann man solche Radtouristen erwarten. Deshalb sollten dort gastronomische Betriebe eine Steckdose zum Aufladen von Akkus als Serviceangebot für Gäste anbieten.

Die AG Radverkehr bewertet die **Dringlichkeit** von öffentlichen Ladestationen mit der Ziffer **3,6** und damit als **weniger wichtig**.

Darüber hinaus sollte in der Gemeindeverwaltung geprüft und die Mitarbeiter motiviert werden, ob nicht ein Dienst-Pedelec für Dienstfahrten innerhalb der Gemeinde angeschafft wird. Dies könnte eine Vorbildfunktion für den Ersatz von Kfz-Verkehr durch den Radverkehr haben.

6.4 Probleme des Radverkehrs im Mischverkehr

Im ländlichen Raum ist es immer wieder sinnvoll, Fuß- und Radverkehr wegen ihrer verhältnismäßig geringen Nutzfrequenz außerorts auf landwirtschaftlichen Wegen zu führen und nicht eigene Verkehrsflächen anzulegen. Punktuell kommt es dennoch immer wieder dort zu Konflikten, wo die Frequenz zu bestimmten Zeiten hoch ist, z.B. bei schönem Wetter an Wochenenden im Frühjahr, Sommer und Herbst. Solche Nutzerkonflikte im Mischverkehr meldeten die Bürger in der Bürgerbefragung insbesondere für den Abschnitt des Eder-Radwegs zwischen Grifte und Guntershausen. Die Konflikte liegen in den unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer und ihrem unterschiedlichen Bedürfnissen nach Raum. Für die Vermeidung Aggressionen in solchen Nutzungskonflikten gibt es verschiedene Lösungsansätze.

6.2 Appell, sich gemäß StVO § 1 zu verhalten

- (1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.
- (2) Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet und mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

Dieser Appell kann durch Aufschriften auf dem Asphalt verstärkt werden, wie dies mit der Aktion „Rücksicht macht Wege breit“ gemacht wird. Ein weiterer Appell wäre, dass Überholende ihre Absicht durch ein rücksichtsvolles Signal frühzeitig ankündigen.



6.3 Klare Regelung der Bevorrechtigung

Eine zweite Lösung ist, den Weg klar zu klassifizieren, um so Bevorrechtigungen erkennbar zu machen. Denkbare Lösungen wären: a. Fahrradstraße – Landwirtschaftlicher Verkehr erlaubt; b. Verbot aller Fahrzeuge – Anlieger und Radfahrer frei

VII. Förderungen

In einer PPP hat Dipl.Ing. Heiko Krebs von Hessen Mobil die aktuelle Förderkulisse dargestellt.



Die Präsentation wird der Druckversion dieser Radeverkehrskonzeption beigelegt.

Anhänge

I. ADFC - Positionen

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.

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 Zuzußgehen. 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 Radverkehrs 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.
- i. 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**
 - + innerorts Mindestbreite 2,50 m, außerorts auch 2,00 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 Mittels-streifen, 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/Großstäd



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. Landwirtschaftsorganisationen 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**.

Auch hier gilt das Prinzip gegenseitiger Rücksichtnahme. Stark frequentierte Abschnitte sollten in den Winterdienst einbezogen sein.

II. Protectet Bike Lane in der Guxhagener Straße

Ausgangslage

Edermünde liegt am Eder-Radweg, der außerhalb des östlichen Ortsrandes verläuft. Gleichzeitig kommt ein Radweg aus der Nachbarkommune Guxhagen und es liegen mehrere Märkte außerhalb des Ortes und südlich des Kreisels. Es gibt keine angrenzenden Grundstücken mit Gebäuden und Zufahrten. Auf der Fahrbahn befinden sich auf einer Länge von 38 m eine Abbiegespur zur Haldorfer Straße (3,60 m breit) und eine gesperrte Schraffurfläche mit Verkehrsinsel mit einer variierenden Breite von 3,80 m bis über 2,30 m bis zum Auslaufen auf 0 Meter.

Die Fahrbahn ist vor der Haldorfer Straße 11 m breit, im Bereich der Schraffurfläche abnehmend auf 10 m und später ohne Schraffurfläche 7,50 m. Auf der nördlichen Seite befindet sich unter der Bahnbrücke ein Hochbordpflasterstreifen von 1,40 m Breite. Nördlich ist ein etwa 1 m breiter Grünstreifen, bevor ein kleiner Entwässerungsgraben folgt.

Die Gesamtlänge beträgt ca. 190 m; davon 40 m Abbiegespur, knapp 80 m Schraffur-/Verkehrsinsel-fläche und ca. 70 m reine Fahrbahnfläche.

Problemlage

Für Radfahrer ist die Lage zwischen dem Kreisverkehr und dem Ortskern bzw. erste abzweigende Straße (Haldorfer Straße und Am Pilgerbach) verkehrsrechtlich unklar: Auf der südlichen Seite befindet sich ein breiter Geh-/Radweg für den Verkehr ortsaußwärts. Ortseinwärts befindet sich mit unklarer Ausrichtung am Kreisverkehr ein Gebotsschild „Geh-/Radweg“. Dort, wo der Radverkehr aus der Ortslage auf diesen Geh-/Radweg ortsaußwärts mit einem Gebotsschild geleitet wird, hängt ein Zusatzschild „Ende“.

Wo nun der Radverkehr ortseinwärts, wenn er denn dort fließen soll, weiter fließen soll, ist völlig unklar: schieben oder die Straßenseite wechseln und auf der Fahrbahn weiter fahren oder seit dem Kreisel auf der Fahrbahn?

Vorschläge

Nach einer eingehenden Ortsbesichtigung mit Messung von Breiten des Geh-/Radwegs und der Fahrspuren bzw. Verkehrsinseln auf der Fahrbahn ergeben sich folgende Vorschläge, die auch ohne bzw. vor einer gesamten Umgestaltung der Ortsdurchfahrt mit dem Baulastträger Hessen durchgeführt werden könnten.

1. Vorschlag – kleine Lösung durch die Gemeinde

Der ortsaußwärtsführende Gehweg ist anfangs 1,40 m breit, bevor er sich auf 2 m verbreitert und zum Geh-/Radweg wird.

Vorschlag: **Verbreiterung des vorhandenen Geh-/Radwegs durchgängig auf mindestens 2 m und Absenkung der Bordsteine** an der Einfahrt Haldorfer Straße möglichst nah an der L 3221.

Dann könnte der auswärts führende Radverkehr durchgängig auf einem Geh-/Radweg geführt werden. Eine Führung des Radverkehrs im Zweirichtungsprinzip ist unter dem Aspekt der Sicherheit problematisch an der Einmündung der Haldorfer Straße. Die z.Z. niedrige Frequenz würde nicht dagegen sprechen.

2. Vorschlag – vorläufige mittelgroße Lösung durch die Gemeinde und das Land Hessen

Zusätzlich zu Vorschlag eins sollte das zunehmend vor allem auch in Städten eingesetzte Mittel des „Protectet Bikelane“ für die Richtung in die Ortsmitte (Norden) ins Auge gefasst werden. Dafür wird eine Fahrbahnbreite von 1,50 m gebauht: 20 cm für eine Trennlinie mit einem niedrigen trennenden Aufbau, z.B. einer HfM-Markierung. Sie wird normalerweise nicht von Autofahrern überfahren, eine Überfahung ist aber möglich.

Diese Radfahrspur ist ortseinwärts ab eine Fahrbahnbreite von 8,10 m sinnvoll einsetzbar, denn die Kfz-Spur ist z.B. unter der Brücke je 3,40 m breit. ($3,40 + 3,40 + 1,50 = 8,10$), also ab etwa 60 m nach dem Kreisel durch Ummarkierungsarbeiten und die Beseitigung der funktionslosen Verkehrsinsel

Im Bereich der Abbiegespur (38 m Länge) können durch eine Verschmälerung der Fahrspuren auf 3,40 m 0,80 m für ein protectet bikelane gewonnen werden. Die fehlenden 0,70 m können durch eine Asphaltie-



zung des Grünstreifens gewonnen werden. Auch für diesen Vorschlag sind nur kleine Baumaßnahmen notwendig: Entfernen der Verkehrsinsel, Asphaltstreifen von 40 m Länge und 0,7 m Breite. Darüber hinaus sind nur Ummarkierungsarbeiten und das Aufbringen der HfM-Markierung zu leisten.

Fazit

Aus der Sicht des ADFC sind die Vorschläge geeignet, zumindest die östliche Ortszufahrt für Radfahrer deutlich zu verbessern, da dadurch eine klare und sichere Führung geschaffen wird. Hier würde eine Lücke im Radwegnetz geschlossen werden.

Der Vorschlag hat darüber hinaus den Charme, dass mit dem Mittel des „Protectet Bike Lane“ die Gemeinde Edermünde ein sehr modernes Mittel der Radverkehrsplanung erstmals in der Region einsetzt und damit ein Pilotprojekt vorzeigen kann.

Darstellung der östlichen Ortseinfahrt Edermünde-Grifte (L 3221)

Gehweg	Fahrbahn	Fahrbahnmitte	Fahrbahn	Fahrbahnrand	
Haldorfer Straße		←		Am Pilgerbach	Kreuzung
Gehweg, Zweirichtungs- verkehr 1,4 m	3,80 m	Abbiegespur 3,60 m	3,60 m	Grünstreifen Gut 1,00 m	Länge Ca. 40 m
Geh-/Radweg Zweirichtungs- verkehr 2,00 m	360 m	Verkehrsinsel mit Querungs-lücke u. Schraffur; Zwischen 3,80 und 3,20m (Brücke)	3,40 m	Ortseingangs- schild Grünstreifen Gut 1,00 m	Länge Ca. 40 m
Geh-/Radweg Zweirichtungs- verkehr 2,80 m	3,40 m	Schraffur; 3,20 m verschmälern sich auf 2,30 m	3,40 m	Unter der Bahnbrücke Pflaster-streifen 1,40 m	Länge Ca. 40 m
Geh-/Radweg Zweirichtungs- verkehr 2,9 auf 2,4 m	3,4 m aufweitend auf 4,1 und	Schraffur läuft von 2,3 m aus auf 0,00 m	3,40 m	Grünstreifen 1 m am Ende auslaufend	Länge ca. 70 m <u>Vorschlag:</u> Ab Breite von 8,40 m eine „ Protectet Bikelane “ einrichten, etwa nach 35 m
Hinweisschild auf Kreisverkehr	Von 4,10 m enger werdend auf 3,60 m		3,40 m		

III. Finanzierung und Förderung

A. Finanzierungsvorschlag

Für die Radverkehrsinfrastruktur wird sehr unterschiedlich viel Geld bereitgestellt. Nach Medienberichten hat die Radlerhauptstadt Europas Kopenhagen bis zu 25 Euro/Jahr in seine Infrastruktur gesteckt. Im **Nationalen Radverkehrsplan (NRVP)** wird empfohlen, dass für den Radverkehr **10 Euro/Einwohner und Jahr** bereitgestellt werden sollte.

Der ADFC fordert 30 Euro pro Kopf, intelligent verteilt auf die Schultern Bund, Länder und Kommunen (radwelt 6/7 2017, Seite 12).

Bisher gibt es in den **Kommunen** der Region keinen festen Haushaltstitel für den Radverkehr, ganz gemäß der Betrachtung der Radverkehrsinfrastruktur als freiwillige Aufgabe. Auch der Schwalm-Eder-Landkreis weigert sich bisher einen solchen Haushaltstitel zu schaffen.

Das **Land Hessen fördert Radverkehrsmaßnahmen** nach einer landesweiten Bedarfsliste (Nachfrageorientierung gemäß Verkehrszählungen), die die Landesbehörde Hessen Mobil erstellt. Landesweit (6 Millionen Einwohner stehen rund 8 Millionen Euro jährlich aus Landes- und Bundeshaushalt bereit. Das sind nur rund 1,35 Euro je Einwohner, statt der erforderlichen 5 Euro (NRVP). Dabei fällt der ländliche Raum angesichts niedriger Siedlungsdichte zumeist runter. Wegen der Nachfrageorientierung schaffen es Radwegeplanungen an gefährlichen Straßen im ländlichen Raum, auf denen wegen der Sicherheitsprobleme keine Nachfrage messbar ist, nicht bzw. selten auf die vorderen Plätze. (Beispiel: Der Radweg an der B 3 zw. Kerstenhausen und Stockelache See im Verlauf der Landesfernradwege R 4 und 5 sowie des Schwalm-Radwegs hat fast 15 Jahre gebraucht.)

Der **ADFC fordert** deshalb die Einbeziehung des Aspekts der **Angebotsorientierung** („Wer Radwege baut, wird Radverkehr ernten.“) für die Förderung des Radverkehrs über die Landesbehörde „Hessen mobil“. Chancen auf Förderung gibt es hier nur bei Maßnahmen für Hessische Radfernwege, interkommunale Maßnahmen oder bei Aufstellung eines Radverkehrskonzeptes. Eine Förderung erfolgt seit kurzem nur bei einer Überschreitung der Bagatellgrenze von 50.000 Euro für eine Investitionsmaßnahme. Vorher lag die Bagatellgrenze viele Jahre bei 100.000 Euro. In der Regel werden 80 % gefördert. Bundesmittel werden für Maßnahmen an Bundesstraßen, an Bundeswasserstraßen und Deutschlandrouten (Kennnummer D) über die Landesbehörde Hessen Mobil vergeben.

Hinweise zu Fördermöglichkeiten finden sich in der entsprechenden **Anlage 1**.

Unsere Ortsgruppe fordert wie im NRVP 10 Euro pro Kopf und Jahr von allen politischen Ebenen (Bund, Land, Landkreis, Stadt/Gemeinde) zusammen. Etwa die Hälfte davon sollten u.E. die Kommunen und Landkreise zusammen aufbringen, also ca. 5 Euro/ Einwohner und Jahr. Je zur Hälfte sollten die einzelnen **Kommunen und der Landkreis** bereit stellen, also **je 2,50 Euro/Jahr**. Der Landkreis sollte demnach ca. 450.000 € jährlich für Radwege (Planung, Bau und Pflege) an Kreisstraßen bereitstellen. Eine alternative Forderung wären 10 % der Mittel für den Kreisstraßenbau,

Die Gemeinde Edermünde (knapp 7.500 Einwohner) **sollte jährlich etwa 15.000 bis 20.000 Euro für die Radverkehrsinfrastruktur bereitstellen**. Weitere Gelder können über die Förderinstrumente gewonnen werden, z.B. für Maßnahmen an Landes- und Bundesstraßen.

Der Landkreis sollte angemahnt werden, aus dem Haushaltstitel Straßenverkehr jährlich mindestens 5-10 % für die Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur an Kreisstraßen bereitzustellen.

Auf Landkreisebene u.E. sollten die interkommunale Planung und die Pflege der überregionalen und regionalen Radrouten organisiert werden. Zur interkommunalen Abstimmung sollten dafür mindestens einmal jährlich auf Landkreisebene runde Tische mit allen beteiligten Behörden, Kommunen und Fachverbänden stattfinden.

B. Übersicht der Fördermöglichkeiten im Bereich Radverkehr

Vortrag von Dipl. Ing. Heiko Krebs von Hessen Mobil liegt als Druckversion vor.