



## Radverkehrskonzept für die Domstadt Fritzlar



## Radverkehrskonzept für Fritzlar

### Vorbemerkung

Im Mai 2019 gründete die ADFC Ortsgruppe Chattengau eine Bürger AG „Radverkehr in Fritzlar“. Ziel dieser Arbeitsgruppe war, für die Kernstadt Fritzlar Vorschläge für eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur zu machen. Anlass waren ein Gespräch mit Bürgermeister Hartmut Spogat über den Radverkehr und eine Podiumsdiskussion der SPD Fritzlar mit dem Titel „Braucht Fritzlar ein Verkehrskonzept?“. Bürgermeister Spogat berichtete u.a. von städtischen Überlegungen den Roten Rain besser für Radfahrer anzubinden und eine Direktverbindung nach Borken herzustellen.

Die Bürger AG traf sich vier Mal. Die Teilnehmer waren jeweils aktiv radelnde Bürger mit großer Erfahrungskompetenz für das Radfahren in Fritzlar und in der Region. Es wurden jeweils wichtige Straßenräume besichtigt, Alternativen diskutiert und bewertet. Die Bewertung der Dringlichkeit erfolgte in der letzten Sitzung im Oktober 2019 auf einer Skala von 1 (unwichtig) bis 10 (überaus dringlich). Im Verlauf der Arbeit wurde die von der ADFC Ortsgruppe Chattengau geplante Betrachtung des Radwegenetzes in der Kernstadt auf Wunsch der AG Teilnehmer auf das gesamte Stadtgebiet ausgedehnt.

### Inhalt:

- 1. Grundsätzliches**
- 2. Das vorhandene Radwegenetz mit seinen Nebenanlagen**
- 3. Wandel im Radverkehr**
- 4. Ergebnisse der Bürgerbefragung**
- 5. Radwege aus den Stadtteilen in die Kernstadt**
  - 5.1 aus Richtung Norden
  - 5.2 aus Richtung Osten
  - 5.3 aus Richtung Süden
  - 5.4 aus Richtung Westen
- 6. Radwege in der Kernstadt und im Stadtkern**
  - 6.1 Nördlich des Stadtkerns
  - 6.2 Östlich des Stadtkerns
  - 6.3 Südlich des Stadtkerns
  - 6.4 Westlich des Stadtkerns
  - 6.5 im Stadtkern
- 7. Nebenanlagen**
  - 7.1 Abstellanlagen
  - 7.2 Wegweisung
  - 7.3 E-Ladestationen
  - 7.4 Mängelmelder
  - 7.5 Radhändler
- 8. Fördertöpfe**
- 9. Maßnahmenforderungen nach ihrer Dringlichkeit**

## 1. Grundsätzliches

Eine Radwegeplanung ist innerörtlich ein Teil der Straßenplanung. Straßenplanungen sind komplex. Innerörtliche Straßen haben drei Funktionen:

- Verbindung,
- Erschließung,
- Aufenthalt.

Die Nutzungsansprüche, die an eine Straße gestellt werden, sind vielfältig:

- Abwicklung von ÖPNV
- Fließender Kraftfahrzeugverkehr mit PKW und LKW, auch landwirtschaftlicher Verkehr
- Parken, Liefern und Laden,
- Radverkehr,
- Fußverkehr längs und quer,
- Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsqualität,
- Begrünung, Kleinklima,
- Ver- und Entsorgung,
- Sicherheit und Barrierefreiheit,
- Immissionsschutz,
- Weitere spezifische Nutzungsansprüche.

Bei der Planung stehen verschiedene Aspekte zueinander im Konflikt:

- Erreichbarkeit bezogen auf alle Verkehrsteilnehmer,
- Flächenverfügbarkeit - in der Regel besteht ein Mangel,
- Leistungsfähigkeit der Verkehrsflächen,
- Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer objektiv und subjektiv,
- Aufenthaltsqualität,
- Gestaltungsaspekt.

Als Planungsgrundsätze sollten immer gelten:

- a. Sicherheit vor Flüssigkeit - Verwaltungsvorschrift – StVO 2013 §§ 39-43
- b. Planung „von außen nach innen“ - Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen 2016 (RAST 06)
- c. Gute Sichtbeziehungen – Grundsatz der Verkehrssicherheit
- d. Richtlinien für die Anlage von Fußwegen 202 (EFA)
- e. Richtlinien zur Anlage von Radwegen 2010 (ERA 10)

Wichtige Maßangaben für den Radverkehr sind:

- gemeinsamer Geh- und Radweg = 2,50 m,  
bei geringer Frequenz (max. 70 Personen/Std.) werden vielerorts 2,00 m akzeptiert
- Einrichtungsradweg = 1,60 m bei geringer Frequenz
- Radfahrstreifen, Mindestmaß = 1,25 m - Regelmaß = 1,50 m inkl. Markierung,  
Radfahrstreifen Mindestmaß = 1,50 m - Regelmaß = 1,85 m inkl. Markierung.

Aus Gründen der Sicherheit sollten die Regelmaße nicht unterschritten werden. Die subjektive Sicherheit von Radfahrstreifen erhöht sich deutlich durch Einfärbung und den Einbau von überfahrbaren niedrigen Hindernissen im Streifen. Aus Sicherheitsgründen sollten an Einmündungen und Kreuzungen die Streifen eingefärbt sein.

Experten sind sich auf Veranstaltungen des Deutschen Instituts für Urbanistik (difu) einig, dass es an jedem Ort wegen der oben genannten Funktionen und Ansprüche einer individuellen, also einer Einzelfall-Planung bedarf. Eine direkte örtliche Betrachtung – auch mehrfach und über eine gewisse Dauer - sei unerlässlich.

Dem hat die Bürger AG „Radverkehr in Fritzlar“ durch umfangreiche Befahrungen Rechnung getragen. Immer wurde auch in Alternativen gedacht und Alternativen abgewogen.

Das Ziel eines Radverkehrskonzeptes ist eine alltagstaugliche Radverkehrsinfrastruktur.

## 2. Das vorhandene Radwegenetz mit seinen Nebenanlagen

Das vorhandene Radwegenetz wurde in Fritzlar und der Region sowie dem Landkreis aus touristischen Interessen heraus entwickelt. Dies gilt für außerörtliche und innerörtliche Radwege. Initiativ waren seit Anfang der 90er Jahre das Land Hessen und der Schwalm-Eder-Kreis. Die jeweiligen Routen wurden mit einem R, einer Ziffer und zumeist mit einem Eigennamen gekennzeichnet.

Die touristischen Routen wurden in Abstimmung mit den Kommunen entwickelt und gelten als ein Angebot an die Kommunen, d.h. dass sie die Initiative für die Entwicklung und Pflege der Routen ergreifen müssen. Allein die Pflege der Wegweisung der Landesrouten (hier R 4 und Eder-Radweg) erfolgt durch eine Einrichtung des ADFC Hessen im Auftrag des Landes Hessen. Es ist in dieser Entwicklung ein lückenhafter Flickenteppich unterschiedlicher „Radwege“ entstanden. Außerorts verlaufen die touristischen Radrouten bzw. „Radwege“ oft auf Wirtschaftswegen und auf überörtlichen Kreis-, Landes- und Bundesstraßen, selten auf straßenbegleitenden Radwegen, innerörtlich überwiegend im Mischverkehr auf Straßen. Die Baulast liegt je nach Art des Weges bei der Kommune, dem Landkreis oder dem Land.

Das Fahrrad ist noch kein allgemein anerkanntes Verkehrsmittel, weshalb die Infrastruktur eine freiwillige politische Aufgabe ist. Das hat zur Lückenhaftigkeit stark beigetragen. Der Radverkehr ist aber im Nahverkehr sehr alltagstauglich. Die Infrastruktur müsste gerade im ländlichen Raum mit einem dünnen ÖPNV Angebot besonders gut ausgebaut sein.

Durch Fritzlar verlaufen die folgenden drei touristischen Radrouten:

- Die Landesroute R 4 aus Wolfhagen im Elbetal kommend über Züschen und Fritzlar nach Wabern und weiter im Schwalmatal nach Borken und Schwalmstadt. Eine ursprünglich direkte Führung nach Borken wurde wegen schlechter Wirtschaftswegen aufgegeben und der Umweg über Wabern gewählt.
- Der Eder-Radweg, vormals der regionale R 10 Ederauen-Radweg kommt vom Edersee und führt über Fritzlar, Wabern und Felsberg zum Zusammenfluss mit der Fulda in Edermünde. Den Eder-Radweg hat das Land Hessen von der Region übernommen.
- Die regionale Radroute R 21 Chattengauweg verbindet Fritzlar mit Gudensberg, Edermünde und Baunatal.

## 3. Wandel im Radverkehr

Seit den 1990er Jahren hat sich im Radverkehr einiges gewandelt. Ein größeres Bewusstsein für eine gesunde Lebensführung, für mehr Umweltschutz und Klimaschutz, die technische Weiterentwicklung der Fahrräder bis hin zu den elektrisch unterstützten Pedelecs, meist E-Bikes genannt, und ein Erstarben des ADFC haben dazu geführt, dass das Fahrrad zunehmend als ein alltägliches Verkehrsmittel gesehen und genutzt wird, vor allem bisher in den Großstädten.

Das Fahrradfahren ist schneller geworden, eine bewegte Topographie ist immer weniger ein Hindernis. War man in den 90er Jahren auf dem Lande noch mit geschotterten Wirtschaftswegen, oft nur als Spurweg, zufrieden, gilt heute eine Asphaltdecke als Voraussetzung für die Förderfähigkeit, einen kombinierten Rad-/Wirtschaftsweg auszubauen. Die gestiegenen Ansprüche an eine alltagstaugliche Infrastruktur bringen insbesondere Großstädter durch weitgehende konzeptionelle Forderungen in sogenannten Radentscheiden zum Ausdruck, in Hessen z.B. in Darmstadt, Frankfurt/M. und Kassel.

Dieser Wandel ist allerdings in den Köpfen der Kommunalpolitiker noch nicht wirklich angekommen. Radverkehr ist immer noch eine freiwillige Aufgabe und keine Pflichtaufgabe, wie zum Fuß-, Kfz- und öffentlicher Verkehr. Vorhandene bundesweite Regelwerke zur Anlage von Fußwegen, Stadtstraßen und Radwegen, die schon lange dem nichtmotorisierten Verkehr eine deutliche größere Bedeutung beimessen, werden zumeist nicht angewendet. Insbesondere die Regelbreiten und der Planungsgrundsatz „Von außen nach innen“ finden immer noch keine Berücksichtigung in den Planungen von

Ingenieurbüros oder Landesbehörde Hessen Mobil, wie der ADFC bei der Beteiligung von Straßenplanungen immer wieder feststellen muss.

So steht die Stadt Fritzlar mit seinem Mangel an innerörtlichen Radwegen nicht alleine da. Dieser Mangel herrscht in der Region, ja bundesweit allerorten. Eine Änderung ist aufgrund der Enge im vorhandenen Straßenraum auch nur unter Hinnahme großer Kompromisse machbar. Ziel ist eigentlich ein eigener Verkehrsraum für den Radverkehr. Aber ein Mischverkehr ist oft unvermeidbar, selbst wenn man Parkplätze, Grünflächen und ungenutzte Fahrbahnflächen dem Radverkehr zuschlägt. Der Mischverkehr muss allerdings verträglich, d.h. vor allem sicher für alle Verkehrsteilnehmer gestaltet werden.

Im Chattengau ist ein Wandel in jüngster Zeit in der Hinsicht eingetreten, dass die Gemeinden wie Wabern und Edermünde sich vom ADFC ein Radverkehrskonzept haben erstellen lassen und für die Stadt Felsberg z.Z. ein solches in Arbeit ist. Auch die Kreisstadt Homberg hat ein Radverkehrskonzept in Auftrag gegeben und der Kreistag wird 2020 ein solches Konzept für den Landkreis beschließen. Die Bürger AG „Radverkehr in Fritzlar“ hat das Ziel, einen Bewusstseinswandel und echte Veränderungen zugunsten eines alltagstauglichen Radverkehrs anzustoßen.

Das Radverkehrskonzept kann und sollte Eingang finden in dem für Fritzlar geplanten Nahmobilitätscheck, für den im November 2019 eine Landesförderung bewilligt wurde.

#### 4. Ergebnisse der Bürgerbefragung 2019

Parallel zur Arbeit in der Bürger AG hat der ADFC eine Bürgerbefragung nach dem Muster des Nahmobilitätschecks des Landes Hessen durchgeführt. Der Fragebogen ist nahezu mit dem Fragebogen identisch, der 2019 in der Stadt Felsberg flächendeckend eingesetzt wurde.

Die Antworten beinhalten eine Notengebung von 1 - 6 und freie Antworten, mit der Möglichkeit Forderungen aufzuschreiben. Die Benotungen spiegeln die Erfahrungen und Erwartungen der teilnehmenden Menschen und sind sehr subjektiv. Dies zeigt sich auch in der Spanne der Benotungen, die zu einem Teilaspekt des Radverkehrs um 4 – 5 Noten schwanken.

Insgesamt haben an der Befragung 40 Menschen teilgenommen. Es waren überwiegend Männer, die mehrheitlich über 50 Jahre alt sind. Die meisten Teilnehmer wohnen in der Kernstadt.

Die allgemeinen Aspekte wurden wie folgt benotet:

Radverkehr allgemein	3,9
Verkehrssicherheit	4,6
Komfort vorhandener Radwege	3,5
Erreichbarkeit von Zielen (Schulen/Sportplätze, Bahnhof/ZOB, Nahversorgung)	4,4
Abstellmöglichkeiten	3,6
Wegweisung	3,9
Service Radhändler/Werkstatt	2,6
Öffentlichkeitsarbeit der Stadt zum Radverkehr (Internet, Flyer, Karten ...)	5,1
Mängelmelder	4,8

Bei den freien Antworten wurden die folgenden Forderungen besonders oft genannt:

Schaffung von Radwegen in der Kernstadt	17 x
Schaffung einer Radwegeverbindung in die Stadtteile (insbesondere Lohne)	14 x
Schaffung einer direkten Radwegeverbindung nach Borken	6 x
Optimierung der Verbindung Kernstadt – Werkel/Gudensberg	4 x
Mehr Tempo 30 Zonen und Straßen	3 x
Radfahren auf Gehwegen erlauben	3 x
Öffnung von Einbahnstraßen für Radverkehr in beide Richtungen	2 x

Die Detailergebnisse der Benotung befinden sich im Anhang.

## 5. Radwege aus den Stadtteilen in die Kernstadt

### a. **aus Richtung Norden**

Im Norden der Kernstadt erreichen Radfahrer aus den Stadtteilen Haddamar, Lohne, Wehren und Werkel die Kernstadt.

Vorhanden sind eine direkte Verbindung aus Haddamar auf einem asphaltiertem Wirtschaftsweg westlich der B 450 und aus Werkel auf einem überwiegen asphaltierten Wirtschaftsweg und dem R 21, der ebenfalls auf Wirtschaftswegen verläuft. Lohne und Wehren sind nicht mit Radwegen angebunden.

Die Bürger-AG macht die folgenden Vorschläge für die Verbesserung der Anbindung der obigen Stadtteile.

### Werkel

Werkel liegt am R 21, der z.Z. über aus Gudensberg-Dorla kommend auf die L 3150 geführt wird. Der R 21 soll auf diesem Abschnitt Teil des künftigen Hess. Radwegegrundnetzes werden als Teilstück der Verbindung Kassel – Baunatal – Fritzlar – Borken – Schwalmstadt. Die Bürger AG fordert die Stadt Fritzlar auf, gemeinsam mit der Stadt Gudensberg mit Nachdruck beim Land bzw. der Landesbehörde Hessen Mobil den Bau eines straßenbegleitenden Radwegs zwischen Dorla und dem Radwegeanschluss an der L 3150 südlich von Werkel zu beantragen.

Zudem ist ein Teilabschnitt von 600 m des R 21 zwischen Werkel und Fritzlar nur in Schotterbauweise gebaut und mit erheblichen Schlaglöchern versehen. Die Bürger AG fordert die Stadt auf, diesen Abschnitt mit Fördermitteln des Landkreises zur Asphaltierung von touristisch genutzten Wirtschaftswegen zu asphaltieren. Beim Bau einer Zufahrt zum VW-Lager sollte die Querung des R 21 berücksichtigt werden.

### Maßnahme 1:

Antrag an Hessen Mobil für einen **straßenbegleitenden Radweg an der L 3150 zwischen Dorla und Werkel.**

Dringlichkeitsstufe: 8,7

### Maßnahme 2:

Asphaltierung der **Lücke im R 21 zwischen Werkel und Fritzlar** in einer Länge von ca. 600 m. Dafür können Fördermittel von 70% beim Landkreis beantragt werden. Außerdem sollte an der **Querungsstelle über die L 3150** für den Kfz-Verkehr aus Sicherheitsgründen ein **Tempolimit von 70 km/h** eingerichtet werden.

Dringlichkeitsstufe 8,75



### Wehren

Wehren liegt an keiner vorhandenen Radroute und ist mit der Kernstadt auch nicht mit dem Rad auf befahrbaren Wirtschaftswegen verbunden. Ein mögliche Anbindung sieht die Bürger AG, wenn auch keine optimale, über einen zu asphaltierenden Wirtschaftsweg (ca. 1,1 km) ab Himmelweg nördlich der K 80 in Richtung Lohne (Investition geschätzt 200.000 €) und über die für Lohne beschriebene Lösung.

### Lohne

Lohne liegt an keiner vorhandenen Radroute und ist mit der Kernstadt auch nicht mit dem Rad auf befahrbaren Wirtschaftswegen verbunden. Eine mögliche gute Anbindung sieht die Bürger AG durch einen straßenbegleitenden Radweg an der B 450 bis zum nördlichsten Wirtschaftsweg aus Richtung Haddamar, ca. 800 m Länge.

Aufgrund der geringen Realisierungschancen (Gründerwerb, Bundesmittel für einen Radweg ohne Bedeutung für Massen oder Tourismus) schlägt die Bürger AG den Ausbau von Wirtschaftswegen östlich der B 450 vor. In der Verlängerung der Straße Ziegelhütte in Richtung Wehren, bald im rech-

ten Winkel nach rechts/Westen gerade zur B 450, Querung und Bau eines ca. 50 m Radwegs an der B 450 zum Wirtschaftsweg in Richtung Haddamar. Insgesamt wären dafür ca. 2,6 km Wirtschaftsweg in Asphaltbauweise auszubauen. Geschätzte Investition 550.000 €.

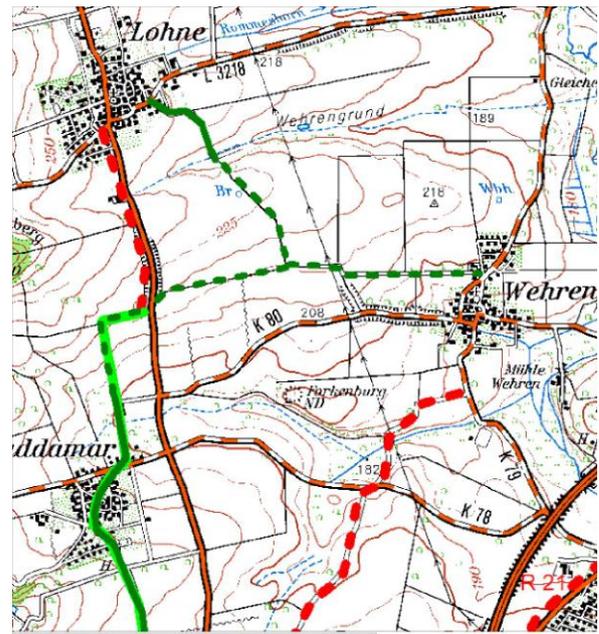
### **Maßnahme 3:**

Asphaltierung der **Wirtschaftswege zwischen Haddamar und Lohne/Wehren** parallel zur B 450 bzw. K 80. Insgesamt ca. 3,7 km. Wegweisung ergänzen.

Dringlichkeitsstufe: 8,9

### **Haddamar**

Haddamar ist mit einem asphaltierten Wirtschaftsweg und einer kommunalen Wegweisung für Radfahrer mit der Kernstadt verbunden. Die für die Sicherheit der Querung sinnvolle Geschwindigkeitsgrenze von 70 km/h auf der L 3214, die am Stadtrand zu queren ist, ist nur in Richtung Range-Kreuzung angeordnet. Hier sollte **Tempo 70 km/h auch in Richtung Westen** bis zur Geismar Str. gelten und das Zusatzschild „Radfahrer kreuzen“ angebracht werden.



### **b. aus Richtung Osten**

Östlich der Kernstadt liegen die Stadtteile Obermöllrich und Cappel. Sie sind weder unter einander noch mit der Kernstadt durch ausgewiesene Radwege verbunden.

### **Cappel**

Die Bürger AG schlägt vor, den nördlich der L 3426 gelegenen Wirtschaftsweg zwischen Cappel und Obermöllrich durchgehend zu asphaltieren. Es besteht eine Lücke von ca. 600 m.

### **Obermöllrich**

Von Obermöllrich besteht ab dem Sportplatz eine Verbindung mit Fritzlar über Wirtschaftswege mit Unterquerung der BAB 49 zum Gewerbegebiet an der L 3150. Ab dort gibt es einen straßenbegleitenden Radweg im Zuge des R 21 zum Schladenweg. Dort befinden sich Schulen und Möglichkeiten in die Mitte der Kernstadt zu fahren. Der Wirtschaftsweg hat eine Länge von ca. 2,0 km. Die Asphaltierung ist wegen des höheren Komforts wünschenswert.

### **Maßnahme 4:**

Asphaltierung der **Lücke im Wirtschaftsweg Cappel – Obermöllrich**, ca. 600 m, Kosten 60.000 bis 120.000 Euro; Dringlichkeitsbewertung: 7,9

### **Maßnahme 5:**

Ausweisung und Asphaltierung des **Wirtschaftsweges zwischen Sportplatz Obermöllrich und Gewerbegebiet an der L 3150** (2 km)(Kosten 200.000 bis 400.000 Euro);

Dringlichkeitsbewertung: 7,6



### c. aus Richtung Süden

Südlich der Kernstadt liegen die Stadtteile Rothelmshausen und Ungedanken. Hier verläuft auch der Eder-Radweg, der Fritzlar mit den Nachbarkommunen Edertal, Bad Wildungen und Wabern verbindet. Die Stadt plant außerdem, den R 4 wieder als direkte Verbindung nach Borken herzustellen.

#### **Rothelmshausen**

Rothelmshausen ist ein sehr kleiner, in einer „Sackgasse“ gelegener Stadtteil ohne Anbindung mit einem ausgewiesenen Radweg. Die Schaffung eines Radwegs ist ein z.Z. unverhältnismäßiger Aufwand. Auf der Verbindungsstraße nach Ungedanken sollte wegen des erzwungenen Mischverkehrs ein Tempolimit von 70 km/h gelten.

#### **Ungedanken**

Ungedanken liegt am Eder-Radweg und ist mit einer Radfahrerbrücke und einer Straße am Festplatz vorbei am Mainzer Ring mit der Kernstadt verbunden.

Die Bürger AG fordert eine kurzfristige Reparatur der Kalkschotterdecke zwischen Ederwehr und Ungedanken.

**Maßnahme 6:** kurzfristige Reparatur der Kalkschotterdecke zwischen Ederwehr und Ungedanken.

Dringlichkeitsstufe: 8,0

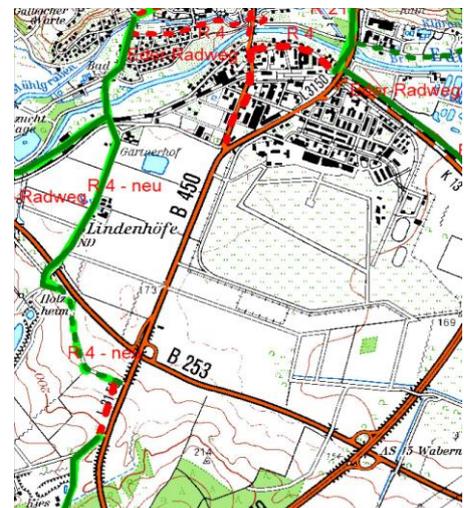
Die Bürger AG begrüßt das Vorhaben der Stadt, den R 4 wieder als eine direkte Verbindung nach Borken herzustellen.

#### **Maßnahme 7:**

Die Planungen, südlich der **B 253 vorhandene Wirtschaftswege bis zur L 3150** auszubauen und dort vom Land einen Radweg bis zum Abzweig zum Kieswerk bauen zu lassen, begrüßt die Bürger AG ausdrücklich.

Dringlichkeitsbewertung: 8,0 für den Wegebau

9,1 für den **Radweg an der L 3150**



### d. aus Richtung Westen

Die Stadtteile Geismar u. Züschen sind über den Landesfernradweg K 4 mit der Kernstadt verbunden.

#### **Geismar**

Der R 4 verläuft zwischen Geismar und Kernstadt als straßenbegleitender Radweg an der L 3214 bis zur Geismar Straße. Hier sind keine Maßnahmen erforderlich.

#### **Züschen**

Zwischen Züschen und Geismar verläuft der R 4 bis zum Sauerbrunnen auf einem durchgehend asphaltierten Wirtschaftsweg. Höhe Sauerbrunnen ist die L 3214 zu nutzen. Dann zweigt der R 4 rechts/westlich ab und führt auf einem geschotterten Wirtschaftsweg am Waldrand in Richtung Geismar, wo er zuletzt wieder asphaltiert ist. Die Bürger AG fordert den Lückenschluss durch einen Radweg an der L 3214 und die Asphaltierung des Wirtschaftsweges westlich der Elbe am Waldrand.

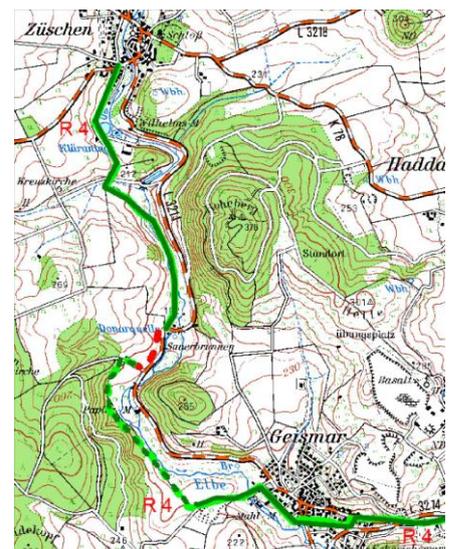
#### **Maßnahme 8:**

Radwegelückenschluss an der **L 3214 Höhe Sauerbrunnen** durch straßenbegleitenden Radweg durch Hessen Mobil, ca. 400 m. Dringlichkeitsstufe: 7,7

#### **Maßnahme 9:**

Asphaltierung des Wirtschaftsweges/R 4 **zwischen Sauerbrunnen und Geismar**, ca. 1,1 km durch die Stadt (Kosten ca. 110.000 bis 330.000 Euro)

Dringlichkeitsstufe: 6,9



## 6. Radwege in der Kernstadt und im Stadtkern

### a. Nördlich des Stadtkerns

Hier stellte sich die Frage, wie man aus den nördlich gelegenen Stadtteilen am besten mit dem Fahrrad in den Stadtkern gelangt. Es wurden die Kasseler Straße (B 450), die Alte Kasseler Straße (Wohnstraße, Tempo 30 Zone) und eine Verbindung durch die Straße Am Stiegel geprüft. Letztere ist direkter, aber durch eine Einbahnstraßenregelung, einem schmalen Abschnitt als Fußgängerweg und der Senke im Hohlen Graben, sowie einer schmalen Führung mit Zweirichtungsverkehr an der Stadthalle überaus eingeschränkt für den Radverkehr nutzbar zu machen. Deshalb entschied sich die Arbeitsgruppe für eine Führung des Radverkehrs durch die Alte Kasseler Straße und die Kasseler Straße. Aufgrund der Tempo 30 Regelung ist die Alte Kasseler Straße zwischen der L 3214 und der Straße Am Stiegel radfahrtauglich. In der Kasseler Straße sind die Gehwege meist 2 m breit, aber abschnittsweise auch schmaler, die Fahrbahn weist nicht die für eine durchgängige Einrichtung von Radschutzstreifen (Regelbreite 1,50 m) notwendige Breite von 9 m auf.

Deshalb entschied sich die AG für die folgende Lösung: Schaffung von möglichst 2,5 m breiten Gehwegen in der Kasseler Straße durch die Einbeziehung von unmittelbar daneben liegende Grünflächen und stellenweise von Längsparkplätzen, in wenigen Abschnitten (nahe der Tankstelle) Gehwegverbesserung zulasten der Fahrbahn und dann die Erlaubnis für das Radfahren auf dem Gehweg mit Vorrang für Fußgänger.

Der Kompromiss eines Mischverkehrs auf dem Gehweg erscheint der AG als tauglich, weil die Frequenz der sich dort begegnenden Radfahrer und Fußgänger deutlich unter den Grenzen der Regelwerke für Gehwege mit Radverkehr (maximal 70 pro Stunde) liegt.

#### Maßnahme 10:

Schaffung von möglichst 2,5 m breiten Gehwegen in der **Kasseler Straße** zwischen Allee und L 3214 (Range-Kreuzung) durch die Einbeziehung von unmittelbar daneben liegenden Grünflächen und stellenweise von Längsparkplätzen, in wenigen Abschnitten (nahe der Tankstelle) **Gehverbesserung** zulasten der Fahrbahn und dann die **Erlaubnis für das Radfahren** auf dem Gehweg mit Vorrang für Fußgänger.

Dringlichkeitsbewertung: 9,5

Um die bestehende Lücke zwischen dem Radweg an der L 3214 (R 4 und Verbindung in die Stadtteile Geismar und Züschen sowie ein Angebot für die Menschen im Wohnviertel Eckerich zum ZOB und zur Kasseler Str./Am Hospital zu schließen, fordert die Bürger-AG in der **Geismarstraße** wegen des notwendigen Mischverkehrs Kfz/Rad ein **Tempolimit 30 km/h** und einen **Radweg in der Allee** bei der geplanten Umgestaltung des Parks, weil das Platzangebot im Straßenraum keine neue Radfahrmöglichkeit zulässt.

#### Maßnahme 11:

Einrichtung von Tempo 30 in der Geismar Straße

#### Maßnahme 12:

Schaffung eines 2 m breiten Radwegs mit Zweirichtungsverkehr mit einer wassergebundenen Kalkschotterdecke im Park an der **Allee**, wenn der Park sowieso neugestaltet werden soll (Auskunft von Kommunalpolitikern).

Dringlichkeitsbewertung: 5,6



## **b. östlich des Stadtkerns**

Östlich des Stadtkerns liegen das Wohngebiet „Östliche Städte“ und Roter Rain sowie einige Schulen. Hinzu kommt die Verbindung zu den Stadtteilen Cappel und Obermöllrich. Allen gemeinsam ist eine sinnvolle Erschließung durch den Schladenweg. Bisher ist lediglich der breite nördliche Gehweg (mind. 2 m) im unteren Schladenweg für den Radverkehr freigegeben.

### **Maßnahme 13:**

Die Sicherstellung, dass ein Radverkehr auf dem nördlichen Gehweg im **Schladenweg** im Zweirichtungsverkehr erlaubt wird, verbindet die Bürger AG mit der Dringlichkeitsstufe 7,6. Weitere Radwege sind nicht als solche gekennzeichnet oder mit einer Wegweisung ausgewiesen.

### **Maßnahme 14:**

Rad fahrende Bürger im Wohnviertel „Östliche Städte“ wünschen sich eine direkte Verbindung zum Schladenweg und Berliner Platz.

Für eine direkte Führung von Radverkehr aus dem Wohnviertel „Östliche Städte“ schlägt die Bürger AG die **Öffnung der Einbahnstraße „Ostlandstraße“ für den Radverkehr im Zweirichtungsverkehr** vor. Dafür müsste im Einmündungsbereich (ca. 10 – 15 m) für sichere Sichtbeziehungen ein absolutes Halteverbot erlassen werden und gegenüber der Einmündung am nördlichen Gehweg im Schladenweg der Bordstein abgesenkt werden.

Dringlichkeitsbewertung: 6,7

### **Maßnahme 15:**

Zur Anbindung des Wohngebietes Roter Rain Schaffung einer **durchgängigen Breite des vorhandenen Weges nördlich der L 3424 zwischen der L 3150 und dem Wohngebiet Roter Rain** und Ausweisung als Radweg im Zweirichtungsverkehr einschließlich einer Anpassung der Ampeln an der L 3150.

Dringlichkeitsbewertung: 9,75

In der Folge Erlaubnis des Radfahrens auf den Gehwegen an der L 3214.

### **Maßnahme 16:**

Zur Schaffung einer Verbindung zwischen dem Berliner Platz und den Einkaufszentren sowie zum ZOB Ausbau des **Oberen Schulweg** auf 2,5 m mit Pflaster/Asphalt bis zum Parkplatz Domcenter, Radfahrstreifen hinter der Stadthalle und auf dem Vorplatz bis zur Allee-Kreuzung; Ausweisung als Gehweg mit Radfahrerlaubnis, Straßenbeleuchtung, StVO Beschilderung

Dringlichkeitsbewertung: 8,75

### **Maßnahme 17:**

Zur Schaffung einer direkten Alternative in Richtung Marktplatz fordert die Bürger AG die Freigabe des nördlichen Gehwegs im **oberen Schladenweg** zwischen Berliner Platz und Gießener Straße für den Radverkehr durch eine entsprechen StVO Beschilderung.

Dringlichkeitsbewertung: 7,3

### **Maßnahme 18:**

Die Stadt plant die Bebauung des Kleingarten Gebietes nördlich des **Hohlen Graben**. Für den Fall der Umsetzung dieses Planes fordert die Bürger AG auf dieser Seite des Hohlen Graben einen 2,5 m breiten Gehweg, auf dem das Radfahren mit einer entsprechen StVO Beschilderung erlaubt wird.

Dringlichkeitsbewertung: 6,75

Zentral für die Erschließung des Stadtkerns für Radfahrer ist auch die Straße **Am Hospital** am Rand des Stadtkerns. Deshalb wurde auch die Straße Am Hospital zwischen Schladenweg und Kasseler Straße von der Bürger AG geprüft. Im Wesentlichen werden für eine Integration des Radverkehrs die Mitbenutzung der Gehwege durch den Radverkehr und die Verbreiterung der Gehweg angesehen.

### **Maßnahme 19:**

Als Verbindung zwischen Gießener Straße und Kasseler Straße wird in der Straße **Am Hospital** die Erlaubnis der Mitbenutzung des beidseitigen Gehwegs durch Radfahrer favorisiert. Der Fußgängerverkehr wird als gering eingeschätzt. Das Vorrecht der Fußgänger sollte erhalten bleiben.

Dafür sollten die Bordsteine in Fahrbahnnähe abgesenkt werden. Der gepflasterte Gehweg am oberen Hospitalgrundstück sollte durchgängig auf mindestens 2 m, besser 2,5 m verbreitert werden. Unterhalb des Kreisels an der Haltestelle und Abbiegespur in die Gießener Straße sollte der Bordstein abgesenkt und der Radverkehr mit einer 1,50 m breiten roten und mit gestrichelter Linie gekennzeichneten Radspur auf die Fahrbahn der B 450 geleitet werden. Im oberen Teil vor der Ampelkreuzung sollte nach Bedarf der Gehweg verbreitert und der Grünstreifen verschmälert werden.

Aufwand: in Abschnitten Gehwegverbreiterung zulasten des Grünstreifens, Bordsteinabsenkungen, StVO Beschilderung

Dringlichkeitsbewertung: 9,4

### **Maßnahme 20:**

Um eine direkte Verbindung zwischen Schladenweg/B 450 und Markplatz zu ermöglichen fordert die Bürger AG die **obere Gießener Straße**, die eine Einbahnstraße ist für den Zweirichtungsradverkehr zu öffnen. Die Straßenbreite gibt eine solche Lösung her.

Dringlichkeitsbewertung: 9,1

### **c. südlich des Stadtkerns**

Südlich des Stadtkerns verläuft der Eder-Radweg. Über ihn erreichen touristische Radfahrer die Stadt, ebenso die Radfahrer aus den Nachbarkommunen Wabern, Edertal und Bad Wildungen. Südlich liegt auch ein großes Gewerbegebiet mit Gastronomie, Einzelhandelssupermärkten und Kino. Hinzu kommen ein Wohngebiet, eine Schule, der Bahnhof und die Verbindung nach Borken.

Es sind bereits Ausweisungen für Radfahrer für den Eder-Radweg, den R 4 und auf der B 450 vorhanden, aber die Bürger AG sieht mehrere Notwendigkeiten für Verbesserungen.

Aus Richtung Osten erreicht man vom Eder-Radweg den Stadtkern entweder auf dem R 21 zum Schladenweg (siehe oben) oder durch die Wabener Straße und über die B 450/Gießener Straße.

In der **Waberner Straße** muss der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren. Hier wünscht sich die Bürger AG eine kurzfristige und eine langfristige Verbesserung.

An der Ecke Waberner Straße/Gießener Straße sind der Geh- und der Radweg sehr oft durch parkende Fahrzeuge nicht nutzbar. Hier sollte die Stadt mit dem Betreiber des Restaurants in Kontakt treten, um eine andere Art der Nutzung der vorhandenen Parkplätze zu erreichen.

### **Maßnahme 21:**

Kurzfristig sollte in der **Waberner Straße** zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den fast durchgängig 2 m breiten Gehwegen mit sehr niedriger Fußgängerfrequenz das Radfahren erlaubt werden und fehlenden Bordsteinabsenkungen eingebaut werden.

Dringlichkeitsbewertung: 6,75

### **Maßnahme 22:**

Bei einer grundhaften **Sanierung der Waberner Straße** sollte der Straßenraum so aufgeteilt werden, dass die Gehwege auf 2,5 m zulasten der Fahrbahn verbreitert werden und darauf mit der entsprechenden StVO Beschilderung das Radfahren erlaubt wird.

Dringlichkeitsbewertung 7,5

Zwischen der Waberner Straße und dem Aral-Kreisverkehr gibt es beidseitig einen Gehweg. Stadteinwärts ist darauf das Radfahren erlaubt, stadtauswärts jedoch nicht. Gegenüber der Straße Auf der Lache gibt es keinen Weg zum östlichen Gehweg. Die Fahrbahn hat nicht die notwendige Breite von 9 m für beidseitige Radschutzstreifen mit dem Regelmaß von 1,50 m. Daraus ergibt sich für die Bürger AG die Maßnahme 23.

#### **Maßnahme 23:**

**Zwischen Waberner Straße und ARAL-Kreisverkehr** ist in der **Gießener Straße** nur im südlichen Abschnitt stadteinwärts auf dem Gehweg das Radfahren erlaubt. Dies sollte in diesem Abschnitt auf beiden Seiten aufgrund der geringen Fußgängerfrequenz durch eine entsprechende StVO Beschilderung erlaubt werden. Außerdem sollte zwischen der Straße Auf der Lache und dem östlichen Gehweg eine Verbindung durch den Grünstreifen geschaffen werden.

Dringlichkeitsbewertung 8,9

Auf der Gießener Straße /B 450 ist z.Z. in Richtung Norden/Stadtkern (bergan) ein überfahrbarer Radfahrstreifen auf der Fahrbahn gekennzeichnet. In der Gegenrichtung gibt es kein Angebot für Radfahrer. Mehrfach wurde beobachtet, dass dies zu Irritationen geführt hat und Radfahrer den Radfahrstreifen auch bergab, also quasi als Geisterfahrer genutzt haben. Hier fordert die Bürger AG als Abhilfe. Eine beidseitige Einrichtung von Radfahrstreifen ist aufgrund der Fahrbahnmaß und der Regelwerke nicht möglich

#### **Maßnahme 24:**

Die Bürger AG fordert zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der **Gießener Straße** zwischen Waberner Straße und Schladenweg den Radfahrstreifen auf der östlichen Seite zu beseitigen und das Radfahren aufgrund der geringen Geschwindigkeit bergan und der niedrigen Fußgängerfrequenz auf dem Gehweg zwischen Waberner Straße und Domcenter zuzulassen und wo nötig die Bordsteine fahrbahnnah abzusenken.

Auf der westlichen Seite ist ab der Gießener Straße auf der Fahrbahn ein 1,8 m breiter mit durchgehender Linie markierter Radfahrstreifen aufzutragen, der an Straßeneinmündungen rot einzufärben ist.

Dringlichkeitsbewertung: 9,4

Der Eder-Radweg und der R 4 werden z.Z. durch die Straße **Mainzer Ring** geführt. Dort wurde zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und wegen einer Schule als Anlieger Tempo 30 eingerichtet. Anwohner berichten von ständiger Missachtung dieser Verkehrsregel. Deshalb schlägt die Bürger AG als Sofortmaßnahme die Installation einer Geschwindigkeitsanzeige (Preis ca. 1.500 – 2.000 Euro) für beide Fahrtrichtungen vor.

Die Straßenbreite im Mainzer Ring ist sehr unterschiedlich. Teilweise kann die Fahrbahn nur von einem Fahrzeug genutzt werden. Da der Radverkehr in den letzten Jahren erheblich zugenommen hat, sind Maßnahmen zur Sicherheit der Radfahrer unerlässlich. Das Überholen eines Radfahrers ist bei Einhaltung des gesetzlich vorgeschriebenen Mindestabstands von 1,5 m in Teilen des Mainzer Rings nicht möglich.

#### **Maßnahme 25:**

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für R 4, den Eder-Radweg und den Schulweg fordert die Bürger AG im **Mainzer Ring** die Installation eines ständigen Tempoanzeigers in beiden Fahrtrichtungen eine und stärkere Kontrolle bzw. Einwirkung auf den Busverkehr zur Einhaltung der Vorgaben.

Dringlichkeitsbewertung: 9,0

Eine weitere wichtige Radwegeverbindung in den Stadtkern ist die **Neustädter Straße**. Über sie werden Radtouristen des R 4 aus Richtung Süden und des Eder-Radwegs sowie künftig aus Richtung Borken geführt. Hier hat die Bürger AG im Stadtkern erhebliche Sicherheitsmängel festgestellt. Sie werden im Abschnitt Stadtkern behandelt.

#### **d. westlich des Stadtkerns**

Die Zufahrt in den Stadtkern erfolgt im Mischverkehr auf der **Geismar Straße**. Die geringe Gehweg- und Fahrbahnbreite lassen keinen Mischverkehr mit Fußgängern oder Radfahrstreifen auf der Fahrbahn zu. Eine alternative Führung konnte die Bürger AG nicht ausmachen. Deshalb muss der Radverkehr in der Geismar Straße im Mischverkehr mit den Kfz stattfinden. Deshalb ist dort unbedingt ein **Tempolimit von 30 km/h** einzuhalten.

#### **e. im Stadtkern - Altstadt**

Z.Z. führt der R 4 durch die Altstadt. Dafür sind z.Z. mit Wegweisern die Neustädter Straße, der Marktplatz, wo das Radfahren untersagt ist, die Straßen Schildererstraße (Einbahnstraße), Am Hochzeitshaus (Einbahnstraße) und St.-Wigbert-Straße ausgewiesen.

In der Altstadt gibt es für Radfahrer mehrere ärgerliche, d.h. gefährliche und unkomfortable Abschnitte.

Die Betrachtung der **Neustädter Straße** beginnt aus Richtung Süden. Sie ist eng und in ihr wird im Mischverkehr Kfz-, Rad- und Fußverkehr geführt. Sie ist bergan bis zur Spitalsgasse eine Einbahnstraße, ebenso im oberen Abschnitt aus Richtung Marktplatz bis zur Spitalsgasse. Sie hat im unteren Teil ein starkes Gefälle und ist mit Blaubasalt gepflastert.

##### **Maßnahme 26:**

Der Komfort in der unteren Neustädter Straße (Gefälle) sollte für Radfahrer erhöht werden, indem an beiden Seiten in einem etwa 60 cm breiten Streifen das bestehende **Pflaster** durch ein glatteres Pflaster ersetzt wird.

Dringlichkeitsbewertung: 7,5

##### **Maßnahme 27:**

Außerdem sollte dieser Abschnitt in der unteren Neustädter Straße zur **Fahrradstraße** – Anlieger frei erklärt werden.

Dringlichkeitsbewertung: 8,0

Im oberen Abschnitt der Neustädter Straße wird in der rechtwinkligen Kurve der Radverkehr für beide Richtungen auf der Kurveninnenseite geführt, die aufgrund einer Mauer und der Enge für den Gegenverkehr nicht einsehbar ist. Diese Verkehrsführung muss aus Sicherheitsgründen aufgegeben werden und man sollte zum Rechtsverkehr zurückkehren.

##### **Maßnahme 28:**

Entfernen der Radstreifenmarkierung in der **Innenkurve der Neustädter Straße** im Übergang zum oberen Teil.

Dringlichkeitsbewertung 8,25

Ab der Spitalsgasse zeigt die Wegweisung in Gegenrichtung in die Einbahnstraße Ri. Marktplatz. D.h., dass Radfahrer sich hier widerrechtlich verhalten müssen, wenn sie der Wegweisung folgen. Zudem wird hier der schmale Straßenraum durch Parkplätze auf der Straße erheblich verengt, so dass eine Begegnung kaum möglich ist.

##### **Maßnahme 29:**

Öffnung der Einbahnstraße in der **oberen Neustädter Straße** in Gegenrichtung für den Radverkehr, Entfernen der Parkplätze – alternativ Anordnung von Tempo 10 km/h.

Dringlichkeitsbewertung: 9,25

Der Schiebeabschnitt Marktplatz ist für Menschen, die den Marktplatz nicht als Ziel haben, sondern die Altstadt nur durchqueren wollen, ein Ärgernis.

Deshalb fordert die Bürger AG eine Führung des R 4 durch die Titusgasse, über den Dr.-Jestädt-Platz und der Straße Hinter den Krämen zum oberen Ende des Markplatzes. Für Radfahrer ohne Ziel

Marktplatz sollte alternierend auch die Möglichkeit über den Domplatz zur St-Wigbert-Straße mit einer Wegweisung ausgewiesen werden.

**Maßnahme 30:**

Sperrung der **Titusgasse** für den Kfz-Verkehr und Ausweisung als Geh-/Radweg mit StVo Beschilderung, R 4 Wegweisung durch die Titusgasse, über den **Dr.-Jestädt-Platz** und durch **Hinter den Krämen** zum oberen Marktplatzende.

Dringlichkeitsbewertung 8,1

**Maßnahme 31:**

Zusätzlich sollte für die Durchfahung die Strecke über den **Domplatz** und die St.-Wigbert-Straße mit Wegweisern angeboten werden.

Dringlichkeitsbewertung: 7,9

## 7. Nebenanlagen

### a. Abstellanlagen

Sichere Abstellanlagen sind für die Bereitschaft, das Fahrrad vor allem im Alltag zu nutzen, ein unverzichtbarer Teil der Infrastruktur. Als sicher und komfortabel gelten im Alltagsverkehr als **Mindeststandard** sogenannte **Anlehnbügel**, an die ein Fahrrad mit dem Rahmen angeschlossen werden kann. Dies gilt für Fahrradversicherungen als Voraussetzung einer Erstattung im Versicherungsfall.

AG-Mitglied Lothar Asmuth hat den Bestand in Fritzlar genau aufgenommen. Seine Übersicht ergibt das folgende Bild:

+ Anlehnbügel sind vorhanden: auf dem Marktplatz (7), am Dom und vor dem Rathaus (7), am Freibad (43), Kulturzentrum Hardehäuser Hof (2), ZOB (15) sowie am Sport- u. Freizeitpark (10) u. vor der Sparkassen-Filiale Georgengasse

- Anlehnbügel fehlen aber vor den übrigen Bankfilialen, den Supermärkten, vor gastronomischen Betrieben, am Krankenhaus, Bahnhof und vor anderen Einrichtungen wie DGH und Sportplätzen.

Touristen und Pendler wünschen sich als sichere Abstellmöglichkeit mindestens eine Überdachung oder sogar eine abschließbare Box oder Fahrradgarage.

+ abschließbare Boxen sind vorhanden: am ZOB.

#### **Maßnahme 32:**

Die Stadt sollte eine Initiative zur koordinierten und rabattierten Beschaffung von sicheren Abstellanlagen ergreifen. Diese Investition ist förderfähig über die Kommunalrichtlinie und den Landesförderpotenzialtopf Nahmobilität (siehe Abschnitt 8)

### b. Wegweisung

Es ist eine Wegweisung für die touristischen Radwege Eder-Radweg, R 4 und R 21 vorhanden. Auch gibt es teilweise eine nicht normgerechte Wegweisung (Größe, Farbgebung, Inhalte ohne Entfernungsangaben) in die Stadtteile. Es gibt eine bundesweite Richtlinie für die Wegweisung, die vom Land Hessen in einer eigenen Empfehlungsbroschüre für das Land aktualisiert übernommen worden ist. Sie wird bisher für touristische Radrouten angewendet. Auf diese Weise ist die Wegweisung in Fritzlar uneinheitlich und insgesamt lückenhaft.

Auf jeden Fall sollte bei einer Verbesserung der Radwegesituation eine **Ergänzung der Wegweisung** für Radfahrer vorgenommen werden. Diese sollte bei jeder der obigen Maßnahmen enthalten sein. Eine andere Möglichkeit ist eine grundsätzliche Ergänzung der touristischen Radwegweisung für Ziele des Alltags. Der ADFC kann dabei unterstützen, z.B. durch die Erstellung eines Beschilderungsplans.

#### **Maßnahme 33:**

Ergänzung der **Wegweisung für Radfahrer** gemäß der vorhandenen Radwege abseits der touristischen Routen und der durchgeführten Radwegebaumaßnahmen.

### c. E-Ladestationen

Öffentliche E-Ladestationen, d.h. Steckdosen für den Anschluss eines Ladegerätes, werden schnell als wichtiger Teil der Radverkehrsinfrastruktur angesehen. Sie werden allerdings nur von Touristen benötigt, die lange Strecken fahren, ihr Ladegerät dabei haben und in der Stadt eine längere Pause einlegen. Eine Alternative ist für diese Zielgruppe eine Steckdose. Die sollte von gastronomischen Betrieben angeboten werden, damit das Ladegerät in der Nähe der/s Fahrradbesitzers/-in bleibt.

#### **Maßnahme 34:**

Gespräch der Stadt mit Gastronomen am Marktplatz über das Angebot von Außensteckdosen für Radtouristen.

### d. Mängelmelder

Die Homepage der Stadt hat einen Schadensmelder auf der Startseite der städtischen Homepage. Die Existenz dieses Qualitätsmanagementmittels sollte bekannter gemacht werden.

### e. Radhändler

Die Stadt hat in der Kasseler Straße mit dem Betrieb einen zentral gelegenen Fahrradhändler mit Fachwerkstatt. Es existiert also kein dringender Handlungsbedarf.

## 8. Fördertöpfe

Für die Investition in die Radverkehrsinfrastruktur sind die folgenden Fördertöpfe zugänglich:

- Fördertopf „Touristische Radwege im Schwalm-Eder-Kreis“  
Hier werden seit 2018 jährlich 400.000 € mit einer Förderquote von mind. 70 % für die Asphaltierung von Wirtschaftswegen vergeben, wenn darauf touristische Radwege verlaufen. Die Förderung soll 2020 fortgesetzt werden.  
Zuständige Behörde: Amt für Wirtschaftsförderung
- Fördertopf Nahmobilität des Landes Hessen  
Bei einer Mindestinvestition von 20.000 € und einer Förderquote von 70 – 80 % werden innerörtliche Maßnahmen zur Förderung der alltägliche Nahmobilität gefördert.  
Zuständige Behörde: Hessen Mobil
- Kommunalrichtlinie – Klimaschutz vor Ort  
Bundesumweltministerium fördert alle Aspekte des Radverkehrs mit 40 %, finanzschwache Kommunen erhalten sogar 60 %.  
Antragstellung jeweils bis 2022 jeweils 1.1. – 31.3 und 1.7. – 30.9.  
Mehr Infos: [www.klimaschutz.de/kommunalrichtlinie](http://www.klimaschutz.de/kommunalrichtlinie),  
Direkte Infos: [skk@klimaschutz.de](mailto:skk@klimaschutz.de), Tel. 030 / 39 00 11 70  
Zum Antragsverfahren oder zum Projektantrag:  
Projektträger Jülich (PtJ) Tel. 030 / 20 19 95 77, [ptj-ksi@fz-juelich.de](mailto:ptj-ksi@fz-juelich.de)  
[www.ptj.de/klimaschutzinitiative-kommunen.de](http://www.ptj.de/klimaschutzinitiative-kommunen.de)
- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – Land  
Bei Maßnahmen von mindestens 50.000 € werden Maßnahmen durch das Land Hessen gefördert.  
zuständige Behörde: Hessen Mobil
- 2020 kommen aus dem **Topf Klimaschutz durch Radverkehr** vom Bund noch einmal 900 Millionen Euro für die Zeit 2020 – 2023 bundesweit dazu. Das sind rund 450.000 Euro jährlich für die Kommunen im Schwalm-Eder-Kreis. Näheres berichtet der regionale ADFC in seinem nächsten Newsletter Nr. 7 im März 2020.

## 9. Maßnahmen nach ihrer Dringlichkeit

Die Bürger AG hat fast alle Maßnahmen nach ihrer Dringlichkeit mit Punkten zwischen 1 und 10 bewertet, wobei 1 unwichtig und 10 über dringlich meint.

Alle Maßnahmen erhielten in der vierten Sitzung zwischen 5 und 10 Punkte. Die Punkte werden hier in drei Gruppen unterteilt:

- 5 – 7 Punkte wichtig
- 7 – 9 Punkte dringlich
- 9 - 10 Punkte überaus dringlich

Das ergibt das folgende Bild:

### 9.1 Überaus dringliche Maßnahmen

Maßnahme	Pkt.	Beschreibung	Umsetzung
M 15	9,75	vorhandener <b>Weg nördlich der L 3424</b> zwischen der L 3150 u. d. Wohngebiet <b>Roter Rain</b> durchgängig <b>auf 2,5 m ausbauen</b> u. als <b>Radweg ausweisen</b> ; Anpassung Ampel an L 3150	Verbreiterung nah der L 3150, ca. 50 m, StVO Zeichen 237, Ampel mit Radfahrer
M 10	9,5	In <b>Kasseler Straße</b> durchgängiger <b>Gehweg auf 2,0 - 2,5 m</b> , darauf <b>Radfahrerlaubnis</b>	Punktuell Grünflächen, Parkplätze zum Gehweg, Fahrbahnverschmälerung, StVO Zeichen 239, Zusatzzeichen 1022-10; Förderprogramm Nahmobilität Land Hessen
M19	9,4	<b>Am Hospital</b> durchgängiger <b>Gehweg auf 2,0 - 2,5 m</b> , darauf <b>Radfahrerlaubnis</b>	Wo möglich Verbreiterung des Gehwegs, z.B. zw. Krankenhaus und Parkplatz; StVO Zeichen 239 mit Zusatzzeichen 1022-10; Förderprogramm Nahmobilität Land Hessen
M 24	9,4	Neuordnung des Radfahrens in der <b>Gießener Straße zwischen Waberner Straße und Schladenweg</b> : Verlegung des östlichen Radstreifens auf den Gehweg und Schaffung eines Radstreifens auf der westlichen Seite	Östlich: fehlende Fahrbahnabsenkungen an der Fahrbahn herstellen; StVO Zeichen 239 mit Zusatzzeichen 1022-10 Fahrbahnmarkierungen komplett ändern, westlich Radlogo auf Radfahrstreifen auftragen und einfärben
M 29	9,25	Öffnung der <b>oberen Neustädter Straße</b> (Einbahnstraße) für den Zweirichtungsradverkehr	Zusatzschilder 1022-10 und ohne Nr. Radverkehr Zweirichtungsverkehr anbringen
M 20	9,1	Öffnung der <b>oberen Gießener Straße</b> (Einbahnstraße) für den Zweirichtungsradverkehr	Zusatzschilder 1022-10 und ohne Nr. Radverkehr Zweirichtungsverkehr anbringen
M 7	9,1	Bau eines <b>straßenbegleitenden Radwegs an der L 3150 südlich der B 253</b> im Zuge einer direkten <b>Verbindung nach Borken</b> ; auch Ausbau des dorthin führenden Wirtschaftsweges	400 m Landerwerb und Neubau durch das Land Hessen; Ca. 1 km; Kosten ca. 100.000 bis 300.000 €, je nach Unterbau
M 25	9,0	Aufstellung <b>zweier Geschwindigkeitsanzeigen im Mainzer Ring</b>	Kosten je 1.500 – 2.000 Euro

## 9.2 Dringliche Maßnahmen

Maßnahme	Pkt.	Beschreibung	Umsetzung
M 3	8,9	<b>Ausbau/Asphaltierung v. Wirtschaftswegen zwischen Haddamar und Lohne/Wehren</b> westlich und östlich der B 450	2,3 km n. Lohne + 1,1 Ri. Wehren; Kosten ca. 100.000 bis 300.000 € je km, je nach Unterbau
M 23	8,9	<b>Erlaubnis des Radfahrens auf den Gehwegen in der Gießener Straße</b> zwischen Waberner Straße und Aral-Kreisel	StVO Zeichen 239 mit Zusatzzeichen 1022-10
M 2	8,75	<b>Asphaltierung der Wirtschaftsweglücke im R 21</b> zwischen an der A 49 nach Werkel	Ca. 600 m; Kosten ca. 60.000 – 180.000 € je nach Unterbau Förderung durch Landkreis; StVO Zeichen 274: 70 km/h
M 16	8,75	<b>Ausbau Oberer Schulweg auf 2,5 m</b> mit Straßenbeleuchtung, Ausweisung als Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr	Ca. 500 m, StVO Zeichen 240
M 1	8,7	Antrag für <b>straßenbegleitenden Radweg im Zuge des R 12 an L 3150</b> zwischen Werkel und Dorla	Ca. 2,3 km Neubau mit teilweisem Grunderwerb im Zuge des geplanten Hess. Radwegegrundnetzes, Kostenträger Land Hessen
M 28	8,25	Beseitigung der Spur in der Innenkurve in der <b>Neustädter Straße</b> für den Radverkehr stadteinwärts (R 4)	Beseitigung der Markierungen durch die Stadt Fritzlar
M 30	8,1	<b>Führung des Radverkehrs des R 4 in der Altstadt</b> durch die Titusgasse, über Jestädt-Platz und Hinter den Krämen statt über den Marktplatz	Wegweisungsänderungen in Absprache mit Land Hessen
M 6	8,0	<b>Reparatur der Kalkschotterdecke auf dem Eder-Radweg nach Ungedanken</b>	Stadt Fritzlar
M 27	8,0	Umwidmung der <b>unteren Neustädter Straße zur Fahrradstraße</b>	Ausweisung mit StVO Zeichen 244
M 7	8,0	Wirtschaftswegeausbau südlich der B 253 für <b>R 4 Route nach Borken</b>	Asphaltierung des Wegs zwischen Brücke über B 253 und L 3150; Länge ca. 1 km, Kosten je nach Unterbau 100.000 bis 300.000 Euro, förderfähig über Land oder Kreis
M 4	7,9	<b>Schließung der Asphaltierungslücke</b> auf dem Wirtschaftsweg <b>zwischen Cappel und Obermöllrich</b>	Ca. 600 m; Kosten ca. 60.000 – 180.000 € je nach Unterbau
M 31	7,9	Ausweisung einer <b>Radroute durch St.-Wigbert-Straße und über den Domplatz</b>	Wegweisung anbringen
M 8	7,7	<b>Straßenbegleitender Radweg an der L 3214</b> im Zuge des R 4 <b>Nähe Sauerbrunnen</b>	Ca. 370 m Radwegeneubau mit Landerwerb durch Land Hessen
M 13	7,6	Eindeutige Regelung im <b>Schladenweg</b> für Zweirichtungsradverkehr (Erlaubnis) auf dem Gehweg	StVO Zeichen 239 mit Zusatzzeichen 1022-10

M 5	7,6	<b>Asphaltierung der Wirtschaftswege zwischen Sportplatz Obermöllrich und Gewerbegebiet an der L 3150 und Ausweisung als Radroute</b>	2,2 km Asphaltierung; Kosten ca. 100.000 bis 300.000 € je km, je nach Unterbau
M 22	7,5	<b>Sanierung der Waberner Straße</b> und Neuaufteilung der Verkehrsflächen zugunsten beidseitiger 2,5m breiter Gehwege mit Bordsteinabsenkungen Fahrbahn an jeder Einmündung	Zukunftsprojekt
M 26	7,5	Einbau von Streifen mit <b>glattem Pflaster in der unteren Neustädter Straße</b>	Komfortsteigerung
M 17	7,3	Erlaubnis des Radfahrens im <b>Schladenweg</b> auf dem nördlichen Gehweg zwischen Berliner Platz und B 450	StVO Zeichen 239 mit Zusatzzeichen 1022-10

### 9.3 Wichtige Maßnahmen:

Maßnahme	Pkt.	Titel	Umsetzung
M 9	6,9	<b>Asphaltierung des Wirtschaftsweges</b> zwischen Geismar und Sauerbrunnen im Zuge des R 4	Ca. 1,6 km, Kosten ca. 100.000 bis 300.000 € je km, je nach Unterbau
M 18	6,75	Realisierung eines 2,5 m breiten Gehwegs bei Bebauung des Kleingartengebietes im Hohlen Graben	Zukunftsprojekt
M 21	6,75	Erlaubnis des Radfahrens auf den Gehwegen in der <b>Waberner Straße</b> , Bordsteinabsenkungen	StVO Zeichen 239 mit Zusatzzeichen 1022-10
M 14	6,7	Öffnung der Einbahnstraße „Ostlandstraße“ für den Radverkehr im Zweirichtungsverkehr	Zusatzschilder 1022-10 und ohne Nr. Radverkehr Zweirichtungsverkehr anbringen StVO Zeichen 239 mit Zusatzzeichen 1022-10
M 12	5,6	Bau eines Radwegs im <b>Park an der Allee</b> bei Umgestaltung des Parks	Zukunftsprojekt ca. 200 m

**Die Übersicht zeigt, dass vor allem auf den Haupttrouten Maßnahmen als besonders dringend bewertet werden.**

Die folgenden 15 Maßnahmen kann die **Stadt Fritzlar eigenständig** und **mit vergleichsweise geringen Mitteln** selber durchführen, da sie städtische Straßen betreffen und keine größeren Baumaßnahmen erfordern:

M 19	Am Hospital mit Förderprogramm, StVO	M 6	Wegereparatur Eder-Radweg Ungedanken
M 29	Obere Neustädter Str.; StVO	M 27	Untere Neustädter Straße; StVO
M 20	Obere Gießener Str.; StVO	M 31	Domplatz, Wegweisung
M 25	Mainzer Ring; Geschwindigkeitsmessung	M 13	Schladenweg, StVO
		M 17	Oberer Schladenweg, StVO
M 23	Untere Gießener Straße, StVO	M 21	Waberner Str., StVO
M 28	Neustädter Str., Fahrbahnmarkierung	M 14	Ostlandstr., StVO
M 30	R 4 Führung Altstadt; Wegweisung		

Die weiteren vier Maßnahmen kosten der Stadt geschätzt unter 100.000 Euro, können allein umgesetzt werden und sind teilweise förderfähig:

M 15	Verbindung Roter Rain, Nahmobilität	M 16	Oberer Schulweg, Nahmobilität
M 2	Lücke R 12 n. Werkel, Kreisförderung	M 4	Lücke Cappel - Obermöllrich

Der ADFC bedankt sich bei den Teilnehmern recht herzlich für die gute und intensive Zusammenarbeit.

**Verfasser:**

Ullrich Horstmann

ADFC – Beisitzer im Kreisvorstand und Sprecher der OG Chattengau

Schulstr. 14

34281 Gudensberg

[uhorstmann@adfc-hrse.de](mailto:uhorstmann@adfc-hrse.de)

# Fragebogen zum Radverkehr in Fritzlar - Ergebnisse - 2. Quartal 2019

Ich bin männlich ( 26 ) weiblich ( 25 ) trans ( )  
 14-18 Jahre alt ( ) 18 – 30 Jahre alt ( 6 ) 30-50 Jahre alt ( 5 ) über 50 Jahre alt ( 29 )  
 Ich fahre Rad täglich ( ) mehrfach pro Woche ( ) einmal pro Woche ( ) nur für Ausflüge ( )  
 Ich wohne in Fritzlar ( 34 ) Obermöllrich/Cappel ( 2 )  
 Geismar/Züschen ( ) Zennern ( 2 )  
 Haddamar/Lohne ( 3 ) Ungedanken/Rothelmshs. ( 2 )  
 Werkel ( 2 ) Wehren ( )

Ich bewerte den Radverkehr in meiner Gemeinde ... Bitte kreuzen Sie Ihre Bewertung an.	1 Sehr gut	2	3	4	5	6 schlecht	Sch nitt
... Rad fahren allgemein							4,0
... den Komfort der Radwege (z.B. Oberflächen)							3,8
... die Erreichbarkeit allgemein von Zielen mit dem Fahrrad (z.B. direkte Wegführung, Durchgängigkeit)							4,6
... die Erreichbarkeit des Bahnhofs und wichtiger Bus- haltstellen							3,9
... die Erreichbarkeit von Schulen, Sportstätten, DGH							3,8
... die Erreichbarkeit von Supermärkten, Gastronomie							3,9
... die Verkehrssicherheit im Radverkehr allgemein							4,75
... die Sicherheit an Querungen von Straßen und an Knotenpunkten							4,6
... die Barrierefreiheit für Radfahrer allgemein, z.B. Bordsteinabsenkungen, Rampen.							4,2
... die Konfliktsituation mit anderen Verkehrsteilnehm- ern (z.B. Fußgänger, Kfz, Kfz-Parken, Forst-/Landwirtschaft)							4,4
... die Reinigung u. Instandhaltung (inkl. Winterdienst) von wichtigen Radwegeverbindungen							4,3
... die Angebote zur räumlichen Orientierung durch Wegweisung							4,0
... die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder allgemein							3,6
... die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am Bahnhof							4,4
... die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an DGH, den Schulen, Sportanlagen							3,6
... das Angebot an E-Bike-Ladestationen							4,9
... das Angebot an Fahrradhändlern, -werkstätten							2,9
... die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt zum Radverkehr (Internet, Karten, Flyer ...)							5,2
... die Möglichkeit und Bearbeitung von Mängelmeldungen							4,7

Ich wünsche mir vor allem einen (besseren) Radweg zwischen .....

.....

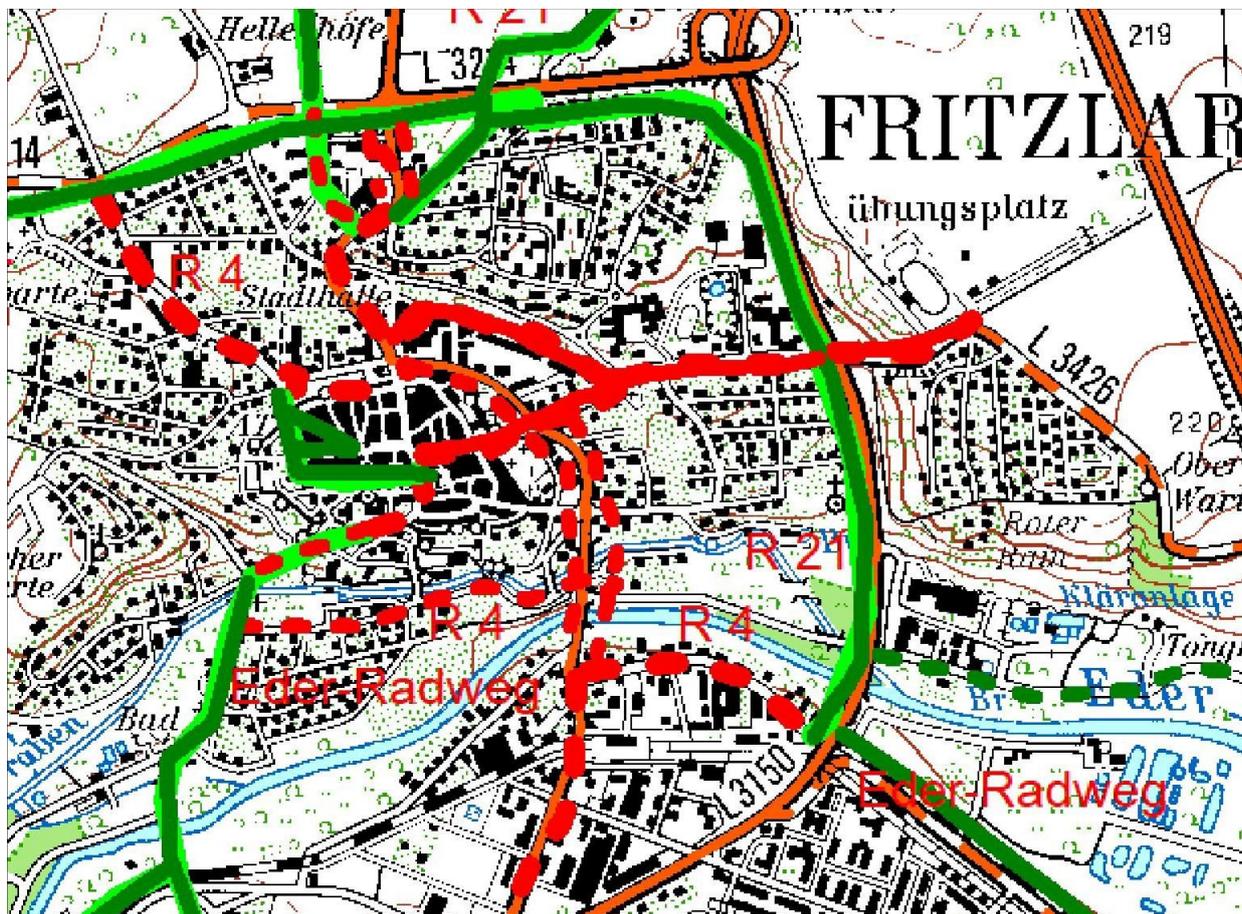
Ich wünsche mir als Verbesserung für das Radfahren außerdem .....

.....

.....

## Radverkehrscheck Radverkehr in Fritzlar 2019 - Bürgerwünsche

- Maßnahmen zur Verbesserung des Radfahrens in der Kernstadt (Radfahrstreifen, getrennte Radwege, Öffnung von Einbahnstraßen, Freigabe von Gehwegen, mehr Tempo 30) 27 x
- Bessere Anbindungen der Stadtteile insbesondere Lohne (7x), Werkel (4 x), allgemein 6 x) 17 x
- Direktverbindung nach Borken 4 x



### Radwegekarte Kernstadt Fritzlar

grüne Linie = Radweg ok

rot gestrichelt = Maßnahmen notwendig

Rote Linie = Baumaßnahmen nötig