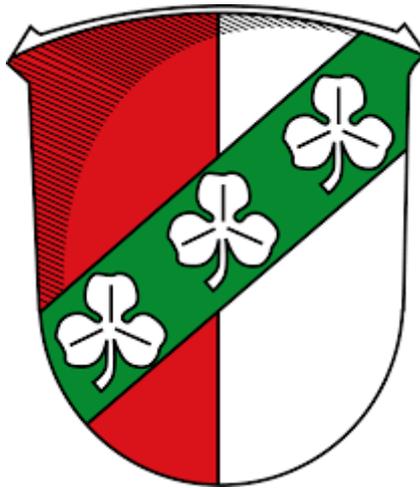


# Radverkehrskonzept

## Stadt Felsberg



### **Autor**

Ullrich Horstmann  
ADFC Kreisvorstandsmitglied und Ortsgruppensprecher im Chattengau  
Schulstr. 14

### **Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club / Ortsgruppe Chattengau**

Ullrich Horstmann, Schulstr. 14, 34281 Gudensberg, Tel.: 05603 / 5787, E-mail: [ulli@deute.de](mailto:ulli@deute.de)  
Mark Valentin, Parkstraße 2, 34295 Edermünde, Tel.: 0171 / 8037575, E-mail: [mvalentin@adfc-hrse.de](mailto:mvalentin@adfc-hrse.de)  
Internet: [www.adfc-hrse.de](http://www.adfc-hrse.de) und [www.adfc-tour.de](http://www.adfc-tour.de)

# Radverkehrskonzept Stadt Felsberg

## Inhalt

I.	Einleitung	
II.	Allgemeiner Teil	Seite 2
III.	Analyse	Seite 7
IV.	Ergebnisse aus der Bürgerbefragung	Seite 15
V.	Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung	Seite 17
VI.	Ermittelte dringende Maßnahmen	Seite 20
VII.	Förderkulisse	Seite 21
	Anlage	
-	Radwegkarte	

## **I. Einleitung „Beauftragung und Zwischenstand“**

Im Jahr 2018 hat die Stadt Felsberg die Ortsgruppe Chattengau im Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) damit beauftragt, ein Radverkehrskonzept für die Stadt Felsberg auf der Grundlage des Nahmobilitätschecks des Landes Hessen zu erarbeiten.

In einem ersten Schritt wurden der Fachausschuss und die Fachverwaltung der Stadt Felsberg, die ehrenamtliche Radverkehrsbeauftragte und der ADFC aufgefordert, den Sachstand zu beschreiben. Die Radverkehrsbeauftragte und der ADFC sind dieser Aufgabe nachgekommen. Sie sind gemeinsam zu dem Ergebnis gekommen, dass es außer dem

- Eder-Radweg, gleichzeitig Hessischer Radfernweg, und dem
- R 12 Chattengau-Fulda-Radweg, der als regionale Radroute Niedenstein, Gudensberg, Felsberg, Melsungen und Spangenberg verbindet sowie dem
- Schwalm-Radweg, der die Quelle im Vogelsberg mit der Mündung in die Eder bei Felsberg-Altenburg verbindet

keine ausgewiesenen Radrouten gibt und es auch keine Radwege gibt, außer einem zu schmalen Geh-/Radweg an der B 253 zwischen den Stadtteilen Gensungen und Rhünda. Sie beklagen, dass ein erheblicher Teil der mitgenutzten Wirtschaftswege eine Schotteroberfläche hat. Ein Gefälle auf dem Schwalm-Radweg am Bahnwärterhäuschen zwischen Rhünda und Gensungen berge deshalb eine Unfallgefahr. Es sei bereits zu mehreren Stürzen gekommen.

Sichere Radabstellanlagen existierten bis dahin nur am Bahnhof in Gensungen sowie an den Bahnhöfen in Altenbrunslar und Wolfershausen. Eine kommunale Wegweisung fehle.

In einem zweiten Schritt erfolgte 2019 eine Bürgerbefragung zum Radverkehr nach dem im Nahmobilitätscheck vorgegebenen Muster. Daran haben über 400 Bürger teilgenommen. Die Ergebnisse werden weiter hinten dargestellt. Neben der Bewertung verschiedenster Aspekte des Radverkehrs nach Noten lieferte die Befragung vor allem konkrete Hinweise, welche Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur die Bürger sehen und beseitigt wissen wollen.

Z.Z. befindet sich das Verfahren im dritten Schritt „Bürgerbeteiligung“, in dem in Bürgerversammlungen Probleme und Lösungen dargestellt und diskutiert sowie über Lösungen abgestimmt und diese nach Dringlichkeit bewertet werden. Bisher haben zwei von als notwendig erachteten sechs Bürgerversammlungen stattgefunden. Bürger der Stadtteile Wolfershausen, Alten- und Neuenbrunslar, Bödiger sowie Niedervorschütz hatten die Gelegenheit, sich an der Planung zu beteiligen.

Das Verfahren wurde im März 2020 durch die Maßnahmen gegen die Corona Pandemie unterbrochen.

## II. Allgemeiner Teil „Alltagstauglicher Radverkehr“

### 1. Stärken des Verkehrsmittels Fahrrad

Der ADFC setzt sich für den Radverkehr und für die Interessen von FahrradfahrerInnen ein.  
Wir sehen im Fahrrad ein

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

### 2. Das Fahrrad als gleichwertiges Verkehrsmittel

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

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

Dies muss sich aus der Sicht des ADFC ändern, weshalb er auch in einem ersten Schritt von den Kommunen und Landkreisen fordert, den **ADFC** als den Radfahrerverband **freiwillig in die Liste der Träger öffentlicher Belange** aufzunehmen, damit der Radverkehr bei jeder Bauplanung mitgedacht wird. Auch in der Gemeinde Wabern sind in jüngster Zeit Radverkehrsbelange nicht in Bauplanungen angemessen berücksichtigt worden, z.B. bei der Neugestaltung der Bahnhofstraße oder beim Neubau der K 21 bei Rockhausen.

### 3. Alltagstauglichkeit der Radverkehrsinfrastruktur

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

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

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

Unter Alltagstauglichkeit versteht unsere ADFC-Ortsgruppe:

- Streckenführung:
  - ++ kürzest mögliche Verbindung,
  - ++ flache Topographie, möglichst bis maximal 5 % Gefälle,
  - ++ möglichst ohne Kfz-Verkehr – also Radwege, kombinierte Geh-/Radwege, kombinierte

Nutzung Rad- und land- bzw. forstwirtschaftlicher Verkehr

- Oberfläche: Asphalt, modernes Pflaster, Kalkschotter für Wege ohne Mitnutzung durch Landwirtschaft und Kfz; eher ungeeignet: Basaltschotter
- Wegweisung: richtungsweisende Wegweisung möglichst mit Orts- und Entfernungsangaben
- Ergänzend sollten an den Quell- und Zielorten (Bahnhof, Bushaltestelle, Rathaus, Schule, Schwimmbad, Kindergarten, Einzelhandel, Banken) sichere Abstellanlagen vorhanden sein.

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

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

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

Die aktuelle Entwicklung mit der massenhaften Verbreitung von elektrounterstützten Rädern (Pedelec) und der Wunsch nach kürzeren Fahrtzeiten, lässt insbesondere in Ballungsräumen den Wunsch nach **Radschnellwegen** aufkommen. Das sind möglichst kreuzungsfreie, nur dem Radverkehr vorbehaltende breite asphaltierte Routen mit direkter Linienführung zwischen zwei Orten. Sie sind im ländlichen Raum herstellbar, aber nicht finanzierbar.

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

#### 4. Stärkung des Radverkehrs

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

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

- **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, Strichelinie)
    - Überfahren durch Kfz bei Platzmangel im Begegnungsverkehr unter Berücksichtigung des Vorrechts des Radfahrers erlaubt, absolutes Halteverbot, kein erhöhter Parkdruck)
  - + Radfahrstreifen (1,85 m breit, durchgezogene Linie)
    - Überfahren durch Kfz nicht erlaubt
- preiswerte Lösung, Straßenbreite mindestens 7,50 m
- Problem Kfz-Parken
- **kombinierter Geh-Radweg**
  - + Mindestbreite 2,50 m



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



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

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

## 6. Sichere Verkehrsinfrastruktur für Radfahrer

Was eine sichere Infrastruktur für RadfahrInnen ausmacht, ist für Radrouten inner- und außerhalb von Orten unterschiedlich zu beantworten. Für beides gilt aber, dass es am sichersten für RadfahrInnen 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 (AGFS: 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 **Radschutzstreifen (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 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 die **Öffnung von Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung**, am besten mit einem Radfahrstreifen, ein geeignetes und sicheres Mittel.

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

### Außerörtliche Radrouten

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

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

Bei Querung öffentlicher Straßen ist eine entsprechende Warnbeschilderung vorzunehmen.

Die innerörtlich zu vermeidenden **kombinierten Geh-/Radwege sind außerörtlich unvermeidbar**.

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

### III. Analyse des Bestandes der Radverkehrsinfrastruktur in der Stadt Felsberg

#### Die Analyse des ADFC beruht auf:

- + den Ortskenntnissen des Autors
- + der ADFC-Regionalkarte Kassel/Nordhessen
- + der Topografische Karte 1:50.000 Landesvermessungsamt
- + der Verkehrsmengenkarte 2015 Hessen Mobil
- + Google Earth Pro
- + den Ortsterminen des Autors

#### 3.1 Aktuelle Rahmenbedingungen

Der Radverkehr ist eine freiwillige Aufgabe der Kommunen. Die Stadt Felsberg ist eine finanzschwache Kommune und hatte sich bis 2018 u.a. deshalb dieser Aufgabe bisher nicht aktiv zugewandt. Die Stadt Felsberg hat eine große Fläche mit insgesamt 16 Stadtteilen und sieben Nachbarkommunen. Ein alltagstaugliches Radwegnetz ist dadurch eine komplexe Sache.

Die Radverkehrsinfrastruktur der Stadt Felsberg zeichnet sich dadurch aus, dass bisher durch das Stadtgebiet nur der Hessische Radfernweg „Eder-Radweg“ und die regionalen Radrouten R 12 „Chattengau-Fulda-Radweg“ sowie „Schwalm-Radweg“ verlaufen. Der R 12 beruht auf einer Planung des Schwalm-Eder-Kreises aus den 1990er Jahren. Der Schwalm-Radweg kam in den 2000er Jahren auf Initiative des Landkreises hinzu. Alle drei Routen sind sogenannte Freizeitrouten ohne festgelegte Standards mit Ausnahme der Wegweisung.

Das Land Hessen betreut die Wegweisung des Eder-Radwegs, die Stadt Felsberg betreut die Wegweisung des R 12 und des Schwalm-Radwegs. Es gibt keine ergänzende kommunale Radwegwegweisung. Sichere Abstellanlagen gab es 2018 zu Beginn des Verfahrens am Bahnhof Gensungen sowie am Bahnhalt Wolfershausen aufgrund der Initiativen des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV). Sie fehlten an kommunalen Einrichtungen wie DGHs, Sportplätzen, Rathaus, Schulen, Kindergärten, Friedhöfen und attraktiven öffentlichen Plätzen. Seit 2020 beschäftigt sich der Schulträger Schwalm-Eder-Kreis auf Anregung des ADFC mit der Analyse des Bedarfs an sicheren Abstellanlagen an den Schulen zwecks Beschaffung.

Das Land Hessen plant z.Z. ein Radhauptnetz zwischen Ober- und Mittelzentren. Felsberg liegt auf dem Routenabschnitt zwischen den Mittelzentren Fritzlar und Melsungen. Bisher ist der Eder-Radweg zwischen Fritzlar und Felsberg in diese Planung einbezogen. Der Routenverlauf zwischen Felsberg und Melsungen ist strittig: das Land plant bisher eine Führung auf den Landesstraßen 3223 und L 3222 über Melgershausen im Mischverkehr. Der ADFC und die Stadt Felsberg favorisieren den Verlauf des R 12 bis Beuern zu nutzen und dann auf einem neuen Radweg an der L 3435 und der B 253 bis zur K 21, um ab dort wieder den Verlauf des bisherigen R 12 zu benutzen.

Die Stadt hat verschiedene ehrenamtliche Radverkehrsbeauftragte. Z.Z. hat Frau Inge Pröve dieses Amt inne. Sie berät die Stadtverwaltung, beklagt aber einen Mangel an Kommunikation.

Die ADFC Ortsgruppe Chattengau steht seit ihrer Gründung der Stadt Felsberg seit 2016 als fachkundige Beraterin zur Verfügung. Der Autor - ein Autodidakt, der 14 Jahre ehrenamtlicher Radwegebeauftragter des Schwalm-Eder-Kreises war und der sich mehrfach mit Seminarteilnahmen des difu (Deutsches Institut für Urbanistik) fortgebildet hat- ist einer von zwei Sprechern dieser Gruppe. Er hat in den letzten Jahren Radverkehrskonzepte für die Gemeinden Wabern und Edermünde sowie für die Stadt Fritzlar erstellt. Ein Radverkehrskonzept für die Stadt Niedenstein legt er im April 2021 vor.

### 3.2 Analyse der Radwegeverbindungen zu den Nachbarkommunen

Der IST-Analyse werden jeweils Maßnahmen zur Lösung der Probleme hinzugefügt.

#### **Felsberg – Edermünde**

Die Radwegeverbindung verläuft auf dem Eder-Radweg. Er besteht überwiegend aus mitgenutzten Wirtschaftswegen mit Schotteroberflächen.

Ab Ortsmitte Felsberg auf innerörtlichen Wohnstraßen mit Tempo 30, weiter auf Wirtschaftsweg mit Asphaltdecke bis zum Stadtteil Böddiger, weiter auf Schotterwegen bis zu L 3222 vor Neuenbrunslar, Mitnutzung der L 3426, Ortsdurchfahrt Neuenbrunslar auf der L 3222 (Mischverkehr, ca. 2.800 Kfz/Tag), mitgenutzter asphaltierter Wirtschaftsweg bis zum Rand der Bebauung, Schotterweg bis zur Bebauung Stadtteil Wolfershausen, Ortsdurchfahrt und weiter bis Edermünde-Haldorf im Mischverkehr auf K 5 (ca. 800 Kfz/Tag).

#### **Maßnahmen**

Es besteht eine Planung, den Abschnitt Wolfershausen – Edermünde an die Bahnstrecke direkt nach Edermünde-Grifte zu verlegen. Die Bauarbeiten sollen 2021 beginnen.

- + Asphaltierung von Wirtschaftswegen zwischen Böddiger und Neuenbrunslar, ca. 2,4 km
- + Asphaltierung von Wirtschaftswegen zwischen Neuenbrunslar und Wolfershausen, ca. 2,3 km
- + Asphaltierung von Wirtschaftswegen zwischen Wolfershausen und neuer Ederbrücke Richtung Edermünde-Grifte, ca. 800 m
- + Parkverbot auf dem Gehweg am Sportplatz Neuenbrunslar und Ausweisung als Geh-/Radweg
- + Schaffung eines Radschutzstreifens in Neuenbrunslar auf der L 3222 Straße zwischen In den Worrärten und Abzweig L 3426.

#### **Felsberg – Guxhagen**

Es gibt bisher keine direkte Radwegeverbindung. Sie ist theoretisch ab Wolfershausen denkbar, aber topografisch schwierig und sehr kostenaufwändig. Die Verbindung wird sich durch den Neubau des Eder-Radwegs nach Edermünde-Grifte deutlich verbessern.

#### **Maßnahmen**

Siehe Verbindung nach Edermünde

#### **Felsberg – Körle**

Diese Verbindung ist aufgrund der Entfernung und Topografie ohne Relevanz.

**Maßnahmen** - keine

#### **Felsberg - Melsungen**

Der R 12 über die Stadtteile Gensungen und Beuern führt durch den Markwald nach Melsungen. In Gensungen müssen Radfahrer die B 253 und die Beuernsche Straße mitbenutzen. Hier ist vor der Grundschule Tempo 30 eingerichtet. Bis Beuern findet der Radverkehr weiter im Mischverkehr auf der ehemaligen Kreisstraße statt (Tempolimit 70 km/h, in der Ortslage Tempo 30) ebenso in der Ortsdurchfahrt auf der L 3435 bis zum Abzweig in Richtung Osten zu einer Autobahnunterführung. Jenseits der BAB 7 verläuft der R 12 auf geschotterten Forstwegen bis zur B 253 bei der K 21 nach Felsberg-Heßlar.

Felsberg-Melsungen ist ein Teilabschnitt des Hess. Rad-Hauptnetzes, dass z.Z. geplant wird. Er liegt auf dem Abschnitt Fritzlar-Melsungen. Die Stadt Felsberg bemüht sich, dass dieser Abschnitt auf den R 12 gelegt wird und für den Abschnitt ab Beuern ein straßenbegleitender Radweg an der L 3435 und an der B 253 entlang bis zur K 21 nach Heßlar mit Landes- und Bundesmitteln gebaut wird.

#### **Maßnahmen**

- + Radweg von Beuern an der L 3435 zur B 253 (ca. 0,5 km)
- + Radweg an der B 253 ab L 3435 (ca. 800 Kfz/Tag, ca. 1,7 km) bis zur K 21 nach Heßlar.

### **Felsberg - Malsfeld**

Nach Malsfeld besteht keine Radwegeverbindung. Es sind z.Z. überörtliche Straße über die Stadtteile Beuern und Hilgershausen mitzubeneutzen. Ein asphaltierter Wirtschaftsweg ab Sundhof nach Hilgershausen als Abkürzung ist nicht ausgewiesen.

#### **Maßnahmen**

- + Asphaltierung einer Lücke im Wirtschaftsweg vom Sundhof bis auf die Kuppe Ri. Hilgershausen, ca. 0,8 km
- + Wegweisung ab Felsberg und Ausweisung des Wirtschaftsweges Sundhof-Hilgershausen

### **Felsberg – Wabern**

Die Radwegeverbindung verläuft auf dem Eder-Radweg. Er besteht überwiegend aus mitgenutzten Wirtschaftswegen mit Schotteroberflächen. Felsberg-Wabern ist ein Teilabschnitt des Hess. Rad-Hauptnetzes auf der Verbindung Melsungen – Fritzlar.

Ab Ortsmitte Felsberg Asphaltdecke bis Umgehungsstraße, wassergebundene Decke bis Stadtteil Altenburg, ehemalige Kreisstraße bis Stadtteil Lohre, Mitnutzung der L 3426 auf einer Strecke von 0,2 km (1.400 Kfz/Tag), Asphaltdecke bis zum Sportplatz und der Ederbrücke, Schotterdecke bis Stadtgrenze.

#### **Maßnahmen**

- + Asphaltierung der mitgenutzten Wirtschaftswege Felsberg - Altenburg (ca. 1,15 km) und Ederbrücke bei Lohre bis Stadtgrenze Richtung Wabern, ca. 0,650 km
- + Bau eines straßenbegleitenden Radwegs auf der Ostseite der L 3426 auf Höhe der Ortslage Lohre, ca. 0,2 km

### **Felsberg – Gudensberg**

Felsberg ist mit der Stadt Gudensberg über die regionale Radroute R 12 verbunden. Der R 12 verläuft ab Felsberg auf dem asphaltierten Wirtschaftsweg zum Stadtteil Böddiger identisch mit dem Eder-Radweg (siehe oben). Ab Böddiger sind die Wirtschaftswege, die der R 12 mit nutzt, R 12 seit 2020 durchgehend bis zu Stadt Gudensberg bzw. seinem Stadtteil Obervorschütz asphaltiert. Der an der Strecke liegende Stadtteil Niedervorschütz ist nicht angebunden und nur auf der B 254 (ca. 7.500 Kfz/Tag) erreichbar.

#### **Maßnahmen**

keine

## **3.3 Analyse der Radwegeverbindungen zwischen den Felsberger Stadtteilen**

Als Zentrum wird hier die Kernstadt Felsberg mit dem Rathaus angesehen. Die Betrachtung beginnt jeweils am Rand der Bebauung.

### **Felsberg - Niedervorschütz**

Niedervorschütz kann über den oben beschriebenen Radweg R 12 Richtung Gudensberg an das Radwegenetz angeschlossen werden. Es fehlt zu Anbindung ein Radweg parallel zur B 253 in die Ortslage zur Burgwiese. Hauptprobleme sind die Überquerung des Flüsschens Ems und ein Grunderwerb landwirtschaftlicher Fläche auf einer Länge von ca. 0,225 km

#### **Maßnahmen**

- + Grunderwerb nördlich und südlich der Ems an der B 253, Anlage eines Geh-/Radwegs, ca. 225 m
- + Verbreiterung der Brücke B 253 zur Schaffung eines Geh-/Radwegs, Planung: 2024

### **Felsberg – Böddiger**

Böddiger ist über den Eder-Radweg und R 12 an Felsberg angeschlossen. Der genutzte Wirtschaftsweg ist asphaltiert.

**Maßnahmen** - Keine

### **Felsberg - Neuen- und Altenbrunslar**

Siehe Verbindung Felsberg – Edermünde

#### **Maßnahmen**

+ Asphaltierung von Wirtschaftswegen zwischen Böddiger und Neuenbrunslar, ca. 2,4 km

### **Felsberg - Wolfershausen**

Siehe Verbindung Felsberg – Edermünde

+ Asphaltierung von Wirtschaftswegen zwischen Böddiger und Neuenbrunslar, ca. 2,4 km

+ Asphaltierung von Wirtschaftswegen zwischen Neuenbrunslar und Wolfershausen, ca. 2,25 km

+ Parkverbot auf dem Gehweg am Sportplatz Neuenbrunslar und Ausweisung als Geh-/Radweg

+ Schaffung eines Radschutzstreifens in Neuenbrunslar auf der Weinberg Straße zwischen in den Worrärten und Abzweig L 3426.

### **Felsberg – Altenburg und Lohre**

Siehe Verbindung nach Wabern

#### **Maßnahmen**

Asphaltierung der mitgenutzten Wirtschaftswege Felsberg - Altenburg

### **Felsberg-Rhünda**

Es bestehen zwei Verbindungen über Gensungen: a. über den Schwalm-Radweg, b. Geh-/Radweg an der B 253. Der Schwalm-Radweg müsste - außer im Nahbereich zur Eder - asphaltiert werden. Der Geh-/Radweg an der B 253 müsste um 50 cm auf 2 m verbreitert werden, damit der dort regelkonform ein gemeinsamer außerörtlicher Geh-/Radweg ausgewiesen werden kann.

#### **Maßnahmen**

+ Asphaltierung der Schotterstrecken im Schwalm-Radweg, außer im Nahbereich der Eder, ca. 0,940 km ab Gensungen, ca. 0,860 ab Bahnwärterhäuschen bis Schwalm-Brücke

+ Verbreiterung des vorhandenen Gehwegs an der B 253 um 0,5 m auf 2,0 m, ca. 1 km Länge

+ Wegweisung an der B 253

Bürger wünschen außerdem eine Verbindung Lohre – Rhünda. Sie ist über vorhandene Wirtschaftswege an der Main-Weser-Bahn möglich. Verschiedene Alternativen sollten mit den Bürgern besprochen werden.

#### **Maßnahmen**

+ Asphaltierung von Wirtschaftswegen, ca. 0,7 km

+ Wegweisung

### **Felsberg – Hesserode/Helmshausen**

Keine Radwegeanbindung gewünscht und begründbar

### **Felsberg – Hilgershausen**

Über Stadtstraße in Gensungen (Beuernsche Straße) nach Beuern bis zum Sundhof, weiter auf vorhandenem teilasphaltierten asphaltierten Wirtschaftsweg

#### **Maßnahmen**

+ Asphaltierung einer Lücke des Wirtschaftsweges Sundhof – Hilgershausen ab Sundhof, ca. 0,8 km

+ Wegweisung

+ Beuernsche Straße in Gensungen durchgehend Tempo 30, bergab Schutzstreifen

### **Felsberg – Beuern**

Auf R 12 Richtung Melsungen und Hilgershausen, siehe oben

#### **Maßnahmen**

+ Beuernsche Straße in Gensungen Tempo 30, bergan Schutzstreifen

## Felsberg – Heßlar/Melgershausen

Es gibt drei mögliche Varianten:

- a. über Gensungen im Mischverkehr auf der L 3223 und L 3222 nach Melgershausen und weiter nach Heßlar auf K 143 oder parallelem Wirtschaftsweg
- b. über Gensungen auf der K 21 nach Heßlar und weiter nach Melgershausen auf K 143 oder parallelem Wirtschaftsweg
- c. über R 12 Gensungen, Beuern und ab BAB Abfahrt Melsungen auf K 143 nach Heßlar und weiter nach Melgershausen auf K 143 oder parallelem Wirtschaftsweg

**Diese Varianten sind mit den Bürgern hinsichtlich Entfernung, Komfort und Sicherheit zu diskutieren.**

### 3.4 Analyse der innerörtlichen Radwegeverbindungen in den größeren Stadtteilen Felsberg und Gensungen sowie in den Stadtteilen mit Radrouten in der Ortslage

Als relevant werden die Stadtteile in Tallage und/oder mit Anbindung an eine vorhandene Radroute und einer gewissen Bevölkerungsgröße angesehen. Auch der Aspekt der Herstellbarkeit einer Radroute und die Nachfrage in der jeweiligen Bevölkerung aufgrund der Bürgerbefragung sind ein Kriterium. In der Bürgerbefragung äußerten vor allem Menschen in Gensungen und Felsberg den Wunsch nach innerörtlichen Radverkehrsanlagen.

In der Summe werden deshalb hier die Stadtteile Lohre, Altenburg, Rhünda, Hesserode, Helmshausen, Heßlar und Altenbrunslar nicht berücksichtigt.

**Die Vorschläge für die Stadtteile Felsberg, Gensungen, Heßlar und Melgershausen müssen noch von den Bürgern bewertet werden.**

#### Felsberg

Die zentrale Achse durch die Kernstadt ist der Steinweg. Aufgrund des geringen Straßenquerschnitts gibt es keine Radverkehrsanlage. Eine durchgehende Lösung mit Radschutzstreifen oder beiderseitsbreiten Gehwege mit 2,5 m Breite ist nicht herstellbar. Deshalb sind hier parallele Führungen notwendig. Nördlich bietet sich dafür die Straße Zum Haintor, südlich der Ederweg an.

- a. Verbindung Gensungen/Bahnhof mit Gesamtschule/Sportplatz und Eder-Radweg Ri. Fritzlar, Haupttradweg nach Fritzlar;  
Vorschlag: Ederweg als Fahrradstraße
- b. Verbindung Gensungen/Bahnhof mit Einkaufsmärkten, R 12 Ri. Böddiger und Wohngebiet Gudensberger Höhe;  
Vorschlag: Zum Haintor als Fahrradstraße o. Verbreiterung und Ausstattung mit Radfahrstreifen
- c. Verbindung Wohngebiet Gudensberger Höhe mit Gesamtschule/Gesamtschule;  
Vorschlag: Führung Hinterm Hospital, Zur Reithalle, Untere Birkenallee
- d. Verbindung Wohngebiete Gudensberger Höhe mit Einkaufsmärkten;  
Vorschlag: Führung durch Deutschordenstraße, Dörnbergweg, Schulstraße, Zum Haintor (vergl. b.)

#### Gensungen

Durch Gensungen verlaufen die regionalen Radrouten R 12 und Schwalm-Radweg sowie der Hessische Haupttradroute Fritzlar – Melsungen, gleich welche konkrete Route gewählt wird. Außerdem werden durch den Stadtteil Gensungen auch die Stadtteile Rhünda, Beuern, Hilgershausen, Heßlar und Melgershausen im Radwegenetz der Stadt angebunden. Außerdem wohnt Gensungen ein sehr großer Teil der Bevölkerung der Stadt Felsberg. Insofern müssen mehrere Routen für den Alltagsradverkehr angemessen gestaltet werden. Die folgenden Straßen sind betroffen:

- a. Verbindung Bahnhof - B 253 durch Bahnhofstraße, hier Tempo 30 eingerichtet; Radverkehr kann im Mischverkehr mit Kfz stattfinden
- b. Homberger Straße/B 253 Richtung Beuernsche Straße; geringe Frequenz Fuß- und Radverkehr, Straßenquerschnitt prüfen, evtl. Gehwege auf 2,5 m bringen, dann Geh-/Radweg
- c. Beuernsche Straße zur Erschließung der Grundschule, des Sportgeländes, eines großen Wohngebietes und zur Anbindung der Stadtteile Beuern und Hilgershausen sowie als Teil des R 12 und des gewünschten Hauptadweges nach Melsungen, Ortsbeirat fordert Tempo 30, was der ADFC befürwortet.
- d. Homberger Straße/B 253 Richtung Rhünda, Erschließung Wohngebiet; z.Z. Radverkehr im Mischverkehr mit Kfz; Straßenquerschnitt prüfen. Geringe Frequenz beim Fuß- und Radverkehr, eventuell Gehweg auf 2,5 m verbreitern und Radverkehr im Mischverkehr erlauben
- e. Karthäuser Straße zur Erschließung des Wohngebietes unter dem Heiligenberg bis Heiligenbergstraße; Straßenquerschnitt muss noch genau ermittelt werden; wahrscheinlich können auf dem Teil Poststraße – Heiligenbergstraße mindesten Radschutzstreifen eingerichtet werden.

Die konkrete Ausgestaltung der Radwege in den genannten Straßen steht noch aus. Folgende Wünsche und Gestaltungsvorschläge gibt es bereits:

- + Der Ortsbeirat fordert aus der Sicht des ADFC zu Recht für die Beuernsche Straße ein Tempolimit von 30 km/h.
- + Der Anschluss des Geh-/Radwegs nach Rhünda durch die Homberger Str./B 253 mit einer Radverkehrsanlage erfordert nach bisheriger Analyse eine neue Aufteilung des Straßenraums. Eine exakte Erfassung steht noch aus. Ein Umbau steht z.Z. nicht an.
- + Beim Umbau der Parkstraße (K 21) in 2020 wurden die Vorschläge des ADFC zur Integration des Radverkehrs nicht berücksichtigt. Deshalb erscheint eine Erschließung des Wohngebietes unterhalb des Heiligenbergs nur noch über die Karthäuser Straße und die Heiligenbergstraße sinnvoll.

### Neuenbrunslar

Der Eder-Radweg verläuft zwischen der Eder Ederbrücke und dem Abzweig In den Worrärten auf der L 3222 (Weinbergstr.). Für diesen innerörtlichen Abschnitt gelten die bereits für die Verbindung zur Nachbarkommune Edermünde beschriebenen Mängel:

Aufforderung zum Parken auf dem Gehweg (V 315); Rücknahme und Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr in Richtung Ortsmitte sowie Einrichtung eines Radschutzstreifens in Richtung Böddiger. Hinzu kommt der in der Bürgerbefragung stark geäußerte Wunsch nach einer Radwegeverbindung zum Gudensberger Stadtteil Deute (vergl. Abschnitt Ergebnisse der Bürgerbefragung und der Bürgerbeteiligung). Hierzu wären ein Trampelpfad in Verlängerung des Lohrains an einem Feldrand am Ortsausgang (Länge: ca. 150 m) sowie der folgende Wirtschaftsweg (Länge ca. 0,5 km) radfahrgerecht auszubauen. Um diesen anzuschließen, ist zu prüfen, wie in der Ortsdurchfahrt L 3222 Radverkehrsanlagen geschaffen werden. Die Breite des Straßenraums variiert und ist durch Bauminseln und Parkstreifen eingeengt.

### Wolfershausen

Der Eder-Radweg verläuft künftig zwischen Egerlandstraße und dem Bahnhof auf der K5 und K 4. Die Verkehrsbelastung liegt bei ca. 800 Kfz/Tag. Weder die Verkehrsbelastung noch der vorhandene Straßenquerschnitt geben die Schaffung einer eigenständigen Radverkehrsanlage her.

### Böddiger

Der R 12 verläuft auf einem sehr kurzen Stück (150 m) auf der L 3426 durch die Ortslage. Der Straßenraum erlaubt keine eigene Verkehrsfläche für den Radverkehr. Die Gehwege sind zu schmal um einen Radverkehr zuzulassen (Mischverkehr). Die Kfz-Belastung liegt bei ca. 1.000 Kfz/Tag. Eine Verbesserung ist nicht möglich bzw. begründbar.

## Niedervorschütz

Durch die Ortslage Niedervorschütz führt keine Radroute, aber die B 254 und die L 3220 nach Felsberg. Radwege wären für einen sicheren innerörtlichen Radverkehr von Bedeutung. Dies gilt insbesondere für die L 3220 von der B 253 bis zum Abzweig der K 145 nach Lohre.

## Beuern

Durch die Ortslage von Beuern führt die regionale Radroute R 12 und nach den Vorstellungen der Stadt Felsberg und des ADFC der Hess. Hauptradroute Fritzlar-Melsungen. Dafür werden bisher im Mischverkehr mit Kfz die städtische Straße aus Gensungen und die L 3435 genutzt. Beide Straßen haben im Ort einen so geringen Querschnitt, dass kein Platz für eine Radverkehrsanlage besteht. In der Ortslage ist auf der Stadtstraße aus Gensungen Tempo 30 angeordnet, was einen Mischverkehr für RadfahrerInnen zumutbar macht.

## Heßlar

Die Ortslage Heßlar hat nur dann eine durchgehende Radroute, wenn der Stadtteil Melgershausen über die K 21 nach Heßlar oder über den neuen R 12 über Beuern an das Radwegenetz angeschlossen wird. Die Straßenräume in der Ortslage ermöglichen nicht die Anlage von eigenständigen Radverkehrsanlagen. Nutzbar wären die K 143 und Wirtschaftswege aus Richtung B 253 und Melgershausen. Die Kfz-Belastung ist sehr gering.

## Melgershausen

Melgershausen ist nur dann ein Stadtteil mit einer Radroutendurchfahrt, wenn das Land Hessen seinen Plan durchsetzt, dorthin die Hauptroute Fritzlar – Melsungen auf den Landesstraßen L 3223 und L 3222 verlaufen zu lassen. Aus ADFC-Sicht sollte dieser Plan nicht verfolgt werden, da die Hauptradroute direkter über Beuern und an der B 253 verläuft. Eine Radwegeverbindung in den benachbarten Stadtteil Heßlar kann auf der sehr gering befahrenen K 143 ausgewiesen werden, besser noch auf einem parallel verlaufenden Wirtschaftsweg.

## 3.5 Analyse sichere Abstellanlagen

Die Betrachtungen vor Beginn der Arbeit am Radverkehrskonzept ergaben schon einen großen Mangel an sicheren Abstellanlagen. Die Bürgerbefragung (siehe unten) bestätigten diesen Mangel durch eine Benotung dieses Aspekts durch die Bürger mit der Note 3,9.

Eine eingehende Analyse durch die städtische Mitarbeiterin im Bauamt Frau Sandra Alt ergab einen Bedarf an über 200 Anlehnbügeln, 17 Fahrradboxen und zwei Überdachungen für kommunale Einrichtungen wie Kindergärten, Spielplätze, Friedhöfe, DGHs (siehe Anlage).

#### IV. Ergebnisse der Bürgerbefragung 2019

Die Bürgerbefragung fand 2019 in Form einer Haushaltsbefragung statt. Insgesamt gingen die Ergebnisse aus 422 Fragebögen in das Ergebnis ein. Das gesamte Ergebnis befindet sich in einer Anlage.

Zusammengefasst ergab die Befragung:

**Rücklauf insgesamt** **422 auswertbare Fragebögen**  
4.000 in Umlauf gebracht = **Rücklauf ca. 10,55 %** 7 Fragebögen nicht auswertbar

#### Geschlecht

**männlich:** ca. **45 %** weiblich: 31 % trans: 1 = 0,2 % k.A.: 24 %

#### Alter

14-18 Jahre	: 6	18-30 Jahre:	27	30-50 Jahre:	109	<b>über 50 Jahre:</b>	271	k.A.:	9
in %	1,4 %		6,4 %		25,8 %		<b>64,2 %</b>		2,1 %

#### Stadtteile

Einwohner total: 11.560, ab 14 Jahre ca. 10.000, davon ca. 4,2 % Rücklauf

versandte Fragebögen 4.000 – Rücklauf 422

**ca. 10,55 % Rücklauf**

- Gensungen und Felsberg (ca. 5750 E. / 49,7 %) : 156 37 % der FB
- Böddiger/Brunslar, Wolfershs. (ca. 2.780 E./24%) : 118 28 %
- Altenburg/Lohre/Rhünda (ca. 990 E./ 8,6 %) : 40 9,5 %
- Niedervorschütz (ca. 640 E. / 5,5 %) : 37 8,8 %
- Beuern, Heßlar, Melgershausen ( ca. 1.000 E./8,65%) : 33 7,8 %
- Hilgershs./Hesserode, Helmshausen (ca. 400 E./3,5 %) : 16 3,8 %
- ohne Ortsangabe : 22 5,2 %

#### Allgemeine Notendurchschnitte

Radfahren allgemein : 3,5  
Komfort : 4,1  
Erreichbarkeit von Zielen: 3,6  
Sicherheit, Konflikte : 3,8  
Abstellmöglichkeiten : 3,9  
Service : 4,8

(Ladestationen, Rad-Händler, Öffentlichkeitsarbeit, Mängelmelder)

#### Dringendste Wünsche in Sachen Radwege:

- Verbesserung der Oberflächen durch Asphaltierung der Rad-/Wirtschaftswege
  - ++ Ausbau/Asphaltierung Eder-Radweg Felsberg – Edermünde
  - ++ Ausbau/Asphaltierung des R 12 Böddiger – Niedervorschütz – Gudensberg-Maden inkl. Querung der B 254
  - ++ Ausbau/Asphaltierung Eder-Radweg Felsberg-Wabern
  - ++ Ausbau/Asphaltierung Schwalm-Radweg Gensungen – Rhünda
- Verbesserung des R 12 Gensungen – Melsungen
- neuer Radweg/Anschluss Neuenbrunslar – Deute
- „Radwege“ in den Ortsdurchfahrten von Gensungen und Felsberg
- klare Regeln bzw. Hilfen an Knotenpunkten und Querungen (Sicherheit)

#### Dringendste andere Wünsche:

- sichere Straßenquerungen
- mehr sichere Abstellanlagen
- E-Ladestationen
- Fahrradhändler mit Werkstatt in der Stadt

- mehr Infos durch die Stadt
- Mängelmelder sichtbarer und zuverlässiger
- Optimierung/Ergänzung der Wegweisung

### Erste Einordnung der Ergebnisse

- + Der Rücklaufumfang ist vergleichbar mit anderen Befragungen ordentlich.
- + Der hohe Anteil an Männern entspricht der Teilnahme am Radverkehr und am „politischen“ Geschehen.
- + Der überproportionale Anteil der Menschen über 50 Jahre an der Teilnahme entspricht den Erfahrungen in Bezug auf die politische Teilhabe und Inanspruchnahme der Radtourenangeboten des ADFC.
- + Die überdurchschnittlich hohe Teilnahme aus Niedervorschütz und besonders negative Einschätzungen überraschten nicht, da Niedervorschütz keinen Radwegeanschluss hat, obwohl der R 12 „vor der Haustür“ liegt.  
Die überdurchschnittliche Teilnahme im Bereich Böddiger, Brunslar und Wolfershausen sowie Altenburg und Lohre passt zur Lage am Eder-Radweg.
- + Die besondere Forderung nach besseren Oberflächen/Asphaltierungen/Pflege auf dem Eder-Radweg, dem R 12 und dem Schwalm-Radweg entspringt den Erfahrungen in anderen Abschnitten und den daraus resultierenden Ansprüchen.
- + Die umfangreiche Forderung nach einer deutlich besseren Radwegeverbindung auf dem R 12 nach Melsungen ist Ausdruck der engen Verbundenheit dorthin und unterstützt die ADFC-Forderung, diese Verbindung in das Hessische Rad-Hauptnetz aufzunehmen.
- + Die schwache Bewertung der Sicherheit an Knotenpunkten verlangt bei der weiteren Analyse diese mit einem besonderen Augenmerk zu betrachten und Querungshilfen ins Auge zu fassen.
- + Die Bewertung der Barrierefreiheit verlangt in der weiteren Analyse eine genaue Betrachtung der Bordsteinabsenkungen auf den vorhandenen und künftigen „Radwegen“.
- + Die Forderung nach sicheren Abstellanlagen entspricht der steigenden Wertigkeit von Fahrrädern (E-Bikes). Vorderradparker sind nicht mehr zeitgemäß. Die Zielorte sind im Einzelnen zu bewerten.
- + Ein Fahrradfachgeschäft wird vermisst. Die nächsten liegen in Gudensberg, Melsungen, Fritzlar und Baunatal (eingeschränkt).
- + Die bisherige Wegweisung beschränkt sich auf die Wegweisung von touristischen Routen wie Eder-Radweg, Schwalm-Radweg und R 12. Die beiden letzten unterliegen nicht einer regelmäßigen Pflege. Die Wegweisung sollte ergänzt und gepflegt werden.
- + Hinweise für das Radfahren auf der städtischen Homepage erscheinen auf der 4. Ebene. Es gibt auf der Startseite keine Suchfunktion. Es gibt 18 Tourenvorschläge und den Hinweis, dass es Karten für den Radverkehr im Bürgerbüro gäbe. Der Eder-Radweg wird fälschlicherweise immer noch R 10 „Ederauen-Radweg“ genannt. Ein Hinweis auf die ADFC Regionalkarte „Nordhessen“ fehlt. Ebenso der Hinweis auf die Radverkehrsbeauftragte. Die Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Radverkehr sollte verbessert werden.
- + Der Mängelmelder der Stadt ist erst auf der 4. Ebene auffindbar. Es gibt dafür keine Suchfunktion. Die uns bekannten Erfahrungen mit der Bearbeitung von Mängeln sind negativ (keine Reaktionen).

Die Bürgerbefragung bestätigt in der Übersicht der dringendsten Wünsche im Prinzip die Analyse der Radverkehrsinfrastruktur des ADFC.

## V. Ergebnisse der Bürgerversammlungen

Von den geplanten sechs Bürgerversammlungen zur Präsentation der Befragungsergebnisse und der Diskussion und Bewertung von Lösungen fanden bis zum Jahresende 2020 nur zwei statt. Im Februar 2020 waren Bürgerinnen und Bürger aus Wolfershausen, Neuen- und Altenbrunslar in das DGH in Wolfershausen eingeladen, Anfang März 2020 die Bürgerinnen und Bürger aus den Böddiger und Niedervorschütz in das DGH Böddiger. Sie ergaben die folgenden Ergebnisse:

### a. Ergebnisse der Bürger-AG Radverkehr, Stadtteile Wolfershausen – Neuenbrunslar – Altenbrunslar

#### Projekte nach Dringlichkeit (0 – 10)

- 1. Eder-Radweg neue Direktverbindung Wolfershausen-Grifte**  
in Kooperation mit Gdm. Edermünde Stufe 9,25
- 2. Eder-Radweg Brunslar – Böddiger**  
Ertüchtigung – Asphaltierung auf ca. 2,4 km Stufe 8,35
- 3. Eder-Radweg Wolfershausen – Brunslar**  
Ertüchtigung – Asphaltierung auf mind. 1 km, max. 2,25 km Stufe 7,5
- 4. Neuer Radweg Neuenbrunslar – Deute**  
über Wirtschaftswege südlich der L 3222, 200 m Neubau + ca. 800 m Asphaltierung Stufe 6,5
- 5. Eder-Radweg Ortsdurchfahrt Neuenbrunslar**  
Richtung Norden Gehwegparken verbieten + Radfahren auf Gehweg erlauben  
+ Richtung Süden Radschutzstreifen 1,5 m auf Fahrbahn Stufe 6,1
- 6. Zusatzangebot Raddirektverbindung Brunslar-Gensungen**  
vorbei an Kläranlage – Asphaltierung Stufe 5,4
- 7. Neuer Radweg Verbindung Altenbrunslar–Gensungen**  
entlang Bahnlinie, ca. 4,3 km, davon 850 m Neubau, 500 m Grunderwerb Stufe 4,3

### b. Stadtteile Böddiger und Niedervorschütz (9. März 2020)

#### Projekte nach Dringlichkeit (1 – 10)

- 1. Eder-Radweg Abschnitt Neuenbrunslar – Böddiger asphaltieren**  
ca. 2,4 km asphaltieren Stufe 8,3  
Das stimmt mit der Bewertung bei 1. Bürger-AG am 27.2. in Wolfershausen überein.
- 2. Radweg Böddiger – Kläranlage – Gensungen asphaltieren**  
ca. 1,65 km asphaltieren Stufe 2,7  
Die Bewertung liegt unter der Bewertung der 1. Bürger-AG, die 5,4 betrug.  
Die Stufe sinkt damit von 5,4 auf Stufe 5,0
- 3. R 12 Chattengau-Radweg: Abschnitt Böddiger-Niedervorschütz asphaltieren**  
Diese – alte - Forderung wurde 2019 umgesetzt.
- 4. Neuer Radweg: Anschluss Niedervorschütz an R 12**  
Die Bürger-AG nimmt zwei Planungsvarianten zur Kenntnis, ohne sie zu bewerten, da keine BürgerInnen aus Niedervorschütz anwesend sind.  
Es liegt bereits eine Planung der Stadt Felsberg in Abstimmung mit dem Ortsbeirat vor. Beim Landkreis sind Fördergelder beantragt (70 % Förderquote). Der ADFC kritisiert die Lösung bezüglich Sicherheit und Streckenlänge.

Ergänzung: Im Frühjahr 2020 findet ein Ortstermin mit u.a. Herrn Wieder (Bauamtsleitung), dem Ortsvorsteher, Frau Alt (Bauamt) und Herrn Horstmann (ADFC) statt. Später wird mit Hessen Mobil als Lösung projiziert, dass anlässlich der Ems-Brückensanierung im Zuge der B 254 die Brücke so verbreitert werden soll, dass auf der östlichen Seite ein Geh-/Radweg entstehen kann. Die Maßnahme ist nach Auskunft des städtischen Bauamtes für das Jahr 2024 projiziert

#### 5. Querung der B 254 in der Ortslage, Radwege an der OD B 254 (Hauptstraße) und OD L 3220 zw. Burgwiese und Zur Schneid

Hier stellen sich für den ADFC offene Fragen der Notwendigkeit von Veränderungen. Aus Mangel an Beteiligung aus dem Stadtteil Niedervorschütz wird auf eine Diskussion darüber verzichtet. Eine Lösung für den innerörtlichen Radverkehr bleibt offen.

### VI. Ergebnisse der schriftlichen BürgerInnenbeteiligung März/April 2021

Die weiteren BürgerInnenversammlungen konnten wegen der Corona Pandemie nicht stattfinden. Im März/April 2021 fand eine schriftliche BürgerInnenbefragung über das Medium „Felsberger Nachrichten“ zu Lösungsvorschlägen des ADFC statt. Es gab vier getrennte Bewertungsbögen für die

1. Die Bürgerinnen und Bürger in Altenburg, Lohre und Rhünda; Rücklauf 9
2. Die Bürgerinnen und Bürger aus Helmshausen, Hesserode, Hilgershausen, Beuern, Heßlar und Melgershausen; Rücklauf 16
3. Die Bürgerinnen und Bürger aus Gensungen; Rücklauf 12
4. Die Bürgerinnen und Bürger aus Felsberg; Rücklauf 15

Die Befragungen forderte die Bürgerinnen und Bürger auf, durch eine Bewertung der Dringlichkeit Stellung zu Lösungsvorschlägen aus der Bürgerbefragung und der ADFC Analyse zu nehmen. Der Rücklauf (52) entspricht ungefähr der zu erwartenden Teilnahme an Bürgerversammlungen.

#### Die Befragung ergab geordnet nach der Dringlichkeit die folgenden Ergebnisse:

1. **Die Verlegung des R 12 zwischen Beuern und Melsungen** von den Forstwegen im Markwald **an die B 253** durch den Bau eines straßenbegleitenden Radwegs wird von den
  - a. BürgerInnen des Hochlandes mit 9,4
  - b. BürgerInnen in Gensungen mit 6,6
  - c. BürgerInnen in Felsberg mit 9,4 bewertet.
2. Der **Bau eines straßenbegleitenden Radwegs an der L 3435 zwischen Beuern und der B 253** für den **R 12** als Lückenschluss zum Radweg an den zu bauenden B 253 wird von den
  - a. BürgerInnen des Hochlandes mit 9,3
  - b. BürgerInnen in Felsberg mit 9,1 bewertet.
 Die BürgerInnen in Gensungen wurden aus Platzgründen nicht zu diesem Detail befragt.
3. Die **Verbreiterung des Gehwegs an der B 253 zwischen Gensungen und Rhünda** auf 2,5 m Wird von den
  - a. BürgerInnen der Stadtteile Lohre/Altenburg/Rhünda mit 8,2
  - b. BürgerInnen in Gensungen mit 7,3 bewertet.
4. Die **Schaffung einer ergänzenden kommunalen Radwege-Wegweisung** wird von den
  - a. Den BürgerInnen in Felsberg mit 7,9
  - b. Den BürgerInnen in Gensungen mit 7,6 bewertet.
5. Die Dringlichkeit der **Asphaltierung des Eder-Radwegs zwischen Sportplatz Lohre und Gemeindegrenze** zu Wabern wird von den BürgerInnen in Altenburg/Lohre/Rhünda mit 8,9 bewertet.
6. Die Dringlichkeit von **Tempo 30 in der Karthäuser Straße** zwischen Bahnhofstraße –Poststr. wird von BürgerInnen in Gensungen mit 8,8 bewertet.

7. Die Dringlichkeit eines Einbaus einer **Querungshilfe in der B 253** vom zu bauenden Radweg an der B 253 bei der BAB Abfahrt Melsungen zur K 143 in Richtung Heßlar wird von den BürgerInnen des Hochlandes mit 9,1 bewertet.
8. Die Dringlichkeit der **Asphaltierung des Schwalm-Radwegs** zwischen Rhünda-Sportplatz und Gensungen mit der mehrfachen Betonung des Gefälle-Abschnitts beim Bahnhof wird von  
a. den BürgerInnen von Lohre, Rhünda, Altenburg mit 8,8  
c. den BürgerInnen in Gensungen mit 6,4 bewertet.
9. Die Dringlichkeit von **sicheren Abstellanlagen** an kommunalen Einrichtungen wird von den  
a. Bürgerinnen in Felsberg mit 8,5  
b. Bürgerinnen in Gensungen mit 7,8 bewertet.
10. Die Ermöglichung eines **gemeinsamen Geh-/Radwegverkehrs an der B 253/Beuernsche Straße in Gensungen** zwischen Neue Straße und Abzweig der Beuernschen Straße von der B 253 zum REWE-Markt wird mit der Dringlichkeit  
8,5 (Erlaubnis im heutigen Zustand)  
bzw. 8,3 (Verbreiterung der Gehwege beiderseits auf 2,5 m) bewertet.
11. Die Dringlichkeit der Einschränkung des Kfz-Verkehrs in der Straße **Zum Haintor** in Felsberg zugunsten des Fuß-/Radverkehrs wird von Felsberger Bürgerinnen mit 8,8 bewertet.  
Dabei gibt es keine eindeutige Präferenz für eine Fahrradstraße mit Gehweg (8 Stimmen) bzw. eine Einbahnstraße (6 Stimmen) mit einem 2,5 m breiten kombinierten Geh-/Radweg.
12. Die Dringlichkeit der **Umwidmung des Ederwegs** in Felsberg in einen Geh-/Radweg mit getrennten Spuren bewerten die BürgerInnen in Felsberg mit 8,0 bewertet.
13. Die Dringlichkeit der Schaffung einer **alltagstauglichen Radwegeverbindung zwischen den Stadtteilen Lohre und Rhünda** bewerten die BürgerInnen dieser Stadtteile mit 7,9 bewertet.
14. Der Einbau einer **Querungshilfe in die B 253** auf Höhe der Neuen Straße an der Einmündung der Beuernschen Straße in Verlängerung der bestehenden Mittelinsel wird von den BürgerInnen in Gensungen mit der Dringlichkeit 7,4 bewertet.
15. Die Dringlichkeit der **Asphaltierung des Eder-Radwegs** zwischen der neuen Ortsumgehung und Altenburg (**Kirchweg**) wird von den  
a. BürgerInnen in Altenburg/Lohre/Rhünda mit 7,4  
b. BürgerInnen in Felsberg mit 7,1 bewertet.
16. Die Dringlichkeit eines **Tempo 30** Limits im Zuge der **Beuernschen Straße** zwischen B 253 und Ortsrand für den Radverkehr auf dem R 12 zur Grundschule, den Sportplätzen, den Wohnhäusern und nach Beuern und Hilgershausen wird von den BürgerInnen in Gensungen mit 7,0 bewertet.
17. Die Dringlichkeit der Einrichtung einer **Fahrradstraße in der Heiligenbergstraße** zwischen Steinbruch und Parkstraße mit Anlieger frei für die Bewohner der Siedlung unterhalb des Heiligenbergs und die Wanderwegnutzer wird von den BürgerInnen in Gensungen mit 6,1 bewertet.
18. Die Dringlichkeit einer Reduzierung des **Tempolimits** auf der außerörtlichen kommunalen Straße zwischen Gensungen und Beuern von 70 km/h auf **60 km/h** wird von den BürgerInnen des Hochlandes mit 6,6 bewertet.  
Mit einer Mehrheit von 4:2 wünscht dies eine Gruppe in Gensungen.
19. Die Dringlichkeit der durchgehenden **Asphaltierung des Wirtschaftsweges zwischen Sundhof und Hilgershausen** zur besseren Erreichbarkeit des Stadtteils Hilgershausen und des Radfahrens in Richtung Malsfeld wird von BürgerInnen des Hochlandes mit

- 7,1 bewertet.
20. Die Dringlichkeit von **Bordsteinabsenkungen** und der **Freigabe der Gehwege in der Karthäuser Straße** zwischen Poststraße und Heiligenbergstraße für den Radverkehr wird von den BürgerInnen in Gensungen mit 5,8 bewertet.

Für die gewünschte **Verbindung von Gensungen zu den Stadtteilen Heßlar und Melgershausen** waren in dem Bewertungsbogen für die Hochland-Stadtteile drei Alternativen geboten worden:

Variante A: über K 21 Gensungen-Heßlar (ca. 4,6 km) im Mischverkehr mit Kfz

Variante B: über die L 3223 und L 3222 über die Karthause (5,8 km;) im Mischverkehr mit Kfz

**Variante C: über die Radroute R 12 über Beuern und neu entlang der B 253 (6,6 km)**

(Entfernung jeweils gemessen ab Bahnhof Gensungen)

Für Variante A 2 Stimmen

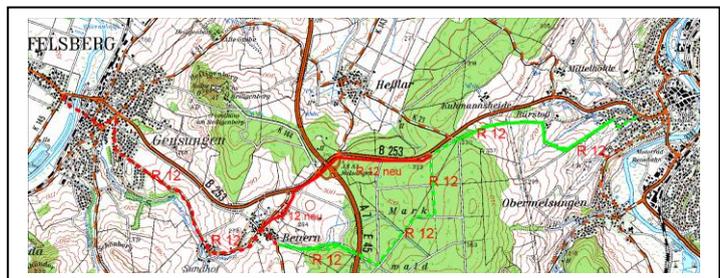
Für Variante B 3 Stimmen

**Für Variante C 11 Stimmen**

## VII. Ermittelte dringende Maßnahmen

Die Ergebnisse aus der ADFC-Analyse, Bürgerbefragung, den stattgefundenen Bürgerversammlungen sowie den schriftlichen Bürgerbefragungen legen nahe, die folgenden Maßnahmen mit einer Bewertung oberhalb 8 für eine Umsetzung vordringlich und in etwa der von den Bürgern gesetzten Priorisierung einer Planung zuzuführen:

- Maßnahme **Eder-Radweg Wolfershausen – Edermünde-Grifte** **9,25**  
Maßnahme ist bereits angelaufen und soll ab 2021 zur Ausführung kommen
- Maßnahme **Radweg R 12 an B 253** ab Höhe Beuern in Richtung Melsungen **8,6**  
Inklusive Radweg an L 3435 zw. Beuern und B 253 **9,2**  
Die Maßnahme „Verlegung R 12“ hat insgesamt also eine Dringlichkeit von ca. **9,0**  
Als Anbindung der Stadtteile Heßlar und Melgershausen und Verbindung zum Mittel-Zentrum Melsungen  
Förderfähig über das Land Hessen, wegen Hessischer Rad-Hauptnetz Melsungen-Fritzlar 100 % Förderung denkbar.



- Einbau einer **Querungshilfe in der B 253 vom zu bauenden Radweg R 12 an der B 253** bei der BAB Abfahrt Melsungen zur K 143 in Richtung Heßlar **9,1**  
Förderfähig über das Land Hessen, Fördertopf „Nahmobilität“
- **Asphaltierung des Eder-Radwegs zwischen Sportplatz Lohre und Gemeindegrenze** **8,9**  
Förderfähig über Landkreis Schwalm-Eder „Wirtschaftswegeausbau“ (Förderquote 75%)
- **Tempo 30 in der Karthäuser Straße zwischen Bahnhofstraße – Poststr.** **8,8**  
Maßnahme umsetzbar in Absprache mit Ordnungsbehördenbezirk
- **Einschränkung des Kfz-Verkehrs in der Straße Zum Haintor** zugunsten Fuß-/Radverkehr **8,8**  
Maßnahme umsetzbar in Absprache mit Ordnungsbehördenbezirk
- **Schaffung eines Geh-/Radwegs an der B 253 zw. Neue Straße und Abzweig Beuernsche Straße Ri. Supermarkt** **8,4**  
Maßnahme förderfähig über den Fördertopf Nahmobilität
- **Eder-Radweg Brunslar – Böddiger**

Ertüchtigung – Asphaltierung auf ca. 2,4 km	<b>8,35</b>
Förderfähig über Landkreis Schwalm-Eder „Wirtschaftswegeausbau“ (Förderquote 75%)	
• <b>Schaffung von sicheren Abstellanlagen an kommunalen Einrichtungen</b>	ca. <b>8,2</b>
Maßnahme förderfähig über die Bundesförderung „Stadt & Land“	
• <b>Schaffung einer ergänzenden Radwegweisung</b>	ca. <b>7,8</b>
Maßnahme förderfähig über die Bundesförderung „Stadt & Land“	
• <b>Verbreiterung des Gehwegs an B 253 zwischen Gensungen und Rhünda auf 2,5 m,</b>	<b>7,7</b>
Förderfähig über Hessen Mobil zum Fördertopf Nahmobilität (Förderquote 75-80%)	
• <b>Eder-Radweg Wolfershausen – Brunslar</b>	
Ertüchtigung – Asphaltierung auf mind. 1 km, max. 2,25 km	<b>7,5</b>
• <b>Asphaltierung des Schwalm-Radwegs</b> zwischen Rhünda-Sportplatz u. Gensungen	
mit der mehrfachen Betonung des <b>Gefälle-Abschnitts beim Bahnhof</b>	<b>7,4</b>
Förderfähig über den Landkreis Schwalm-Eder (Förderquote 75 %)	

**Diese 13 Punkte umfassende Prioritätenliste zeigt den großen und dringenden Handlungsbedarf für eine alltagstaugliche Radverkehrsinfrastruktur.**

**Für alle dringenden Maßnahmen stehen Fördertöpfe zur Verfügung!**

### VIII. Förderkulisse

- a. Der Landkreis fördert die Asphaltierung von vom Radverkehr mitgenutzten Wirtschaftswegen mit einer Förderquote von 70 %. Anträge an das Amt für Wirtschaftsförderung beim Landkreis.
- b. Das Land fördert Maßnahmen in Orten aus dem Topf „Nahmobilitätsrichtlinie“ (über Hessen Mobil, Fachdezernat (FD) Verkehrsinfrastruktur (VIF) Nord, Hr. Eike Rothauge (Kassel), Tel. 0561-7667-0, [VIFNord@mobil.hessen.de](mailto:VIFNord@mobil.hessen.de)) mit 70-80%, z.B. Radwegebau, Abstellanlagen, Wegweisung.  
Berücksichtigung der Qualitätsstandards Hessen, Download: [www.nahmobilität-hessen.de](http://www.nahmobilität-hessen.de)  
Es ist ratsam frühzeitig den Kontakt aufzunehmen und Hilfen in Anspruch zu nehmen.  
Auch alle fremdvergebenen Planungsleistungen sind förderfähig.
- c. Förderung über „Mobilitätsfördergesetz“ ab 2022 für Maßnahmen über 50.000 €.
- d. Bundesförderung „Stadt + Land“ gemäß Klimaschutzförderung Maßnahmen, die bis Ende 2023 abgeschlossen werden. Anträge möglichst bis 30.06.21 stellen. Fördersatz 2021: 80 %.  
Voraussetzung ist, dass die Maßnahme ein Teil eines Konzeptes des Landes, des Kreises oder der Kommune ist.  
Programm ähnelt der Nahmobilitätsrichtlinie, Anträge über FD VIF Nord, siehe oben. Förderumfang in Hessen 43 Millionen für die drei Jahre.
- e. Das Land Hessen fördert Radwegebau an Landes- und Bundesstraßen ab einer Verkehrsbelastung von 3.000 Kfz/Tag (über Hessen Mobil).
- f. Radwegebau an Kreisstraßen wird nicht gefördert, außer es beträfe Radfernwege des Landes oder des Bundes oder des geplanten Rad-Hauptnetzes Hessen. Alle diese Ausnahmen treffen auf keinen Weg in Felsberg zu.

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

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

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