



Chattengau, September 2017

Radverkehrs-konzept für die Gemeinde Wabern



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club / Ortsgruppe Chattengau

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

Radverkehrskonzept für die Gemeinde Wabern

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

Inhalt

- I. allgemeiner Teil
- II. Wabern im regionalen Radroutennetz mit anderen Kommunen
- III. Innerkommunales Radroutennetz Wabern
- IV. Radinfrastruktur in der Kerngemeinde
- V. Maßnahmenüberblick

I. Allgemeiner Teil

1. Stärken des Verkehrsmittels Fahrrad

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

Wir sehen im Fahrrad ein

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

2. Das Fahrrad als gleichwertiges Verkehrsmittel

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

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

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

3. Alltagstauglichkeit der Radverkehrsinfrastruktur

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

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

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

Unter Alltagstauglichkeit versteht unsere ADFC-Ortsgruppe:

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

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

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

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

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

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

4. Stärkung des Radverkehrs

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

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

Infrastruktur dargestellt wird. Dabei ist insbesondere auf den Kurzstrecken, also den Alltagsradverkehr abzuheben.

Dazu gehören Karten, Hinweisschilder, Veranstaltungen, Plakate.

5. Radrouten („Radwege“)

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

- **Hochbordradwege** innerorts;
 - mind. 1,60 m, besser 2 m breit gemäß ERA/RASt
 - baulich aufwendig, kostenintensiv
 - Probleme an Einmündungen (Sichtbeziehungen), Bordsteinabsenkungen
- **von der Fahrbahn abgesetzte** (Bord, Pfosten, Grünstreifen oder andere Trennung) kombinierte **Radwege** innerorts und außerorts, auch kombinierte Geh-/Radwege;
 - momentan der Favorit für Sicherheitsgefühl, Problem
 - Einmündungen
- **Radfahr- und Radschutzstreifenstreifen** auf der Fahrbahn bisher gemäß StVo nur innerorts;
 - + **Radschutzstreifen** (mind. 1,25 m, besser 1,50 breit, Strichellinie) Überfahren durch Kfz bei Platzmangel im Begegnungsverkehr unter Berücksichtigung des Vorrechts des Radfahrers erlaubt, absolutes Halteverbot, kein erhöhter Parkdruck)
 - + **Radfahrstreifen** (1,85 m breit, durchgezogene Linie) Überfahren durch Kfz nicht erlaubt
 - preiswerte Lösung, Straßenbreite mindestens 7,50 m
 - Problem Kfz-Parken
- **kombinierter Geh-Radweg**
 - + Mindestbreite 2,50 m
- **kombinierte Wirtschafts-/Radwege** unterschiedlicher Qualität der Oberfläche (wassergebunden, geschottert, mit Platten gelegt, asphaltiert) und Breite;
 - im ländliche Raum vielfach die Lösung weil kostengünstig, kein zusätzlicher Flächenverbrauch
 - Probleme:
Oberfläche oft nicht asphaltiert oder weitergehende Mängel (grüner Mittels-streifen, Schlaglöcher, Ränder nicht gemäht, Beschädigungen durch große landwirtschaftliche Fahrzeuge, Konflikte mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen, verschmutzte Oberflächen)
- **Radschnellwege** (3-4 m Breite, kreuzungsarm);
 - vor allem als Zubringerstrecken in Metropolregionen/Großstädten



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

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

6. Sichere Verkehrsinfrastruktur für Radfahrer

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

Innerörtliche Radrouten

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

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

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

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

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

Kombinierte Geh-/Radwege sollten vermieden bzw. nur in Notfällen angelegt werden, da dies insbesondere in Großstädten mit hoher Frequenz zu Konflikten mit den Fußgängern führt. Im begrenzten Straßenraum in ländlichen Ortsdurchfahrten ist dies aber oft die am ehesten umsetzbare Lösung und aufgrund der geringen Frequenz auch vertretbar, wenn keine andere sichere Lösung herstellbar ist. Notfalls bleibt der Gehweg Gehweg und Radfahrer werden geduldet (Zusatzschild „Radfahrer frei“). Gut ist auch eine sichere Führung durch **Tempo-30-Zonen** möglich. Zur Vermeidung von Hauptverkehrsstraßen und von Umwegen ist auch das Mittel der **Öffnung von Einbahnstraße**, am besten mit einem Radfahrstreifen, ein geeignetes und sicheres Mittel.

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

Außerörtliche Radrouten

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

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

Bei Querung öffentlicher Straßen ist eine entsprechende Warnbeschilderung vorzunehmen.

Die innerörtlich zu vermeidenden **kombinierten Geh-/Radwege sind außerörtlich unvermeidbar**. Auch hier gilt das Prinzip gegenseitiger Rücksichtnahme. Stark frequentierte Abschnitte sollten in den Winterdienst einbezogen sein.

7. Finanzierung

Finanzierungsvorschlag

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II. Wabern im regionalen Radroutennetz mit anderen Kommunen

1. Bestandsaufnahme Wabern

Die Gemeinde Wabern liegt überwiegend in einem breiten Tal am Zusammenfluss von Efze, Schwalm und Eder. Damit hat die Gemeinde gute topographische Voraussetzungen für einen hohen Radverkehrsanteil. Unserem Wissen nach ist der Modal-Split-Anteil in Wabern bisher nicht ermittelt worden. Insgesamt liegt der Modal-Split des Radverkehrs für Hessen mit 7 % (Angabe des Hess. Verkehrsministeriums) im Bundesvergleich deutlich unter dem Schnitt von 10 %. Anzustreben sind mindestens 10%, besser 15 %.

Wabern wird vom hessischen Radfernweg „Eder-Radweg“ und den regionalen Radrouten „Schwalm-Radweg“ und „Efze-Radweg“ (R 17) durchzogen. Auch dies bietet auf den ersten Blick **bereits gute Voraussetzungen für Radrouten zwischen den Gemeindeteilen und zu benachbarten Kommunen**. Deutliche Schwächen hat das Radroutennetz in den Ortslagen der Orte der Gemeinde Wabern wie fast überall im ländlichen Raum im Bereich der innerörtlichen Durchgangsstraßen. **In der Kerngemeinde Wabern gibt es bisher keine eigenen Verkehrsflächen**.

Außerdem fehlen allenthalben **diebstahlsichernde Abstellanlagen für Fahrräder**, an wichtigen Orten sollten sie **auch wettergeschützt** sein.

Die Bestandsaufnahme beschreibt das vorhandene Radroutennetz sowie seine Mängel. Im letzten Teil werden Vorschläge zur Qualitätssteigerung gemacht.

2. Verbindung des Gemeindezentrums Wabern mit den umliegenden Kommunen

2.1 Wabern – Fritzlار (6 km)

Wabern ist mit Fritzlار über den hess. Radfernweg „Eder-Radweg“ verbunden. Er verläuft ab der Alten Kasseler Straße zunächst auf einem gepflasterten Geh-Radweg mit 2 m Breite, später auf einem ca. 4 m breiten asphaltierten kombinierten Rad-/Wirtschaftsweg. Die Wegweisung ist durch das Land Hessen erstellt und wird von dieser Seite gepflegt. Die Pflasterstrecke wächst auf 1,25 m zu und muss „entgrünt“ werden. Außerdem müsste die Pflasterstrecke auf 2,50 m verbreitert werden, um einen sicheren Begegnungsverkehr zu ermöglichen.

Problemstellen:

- Oberfläche: keine
- Wegweisung: keine
- Sicherheit:
 - a. an der Querung der K 12 Zennern - Cappel sollte das verblichene Verkehrszeichen „Vorfahrt achten“ auf der westlichen Seite erneuert werden. Ebenso sollte auf beiden Seiten des kombinierten Rad-/Wirtschaftsweges eine Haltelinie vorhanden sein. Sie fehlt auf einer Seite. An der zu querenden K 12 sollten Warnschilder „Radfahrer kreuzen“ angebracht werden.
 - b. Verbreiterung der Pflasterstrecke auf 2,50 m.
- Fazit: gut



Legende:

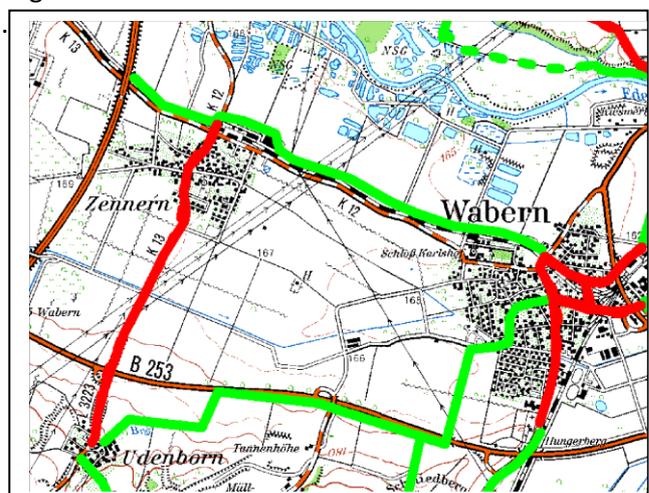


straßenfreier Radweg,
asphaltiert

gestrichelt: Schotter



Radroute auf der Straße



2.2 Wabern – Borken (9,5 km)

Wabern ist mit Borken über den regionalen „**Schwalm-Radweg**“ verbunden. Er verläuft in Wabern von Gensungen kommend über Harle nach Unshausen und Uttershausen sowie weiter nach Borken Singlis. Die Route wurde mit seiner Eröffnung mit einer Wegweisung versehen. Die Pflege obliegt der Gemeinde Wabern.

Die kürzeste Verbindung führt durch die Landgrafenstraße. Hier gibt es keine eigene Verkehrsfläche für Radfahrer. Sie müssen die Fahrbahn mitbenutzen. Hier ist nach einer besseren Lösung zu suchen. Am Ortsrand beginnt dann ein asphaltierter kombinierter Geh-/Radweg straßenbegleitend an der L 3148 bis Uttershausen. Die Ortsdurchfahrt (Jägerstraße und Frielendorfer Str.) bietet Radfahrern keine Verkehrsfläche. Der Anschluss zum Schwalm-Radweg besteht durch den Hessenweg.

Eine zweite Variante führt über Unshausen. Wabern ist mit einem asphaltierten straßenbegleitenden Geh-/Radweg an der B 254 an den Schwalm-Radweg zwischen Harle und Unshausen angeschlossen. In Unshausen ist die Querung der B 254 durch eine Verkehrsinsel gesichert. In Unshausen führt die Route zunächst durch die Anliegerstraßen „Hinter der Hute“ und Bachstraße. Am westlichen Ortsrand geht er in Höhe Bauerngasse in einen asphaltierten kombinierten Rad-/Wirtschaftsweg über und quert dann auf einem solchen Weg die Schwalmaue vorbei am Sportplatz nach Uttershausen bis an die Bahnlinie. Uttershausen wird durch einen beschränkten Bahnübergang erreicht.

Der Schwalm-Radweg führt auf der östlichen Seite der Bahn auf einem asphaltierten und kombinierten Rad-/Wirtschaftsweg in 3 m Breite gen Süden am Ort Uttershausen vorbei. Am Ortsausgang befindet sich ein weiterer beschränkter Bahnübergang als Verbindung in den Ort. Ein Teilstück bis hinter das „Brückenhaus“ (ca. 450 m) verläuft auf der L 3148. Hier sollte ein abgesetzter straßenbegleitender Radweg gebaut werden. Eine Alternative dazu wird unten beschrieben.

Problemstellen:

- Oberfläche: keine
- Wegweisung: keine
- Sicherheit: Einmündung auf L 3148, Führung auf der L 3148
- alternative Teilstück am alten Sportplatz vor der Schwalmbrücke (Brückenhaus) – schlechte Oberfläche
- Teilstück auf L 3148 südlich von Uttershausen, straßenbegleitender Radweg an der L 3148 notwendig; Landesförderung beantragen
- Schwalmbrücke bis Singlis mit geschotterter Decke (1,75 km, Kommune Borken)
- Fazit: befriedigend

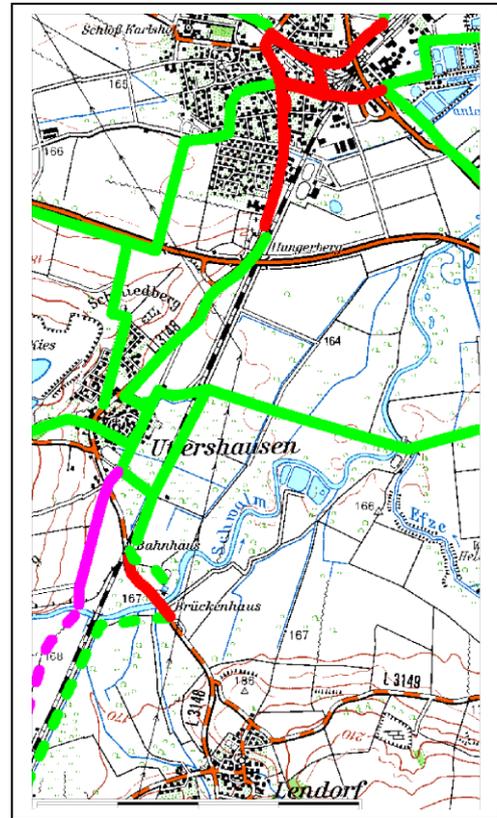


Vorschlag für eine alternative Führung im Abschnitt Uttershausen-Singlis

Ab dem Ortsausgang ließe sich eine kürzere Alternative nach Singlis entwickeln. Dazu benutzt man einen asphaltierten Wirtschaftsweg mit Einmündung gegenüber der Chattenstraße, der direkt zur Schwalm führt, und den Bahndamm, der eine Zufahrt zur Deponie schafft, unterquert. Dort müsste eine Brücke über die Schwalm gebaut werden. Südlich der Schwalm wäre ein Wirtschaftsweg (ca. 800 m) zu asphaltieren, bevor er vor Singlis asphaltiert Singlis ist. Er führt direkt nach Singlis (Mühlweg).

Diese Alternative wäre kürzer, durchgehend asphaltiert und sicherer. Sie würde die Fahrtzeit nach Singlis und Borken verkürzen, sowie die kurze Nutzung der L 3148 vermeiden, da die Landesstraße in der Ortslage von Uttershausen gerade gequert werden würde.

Hierfür sollte eine Landesförderung beantragt werden und mit der Kommune Borken kooperiert werden.



2.3 Wabern – Homberg (9,5 km)

Wabern ist mit Homberg über die regionale Radroute R 17 „Efze-Radweg“ verbunden. Eine Wegweisung ist aufgestellt. Die Pflege obliegt der Gemeinde Wabern.

In der Ortslage Wabern verläuft der Efze-Radweg auf den Durchgangsstraßen Bahnhofstraße, Raiffeisenstraße und Forststraße sowie Hohenbergstraße. Eine eigene Radverkehrsfläche gibt es hier nicht. Ein straßenbegleitender asphaltiert Geh- und Radweg beginnt an der B 254 führt bis nach Unshausen. In Unshausen ist die Querung der B 254 durch eine Verkehrsinsel gesichert. In Unshausen führt die Route zunächst durch die Anliegerstraßen „Hinter der Hute“ und Bachstraße und geht am südlichen Ortsrand in einen geschotterten Rad-/Wirtschaftsweg über, der bis Hebel führt. Dort wird die Lendorfer Straße gequert, die hier außerordentlich breit ist (ca. 8 m) und keine Fläche für den Radverkehr ausweist. Der R 17 wird auf einem bis 2017 geschotterten kombinierten Rad-/Wirtschaftsweg bis zur Landesstraße L 3149 von der B 254 nach Berge fortgesetzt (ca. 1 km). Er wurde 2017 asphaltiert. Vor der Efze-Brücke zweigt der R 17 links in einen asphaltierten kombinierten Rad-/Wirtschaftsweg ab. Wünschenswert ist ein Geh-/Radweg zwischen Berge und B 254 für Nutzer der ÖPNV-Haltestelle an der B 254 und die Radfahrer.

Problemstellen:

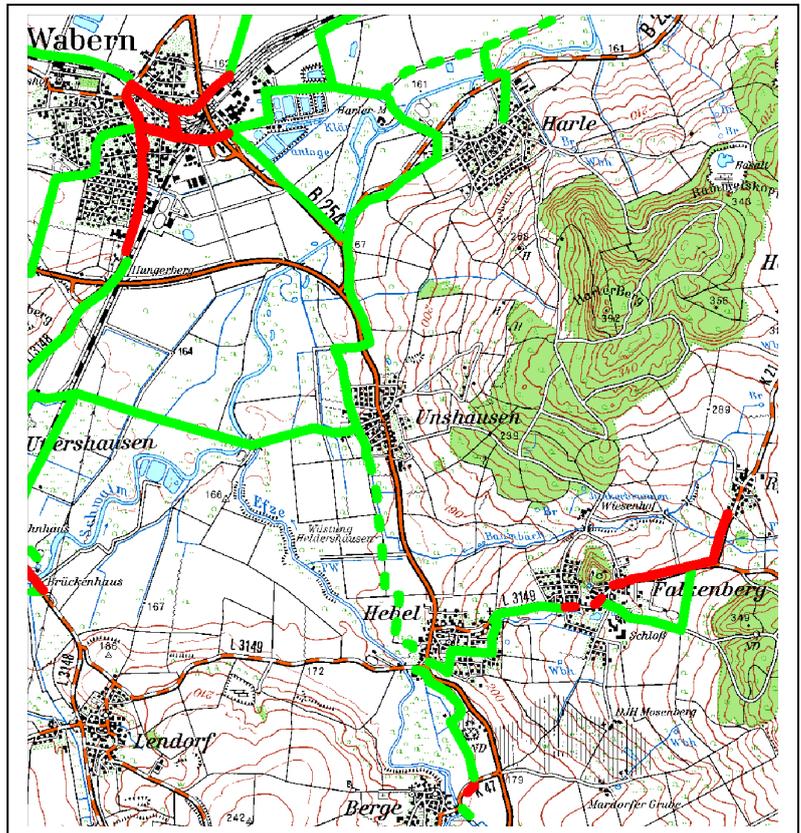
- Schotteroberfläche zwischen Unshausen und Hebel, teilweise als Spurweg mit Schlaglöchern (1,7 km)

Maßnahmenvorschlag:

Asphaltierung auf 3 m Breite

- Lendorfer Straße in Hebel: Zwischen Schwalm-Brücke und B 254 beidseitig auf der fahrbahn-einen Radfahrstreifen oder Radschutzstreifen anlegen.
- Fazit: befriedigend





2.3 Wabern – Felsberg (8,5 km)

Wabern ist mit Felsberg mit zwei Radrouten verbunden. Die Kerngemeinde ist über den Eder-Radweg verbunden, die Gemeindeteile südlich der Eder mit dem Schwalm-Radweg über den Gemeindeteil Harle.

a. Variante Eder-Radweg

Der Eder-Radweg führt durch die Bahnhofstraße zum Bahnhof Wabern. Von dort verläuft er auf einem asphaltierten kombinierten Rad-/Wirtschaftsweg zum Sportplatz von Niedermöllrich und im spitzen Winkel zurück in Richtung Süden. Ein abkürzender Wirtschaftsweg ist ein nur holpriger Spurweg und damit ist schlecht fahrbar. Er wird von ortskundigen Radfahrern bei trockenem Wetter trotzdem schon benutzt. Sein Ausbau würde die Strecke um ca. 550 m verkürzen. An einer Linkskurve nach dem Sportplatz Niedermöllrich trifft diese Abkürzung auf den bestehenden Eder-Radweg. Bis zum nächsten Abzweig bleibt die Route asphaltiert und geht dann in einen Schotterweg über hinzu Fischteichen und einer Ederbrücke am Sportplatz Felsberg-Lohre, wo der kombinierte Rad-/Wirtschaftsweg wieder asphaltiert ist.

Problemstellen

- Wegeführung: Nicht genutzte Abkürzung bei Niedermöllrich (400 m)
Maßnahmenvorschlag: Asphaltierung der Abkürzung auf 3 m Breite
- Oberfläche zwischen Bahnübergang nach Harle bzw. Zuckerfabrik und Ederbrücke bei Lohre (1,5 km)
Maßnahmenvorschlag:
Beseitigung der zahllosen Schlaglöcher am besten durch Asphaltierung auf mindestens 3 m Breite; Landesförderung beantragen
- Fazit: befriedigend

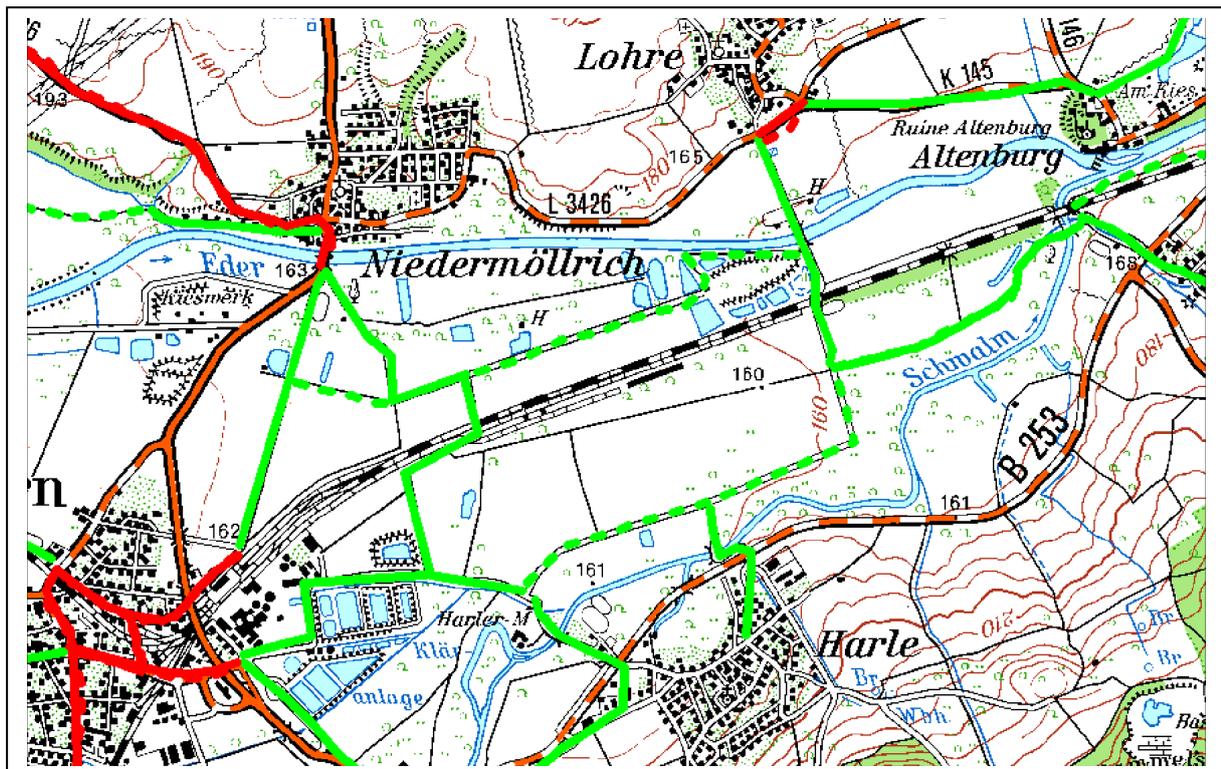


b. Variante Lerchenweg/Schwalm-Radweg

Für diese Variante fährt man durch die Forststraße zur Zuckerfabrik und weiter geradeaus zur Kläranlage Wabern. Bis nach Harle fährt am auf einer annähernd unbefahrenen asphaltierten Straße. Östlich der Klärbecken verbindet der asphaltierte Lerchenweg diese Route mit dem Eder-Radweg über einen beschränkten Bahnübergang. Geradeaus führt der asphaltierte Wirtschaftsweg direkt nach Harle. Vor der Harle Mühle zweigt der Schwalm-Radweg links/nach Westen in Richtung Felsberg-Rhünda in einen Wirtschaftsweg mit wassergebundener Decke ab. Die Oberfläche ist glatt, allerdings mit zahlreichen Schlaglöchern versehen, so dass der Radfahrer sich ganz auf ihre Umfahrung konzentrieren muss (ca. 780 m). Es folgt ein kurzes Stück asphaltierter Rad-/Wirtschaftsweg, der dann in einen Schotterweg aus grobem Basalt (Stücke 1-2 cm) übergeht (ca. 700 m). Ab dem Bahnübergang nach Lohre ist der Schwalm-Radweg bis Rhünda asphaltiert.

Problemstellen:

- Oberfläche:
 - a. Beseitigung der Schlaglöcher zwischen Harler Mühle und Schwalm-Brücke/ Zufahrt nach Harle/Nord
 - b. Abtragen des groben Basaltschotter zwischen Harle und Bahnübergang nach Lohre; Eintrag von Feinsplitt aus Kalk
- Wegweisung: keine
- Sicherheit: Siehe Oberfläche
- Fazit: befriedigend

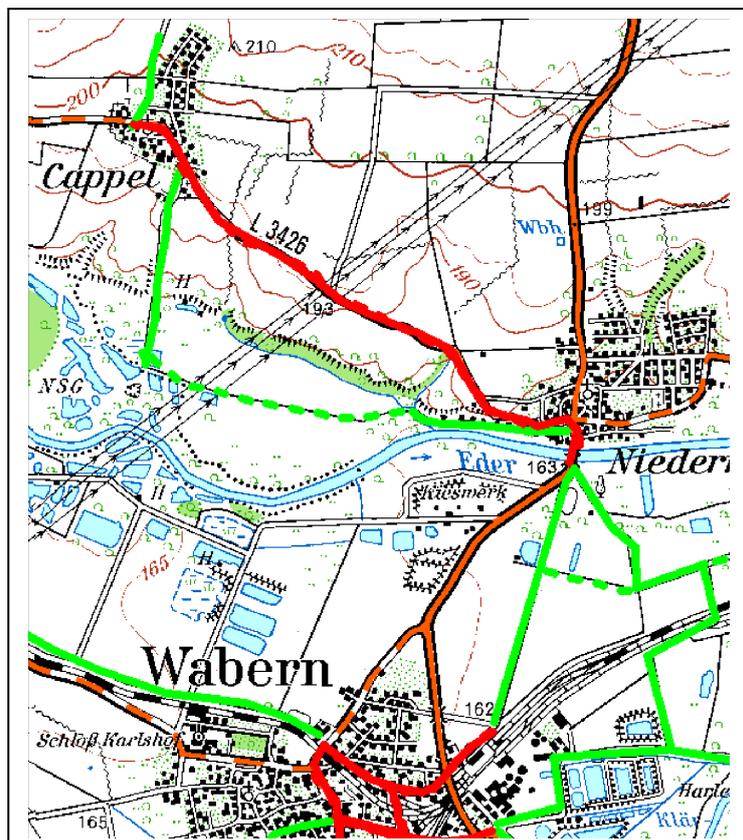


2.4 Wabern – Gudensberg (11 km)

Die Radroute Wabern – Gudensberg führt über Niedermöllrich und den Fritzlarer Stadtteil Cappel durch das Oberste Holz nach Gudensberg-Obervorschütz. Sie ist mit einer Wegweisung versehen. Vom Bahnhof Wabern führt ein asphaltierter kombinierter Rad-/Wirtschaftsweg zum Sportplatz Niedermöllrich. Auf Höhe des Wende- und Parkplatzes am Sportplatz befindet sich eine Bauminsel mit einem kurzen Stück Hochbord-Gehweg bis direkt an die Fahrbahn. In Niedermöllrich ist die Eder auf der Straße zu überqueren. Die Route führt dann auf der L 3426 nach Cappel. In der Ortslage Niedermöllrich und am Ortsausgang ist eine Steigung von bis zu 11 % zu fahren.

Problemstellen:

- Sicherheit/Komfort:
 - a. keine Bordsteinabsenkung an der Bauminsel am Sportplatz Niedermöllrich;
Maßnahme: Bordsteinabsenkung;
 - b. Führung des Radverkehrs auf der B 254 in der Ortslage
Maßnahme:
schwierig
 - c. Führung des Radverkehrs auf der L 3426 zwischen Niedermöllrich und Cappel
Maßnahme:
Neue Führung in Niedermöllrich durch den Strandweg (asphaltiert bis zum Ende der Wohnbebauung); weiter auf einem Wirtschaftsweg mit geschotterter und wassergebundener Oberfläche zuletzt auf ca. 200 m fester Grasweg.
Die Oberfläche sollte ausgebessert werden (Schlaglöcher) Wegränder und Mittelstreifen mindestens zwei bis viermal jährlich niedrig abgemäht werden (Länge 1,1 km), auf Höhe Cappel auf asphaltiertem Weg hinauf nach Cappel (bis zu 8 %).
Änderung bzw. Erneuerung der Wegweisung.
- Fazit: befriedigend



III. Innerkommunales Radroutennetz Wabern

1. Verbindungen zwischen Wabern und seinen Ortsteilen

- Wabern – Niedermöllrich

Eder-Radweg; siehe Wabern – Gudensberg

+ asphaltierte Wirtschaftswege

+ Wegweisung: vorhanden

+ **In der Ortsdurchfahrt Niedermöllrich (B 254) ist kein Raum für Radverkehrsflächen.**

- Qualität: gut



- Wabern – Zennern

Eder-Radweg, siehe Wabern – Frittlar

+ asphaltierte Wirtschaftswege

+ Wegweisung: vorhanden

+ **In den Ortsdurchfahrten von Zennern ist kein Raum für Radverkehrsflächen.**

- Qualität: gut



- Wabern – Udenborn

Landgrafenstraße, Ziegenhainer Str. Frankfurter Str.,

+ asphaltierte Wirtschaftswege

+ Wegweisung: vorhanden

+ In Udenborn gibt es keinen nennenswerten Durchgangsverkehr. **Es gibt in der Ortsdurchfahrt keinen Raum für den Radverkehr.**

- Qualität: gut



- Wabern – Uttershausen

Schwalm-Radweg; siehe Wabern – Borken

+ asphaltierter Radweg

+ Wegweisung vorhanden

+ Die Ortsdurchfahrt L 3148 ist in Uttershausen

7,50 m breit. **Wir schlagen beidseitig eine Radschutzstreifen von 1,50 m Breite vor.**

Aus Richtung Wabern wäre das „Achtung“-Schild mit dem Zusatz „Radfahrer kreuzen“ aufzustellen.

- Qualität: gut



- Wabern – Unshausen –

Efze-Radweg; siehe Wabern – Homberg

+ asphaltierte Radwege

+ Wegweisung: vorhanden

+ **Es gibt in der Ortsdurchfahrt Unshausen keinen Raum für den Radverkehr.**

- Qualität: gut



- Unshausen – Hebel

- + geschotterte Wirtschaftswege mit Schlaglöchern und grünem Mittelstreifen
- + Wegweisung vorhanden
- + **Es gibt in den Ortsdurchfahrten in Hebel keinen Raum für den Radverkehr.**

- Qualität: befriedigend



- Hebel - Falkenberg – Rockshausen

Alsfelder, Schafgasse, Bornstr., Opferwiesen, gepflasterter Geh-/Radweg an L 3149, - Ortsdurchfahrt Falkenberg/Melsunger Str. – K 21

Hebel - Falkenberg

- innerörtliche Wohnstraßen mit Gefälle
- + außerörtlich gepflasterter Geh-/Radweg
- + Wegweisung in Hebel fehlt

+ Es gibt in den Ortsdurchfahrten Falkenberg und Rockshausen keinen Raum für den Radverkehr.

- Qualität: befriedigend bis gut



Falkenberg - Rockshausen

Die Verbindung ist im Sinne der Nahmobilität wichtig, da der Kindergarten und der Sportplatz in Falkenberg sind, das DGH in Hebel.

- + an der L 3149 kein Geh-/Radweg (ca. 200 m) bis Sportplatz. Er sollte nördlich gebaut werden
- + K 21 wird im Sommer 2017 zwischen Ortsslage und L 3149 neu gebaut; eine Anlage eines Geh-/Radwegs (400 m) ist leider nicht erfolgt. Er wäre auf der westlichen Seite zu bauen.

- Qualität: mangelhaft



- Wabern – Harle

- siehe Wabern – Felsberg Variante b.
- + asphaltierte Wirtschaftswege
- + Wegweisung vorhanden

+ Es gibt keine Ortsdurchfahrt in Harle.

Qualität: gut



- Niedermöllrich – Harle

- Eder-Radweg, Lerchenweg – Mühlenweg
- + asphaltierte Wirtschaftswege
- + Wegweisung vorhanden

Qualität: gut



- Harle – Unshausen

Schwälmer –Radweg: asphaltierte straßenbegleitende Geh-/Radweg an B 253 und B 254
+ asphaltierte Geh-/Radwege
+ Wegweisung vorhanden

Qualität: gut



- Hebel/Falkenberg/Rockshausen – über Unshausen nach Uttershausen

Schwalm-Radweg und Efzeradweg, siehe 1.3 und 1.2
+ asphaltierte und geschotterte Wirtschaftswege
+ Wegweisung vorhanden

Qualität: befriedigend



- Uttershausen – Udenborn

a. Nutzung der K 13

b. länger, aber straßenfrei über asphaltierte Wirtschaftswege bis B 253, dann links südlich von B 253

Qualität: gut



- Udenborn – Zennern (- Fritzlar)

Nur über K 13, keine straßenfreie Verbindung über Wirtschaftswege möglich

- Qualität: mangelhaft



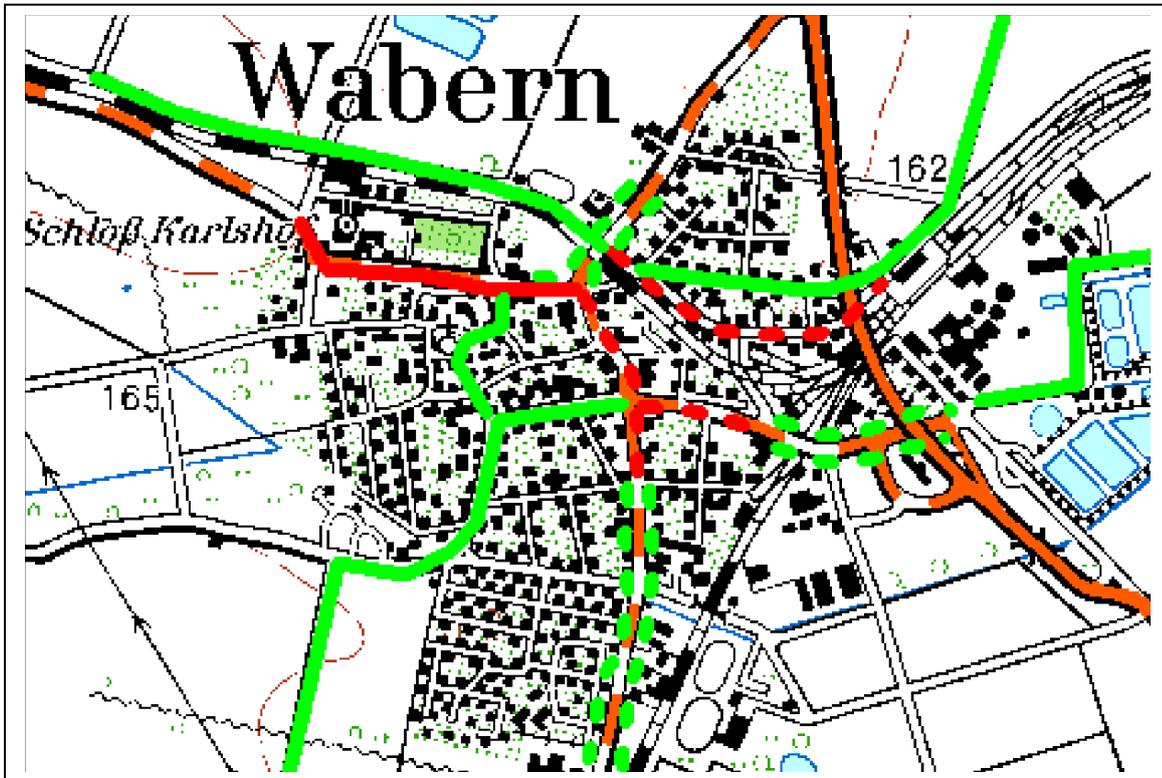
IV. Radinfrastruktur in der Kerngemeinde

1. Wichtige Zielorte:

Landgrafenstraße: Rathaus – Einkauf – Sparkasse - Schule – Sportplätze – Veranstaltungshalle

Bahnhofstraße: Bahnhof

Kurfürstenstraße: Gastronomie und Volksbank



- rote Linie** = kein Radverkehrsangebot
- rot gestrichelt** = IST oder Vorschlag Tempo 30
- grüne Linie** = fast autofreie Radroute
- grüngestrichelt** = Abschnitte mit Änderungsvorschlägen

2. Innerörtliche Durchgangsstraßen

2.1 Bahnhofstraße / Raiffeisenstraße

In der Bahnhofstraße gibt es trotz Neugestaltung keine Flächen für den Radverkehr. Beidseitig wurden Längsparkplätze ohne erkennbaren Bedarf geschaffen. Die Fahrbahn ist weniger als 6 m breit, so dass keine Radstreifen möglich sind.

Durch die Bahnhofstraße verläuft der Eder-Radweg und die Zufahrt zum Bahnhof. Auch ein Teil des Radverkehrs in /aus Richtung Harle und Homberg verläuft hier und durch die Raiffeisenstraße zur Forststraße.

Die Straßenbreite beträgt in der Bahnhofsstraße und in in der Raiffeisenstraße unter 7,50 m.

alternative Vorschläge:

- a. Tempo 30 in der Bahnhof- und Raiffeisenstraße, beim Umbau im letzten Abschnitt vor dem Bahnhof die Längsparkplätze vor den Häusern in einen Radweg umwandeln.
 - b. Parkstreifen auf der Nordseite zurückbauen und in einen Radweg umwandeln
 - c. Radverkehr durch die parallel verlaufende Tannenbergsstraße führen
- Qualität: mangelhaft



2.2 Alte Kasseler Straße (zwischen Landgrafenstraße/Dillichstraße und Bahnhofstraße)

Die Alte Kasseler Straße führt von Norden her in das Zentrum zur Landgrafenstraße mit Supermarkt, Tankstelle und Rathaus. Sie verbindet auch den Eder-Radweg und die Bahnhofstraße mit dem Zentrum. Sie wird durch einen Bahnübergang unterbrochen. Hier existiert keine Radverkehrsfläche, so dass Radfahrer auf der Straße Rad fahren müssen.

Qualität: mangelhaft



Vorschläge:

- + Ausweisung des ca. 2,50 breiten Gehwegs ab Bahnhofstraße ortsauwärts als kombinierten Geh-Radweg bis zu den Supermärkten
- + Abmarkierung einer 2,50 breiten Fläche an der Kasseler Straße vor dem Nissan-Händler als kombinierten Geh-/Radweg, Markierung einer Zufahrt zum Autohändler/Werkstatt
- + ortseinwärts Verbreiterung des gepflasterten Gehwegs aus 2 bis 2,50 m Breite zulasten der Beete unter den Bäumen und Umwidmung zum geh-/Radweg bis zur Volksbank, Absenkung der Bordsteine im Bereich der Auf- und Abfahrt des Kombiweges
- + auf Höhe der Landgrafenstraße Schaffung einer Querung des Beets zur Landgrafenstraße
- + Zwischen „Im Eck“ und Bahnübergang an der Kreissparkasse Schaffung eines Radwegstreifens durch durchgehende weiße Linien in einer Breite von mind. 1,25 m, besser 1,50 m auf dem gepflasterten Platz an der Kreissparkasse, Absenkung der Bordsteine im Bereich des neuen Radwegs

2.3 Landgrafenstraße (670 m)

In der Landgrafenstraße gibt es keine Radverkehrsflächen. Sie ist zwischen Kurfürstenstraße und Forststraße verkehrreich und eng. Zwischen Kurfürstenstraße und Forststraße ist Tempo 30 angeordnet. Die Fahrbahnbreite beträgt durchgehend 6,60 m. Radfahrstreifen auf der Fahrbahn können wegen der geringen Breite nicht angelegt werden. Im Teilbereich zwischen Ziegenhainer Straße und Ostland Straße (Anrainer Katholische Kirche) gibt es auf der westlichen Seite Parkplätze quer zur Fahrbahn.

- Qualität: mangelhaft



Ampel im Gehweg in Landgrafenstraße

Aufgrund der differenzierten Straßengestaltung beschreiben wir die Analyse und unsere Vorschläge abschnittsweise.

Abschnitt Kurfürstenstraße – Forststraße

Tempo 30 ist angeordnet. Für die Anlage eigener Radverkehrsflächen ist kein Platz. deshalb muss dieser Abschnitt so bleiben wie er ist.

Abschnitt Forststraße – Engelstraße

Zwischen Forststraße und Engelstraße bietet der Straßenraum keinen Platz für den Radverkehr, weder im Bereich der Gehwege, noch im Bereich der Fahrbahn.

Vorschlag:

- + Anordnung von Tempo 30

Abschnitt Engelstraße - Südstraße

Ortseinwärts auf der Ostseite ist der Gehweg ca. 2,60 m breit. Dort kann aufgrund der Frequenz der Geh- und Radverkehr abgewickelt werden.

Vorschlag:

- + Anordnung eines kombinierten Geh-/Radweges mit den Gebotsschildern der StVo, Bordsteinabsenkungen vervollständigen, Fußgängerampel von der Fahrbahn auf einen Abstand von 2,60 m umsetzen, da sie mitten im Verkehrsraum steht.
- + Auf Höhe Engelstraße Bordsteinabsenkung und Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn. Für Autofahrer „Achtung“ – Warnschild mit Zusatz „Achtung Radfahrer im Längsverkehr“ und Tempo 30.



Ortsauswärts auf der Westseite befindet sich ein Grünstreifen mit Querparkplätzen. Hier gibt es Platz eigenständige Radverkehrsflächen.

Vorschläge:

- + Ortsauswärts auf der Westseite auf Höhe der Engelstraße Bordsteinabsenkung und Umwidmung des Gehwegs zum kombinierten Geh-/Radweg bis zur Ziegenhainer Straße unter Mitnutzung des Grünstreifens. Dort erneute Bordsteinabsenkung.
- + Querparkplätze vor der Katholischen Kirche zu Längsparkplätzen umgestalten zu Längsparkplätzen durch Ummarkierung und Schaffung einer geringen baulichen Abgrenzung zum Radweg auf dem gewonnenen Streifen, zumal der Bedarf nicht erkennbar ist. Der Platz sollte für einen Radweg zwischen Parkplätzen und Grünfläche genutzt werden. Sollten die Parkplätze wieder erforderlich sein, sollte im Grünstreifen ein Radweg gebaut werden.
- + Zwischen Rosen- und Ostlandstraße sollten ebenfalls Querparkplätze zu Längsparkplätzen umgestaltet werden, so dass zwischen Parkplätzen und Gehweg ein Radweg entstehen kann.

Abschnitt Ostlandstraße – Ortsausgang

Ortseinwärts kann der mind. 2,60 m breite straßenbegleitende Weg als kombinierter Geh-/Radweg genutzt werden.

Ortsauswärts endet ein verschmälertes Gehweg an einer Barriere. Eine Fortsetzung ist wegen eines Entwässerungsgrabens und angrenzender Grundstücke nicht möglich.



Vorschläge:

- + Auf der östlichen Seite sollte ein Radschutzstreifen (1,50 m) auf der Fahrbahn bis zum Ortsausgang und dem Beginn des einseitigen Zweirichtungsradswegs geschaffen werden. Wegen der Querung der Fahrbahn sollten Warnschilder „Radverkehr kreuzt“ aufgestellt werden.
- + Sollte diese Lösung von den Behörden verweigert werden, muss der ortsauswärts fließende Radverkehr auf Höhe des Bauhofs die Landesstraße queren und bereits ab hier der Weg auf der östlichen Seite in beide Richtungen genutzt werden. Auch hier ist die Straßenquerung mit dem Warnschild „Radverkehr kreuzt“ gesichert werden

2.4 Kurfürstenstraße

Die Kurfürstenstraße ist weniger als 7,50 m breit und mit Verschwenkungen und Bauminselfen verbaut. **Hier ist keine Radverkehrsanlage möglich.**

Lediglich zwischen Landgrafenstraße und Volksbank kann durch Verschmälerung der Beete und Verbreiterung des Gehwegs eine Breite von 2,50 m für einen kombinierten Geh-/Radweg hergestellt werden.

Im Bereich können nur Nebenstraßen genutzt werden (Dillicher Str., Fritzlarer Straße, Wimmer Straße)

- Qualität: mangelhaft



2.5 Forststraße (670 m)

Die Forststraße verbindet die Landgrafenstraße mit der Zuckerfabrik und der B 254. In der Straße gibt es keine Radverkehrsflächen, obwohl hierdurch der Radverkehr nach Unshausen, Hebel, Falkenberg Homberg und Harle abgewickelt werden muss.

Die Forststraße hat ab Landgrafenstraße einen schmalen Gehweg. Sie ist nur 6,60 m breit. Auch hier ist kein Platz, um Radstreifen herstellen zu können.

Mehr Platz bietet sich ab der Einmündung Raiffeisenstraße, auf der Bahnbrücke und weiter in Richtung Zuckerfabrik.

- Qualität: mangelhaft



Forststraße Ri. Zuckerfabrik



Bahnbrücke Forststraße Ri. Raiffeisenstr.

Vorschläge:

- + Der Bereich Landgrafenstraße bis Raiffeisenstraße erlaubt keine eigene Fläche für den Radverkehr. Sie ist im 2. Teil die Rampe zur Brücke über die Bahnstrecke. Sowohl Fahrbahn, als auch der Gehweg sind zu schmal. Hier wäre allein die Anordnung von Tempo 30 eine Verbesserung.
- + Für Radler aus und in die Raiffeisenstraße in / aus Richtung Zuckerfabrik ließe sich in folgender Weise eine Radroute schaffen (ca. 350 m):
 - a. in Richtung Zuckerfabrik:

Ab Höhe Raiffeisenstraße Mitnutzung des Gehwegs mit der Gebotsbeschilderung „Gehweg“ und dem Zusatzschild „Radfahren erlaubt“ bis Trieschweg. Danach Anlage eines Radfahrstreifens neben der Fahrbahn mit Zaunabsicherung zum Abhang bis Zuckerfabrik.
 - b. aus Richtung Zuckerfabrik:

Einrichtung eines Radschutzstreifens auf der Fahrbahn zwischen Zuckerfabrik und Brücke.

Versetzen oder Entfernen der Leitplanke auf der Brücke bis direkt an die Fahrbahn, dadurch Platz zwischen Geländer und Leitplanke. Anlage eines Radwegs zwischen Brücke und Raiffeisenstraße, auch über die Verkehrsinsel.
 + Veränderung bzw. Ergänzung der Wegweisung

3 Abstellanlagen

Abstellanlagen für Fahrräder sollten ein Anschließen als **Diebstahlschutz** ermöglichen. Dies gewährleisten Anlehnbügel, die es in verschiedensten Ausführungen und Designs gibt.



Beispiele aus der Stadt Gudensberg (Fotos: Horstmann)

Dort, wo Fahrräder über längere Zeit abgestellt werden, sollte auch ein **Wetterschutz** angeboten werden, z.B. in Form eines offenen oder abschließbaren „Bike-Port“. Dies sollte unbedingt am Bahnhof und an Haltestellen der Buslinien nach Fritzlar und Homberg in Betracht gezogen werden.



Beispiel aus der Gemeinde Beverstedt (Landkreis Cuxnaven) (Fotos: Horstmann)

Öffentliche Einrichtungen

Rathaus, Bahnhof Sport- und Freizeitzentrum, Schule

Diebstahlgesicherte Abstellanlagen gibt es an diesen Orten bisher nicht.

- Qualität: mangelhaft



Private Ziele des Konsums und der Dienstleistung

Supermärkte (EDEKA, Penny, kik), Banken (Sparkasse, Volksbank), Gasthaus Krone;

Diebstahlgesicherte Abstellanlagen gibt es an diesen Orten bisher nicht. An den Banken und am Gasthaus Krone gibt es nur Vorderradhalter.

- Qualität: mangelhaft



4 Wegweisung

Neben der Wegweisung des Landes am Eder-Radweg und der in Jahre gekommenen regionalen Wegweisung für den Efze-Radweg gibt es auch rein kommunale Wegweisungsschilder.



Die Pflege der Wegweisung des Radfernweges „Eder-Radweg“ erfolgt durch einen externen Dienstleister der Landes Hessen.

Die regionalen Radrouten „Efze-Radweg“ und „Schwalm-Radweg“ sollten in Kooperation von Landkreis und Kommunen gepflegt werden. Der Landkreis kommt dieser Aufgabe angesichts des Fehlens eines Radverkehrsbeauftragten seit einigen Jahren nicht mehr nach. Er sollte den Bestand überprüfen.

Deshalb muss jetzt jede Kommune selbst die Wegweisung überprüfen. Die **materielle Pflege** obliegt den Kommunen. Die Pflege umfasst die **Reparatur**, den **Ersatz**, die **evtl. Ergänzung**, das **Säubern** und evtl. **Freischneiden**.

Das Wegweisungssystem ist in Wabern vorhanden, aber stellenweise unvollständig. Hier wäre im ersten Schritt mit einem eigens erstellten **Wegweisungskataster** Abhilfe zu schaffen.

Es gibt z.Z. schon eine Menge Wegweiser nach den bundesweit geltenden Richtlinien. Eine genaue Bewertung kann aber nur durch eine eigene Überprüfung erfolgen. Dies wäre ein eigener umfangreicher Untersuchungsauftrag, der sinnvollerweise gleich zu einem Kataster führen sollte.

- Qualität: befriedigend



V. Maßnahmenüberblick

A. Infrastrukturmaßnahmen

1. Radwegebau

- + Ertüchtigung des Eder-Radweg Ri. Felsberg
- + Radverkehrsflächen in der Kerngemeinde (Landgrafenstraßen, Forststraße, Alte Kasseler Straße, Bahnhofstraße)
- + Ertüchtigung der Wirtschaftswege von Efze- und Schwalm-Radweg Ri. Felsberg und Hebel
- + Beseitigung der Lücke Uttershausen – Singlis auf dem Schwalm-Radweg

2. Ergänzung der StVo-Beschilderung zur Erhöhung der Sicherheit

3. Abstellanlagen

Sichere Abstellanlagen fehlen in der Gemeinde Wabern komplett. Vorrangig sollten am Bahnhof, am Rathaus und anderen öffentlichen Einrichtungen Anlehnbügel, am Bahnhof auch überdacht geschaffen werden. Die privaten Einrichtungen wie Supermärkte, Banken und Gastronomie sollten zu solchen Anlagen motiviert werden.

4. Wegweisung

Hier sollte mit einem eigenen Untersuchungsauftrag ein Kataster angelegt und die vorhandene Wegweisung hinsichtlich ihrer Vollständigkeit überprüft werden.

B. Sonstige Fördermaßnahmen

Mit weiteren Maßnahmen sollte der Radverkehr gefördert werden:

- + **aktive Mitgliedschaft der Gemeinde in der Arbeits-Gemeinschaft-NahMobilität Hessen**
- + freiwillige Aufnahme des **ADFC** in den Kreis der **Träger öffentlicher Belange**
- + je ein **Radverkehrsbeauftragte**n in der Verwaltung und einer ehrenamtlich aus der Bevölkerung
- + **Fortbildung** der für den Radverkehr zuständigen Mitarbeiter/-in z.B. über die bundesweiten Angebote des Deutschen Instituts für Urbanistik (DIFU)
- + Füllen der leeren Seite „Radwege“ auf der Gemeinde Homepage, z.B. mit Hinweisen zum Eder-Radweg, Schwalm-Radweg, Efze-Radweg, adfc-Radkarte Nordhessen; mögliche Radausflüge ab Wabern
- + mindestens einmal, besser zweimal jährlich eine **Fachsitzung zum Thema Radverkehr**
- + **Pedelec als Dienstfahrrad** für die Mitarbeiter der Verwaltung
- + Veranstaltung von **Radtouren** im Gemeindegebiet, Darstellung auf der Gemeinde-Homepage (z.B. Abendradrundtouren nach Felsberg auf Eder- und Schwalm-Radweg („In die Drei-Burgen-Stadt“), Fritzlar-Gudensberg-Felsberg („Durch den Chattengau“), nach Frielendorf und Borken („Seenrunde“), Tagesausflug nach Bad Wildungen über Bad Zwesten und Fritzlar („Auf zur Kur“), nach Kassel („Ab nach Kassel“)
- + jährliches **Radlerfest**
(z.B. „Wabern radelt“ mit Fahrradbörse, Gastronomie, ...)
- + **kommunale Radwegekarte**, Übersichtstafel an Bahnhof und Rathaus
- + Einrichtung von **Rastplätzen** an attraktiven Orten
- + Stecker für Aufladung von Pedelecs am Rathaus

C. Vorschläge für eine Prioritätenliste

Um sichtbar eine fahrradfreundliche Kommune zu werden, sollten zuerst spürbare Maßnahmen in der Kerngemeinde ergriffen werden, die auch **bezahlbar und schnell umsetzbar** sind. Dazu zählen aus unserer Sicht:

1. Priorität

Mit diesen Maßnahmen kann sofort begonnen werden. Sie können innerhalb von zwei Jahren umgesetzt sein.

- „Entgrünung“ des gepflasterten Eder-Radwegs bei Alter Kasseler Straße
- Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie Tempo 30 in der Bahnhofstraße, Kreuzung K 12 in Zennern
- Maßnahmen zur Streckenoptimierung durch neue Wegweisung, z.B. Radroute nach Cappel/Gudensberg durch den Strandweg oder durch Hebel nach Falkenberg
- Schaffung von sicheren Abstellanlagen in der Kerngemeinde
- Maßnahmen zur Schaffung von Radfahrmöglichkeiten in der Alten Kasseler Straße
- Abmarkierung von Radschutzstreifen in Uttershausen in der Jägerstraße
- Maßnahmen aus dem Bereich „Sonstige Fördermaßnahmen“: Radverkehrsbeauftragte, AGN-Mitgliedschaft, ADFC als TÖB, Radtouren
- Beginn der Planungen der Maßnahmen der 2. und 3. Priorität

Danach sollten die besonders schwerwiegenden Mängel im Netz angegangen werden, die eine höhere Investition und längere Planung voraussetzen. Dazu zählen wir:

2. Priorität

Diese Maßnahmen sollten innerhalb von vier Jahren umsetzbar sein.

- Umgestaltung von Landgrafenstraße und Forststraße
- Asphaltierung des Eder-Radwegs zwischen Niedermöllrich und Gemeindegrenze inklusive der Abkürzung am Sportplatz
- Asphaltierung des Efze-Radwegs zwischen Unshausen und Hebel
- Asphaltierung des „Schwalm-Radwegs“ zwischen Harle und Rhünda
- straßenbegleitender Radweg an der L 3148 zwischen Bahnhof am Siechen und Brückenhaus im Verlauf des Schwalm-Radwegs bzw. Umsetzung der Alternative
- straßengleitender Radweg an der L 3149 zwischen Falkenberg und Rockshausen inklusive K 21
- Maßnahmen aus dem Bereich „Sonstige Förderung“: Radlerfest, Rastplätze, Dienst-Pedelec

3. Priorität

Diese Maßnahmen sollten spätestens nach sechs Jahren umgesetzt sein.

- Brückenbau über die Schwalm im Zuge des Schwalm-Radwegs
- Wegweisungskataster

Radtour „Blicke auf die Radverkehrsinfrastruktur in Wabern“

mit Kommunalpolitikern und interessierten Bürgern
zur Übergabe des Radverkehrskonzepts am 13./20. September
etwa 20 km

Strecke

Wabern (Rathaus) – Bahnhofstraße – Niedermöllrich – Ri. Gudensberg in den Strandweg – Eder-Radweg bis Lohre – Wechsel zum Schwalm-Radweg – Harle – Unshausen – Uttershausen bis Schwalm – Brücke und Rückfahrt durch die Landgrafen und Forststraße
anschließend Vorstellen des Konzepts

Anlage:

- Hinweise zu Fördermöglichkeiten