

WAHL-O-Rad Melsungen, Thesen und Maßnahmen				
Thema	These	Stellungnahme Grüne, Meg	Stellungnahme CDU, Meg	Stellungnahme SPD, Meg
Stellenwert des Radverkehrs in Melsungen	Melsungen besteht aus 8 Stadtteilen. Durch innerstädtische Verbindungen untereinander muss auch Mobilität ohne KFZ möglich sein. Der Radverkehr soll als gleichwertiger Bestandteil der kommunalen Verkehrspolitik behandelt werden. Radfahren soll als gesundheitsfördernde und präventive Maßnahme stärker in der kommunalen Planung berücksichtigt werden. In der Stadtverwaltung ist der Stellenwert eines/er/ines Radverkehrsbeauftragten deutlich mehr Gewicht zu verleihen.	Volle Zustimmung	Förderung des RV wird unterstützt	RV ist gleichwertiger Teil der Verkehrspolitik. Ziel: sicheres und durchgängiges Alltagsradwegenetz zwischen allen Ortsteilen und den Nachbargemeinden. Das RVK aus 2023 bildet die zentrale Grundlage.
Budget	Angesichts des großen Nachholbedarfes muss die Stadt Melsungen die Investitionen in den Radverkehr deutlich steigern, um die gleichzeitig auch die bestehenden Fördermöglichkeiten von Bund und Land auszuschöpfen. Erforderlich ist die Stadt im Haushalt 2026 ein jährliches Budget von 200 T € für den Radverkehr eingeplant und zwar bis zum Jahr 2029 einschließlich. Welche radverkehrspolitischen Ziele sollen Ihrer Meinung nach mit dem Einsatz dieser bedeutenden Finanzmittel erreicht werden?	Weitere und höhere Investitionen sind nötig. Personal muss aufgestockt werden.	Budgets und Fördermöglichkeiten ausnutzen. Zuerst Sicherheit, dann Lückenschlüsse	Die jährlichen 200.000 € zunächst für kurzfristig umsetzbare Maßnahmen mit hohem Sicherheits- und Wirkungspotenzial. Planungsintensive Projekte parallel dazu vorbereiten. Grundlage immer das RVK
Radwegeneetz	Das Radwegeneetz in Melsungen und zwischen seinen Stadtteilen und innerhalb dieser soll lückenlos, sicher und alltagstauglich ausgebaut werden, damit alle Gruppen von Radfahrenden sicher und komfortabel im gesamten Stadtgebiet unterwegs sein können. Darüber hinaus sind die Radwegeverbindungen in alle Nachbarkommunen auszubauen und zu verbessern. Die Planungsvorgaben des Hessischen Radhauptprezes sind umgehen zu realisieren. Nur so kann der regionale Radverkehr gestärkt werden.	Uneingeschränkte Zustimmung	Dem ist nichts hinzuzufügen. Mittelfristplanung, die nicht mit der nächsten Legislaturperiode endet.	Der RVK Netzentwurf soll konsequent umgesetzt werden, zunächst Schließen von Netzlücken zwischen den Stadtteilen und Nachbarkommunen. Bei der Sanierung von Bundes- und Landesstraßen und anderen Straßenbaumaßnahmen soll der Ausbau der Radwege mit bedacht werden.
Vision Zero	Ziel der Verkehrspolitik des Bundes ist es, die Zahl schwerer und tödlicher Unfälle im Straßenverkehr auf Null zu senken. Motorisierter Kraftfahrzeugverkehr und Radverkehr nutzen meist die gleichen Straßen. Hier müssen die schwächeren Verkehrsteilnehmer geschützt werden. Es soll ein auf dem Prinzip der Vision Zero basierendes Handlungsleitfaden für die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs beschlossen werden, der bei allen den Straßenverkehr betreffenden Maßnahmen berücksichtigt werden muss.	Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere von Kindern, muss oberste Priorität bei der Verkehrsplanung haben.	Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer hat höchste Priorität. Bei neuen Maßnahmen Abwägung im Hinblick auf alle Mobilitätsarten und Finanzierbarkeit.	Verbindlicher Leitfaden auf Basis des RVK. Monitoring von Unfallhäufigkeiten. Basislich getrennte Radwege nur wenn sie mit den Anforderungen anderer verkehrsarten in Einklang stehen.
Tempo 30	In vielen europäischen Städten hat man festgestellt, dass es nach der großräumigen Anordnung von Tempo 30 keine Unfälle mit Todesfolge mehr gibt (Helmliki). Die politischen Gremien sollen mit entsprechenden Beschlüssen dafür sorgen, dass die neuen Spielräume der StVO zur Einrichtung von Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet ausgeschöpft werden, um die Sicherheit für Radfahrende zu erhöhen.	Die neuen Spielräume der StVO ausloten. Kontrollen von Tempolimits und in Tempo 30 Zonen.	Große Durchgangs- und Zubringerstraßen sollen weiterhin mit 50 kmh befahren werden. Durch geeignete Maßnahmen muss hier die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer sichergestellt werden. In allen übrigen Bereichen Tempo 30.	Ermessensspielräume zur flächendeckenden Einführung von Tempo 30 sind zu prüfen. Die Temporegierung wird als sinnvoll und wirksam angesehen, sie sollte auch dem Fußverkehr zugute kommen.
Freizeit und Tourismus	Radwege sollen auch für Freizeit und Tourismus attraktiv gestaltet und mit regionalen und nationalen Routen verknüpft werden. Hierzu soll die Beschilderung im Hinblick auf Wegeführung und regionale Attraktivitäten weiter verbessert werden.	Zustimmung. Für den Freizeitradverkehr sollte das Gastronomieangebot verbessert werden.	Naherholung per Rad stärken in den Blick nehmen. Neue Konzepte zur Nutzbarmachung der Gemarkung mit ausgewiesenen Wegen für Mountainbiker.	Beschriebene Maßnahmen sind sinnvoll und zielführend. Gut befahrbare Oberflächen. Weitere Ländereien...
Radverkehrskonzept	In Melsungen wurde mit Hilfe einer Landesförderung ein Radverkehrskonzept durch das Ingenieurbüro COOPERATIVE als zentraler Baustein einer klimafreundlichen Mobilitätsstrategie erstellt. Es wurde im Frühjahr 2024 im Verkehrsausschuss der Stadt angenommen. Die ADFC Ortsgruppe geht davon aus, dass diese Radverkehrskonzept allen Mandatsträgern bekannt ist. Bisher wurden allerdings nur Radverkehrsmaßnahmen dieses Radverkehrskonzeptes umgesetzt. Die weiteren Maßnahmen sollen priorisiert und umgesetzt werden. A) Welche Maßnahmen wird Ihre Partei davon umsetzen? B) Welche Maßnahmen haben nach Ihrer Ansicht Priorität?	Komplette Umsetzung des RVK wird langfristig angestrebt. Kurzfristige sind der R 12 von und nach Felsberg im Bereich Melsungen nach ADFC-Vorschlag umgesetzt werden. Ebenso die im RVK vorgeschlagene Lösung im Bereich des Schwämer Bröcklens in der Nürnberger Str., Einrichtung neuer Abstellanlagen. Bessere Lösungen auch für den Radverkehr im Zuge des neuen Verkehrskonzeptes zu erörtern.	Die für die öffentliche Hand geltenden gesetzlichen Vorgaben lassen die Umsetzung von Maßnahmen erst mit Zahrschutz zu. Über deren Reihenfolge entscheidet die neue Stadtverordnetenversammlung.	Für die zeitliche Umsetzung der im RVK definierten Maßnahmen gilt die dort vorgesehene Reihenfolge: 42 kurzfristig, 66 mittelfristig, 30 langfristig. Dabei entscheiden die verfügbaren Finanzmittel. Schwerepunkte: Bahnhofstraße, Sandstraße, Franz Geim-Strabe.
Wo?	wichtige Einzelmaßnahmen aus unserer Sicht	Stellungnahme Grüne, Meg	Stellungnahme CDU, Meg	Stellungnahme SPD, Meg
Radweg Felsberg Melsungen, R 12	Hessen Mobil hat im September 2023 mit der Planung des Radweges Felsberg- Melsungen begonnen. Die Radweginitiative Felsberg-Melsungen hat dazu Ideen gesammelt und an Hessen Mobil weitergegeben. Bei der Linienführung sollen vor allem Aspekte der Verkehrsicherheit beachtet werden. Die Stadt Melsungen ist aufzufordernd, das Projekt nachfolgend zu unterstützen und in ihrem Bereich alle desbetreffenden Planungen mit Hessen Mobil abzustimmen.	Volle Zustimmung. Insbesondere die Sicherheit ist hier wichtig.	Zustimmung.	Die SPD unterstützt die Planungen. Ziele: sichere und durchgängige Radwegführung sowie klare Wegweisungen in Richtung Innenstadt, Spangenberg, Röhrenfurt und zum R1. Besonderes Augenmerk gilt der sicheren Gestaltung der Knotenpunkte Fritzlarer Straße und Schosstraße.
R 12, aus Richtung Felsberg	R12 vom LID, kommend wird der Radverkehr zunächst auf die Fahrbahn der Fritzlarer Str. geführt, etwas weiter darf der Fußweg benutzt werden. Vor der Ampelkreuzung geht es vor allem für Radfahrer, die nach links in die Schos-Strasse einbiegen wollen, gefährlich. Sie müssen sich auf der Geradeausspur vorschriftsmäßig rechts einordnen, werden aber durch stadteinwärts fahrende Kfz-Verkehr massiv bedrängt. Hier ist eine Aufstellfläche für Radfahrer vorzusehen, mit entsprechender Vorschaltung der Grünphase (siehe auch Grüne Str.). Und, es fehlt jede Beschilderung, die angibt welchen Weg der Radfahrende einschlagen soll, wenn er in die Innenstadt, nach Spangenberg oder Richtung Röhrenfurt fahren will. Hier muss dringend Abhilfe geschaffen werden. Hier muss zentral eine für die Radfahrer innen sichere Wegführung erstellt werden. Dafür müssen auch städtische Gelder bereit gestellt werden! Sieht Ihre Fraktion auch diese Dringlichkeit? Welche obzgl. Maßnahmen und Gelder werden sie in der nächsten Wahlperiode in der Melsunger Stadtverordnetenversammlung dazu beantragen?	Eine sichere Lösung ist hier dringlich. Gegenüber dem von RVK vorgeschlagenen Radstellten bezuzogen wir die vom ADFC vorgeschlagene Lösung im Bereich des Schwämer Bröcklens in der Nürnberger Str., Einrichtung neuer Abstellanlagen. Bessere Lösungen auch für den Radverkehr im Zuge des neuen Verkehrskonzeptes zu erörtern.	Diese Situation ist nicht gut gelöst. Sinnvoll erscheint hier eine andere Verkehrsrichtung für Radfahrer. Die Stadt ist für die Bundesstrassenkreuzung nicht zuständig. Am sichersten ist es für Radfahrer, die Querungshilfen für Fußgänger zu nutzen.	An der Schosstraße sollte markierte Fahrrad-Aufstellflächen eingerichtet und mit einer vorgezogenen Grünphase für den Radverkehr kombiniert werden. Eine eindeutige Wegweisung in Richtung Innenstadt, Spangenberg und Röhrenfurt ist anzustreben. Wie im RVK vorgesehen. Auch sieht das RVK vor, die Führung des Radverkehrs stadteinwärts als Radweg innerhalb der Fahrbahn zu realisieren, unter Verzicht auf die derzeit ausgewiesenen Parkplätze.
R 12, in Richtung Felsberg	R12 in Richtung Richtung Felsberg: Nach der Fuß-Radumführung der Schosstraße geht es auf dem Bürgersteig bis zur Ampelkreuzung. Dort weist ein Radwegschild nach rechts, es ist aber nicht erkennbar, ob der Fußweg bis zur Ampelkreuzung auf einem bereits vorhandenen breiten Asphaltweg bis zum Ibsa Hotel. Am Ibsa Hotel sollte parallel zur Bundesstraße auf dem Hang ein ca. 100 m langer Fahrradweg bis zur Kreuzung gebaut werden. Hier können Radfahrerinnen mittels geeigneter Verkehrszeichen die B238 zum Bürstöl/Birkenallee queren. Hier muss dringend Abhilfe geschaffen werden. Hier muss zentral eine für die Radfahrer innen sichere Wegführung erstellt werden! städtische Gelder bereit gestellt werden! Sieht Ihre Fraktion auch diese Dringlichkeit? Welche obzgl. Maßnahmen und Gelder werden sie in der nächsten Wahlperiode in der Melsunger Stadtverordnetenversammlung dazu beantragen?	Gegenüber dem von RVK vorgeschlagenen Radstellten bezuzogen wir die vom ADFC vorgeschlagene Lösung im Bereich des Schwämer Bröcklens in der Nürnberger Str., Einrichtung neuer Abstellanlagen. Bessere Lösungen auch für den Radverkehr im Zuge des neuen Verkehrskonzeptes zu erörtern.	Siehe vorstehender Punkt.	An dem betreffenden Straßenabschnitt sollen Beschilderung und Markierungen eine eindeutige Trennung zwischen Fußbahn- und Gehwegnutzung herbeiführen. Der Konfliktpunkt Bushaltestelle muss entschärft werden. Mittelfristig wird eine Lösung mit Radstellten bzw. eine sichere Radverkehrsführung stadteinwärts bis zur Einmündung des Melgershäuser Weges angestrebt. Von dort aus soll eine Weiterführung über die Röhren-Plattenberg und bis geschaffen werden. Inklusive einer sicheren Querungsmöglichkeit Bundesstraße in Richtung Birkenallee.
Fuß-Radweg an der B 83	Der Fuß-Radweg an der B83 zwischen Obermelsunger Keisel und dem Industriegebiet "Hessisches" ist durch Altstraßen und im Sommer auch Touristen stark frequentiert. Da er partiell deutlich tiefer liegt als die Kfz-Fahrbahn wird er bei Fußhochwasser in diesen Bereichen schnell überflutet. Es gibt in diesen Fällen keinerlei Alternative für Fußgänger und Radfahrer und so sind sie auf die Benutzung der Fahrbahn angewiesen. Im Radverkehrskonzept ist die Höhenlegung des Weges für eine Strecke von ca. 200 m vorgesehen.	Volle Zustimmung.	Begrüßenswerter Vorschlag, sollte nach Kosten-Nutzen beurteilt werden. Seltenes Phänomen.	Die im RVK vorgeschlagene Maßnahme zur Wegerrhöhung auf rund 200 m wird grundsätzlich befürwortet. Eine enge Abstimmung mit dem zuständigen Bauleistträger ist erforderlich. Hochwasserereignisse sind selten, Umsetzung daher nicht oberste Priorität.
R 1 an der Nürnberger Straße	Vor dem Schwämer Bröcklens ist die Situation für stadteinwärts fahrende Radfahrer besonders kritisch. Hier wird der mit dieser Zeilichtung fahrende Radfahrer auf der "hässlichen" Straßenseite geführt, bis zur Querungshilfe in Höhe von VW Ostramin. Der vom Parkbereich des Schwämer Bröcklens ausfahrende Kfz-Verkehr möchte sich in den fließenden Straßenverkehr einordnen und blickt nach links. Dabei wird der von rechtskommende Radfahrer sehr häufig übersehen. Zur Entschärfung dieses problematischen Bereichs ist im Melsunger Radverkehrskonzept vorgesehen, an der Nürnberger Straße zwischen beiden Keiseln den Radfahrer im Zwerchungsverkehr auf dem Fuß-Radweg auf der bahnselbigen Seite zu führen. Gegenüber dem Schwämer Bröcklens sollte der Radverkehr über die Industriestraße und im Bereich des Obermelsunger Keisels über eine neu zu schaffende Querung über die B 83 auf den R 1 geführt werden.	Volle Zustimmung. Die jetzige Regelung ist definitiv gefährlich.	Sinnvoll und kostspielig. Erst mittelfristig umsetzbar.	Die im RVK vorgeschlagene Maßnahme wird als sinnvolle Ergänzung zur vorgesehenen Neuführung betrachtet und kann zur weiteren Verbesserung der Sicherheit und Kontrastität beitragen.
Obermelsunger Keisel, Abfahrt nach Obermelsungen	Der querende Fuß-Radweg (R 1) ist laut Radverkehrskonzept farblich zu markieren, die Querungshilfe ist deutlich zu verbreitern.	Zustimmung	Gefahrenschwerpunkt. Maßnahme sollte zügig umgesetzt werden.	Die Maßnahme ist sinnvoll und kann zügig umgesetzt werden.
B 83 außersort, Einfahrt zu B. Braun-Gelände mit Ampelregelung	Die Bedarfampel für die Einfahrt ins westliche Werksgelände aus Richtung Melsungen sollte durch ein Schild "Verfahrt nicht" ersetzt werden oder an die Ampelhaltung für den ausfahrenden Verkehr angepasst werden.	Das ist unsere Meinung nach nicht notwendig	Kann aufgrund fehlender Ortskenntnis nicht beurteilt werden.	Eine entsprechende Änderung wird abgelehnt.
Ampelanlage Bahnhofstr./Grüne Straße	Die neue Ampelanlage an der Kreuzung Bahnhofstr. - Grüne Str. weist an der Grünen Str. vor der Ampel eine Fahraufstellfläche in oder Farbe vor dem Wartebereich für Kfz auf. Ergänzend gibt es hier auch eine Fahrrad-Ampel. Leider sind die Farbphasen dieser Ampel synchron geschaltet mit der Kfz-Ampel. Diese identischen Schaltungsphasen stellen für Radfahrer einen erhöhten Stressfaktor dar. Sie können den Kreuzungsbereich nicht so schnell verlassen wie es die Kfz-Fahrer erwarten. Sinnvoll ist eine derartige Radauflagezone nur, wenn der Radverkehr durch eine zeitlich vorgezogene Grünphase freigegeben wird. Ansonsten kennt diese Kreuzung keinen Radverkehr. Radfahrer, die von der Apotheke oder dem Ärztehaus kommen, müssen als Fußgänger die Kreuzung queren. Auf jeden Fall besteht in diesem Kreuzungsbereich dringend weiterer Regelungs- und Optimierungsbedarf.	Zustimmung	Eine vorgezogene Schaltung erscheint sinnvoll und erstrebenswert.	Vorgezogene Grünphasen sowie weitere Optimierungen zur Erhöhung der Sicherheit und Flüssigkeit des Radverkehrs werden unterstützt.
Bahnhofstraße und Schosstraße	An den Einmündungen von Carl-Braun Straße und Hüberg in die Bahnhofstraße, vom Schwarzberger Weg in die Schosstraße sollen Aufstellflächen für Radfahrer eingerichtet werden.	Zustimmung	Derzeitige Situation hier suboptimal. Der Vorschlag könnte Verbesserungsansatz sein.	Die auch im RVK vorgeschlagenen Einrichtungen werden grundsätzlich unterstützt. Allerdings wird auf begrenzte Platzverhältnisse hingewiesen. Im Zuge der Sanierung der Carl-Braun-Straße ist zu soll prüfen, ob entsprechende Aufstellflächen bauen eingepplant werden können.
Bahnhofstraße, Ampelkreuzung Grüne Straße	Der aus Richtung Bahnhof mit Ziel Rathaus Bischoff oder Innenstadt fahrende Radfahrer sollte durch Spürführung, Ampelschaltung und Wegweisung nach links in die Schoswegasse und Gebergasse geführt werden.	Zustimmung	Klingt aufwändig, hier Hinweis auf die Querungshilfe (Fußgängerampel).	Wenn die Bahnhofstraße künftig nicht mehr durch den Radverkehr genutzt werden soll, wäre dem höchstens noch eine sichere Querung der Bahnhofstraße nötig.
Alle Ortseingänge an R 1 und R 12	Hier sollen jeweils Infotafeln zur Übersicht der Radwege in Melsungen, mit Anbindung aller Ortsteile und der überregionalen Radwege, stehen.	Das ist eine gute Idee, die wir gerne umsetzen würden.	Erstrebenswert, aber nachrangig, soweit noch Gefährdungspunkte auf der Liste stehen.	Die Errichtung von Infotafeln entsprechend dem hessischen Wegeweisungsstandard wird befürwortet.
Von den Parteien eingebrachte Vorschläge				
Verbindung zwischen Röhrenfurt und Schwarzenberg			Die K142 ist aufgrund der geringen Breite für Radfahrer gefährlich. Es gibt verschiedene Varianten zur Entschärfung der Situation. Wir favorisieren in dem Zusammenhang eine Fußgänger-/Radbrücke in der Verlängerung der Straße "In der Senke" mit Anschluss an den R1 auf der westlichen Fußgängerseite.	
Lückenschluss Freundschaftsalmel - Schwarzenberg			Anregung CDU: Durch den Erweiterungsbau der Fa. Faubel wurde das Teilstück vor Jahren gesperrt, ohne das hierfür eine Ersatzmaßnahme vorgenommen wurde. Der Rad-Fußgängerweg könnte auf der Freundschaftsalmel fortgeführt und an geeigneter Stelle wieder angegliedert werden.	
Anbindung Kahrenbach/Günsterode			Anregung CDU: Die Anbindung der beiden Stadtteile wird als suboptimal im Hinblick auf den Ausbau und die Gefährdung durch KFZ angesehen. Hier bedarf es geeigneter Vorschläge ihrerseits, wie dem begegnet werden soll.	