NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2020

HESSEN
Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen

Erläuterungsbericht








LANDKREIS
HERSFELD-ROTENBURG

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Erläuterungsbericht

Februar 2025






Auftraggeber:

Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Friedloser Str. 12

36251 Bad Hersfeld

Auftragnehmer:

Planungsgesellschaft RV-K mbH

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 94 94 21 61 – 00

kontakt@rv-k.de

www.rv-k.de

Bearbeitung:

M.Sc. Erik Drawe

B.Sc. Holger Schmidt

Frankfurt am Main, 20. Februar 2025

Inhalt

1 EINFÜHRUNG 1

1.1 Hintergrund 1
1.2 Projektziele 1
1.3 Planungsraum und Planungstiefe 2
1.4 Gesetzliche Grundlagen 3
1.5 Grundsätze der Radverkehrsplanung 4

2 VORGEHEN 5

3 GRUNDLAGENERMITTLUNG UND BETEILIGUNG 6

3.1 Radverkehrspotenzial 6
3.2 Unfallanalyse 7
3.3 Fahrdaten STADTRADELN 9
3.4 Erste Online-Beteiligung – Maßnahmenideen 10
3.5 Erste Online-Beteiligung – Umfrage 11
3.6 ADFC-Fahrradklimatest 13
3.7 Steuerungsgruppe 14
3.8 Beteiligung der Landkreiskommunen und Nachbarlandkreise 14
3.9 Weitere Beteiligung 15
3.10 Zweite Online-Beteiligung – Maßnahmenbewertung 15

4 RADVERKEHRSNETZ 17

4.1 Zielnetz Radverkehr 17
4.2 Rad-Hauptnetz Hessen 19

5 MAßNAHMENENTWICKLUNG 19

5.1 Grundlagen Maßnahmenplanung 19
5.1.1 Innerorts 19
5.1.2 Außerorts 21
5.2 Maßnahmenprogramme 22
5.3 Priorisierung der Maßnahmen 24
5.4 Ermittlung Kostenrahmen und Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis 25
5.5 Musterlösungen 27
5.6 Besondere Herausforderungen und allgemeine Empfehlungen 27
5.6.1 Ausbaustandard Land- und forstwirtschaftliche Wege 27
5.6.2 Ortsdurchfahrten des Radverkehrs 29
5.6.3 Kfz-Höchstgeschwindigkeit 30
5.6.4 Piktogrammketten 31

5.6.5 Fahrradstraßen ... 32
5.6.6 Anfang und Ende von Radwegen ... 33
5.6.7 Nicht für den Radverkehr freigegebene Wege ... 34
5.6.8 Fahrradwegweisung ... 35
5.7 Prinzipskizzen ... 37

6 WEITERE EMPFEHLUNGEN ... 38

6.1 Unterhaltung und Verkehrssicherung ... 38
6.2 Miteinander auf Land- und forstwirtschaftlichen Wegen ... 39
6.3 Radwege im Überflutungsbereich von Flüssen ... 40
6.4 Radwegebeleuchtung ... 41
6.5 Fahrradparken ... 42
6.6 Öffentlichkeitsarbeit ... 43
6.7 Freigabe von S-Pedelecs auf Radwegen ... 43

7 ORGANISATORISCHE EMPFEHLUNGEN ... 44

7.1 Hintergrund ... 44
7.2 Radforum ... 44
7.3 Projektgruppe Radverkehr ... 44

8 WEITERES VORGEHEN ... 45

8.1 Umsetzung ... 45
8.2 Berücksichtigung Träger öffentlicher Belange ... 46
8.3 Finanzierungsmöglichkeiten ... 46
8.4 Evaluierung ... 48
8.5 Webdokumentation ... 48

9 ANHANG ... 49

1 Einführung

1.1 Hintergrund

Der Landkreis Hersfeld-Rotenburg möchte die Situation für Radfahrende verbessern und der gesteigerten Bedeutung des Radverkehrs Rechnung tragen.

Durch die Stärkung des Radverkehrs als Teil des Umweltverbundes wird eine Entlastung der Straßeninfrastruktur und des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) angestrebt und gleichzeitig ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet. Lokale Emissionen (Lärm, Schadstoffe) werden vermieden und die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger gefördert. Dadurch können langfristig erhebliche Kosten für die Instandhaltung der Infrastruktur sowie Gesundheitskosten eingespart werden.

Eine sichere und attraktive Radverkehrsinfrastruktur fördert zusätzlich die selbstständige und selbstbestimmte Mobilität von Kindern und Jugendlichen und ermöglicht auch Menschen mit Einschränkungen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

Vor diesem Hintergrund wurde die Erstellung eines kreisweiten Radverkehrskonzeptes beschlossen. Die Erarbeitung durch die externe Planungsgesellschaft RV-K fand im Zeitraum von September 2023 bis Februar 2025 statt.

Für die Erstellung des Radverkehrskonzeptes erhielt der Landkreis Hersfeld-Rotenburg eine Zuwendung aus Mitteln der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH).

1.2 Projektziele

Dem Radverkehrskonzept liegen die folgenden Projektziele zu Grunde:

- Entwicklung eines Radverkehrsnetzes, das alle Städte, Gemeinden sowie Orts- und Stadtteile miteinander verbindet.
- Erstellung eines priorisierten Maßnahmenprogramms mit überschlägiger Kostenrahmenschätzung als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung zur Festlegung von Investitionsprogrammen und zur Bereitstellung von Haushaltsmitteln.

Bei der Entwicklung des Radverkehrsnetzes und der Maßnahmen gelten folgende Grundsätze:

- Berücksichtigung aller Radfahrenden jeglichen Alters und körperlicher sowie geistiger Fitness.
- Praxistauglichkeit und Finanzierbarkeit der Maßnahmen.

- Berücksichtigung der Belange anderer Verkehrsarten (Fußverkehr, öffentlicher Personennahverkehr und motorisierter Individualverkehr).
- Integration bestehender Netzplanungen von Kommunen und überregionalen Ebene (Land Hessen).

1.3 Planungsraum und Planungstiefe

Der Planungsraum umfasst das Gebiet des Landkreises Hersfeld-Rotenburg. Es wird eine Vernetzung aller Städte und Gemeinden sowie deren Stadt- und Ortsteile angestrebt. Zielpunkt ist dabei immer die Stadt- oder Ortsmitte. Zusätzlich werden alle schienengebundenen Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs angebunden.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes werden Maßnahmen vorgeschlagen, die entlang des definierten Zielnetzes Radverkehr liegen. Entlang dieses Netzes werden auch die Ortsdurchfahrten des Radverkehrs betrachtet, die entlang der Hauptverkehrsstraßen oder in getrennten Netzen auf Nebenstraßen verlaufen können.

Durch die zunehmende Verbreitung und konstante Leistungssteigerung von elektrisch-unterstützten Fahrrädern sind weitere Distanzen und anspruchsvolle Topografie, wie sie teilweise im Planungsraum vorhanden ist, immer weniger ein Hindernis für Radfahrende. Diese Entwicklung wird bei der Netzgestaltung und Maßnahmenentwicklung berücksichtigt.

Das Netz und die Maßnahmen werden unabhängig von der Baulastträgerschaft entwickelt.

Soweit für kreisangehörige Kommunen Radverkehrskonzepte oder anderweitige Radverkehrsplanungen vorliegen, werden diese bei der Netzplanung und der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt und die Schnittstellen abgestimmt. Die Planungstiefe von Radverkehrskonzepten auf kommunaler Ebene unterscheidet sich im Vergleich zu Konzepten auf Landkreisebene (siehe Abbildung 1).

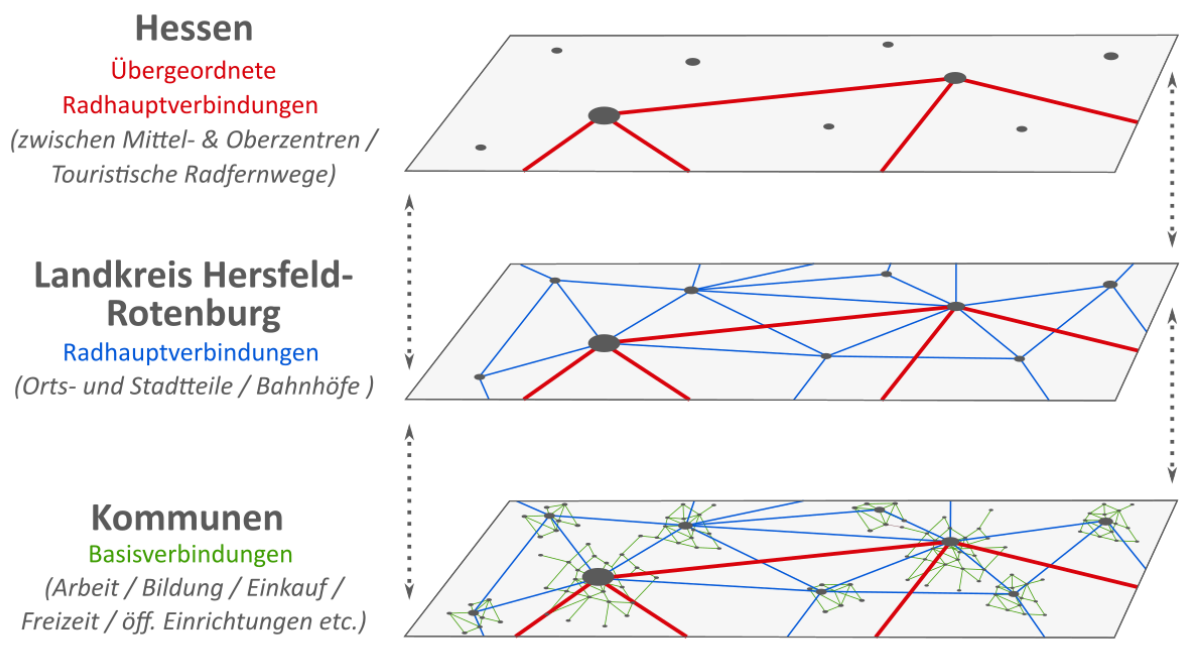


Abbildung 1: Aufbau Radverkehrsnetz und Zuständigkeiten (Quelle: Eigene Darstellung)

Vor dem Hintergrund der Entwicklung eines zielorientierten und integrierten Radverkehrsnetzes, werden Netze aus kommunalen Konzepten als lokale Verbindung (Netzkategorie III – Grundverbindung) aufgenommen, sofern sie sich nicht mit dem Zielnetz des Landkreiskonzeptes überschneiden.

1.4 Gesetzliche Grundlagen

Die Planungsgesellschaft RV-K legt bei der Erstellung von Planungen die geltenden gesetzlichen Vorgaben zu Grunde. Diese sind:

- Straßenverkehrsordnung (StVO),
- Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (StVO-VwV),
- Hessisches Straßengesetz (HStrG).

Als planerische Grundlagen werden folgende Veröffentlichungen herangezogen:

- die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)[1],

[1] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2010, Köln.

- Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E Klima 2022),
- Qualitätsstandards und Musterlösungen Radnetz Hessen 2020,
- die Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002)[2],
- die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)[3] und
- der Nationalen Radverkehrsplan 3.0[4].

Besondere Aufmerksamkeit widmet die StVO dem Thema Verkehrssicherheit. Hier wird betont, dass die Gewährleistung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden Vorrang gegenüber der Leistungsfähigkeit Einzelner, wie z.B. der des Kfz-Verkehrs, hat. Dieser Grundsatz wird bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes berücksichtigt.

Darüber hinaus wurde mit der E Klima[5] ein Werk zur Erreichung der Klimaschutzziele erarbeitet, welches als Erweiterung der FGSV-Regelwerke gedacht ist. Darin ist formuliert, dass die Belange des Radverkehrs gegenüber den Belangen des motorisierten Verkehrs zu priorisieren sind. Die E Klima wurde bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes ebenso herangezogen.

Bei der weiteren Planung der konkreten Maßnahmenvorschläge sind die jeweiligen gesetzlichen Vorgaben (z.B. Naturschutz, Wasserrecht, Landwirtschaft u.a.) zu prüfen.

1.5 Grundsätze der Radverkehrsplanung

Die Beurteilung der Ist-Situation und der Maßnahmenentwicklung im Rahmen des Radverkehrskonzeptes orientiert sich an folgenden Grundsätzen der Radverkehrsplanung:

Verkehrssicherheit: Die Belange der Verkehrssicherheit genießen oberste Priorität und sind über die Belange der Leistungsfähigkeit zu stellen. Dies gilt für alle Verkehrsarten.

Direktheit: Radfahrende sollen zügig und direkt fahren können. Umwege, Hindernisse und sonstige kritische Stellen, an denen Radfahrende Zeit verlieren, sollen auf ein Minimum reduziert werden.

[2] Hinweise für Radverkehrsanlagen außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2002, Köln.
[3] Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2008, Köln
[4] Nationaler Radverkehrsplan 3.0, BMVI 2021.
[5] Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E Klima 2022), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2022, Köln.

Fahrkomfort/Attraktivität: Radfahren soll bei jeder Wetterlage und mit möglichst geringem Kraftaufwand und Verschleiß möglich sein. Eine entsprechende Oberflächenqualität wird angestrebt. Unter Berücksichtigung der Vermeidung von Umwegen und Reisezeitverlusten sind Strecken abseits großer Kfz-Verkehrsströme vorzuziehen.

Wahlfreie Führungsform: Radfahrende sollen, wo möglich wählen können, ob sie mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn oder im Seitenraum gemeinsam mit dem Fußverkehr beziehungsweise in Nebennetzen über Kfz-arme Nebenstraßen fahren.

Erkennbarkeit Radverkehrsnetz*:* Ein für alle Verkehrsteilnehmende gut erkennbares Radverkehrsnetz ist anzustreben, weil dadurch die Aufmerksamkeit erhöht wird und Radfahrende den Netzverbindungen intuitiv folgen können.

2 Vorgehen

1. **Grundlagenermittlung** Ermittlung und Analyse bestehender Strukturdaten und Planungen sowie Analyse von Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung und Fahrdaten. Darstellung von Quell-Ziel-Relationen von Erwerbstätigen als auch von Schülerinnen und Schülern und daraus resultierende Abschätzung des Potenzials aller in Frage kommenden Strecken (Anlage 1, Anlage 2, Anlage 3, Anlage 4 und Anlage 5).
2. **Webbasierte Online-Beteiligung**: Durchführung und Auswertung der Meldungen aus der öffentlichen Online-Beteiligung (Anlage 6).
   (*https://radverkehr-hef-rof.de* – Meldungseingabe vom 09.10.23 bis 20.11.23)
3. **Bestandsnetzanalyse und Befahrung:** Befahrung des gesamten Bestandsnetzes sowie Fotodokumentation von Mängeln und Gefahrenstellen.
4. **Netzentwurf**: Entwurf eines kategorisierten Zielnetzes Radverkehr gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)[6] (Anlage 8).
5. **Maßnahmenentwicklung**: Entwicklung von Maßnahmenideen mit Fotodokumentation (Anlage 9, Anlage 10, Anlage 11).
6. **Abstimmung:** Abstimmung von Netzentwurf und Maßnahmenvorschlägen im Rahmen von Abstimmungsterminen mit Vertretenden aller Gemeinden und Städte des Kreises. Weitere Abstimmung mit den Nachbarlandkreisen und dem ADFC und Kenntnisnahme des Entwurfs mit den Maßnahmenvorschlägen durch weitere Träger öffentlicher Belange (Siehe Kapitel 3.9).
7. **Zweite Online-Beteiligung:** Erneute Einbeziehung der Bevölkerung durch Vorstellung des ersten Konzeptentwurfes. Bürgerinnen und Bürger konnten Maßnahmen mithilfe einer webbasierten

[6] Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, FGSV-Verlag, Köln, 2008

Beteiligungsplattform bewerten und kommentieren (Anlage 7).
(*https://radverkehr-hef-rof.de* – Meldungseingabe vom 18.09.24 bis 21.10.24)

8. **Priorisierung:** Fachliche Priorisierung aller baulichen Streckenmaßnahmen (Anlage 12, Anlage 13, Anlage 14).
9. **Kostenrahmen**: Erstellung eines Kostenrahmens für die baulichen Streckenmaßnahmen und Ableitung eines Kosten-Wirksamkeits-Verhältnisses (Anlage 14).
10. **Dokumentation:** Aufbereitung und Darstellung der Ergebnisse, Entwurf von Prinzipskizzen (Anlage 16) und Musterlösungen.
11. **Datenübergabe:** Übergabe aller Daten in digitaler Form als Grundlage für weitere verwaltungsinterne und -externe Prozesse.
12. **Präsentation:** Präsentation der Ergebnisse im Kreistag.

3 Grundlagenermittlung und Beteiligung

3.1 Radverkehrspotenzial

Mit dem Ziel, die Situation für den Radverkehr zu verbessern, soll der Radverkehrsanteil im Landkreis Hersfeld-Rotenburg erhöht werden. Je nach Region können dabei unterschiedliche Potenziale ausgeschöpft werden. In dicht besiedelten Räumen ist aufgrund der höheren Quell-Ziel-Dichte und dadurch kürzeren Wegen mit einem höheren Anteil an Radfahrenden zu rechnen.

Das Radverkehrspotenzial im Alltagsverkehr wurde anhand der Pendelverflechtungen abgeschätzt. Hierbei wurden alle Verbindungen mit einer für Radfahrende relevanten Distanz von bis zu 15 Kilometern analysiert. Die Daten liegen auf Gemeindeebene vor und berücksichtigen alle sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnisse (siehe Anlage 1). Ein weiterer Indikator für das Radwegepotenzial sind die Schulwegedaten. Diese wurden auf Ebene der Ortsteile erfasst und zeigen die Wege aller Schülerinnen und Schüler zu den weiterführenden allgemeinbildenden Schulen innerhalb des Landkreises. Die Anlage 2 zeigt, dass die Städte Bad Hersfeld, Bebra und Rotenburg aber auch die Gemeinden Niederaula, Schenklengsfeld, Heringen und Wildeck durch die dortigen Schulstandorte wichtige Ziele für die umliegenden Gemeinden und Ortsteile darstellen und diese Verbindungen höhere Potenziale für den Radverkehr aufweisen.

Die ermittelten Pendelverbindungen und Schulwege wurden für die Erstellung eines Zielnetzes Radverkehr herangezogen und zusätzlich mit der Topografie, der Siedlungsstruktur, der Entfernung zwischen den Orten sowie der Versorgungsfunktion innerhalb der Orte ergänzt. Damit werden der

heterogenen Struktur des Landkreises mit den unterschiedlichen Siedlungsstrukturen und der für den Radverkehr anspruchsvollen Topografie Rechnung getragen.

Das aus den Pendelverflechtungen und den Schulwegedaten ermittelte Potenzial wird auch bei der Priorisierung der Maßnahmenempfehlungen berücksichtigt.

3.2 Unfallanalyse

Ein Hinweis auf Mängel in der Radverkehrsführung sind Häufungen von Unfällen, insbesondere, wenn diese typgleich oder typähnlich sind. Vor diesem Hintergrund wurden Unfälle im Landkreis Hersfeld-Rotenburg mit Beteiligung von Radfahrenden der Jahre 2019 bis 2023 mit Personenschaden ausgewertet. Die Anzahl der polizeilich gemeldeten Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung im Landkreis beträgt insgesamt 262[7]. Die Unfallfolgen (Unfallkategorie) teilen sich wie in Tabelle 1**Fehler! Ungültiger Eigenverweis auf Textmarke.** dargestellt auf.

Tabelle 1: Unfallkategorien der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung im Landkreis Hersfeld-Rotenburg (2019-2023)

Unfallkategorie	Unfall mit Getöteten	Unfall mit Schwerverletzten	Unfall mit Leichtverletzten
Anzahl	**3**	**70**	**189**

Von den drei tödlichen Unfällen ist ein Unfall 2019 beim Überqueren der B 62 im Industriegebiet bei Niederaula passiert. Der Radfahrer übersah beim Überqueren einen von rechts kommenden Lkw (Abbiegen-/Kreuzen)[8]. Die Fahrbahn ist aufgrund von Abbiegestreifen an dieser Stelle vierspurig und eine Querung für Radfahrende besonders gefährlich.

Die anderen beiden tödlichen Unfälle waren Fahrunfälle. Bei einem ist ein Radfahrer auf einem Gefällestück bei Bebra-Imshausen gestürzt[9]. Zu dem anderen tödlichen Fahrunfall im Stadtgebiet von Bad Hersfeld sind keine weiteren Informationen bekannt.

Im Jahr 2024 und damit noch nicht in den ausgewerteten Unfalldaten enthalten sind zwei weitere tödliche Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung geschehen. Ein Unfall vom Typ Einbiegen-/Kreuzen in Bebra-Weiterode endete für eine beteiligte Radfahrerin tödlich. Auf der Kreuzung Eisenacher Straße erfasste

[7] Statistische Ämter des Bundes und der Länder, unfallatlas.statistikportal.de, 2021

[8] Nach Unfall auf der B 62: 81-jähriger Radfahrer verstorben, Osthessen News, 2019 https://osthessen-news.de/n11624995/nach-unfall-auf-der-b-62-81-jahriger-radfahrer-verstorben.html

[9] Tödlicher Sturz eines Radfahrers aus Hünfeld bei Bebra, Osthessen News, 2023 https://osthessen-news.de/n11741673/toedlicher-unfall-radfahrer-59-stuerzt-reanimation-bleibt-erfolglos.html

eine Autofahrerin, die aus Weiterode kommend in Richtung Gewerbegebiet von der L 3251 abbiegen wollte, eine entgegenkommende geradeausfahrende Radfahrerin auf der Radverkehrsfurt[10]. Die nicht ausreichende erkennbare Furt, aufgrund verblasster Markierungen, wurde als Folge aus dem Unfall bereits erneuert.

Der weitere tödliche Unfall ist auf der K 50 zwischen Erkshausen und Rockensüß registriert worden. Ein Radfahrer und ein Motorradfahrer kollidierten auf der engen und kurvigen Kreisstraße im Längsverkehr[11].

In Abbildung 2 ist die Verteilung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp dargestellt. Eine weitere Übersicht der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung in Form einer Unfallkarte ist in Anlage 3 Bestandteil des Erläuterungsberichtes.

Wie bundesweit üblich, dominiert auch im Landkreis Hersfeld-Rotenburg vor allem innerorts der Unfalltyp Einbiegen-/Kreuzen. Der Unfalltyp Einbiegen-/Kreuzen weist häufig auf ungenügend gesicherte Querungen von Radverkehrsanlagen an Einmündungen oder Grundstückszufahrten hin. Die Sicherung solcher Einmündungen und Grundstückszufahrten stellt daher einen wesentlichen Bestandteil der Maßnahmenplanung dar.

Der Unfalltyp Fahrunfall kommt im Landkreis häufiger vor (24 % aller Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung) dies kann zum einen an der anspruchsvollen Topografie mit vielen Steigungen und Gefällestrecken liegen, aber auch an schlechter Beschaffenheit der Wegeoberflächen, die Unfälle ohne Fremdeinwirkung verursachen können.

[10] Nach schwerem Unfall auf Kreuzung in Weiterode: 76-jährige Fahrradfahrerin stirbt im Krankenhaus, HNA, 2024 https://www.hna.de/lokales/rotenburg-bebra/bebra-ort46578/rettungshubschrauber-im-einsatz-fahrradfahrerin-bei-unfall-in-weiterode-schwer-verletzt-93196116.html

[11] Motorrad und Rad kollidieren: Radfahrer stirbt noch an der Unfallstelle – Straße weiter gesperrt, HNA, 2024 https://www.hna.de/lokales/rotenburg-bebra/rotenburg-fulda-ort305317/kollision-rettung-news-rotenburg-hubschrauber-einsatz-motorrad-rad-93274219.html

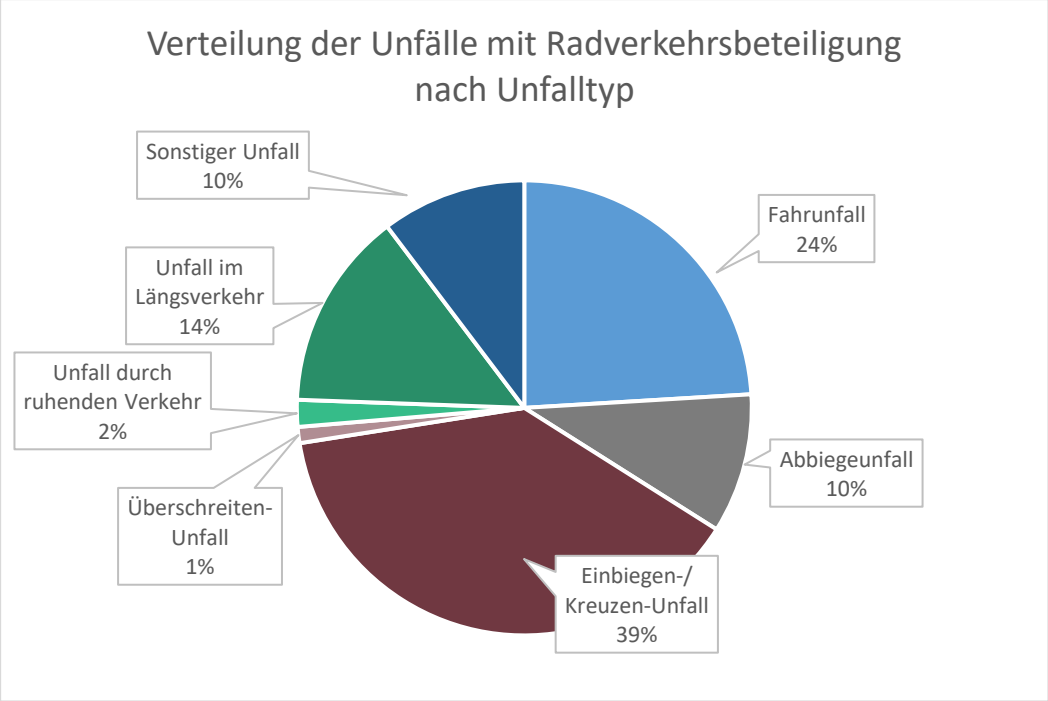


Abbildung 2: Verteilung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp (Quelle: Eigene Darstellung)

Die Unfallstellen wurden bei der Befahrung intensiv betrachtet, um mögliche Mängel in der Infrastruktur zu ermitteln.

Generell ist bei der Unfalluntersuchung zu berücksichtigen, dass die Dunkelziffer an nichtgemeldeten Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Radfahrenden sehr hoch ist. Eine Studie zur Unfalldokumentation[12] hat aufgezeigt, dass die tatsächliche Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden dreimal so hoch ist, wie die Anzahl der durch die Polizei erfassten Verkehrsunfälle.

3.3 Fahrdaten STADTRADELN

Im Zuge der Kampagne Stadtradeln können Radfahrende innerhalb eines von der Kommune gewählten Aktionszeitraumes von drei Wochen ihre gefahrenen Strecken aufzeichnen und Kilometer sammeln. Ziel ist es, möglichst viele Kilometer in Teams zurückzulegen.

Seit 2022 nehmen alle Kommunen des Landkreises jedes Jahr an Stadtradeln teil. Die Daten von 2022 und 2023 lagen zu Projektbeginn vor, wodurch eine planerische Auswertung der Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten möglich war. Somit ist erkennbar, welche Wege von Radfahrenden aktuell intensiv genutzt werden und welche durchschnittlichen Geschwindigkeiten auf diesen gefahren wurden. Nach

[12] Fahrradunfallstudie Münster, Gemeinschaftsprojekt von Polizeipräsidium Münster, Universitätsklinikum Münster, Unfallforschung der Versicherer, 2010

einer Plausibilitätsprüfung können Rückschlüsse für die Netz- und Maßnahmenplanung gezogen werden. Im Landkreis Hersfeld-Rotenburg steht mit einer Anzahl von über 1.200 Teilnehmenden und insgesamt 244.500 geradelten km im Jahr 2023 eine aussagekräftige Datenmenge zur Verfügung. Ein Vergleich unter den Landkreiskommunen ist jedoch abhängig von der Anzahl der Teilnehmenden nur eingeschränkt möglich. Es ist generell zu berücksichtigen, dass es sich um eine eingeschränkt repräsentative Erhebung handelt. Die Auswertung der gefahrenen Strecken und Geschwindigkeiten ist in Anlage 4 und Anlage 5 Bestandteil des Erläuterungsberichts.

3.4 Erste Online-Beteiligung – Maßnahmenideen

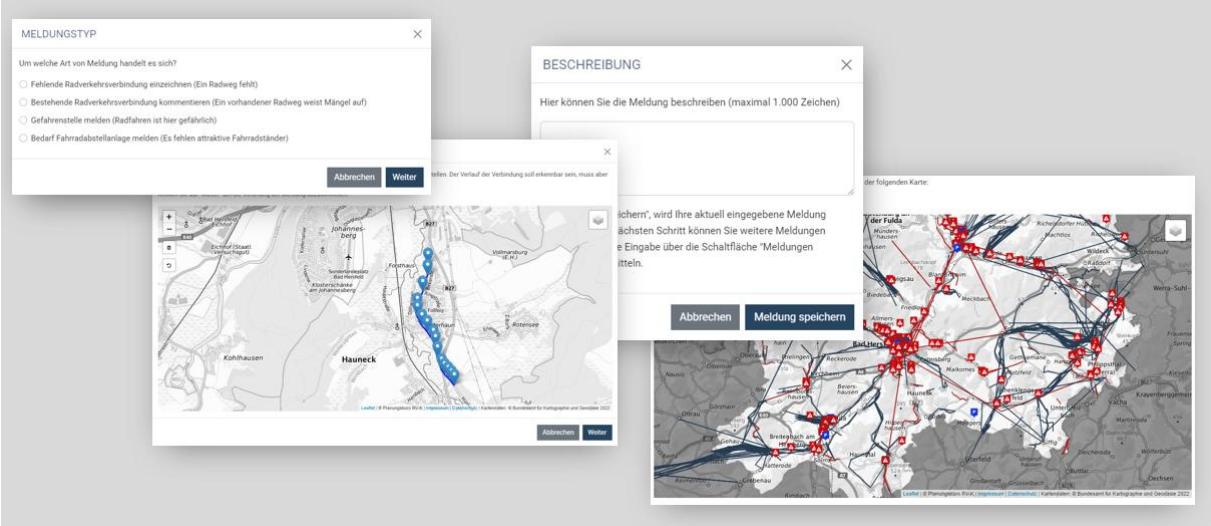


Abbildung 3: Eingabeprozess der 1. Online-Beteiligung "Ideensammlung" (Quelle: Eigene Darstellung)

Zu Beginn des Projektes wurde über einen Zeitraum von sechs Wochen vom 09. Oktober 2023 bis zum 20. November 2023 eine Online-Beteiligung durchgeführt (*https://radverkehr-hef-rof.de*). Alle Bürgerinnen und Bürger des Landkreises hatten die Möglichkeit, Gefahrenstellen und fehlende oder mangelhafte Radverbindungen zu melden (siehe Abbildung 3). Auf die Möglichkeit der Beteiligung wurde mittels Pressemitteilungen und Beiträgen in den sozialen Medien sowie durch die Landkreiskommunen hingewiesen. Die Freischaltung erfolgte am 9. Oktober im Rahmen der Auftaktveranstaltung, zu der die Fachebene, die kommunale Verwaltung und der Tourismus eingeladen wurden. Zusätzlich fand am 18. Oktober ein Online-Livestream statt, in dem das Planungsbüro das Vorgehen zur Konzepterstellung präsentierte und Fragen von Bürgerinnen und Bürgern beantwortete.

Insgesamt sind dabei 1.187 Meldungen eingegangen. Eine Übersicht über die Meldungen befindet sich in Anlage 6**.**

Alle Meldungen wurden gesichtet und, sofern sie auf dem angestrebten Zielnetz Radverkehr liegen, während der Befahrung geprüft.

Alle Meldungen sind auf der öffentlichen Projekthomepage unter folgendem Link grafisch aufbereitet: *https://radverkehr-hef-rof.de*

Der Link wurde allen Projektbeteiligten und den Landkreiskommunen zur Verfügung gestellt. So können auch Anregungen, die nicht auf dem definierten Zielnetz Radverkehr liegen und für die daher keine Maßnahmenvorschläge erarbeitet worden sind, durch die zuständigen Träger und Institutionen berücksichtigt werden.

3.5 Erste Online-Beteiligung – Umfrage

Im Zuge der ersten Online-Beteiligung wurde eine Umfrage zu den Führungsformen des Radverkehrs und den präferierten Ausbau- und Ausstattungsstandards der Radverkehrsinfrastruktur durchgeführt. In zwölf Fragen wurden unter anderem die unterschiedlichen Führungsformen und der Ausbaustandard bewertet. Dann wurde der Stellenwert von durchgängiger Beleuchtung, einer flächendeckenden Fahrradwegweisung und überdachten Abstellanlagen abgefragt und auch Fragen zur E-Bike-Nutzung gestellt. Für die Bewertungen wurden jeweils Schulnoten von 1 bis 6 vergeben. Insgesamt haben 240 Personen an der Umfrage teilgenommen.

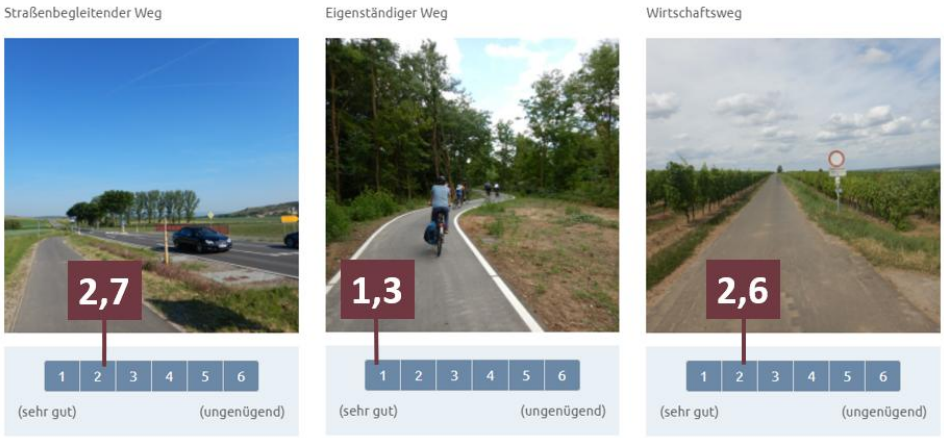


Abbildung 4: Umfrageergebnisse zur Bewertung der Führungsformen des Radverkehrs, (Quelle: eigene Darstellung)

In Abbildung 4 ist zu sehen, dass bei den Führungsformen eigenständige Radwege mit einer durchschnittlichen Bewertung von 1,3 am besten abschneiden. Wirtschaftswege und straßenbegleitende Wege sind mit einer durchschnittlichen Bewertung von 2,6 und 2,7 auch gut bewertet. Keine der drei Führungsformen wird als ungeeignet angesehen.

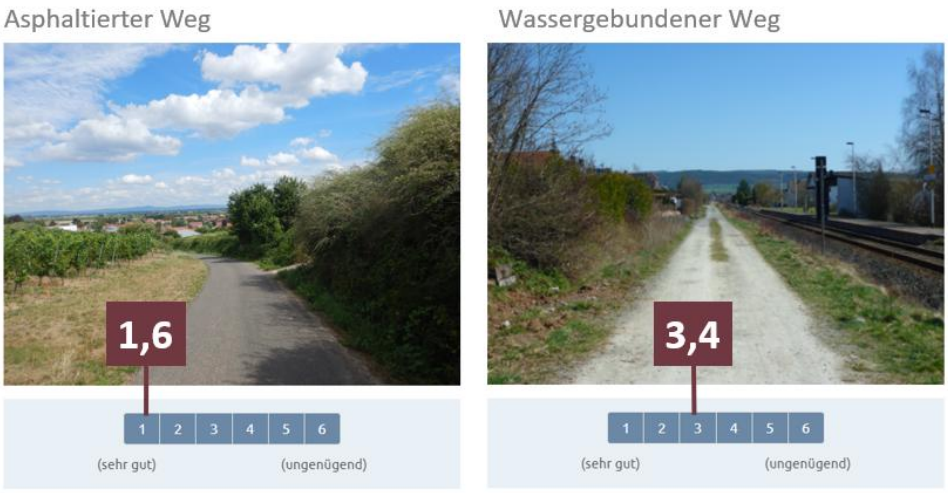


Abbildung 5: Umfrageergebnisse zur Bewertung des Ausbaustandards von Radwegen, (Quelle: eigene Darstellung)

Bei dem Ausbaustandard der Radwege werden asphaltierte Wege mit einer durchschnittlichen Bewertung von 1,6 deutlich besser bewertet als wassergebundene Wege (3,4) (siehe Abbildung 5).

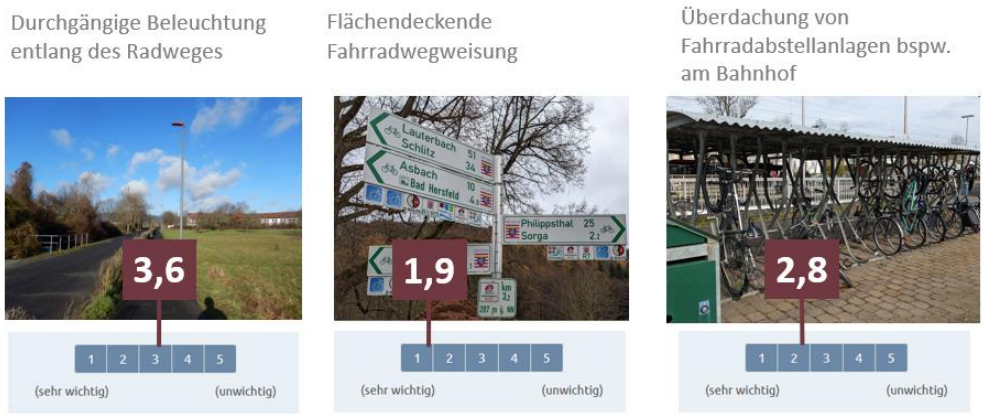


Abbildung 6: Umfrageergebnisse zur Bewertung der Einrichtungen von Radverkehrsinfrastruktur, (Quelle: eigene Darstellung)

Weitere Erkenntnisse sind, dass eine durchgehende Beleuchtung als nicht so wichtig wahrgenommen wird (durchschnittliche Bewertung von 3,4), eine flächendeckende Fahrradwegweisung hingegen schon (durchschnittliche Bewertung von 1,9). Auf die Fahrradwegweisung wird unter 5.6.8 noch detailliert eingegangen. Die Überdachung von Fahrradabstellanlagen hat mit einer Bewertung von 2,8 einen mittleren Stellenwert (siehe Abbildung 6).



Abbildung 7: Umfrageergebnisse zum E-Bike-Besitz, (Quelle: eigene Darstellung)

In Abbildung 7 ist dargestellt, dass ca. 73 % der Befragten aussagen, entweder ein E-Bike zu besitzen oder darüber nachzudenken, sich eines anzuschaffen. In einem anspruchsvollen topografischen Umfeld, wie dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg, ist dies für die Akzeptanz von Steigungen eine wichtige Information. Die meisten Radfahrenden fahren also mit elektrischer Unterstützung oder planen dies in Zukunft zu tun.

3.6 ADFC-Fahrradklimatest

Die Ergebnisse der vergangenen ADFC Fahrradklimatests[13] wurden gesichtet.

Im Landkreis Hersfeld-Rotenburg haben im letzten Fahrradklimatest 2022 nur in Bad Hersfeld ausreichend Personen an der Umfrage teilgenommen, um in die Wertung zu kommen. Im Fahrradklimatest von 2020 haben noch in Rotenburg und Niederaula ausreichend Personen an der Umfrage teilgenommen. In Bad Hersfeld lag die Gesamt-Schulnote sowohl 2020 als auch 2022 bei 4,5. In Niederaula lag sie 2020 bei 4,2 und in Rotenburg bei 3,8.

Der größte Handlungsbedarf wird bei der Breite und der Oberfläche der Fahrradwege, sowie beim Winterdienst gesehen. Ebenfalls sehr schlecht bewertet ist die Verfügbarkeit von Abstellanlagen und

[13] ADFC 2021 *https://fahrradklima-test.adfc.de/ergebnisse* (Zugriff am 18.07.2021)

Leih-Fahrrädern. Positiver wurden die Fahrradmitnahme im ÖPNV, ein geringes Risiko von Fahrraddiebstählen und der Spaß am Fahrradfahren bewertet. Insgesamt gibt es aber in allen Bewertungskategorien noch Verbesserungspotenzial.

3.7 Steuerungsgruppe

Die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes wurde durch eine Steuerungsgruppe begleitet und gelenkt. Sie ist maßgebend für den Entwicklungsprozess des Radverkehrskonzeptes verantwortlich und hat die Rahmenbedingungen festgelegt. Sie setzt sich aus Vertretenden der folgenden Institutionen zusammen:

- ADFC Landkreis Hersfeld-Rotenburg
- Hessen Mobil
- Kreisverwaltung
- Planungsgesellschaft RV-K
- Untere Naturschutzbehörde.

Als Zuhörer in beratender Funktion nahmen noch Vertretende der Straßenverkehrsbehörde und der Polizeibehörde des Landkreis Hersfeld-Rotenburg an den Sitzungen der Steuerungsgruppe teil.

Die Steuerungsgruppe traf sich insgesamt dreimal. Einmal nach der 1. Online-Beteiligung, dann nach der Maßnahmenplanung, sowie ein drittes Mal nach der Abstimmung der weiteren TÖB und damit unmittelbar vor der 2. Online-Beteiligung.

3.8 Beteiligung der Landkreiskommunen und Nachbarlandkreise

Die Vertreterinnen und Vertreter der Kommunen des Landkreises wurden über den gesamten Projektzeitraum eingebunden.

Zu Beginn des Projektes wurden die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister im Rahmen einer Bürgermeisterdienstversammlung über das geplante Vorgehen informiert.

Im Zuge der Netz- und Maßnahmenplanung fanden Abstimmungstermine mit allen Kommunen vor Ort oder online statt.

Die finale Priorisierung der Maßnahmen wurde im Rahmen eines kommunalen Verwaltungsworkshops festgelegt.

Die Abstimmung mit den Nachbarlandkreisen erfolgte abhängig von der Anzahl der grenzüberschreitenden Maßnahmen auf unterschiedlichen Wegen. Mit dem Wartburgkreis und dem Werra-Meißner

Kreis erfolgten Abstimmungen per Online-Termin und mit dem Schwalm-Eder-Kreis per E-Mail. Für die Übergänge zum Vogelsbergkreis und dem Landkreis Fulda wurden die vorhandenen Konzepte als Grundlage für die Planung genutzt. Mit Ausnahme des Wartburgkreises haben alle benachbarten Kreise ein Radverkehrskonzept. Das Konzept des Schwalm-Eder-Kreises war jedoch zum Zeitpunkt der Erstellung noch nicht veröffentlicht.

3.9 Weitere Beteiligung

Während des Planungsprozesses wurden die Träger öffentlicher Belange in die Entwicklung des Radverkehrskonzeptes einbezogen. Der Kreisbauernverband, die Forstbehörden, die Untere Naturschutzbehörde, sowie die Straßenverkehrs- und Polizeibehörde hatten die Gelegenheit Hinweise zu den Maßnahmenvorschlägen abzugeben. Hinweise, die sich auf eine konkrete Maßnahme beziehen, wurden auf den Maßnahmendatenblättern unter „Sonstiges“ vermerkt (siehe Anlage 11).

In einem separaten Abstimmungsgespräch wurden mit dem ADFC-Kreisverband des Landkreises ausgewählte Maßnahmen und die Netzführung diskutiert.

3.10 Zweite Online-Beteiligung – Maßnahmenbewertung

In einer weiteren Beteiligungsrunde konnten Bürgerinnen und Bürger zwischen dem 18. September 2024 und dem 21. Oktober 2024 den ersten Entwurf zum Radverkehrskonzept einsehen und Maßnahmen bewerten und kommentieren (*https://radverkehr-hef-rof.de*). Die Bewertung der im Vorfeld mit den Kommunen abgestimmten Maßnahmen erfolgte mittels „Daumen hoch“- und „Daumen runter“-Setzen. In Abbildung 8 ist die Oberfläche zur Bewertung und Kommentierung der Maßnahmenempfehlungen dargestellt. Insgesamt wurden 4.367 positive und 206 negative Bewertungen abgegeben. Die Bewertungen durch die Bürgerinnen und Bürger sind auf den Maßnahmendatenblättern dargestellt. Eine Darstellung der Bewertung der baulichen Streckenmaßnahmen kann in Anlage 7 eingesehen werden.

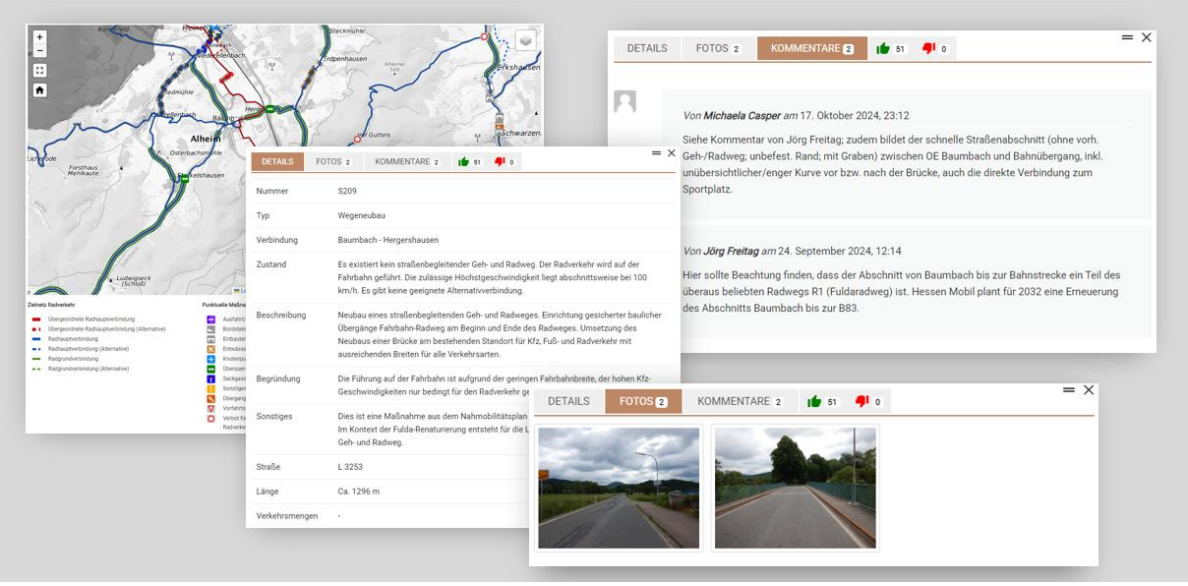


Abbildung 8: Zweite Online-Beteiligung zur Maßnahmenbewertung und -diskussion, (Quelle: Eigene Darstellung)

Die Möglichkeit Maßnahmen zu kommentieren und dabei auch Bezug auf Kommentare von anderen Nutzenden zu nehmen, wurde 267-mal genutzt. Bei Maßnahmen, die ausschließlich positiv bewertet wurden, sind auch die Kommentare meist positiv. Es werden noch weitere Hinweise zu den Situationen gegeben und die Notwendigkeit der Maßnahmen verdeutlicht. Bei Diskussionen zu den einzelnen Maßnahmen spiegeln diese die fachliche Diskussion wider. Eine eindeutige Empfehlung zur Verbesserung der Radverkehrssituation, die allen Beteiligten gerecht wird, ist häufig nicht möglich. Es werden dabei insbesondere die folgenden Fragestellungen diskutiert:

- Notwendigkeit des vorgeschlagenen Oberflächenausbaus (Asphalt, Beton o.Ä.),
- Piktogrammketten als Minimallösung oder als temporäre kurzfristige Lösung (Insgesamt wird die Sinnhaftigkeit von temporären/provisorischen Lösungen hinterfragt).

Alle Beteiligungsergebnisse und die Kommentare sind auf der Projekthomepage weiterhin einsehbar. Die am häufigsten bewerteten Maßnahmenvorschläge sind in Tabelle 2 abgebildet.

Tabelle 2: Häufigste Bewertungen bei zwischenörtlichen Relationen

Maßnahmen Nr.	Verbindung	Maßnahmentyp		
S020	Hattenbach - Niederaula (K 31)	Wegeneubau	255	45
S001	Breitenbach – Gehau/Lingelbach (B 62)	Wegeneubau	107	3
S022	Mengshausen – Kerspenhausen (L 3432)	Wegeneubau	72	6
S013	Niederaula (R1)	Schadahfte Oberfläche sanieren	54	1
S209	Baumbach – Hergershausen (L 3253)	Wegeneubau	51	0
S015	Niederaula (R1)	Schadahfte Oberfläche sanieren	46	0
S018	Niederaula	Schadahfte Oberfläche sanieren	46	0
S205	Erdpenhausen – Niedergude (L 3304)	Wegeneubau	40	0

Die Maßnahme S020 wird schon seit längerem zum Teil kontrovers diskutiert. Dies spiegelt sich auch in den vielen Bewertungen und Kommentaren wider. Auch bei der ersten Online-Beteiligung wurde ein fehlender Radweg auf der Verbindung Hattenbach – Niederaula sehr häufig eingebracht.

In den Gemeinden Niederaula und Alheim wurden die meisten Bewertungen abgegeben. Daraus lässt sich schließen, dass die Themen des Radverkehrs hier mehr diskutiert werden. Dies bedeutet nicht, dass Maßnahmen in anderen Gemeinden weniger wichtig sind oder von der Bevölkerung abgelehnt werden. Die Aussagekraft der Online-Beteiligung für einen Vergleich unter den Landkreiskommunen ist eingeschränkt. Die Beteiligung der Bevölkerung sollte in weiteren Planungsschritten ein wichtiger Bestandteil sein.

4 Radverkehrsnetz

4.1 Zielnetz Radverkehr

Als Grundlage für das Radverkehrskonzept wurde ein Zielnetz Radverkehr erarbeitet (Anlage 8). Das Zielnetz Radverkehr verbindet alle Gemeinden und Städte- und Ortsteile und stellt somit den Wunschzustand des Radverkehrsnetzes dar. Damit das Zielnetz sicher, zügig und attraktiv befahrbar wird, ist die Umsetzung der im weiteren Verlauf vorgeschlagenen Maßnahmen erforderlich. Im Ist-Zustand ist

das Zielnetz noch nicht überall sicher und komfortabel befahrbar. Das Zielnetz Radverkehr umfasst insgesamt eine **Länge von 936 Kilometern**.

Gemäß den Vorgaben zur Netzsystematik in den ERA202X[14] wurde das Netz in die folgenden drei Kategorien unterteilt (siehe Abbildung 1 im Kapitel 1.3):

- **1. Kategorie – Übergeordnete Radhauptverbindung (209 km):** Übergeordnete Verbindung für den Alltagsradverkehr mit besonders hohem Potenzial z.B. zwischen Ober- und Mittelzentren, von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren.
- **2. Kategorie – Radhauptverbindung (714 km):** Verbindung von Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindung zwischen Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion und mit hohem Potenzial. Außerdem Verbindung zur Anbindung von Bahnhöfen und weiterführenden Schulen, sofern diese nicht in der 1. Kategorie aufgeführt sind.
- **3. Kategorie – Grundverbindungen (14 km):** Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum der Mittel- und Grundzentren, Verbindung von Stadtteil- / Ortsteilzentren untereinander sowie zwischen Wohngebieten und allen wichtigen Zielen.

Grundverbindungen werden in der Netz- und Maßnahmenplanung auf Landkreisebene nicht berücksichtigt. Sofern eine kommunale Netzplanung existiert oder bestimmte Verbindungen durch Kommunen angeregt worden sind, wurde diese informativ in das Zielnetz Radverkehr aufgenommen. In der Regel erfolgte hierbei keine Prüfung der Verbindungen vor Ort.

Bei der Netzplanung ist zu berücksichtigen, dass der Umwegefaktor gemäß den ERA[15] maximal 1,2 gegenüber der kürzesten möglichen Verbindung, maximal 1,1 gegenüber parallelen Hauptverkehrsstraßen betragen darf und dass keine zusätzlichen Steigungen bewältigt werden müssen. Reisezeitverluste sind zu berücksichtigen und mit ggf. auftretenden Umwegen abzuwägen.

Das vorliegende Radverkehrskonzept wurde ausschließlich für den Alltagsradverkehr entwickelt. Alleinführende Freizeitverbindungen sind nicht Bestandteil der Netzentwicklung. Dort, wo Freizeitverbindungen sich mit Alltagsverbindungen überschneiden, sind diese Bestandteil des Zielnetzes Radverkehr.

[14] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 202X, Forschungsgesellschaft RV-K, 202X, Köln
[15] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), Kapitel 1.2.3, 2010, Köln.

4.2 Rad-Hauptnetz Hessen

Das Rad-Hauptnetz Hessen bildet als übergeordnete Radhauptverbindungen die Grundlage für die Netzplanung. Das Rad-Hauptnetz Hessen verbindet alle Oberzentren untereinander sowie die Mittelzentren mit ihrem nächsten Oberzentrum bis zu einer Entfernung von rund 30 km und zeichnen sich im Zielzustand durch direkte, sichere, komfortabel zu befahrene und durchgehend einheitlich beschilderte Radverkehrsverbindungen aus (min. ERA-Standard). Es wird durch regionale und lokale Netze für den Alltagsverkehr vervollständigt.

Ergänzt wird das Angebot für den Radverkehr durch 22 überregionale Radfernwege. Von ihrer ursprünglichen Intention hauptsächlich für touristische Wegzwecke realisiert, stellen sie in vielen Abschnitten auch für den Alltagsradverkehr interessante Verbindungen dar.

5 Maßnahmenentwicklung

5.1 Grundlagen Maßnahmenplanung

Bei der Entwicklung der Maßnahmenvorschläge wird zwischen Innerorts und Außerorts unterschieden. Im Folgenden sind die wesentlichen Grundsätze der Radverkehrsplanung aus den in den Kapiteln 1.4 und 1.5 aufgeführten gesetzlichen Grundlagen und Regelwerken der Radverkehrsplanung zusammengefasst.

5.1.1 Innerorts

Grundsätzlich kann der Radverkehr entweder getrennt vom Kfz-Verkehr oder im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Eine strikte Vorgabe, wann welche Führungsform für den Radverkehr zu wählen ist, existiert nicht. Die in Abbildung 9 dargestellten Einsatzbereiche in Abhängigkeit von Kfz-Verkehrsstärke und zulässiger Höchstgeschwindigkeit dienen als Orientierung und werden in der Maßnahmenentwicklung entsprechend berücksichtigt.

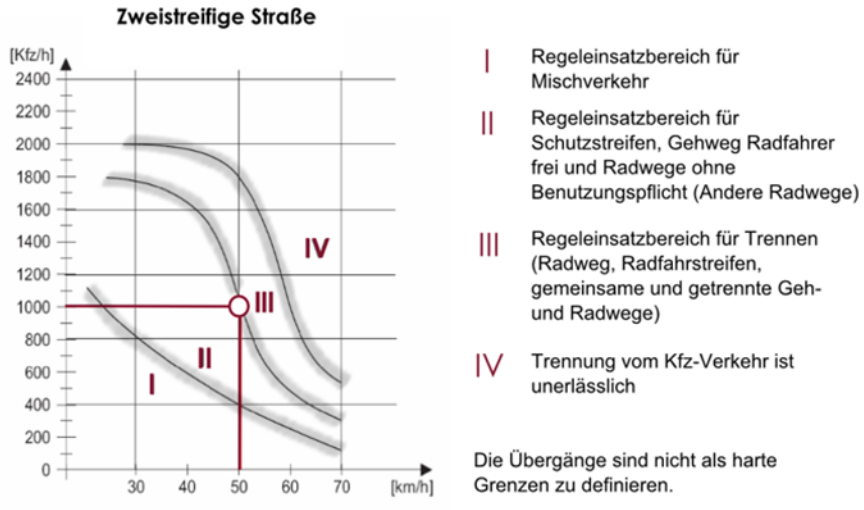


Abbildung 9: Einsatzbereiche der Führungsformen (Quelle: ERA 2010)

Die Wahl der Führungsform hängt zusätzlich von folgenden Faktoren ab:

- Flächenverfügbarkeit: Sowohl auf der Fahrbahn als auch im Seitenraum
- Schwerverkehrsstärke: Je höher, desto eher Seitenraumführung
- Parken: Je höher die Parknachfrage und je häufiger die Parkwechselvorgänge, desto eher Seitenraumführung
- Anschlussknotenpunkte: Je mehr Einmündungen und Zufahrten und je höher die Belastung, desto eher Fahrbahnführung
- Längsneigung: Bei Steigungen eher Seitenraumführung, bei Gefälle eher Fahrbahnführung

Abweichend zu den Empfehlungen der ERA 2010 sehen die Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen[16] eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr bereits bei deutlich geringerer Kfz-Belastung und in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Netzkategorie vor. In der Netzkategorie „Schulnetz“ soll außerhalb von Tempo-30-Zonen in der Regel eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr erfolgen. In der Netzkategorie „Radnetz“ soll eine Trennung erfolgen, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 50 km/h beträgt. Die Netzkategorie „Radnetz“ entspricht dabei dem gesamten Zielnetz Radverkehr, sofern es sich nicht um eine Schulverbindung handelt.

Im Rahmen der Maßnahmenplanung des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Hersfeld-Rotenburg wurde zwischen den ERA 2010 und den Qualitätsstandards des Landes Hessens abgewogen. Ziel ist es, ein realistisch umsetzbares Maßnahmenprogramm aufzustellen.

[16] Qualitätsstandards und Musterlösungen, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, 2. Auflage, Wiesbaden, November 2020

5.1.2 Außerorts

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)[17] sowie der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL)[18] werden die Einsatzbereiche baulich getrennter Radverkehrsführung in Abhängigkeit der Straßenentwurfsklassen (EKL 1-4 - Ausbaustandard) näher definiert.

Bei Entwurfsklasse 1 (Kraftfahrstraße) und Entwurfsklasse 2 sind baulich getrennte Radverkehrsführungen, bei Entwurfsklasse 1 ausschließlich fahrbahnunabhängig, erforderlich. Radverkehr auf der Fahrbahn ist nicht zulässig.

Bei Entwurfsklasse 3 ist die Notwendigkeit einer baulich getrennten Radverkehrsführung von weiteren Faktoren abhängig (siehe Tabelle 3).

Tabelle 3: Einsatzbereiche baulicher Radwege bei Straßen der EKL 3 (Quelle: ERA 2010).

	V_{zul} = 100 km/h	V_{zul} = 70 km/h
DTV < 2.500 Kfz/24 h	Kein baulicher Radweg	Kein baulicher Radweg
DTV 2.500 – 4.000 Kfz/24 h	Baulicher Radweg	Kein baulicher Radweg
DTV > 4.000 Kfz/24 h	Baulicher Radweg	Baulicher Radweg

Bei Entwurfsklasse 4 kann der Radverkehr in der Regel auf der Fahrbahn geführt werden.

Bei Vorliegen einer besonderen Netzbedeutung (bspw. Schülerverkehr, bedeutende Freizeitverbindung) kann eine bauliche Trennung des Radverkehrs von der Fahrbahn auch dort sinnvoll sein, wo die Regelwerke dies aufgrund von Ausbaustandard, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Verkehrsstärke nicht vorsehen.

Weitere Rahmenbedingungen, die die Einsatzbereiche von baulich getrennten Radverkehrsführungen beeinflussen und diese auch bei Straßen der Entwurfsklasse 4 erforderlich machen können, sind gemäß der Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS)[19]:

- Verkehrsstärke Schwerverkehr,
- Verkehrsstärke Radverkehr,
- Verbindungsfunktion der Strecke,
- Kurvigkeit der Straße (schlechte Sichtbeziehungen),

[17] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2010, Köln. Kapitel 9.1.3.
[18] Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2008, Köln, Kapitel 4.7.
[19] Hinweise für Radverkehrsanlagen außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2002, Köln. Kapitel 2.2.3.

- Topografie der Strecke,
- Unfallhäufigkeit bei Radfahrenden und zu Fuß Gehenden.

Analog zur Situation innerorts weichen die Hessischen Qualitätsstandards auch außerorts von den ERA 2010 ab. Es ist in der Regel eine bauliche Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr erforderlich.

Im Rahmen der Maßnahmenplanung wurde zwischen den ERA 2010 und den Qualitätsstandards des Landes Hessens abgewogen. Ziel ist es, ein realistisch umsetzbares Maßnahmenprogramm aufzustellen.

5.2 Maßnahmenprogramme

Das definierte Radverkehrsnetz wurde auf das Vorhandensein angemessener Verbindungen sowie hinsichtlich Verkehrssicherheit, direkter Führung und Fahrkomfort untersucht. Dort, wo Defizite festgestellt wurden, wurden Maßnahmen zur Verbesserung entwickelt, abgestimmt und anschließend priorisiert. Bei den Maßnahmenempfehlungen handelt es sich um **Strecken- und Punktmaßnahmen**. Die Streckenmaßnahmen beziehen sich auf Streckenabschnitte und die Punktmaßnahmen auf punktuelle Situationen, wie Knotenpunkte. Es werden insgesamt 313 Streckenmaßnahmen und 280 Punktmaßnahmen empfohlen. Die Streckenmaßnahmen sind mit einem „S“ gekennzeichnet und die Punktmaßnahmen mit einem „P“ und jeweils von S001 bis S318 bzw. P001 bis P287 durchnummeriert.

Das Maßnahmenprogramm besteht aus einem **Sofortprogramm** sowie einem **Planungsprogramm**. Diese Bündelung trägt dem jeweils erwartbaren Aufwand zur Umsetzung Rechnung. Für eine zielgerichtete Umsetzung durch die zuständigen Akteure gliedern sich alle Empfehlungen zudem in verkehrsrechtliche und bauliche Maßnahmen. Bauliche Maßnahmen werden i.d.R durch die zuständigen Straßenbaubehörden geprüft und umgesetzt. Verkehrsrechtliche Maßnahmen durch die Straßenverkehrsbehörden. Die Maßnahmenempfehlungen wurden demnach in die vier Kategorien Sofortprogramm verkehrsrechtlicher Maßnahmen, Sofortprogramm baulicher Maßnahmen, Planungsprogramm verkehrsrechtlicher Maßnahmen und Planungsprogramm baulicher Maßnahmen eingeteilt. Die Tabelle 4 gibt eine Übersicht wie viele Maßnahmen welchen Maßnahmentyps den vier Maßnahmenprogrammen zugeordnet sind. Die Werte in Klammern hinter dem Maßnahmentyp geben an, wie häufig dieser im jeweiligen Maßnahmenprogramm empfohlen wird.

Tabelle 4: Zuordnung der Punkt- und Streckenmaßnahmentypen zu den Maßnahmenprogrammen

	Sofortprogramm		Planungsprogramm		
	verkehrsrechtlich	**baulich**	**verkehrsrechtlich**	**baulich**	**Gesamt**
Punktmaßnahmen	**Anzahl: 150** • Ausfahrt / Einmündung sichern **(29)** • Sackgasse (VzZ 357) als durchlässig kennzeichnen **(10)** • Überquerungsstelle sichern **(6)** • Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) für Radverkehr freigeben **(87)** • Vorfahrtsregelung ändern **(15)** • Sonstiges **(3)**	**Anzahl: 66** • Bordstein absenken **(2)** • Einbauten (Poller, Umlaufsperre etc.) optimieren **(57)** • Entwässerungsrinne entschärfen **(4)** • Sonstiges **(3)**		**Anzahl: 72** • Knotenpunkt optimieren **(26)** • Überquerungsstelle sichern **(13)** • Übergang Fahrbahn - Radweg verbessern **(31)** • Sonstiges **(2)**	**288**
Streckenmaßnahmen	**Anzahl: 68** • Benutzungspflicht Radweg aufheben **(10)** • Fahrradstraße anordnen **(12)** • Freigabe Einbahnstraße **(7)** • Piktogrammkette markieren **(22)** • Radverkehrsanlage markieren **(11)** • Sonstiges **(6)**		**Anzahl: 8** • Fahrradstraße anordnen **(1)** • Piktogrammkette markieren **(2)** • Radverkehrsanlage markieren **(2)** • Sonstiges **(3)**	**Anzahl: 238** • Bestehenden Weg verbreitern **(23)** • Brücke / Unterführung **(17)** • Neuordnung Straßenraum **(3)** • Oberfläche asphaltieren **(53)** • Schadhafte Oberfläche sanieren **(25)** • Unbefestigten Weg ausbauen **(10)** • Verkehrsberuhigende Umgestaltung **(31)** • Wegebeleuchtung anlegen **(5)** • Wegeneubau **(69)** • Sonstiges **(2)**	**314**
Gesamt	**218**	**66**	**8**	**310**	**602**

Für alle baulichen Streckenmaßnahmen wurden Maßnahmendatenblätter erstellt (siehe Anlage 11). Da bauliche Maßnahmen bzw. Maßnahmen über längere Strecken in der Regel mit hohen Kosten und einer längeren Umsetzungsdauer verbunden sind, sollen die Maßnahmendatenblätter einen ersten Eindruck über den Umfang der Maßnahme geben. Neben der Maßnahmenbeschreibung befinden sich auf den Maßnahmendatenblättern Kennzahlen wie bspw. betroffene Schutzgebiete, die

Baulastträgerschaft sowie die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge auf der Straße, sofern Zahlen vorliegen. Mittels Lageplans und Foto ist die Maßnahme verortet. Außerdem sind Angaben über Priorität (siehe Kapitel 5.3), Kostenrahmen und Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis (siehe Kapitel 5.4) der Maßnahme dargestellt.

Alle im Rahmen des Radverkehrskonzeptes entwickelten Maßnahmen sind dauerhaft in einer zoombaren Online-Karte unter folgender Adresse abrufbar:

https://rv-k.de/LK_Hersfeld-Rotenburg/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html

Für den Großteil der Maßnahmentypen existieren Musterlösungen. Diese sind in Anlage 15 Bestandteil des Abschlussberichtes.

5.3 Priorisierung der Maßnahmen

Für alle baulichen Streckenmaßnahmen (Planungsprogramm baulicher Maßnahmen) wird eine Priorisierung ermittelt. Die Priorisierung stellt eine fachliche Beurteilung dar und gibt an, wie wichtig die Umsetzung einer Maßnahme aus Sicht des Radverkehrs ist. Sie basiert zum einen auf der erwarteten Wirkung der Maßnahme und zum anderen auf der Bedeutung der betroffenen Verbindung für das System Radverkehr im Landkreis Hersfeld-Rotenburg und in den angrenzenden Nachbarkommunen.

Die Wirkung der Maßnahmen ergibt sich aus verschiedenen Kriterien: Der **Netzbedeutung**, dem Grad der Verbesserung aus dem Vergleich von Ist- und Soll-Zustand der Kriterien **Verkehrssicherheit**, des **Fahrkomforts** und der **direkten Führungsform** sowie dem **öffentlichen Interesse**.

- **Netzbedeutung:** Der Netzbedeutung des betrachteten Netzelementes kommt die höchste Gewichtung bei der Berechnung der Priorität zu. Sie ergibt sich aus der Netzkategorie, der Bedeutung als Schulverbindung, der Bedeutung als Bike-and-Ride-Verbindung, der Bedeutung als Freizeitverbindung sowie der Potenzialabschätzung. Letztere ergibt sich aus den Pendel-Verflechtungen, größeren Arbeitgeberstandorten, der Siedlungs- und Einwohnerstruktur sowie bedeutenden Quellen- und Zielen innerhalb des Landkreises.
- **Verkehrssicherheit:** Es wird beurteilt, inwieweit die Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beiträgt. Diesem Kriterium wird die zweithöchste Gewichtung beigemessen.
- **Fahrkomfort:** Es wird beurteilt, inwieweit die Maßnahme zur Verbesserung des Fahrkomforts beiträgt.
- **Direkte Führung:** Es wird beurteilt, inwieweit die Maßnahme zur Verbesserung der Direktheit der Radverkehrsverbindung beiträgt. Betrachtet werden sowohl die Reduktion von Umwegen als auch Reisezeitersparnisse.

- **Öffentliches Interesse:** Die Anzahl der Positiv- und Negativbewertungen aus der 2. Onlinebeteiligung wirkt sich entsprechend positiv oder negativ auf die Priorität der Maßnahme aus.

Die vorgenommene Priorisierung spiegelt die Wertigkeit der einzelnen Maßnahmen für den Radverkehr wider und kann zwischen 1 und maximal 100 Punkten erreichen, wobei ein Wert von „1“ bedeutet, dass die Maßnahme keinerlei Nutzen für den Radverkehr hat. Die Bewertungen aus der 2. Online-Beteiligung und des Kommunenworkshops wurden in dieses Punktesystem integriert.

Auf Basis der Priorisierung wurde eine Unterteilung in einen „Vordringlichen Bedarf“ und einen „Weiteren Bedarf“ vorgenommen. Etwa ein Viertel der Maßnahmen wurde in die Kategorie „Weiterer Bedarf“ eingeordnet. Die Umsetzung dieser Maßnahmen soll vorerst zurückgestellt werden.

Die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs werden in vier Prioritätsklassen von A (sehr hohe Priorität) bis D (geringere Priorität) eingeteilt. Eine tabellarische Auflistung aller baulichen Streckenmaßnahmen sortiert nach Priorität befindet sich in Anlage 14. Zusätzlich ist eine Übersichtskarte der Maßnahmen mit den jeweiligen Prioritäten in Anlage 12 und Anlage 13 dargestellt.

Aus der Verteilung der Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs in die Prioritätsklassen A, B, C und D ergibt sich keine Umsetzungsreihenfolge. Für die Reihenfolge der Umsetzung sind zahlreiche Faktoren wie die Finanzierung, Grunderwerb sowie die Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange wie Naturschutz, Wasserschutz, etc. entscheidend.

5.4 Ermittlung Kostenrahmen und Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis

Für alle baulichen Streckenmaßnahmen wird ein überschlägiger Kostenrahmen auf Basis einer jährlich aktualisierten Kostenliste Radverkehr ermittelt. Die Kostenliste basiert auf bisherigen Erfahrungswerten des Planungsbüros. Bei den Kosten handelt es sich um Infrastruktur-Bruttokosten inklusive Planungskosten. Kosten für Eingriffs-Ausgleichs-Maßnahmen und zum jetzigen Zeitpunkt nicht absehbare zusätzliche Kosten, wie Stützbauwerke, Entwässerungen oder Durchlässe, werden nicht berücksichtigt. Der Kostenrahmen dient als erster Anhaltspunkt für den weiteren Entscheidungsprozess. Im weiteren Planungsverfahren wird der Kostenrahmen überprüft und angepasst.

Für die Maßnahmentypen *Neuordnung Straßenraum*, *Verkehrsberuhigende Umgestaltung* und *Brücke/Unterführung optimieren* wurde kein Kostenrahmen erstellt, da der finanzielle Aufwand abhängig von der Art und Weise der Ausführung stark variiert. Darüber hinaus handelt es sich nicht um Maßnahmen, die eindeutig dem Radverkehr zuzuordnen sind. Für Maßnahmen, die während der Bearbeitung des Radverkehrskonzepts bereits umgesetzt wurden, wurde auch kein Kostenrahmen erstellt.

Die übrigen 204 empfohlenen Maßnahmen zum Streckenausbau haben ein Investitionsvolumen von etwa 136 Millionen Euro, das sich wie in Tabelle 5 dargestellt auf verschiedene Baulastträger verteilt.

Wenn man bei der Betrachtung der Kosten nach Baulastträger nur den vordringlichen Bedarf betrachtet, also alle Maßnahmen des weiteren Bedarfs ausklammert, ergibt sich ein Gesamtkostenrahmen von etwa 112 Millionen Euro (siehe Tabelle 6).

Tabelle 5: Kostenverteilung nach Baulastträger (inkl. weiterer Bedarf)

Bund	20.000.000 €
Land Hessen	43.000.000 €
Landkreis Hersfeld-Rotenburg	18.500.000 €
Kommunen (Herstellungsradweg)	15.500.000 €
Kommunen	37.500.000 €
Hessen Forst	1.000.000 €
Gesamt	**135.500.000 €**

Tabelle 6: Kostenverteilung nach Baulastträger vordringlicher Bedarf (Prioritätsklassen A-D)

Bund	20.000.000 €
Land Hessen	32.000.000 €
Landkreis Hersfeld-Rotenburg	14.500.000 €
Kommunen (Herstellungsradweg)	15.500.000 €
Kommunen	29.500.000 €
Hessen Forst	100.000 €
Gesamt	**111.600.000 €**

Herstellungsradwege sind dabei land- oder forstwirtschaftliche oder andere selbstständig geführte Wege, die über die gleiche Verbindungsfunktion verfügen, wie eine klassifizierte Straße (Bundes- oder Landesstraßen) und die statt eines straßenbegleitenden Neubaus ausgebaut werden[20]. Die Kosten für den Ausbau übernimmt der zuständige Baulastträger der klassifizierten Straße, an der der straßenbegleitende Radweg fehlt und zukünftig nicht mehr erforderlich ist. Eigentümer bleiben die Kommunen. Ob es sich tatsächlich um Herstellungsradwege handelt, muss im Einzelfall vom zuständigen Baulastträger der klassifizierten Straße entschieden werden. Die Entflechtung des Radverkehrs von der Straße ist dabei zu gewährleisten. Werden Wirtschaftswege als Herstellungsradwege ausgebaut, sind Vereinbarungen zur betrieblichen Unterhaltung, insbesondere zum Winterdienst zu treffen.

[20] Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes, Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 2020

Das **Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis** setzt die Priorität in Relation zu dem abgeschätzten Kostenrahmen und gibt damit eine Einschätzung über die zu erwartende Wirkung pro investierten Euro. Das Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis wird in den vier Stufen „sehr gut“, „gut“, „befriedigend“ und „ausreichend“ angegeben.

5.5 Musterlösungen

Für die meisten Maßnahmentypen existieren Musterlösungen. Diese wurden in der Regel durch die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) erarbeitet. Liegen für bestimmte Maßnahmentypen keine Musterlösungen seitens des Landes Hessens vor, wurde auf andere Musterlösungen zurückgegriffen oder eigene Musterlösungen erstellt. Alle Musterlösungen sind als Anlage 15 Bestandteil des Radverkehrskonzeptes.

5.6 Besondere Herausforderungen und allgemeine Empfehlungen

5.6.1 Ausbaustandard Land- und forstwirtschaftliche Wege

Im Landkreis Hersfeld-Rotenburg wird ein wesentlicher Teil des Radverkehrs über land- und forstwirtschaftliche Wege geführt. Auch zahlreiche Maßnahmenvorschläge des Radverkehrskonzeptes betreffen den Ausbau von Wirtschaftswegen.

Oberflächen werden nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA2010) in der Regel in Asphalt oder Beton ausgeführt. Auf Wegen mit überwiegender Freizeitfunktion sind Deckschichten ohne Bindemittel möglich.

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen[21] werden Deckschichten

- mit ebener Oberfläche,
- möglichst geringem Rollwiderstand,
- hoher Griffigkeit (auch bei Nässe) und
- Allwettertauglichkeit

als grundlegende Anforderungen gestellt.

[21] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2010, Köln.

Entsprechend wird im Zielnetz eine betonierte, asphaltierte oder asphaltähnliche Oberfläche angestrebt. Als asphaltähnliche Oberflächen mit gleichen Fahreigenschaften können beispielsweise wasserdurchlässige Deckschichten aus einem Gemisch von Basaltstein und Spezialsanden verwendet werden. Aus Gründen des Natur-, Umwelt- und Landschaftsschutzes können beim Aus- und Neubau von Wegen helle Oberflächen angelegt werden (siehe Abbildung 10).



Abbildung 10: Asphaltähnliche Deckschichten aus Gemisch von Basaltstein und Spezialsanden / heller Split-Mastix-Asphalt, (Quelle: Eigene Aufnahmen)

Um eine ganzjährige attraktive Nutzung für möglichst viele Radfahrende zu ermöglichen, ist eine asphaltierte oder asphaltähnliche Oberfläche erforderlich. Eine solche Oberfläche ist auch Voraussetzung für die Räumung der Wege im Winter.

Ein Ausbau von Wirtschafts- und Forstwegeverbindungen ist dort Bestandteil des Maßnahmenprogramms, wo ein hohes Radverkehrspotenzial (Netzbedeutung sowie bspw. Schulweg und oder Bike+Ride-Verbindung) gesehen wird.

Ist der Ausbau von Radverbindungen in Asphaltbauweise nicht durchsetzbar, ist eine leistungsfähige und regelmäßig zu wartenden Entwässerung in besonderem Maße zu berücksichtigen. Hierbei wird das Uhrglasprofil (gewölbte Wegedecke) oder eine einseitige Querneigung mit Entwässerungsgraben empfohlen. Das Querprofil mit einseitiger Querneigung wird auch für Wirtschaftswege in Asphaltbauweise empfohlen. Durch eine solche Ausgestaltung wird der Reinigungsaufwand reduziert und der Fahrkomfort verbessert (siehe Abbildung 11).

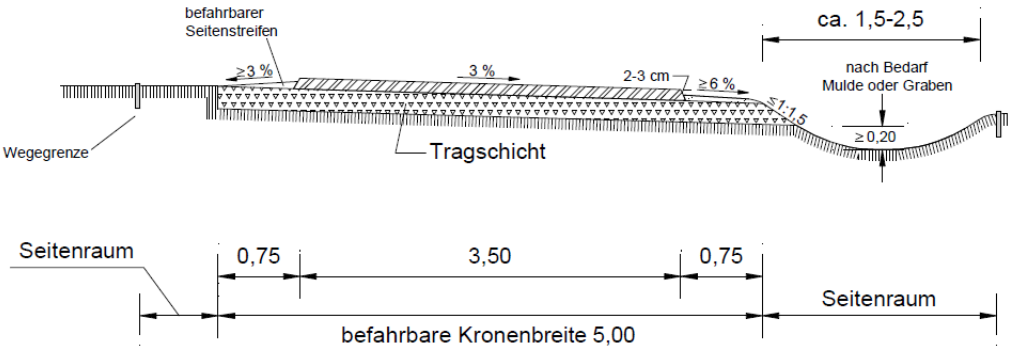


Abbildung 11: Querprofil Hauptwirtschaftsweg mit einseitiger Querneigung (Richtlinien für den Ländlichen Wegebau, FGSV, 2005/2016)

5.6.2 Ortsdurchfahrten des Radverkehrs

Falls die Straßenraumbreiten an Kfz-Hauptverkehrsstraßen keine Markierung von Radverkehrsanlagen möglich machen, oder die Führung auf der Fahrbahn wegen einer hohen Kfz-Verkehrsbelastung oder hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten ungeeignet ist, wurden alternative Führungsmöglichkeiten in getrennten Netzen auf Nebenstraßen vorgeschlagen. Dabei sind die Faktoren Umwegigkeit und Reisezeit zu beachten. Insbesondere gegenüber Kfz-Hauptverkehrsstraßen mit lichtsignalgeregelten Knotenpunkten kann die Führung des Radverkehrs in getrennten Netzen trotz Umwegen mit einer geringeren Reisezeit verbunden sein.

Empfehlung: Die Führung des Radverkehrs in getrennten Netzen soll als Alternative zur Führung auf der Kfz-Hauptverkehrsstraßen geprüft werden. In einer Ausprägung als bevorrechtigte Fahrradstraßenachse kann sich ein attraktives Angebot für den Radverkehr ergeben, das auch bei Umwegen (siehe Abbildung 12, Fall 2*)* in Frage kommt. Dies gelingt insbesondere durch die Ausweisung und Umgestaltung als bevorrechtigte Fahrradstraße.

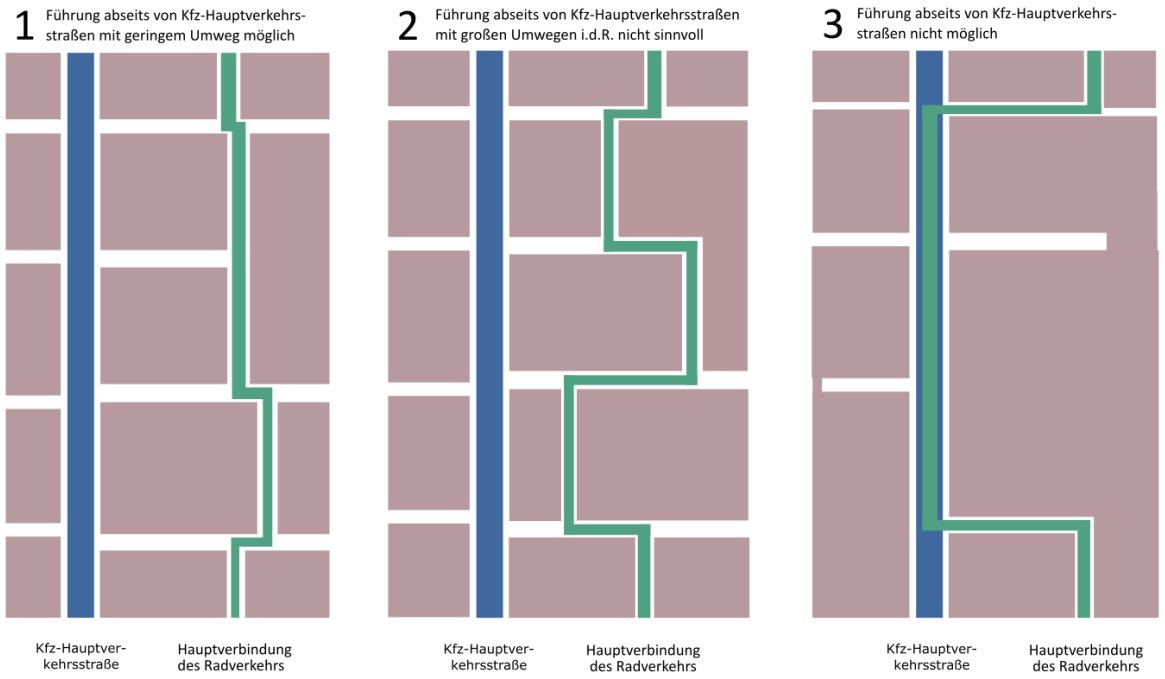


Abbildung 12: Radverkehrsführungen in getrennten Netzen auf Nebenstraßen (Quelle: Eigene Darstellung)

5.6.3 Kfz-Höchstgeschwindigkeit

Dort, wo der Radverkehr innerorts gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, wird generell eine Kfz-Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h empfohlen. Die Literatur zu diesem Thema deutet nicht nur auf einen enormen Sicherheitsgewinn durch Tempo 30 hin, auch eine positive Wirkung auf die Lärmbelastung und ein leichter Rückgang von straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffen sind zu erwarten[22].

Durch einen geringeren Geschwindigkeitsunterschied zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr wird das Radfahren auf der Fahrbahn objektiv und subjektiv sicherer und attraktiver. So nimmt in der Regel auch die regelwidrige Mitbenutzung von straßenbegleitenden Gehwegen ab, die insbesondere mit Blick auf den Fußverkehr konfliktträchtig ist.

Die gesetzlichen Hürden für die Anordnung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen innerorts waren in der Vergangenheit sehr hoch. Der § 45 der Straßenverkehrsordnung legt fest, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung nur bei konkreten Gefährdungen oder vor sozialen Einrichtungen wie z.B. Kitas, Pflegeheimen oder Schulen angeordnet werden darf.

STVO-Novellierung 2024: Den Kommunen wird es durch die neue Reform leichter gemacht, Tempo 30 anzuordnen, zum Beispiel beim sogenannten Lückenschluss zwischen zwei schon vorhandenen Tempo-30-Strecken (der maximale Abstand von zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen wurde von 300 m auf 500 m erhöht) und vor Fußgängerüberwegen, Spielplätzen, sowie hochfrequentierten Schulwegen. Dies gilt auch für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen oder weitere Vorfahrtstraßen[23]. Die Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO), die die Maßnahmen konkretisiert und Handlungsanweisungen gibt, ist von der Bundesregierung beschlossen und tritt voraussichtlich ab April/Mai 2025 in Kraft. Vor Inkrafttreten der überarbeiteten VwV-StVO ist die notwendige Rechtssicherheit bei der Anwendung der neuen StVO-Regelungen nicht gewährleisten.

[22] Umweltwirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h, Umweltbundesamt, 2022, Berlin.

[23] Artikel zur StVO-Novelle der Bundesregierung, Oktober 2024, unter https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/stvo-novelle-2023-2229430 *[Link]*

5.6.4 Piktogrammketten

Piktogrammketten innerorts

Piktogrammketten erhöhen die Aufmerksamkeit für den Radverkehr und zeigen Radfahrenden, dass sie sich weiterhin im Radverkehrsnetz bewegen. Sie tragen mit dazu bei, dass Radverkehrsnetz sichtbar zu machen.

Piktogrammketten können zur Anwendung kommen, wenn aufgrund unzureichender Straßenraumbreiten die Errichtung von baulichen Radwegen, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen nicht möglich ist. Sie dienen dem Sichtbarmachen des Radverkehrs auf der Fahrbahn und damit dessen Schutz sowie der allgemeinen Steigerung der Akzeptanz der Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr. Dies kann zusätzlich zur Reduktion der teilweise ordnungswidrigen Nutzung des Seitenraums, wie bspw. Gehwege, durch den Radverkehr führen.

Anwendung finden Piktogrammketten insbesondere bei wichtigen Lückenschlüssen im Radverkehrsnetz, wo auf absehbare Zeit keine baulich angelegte Radverkehrsinfrastruktur geschaffen werden kann.

Piktogrammketten außerorts

Außerorts sind Piktogrammketten bei Straßen der Entwurfsklassen 3 und 4 und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 70 oder weniger möglich. Der Einsatz von Piktogrammketten außerorts kann sinnvoll sein, wenn an der Landstraße oder dem Abschnitt der Landstraße eine getrennte Radverkehrsführung erforderlich ist, diese aber nur mittel- bis langfristig realisiert werden kann.

Geeignet sind Piktogrammketten insbesondere im Zuge von Radverkehrsverbindungen mit hoher Netzbedeutung. Auf kurzen Abschnitten und bei sparsamem Einsatz können Piktogrammketten einen hohen Mehrwert erzielen.

Piktogrammketten stellen keinen Ersatz für eine vom Kfz-Verkehr getrennte Radverkehrsführung dar, sondern sollen lediglich als Übergangslösung eingesetzt werden. Piktogrammketten können bei allen Fahrbahnbreiten eingesetzt werden. In der Regel werden Sie nur im Ausbaustandard Basisnetz angewendet.

Piktogrammketten sollten am rechten Fahrbahnrad mit ca. 20 Metern Abstand sowie ausreichendem Abstand zum Fahrbahnrand bzw. zu den Pkw-Parkständen markiert werden. Weitere Hinweise finden sich auf der entsprechenden Musterlösung in Anlage 15.

Piktogrammketten sind weder in StVO, VwV-StVO noch RMS geregelt. Eine Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde sollte durchgeführt werden.

5.6.5 Fahrradstraßen

Fahrradstraßen eignen sich auf Hauptverbindungen des Radverkehrs und machen diese sichtbar. Sie bündeln den Radverkehr abseits der Kfz-Hauptverkehrsstraßen und bieten zu diesen eine attraktive Alternative.

Regelungen: In Fahrradstraßen nutzen Radfahrende die Fahrbahn. Der Radverkehr ist dort bevorrechtigt. Andere Nutzungen (Anliegerverkehr, Linienbusverkehr, Pkw-Verkehr) können durch ein Zusatzzeichen zugelassen werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Das Nebeneinanderfahren von Radfahrenden ist erlaubt. In der Regel ist eine Fahrradstraße bevorrechtigt. Sofern zuvor eine Rechts-vor-Links-Regelung besteht, wird diese üblicherweise aufgehoben (siehe Abbildung 13).



Abbildung 13: Planung Fahrradstraße / eingerichtete Fahrradstraße mit taktilem Sicherheitstrennstreifen zum „Gefahrenbereich Kfz-Türen“ in Offenbach am Main (Quelle: Eigene Darstellung / eigene Fotos)

Voraussetzungen: Rechtliche Voraussetzung[24] für die Einrichtung einer Fahrradstraße ist eine „hohe oder zu erwartenden hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr oder eine Straße von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr.“ Entscheidend für das Funktionieren einer Fahrradstraße ist, dass das Radverkehrsaufkommen in etwa so hoch wie oder höher als das Kfz-Verkehrsaufkommen ist. Ist dies nicht der Fall, wird der Vorrang des Radverkehrs weniger akzeptiert und die Attraktivität des Fahrradfahrens verbessert sich nur geringfügig.

Fahrradstraßen funktionieren auch bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen (400 Kfz/h und mehr), wenn der Radverkehrsanteil entsprechend hoch ist.

[24] Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwVStVO), Zu Zeichen 244.1, 2021

Der Bedarf einer Fahrradstraße soll sich aus dem Netzzusammenhang ergeben. Hinweise für die Sinnhaftigkeit von Fahrradstraßen sind die Führungen von Radhauptverbindungen oder Schulverbindungen.

Die Regelbreiten von Fahrradstraßen sollen das Begegnen von Kfz und Rad ermöglichen. Bei hohem Linienbus- oder Schwerverkehrsanteil ist der Begegnungsfall Lkw/Bus und Rad zu berücksichtigen. Daraus ergibt sich eine erforderliche Fahrgassenbreite von 4,50 Meter. Bei fahrbahnseitigem Parken sind Sicherheitstrennstreifen von 75 Zentimetern pro beparkter Seite hinzuzufügen.

Empfehlungen: Fahrradstraßen werden empfohlen, wenn sie aus dem Netzzusammenhang sinnvoll sind und die Voraussetzungen erfüllt sind.

Sind die Voraussetzungen für eine Fahrradstraße nicht erfüllt, können diese durch begleitende Maßnahmen wie etwa die Einschränkung des Kfz-Verkehrs (gegenläufige Einbahnstraßen, Diagonalsperren, Modale Filter etc.) geschaffen werden.

5.6.6 Anfang und Ende von Radwegen

Im Landkreis Hersfeld-Rotenburg enden Radwege häufig ohne geregelten Übergang direkt auf der Fahrbahn (siehe Abbildung 14). Dort, wo Rad- und Kfz-Verkehr zusammenfließen, entstehen Konfliktpunkte und es besteht eine erhöhte Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere in Ortseingangsbereichen, wo die VwV-StVO am Anfang und Ende von Zweirichtungsradwegen eine sichere Möglichkeit der Fahrbahnüberquerung fordert. Die Ausbildung eines geregelten Übergangs zwischen Radweg und Fahrbahn ermöglicht dem Radverkehr einen sicheren Wechsel vom Radweg auf die Fahrbahn und andersherum und erhöht gleichzeitig die Aufmerksamkeit des Kraftfahrzeugführenden.



Abbildung 14: Ungeeignete Überführung auf die Fahrbahn am Ortseingang Kirchheim-Kemmerode (links) und am Ortseingang Rotenburg-Braach (rechts), (Quelle: Eigene Aufnahmen)

Empfehlung: Die Schnittstellen zwischen Radweg und Fahrbahn müssen klar erkennbar sein. Grundsätzlich wird eine bauliche Überquerungshilfe empfohlen. Sofern diese auf Grund der fehlender Flächenverfügbarkeit nicht möglich ist, sind bei geringen Kfz-Verkehrsstärken als Mindeststandards an den Bordsteinen sowie Fahrbahneinengungen (baulich, Markierungen, Baken) empfohlen. Auf Grund der örtlichen Gegebenheiten kann es sinnvoll sein, den Übergang Fahrbahn-Radweg bereits einige Meter vor dem Beginn/Ende des Radweges herzustellen. Die Musterlösungen in Anlage 15 geben Hilfestellungen für die oben genannten Anwendungsfälle.

5.6.7 Nicht für den Radverkehr freigegebene Wege

Im gesamten Landkreis sind zahlreiche Wege nicht für den Radverkehr freigegeben (siehe Abbildung 15). Die in solchen Fällen erzwungene Missachtung von Verkehrszeichen kann insgesamt zu einer geringeren Beachtung von Verkehrszeichen durch Radfahrende führen.



Abbildung 15: Beispiele nicht freigegebener Wirtschaftswege in den Gemeinden Kirchheim (links) und Ludwigsau (rechts), (Quelle: Eigene Aufnahmen)

Es wird empfohlen alle Wirtschaftswege für den Radverkehr freizugeben. Dies kann durch das Anbringen des Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ oder den Austausch des Verkehrszeichens „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ durch das Verkehrszeichen 260, „Verbot für Krafträder … sowie Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge“ erfolgen (siehe auch Musterlösung VVS_01).

Eine Veränderung der Verkehrssicherungspflicht hat dies nicht zur Folge. Auf forst- und landwirtschaftlichen Wegen ist weiter mit typischen Gefahren zu rechnen.

5.6.8 Fahrradwegweisung

Bei der Fahrradwegweisung handelt es sich um eine nicht-amtliche Hinweisbeschilderung. Eine durchgehende Fahrradwegweisung hilft sowohl ortsunkundigen als auch ortskundigen Radfahrenden die optimalen Wege mit Blick auf die Verkehrssicherheit, die direkte Führung und den Fahrkomfort zu finden. Durch die damit erreichte Bündelung des Radverkehrs trägt die Fahrradwegweisung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Durch die verbesserte Verkehrssicherheit und die zusätzliche Aufmerksamkeit für das Thema Radverkehr führt die Installation einer Fahrradwegweisung in der Regel auch zu einer verstärkten Nutzung des Fahrrads und ist damit ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrsförderung. Außerdem wurde die Fahrradwegweisung bei der im Zuge der 1. Online-Beteiligung durchgeführten Umfrage als sehr wichtig bewertet (siehe 3.5).

Der Landkreis Hersfeld-Rotenburg verfügt nicht flächendeckend über eine den FGSV-Standards entsprechende Wegweisung. Vereinzelt sind auch kommunale Wegweisungssysteme im Landkreis vorhanden, die in großen Teilen nicht den aktuellen Standards entsprechend hergestellt sind (Siehe Abbildung 16). Eine Verknüpfung zwischen kommunalen Fahrradwegweisern und denen des Landkreises fehlt in weiten Teilen. Dies führt zu Brüchen und Unstimmigkeiten im Wegweisungssystem.



Abbildung 16: Veraltete Pfeilwegweiser und lokale Waldhessenrouten in Oberjossa (links) und stark veraltete Wegweiser ohne Kilometerangaben in Neuenstein-Aua (rechts), (Quelle: Eigene Aufnahmen)

Es hat sich mittlerweile bewährt, dass die Fahrradwegweisung mit Blick auf Durchgängigkeit und Einheitlichkeit durch Landkreise und kreisfreie Städte geplant, hergestellt und gepflegt wird. Die Netzdichte ist dabei nicht vorgegeben.

Insbesondere aufgrund der vorliegenden Mängel und Lücken, wird empfohlen, die Wegweisung grundlegend zu überarbeiten.

Eine lokale Vertiefung durch Kommunen ist möglich und sollte angestrebt werden. Aufgrund von Synergieeffekten sowie der zeitlichen Dimension sollte diese möglichst gemeinsam geplant werden.

Hierbei können lokale Ziele wie Stadt- und Ortsteile, Freizeiteinrichtungen und Sehenswürdigkeiten aufgenommen werden.

Abstimmung: Es ist sinnvoll zu Beginn der Planung der Fahrradwegweisung die betroffenen Kommunen einzubeziehen und bei Bedarf Netzanpassungen vorzunehmen. Auch vor dem Hintergrund einer möglichen kommunalen Erweiterung des Wegweisungsnetzes sollten die Kommunen frühzeitig eingebunden werden.

Um eine möglichst reibungslose Montage der Wegweiser zu gewährleisten, ist eine intensive Abstimmung der Pfostenstandorte erforderlich. Hier haben sich Online-Abstimmungstools bewährt.

Qualitätssicherung: Nach der Montage der Fahrradwegweiser sollten diese jährlich kontrolliert und qualitätsgesichert werden. Hierbei können Mängelmeldesysteme wie beispielsweise Meldetools mittels QR-Codes sinnvoll sein (siehe Abbildung 17).



Abbildung 17: Ablauf einer Mängelmeldung mittels QR-Codes und Smartphone.

Die QR-Codes werden im Zuge der Montage an allen Wegweiserpfosten angebracht. Bürgerinnen und Bürger können Mängel über eine mit dem QR-Code verknüpfte mobil optimierte Internetseite unkompliziert melden. Der Bezug zum entsprechenden Wegweiserstandort ist ebenfalls mittels QR-Codes hergestellt. Um ein nachhaltiges Mitwirken der Bürgerinnen und Bürger zu erreichen, ist es wichtig, dass die gemeldeten Mängel möglichst zeitnah beseitigt werden.

Das Radverkehrsnetz wird durch den Neubau von Radwegen laufend verändert. Dadurch muss auch die Fahrradwegweisung regelmäßig angepasst werden. Netzanpassungen, die sich beispielsweise durch den Neubau von Radwegen ergeben, sollen bereits während der Planungsphase der Radwege geplant und mit Inbetriebnahme der Radwege montiert werden. Dem Landkreis kommt hierbei eine koordinierende Funktion zu.

Bei der Umsetzung von Baumaßnahmen, die eine Umlegung des Radverkehrsnetzes zur Folge haben, sollte die Anpassung der Fahrradwegweisung bereits in der Planungsphase einkalkuliert werden.

Planungssoftware: Insbesondere für größere Planungsgebiete eignet sich spezielle Planungssoftware für die Planung und Wartung von Fahrradwegweisern. Diese garantieren sowohl Zielkontinuität als auch Vernetzung des Fahrradwegweisungssystems und beruhen auf den aktuellen Standards zur Planung der Fahrradwegweisung. In der Regel ist nach der Planung eine automatisierte Erzeugung der Schilderinhalte sowie des zusätzlichen Materials und des Montageaufwandes möglich, sodass im Anschluss die Ausschreibungsunterlagen für Herstellungs- und Montagearbeiten zügig vorbereitet werden können. Zusätzlich können die Eingabe des Wegenetzes, weiterer Infrastruktur und Möblierung in der Software sinnvoll sein.

Kostenschätzung: Der Landkreis Hersfeld-Rotenburg hat für die Planung und Errichtung eines kreisweiten Fahrradwegweisungssystems bei einer auszuweisenden Netzlänge von etwa 900 km, Kosten in Höhe von etwa 750.000 € zu erwarten. Davon entfallen ca. 25 % auf die Planung und Abnahme und 75 % auf das Material sowie die Montage. Da es sich bei den oben getroffenen Angaben nur um eine grobe Einschätzung aufgrund von Erfahrungswerten handelt und die genauen Kosten erst nach Durchführung der Planung ermittelt werden können, können deutliche Abweichungen von der angegebenen Summe möglich sein. Außerdem sind Mehraufwand durch längere Abstimmungsprozesse sowie inflationäre Entwicklungen nicht absehbar, sodass auch hier größere Kostenabweichungen auftreten können.

5.7 Prinzipskizzen

Für ausgewählte Maßnahmen werden im Rahmen des Radverkehrskonzeptes Prinzipskizzen erstellt. Prinzipskizzen haben das Ziel, die angestrebte Maßnahme planerisch grob zu skizzieren und die Umsetzbarkeit zu prüfen. Bei den Prinzipskizzen handelt es sich um keine maßstabsgetreuen Zeichnungen. Es ist von einer Ungenauigkeit von +/- 25 Zentimeter auszugehen. Im Rahmen der Erstellung der Prinzipskizzen findet keine Abstimmung mit weiteren Akteuren statt.

Mit der Prinzipskizze wird eine Grundlage geschaffen, auf deren Basis entschieden werden kann, ob das weitere Planungsverfahren nach HOAI begonnen werden soll. Bei weiterer Unklarheit empfiehlt sich zur zeichnerischen Vertiefung eine Vorstudie.

Es wurden sieben Prinzipskizzen und eine Visualisierung erstellt. Die Prinzipskizzen sind in Anlage 16 Bestandteil des Radverkehrskonzeptes.

6 Weitere Empfehlungen

6.1 Unterhaltung und Verkehrssicherung

Um eine gleichbleibende und nachhaltige Entlastung der Verkehrsarten Kfz-Verkehr und öffentlicher Personennahverkehr zu erreichen, ist es notwendig, das Angebot für Radfahrende ganzjährig attraktiv anzubieten. Erforderlich sind hierfür in erster Linie geräumte und gereinigte Wege. Die gesetzliche Verpflichtung zur Unterhaltung und Verkehrssicherung der Wege ergibt sich aus der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht sowie aus den Straßengesetzen der Länder[25] und des Bundes und obliegt den zuständigen Baulastträgern. Für Radwege ist dies innerorts für verkehrswichtige und gefährliche Radverbindungen laut eines Urteils des Bundesgerichtshofes vorgeschrieben[26] und wird auch weitestgehend umgesetzt. Außerorts bleibt die Verkehrssicherungs- und Unterhaltungspflicht auf gemeinsamen Geh- und Radwegen und auf Wirtschaftswegen jedoch weitestgehend unberücksichtigt (siehe Abbildung 18).

Alle Alltagsradverkehrsverbindungen sollten möglichst ganzjährig befahrbar sein. Dafür sollte der Landkreis Hersfeld-Rotenburg in Abstimmung mit anderen Baulastträgern und Wegeeigentümern Zuständigkeiten, Fragen der Haftung und Fragen der Kostenübernahme klären. Zudem sollte eine Streckenpriorisierung erarbeitet werden (sogenannte Winterradnetze), sodass viel befahrene Radverbindungen und insbesondere Schulverbindungen bevorzugt geräumt und gereinigt werden. Um gewährleisten zu können, dass alle Radverkehrsverbindungen von den Räumfahrzeugen befahren werden können, ist darauf zu achten, dass Mindestbreiten eingehalten werden und Räumhindernisse (wie z. B. Poller) entfernt werden. Nach Möglichkeit sollen im Winterdienst vorrangig umweltfreundliche Streumittel verwendet werden.





[25] Für Hessen geregelt im Hessischen Straßengesetz (§ 9 HStrG)
[26] Bundesgerichtshof Urteil vom 09.10.2003 – III ZR 8/03

Abbildung 18: Ende eines geräumten Radweges an einer Gemarkungsgrenze (links), verschmutzter Rad-/Wirtschaftsweg bei Niederaula (rechts), (Quelle: Eigene Aufnahmen)

Um die Bevölkerung auf die ganzjährige Befahrbarkeit von Radwegen aufmerksam zu machen und den Radverkehrsanteil auch im Winter zu steigern, kann mit Öffentlichkeitsarbeit auf den Winterdienst auf Radwegen hingewiesen werden. Ein positives Beispiel bietet der Markt Holzkirchen, der in einem Flyer über den Winterdienst informiert und das Winterradnetz auf einer Karte darstellt (siehe Abbildung 19).



Abbildung 19: Informationsflyer Winterdienst des Markts Holzkirchen (Quelle: www.holzkirchen.de)

6.2 Miteinander auf Land- und forstwirtschaftlichen Wegen

Der Nutzungskonflikt zwischen land- und forstwirtschaftlichem Verkehr und Radverkehr stellt eine Herausforderung in der Radverkehrsplanung und im Besonderen in der Netzplanung dar. Eine regelmäßige Reinigung der Wege kann zur Verbesserung der Attraktivität für den Radverkehr beitragen. Eine gute Beschilderung bündelt den Radverkehr auf Hauptrouten und vermeidet so ebenfalls Konflikte mit Wirtschaftsverkehren. Bei der Ausweisung von Forstwegen als Radverbindungen ist darauf zu achten dies mit den Waldbesitzern abzustimmen und auftretende Fragen zur Verkehrssicherungspflicht und zur Haftung zu klären. Weiterhin erleichtert ein kurz gehaltener Bankettenbewuchs ein Ausweichen im Begegnungsverkehr auf landwirtschaftlichen Wegen.

Öffentliche Kampagnen und Hinweise auf die Erntezeit in Internetpräsenzen und sozialen Medien (siehe Abbildung 20) oder Aktionen zur gegenseitigen Rücksichtnahme (siehe Abbildung 21) tragen ebenfalls zu einem besseren und konfliktärmeren Miteinander auf den Wegen bei.





Abbildung 20: Kampagne zur gegenseitigen Rücksichtnahme auf landwirtschaftlichen Wegen (links), Popup zur Erntezeit im Radroutenplaner Hessen (rechts)





Abbildung 21: Kampagne zur gegenseitigen Rücksichtnahme auf landwirtschaftlichen Wegen

6.3 Radwege im Überflutungsbereich von Flüssen

Im Landkreis verlaufen einige bedeutende Radverkehrsverbindungen durch den Überflutungsbereich der Fulda. Besonders in den Winter- und Frühjahrsmonaten sind diese Wege aufgrund von Hochwasserereignissen oft nicht nutzbar. Infolge des Klimawandels ist davon auszugehen, dass die Häufigkeit und Intensität von Starkregen- und Hochwasserereignissen weiter zunimmt, was die ganzjährige Befahrbarkeit der Wege weiter einschränken könnte.

Um die ganzjährige Nutzbarkeit des Radverkehrsnetzes zu gewährleisten, wird die Planung alternativer Routen und die Ausschilderung dieser Umleitungen empfohlen. Es sollten sichere, hochwasserfreie Alternativstrecken identifiziert und ausgebaut werden, um die Erreichbarkeit wichtiger Ziele auch während Überflutungszeiten sicherzustellen. Bei Niederaula und auch zwischen Breitenbach und Blankenheim sind beispielhaft alternative Radverkehrsführungen und Maßnahmenempfehlung für den Neubau eines Geh- und Radweges in das Konzept aufgenommen. Um Radfahrende frühzeitig auf befahrbare Strecken hinzuweisen, wird eine (temporäre) Beschilderung empfohlen, die möglichst in die

allgemeine Fahrradwegweisung integriert ist (siehe Abbildung 22). Weitere Hinweise zur Fahrradwegweisung finden sich in Kapitel 5.6.8.

Um nach Überflutungsereignissen die Radverkehrsverbindungen schnell wieder nutzbar zu machen, sollte neben einer zügigen Reinigung der Wege auch auf eine effiziente Entwässerung der Wege und der angrenzenden Flächen geachtet werden.



Abbildung 22: Beschilderung bei Überflutung in Freiburg, (Quelle: *www.freiburg.de*)

6.4 Radwegebeleuchtung

Die Beleuchtung von Radwegen außerhalb geschlossener Ortschaften ist aus naturschutzrechtlicher Sicht problematisch. Im Verhältnis zum Neu- oder Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur wird der Mehrwert gegenüber dem Aufwand als gering eingestuft.

Die Umfrage im Rahmen der Onlinebeteiligung unterstützt diese Einschätzung. Von 240 Teilnehmenden wurde die Beleuchtung von Radwegen auf einer Skala von 1 bis 5 (1=wichtig, 5=unwichtig) mit 3,6 im Verhältnis zu anderen Radverkehrsinfrastrukturen (Fahrradwegweisung, Überdachung von Fahrradabstellanlagen) als eher unwichtiger bewertet. Bei vergleichbaren Umfragen in der Vergangenheit (1400 Teilnehmende in 5 Umfragen) wurden die Beleuchtung mit 3,8 bewertet.

Empfehlung: Die Beleuchtung von Radwegen wird nur in Einzelfällen bei besonderem Bedarf empfohlen. Dies können beispielsweise wichtige Schulwegeverbindungen mit einem hohen Radverkehrspotenzial sein. Wird eine Beleuchtung angestrebt, ist diese mittels Bewegungsmeldern intelligent zu steuern.

Durch den Einsatz von LED-Leuchten in Kombination mit Solarmodulen können zudem der Energieverbrauch und damit die laufenden Kosten deutlich gesenkt werden.

Innerorts sind Radverkehrsanlagen grundsätzlich zu beleuchten.

6.5 Fahrradparken

Fahrradabstellanlagen

„Gut zugängliche und zielortnahe Fahrradabstellmöglichkeiten – auch im Wohnumfeld – sind entscheidend für eine vermehrte Nutzung des Fahrrads.[27]“ Der Nationale Radverkehrsplan enthält deshalb explizit den Appell an Kommunen sowie private und öffentliche Bauherren Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl und Qualität bereitzustellen oder dafür beispielsweise durch Anpassungen der Stellplatzsatzungen Sorge zu tragen. Hierbei soll auch den zunehmenden Anforderungen von Lasten- und Spezialrädern Rechnung getragen werden.

Ziel sollte die Schaffung von ausreichend dimensionierten und qualitativ hochwertigen Abstellanlagen an den wesentlichen Freizeiteinrichtungen, Einkaufszentren etc. sein. Weiter sollen möglichst zahlreiche dezentrale, kleinere Abstellanlagen ergänzt werden. Dies kann auch durch die Umwandlung von Pkw-Stellplätzen erfolgen. Ein Parkraummanagement für den Pkw-Verkehr ist zu prüfen.

Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum und auf öffentlichen Plätzen liegen in der Regel in der Zuständigkeit der Kommunen. Der Landkreis kann lediglich insbesondere den kleineren Landkreiskommunen gegenüber eine koordinierende und beratende Funktion übernehmen.

Zusätzlich kann der Landkreis durch ausreichende, zielnahe und attraktive Fahrradabstellanlagen an Schulen und öffentlichen Einrichtungen mit gutem Beispiel vorangehen und eine Vorbildfunktion übernehmen.

Neben Fahrradabstellanlagen ist die Installation von **Servicestationen** an wichtigen Verkehrsknotenpunkten (bspw. an Bahnhöfen) ein weiterer Baustein der Radverkehrsförderung. Diese ermöglichen kleinere Reparaturen am Fahrrad selbstständig zu erledigen.

Bike-and-Ride-Untersuchung

Eine besondere Rolle spielen Fahrradabstellanlagen in der Funktion als Bike+Ride-Anlagen, also der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV. Fahrräder sollen dabei möglichst bahnsteignah und sicher abgestellt werden. Empfehlungen zur Gestaltung von Bike+Ride-Anlagen geben die Hinweise zum Fahrradparken[28] sowie der Leitfaden zu Fahrradabstellanlagen der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen[29].

[27] Nationaler Radverkehrsplan 3.0, BMVBS, Berlin, 2021

[28] Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V), 2012, Köln.
[29] Leitfaden Fahrradabstellanlagen, HMWEVW 2020.

Mit Blick auf die B+R-Nutzung sind die Attribute soziale Kontrolle und Wetterschutz von besonderer Bedeutung. Dem Diebstahlschutz, der Zentralität und der Standsicherheit kommt ebenfalls eine hohe Bedeutung zu. Grundvoraussetzungen für alle Fahrradabstellanlagen sind eine barrierefreie Erreichbarkeit sowie ein asphaltierter oder gepflasterter Untergrund.

Eine genaue Untersuchung der bestehenden Anlagen sowie Empfehlungen für den Ausbau sind dem Bike-and-Ride-Bericht in Anlage 17 zu entnehmen.

6.6 Öffentlichkeitsarbeit

Für das Sichtbarmachen des Radverkehrs ist neben der Umsetzung der infrastrukturellen Maßnahmen auch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit wichtig. Ebenso ist in diesem Zusammenhang auf ein rücksichtsvolles Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden hinzuweisen. Eine öffentlichkeitswirksame Begleitung sollte insbesondere bei der Implementierung von Fahrradstraßen beispielsweise mittels eines Fahrradaktionstages in Betracht gezogen werden. Zusätzlich wird eine Zusammenarbeit mit lokalen Interessensverbänden (z.B. ADFC, VCD) sowie eine aktive Beteiligung der Bürger und Bürgerinnen vor Ort und regelmäßige Informationen über die Umsetzung der Maßnahmen in Print- und Onlinemedien empfohlen. Die Teilnahme an der Kampagne STADTRADELN (*www.STADTRADELN.de*) sollte fortgeführt werden.

6.7 Freigabe von S-Pedelecs auf Radwegen

S-Pedelecs sind Fahrräder mit Tretunterstützung bis zu 45 km/h. Rechtlich gelten sie als Kleinkrafträder und sind deshalb nicht für die Nutzung auf Radwegen freigegeben. Eine Zulassung von S-Pedelecs auf Radwegen ist durch die StVO derzeit nicht vorgesehen und nur in den Bundesländern Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen durch die Ergänzung des Zusatzzeichens „S-Pedelecs frei“ möglich.

Die Zulassung von S-Pedelecs soll für alle land- und forstwirtschaftlichen Wege, die Bestandteil des Radverkehrsnetzes sind, geprüft werden. Sofern keine Sicherheitsbedenken vorliegen, können solche Wege mittels Zusatzzeichen „Mofas frei“ (Zusatzzeichen 1026-31 und 1022-11) für S-Pedelecs freigegeben werden.

Im Falle einer möglichen Gesetzesänderung, die Möglichkeiten zur grundsätzlichen Freigabe von S-Pedelecs auf Radwegen schafft, wird empfohlen, alle benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen auf die Möglichkeit zur sicheren Freigabe zu untersuchen und die Freigabe ggf. umzusetzen. Die Freigabe kann je nach Regelung in Kombination mit einem Tempolimit erfolgen und sollte im Anfangszeitraum regelmäßig evaluiert werden.

7 Organisatorische Empfehlungen

7.1 Hintergrund

Landkreise stellen als übergeordnete Instanzen die Schnittstellen zu den kreisangehörigen Kommunen dar. Daher kommt ihnen bei der Radverkehrsförderung eine besondere koordinierende Funktion zu. Da Pendelverflechtungen nicht an Verwaltungsgrenzen enden, muss auch die Radverkehrsförderung über kommunale Grenzen hinweg koordiniert werden.

Der Landkreis Hersfeld-Rotenburg sollte deshalb seine Position nutzen, um gemeinsame Aktivitäten anzustoßen, zu informieren, zu beraten und zwischen Land und Kommunen zu vermitteln. Eine wichtige Aufgabe ist zum Beispiel die Koordination von Aufgaben, die kommunenübergreifend umgesetzt werden müssen, wie der Winterdienst auf außerörtlichen Wegen und die Wegweisung.

7.2 Radforum

Es wird empfohlen das bestehende Radforum des Landkreises zu erweitern und die Landkreiskommunen in diesem Gremium über aktuelle Projekte und Entwicklungen zu informieren und den Raum für einen fachlichen Austausch zu ermöglichen. Insbesondere für die kleineren Kommunen, die über keine eigene Fachabteilung verfügen, ist ein solcher Erfahrungsaustausch für die Umsetzung eigener Maßnahmen von großer Bedeutung. Abhängig von den Themenschwerpunkten können unterschiedliche Experten über aktuelle Entwicklungen informieren oder erfolgreich umgesetzte Projekte aus dem Landkreis als Best Practice vorgestellt werden. Das Radforum sollte ein bis zweimal pro Jahr stattfinden.

7.3 Projektgruppe Radverkehr

Es soll eine ämter- und institutionsübergreifende Projektgruppe Radverkehr eingerichtet werden. Die Projektgruppe dient dazu, die wichtigsten Akteure, die für die Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen relevant sind, regelmäßig über aktuelle Entwicklungen zu informieren. Weiter können Anregungen oder Bedenken aus dem Kreis der Projektgruppe frühzeitig berücksichtigt werden.

Die Zusammensetzung der Projektgruppe Radverkehr kann der Zusammensetzung der Steuerungsgruppe Radverkehrskonzept entsprechen (siehe Kapitel 3.7).

8 Weiteres Vorgehen

8.1 Umsetzung

Das hier vorliegende Radverkehrskonzept stellt die Entscheidungsgrundlage für die kreisweite Radverkehrsplanung der nächsten 10–15 Jahre dar. Neben den Maßnahmenvorschlägen des Planungsbüros wurden zahlreiche Ideen durch die Kommunen sowie durch Bürgerinnen und Bürger eingebracht. Alle Maßnahmen wurden fachlich geprüft. Sofern die Maßnahmenideen einen Mehrwert für den Radverkehr bedeuten und sich entlang des definierten Radverkehrsnetzes befinden, wurden diese in das Maßnahmenprogramm aufgenommen. Auf Grund der großen Anzahl von Maßnahmen können nicht alle Maßnahmen in den nächsten 10–15 Jahren umgesetzt werden. Die erarbeitete Priorisierung ist daher von hoher Bedeutung und zeigt die Maßnahmen auf, die den höchsten Mehrwert für den Radverkehr generieren. Es wird empfohlen, in einem ersten Schritt Maßnahmen der Prioritäten A und B umzusetzen.

Es handelt sich dabei um ein ganzheitliches und – aufgrund der zahlreichen und umfangreichen Maßnahmenempfehlungen – um ein ambitioniertes Radverkehrskonzept. Für die Umsetzung ist die aktive Mitarbeit aller Straßenbaulastträger, also von Bundes- und Landesstraßen (Hessen Mobil), von Kreisstraßen (Landkreis Hersfeld-Rotenburg) und von Gemeindestraßen und -wegen (Kommunen) erforderlich.

Der Umsetzung muss das übliche Abstimmungs- und Genehmigungsverfahren vorausgehen. Hierzu gehört auch der Vergleich der im Radverkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen mit alternativen Radverkehrsführungen.

Die Vereinbarkeit mit Landschafts-, Arten- und Wasserschutz sowie Fragen des Grunderwerbs, der Finanzierung und land- und forstwirtschaftliche Interessen sind dabei Aspekte, die im Variantenvergleich und im anstehenden weiteren Planungsprozess intensiv betrachtet werden müssen. Diese können zu einer erheblichen Verzögerung und unter Umständen auch zum Ausschluss von Maßnahmen führen. In diesen Fällen sind weitere Alternativen mit einer vergleichbaren Wirkung zu erarbeiten.

Neben den planungsaufwendigen baulichen Streckenmaßnahmen sind ein Großteil der Maßnahmen verkehrsrechtliche Maßnahmen (Sofortprogramm verkehrsrechtlicher Maßnahmen) oder kleinere bauliche Maßnahmen (Sofortprogramm baulicher Maßnahmen), die in kurzer Zeit mit einem geringen Aufwand umgesetzt werden können. Durch die Einteilung der Maßnahmenempfehlungen in die Maßnahmenprogramme wird den Baulastträgern für verschiedene zeitliche Umsetzungshorizonte eine Entscheidungsgrundlage gegeben.

Gelingt es dem Landkreis und den Kreiskommunen ein attraktives Radverkehrsnetz zu schaffen, kann dies auch positive Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft und den sozialen Zusammenhalt innerhalb der Kommunen beziehungsweise innerhalb der Orts- und Stadtteile haben. Entscheidet sich

beispielsweise eine Familie mit Blick auf eine gute Radverkehrsinfrastruktur dazu das Zweitauto aufzugeben, führt dies automatisch dazu, dass Einkäufe, Besorgungen und Freizeitgestaltung auf Grund der kurzen Wege vermehrt innerhalb der Gemeinde stattfinden.

8.2 Berücksichtigung Träger öffentlicher Belange

Die Maßnahmenempfehlungen sind für das System Radverkehr sinnvolle und vor dem angestrebten Ziel der deutlichen Steigerung des Radverkehrsanteils auch notwendige Maßnahmen. Sie dienen in einem ersten Schritt als Grundlage für weitere Diskussionen und Abstimmungen.

Die Interessen der Träger öffentlicher Belange konnten im Rahmen des Konzeptes nur in Grundzügen geprüft werden. Anregungen, Hinweise und Bedenken die bezüglich einzelner Maßnahmenempfehlungen von Teilnehmenden der Steuerungsgruppe oder über Hinweise eingegangen sind, befinden sich bereits unter dem Punkt „Sonstiges“ auf den entsprechenden Maßnahmendatenblättern. Dieses Vorgehen ersetzt nicht die übliche Abstimmung im Rahmen des Planungs- und Genehmigungsverfahrens.

Sollte es aus nachvollziehbaren Gründen zum Ausschluss oder dem Zurückstellen von Maßnahmen kommen, sollen Alternativen mit einer vergleichbaren Wirkung für den Radverkehr erarbeitet werden.

8.3 Finanzierungsmöglichkeiten

Die Umsetzung aller Maßnahmen der Prioritätsklassen A bis D und die damit einhergehende Herstellung des Zielnetzes erfordern eine Investition von etwa 112 Millionen Euro brutto inklusive Planungs- und Grunderwerbskosten. Diese Summe teilt sich auf die unterschiedlichen Baulastträger Bund, Land, Kreis und Kommunen auf (siehe Kapitel 5.4). Zukünftige Baukostensteigerungen sind dabei zu berücksichtigen.

Es ist davon auszugehen, dass in den nächsten 10–15 Jahren auf Grund diverser Faktoren (siehe Kapitel 8.1) nur ein Teil der empfohlenen baulichen Maßnahmen umgesetzt werden kann.

Beschränkt man sich in der ersten Umsetzungsphase (10 Jahre) auf die Maßnahmen der Prioritätsklassen A und B, bedeutet dies ein baulastträgerübergreifendes Investitionsvolumen von 58,5 Millionen Euro.

Tabelle 7: Kostenverteilung nach Baulastträger (Prioritätsklassen A+B)

Bund	19.000.000 €
Land Hessen	12.000.000 €
Landkreis Hersfeld-Rotenburg	6.000.000 €
Kommunen (Herstellungsradweg)	8.500.000 €
Kommunen	13.000.000 €
Hessen Forst	0 €
Gesamt	**58.500.000 €**

Für Maßnahmen in Baulastträgerschaft des Landkreises Hersfeld-Rotenburg wurden für die Prioritätsklassen A und B Kosten in Höhe von etwa 6 Millionen Euro ermittelt (siehe Tabelle 7). Bezogen auf den Umsetzungszeitraum von zehn Jahren bedeutet dies rechnerisch einen jährlichen Investitionsbedarf von 600.000 Euro. Bei einer angenommenen Förderung von 70 Prozent verbleiben beim Landkreis Kosten von ca. 180.000 Euro pro Jahr.

Bei Bundes- und Landesstraßen trägt der jeweilige Straßenbaulastträger die Kosten für begleitende Radwege in der Regel zu 100 Prozent. Bei abseits der klassifizierten Straßen verlaufenden und in der Baulast der Städte und Gemeinden befindlichen Wegverbindungen ist im Einzelfall eine Beteiligung der jeweiligen Straßenbaulastträger möglich, sofern die Wegeverbindung die entsprechende Verbindungsfunktion der klassifizierten Straße im Radverkehrsnetz aufweist (siehe Kapitel 5.4 Herstellungsradwege).

Weiterhin gibt es für Gemeinden und Landkreise verschiedene Fördermöglichkeiten durch Land und Bund. Eine ständig aktuelle Auflistung aller Fördermöglichkeiten auf Bundes- und Landesebene finden sich in der Förderfibel des Nationalen Radverkehrsplans unter *https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Foerderfibel_Formular.html*

und auf der Förderscouting-Plattform des Fachzentrums für Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen unter *https://www.mobilitaetsplanung-hessen.de/foerderscouting-plattform/*

Für Kommunen in Hessen ist die **Förderrichtlinie Nahmobilität Hessen**[30] das wichtigste Programm zur Förderung von investiven Maßnahmen für den Radverkehr (Förderprogramm des Landes):

- Förderung von investiven Maßnahmen für den Radverkehr
- Förderquote i. d. R. 70 %
- Bagatellgrenze von 20.000 €
- Laufzeit bis 31.12.2029

[30] Fördermittel des Landes Hessen, Nahmobilität Hessen, Internet: https://www.nahmobil-hessen.de/foerderung/foerdermittel-hessen/

Ein weiteres Programm ist die Förderung von **innovativen Projekten zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland**[31] (Förderprogramm des Bundes):

- Förderung von innovativen Radverkehrsprojekten mit Modellcharakter, die auf vergleichbare Fälle übertragbar sind oder neue Erkenntnisse bringen können.
- Förderquote i. d. R. 75 %
- Laufzeit bis 31.12.2026

Mit dem Förderprogramm **Radnetz Deutschland**[32] können investive Maßnahmen an den zwölf D-Routen, dem Radweg Deutsche Einheit und dem Iron Curtain Trail (ICT) gefördert werden. Der Fulda-Radweg (R1) ist eine D-Route und der Radweg Deutsche Einheit und zum Teil auch der ICT verlaufen durch den Landkreis (Förderprogramm des Bundes):

- Regelmäßige Förderaufrufe für investive Maßnahmen (letzter Aufruf war zum 31.08.2023)
- Förderquote i. d. R. 75 %

Im Bike-and-Ride-Bericht in Anlage 17 sind noch weitere Förderprogramme für die Förderung von Fahrradabstellanlagen aufgelistet.

8.4 Evaluierung

Eine regelmäßige Evaluierung des Radverkehrskonzeptes wird empfohlen. Dabei soll der Planungsstatus aller Maßnahmen dokumentiert werden und über das WebGIS öffentlich einsehbar dargestellt werden. Umgesetzte Maßnahmen können positiv herausgestellt und als Best-Practice-Beispiel für andere Maßnahmen als Vorlage genutzt werden.

8.5 Webdokumentation

Die wesentlichen Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes sind dauerhaft unter folgendem Link mittels einer interaktiven Karte im Internet einsehbar:

www.rv-k.de/LK_Hersfeld-Rotenburg/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html

[31] BMDV, Förderdatenbank, Internet: https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMVI/innovation-radverkehr-deutschland.html

[32] BALM, Radnetz Deutschland, Internet: https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/RadnetzDeutschland/radnetzdeutschland_inhalt.html

9 Anhang

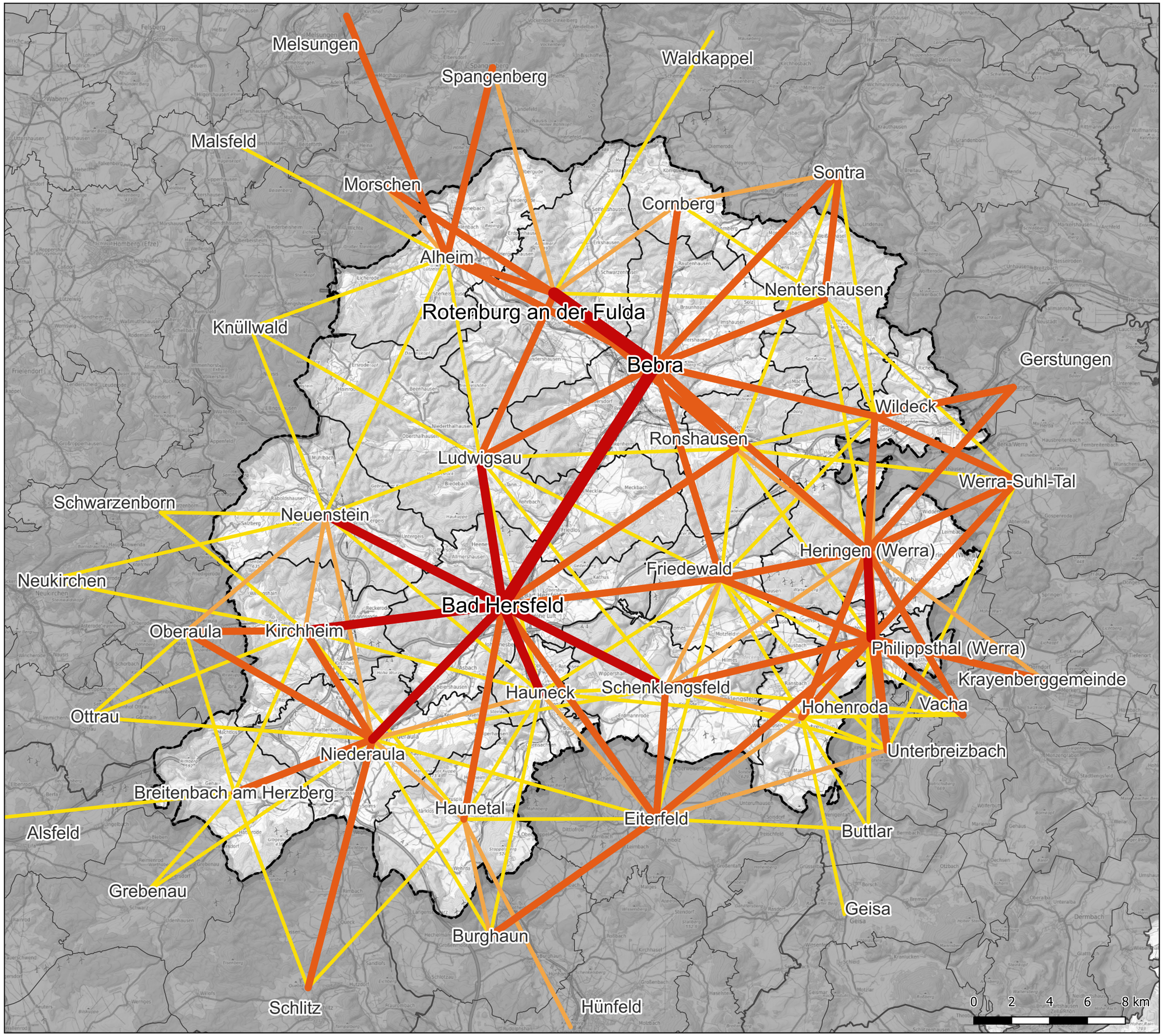
Anlage 1	Plan 01 – Pendelverflechtungen
Anlage 2	Plan 02 – Schülerbewegungen Weiterführende Schulen 2022/2023
Anlage 3	Plan 03 – Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung
Anlage 4	Plan 04 – Fahrdaten STADTRADELN 2023
Anlage 5	Plan 05 – Geschwindigkeiten STADTRADELN 2023
Anlage 6	Plan 06 – Ergebnisse 1. Online-Beteiligung
Anlage 7	Plan 07 – Ergebnisse 2. Online-Beteiligung
Anlage 8	Plan 08 – Zielnetz Radverkehr
Anlage 9	Plan 09 – Streckenmaßnahmen
Anlage 10	Plan 10 – Punktmaßnahmen
Anlage 11	Maßnahmendatenblätter
Anlage 12	Plan 11 – Priorisierung bauliche Streckenmaßnahmen
Anlage 13	Plan 12 – Priorisierung bauliche Streckenmaßnahmen (nur A+B)
Anlage 14	Maßnahmenliste Priorisierung
Anlage 15	Musterlösungen
Anlage 16	Pläne PS01-PS07 – Prinzipskizzen
Anlage 17	Bike + Ride-Analyse

Anlage 1

Plan *Pendlerverflechtungen*

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg



Pendlerverflechtungen

- Schwache Verbindung
- Mittelstarke Verbindung
- Starke Verbindung
- Sehr starke Verbindung

Grenzen

- Landkreisgrenze
- Gemeindegrenzen

Anlage 1

Plan 01:	Pendlerverflechtungen bis 15 km (2022)
Projekt:	Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg
Bearbeitung:	M.Sc. Erik Drawe
Datum:	07.09.2023
Kartengrundlage:	© OpenStreetMap-Mitwirkende
Datengrundlage:	Bundesagentur für Arbeit 2022

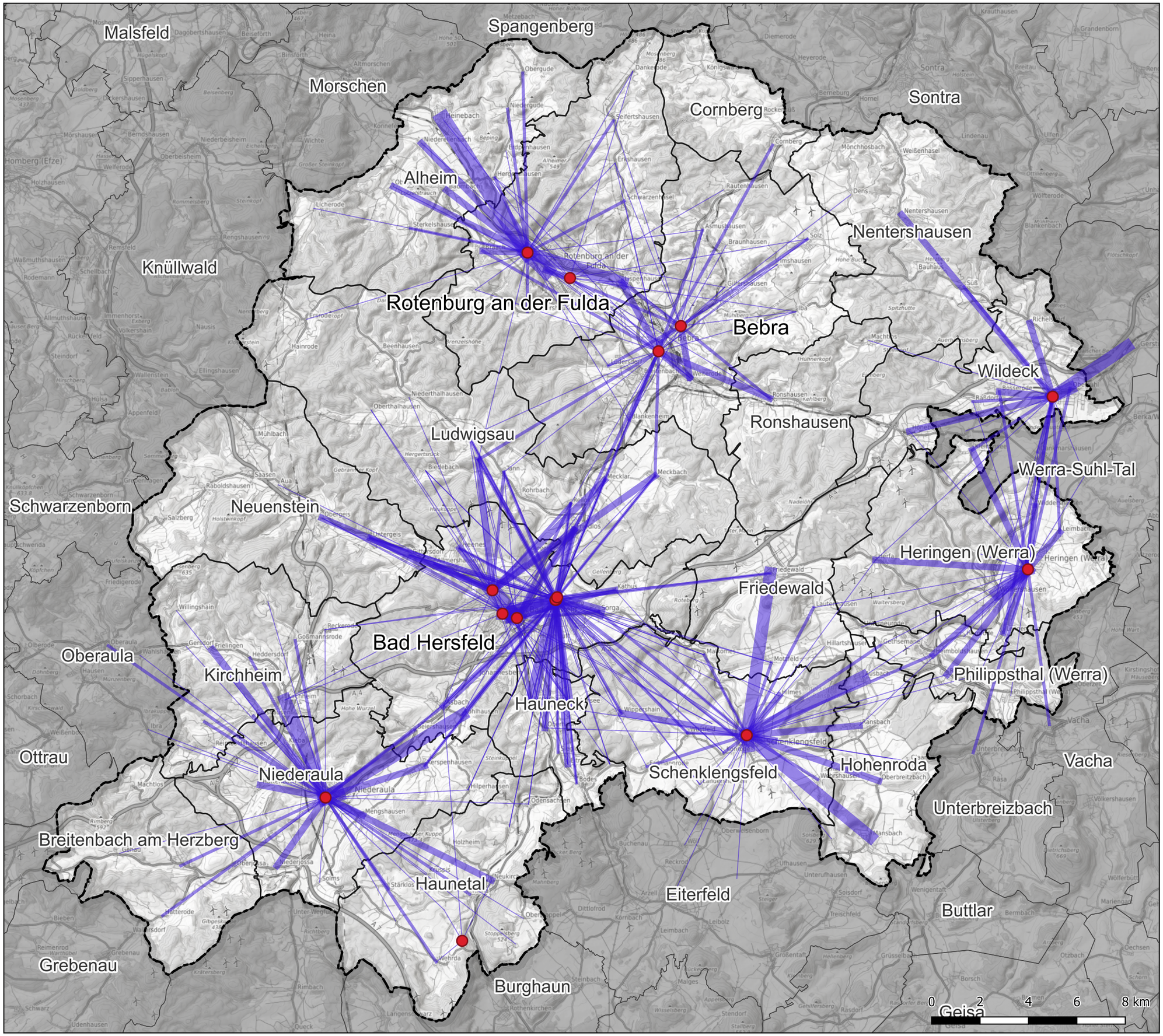
RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 2

Plan *Schülerbewegungen*

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg



Potenzial der Verbindung

- Potentielle Verbindung
- Schwache Verbindung
- Mittelstarke Verbindung
- Starke Verbindung
- Sehr starke Verbindung

Weiterführende Schulen

- Schulstandorte

Grenzen

- Landkreisgrenze
- Gemeindegrenzen

Anlage 2

Plan 02:	Schülerbewegungen Weiterführende Schulen 2022/2023
Projekt:	Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg
Bearbeitung:	M.Sc. Erik Drawe
Datum:	07.09.2023
Kartengrundlage:	© OpenStreetMap-Mitwirkende
Datengrundlage:	Kultusministerium Hessen

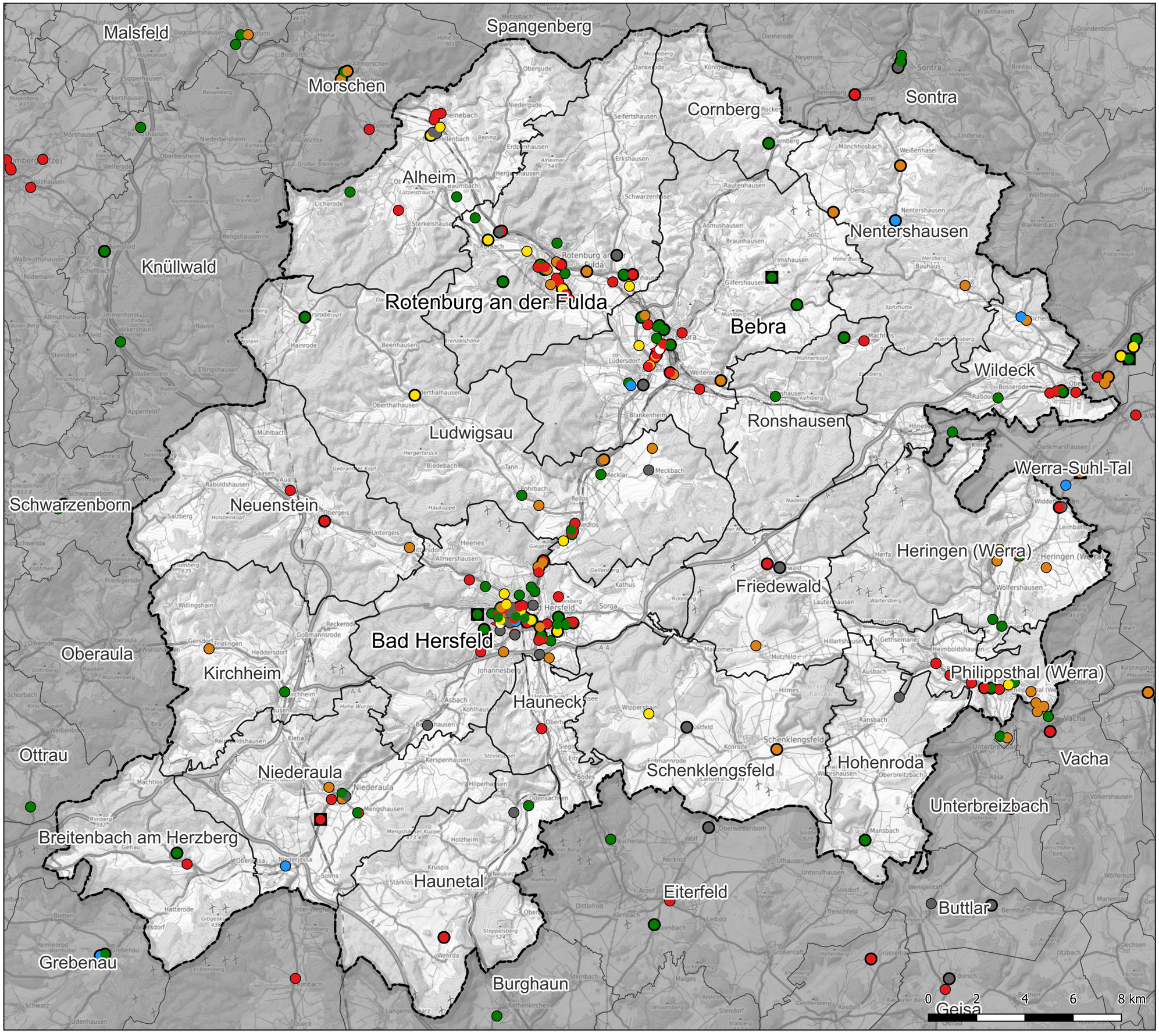
RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 3

Plan *Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung*

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg



Unfallkategorie

- Getötete
- Schwerverletzte
- Leichtverletzte

Unfalltyp

- Fahrunfall
- Abbiegeunfall
- Einbiegen-/Kreuzen-Unfall
- Überschreiten-Unfall
- Unfall durch ruhenden Verkehr
- Unfall im Längsverkehr
- Sonstiger Unfall
- Sonstige Unfälle ohne Typ

Grenzen

- Landkreisgrenze
- Gemeindegrenzen_innerhalb_OSM

Anlage 3

Plan 03: Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung (2019 - 2023)

Projekt: Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Bearbeitung: M.Sc. Erik Drawe

Datum: 07.09.2024

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Datengrundlage: Unfallatlas Deutschland

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 4

Plan *Fahrdaten STADTRADELN 2023*

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg



Fahrdaten STADTRADELN 2023

Verkehrsmengen Stadtradeln

- Sehr geringe Nutzung
- Geringe Nutzung
- Geringe bis Mittlere Nutzung
- Mittlere Nutzung
- Mittlere bis starke Nutzung
- Starke Nutzung
- Sehr starke Nutzung

Grenzen

- Landkreisgrenze
- Gemeindegrenzen

Anlage 4

Plan 04: Fahrdaten STADTRADELN 2023

Projekt: Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Bearbeitung: M.Sc. Erik Drawe

Datum: 28.11.2023

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Datengrundlage: Verkehrsmengen STADTRADELN 2023

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 5

Plan *Geschwindigkeiten STADTRADELN 2023*

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Geschwindigkeiten STADTRADELN 2023

Geschwindigkeiten

- 0 - 8 km/h
- 8 - 15 km/h
- 15 - 22 km/h
- 22 - 40 km/h

Grenzen

- Landkreisgrenze
- Gemeindegrenzen

Anlage 5

Plan 05:	Geschwindigkeiten STADTRADELN 2023
Projekt:	Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg
Bearbeitung:	M.Sc. Erik Drawe
Datum:	28.11.2023
Kartengrundlage:	© OpenStreetMap-Mitwirkende
Datengrundlage:	Geschwindigkeiten STADTRADELN 2023

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 6

Plan *Ergebnisse 1. Online-Beteiligung*

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Ergebnisse der 1. Online-Beteiligung (November 2023)

Meldungsarten

- Gefahrenstelle
- Bedarf Abstellanlage
- Fehlende Verbindung
- Bestehende Verbindung verbessern

Grenzen

- Landkreisgrenze
- Gemeindegrenzen

Anlage 6

Plan 06:	Ergebnisse 1. Online-Beteiligung
Projekt:	Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg
Bearbeitung:	M.Sc. Erik Drawe
Datum:	28.11.2023
Kartengrundlage:	© OpenStreetMap-Mitwirkende
Datengrundlage:	Eigene Daten

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

0 2 4 6 8 km

Anlage 7

Plan *Ergebnisse 2. Online-Beteiligung*

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg

S205
S194
S209
S212
S189
S280
S248
S274
S272
S298
S184
S141
S136
S155
S057
S118
S166
S076
S020
S022
S017
S001
S011

0 2 4 6 8 km

Ergebnisse der 2. Online-Beteiligung

Beteiligung positiv

- Keine bis sehr geringe Beteiligung
- Geringe Beteiligung
- Mittlere Beteiligung
- Hohe Beteiligung
- Sehr hohe Beteiligung

Beteiligung negativ

- Keine bis sehr geringe Beteiligung
- Geringe Beteiligung
- Mittlere Beteiligung
- Hohe Beteiligung

Grenzen

- Landkreisgrenze
- Gemeindegrenzen

Anlage 7

Plan 07: Ergebnisse 2. Online-Beteiligung

Projekt: Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Bearbeitung: M.Sc. Erik Drawe

Datum: 23.10.2024

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Datengrundlage: Eigene Daten

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 8

Plan *Zielnetz Radverkehr*

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Zielnetz Radverkehr

- Übergeordnete Radhauptverbindung
- Übergeordnete Radhauptverbindung (Alternative)
- Radhauptverbindung
- Radhauptverbindung (Alternative)
- Radgrundverbindung

Grenzen

- Landkreisgrenze
- Gemeindegrenzen_innerhalb_OSM

Anlage 8

Plan 08:	Zielnetz Radverkehr
Projekt:	Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg
Bearbeitung:	M.Sc. Erik Drawe
Datum:	29.08.2024

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende
Datengrundlage: Eigene Daten

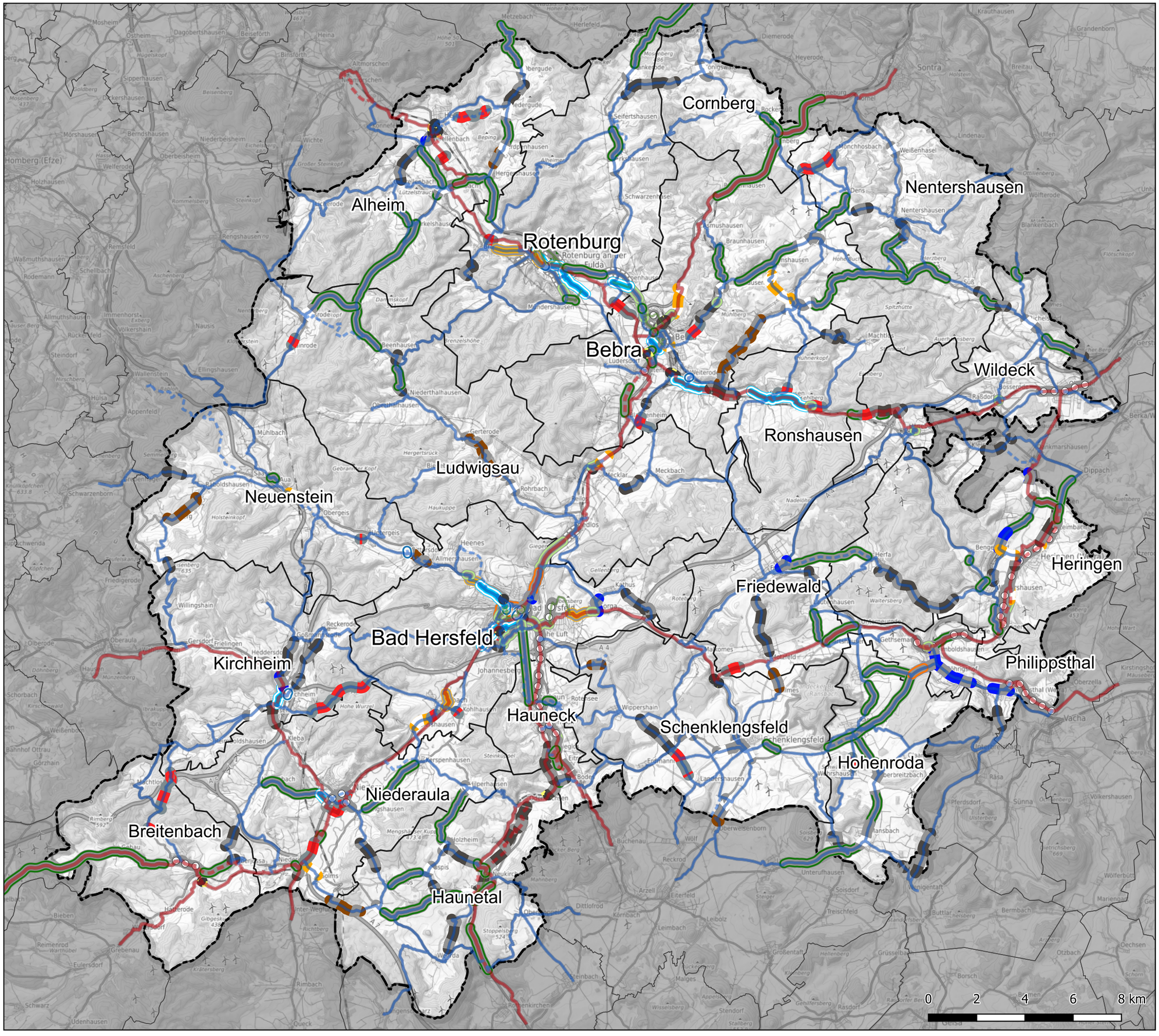
RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 9

Plan *Streckenmaßnahmen*

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg



Streckenmaßnahmen

- Benutzungspflicht Radweg aufheben
- Bestehenden Weg verbreitern
- Fahrradstraße anordnen
- Oberfläche asphaltieren
- Piktogrammkette markieren
- Radverkehrsanlage markieren
- Schadhafte Oberfläche sanieren
- Unbefestigten Weg ausbauen
- Verkehrsberuhigende Umgestaltung
- Wegebeleuchtung anlegen
- Wegeneubau
- Sonstiges

Zielnetz Radverkehr

- Übergeordnete Radhauptverbindung
- Übergeordnete Radhauptverbindung (Alternative)
- Radhauptverbindung
- Radhauptverbindung (Alternative)
- Radgrundverbindung

Grenzen

- Landkreisgrenze
- Gemeindegrenzen_innerhalb_OSM

Anlage 9

Plan 09: Streckenmaßnahmen

Projekt: Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Bearbeitung: M.Sc. Erik Drawe

Datum: 29.08.2024

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

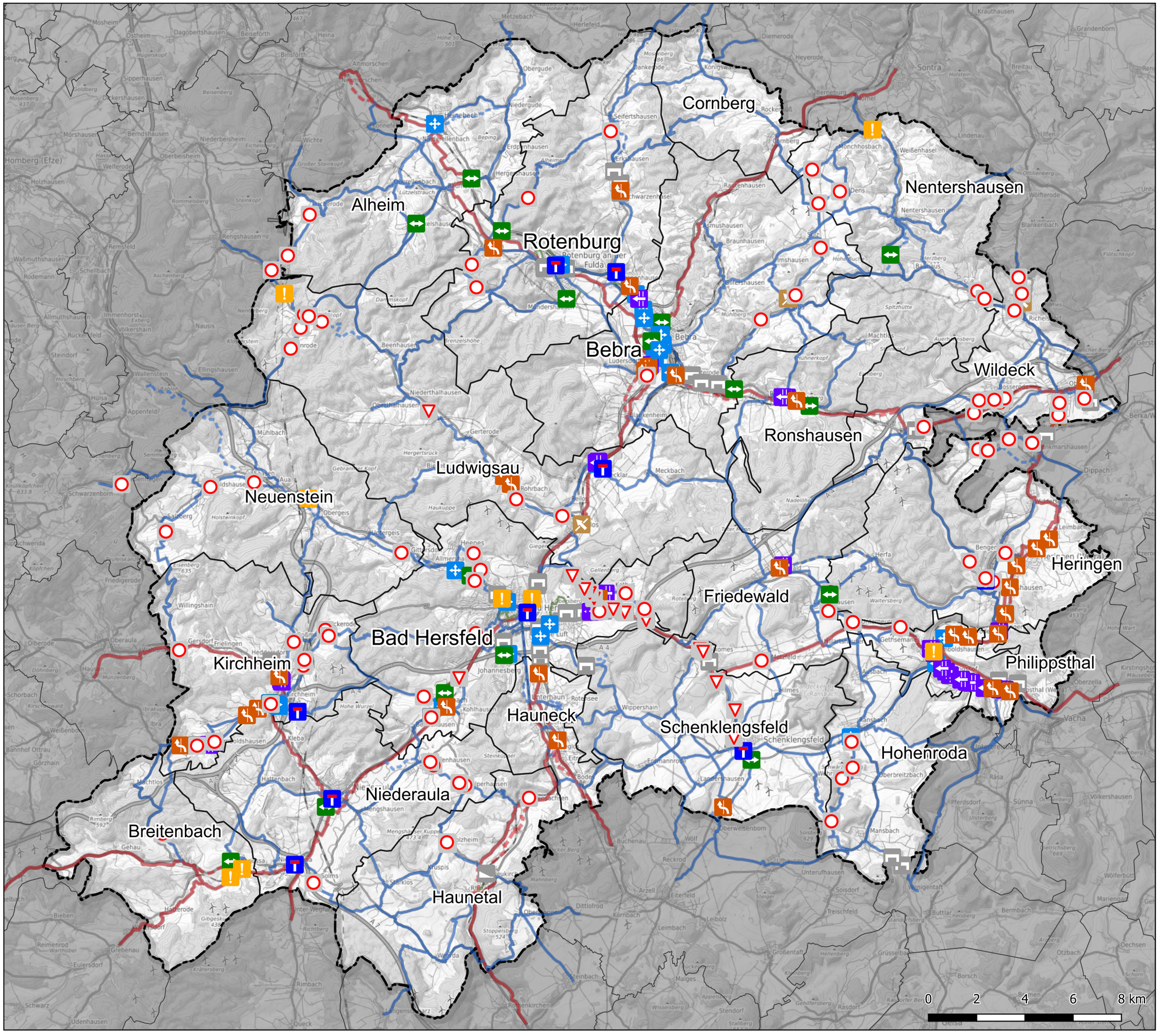
Datengrundlage: Eigene Daten

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 10

Plan *Punktmaßnahmen*

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg



Punktmaßnahmen

- Ausfahrt/Einmündung sichern
- Einbauten (Poller, Umlaufsperre etc.) optimieren
- Entwässerungsrinne entschärfen
- Knotenpunkt optimieren
- Überquerungsstelle sichern
- Sackgasse (Vz 357) als durchlässig kennzeichnen
- Übergang Fahrbahn - Radweg verbessern
- Vorfahrtsregelung ändern
- VZ 250 für Radverkehr freigeben
- Sonstiges

Zielnetz Radverkehr

- Übergeordnete Radhauptverbindung
- Übergeordnete Radhauptverbindung (Alternative)
- Radhauptverbindung
- Radhauptverbindung (Alternative)
- Radgrundverbindung

Grenzen

- Landkreisgrenze
- Gemeindegrenzen_innerhalb_OSM

Anlage 10

Plan 10: Punktmaßnahmen

Projekt: Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Bearbeitung: M.Sc. Erik Drawe

Datum: 29.08.2024

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Datengrundlage: Eigene Daten

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 11

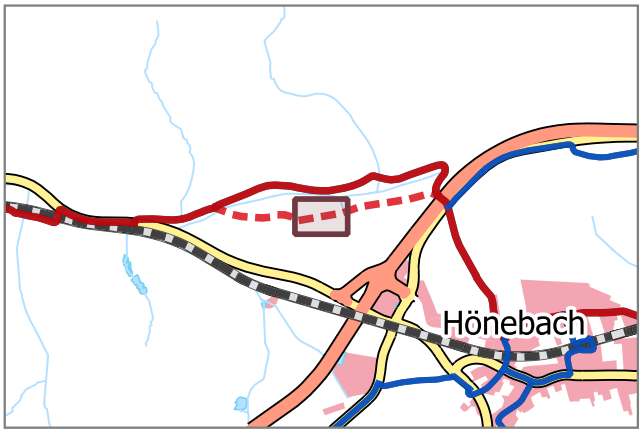
Maßnahmendatenblätter

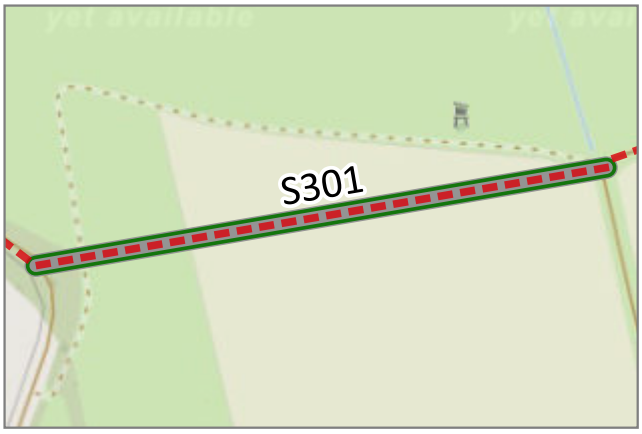
Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Hönebach	Maßnahme Nr.:	S301
Kommune 1:	Wildeck	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 240 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	5 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Auf dem betrachteten Abschnitt existiert teilweise ein unbefestigter Weg.

Beschreibung: Neubau eines Radweges in dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: 250.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

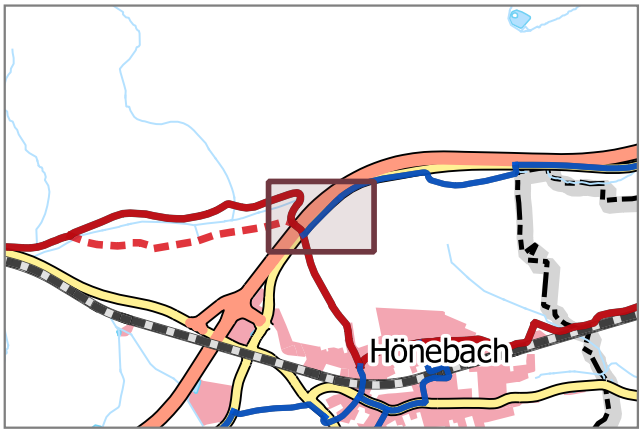
Begründung: Alternative zur Maßnahme S300 (Oberfläche asphaltieren im Forst).

Sonstiges:

Verbindung:	Hönebach - Raßdorf	Maßnahme Nr.:	S302
Kommune 1:	Wildeck	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 260 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Kommune (Herstellungsradweg)
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: 200.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

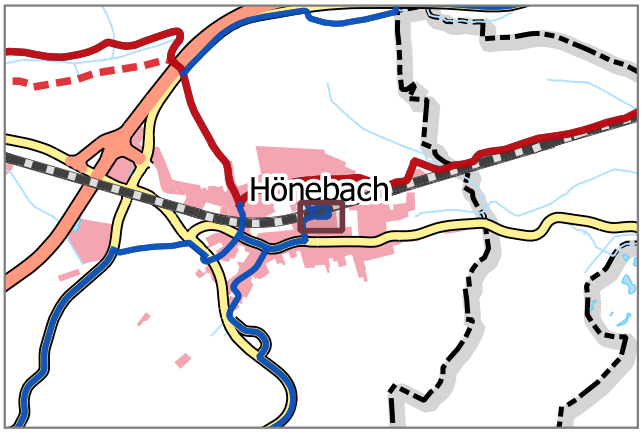
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

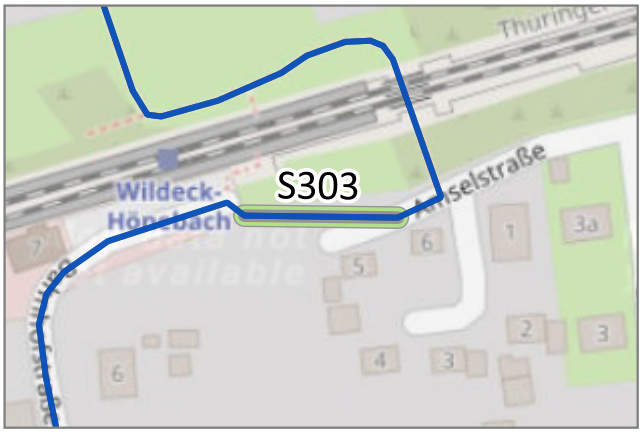
Sonstiges:

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Hönebach	Maßnahme Nr.:	**S303**
Kommune 1:	Wildeck	Maßnahmentyp:	**Bestehenden Weg verbreitern**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 50 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	1 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der vorhandene Weg ist deutlich zu schmal für eine Nutzung von Rad- und Fußverkehr.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: 30.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

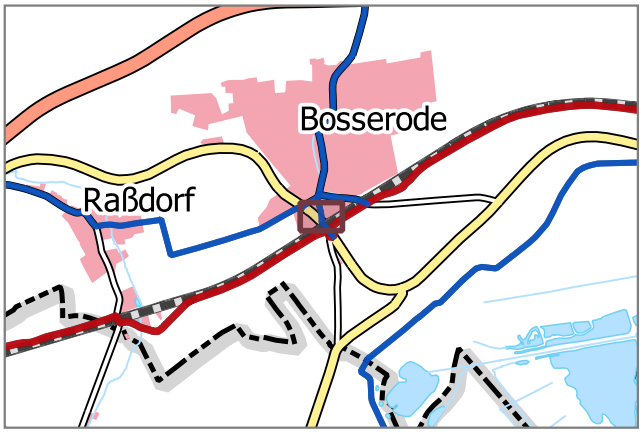
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus.

Sonstiges: Es handelt sich um eine wichtige Verbindung um den Haltepunkt "Wildeck-Hönebach" zu erreichen.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Bosserode	Maßnahme Nr.:	S304
Kommune 1:	Wildeck	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 50 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	1 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der vorhandene Weg ist deutlich zu schmal für eine Nutzung von Rad- und Fußverkehr.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: 30.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

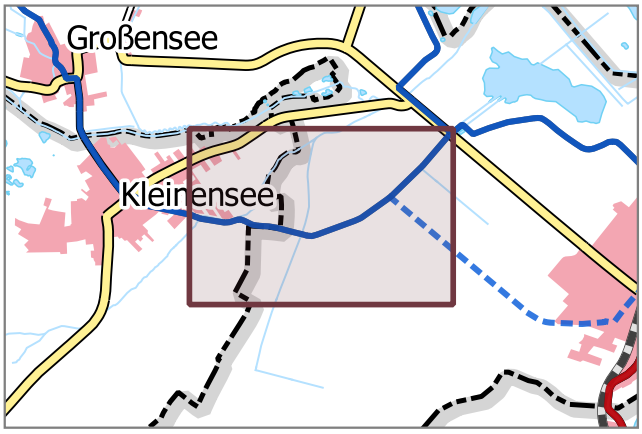
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus.

Sonstiges: Es handelt sich um eine wichtige Verbindung um den Haltepunkt "Wildeck-Bosserode" zu erreichen.

Verbindung:	Kleinensee - Dankmarshausen	Maßnahme Nr.:	**S305**
Kommune 1:	Werra-Suhl-Tal	Maßnahmentyp:	**Oberfläche asphaltieren**
Kommune 2:	Heringen		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 750 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	1 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	NNM

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine (schadhafte) wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





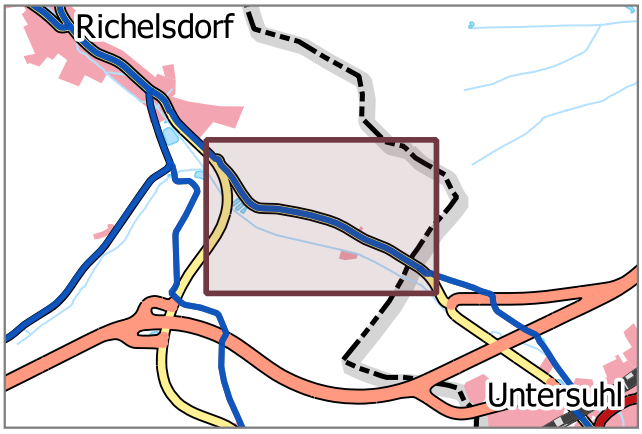
Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 600.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges:

Verbindung:	Richelsdorf - Untersuhl	Maßnahme Nr.:	S307
Kommune 1:	Wildeck	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 1440 Meter DTV: 1254 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 3250A
Beteiligung:	10 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	NNM

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: 950.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

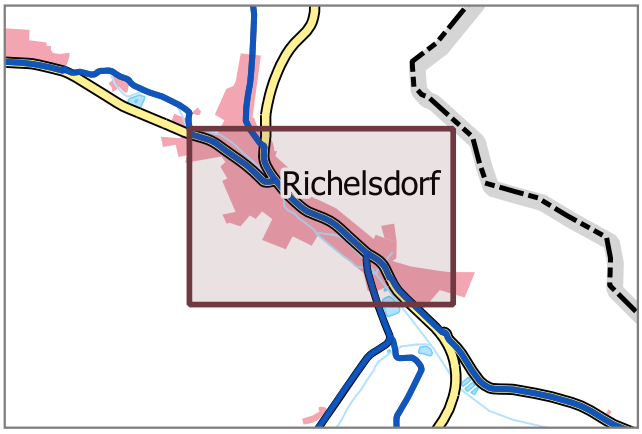
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der geringen Fahrbahnbreite nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung:	Richelsdorf - Süß	Maßnahme Nr.:	S308
Kommune 1:	Wildeck	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_02
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 600 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 3248
Beteiligung:	1 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

DTV: 2978 Kfz/24h

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen. Nördlichen Gehweg für den Radverkehr freigeben. Übergang auf Fahrbahn am Anfang bzw. Ende gestalten.

Fotos:





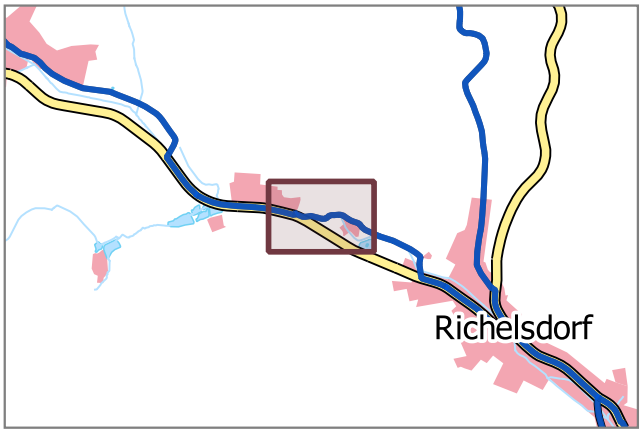
Priorität:	B	Kostenrahmen:	k. A.	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	k.A.

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges:

Verbindung:	Richelsdorf - Süß	Maßnahme Nr.:	**S309**
Kommune 1:	Wildeck	Maßnahmentyp:	**Oberfläche asphaltieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 290 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	5 0	Baulast:	Kommune (Herstellungsradweg)
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt ist teilweise unbefestigt und verfügt teiweise über eine wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





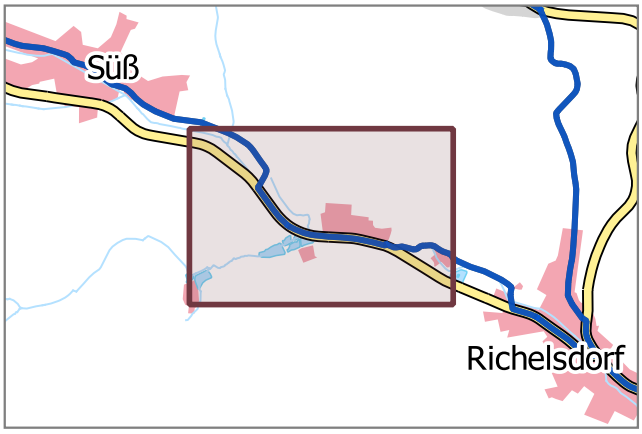
Priorität: B Kostenrahmen: 250.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges:

Verbindung:	Richelsdorf - Süß	Maßnahme Nr.:	**S310**
Kommune 1:	Nentershausen	Maßnahmentyp:	**Wegeneubau**
Kommune 2:	Wildeck		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 740 Meter DTV: 1170 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 3250
Beteiligung:	8 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität:	B	Kostenrahmen:	500.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

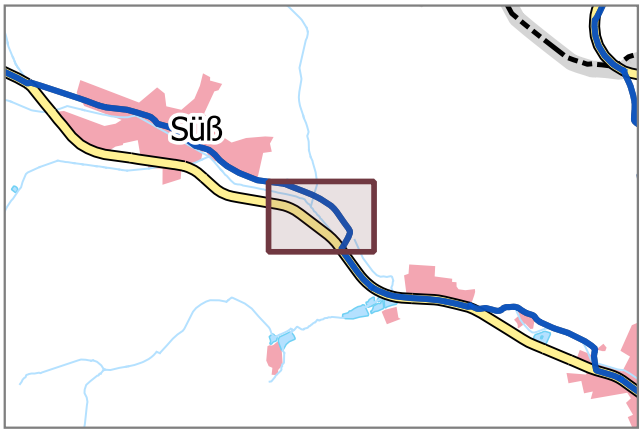
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung:	Süß - Richelsdorf	Maßnahme Nr.:	S311
Kommune 1:	Nentershausen	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 460 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	7 0	Baulast:	Kommune (Herstellungsradweg)
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





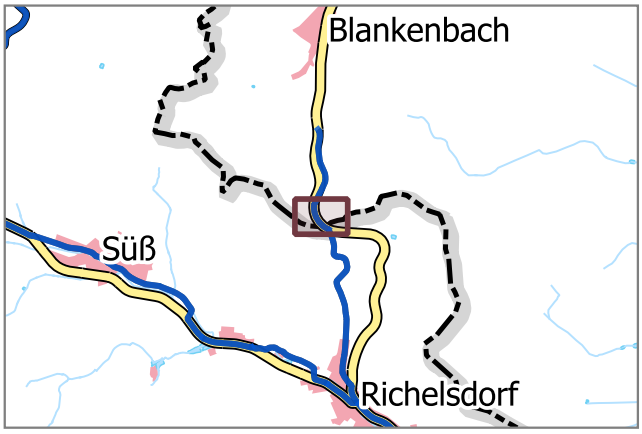
Priorität: B Kostenrahmen: 360.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges:

Verbindung:	Blankenbach - Richelsdorf	Maßnahme Nr.:	**S312**
Kommune 1:	Wildeck	Maßnahmentyp:	**Wegeneubau**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 320 Meter DTV: 1717 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 3248
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 220.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

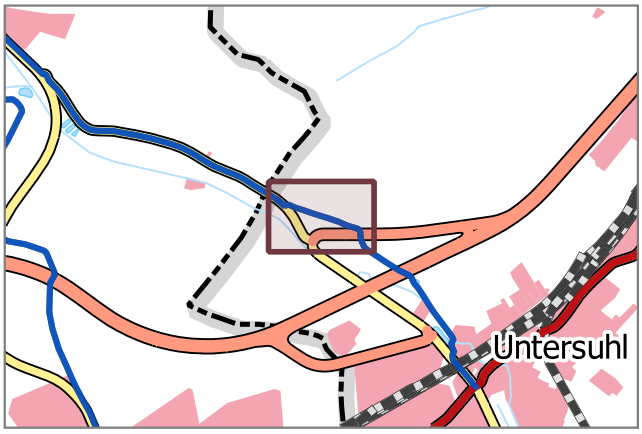
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Kfz-Verkehrsbelastung und der hohen Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: (Weiterführung der) Maßnahme ist Teil des Radverkehrskonzeptes Werra-Meißner-Kreis.

Verbindung:	Richelsdorf - Untersuhl	Maßnahme Nr.:	S314
Kommune 1:	Gerstungen	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 380 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	4 0	Baulast:	Nachbarlandkreis (Kommune)
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke. Teilweise ist ein Mittelbewuchs vorhanden.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: 380.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

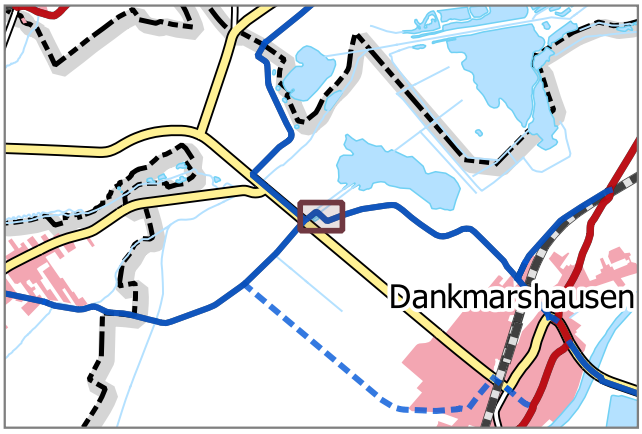
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung:	Kleinensee - Dankmarshausen	Maßnahme Nr.:	S315
Kommune 1:	Werra-Suhl-Tal	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 80 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	
Beteiligung:	0 0	Baulast:	Nachbarlandkreis (Kommune)
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 70.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

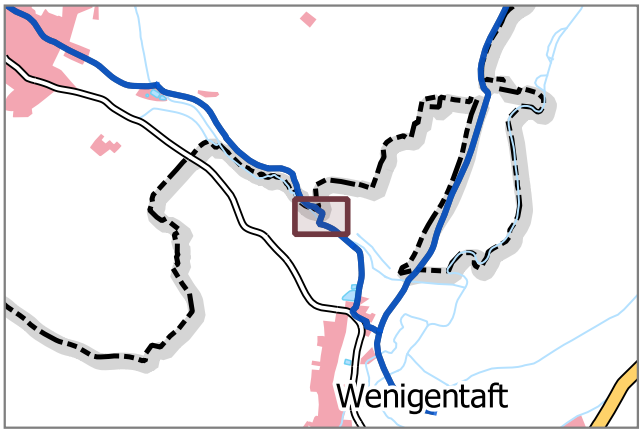
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

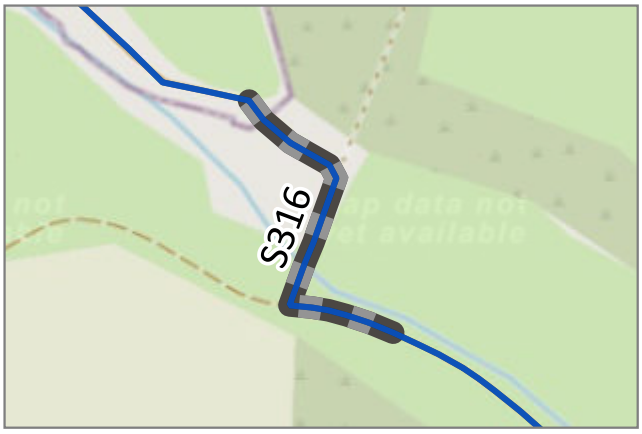
Sonstiges:

Verbindung:	Mansbach - Wenigentaft	Maßnahme Nr.:	S316
Kommune 1:	Buttlar	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 150 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Nachbarlandkreis (Kommune)
		Schutzgebiet:	BIOSP, NNM

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine (schadhafte) wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 150.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

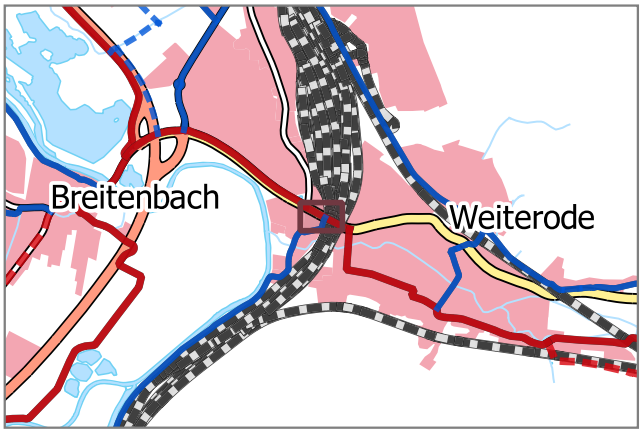
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges:

Verbindung:	Meckbach - Bebra	Maßnahme Nr.:	**S317**
Kommune 1:	Bebra	Maßnahmentyp:	**Bestehenden Weg verbreitern**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 40 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Eisenacher Straße (L 3251)
Beteiligung:	k.A. k.A.	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der aus Süden über die Ulfenmühle kommende Radverkehr quert die L3251 in Richtung Norden/Westen über die vorhandene Fußgängersiegnalisierung. Um zur LSA zu gelangen fährt der Radfverkeh auf dem vorhandenen Gehweg, welcher deutlich zu schmal ist.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Gehweges zu zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.

Fotos:





Priorität:	C	Kostenrahmen:	35.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

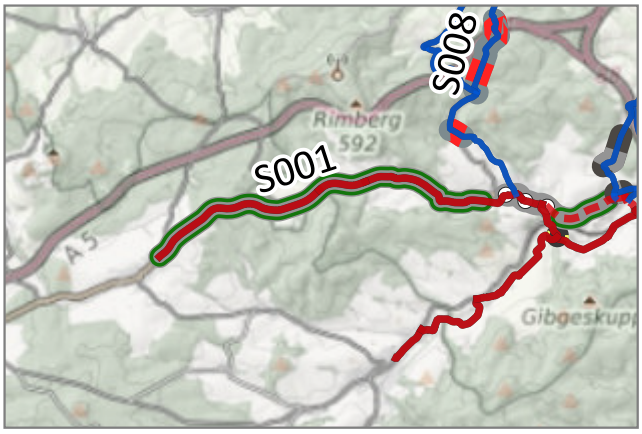
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen.

Sonstiges:

Verbindung:	Breitenbach - Alsfeld	Maßnahme Nr.:	S001
Kommune 1:	Breitenbach a. Herzberg	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	Alsfeld		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 7640 Meter DTV: 2185 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	B 62
Beteiligung:	107 3	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der B 62. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Alternativ ist der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen zu prüfen. In der Ortslage von Gehau ist auf der Fahrbahn zu führen (ggf. mit ein beidseitigen Piktogrammkette).

Fotos:





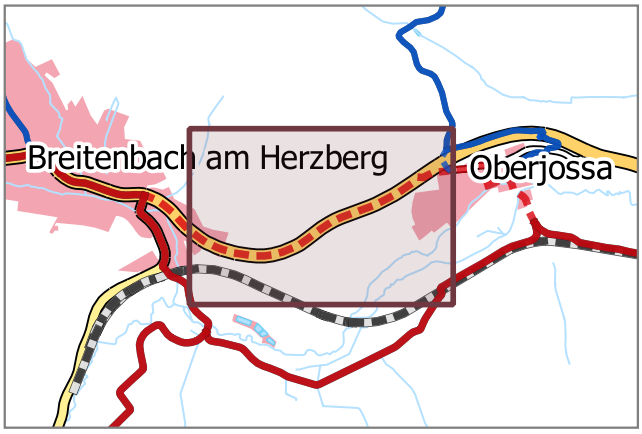
Priorität:	A	Kostenrahmen:	6.500.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

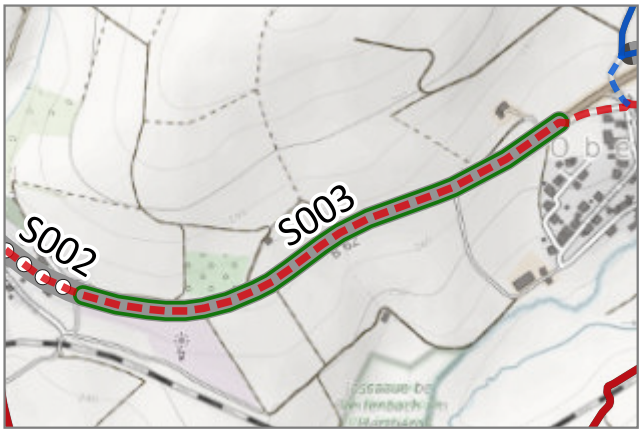
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und des Schwerverkehrs nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung:	Breitenbach - Oberjossa	Maßnahme Nr.:	S003
Kommune 1:	Breitenbach a. Herzberg	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1100 Meter DTV: 3709 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	B 62
Beteiligung:	5 0	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei abschnittsweise 100 km/h. Derzeit können Radfahrende von Breitenbach nach Oberjossa den R7 fahren (ca. 1.5 km Umweg).

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Alternativ ist der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen zu untersuchen.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: 750.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

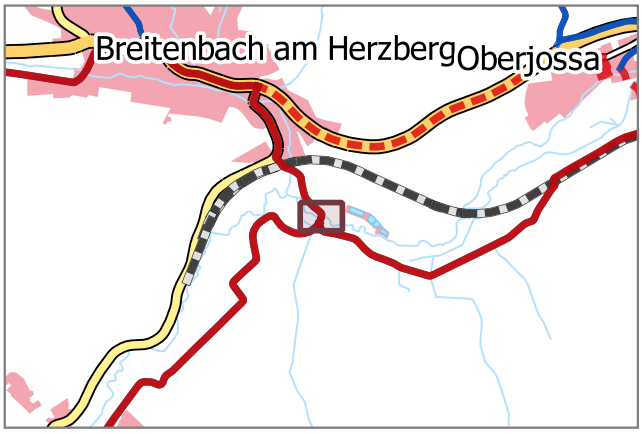
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

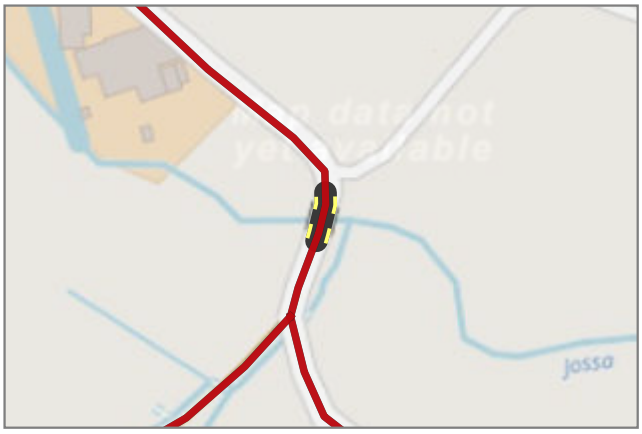
Sonstiges:

Verbindung:	Hatterode - Oberjossa	Maßnahme Nr.:	S004
Kommune 1:	Breitenbach a. Herzberg	Maßnahmentyp:	Brücke / Unterführung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 20 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Steinmühle
Beteiligung:	5 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Die vorhanden Brücke hat eine glatte Metalloberfläche.

Beschreibung: Optimierung der Fahrbahnoberfläche auf der Brücke.

Fotos:





Priorität:	C	Kostenrahmen:	k. A.	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	k.A.

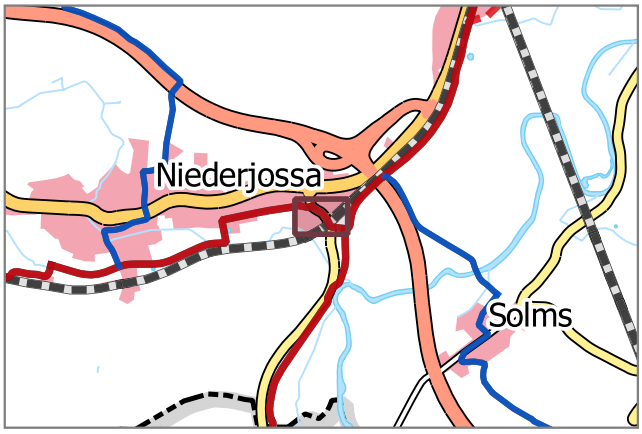
Begründung: Bei Nässe ist die Metalloberfläche der Brücke sehr rutschig und stellt eine Gefahr für den Radverkehr dar.

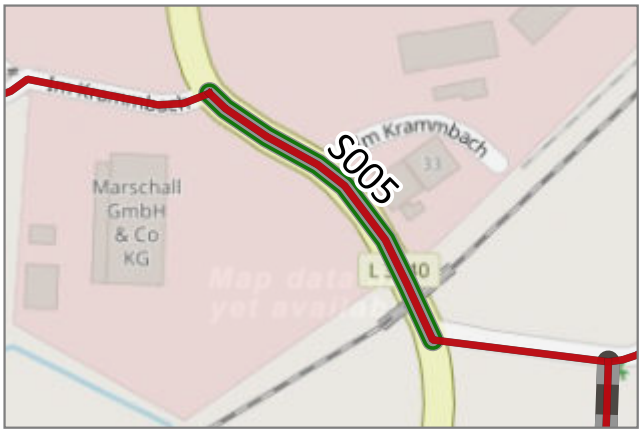
Sonstiges:

Verbindung:	Niederjossa - Niederaula	Maßnahme Nr.:	S005
Kommune 1:	Niederaula	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 140 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 3140
Beteiligung:	7 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	LSG

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. (Gefährliches Linksabbiegen in die Straße "Im Krammbach"; Führung des R7)

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: 100.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

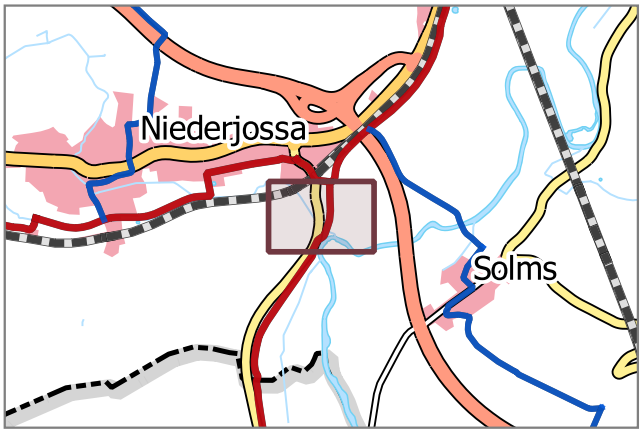
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und der unübersichtlichen Situation im Kurvenbereich nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Diese Maßnahme ist Bestandteil der Dringlichkeitsbewertung für Radwege an Bundes- und Landesstraßen 2023 (Hessen Mobil).

Verbindung:	Niederjossa - Rimbach	Maßnahme Nr.:	S006
Kommune 1:	Niederaula	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 380 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	15 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	FFH, LSG, VSG

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: 250.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

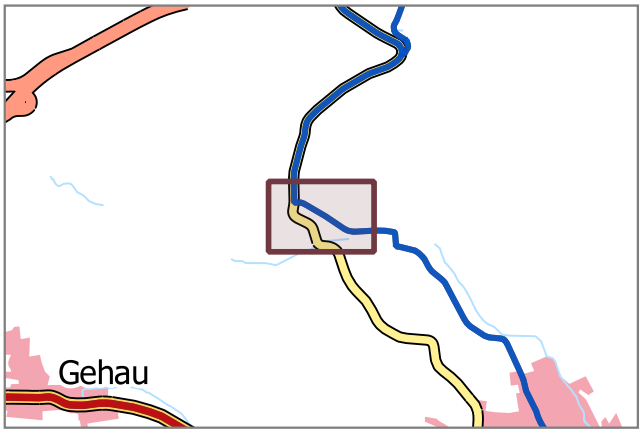
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Dieser Abschnitt liegt auf dem hessischen Radfernweg R1.

Verbindung:	Breitenbach - Machtlos	Maßnahme Nr.:	S007
Kommune 1:	Breitenbach a. Herzberg	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 310 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	3 1	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





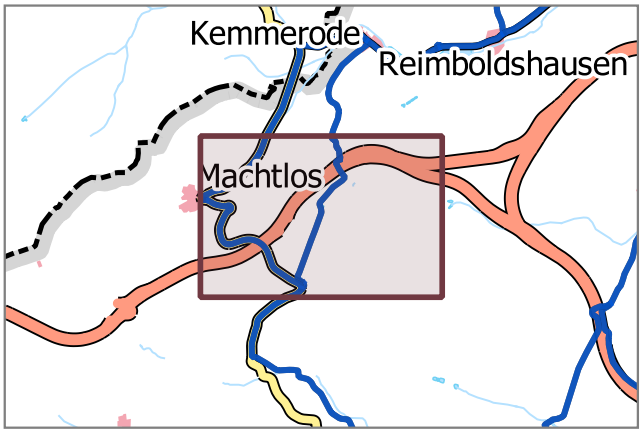
Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 30.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

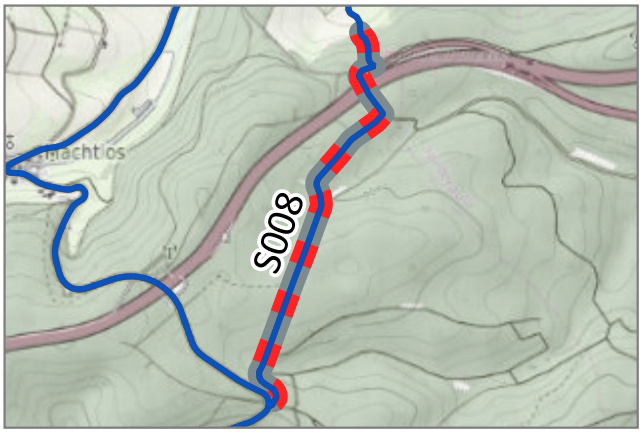
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten.

Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden.

Verbindung:	Breitenbach - Gershausen	Maßnahme Nr.:	S008
Kommune 1:	Breitenbach a. Herzberg	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	Kirchheim		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAU_01 / DPE_05
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1840 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	8 1	Baulast:	HessenForst
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche. Am Beginn und Ende des Weges befinden sich Schranken.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt. Optimierung der Schranken gemäß Musterlösung.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 800.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

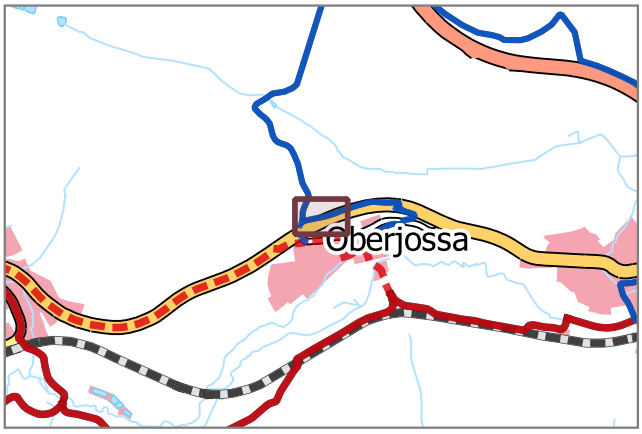
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges:

Verbindung:	Oberjossa - Hattenbach	Maßnahme Nr.:	S009
Kommune 1:	Breitenbach a. Herzberg	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 150 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: 120.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges:

Verbindung:	Oberjossa - Hattenbach	Maßnahme Nr.:	**S010**
Kommune 1:	Breitenbach a. Herzberg	Maßnahmentyp:	**Oberfläche asphaltieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 800 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	16 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: 650.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

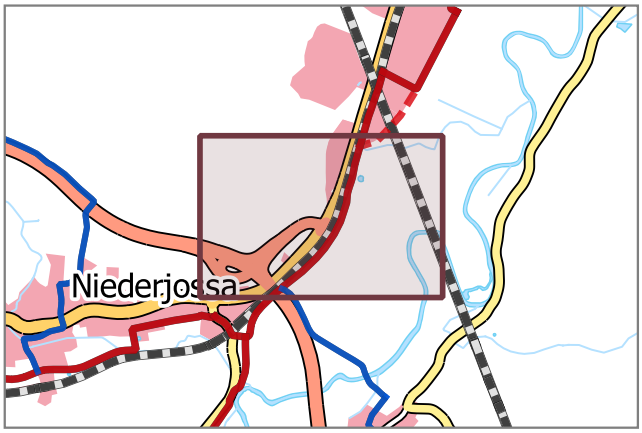
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges:

Verbindung:	Niederjossa - Niederaula	Maßnahme Nr.:	**S011**
Kommune 1:	Niederaula	Maßnahmentyp:	**Schadhafte Oberfläche sanieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAU_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 910 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	19 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	FFH, VSG

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der Abschnitt weist an mehreren Stellen vereinzelt eine beschädigte asphaltierte Oberfläche auf.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: 15.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

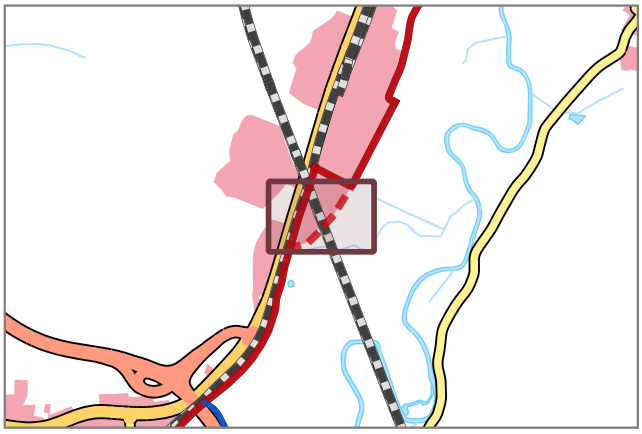
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen.

Sonstiges: Diese Maßnahme ist ein Vorschlag der Gemeinde Niederaula.

Verbindung:	Niederjossa - Niederaula	Maßnahme Nr.:	S012
Kommune 1:	Niederaula	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 460 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	10 1	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	FFH, LSG, VSG

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Industriestraße geführt

Beschreibung: Verlegung des R1 aus dem Gewerbegebiet raus.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: 320.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

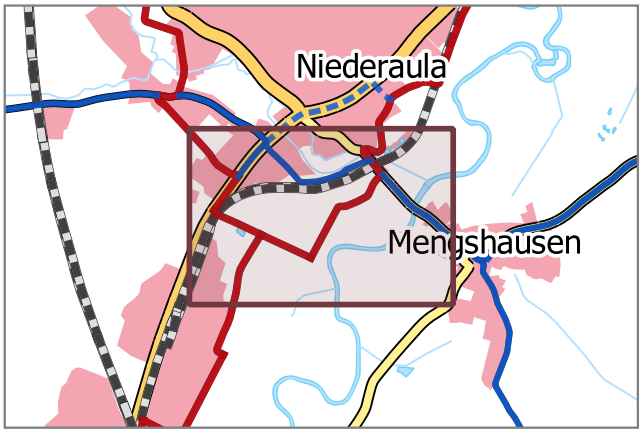
Begründung: Eine selbständige Führung des R1 vermeidet Konflikte mit dem Quell und Zielverkehr des Gewerbegebiets und ist damit sicherer und komfortabler für den Radverkehr.

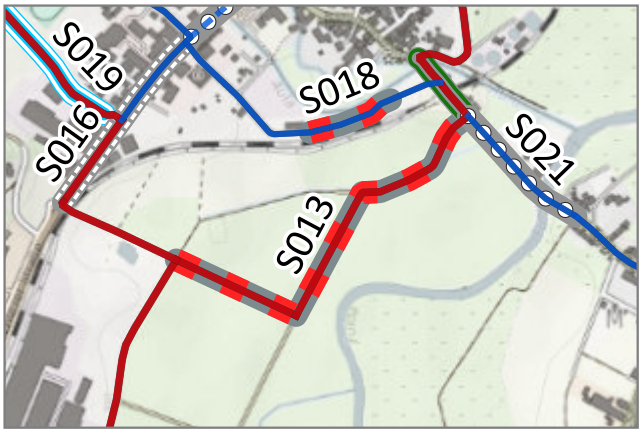
Sonstiges: Diese Maßnahme ist ein Vorschlag der Marktgemeinde Niederaula.

Verbindung:	Niederaula - Niederjossa	Maßnahme Nr.:	S013
Kommune 1:	Niederaula	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 860 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	54 1	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	FFH, LSG, VSG

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt befindet sich im Überflutungsgebiet der Fulda und verfügt zum Teil über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Erhöhung des Weges oder Beschilderung einer Umleitung bei Überflutung. Sanieren der schadhaften Oberfläche

Fotos:





Priorität:	B	Kostenrahmen:	500.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

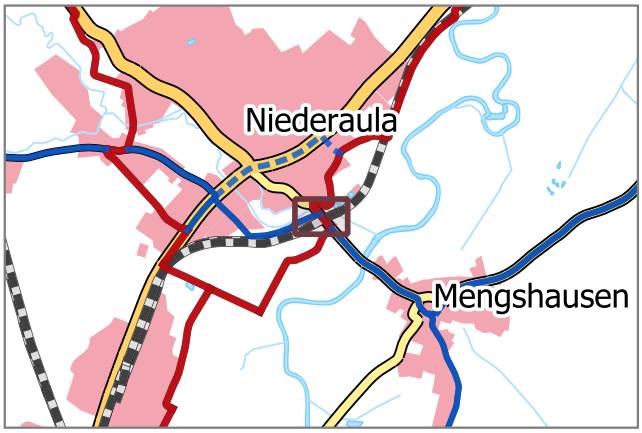
Begründung: Der Radweg ist nicht ganzjährig befahrbar.

Sonstiges: Dieser Abschnitt ist Teil des hessischen Radfernweges R1 (Fuldaradweg)

Verbindung:	Niederaula - Mengshausen	Maßnahme Nr.:	S014
Kommune 1:	Niederaula	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 160 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 3471
Beteiligung:	24 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	FFH, LSG, VSG

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: 150.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

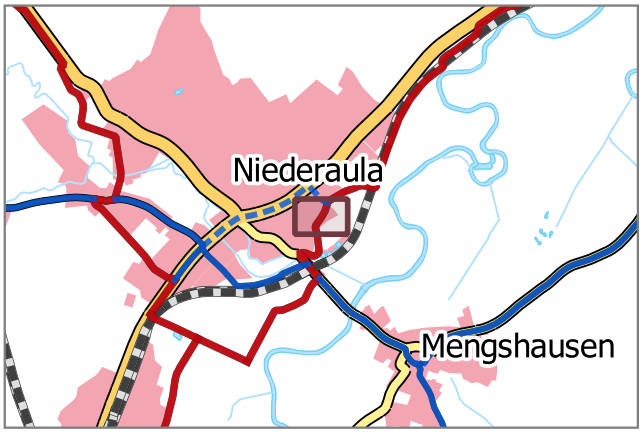
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Diese Maßnahme ist Bestandteil der Dringlichkeitsbewertung für Radwege an Bundes- und Landesstraßen 2023 (Hessen Mobil).

Verbindung:	Niederaula - Asbach	Maßnahme Nr.:	S015
Kommune 1:	Niederaula	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 150 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Fuldastraße
Beteiligung:	46 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche. Die Entwässerung funktioniert nicht.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften Oberfläche und optimieren der Entwässerung.

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: 20.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

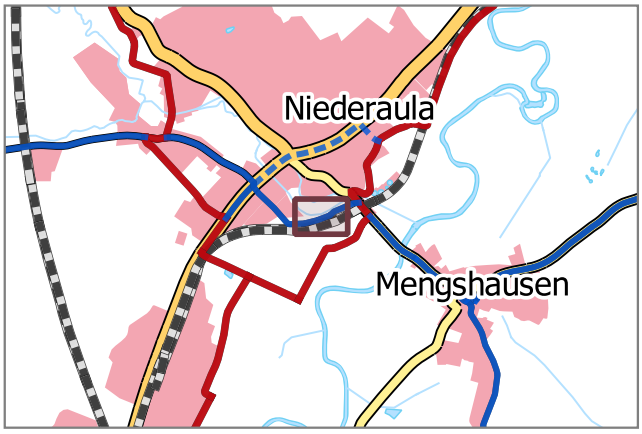
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten

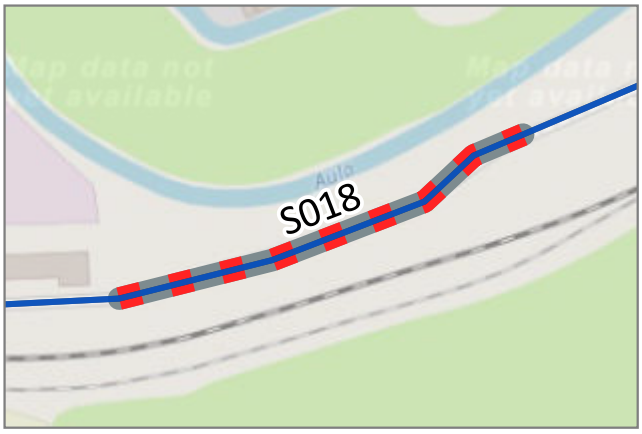
Sonstiges: Diese Maßnahme kommt aus den Vorschlägen der Gemeinde Niederaula

Verbindung:	Mengshausen - Niederaula	Maßnahme Nr.:	S018
Kommune 1:	Niederaula	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:			
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 190 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	An der Mulde
Beteiligung:	46 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten und gepflasterten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





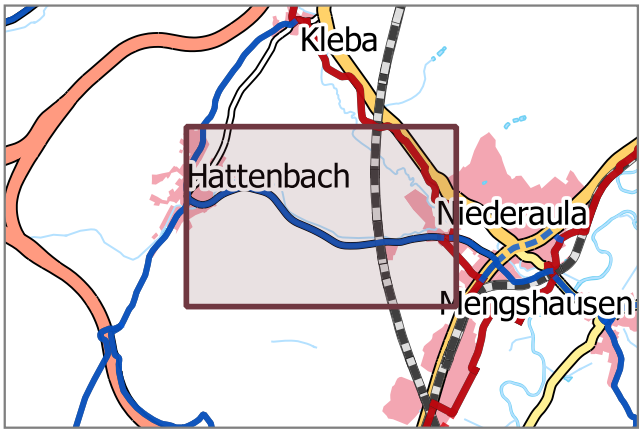
Priorität: C Kostenrahmen: 100.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges:

Verbindung:	Hattenbach - Niederaula	Maßnahme Nr.:	S020
Kommune 1:	Niederaula	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02 / PKM_02
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 2300 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	K 31
Beteiligung:	255 45	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





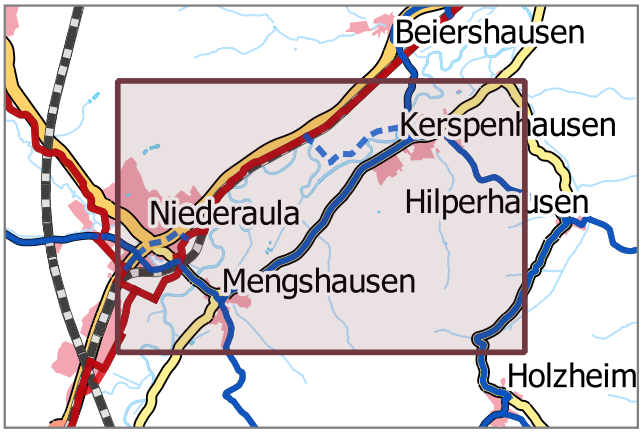
Priorität: B Kostenrahmen: 1.600.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

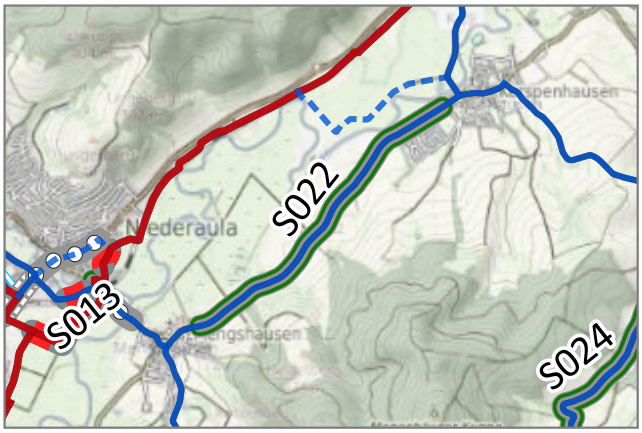
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der Kurvigkeit nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Schulverbindung von Hattenbach nach Niederaula. Kurzfristig ist ein Einsatz von Pktogrammketten und eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit zu prüfen. Aufgrund der schwierigen Topographie, dem Naturraum "Wilde Bäche" und der Alternativverbindung über Kleba steht die Naturschutzbehörde einem Neubau kritisch gegenüber.

Verbindung:	Mengshausen - Kerspenhausen	Maßnahme Nr.:	**S022**
Kommune 1:	Niederaula	Maßnahmentyp:	**Wegeneubau**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 2810 Meter DTV: 1203 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 3432
Beteiligung:	72 6	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	NSG, VSG

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Derzeit können Radfahrende den Fuldaradweg (R1) für die Verbindung Mengshausen<-> Kerspenhausen nutzen (ca.50 % längere Strecke: 5,3 km zu 3,5 km).

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





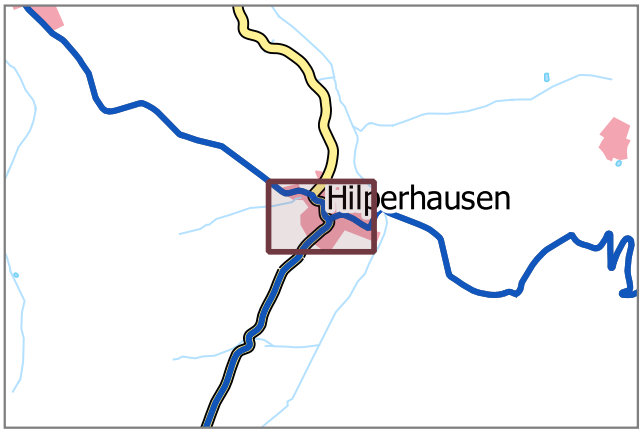
Priorität:	D	Kostenrahmen:	1.800.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Die Maßnahme grenzt zum Teil an das Naturschutzgebiet "Bruchwiesen bei Mengshausen" und das FFH-Gebiet "Obere und Mittlere Fuldaaue".

Verbindung:	Hilperhausen - Kerspenhausen	Maßnahme Nr.:	S023
Kommune 1:	Niederaula	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 290 Meter DTV: 1233 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Holzheimer Straße (L 4341)
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt XY km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums . Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.
Einführung von Tempo 30 ist zu prüfen

Fotos:





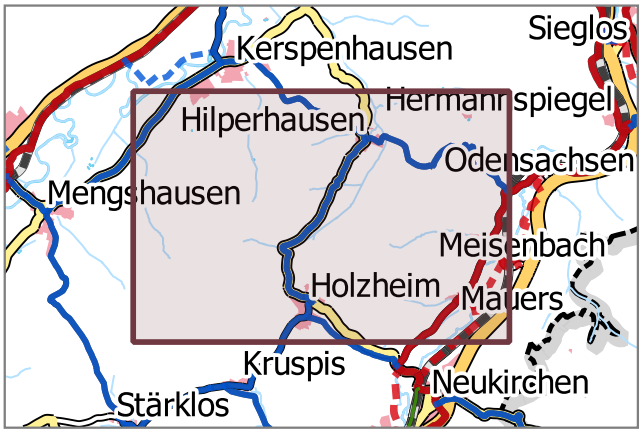
Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

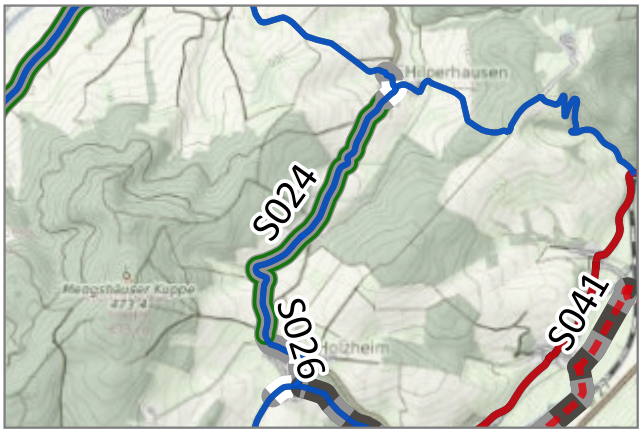
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges:

Verbindung:	Hilperhausen - Holzheim	Maßnahme Nr.:	**S024**
Kommune 1:	Niederaula	Maßnahmentyp:	**Wegeneubau**
Kommune 2:	Haunetal		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 2510 Meter DTV: 1233 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 3431
Beteiligung:	9 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt (abschnittsweise) bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.
Der Ausbau von parallel veralufenden Forst- und Wirtschaftswegen ist zu prüfen.

Fotos:





Priorität:	Weiterer Bedarf	Kostenrahmen:	950.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend

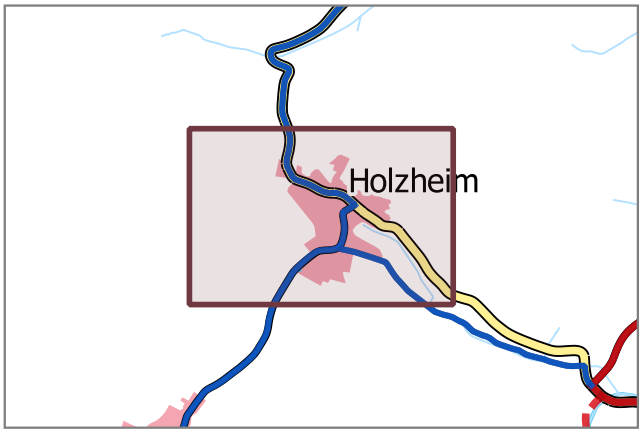
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der Topographie und der Kurvigkeit nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung:	Kruspis - Holzheim	Maßnahme Nr.:	S026
Kommune 1:	Haunetal	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 890 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Turmstraße (K 25)
Beteiligung:	0 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

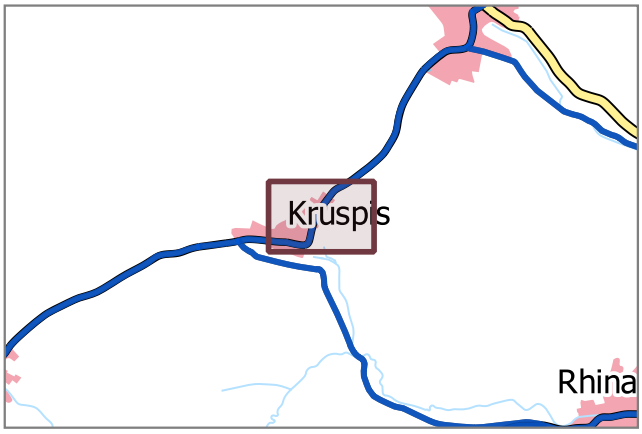
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges:

Verbindung:	Kruspis - Holzheim	Maßnahme Nr.:	S027
Kommune 1:	Haunetal	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 290 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Birkenstraße
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

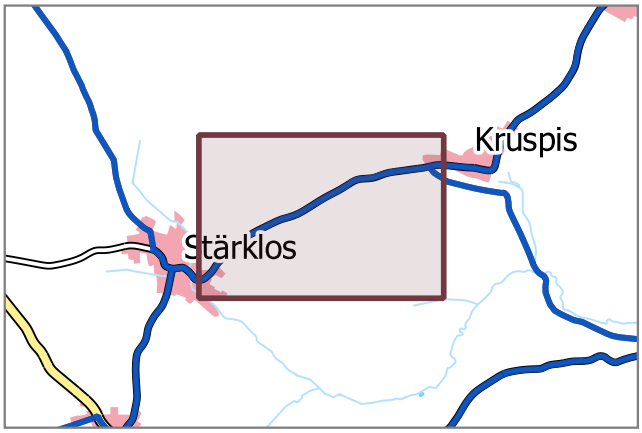
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges:

Verbindung:	Stärklos - Kruspis	Maßnahme Nr.:	S028
Kommune 1:	Haunetal	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1290 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	K 25
Beteiligung:	5 1	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





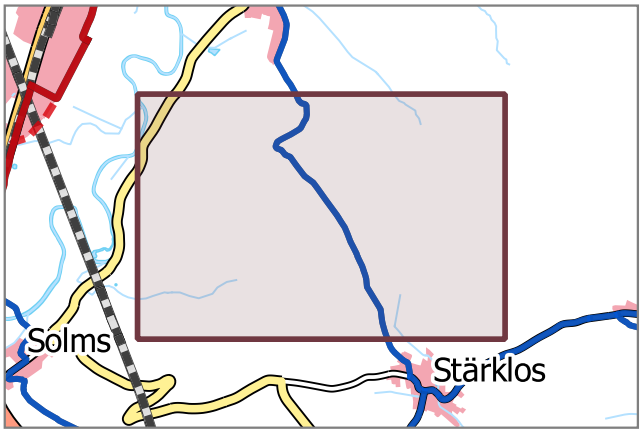
Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 850.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung:	Mengshausen - Stärklos	Maßnahme Nr.:	S029
Kommune 1:	Niederaula	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	Haunetal		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01 / OAU_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 1250 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	14 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





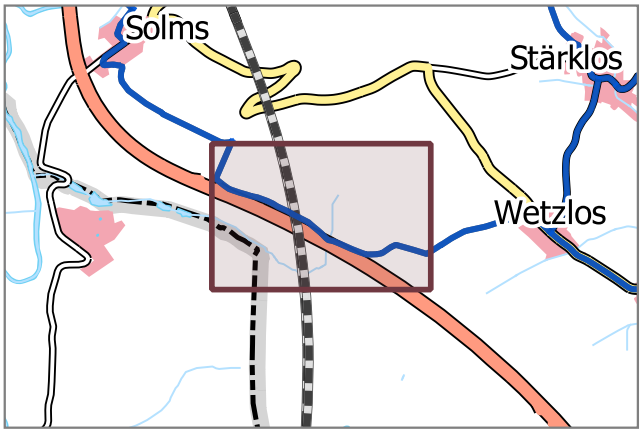
Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 1.000.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Die Forstämter des Lankreises lehnen eine Asphaltierung von Waldwegen grundsätzlich ab.

Verbindung:	Solms - Wetzlos	Maßnahme Nr.:	**S030**
Kommune 1:	Niederaula	Maßnahmentyp:	**Unbefestigten Weg ausbauen**
Kommune 2:	Haunetal		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAU_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1420 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	7 0	Baulast:	Kommune (Herstellungsradweg)
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt. Eine Verbindung zwischen Wetzlos/Starklos und Niederjossa (R1) ist aktuell nur über die L 3471 vorhanden, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit und der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet ist.

Beschreibung: Ausbau des unbefestigten Weges mit einer wassergebundenen Decke.

Fotos:





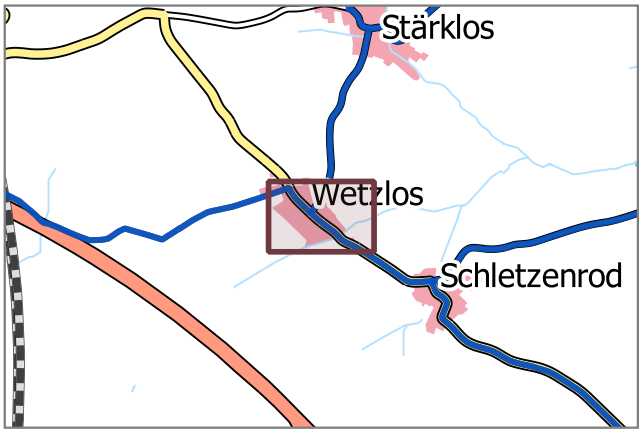
Priorität: C Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei bzw. nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen.

Sonstiges:

Verbindung:	Wetzlos - Schletzenrod	Maßnahme Nr.:	S031
Kommune 1:	Haunetal	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 440 Meter DTV: 318 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Sternbergstraße (L 3171)
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

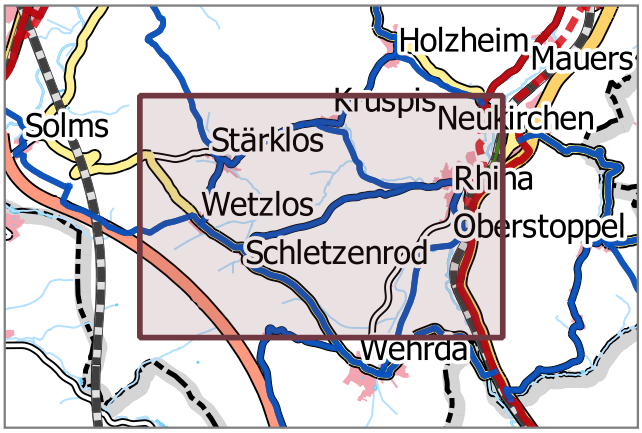
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges:

Verbindung:	Schletzenrod - Rhina	Maßnahme Nr.:	**S032**
Kommune 1:	Haunetal	Maßnahmentyp:	**Wegeneubau**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 3430 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	K 45
Beteiligung:	4 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





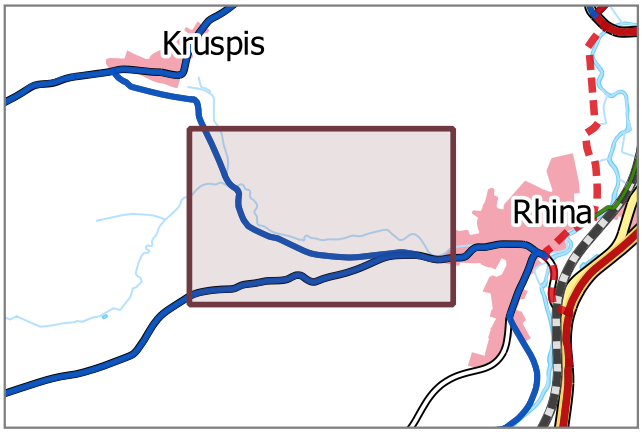
Priorität:	C	Kostenrahmen:	2.300.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung:	Kruspis - Rhina	Maßnahme Nr.:	S033
Kommune 1:	Haunetal	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1180 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	5 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: 950.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

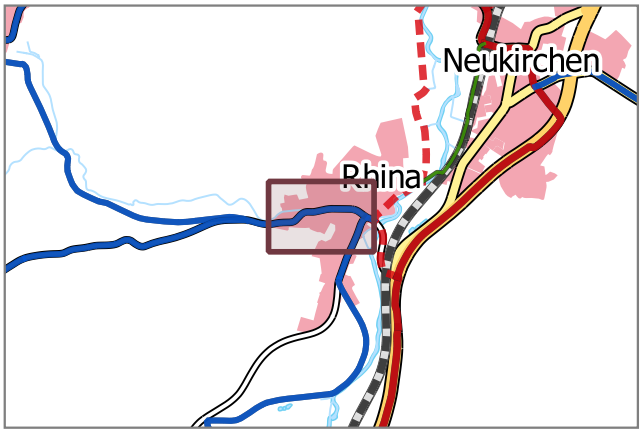
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Maßnahmen gegen Kfz-Schleichverkehr sind zu treffen.

Verbindung:	Rhina - Kruspis	Maßnahme Nr.:	S034
Kommune 1:	Haunetal	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 570 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Wetzloser Straße (K 45)
Beteiligung:	1 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen oder Verschwenkungen.

Fotos:





Priorität:	C	Kostenrahmen:	k. A.	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	k.A.

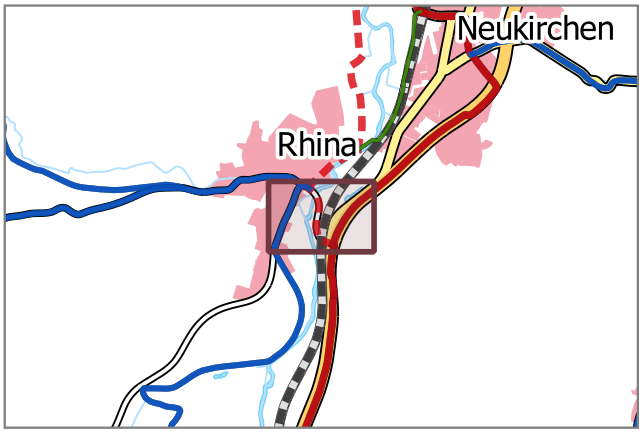
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

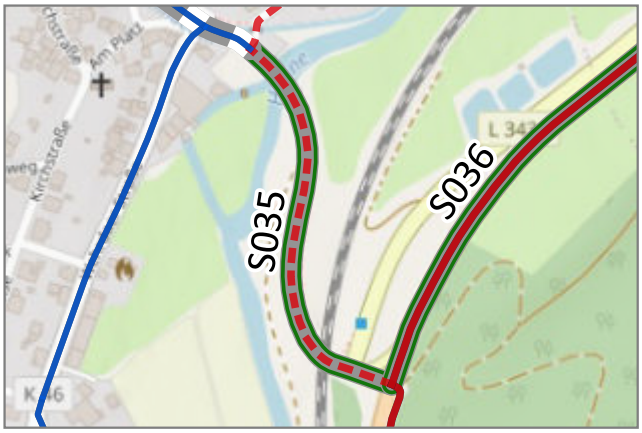
Sonstiges: Die Wetzloser Straße soll 2026 erneuert werden.

Verbindung:	Rhina - Burghaun	Maßnahme Nr.:	S035
Kommune 1:	Haunetal	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 350 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	K45
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	LSG

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Auf den Brücken über die Haune und die Bahnschienen ist ggf eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn mit Piktogrammen erforderlich.

Fotos:





Priorität:	B	Kostenrahmen:	500.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

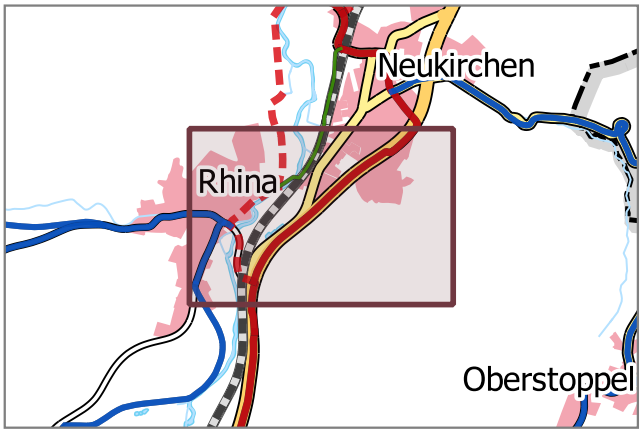
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Kurvigkeit und eingeschränkten Sichtverhaltnisse nur bedingt geeignet.

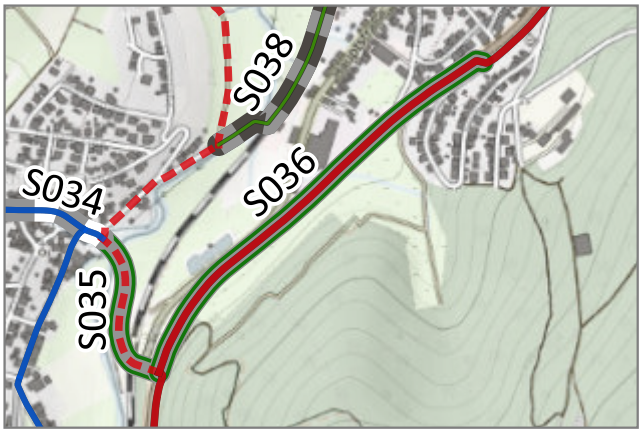
Sonstiges: Es ist zum Teil ein unbefestigter straßenbegleitender Weg vorhanden. Ein Ausbau dieses Weges soll geprüft werden.

Verbindung:	Neukirchen - Burghaun	Maßnahme Nr.:	S036
Kommune 1:	Haunetal	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 960 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	B 27
Beteiligung:	8 2	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	-

DTV: 5572 Kfz/24h

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Derzeit können Radfahrende eine Verbindung über Rhina oder über die Hauptstraße (L 3431) in Neukirchen nutzen. Hier ist dann aber die B27 am Knotenpunkt mit der L 3431 und der K 45 ungesichert zu queren.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Anbindung in Neukirchen an die Berliner Straße und die Unterführung unter der B27 (Burg-Hauneck-straße).

Fotos:





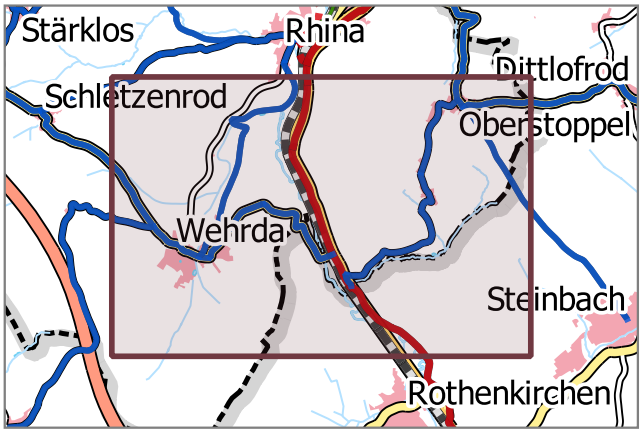
Priorität: A Kostenrahmen: 800.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

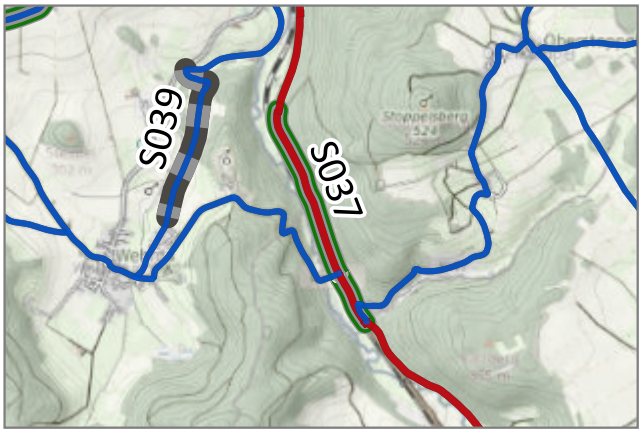
Begründung: Die Vorhanden Führung ist Umwegig und die ungesicherte Querung bringt ein hohes Gefahrenpotenzial mit sich. Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Diese Maßnahme ist in Planung durch Hessen Mobil.

Verbindung:	Neukirchen - Burghaun	Maßnahme Nr.:	S037
Kommune 1:	Haunetal	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1980 Meter DTV: 5572 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	B 27
Beteiligung:	18 0	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	LSG

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Derzeit können Radfahrende einen parallelen Forstweg nutzen.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: 1.500.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

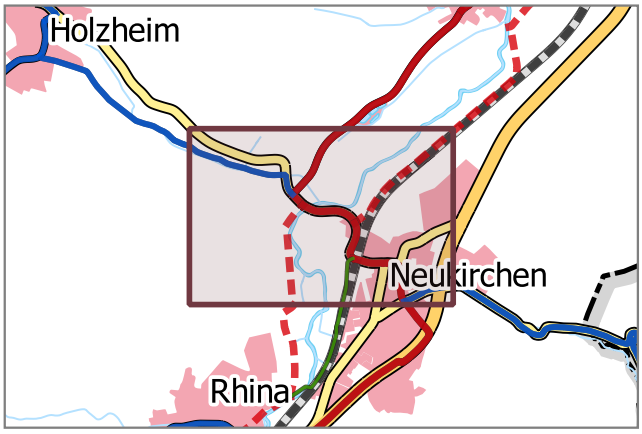
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der abschnittsweise hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung / des Schwerlastverkehrs (ab ca. 150 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet. Der Forstweg ist durch den Forstbetrieb nicht dauerhaft für die Nutzung des Radverkehrs geeignet und häufig beschädigt.

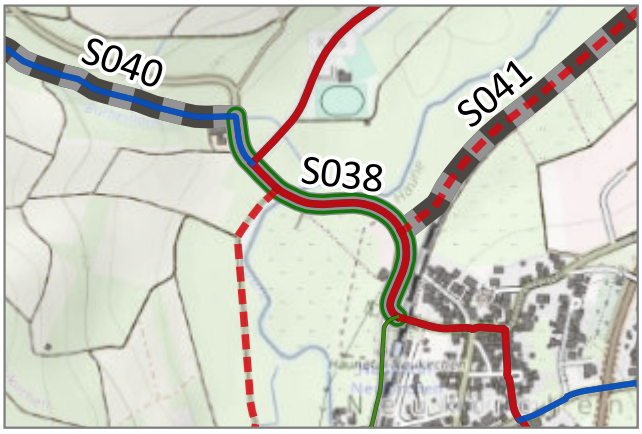
Sonstiges: Diese Maßnahme ist Bestandteil der Dringlichkeitsbewertung für Radwege an Bundes- und Landesstraßen 2023
(Hessen Mobil).

Verbindung:	Holzheim - Neukirchen	Maßnahme Nr.:	S038
Kommune 1:	Haunetal	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 660 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	L 3431
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	LSG

DTV: 1233 Kfz/24h

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: 500.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

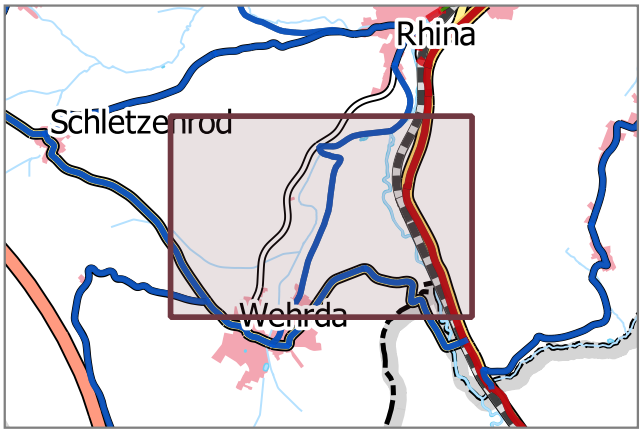
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der Kurvigkeit nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

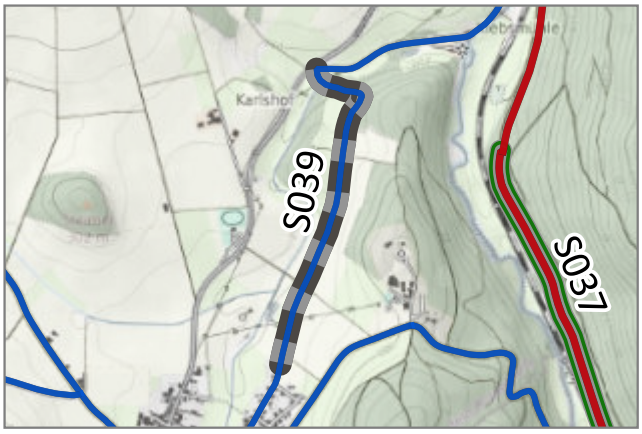
Sonstiges:

Verbindung:	Wehrda - Rhina	Maßnahme Nr.:	**S039**
Kommune 1:	Haunetal	Maßnahmentyp:	**Oberfläche asphaltieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1430 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	5 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund. Auf der parallel verlaufenden K 46 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





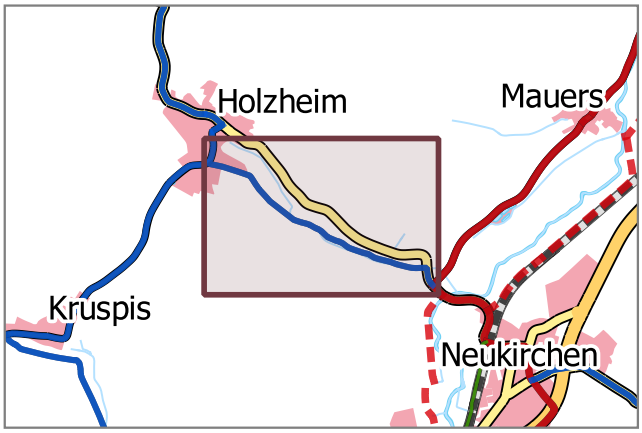
Priorität:	C	Kostenrahmen:	1.100.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Nicht für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegebene Radwege können kostengünstiger gebaut werden, da geringere Breiten und ein anderer Unterbau erforderlich sind.) (Maßnahmen gegen Kfz-Schleichverkehr sind zu treffen.

Verbindung:	Holzheim - Neukirchen	Maßnahme Nr.:	**S040**
Kommune 1:	Haunetal	Maßnahmentyp:	**Oberfläche asphaltieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1370 Meter DTV: 1233 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	5 0	Baulast:	Kommune (Herstellungsradweg)
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke. Auf der parallel verlaufenden L 3431 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





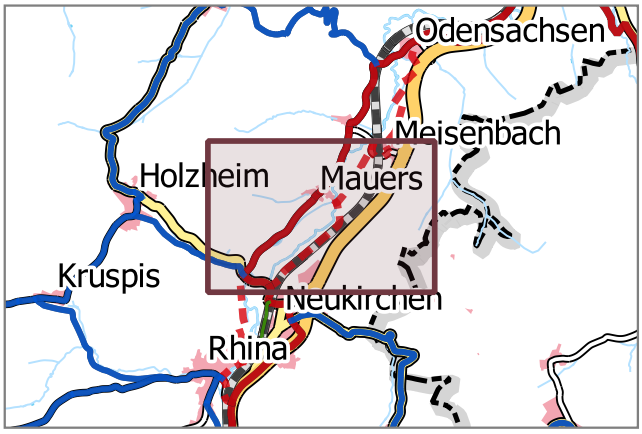
Priorität: C Kostenrahmen: 1.100.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

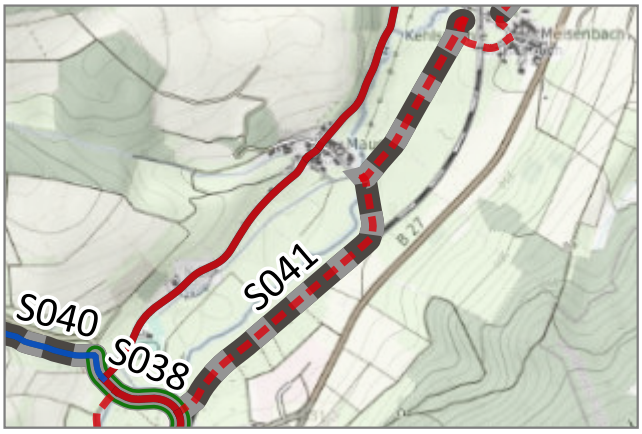
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Nicht für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegebene Radwege können kostengünstiger gebaut werden, da geringere Breiten und ein anderer Unterbau erforderlich sind. (Maßnahmen gegen Kfz-Schleichverkehr sind zu treffen.)

Verbindung:	Neukirchen - Odensachsen	Maßnahme Nr.:	**S041**
Kommune 1:	Haunetal	Maßnahmentyp:	**Oberfläche asphaltieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 2150 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	3 2	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	FFH, LSG

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke und ist zum Teil sogar unbefestigt. Auf der parallel verlaufenden B 27 und K 26 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





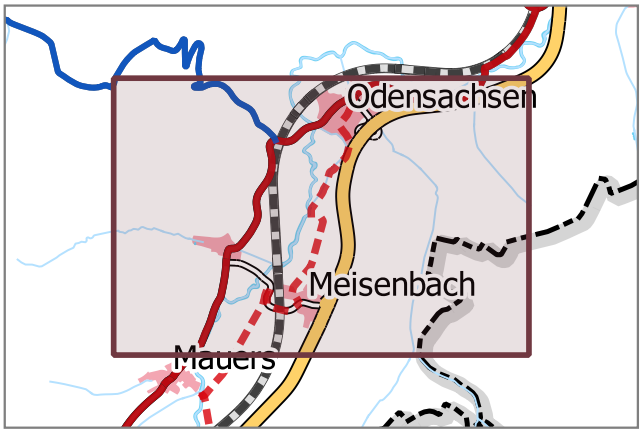
Priorität:	D	Kostenrahmen:	1.700.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei bzw. nach Niederschlag können sie nicht befahren werden.

Sonstiges: Bei Ausbau Verlegung des Haunetalradweges von der K 26 auf diesen Weg.
Dieser Weg liegt im FFH-Gebiet Hauneaue.

Verbindung:	Neukirchen - Odensachsen	Maßnahme Nr.:	**S042**
Kommune 1:	Haunetal	Maßnahmentyp:	**Oberfläche asphaltieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1080 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	5 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	FFH, LSG

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke und ist zum Teil sogar unbefestigt. Auf der parallel verlaufenden B 27 und K 26 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität:	D	Kostenrahmen:	850.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend

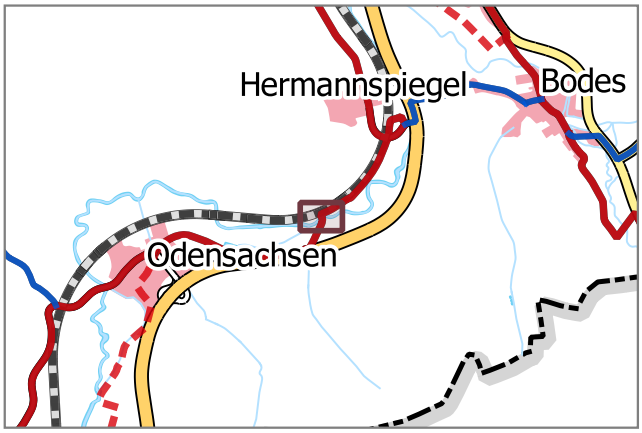
Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei bzw. nach Niederschlag können sie nicht befahren werden.

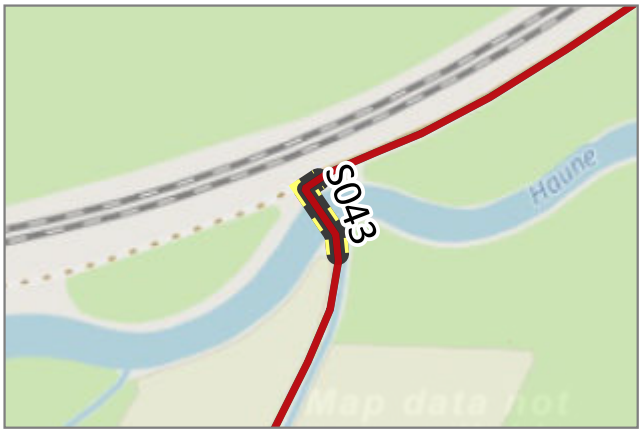
Sonstiges: Bei Ausbau Verlegung des Haunetalradweges von der K 26 auf diesen Weg.
Dieser Weg liegt im FFH-Gebiet Hauneaue.

Verbindung:	Odensachsen - Oberhaun	Maßnahme Nr.:	**S043**
Kommune 1:	Haunetal	Maßnahmentyp:	**Brücke / Unterführung**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 30 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	9 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	FFH, LSG

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Die vorhandene Brücke ist zu schmal und sanierungsbedürftig. Die Rampen sind zu steil. Radfahrende müssen schieben.

Beschreibung: Ersatzneubau der Brücke durch eine Geh- und Radwegebrücke, die den Regelwerken entspricht.

Fotos:





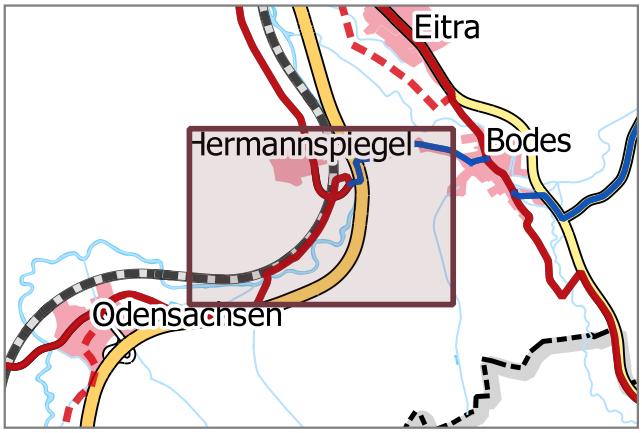
Priorität: A Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

Begründung: Die Brücke ist für den Radverkehr fahrend nicht überquerbar. Dies mindert den Fahrkomfort und erhöht die Reisezeit. Bei nässe besteht Rutschgefahr. Ein Begegnen ist auf der schmalen Brücke nicht möglich.

Sonstiges: Die Brücke ist Teil des Haunetalradweges.

Verbindung:	Odensachsen - Oberhaun	Maßnahme Nr.:	**S044**
Kommune 1:	Haunetal	Maßnahmentyp:	**Oberfläche asphaltieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 500 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	7 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	FFH, LSG

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

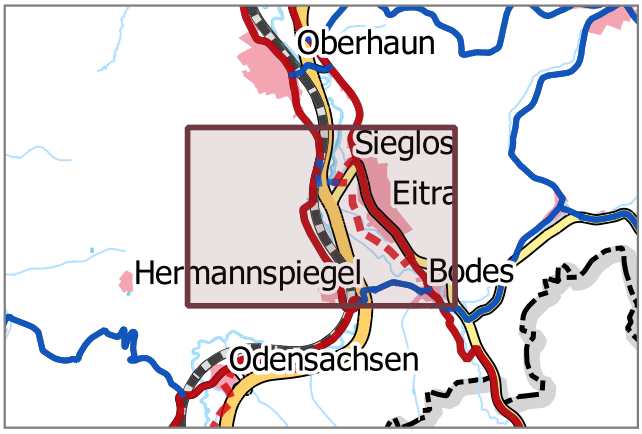
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

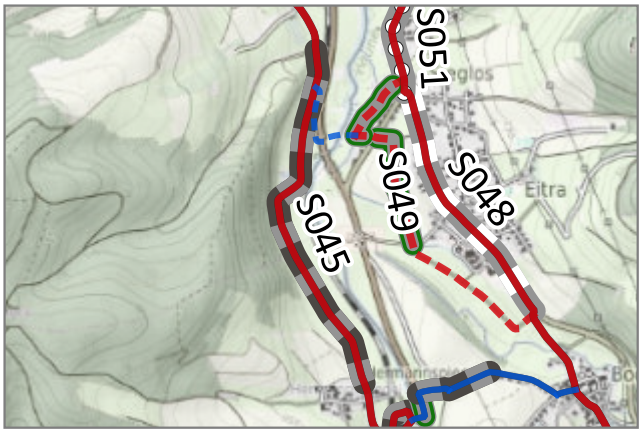
Sonstiges: Die Maßnahme wurde bereits während der Konzepterstellung umgesetzt (Mai 2024).

Verbindung:	Odensachsen - Oberhaun	Maßnahme Nr.:	**S045**
Kommune 1:	Haunetal	Maßnahmentyp:	**Oberfläche asphaltieren**
Kommune 2:	Hauneck		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1540 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	7 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	LSG

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Auf der parallel verlaufenden B 27 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





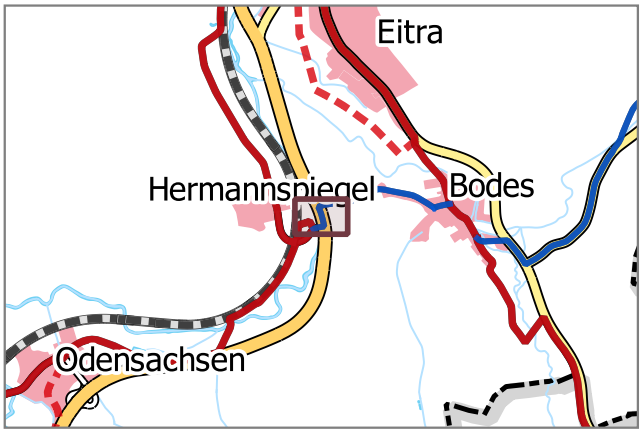
Priorität: B Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Die Maßnahme wurde bereits während der Konzepterstellung umgesetzt (Mai 2024).

Verbindung:	Bodes - Odensachsen	Maßnahme Nr.:	S046
Kommune 1:	Hauneck	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02 / QHA_03
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 100 Meter DTV: 5527 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	B 27
Beteiligung:	1 1	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 80 km/h.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer Querungshilfe zur Querung der B 27.

Fotos:





Priorität:	C	Kostenrahmen:	300.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend

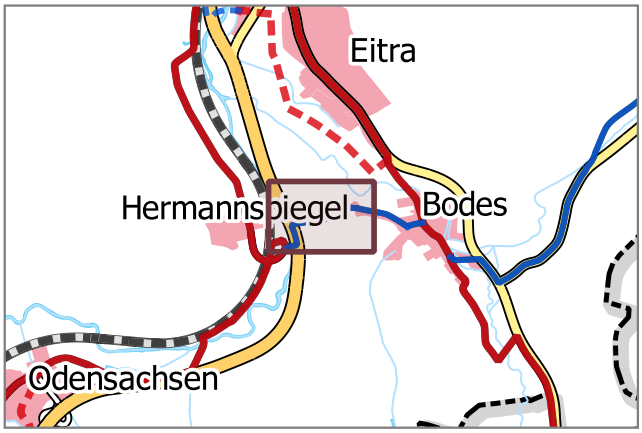
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet. Durch die Maßnahme werden Bodes und Eitra Richtung Süden an den Haunetalradweg angebunden.

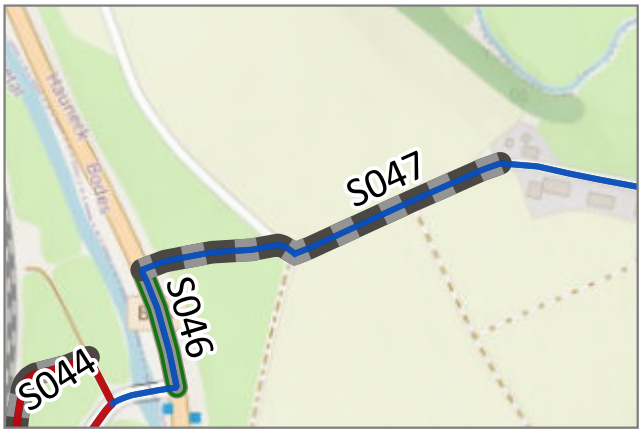
Sonstiges:

Verbindung:	Bodes - Odensachsen	Maßnahme Nr.:	S047
Kommune 1:	Hauneck	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 320 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Abendfeld
Beteiligung:	5 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke. Die letzten ca. 120 m zur B 27 sind noch unbefestigt.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





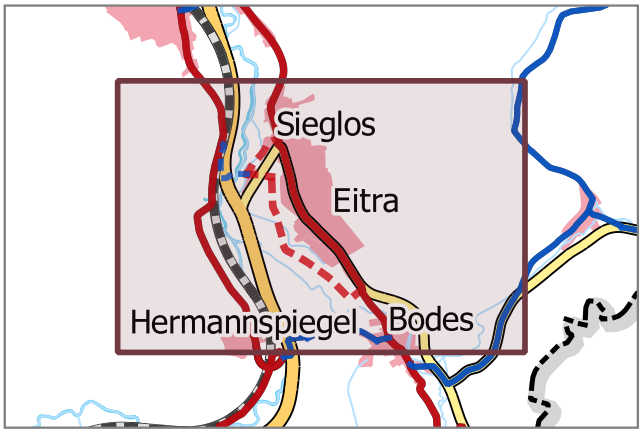
Priorität:	C	Kostenrahmen:	250.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Maßnahmen gegen Kfz-Schleichverkehr sind zu treffen.

Verbindung:	Sieglos - Bodes	Maßnahme Nr.:	S048
Kommune 1:	Hauneck	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_02 / VUG_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 1080 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Rhönstraße (L 3170)
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. (Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen).
Alternativ ist die Markierung von Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen zu prüfen).

Fotos:





Priorität:	B	Kostenrahmen:	k. A.	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	k.A.

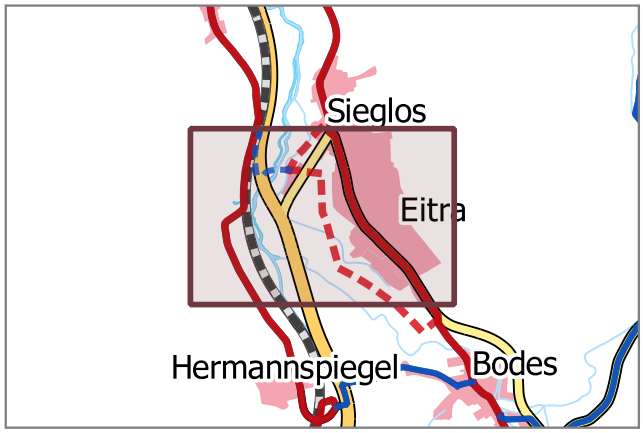
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.

Sonstiges: Markierung beidseitiger Piktogrammketten mit Winkelpfeilen.

Verbindung:	Sieglos- Bodes	Maßnahme Nr.:	S049
Kommune 1:	Hauneck	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 520 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	LSG

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es existiert kein Geh- und Radweg.

Beschreibung: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: 450.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

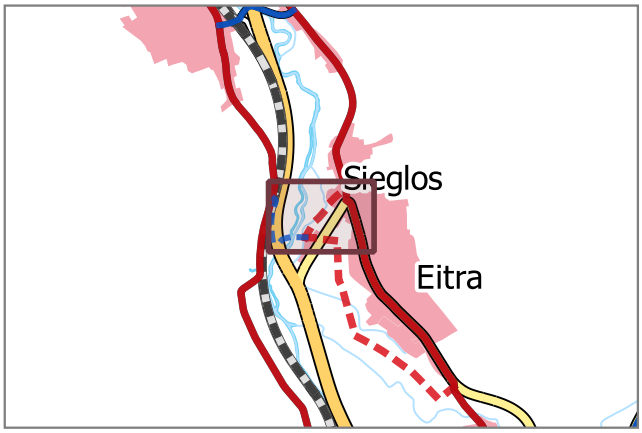
Begründung: Die aktuelle Führung des Radverkehrs auf der Rhönstraße (L 3170) in Sieglos-Eitra ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung nur bedingt für den Radverkehr geeignet. Der Ausbau eines selbständig geführten Weges abseits der Landestraße erhöht die Sicherheit für den Radverkehr.

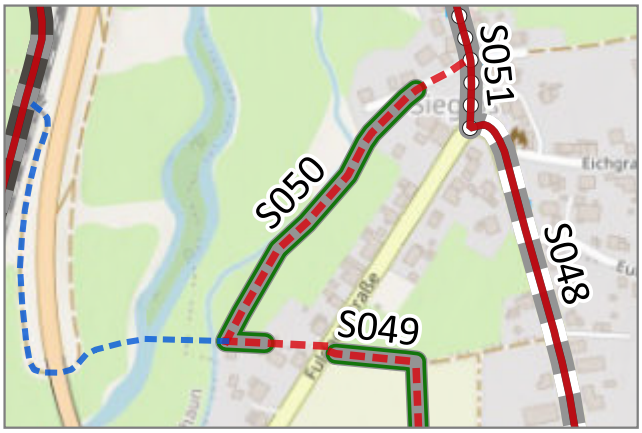
Sonstiges: Es sind zum Teil schon Wegeparzellen vorhanden.

Verbindung:	Sieglos - Bodes	Maßnahme Nr.:	S050
Kommune 1:	Hauneck	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 300 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	1 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	LSG

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Die aktuelle Führung des Radverkehrs auf der Rhönstraße (L 3170) in Sieglos-Eitra ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung nur bedingt für den Radverkehr geeignet. Der Ausbau eines selbständig geführten Weges abseits der Landestraße erhöht die Sicherheit für den Radverkehr.

Beschreibung: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: 250.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

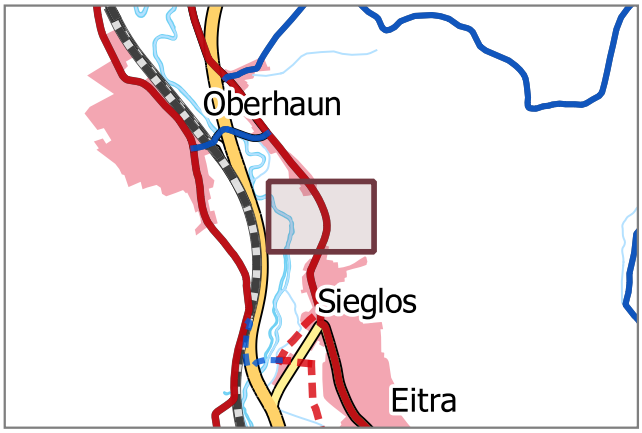
Begründung: Die aktuelle Führung des Radverkehrs auf der Rhönstraße (L 3170) in Sieglos-Eitra ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung nur bedingt für den Radverkehr geeignet. Der Ausbau eines selbständig geführten Weges abseits der Landestraße erhöht die Sicherheit für den Radverkehr.

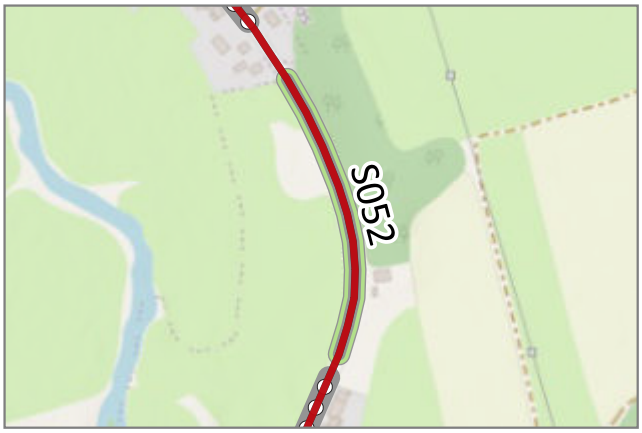
Sonstiges:

Verbindung:	Sieglos - Unterhaun	Maßnahme Nr.:	S052
Kommune 1:	Hauneck	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 240 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Oberhauner Straße
Beteiligung:	1 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:



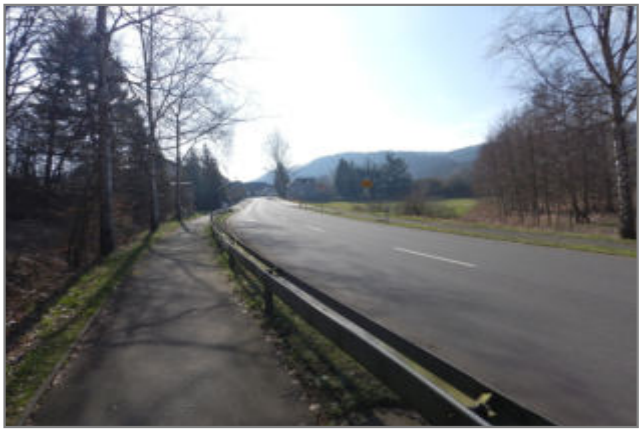


Situation: Der vorhandene straßenbegleitende Weg außerorts ist zu schmal. Der Weg ist weder als Radweg noch als Gehweg beschildert.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: 90.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

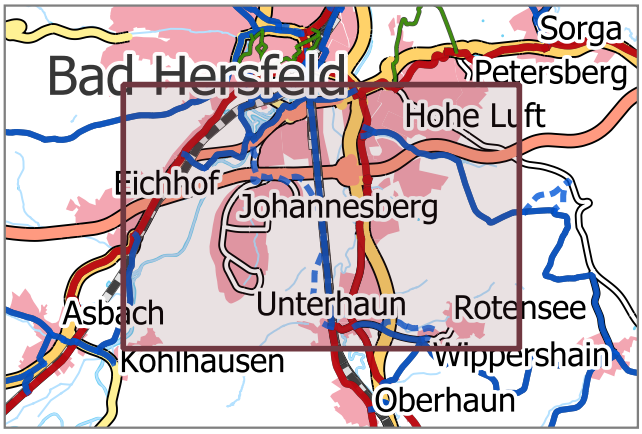
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

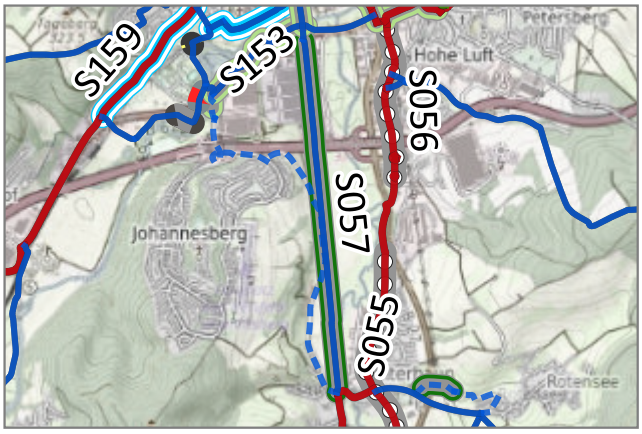
Sonstiges: Alternativ Gehweg als Radverkehr frei beschildern und den Radverkehr auf der Fahrbahn führen.

Verbindung:	Unterhaun - Bad Hersfeld	Maßnahme Nr.:	S057
Kommune 1:	Bad Hersfeld	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	Hauneck		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 2950 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	26 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	LSG

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es besteht kein Radweg. Zum Teil sind Wirtschaftswege vorhanden.

Beschreibung: Neubau eines Radweges entlang der Bahnschienen von Unterhaun nach Bad Hersfeld.

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: 2.500.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

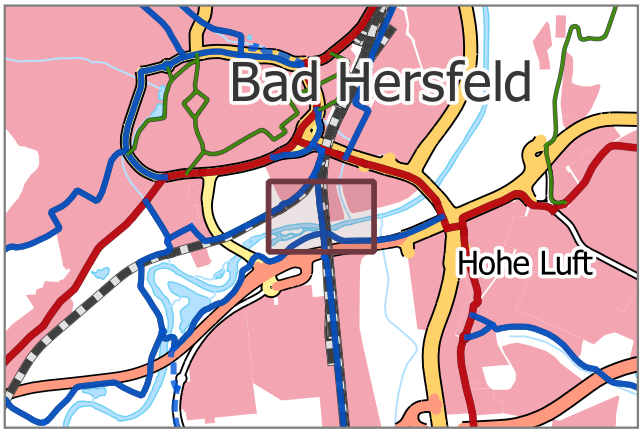
Begründung: Im Zuge des geplanten Ausbaus der Bahnverbindung Fulda-Bad Hersfeld-Gerstungen soll auch eine paralle Radverbindung untersucht werden. Diese wäre kürzer und topographisch attraktiver als die bestehenden Verbindungen. GGf. könnten Baustellenwege nach dem Ausbau der Bahnanlagen für den Radverkehr weiter genutzt werden.

Sonstiges:

Verbindung:	Unterhaun - Bad Hersfeld	Maßnahme Nr.:	S058
Kommune 1:	Bad Hersfeld	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 190 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	11 0	Baulast:	Kommune / DB
		Schutzgebiet:	LSG

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal. Der Teil auf der Eisenbahnbrücke über die Fulda ist die kritischste Engstelle.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg der den ERA-Regelmaßen entspricht.

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

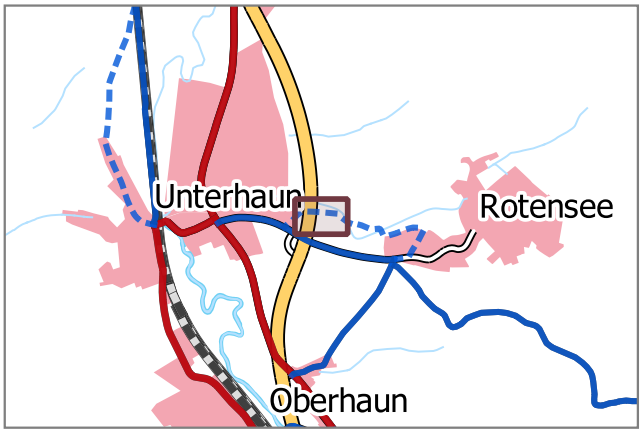
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: Im Zuge des Ausbaus einer parallelen Radverbindung zum Ausbau der Bahnverbindung Fulda-Bad Hersfeld-Gerstungen ist auch die Querung der Fulda mitzudenken.

Verbindung:	Unterhaun - Rotensee	Maßnahme Nr.:	S059
Kommune 1:	Hauneck	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 280 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	5 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es ist noch kein Weg vorhanden. Der Rad und Fußverkehr wird auf der K22 geführt.

Beschreibung: Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von Rotensee zur Kita nach Oberhaun.

Fotos:





Priorität:	C	Kostenrahmen:	200.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend

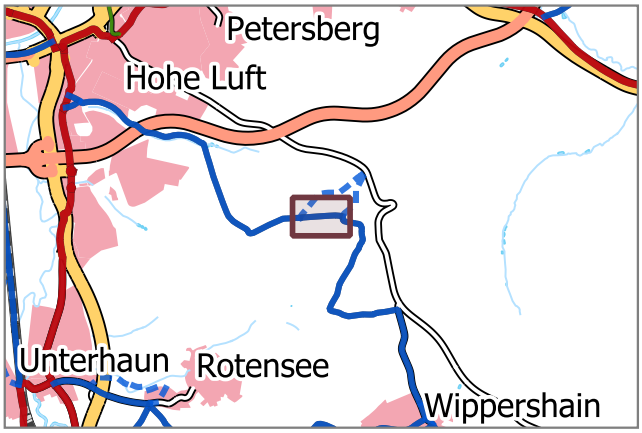
Begründung: Für Zufußgehende und schutzbedürftige Radfahrende ist ein Führung abseits der Kreisstraße sicherer und komfortabler.

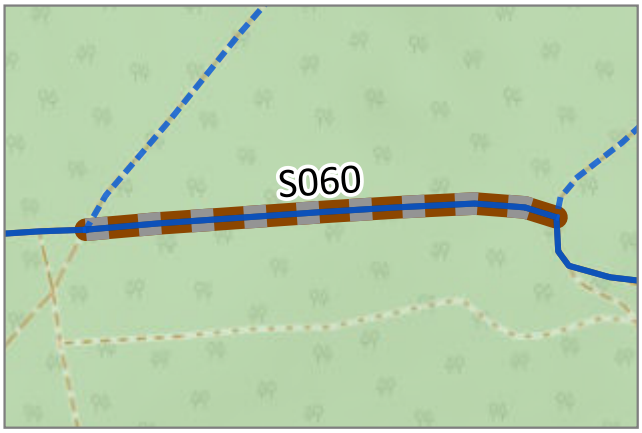
Sonstiges: Diese Maßnahme ist bereits in Planung durch die Gemeinde Hauneck (Flurbereinigungsverfahren).

Verbindung:	Wippershain - Bad Hersfeld	Maßnahme Nr.:	S060
Kommune 1:	Schenklengsfeld	Maßnahmentyp:	Unbefestigten Weg ausbauen
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAU_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 400 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	6 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt. Eine Verbindung zwischen Bad-Hersfeld-Hohe Lunft und Wippershain ist aktuell nur umwegig über ander Forstwege vorhanden. Die Parallel verlaufende K 17 ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet

Beschreibung: Ausbau des unbefestigten Weges mit einer wassergebundenen Decke.

Fotos:





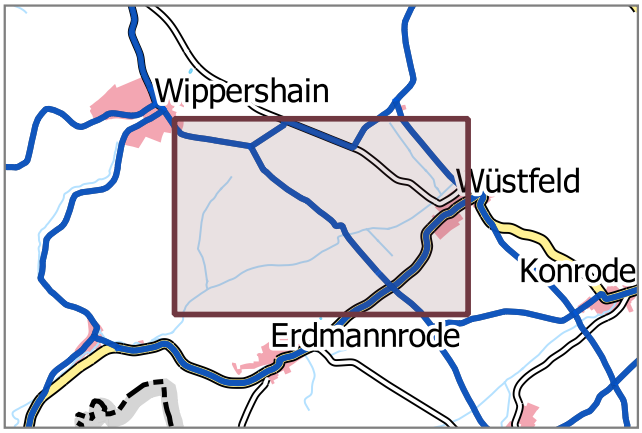
Priorität: C Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet.

Sonstiges: Dies ist kein Forstweg, sondern nur ein Behelfsweg. Ein Ausbau wird vom Forstamt abgelehnt, da dadurch in geschlossenen Waldbestand eingegriffen wird und alternative Wege vorhanden sind.

Verbindung:	Wippershain - Schenklengsfeld	Maßnahme Nr.:	S061
Kommune 1:	Schenklengsfeld	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 1850 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	7 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Auf der parallel verlaufenden K 17 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: 1.400.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

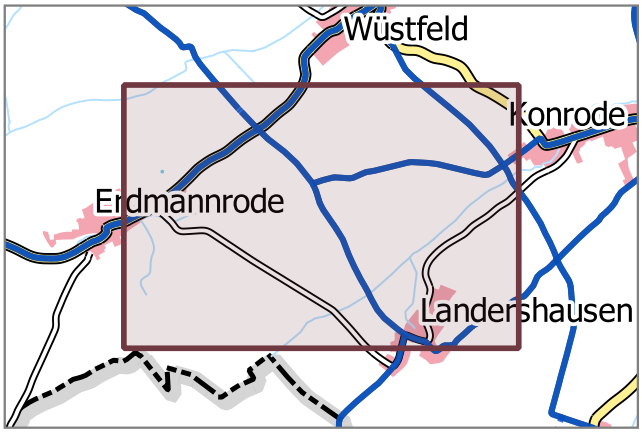
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Weg verläuft zum Teil (ca. 200 m) durch Forstgebiet. Die Forstämter des Lankreises lehnen eine Asphaltierung von Waldwegen grundsätzlich ab.

Verbindung:	Wüstfeld - Landershausen	Maßnahme Nr.:	S062
Kommune 1:	Schenklengsfeld	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 1130 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	17 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: 500.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

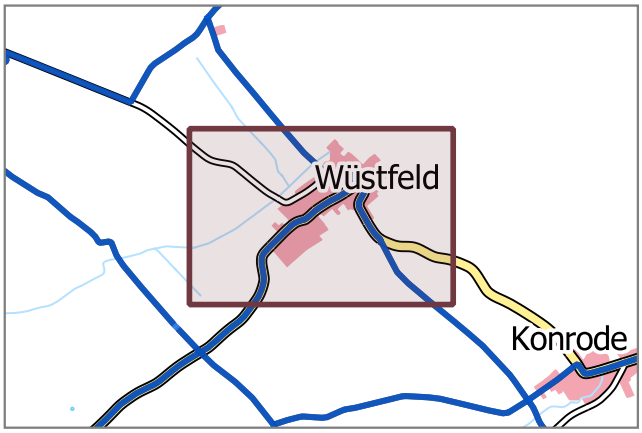
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

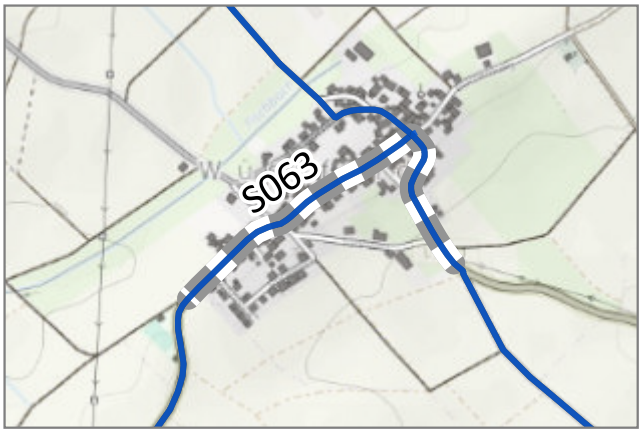
Sonstiges:

Verbindung:	Wüstfeld - Erdmannrode	Maßnahme Nr.:	S063
Kommune 1:	Schenklengsfeld	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 900 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 3341
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





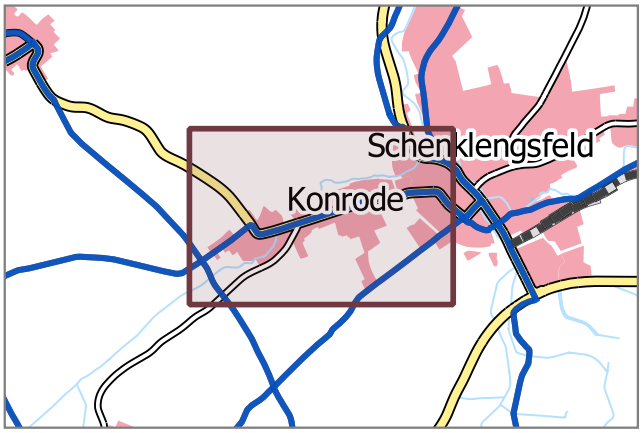
Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges:

Verbindung:	Konrode - Schenklengsfeld	Maßnahme Nr.:	S064
Kommune 1:	Schenklengsfeld	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-	Musterlösung(en):	VUG_03
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Länge:	Ca. 750 Meter
Schulverbindung:	Ja	DTV:	492 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Konroder Straße (L 3341)
Beteiligung:	4 1	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





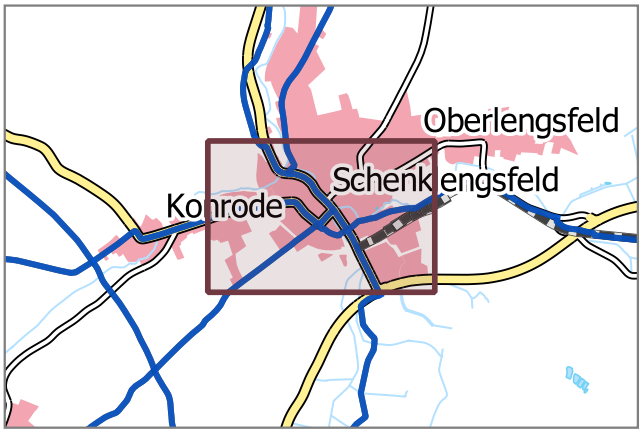
Priorität: D Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges:

Verbindung:	Schenklengsfeld - Malkomes	Maßnahme Nr.:	S065
Kommune 1:	Schenklengsfeld	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_02
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 1090 Meter DTV: 2442 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Hersfelder Straße (L 3171)
Beteiligung:	5 1	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

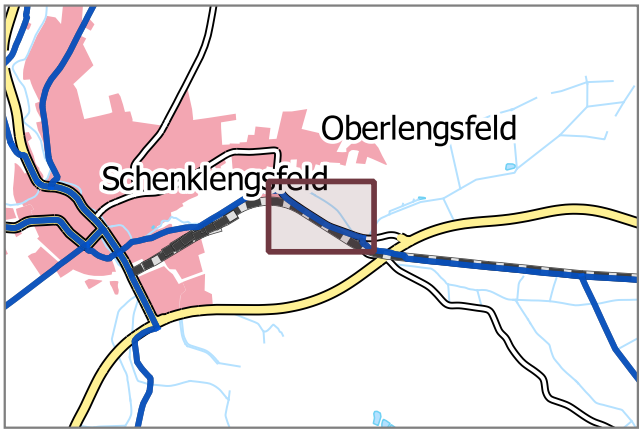
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges:

Verbindung:	Schenklengsfeld - Ransbach	Maßnahme Nr.:	S066
Kommune 1:	Schenklengsfeld	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 520 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	K 13
Beteiligung:	13 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	BIOSP

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität:	B	Kostenrahmen:	350.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

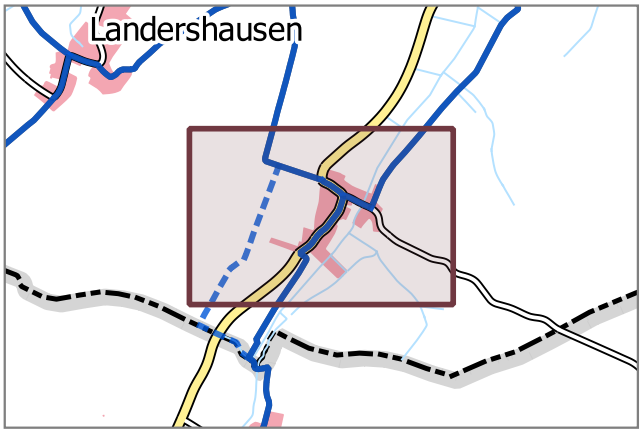
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung:	Unterweisenborn - Oberweisenborn	Maßnahme Nr.:	S067
Kommune 1:	Schenklengsfeld	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 510 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 3172
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

DTV: 2525 Kfz/24h

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





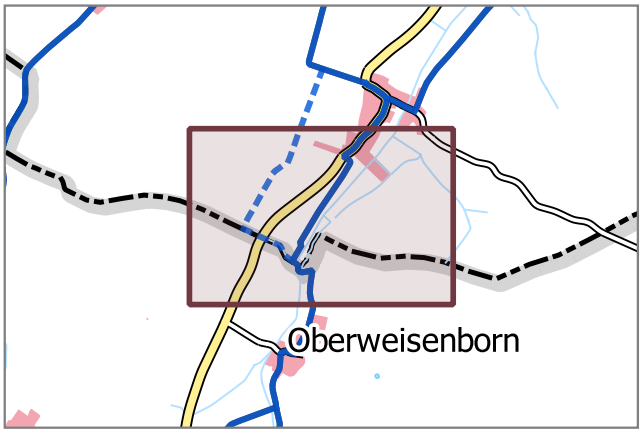
Priorität: B Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges:

Verbindung:	Oberweisenborn - Unterweisenborn	Maßnahme Nr.:	**S068**
Kommune 1:	Schenklengsfeld	Maßnahmentyp:	**Unbefestigten Weg ausbauen**
Kommune 2:	Eiterfeld		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 730 Meter DTV: 2525 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 3171
Beteiligung:	14 1	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

Lage:



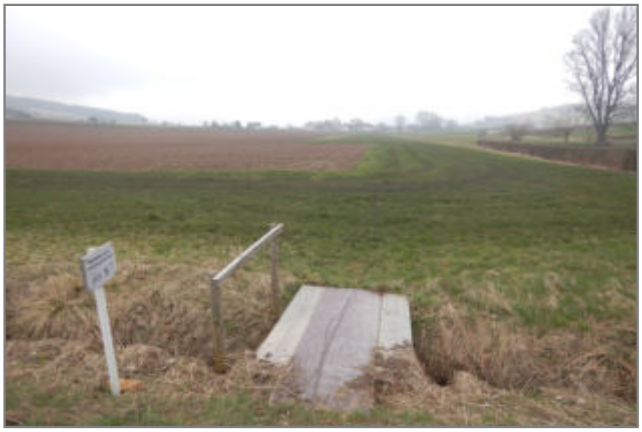


Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt und zum Teil ist noch kein Weg vorhanden. Eine Verbindung zwischen Unterweisenborn und Oberweisenborn ist aktuell nur über die L 3172 vorhanden, die aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für Radfahrende geeignet ist.

Beschreibung: Apshaltieren des vorhandenen Wirtschaftsweges und Neubau einer Geh- und Radwegebrücke über die Solz. Schaffung eines sicheren Übergangs zwischen Wirtschaftsweg und Fahrbahn am Ortseingang. Alternativ soll auch ein Ausbau des Wirtschaftsweges links der L 3171 untersucht werden.

Fotos:





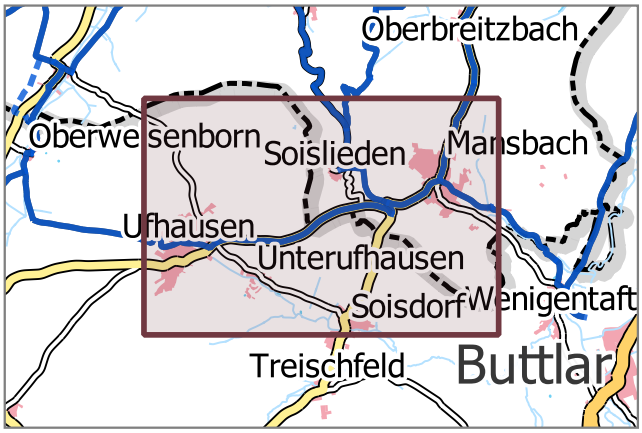
Priorität:	B	Kostenrahmen:	500.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

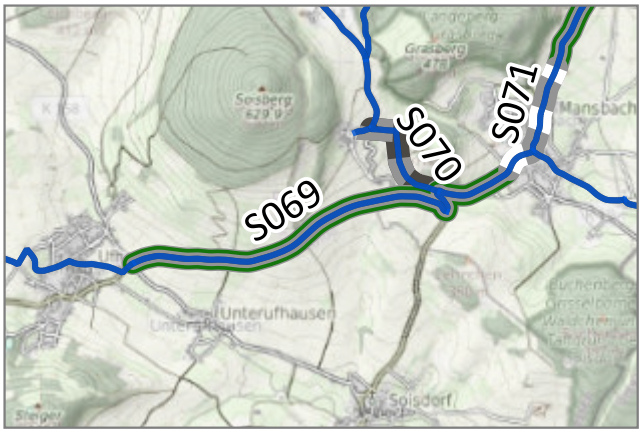
Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei bzw. nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr.

Sonstiges: Diese Maßnahme ist bereits in Planung (Variantenvergleich).

Verbindung:	Mansbach - Ufhausen	Maßnahme Nr.:	S069
Kommune 1:	Hohenroda	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	Eiterfeld		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 3700 Meter DTV: 882 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 3173/ L 3380
Beteiligung:	6 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	LSG, BIOSP

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 3.000.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

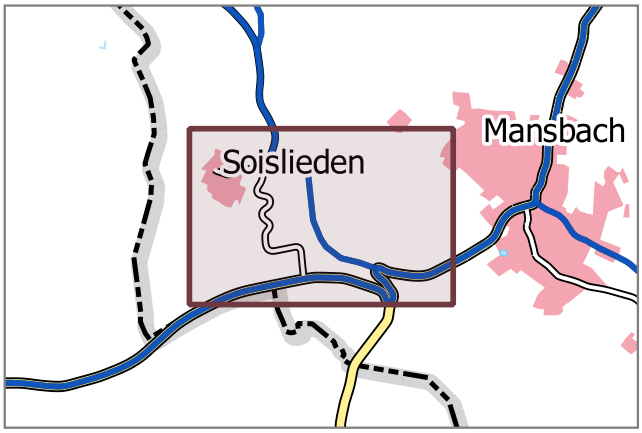
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten der Kurvigkeit und der Topografienur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung:	Soislieden - Mansbach	Maßnahme Nr.:	S070
Kommune 1:	Hohenroda	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 910 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Wirtschaftsweg
Beteiligung:	2 2	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	BIOSP

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





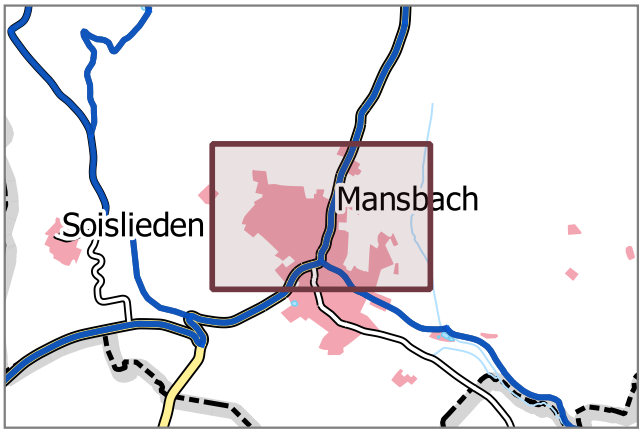
Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 700.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges:

Verbindung:	Mansbach - Oberbreitzbach	Maßnahme Nr.:	S071
Kommune 1:	Hohenroda	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 1000 Meter DTV: 1776 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Hünfelder Straße (L 3173)
Beteiligung:	4 2	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	BIOSP

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





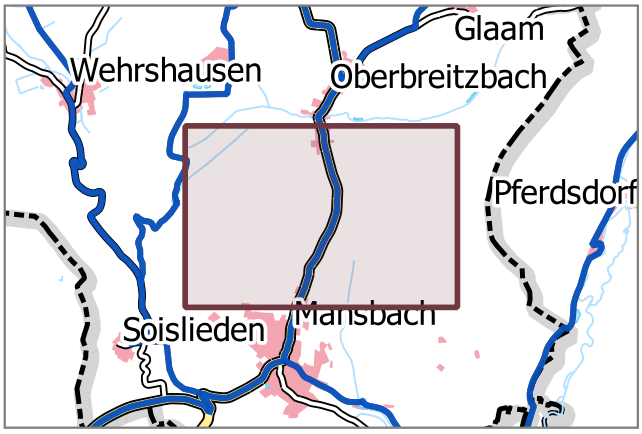
Priorität: D Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges:

Verbindung:	Oberbretzbach - Mansbach	Maßnahme Nr.:	S072
Kommune 1:	Hohenroda	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 1460 Meter DTV: 1776 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L3173
Beteiligung:	9 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	BIOSP

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





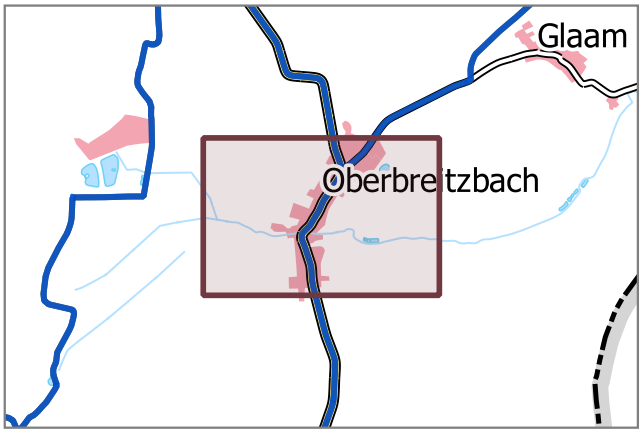
Priorität: D Kostenrahmen: 1.200.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Kfz-Verkehrsbelastung und der hohen Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung:	Oberbreitzbach - Mansbach	Maßnahme Nr.:	S073
Kommune 1:	Hohenroda	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 870 Meter DTV: 1776 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Steinbruch (L 3173)
Beteiligung:	3 2	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	BIOSP

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





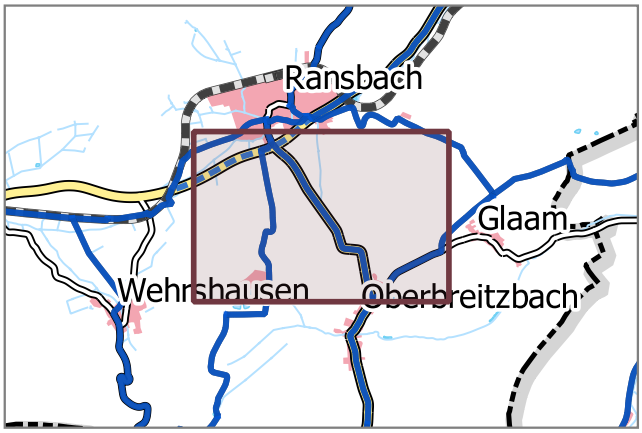
Priorität: D Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges:

Verbindung:	Oberbreitzbach - Ransbach	Maßnahme Nr.:	S074
Kommune 1:	Hohenroda	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 1850 Meter DTV: 1776 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 3177
Beteiligung:	12 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	BIOSP

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität:	D	Kostenrahmen:	1.250.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend

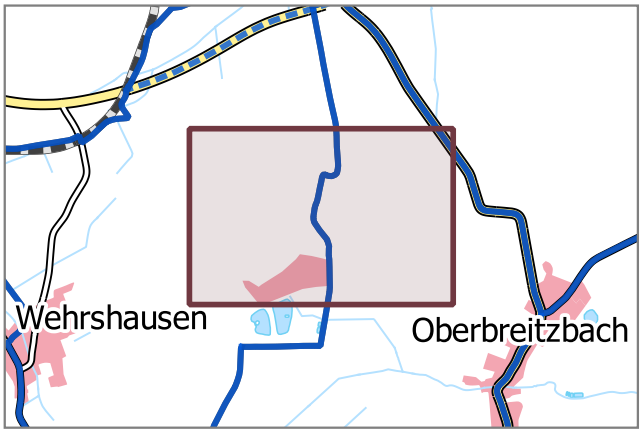
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Kfz-Verkehrsbelastung und der hohen Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung:	Feriendorf - Ransbach	Maßnahme Nr.:	**S075**
Kommune 1:	Hohenroda	Maßnahmentyp:	**Schadhafte Oberfläche sanieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 460 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	6 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	NSG, FFH, BIOSP

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: 50.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

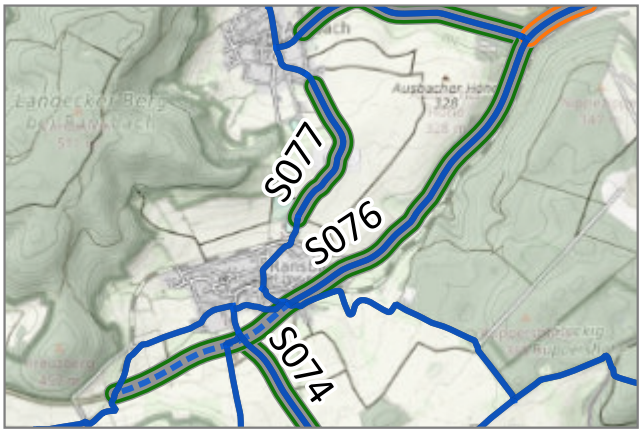
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges:

Verbindung:	Ransbach - Heimboldshausen	Maßnahme Nr.:	S076
Kommune 1:	Hohenroda	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	Philippsthal		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 4730 Meter DTV: 4362 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L3172
Beteiligung:	14 1	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	BIOSP

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Beschreibung: Neubau eines Geh- und Radweges.

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: 3.500.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

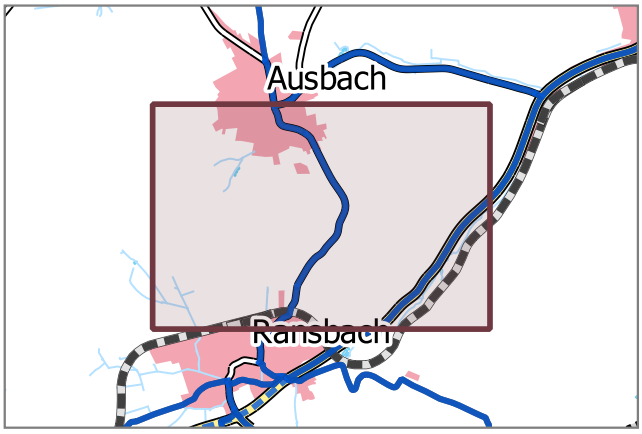
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Diese Maßnahme ist Bestandteil der Dringlichkeitsbewertung für Radwege an Bundes- und Landesstraßen 2023 (Hessen Mobil).

Verbindung:	Ausbach - Ransbach	Maßnahme Nr.:	S077
Kommune 1:	Hohenroda	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 1290 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	K12
Beteiligung:	7 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	LSG, BIOSP

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: 850.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

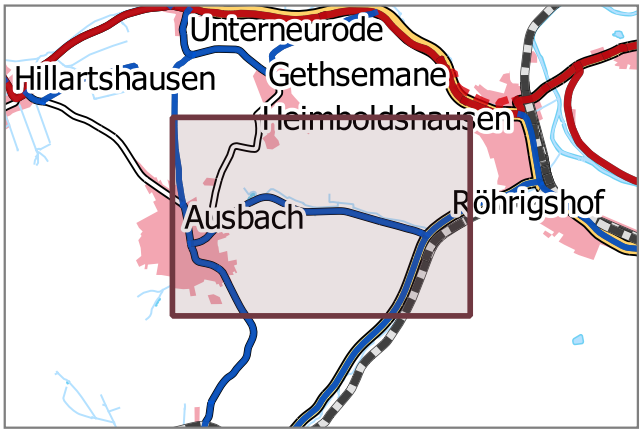
Begründung: Die Führung über bestehende Wirtschaftswege ist umwegig. Die Führung auf der Fahrbahn ist nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

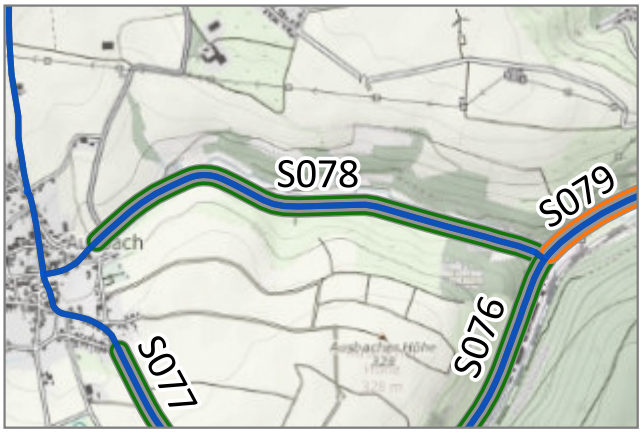
Sonstiges:

Verbindung:	Ausbach - Heimboldshausen	Maßnahme Nr.:	**S078**
Kommune 1:	Hohenroda	Maßnahmentyp:	**Wegeneubau**
Kommune 2:	Philippsthal		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 2030 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	K 11
Beteiligung:	10 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	BIOSP

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: 1.400.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

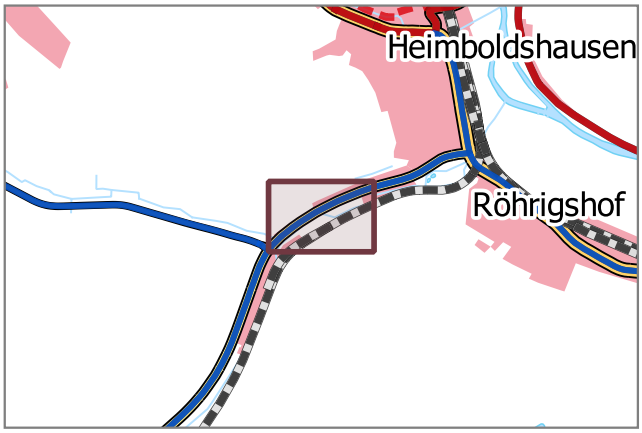
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Kfz-Geschwindigkeiten, Topografie und Verkehrsbelastung nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

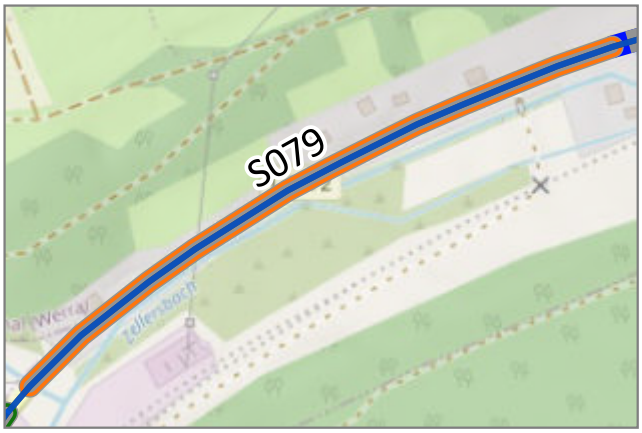
Sonstiges: Alternativ prüfen, ob parallele Wirtschaftswege nördlich und südlich der K11 genutzt werden können.

Verbindung:	Ransbach - Heimboldshausen	Maßnahme Nr.:	S079
Kommune 1:	Philippsthal	Maßnahmentyp:	Neuordnung Straßenraum
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 570 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 3172
Beteiligung:	8 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	BIOSP

DTV: 4362 Kfz/24h

Lage:





Situation: Der vorhandene Gemeinsame Geh- und Radweg ist zu schmal und unmittelbar neben der Fahrbahn. Er ist für beide Fahrtrichtungen benutzungspflichtig.

Beschreibung: Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für Radverkehrsanlagen, die den aktuellen Standards entsprechen. Verbreiterung des Geh- und Radweges und Montage einer Schutzleitplanke.

Fotos:





Priorität:	B	Kostenrahmen:	900.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend

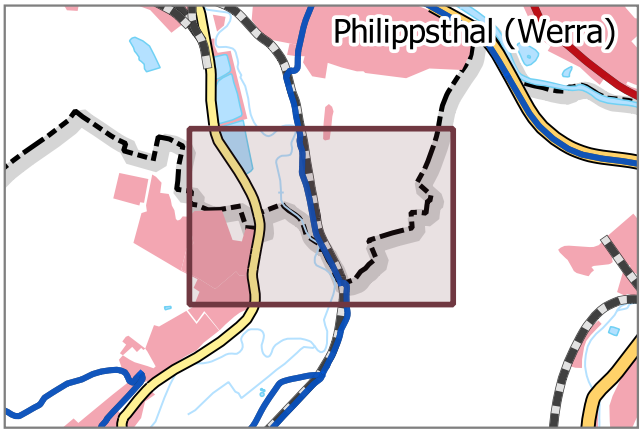
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus. (Die Führung auf der Fahrbahn ist nicht möglich).

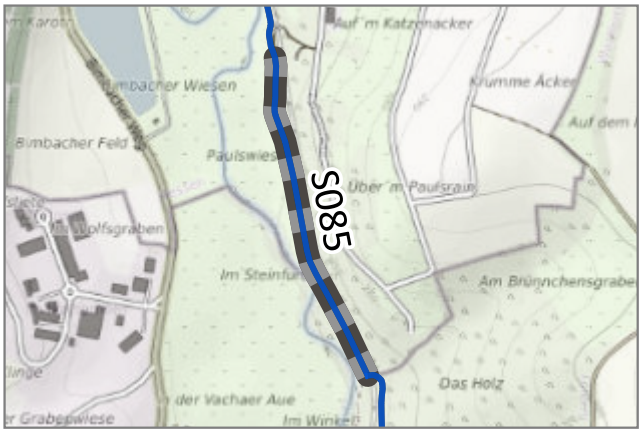
Sonstiges:

Verbindung:	Philippsthal (Werra) - Unterbreizbach	Maßnahme Nr.:	S085
Kommune 1:	Philippsthal	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 700 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Ulstertalradweg
Beteiligung:	6 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	LSG, NNM

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine (schadhafte) wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitt mit einer asphaltierten Deckschicht zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.

Fotos:





Priorität:	B	Kostenrahmen:	k. A.	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	k.A.

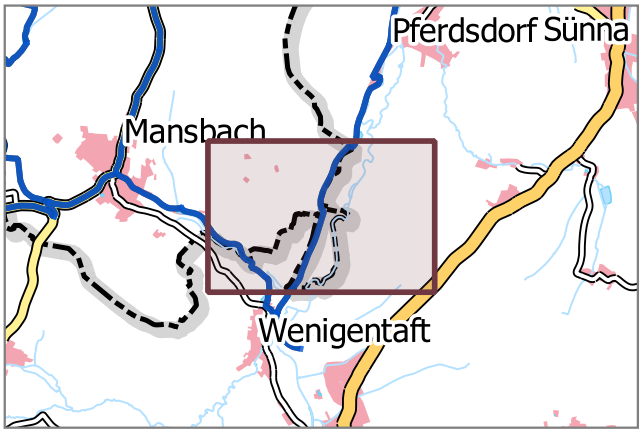
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

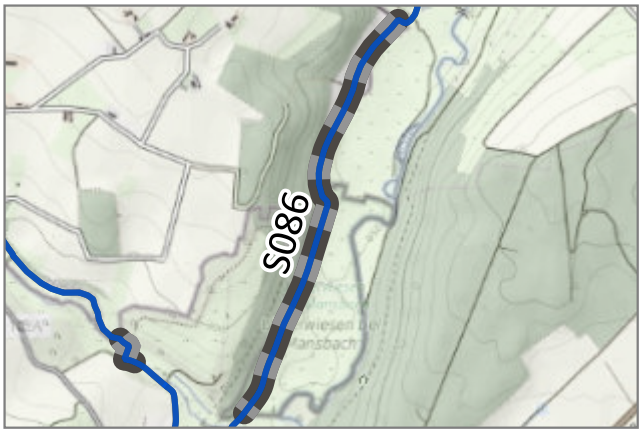
Sonstiges: Maßnahme betrifft ein Landschaftsschutzgebiet. Die Genehmigugsfähigkeit ist durch die zuständigen Behörden zu prüfen.

Verbindung:	Wenigentaft - Pferdsdorf	Maßnahme Nr.:	S086
Kommune 1:	Hohenroda	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1820 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	9 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	BIOSP, NNM

DTV: k. A.

Lage:

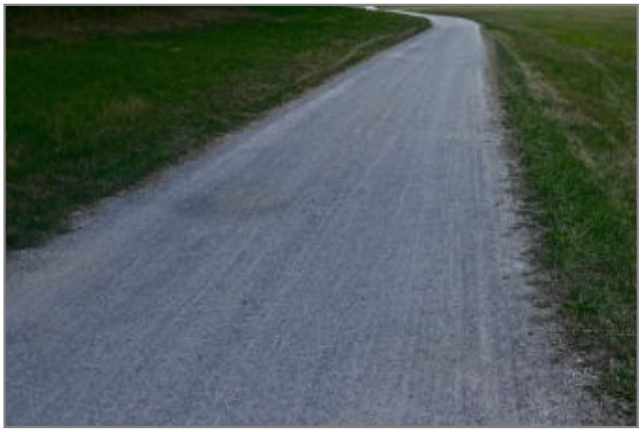




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine (schadhafte) wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: 1.500.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

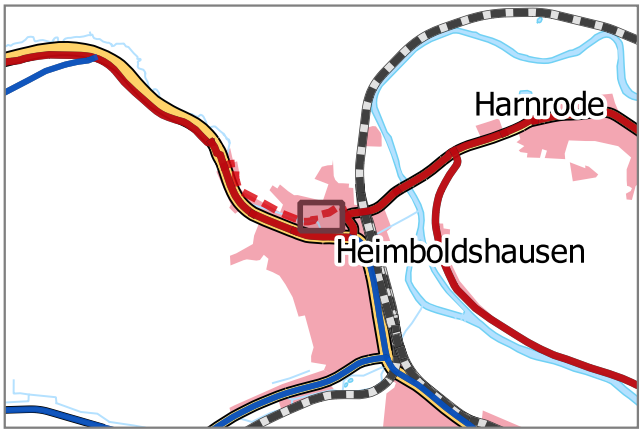
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

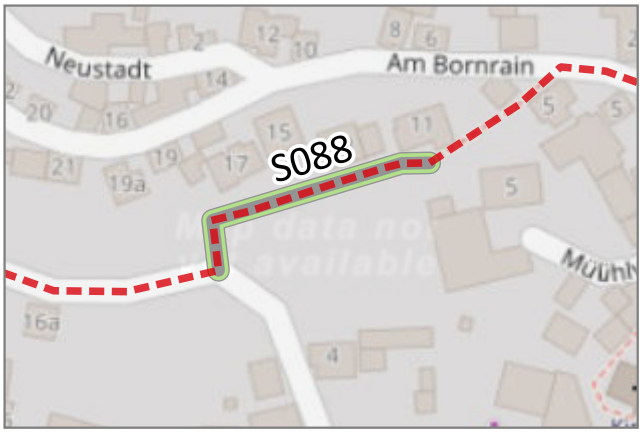
Sonstiges: Maßnahme betrifft ein Naturschutz- und FFH-Gebiet. Die Genehmigugsfähigkeit ist durch die zuständigen Behörden zu prüfen.

Verbindung:	Heimboldshausen - Unterneurode	Maßnahme Nr.:	S088
Kommune 1:	Philippsthal	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 90 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der vorhandene Weg ist deutlich zu schmal für Radverkehr.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.

Fotos:





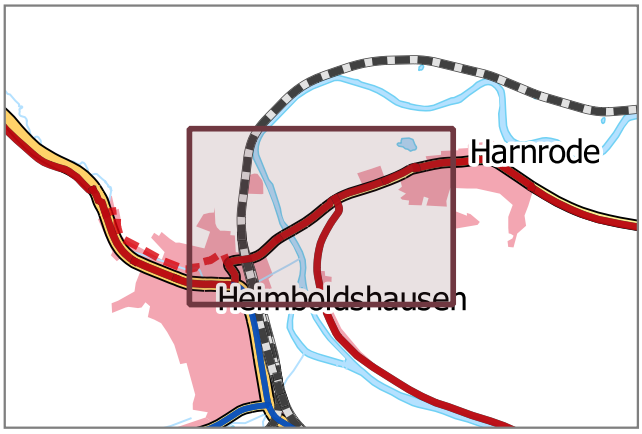
Priorität: B Kostenrahmen: 50.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

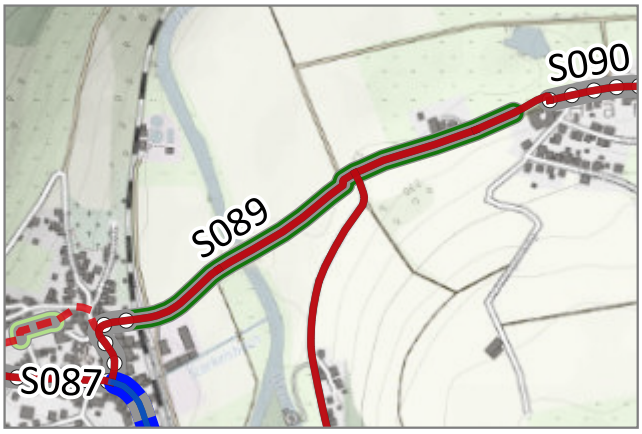
Begründung: Zu schmale Wege können, besonders im Begegnungsverkehr, zu Konflikten führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus. Die Führung auf der B62 ist nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Grunderwerb eines Flurstücks notwendig.

Verbindung:	Heimboldshausen - Harnrode	Maßnahme Nr.:	S089
Kommune 1:	Philippsthal	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 940 Meter DTV: 4495 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Werrastraße (L3172)
Beteiligung:	7 1	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	FFH, LSG

Lage:





Situation: Auf dem betrachteten Abschnitt existieren teilweise keine Radverkehrsanlagen (und bestehende Anlagen entsprechen nicht den Regelwerken). Der Radverkehr wird teilweise auf der Fahrbahn geführt.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Brückenneubau. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





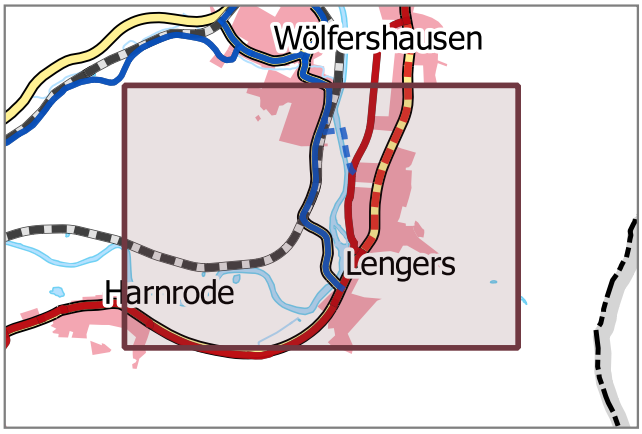
Priorität:	A	Kostenrahmen:	650.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

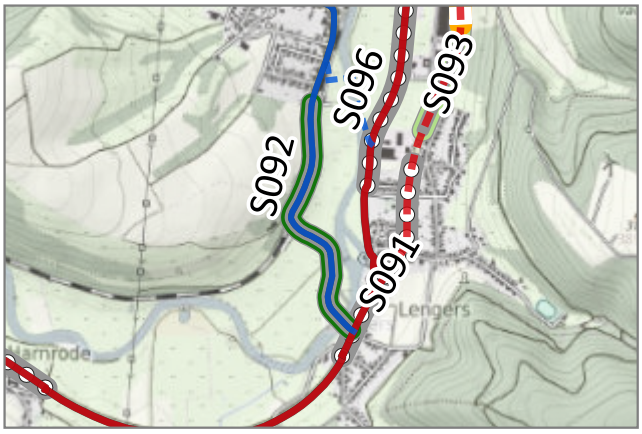
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsstärken nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Diese Maßnahme Befindet sich im Planungsprogramm Radwege an Landesstraßen von Hessen Mobil. Kurzfristig ist die Markierung von Piktogrammketten zu prüfen.

Verbindung:	Lengers - Wölfershausen	Maßnahme Nr.:	S092
Kommune 1:	Heringen	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 1080 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Heimboldshäuser Straße (L 3306)
Beteiligung:	8 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	FFH, LSG

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung für die Verbindung Wölfershausen und Lengers.

Beschreibung: Kurzfristig Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h prüfen. Langfristig Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





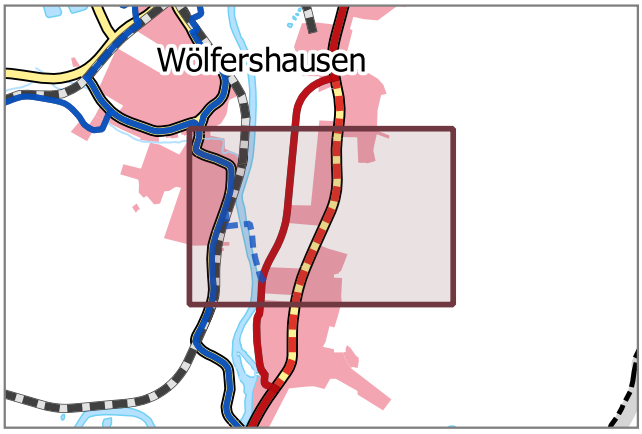
Priorität:	B	Kostenrahmen:	1.000.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

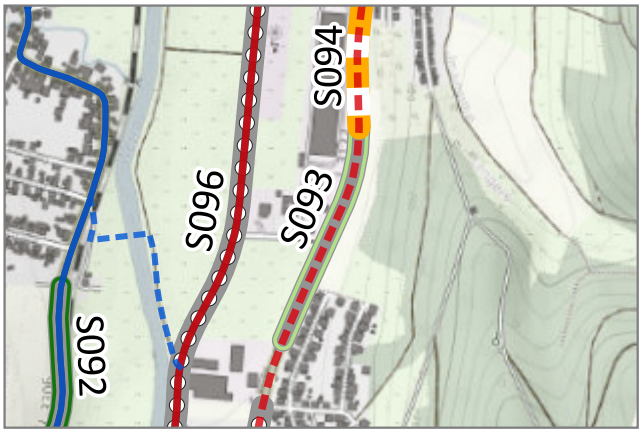
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist u.a. aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der hohen Kfz-Geschwindigkeit nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Nutzung bestehendender teilweise parallel verlaufender Wege prüfen. Alternativ Prüfung von Querung der Werra mit Brückenneubau nördlich (blau gestrichelte Linie) und Ausbau bestehender Wege.

Verbindung:	Lengers - Heringen (Werra)	Maßnahme Nr.:	S093
Kommune 1:	Heringen	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 550 Meter DTV: 4495 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Landecker Straße (L 3172)
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Der vorhandene (gemeinsame) Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal. Er ist für beide Fahrtrichtungen benutzungspflichtig.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg (mit einer Trennung zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden), der den ERA-Regelmaßen entspricht.

Fotos:





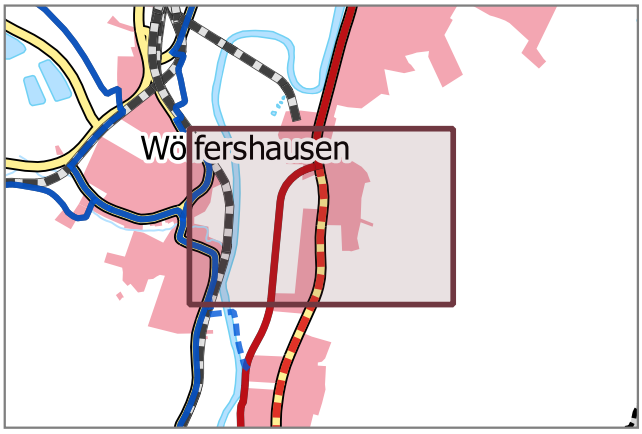
Priorität:	B	Kostenrahmen:	200.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut

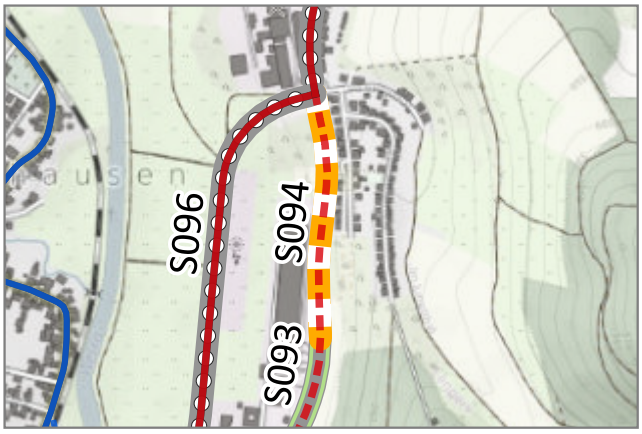
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus.

Sonstiges:

Verbindung:	Lengers - Heringen (Werra)	Maßnahme Nr.:	S094
Kommune 1:	Heringen	Maßnahmentyp:	Sonstiges
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 590 Meter DTV: 4495 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Landecker Straße (L 3172)
Beteiligung:	6 1	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Gemeinsamer Geh- und Radweg außerorts direkt neben der Fahrbahn ohne zusätzliche Abtrennung. Die Kfz-Höchstgeschwindigkeit beträgt 70 km/h.

Beschreibung: Schutzleitplanke und Blendschutz installieren. (Weg auf 2,5 m verbreitern).

Fotos:





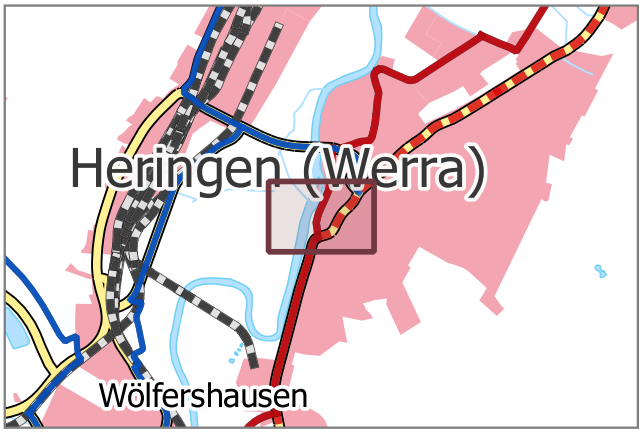
Priorität: B Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

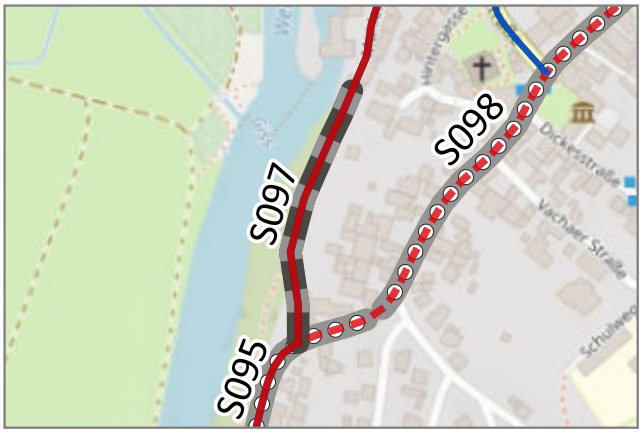
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus. Sicherheit und Fahrkomfort wird durch Leitplanke und Blendschutz erhöht.

Sonstiges:

Verbindung:	Heringen - Leimbach / Werk Wintershall	Maßnahme Nr.:	S097
Kommune 1:	Heringen	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 220 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Mühlenstraße
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	LSG

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke und ist nicht ausgebaut.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





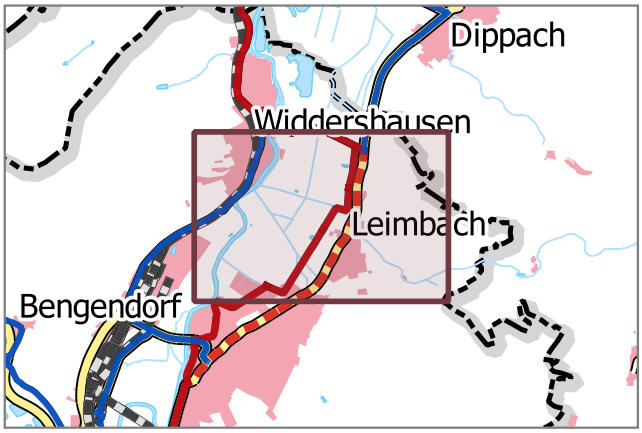
Priorität:	B	Kostenrahmen:	150.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut

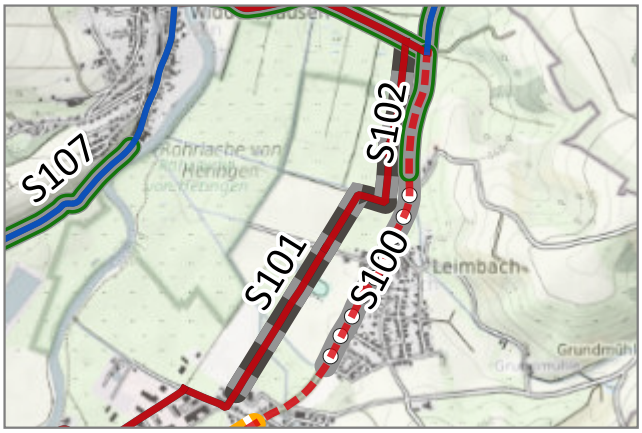
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Evtl. Grunderwerb notwendig.

Verbindung:	Heringen (Werra) - Leimbach	Maßnahme Nr.:	**S101**
Kommune 1:	Heringen	Maßnahmentyp:	**Oberfläche asphaltieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 1770 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	7 2	Baulast:	Kommune (Herstellungsradweg)
		Schutzgebiet:	NSG, FFH, LSG, VSG, NNM

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine (schadhafte) wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.(Inkl. Brückenbauwerk über "Schwarzer Graben").

Fotos:





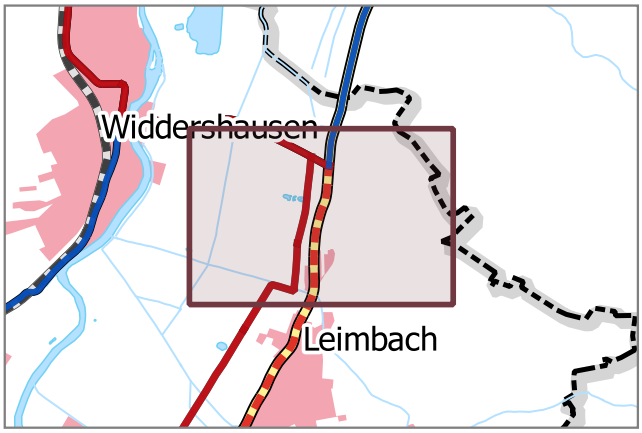
Priorität:	A	Kostenrahmen:	1.400.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Diese Maßnahme ist bereits von der Stadt Heringen in Planung.

Verbindung:	Leimbach - Widdershausen	Maßnahme Nr.:	**S102**
Kommune 1:	Heringen	Maßnahmentyp:	**Wegeneubau**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 500 Meter DTV: 2708 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Dippacher Straße (L 3172)
Beteiligung:	6 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





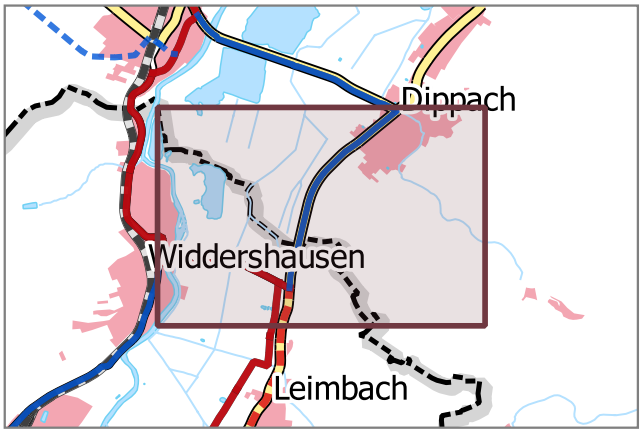
Priorität:	A	Kostenrahmen:	350.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Maßnahme bereits in Planung durch Hessen Mobil. Im Zuge der Erneuerung der L3172 wird ein straßenbegleitender Radweg hergestellt.

Verbindung:	Leimbach - Dippach	Maßnahme Nr.:	S103
Kommune 1:	Heringen	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	Werra-Suhl-Tal		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 1290 Meter DTV: 2708 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 1023
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	NNM

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität:	C	Kostenrahmen:	850.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend

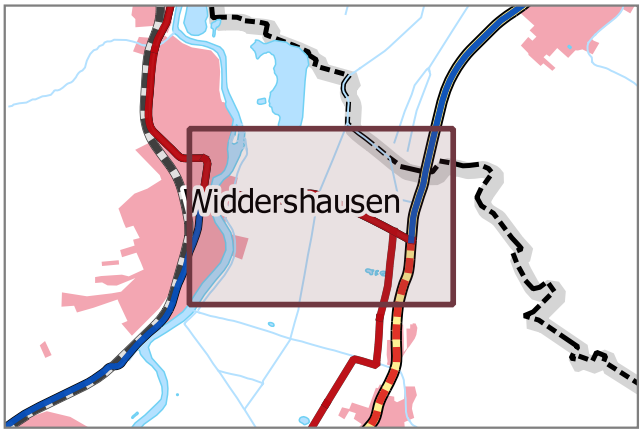
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

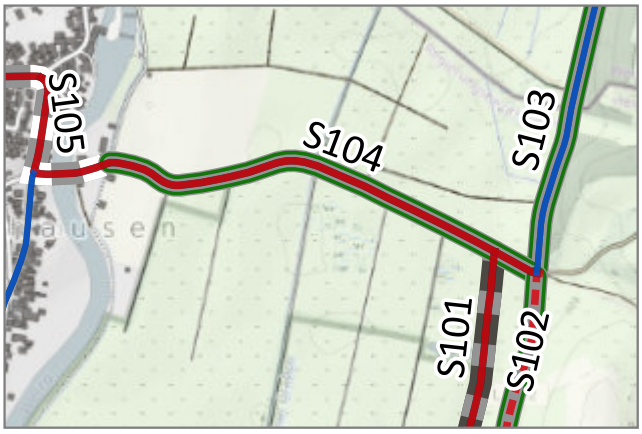
Sonstiges:

Verbindung:	Widdershausen - Leimbach	Maßnahme Nr.:	S104
Kommune 1:	Heringen	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 960 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	K 4
Beteiligung:	3 2	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	NSG, FFH, LSG, VSG, NNM

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





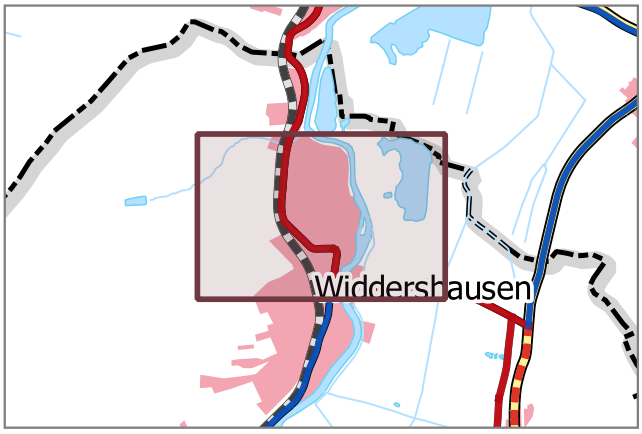
Priorität: A Kostenrahmen: 650.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

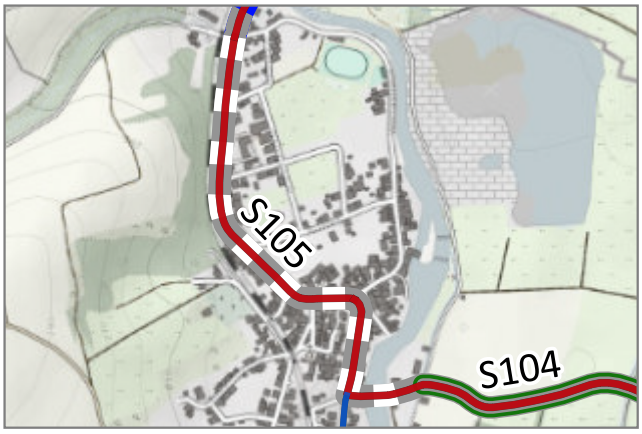
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der Kfz-Verkehrsbelastung nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Diese Maßnahme befindet sich durch die Stadt Heringen in Planung. Es wird auch der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen untersucht.

Verbindung:	Widdershausen - Dankmarshausen	Maßnahme Nr.:	**S105**
Kommune 1:	Heringen	Maßnahmentyp:	**Verkehrsberuhigende Umgestaltung**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 1100 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Felsenstraße / Dankmarshäuser Straße (K 3)
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	FFH, LSG, NNM

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen und der Straßenraum lässt die Einrichtung dieser nicht zu.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen. Übergang auf Fahrbahn am Anfang bzw. Ende gestalten. Markierung von Piktogrammketten auf der Fahrbahn prüfen.

Fotos:





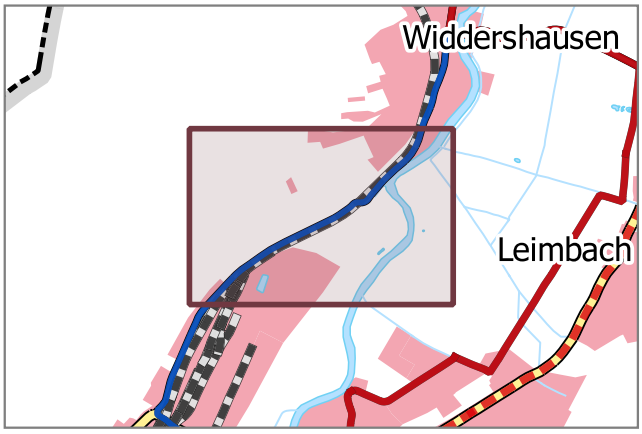
Priorität:	B	Kostenrahmen:	k. A.	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	k.A.

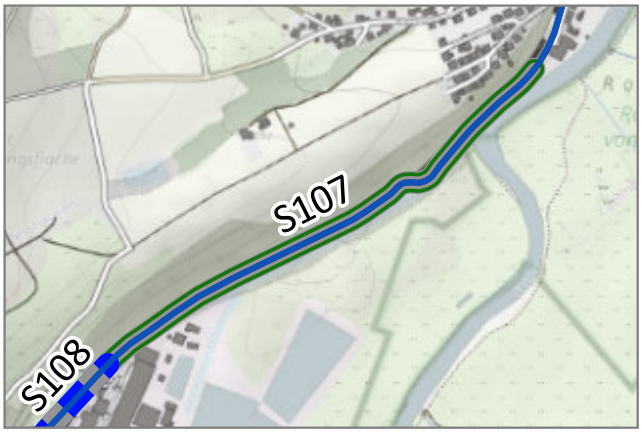
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges:

Verbindung:	Widdershausen - Wölfershausen	Maßnahme Nr.:	**S107**
Kommune 1:	Heringen	Maßnahmentyp:	**Wegeneubau**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 1100 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Widdershäuser Straße (K 3)
Beteiligung:	7 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	VSG

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung für die Verbindung Widdershausen und K+S.

Beschreibung: Kurzfristig Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h prüfen. Langfristig Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität:	C	Kostenrahmen:	750.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend

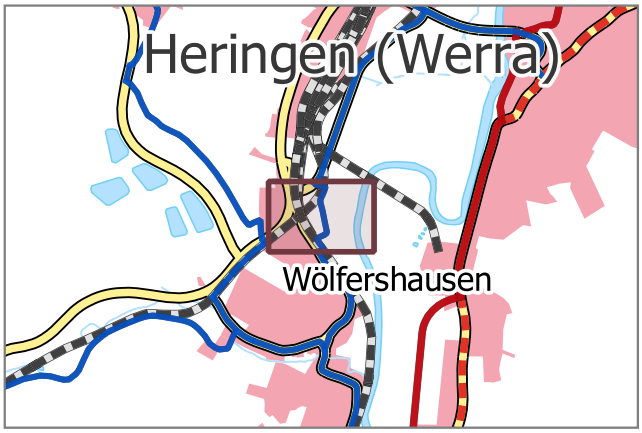
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist u.a. aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der hohen Kfz-Geschwindigkeit nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Wölfershausen	Maßnahme Nr.:	S110
Kommune 1:	Heringen	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 410 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	5 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	LSG

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





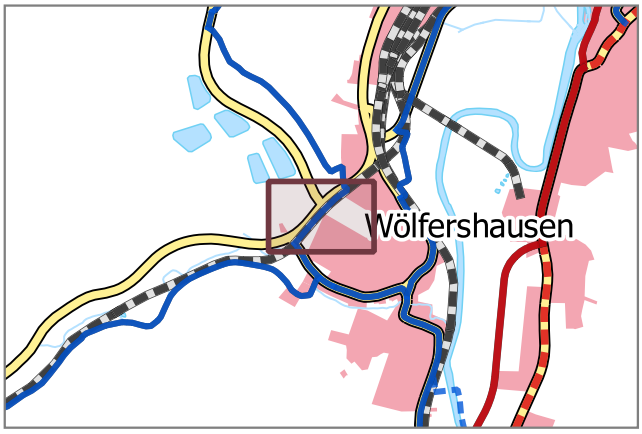
Priorität: C Kostenrahmen: 280.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der betrachtete Abschnitt ist ein möglicher Zuweg zur Kraftwerkstraße. Die Kraftwerkstraße ist aktuell nicht für den Kfz-Verkehr und auch nicht für den Radverkehr freigegeben. Maßnahme nur in Kombination mit der Freigabe für den Radverkehr sinnvoll (P118 & P119).

Verbindung:	Wölfershausen - Bengendorf	Maßnahme Nr.:	S111
Kommune 1:	Heringen	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 380 Meter DTV: 1700 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	4 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: 250.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

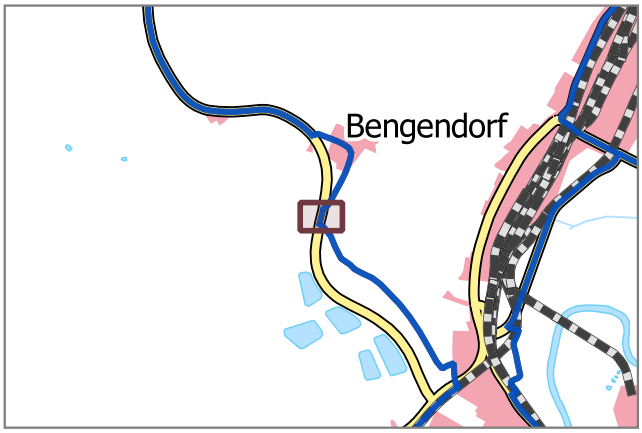
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Führung über die Trasse der ehemaligen Industriebahn und auf Konflikte mit Leitungstrassen prüfen.

Verbindung:	Bengendorf - Wölfershausen	Maßnahme Nr.:	S112
Kommune 1:	Heringen	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 80 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	L 3306
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

DTV: 982 Kfz/24h

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





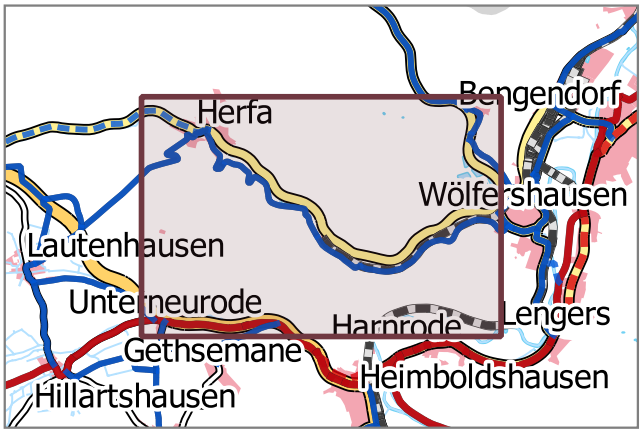
Priorität: D Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Kfz-Verkehrsbelastung, der hohen Geschwindigkeiten und der dreistreifigen Ausführung des Abschnitts nnur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung:	Herfa - Wölfershausen	Maßnahme Nr.:	S113
Kommune 1:	Heringen	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01 / OAU_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 4280 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	14 0	Baulast:	Kommune (Herstellungsradweg)
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte unbefestigte Deckschicht.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





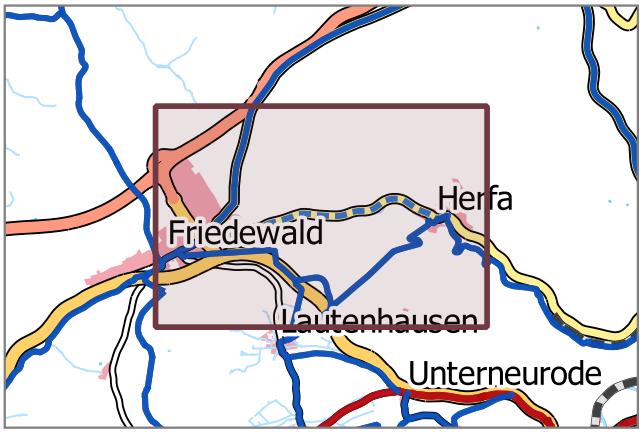
Priorität: B Kostenrahmen: 3.750.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

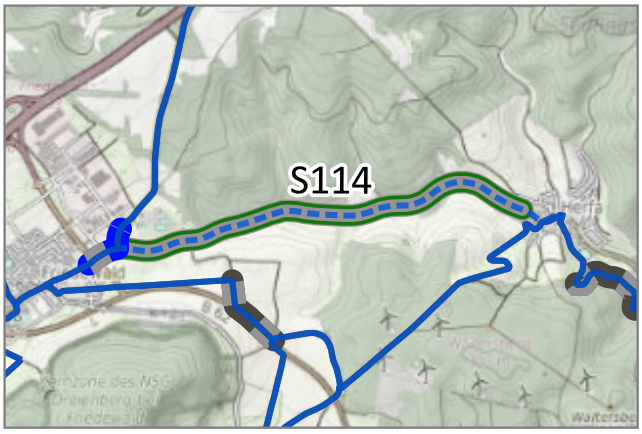
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Die Verbindung ist bereits durch die Kommune in Planung.
Die Forstämter des Lankreises lehnen eine Asphaltierung von Waldwegen grundsätzlich ab.

Verbindung:	Friedewald - Herfa	Maßnahme Nr.:	S114
Kommune 1:	Friedewald	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	Heringen		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 3550 Meter DTV: 1609 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 3255
Beteiligung:	11 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: 2.500.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

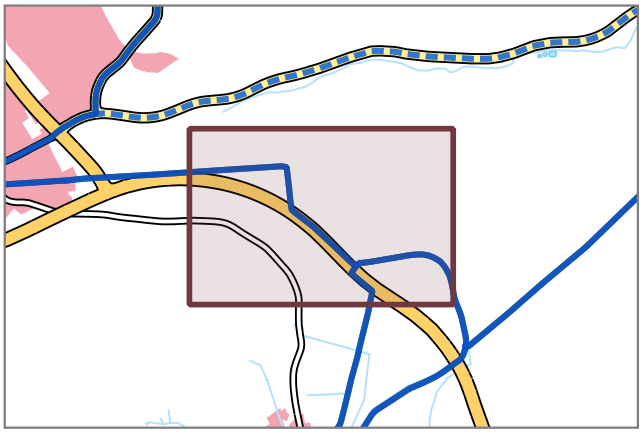
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht geeignet. Alternative südliche Radverkehrsführung umwegig und daher nur bedingt geeignet.

Sonstiges:

Verbindung:	Friedewald - Unterneurode	Maßnahme Nr.:	S116
Kommune 1:	Friedewald	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 650 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	4 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

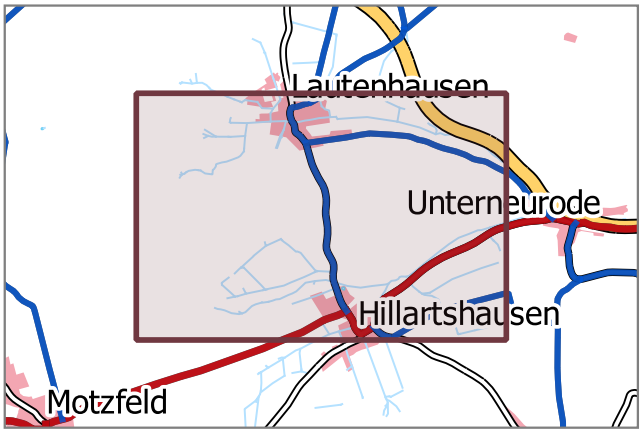
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

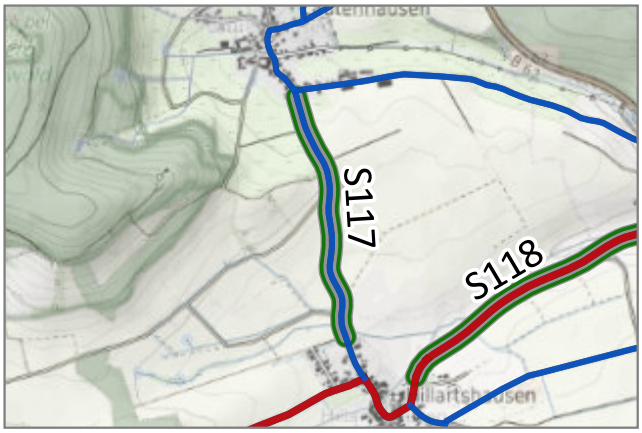
Sonstiges: Maßnahme wurde bereits umgesetzt (Stand August 2024).

Verbindung:	Lautenhausen - Hillartshausen	Maßnahme Nr.:	S117
Kommune 1:	Friedewald	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1050 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	K 12
Beteiligung:	6 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	LSG, BIOSP

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 700.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

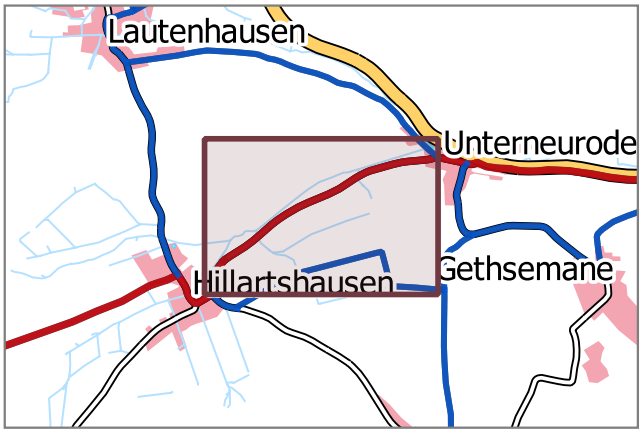
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist nur bedingt für den Radverkehr geeignet. Alternative Führung über Wirtschaftswege nicht möglich

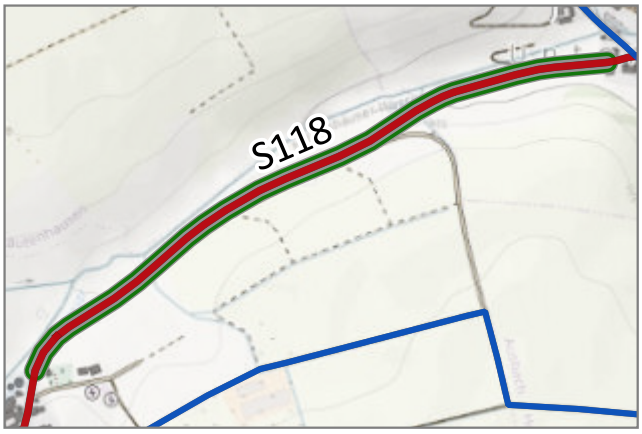
Sonstiges:

Verbindung:	Hillartshausen - Unterneurode	Maßnahme Nr.:	S118
Kommune 1:	Friedewald	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	Philippsthal		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 1400 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	K 9
Beteiligung:	5 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	BIOSP

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: 950.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

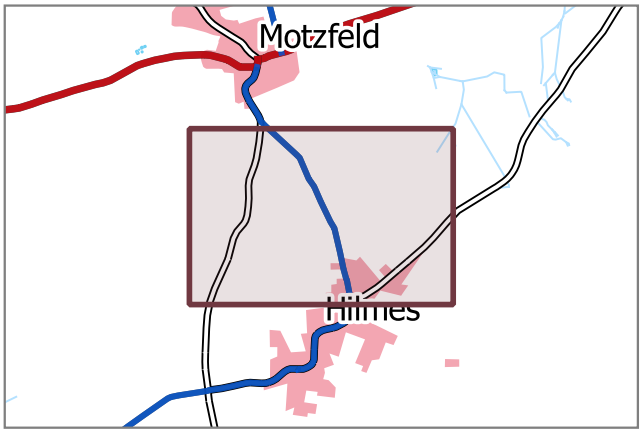
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung:	Schenklengsfeld - Motzfeld	Maßnahme Nr.:	**S119**
Kommune 1:	Schenklengsfeld	Maßnahmentyp:	**Unbefestigten Weg ausbauen**
Kommune 2:	Friedewald		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 680 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	10 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	LSG, BIOSP

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt. Eine Verbindung zwischen Himes und Motzfeld ist aktuell nur über die K13 vorhanden.

Beschreibung: Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





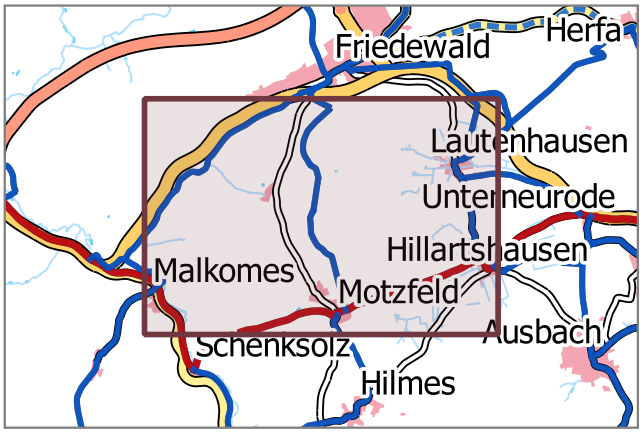
Priorität: C Kostenrahmen: 530.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

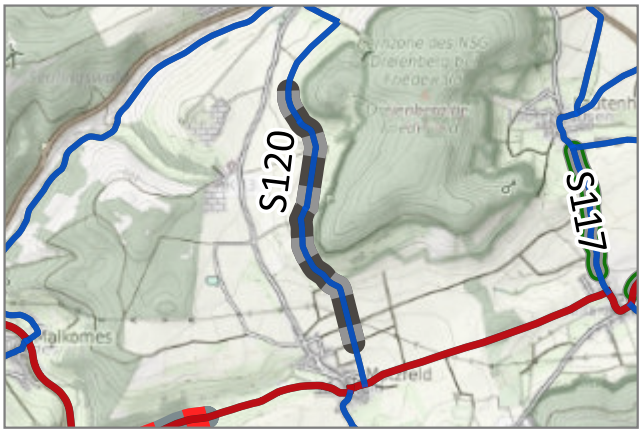
Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei bzw. nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen.

Sonstiges:

Verbindung:	Motzfeld - Friedewald	Maßnahme Nr.:	**S120**
Kommune 1:	Friedewald	Maßnahmentyp:	**Oberfläche asphaltieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 2350 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	6 2	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	NSG, FFH, LSG, BIOSP

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke und ist zum Teil als Spurweg mit wassergebundenem Mittelstreifen asphaltiert. Auf einem ca. 500 m langen Abschnitt ist noch kein Weg vorhanden. Auf der parallel verlaufenden K 13 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: 1.800.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

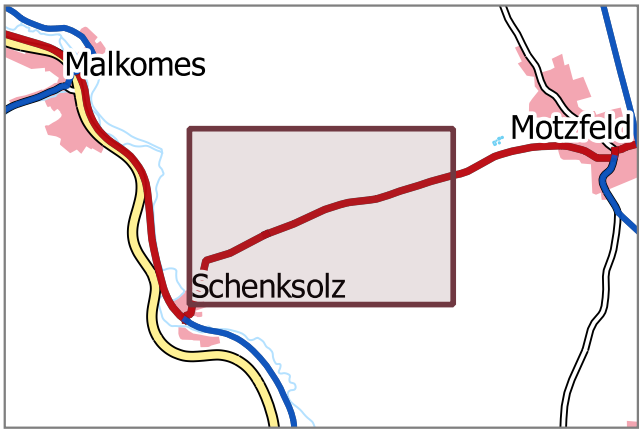
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Die Wegeabschnitte sind zum Teil Betriebswege der Fortswirtschaft. Die Forstämter lehnen eine Asphaltierung der Betriebswege grundsätzlich ab.
Die Abschnitte befinden sich zum Teil am direkten Rand zum FFH und Naturschutzgebiet Dreienberg.

Verbindung:	Motzfeld - Malkomes	Maßnahme Nr.:	**S121**
Kommune 1:	Freidewald	Maßnahmentyp:	**Schadhafte Oberfläche sanieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 590 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	11 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	BIOSP

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: 250.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

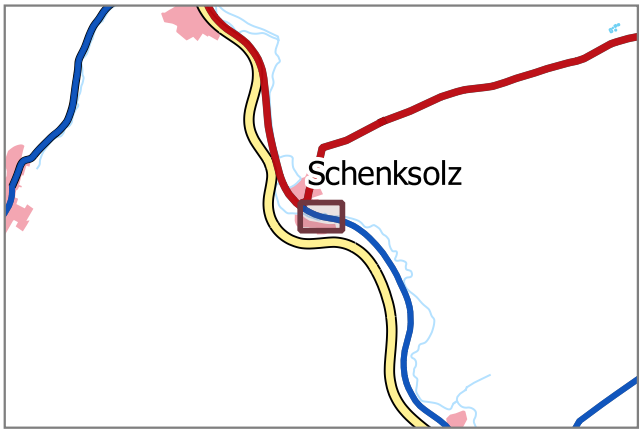
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

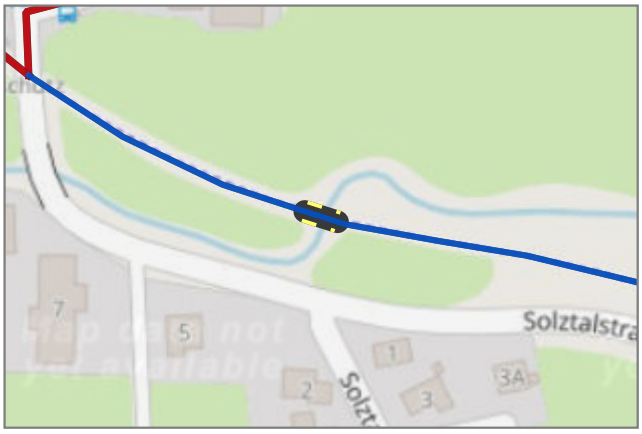
Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden.

Verbindung:	Schenklengsfeld - Malkomes	Maßnahme Nr.:	**S122**
Kommune 1:	Schenklengsfeld	Maßnahmentyp:	**Brücke / Unterführung**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 10 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Bahnradweg
Beteiligung:	6 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Radwegebrücke mit Holzbohlenbelag.

Beschreibung: Austausch oder Optiemierung des Belags mit einer rutschfesten Alternative.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

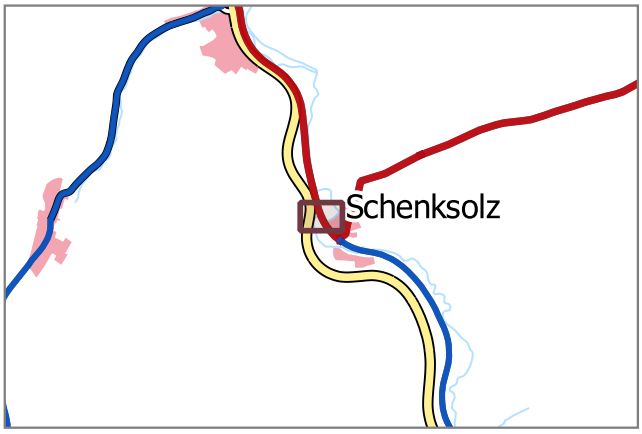
Begründung: Bei Nässe ist das Holz der Brücke sehr rutschig und stellt eine Gefahr für den Radverkehr dar.

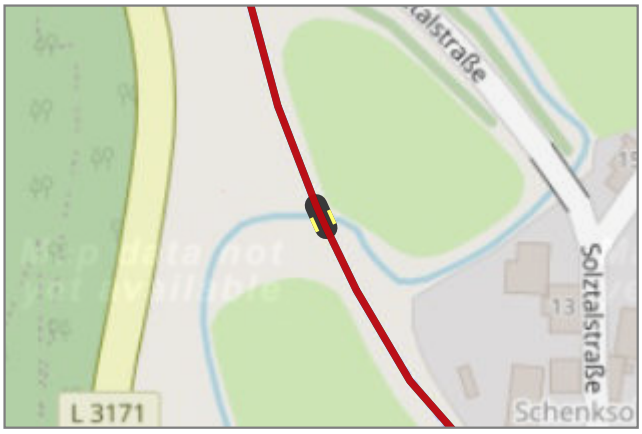
Sonstiges: Eine Sanierung der Brücke durch die Gemeinde ist in Planung. Es ist noch kein Zeitplan vorhanden.

Verbindung:	Schenklengsfeld - Malkomes	Maßnahme Nr.:	**S123**
Kommune 1:	Schenklengsfeld	Maßnahmentyp:	**Brücke / Unterführung**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 10 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Bahnradweg
Beteiligung:	5 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Radwegebrücke mit Holzbohlenbelag

Beschreibung: Austausch oder Optiemierung des Belags mit einer rutschfesten Alternative.

Fotos:





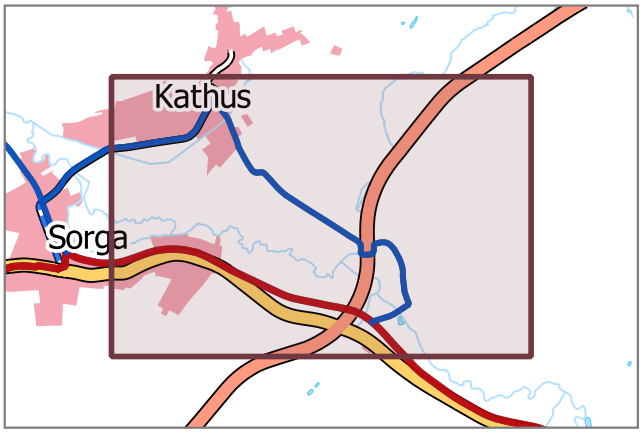
Priorität: A Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

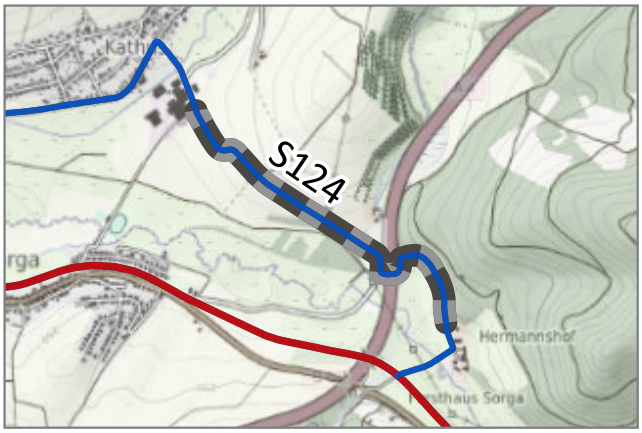
Begründung: Bei Nässe ist das Holz der Brücke sehr rutschig und stellt eine Gefahr für den Radverkehr dar.

Sonstiges:

Verbindung:	Kathus - Malkomes	Maßnahme Nr.:	S124
Kommune 1:	Bad Hersfeld	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1610 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	5 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	FFH

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





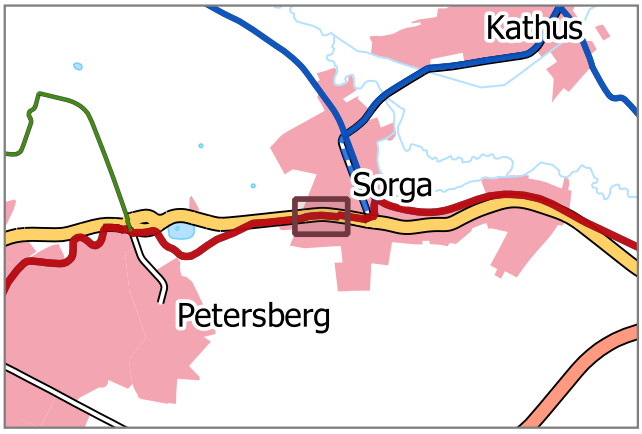
Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 1.300.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

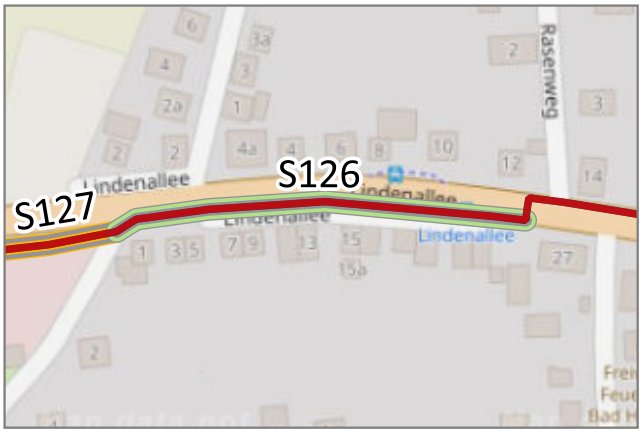
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges:

Verbindung:	Bad Hersfeld - Sorga	Maßnahme Nr.:	S126
Kommune 1:	Bad Hersfeld	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 170 Meter DTV: 10219 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	B 62
Beteiligung:	0 0	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal. Er ist für die Fahrtrichtung als benutzungspflichtiger Geh- und Radweg ausgeschildert.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Zweirichtungsradweg mit einer Trennung zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Beschilderung als Geh- und Radweg für beide Richtungen.

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: 200.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

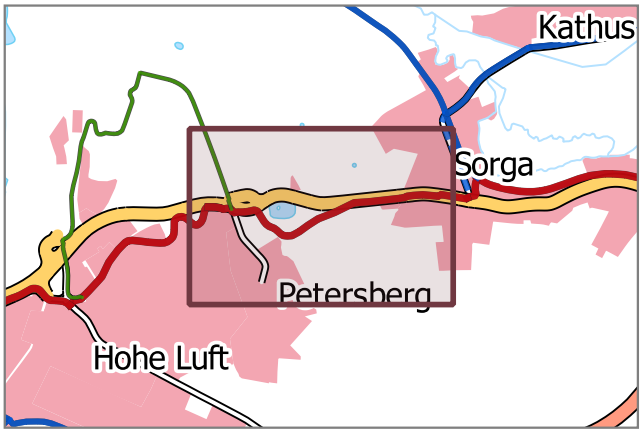
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges:

Verbindung:	Petersberg - Sorga	Maßnahme Nr.:	S127
Kommune 1:	Bad Hersfeld	Maßnahmentyp:	Wegebeleuchtung anlegen
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 1000 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	11 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Freizeitroute, unbeleuchtet und z.T. durch landwirtschaftlichen Verkehr verdreckt.

Beschreibung: Beleuchtung für Erhöhung der sozialen Sicherheit und regelmäßige Reinigung.

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: 150.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

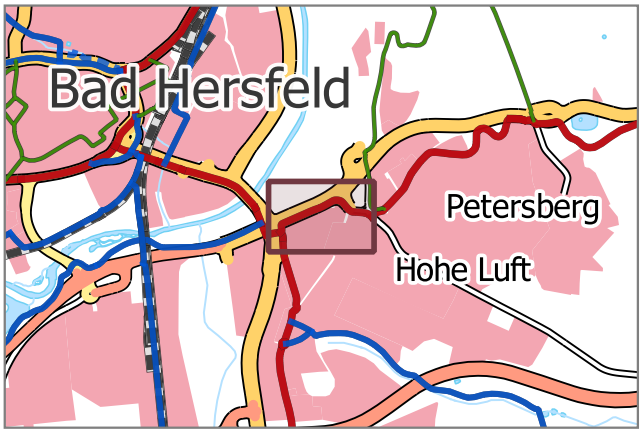
Begründung: Wegebeleuchtungen erhöhen die soziale Kontrolle und die ganzjährige Attraktivität.

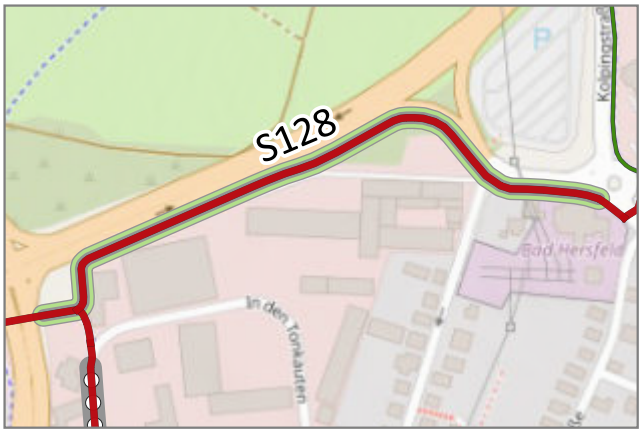
Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Radverkehrskonzept der Stadt Bad Hersfeld (LK Argus, 2018)

Verbindung:	Bad Hersfeld - Hohe Luft	Maßnahme Nr.:	S128
Kommune 1:	Bad Hersfeld	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 550 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	B 62
Beteiligung:	7 1	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Einseitiger, getrennter Geh-/ Radweg im 2-Richtungsverkehr.

Beschreibung: Prüfung des Ausbaus des Radwegteils auf 3,00m (nicht zu Lasten des Fußverkehrs). Kann die nötige Fläche nicht gewonnen werden, soll ein gemeinsamer Geh- und Radweg im 2-Richtungsverkehr beschildert werden, der bauliche Trennstreifen muss entfernt werden, vor Kurven sollten Pikto-gramme auf Gegenverkehr hinweisen

Fotos:





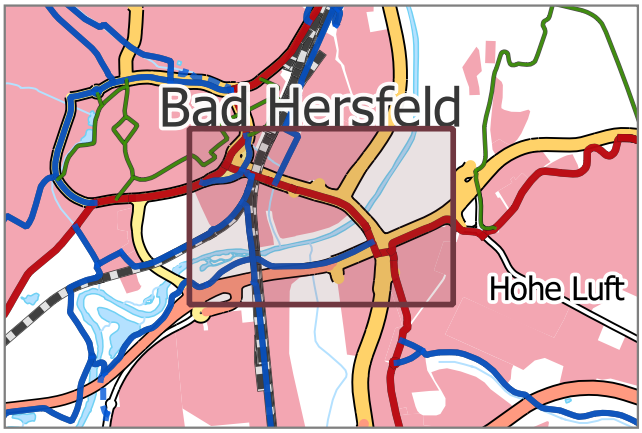
Priorität:	B	Kostenrahmen:	180.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut

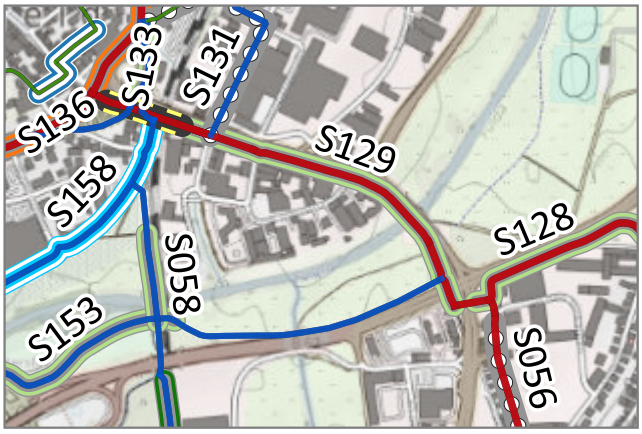
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Radverkehrskonzept der Stadt Bad Hersfeld (LK Argus, 2018)

Verbindung:	Bad Hersfeld - Hohe Luft	Maßnahme Nr.:	S129
Kommune 1:	Bad Hersfeld	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 720 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Frankfurter Straße (B 324) & B 27
Beteiligung:	15 0	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	LSG

Lage:





Situation: Einseitige, getrennte Geh-/ Radwege im 2-Richtungsverkehr, zu schmal, enge Kurven, tlw. schlechte Sicht, Fußgänger auf dem Radweg.

Beschreibung: Geh- und Radbereiche durch Markierungen klarer strukturieren, Radwegbereiche durch Markierung deutlich kennzeichnen .Ggf. Z 101 an unübersichtlichen Stellen. Die Trennung von Fuß- und Radverkehr soll erhalten bleiben, solange der Radweg im 2-Richtungsverkehr mind. 2,00m breit ist. Die Verbreiterung der Radwege auf 3,00m soll geprüft und ggf. umgesetzt werden. Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Piktogrammen.

Fotos:





Priorität:	A	Kostenrahmen:	250.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut

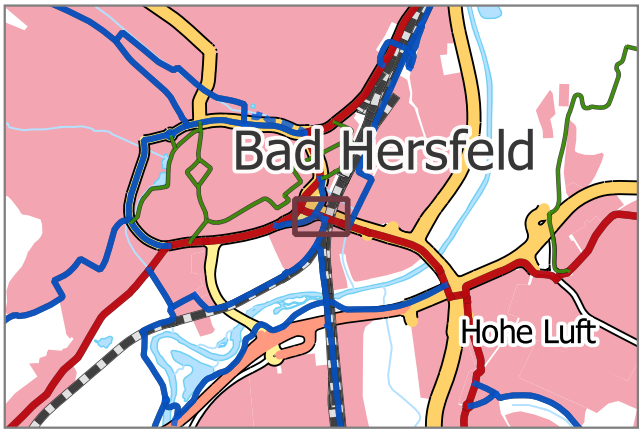
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus.

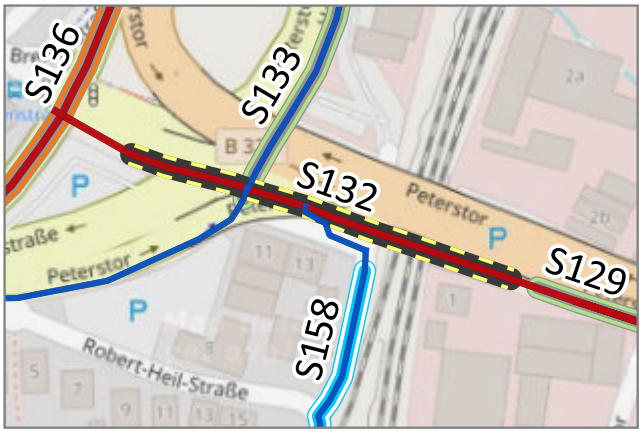
Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Radverkehrskonzept der Stadt Bad Hersfeld (LK Argus, 2018)

Verbindung:	Bad Hersfeld - Hohe Luft	Maßnahme Nr.:	**S132**
Kommune 1:	Bad Hersfeld	Maßnahmentyp:	**Brücke / Unterführung**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 170 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	22 0	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Unterführung der Bahnschienen und der Hainstraße + Peterstor ist nicht barrierefrei. Radfahrenden müssen absteigen und schieben/ Treppen nutzen. Die Radwege sind zum Teil zu schmal.

Beschreibung: Umbau und Aufweitung der Unterführung. Austattung aller Eingänge mit Rampen.

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

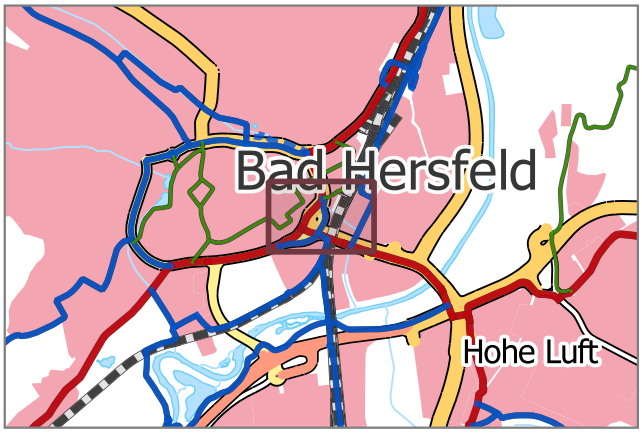
Begründung: Die Nutzung der Unterführung führt zu zeitverlusten und verringert die Attraktivität der Verbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen. Die Unterführung ist schlecht einsehbar und es kommt zu Konflikten mit dem Fußverkehr.

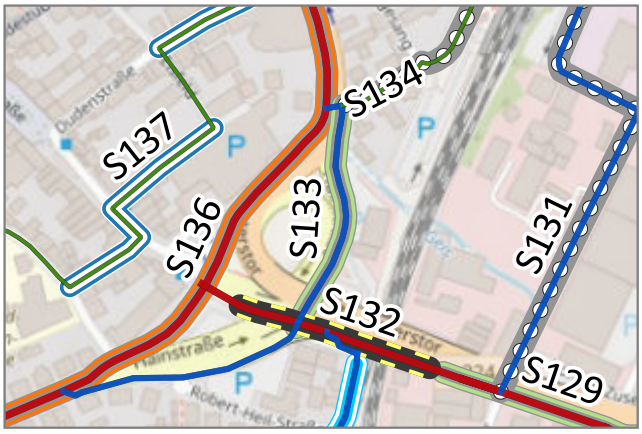
Sonstiges: Ein Umbau der Unterführung ist im Zuge des Ersatzneubaus der Hochbrücke B 324 Peterstor geplant.

Verbindung:	Bahnhof Bad Hersfeld	Maßnahme Nr.:	**S133**
Kommune 1:	Bad Hersfeld	Maßnahmentyp:	**Bestehenden Weg verbreitern**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAU_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 200 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Hainstraße
Beteiligung:	6 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Getrennte Geh-/ Radwege, tlw. zu schmal, tlw. schlechter Zustand

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg (mit einer Trennung zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden), der den ERA-Regelmaßen entspricht. Neu asphaltieren (schlechter Zustand), Prüfung Führung des Radverkehrs über den Parkplatz zum Bahnhof (Bismarckstraße).

Fotos:





Priorität: B

Kostenrahmen: k. A.

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

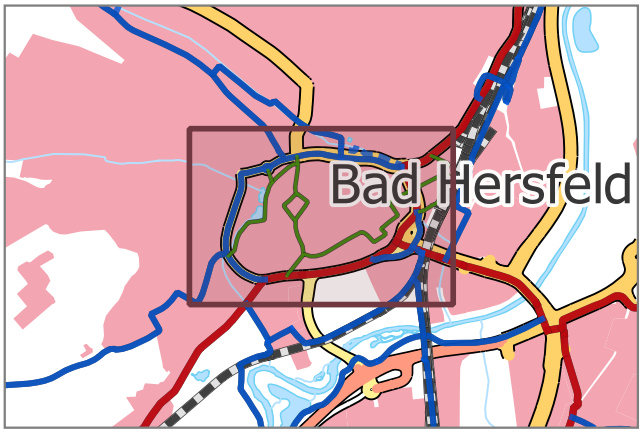
Begründung:

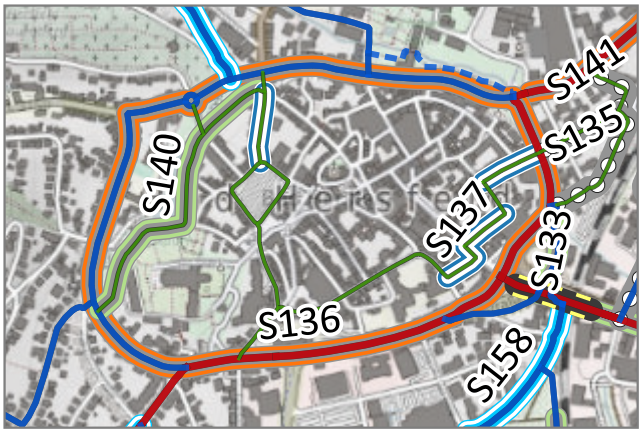
Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Radverkehrskonzept der Stadt Bad Hersfeld (LK Argus, 2018)

Verbindung:	Innenstadtring	Maßnahme Nr.:	S136
Kommune 1:	Bad Hersfeld	Maßnahmentyp:	Neuordnung Straßenraum
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	RVM_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 2650 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Innenstadtring
Beteiligung:	36 2	Baulast:	Land / Bund
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Als Führungsformen auf dem Innenstadtring überwiegen beidseitige benutzungspflichtige getrennte Geh-/Radwege. Die grundlegendsten Defizite betreffen die Breite der Anlagen (Unterschreitung Mindestmaß VwV-StVO), nicht niveaufreie Bordabsenkungen, freie Rechtsabbieger und zu wenig Überquerungsmöglichkeiten.

Beschreibung: Neuordnung des Straßenraums. Schaffung von Flächen für die Anlage von Radfahrstreifen (Reduzierung der Kfz-Fahrstreifen). Aufhebung der Benutzungspflicht der Geh-/Radwege im Seitenraum.Einrichtung von Querugshilfen. Umplanung der Führungen an den Knotenpunkten. Jeder Teilabschnitt des Rings muss einzeln betrachtet werden (unterschiedliche Kfz-Verkehrsstärken und unterschiedlich großer Straßenraum).

Fotos:





Priorität:	A	Kostenrahmen:	k. A.	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	k.A.

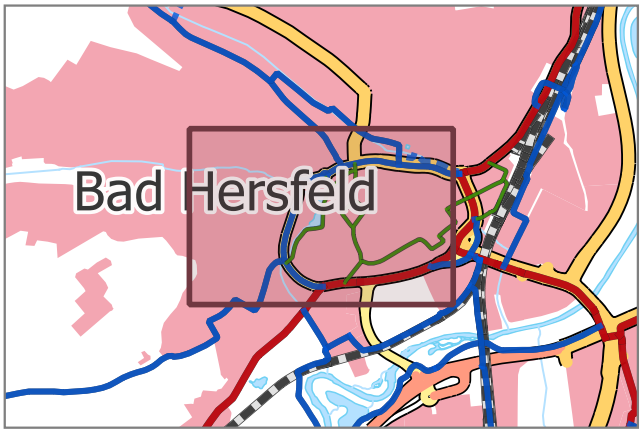
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege sind ein Unfallrsiko und können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Eine Führung im Mischverkehr ist auf grund der hohen Verkehrsstärken nicht verträglich.

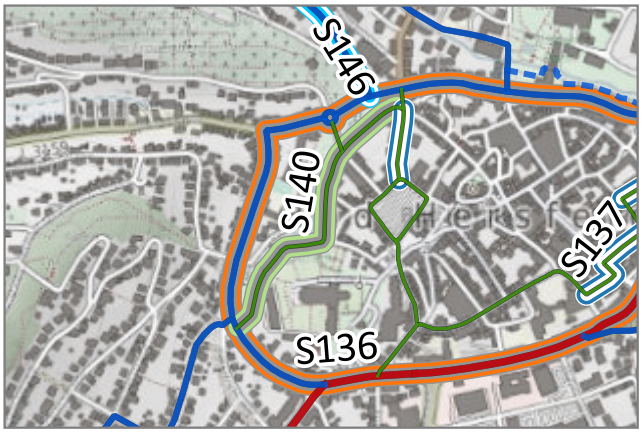
Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Radverkehrskonzept der Stadt Bad Hersfeld (LK Argus, 2018)

Verbindung:	innerörtliche Verbindung	Maßnahme Nr.:	S140
Kommune 1:	Bad Hersfeld	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 640 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	13 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der vorhandene selbständig geführte gemeinsame Geh-/Radwege entspricht nicht den Regelmaßen.

Beschreibung: Ausbau der Wege auf mind. 3,00m Breite, wenn nicht möglich Zeichen 239 + „Rad frei“ zur Verdeutlichung Vorrang Fußverkehr.

Fotos:





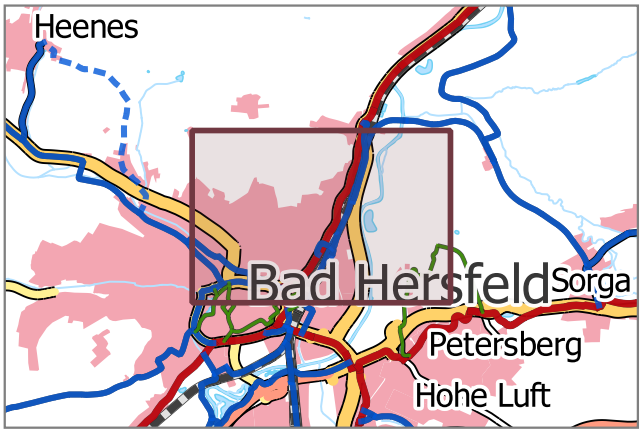
Priorität:	C	Kostenrahmen:	250.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

Begründung:

Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Radverkehrskonzept der Stadt Bad Hersfeld (LK Argus, 2018)

Verbindung:	Bad Hersfeld - Friedlos	Maßnahme Nr.:	S141
Kommune 1:	Bad Hersfeld	Maßnahmentyp:	Neuordnung Straßenraum
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	RVM_01 / RVM_03
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 1720 Meter DTV: 6780 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Friedloser Straße (L 3159)
Beteiligung:	20 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Der gemeinsame Geh-/Radweg ist zu schmal. Richtung Norden ist der Gehweg mit dem Zusatz Radverkehr frei beschildert.

Beschreibung: Aufhebung der Benutzungspflicht, Furten an Einmündungen und Einfahrten markieren mit Piktogrammen, Prüfung der Anlage von Schutzstreifen (ggf. nur einseitig Richtung Norden), Gehwegabsenkungen vor Grundstückseinfahrten anheben auf Radwegniveau und Rampen im Sicherheitstrennstreifen anlegen. Langfristig Umbau der Friedloser Straße mit Neuordnung des Straßenraum um Flächen für die Anlage von Schutzstreifen oder Radfahrstreifen zu gewinnen.

Fotos:





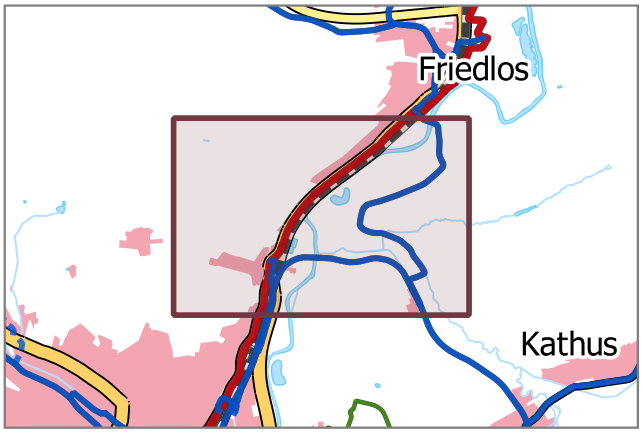
Priorität:	A	Kostenrahmen:	k. A.	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	k.A.

Begründung: Nicht den Regelwerken entsprechende Geh- und Radwege erhöhen die Anzahl der Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr und senken deren Attraktivität. Gerade der 2-Richtungsradverkehr stellt an Ausfahrten und Einmündungen ein Sicherheitsrisiko dar. Schutzstreifen / Radfahrstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.

Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Radverkehrskonzept der Stadt Bad Hersfeld (LK Argus, 2018)
Ein Umbau der Friedloster Straße (L 3159) ist für nach Fertigstellung des Ersatzneubaus der Hochbrücke geplant.

Verbindung:	Bad Herfseld - Friedlos	Maßnahme Nr.:	S143
Kommune 1:	Bad Hersfeld	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	Ludwigsau		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 1670 Meter DTV: 16083 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Hersfelder Straße (B 27)
Beteiligung:	16 2	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Der einseitige gemeinsame Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr ist zu schmal und bei Dunkelheit werden Radfahrende durch den Kfz-Verkehr geblendet.

Beschreibung: Verbreiterung des Geh- und Radwegs auf mind. 3,00 m notwendig, jedoch Einfluss auf Bundesstraße beschränkt und Westseite mit Privatbesitz, Erneuerung des Asphalts des Geh- und Radwegs. (ggf. Nutzung von Hangflächen).

Fotos:





Priorität:	A	Kostenrahmen:	600.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut

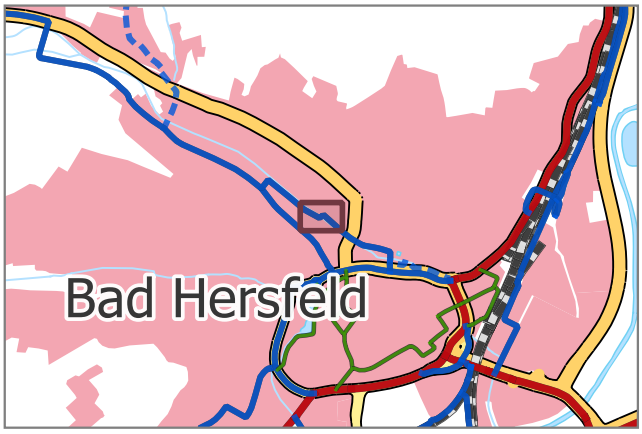
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Radverkehrskonzept der Stadt Bad Hersfeld (LK Argus, 2018)

Verbindung:	Bad Hersfeld - Geistal	Maßnahme Nr.:	S145
Kommune 1:	Bad Hersfeld	Maßnahmentyp:	Brücke / Unterführung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 20 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Die vorahnde Brücke weist einen Holzbelag auf der bei Nässe rutschig wird.

Beschreibung: Optimierung der Oberfläche der Brücke mit einem rutschfesten Belag.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

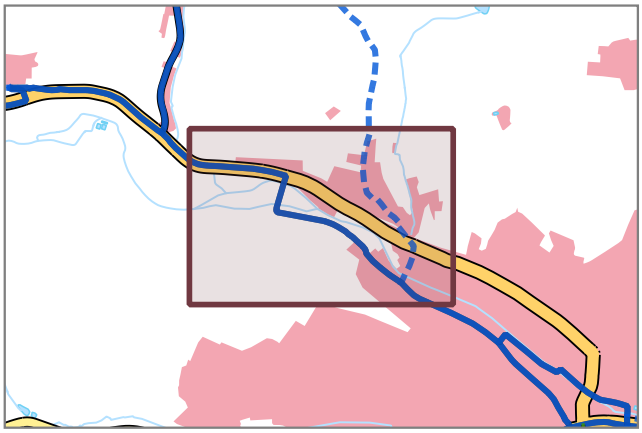
Begründung: Der bei Nässe rutschige Holzbelag stellt eine Gefahrenstelle für den Radverkehr dar.

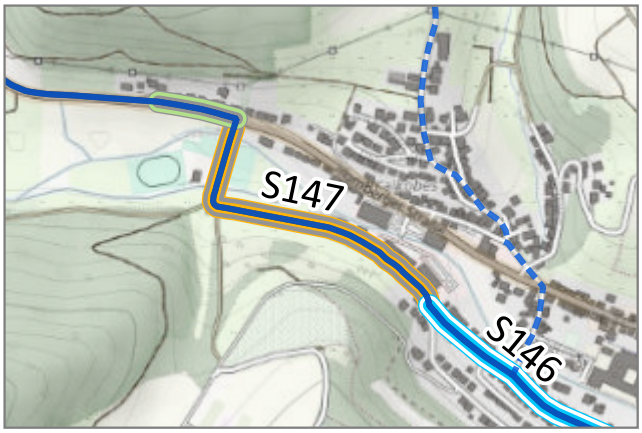
Sonstiges:

Verbindung:	Bad Hersfeld - Almershausen	Maßnahme Nr.:	S147
Kommune 1:	Bad Hersfeld	Maßnahmentyp:	Wegebeleuchtung anlegen
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 690 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Am Frauenberg
Beteiligung:	8 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der Weg ist unbeleuchtet.

Beschreibung: Einrichtung von Beleuchtung und Parkverbot in Gefällerichtung

Fotos:





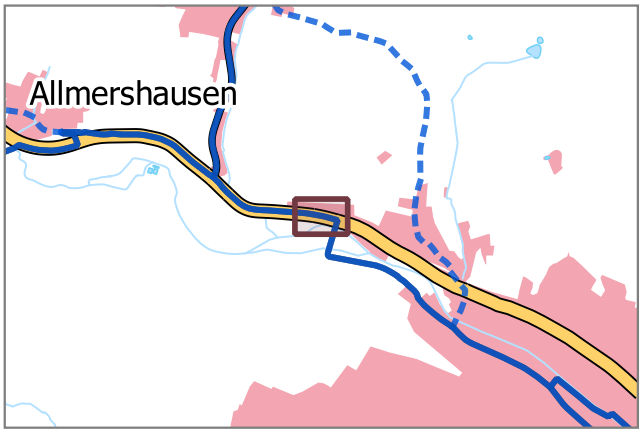
Priorität: B Kostenrahmen: 100.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

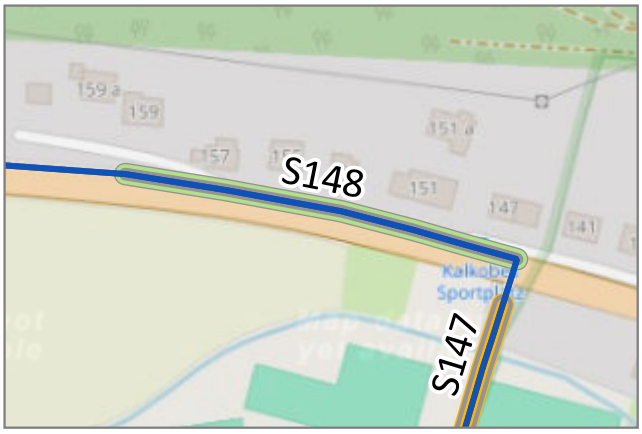
Begründung: Wegebeleuchtung erhöht die soziale Kontrolle und die ganzjährige Attraktivität

Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Radverkehrskonzept der Stadt Bad Hersfeld (LK Argus, 2018)

Verbindung:	Bad Hersfeld - Almershausen	Maßnahme Nr.:	S148
Kommune 1:	Bad Hersfeld	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 170 Meter DTV: 5687 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	B 324
Beteiligung:	5 1	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Der vorhandene Gehweg ist zu schmal. Er ist aktuell weder als Gehweg noch als gemeinsamer Geh- und Radweg beschildert.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges auf min 2,5 m bis zur Bushaltestelle Sportplatz.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: 70.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

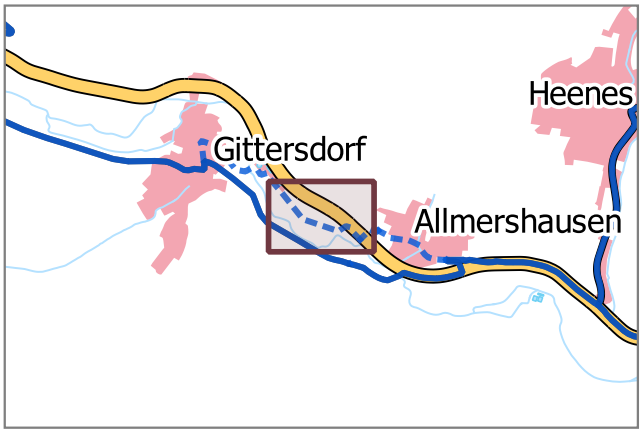
Begründung: Eine Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsstärke nicht für den Radverkehr geeignet. Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus.

Sonstiges:

Verbindung:	Gittersdorf - Allmershausen	Maßnahme Nr.:	S149
Kommune 1:	Neuenstein	Maßnahmentyp:	Unbefestigten Weg ausbauen
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAU_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 500 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	14 1	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke. Aktuell wird der Radverkehr über einen parallelen aspahltierten Weg geführt, der von der Topographie etwas schlechter ist.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten unbefestigten Abschnitts mit einer wassergebundenen Decke

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

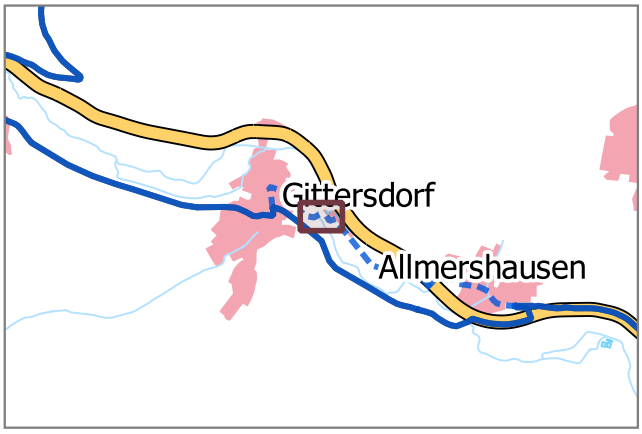
Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei bzw. nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr.

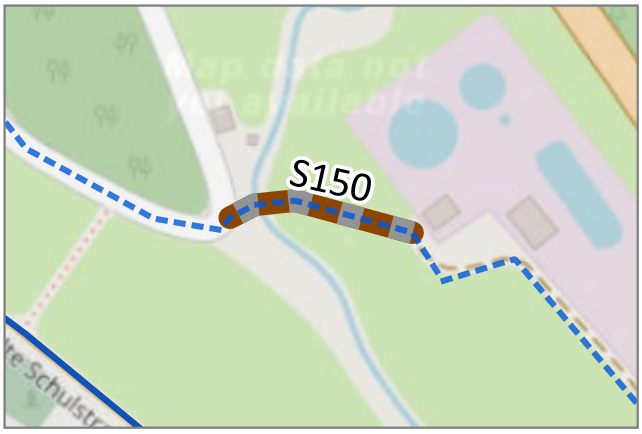
Sonstiges:

Verbindung:	Gittersdorf - Allmershausen	Maßnahme Nr.:	S150
Kommune 1:	Neuenstein	Maßnahmentyp:	Unbefestigten Weg ausbauen
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAU_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 60 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	6 1	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt. Die vorhandene Brücke ist zu schmal.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer wassergebundenen Decke.
Ersatzneubau der Brücke, durch ein den Regelwerken entsprechendes Bauwerk.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

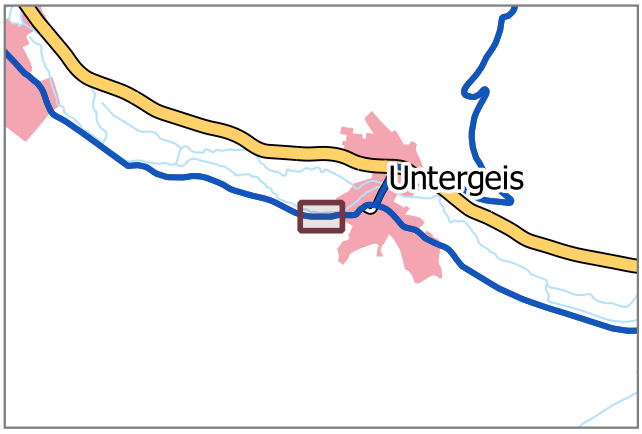
Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei bzw. nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr.

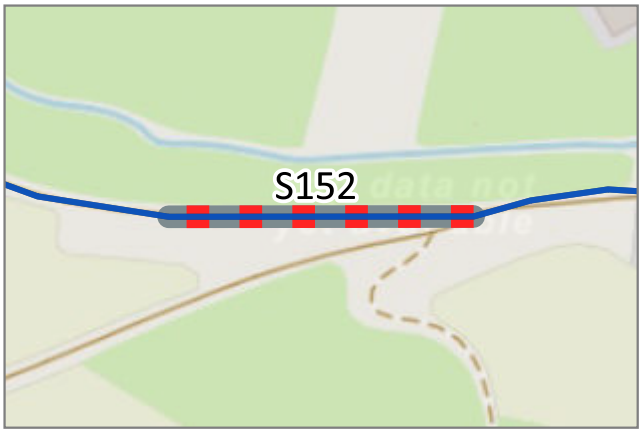
Sonstiges:

Verbindung:	Obergeis - Untergeis	Maßnahme Nr.:	S152
Kommune 1:	Neuenstein	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 100 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	15 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: 15.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

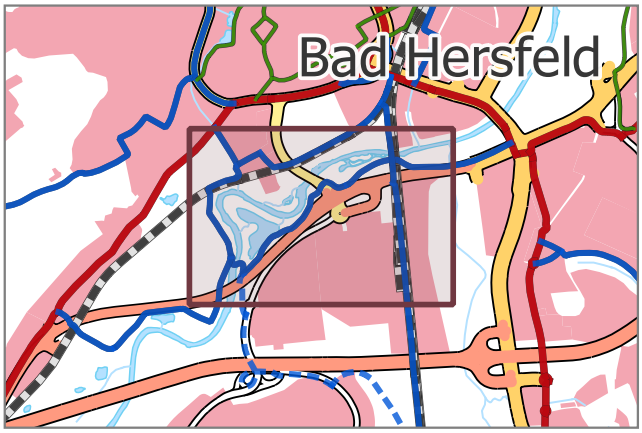
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten.

Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden.

Verbindung:	Johannesberg - Hohe Luft	Maßnahme Nr.:	S153
Kommune 1:	Bad Hersfeld	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 1070 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	21 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	LSG

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Gemeinsamer Geh-/Radweg im 2-Richtungsverkehr. Der Weg ist zu schmal und zum Teil sanierungsbedürftig.

Beschreibung: Verbreiterung der Wege auf mind 3 m und Sanierung der schadhaften Abschnitte.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: 400.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

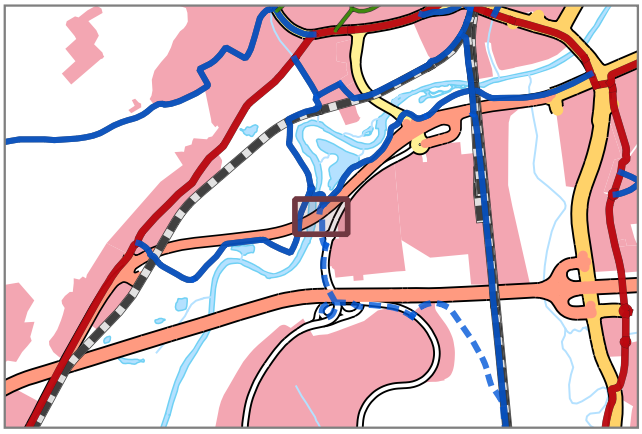
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus.

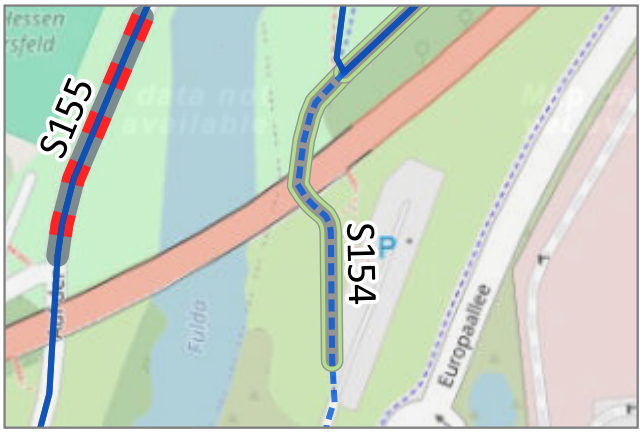
Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Radverkehrskonzept der Stadt Bad Hersfeld (LK Argus, 2018)

Verbindung:	Johannesberg - Bad Hersfeld	Maßnahme Nr.:	S154
Kommune 1:	Bad Hersfeld	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 130 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	10 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	LSG

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Gemeinsamer Geh-/Radweg im 2-Richtungsverkehr. Der Weg ist zu schmal und zum Teil sanierungsbedürftig.

Beschreibung: Empfohlen wird der Ausbau der Radwege auf mind. 3,00m(+Gehweg) bei getrennter Führung oder 3,00m bei gemein. Führung mit dem Fußverkehr (je nach Fuß-und Radverkehrsmenge auch breiter).

Fotos:





Priorität: B

Kostenrahmen: 80.000 €

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

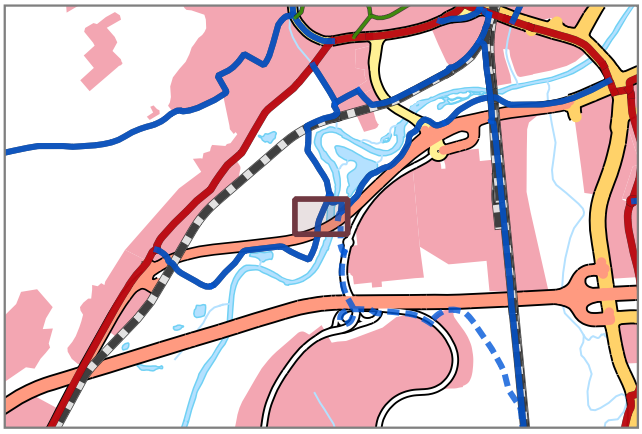
Begründung:

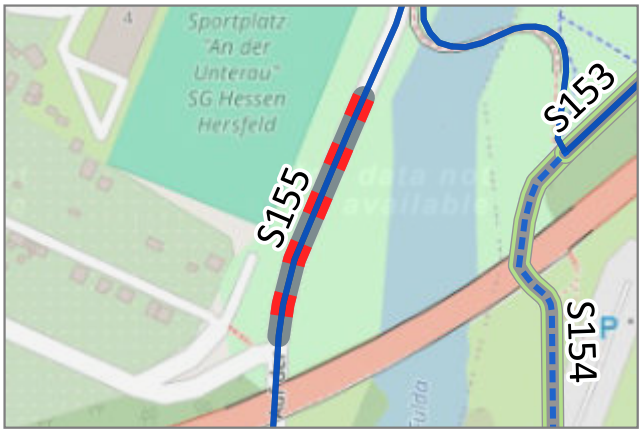
Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Radverkehrskonzept der Stadt Bad Hersfeld (LK Argus, 2018)

Verbindung:	Asbach - Johannesberg	Maßnahme Nr.:	S155
Kommune 1:	Bad Hersfeld	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 110 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Auf der Unteraue
Beteiligung:	20 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	LSG

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: 20.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

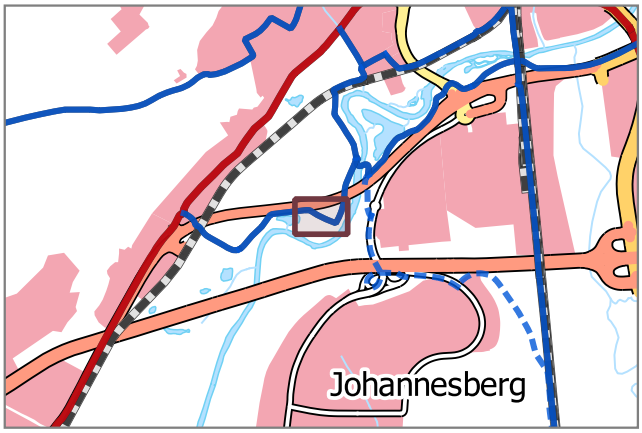
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges:

Verbindung:	Asbach - Johannesberg	Maßnahme Nr.:	S156
Kommune 1:	Bad Hersfeld	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 160 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	9 5	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	LSG

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: 130.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

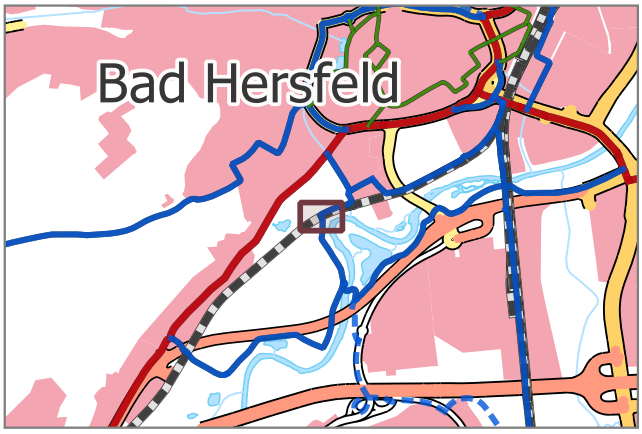
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand).

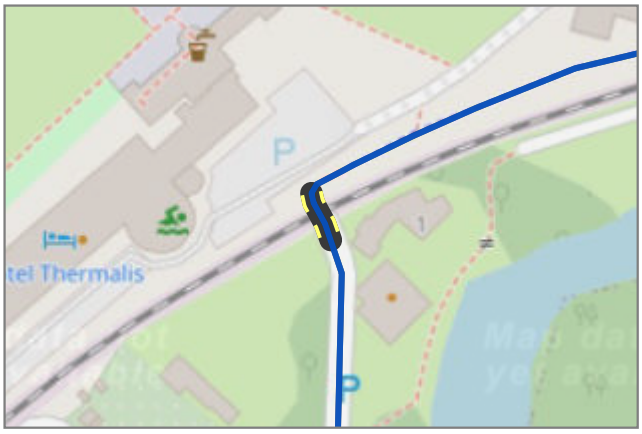
Sonstiges:

Verbindung:	Bad Hersfeld - Johannesberg	Maßnahme Nr.:	S157
Kommune 1:	Bad Hersfeld	Maßnahmentyp:	Brücke / Unterführung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	SON_11
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 20 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Auf der Unteraue
Beteiligung:	9 1	Baulast:	Kommune / DB
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: An der betrachteten Stelle befindet sich eine für den Radverkehr ungeeignete Unterführung (zu flach, Radverkehr muss absteigen). In der Unterführung sind hinderliche Umlaufsperren

Beschreibung: Aufweitung und vergrößerung der lichten Weite der Unterführung und Entfernung der Umlaufsperren.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

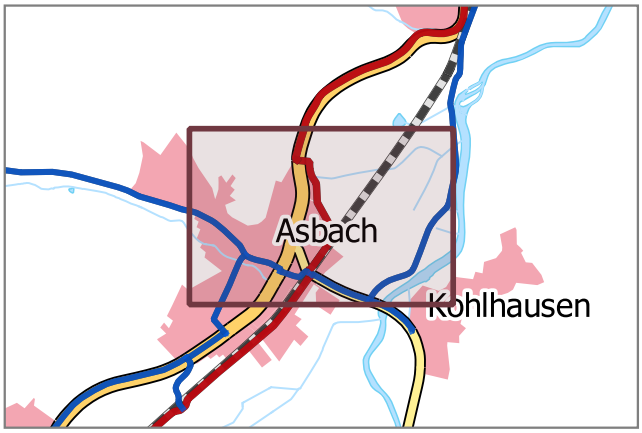
Begründung: Die ungeeignete Unterführung führt zu zeitverlusten und vermindert die Attraktivität der Route.
Nicht den Regelwerken entsprechende Umlaufsperren behindern Radfahrende teilweise erheblich und stellen eine Unfallgefahr dar.

Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Radverkehrskonzept der Stadt Bad Hersfeld (LK Argus, 2018)

Verbindung:	Asbach - Bad Hersfeld	Maßnahme Nr.:	S160
Kommune 1:	Bad Hersfeld	Maßnahmentyp:	Wegebeleuchtung anlegen
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 630 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Robert-Koch-Straße
Beteiligung:	8 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	LSG

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der Weg ist unbeleuchtet.

Beschreibung: Beleuchtung einrichten.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: 100.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

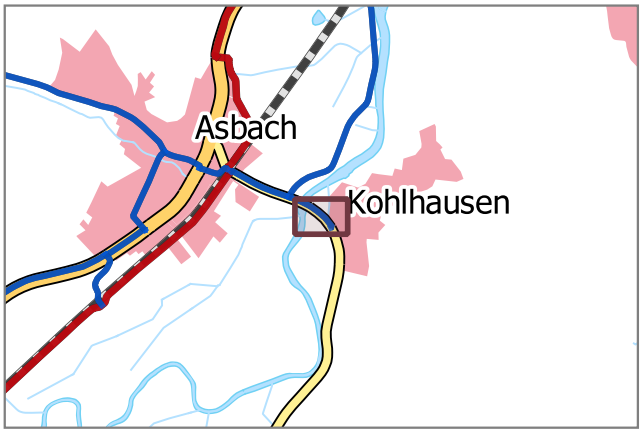
Begründung: Wegebeleuchtungen erhöhen die soziale Kontrolle und die ganzjährige Attraktivität.

Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Radverkehrskonzept der Stadt Bad Hersfeld (LK Argus, 2018)

Verbindung:	Asbach - Kohlhausen	Maßnahme Nr.:	S161
Kommune 1:	Bad Hersfeld	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:			
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 150 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 3431
Beteiligung:	10 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	FFH, LSG, VSG

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 25.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

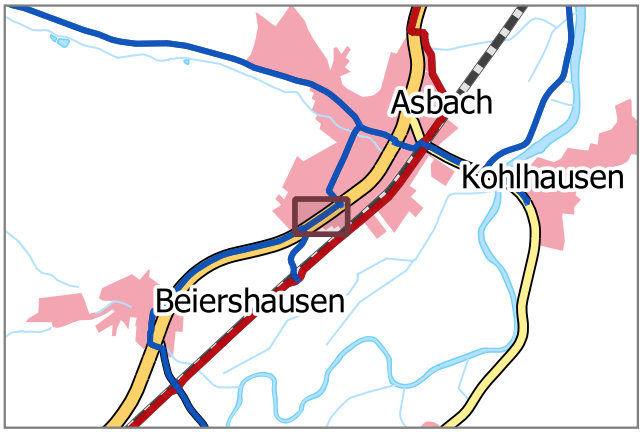
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges:

Verbindung:	Asbach - Niederaula	Maßnahme Nr.:	S162
Kommune 1:	Bad Hersfeld	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 220 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Alsfelder Straße (B 62)
Beteiligung:	6 0	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche. Im Bereich der Bäume ist der gemeinsamen Geh- und Radweg zu schmal.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften Oberfläche und Verbreitern des Weges im Bereich der Bäume (ggf. Fällen der Bäume prüfen).

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: 25.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

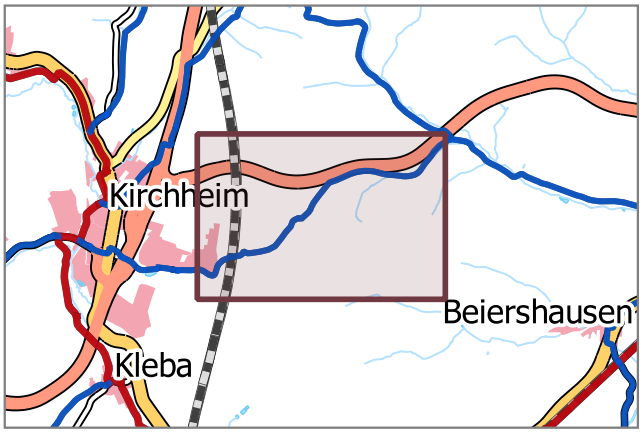
Begründung: Schadhafte Oberflächen mindern den Fahrkomfort. Die Bäume reduzieren die nutzbare Breite erheblich. Dies führt zu Konflikten im Gegenverkehr.

Sonstiges:

Verbindung:	Kirchheim - Bad Hersfeld	Maßnahme Nr.:	S164
Kommune 1:	Kirchheim	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAU_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 2820 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	10 0	Baulast:	HessenForst
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: 120.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

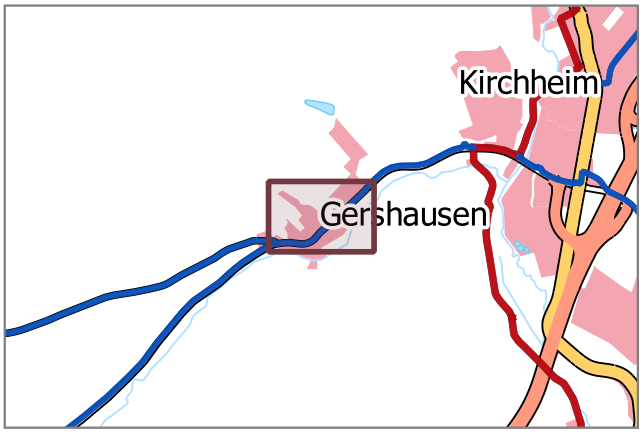
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung:	Gershausen - Kirchheim	Maßnahme Nr.:	S165
Kommune 1:	Kirchheim	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 560 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Gershäuser Straße (K 32)
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

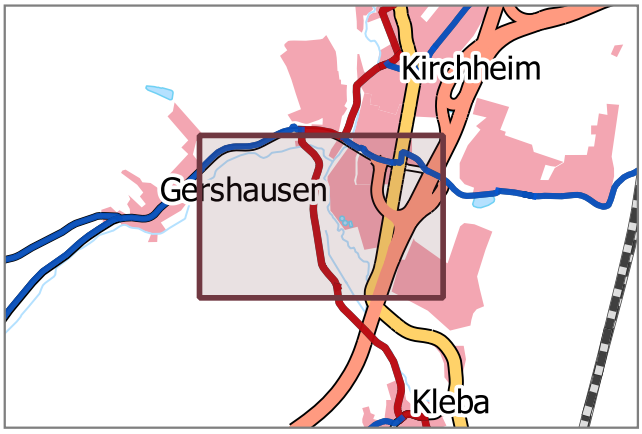
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.

Sonstiges:

Verbindung:	Kirchheim - Niederaula	Maßnahme Nr.:	S166
Kommune 1:	Kirchheim	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	Niederaula		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 830 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Eichmühle
Beteiligung:	11 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:

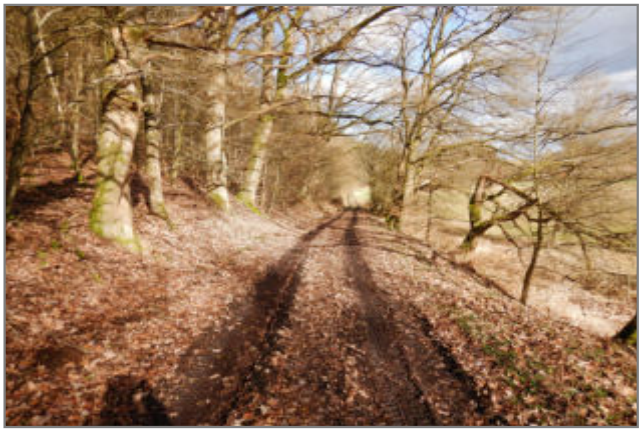




Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität:	A	Kostenrahmen:	650.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut

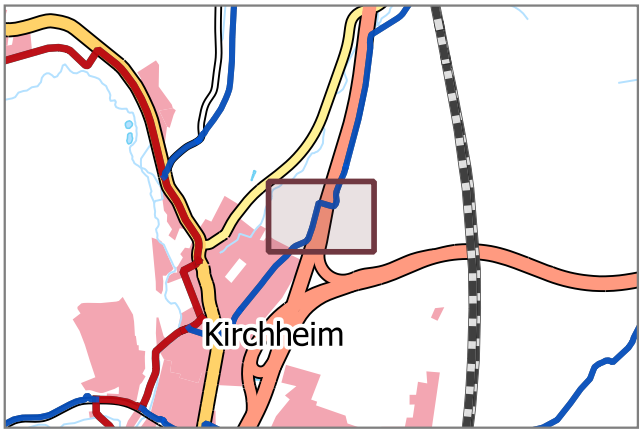
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Diese Maßnahme ist bereits in Planung von der Gemeinde Kirchheim. Der Bahntrassenweg Rotkäppchenland soll bei Ausbau über diesen Weg geleitet werden.

Verbindung:	Kirchheim - Reckerode	Maßnahme Nr.:	S170
Kommune 1:	Kirchheim	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 360 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Uferweg
Beteiligung:	6 0	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: 270.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

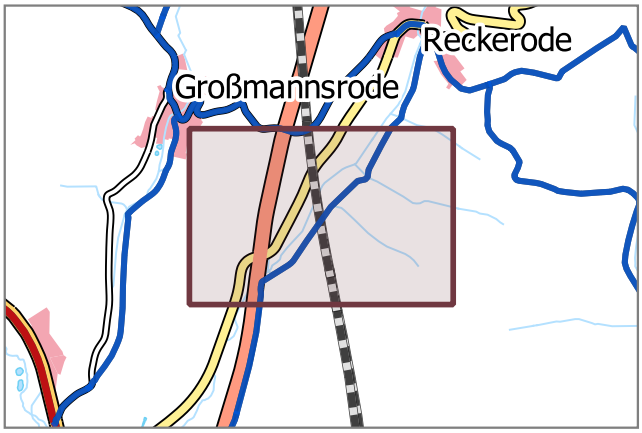
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Auf dem Abschnitt mit der Unterführung der A7 befindet sich aktuell eine Baustelle (März 2024). Eine Herstellung der asphaltierten Oberfläche ist im Zuge der Fertigstellung der Bauarbeiten geplant.

Verbindung:	Kirchheim - Reckerode	Maßnahme Nr.:	S171
Kommune 1:	Kirchheim	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 870 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	4 0	Baulast:	Kommune (Herstellungsradweg)
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der Spurweg verfügt auf dem betrachteten Abschnitt über einen wassergebundenen Mittelstreifen mit teilweise grobem Schotter. Auf der parallel verlaufenden L 3159 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: 600.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

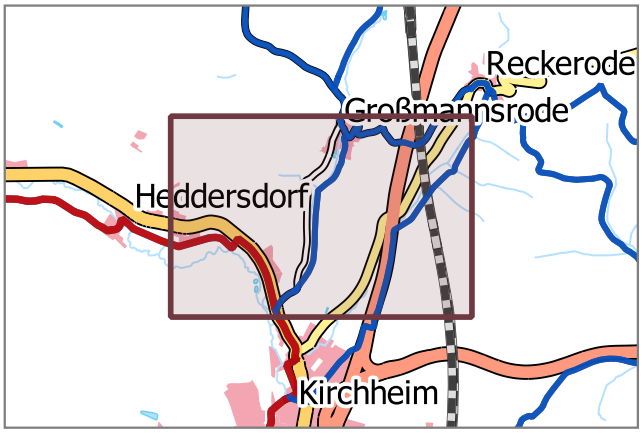
Begründung: Spurwege erhöhen aufgrund des Belagwechsels und der Höhendifferenz zwischen Spur und Mittelstreifen die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

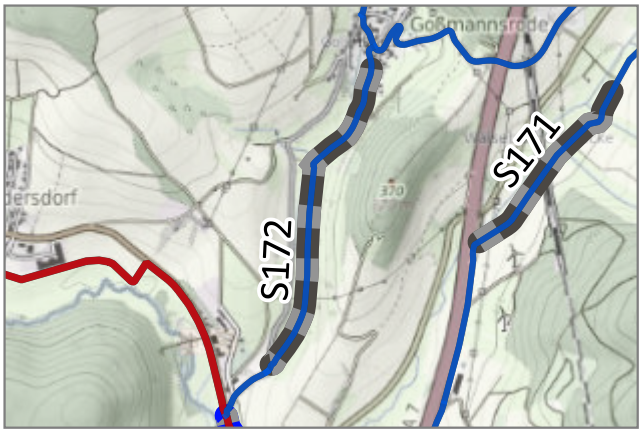
Sonstiges:

Verbindung:	Kirchheim - Großmannsrode	Maßnahme Nr.:	**S172**
Kommune 1:	Kirchheim	Maßnahmentyp:	**Oberfläche asphaltieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 1370 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	8 1	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke. Auf der parallel verlaufenden K 35 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: 900.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

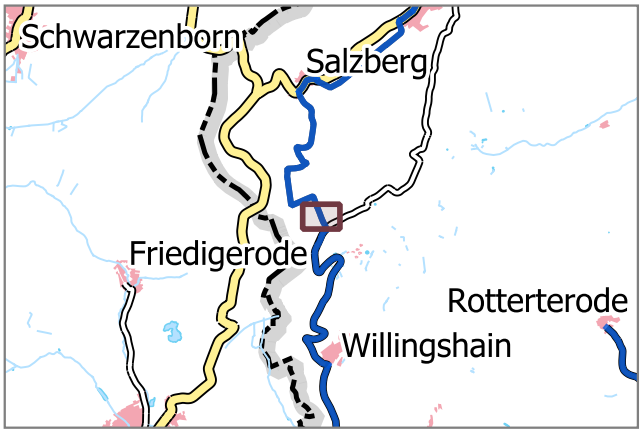
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Nicht für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegebene Radwege können kostengünstiger gebaut werden, da geringere Breiten und ein anderer Unterbau erforderlich sind.

Verbindung:	Willingshain - Raboldshausen	Maßnahme Nr.:	**S173**
Kommune 1:	Neuenstein	Maßnahmentyp:	**Oberfläche asphaltieren**
Kommune 2:	Kirchheim		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 280 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	LSG, VSG

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





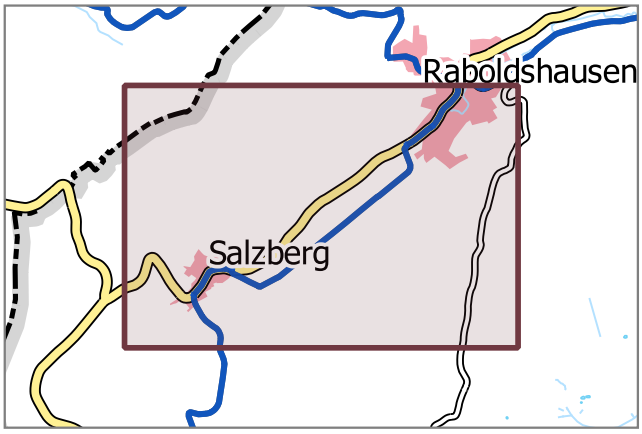
Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 250.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

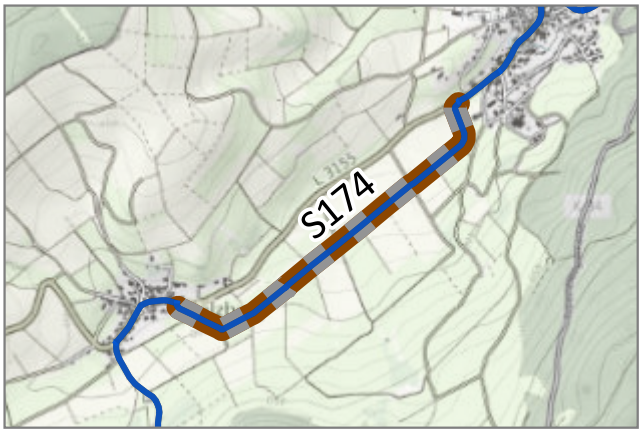
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand).

Sonstiges:

Verbindung:	Raboldshausen - Salzberg	Maßnahme Nr.:	S174
Kommune 1:	Neuenstein	Maßnahmentyp:	Unbefestigten Weg ausbauen
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1660 Meter DTV: 1039 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 3155
Beteiligung:	12 0	Baulast:	Kommune (Herstellungsradweg)
		Schutzgebiet:	VSG

Lage:





Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt. Die ersten 220 m aus Salzberg kommend sind bereits asphaltiert, aber in einem schlechten Zustand. Eine Verbindung zwischen Salzberg und Raboldshausen ist aktuell nur über die L 3155 vorhanden, die aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet ist.

Beschreibung: Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität:	C	Kostenrahmen:	1.300.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend

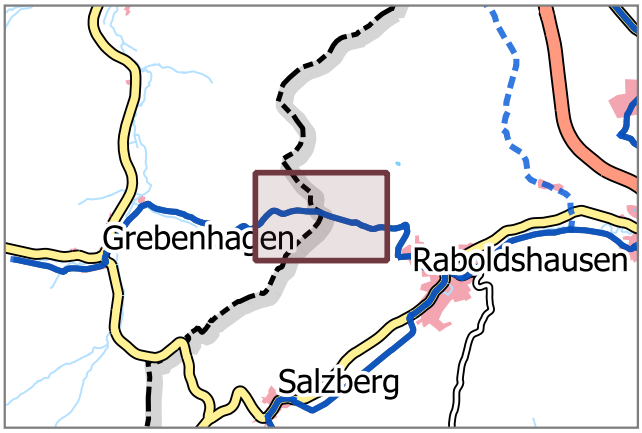
Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei bzw. nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen.

Sonstiges:

Verbindung:	Raboldshausen - Schwarzenborn	Maßnahme Nr.:	S175
Kommune 1:	Neuenstein	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	Knüllwald		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01 / OAU_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 650 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	VSG

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 500.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

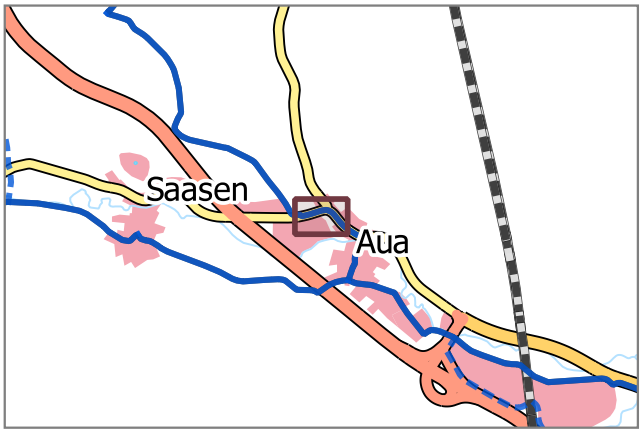
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Die Forstämter des Lankreises lehnen eine Asphaltierung von Waldwegen grundsätzlich ab.

Verbindung:	Mühlbach - Aua	Maßnahme Nr.:	S176
Kommune 1:	Neuenstein	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 230 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Burgstraße (L 3155)
Beteiligung:	7 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h (60 km/h).

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: 170.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

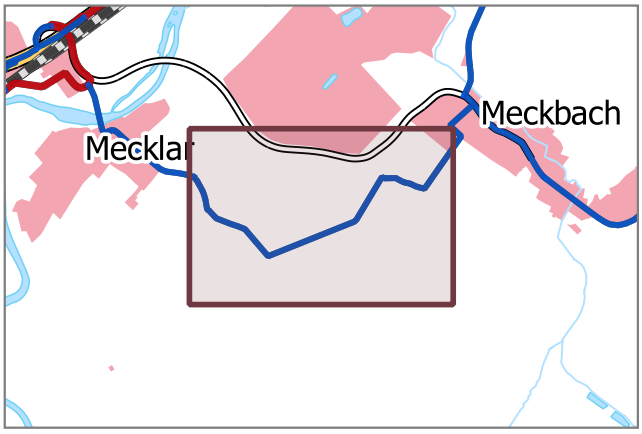
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund derKurvigkeit nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung:	Mecklar - Meckbach	Maßnahme Nr.:	S178
Kommune 1:	Ludwigsau	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 790 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	9 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke. Auf der parallel verlaufenden Meckbacher Straße und der K1 gibt es keine Radverkehrsanlagen. Ein Teil des Abschnittes ist asphaltiert und sanierungsbedürftig (ca. 20 m)

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität:	B	Kostenrahmen:	650.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

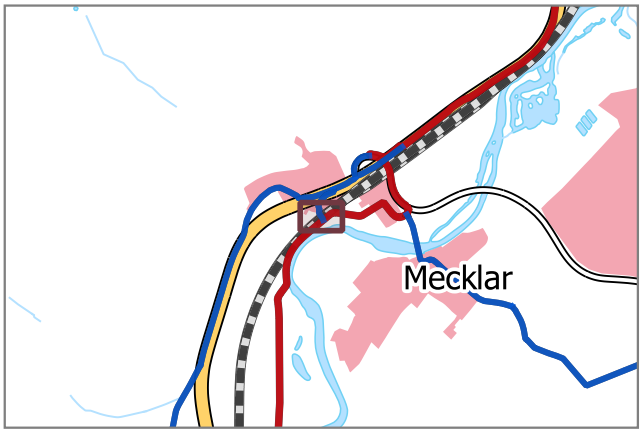
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Die Maßnahme ist bereits durch die Gemeinde Ludgwigsau in Planung.

Verbindung:	Mecklar - Friedlos	Maßnahme Nr.:	S179
Kommune 1:	Ludwigsau	Maßnahmentyp:	Brücke / Unterführung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	SON_11
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 30 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Kommune / DB
		Schutzgebiet:	VSG

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Die Unterführung ist zu schmall und zu flach.

Beschreibung: Neubau einer Unterführung, die den Regelmaßen entspricht.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

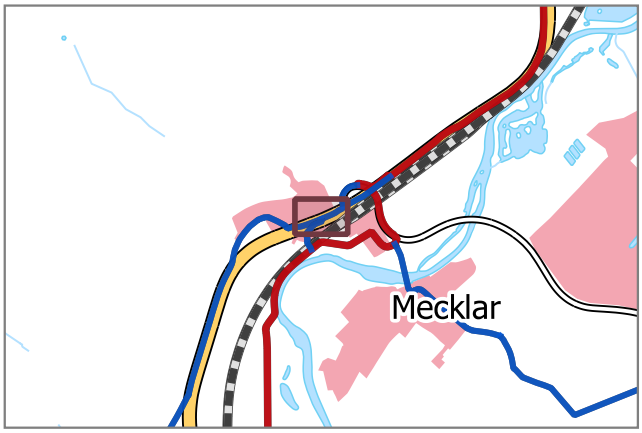
Begründung: Das Befahren der Unterführung mit dem Fahrrad ist aktuell nicht gefahrlos möglich. Die Unterführung ist Teil des Radverkehrsnetz.

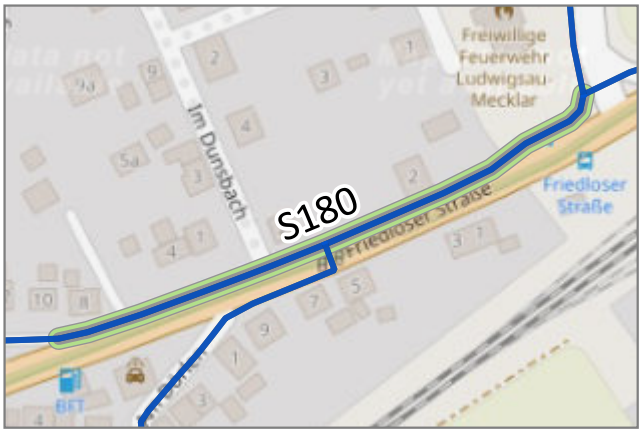
Sonstiges: Kurzfristig ist die Umlaufsperre zu entfernen und Warnhinweise auf die geringe Breite und Höhe aufzustellen.

Verbindung:	Mecklar - Blankenheim	Maßnahme Nr.:	S180
Kommune 1:	Ludwigsau	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	GVA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 250 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Friedloser Straße (B 27)
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal. Er ist nicht gekennzeichnet und damit nicht benutzungspflichtig. Die Verkehrsärke auf der angrenzenden B 27 beträgt 14.417 kfz/24h. Die Ampelsteuerung auf dem Weg im Seitenraum stellt ein Hindernis für den Radverkehr dar.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Um Flächen hinzu zu gewinnen ist eine Neuordnung des Straßenraum notwendig.

Fotos:





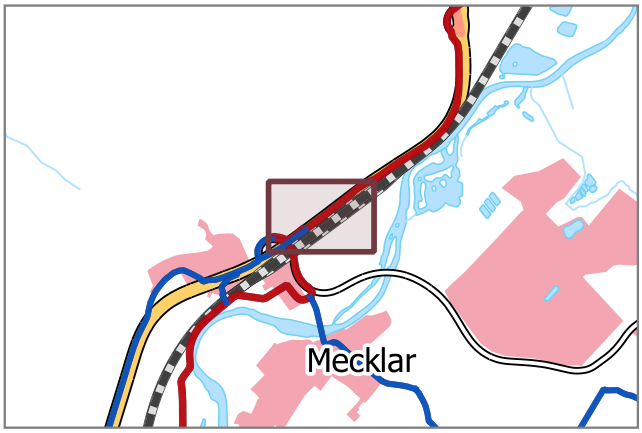
Priorität:	D	Kostenrahmen:	200.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend

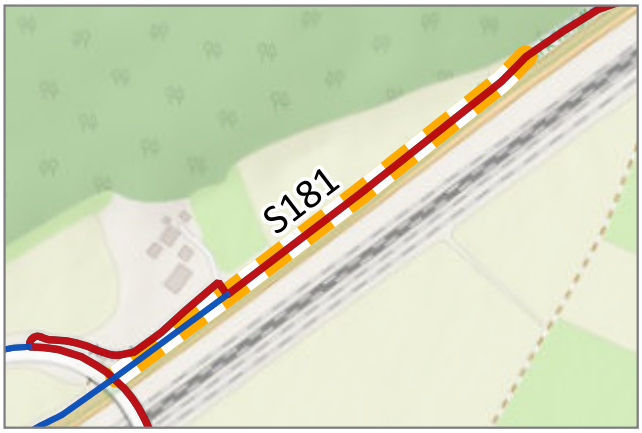
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus.

Sonstiges: Kurzfristig sind Radverkehrsfurten an den Einmüdungen zu markieren, um die Sicherheit für den Zweirichtungsradverkehr im Seitenraum zu erhöhen.

Verbindung:	Mecklar - Bebra	Maßnahme Nr.:	S181
Kommune 1:	Ludwigsau	Maßnahmentyp:	Sonstiges
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 430 Meter DTV: 14417 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	B 27
Beteiligung:	7 0	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Der Radweg liegt tiefer als die Fahrbahn der B27 und Radfahrende werden bei Dunkelheit stark geblendet.

Beschreibung: Installieren eines Blendschutzes.

Fotos:





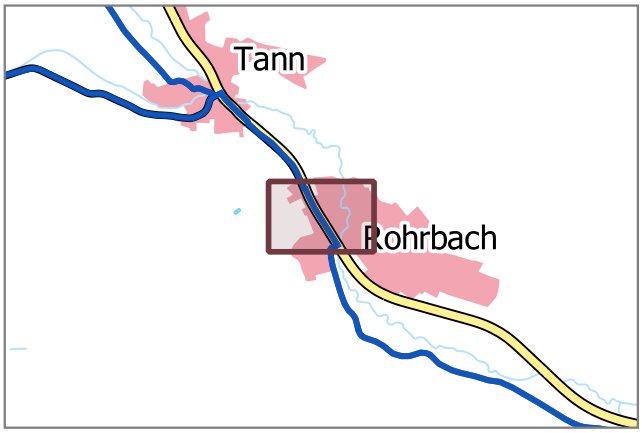
Priorität: B Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

Begründung: Gerade im Berufsverkehr kommt es häufig dazu, dass Radfahrende stark geblendet werden. Dies kann zu Gefahrensituation mit entgegenkommenden Radverkehr und Fahrunfällen führen.

Sonstiges:

Verbindung:	Tann - Rohrbach	Maßnahme Nr.:	S182
Kommune 1:	Ludwigsau	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_02 / VUG_03
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 330 Meter DTV: 3275 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Rotenburger Straße (L 3254)
Beteiligung:	4 1	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt und nutzt in südliche Richtung den Gehweg im Seitenraum. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn und Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen.

Fotos:





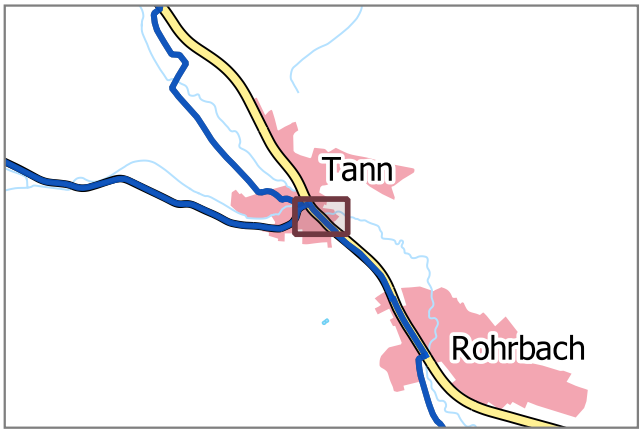
Priorität: C Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges:

Verbindung:	Tann - Rohrbach	Maßnahme Nr.:	S183
Kommune 1:	Ludwigsau	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_02 / VUG_03
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 180 Meter DTV: 3275 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	L 3254
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





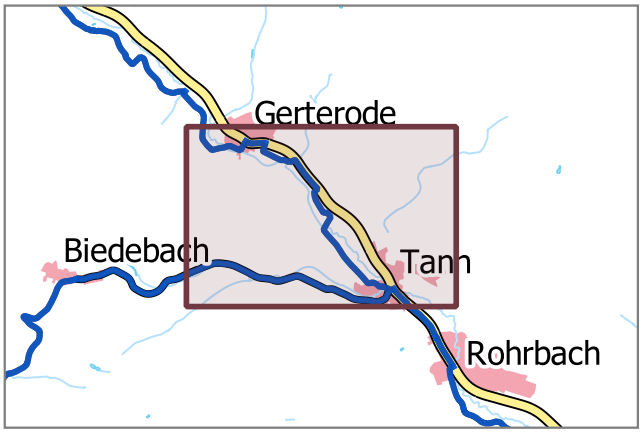
Priorität: C Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: -

Verbindung:	Gerterode - Tann	Maßnahme Nr.:	S184
Kommune 1:	Ludwigsau	Maßnahmentyp:	Unbefestigten Weg ausbauen
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 2070 Meter DTV: 3275 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	L 3254
Beteiligung:	15 1	Baulast:	Kommune (Herstellungsradweg)
		Schutzgebiet:	FFH

Lage:





Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt. Zum Teil sind noch keine Wege auf dem Abschnitt angelegt. Aktuell wird der Radverkehr auf der parallel verlaufenden L 3254 geführt.

Beschreibung: Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: 1.700.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

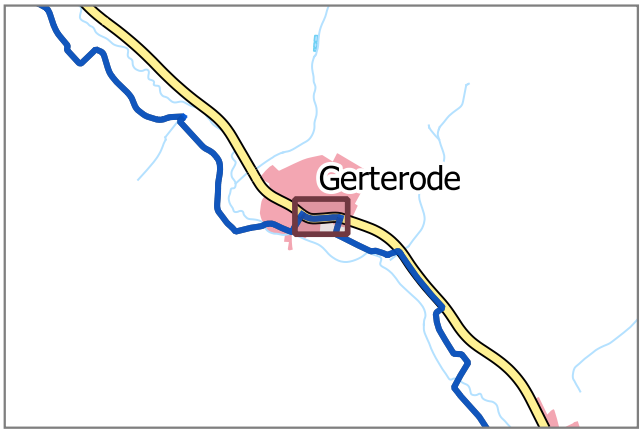
Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Die Führung auf der L 3254 ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der Verkehrsstärke nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Die Maßnahme ist durch die Gemeinde Ludwigsau bereits in Planung.

Verbindung:	Gerterode - Tann	Maßnahme Nr.:	S185
Kommune 1:	Ludwigsau	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 200 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Tanner Straße (L 3254)
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





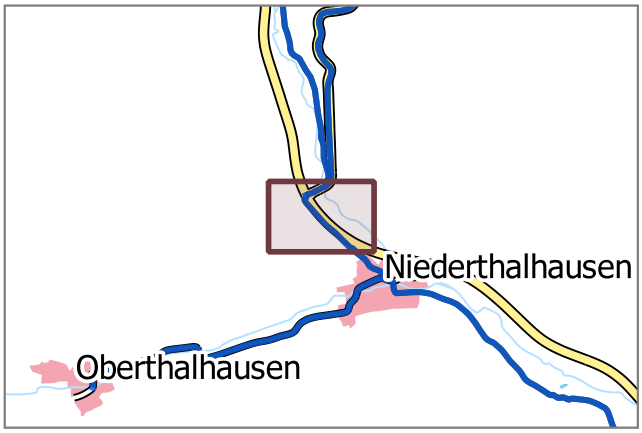
Priorität: C Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges:

Verbindung:	Beenhausen - Niederthalhausen	Maßnahme Nr.:	S186
Kommune 1:	Ludwigsau	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 270 Meter DTV: 3275 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 3254
Beteiligung:	5 0	Baulast:	Kommune (Herstellungsradweg)
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke. Auf der parallel verlaufenden L 3254 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





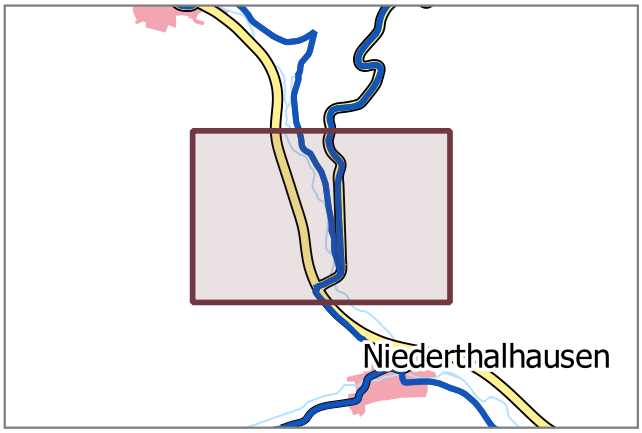
Priorität: B Kostenrahmen: 200.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges:

Verbindung:	Beenhausen - Niederthalhausen	Maßnahme Nr.:	S187
Kommune 1:	Ludwigsau	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 840 Meter DTV: 1767 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 3254
Beteiligung:	10 0	Baulast:	Kommune (Herstellungsradweg)
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existiert kein Weg. Der Radverkehr wird auf der L 3254 geführt. Auf höhe der Schneidemühle ist ein wassergebundener Weg vorhanden.

Beschreibung: Neubau eines Rad (-Wirtschaftsweges) und asphaltieren des wassergebundenen Weges.

Fotos:





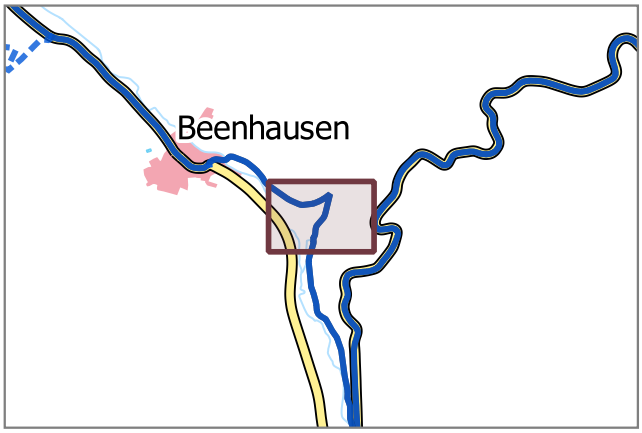
Priorität: B Kostenrahmen: 600.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

Begründung: Die Führung auf der L 3254 ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Der Ausbau der Verbindung Niederthalhausen - Beenhausen ist auf parallelen Wirtschaftswegen durch die Gemeinde Ludwigsau geplant (Variantenvergleich, 2024).

Verbindung:	Beenhausen - Niederthalhausen	Maßnahme Nr.:	**S188**
Kommune 1:	Ludwigsau	Maßnahmentyp:	**Oberfläche asphaltieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 250 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	5 0	Baulast:	Kommune (Herstellungsradweg)
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke. Auf der parallel verlaufenden L 3254 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: 200.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

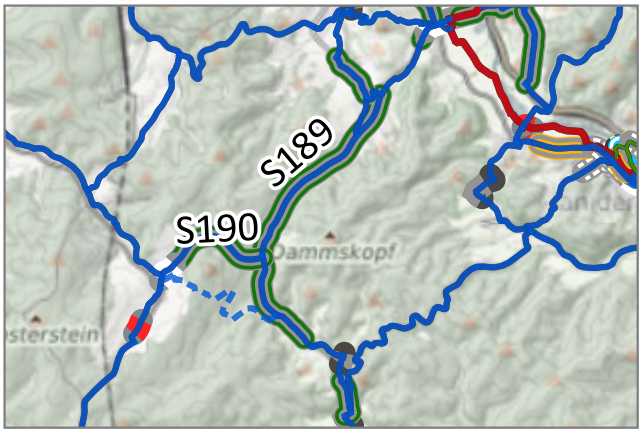
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr.

Sonstiges: Der Ausbau der Verbindung Niederthalhausen - Beenhausen ist auf parallelen Wirtschaftswegen durch die Gemeinde Ludwigsau geplant (Variantenvergleich, 2024).

Verbindung:	Sterkelshausen - Beenhausen	Maßnahme Nr.:	S189
Kommune 1:	Alheim	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	Ludwigsau		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 6460 Meter DTV: 1767 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 3253, L 3254
Beteiligung:	34 1	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	LSG

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Es soll auch der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen untersucht werden.

Fotos:





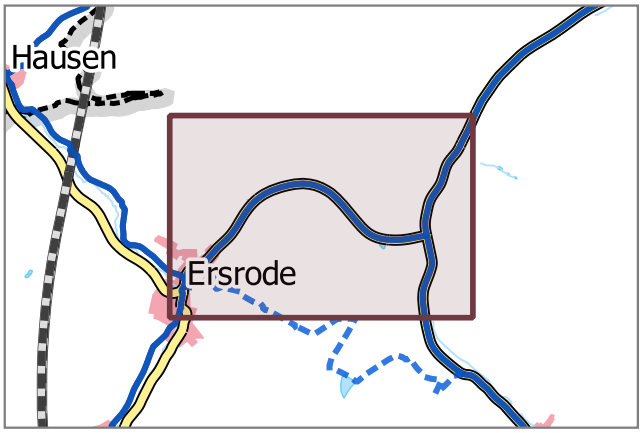
Priorität:	C	Kostenrahmen:	4.500.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend

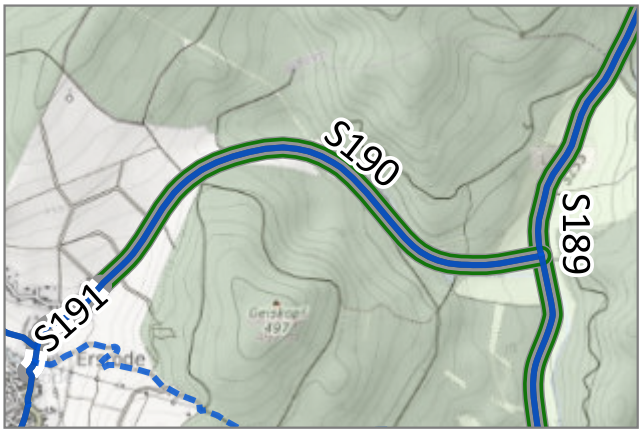
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der abschnittsweise hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit und der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung:	Ersrode - Beenhausen	Maßnahme Nr.:	S190
Kommune 1:	Ludwigsau	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 2270 Meter DTV: 1713 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 3254
Beteiligung:	10 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	LSG

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





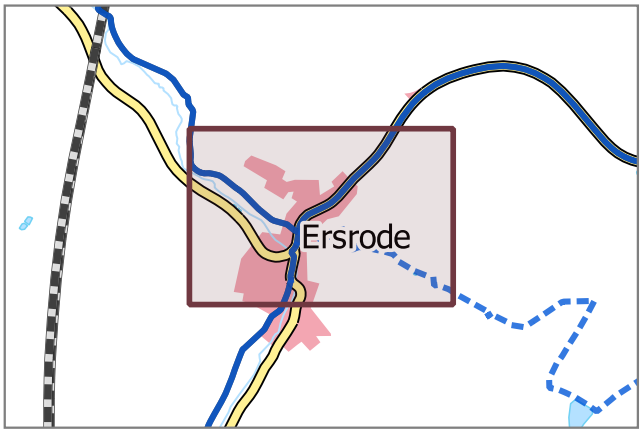
Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 1.500.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der abschnittsweise hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der Kurvigkeitnur nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung:	Ersrode - Beenhausen	Maßnahme Nr.:	**S191**
Kommune 1:	Ludwigsau	Maßnahmentyp:	**Verkehrsberuhigende Umgestaltung**
Kommune 2:	-	Musterlösung(en):	VUG_02 / VUG_03
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Länge:	Ca. 490 Meter DTV: 1713 Kfz/24h
Schulverbindung:	Nein	Straße(n):	Neustadt (L 3254)
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Land
Beteiligung:	1 0	Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h und zum Teil 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

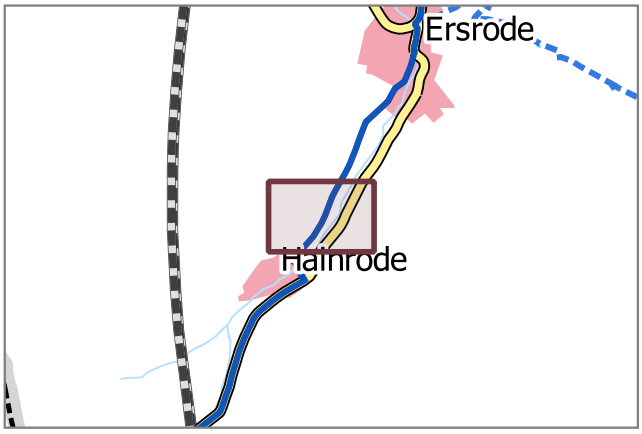
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es ist zu dem über Radarkontrollen zur Einhaltung der geltenden Höchstgeschwindigkeit nachzudenken.

Verbindung:	Hainrode - Ersrode	Maßnahme Nr.:	S192
Kommune 1:	Ludwigsau	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 320 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	6 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 50.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

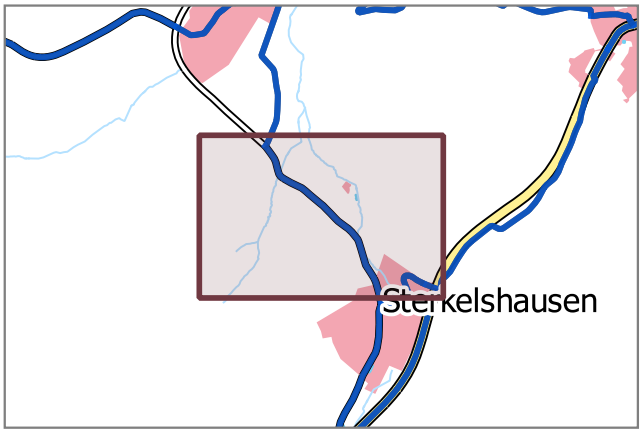
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Die Maßnahme ist bereits durch die Gemeinde Ludwigsau in Planung.

Verbindung:	Sterkelshausen - Oberellenbach	Maßnahme Nr.:	**S193**
Kommune 1:	Alheim	Maßnahmentyp:	**Wegeneubau**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1010 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	K 67
Beteiligung:	28 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen undie Nutzung der Straße Zur Osterbach Mühle untersucht werden.

Fotos:





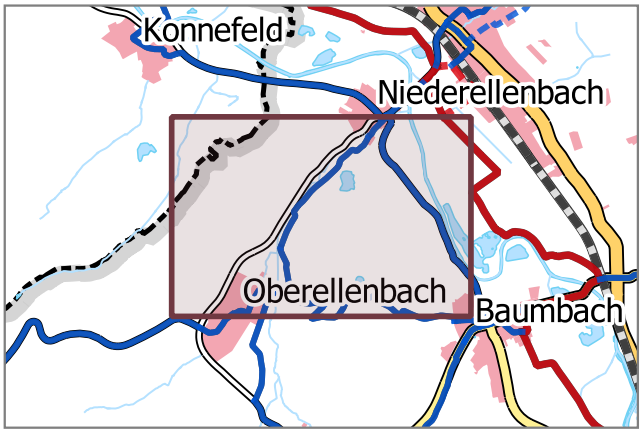
Priorität: C Kostenrahmen: 650.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

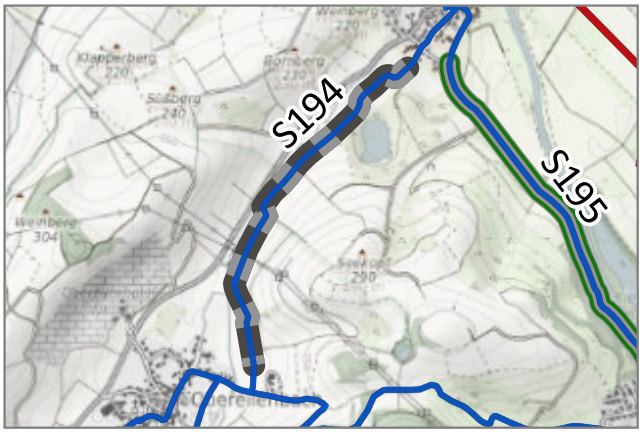
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit und der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung:	Oberellenbach - Niederellenbach	Maßnahme Nr.:	S194
Kommune 1:	Alheim	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1580 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Riedmühle (K 67)
Beteiligung:	32 1	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Auf der parallel verlaufenden K 67 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: 1.000.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

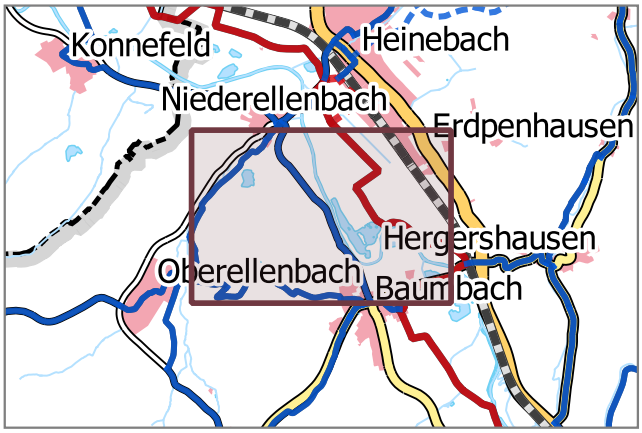
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

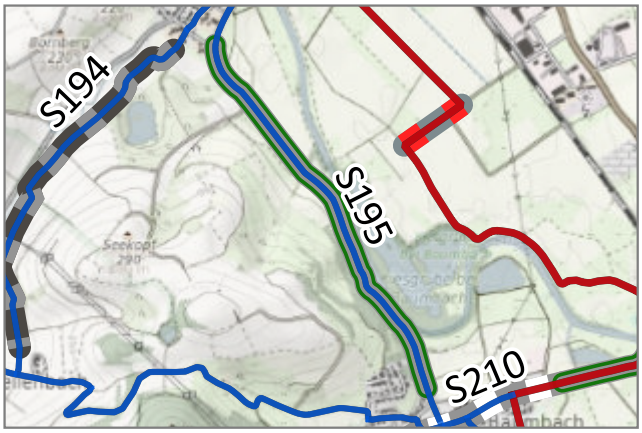
Sonstiges: Nicht für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegebene Radwege können kostengünstiger gebaut werden, da geringere Breiten und ein anderer Unterbau erforderlich sind. Maßnahmen gegen Kfz-Schleichverkehr sind zu treffen.

Verbindung:	Baumbach - Niederellenbach	Maßnahme Nr.:	S195
Kommune 1:	Alheim	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 1720 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	K 68
Beteiligung:	14 2	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	NSG, LSG

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Derzeit können Radfahrende die uwegige Verbindung rechtseitig der Fulda zwischen Baumbach und Niederellenbach.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: 1.150.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

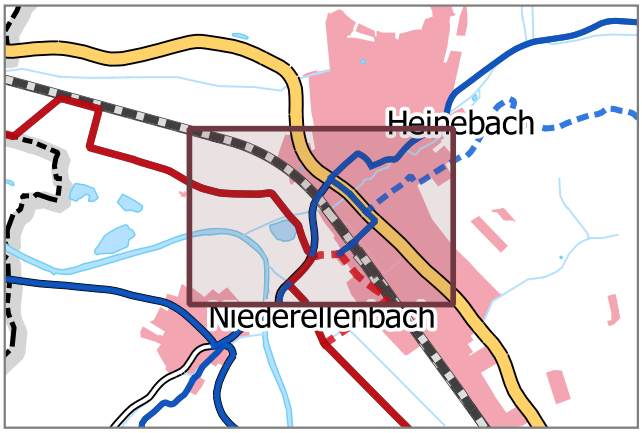
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der abschnittsweise hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit, der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung:	Niederellenbach - Heinebach	Maßnahme Nr.:	**S197**
Kommune 1:	Alheim	Maßnahmentyp:	**Brücke / Unterführung**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	SON_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 400 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	K 67
Beteiligung:	11 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es ist kein Geh- und Radweg auf der Brücke der K 67 über die Bahnschienen vorhanden. Der Radverkehr wir im Mischverkehr auf der K67 geführt. Derzeit kann der Radverkehr die umwegige Führung durch die Unterführung am Bahnhof nehmen (Absteigen und Schieben notwendig).

Beschreibung: Ergänzung eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges an der K67
oder Neubau einer Brücke für den Fuß- und Radverkehr inklusive Zuwegung. Kurzfristig ist die Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit auf der Brücke (K 67) zu prüfen.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

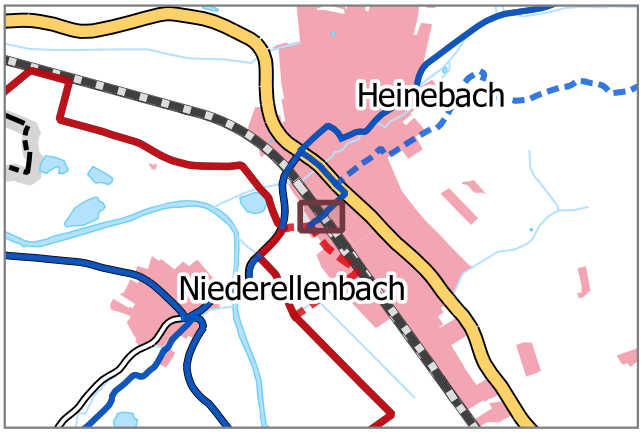
Begründung: Die aktuelle Führung ist nicht geeignet und führt zu Zeitverlusten. Ebenso kommt es zu Konflikten mit dem Fußverkehr in der Unterführung und auf den Zuwegen der Unterführung.

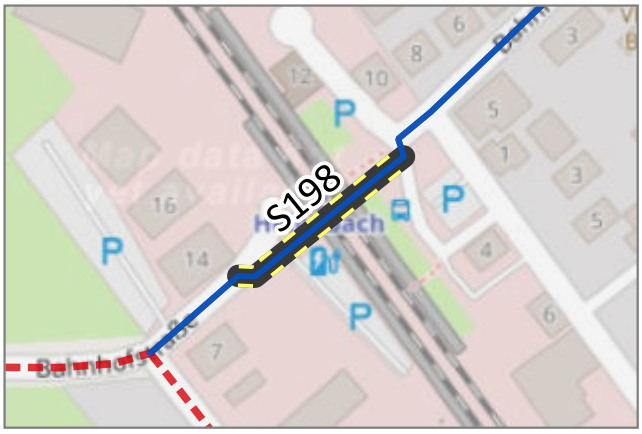
Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Nahmobilitätsplan Alheim (IKS Mobiltätsplanung, 2020)

Verbindung:	Bahnhof Heinebach	Maßnahme Nr.:	**S198**
Kommune 1:	Alheim	Maßnahmentyp:	**Brücke / Unterführung**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 70 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	10 0	Baulast:	Kommune / DB
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Die vorhandene Unterführung ist nicht barrierefrei, der Bahnhof somit auch nicht beidseitig barrierefrei erreichbar.

Beschreibung: Barrierefreieumgestalltung der Unterführung am Bahnhof Heinebach

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

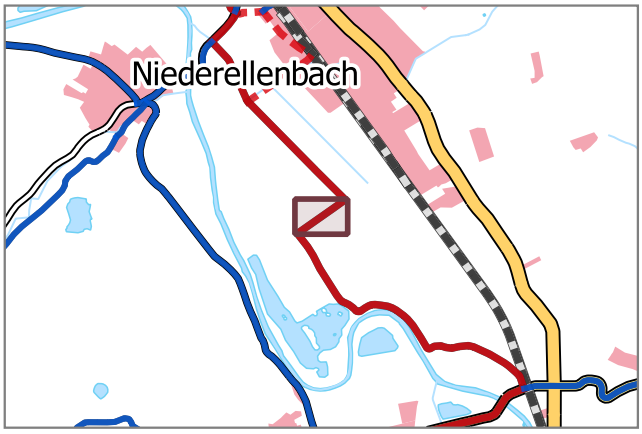
Begründung:

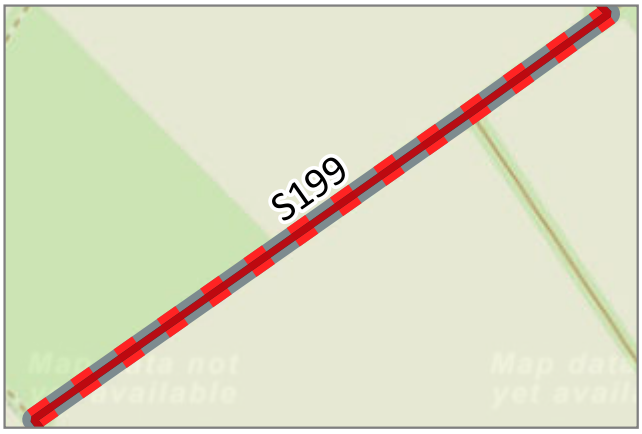
Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Nahmobilitätsplan Alheim (IKS Mobiltätsplanung, 2020)

Verbindung:	Heinebach - Baumbach/Hergershausen	Maßnahme Nr.:	S199
Kommune 1:	Alheim	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 290 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	15 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	LSG

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Die Entwässerung auf diesem Abschnitt ist nicht ausreichend. Dies führt zu häufigen Pfützen auf dem Radweg.

Beschreibung: Sanierung der Entwässerung.

Fotos:





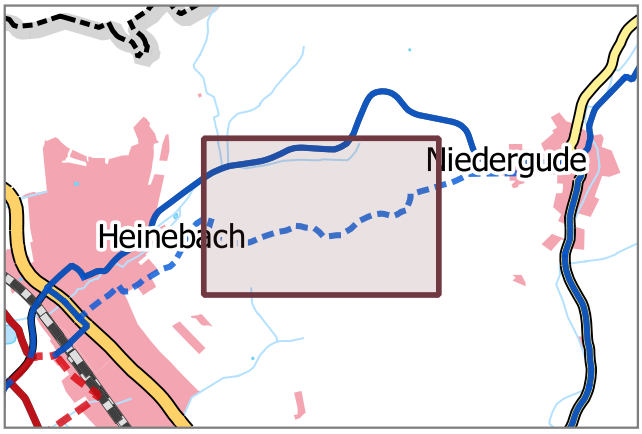
Priorität: B Kostenrahmen: 30.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

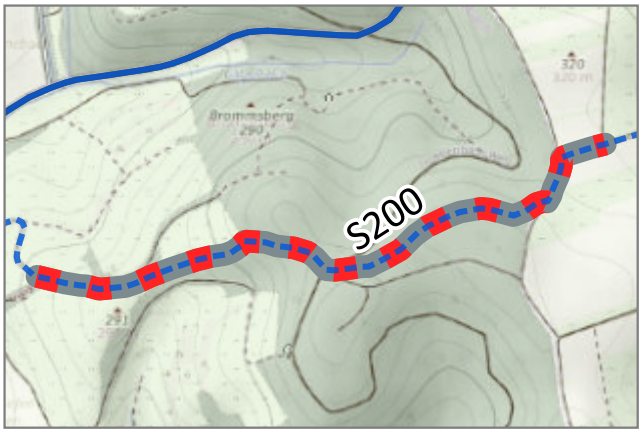
Begründung: Die Pfützen minden den Fahrkomfort und stellen ein Sicherheitsrisiko dar. Durch die nicht funktionierende Entwässerung vekürzt sich die Haltbarkeit des weges.

Sonstiges:

Verbindung:	Heinebach - Niedergude	Maßnahme Nr.:	S200
Kommune 1:	Alheim	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAU_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1340 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	26 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





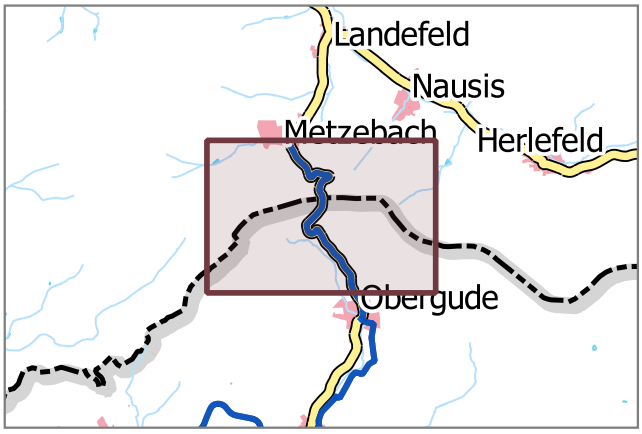
Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen.

Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Nahmobilitätsplan Alheim (IKS Mobiltätsplanung, 2020)
Die Forstämter des Lankreises lehnen eine Asphaltierung von Waldwegen grundsätzlich ab.

Verbindung:	Obergude - Spangenberg	Maßnahme Nr.:	**S201**
Kommune 1:	Alheim	Maßnahmentyp:	**Wegeneubau**
Kommune 2:	Spangenberg		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 2390 Meter DTV: 873 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 3304
Beteiligung:	19 1	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





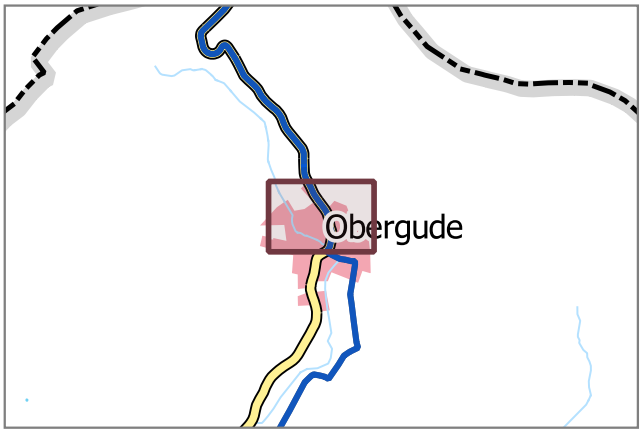
Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 1.650.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit, der Topografie und der schadhaften Oberfläche nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung:	Obergude - Metzebach	Maßnahme Nr.:	S202
Kommune 1:	Alheim	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03 / VUG_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 330 Meter DTV: 873 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Metzebacher Straße (L 3304)
Beteiligung:	4 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





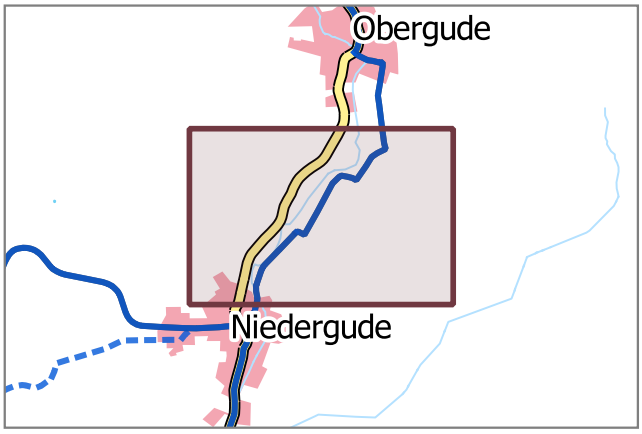
Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind.

Verbindung:	Niedergude - Obergude	Maßnahme Nr.:	S203
Kommune 1:	Allheim	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1030 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	31 1	Baulast:	Kommune (Herstellungsradweg)
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Auf der parallel verlaufenden L 3304 gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





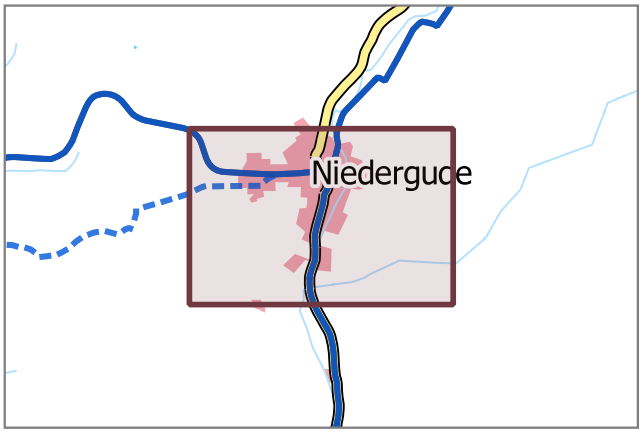
Priorität: D Kostenrahmen: 700.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges:

Verbindung:	Niedergude - Erdpenhausen	Maßnahme Nr.:	S204
Kommune 1:	Alheim	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:			
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03 / VUG_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 490 Meter DTV: 873 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Rotenburger Straße (L 3304)
Beteiligung:	20 2	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





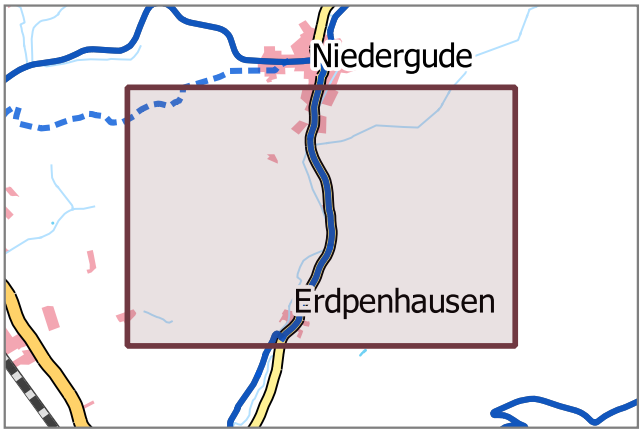
Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind.

Verbindung:	Erdpenhausen - Niedergude	Maßnahme Nr.:	**S205**
Kommune 1:	Alheim	Maßnahmentyp:	**Wegeneubau**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1020 Meter DTV: 873 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 3304
Beteiligung:	40 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei abschnittsweise 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität:	D	Kostenrahmen:	700.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend

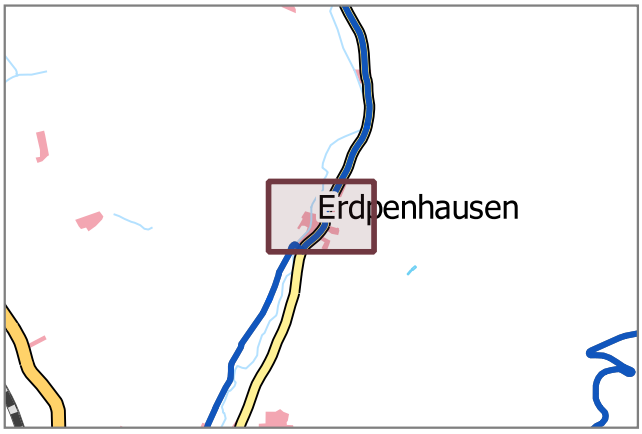
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung:	Erdpenhausen - Niedergude	Maßnahme Nr.:	S206
Kommune 1:	Alheim	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 350 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Hauptstraße (L 3304)
Beteiligung:	7 2	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

DTV: 873 Kfz/24h

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

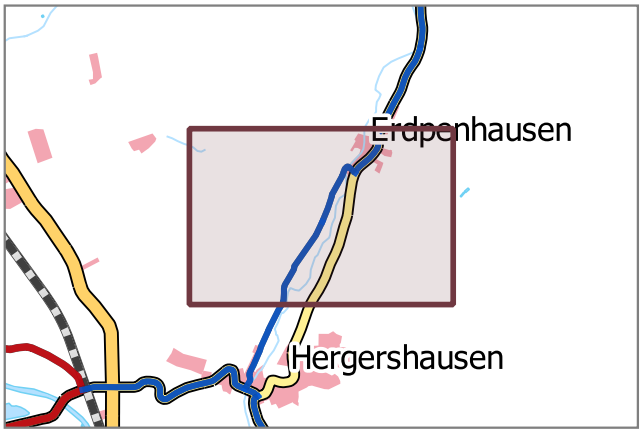
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

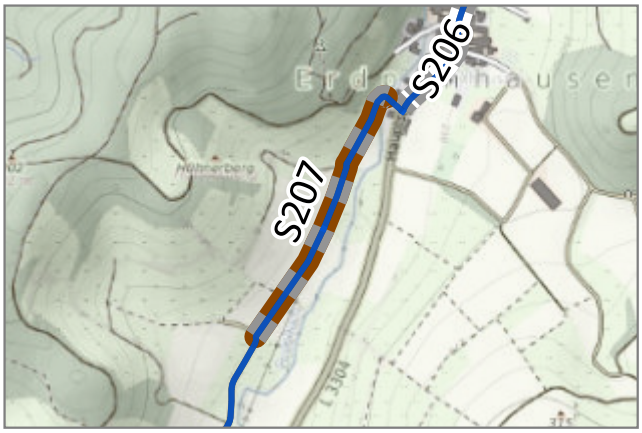
Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind.

Verbindung:	Hergershausen - Erdpenhausen	Maßnahme Nr.:	S207
Kommune 1:	Alheim	Maßnahmentyp:	Unbefestigten Weg ausbauen
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 580 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	31 0	Baulast:	Kommune (Herstellungsradweg)
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:

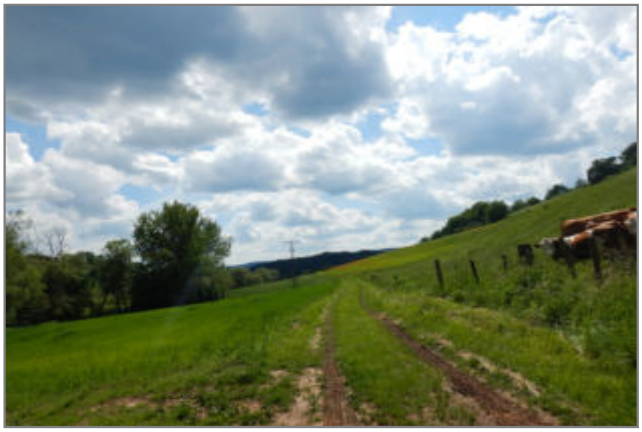




Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt. Auf einem Abschnitt von 150 m ist noch kein Weg vorhanden. Eine Verbindung zwischen Erdpenhausen und Hergershausen ist aktuell nur über L 3304 vorhanden, die aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet ist.

Beschreibung: Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht und Neubau eines Geh- und Radweges als Lückenschluss.

Fotos:





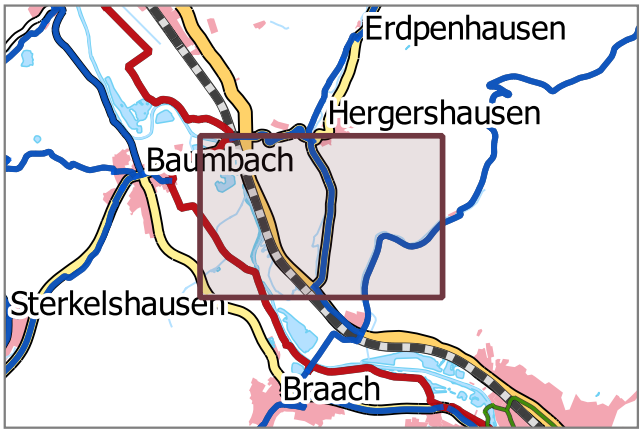
Priorität:	D	Kostenrahmen:	400.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend

Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei bzw. nach Niederschlag können sie nicht befahren werden.

Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Nahmobilitätsplan Alheim (IKS Mobiltätsplanung, 2020)

Verbindung:	Hergershausen - Rotenburg	Maßnahme Nr.:	**S208**
Kommune 1:	Alheim	Maßnahmentyp:	**Wegeneubau**
Kommune 2:	Rotenburg a.d. Fulda		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 1620 Meter DTV: 873 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	L 3304
Beteiligung:	37 1	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges als straßenbegleitenden Zweirichtungsweg entlang der L3304. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Es soll auch der Ausbau von zum Teilen parallel liegenden Wirtschaftswegen untersucht werden.

Fotos:





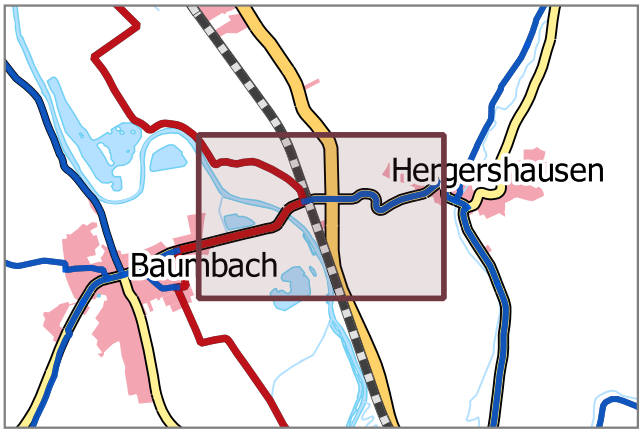
Priorität: B Kostenrahmen: 1.100.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

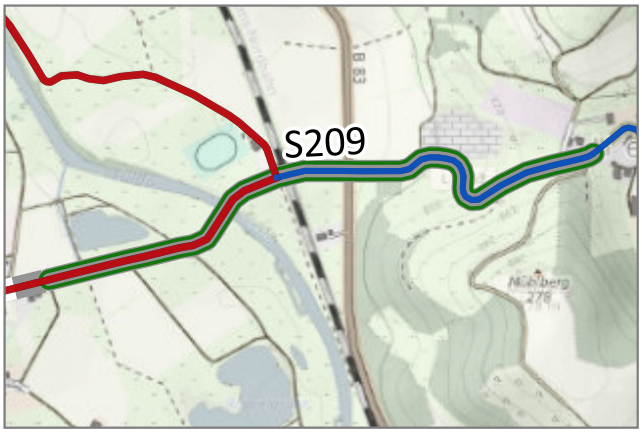
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der (abschnittsweise) hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Nahmobilitätskonzept der Stadt Rotenburg an der Fulda (Cooperative Infrastruktur und Umwelt, 2023)

Verbindung:	Baumbach - Hergershausen	Maßnahme Nr.:	**S209**
Kommune 1:	Alheim	Maßnahmentyp:	**Wegeneubau**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 1300 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	L 3253
Beteiligung:	51 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	LSG

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.
Umsetzung des Neubaus einer Brücke am bestehenden Standort für Kfz, Fuß- und Radverkehr mit ausreichenden Breiten für alle Verkehrsarten.

Fotos:





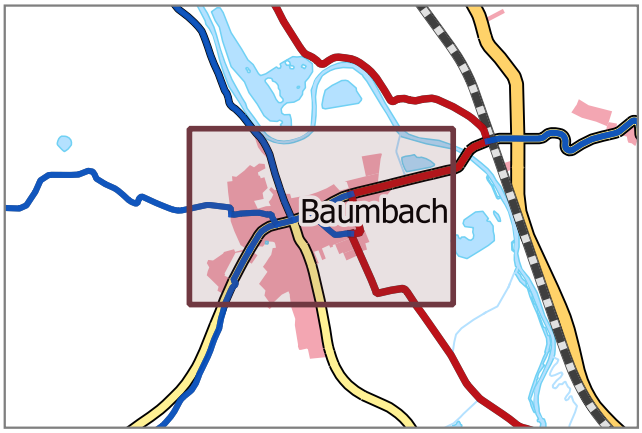
Priorität:	A	Kostenrahmen:	1.200.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Nahmobilitätsplan Alheim (IKS Mobiltätsplanung, 2020).
Im Kontext der Fulda-Renaturierung entsteht für die L3253 ein neues Brückenbauwerk mit Geh- und Radweg.

Verbindung:	Baumbach - Hergershausen	Maßnahme Nr.:	S210
Kommune 1:	Alheim	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_02 / VUG_03
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 810 Meter DTV: 1767 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Sterkelshäuser Straße (L 3253)
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	LSG

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen.Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen. E

Fotos:





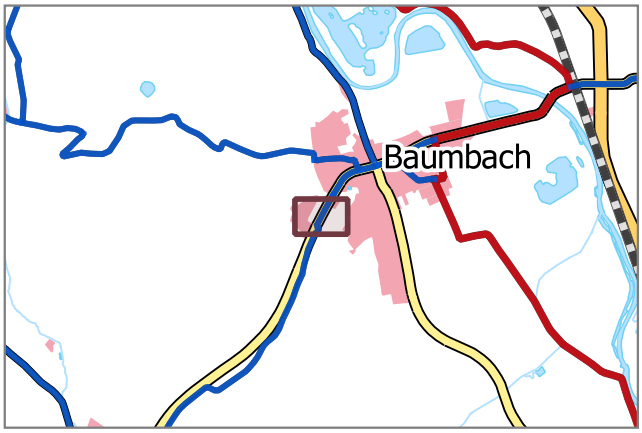
Priorität: B Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Ggf noch den Einsatz von Schutz- oder Radfahrstreifen prüfen.

Verbindung:	Sterkelshausen - Baumbach	Maßnahme Nr.:	**S211**
Kommune 1:	Alheim	Maßnahmentyp:	**Wegeneubau**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	UFR_13
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 110 Meter DTV: 1767 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Streckhäsuer Straße (L 3253)
Beteiligung:	17 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität:	C	Kostenrahmen:	90.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

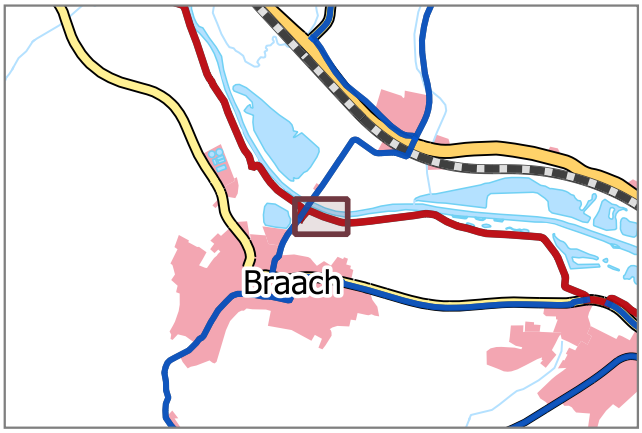
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Kfz-Verkehrsbelastung und der Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

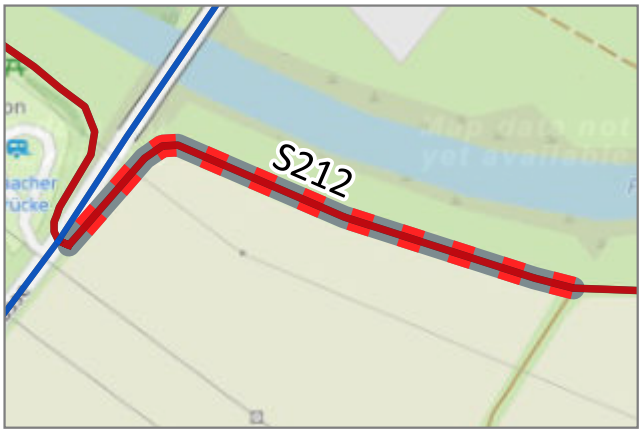
Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Nahmobilitätsplan Alheim (IKS Mobiltätsplanung, 2020)

Verbindung:	Rotenburg - Baumbach	Maßnahme Nr.:	S212
Kommune 1:	Rotenburg a.d. Fulda	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 240 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	13 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	LSG

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: 50.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

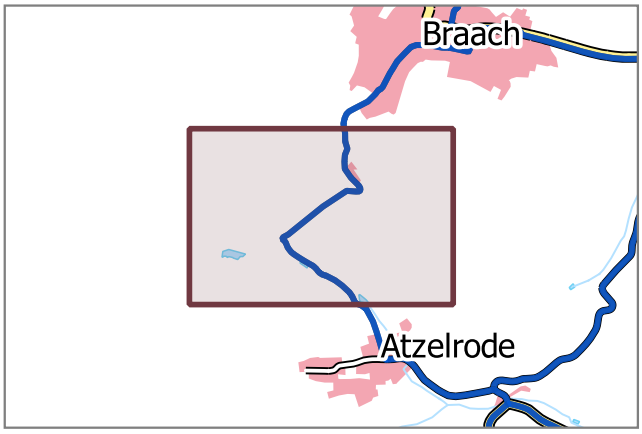
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

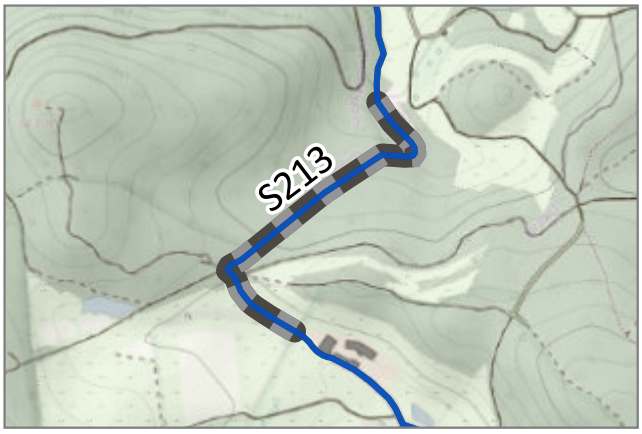
Sonstiges:

Verbindung:	Braach - Atzelrode	Maßnahme Nr.:	S213
Kommune 1:	Rotenburg a.d. Fulda	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 810 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	4 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Der Waldweg am Schützenhaus entlang ist durch Forstarbeiten stark beschädigt und sollte saniert werden.

Fotos:





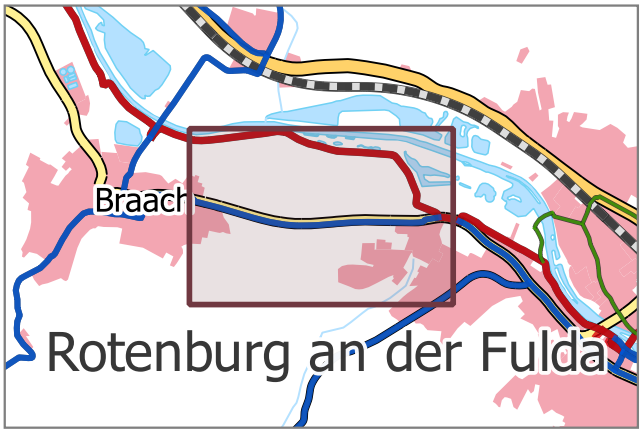
Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 650.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

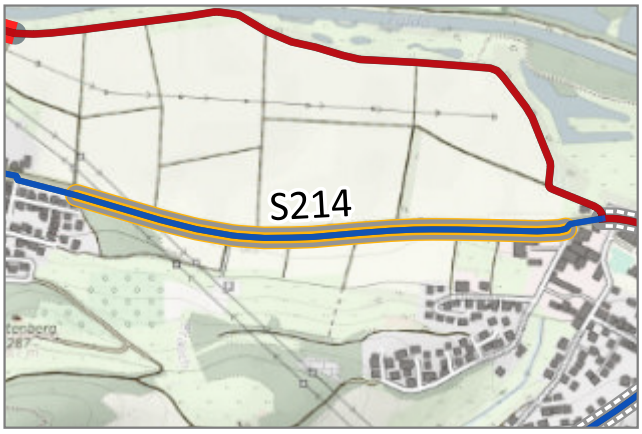
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen.

Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Nahmobilitätskonzept der Stadt Rotenburg an der Fulda (Cooperative Infrastruktur und Umwelt, 2023)

Verbindung:	Rotenburg - Braach	Maßnahme Nr.:	S214
Kommune 1:	Rotenburg a.d. Fulda	Maßnahmentyp:	Wegebeleuchtung anlegen
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 1030 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Braacher Straße (L 3208)
Beteiligung:	6 1	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Unbeleuchteter straßenbgleitender Geh- und Radweg.

Beschreibung: Beleuchtung des Gemeinsamen Geh- und Radweges zwischen Rotenburg und Braach.

Fotos:





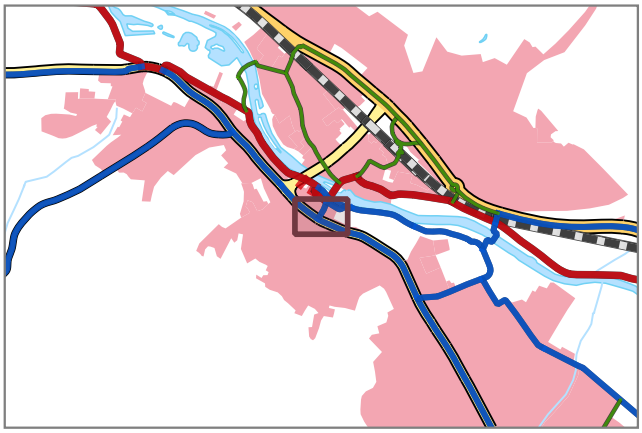
Priorität:	B	Kostenrahmen:	150.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

Begründung: Durch Beleuchtung wird die Sicherheit für Zufußgehende und Radfahrende erhöht. Besonders bei Kindern und Jugendlichen ist dies wichtig. Beleuchtung führt dazu, dass Wege auch bei Dunkelheit bzw. in der Dämmerung sicher befahren werden können. Die soziale Kontrolle steigt.

Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Nahmobilitätskonzept der Stadt Rotenburg an der Fulda (Cooperative Infrastruktur und Umwelt, 2023)

Verbindung:	Rotenburg - Braach	Maßnahme Nr.:	S217
Kommune 1:	Rotenburg a.d. Fulda	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_02
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 310 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Breiten Straße (L 3336)
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind di Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

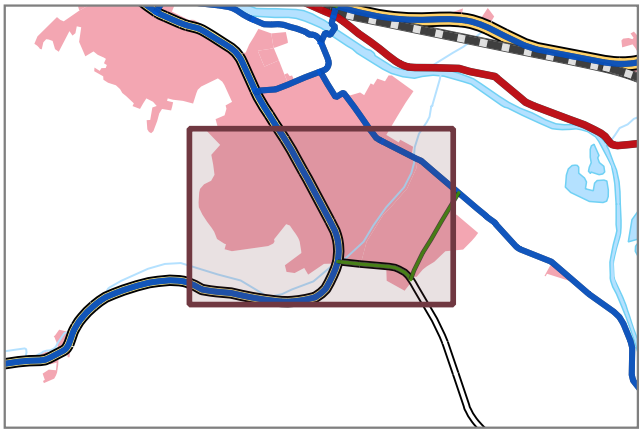
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehr verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Nahmobilitätskonzept der Stadt Rotenburg an der Fulda (Cooperative Infrastruktur und Umwelt, 2023)
Siehe S. 64

Verbindung:	Rotenburg - Mündershausen	Maßnahme Nr.:	S219
Kommune 1:	Rotenburg a.d. Fulda	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 480 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Mündershäuser Straße
Beteiligung:	0 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Beidseitige Radwege (gem. Geh-/Radwege) Die vorhandenen Radwege sind zum teil zu schmal.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Radweges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Radweg.

Fotos:





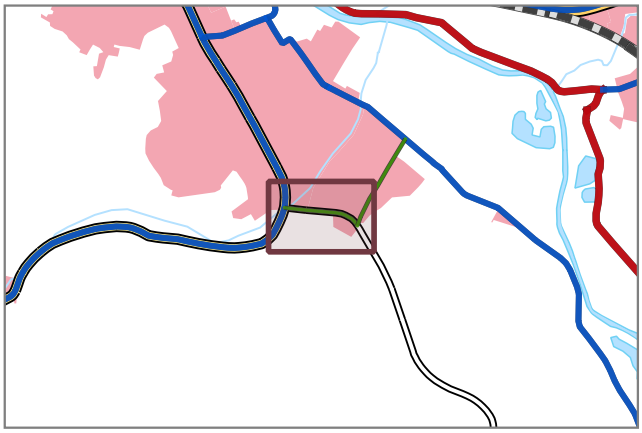
Priorität: C Kostenrahmen: 250.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

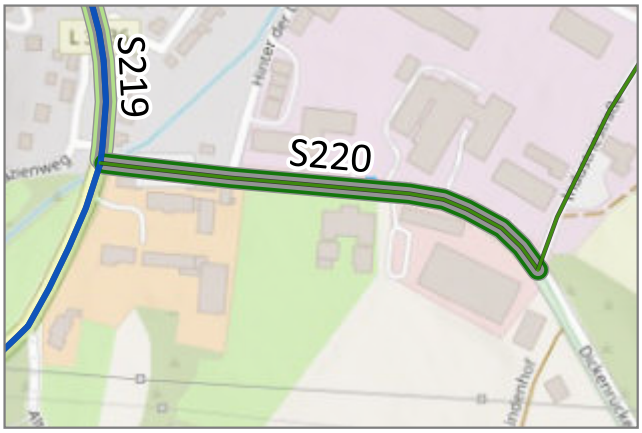
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus.

Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Nahmobilitätskonzept der Stadt Rotenburg an der Fulda (Cooperative Infrastruktur und Umwelt, 2023)

Verbindung:	Rotenburg - Alheimer Kaserne	Maßnahme Nr.:	S220
Kommune 1:	Rotenburg a.d. Fulda	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 390 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Dickenrücker Straße (K 60)
Beteiligung:	6 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Beschreibung: Entlang der Dickenrücker Straße ist ein Neubau von gemeinsamen Geh- und Radwegen beidseitig vorgesehen. An der Nordseite sollen diese bis zum Friedhof reichen, an der Südseite bis zur Einfahrt des Parkplatzes des Finanzamts. (Es ist nicht die gesamte Maßnahme dargestellt).

Fotos:





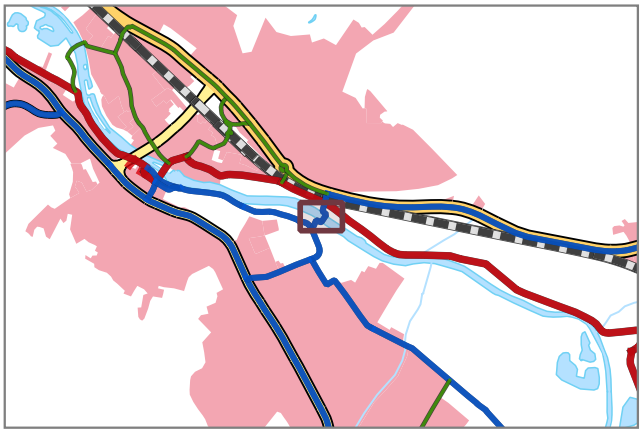
Priorität:	D	Kostenrahmen:	650.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend

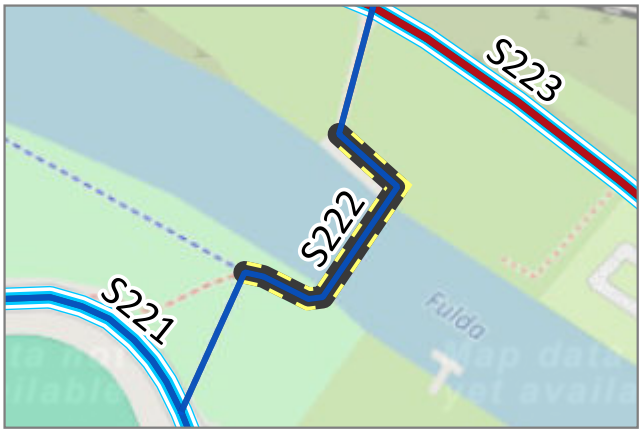
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Nahmobilitätskonzept der Stadt Rotenburg an der Fulda (Cooperative Infrastruktur und Umwelt, 2023)

Verbindung:	Rotenburg Schulzentrum	Maßnahme Nr.:	**S222**
Kommune 1:	Rotenburg a.d. Fulda	Maßnahmentyp:	**Brücke / Unterführung**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	SON_
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 100 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	LSG

Lage:





Situation: Die Fußgängerbrücke über die Fulda wird aktuell (regelwiedrig) von vielen Radfahrenden genutzt und stellt aufgrund der unzureichenden Breite sowie der Oberflächenbeschaffenheit ein Problem für den Radverkehr dar. Radfahrende müssen laut Beschilderung absteigen.

Beschreibung: Erneuerung der Brücke mit einem breiteren Querschnitt und einer rutschsicheren Oberfläche. Neubau der Rampen und fahrdynamischere Wegeführung des Radverkehrs. Kurzfristig ist die Brücke für den Radverkehr freizugeben, aber in untergeordneter Stellung gegenüber dem Fußverkehr zu führen. Zudem sollte ein Zusatzzeichen angebracht werden, welches vor Rutschgefahr bei Nässe warnt.

Fotos:





Priorität:	A	Kostenrahmen:	k. A.	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	k.A.

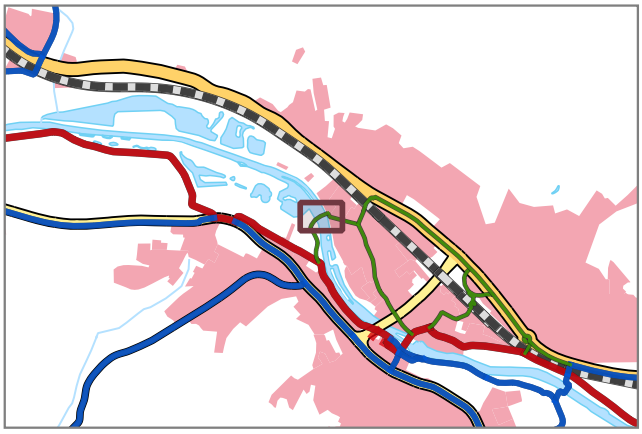
Begründung: Zu schmale Fuß- und Radverkehrsbrücken können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus.

Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Nahmobilitätskonzept der Stadt Rotenburg an der Fulda (Cooperative Infrastruktur und Umwelt, 2023)

Verbindung:	Rotenburg	Maßnahme Nr.:	**S225**
Kommune 1:	Rotenburg a.d. Fulda	Maßnahmentyp:	**Brücke / Unterführung**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	SON_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 70 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Brücke ist nicht für den Radverkehr freigegeben wird aber stark von Radfahrenden genutzt. Die Brücke ist zu schmal für eine Rad-/Fußwegebrücke.

Beschreibung: Freigabe der Fuldabrücke für den Radverkehr.
Langfrsitig sollte die Brücke durch eine Rad-/FußwegeBrücke ersetzt werden, die min. 4 m breit ist.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

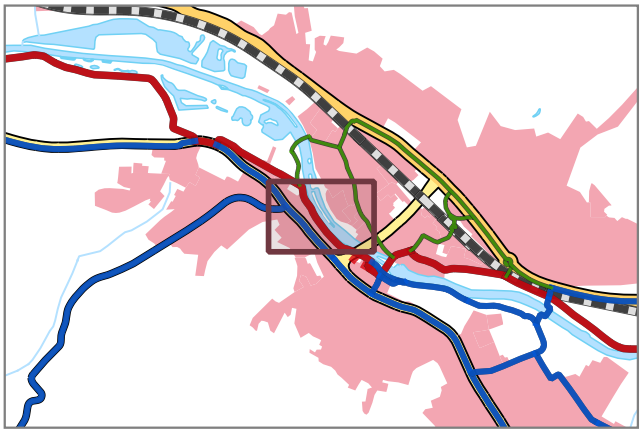
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus.

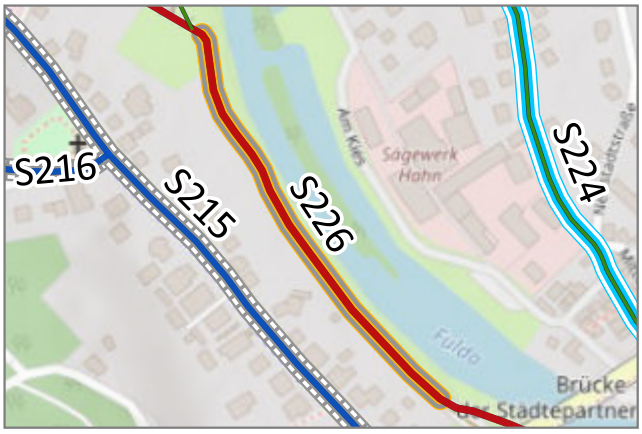
Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Nahmobilitätskonzept der Stadt Rotenburg an der Fulda (Cooperative Infrastruktur und Umwelt, 2023)

Verbindung:	Rotenbrug - Braachn	Maßnahme Nr.:	S226
Kommune 1:	Rotenburg a.d. Fulda	Maßnahmentyp:	Wegebeleuchtung anlegen
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 370 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	4 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Unbeleuchteter selbständig geführter Geh- und Radweg.

Beschreibung: Beleuchtung des Gemeinsamen Geh- und Radweges zwischen Sportanlage und Innenstadt.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: 50.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

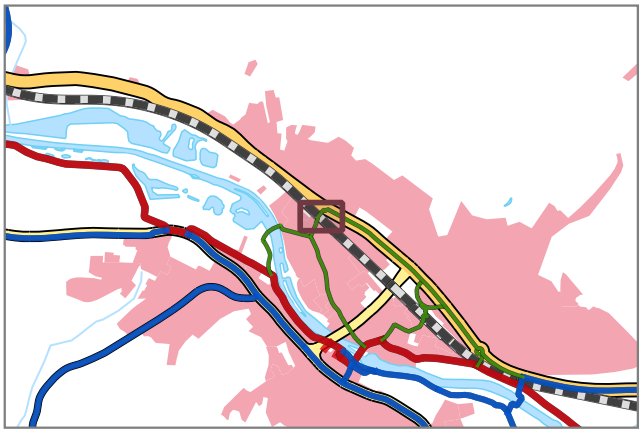
Begründung: Durch Beleuchtung wird die Sicherheit für Zufußgehende und Radfahrende erhöht. Besonders bei Kindern und Jugendlichen ist dies wichtig. Beleuchtung führt dazu, dass Wege auch bei Dunkelheit bzw. in der Dämmerung sicher befahren werden können. Die soziale Kontrolle steigt.

Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Nahmobilitätskonzept der Stadt Rotenburg an der Fulda (Cooperative Infrastruktur und Umwelt, 2023)

Verbindung:	Rotenburg	Maßnahme Nr.:	**S228**
Kommune 1:	Rotenburg a.d. Fulda	Maßnahmentyp:	**Brücke / Unterführung**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	SON_11
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 100 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	1 0	Baulast:	Kommune / DB
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Die Unterführung ist nicht für den Radverkehr freigegeben. Die Unterführung ist zu schmal für einen gemeinsamen Geh- und Zweirichtungsradweg. Es befinden sich hinderliche Umlaufsperren auf dem Weg

Beschreibung: Freigabe der Unterführung für den Radverkehr. Langfristig sollte die Unterführung verbreitert werden, sodass sie den ERA-Regelmaßen entspricht.

Fotos:





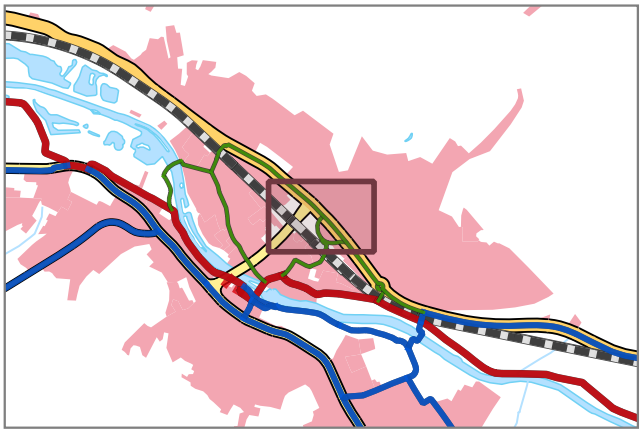
Priorität: D Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

Begründung: Die Unterführung hat ein kommunale Verbindungsfunktion für das Radverkehrsnetz. Die Umlaufsperren gefährden und behindern Verkehrsteilnehmer. Zu schmale Wege führen zu Konflikten zwischen Rad und Fußverkehr.

Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Nahmobilitätskonzept der Stadt Rotenburg an der Fulda (Cooperative Infrastruktur und Umwelt, 2023)

Verbindung:	Rotenburg - Lispenhausen	Maßnahme Nr.:	**S230**
Kommune 1:	Rotenburg a.d. Fulda	Maßnahmentyp:	**Wegeneubau**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 360 Meter DTV: 12408 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Kasseler Straße (B 83)
Beteiligung:	1 0	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es bestehen nicht beschilderte (und damit nicht benutzungspflichtige) Geh-/Radwege im Seitenraum. Die Wege sind zu schmal.

Beschreibung: Nebau baulicher Radwege auf beiden Seiten der Kasseler Straße im Einrichtungsverkehr.

Fotos:





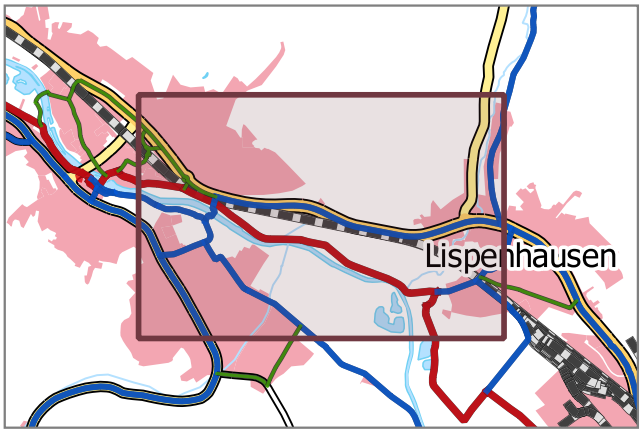
Priorität: A Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

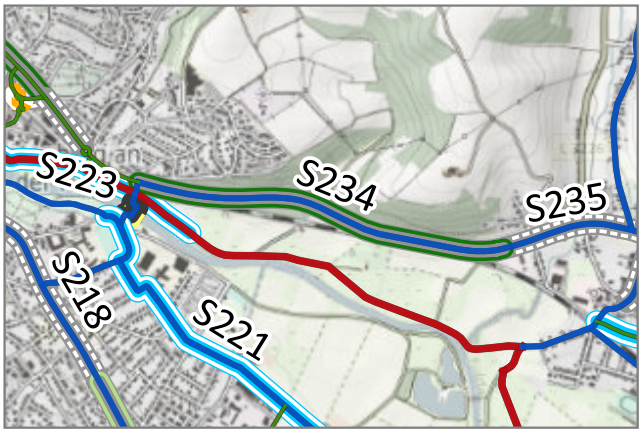
Begründung:

Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Nahmobilitätskonzept der Stadt Rotenburg an der Fulda (Cooperative Infrastruktur und Umwelt, 2023)

Verbindung:	Lispenhausen - Rotenburg	Maßnahme Nr.:	**S234**
Kommune 1:	Rotenburg a.d. Fulda	Maßnahmentyp:	**Wegeneubau**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 1610 Meter DTV: 12408 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Kasseler Straße (B 83)
Beteiligung:	7 2	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Im Ortseingangsbereich von Rotenburg und Lispenhausen bestehen zum Teil einseitige gemeinsame Geh-und Radwege, die aber zu schmal sind. Außerorst wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Es sind Mehrzweckstreifen links und rechts der Fahrbahn vorhanden. (Die Alternative Führung entlang der Fulda ist in den Wintermonaten häufig überflutet).

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges und Verbreitern des vorhandenen Weges im Ortseingangsbereich von Rotenburg bis zur Bushaltestelle zum Mühlberg. Dort Nutzung der vorhanden Querungshilfe als Übergang vom Zweirichtungsradweg auf die vorhanden Wege.

Fotos:





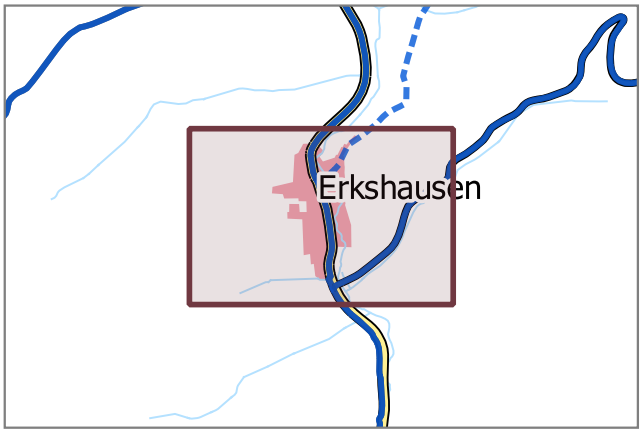
Priorität:	B	Kostenrahmen:	1.400.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung:	Erkshausen - Seifertshausen	Maßnahme Nr.:	**S238**
Kommune 1:	Rotenburg a.d. Fulda	Maßnahmentyp:	**Verkehrsberuhigende Umgestaltung**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 630 Meter DTV: 1331 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Hauptstraße (L 3226)
Beteiligung:	3 1	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





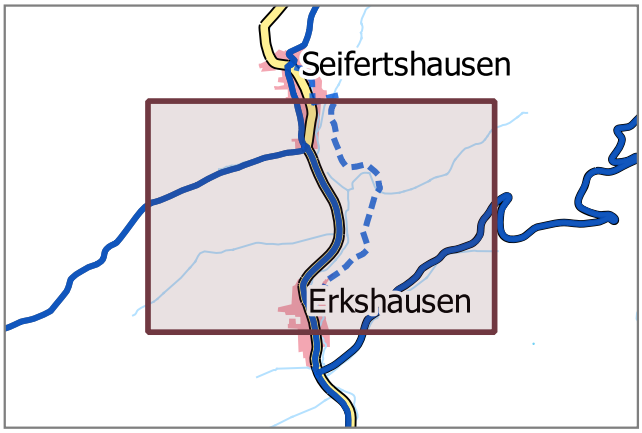
Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

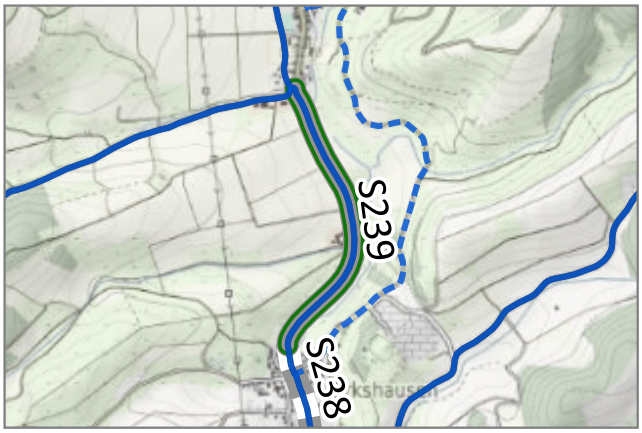
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Nahmobilitätskonzept der Stadt Rotenburg an der Fulda (Cooperative Infrastruktur und Umwelt, 2023)

Verbindung:	Erkshausen - Seifertshausen	Maßnahme Nr.:	**S239**
Kommune 1:	Rotenburg a.d. Fulda	Maßnahmentyp:	**Wegeneubau**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02 / UFR_12
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1220 Meter DTV: 1331 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 3226
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Derzeit können Radfahrende ein umwegige Verbindung über asphaltierte Wirtschaftswege nutzen.

Beschreibung: Neubau eines Gemeinsamen Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 800.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

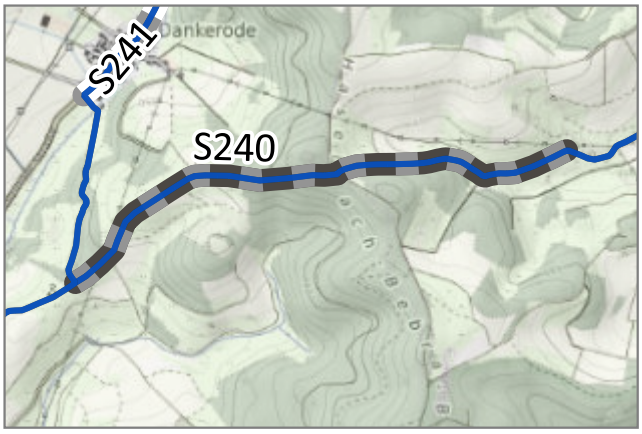
Begründung: Die bestehende Verbindung über Wirtschfaftswege ist zu umwegig (ca. 25 % länge Strecke im Vergleich zur L 3226) und wird vom Radverkehr nicht genutzt.

Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Nahmobilitätskonzept der Stadt Rotenburg an der Fulda (Cooperative Infrastruktur und Umwelt, 2023)

Verbindung:	Seifertshausen - Königswald	Maßnahme Nr.:	**S240**
Kommune 1:	Rotenburg a.d. Fulda	Maßnahmentyp:	**Oberfläche asphaltieren**
Kommune 2:	Cornberg		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 2290 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	4 1	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





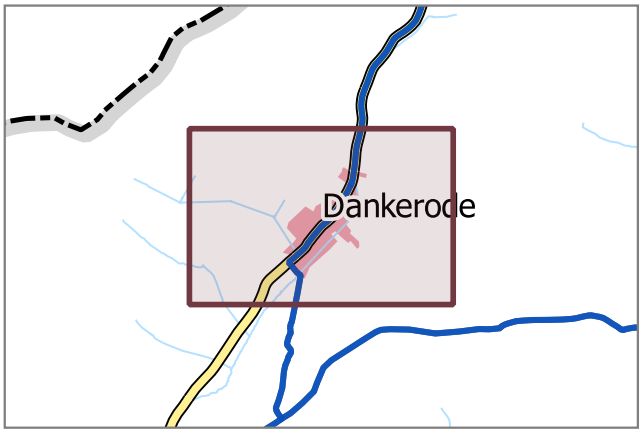
Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 1.800.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Die Forstämter des Lankreises lehnen eine Asphaltierung von Waldwegen grundsätzlich ab.

Verbindung:	Dankerode - Waldkappel	Maßnahme Nr.:	S241
Kommune 1:	Rotenburg a.d. Fulda	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 570 Meter DTV: 1331 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Stölzinger Straße (L 3226)
Beteiligung:	1 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





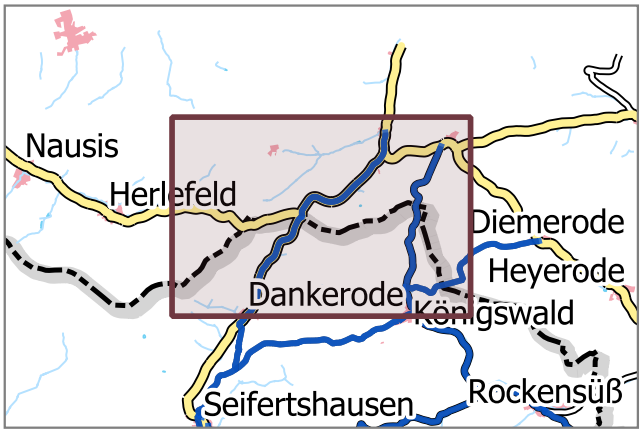
Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Nahmobilitätskonzept der Stadt Rotenburg an der Fulda (Cooperative Infrastruktur und Umwelt, 2023)

Verbindung:	Dankerode - Waldkappel	Maßnahme Nr.:	S242
Kommune 1:	Rotenburg a.d. Fulda	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	Waldkappel		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 4080 Meter DTV: 1331 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 3226
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 2.800.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

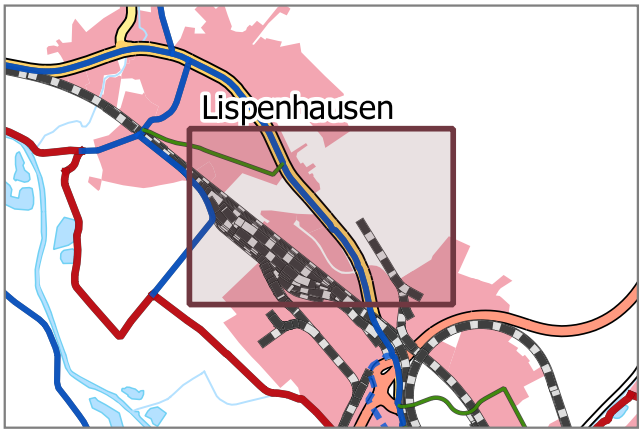
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung:	Bebra - Lispenhausen	Maßnahme Nr.:	**S243**
Kommune 1:	Bebra	Maßnahmentyp:	**Bestehenden Weg verbreitern**
Kommune 2:	Rotenburg a.d. Fulda		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 670 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	B 83
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg ist zu schmal. Er ist für beide Fahrtrichtungen benutzungspflichtig.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.

Fotos:





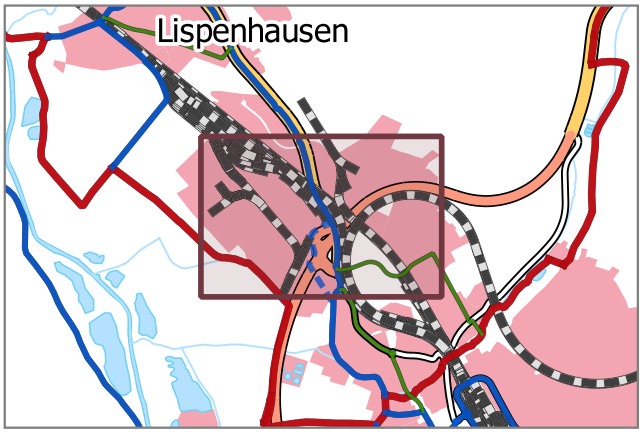
Priorität: B Kostenrahmen: 230.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

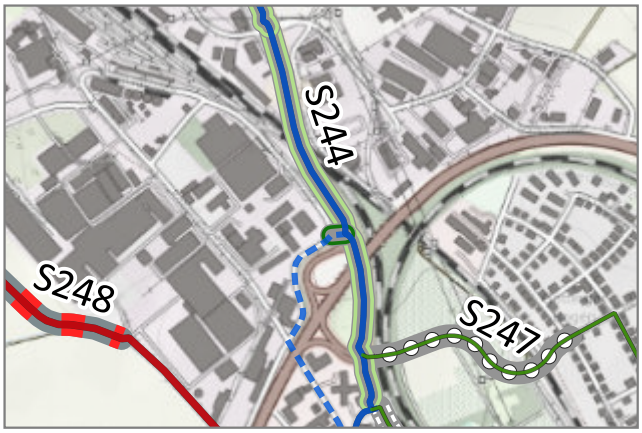
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: -

Verbindung:	Bebra - Lispenhausen	Maßnahme Nr.:	S244
Kommune 1:	Bebra	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 820 Meter DTV: 12408 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	B 83
Beteiligung:	5 0	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg ist zu schmal. Er ist für beide Fahrtrichtungen benutzungspflichtig.

Beschreibung: Ausbau und Beschilderung des gemeinsamen Geh- und Radwegs (Vz 240) nördlich der Kasseler Straße Richtung Lispenhausen (wird z.T. schon durch den Umbau des Knotenpunkts umgesetzt).

Fotos:





Priorität:	B	Kostenrahmen:	250.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut

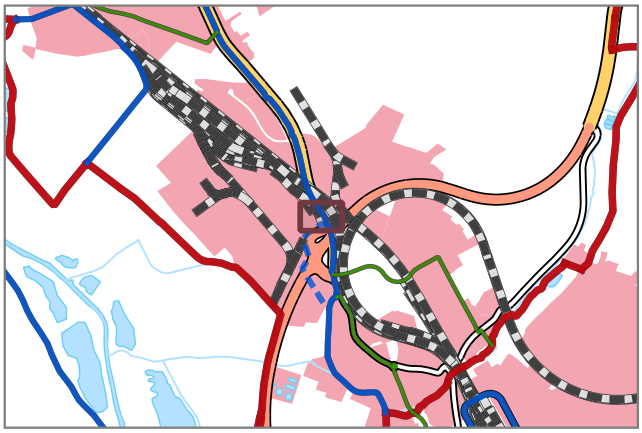
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Verkehrskonzept der Stadt Bebra (LK Argus, 2023)

Verbindung:	Bebra - Bebra-West	Maßnahme Nr.:	S245
Kommune 1:	Bebra	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 90 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	1 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es ist kein Weg vorhanden.

Beschreibung: Neubau eines Geh- und Radweges

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: 100.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

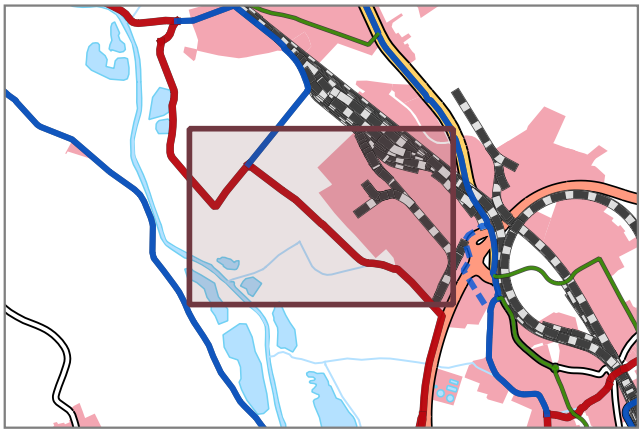
Begründung: Über einen neuen Verbindungsweg vom straßenbegleitenden Radweg entlang der B 83 zur Tromagstraße kann der Knotenpunktbereich von B83 und B27 vom Radverkehr nahezu ohne Umwege umfahren werden.

Sonstiges:

Verbindung:	Bebra - Rotenburg	Maßnahme Nr.:	S248
Kommune 1:	Bebra	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	Rotenburg a.d. Fulda		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 920 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	R1
Beteiligung:	21 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	LSG, VSG

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: 700.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

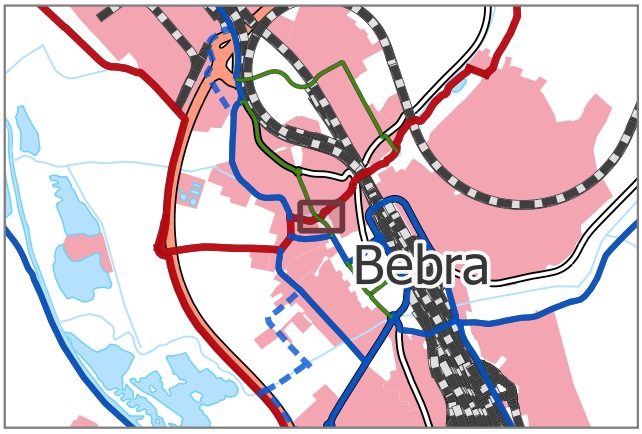
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

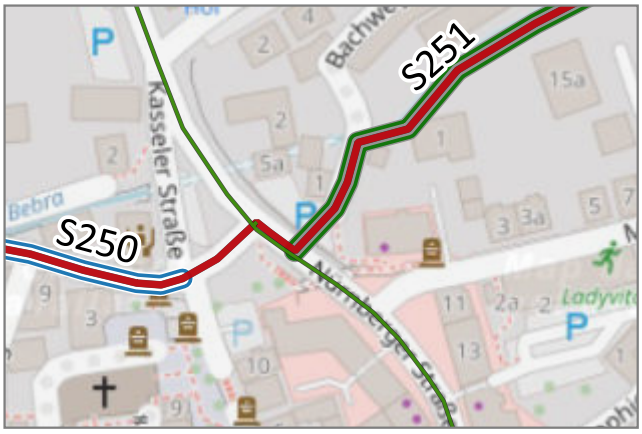
Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden.

Verbindung:	Bebra - Asmushausen	Maßnahme Nr.:	S251
Kommune 1:	Bebra	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 30 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Bachweg
Beteiligung:	6 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es ist keine Verbindung von der Nürnberger Straße zum Bachweg für den Radverkehr vorhanden. Aktuell wird der Radverkehr über die Mühlenstraße geführt.

Beschreibung: Anbindung des Bachweges mit dem Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges an die Nürnberger Straße.

Fotos:





Priorität:	A	Kostenrahmen:	k. A.	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	k.A.

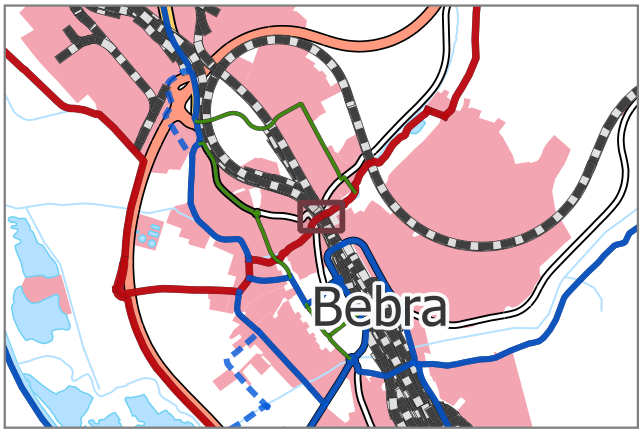
Begründung: Durch die Verbindung wird eine direktere Führung ohne Einbahnstraßen ermöglicht.

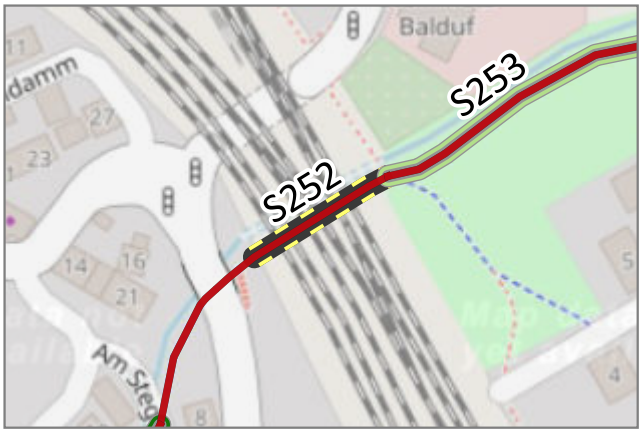
Sonstiges: Diese Maßnahme ist im Zuge der Umgesaltung des Bebralaufes in der Innenstadt bereits in Planung.

Verbindung:	Bebra - Asmushausen	Maßnahme Nr.:	S252
Kommune 1:	Bebra	Maßnahmentyp:	Brücke / Unterführung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	SON_11
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 50 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Kommune / DB
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der gemeinsame Geh- und Radweg ist zum Teil in der Unterführung zu schmal.

Beschreibung: Ausbau des Weges damit er den Anforderungen gemäß Musterlösung entspricht.

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

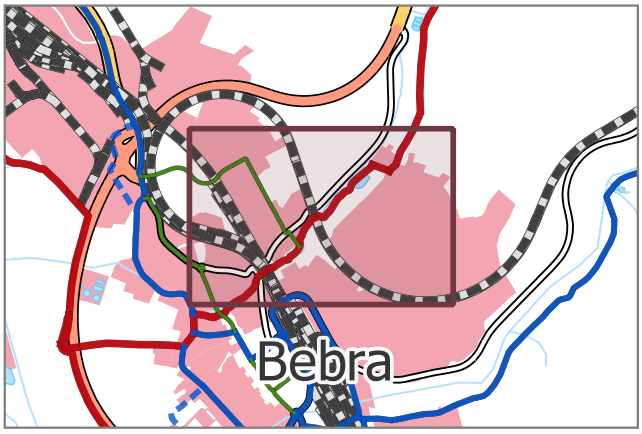
Begründung: Der zu schmale Weg vermindert die Attraktivität der Verbindung und führt zu zeitverlusten. Es kommt zu Konflikten im Begegnungsverkehr und mit dem Fußverkehr.

Sonstiges:

Verbindung:	Bebra - Asmushausen	Maßnahme Nr.:	S253
Kommune 1:	Bebra	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 790 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg ist zu schmal und weist eine gepflasterte Oberfläche auf.

Beschreibung: Verbreitern und asphaltieren des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.
Absenken des Bordsteins beim Übergan in die Straße "Im Kessel".

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: 400.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

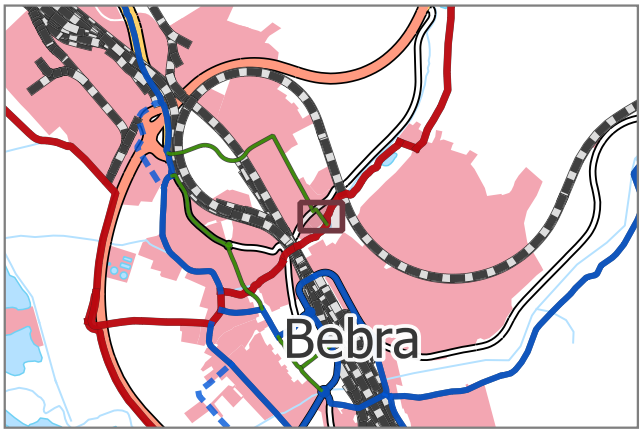
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

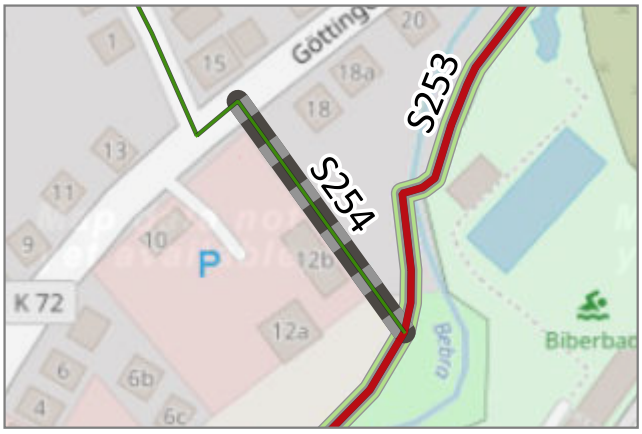
Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Verkehrskonzept der Stadt Bebra (LK Argus, 2023)

Verbindung:	Brüder-Grimm-Schule	Maßnahme Nr.:	S254
Kommune 1:	Bebra	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 100 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

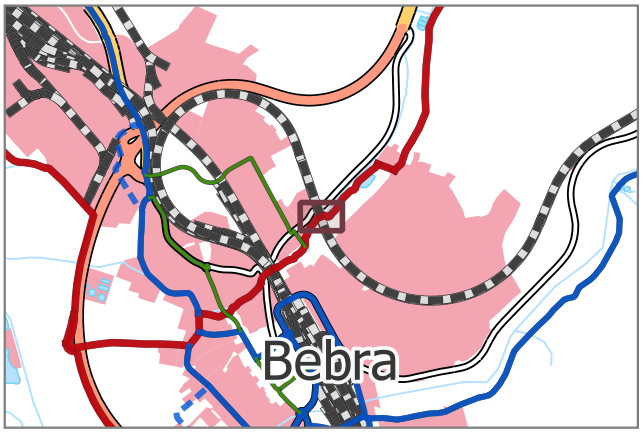
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

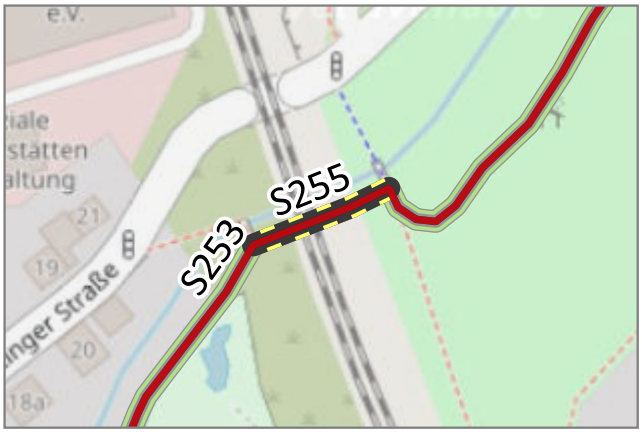
Sonstiges: Dies ist eine Maßnahme aus dem Verkehrskonzept der Stadt Bebra (LK Argus, 2023).

Verbindung:	Bebra - Asmushausen	Maßnahme Nr.:	**S255**
Kommune 1:	Bebra	Maßnahmentyp:	**Brücke / Unterführung**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	SON_11
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 50 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Kommune / DB
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der Weg in der vorhanden Unterführung ist zu schmal und die Unterführung ist aufgrund der nicht geradlinigen Führung des vorhanden Radweges nicht gut einsehbar.

Beschreibung: Ausbau des Weges damit er den Anforderungen gemäß Musterlösung entspricht.

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

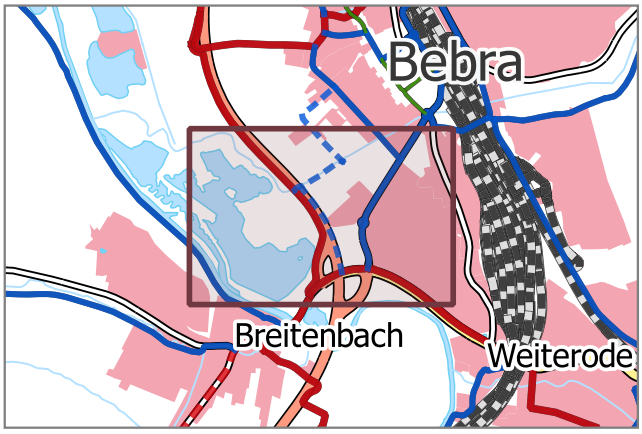
Begründung: Der zu schmale Weg vermindert die Attraktivität der Verbindung und führt zu zeitverlusten. Es kommt zu Konflikten im Begegnungsverkehr und mit dem Fußverkehr.

Sonstiges:

Verbindung:	Breitenbach - Bebra	Maßnahme Nr.:	S263
Kommune 1:	Bebra	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 720 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	7 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es sind zum Teil noch keine Wege vorhanden oder nur Trampelpfase (auf einem Abschnitt ist ein Weg mit einer wassergebundenen Decke vorhanden). Die aktuelle Anbindung des Schulzentrums Bebra aus Breitenbach wird über die Radwege entlang der Hersfelder Straße und den ungünsitgen KP Auestraße geführt. Radfahrende fahren derzeit häufig entgegen der Fahrtrichtung auf dem nördlichen Radweg.

Beschreibung: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges und aspahltieren der wassergebundenen Decke.

Fotos:





Priorität:	B	Kostenrahmen:	500.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut

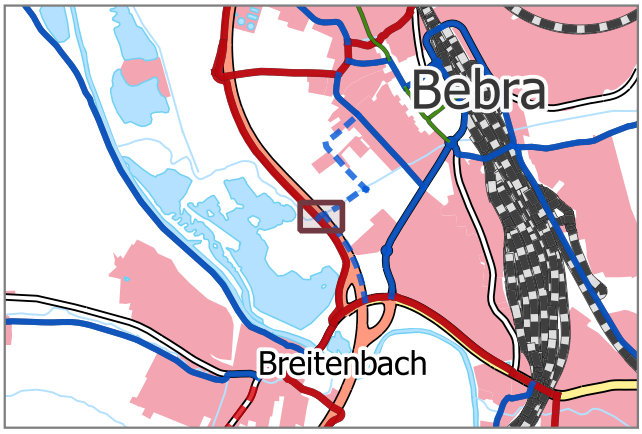
Begründung: Ein Radweg abseits der Kfz-Verkehrsstraßen bindet das Schulzentrum Bebra und die Innenstadt attraktiver und sicherer an.

Sonstiges:

Verbindung:	Breitenbach - Bebra	Maßnahme Nr.:	S264
Kommune 1:	Bebra	Maßnahmentyp:	Brücke / Unterführung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 40 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	1 0	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	VSG

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Die vorahnden Unterführung ist zu schmal und ist nicht ganzjährig nutzbar (häufig überflutet).

Beschreibung: Aufweitung der Unterführung.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

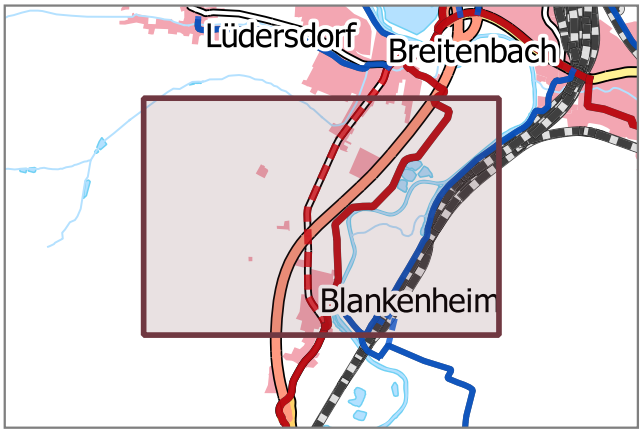
Begründung: Die Maßnahme verbessert in Verbindung mit dem Ausbau der Wege rechtsseitig der B 27 die Anbindung des Rotenburger Schulzentrums über den R1.

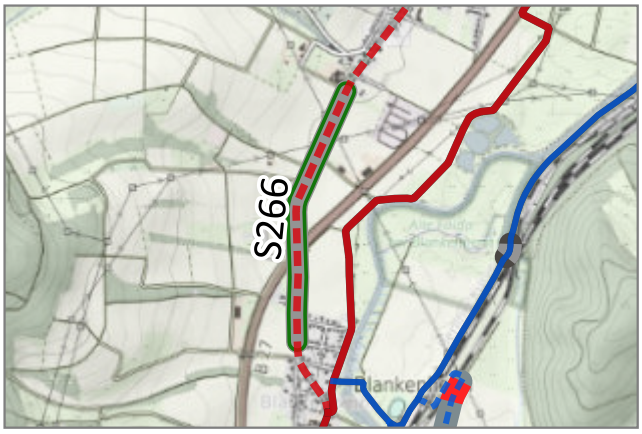
Sonstiges:

Verbindung:	Blankenheim - Bebra	Maßnahme Nr.:	S266
Kommune 1:	Bebra	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 1090 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	K 74
Beteiligung:	8 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	VSG

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Die Alternativverbindung (der R1) verläuft im Überflutungsbereich der Fulda und ist nicht ganzjährig befahrbar.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: 750.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

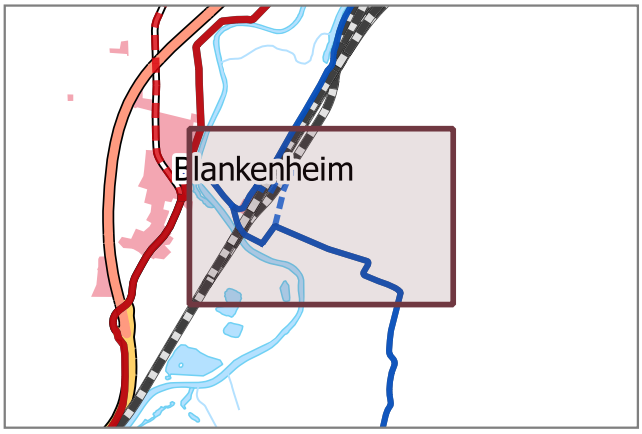
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der (abschnittsweise) hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung:	Blankenheim - Meckbach	Maßnahme Nr.:	S267
Kommune 1:	Bebra	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 780 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	10 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	FFH, LSG, VSG

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: 120.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

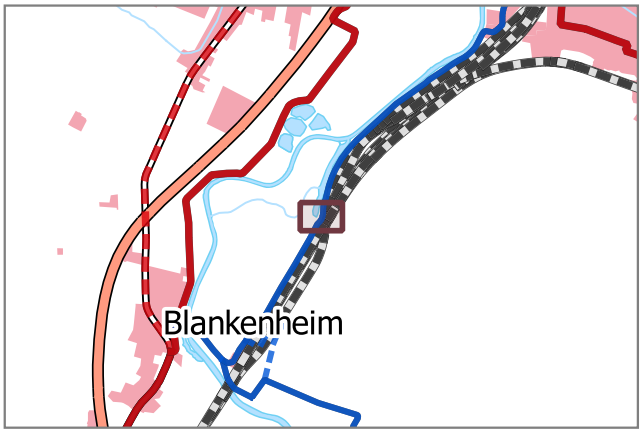
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden.

Verbindung:	Weiterode - Blankenheim	Maßnahme Nr.:	S268
Kommune 1:	Bebra	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 60 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	3 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	FFH, VSG

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





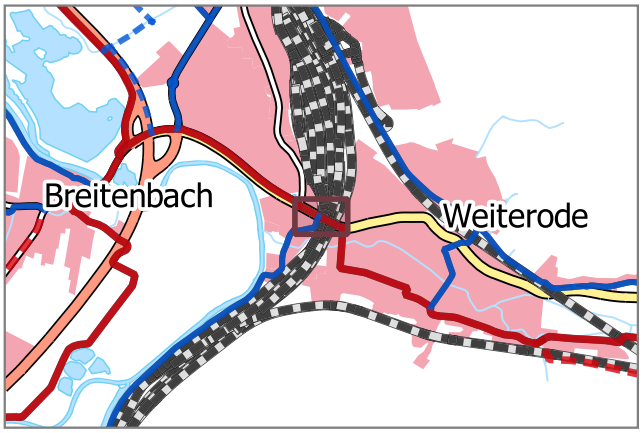
Priorität: D Kostenrahmen: 50.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Dieser Abschnitt ist im Überflutungsbereich der Fulda.

Verbindung:	Weiterode - Bebra	Maßnahme Nr.:	**S269**
Kommune 1:	Bebra	Maßnahmentyp:	**Brücke / Unterführung**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	PKM_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 250 Meter DTV: 7457 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Eisenacher Straße (L 3251)
Beteiligung:	10 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen und der Straßenraum der Unterführung lässt die Einrichtung dieser nicht zu. Der Radverkher wird auf der Fahrbahn geführt. Es existiert keine geeignete alternative Führung (Netzlücke).

Beschreibung: Aufweitung der Unterführung und Anlage eines getrennten Geh- und Zweirichtungsradweg. Für den Zulauf zur Unterführung soll bis zum Knotenpunkt Eisenacher Straße der nördliche Gehweg zu einem getrennten Geh- und Zweirichtungsradweg, der den Richtlinien entspricht, verbreitert werden.
Kurzfristig sollen beidseitige Piktogrammketten mit Winkelpfeilen markiert werden.

Fotos:





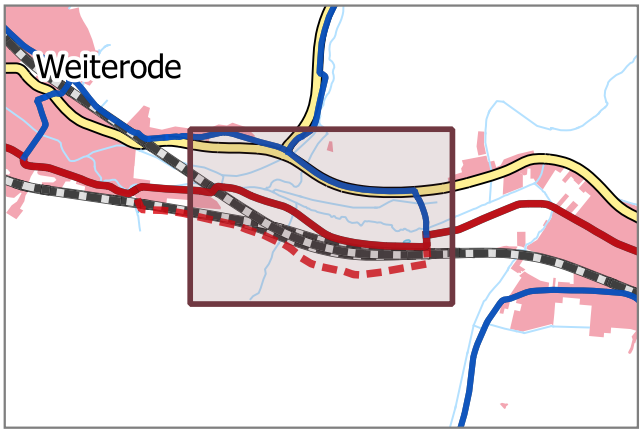
Priorität:	A	Kostenrahmen:	k. A.	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	k.A.

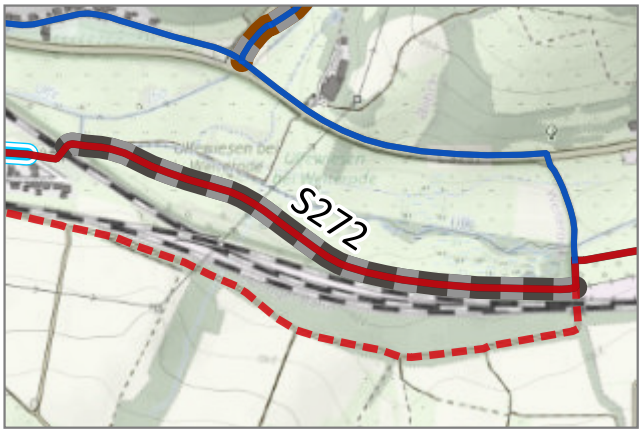
Begründung: Eine Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nur bedingt verträglich. Piktogrammketten schaffen Aufmerksamkeit für den Radverkehr und weisen auf die Netzfunktion des betrachteten Abschnitts hin.

Sonstiges: Die Unterführung soll laut aktuellem Kentnisstand 2028 durch Hessen Mobil ausgebaut werden. Der Rad- und Fußverkehr soll dabei zwingend mitgedacht werden.

Verbindung:	Bebra - Ronshausen	Maßnahme Nr.:	**S272**
Kommune 1:	Bebra	Maßnahmentyp:	**Oberfläche asphaltieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 1130 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	13 1	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	NSG

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke. Auf einem Teilabschnitt von ca. 200 m ist der Weg apshaltiert aber in einem sanierungsbedürftigen Zustand.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht und Sanierung der schadhaften apshaltierten Oberfläche.

Fotos:





Priorität:	C	Kostenrahmen:	900.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

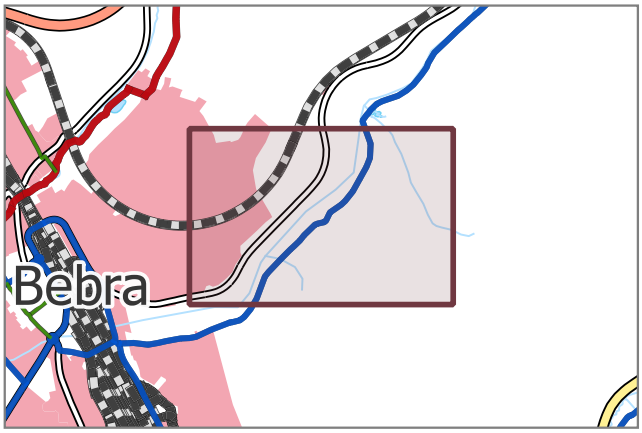
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

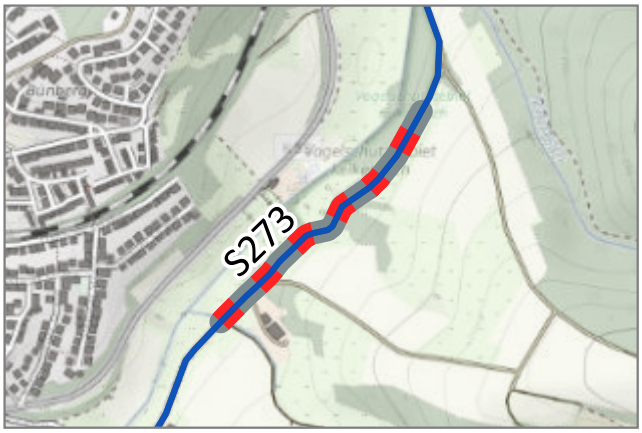
Sonstiges: Die Maßnahme betrifft ein Naturschutzgebiet. Die Genehmigugsfähigkeit ist durch die zuständigen Behörden zu prüfen.

Verbindung:	Bebra - Gilfershausen	Maßnahme Nr.:	S273
Kommune 1:	Bebra	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 650 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Zum Kelkerbach
Beteiligung:	9 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der Radverkehr wird aktuell auf der K 53 im Mischverkehr geführt. Es sind parallele Wirtschaftswege vorhanden. Der betrachtete Abschnitt des parallen Wirtschaftsweges verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

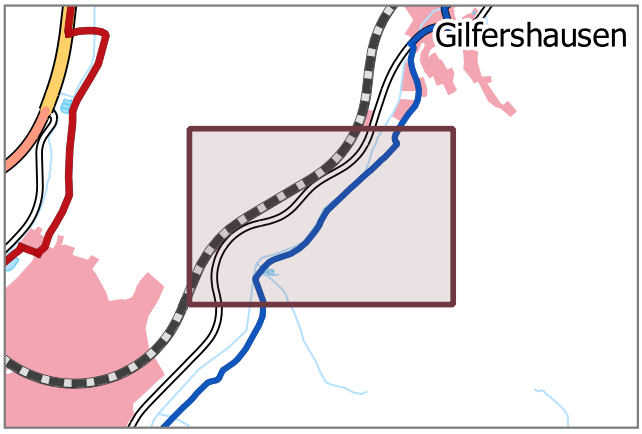
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: -

Verbindung:	Bebra - Gilfershausen	Maßnahme Nr.:	S274
Kommune 1:	Bebra	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 930 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	13 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der Radverkehr wird aktuell auf der K 53 im Mischverkehr geführt. Es sind parallele Wirtschaftswege vorhanden. Der betrachtete Abschnitt des parallelen Wirtschaftsweges verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: 750.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

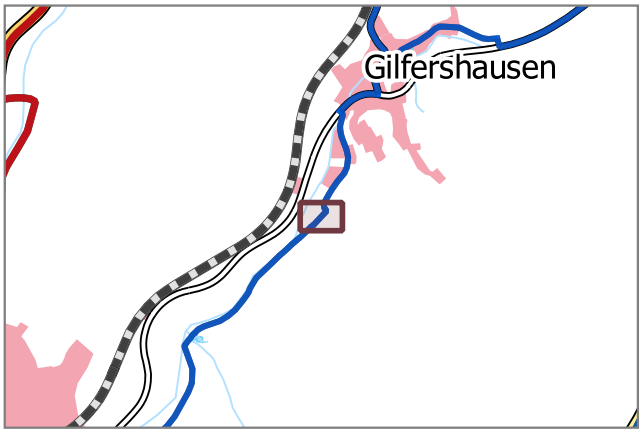
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Dies Maßnahme befindet sich in Planung durch die Stadt Bebra (Grundlagenermittlung zum Variantenvergleich).

Verbindung:	Bebra - Gilfershausen	Maßnahme Nr.:	S275
Kommune 1:	Bebra	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 80 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	-
Beteiligung:	1 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der vorhandene Weg ist zu schmal und hat eine schadhafte gepflasterte Oberfläche. Es gibt Nutzungskonflike mit dem anliegenden Vereinsheim.

Beschreibung: Asphaltierung und Verbreiterung des Weges.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: 50.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

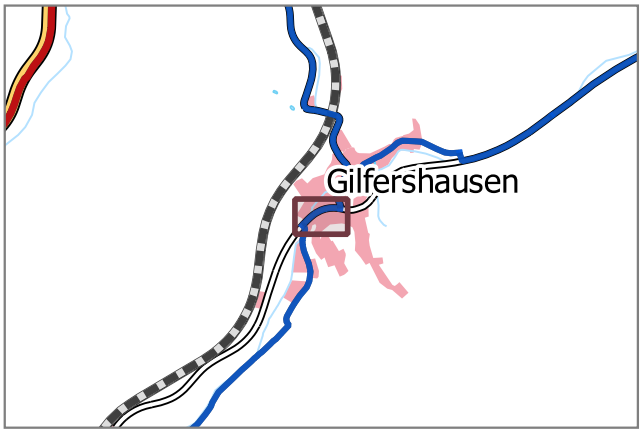
Begründung: Zu schmale Radewege führen zu Konflikten im Begegnungsverkehr. Gepflasterte Oberflächen mindern den Fahrkomfort und die Attraktivität der Verbindung.

Sonstiges:

Verbindung:	Bebra - Gilfershausen	Maßnahme Nr.:	S276
Kommune 1:	Bebra	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 220 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Hauptstraße (K 53)
Beteiligung:	1 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Aufpflasterungen.

Fotos:





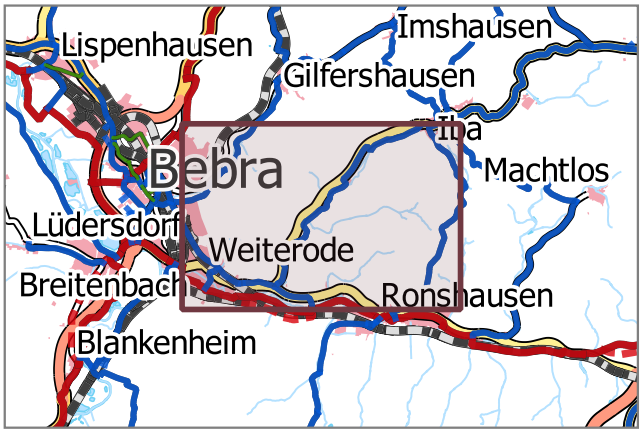
Priorität: B Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

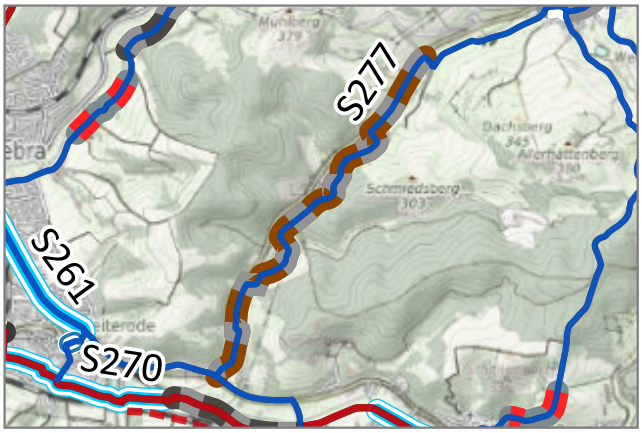
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind.

Verbindung:	Iba - Weiterode	Maßnahme Nr.:	**S277**
Kommune 1:	Bebra	Maßnahmentyp:	**Unbefestigten Weg ausbauen**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 3620 Meter DTV: 1082 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 3250
Beteiligung:	16 0	Baulast:	Kommune (Herstellungsradweg)
		Schutzgebiet:	NSG

Lage:





Situation: Der Radverkehr wird aktuell auf der L 3250 im Mischverkehr geführt. Es sind parallele Feld- und Wirtschaftswege vorhanden. Diese sind zum großen Teil unbefestigt (Wiesenweg).

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





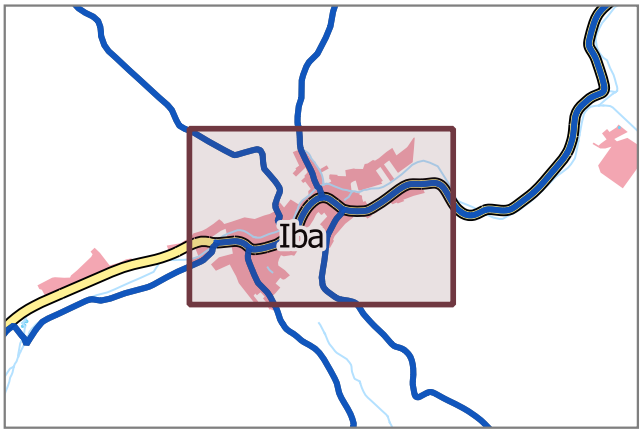
Priorität: C Kostenrahmen: 2.800.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei bzw. nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen.

Sonstiges: Die Maßnahme ist bereits durch die Stadt Bebra in Planung (Grundlagenermittlung zum Varianten Vergleich, 2024).

Verbindung:	Iba - Nentershausen	Maßnahme Nr.:	S278
Kommune 1:	Bebra	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1240 Meter DTV: 1082 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Schieferstraße (L 3250)
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h (auf einem Abschnitt von 200m auch 30 km/h).

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Aufpflasterungen.

Fotos:





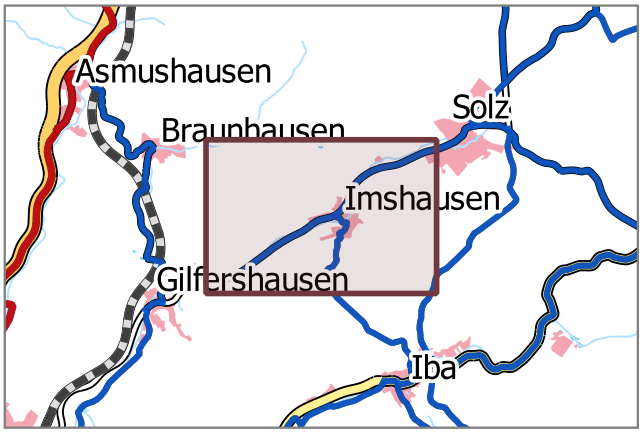
Priorität:	D	Kostenrahmen:	k. A.	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	k.A.

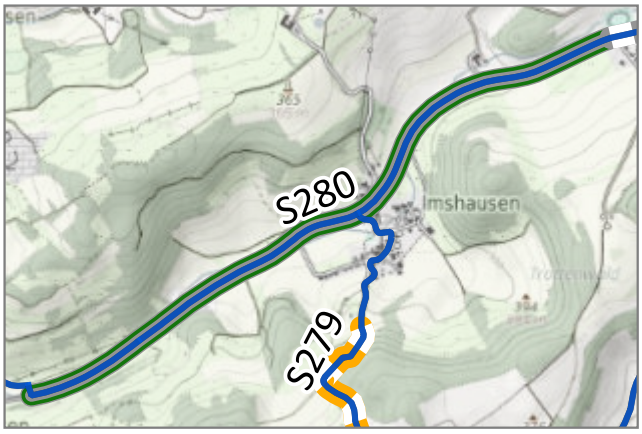
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind.

Verbindung:	Bebra - Solz	Maßnahme Nr.:	**S280**
Kommune 1:	Bebra	Maßnahmentyp:	**Wegeneubau**
Kommune 2:			
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 2930 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	K 53
Beteiligung:	14 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung von Gilfershausen über Imshausen nach Solz. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Beschreibung: Neubau eines selbstständig (straßenbegleitenden in Baulast der Kommune) geführten Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen soll untersucht werden.

Fotos:





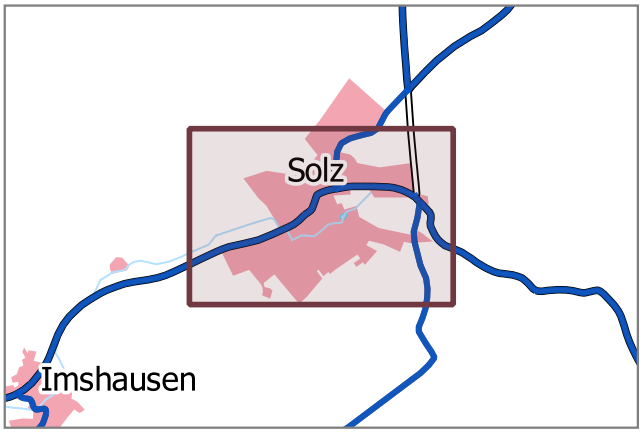
Priorität:	B	Kostenrahmen:	2.000.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Die Maßnahme ist bereits durch die Stadt Bebra in Planung (Variantenvergleich, 2024).

Verbindung:	Solz - Gilfershausen	Maßnahme Nr.:	S281
Kommune 1:	Bebra	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1040 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Bebraer Straße (K 53)
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen. / Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

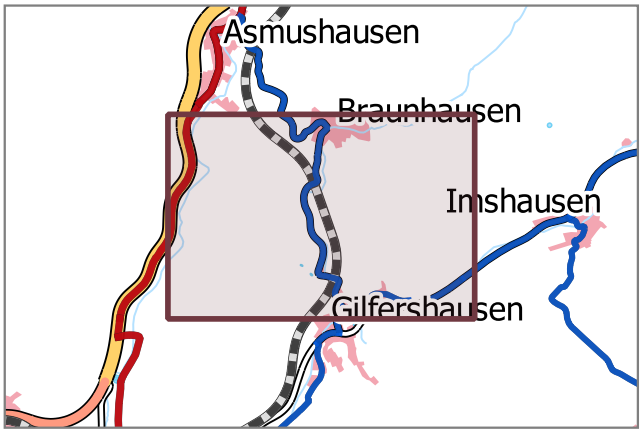
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

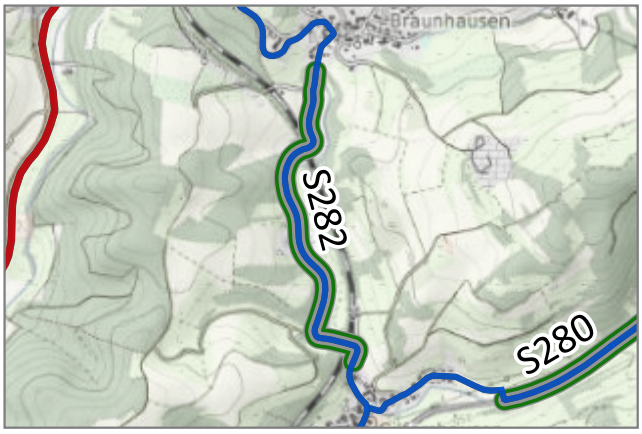
Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind.

Verbindung:	Gilfershausen - Braunhausen	Maßnahme Nr.:	**S282**
Kommune 1:	Bebra	Maßnahmentyp:	**Wegeneubau**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 1460 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	K 56
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 1.100.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

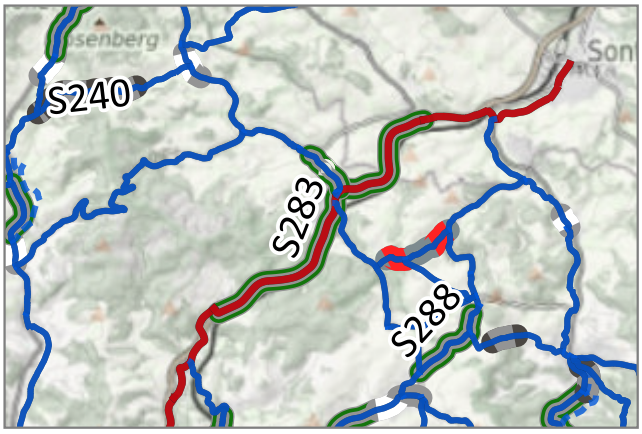
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit und der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung:	Bebra - Cornberg - Sontra	Maßnahme Nr.:	**S283**
Kommune 1:	Bebra	Maßnahmentyp:	**Wegeneubau**
Kommune 2:	Cornberg		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 6670 Meter DTV: 6661 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	B 27
Beteiligung:	10 1	Baulast:	Bund
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Derzeit können Radfahrende eine Umwegige Verbindung über nicht ausgebaute Wirtschaftswege und Forstwege nutzen.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: 6.500.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

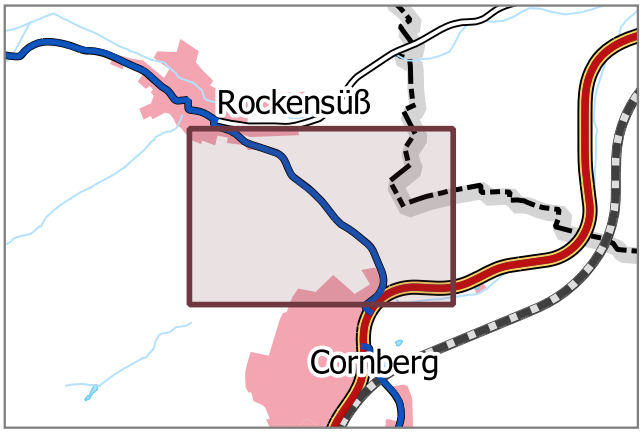
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und des Schwerlastverkehrs (ab ca. 150 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Die Maßnahme ist bereits in Planung durch Hessen Mobil. Laufendenes Planungsprojekt HID 28728 B27 Bebra/Asmushausen-Sontra/Berneburg.

Verbindung:	Cornberg - Rockensüß	Maßnahme Nr.:	S284
Kommune 1:	Cornberg	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW:02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 980 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	K 52
Beteiligung:	2 1	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: 650.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

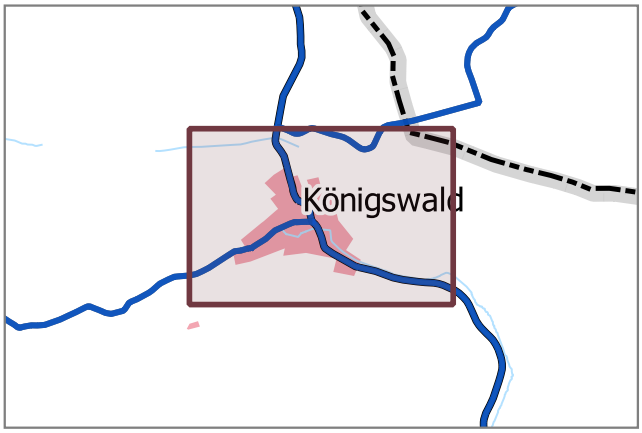
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung:	Rockensüß - Königswald	Maßnahme Nr.:	S285
Kommune 1:	Cornberg	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 650 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Stölzinger Straße (K 51)
Beteiligung:	1 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt abschnittweise 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h über die gesamte Ortsdurchfahrt, Anlage von Mischverkehrsflächen oder Aufpflasterungen.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

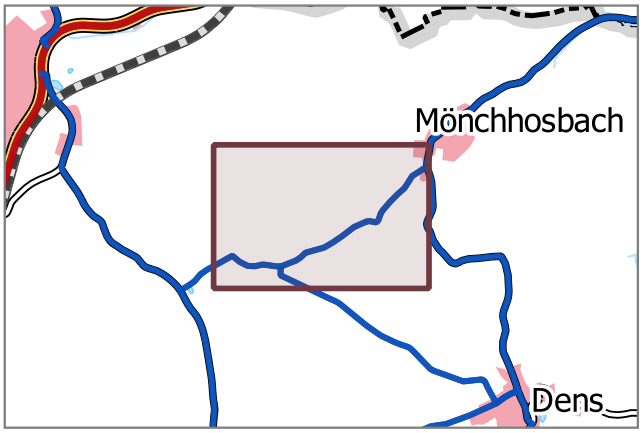
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

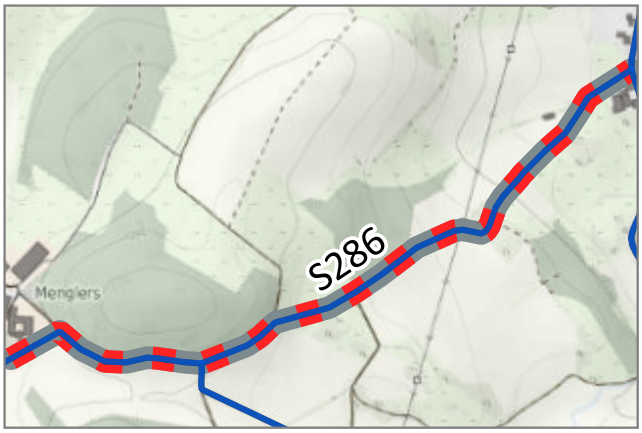
Sonstiges:

Verbindung:	Mönchhosbach - Cornberg	Maßnahme Nr.:	S286
Kommune 1:	Nentershausen	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1570 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Menglers
Beteiligung:	3 1	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	FFH

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der Weg zwischen Mönchhosbach und dem Hof Menglers weist auf mehreren Abschnitten eine schadhafte asphaltierte Oberfläche auf.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





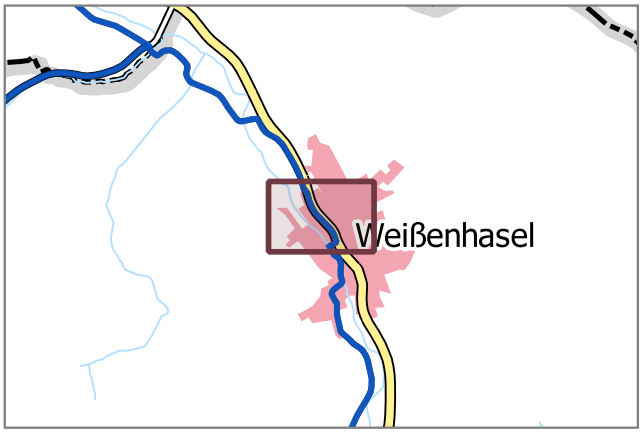
Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Weißenhasel	Maßnahme Nr.:	S287
Kommune 1:	Nentershausen	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	VUG_03
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 300 Meter DTV: 1655 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Kupferstraße (L 3249)
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existieren nicht den Regelwerken entsprechende Radverkehrsanlagen. Die Straßenraumbreite lässt die Einrichtung von Radverkehrsanlagen nicht zu.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen. Benutzungspflicht aufheben und Gehweg für den Radverkehr freigeben. Übergang Fahrbahn - Radweg am nördlichen Ende anlegen.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: k. A. Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

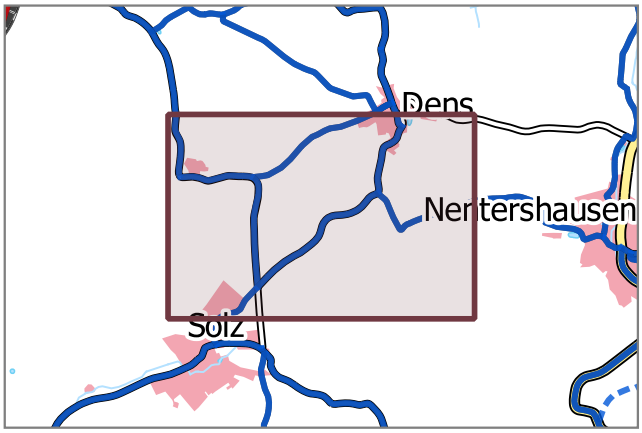
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

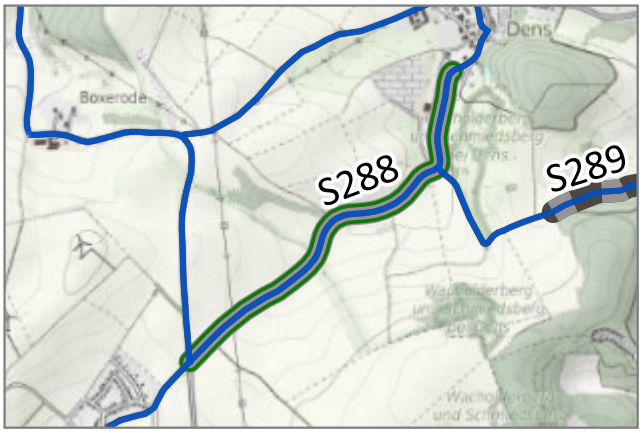
Sonstiges:

Verbindung:	Solz - Dens	Maßnahme Nr.:	S288
Kommune 1:	Bebra	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	Nentershausen		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1780 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	K 53
Beteiligung:	5 0	Baulast:	Kreis
		Schutzgebiet:	FFH

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 1.200.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

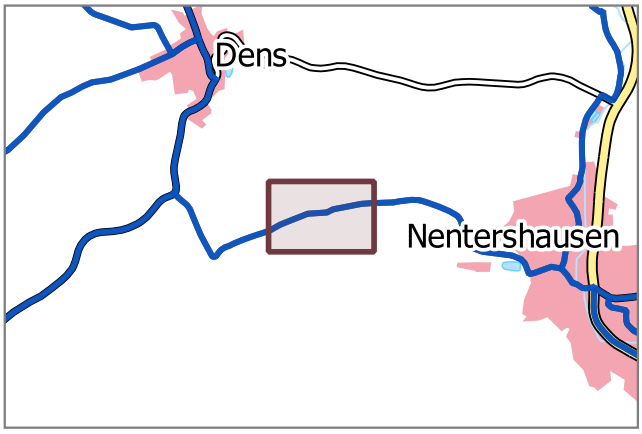
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der und der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Nentershausen	Maßnahme Nr.:	S289
Kommune 1:	Nentershausen	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 540 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	6 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine (schadhafte) wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: 400.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

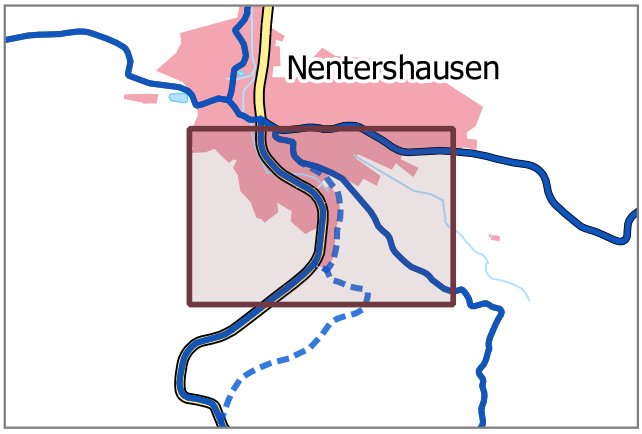
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

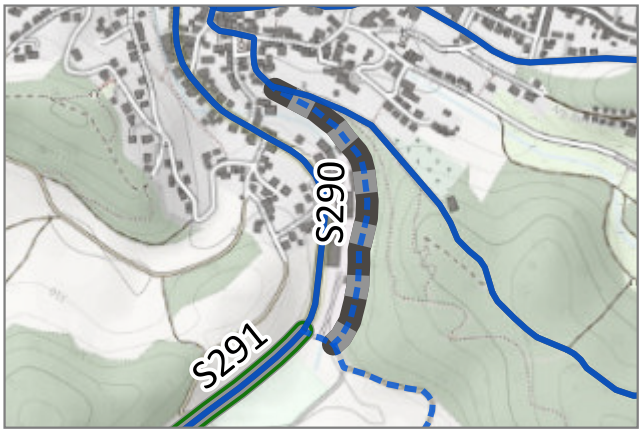
Sonstiges:

Verbindung:	Iba - Nentershausen	Maßnahme Nr.:	S290
Kommune 1:	Bad Hersfeld	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 640 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	FFH

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





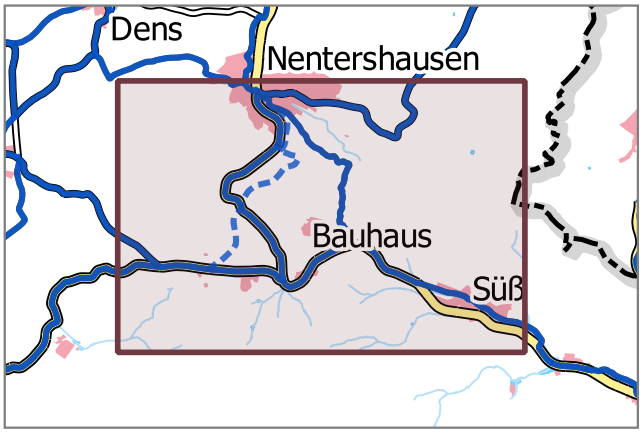
Priorität: D Kostenrahmen: 500.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

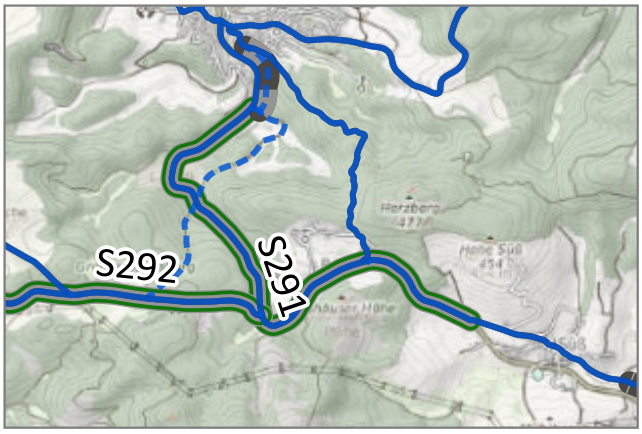
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges:

Verbindung:	Süß - Bauhaus - Nentershausen	Maßnahme Nr.:	**S291**
Kommune 1:	Nentershausen	Maßnahmentyp:	**Wegeneubau**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 4580 Meter DTV: 1655 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 3249/L 3250
Beteiligung:	5 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





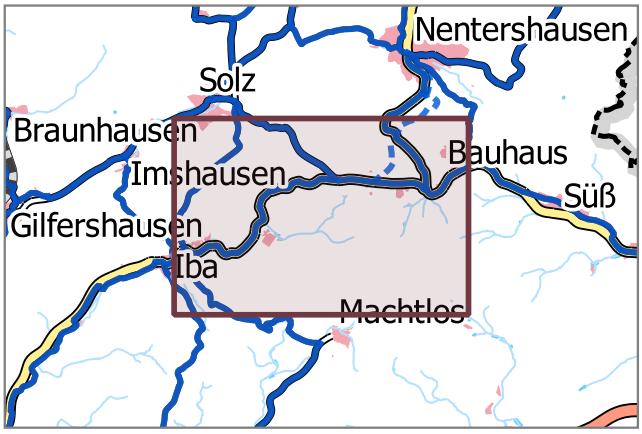
Priorität:	C	Kostenrahmen:	3.250.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit, sowie der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung:	Bauhaus - Iba	Maßnahme Nr.:	S292
Kommune 1:	Nentershausen	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	Bebra		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 4830 Meter DTV: 1082 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 3250
Beteiligung:	6 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





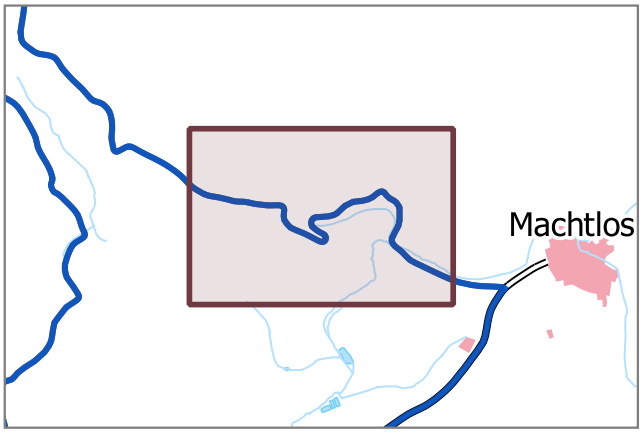
Priorität: D Kostenrahmen: 3.500.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit, sowie der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung:	Machtlos - Iba	Maßnahme Nr.:	**S293**
Kommune 1:	Ronshausen	Maßnahmentyp:	**Oberfläche asphaltieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01 / OAU_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1330 Meter DTV: k. A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	7 1	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine (schadhafte) wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 1.000.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

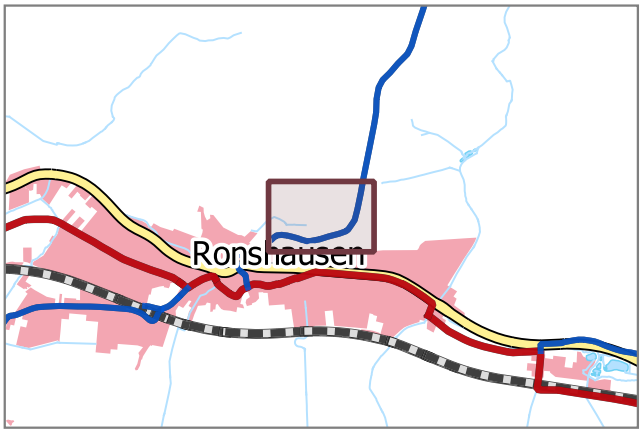
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Die Forstämter des Lankreises lehnen eine Asphaltierung von Waldwegen grundsätzlich ab.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Ronshausen	Maßnahme Nr.:	S294
Kommune 1:	Ronshausen	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 550 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Ibaer Weg
Beteiligung:	5 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 150.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

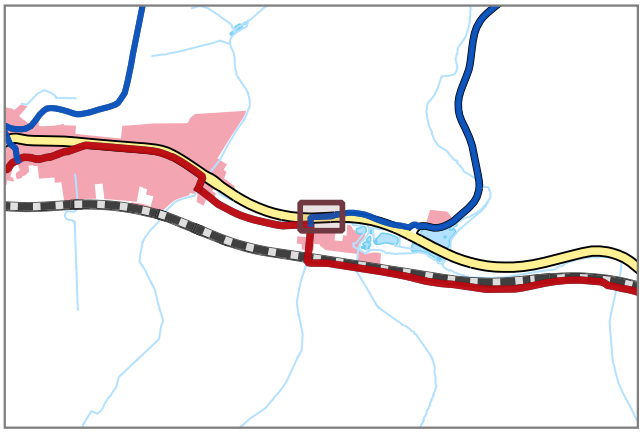
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

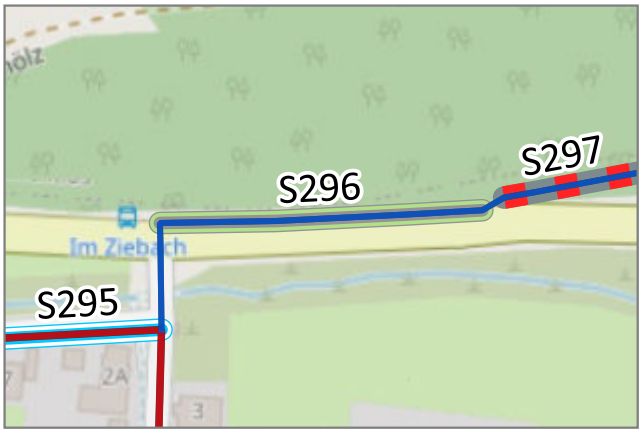
Sonstiges: Für den gesamten Weg Ronshausen Richtung Iba motorisierten Kraftverkehr Durchfahrt verbieten.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Ronshausen	Maßnahme Nr.:	S296
Kommune 1:	Ronshausen	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 110 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	2 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal. Er ist nicht als solcher beschildert.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg (mit einer Trennung zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden), der den ERA-Regelmaßen entspricht.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 40.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

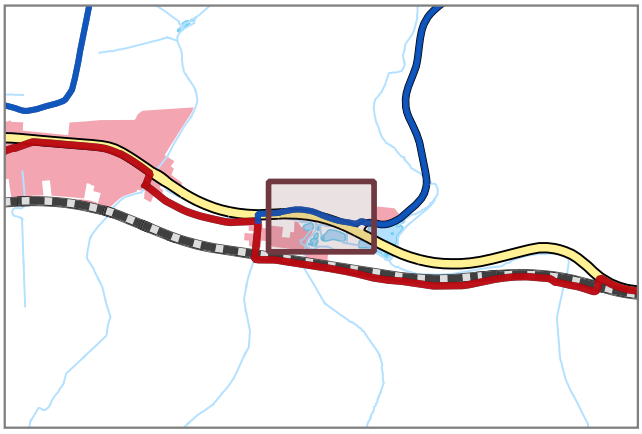
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

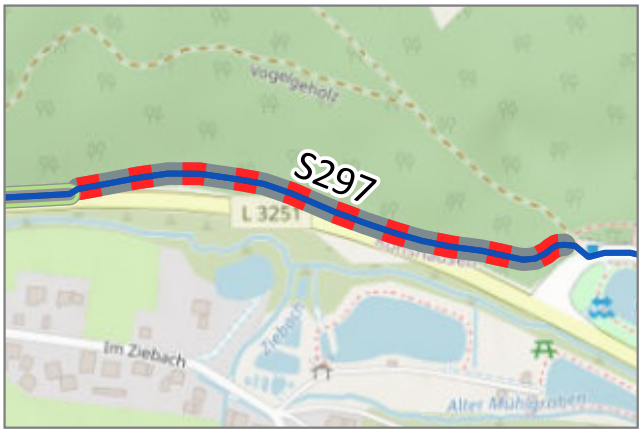
Sonstiges: -

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Ronshausen	Maßnahme Nr.:	S297
Kommune 1:	Ronshausen	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 420 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	-
Beteiligung:	9 0	Baulast:	HessenForst
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: Weiterer Bedarf Kostenrahmen: 100.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

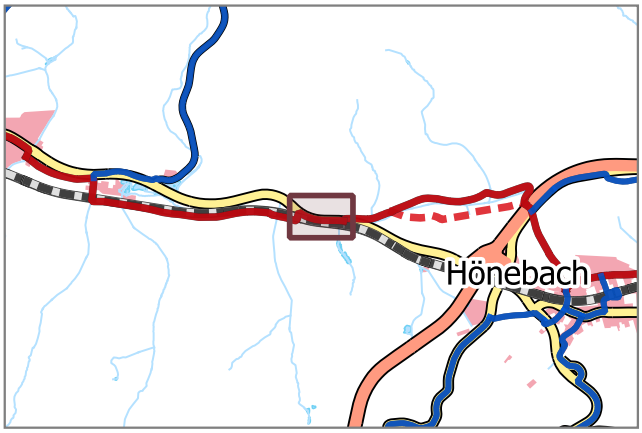
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

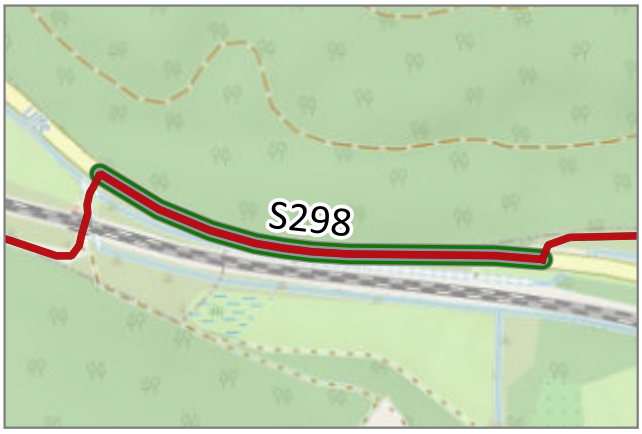
Sonstiges:

Verbindung:	Hönebach - Ronshausen	Maßnahme Nr.:	S298
Kommune 1:	Wildeck	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	Ronshausen		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 380 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 3251
Beteiligung:	17 0	Baulast:	Land
		Schutzgebiet:	-

DTV: 4950 Kfz/24h

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: 450.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

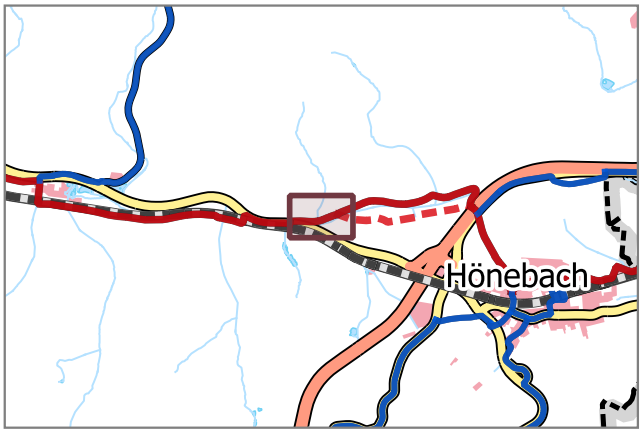
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der der Kurvigkeit, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung sowie des Schwerlastverkehrs (DTV SV 347) nicht für den Radverkehr geeignet.

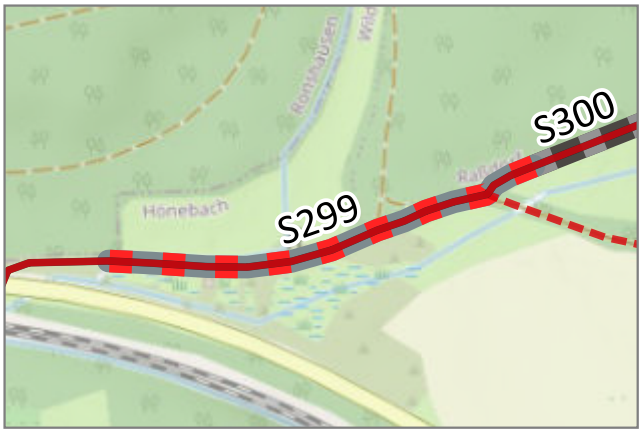
Sonstiges: Die Umsetzung der Maßnahme ist bereits durch Hessen Mobil in Planung.

Verbindung:	Hönebach - Ronshausen	Maßnahme Nr.:	S299
Kommune 1:	Wildeck	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 370 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	10 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: 600.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

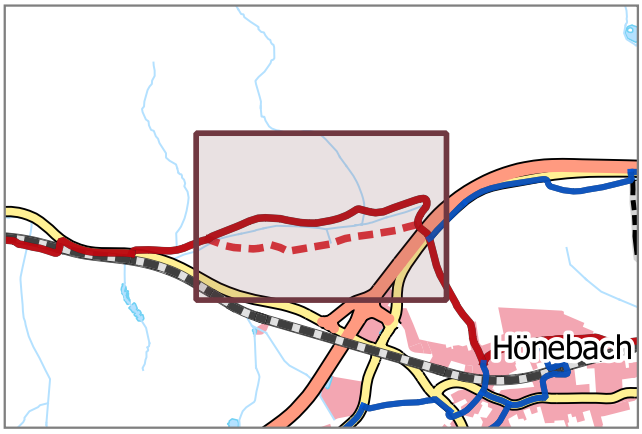
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges:

Verbindung:	Hönebach - Ronshausen	Maßnahme Nr.:	S300
Kommune 1:	Wildeck	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1330 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	-
Beteiligung:	9 0	Baulast:	Kommune
		Schutzgebiet:	-

DTV: k. A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: 1.000.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

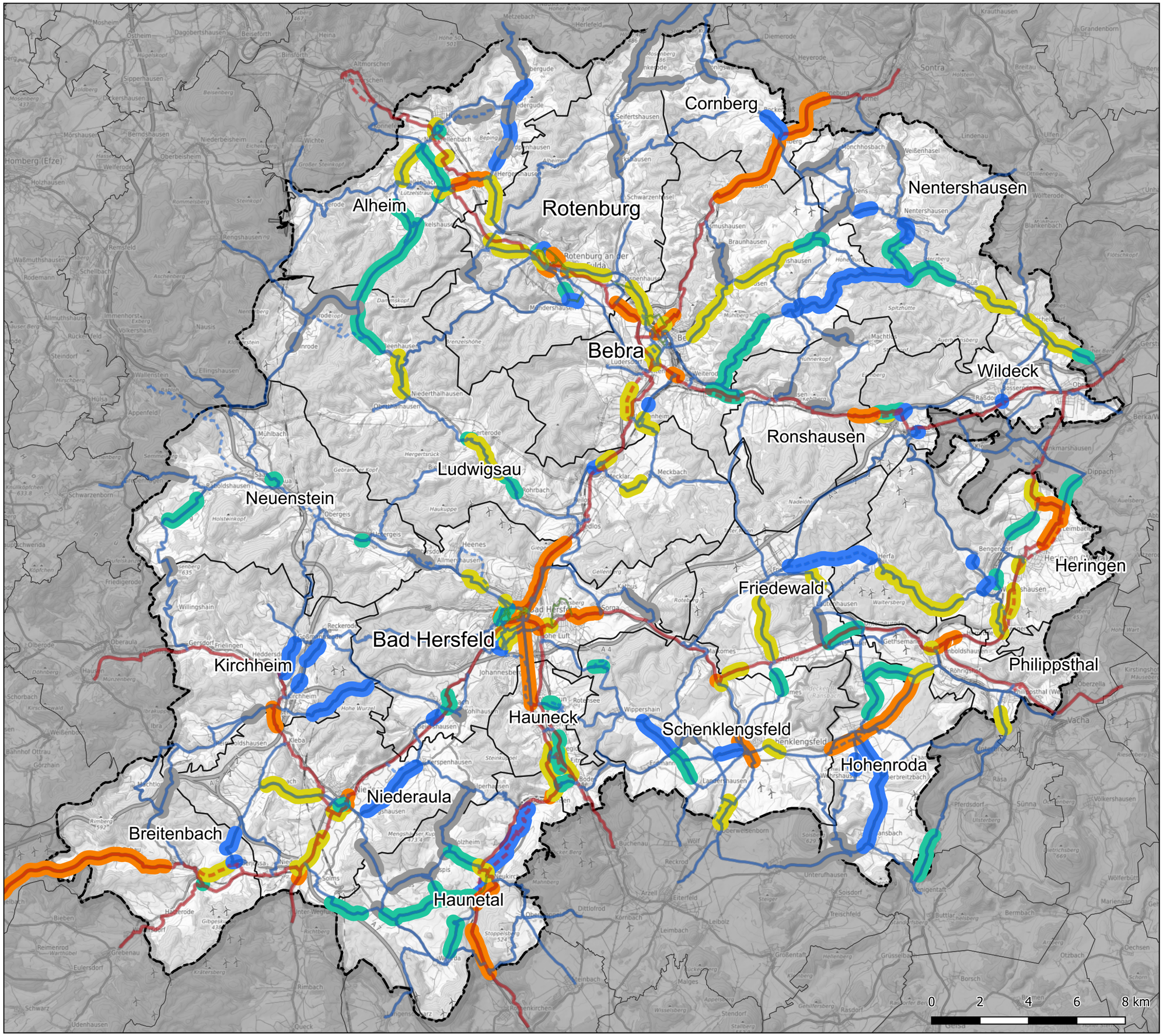
Sonstiges: Die Forstämter des Lankreises lehnen eine Asphaltierung von Waldwegen grundsätzlich ab.

Anlage 12

Plan *Priorisierung baulicher Streckenmaßnahmen*

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg



Massnahmen Priorisierung

- A
- B
- C
- D
- Weiterer Bedarf

Zielnetz Radverkehr

- Übergeordnete Radhauptverbindung
- Übergeordnete Radhauptverbindung (Alternative)
- Radhauptverbindung
- Radhauptverbindung (Alternative)
- Radgrundverbindung

Grenzen

- Landkreisgrenze
- Gemeindegrenzen_innerhalb_OSM

Anlage 12

Plan 11:	Priorisierung baulicher Streckenmaßnahmen
Projekt:	Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg
Bearbeitung:	M.Sc. Erik Drawe
Datum:	14.11.2024

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende
Datengrundlage: Eigene Daten

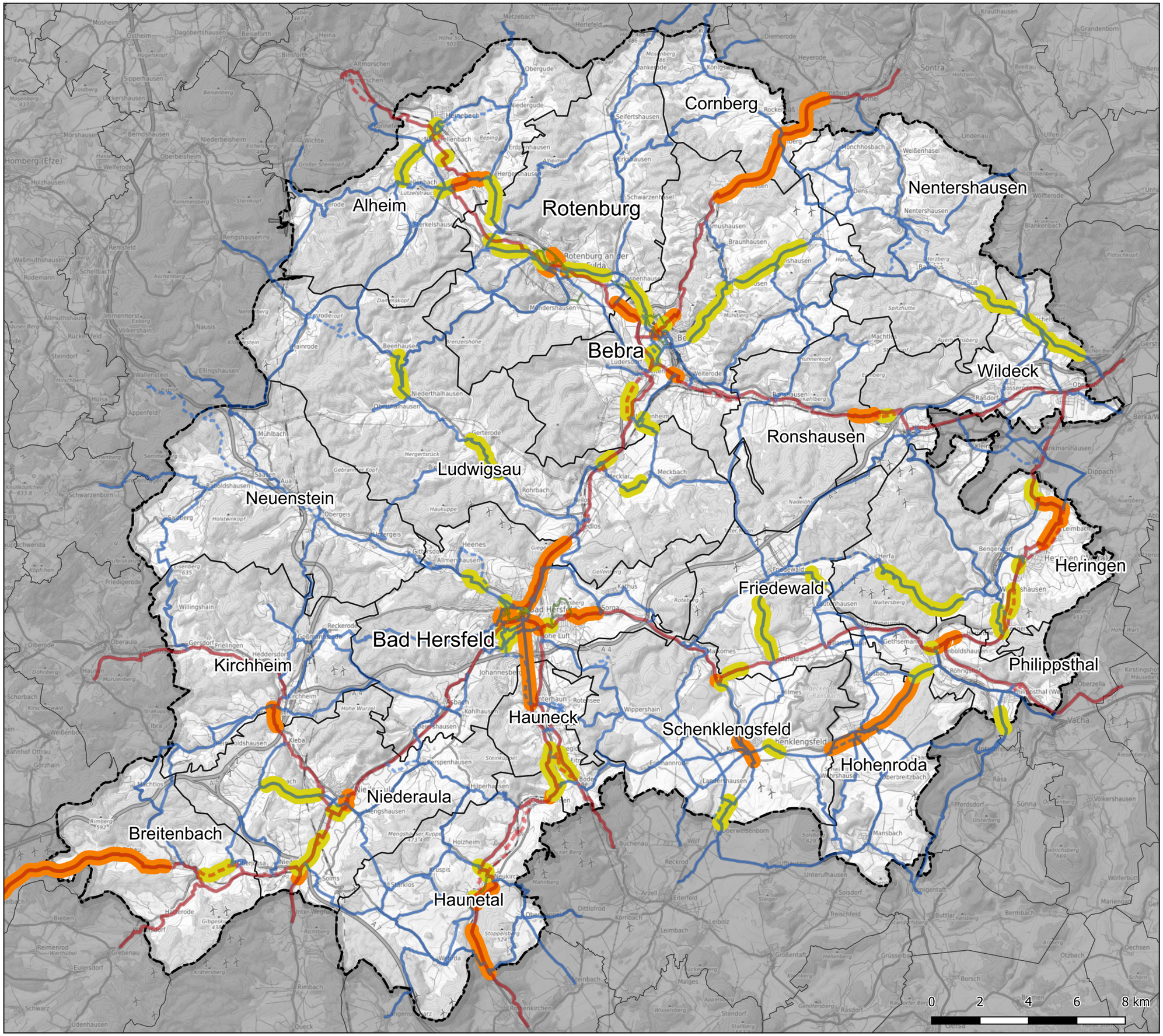
RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 13

Plan *Priorisierung baulicher Streckenmaßnahmen (nur A+B)*

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg



Massnahmen Priorisierung

- A
- B

Zielnetz Radverkehr

- Übergeordnete Radhauptverbindung
- Übergeordnete Radhauptverbindung (Alternative)
- Radhauptverbindung
- Radhauptverbindung (Alternative)
- Radgrundverbindung

Grenzen

- Landkreisgrenze
- Gemeindegrenzen_innerhalb_OSM

Anlage 13

Plan 12:	Priorisierung baulicher Streckenmaßnahmen (nur A+B)
Projekt:	Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg
Bearbeitung:	M.Sc. Erik Drawe
Datum:	14.11.2024

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Datengrundlage: Eigene Daten

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 14

Maßnahmenliste Priorisierung

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kosten-rahmen
S001	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der B 62. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Alternativ ist der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen zu prüfen. In der Ortslage von Gehau ist auf der Fahrbahn zu führen (ggf. mit ein beidseitigen Piktogrammkette).	Breitenbach - Alsfeld	B 62	Bund	A	6.500.000 €
S006	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Niederjossa - Rimbach	-	Kommune	A	250.000 €
S014	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Niederaula - Mengshausen	L 3471	Land	A	150.000 €
S015	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften Oberfläche und optimieren der Entwässerung.	Niederaula - Asbach	Fuldastraße	Kommune	A	20.000 €
S036	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Anbindung in Neukirchen an die Berliner Straße und die Unterführung unter der B27 (Burg-Hauneck-straße).	Neukirchen - Burghaun	B 27	Bund	A	800.000 €
S037	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.	Neukirchen - Burghaun	B 27	Bund	A	1.500.000 €
S043	Brücke / Unterführung	Ersatzneubau der Brücke durch eine Geh- und Radwegebrücke, die den Regelwerken entspricht.	Odensachsen - Oberhaun	-	Kommune	A	k.A.
S057	Wegeneubau	Neubau eines Radweges entlang der Bahnschienen von Unterhaun nach Bad Hersfeld.	Unterhaun - Bad Hersfeld	-	Kommune	A	2.500.000 €
S058	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg der den ERA-Regelmaßen entspricht.	Unterhaun - Bad Hersfeld	-	Kommune / DB	A	k.A.

Hinweis: Die Priorisierung bewertet den Nutzen für den Radverkehr im Landkreis. Es werden keine Aussagen zur Umsetzungswahrscheinlichkeit und -reihenfolge getroffen.

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
S065	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Schenklengsfeld - Malkomes	Hersfelder Straße (L 3171)	Land	A	k.A.
S076	Wegeneubau	Neubau eines Geh- und Radweges.	Ransbach - Heimboldshausen	L3172	Land	A	3.500.000 €
S089	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Brückenneubau. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Heimboldshausen - Harnrode	Werrastraße (L3172)	Land	A	650.000 €
S101	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.(Inkl. Brückenbauwerk über "Schwarzer Graben").	Heringen (Werra) - Leimbach	-	Kommune (Herstellungsradweg)	A	1.400.000 €
S102	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Leimbach - Widdershausen	Dippacher Straße (L 3172)	Land	A	350.000 €
S104	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Widdershausen - Leimbach	K 4	Kreis	A	650.000 €
S123	Brücke / Unterführung	Austausch oder Optiemierung des Belags mit einer rutschfesten Alternative.	Schenklengsfeld - Malkomes	Bahnradweg	Kommune	A	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kosten-rahmen
S126	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Zweirichtungsradweg mit einer Trennung zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Beschilderung als Geh- und Radweg für beide Richtungen.	Bad Hersfeld - Sorga	B 62	Bund	A	200.000 €
S127	Wegebeleuchtung anlegen	Beleuchtung für Erhöhung der sozialen Sicherheit und regelmäßige Reinigung.	Petersberg - Sorga	-	Kommune	A	150.000 €
S129	Bestehenden Weg verbreitern	Geh- und Radbereiche durch Markierungen klarer strukturieren, Radwegbereiche durch Markierung deutlich kennzeichnen .Ggf. Z 101 an unübersichtlichen Stellen. Die Trennung von Fuß- und Radverkehr soll erhalten bleiben, solange der Radweg im 2-Richtungsverkehr mind. 2,00m breit ist. Die Verbreiterung der Radwege auf 3,00m soll geprüft und ggf. umgesetzt werden. Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Piktogrammen.	Bad Hersfeld - Hohe Luft	Frankfurter Straße (B 324 & B 27)	Bund	A	250.000 €
S132	Brücke / Unterführung	Umbau und Aufweitung der Unterführung. Austattung aller Eingänge mit Rampen.	Bad Hersfeld - Hohe Luft	-	Bund	A	k.A.
S136	Neuordnung Straßenraum	Neuordnung des Straßenraums. Schaffung von Flächen für die Anlage von Radfahrstreifen (Reduzierung der Kfz-Fahrstreifen). Aufhebung der Benutzungspflicht der Geh-/Radwege im Seitenraum.Einrichtung von Querugshilfen. Umplanung der Führungen an den Knotenpunkten. Jeder Teilabschnitt des Rings muss einzeln betrachtet werden (unterschiedliche Kfz-Verkehrsstärken und unterschiedlich großer Straßenraum).	Innenstadtring	Innenstadtring	Land / Bund	A	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
S141	Neuordnung Straßenraum	Aufhebung der Benutzungspflicht, Furten an Einmündungen und Einfahrten markieren mit Piktogrammen, Prüfung der Anlage von Schutzstreifen (ggf. nur einseitig Richtung Norden), Gehwegabsenkungen vor Grundstückseinfahrten anheben auf Radwegniveau und Rampen im Sicherheitstrennstreifen anlegen. Langfristig Umbau der Friedloser Straße mit Neuordnung des Straßenraum um Flächen für die Anlage von Schutzstreifen oder Radfahrstreifen zu gewinnen.	Bad Hersfeld - Friedlos	Friedloser Straße (L 3159)	Land	A	k.A.
S143	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreiterung des Geh- und Radwegs auf mind. 3,00 m notwendig, jedoch Einfluss auf Bundesstraße beschränkt und Westseite mit Privatbesitz, Erneuerung des Asphalts des Geh- und Radwegs. (ggf. Nutzung von Hangflächen).	Bad Herfseld - Friedlos	Hersfelder Straße (B 27)	Bund	A	600.000 €
S166	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Kirchheim - Niederaula	Eichmühle	Kommune	A	650.000 €
S209	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Umsetzung des Neubaus einer Brücke am bestehenden Standort für Kfz, Fuß- und Radverkehr mit ausreichenden Breiten für alle Verkehrsarten.	Baumbach - Hergershausen	L 3253	Land	A	1.200.000 €
S217	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind di Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Rotenburg - Braach	Breiten Straße (L 3336)	Land	A	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
S222	Brücke / Unterführung	Erneuerung der Brücke mit einem breiteren Querschnitt und einer rutschsicheren Oberfläche. Neubau der Rampen und fahrdynamischere Wegeführung des Radverkehrs. Kurzfristig ist die Brücke für den Radverkehr freizugeben, aber in untergeordneter Stellung gegenüber dem Fußverkehr zu führen. Zudem sollte ein Zusatzzeichen angebracht werden, welches vor Rutschgefahr bei Nässe warnt.	Rotenburg Schulzentrum	-	Kommune	A	k.A.
S230	Wegeneubau	Nebau baulicher Radwege auf beiden Seiten der Kasseler Straße im Einrichtungsverkehr.	Rotenburg - Lispenhausen	Kasseler Straße (B 83)	Bund	A	k.A.
S248	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Bebra - Rotenburg	R1	Kommune	A	700.000 €
S251	Wegeneubau	Anbindung des Bachweges mit dem Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges an die Nürnberger Straße.	Bebra - Asmushausen	Bachweg	Kommune	A	k.A.
S252	Brücke / Unterführung	Ausbau des Weges damit er den Anforderungen gemäß Musterlösung entspricht.	Bebra - Asmushausen	-	Kommune / DB	A	k.A.
S253	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreitern und asphaltieren des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Absenken des Bordsteins beim Übergan in die Straße "Im Kessel".	Bebra - Asmushausen	-	Kommune	A	400.000 €
S255	Brücke / Unterführung	Ausbau des Weges damit er den Anforderungen gemäß Musterlösung entspricht.	Bebra - Asmushausen	-	Kommune / DB	A	k.A.

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
S269	Brücke / Unterführung	Aufweitung der Unterführung und Anlage eines getrennten Geh- und Zweirichtungsradweg. Für den Zulauf zur Unterführung soll bis zum Knotenpunkt Eisenacher Straße der nördliche Gehweg zu einem getrennten Geh- und Zweirichtungsradweg, der den Richtlinien entspricht, verbreitert werden. Kurzfristig sollen beidseitige Piktogrammketten mit Winkelpfeilen markiert werden.	Weiterode - Bebra	Eisenacher Straße (L 3251)	Land	A	k.A.
S283	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Bebra - Cornberg - Sontra	B 27	Bund	A	6.500.000 €
S298	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Hönebach - Ronshausen	L 3251	Land	A	450.000 €
S299	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Hönebach - Ronshausen	-	Kommune	A	600.000 €
S003	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Alternativ ist der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen zu untersuchen.	Breitenbach - Oberjossa	B 62	Bund	B	750.000 €
S005	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.	Niederjossa - Niederaula	L 3140	Land	B	100.000 €
S011	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Niederjossa - Niederaula	-	Kommune	B	15.000 €
S012	Wegeneubau	Verlegung des R1 aus dem Gewerbegebiet raus.	Niederjossa - Niederaula	-	Kommune	B	320.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
S013	Schadhafte Oberfläche sanieren	Erhöhung des Weges oder Beschilderung einer Umleitung bei Überflutung. Sanieren der schadhaften Oberfläche	Niederaula - Niederjossa	-	Kommune	B	500.000 €
S020	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Hattenbach - Niederaula	K 31	Kreis	B	1.600.000 €
S035	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Auf den Brücken über die Haune und die Bahnschienen ist ggf eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn mit Piktogrammen erforderlich.	Rhina - Burghaun	K45	Kreis	B	500.000 €
S038	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Holzheim - Neukirchen	L 3431	Land	B	500.000 €
S044	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Odensachsen - Oberhaun	-	Kommune	B	k.A.
S045	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Odensachsen - Oberhaun	-	Kommune	B	k.A.
S048	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. (Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen). Alternativ ist die Markierung von Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen zu prüfen).	Sieglos - Bodes	Rhönstraße (L 3170)	Land	B	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
S066	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Schenklengsfeld - Ransbach	K 13	Kreis	B	350.000 €
S067	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Unterweisenborn - Oberweisenborn	L 3172	Land	B	k.A.
S068	Unbefestigten Weg ausbauen	Apshaltieren des vorhandenen Wirtschaftsweges und Neubau einer Geh- und Radwegebrücke über die Solz. Schaffung eines sicheren Übergangs zwischen Wirtschaftsweg und Fahrbahn am Ortseingang. Alternativ soll auch ein Ausbau des Wirtschaftsweges links der L 3171 untersucht werden.	Oberweisenborn - Unterweisenborn	L 3171	Kommune	B	500.000 €
S079	Neuordnung Straßenraum	Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für Radverkehrsanlagen, die den aktuellen Standards entsprechen. Verbreiterung des Geh- und Radweges und Montage einer Schutzleitplanke.	Ransbach - Heimboldshausen	L 3172	Land	B	900.000 €
S085	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitt mit einer asphaltierten Deckschicht zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.	Philippsthal (Werra) - Unterbreizbach	Ulstertalradweg	Kommune	B	k.A.
S088	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.	Heimboldshausen - Unterneurode	-	Kommune	B	50.000 €
S092	Wegeneubau	Kurzfristig Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h prüfen. Langfristig Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Lengers - Wölfershausen	Heimboldshäuser Straße (L 3306)	Land	B	1.000.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
S093	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg (mit einer Trennung zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden), der den ERA-Regelmaßen entspricht.	Lengers - Heringen (Werra)	Landecker Straße (L 3172)	Land	B	200.000 €
S094	Sonstiges	Schutzleitplanke und Blendschutz installieren. (Weg auf 2,5 m verbreitern).	Lengers - Heringen (Werra)	Landecker Straße (L 3172)	Land	B	k.A.
S097	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Heringen - Leimbach / Werk Wintershall	Mühlenstraße	Kommune	B	150.000 €
S105	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen. Übergang auf Fahrbahn am Anfang bzw. Ende gestalten. Markierung von Piktogrammketten auf der Fahrbahn prüfen.	Widdershausen - Dankmarshausen	Felsenstraße / Dankmarshäuser Straße (K 3)	Kreis	B	k.A.
S113	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Herfa - Wölfershausen	-	Kommune (Herstellungsradweg)	B	3.750.000 €
S116	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Friedewald - Unterneurode	-	Kommune	B	k.A.
S120	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Motzfeld - Friedewald	-	Kommune	B	1.800.000 €
S121	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Motzfeld - Malkomes	-	Kommune	B	250.000 €
S122	Brücke / Unterführung	Austausch oder Optiemierung des Belags mit einer rutschfesten Alternative.	Schenklengsfeld - Malkomes	Bahnradweg	Kommune	B	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
S128	Bestehenden Weg verbreitern	Prüfung des Ausbaus des Radwegteils auf 3,00m (nicht zu Lasten des Fußverkehrs). Kann die nötige Fläche nicht gewonnen werden, soll ein gemeinsamer Geh- und Radweg im 2-Richtungsverkehr beschildert werden, der bauliche Trennstreifen muss entfernt werden, vor Kurven sollten Piktogramme auf Gegenverkehr hinweisen	Bad Hersfeld - Hohe Luft	B 62	Bund	B	180.000 €
S133	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg (mit einer Trennung zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden), der den ERA-Regelmaßen entspricht. Neu asphaltieren (schlechter Zustand), Prüfung Führung des Radverkehrs über den Parkplatz zum Bahnhof (Bismarckstraße).	Bahnhof Bad Hersfeld	Hainstraße	Kommune	B	k.A.
S145	Brücke / Unterführung	Optimierung der Oberfläche der Brücke mit einem rutschfesten Belag.	Bad Hersfeld - Geistal	-	Kommune	B	k.A.
S147	Wegebeleuchtung anlegen	Einrichtung von Beleuchtung und Parkverbot in Gefällerichtung	Bad Hersfeld - Almershausen	Am Frauenberg	Kommune	B	100.000 €
S148	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreitern des betrachteten Weges auf min 2,5 m bis zur Bushaltestelle Sportplatz.	Bad Hersfeld - Almershausen	B 324	Bund	B	70.000 €
S153	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreiterung der Wege auf mind 3 m und Sanierung der schadhaften Abschnitte.	Johannesberg - Hohe Luft	-	Kommune	B	400.000 €
S154	Bestehenden Weg verbreitern	Empfohlen wird der Ausbau der Radwege auf mind. 3,00m(+Gehweg) bei getrennter Führung oder 3,00m bei gemein. Führung mit dem Fußverkehr (je nach Fuß-und Radverkehrsmenge auch breiter).	Johannesberg - Bad Hersfeld	-	Kommune	B	80.000 €
S157	Brücke / Unterführung	Aufweitung und vergrößerung der lichten Weite der Unterführung und Entfernung der Umlaufsperren.	Bad Hersfeld - Johannesberg	Auf der Unteraue	Kommune / DB	B	k.A.
S178	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Mecklar - Meckbach	-	Kommune	B	650.000 €
S181	Sonstiges	Installieren eines Blendschutzes.	Mecklar - Bebra	B 27	Bund	B	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
S184	Unbefestigten Weg ausbauen	Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht	Gerterode - Tann	L 3254	Kommune (Herstellungsradweg)	B	1.700.000 €
S186	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Beenhausen - Niederthalhausen	L 3254	Kommune (Herstellungsradweg)	B	200.000 €
S187	Wegeneubau	Neubau eines Rad (-Wirtschaftsweges) und asphaltieren des wassergebundenen Weges.	Beenhausen - Niederthalhausen	L 3254	Kommune (Herstellungsradweg)	B	600.000 €
S188	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Beenhausen - Niederthalhausen	-	Kommune (Herstellungsradweg)	B	200.000 €
S194	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Oberellenbach - Niederellenbach	Riedmühle (K 67)	Kommune	B	1.000.000 €
S197	Brücke / Unterführung	Ergänzung eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges an der K67 oder Neubau einer Brücke für den Fuß- und Radverkehr inklusive Zuwegung. Kurzfristig ist die Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit auf der Brücke (K 67) zu prüfen.	Niederellenbach - Heinebach	K 67	Kreis	B	k.A.
S199	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanierung der Entwässerung.	Heinebach - Baumbach/Hergershausen	-	Kommune	B	30.000 €
S208	Wegeneubau	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges als straßenbegleitenden Zweirichtungsweg entlang der L3304. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Es soll auch der Ausbau von zum Teilen parallel liegenden Wirtschaftswegen untersucht werden.	Hergershausen - Rotenburg	L 3304	Land	B	1.100.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kosten-rahmen
S210	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen.Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen. E	Baumbach - Hergershausen	Sterkelshäuser Straße (L 3253)	Land	B	k.A.
S212	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Rotenburg - Baumbach	-	Kommune	B	50.000 €
S214	Wegebeleuchtung anlegen	Beleuchtung des Gemeinsamen Geh- und Radweges zwischen Rotenburg und Braach.	Rotenburg - Braach	Braacher Straße (L 3208)	Land	B	150.000 €
S226	Wegebeleuchtung anlegen	Beleuchtung des Gemeinsamen Geh- und Radweges zwischen Sportanlage und Innenstadt.	Rotenbrug - Braachn	-	Kommune	B	50.000 €
S234	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges und Verbreitern des vorhandenen Weges im Ortseingangsbereich von Rotenburg bis zur Bushaltestelle zum Mühlberg. Dort Nutzung der vorhanden Querungshilfe als Übergang vom Zweirichtungsradweg auf die vorhanden Wege.	Lispenhausen - Rotenburg	Kasseler Straße (B 83)	Bund	B	1.400.000 €
S243	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.	Bebra - Lispenhausen	B 83	Bund	B	230.000 €
S244	Bestehenden Weg verbreitern	Ausbau und Beschilderung des gemeinsamen Geh- und Radwegs (Vz 240) nördlich der Kasseler Straße Richtung Lispenhausen (wird z.T. schon durch den Umbau des Knotenpunkts umgesetzt).	Bebra - Lispenhausen	B 83	Bund	B	250.000 €
S245	Wegeneubau	Neubau eines Geh- und Radweges	Bebra - Bebra-West	-	Kommune	B	100.000 €
S254	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Brüder-Grimm-Schule	-	Kommune	B	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
S263	Wegeneubau	Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges und aspahltieren der wassergebundenen Decke.	Breitenbach - Bebra	-	Kommune	B	500.000 €
S264	Brücke / Unterführung	Aufweitung der Unterführung.	Breitenbach - Bebra	-	Bund	B	k.A.
S266	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Blankenheim - Bebra	K 74	Kreis	B	750.000 €
S267	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Blankenheim - Meckbach	-	Kommune	B	120.000 €
S273	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Bebra - Gilfershausen	Zum Kelkerbach	Kommune	B	k.A.
S274	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Bebra - Gilfershausen	-	Kommune	B	750.000 €
S275	Bestehenden Weg verbreitern	Asphaltierung und Verbreiterung des Weges.	Bebra - Gilfershausen	-	Kommune	B	50.000 €
S276	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Aufpflasterungen.	Bebra - Gilfershausen	Hauptstraße (K 53)	Kreis	B	k.A.
S280	Wegeneubau	Neubau eines selbstständig (straßenbegleitenden in Baulast der Kommune) geführten Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen soll untersucht werden.	Bebra - Solz	K 53	Kreis	B	2.000.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
S301	Wegeneubau	Neubau eines Radweges in dem betrachteten Abschnitt.	Ortsdurchfahrt Hönebach	-	Kommune	B	250.000 €
S307	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Richelsdorf - Untersuhl	L 3250A	Land	B	950.000 €
S308	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen. Nördlichen Gehweg für den Radverkehr freigeben. Übergang auf Fahrbahn am Anfang bzw. Ende gestalten.	Richelsdorf - Süß	L 3248	Land	B	k.A.
S309	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Richelsdorf - Süß	-	Kommune (Herstellungsradweg)	B	250.000 €
S310	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Richelsdorf - Süß	L 3250	Land	B	500.000 €
S311	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Süß - Richelsdorf	-	Kommune (Herstellungsradweg)	B	360.000 €
S004	Brücke / Unterführung	Optimierung der Fahrbahnoberfläche auf der Brücke.	Hatterode - Oberjossa	Steinmühle	Kommune	C	k.A.
S018	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten und gepflasterten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Mengshausen - Niederaula	An der Mulde	Kommune	C	100.000 €
S030	Unbefestigten Weg ausbauen	Ausbau des unbefestigten Weges mit einer wassergebundenen Decke.	Solms - Wetzlos	-	Kommune (Herstellungsradweg)	C	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
S032	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Schletzenrod - Rhina	K 45	Kreis	C	2.300.000 €
S033	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Kruspis - Rhina	-	Kommune	C	950.000 €
S034	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen.	Rhina - Kruspis	Wetzloser Straße (K 45)	Kreis	C	k.A.
S039	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Wehrda - Rhina	-	Kommune	C	1.100.000 €
S040	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Holzheim - Neukirchen	-	Kommune (Herstellungsradweg)	C	1.100.000 €
S046	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer Querungshilfe zur Querung der B 27.	Bodes - Odensachsen	B 27	Bund	C	300.000 €
S047	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Bodes - Odensachsen	Abendfeld	Kommune	C	250.000 €
S049	Wegeneubau	Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.	Sieglos- Bodes	-	Kommune	C	450.000 €
S050	Wegeneubau	Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.	Sieglos - Bodes	-	Kommune	C	250.000 €
S052	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.	Sieglos - Unterhaun	Oberhauner Straße	Kommune	C	90.000 €
S059	Wegeneubau	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges von Rotensee zur Kita nach Oberhaun.	Unterhaun - Rotensee	-	Kommune	C	200.000 €
S060	Unbefestigten Weg ausbauen	Ausbau des unbefestigten Weges mit einer wassergebundenen Decke.	Wippershain - Bad Hersfeld	-	Kommune	C	k.A.
S062	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Wüstfeld - Landershausen	-	Kommune	C	500.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kosten-rahmen
S077	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Ausbach - Ransbach	K12	Kreis	C	850.000 €
S078	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Ausbach - Heimboldshausen	K 11	Kreis	C	1.400.000 €
S086	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Wenigentaft - Pferdsdorf	-	Kommune	C	1.500.000 €
S103	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Leimbach - Dippach	L 1023	Land	C	850.000 €
S107	Wegeneubau	Kurzfristig Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h prüfen. Langfristig Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Widdershausen - Wölfershausen	Widdershäuser Straße (K 3)	Kreis	C	750.000 €
S110	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Ortsdurchfahrt Wölfershausen	-	Kommune	C	280.000 €
S118	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Hillartshausen - Unterneurode	K 9	Kreis	C	950.000 €
S119	Unbefestigten Weg ausbauen	Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht.	Schenklengsfeld - Motzfeld	-	Kommune	C	530.000 €
S140	Bestehenden Weg verbreitern	Ausbau der Wege auf mind. 3,00m Breite, wenn nicht möglich Zeichen 239 + „Rad frei“ zur Verdeutlichung Vorrang Fußverkehr.	innerörtliche Verbindung	-	Kommune	C	250.000 €
S152	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Obergeis - Untergeis	-	Kommune	C	15.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
S155	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Asbach - Johannesberg	Auf der Unteraue	Kommune	C	20.000 €
S160	Wegebeleuchtung anlegen	Beleuchtung einrichten.	Asbach - Bad Hersfeld	Robert-Koch-Straße	Kommune	C	100.000 €
S174	Unbefestigten Weg ausbauen	Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht.	Raboldshausen - Salzberg	L 3155	Kommune (Herstellungsradweg)	C	1.300.000 €
S176	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.	Mühlbach - Aua	Burgstraße (L 3155)	Land	C	170.000 €
S182	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn und Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen.	Tann - Rohrbach	Rotenburger Straße (L 3254)	Land	C	k.A.
S183	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Tann - Rohrbach	L 3254	Land	C	k.A.
S185	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Gerterode - Tann	Tanner Straße (L 3254)	Land	C	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
S189	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Es soll auch der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen untersucht werden.	Sterkelshausen - Beenhausen	L 3253, L 3254	Land	C	4.500.000 €
S193	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Alternativ soll der Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen undie Nutzung der Straße Zur Osterbach Mühle untersucht werden.	Sterkelshausen - Oberellenbach	K 67	Kreis	C	650.000 €
S195	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Baumbach - Niederellenbach	K 68	Kreis	C	1.150.000 €
S198	Brücke / Unterführung	Barrierefreieumgestalltung der Unterführung am Bahnhof Heinebach	Bahnhof Heinebach	-	Kommune / DB	C	k.A.
S211	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Sterkelshausen - Baumbach	Streckhäsuer Straße (L 3253)	Land	C	90.000 €
S219	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreitern des betrachteten Radweges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Radweg.	Rotenburg - Mündershausen	Mündershäuser Straße	Land	C	250.000 €
S225	Brücke / Unterführung	Freigabe der Fuldabrücke für den Radverkehr. Langfrsitig sollte die Brücke durch eine Rad-/FußwegeBrücke ersetzt werden, die min. 4 m breit ist.	Rotenburg	-	Kommune	C	k.A.
S272	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht und Sanierung der schadhaften apshaltierten Oberfläche.	Bebra - Ronshausen	-	Kommune	C	900.000 €
S277	Unbefestigten Weg ausbauen	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Iba - Weiterode	L 3250	Kommune (Herstellungsradweg)	C	2.800.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kosten-rahmen
S281	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen. / Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Solz - Gilfershausen	Bebraer Straße (K 53)	Kreis	C	k.A.
S291	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Süß - Bauhaus - Nentershausen	L 3249/L 3250	Land	C	3.250.000 €
S300	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Hönebach - Ronshausen	-	Kommune	C	1.000.000 €
S314	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Richelsdorf - Untersuhl	-	Nachbarlandkreis (Kommune)	C	380.000 €
S317	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreitern des betrachteten Gehweges zu zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.	Meckbach - Bebra	Eisenacher Straße (L 3251)	Land	C	35.000 €
S009	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Oberjossa - Hattenbach	-	Kommune	D	120.000 €
S010	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Oberjossa - Hattenbach	-	Kommune	D	650.000 €
S022	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Mengshausen - Kerspenhausen	L 3432	Land	D	1.800.000 €
S038	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. Ersatz der Brücke durch ein den regelmaßenentsprechendes Bauwerk.	Rhina - Neukirchen	-	Kommune	D	500.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kosten-rahmen
S041	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Neukirchen - Odensachsen	-	Kommune	D	1.700.000 €
S042	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Neukirchen - Odensachsen	-	Kommune	D	850.000 €
S061	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Wippershain - Schenklengsfeld	-	Kommune	D	1.400.000 €
S064	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Konrode - Schenklengsfeld	Konroder Straße (L 3341)	Land	D	k.A.
S071	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Mansbach - Oberbreitzbach	Hünfelder Straße (L 3173)	Land	D	k.A.
S072	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Oberbretzbach - Mansbach	L3173	Land	D	1.200.000 €
S073	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Oberbreitzbach - Mansbach	Steinbruch (L 3173)	Land	D	k.A.
S074	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Oberbreitzbach - Ransbach	L 3177	Land	D	1.250.000 €

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kosten-rahmen
S075	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Feriendorf - Ransbach	-	Kommune	D	50.000 €
S111	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Wölfershausen - Bengendorf	-	Land	D	250.000 €
S114	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.	Friedewald - Herfa	L 3255	Land	D	2.500.000 €
S156	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Asbach - Johannesberg	-	Kommune	D	130.000 €
S162	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften Oberfläche und Verbreitern des Weges im Bereich der Bäume (ggf. Fällen der Bäume prüfen).	Asbach - Niederaula	Alsfelder Straße (B 62)	Bund	D	25.000 €
S164	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Kirchheim - Bad Hersfeld	-	HessenForst	D	120.000 €
S170	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Kirchheim - Reckerode	Uferweg	Bund	D	270.000 €
S171	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Kirchheim - Reckerode	-	Kommune (Herstellungsradweg)	D	600.000 €
S172	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Kirchheim - Großmannsrode	-	Kommune	D	900.000 €
S180	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Um Flächen hinzu zu gewinnen ist eine Neuordnung des Straßenraum notwendig.	Mecklar - Blankenheim	Friedloser Straße (B 27)	Bund	D	200.000 €
S203	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Niedergude - Obergude	-	Kommune (Herstellungsradweg)	D	700.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
S205	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Erdpenhausen - Niedergude	L 3304	Land	D	700.000 €
S207	Unbefestigten Weg ausbauen	Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht und Neubau eines Geh- und Radweges als Lückenschluss.	Hergershausen - Erdpenhausen	-	Kommune (Herstellungsradweg)	D	400.000 €
S220	Wegeneubau	Entlang der Dickenrücker Straße ist ein Neubau von gemeinsamen Geh- und Radwegen beidseitig vorgesehen. An der Nordseite sollen diese bis zum Friedhof reichen, an der Südseite bis zur Einfahrt des Parkplatzes des Finanzamts. (Es ist nicht die gesamte Maßnahme dargestellt).	Rotenburg - Alheimer Kaserne	Dickenrücker Straße (K 60)	Kommune	D	650.000 €
S228	Brücke / Unterführung	Freigabe der Unterführung für den Radverkehr. Langfristig sollte die Unterführung verbreitert werden, sodass sie den ERA-Regelmaßen entspricht.	Rotenburg	-	Kommune / DB	D	k.A.
S268	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Weiterode - Blankenheim	-	Kommune	D	50.000 €
S278	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Aufpflasterungen.	Iba - Nentershausen	Schieferstraße (L 3250)	Land	D	k.A.
S284	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Cornberg - Rockensüß	K 52	Kreis	D	650.000 €
S289	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Ortsdurchfahrt Nentershausen	-	Kommune	D	400.000 €
S290	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Iba - Nentershausen	-	Kommune	D	500.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
S292	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Bauhaus - Iba	L 3250	Land	D	3.500.000 €
S302	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Hönebach - Raßdorf	-	Kommune (Herstellungsradweg)	D	200.000 €
S303	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.	Ortsdurchfahrt Hönebach	-	Kommune	D	30.000 €
S304	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.	Ortsdurchfahrt Bosserode	-	Kommune	D	30.000 €
S007	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Breitenbach - Machtlos	-	Kommune	Weiterer Bedarf	30.000 €
S008	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt. Optimierung der Schranken gemäß Musterlösung.	Breitenbach - Gershausen	-	HessenForst	Weiterer Bedarf	800.000 €
S023	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums . Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen. Einführung von Tempo 30 ist zu prüfen	Hilperhausen - Kerspenhausen	Holzheimer Straße (L 4341)	Land	Weiterer Bedarf	k.A.
S024	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Der Ausbau von parallel veralufenden Forst- und Wirtschaftswegen ist zu prüfen.	Hilperhausen - Holzheim	L 3431	Land	Weiterer Bedarf	950.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
S026	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Kruspis - Holzheim	Turmstraße (K 25)	Kreis	Weiterer Bedarf	k.A.
S027	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Kruspis - Holzheim	Birkenstraße	Kreis	Weiterer Bedarf	k.A.
S028	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Stärklos - Kruspis	K 25	Kreis	Weiterer Bedar	850.000 €
S029	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Mengshausen - Stärklos	-	Kommune	Weiterer Bedarf	1.000.000 €
S031	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Wetzlos - Schletzenrod	Sternbergstraße (L 3171)	Land	Weiterer Bedarf	k.A.

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kosten-rahmen
S063	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Wüstfeld - Erdmannrode	L 3341	Land	Weiterer Bedarf	k.A.
S069	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Mansbach - Ufhausen	L 3173/ L 3380	Land	Weiterer Bedarf	3.000.000 €
S070	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Soislieden - Mansbach	Wirtschaftsweg	Kommune	Weiterer Bedarf	700.000 €
S117	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Lautenhausen - Hillartshausen	K 12	Kreis	Weiterer Bedarf	700.000 €
S124	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Kathus - Malkomes	-	Kommune	Weiterer Bedarf	1.300.000 €
S149	Unbefestigten Weg ausbauen	Ausbau des betrachteten unbefestigten Abschnitts mit einer wassergebundenen Decke	Gittersdorf - Allmershausen	-	Kommune	Weiterer Bedarf	k.A.
S150	Unbefestigten Weg ausbauen	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer wassergebundenen Decke. Ersatzneubau der Brücke, durch ein den Regelwerken entsprechendes Bauwerk.	Gittersdorf - Allmershausen	-	Kommune	Weiterer Bedarf	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
S161	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Asbach - Kohlhausen	L 3431	Land	Weiterer Bedarf	25.000 €
S165	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Gershausen - Kirchheim	Gershäuser Straße (K 32)	Kreis	Weiterer Bedarf	k.A.
S173	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Willingshain - Raboldshausen	-	Kommune	Weiterer Bedarf	250.000 €
S175	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Raboldshausen - Schwarzenborn	-	Kommune	Weiterer Bedarf	500.000 €
S179	Brücke / Unterführung	Neubau einer Unterführung, die den Regelmaßen entspricht.	Mecklar - Friedlos	-	Kommune / DB	Weiterer Bedarf	k.A.
S190	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Ersrode - Beenhausen	L 3254	Land	Weiterer Bedarf	1.500.000 €
S191	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen.	Ersrode - Beenhausen	Neustadt (L 3254)	Land	Weiterer Bedarf	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kosten-rahmen
S192	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Hainrode - Ersrode	-	Kommune	Weiterer Bedarf	50.000 €
S200	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Heinebach - Niedergude	-	Kommune	Weiterer Bedarf	k.A.
S201	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Obergude - Spangenberg	L 3304	Land	Weiterer Bedarf	1.650.000 €
S202	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Obergude - Metzebach	Metzebacher Straße (L 3304)	Land	Weiterer Bedarf	k.A.
S204	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Niedergude - Erdpenhausen	Rotenburger Straße (L 3304)	Land	Weiterer Bedarf	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kosten-rahmen
S206	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Erdpenhausen - Niedergude	Hauptstraße (L 3304)	Land	Weiterer Bedarf	k.A.
S213	Oberfläche asphaltieren	Der Waldweg am Schützenhaus entlang ist durch Forstarbeiten stark beschädigt und sollte saniert werden.	Braach - Atzelrode	-	Kommune	Weiterer Bedarf	650.000 €
S238	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Erkshausen - Seifertshausen	Hauptstraße (L 3226)	Land	Weiterer Bedarf	k.A.
S239	Wegeneubau	Neubau eines Gemeinsamen Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Erkshausen - Seifertshausen	L 3226	Land	Weiterer Bedarf	800.000 €
S240	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Seifertshausen - Königswald	-	Kommune	Weiterer Bedarf	1.800.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kosten-rahmen
S241	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Dankerode - Waldkappel	Stölzinger Straße (L 3226)	Land	Weiterer Bedarf	k.A.
S242	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Dankerode - Waldkappel	L 3226	Land	Weiterer Bedarf	2.800.000 €
S282	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Gilfershausen - Braunhausen	K 56	Kreis	Weiterer Bedarf	1.100.000 €
S285	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h über die gesamte Ortsdurchfahrt, Anlage von Mischverkehrsflächen oder Aufpflasterungen.	Rockensüß - Königswald	Stölzinger Straße (K 51)	Kreis	Weiterer Bedarf	k.A.
S286	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Mönchhosbach - Cornberg	Menglers	Kommune	Weiterer Bedarf	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kostenrahmen
S287	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen. Benutzungspflicht aufheben und Gehweg für den Radverkehr freigeben. Übergang Fahrbahn - Radweg am nördlichen Ende anlegen.	Ortsdurchfahrt Weißenhasel	Kupferstraße (L 3249)	Land	Weiterer Bedarf	k.A.
S288	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Solz - Dens	K 53	Kreis	Weiterer Bedarf	1.200.000 €
S293	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Machtlos - Iba	-	Kommune	Weiterer Bedarf	1.000.000 €
S294	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Ortsdurchfahrt Ronshausen	Ibaer Weg	Kommune	Weiterer Bedarf	150.000 €
S296	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg (mit einer Trennung zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden), der den ERA-Regelmaßen entspricht.	Ortsdurchfahrt Ronshausen	-	Kommune	Weiterer Bedarf	40.000 €
S297	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Ortsdurchfahrt Ronshausen	-	HessenForst	Weiterer Bedarf	100.000 €
S305	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Kleinensee - Dankmarshausen	-	Kommune	Weiterer Bedarf	600.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Priorität	Kosten-rahmen
S312	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Blankenbach - Richelsdorf	L 3248	Land	Weiterer Bedarf	220.000 €
S315	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Kleinensee - Dankmarshausen	-	Nachbarlandkreis (Kommune)	Weiterer Bedarf	70.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 5.4) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

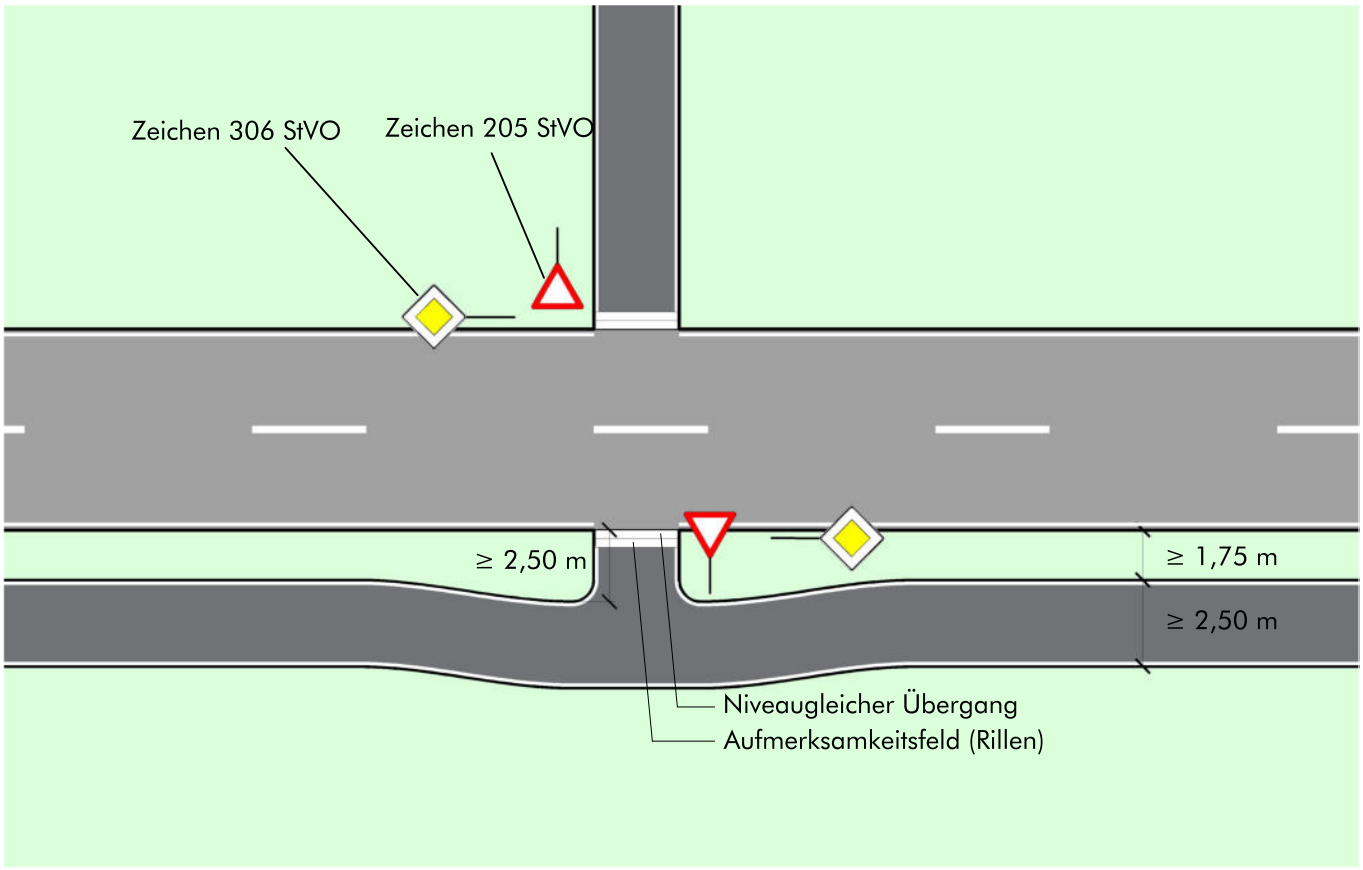
Anlage 15

Musterlösungen

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Gemeinsamer Geh-/Radweg, Querung auf freier Strecke ohne Querungshilfe

außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010) Kapitel 9.4.1
- RAL (Ausgabe 2012) Kapitel 6.6

Anwendungsbereiche:

- Überquerung von nicht mehr als zwei Fahrstreifen.
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

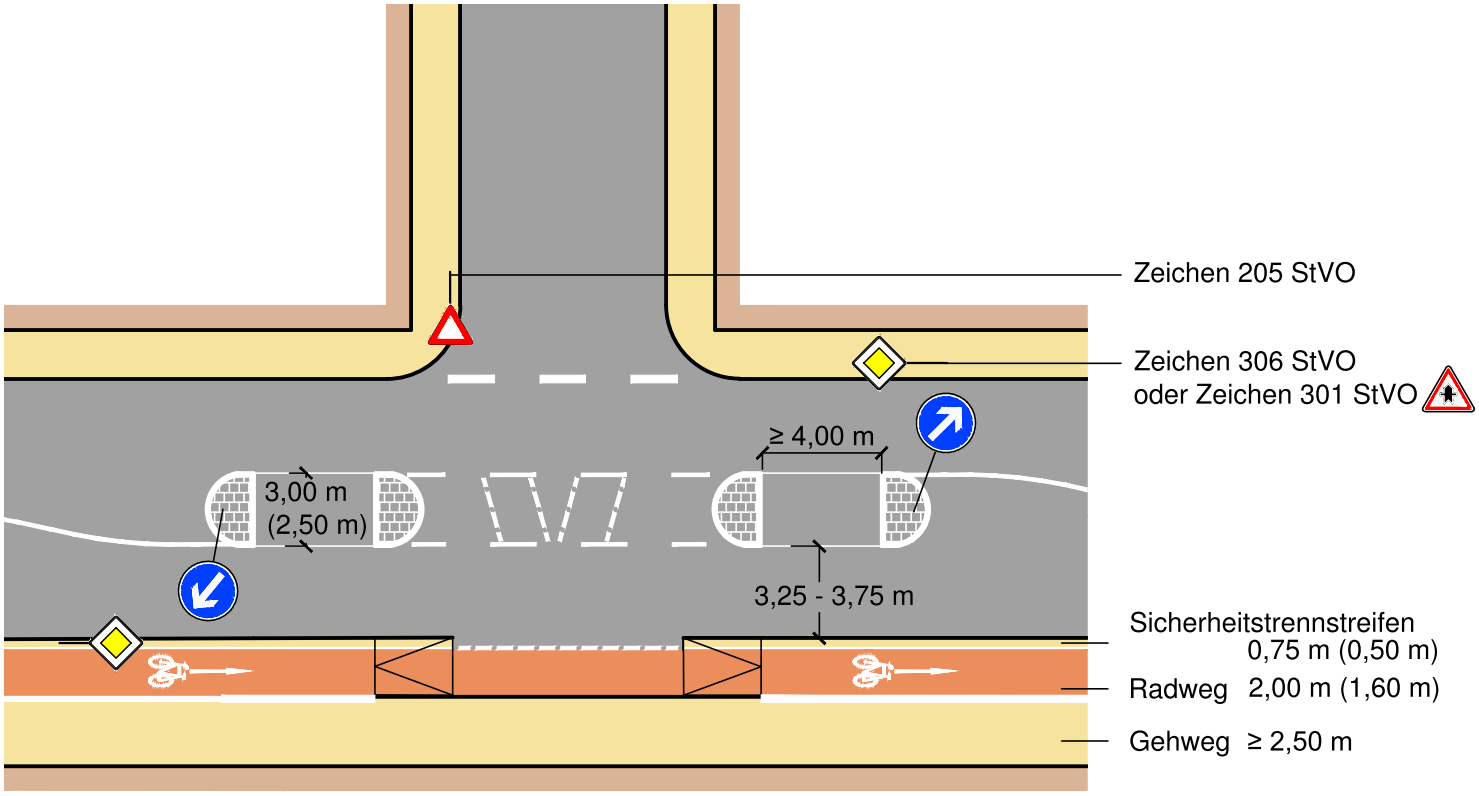
Hinweise:

- Für den Kfz-Verkehrs ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung, insbesondere bei eingeschränkten Sichtverhältnissen, zu prüfen.
- Es ist für alle Verkehrsteilnehmenden auf eine gute Sichtbeziehung zu achten.
- Die Querungstelle soll für den Radverkehr eindeutig erkennbar sein.
- Es ist zu prüfen, ob die Kennzeichnung der Querungsstelle mit Zeichen 138 StVO und / oder einem Überholverbot für den Kfz-Verkehr sinnvoll ist.
- Die Querungsstelle muss Tag und Nacht für den Kraftfahrzeugverkehr gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Die Aufstellfäche vor der Querung sollte eine Länge von mindestens 2,50 m aufweisen.
- Die Verschwenkung darf aus Gründen der Sicherheit und der Akzeptanz nicht abrupt erfolgen. Das Verhältnis des Versatzes zur Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen.

M u s t e r l ö s u n g

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

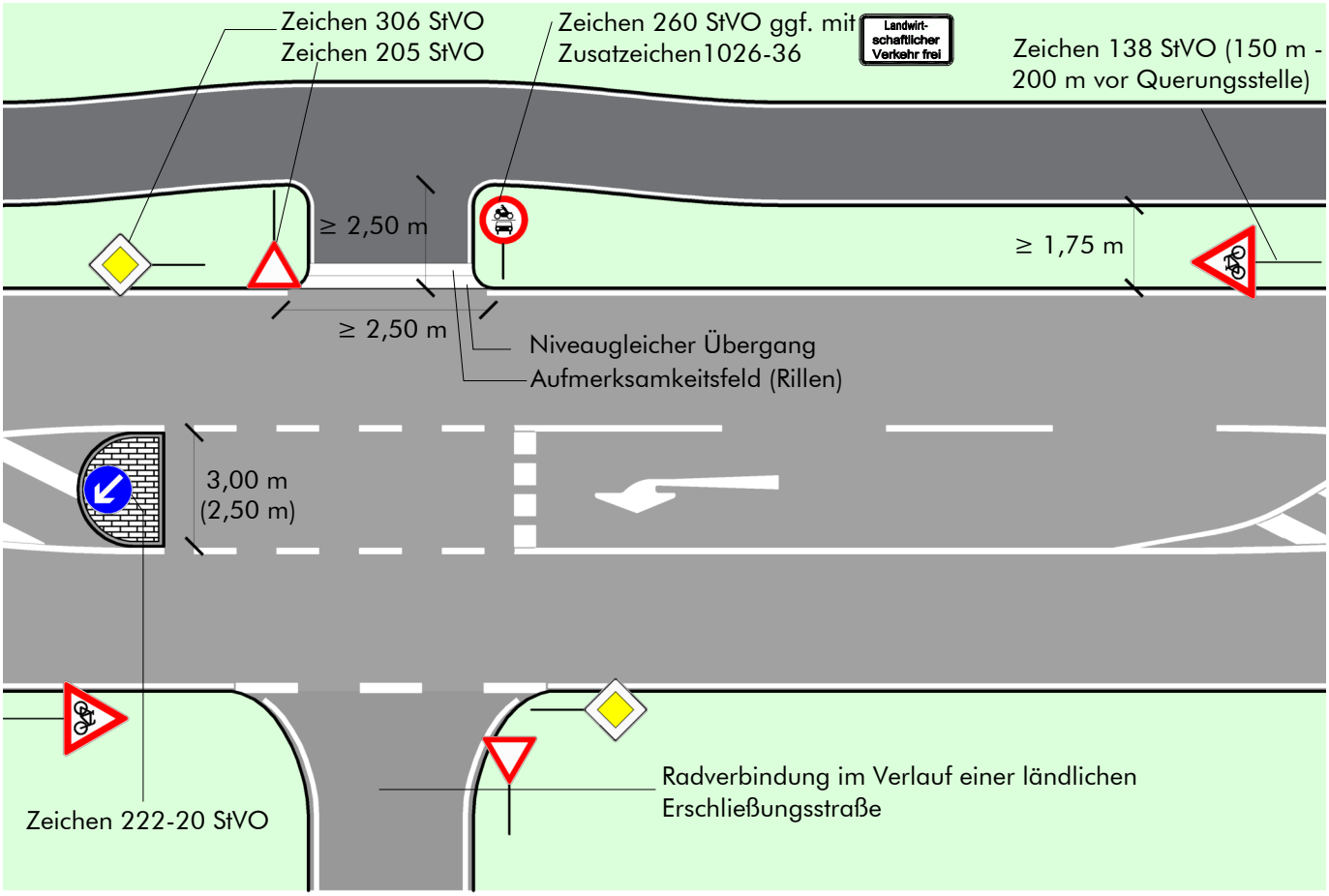
Anwendungsbereiche:

- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bis mäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

Hinweise:

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für Fußgängerverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll

Querung einer übergeordneten Straße im Zuge einer Erschließungsstraße außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2

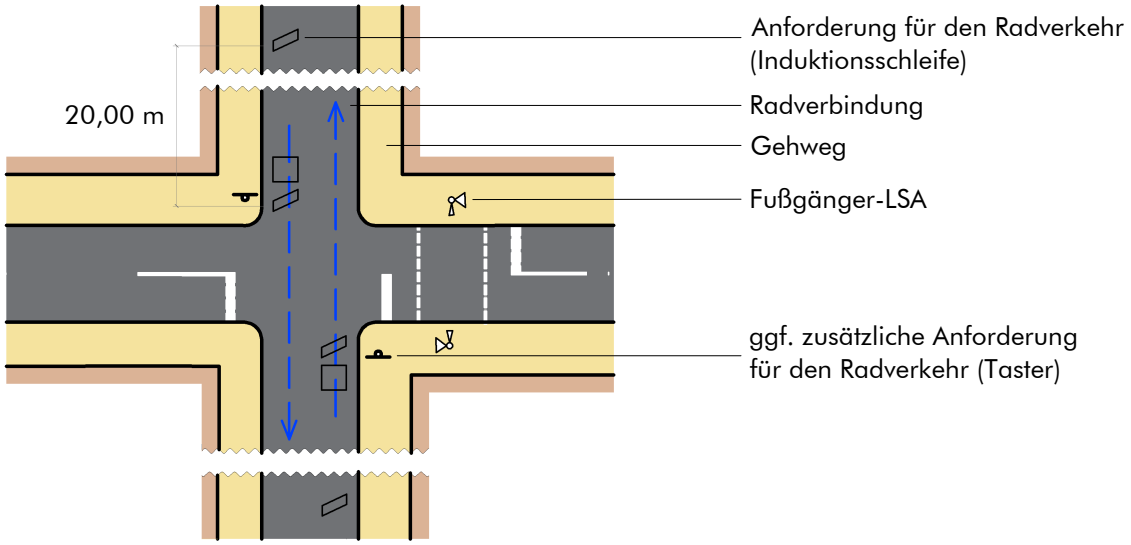
Anwendungsbereiche:

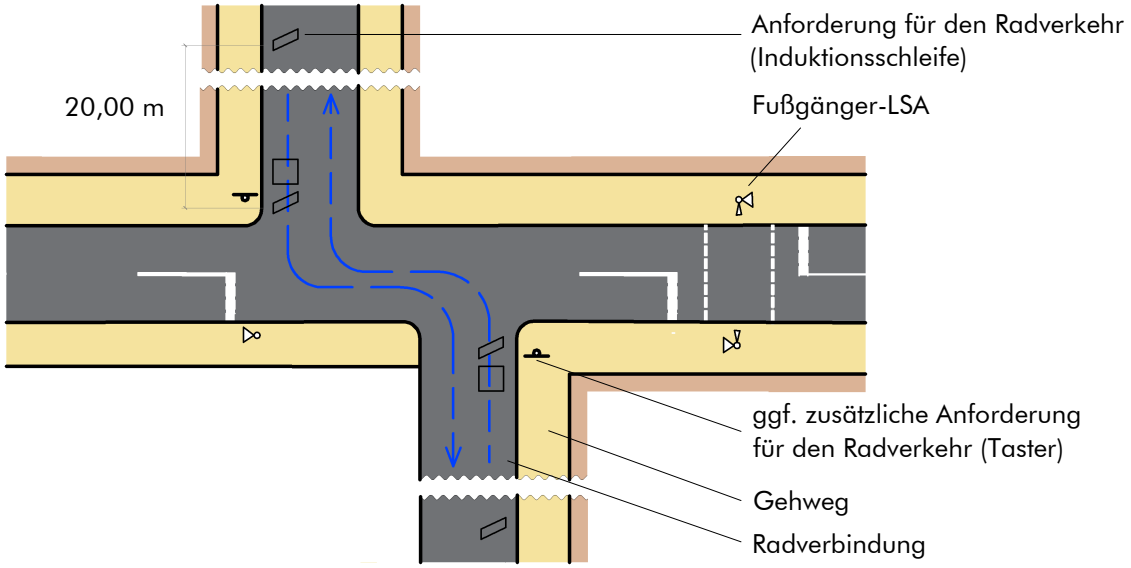
- Querungshilfe in Verbindung mit kurzem Linksabbiegefahrstreifen bei geringem Abbiegeverkehr.
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

Hinweise:

- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
- Die Verkehrsinsel am Beginn des Linksabbiegefahrstreifens kann überfahrbar ausgeführt werden.
- Im Falle einer angeordneten Benutzungspflicht ist der gemeinsame Geh-/Radweg mit Zeichen 240 StVO zu versehen.
- Wird auf dem begleitenden Weg der landwirtschaftliche Verkehr freigegeben, ist ein Nachweis der Schleppkurven für landwirtschaftliche Fahrzeuge erforderlich. Die genaue Position des Inselkopfes ist von der erforderlichen Schleppkurve abhängig.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Erweiterte Fußgängersignalisierung
innerorts/außerorts





Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4
- RiLSA (Ausgabe 2015), Kapitel 5.1, Nicht vollständig signalisierte Knotenpunkte

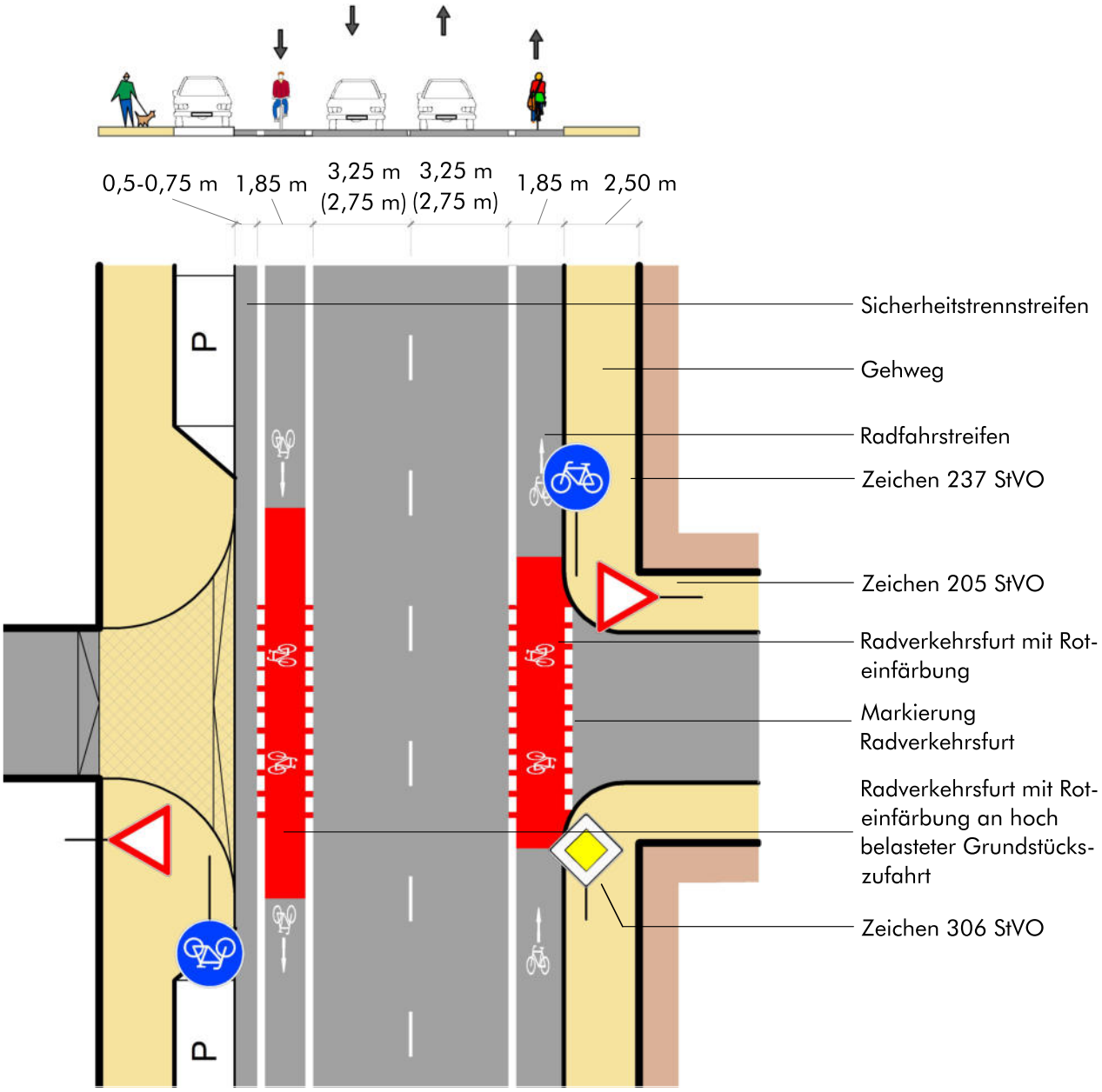
Anwendungsbereiche:

- Radverkehrsquerung parallel zu einer Fußgänger-LSA
- Versetzte Querungen von Hauptverkehrsstraßen
- Bei zeitweilig begrenzten hohen Belastungen der zu querenden Straße

Hinweise:

- Die Anforderung kann über Induktionsschleifen oder Videoerkennung vor dem Knoten
  (Taster dienen nur als Rückfallebene) erfolgen
- Die Wartezeit für Radfahrende und zu Fuß Gehende sollte bei Erstanforderung unter 20 Sekunden liegen
- Die Signalgeber der Fußverkehrs-LSA sollen für die Radfahrende sichtbar sein
- In Abhängigkeit von der konkreten örtlichen Situation ist eine Vollsignalisierung zu prüfen

Führung auf Radfahrstreifen
innerorts



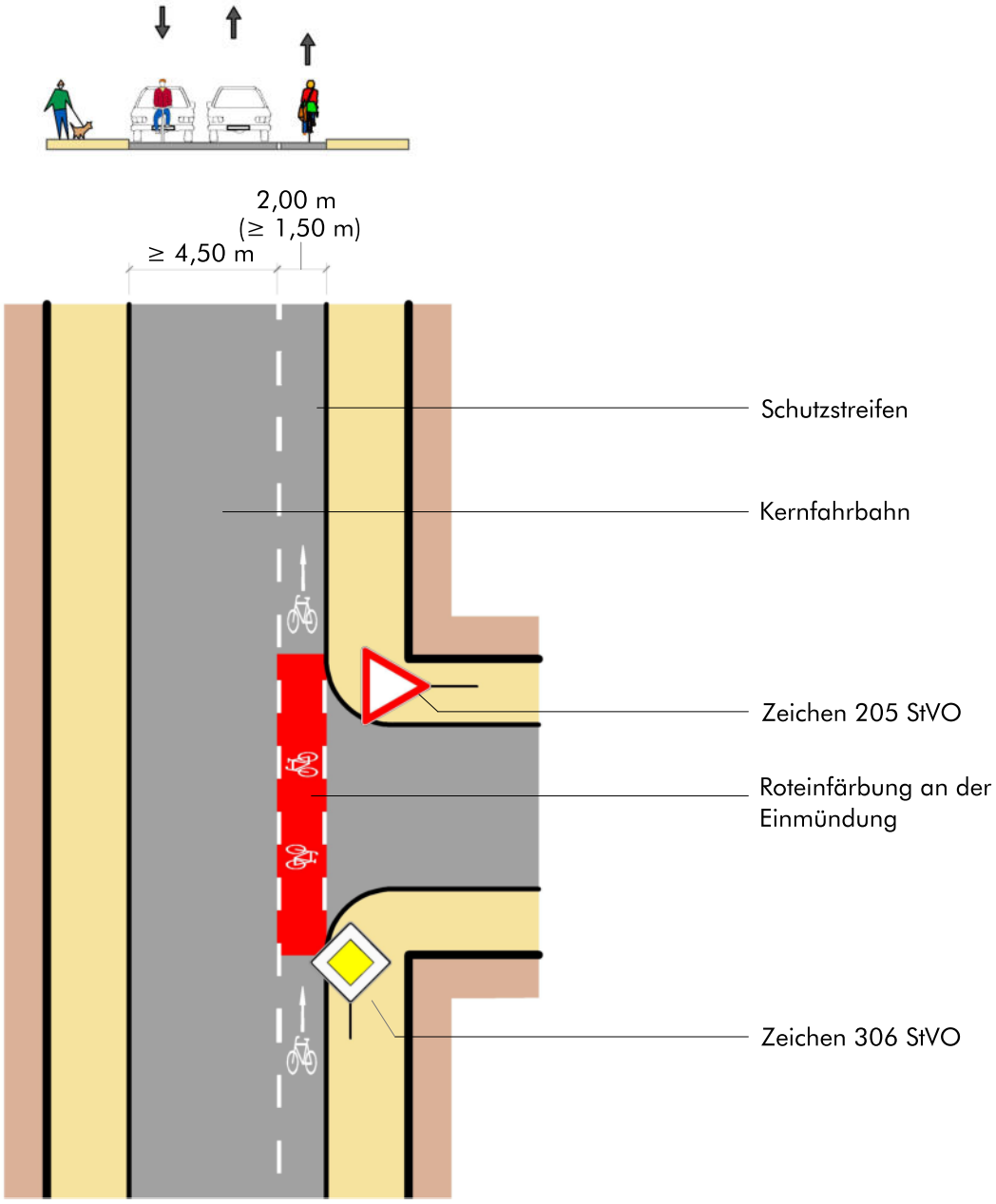
Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.3; RASt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.7.4

Anwendungsbereiche:
- Hauptverkehrsstraßen

Hinweise:
- Radfahrstreifen darf zum Ein- und Abbiegen und zum Erreichen von Parkständen von Kfz überquert werden
- Einfärbung der Radverkehrsfurt bei Grundstückszufahrten mit hoher Belastung (z.B. Sammelgaragen, Supermärkte, Tankstellen etc.)
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Die Kombination mit Kurzzeitstellplätzen ist möglichst zu vermeiden

Führung auf einseitigem Schutzstreifen

innerorts bei beengten Verhältnissen auf Steigungsstrecken

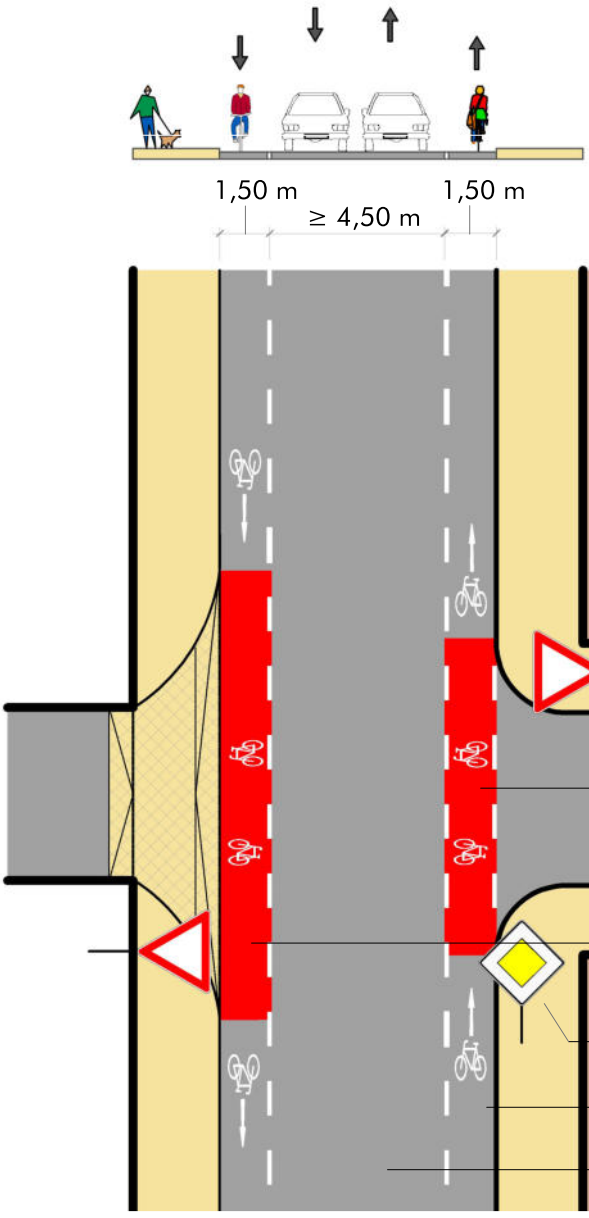


Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.2

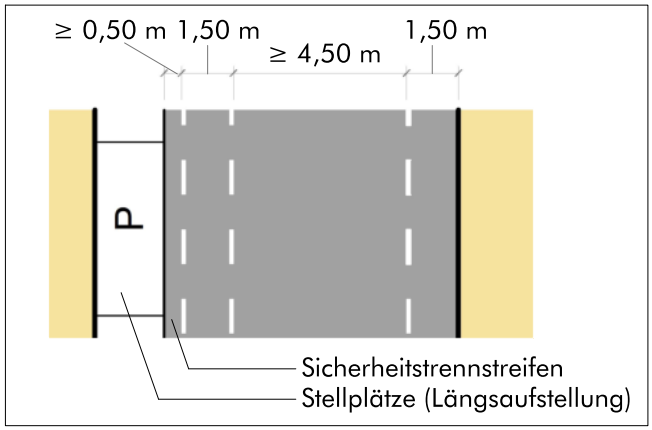
Anwendungsbereiche:
- innerorts (≥ 30 km/h) bei Steigungsstrecken

Hinweise:
- Bei Steigungsstrecken (~ 2%) wenn ein Radfahrstreifen oder baulich getrennter Radweg für den bergauffahrenden Radverkehr nicht möglich ist.
- Der Schutzstreifen ist so breit wie möglich anzulegen, um die langsame und ausschwenkende Fahrt des Radverkehrs zu berücksichtigen.

Führung auf Schutzstreifen
innerorts bei beengten Verhältnissen



Ausnahmelösung bei der Kombination mit Stellplätzen

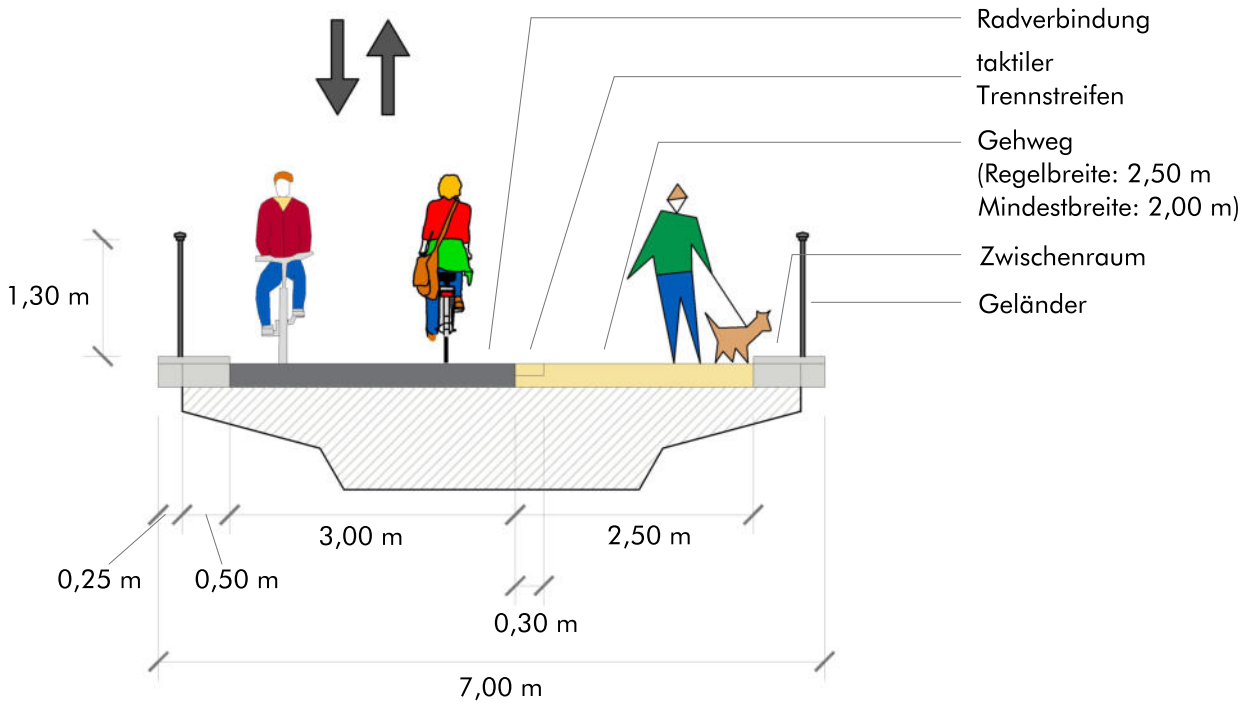


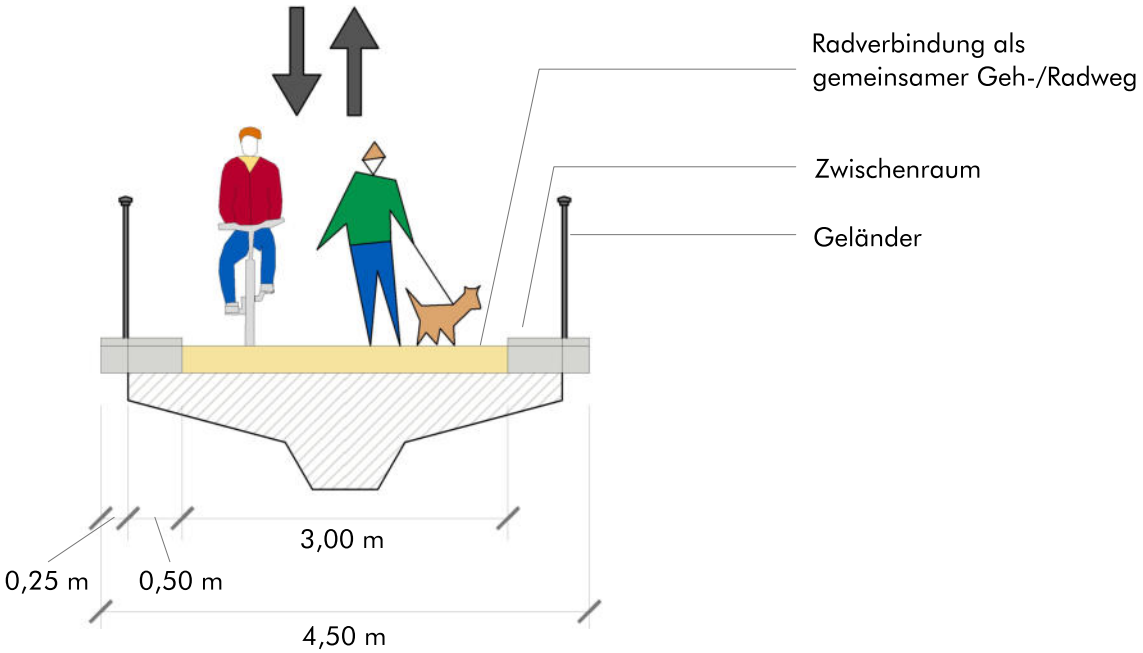
Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.2; RASt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.7.3

Anwendungsbereiche:
- Hauptverkehrsstraßen mit Belastungsbereich II nach ERA

Hinweise:
- Schutzstreifen darf zum Ein- und Abbiegen und zum Erreichen von Parkständen z. B. auf angrenzenden Grundstücken von Kfz überquert werden.
- Einfärbung der Radverkehrsfurt bei Grundstückszufahrten mit hoher Belastung (z. B. Sammelgaragen, Supermärkte, Tankstellen etc.)
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen.
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen.
- Sollten z. B. durch rückspringende Bebauung einzelne Parkstände vorhanden sein, ist ein Sicherheitsabstand von mehr als 0,50 m zu markieren (siehe Radfahrstreifen).
- Bei einer Kernfahrbahnbreite von 4,50 m darf es nur zu einer geringen Begegnungshäufigkeit mit LKW kommen.

Überführung
innerorts/außerorts



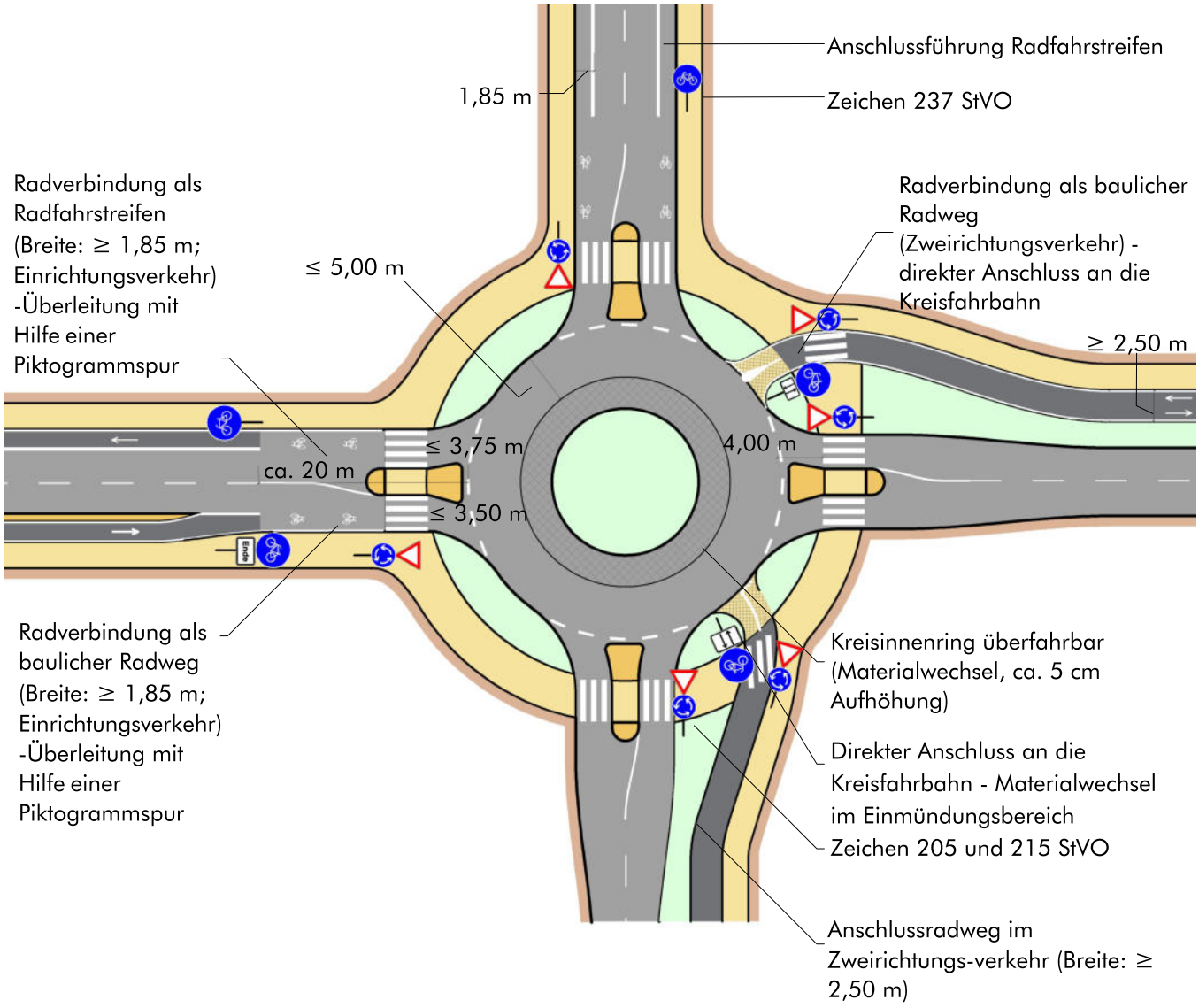


Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 5.3, Überquerungsanlagen bei Unter- und Überführungen, Kapitel 11.11.11

Anwendungsbereiche:
- Querung von Eisenbahnstrecken, stark befahrenen Straßen, Gewässern und Geländeeinschnitten

Hinweise:
- Bei straßenbegleitenden gemeinsamen Geh-/Radwegen außerorts mit hohem Fußverkehr kann das Gesamtmaß auf 4,00 m erhöht werden.
- Für die Rampen ist eine Längsneigung von 3 - 4 % anzustreben
- Die Längsneigung der Rampen darf 6 % nicht übersteigen
- Die Richtzeichnungen für Ingenieurbauwerke sind zu beachten

Kompakter Kreisverkehr: Führung auf der Fahrbahn
innerorts

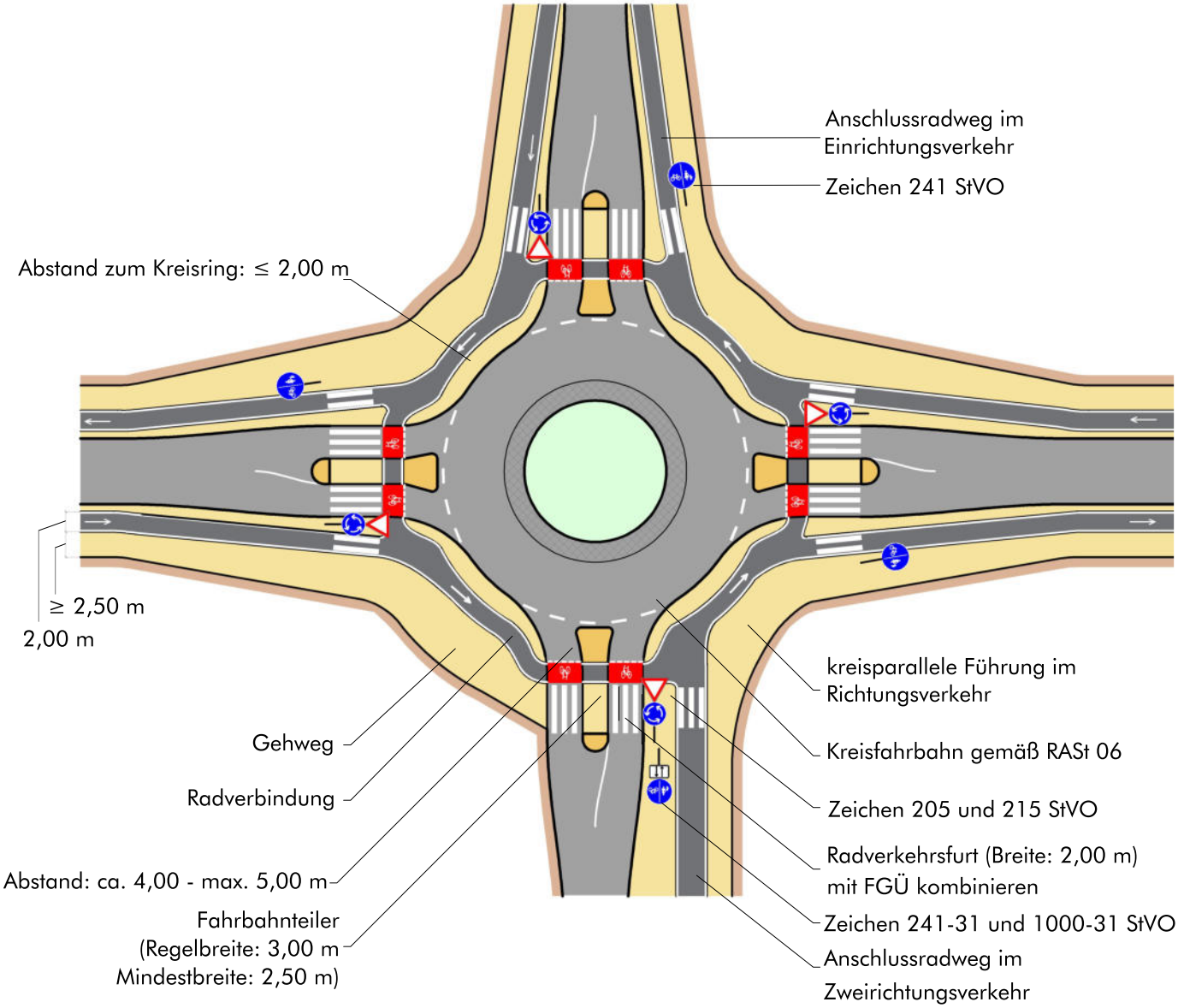


Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3; RASt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.3.5

Anwendungs-bereiche:
- Radverbindungen an Kreisverkehren
- Kfz-Knotenbelastung bis ca. 15.000 Kfz / 24 h als Summe aller Fahrzeuge in sämtlichen Zufahrten.

Hinweise:
- Die Musterlösung zeigt verschiedene Detaillösungen, die je nach Anwendungsfall miteinander kombiniert werden können
- Führungsformen im Einrichtungsverkehr sind vor dem Kreisverkehr auf die Fahrbahn zu führen Führungsformen im Zweirichtungsverkehr werden direkt an die Kreisfahrbahn angeschlossen
- Zu- und Ausfahrten sowie die Kreisfahrbahn sind so zu gestalten, dass Radfahrende nicht überholt werden können
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen

Kompakter Kreisverkehr: Bevorrechtigte Führung auf umlaufenden Radwegen
innerorts

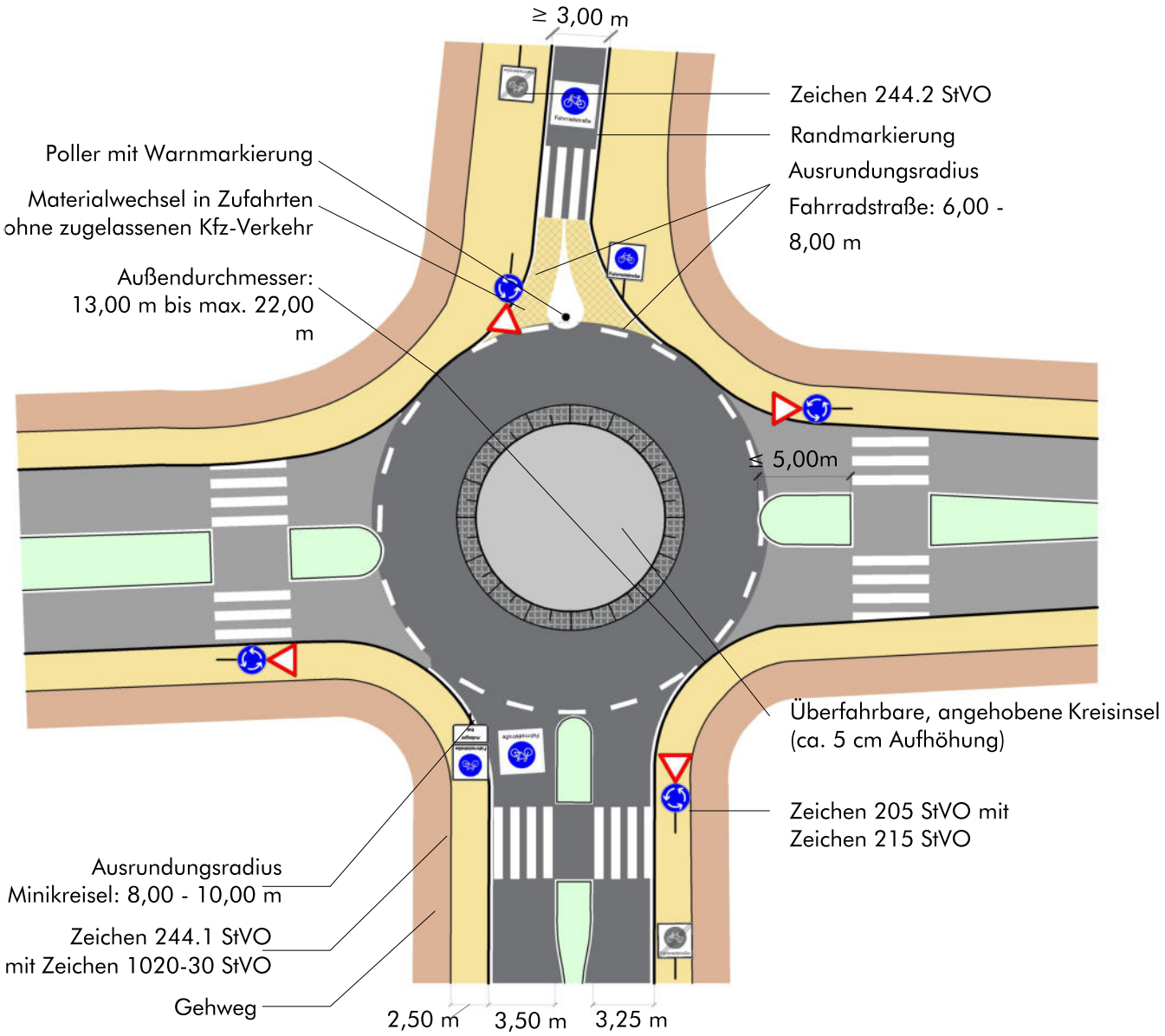


Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3; RASt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.3.5

Anwendungsbereiche:
- Bauliche Radverbindungen an Kreisverkehren
- Einrichtungsverkehr, Führung im Seitenraum

Hinweise:
- Zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt einzufärben und mit Fahrradpiktogrammen zu versehen
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Die Leitelemente der Barrierefreiheit sind gemäß der HBVA auszuführen
- Zur Sicherung des Radverkehrs können Radverkehrsfurten an Zu- und Ausfahrten auch angehoben werden

Minikreisverkehr innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.2

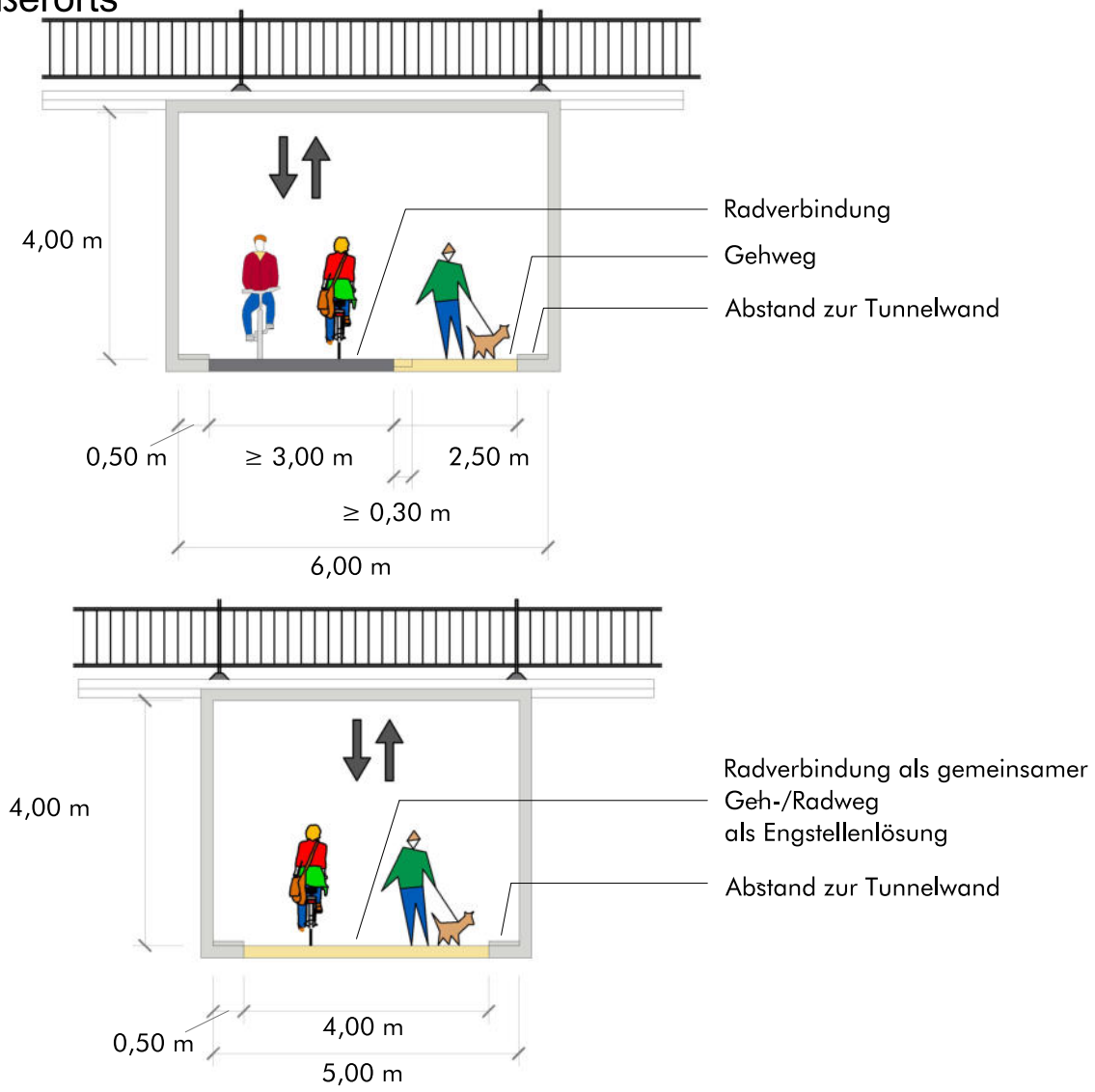
Anwendungs-bereiche:

- Gleichberechtigte Lösung bei Straßen mit mittlerer Verkehrsbedeutung
- Radverbindung kreuzt als Fahrradstraße oder selbstständig geführt
- Erschließungs- und Sammelstraßen, Knotenbelastung bis 1.200 Kfz / h

Hinweise:

- Die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Auf eine deutliche Umlenkung für Kfz und Radfahrende bei Einfahrt in den Kreisverkehr ist zu achten
- Bei langen Abschnitten durch Wohngebiete zur Brechung der Kfz-Geschwindigkeiten sinnvoll
- Das Einfahrtsverbot für Kfz in die Fahrradstraße muss ggf. in der Vorwegweisung angekündigt werden. Die Entscheidung hierüber fällt die örtliche Straßenverkehrsbehörde im Einzelfall
- Nicht geeignet für innerörtliche Hauptstraßen

Unterführung
innerorts/außerorts



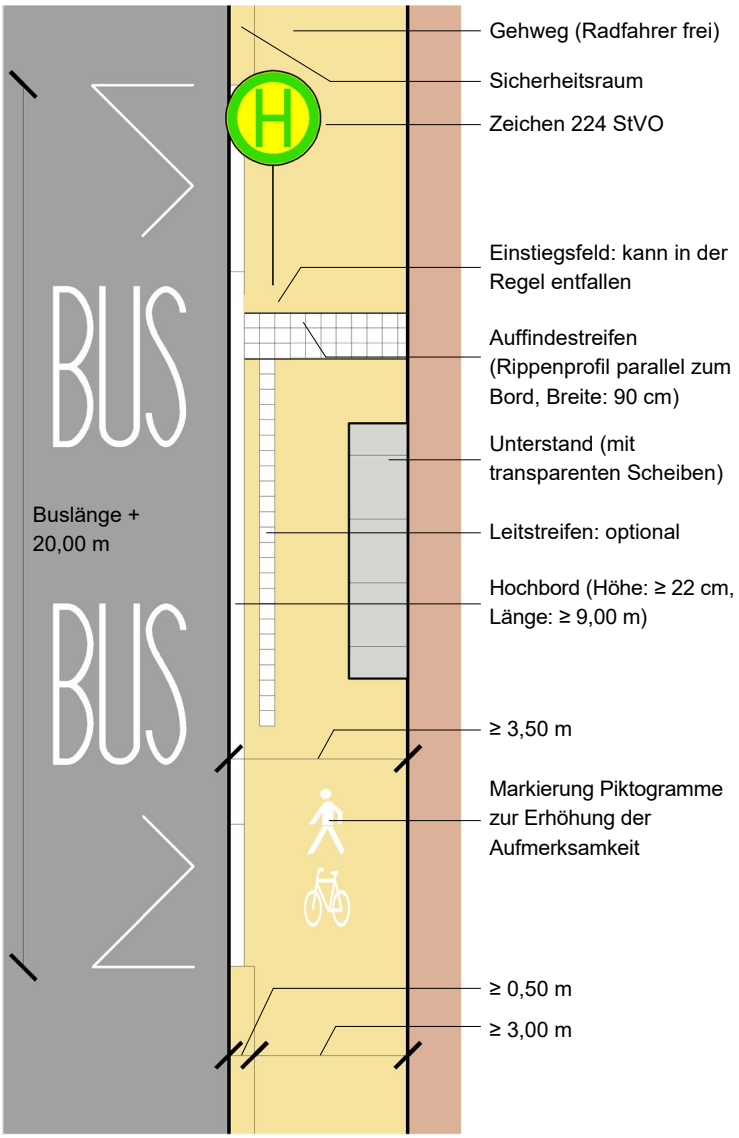
Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 5.3, Überquerungsanlagen bei Unter- und Überführungen

Anwendungsbereiche:
- Querung bei Eisenbahnstrecken, stark befahrenen Straßen, Gewässern und Geländeeinschnitten

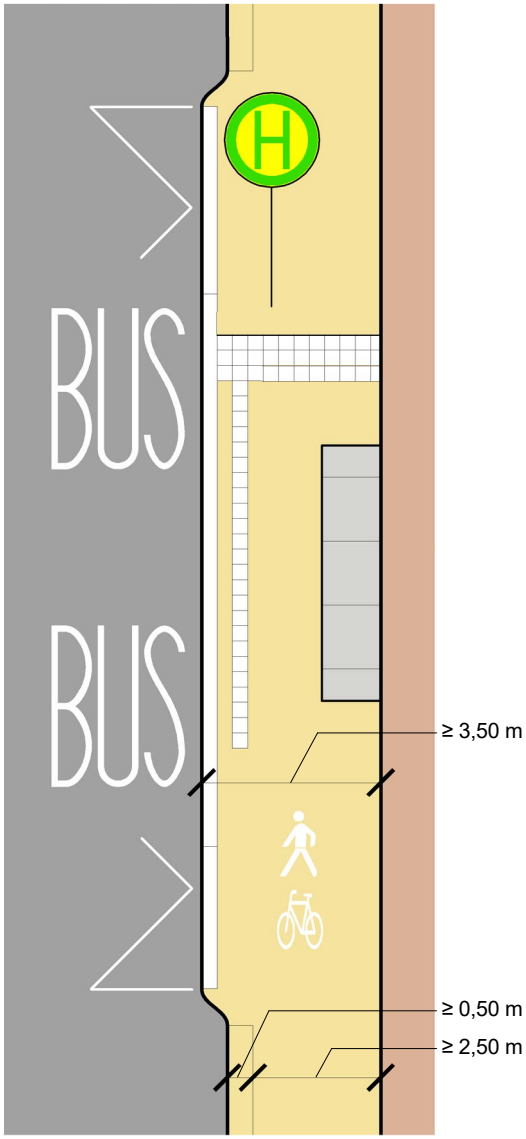
Hinweise:
- Bei Unterführungen mit sehr hohem Fußgängeraufkommen ist die Bemessungsbreite für den Fußgängerverkehr nach EFA anzusetzen zzgl. mind. 2,50 m für den Radverkehr bei gemeinsamen Geh-/Radweg-Nutzung aufgrund einer Engstelle. Bei getrennter Geh- und Radwegeführung ist bei Unterführungen mit sehr hohem Fußgängeraufkommen eine Bemessungsbreite für den Fußgängerverkehr nach EFA anzusetzen zzgl. mind. 3,00 m für den Radverkehr.
- Die lichte Höhe des Tunnelbauwerks sollte 4,00 m betragen, damit die Durchfahrt von Unterhaltungs-, Winterdienst- und Notfallfahrzeugen gewährleistet ist
- Wenn die Unterführung nicht von Rettungs- und Betriebsfahrzeugen genutzt werden muss, kann die lichte Bauwerkshöhe ggf. auf 3,00 m verringert werden. Die Mindesthöhe beträgt 2,50 m
- Für die Rampen ist eine Längsneigung von 3 - 4 % anzustreben
- Die Längsneigung der Rampen darf 6 % nicht übersteigen
- Beleuchtungsstärke: 3 - 7 lx
- Die Richtzeichnungen für Ingenieurbauwerke sind zu beachten

Fahrbahnrandhaltestelle mit Gehweg Radfahrer frei innerorts, Ausnahmelösung, 3,00 m bis <4,60 m Seitenraum

Regellösung



Lösung bei beengten Verhältnissen



Regelungen:

- DIN 32984 (Ausgabe 2020-12)
- DIN 18040 (Teil 3)
- RASt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.10.8
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.11
- EAÖ (Ausgabe 2013), Kapitel 6.2.1
- Informationsblatt für Bushaltestellen (Juli 2019) des Landes Hessen

Anwendungs-bereiche:

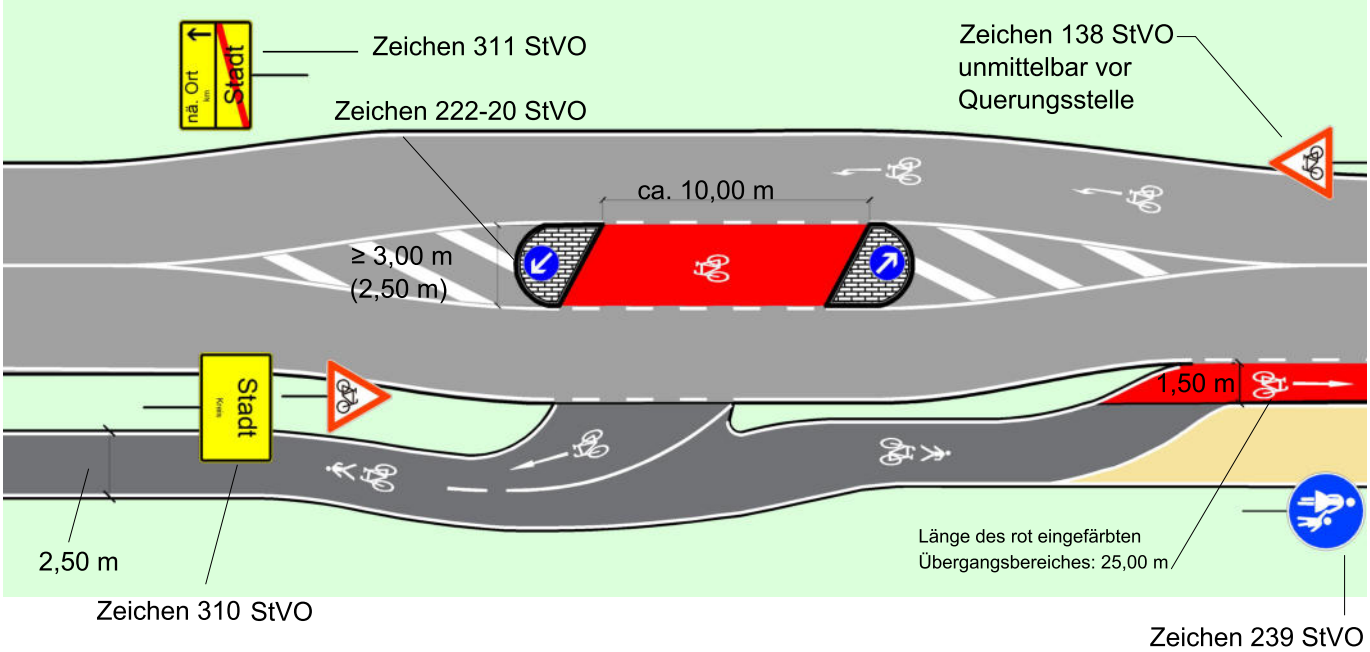
- Haltestellen mit Ausführung als Fahrbahnrandhaltestelle.
- Einsatzbereiche für Haltestellen am Fahrbahnrand gemäß RASt 06.
- I.d.R. Gehweg (Radfahrer frei).
- Seitenraumbreiten zwischen 3,00 m und < 4,60 m.

Hinweise:

- Zur Gewährleistung der Sichtbeziehungen zwischen Rad- und Fußverkehr müssen Einbauten (z.B. Wetterschutz) in Fahrtrichtung des Radverkehrs durch diesen einsehbar sein.
- Beträgt der Abstand zwischen Unterstand und Leitstreifen < 2,50 m, sollte auf den Leitstreifen verzichtet werden.

Übergang eines einseitigen, gemeinsamen Geh-/Radweges in den Mischverkehr am Ortseingang ohne Querung Fußverkehr

Übergangsbereich außerorts/innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3 und Kapitel 9.5
- RAL (Ausgabe 2012), Kapitel 6.4.10

Anwendungsbereiche:

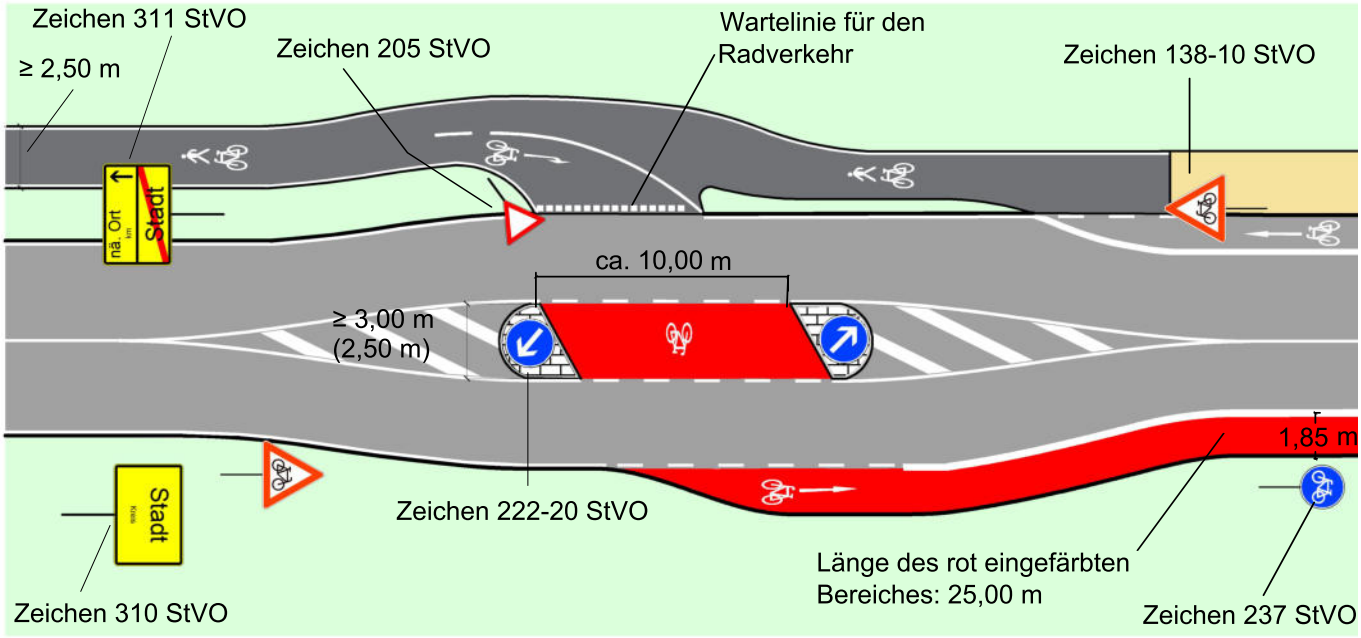
- Am Übergang von außerorts gemeinsam geführten Geh-/Radwegen in den Zweirichtungsverkehr in Mischverkehrsführung innerorts.

Hinweise:

- Der gleiche Anlagetyp kann auch bei einer angeordneten Benutzungspflicht angewendet werden.
- Eine fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr.
- Bei der Gestaltung der Mittelinseln ist darauf zu achten, dass keine Sichthindernisse entstehen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Die Ortstafel sollte sich vor der Querungsstelle befinden, damit die zulässige Höchstgeschwindigkeit dort maximal 50 km/h beträgt.
- Liegt die Querungsstelle außerorts, ist ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung vorzusehen.
- Um die Notwendigkeit des Ausbiegens des Radverkehrs anzukündigen, kann innerorts eine Beschilderung vorgesehen werden.
- Um eine Geschwindigkeitsdämpfung des Verkehrs auf der Fahrbahn zu erreichen, muss die Verziehung des Fahrstreifens mindestens etwa die Breite des Fahrstreifens betragen.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Übergang eines einseitigen, gemeinsamen Geh-/Radweges auf einen Radfahrstreifen am Ortseingang ohne Querung Fußverkehr

Übergangsbereich außerorts/innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- RAL (Ausgabe 2012), Kapitel 6.4.10

Anwendungs-bereiche:

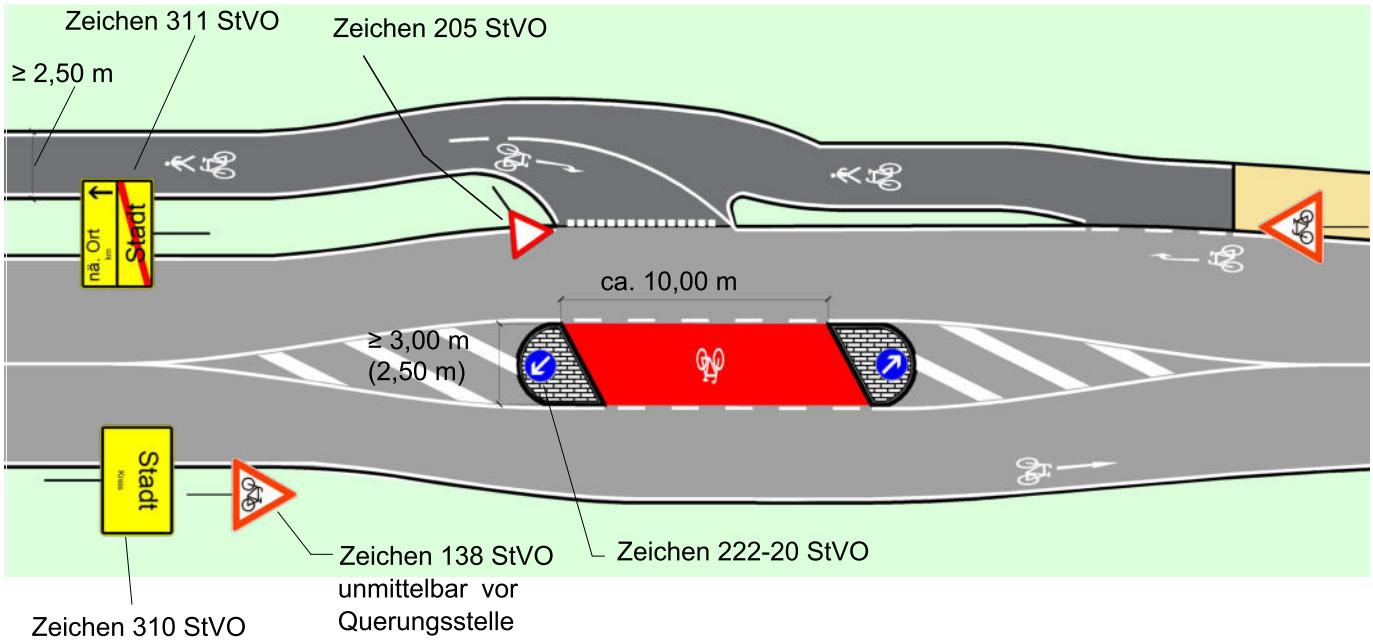
- Sicherung des Übergangs des innerörtlichen Zweirichtungsbetriebs mit Radfahrstreifen in einen gemeinsamen Geh-/Radweg.

Hinweise:

- Eine fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr.
- Bei der Gestaltung der Mittelinseln ist darauf zu achten, dass keine Sichthindernisse entstehen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Die Ortstafel sollte sich vor der Querungsstelle befinden, damit die zulässige Höchst-geschwindigkeit dort maximal 50 km/h beträgt.
- Um eine Geschwindigkeitsdämpfung des Verkehrs auf der Fahrbahn zu erreichen, muss die Verziehung des Fahrstreifens mindestens etwa die Breite des Fahrstreifens betragen.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen

Übergang eines gemeinsamen Geh/Radweges in den Mischverkehr am Ortseingang

Übergangsbereich außerorts/innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010) Kapitel 4.3 und Kapitel 9.5
- RAL (Ausgabe 2012) Kapitel 6.4.10

Anwendungs-bereiche:

- Am Übergang von außerorts gemeinsam geführten Geh-/Radwegen in den Zweirichtungsverkehr in Mischverkehrsführung innerorts.

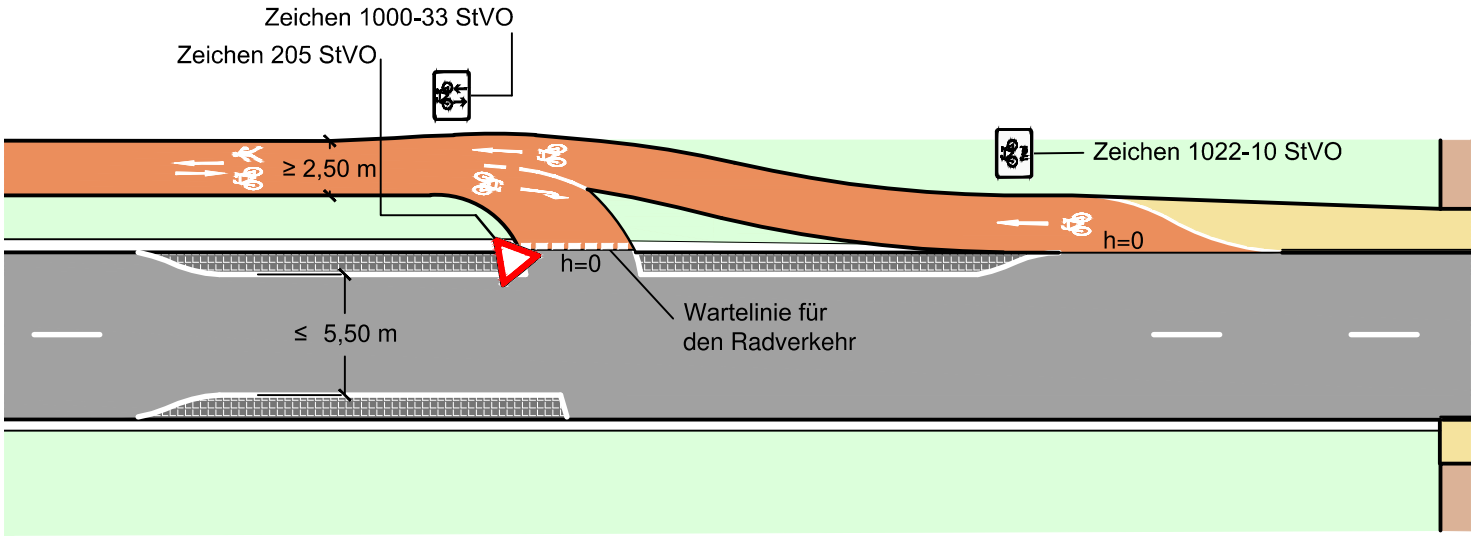
Hinweise:

- Der gleiche Anlagetyp kann auch bei einer angeordneten Benutzungspflicht angewendet werden.
- Eine fahrdynamische Gestaltung erhöht die Akzeptanz durch den Radverkehr.
- Bei der Gestaltung der Mittelinseln ist darauf zu achten, dass keine Sichthindernisse entstehen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Die Ortstafel sollte sich vor der Querungsstelle befinden, damit die zulässige Höchstgeschwindigkeit dort maximal 50 km/h beträgt.
- Um eine Geschwindigkeitsdämpfung des Verkehrs auf der Fahrbahn zu erreichen, muss die Verziehung des Fahrstreifens mindestens etwa die Breite des Fahrstreifens betragen.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

M u s t e r l ö s u n g

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel
Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungsrecht



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von nicht benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- am Übergang von außerorts zu innerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

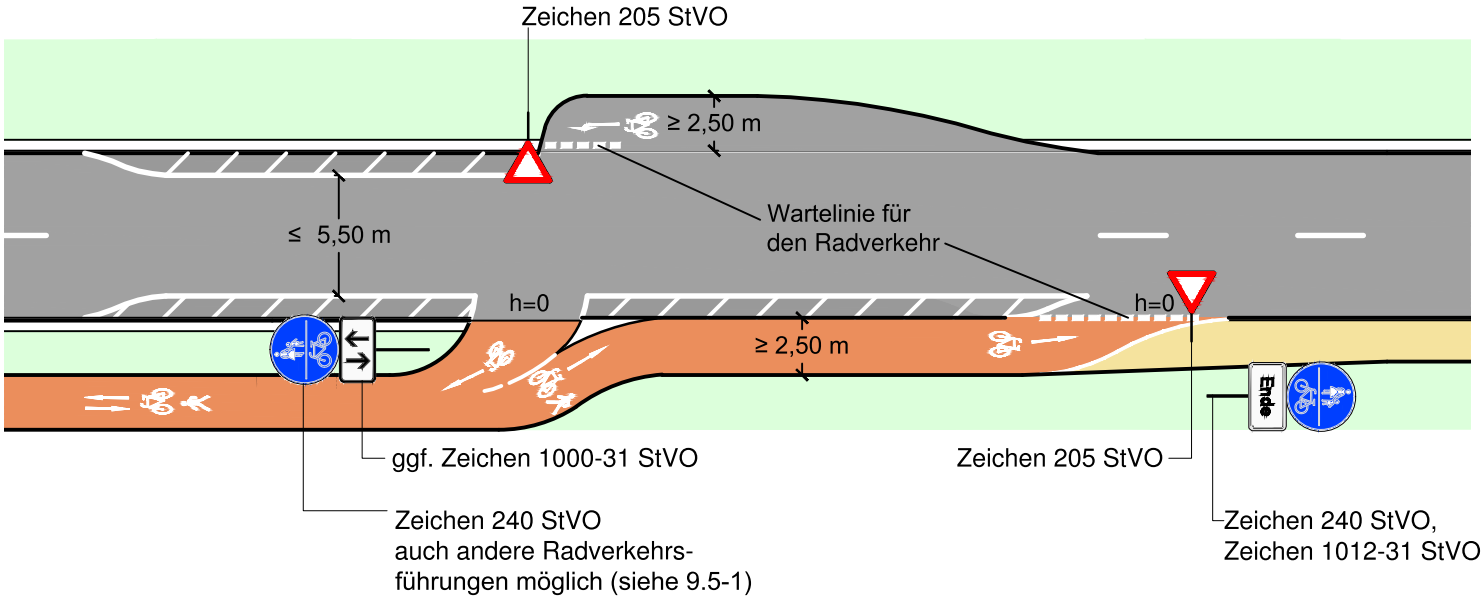
- mit Benutzungspflicht siehe Musterlösung 9.5-1
- bauliche Ausführung
- Einengung auch über Markierung denkbar
- es ist zu prüfen, ob der Übergang mit Zeichen 138 StVO (Radfahrer) und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- durch Zeichen 1022-10 ohne Kombination mit Zeichen 239 ist keine Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben
- die Anordnung von Zeichen 1022-10 ohne Zeichen 239 ist innerorts und außerorts möglich

M u s t e r l ö s u n g

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel

Querungsbedarf am Radweganfang, Benutzungspflicht



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Richtungsbetrieb zu Zweirichtungsbetrieb
- am Übergang von innerorts zu außerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

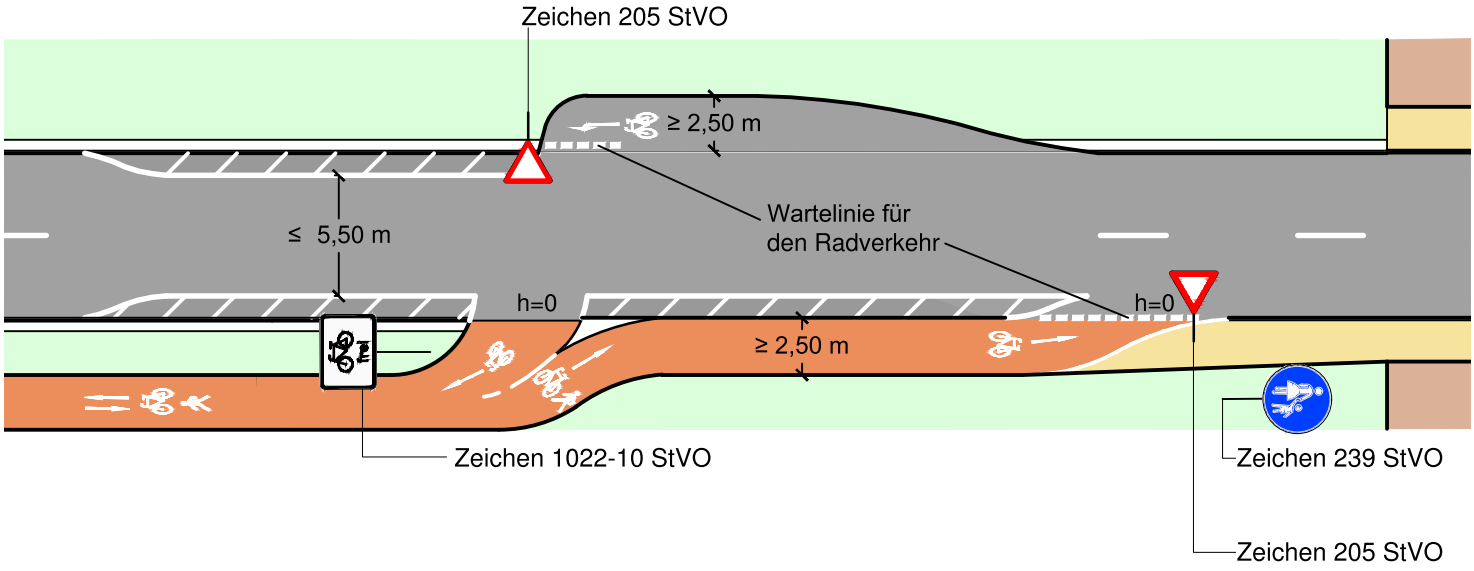
- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-8
- Ausführung als Markierungslösung
- Einengung auch über bauliche Ausführung denkbar
- es ist zu prüfen, ob der Übergang mit Zeichen 138 StVO (Radfahrer) und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel

Querungsbedarf am Radweganfang, Benutzungsrecht



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von nicht benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Richtungsbetrieb zu Zweirichtungsbetrieb
- am Übergang von innerorts zu außerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

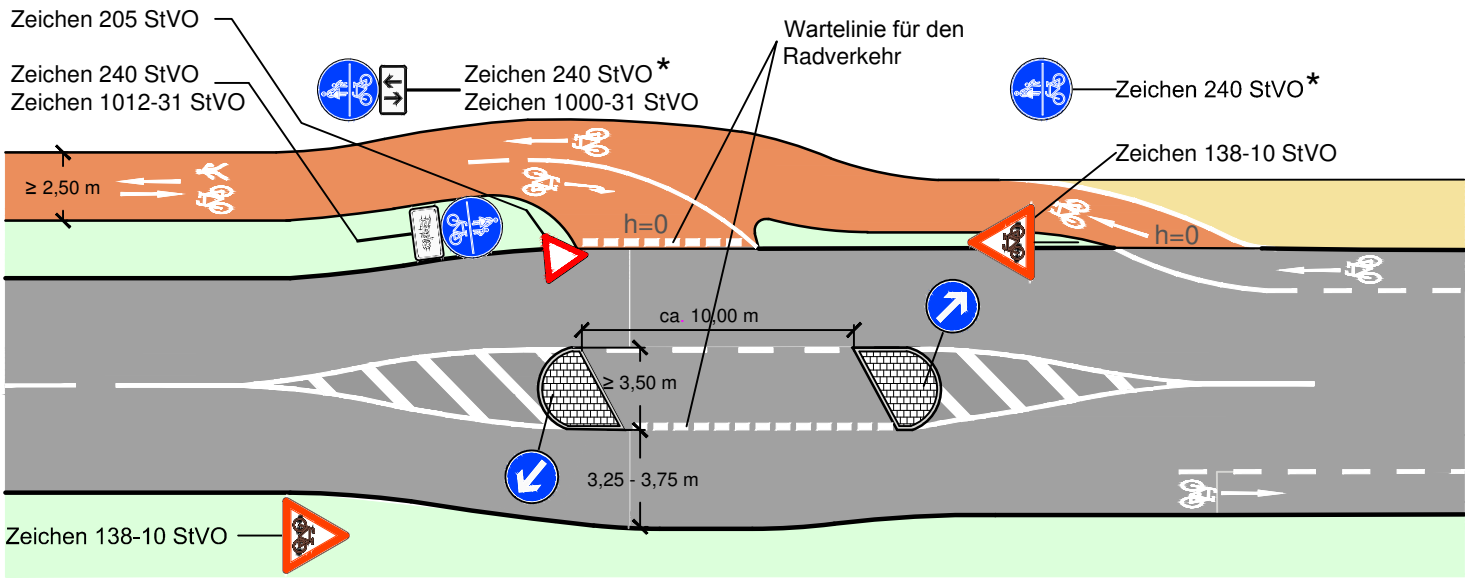
- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- mit Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-7
- Ausführung als Markierungslösung
- Einengung auch über bauliche Ausführung denkbar
- es ist zu prüfen, ob der Übergang mit Zeichen 138 StVO (Radfahrer) und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- durch Zeichen 1022-10 ohne Kombination mit Zeichen 239 ist keine Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben
- die Anordnung von Zeichen 1022-10 ohne Zeichen 239 ist innerorts und außerorts möglich

M u s t e r l ö s u n g

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel

Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht (1)



* Es ist auch eine Beschilderung mit Zeichen 237 StVO oder Zeichen 241 StVO möglich.
Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich.

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- am Übergang von außerorts in die Ortsdurchfahrt zur Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen beim Wechsel von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- ab einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag; auch darunter, wenn die räumlichen Verhältnisse es zulassen

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-4
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- mit ausreichendem Abstand zwischen den Inselköpfen auch in Kombination mit einem mittig einmündenden Weg möglich
- fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr

Musterlösungen Radverkehr

ML: VDS_01 - Sackgasse als durchlässig kennzeichnen

Situation:

Verkehrszeichen sind häufig auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet und werden in Folge dessen von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden nicht oder nur bedingt beachtet.



Durchlässige Sackgasse in Frankfurt am Main

Maßnahme:

Bei Sackgassen besteht die Möglichkeit, diese für Fuß- und Radverkehr als "durchlässig" zu kennzeichnen. Durchlässig bedeutet in diesem Zusammenhang, dass Radfahrende und / oder zu Fuß Gehende im Gegensatz zum Kfz-Verkehr die Sackgasse passieren können.

Angestrebte Wirkung:

- Kennzeichnung der Durchlässigkeit von Sackgassen für Rad- und Fußverkehr
- Generelle Verlässlichkeit von Verkehrszeichen für alle Verkehrsteilnehmenden und dadurch Erreichung einer höheren Regel-Akzeptanz durch Radfahrende

Hinweise:

Übliche Mängel an durchlässigen Sackgassen sind fehlende Bordsteinabsenkungen oder Gefahren und Hindernisse durch ordnungswidrig abgestellte aber geduldete Pkw. Dies ist im Zuge der Kennzeichnung durchlässiger Sackgassen zu prüfen.



VZ357-50

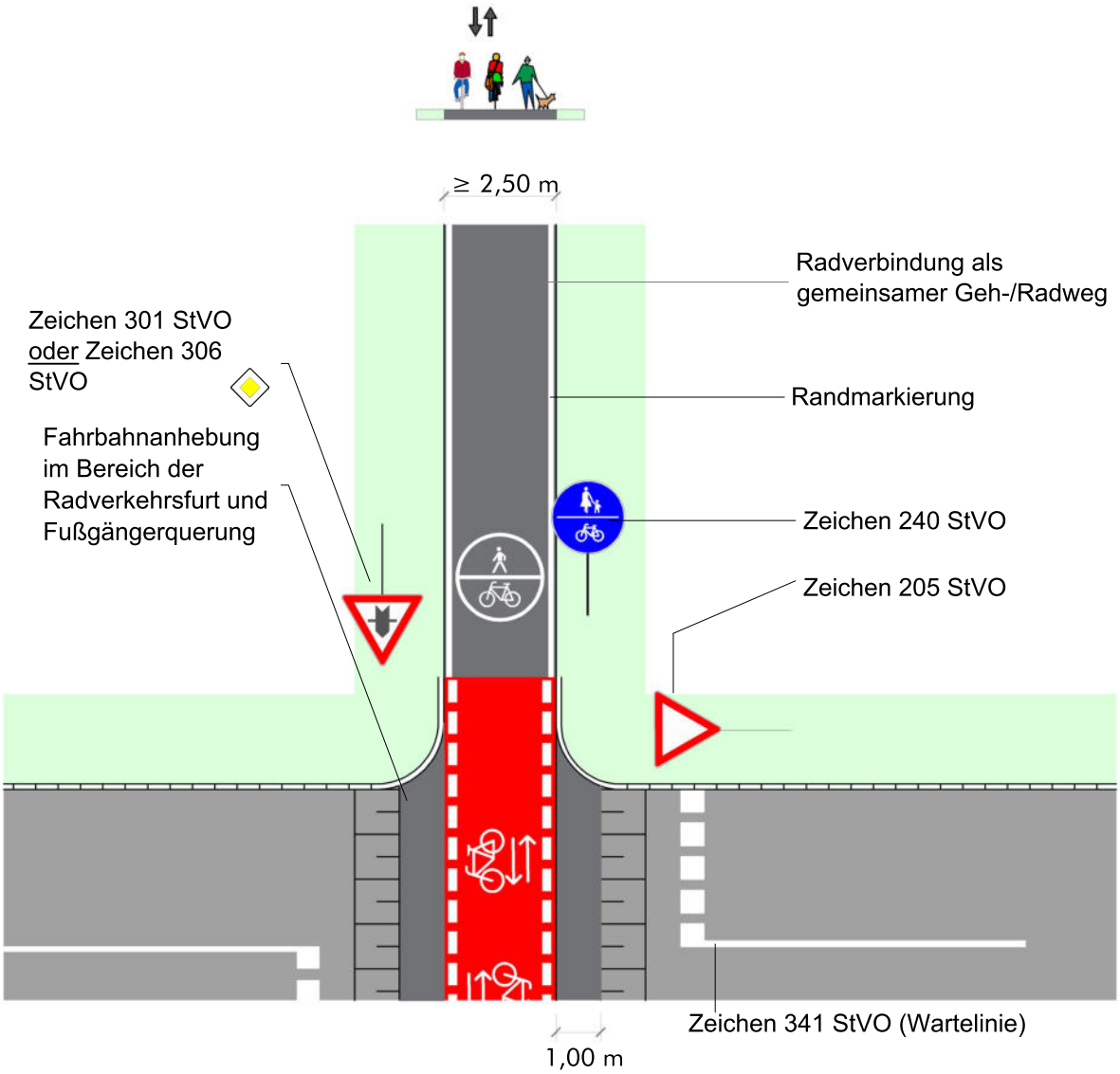


VZ357-51



VZ357-52

Selbstständige Führung (gemeinsamer Geh-/Radweg)
außerorts



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10

Anwendungsbereiche:
- Querung einer nicht-klassifizierten Straße (Kfz-Verkehrsstärke ≤ 3.000 Kfz / 24 h)
- Ländliche Erschließungsstraßen

Hinweise:
- Es ist auf ausreichende Sichtbeziehungen zu achten
- Ist die Realisierung der Fahrbahnanhebung nicht möglich, so sollten Alternativen umgesetzt werden (Quermarkierungen, VZ 205 als Bodenmarkierung, Rüttelstreifen etc.)
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- In landschaftlich sensiblen Bereichen und bei geringer Verkehrsbelastung (≤ 800 Kfz / 24 h) kann auf die Einfärbung verzichtet werden
- Kfz- und Radverkehrsströme sollten ungefähr gleich sein

RV-K Planungsbüro

Musterlösungen Radverkehr

ML: 1.5.1 - Verkehrsberuhigende Umgestaltung (geringe Kfz-Verkehrsbelastung)

Situation:

Bei geringen Straßenraumquerschnitten mit Fahrbahnbreiten von weniger als 7,5 Metern sind keine Radverkehrsanlagen möglich. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dies führt aufgrund von Geschwindigkeitsdifferenzen häufig zu Konflikten zwischen Rad- und Kfz-Verkehr und in der Folge zu illegalem Gehwegfahren und daraus resultierenden Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr.

Angestrebte Wirkung:

Eine verkehrsberuhigende Umgestaltung durch bauliche/gestalterische Maßnahmen führt zu einem nutzungsverträglichen Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Die Kfz-Geschwindigkeit wird wirksam gedämpft und die Nutzung des Fahrrads sicherer und attraktiver. Neben den Vorteilen für den Radverkehr werden durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht.

Hinweise:

Die verkehrsberuhigende Umgestaltung kann je nach Straßenkategorie, Kfz-Verkehrsaufkommen, Straßenquerschnitt sowie sonstigen örtlichen Gegebenheiten verschieden ausgestaltet sein. Mögliche Maßnahmen sind:

- Anordnung von Tempo 30 (reicht bei breiten, geradlinig verlaufenden Straßenräumen i.d.R. nicht aus)
- Fahrbahnverengungen: Umbau der Einfahrbereiche, Einbauten, Versätze
- Aufpflasterungen oder Bodenschwellen, die vom Radverkehr um-/überfahren werden können
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- Prüfung verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche
- gestalterische Elemente: Blumenkübel, Begrünung, etc.

Es ist darauf zu achten, dass die Mittel zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht behindern.

Quelle: RASt (2006), Kapitel 6.2; Planungsempfehlungen für eine umweltentlastende Verkehrsberuhigung Minderung von Lärm- und Schadstoffemissionen an Wohn- und Verkehrsstraßen (2000) - UBA



Beispiel 1: Einengung Ortsdurchfahrt



Beispiel 2: Aufpflasterung und Einengung



Beispiel 3: Einengung mit geradliniger Führung Radverkehr

Musterlösungen Radverkehr

ML: 1.5.2 - Verkehrsberuhigende Umgestaltung (hohe Kfz-Verkehrsbelastung)

Situation:

Bei geringen Straßenraumquerschnitten mit Fahrbahnbreiten von weniger als 7,5 Metern sind keine Radverkehrsanlagen möglich. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dies führt aufgrund von Geschwindigkeitsdifferenzen häufig zu Konflikten zwischen Rad- und Kfz-Verkehr und in der Folge zu illegalem Gehwegfahren und daraus resultierenden Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr.

Angestrebte Wirkung:

Eine verkehrsberuhigende Umgestaltung durch bauliche/gestalterische Maßnahmen führt zu einem nutzungsverträglichen Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Die Kfz-Geschwindigkeit wird wirksam gedämpft und die Nutzung des Fahrrads sicherer und attraktiver. Neben den Vorteilen für den Radverkehr werden durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht.

Hinweise:

Die verkehrsberuhigende Umgestaltung kann je nach Straßenkategorie, Kfz-Verkehrsaufkommen, Straßenquerschnitt sowie sonstigen örtlichen Gegebenheiten verschieden ausgestaltet sein. Mögliche Maßnahmen sind:

- Anordnung von Tempo 30 (reicht bei breiten, geradlinig verlaufenden Straßenräumen i.d.R. nicht aus)
- Fahrbahnverengungen: Umbau der Einfahrbereiche, Einbauten, Versätze
- Mehrzweckstreifen in der Fahrbahnmitte
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- Prüfung verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche
- gestalterische Elemente: Bauminseln, Blumenkübel, Begrünung, etc.

Es ist darauf zu achten, dass die Mittel zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht behindern.





Beispiel 1: Vorher-Nachher-Betrachtung der Ortsdurchfahrt Rudersberg - www.ortsdurchfahrt-rudersberg.de





Beispiel 2: Multifunktionsstreifen (Abbiegestreifen, Querungshilfe) mit verkehrsberuhigenden Elementen auf der Friedberger Straße in Bad Vilbel

Quellen: RASt (2006), Kapitel 6.2; Planungsempfehlungen für eine umweltentlastende Verkehrsberuhigung Minderung von Lärm- und Schadstoffemissionen an Wohn- und Verkehrsstraßen (2000) - UBA

Verkehrsberuhigende Umgestaltung (ländliche Ortsdurchfahrt)

Situation:

Bei geringen Straßenraumbreiten sind keine Radverkehrsanlagen möglich. Gehwege sind häufig zu schmal. Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr führt u.a. aufgrund hoher Geschwindigkeitsdifferenzen zu Konflikten zwischen Rad– und Kfz-Verkehr. Sicherheitsbedürftige Radfahrende weichen auf den Gehweg aus. Dies verlagert die Konflikte in den Seitenraum und führt zu kritischen Situationen zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden.

Maßnahmen:

Gehwege sollen verbreitert werden. An Engstellen kann dies zulasten der Fahrbahnbreite erfolgen. In zentralen Bereichen können die Aufenthaltsflächen ebenfalls zulasten der Fahrbahn vergrößert und Streetprintelemente eingesetzt werden. Fußgängerüberwege oder andere Querungshilfen werden in möglichst engen Abständen angelegt. Sofern Kfz-Parken besteht, soll dies wechselseitig angeordnet werden und mit Pflanzelementen ergänzt werden.

Angestrebte Wirkung:

- Senkung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten
- Attraktivitätssteigerung des Radfahrens im Mischverkehr auf der Fahrbahn
- Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmenden
- Erhöhen der Aufenthaltsqualität
- Sofern möglich Verlagerung des überörtlichen Kfz-Verkehrs bspw. auf Umgehungsstraße oder auf das übergeordnetes Straßennetz
- Barrierefreiheit für den Fußverkehr

Hinweise:

- Vorfahrtssituation muss an Engstellen eindeutig und klar ersichtlich sein. In der Regel erfolgt dies über eine Verkehrszeichenregelung. Die Engstellen müssen mittels Leitbaken markiert werden.
- Gehwege sollen an Engstellen so baulich ausgestaltet sein, dass das Überfahren oder Halten nicht möglich ist.
- Die Einbeziehung der Anwohnenden und Gewerbe– oder Gastronomiebetreibenden ist von Beginn an erforderlich.



Abbildung 1: Fahrbahneinengung mit Aufenthaltsfläche in Bruchköbel



Abbildung 2: Visualisierung FGÜ mit Einengung und Streetprint in Glashütten



Abbildung 3: Beidseitige Fahrbahneinengung in Eiterfeld



Abbildung 4: Einengung mit geradliniger Führung Radverkehr (Niederlande)

Musterlösungen Radverkehr

ML: 3.4 - Verbot für Fahrzeuge aller Art
Maßnahmentyp VVS

Situation:

Verkehrszeichen sind häufig auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet und werden in Folge dessen von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden nicht oder nur bedingt beachtet. Um dem entgegenzuwirken, ist es wichtig, Verkehrszeichen auch an die Belange des Rad- und Fußverkehrs anzupassen.
Bei dem Verkehrszeichen VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art, sind Radfahrende von der Nutzung ausgeschlossen, da Fahrräder als Fahrzeuge gelten.

Maßnahme:

Radverkehr muss bei bestehenden VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art, freigegeben werden.
Dies kann entweder durch Zusatzzeichen VZ 1022-10 oder durch den Austausch des VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art, durch VZ 260 - Verbot für Kraftfahrzeuge, erfolgen.

Angestrebte Wirkung:

- Legalisierung des Radfahrens auf den betroffenen Wegen und Straßen.
- Generelle Verlässlichkeit von Verkehrszeichen für alle Verkehrsteilnehmenden und dadurch Erreichung einer höheren Regel-Akzeptanz durch Radfahrende.

Hinweise:

Da in der Praxis häufig weitere Nutzungen wie etwa land- und forstwirtschaftlicher Verkehr erlaubt sind und dies nur durch Zusatzzeichen erfolgen kann, wird empfohlen, den Radverkehr durch den Austausch des VZ 250 durch VZ 260 freizugeben.
Dadurch kann die Anzahl an Schildern reduziert werden und es entstehen keine Probleme mit Lichtraumprofil und Standfestigkeit der Schilderpfosten.

Weiter ist bei forst- oder landwirtschaftlichen Wegen durch eine explizite Freigabe des Radverkehrs durch Zusatzzeichen 1022-10 eher eine Verkehrssicherungspflicht abzuleiten.



VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art im Alb-Donau-Kreis



Abbildungen: VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art + Zusatzzeichen 1022-10 - Radfahrer frei



Abbildungen: VZ 260 - Verbot für Kraftfahrzeige + Zusatzzeichen 1022-10 - Radfahrer frei

Musterlösungen Radverkehr

Bordsteinkante absenken (ML: 3.6)
Maßnahmentyp BOR

Situation:

Bordsteine ohne Absenkung oder Nullabsenkung senken den Fahrkomfort und können im ungünstigen Fall zum Sturz führen. Für Menschen, die auf einen Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind, stellt eine Bordsteinkante ein Hindernis dar.



Bordsteinabsenkung Fahrbahn - Radweg, Frankfurt am Main

Maßnahme

Absenken des Bordsteins.

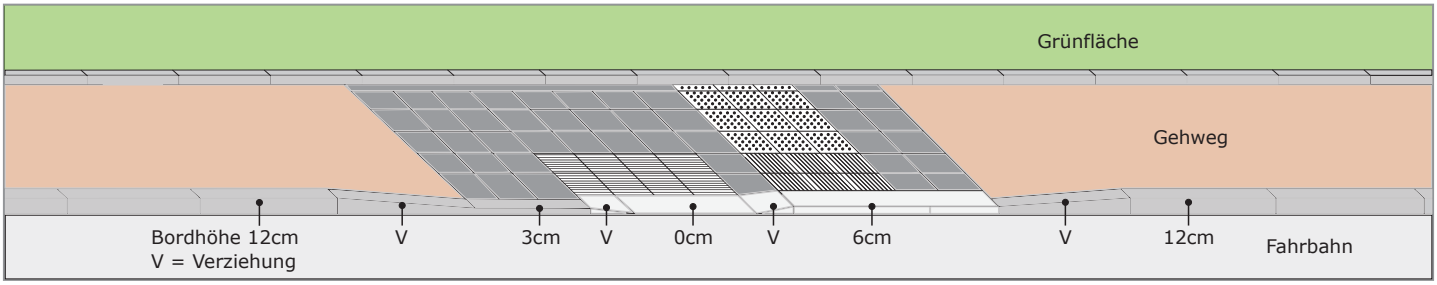
Angestrebte Wirkung:

- Zügiges Vorankommen für Radfahrende
- Minimierung von Sturzrisiken und Hindernissen

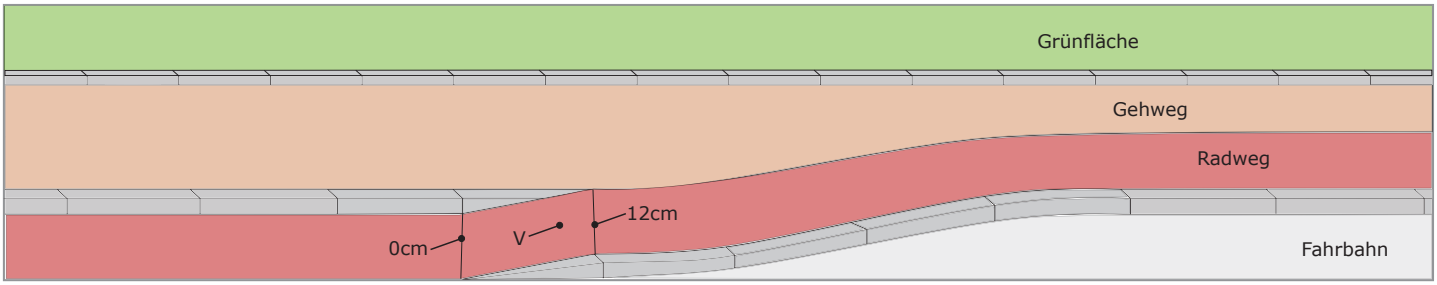
Hinweise:

- Bei Verkehrsmischflächen sollen unterschiedliche Bordhöhen sowie Bodenindikatoren für die unterschiedlichen Nutzergruppen angewendet werden (s. Abbildung 2).
- Für Überführungen von Radwegen oder getrennten Geh- und Radwegen auf die Fahrbahn sollen Bord-steinkanten mit Nullabsenkung gebaut werden (siehe Abbildung 3).
- Weitere Informationen zur korrekten Anwendung von Bodenindikatoren im öffentlichen Raum finden sich in der DIN 32984.

Quelle: DIN Norm 32984



Querungsstelle mit verschiedenen Bordhöhen und Bodenindikatoren — maßstabslos



Überführung eines Radweges auf die Fahrbahn mittels Nullabsenkung — maßstabslos

Musterlösungen Radverkehr

Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht (ML: 3.2)

Situation:
Mit der Novellierung der StVO 1997 wurde die allgemeine Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben. Danach dürfen diese nur ausnahmsweise angeordnet werden, wenn:

- aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine erhebliche Gefährdung für Verkehrsteilnehmende
- ausreichend Flächen für den Fußverkehr vorhanden sind
- sie ausreichend breit, befestigt und einschließlich einem Sicherheitsraum frei von Hindernissen sind.

Angestrebte Wirkung:

- Vermeidung von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr auf gemeinsamen Geh- und Radwegen
- schnelleres Vorankommen für geübte Radfahrende
- mehr Flexibilität und Wahlfreiheit für den Radverkehr

Hinweise:

- Um den Verkehrsteilnehmenden die Wahlfreiheit zu verdeutlichen, sollte darüber informiert werden (vgl. Abbildung 2). Zusätzlich können Piktogrammketten auf die Fahrbahn aufgebracht werden.
- Wo keine ausreichende Breite möglich ist, können gemeinsame Geh- und Radwege durch Beschilderung "Gehweg" mit Zz "Radfahrer frei" gekennzeichnet werden. Unsichere Radfahrer können so den Seitenraum mitbenutzen (Schrittgewschwindigkeit).
- Auch Radwege ohne Benutzungspflicht sollten regelwerkskonform gestaltet werden.

Quelle: § 45 ABs. 9 Satz 2 StVO, VwV-StVO, Urteil BVerwG 3 C 42.09 von 2010



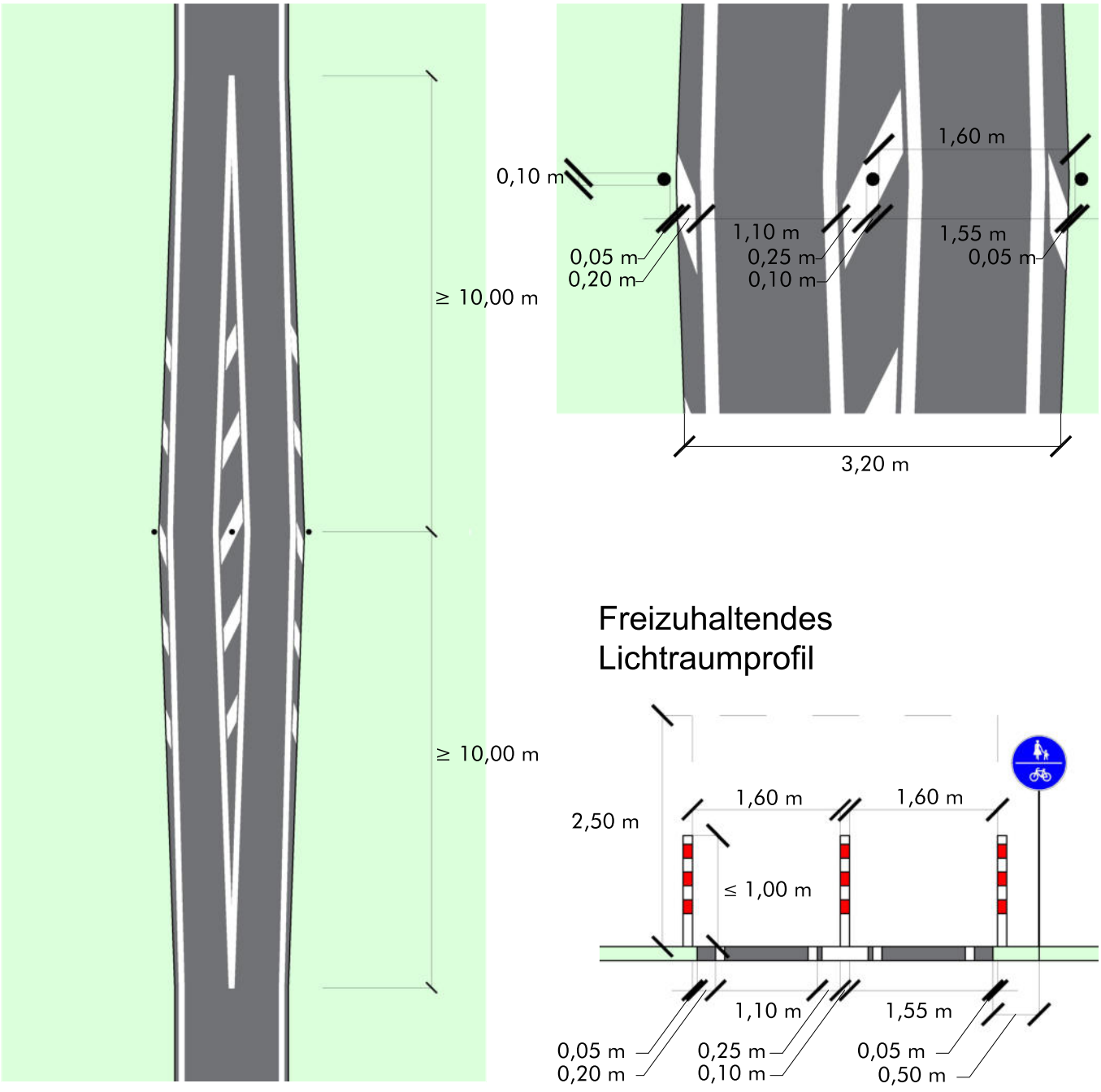
Sehr schmaler Benutzungspflichtiger getrennter Geh- und Radweg mit unzureichender Platz für den Fußverkehr - Frankfurt am Main



Die Stadt Köln informiert über Wahlfreiheit des Radverkehrs

Platzierung von Verkehrseinrichtungen auf der Straße

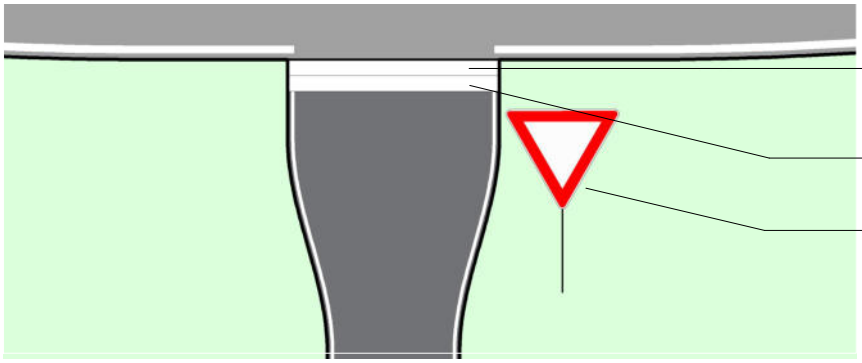
Radverbindung / Raddirektverbindung: Neubau mit angeordneten Sperrpfosten



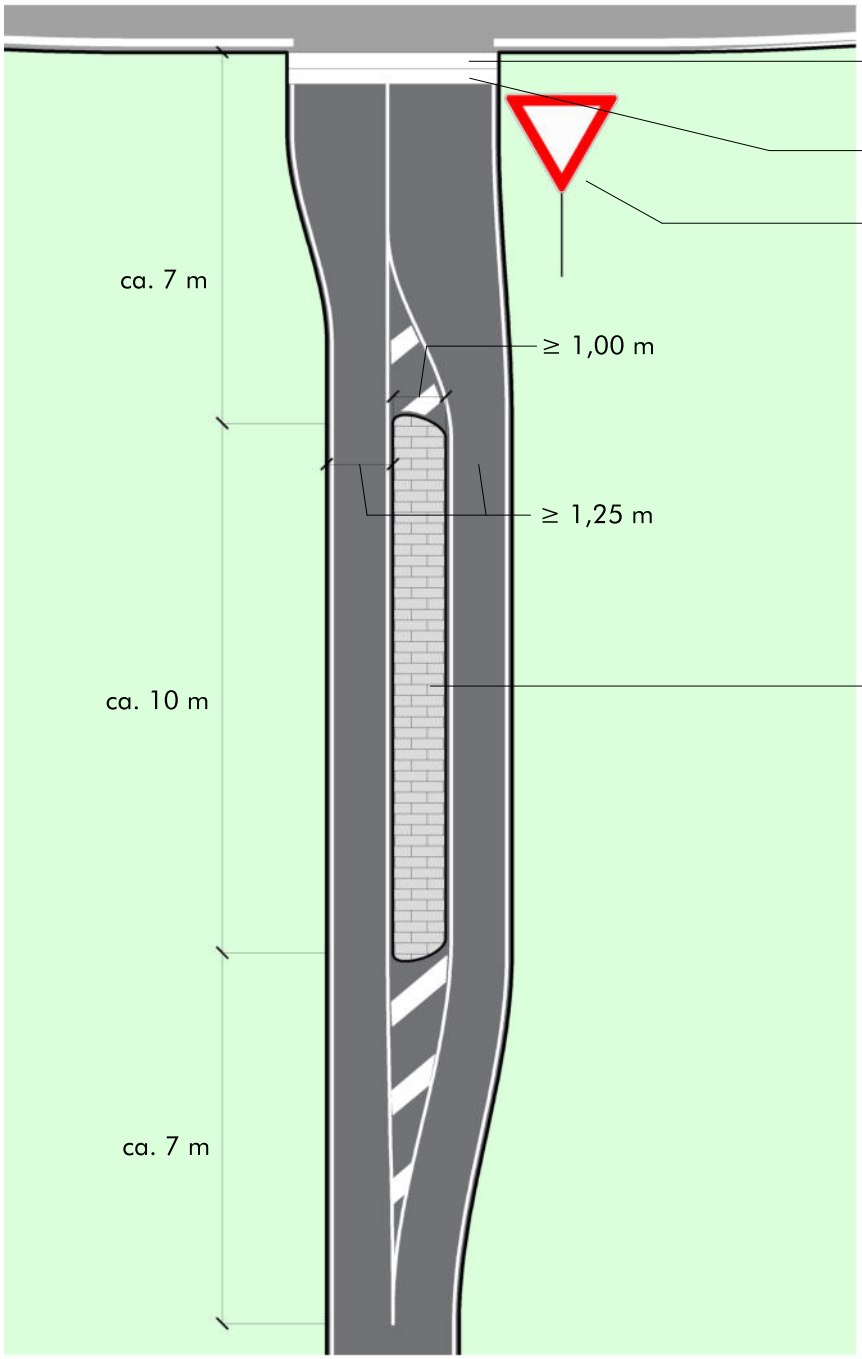
- Im Bereich der Sperrpfosten muss der Weg von 2,50 m auf 3,20 m aufgeweitet werden. Die Länge der Veziehung beträgt mind. 10 m.

Verdeutlichung der Wartepflicht für den Radverkehr
außerorts

Verkehrszeichen und Markierung
(Regelfall)



Materialwechsel in der Einmündung
(im Ausnahmefall, z. B. bei schwerer Erkennbarkeit der Querungsstelle oder an Gefällestrecken)



Musterlösungen Radverkehr

ML: Waldschranken

Situation:

Waldschranken vor Einfahrten in den Forst, sollen den KfZ-Verkehr am Einfahren in den Wald hindern. Die Waldschranken versperren meistens die gesamte Breite des Waldwegs. Radfahrende fahren deshalb oft abseits des befestigten Wegs um die Schranke herum, wobei Nässe zu Rutsch- und Sturzgefahr führen kann.
Das Umfahren mit Fahrrädern mit Anhängern, Lastenfahrrädern oder Sonderfahrrädern ist häufig nicht möglich.



Abbildung 1, Negativbeispiel: Waldschranke im Hochtaunuskreis, ohne die Möglichkeit für Radfahrende sicher vorbeizufahren.

Maßnahme:

Die bestehende Schranke soll durch eine "Halbschranke" ersetzt werden. Auf der gegenüberliegenden Wegseite der Schranke steht ein Pfosten oder eine sonstige Barriere, um ein Vorbeifahren von Autos zu verhindern.



Abbildung 2, Positivbeispiel: Halbschranke mit Durchfahrtsmöglichkeit für Radfahrende, Quelle: RWE Power

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung des Fahrkomforts
- Vermeidung von Stürzen
- Barrierefreiheit für Radfahrende

Hinweis:
Die Schranke kann einen Stützfuß mit Gelenk aufweisen. Dadurch wird beim Öffnen der Schranke der Weg nicht durch einen Stützpfosten versperrt.Wie in Abbildung 2 dargestellt, integrieren sich aus Holz gestaltete Schranken gut in das Umfeld.

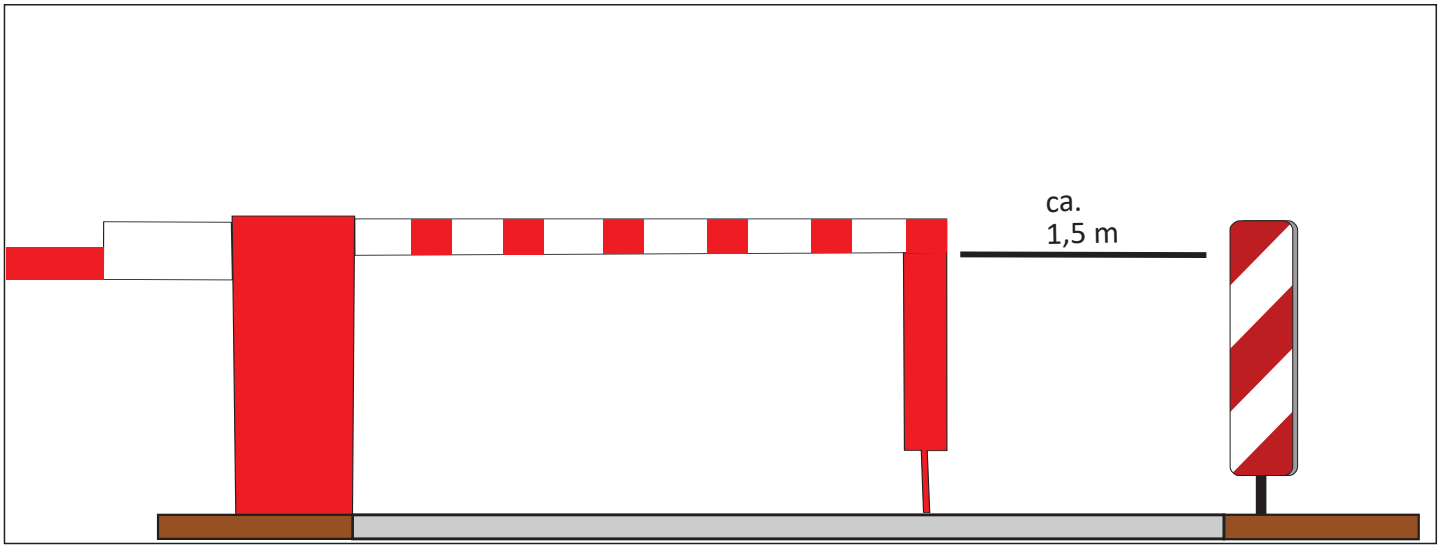


Abbildung 3: Skizze Halbschranke Forst mit Durchfahrtsmöglichkeit Radverkehr maßstabslos

Musterlösungen Radverkehr

ML: Zufahrtssperren optimieren / entfernen / versetzen

Situation:

Zufahrtssperren sind dann sinnvoll, wenn Geh- und Radwege für anliegenden oder durchfahrenden Kfz-Verkehr attraktiv sind. Zufahrtssperren (z.B. Sperrpfosten) stellen insbesondere für Radfahrende mit Anhängern, Lastenrädern oder Gepäcktaschen ein erhebliches Hindernis dar. Für unsichere Radfahrende besteht an zu eng gesetzten Sperrpfosten Sturzgefahr.

Maßnahme:
Optimieren der Radverkehrsverbindung durch Entfernen, Versetzen oder Ersetzen der Zufahrtssperre. Falls das vollständige Entfernen aus Gründen besonderer Gefahrenlagen nicht möglich ist, sollen anstelle der Sperrpfosten andere Elemente zur Aufmerksamkeitssteigerung eingesetzt werden. Dies können Markierungen, Beschilderungen oder taktile Elemente sein.



Abbildung 1: Bereits angefahrener und schiefer Sperrpfosten mit zu geringer Durchgangsbreite

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung des Fahrkomforts
- Vermeidung von Stürzen
- Barrierefreiheit für alle Verkehrsteilnehmenden

Hinweise:

- Sperrpfosten dürfen nur bei besonderer Gefahrenlage aufgestellt werden. Sie bedürfen einer verkehrsbehördlichen Anordnung. Der Einsatz ist auf den absolut notwendigen Umfang zu begrenzen.
- Sperrfposten sind auffällig und reflektierend zu markieren und in 2,50 m Abstand zueinander anzuordnen.
- Beim Einsatz von Sperrfposten ist das Umfahren über die angrenzenden Flächen mittels Hindernissen (Steine, Baumstämme etc.) zu verhindern. Diese müssen durch reflektierende Elemente gut sichtbar sein.
- Die verbleibende Wegebreite sollte für jede nutzbare Seite mindestens 1,5 m betragen.
- Aufmerksamkeitsstreifen sollten baulich mittels Rippen- oder Noppenplatten angelegt werden.
- Vorfahrtszeichen können ergänzend großflächig auf die Wegeoberfläche markiert werden.

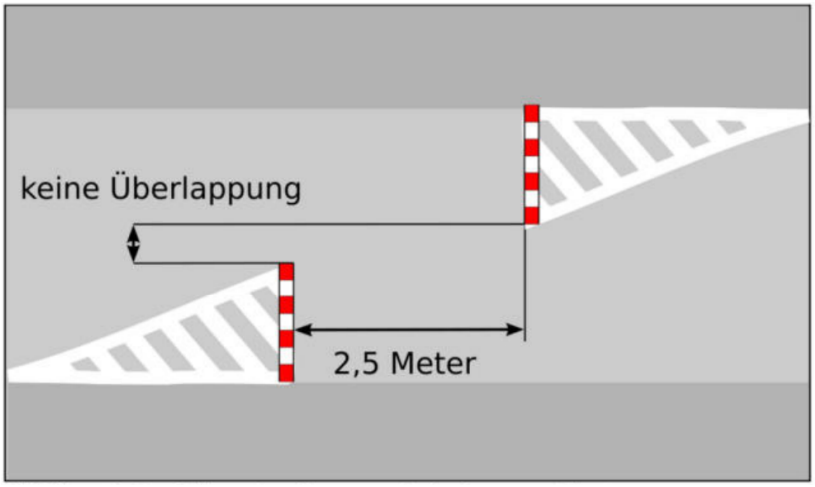


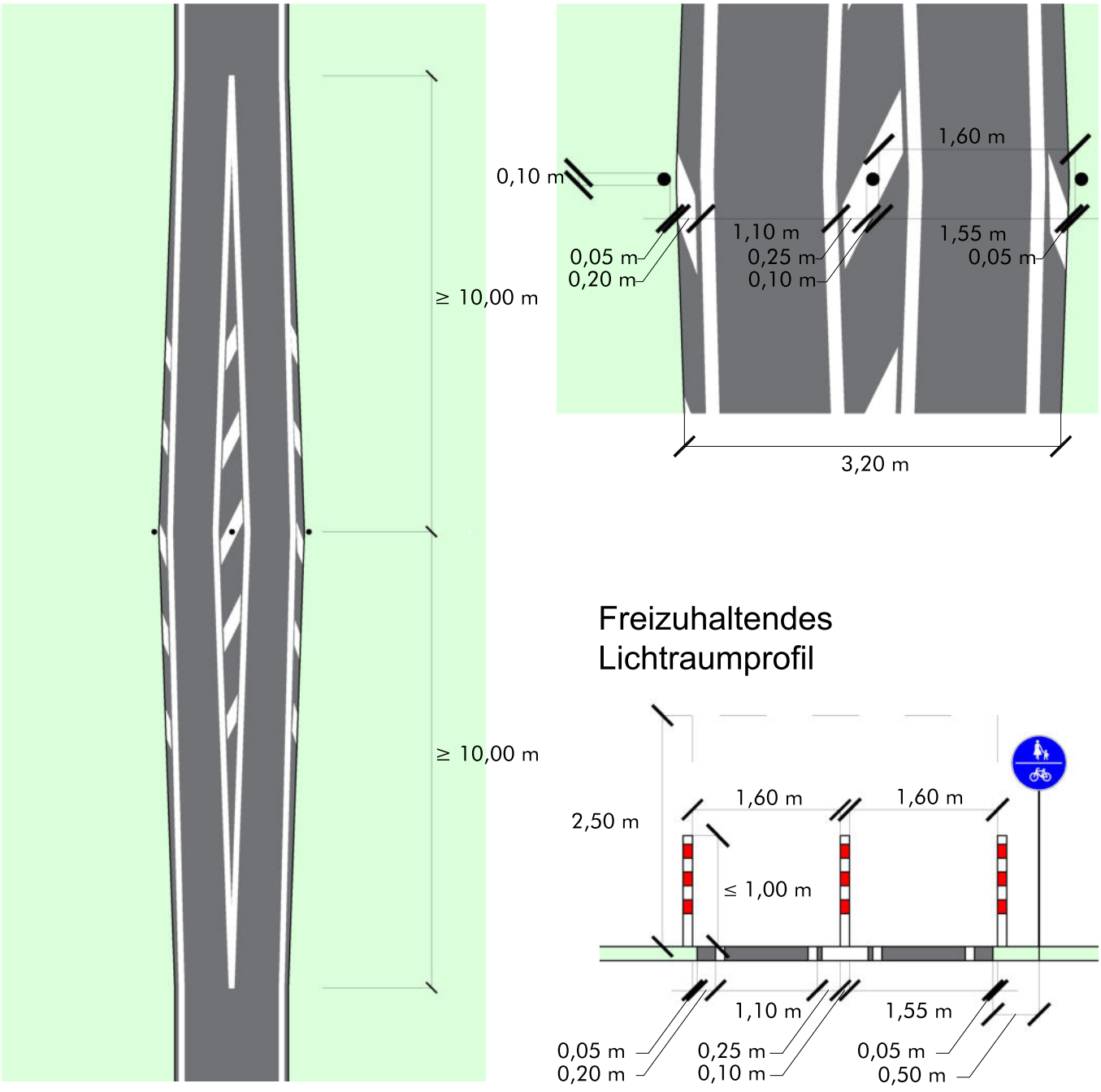
Abbildung 2: Empfohlene Anordnung von Umlaufsperren - Einsatz von Umlaufsperren nur bei besonderer Gefahrenlage



Abbildung 3: Baulicher "Rüttelstreifen" mit taktilen Elementen (Rippenplatten) zur Aufmerksamkeitssteigerung

Platzierung von Verkehrseinrichtungen auf der Straße

Radverbindung / Raddirektverbindung: Neubau mit angeordneten Sperrpfosten



- Im Bereich der Sperrpfosten muss der Weg von 2,50 m auf 3,20 m aufgeweitet werden. Die Länge der Veziehung beträgt mind. 10 m.

Zufahrtssperre optimieren

Situation:

Geh- und Radwege sind für den Kfz-Verkehr gesperrt. Zufahrtssperren, in der Regel Sperrpfosten, können erforderlich werden, wenn für den Kfz-Verkehr Anreize für eine ordnungswidrige Nutzung des Geh- und Radwegs bestehen (bspw. als Abkürzung).

Sperrpfosten oder andere Zufahrtssperren können insbesondere für Radfahrgruppen oder bei schlechten Sichtverhältnissen zu einer erhöhten Unfallgefahr führen.

Für Spezialfahrräder oder Fahrräder mit Anhänger können sie ein Hindernis darstellen.

Maßnahmen:

- Entfernen der Zufahrtssperren, sofern keine Gefahr der ordnungswidrigen Nutzung durch Kfz-Verkehr besteht.
- Anbringen von vollflächig reflektierenden rot-weißgestreiften Sperrpfosten mit umlaufender Markierung (siehe Skizze)
- Alternative Zufahrtssperren können angebracht werden, sofern diese auch bei Dunkelheit gut sichtbar und vollflächig reflektierend sind und keine zusätzlichen Gefahren darstellen.

Angestrebte Wirkung:

- Das Befahren durch Kfz-Verkehr soll verhindert werden.
- Das Durchfahren von allen gängigen Fahrradtypen soll ermöglicht und möglichst wenig eingeschränkt werden.
- Unfall-/Kollisionsgefahr soll vermieden werden.
- Die grundsätzliche Barrierefreiheit soll gewährleistet werden.



Abbildung 1: Sperrpfosten mit umlaufender Markierung und Verkehrszeichen (Quelle: ADFC Oberursel)

Hinweise:

- Die Durchfahrtbreite zwischen den Sperrpfosten soll min. 1,5 Meter betragen.
- Umlegbare Poller sollen aufgrund der Sturzgefahr durch entstehende Längskannten nicht eingesetzt werden.
- Poller sollten in der Regel versenkt oder herausgenommen werden können, um Räum-, Wartungs-, Rettungs– und sonstigen Fahrzeugen die Zufahrt zu ermöglichen.
- Findlinge (Steine) oder sonstige Hindernisse im Seitenraum sollen vermieden werden.
- Alle eingebauten Elemente sollen vollflächig reflektieren und in rot-weißer Farbe gestaltet sein.
- Eine Prüfung der Erreichbarkeit der Wegeabschnitte durch Rettungsfahrzeuge ist durchzuführen.

Quellen:

- ERA 202X (noch nicht veröffentlicht) - Kapitel 11.5.3

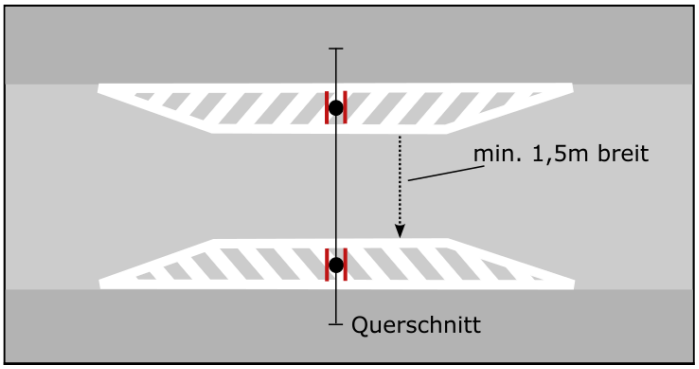


Abbildung 2: Skizze Einengung Radweg (eigene Darstellung)

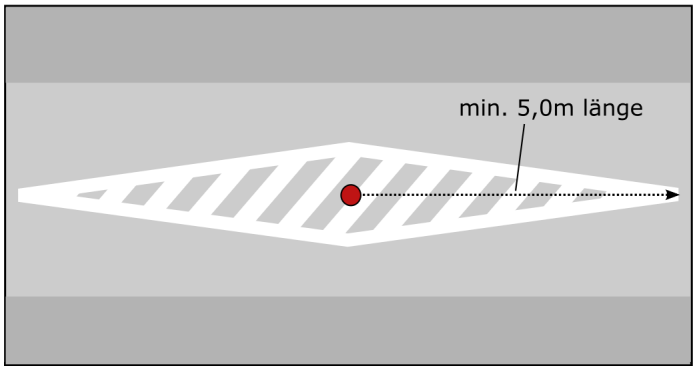


Abbildung 3: Skizze Sperrpfosten mit umlaufender Markierung (Quelle: eigene Darstellung)

Verdeutlichung der Wartepflicht für den Radverkehr

Situation:

Selbstständig geführte oder weit von der Fahrbahn abgesetzte Radwege überqueren bevorrechtigte Straßen mit Kfz-Verkehr. Dabei ist die Vorfahrtsregel nicht selbsterklärend und intuitiv begreifbar.

Eine Sondersituation besteht bei hohen Geschwindigkeiten des Radverkehrs (bspw. Gefällestrecken) und / oder schlechten Sichtbeziehungen.

Maßnahmen:

- Schaffung einer eindeutigen Verkehrsregelung mit Verkehrszeichen.
- Markierung des Verkehrszeichen 205 „Vorfahrt gewähren“ ca. 5 Meter vor der Kreuzung.
- Markierung von Haltelinien.
- Freihalten der Sichtfelder.
- Anlage von taktilen Elementen quer zum Radweg.
- Demontieren von Umlaufsperren.
- In Ausnahmefällen: Montage von Umlaufsperren in ausreichendem Abstand zueinander, ohne Überlappung und mit umlaufender Markierung.

Angestrebte Wirkung:

- Die Wartepflicht des Radverkehrs soll eindeutig und gut erkennbar sein.
- Die Aufmerksamkeit für die wartepflichtige Überquerungsstelle soll erhöht werden.
- Ein sicheres Befahren soll möglich sein.
- Die Geschwindigkeit des Radverkehrs soll vor der wartepflichtigen Überquerungsstelle reduziert werden.



Abbildung 1: Taktile Elemente im Vorfeld einer wartepflichtigen Querung einer Straße (eigene Aufnahme)

Hinweise:

- Umlaufsperren dürfen nur bei besonderer Gefahrenlage (bspw. fehlende Sichtbeziehungen, späte Erkennbarkeit Straße) angeordnet werden.
- Umlaufsperren müssen mindestens 6 Meter von der querenden Straße abgesetzt sein, um Radfahrenden (insbesondere Gruppen) das zügige Räumen des Kreuzungsbereiches zu ermöglichen.
- Nicht regelkonform ausgeführte Umlaufsperren stellen Hindernisse für Spezialfahrräder / Fahrräder mit Anhängern dar und erhöhen bei unsicheren Radfahrenden die Sturzgefahr.
- Umlaufsperren sollen umlaufende Markierungen bekommen und reflektieren.

Quellen:

- ERA 202X (Entwurf) - Umlaufsperren - Kap. 11.5.2
- Erlass „Verkehrshindernisse und Verkehrseinrichtungen auf Straßen und Straßenteilen“ des Hessischen Ministeriums für Verkehr, 2017



Abbildung 2: Bodenmarkierung und eindeutige Beschilderung im Vorfeld einer wartepflichtigen Überquerung einer Straße (eigene Aufnahme)

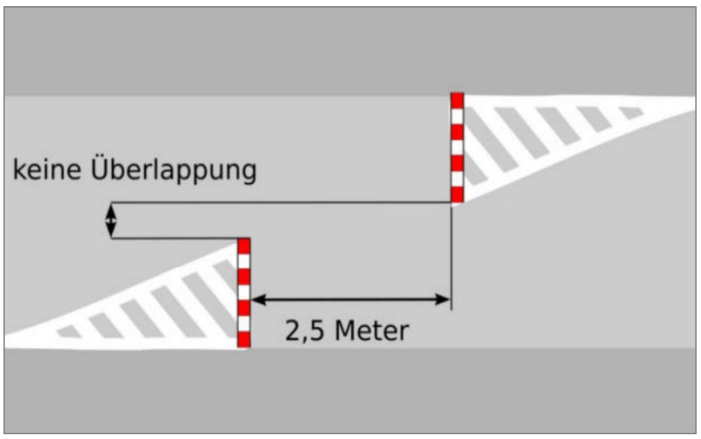
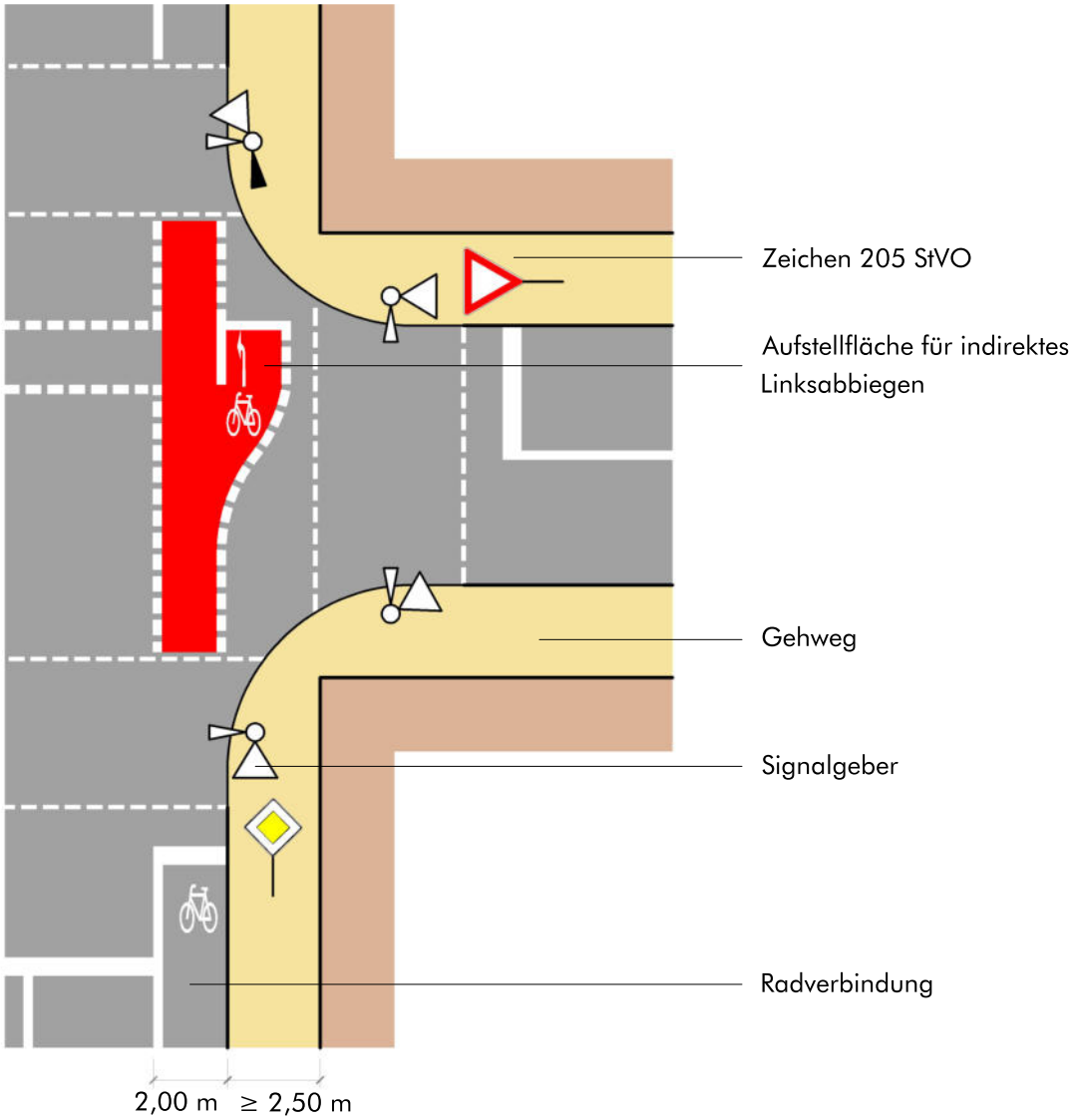


Abbildung 3: Skizze der empfohlenen Ausgestaltung von Umlaufsperren bei besonderer Gefahrenlage. (maßstabslos, eigene Darstellung)

Indirektes Linksabbiegen am signalisierten Knoten
innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4

Anwendungs-bereiche:

- Indirektes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanalge

Hinweise:

- Bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und geringem Anteil abbiegender Radler
- Rote Einfärbung ist optional
- Bei verkehrsabhängig gesteuerter LSA sind Anforderungserfassung und Phasenfolge zu berücksichtigen
- Der indirekt abbiegende Radverkehr sollte zwei bis vier Sekunden eher grün erhalten als der nachfolgende Kraftverkehr von rechts
- Abhängig von der Örtlichkeit ist auch eine Überquerung mit der Fußgängersignalisierung möglich
- Das Signal für den indirekt links abbiegenden Radverkehr muss eindeutig erkennbar sein
- Die Aufstellfläche für den indirekten Linksabbieger soll geringfügig versetzt neben der Geradeausspur und im Blickfeld der querenden Kfz deutlich erkennbar markiert sein

Entwässerungsrinne anlegen / verbessern

Situation:

Quer zur Fahrbahn verlaufende Entwässerungsrinnen werden häufig auf forst– oder landwirtschaftlichen Wegen eingesetzt.

Sie vermindern die Attraktivität des Radfahrens. Wenn sie „offen“ angelegt sind und schräg zur Fahrtrichtung des Radverkehrs liegen, stellen sie eine erhebliche Sturzgefahr dar.

Entwässerungsrinnen sind in der Regel erforderlich, wenn die Wegeentwässerung nicht über Gräben und Durchlässe baulich angelegt ist oder angelegt werden kann. Dies ist häufig auf Grund fehlender Flächenverfügbarkeit oder hoher Kosten der Fall.

Maßnahmen:

- Austausch bestehender „offener“ Entwässerungsrinne durch eine geschlossene Entwässerungsrinne mit Gitterabdeckung.
- Ersatz einer Entwässerungsrinne durch eine gepflasterte Mulde.
- Hinweise auf Unebenheiten mittels Markierung und / oder VZ 112 „Unebene Fahrbahn“.

Angestrebte Wirkung:

- Sturzgefahren, die insbesondere bei im schrägen Winkel verlegten Entwässerungsrinnen bestehen, sollen durch geeignete Entwässerungsrinnen oder -mulden vermieden werden.
- Der Fahrkomfort soll durch das Entfernen bzw. das Optimieren der Entwässerungsrinne erhöht werden.



Abbildung 1: Geschlossene Entwässerungsrinne mit Gitterabdeckung bei ungebundener Wegedecke. (eigene Aufnahme)

Hinweise:

- Entwässerungsrinnen müssen regelmäßig gereinigt werden. Dies gilt insbesondere bei ungebundenen Wegeoberflächen.
- Mulden können einfacher gereinigt werden als Rinnen.
- Entwässerungsrinnen sollen bündig an die vorhandene Wegeoberfläche anschließen. Eine Kantenbildung soll vermieden werden.
- Bei Gefällestrecken und schlechten Sichtverhältnissen besteht hoher Handlungsbedarf.
- Eine Entwässerung mittels Gräben und Durchlässen sollte bevorzugt werden.

Quellen:

- ERA 202x - Ausbau von Forst– und Wirtschaftswegen, Kap. 11.4.2, Entwässerung

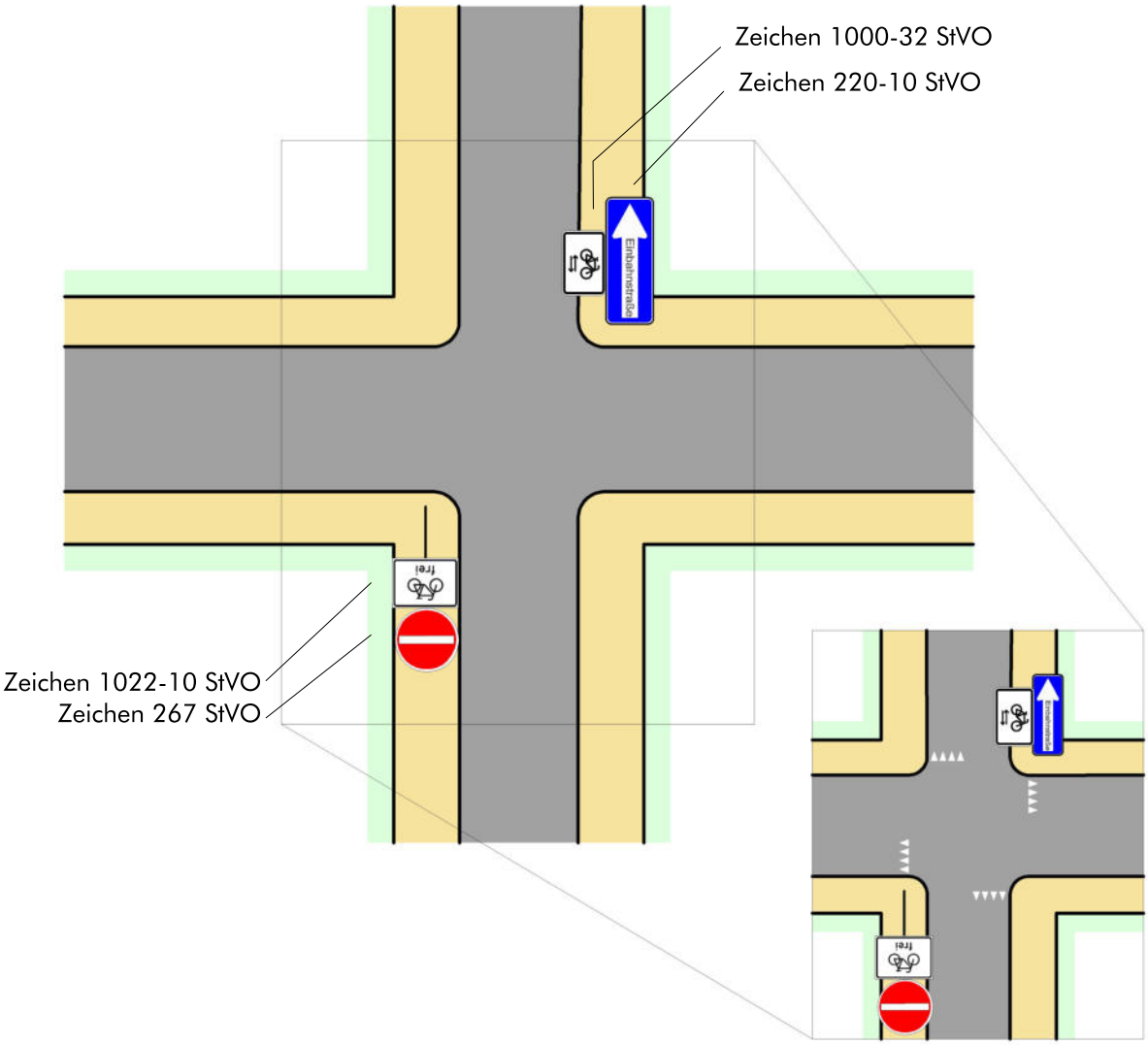


Abbildung 2: Gepflasterte Mulde mit Entwässerungsfunktion (eigene Aufnahme)



Abbildung 3: Geschlossene Entwässerungsrinne mit Gitterabdeckung (eigene Aufnahme)

Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung
innerorts



Regelungen:

- StVO Zeichen 342
- VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 220 Einbahnstraßen
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 7.2

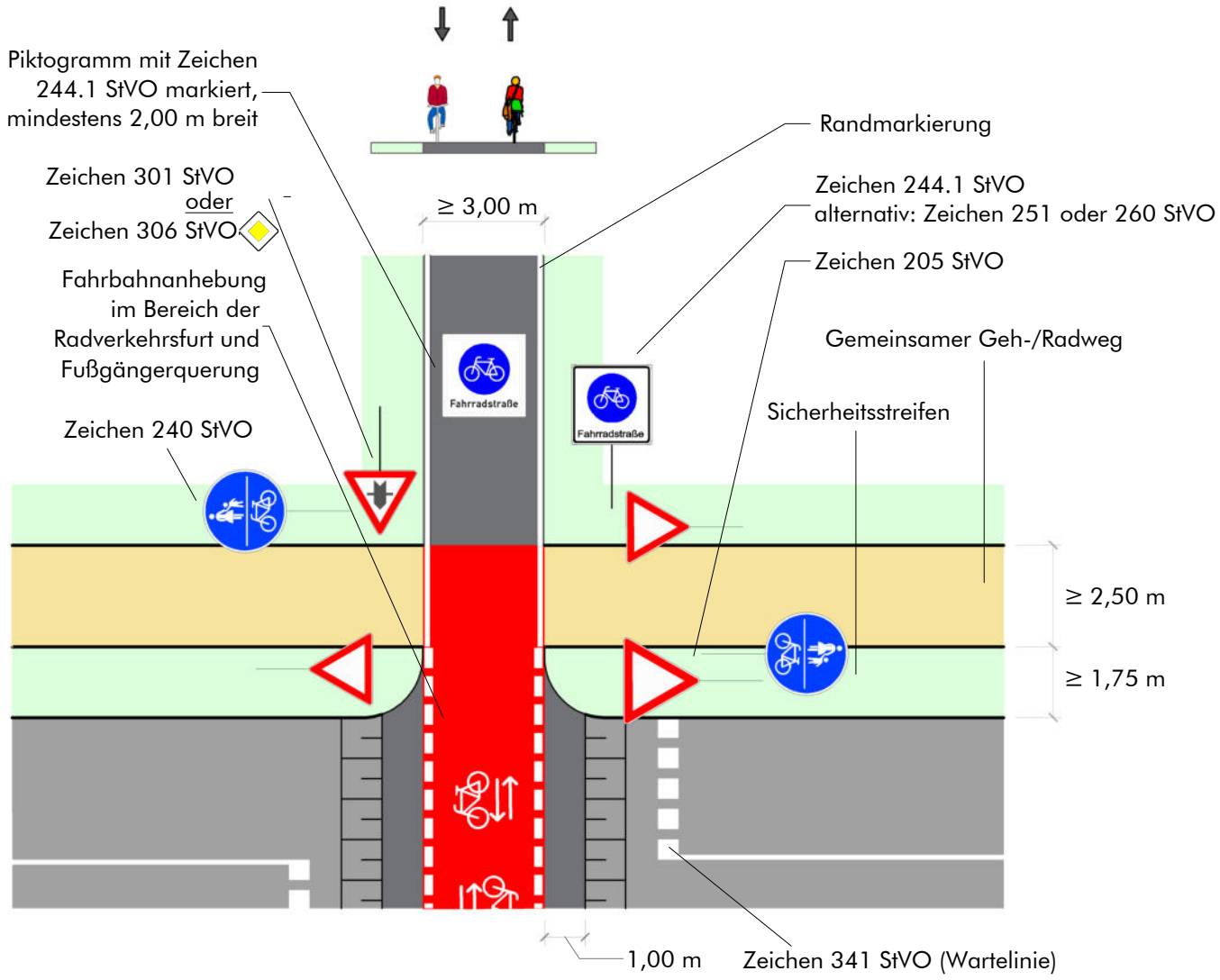
Anwendungsbereiche:

- Einbahnstraßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt.
- Es ist verstärkt darauf zu achten, dass der Knotenpunkt von widerrechtlich parkenden Fahrzeugen frei gehalten wird.

Hinweise:

- Bei sehr geringen Kfz-Verkehrsmengen reichen punktuelle Ausweichmöglichkeiten aus.
- Eine Einfahrtschleuse ist in der Regel nicht erforderlich.
- Bei der Anordnung zur Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr im Gegenverkehr kann sich zur Verdeutlichung der Rechts-vor-Links-Regelung die Markierung von Haifischzähnen (Zeichen 342) empfehlen.

Führung in einer Fahrradstraße
außerorts

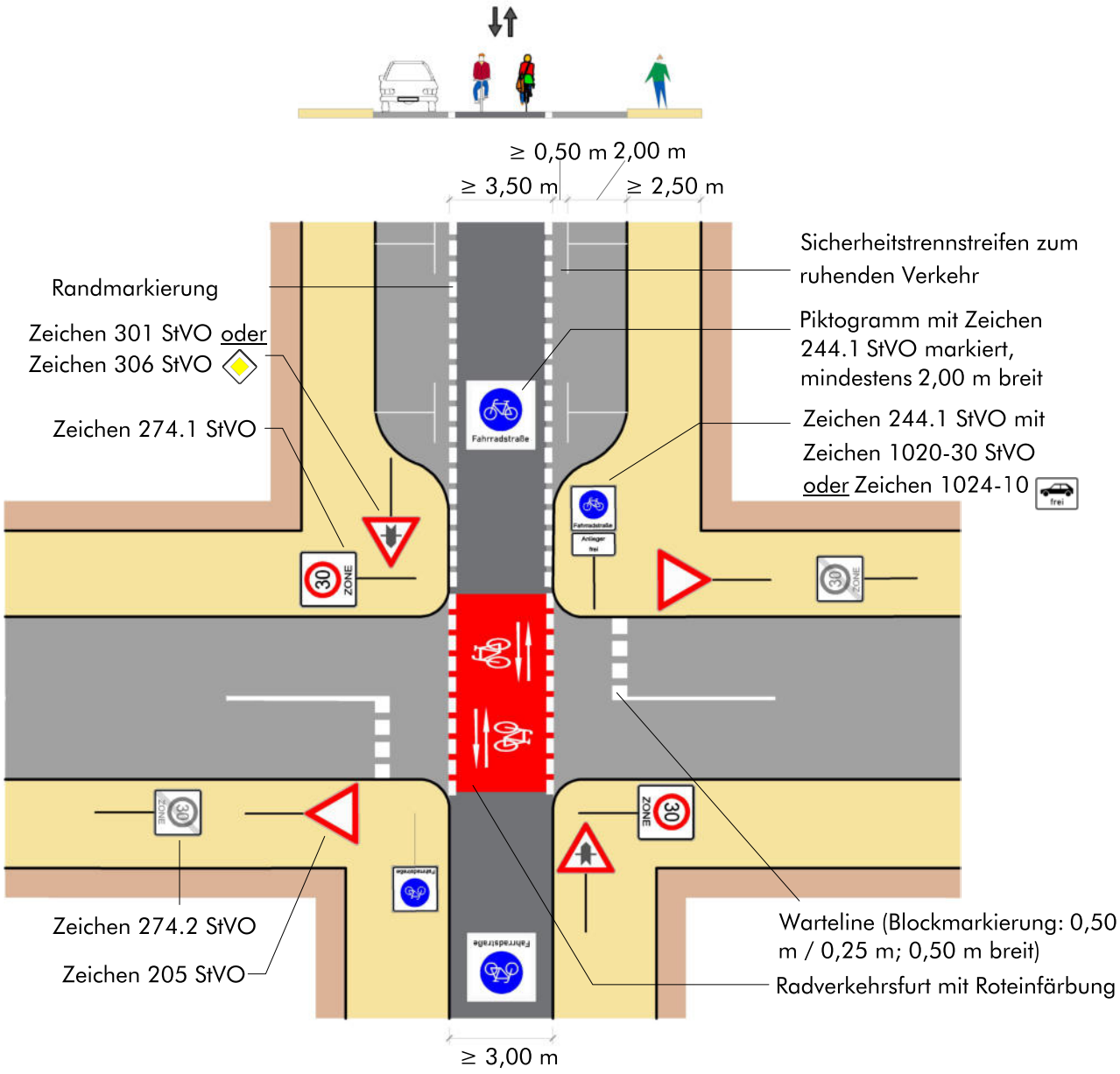


Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3 und 10

Anwendungsbereiche:
- Querung einer untergeordneten Straße (Kfz-Verkehrsstärke ≤ 3.000 Kfz/24 h)
- Nicht anzuwenden bei Bundes- oder Landesstraßen

Hinweise:
- Es ist auf ausreichende Sichtbeziehung zu achten
- Ist die Realisierung der Fahrbahnanhebung nicht möglich, so sollten Alternativen umgesetzt werden (Quermarkierungen, VZ 205 als Bodenmarkierung, Rüttelstreifen etc.)
- In landschaftlich sensiblen Bereichen und bei geringer Verkehrsbelastung (≤ 800 Kfz/24h) kann auf die Einfärbung verzichtet werden
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Die Musterlösung kann im Einzelfall und nach Prüfung der verkehrsrechtlichen, widmungsrechtlichen bzw. materiell-rechtlichen Voraussetzungen auf landwirtschaftliche Wege übertragen werden. Eine Freigabe erfolgt durch das Zeichen 1026-36 StVO. Bei Freigabe für den landwirtschaftlichen Verkehr sollte die Fahrbahnbreite ≥ 4,00 m betragen
- Kfz- und Radverkehrsströme sollten ungefähr gleich sein

Führung in einer Fahrradstraße
innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3; RASt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1 und 6.2
- VwV StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2

Anwendungsbereiche:

- Fahrradstraßen in Tempo-30-Zonen (mit zugelassenem Kfz-Verkehr) mit Bevorrechtigung für die Radverbindung

Hinweise:

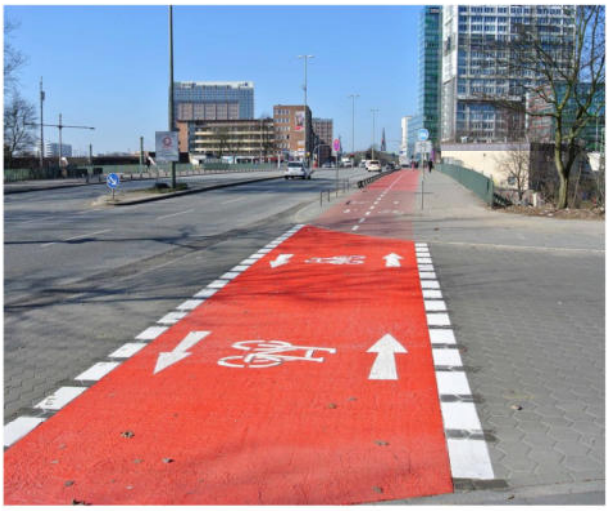
- Im Bereich der Einmündungen ist auf ausreichende Sichtverhältnisse zu achten
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Mindestbreite wenn PKW nicht zugelassen: ≥ 3,00 m
- Mindestbreite wenn PKW zugelassen: ≥ 3,50 m
- Bei Einmündungen mit geringem Verkehrsaufkommen kann in städtebaulich sensiblen Gebieten auf die Einfärbung verzichtet werden

Musterlösungen Radverkehr

Musterlösung: Ausfahrt / Einmündung sichern - 01

Situation:

Innerörtliche Zweirichtungsführungen des Radverkehrs sind vor allem an stark frequentierten Ausfahren wie Tankstellen oder Lebensmittelmärkten unfallauffällig, da der Kfz-Verkehr nicht mit von rechts kommenden Radfahrenden rechnet. Oftmals ist zudem die Beschilderung für den Kfz-Verkehr unvollständig und damit die Schuldfrage im Falle eines Unfalls unklar.



Rot eingefärbter Zweirichtungsradweg

Maßnahme:

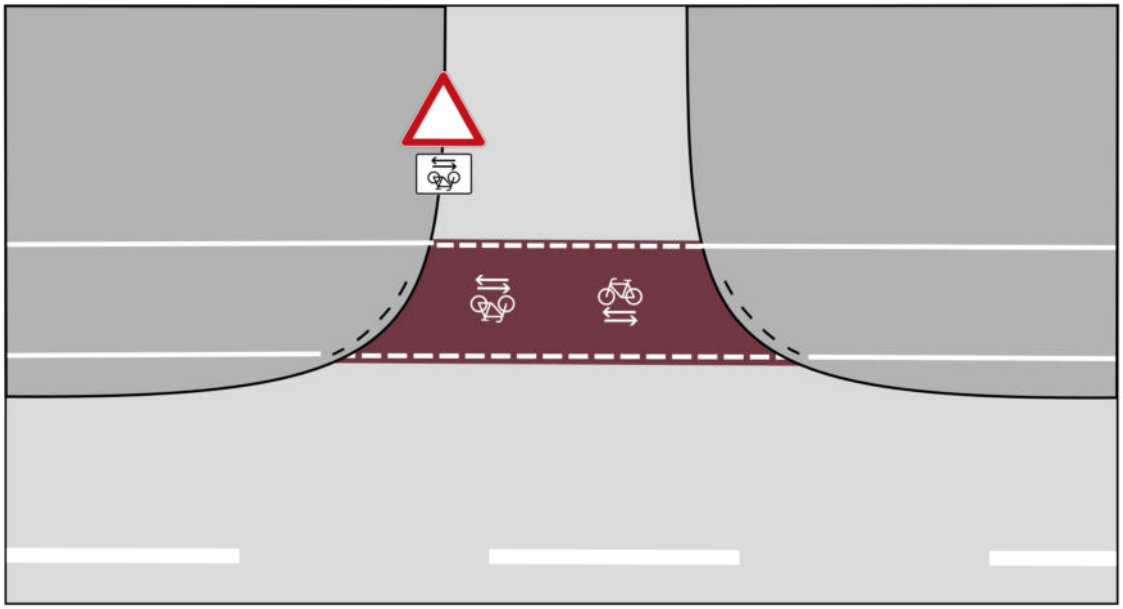
Im Zuge von vorfahrtsberechtigten Geh- und Radwegen im Zweirichtungsverkehr sollen im Bereich von Einmündungen und stark frequentierten Grundstückszufahrten rot eingefärbte Radverkehrsfurten markiert werden. Zur Verdeutlichung, dass Radfahrende aus beiden Richtungen kommen, werden Radpiktogramme mit Doppelpfeil angebracht. Der Kfz-Verkehr wird mit StVO-Zeichen 205 "Vorfahrt gewähren" und dem Zusatzzeichen 1000-32 "Radverkehr kreuzt von links und rechts" beschildert. Um die Aufmerksamkeit noch stärker zu erhöhen und die gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs zu verringern ist eine Aufpflasterung hilfreich.

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verdeutlichung der Vorfahrssituation
- Erhöhung der Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer an einer möglichen Gefahrenstelle

Hinweise:

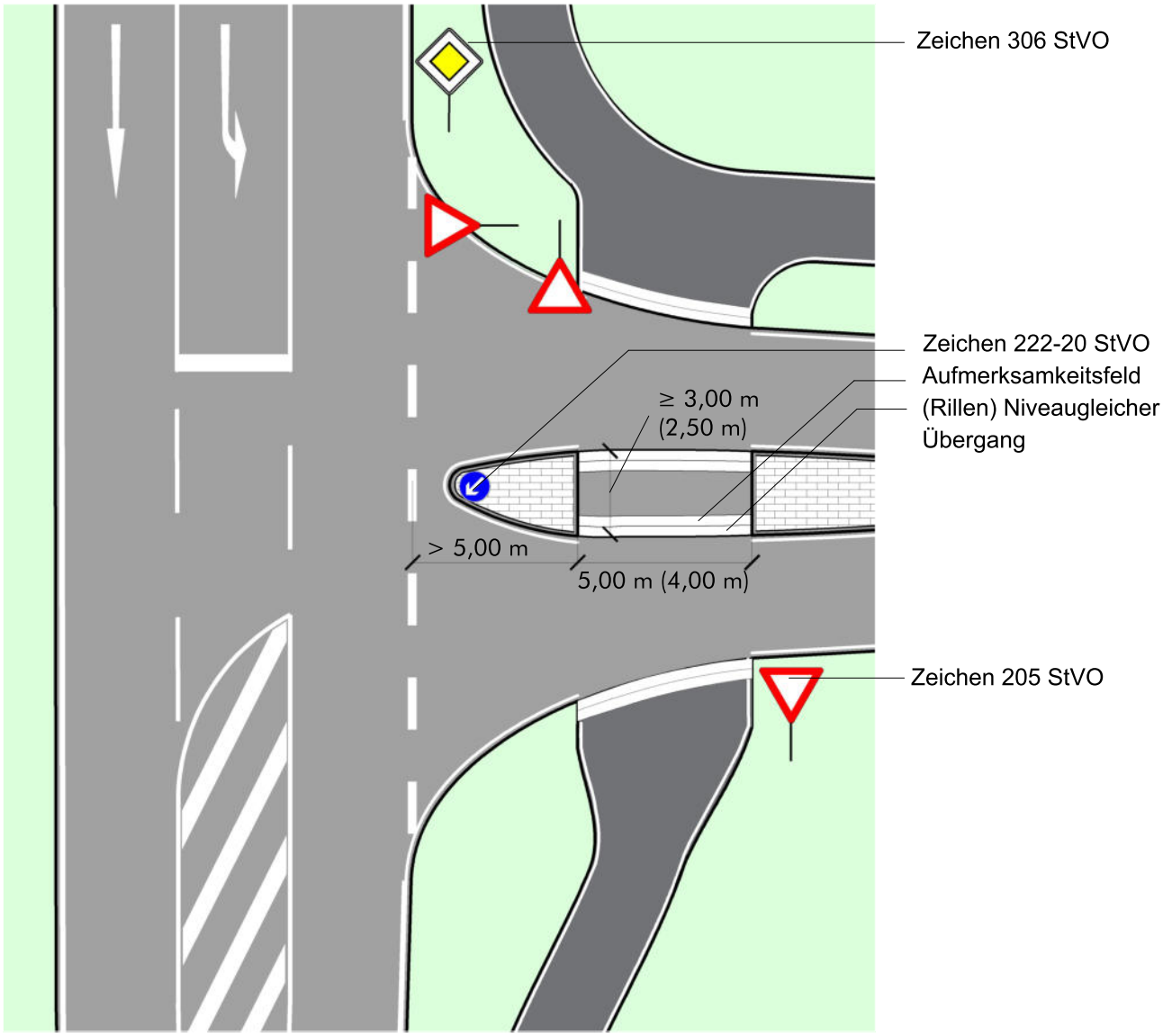
Zweirichtungsradwege sollen innerorts vermieden werden. Es ist grundsätzlich zu prüfen, ob es eine Alternative zum Zweirichtungsradweg gibt. Bei verträglichen Kfz-Stärken ist eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in Betracht zu ziehen (siehe FGSV ERA 2010). Bei besonders stark frequentierten Ein- und Ausfahrten wird zusätzlich zur Markierung und Beschilderung eine Aufpflasterung empfohlen.



Führung von Radfahrenden an einer gefährlichen Ein- bzw. Ausfahrt bei Zweirichtungsradweg

maßstabslos

Querung einer übergeordneten Straße mit Mittelinsel durch einen gemeinsamen Geh-/Radweg mit Wartepflicht für den Radverkehr
außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.3
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012, S. 20 f., S. 79 f.

Anwendungs-bereiche:

- Außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen
- Ausnahmefall, falls eine bevorrechtigte Führung ausgeschlossen werden muss.

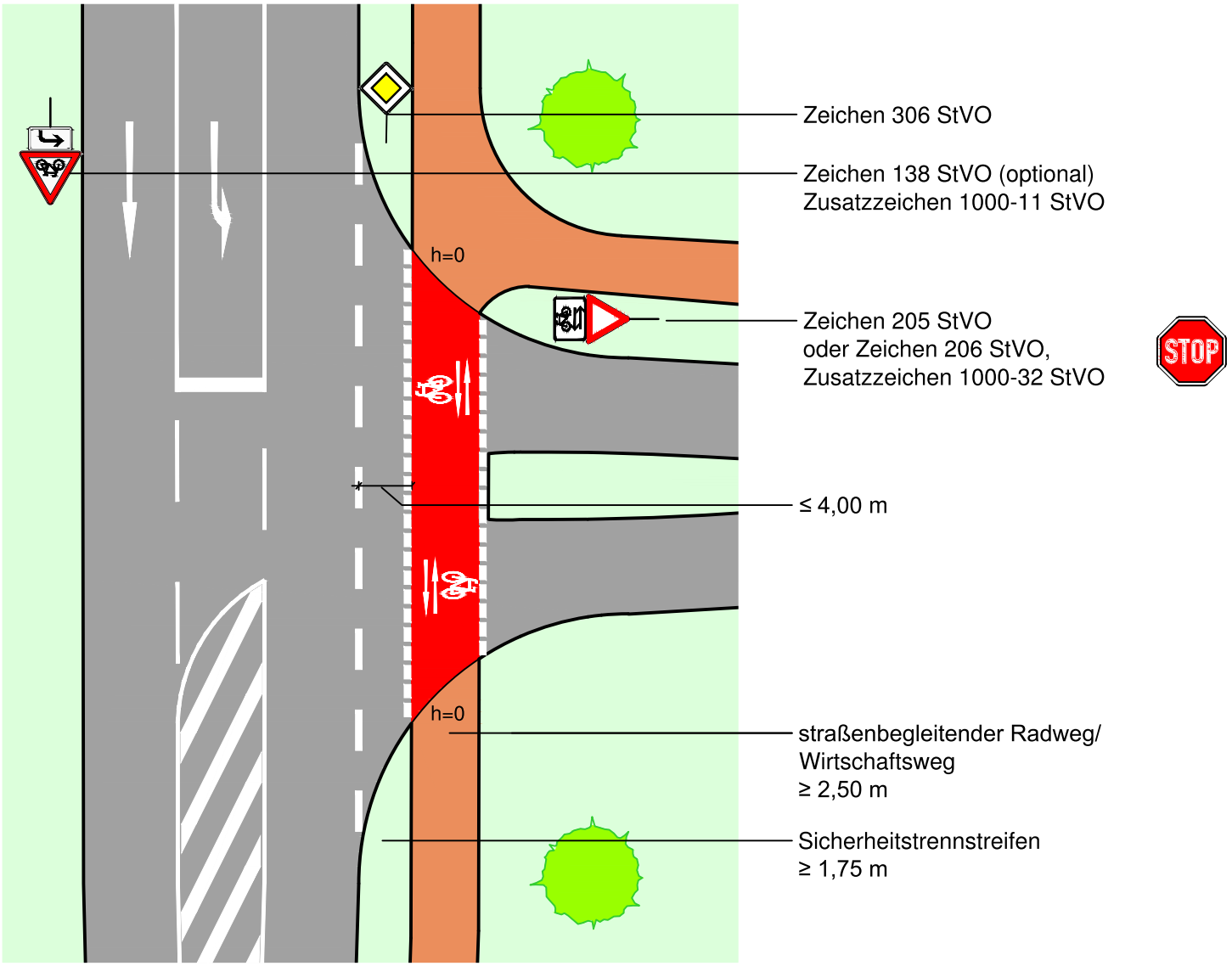
Hinweise:

- Der Radverkehr wird abgesetzt von der Fahrbahn (in der Regel > 5,00 m entfernt) über die Einmündung geführt.
- Die Markierung von Radverkehrsfurten ist nicht zulässig.
- Zur Verdeutlichung der Wartepflicht ist in beiden Fahrtrichtungen das Verkehrszeichen Vorfahrt gewähren (Zeichen 205 StVO) vorzusehen.
- Die Verschwenkung darf aus Gründen der Sicherheit und der Akzeptanz nicht abrupt erfolgen. Das Verhältnis des Versatzes zur Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

M u s t e r l ö s u n g

Führungsformen außerorts

Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (2)



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.3
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012, S. 20 f., S. 79 f.

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen bei Kfz-Verkehrsstärken von < 3.000 Kfz/24h im Fahrbahnquerschnitt der zu querenden Einmündung

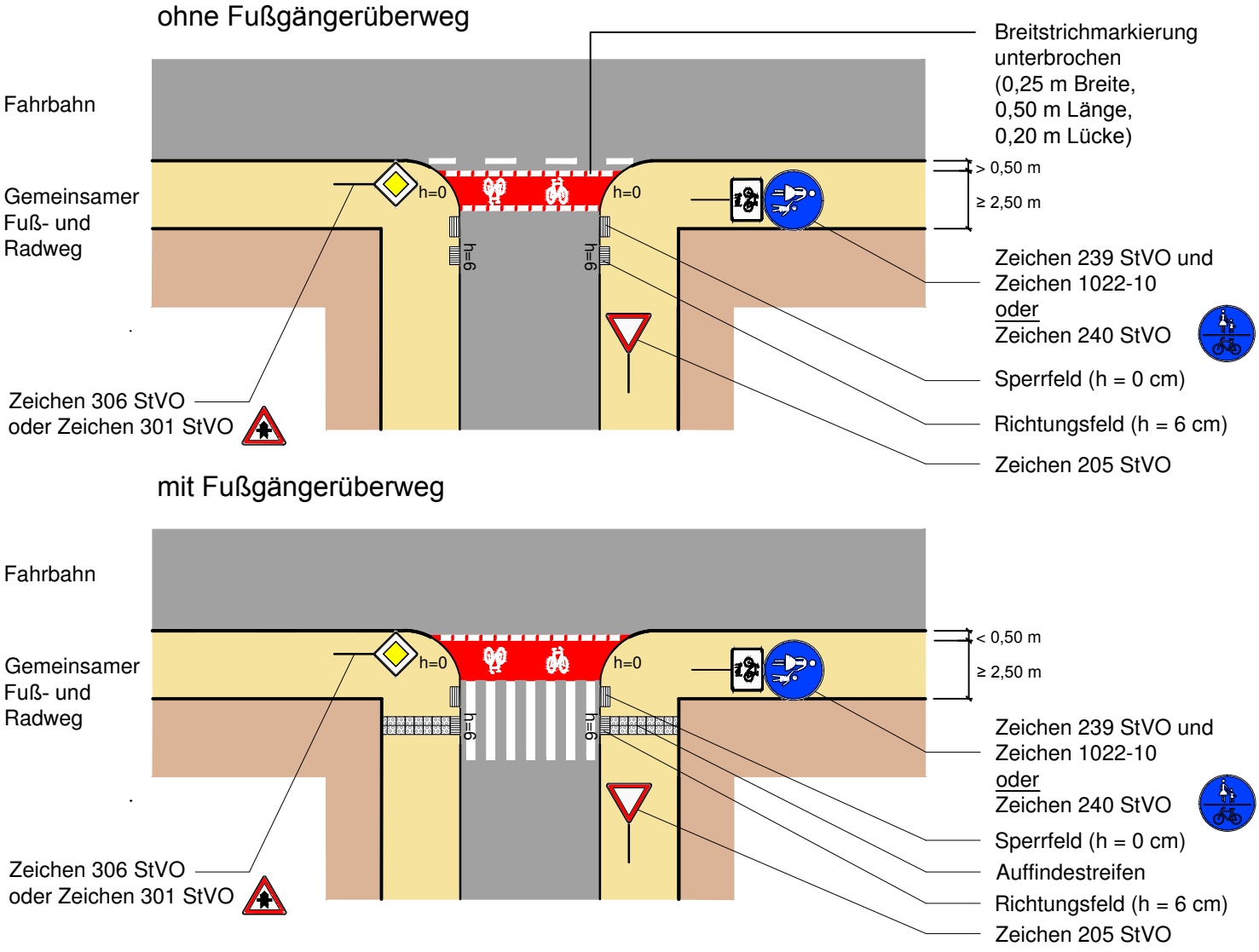
Hinweise:

- der Radverkehr wird parallel zur Fahrbahn (in der Regel 2,00 - 4,00 m entfernt) mittels Furt über die Einmündung geführt
- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (>20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden

S t a n d a r d l ö s u n g

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Furt an Fuß- und Radweg/ Gehweg mit Zusatzzeichen 1022-10



Regelungen:

- H BVA (Ausgabe 2011); VwV-StVO zu § 9, Absatz 2.II

Anwendungsbereiche:

- innerorts, mit und ohne FGÜ, auch an Zu- und Ausfahrten von Kreisverkehren

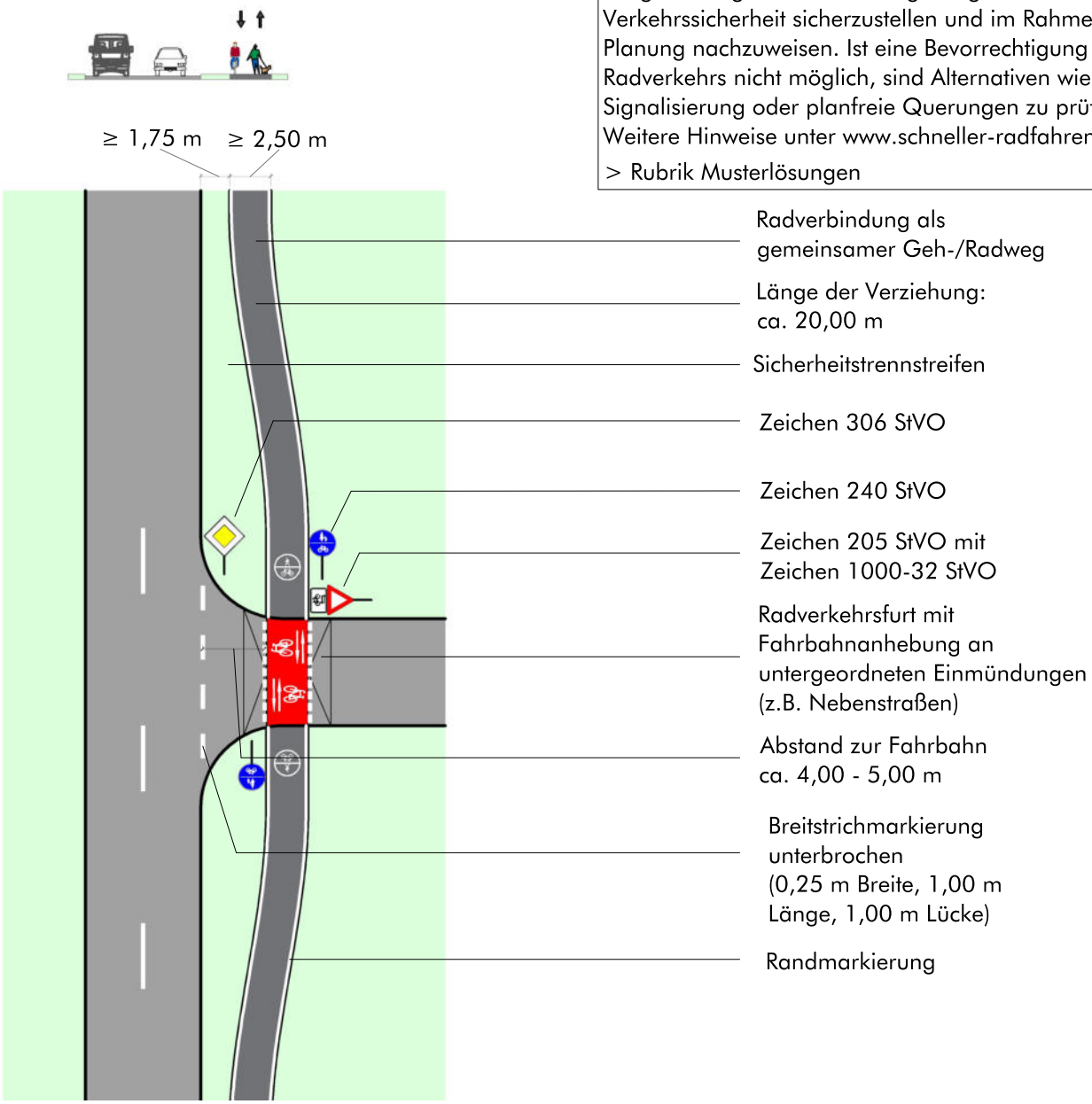
Hinweise:

- der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist nur dort ausnahmsweise vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion der Flächen für beide Verkehre sehr gering ist; die Ausschlusskriterien gemäß ERA sind zu beachten
- benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige Radverkehrsführungen unterscheiden sich nur durch Beschilderung
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/ Ausfahrten
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- bei Zweirichtungsverkehr (erhöhte Gefährdung, enge Einsatzgrenzen): Ergänzung von Richtungspfeilen, Zusatzzeichen 1000-32 StVO über Zeichen 205 StVO
- bei ausreichendem Platzangebot sollte die Radverkehrsfurt beidseitige Randmarkierungen erhalten
- wenn die Furtmarkierung weniger als 0,50 m von der Fahrbahn abgesetzt ist, dann kann eine parallele Fahrbahnrandmarkierung entfallen

Gegenstand der Qualitätsstandards

Straßenbegleitende Führung auf baulichen Radwegen im Zweirichtungsverkehr (gemeinsamer Geh-/Radweg) außerorts (entspricht QH-9)

Die schematische Musterlösung zeigt den Grundsatz, dass der Radverkehr im Zuge bevorrechtigter Straßen ebenfalls mit Vorrang geführt wird. Bei der konkreten Ausgestaltung sind die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit sicherzustellen und im Rahmen der Planung nachzuweisen. Ist eine Bevorrechtigung des Radverkehrs nicht möglich, sind Alternativen wie Signalisierung oder planfreie Querungen zu prüfen. Weitere Hinweise unter www.schneller-radfahren.de > Rubrik Musterlösungen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.3
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (Ausgabe 2012), S. 20 f., S. 79 f.

Anwendungsbereiche:

- Außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen

Hinweise:

- Die Fahrbahnanhebung ist optional
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Die nach RAL erforderlichen Sichtdreiecke sind zu beachten

Musterlösungen Radverkehr

Wassergebundene Wegedecken Forstwege

Situation:

Das Radverkehrsnetz verläuft oftmals über wassergebundene Forstwege, die teilweise über eine grobe Schotterdecke verfügen. Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften; durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr, insbesondere nach Regen oder im Winter. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad. Verschmutzung der Kleidung.

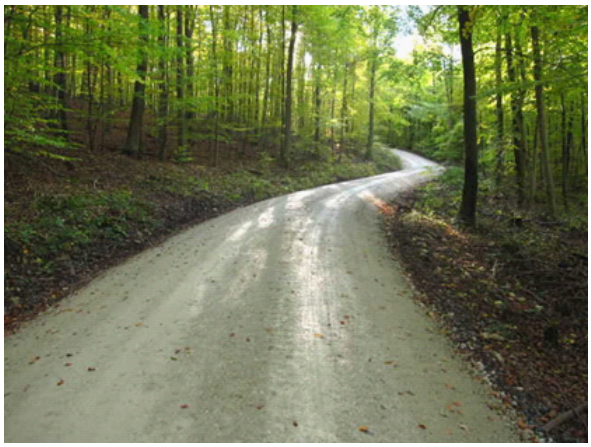


Abbildung: Beispiel gut befahrbare wassergebundene Decke

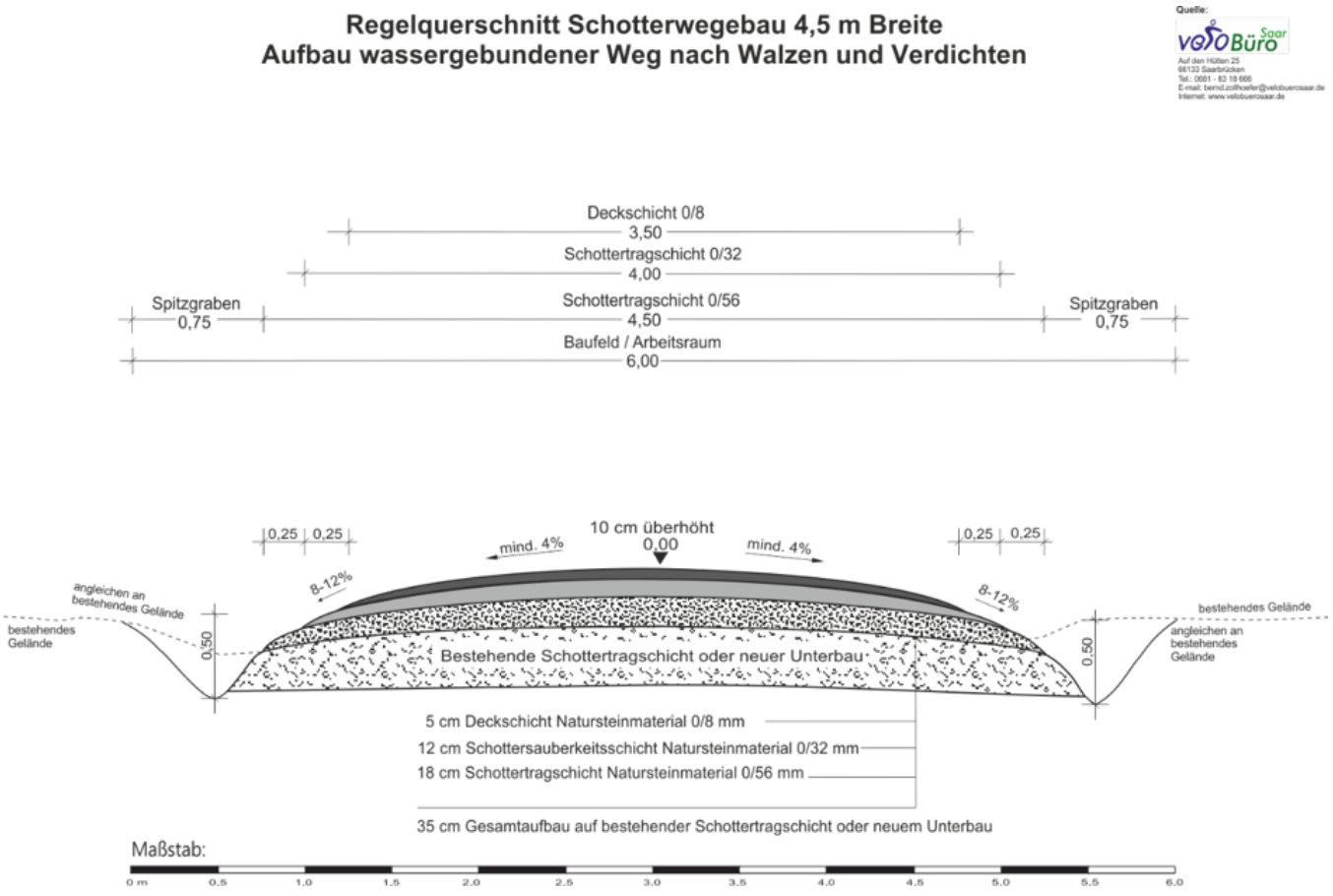
Angestrebte Wirkung:

Möglichst kostengünstige Lösung durch fahrradgerechten Ausbau schon vorhandener Schotterwege. Erhalt des Landschaftsbildes und der ökologischen Anforderungen hinsichtlich Boden- und Gewässerschutz. Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts durch feinkörnige, ebene und geschlossene Deckschicht.

Hinweise:

- Nutzungs des schon vorhandenen Unterbaus möglich (fachliche Beurteilung notwendig).
- Anlegen eines aufgewölbten Wegebauprofils (Uhrglasprofil) aus entwässerungstechnischen Gründen. Bei Steigungen über 6 % ist Bauweise mit gebundener Decke von Vorteil.
- Für Radwege wird generell eine asphaltierte Oberfläche empfohlen (u.a. ganzjährig befahrbar; weniger Abrieb- und Verschleißwiderstand). Wassergebundene Decken kommen nur für Freizeitwege, Grünanalagen oder Wege, die hauptsächlich dem Fußverkehr dienen, in Betracht.

Quelle**:** RLW Teil 1 (2016); M ELW (2009); ERA (2010).



Oberfläche asphaltieren

Situation:

Forst- und landwirtschaftliche Wege sowie selbstständige Wege bspw. in Grünanlagen verfügen häufig über eine wassergebundene Wegeoberfläche (Deckschicht ohne Bindemittel). Diese Wege sind wichtiger Bestandteil eines leistungsstarken Radverkehrsnetzes.

Maßnahmen:

- Wegeausbau mit einer asphaltierten Wegeoberfläche.
- Anbringen von reflektierenden Randmarkierungen.

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung des Fahrkomforts u.a. durch Reduzierung des Rollwiderstands.
- Reduzierung der Sturzgefahr durch bessere Griffigkeit insbesondere in Kurven und bei Gefällestrecken.
- Verringerung von Verschleiß am Fahrrad und von Verschmutzung von Fahrrad und Kleidung.
- Verdeutlichung der Fahrbahnränder und Verhindern des Abkommens von der Fahrbahn bei Dunkelheit.
- Gewährleistung einer durchgängigen Nutzbarkeit durch Ermöglichen von Räum- und Winterdienst.
- Verbesserung des Wasserhaushaltes gegenüber schadhafter wassergebundener Oberfläche bei Entwässerung über Böschungsschultern (weniger Verdunstung bspw. durch Pfützenbildung).

Hinweise:

- Erfolgt die Entwässerung über die Böschungsschultern, bleibt der Wasserhaushalt unverändert. Ausgleichsmaßnahme sind dann i.d.R. nicht erforderlich.
- Die Entwässerung muss regelmäßig instand gehalten werden, um Verschmutzung zu vermeiden.
- Durch eine helle Einfärbung der Asphaltdeckschicht kann die durch Abstrahlung von Hitze entstehende Barrierewirkung für Kleinstlebewesen reduziert werden.
- Das Asphaltieren von Wegen im Wald ist nur sinnvoll, wenn die Wege nicht durch Schwermaschinen genutzt werden müssen.
- Die Landwirtschaft sollte frühzeitig in die Planungen zum Ausbau von Wirtschaftswegen eingebunden werden.

Quellen:

- ERA 202x - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (Entwurf) - Kap. 9.10 Radverkehr auf ländl. Wegen
- HeNatG - Hessisches Naturschutzgesetz und Hessische Kompensationsverordnung
- RLW 2018 - Richtlinie für den ländlichen Wegebau



Abbildung 1: Asphaltierter Wirtschaftsweg mit Fahrbahnrandmarkierung (eigene Aufnahme)



Abbildung 2: Wegeausbau mit heller Asphaltdecke (eigene Aufnahme)



Abbildung 3: Asphaltierter Geh- und Radweg im Wald - Achtung: Entwässerung über Böschungsschultern wurde nicht instand gehalten (eigene Aufnahme)

Piktogrammkette markieren (innerorts)

Situation:

Piktogrammketten können in unten aufgeführten Situationen sinnvoll sein:

- bei Aufhebung der Benutzungspflicht von straßenbegleitenden Wegen für den Radverkehr (duale Führung),
- bei Lücken im Radverkehrsnetz,
- bei hoher unzulässiger Seitenraumnutzung durch Radfahrende,
- als Übergangslösung vor der Schaffung von Radverkehrsanlagen.



Abbildung 1: Foto Piktogrammkette mit Winkelpfeilen bei Aufhebung der Benutzungspflicht, Rödelheimer Landstraße, Frankfurt (eigene Aufnahme)

Maßnahmen:

- Markierung von Fahrradpiktogrammen in überhöhter Darstellung (Breite: 1,00 m / Länge: 1,30 m)
- Markierung ergänzender Winkelpfeile zur besseren Erkennbarkeit

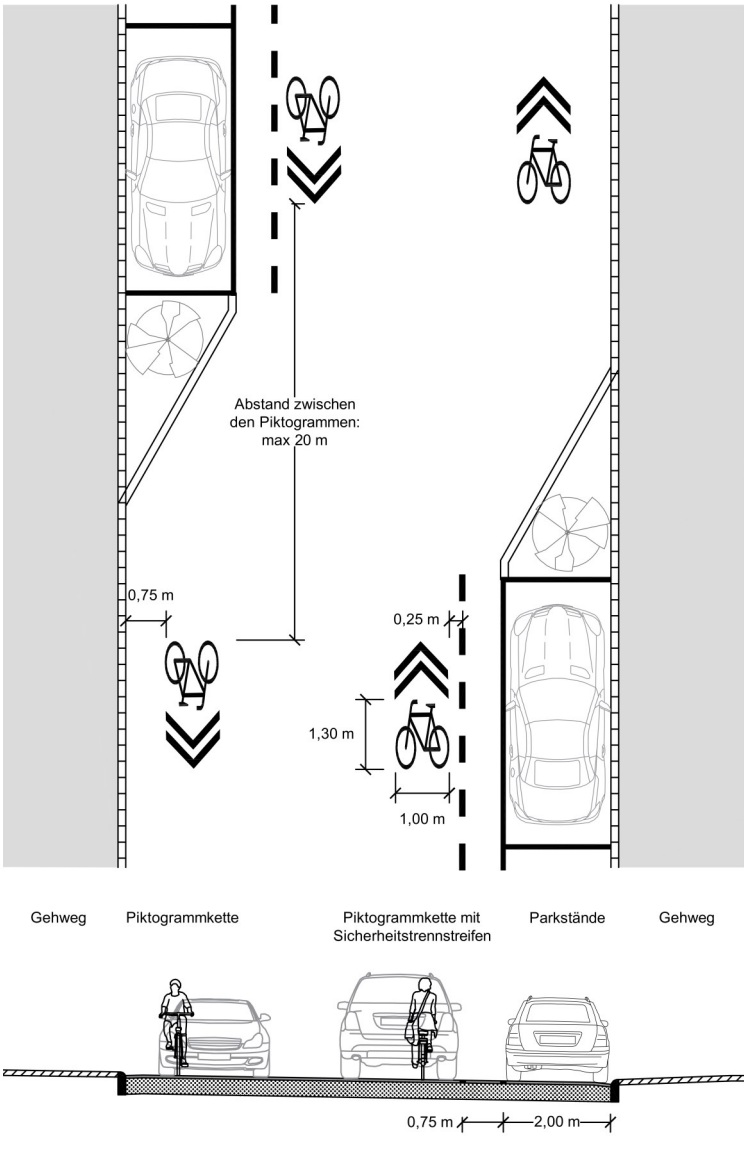


Abbildung 2: Skizze einer Piktogrammkette mit empfohlenen Maßen

- Bei straßenseitigem Kfz-Parken soll ein Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,75 m markiert werden

Angestrebte Wirkung:

Bei allen Anwendungsfällen soll die Zulässigkeit der Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr dargestellt und die Aufmerksamkeit für den Radverkehr erhöht werden. Zusätzlich soll das Radverkehrsnetz auch dort erkennbar sein, wo aufgrund beengter Straßenräume keine Radverkehrsanlagen möglich sind.
Durch die Markierung von Sicherheitstrennstreifen soll der Gefahrenbereich der parkenden Kfz verdeutlicht und damit die Verkehrssicherheit verbessert werden.

Hinweise:

- Eine Einschränkung anhand Kfz-Verkehrsbelastung, zulässiger Höchstgeschwindigkeit oder Fahrbahnbreiten gibt es nicht.
- Eine möglichst geringe zulässige Höchstgeschwindigkeit (Tempo 20 / Tempo 30) ist anzustreben.
- Die Anlage von Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen, Radwege) sind der Markierung von Piktogrammketten vorzuziehen.
- Sicherheitstrennstreifen zu straßenseitig abgestellten Kfz erhöhen die Verkehrssicherheit deutlich.
- Bei der Umgestaltung von Fahrbahnen kann durch alternierend angeordnetes Fahrbahnparken bzw. von Multifunktionsstreifen zu einer Verkehrsberuhigung beigetragen werden.

Piktogrammkette markieren (außerorts)

Situation:

Bei Straßen der Entwurfsklassen 3 und 4 und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 70 oder weniger sind Piktogrammketten möglich, wenn eine getrennte Radverkehrsführung nach ERA erforderlich ist, diese aber nur mittel- bis langfristig realisiert werden kann. Geeignet sind Piktogrammketten insbesondere im Zuge von Radverkehrsverbindungen mit hoher Netzbedeutung. Auf kurzen Abschnitten und bei sparsamen Einsatz können Piktogrammketten einen hohen Mehrwert erzielen.



Abbildung 1: Visualisierung Piktogrammkette außerorts (eigene Darstellung)

Maßnahmen:

Piktogramme sind in einem regelmäßigen Abstand alle 25 m bis 50 m zu markieren. Vom Rand der befestigten Fläche sollte ein 0,50 m Abstand eingehalten werden. Die Größe der Piktogramme richtet sich nach den Richtlinien für Markierung von Straßen (RMS). Sie sollten in überhöhter Form angebracht werden. Für eine Erhöhung der Aufmerksamkeit für den Radverkehr können zusätzlich Winkelpfeile angebracht werden.

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung der Aufmerksamkeit und Hinweis auf möglicherweise auftretenden Radverkehr
- Sichtbarmachen des Radverkehrsnetzes

Hinweise:

Piktogrammketten dienen lediglich als Übergangslösung und bieten keinen Ersatz für eine vom Kfz-Verkehr getrennte Radverkehrsführung. Sie können bei allen Fahrbahnbreiten markiert werden. Piktogrammketten sind weder in StVO, VwV-StVO noch RMS geregelt. Die Art und Weise der Anwendung ist in einigen Ländern durch Erlasse geregelt. Eine Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde muss durchgeführt werden.

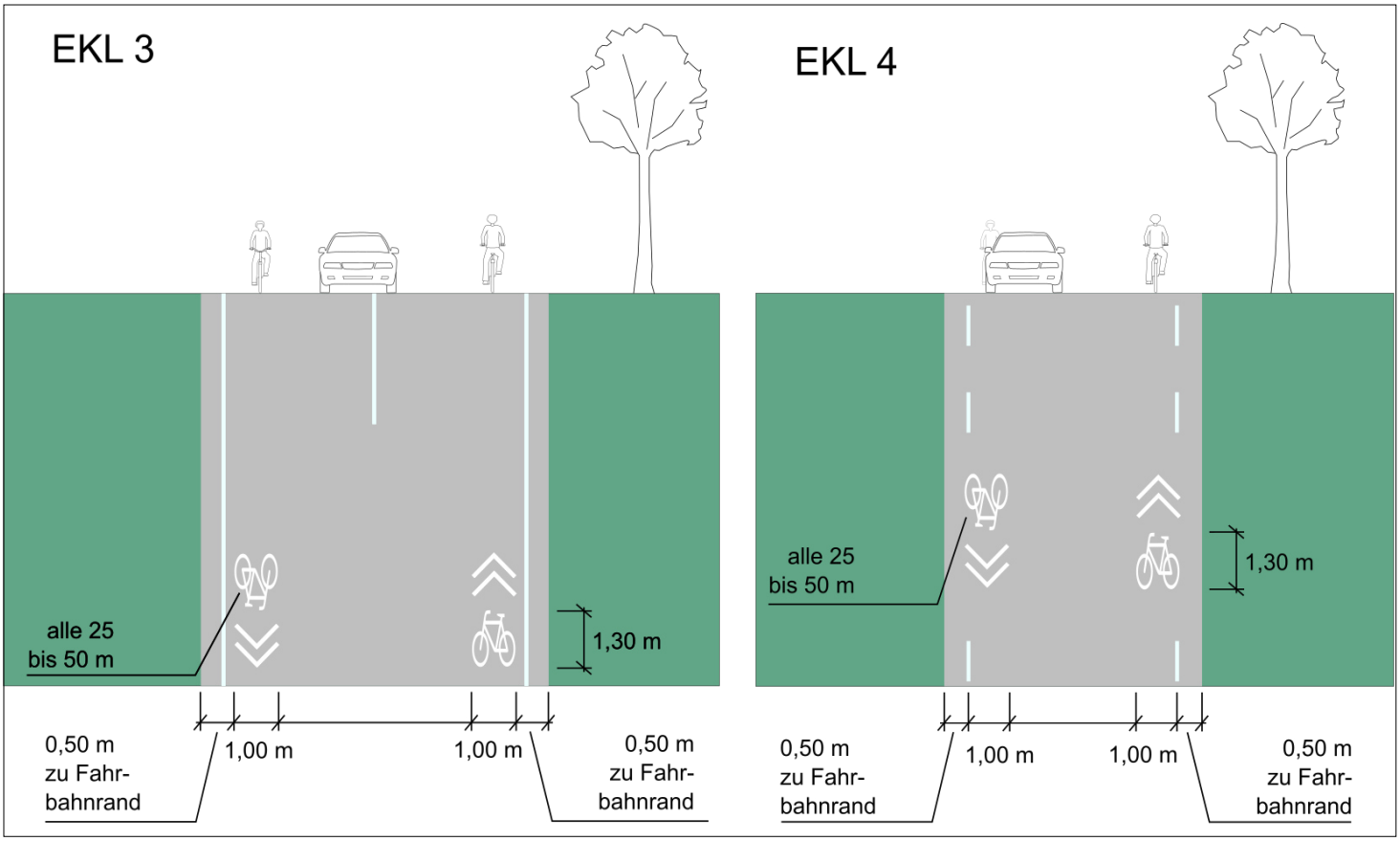


Abbildung 2: Skizze einer Piktogrammkette mit empfohlenen Maßen

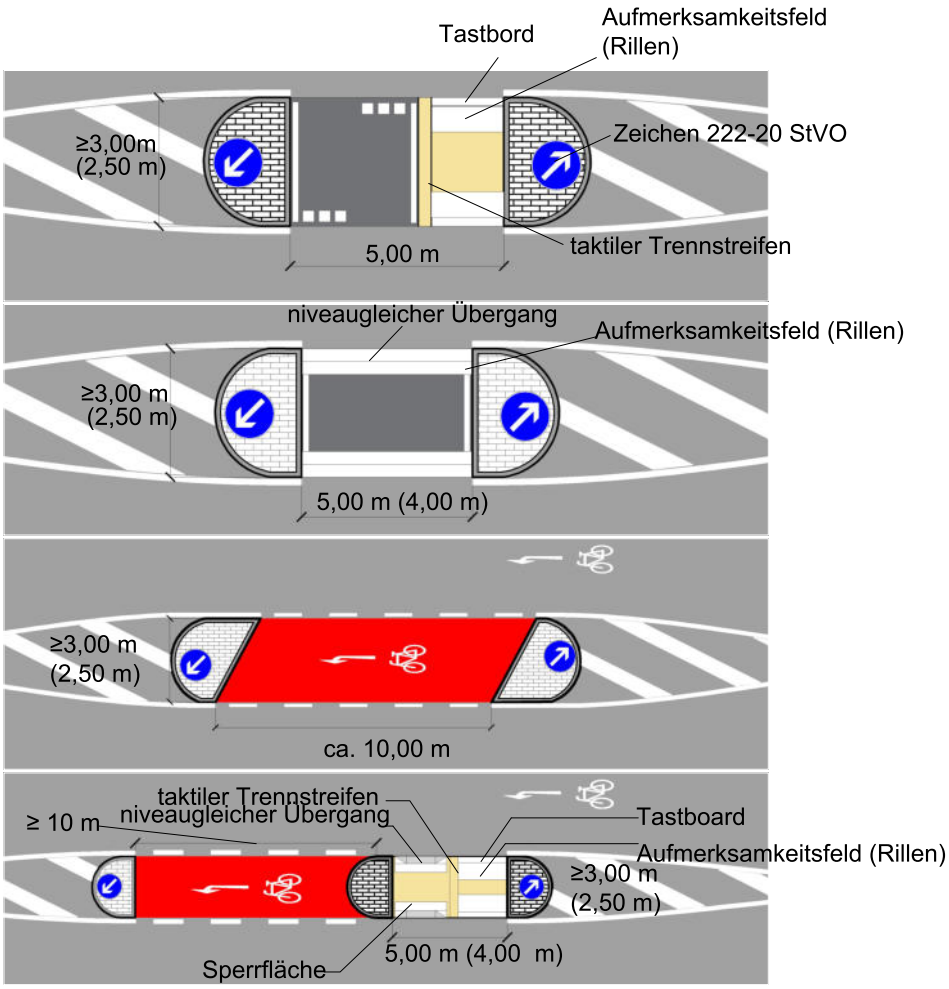
Verschiedene Ausführungen der Mittelinsel
innerorts und außerorts

Getrennte Querungshilfe
(Regelfall innerorts)

Kompakte Querungshilfe
(Regelfall außerorts)

Abgeschrägte Querungshilfe für Radfahrende
(Querungsbedarf nur durch Radfahrende)

Querungshilfe für zu Fuß Gehende mit vorgelagerter Aufstellfläche für den linksabbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010) Kapitel 4.3
- RASt 06, Kapitel 6.1.8.2
- RAL (Ausgabe 2012) Kapitel 6.4.10

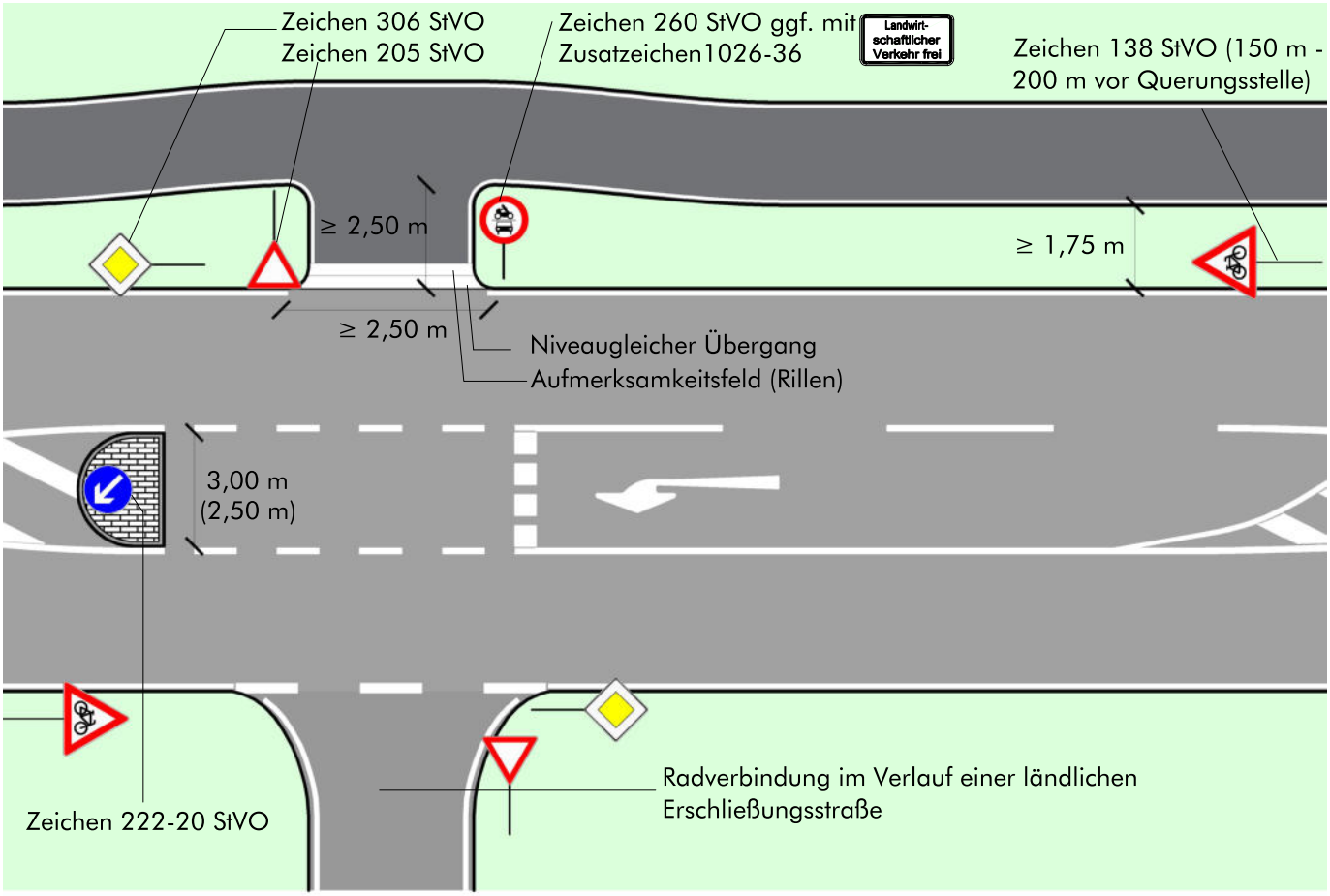
Anwendungsbereiche:

- Leitfaden Unbehinderte Mobilität der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung
- Querung einer übergeordneten Straße.

Hinweise:

- Bei der Gestaltung der Mittelinseln ist darauf zu achten, dass keine Sichthindernisse entstehen.
- Für den Kfz-Verkehr ist im Zuge von Mittelinseln ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung zu prüfen.
- Außerorts muss vor der Mittelinsel eine Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295 StVO) angeordnet sein. Die zusätzliche Anordnung innerorts - aber außerhalb von Tempo-30-Zonen - wird empfohlen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Bei Hauptverkehrsstraßen muss die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Querung einer übergeordneten Straße im Zuge einer Erschließungsstraße
außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2

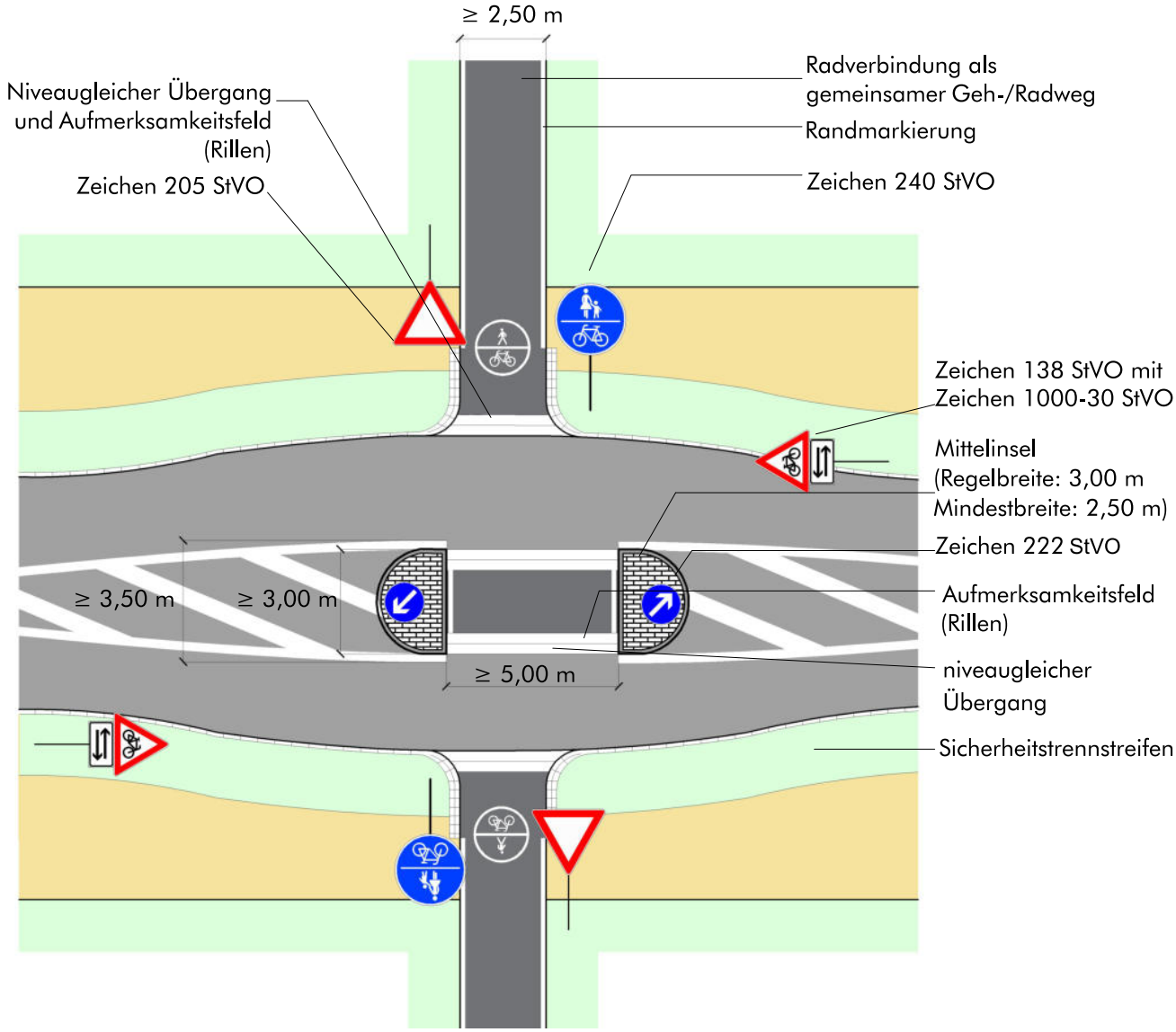
Anwendungsbereiche:

- Querungshilfe in Verbindung mit kurzem Linksabbiegefahrstreifen bei geringem Abbiegeverkehr.
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

Hinweise:

- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
- Die Verkehrsinsel am Beginn des Linksabbiegefahrstreifens kann überfahrbar ausgeführt werden.
- Im Falle einer angeordneten Benutzungspflicht ist der gemeinsame Geh-/Radweg mit Zeichen 240 StVO zu versehen.
- Wird auf dem begleitenden Weg der landwirtschaftliche Verkehr freigegeben, ist ein Nachweis der Schleppkurven für landwirtschaftliche Fahrzeuge erforderlich. Die genaue Position des Inselkopfes ist von der erforderlichen Schleppkurve abhängig.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Querungsstelle mit Mittelinsel (gemeinsamer Geh-/Radweg) außerorts (entspricht QH-6)

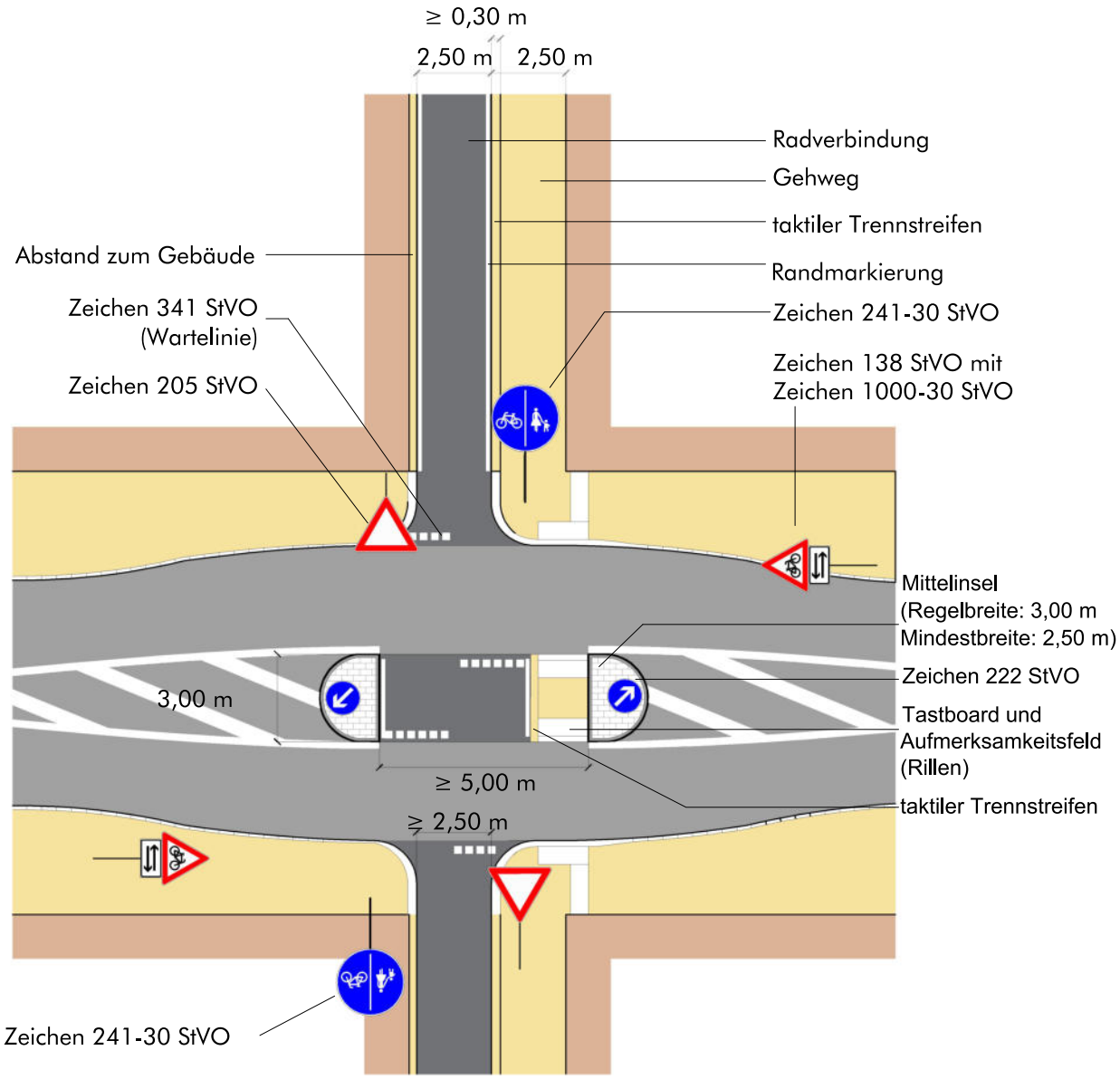


Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 2.2.5, Kapitel 9.4.2, Kapitel 10; RASt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.8.2

Anwendungsbereiche:
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

Hinweise:
- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
- Aus beiden Näherungsrichtungen sind gute Sichtbeziehungen erforderlich und bei der Planung nachzuweisen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein, ggf. ist eine ortsfeste Beleuchtung zu prüfen.
- Für die verkehrsrechtliche Beschilderung der Querungsstelle sind die Empfehlungen gemäß QH-2 zu berücksichtigen. Das Sichtfeld ist sicherzustellen.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Querungsstelle mit Mittelinsel (getrennter Geh-/Radweg) innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010) Kapitel 2.2.5, Kapitel 9.4.2, Kapitel 10; RASt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.8.2

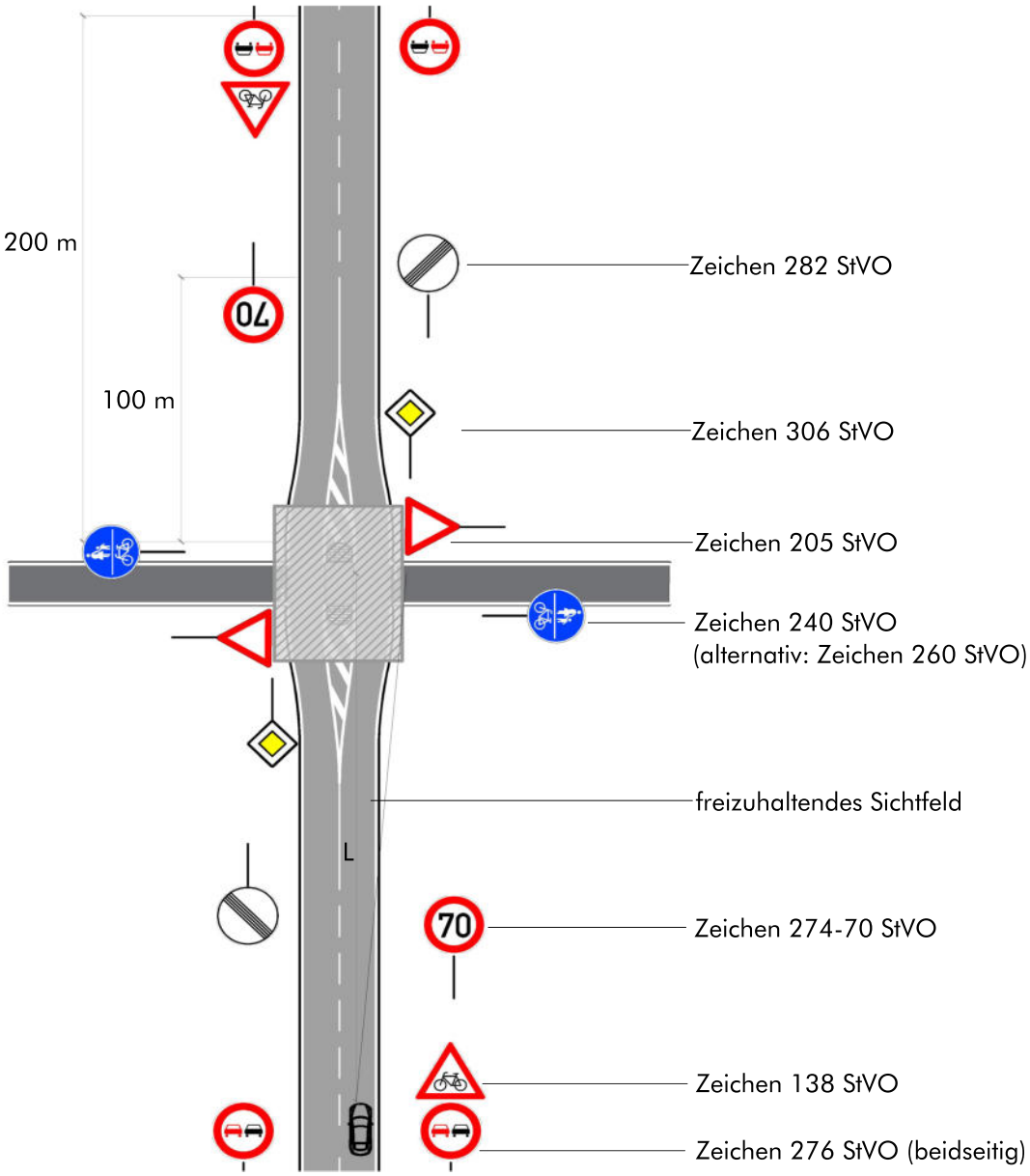
Anwendungsbereiche:

- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

Hinweise:

- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
- Aus beiden Näherungsrichtungen sind gute Sichtbeziehungen erforderlich und bei der Planung nachzuweisen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein, ggf. ist eine ortsfeste Beleuchtung zu prüfen.
- Für die verkehrsrechtliche Beschilderung der Querungsstelle sind die Empfehlungen gemäß QH-2 zu berücksichtigen. Das Sichtfeld ist sicherzustellen.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Umfeld und Annäherungssituation einer Querungsstelle
außerorts



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- RAL (Ausgabe 2012) Kapitel 6.4.10 und 6.6

Anwendungs-bereiche:
- Bei Querungen abseits von Verkehrsknotenpunkten
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

Hinweise:
- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
- Der Einsatz von Umlaufsperren ist im Regelfall nicht zulässig, eine Nachrüstung erfolgt ggf. bei Unfallhäufung. Vorrangig ist die Musterlösung QH-3 einzusetzen.
- Aus beiden Annäherungsrichtungen sind gute Sichterverhältnisse erforderlich und bei der Planung nachzuweisen (siehe RAL (Ausgabe 2012) Kapitel 6.6).
- Die Querungsstelle muss Tag und Nacht für den Kraftfahrzeugverkehr gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Die erforderliche Schenkellänge L des Anfahrtssichtfeldes beträgt bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h 110m, bei 100 km/h 200m.

Pläne *Prinzipskizzen:*

PS01 – Querung der B 62 und Übergang zum Gewerbegebiet Friedewald

PS02 – Fahrradstraße Ronshausen

Visualisierung PS02 – Fahrradstraße Ronshausen

PS03 – Überquerungshilfe Ortseingang Niederaula

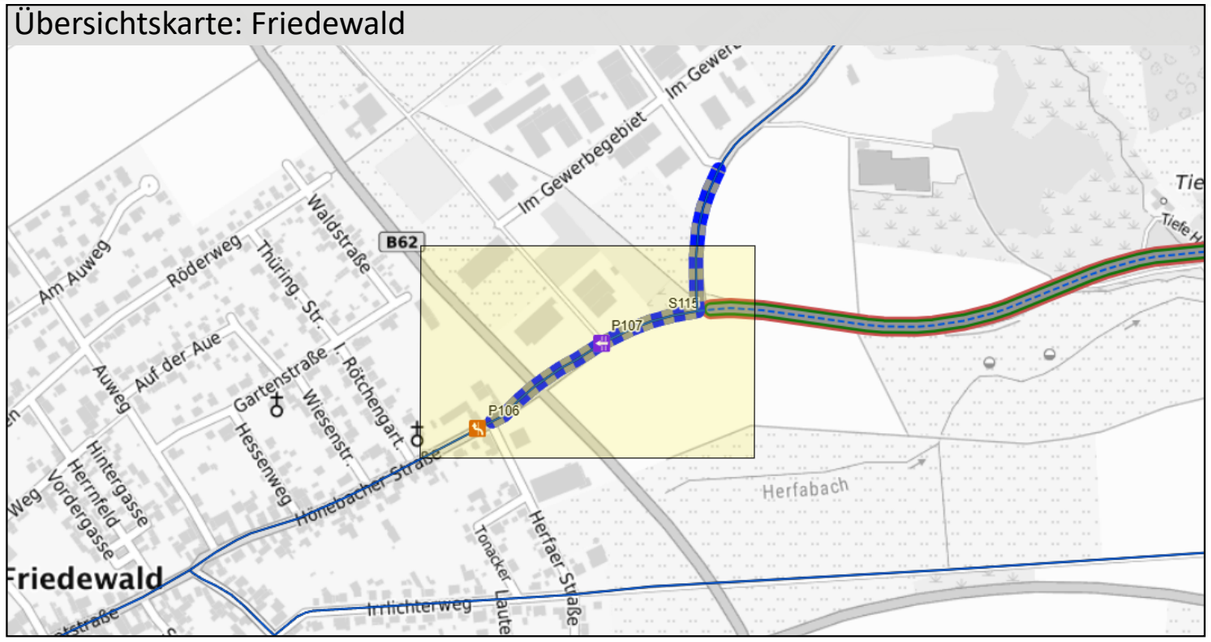
PS04 – Knotenpunkt K32/Industriestraße in Kirchheim

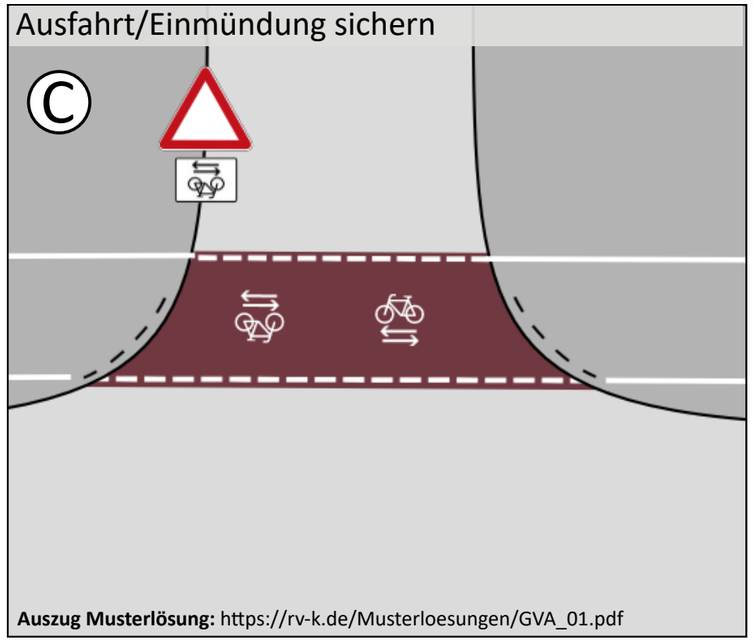
PS05 – Übergang Fahrbahn-Radweg in Unterweisenborn

PS06 – Übergang Fahrbahn-Radweg und Piktogrammkette auf der K74 in Breitenbach

PS07 – Fahrradstraße Rotenburg

Radverkehrskonzept Hersfeld-Rotenburg





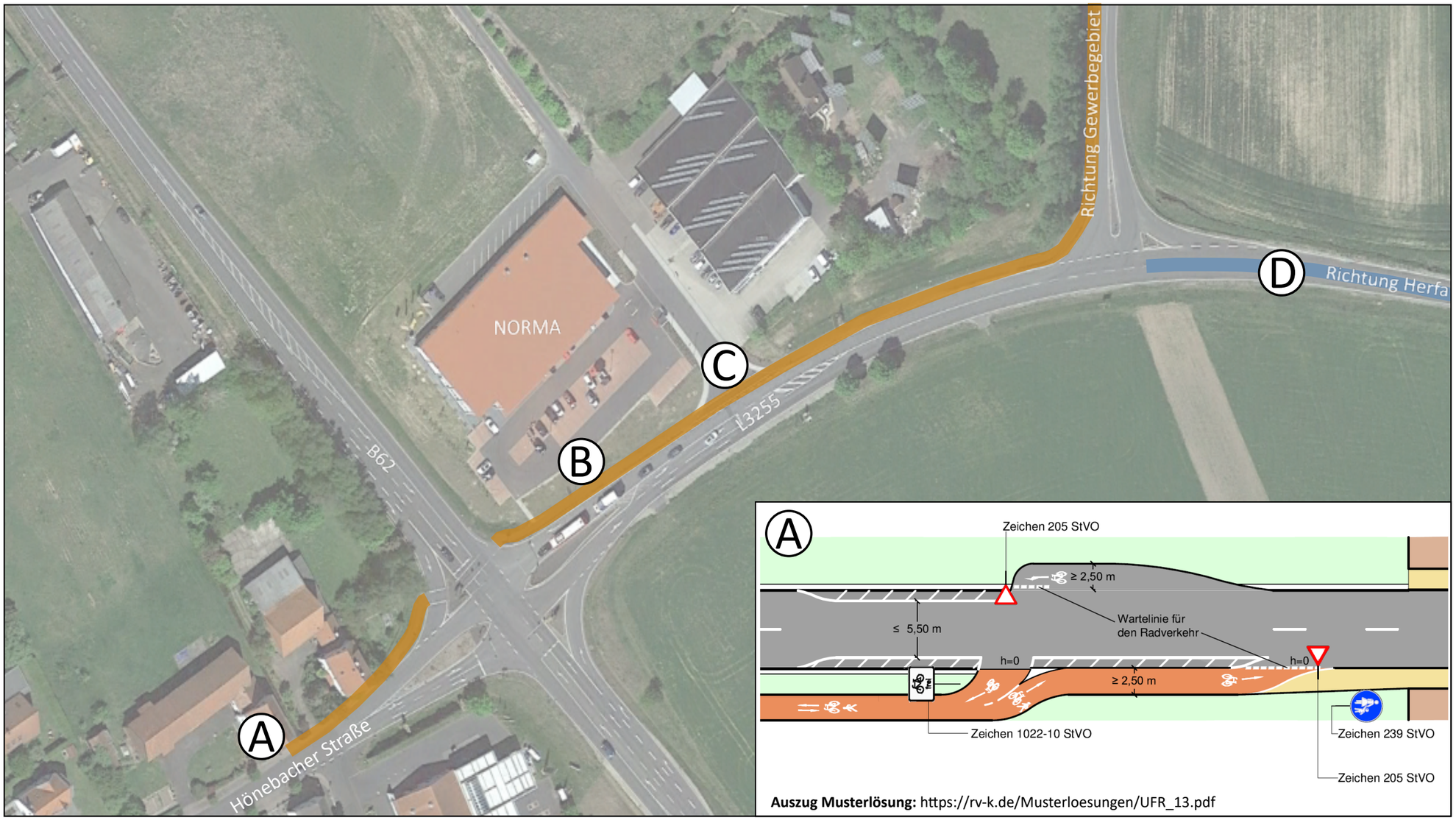
Allgemeine Erläuterung:
Die Radverkehrsführung zwischen Friedewald und dem Gewerbegebiet weist Mängel u.a. hinsichtlich der Verkehrssicherheit auf.
Der vorhandene Geh- und Radweg ist vor allem in Friedewald deutlich zu schmal und es ist kein geregelter Übergang vom Radweg auf die Fahrbahn vorhanden. Im weiteren Verlauf ist die Furt über die Einmündung ins Industriegebiet nicht ausreichend erkennbar gestaltet.

(A) Übergang Fahrbahn - Radweg verbessern (P106)
Bauliche Verbreiterung des Gehweges entlang der Hönebacher Straße bis zum Knotenpunkt. Übergang zwischen Fahrbahn und Seitenraum gemäß dem Auszug aus der Musterlösung UFR_13 anlegen. Prüfen ob Aufstellflächen für den in Fahrtrichtung Gewerbegebiet fahrenden Radverkehr möglich sind, um das Einbiegen in den Seitenraum zu erleichtern.

(B) Gemeinsamen Geh- und Radweg verbreitern und Benutzungspflicht aufheben (Maßnahme S115)
Die Breiten des (in Richtung Friedewald benutzungspflichten) Geh- und Radwegs sind nicht regelwerkskonform. Verbreitern des Weges und Aufhebung der Benutzungspflicht. Kennzeichnung als Gehweg mit Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ in beide Richtungen.

(C) Ausfahrt/Einmündung sichern (Maßnahme P107)
Die Radverkehrsfurt an der Einmündung ist nicht ausreichend gut erkennbar. Radverkerhsfurt rot einfärben und Radpiktogramme mit Doppelpfeil aufbringen (siehe Auszug aus der Musterlösung GVA_02).

(D) Neubau Radweg (Maßnahme S114)
Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges zwischen Friedwald und Herfa. Die aktuelle Verbindung abseits der L 3255 ist deutlich umwegiger.



Legende:
- Gehweg verbreitern und als "Radverkehr frei" kennzeichnen (B)
- Neubau Radweg (D)

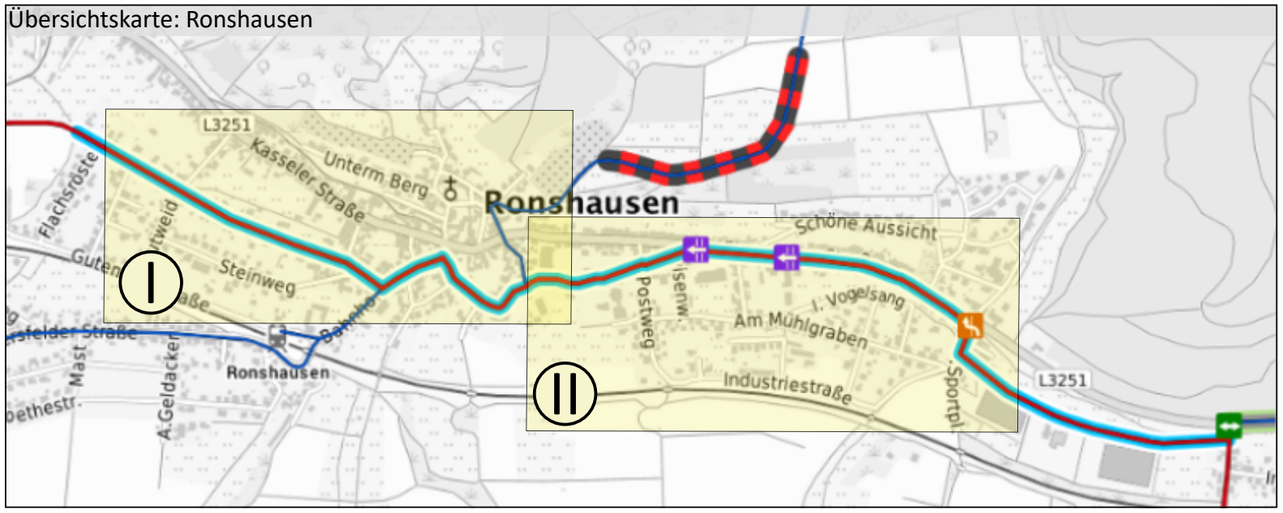
Anlage 16

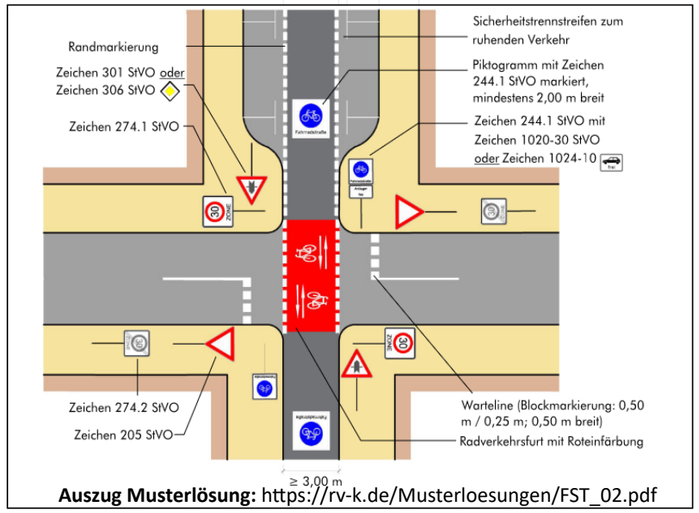
Plan PS01: Prinzipskizze Querung B 62 und Übergang zum Gewerbegebiet in Friedewald

Projekt:	Radverkehrskonzept Hersfeld-Rotenburg
Bearbeiter/in:	Erik Drawe, Holger Schmidt
Datum:	26.02.2025
Kartengrundlage:	Google Earth
Datengrundlage:	Eigene Bearbeitung,

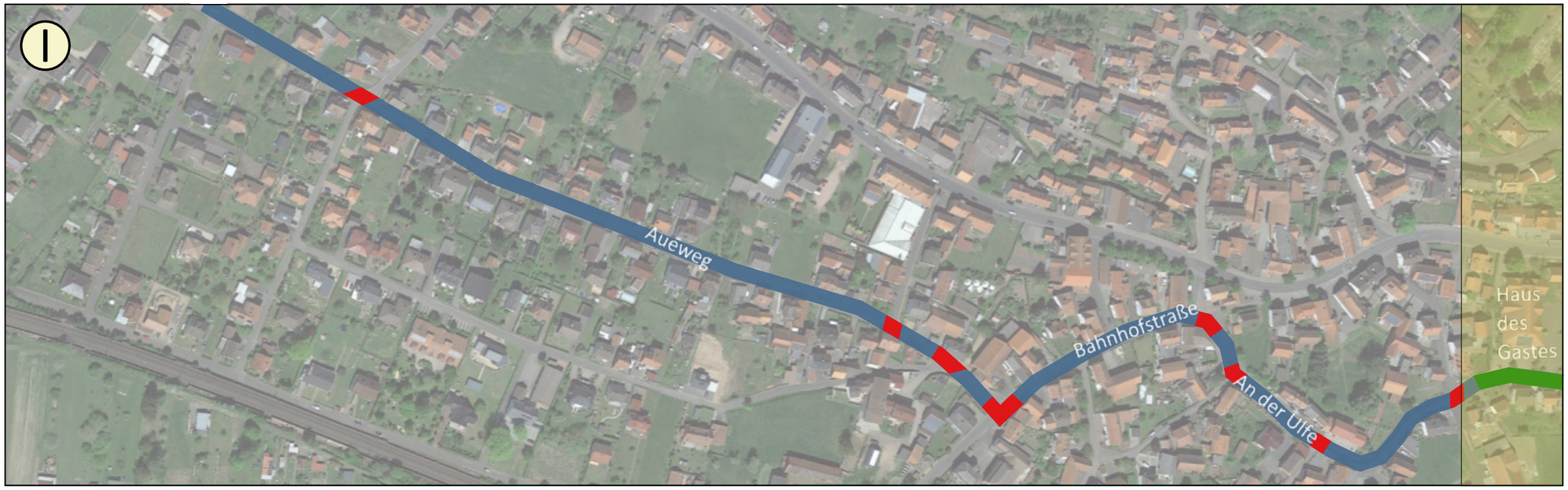
RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

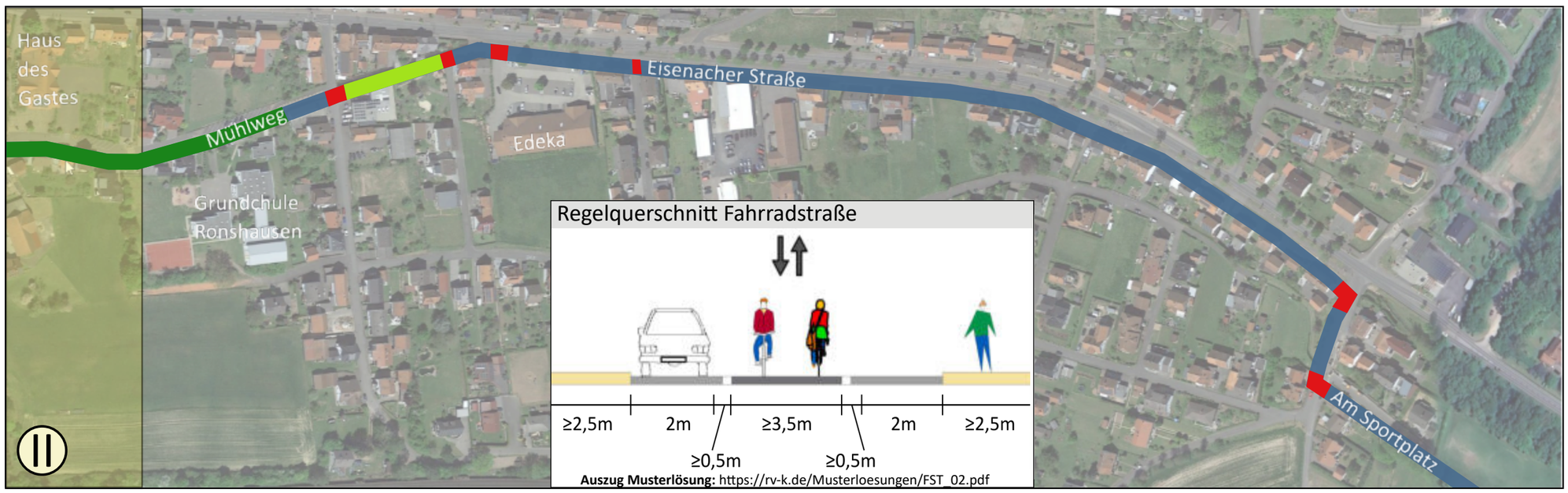
Radverkehrskonzept Hersfeld-Rotenburg





Auszug Musterlösung: https://rv-k.de/Musterloesungen/FST_02.pdf





Auszug Musterlösung: https://rv-k.de/Musterloesungen/FST_02.pdf

Allgemeine Erläuterung:
Die Achse Aueweg, Bahnhofstraße, An der Ulfe, Mühlweg, Eisenacher Straße und Am Sportplatz bildet eine wichtige Verbindung für den innerörtlichen und überörtlichen Radverkehr. Ausweisen und umgestalten der Achse als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch das Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen (zulässige Höchgeschwindigkeit 30 km/h).

Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort (Verkehrsberuhigung, Nebeneinanderfahren), reduzieren die Reisezeit (Aufhebung „Rechts-vor-Links“), steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr, kennzeichnen besonders wichtige Routen im Netz und bündeln den Radverkehr dort. Die Prinzipskizze stellt die Anordnung schematisch anhand der Musterlösung dar. Die weitere Planung sollte mit Anwohnerschaft und Anliegenden abgestimmt sowie öffentlichkeitswirksam begleitet werden.
Auf den ruhenden Verkehr lassen sich eine Vielzahl der Unfälle in Fahrradstraßen zurückführen. Notwendige Parkstände sollten als einseitige Längsparkstände mit Sicherheitstrennstreifen ausgeführt werden, Schräg- und Senkrechtparkstände sind zu vermeiden. Abschnittsweise ist das Unterbinden von straßenbegleitendem Parken notwendig, damit eine ausreichende Straßenraumbreite für eine Fahrradstraße zur Verfügung steht (siehe Regelquerschnitt Fahrradstraße).

Legende:
- Verlauf der Fahrradstraße
- Furtmarkierung (siehe Auszug Musterlösung)
- Unterbinden von straßenseitigem Parken
- Reduktion der Parkstände prüfen (Schrägparker)

VwV-StVO Zeichen 244.1/.2 Beginn/Ende Fahrradstraße:
Die Anordnung [...] kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. [Dies setzt] nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung [...] bewirkt wird.
Anlage 16

Plan PS2: **Prinzipskizze Fahrradstraße Ronshausen (Maßnahmen S295)**

Projekt:	Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg
Bearbeiter/in:	Erik Drawe, Holger Schmidt
Datum:	07.02.2025
Kartengrundlage:	Google Earth
Datengrundlage:	Eigene Bearbeitung, AGNH Musterlösungen

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt


Fahrradstraße

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Ausgangssituation:
Der Radverkehr überquert am Ortseingang von Niederaula die B 62. Das Kfz-Verkehrsaufkommen beträgt ca. 8.000 Kfz/24h. Es ist keine Überquerungshilfe vorhanden. Innerorts entlang der B 62 wird der Radverkehr bis zum Abzweig "Am Mittelweg" im Seitenraum im Zweirichtungsverkehr geführt. Der Gehweg ist aktuell nicht als gemeinsamer Geh- und Radweg (VZ 240) beschildert. Hier verläuft der Radweg Deutsche Einheit/Bahntrassenradweg Rotkäppchenland zum Fuldaradweg (R1).

(A) Einrichtung einer Mittelinsel (P007)
Bauliche Herstellung einer Mittelinsel gemäß Auszug aus der Musterlösung QHA_03 links vom Knotenpunkt Schlitzer Straße/B 62. Aufweitung der Fahrbahn in Richtung Bahnanlage (Osten). Wenn eine Mittelinsel baulich nicht umsetzbar ist, soll die Einrichtung einer Bedarfs-Lichtsignalanlage geprüft werden.

(B) Bau eines Geh- und Radwegs
Damit der Radverkehr abseits des Knotenpunktes die B 62 überqueren kann, muss ein kurzer Abschnitt eines neuen Weges angelegt werden.

(C) Führung im Seitenraum
Beschilderung des Seitenraums Innerots bis zum Abzweig „Am Mittelweg“ als Gehweg mit dem Zusatz „Radverkehr frei“ in beide Richtungen. Ab dem Abzweig „Am Mittelweg“ weiter Richtung Ortsmitte soll der Seitenraum nur noch in Richtung Ortsausgang (Süden) für den Radverkehr freigegeben werden.

(D) Markierung eines Schutzstreifens (S016)
Für den Radverkehr in Richtung Ortsmitte wird ein einseitiger Schutzstreifen markiert. Dadurch bewegt sich der Radverkehr im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs und die Aufmerksamkeit wird erhöht.

Die wegweisende Beschilderung soll anzeigen, dass der in Richtung Kirchheim (Radweg Deutsche Einheit) fahrende Radverkehr an dieser Stelle die B 62 quert und bis zum Abzweig "Am Mittelweg" den freigegebenen Gehweg nutzt.

Legende:
- Neuanlage eines Geh- und Radweges
- Gehweg "Radverkehr Frei" in beide Richtungen
- Schutzstreifen
- Neuanlage Mittelinsel

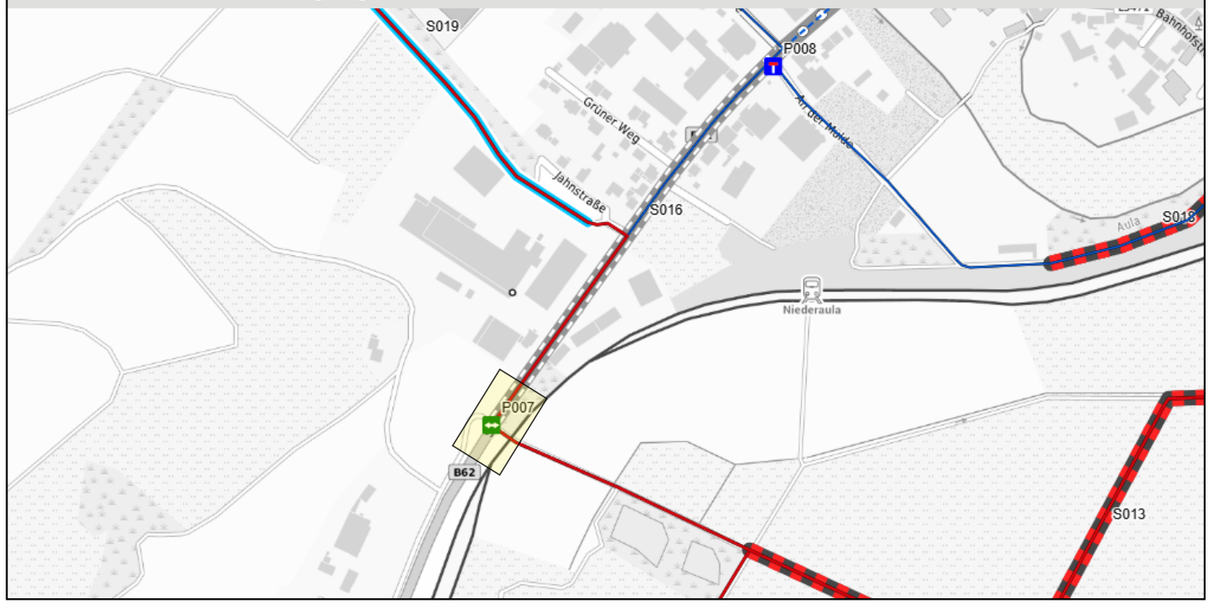
Anlage 16

Plan PS03: Prinzipskizze Überquerungshilfe Ortseingang Niederaula (Maßnahmen P007 & S016)

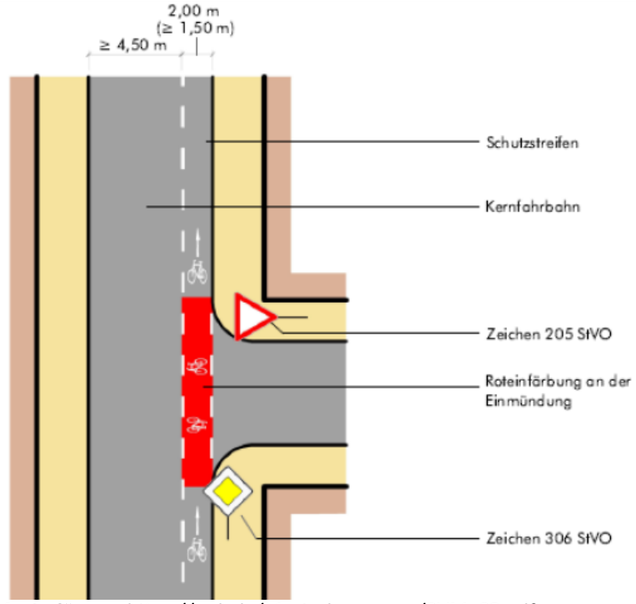
Projekt:	Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg
Bearbeiter/in:	Erik Drawe, Holger Schmidt
Datum:	26.02.2025
Kartengrundlage:	Google Earth
Datengrundlage:	Eigene Bearbeitung, AGNH Musterlösung

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Übersichtskarte: Ortseingang Niederaula



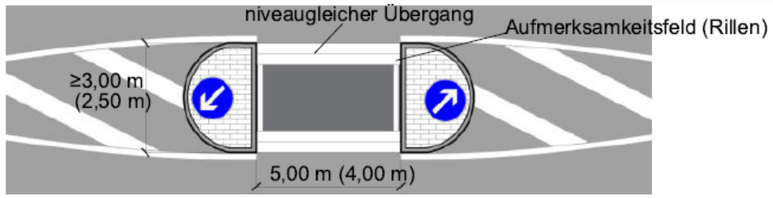
Ⓓ



Auszug Musterlösung: https://rv-k.de/Musterloesungen/RVM_02.pdf

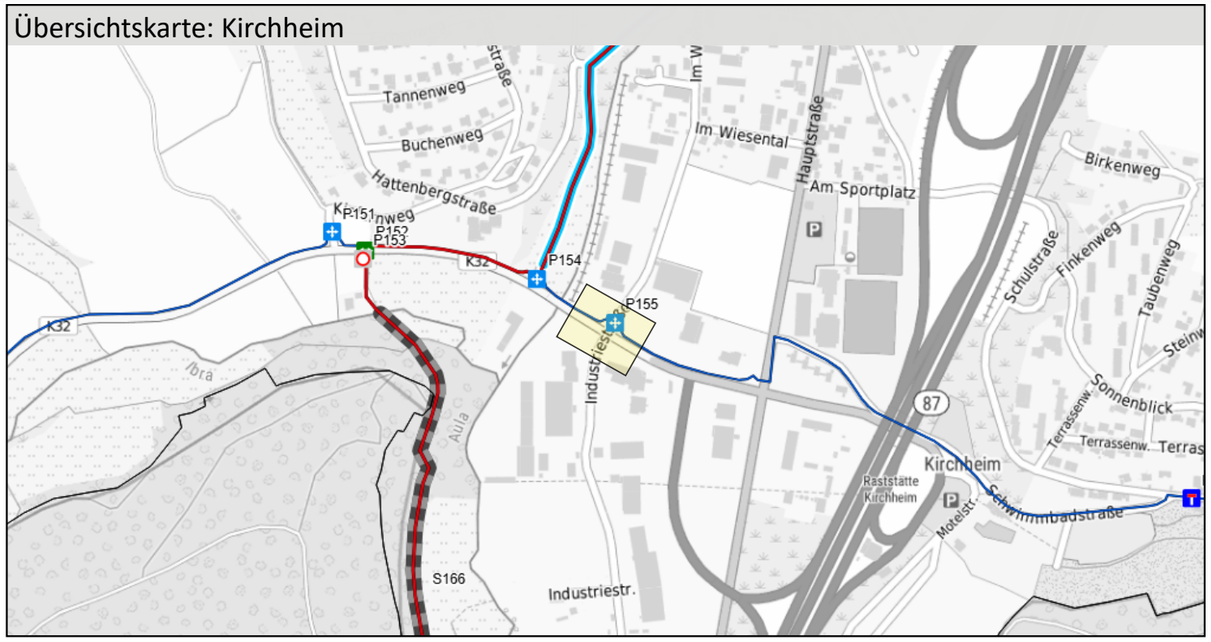
Kompakte Querungshilfe
(Regelfall außerorts)

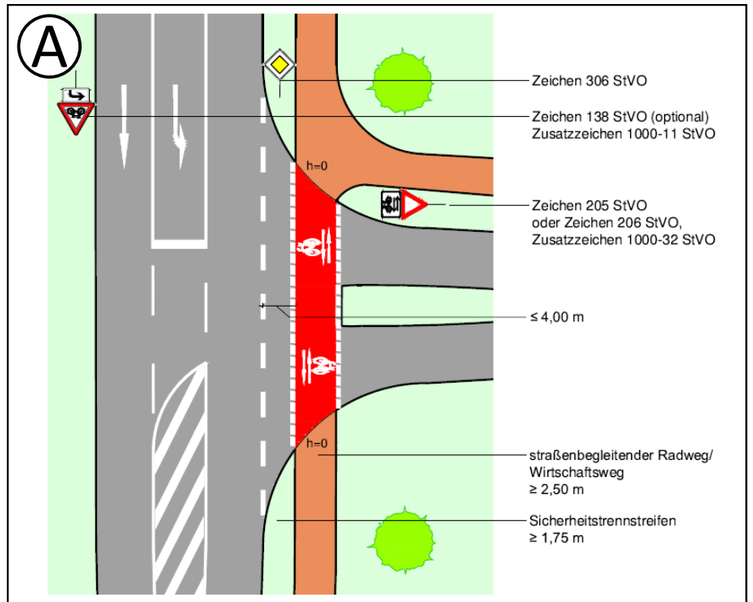
Ⓐ



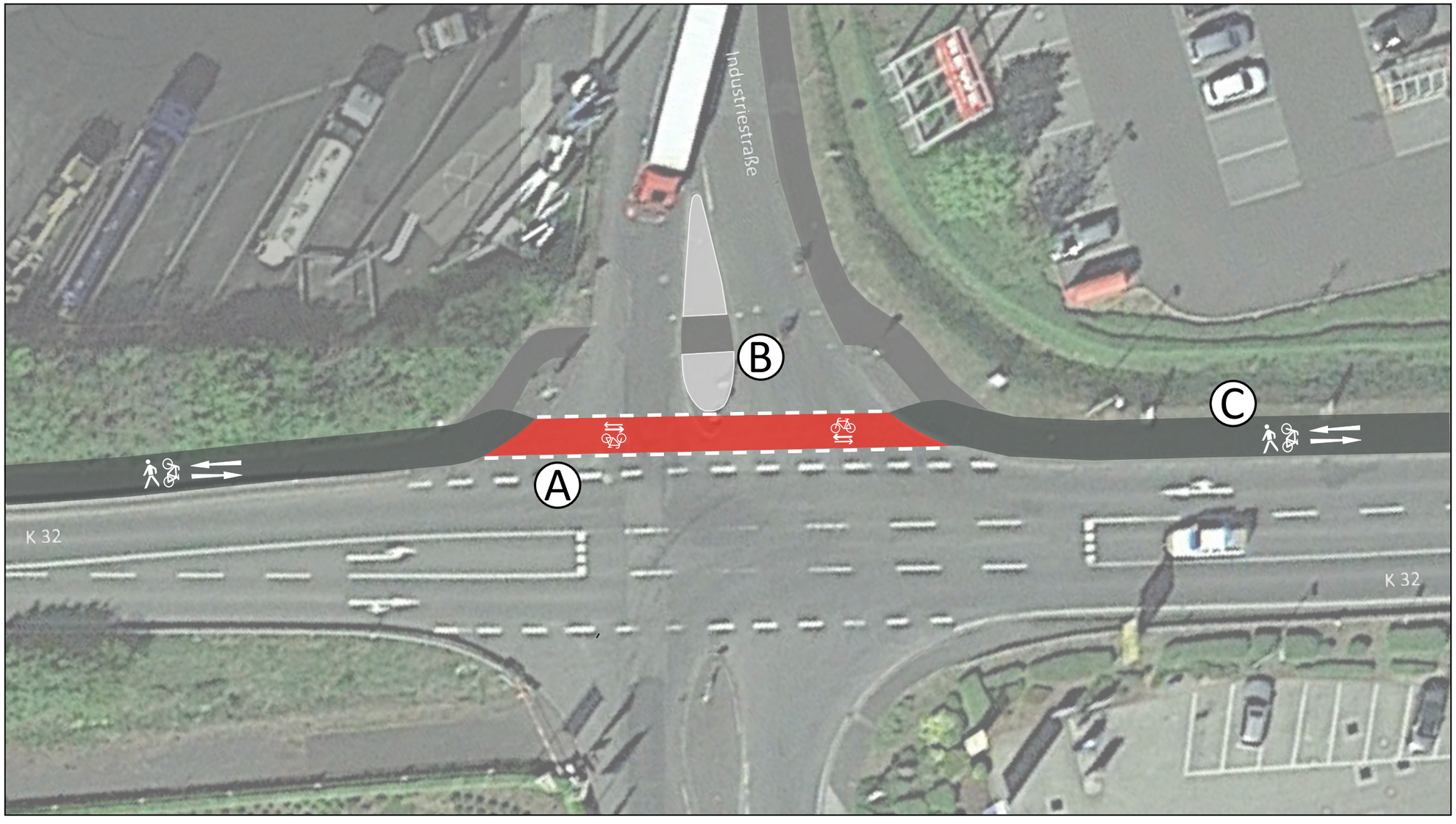
Auszug Musterlösung: https://rv-k.de/Musterloesungen/QHA_03.pdf

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg





Auszug Musterlösung: https://rv-k.de/Musterloesungen/GVA_04.pdf



Ausgangssituation:
Der gemeinsame Geh- und Zweirichtungsradweg wird Innerorts in Kirchheim entlang der K 32 geführt und überquert die Industriestraße. Im Bereich zwischen Hauptstraße (B 454) und Industriestraße ist der Weg nicht als Geh- und Radweg beschildert. Aktuell ist der Radweg bei der Überquerung der Industriestraße mehr als 4 m von der Fahrbahn der K 32 abgesetzt und ist nicht bevorrechtigt. Es sind keine Verkehrszeichen vorhanden, die die Vorfahrtsregelung verdeutlichen.

(A) Markieren einer Radverkehrsfurt (P155)
Mit einer Radverkehrsfurt, die weniger als 4 m von der K32 abgesetzt ist, wird der Radverkehr gegenüber ein- und abbiegendem Verkehr in die Industriestraße bevorrechtigt geführt. Eine Roteinfärbung, Fahrradpiktogramme und eine Beschilderung gemäß dem Auszug aus der Musterlösung macht den Kfz-Verkehr darauf aufmerksam, dass mit bevorrechtigtem Radverkehr aus beiden Richtungen zu rechnen ist.

(B) Anpassung der vorhandenen Mittelinsel
Die vorhandene Mittelinsel muss etwas verkürzt werden und kann in Ihrer Funktion, für die Überquerung der Industriestraße durch den Fußverkehr weiter genutzt werden.

(C) Führung vor dem Knotenpunkt
Beschilderung des Weges zwischen B 454 und Industriestraße als gemeinsamer Geh- und Radweg oder Gehweg mit Zusatz „Radverkehr frei“. Es sollte geprüft werden, ob der Weg verbreitert werden kann.

Die Abbiegeradien in die Industriestraßen sollten langfrsitig unter Berücksichtigung der Schleppkurven baulich verringert werden.
Die Umgestaltung des Knotenpunktes vermeidet Umwege, reduziert Zeitverluste und macht Radfahren attraktiver. Die Führung am Knotenpunkt wird für alle Verkehrsteilnehmer eindeutiger und besser zu erkennen.

Legende:

- Radverkehrsfurt
- Gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
- Gehweg

Anlage 16

Plan PS04: Prinzipskizze Knotenpunkt K 32/ Industriestraße in Kirchheim (Maßnahme P155)

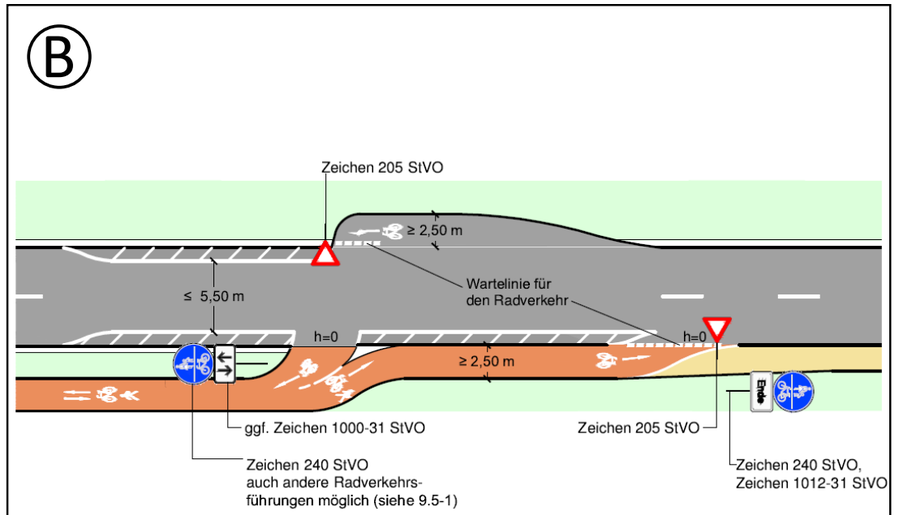
Projekt:	Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg
Bearbeiter/in:	Erik Drawe, Holger Schmidt
Datum:	04.03.2025
Kartengrundlage:	Google Earth
Datengrundlage:	Eigene Bearbeitung, RadNETZ BW Musterlösung

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

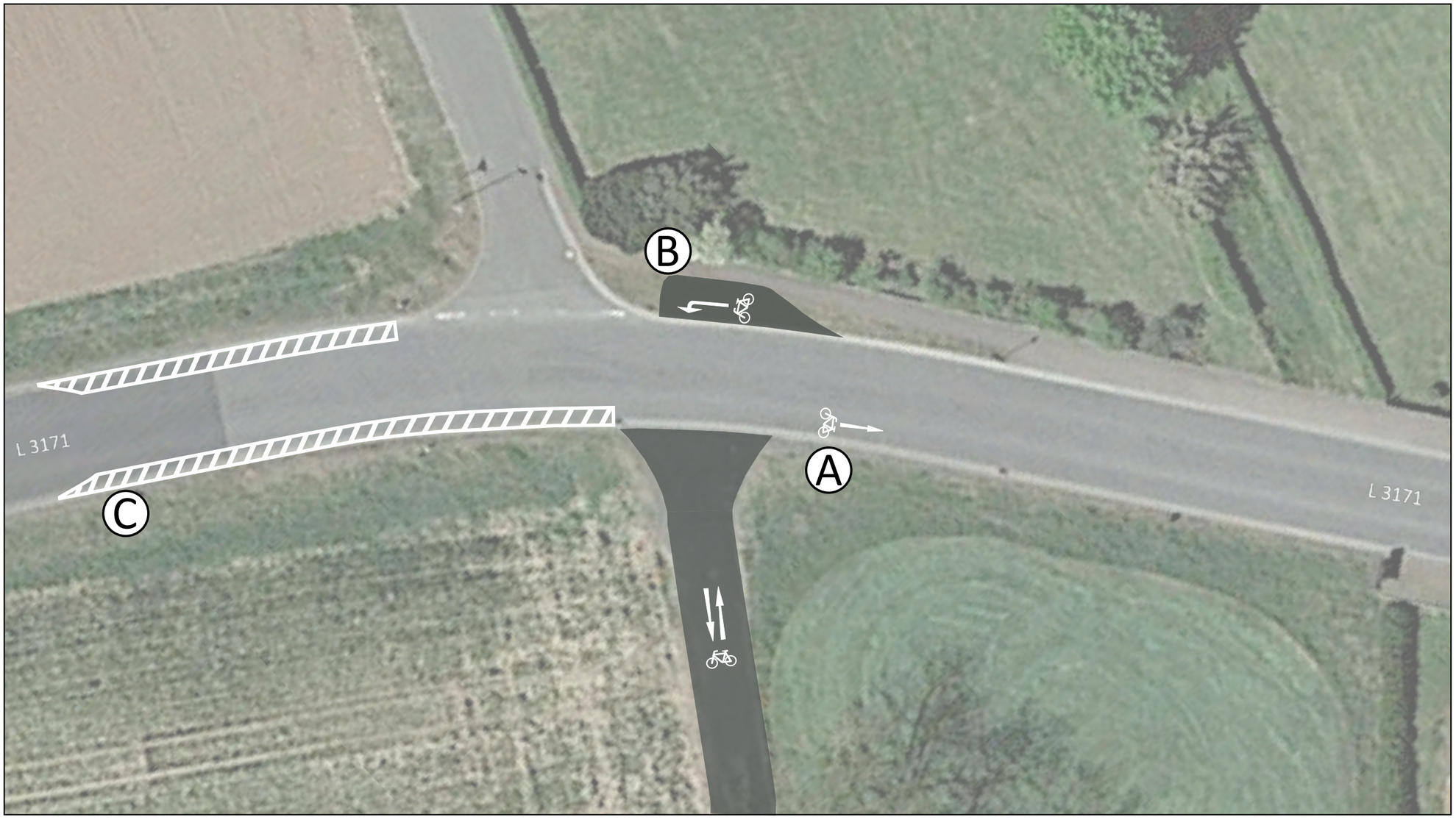
Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Übersichtskarte: Schenklengsfeld-Unterweisenborn





Auszug Musterlösung: https://rv-k.de/Musterloesungen/UFR_12.pdf



Allgemeine Erläuterung:

Mit dem Ausbau des unbefestigten Weges zwischen Unterweisenborn und Oberweisenborn zu einem Radweg (S068) wird eine nahezu vollständig abseits der L 3171 verlaufende Radverkehrsverbindung zwischen Schenklengsfeld und Eiterfeld hergestellt. Am Ortseingang von Unterweisenborn wird der Radverkehr vom Radweg auf die Fahrbahn geführt und verläuft innerorts im Mischverkehr.

Gestaltung eines geregelten Übergangs vom Radweg auf die Fahrbahn und umgekehrt (P026):

(A) Markierung von Piktogrammen
Die Piktogramme und Pfeile verdeutlichen, wie sich der Radverkehr am Knotenpunkt zu verhalten hat.

(B) Aufstellfläche für den Radverkehr
Bauliche Herstellung einer Aufstellfläche für den von der Fahrbahn linksabbiegenden Radverkehr gemäß dem Ausschnitt aus der Musterlösung. Hier kann der Radverkehr gesichert warten, bis ein Linksabbiegen möglich ist.

(C) Optische Fahrbahnverengungen
Markierung von optischen Fahrbahnverengungen oder Herstellung von baulichen Verengung auf der L 3171 zur Verstärkung der Ortseingangswirkung gemäß dem Auszug aus der Musterlösung UFR_12. Dies reduziert die gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten.

Weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen, wie wechselseitige Fahrbahnverengungen in der Ortsdurchfahrt von Unterweisenborn (Maßnahme S067) verbessern die Verkehrssicherheit für den Radverkehr im Mischverkehr.

Legende:

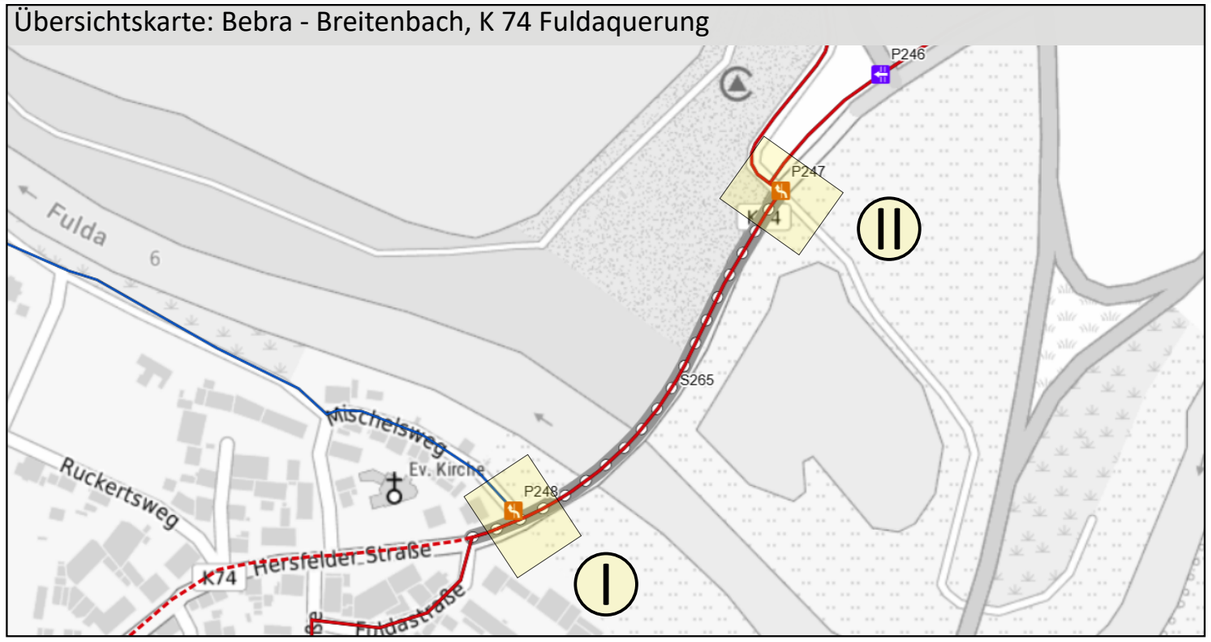
- Radweg und Aufstellfläche
- Markierung optische Fahrbahnverengung

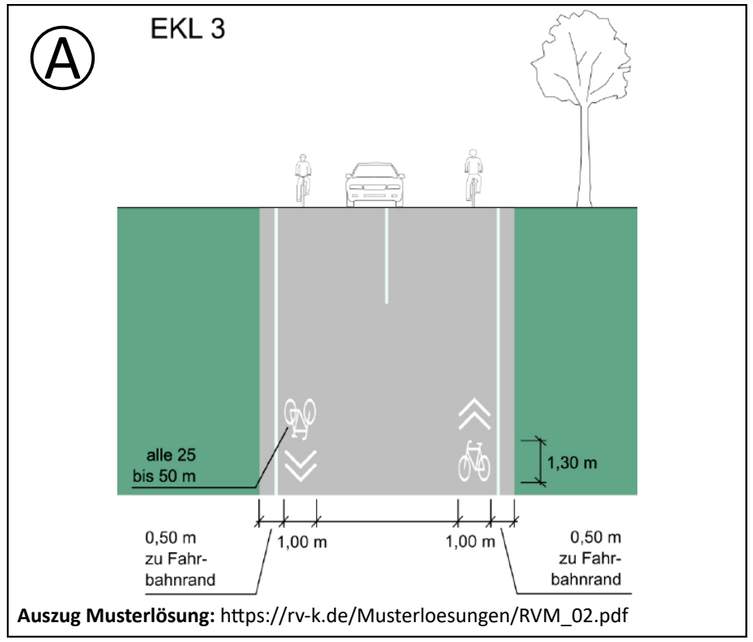
Anlage 16

Plan PS05: Prinzipskizze Übergang Fahrbahn Radweg Unterweisenborn (Maßnahme P026)

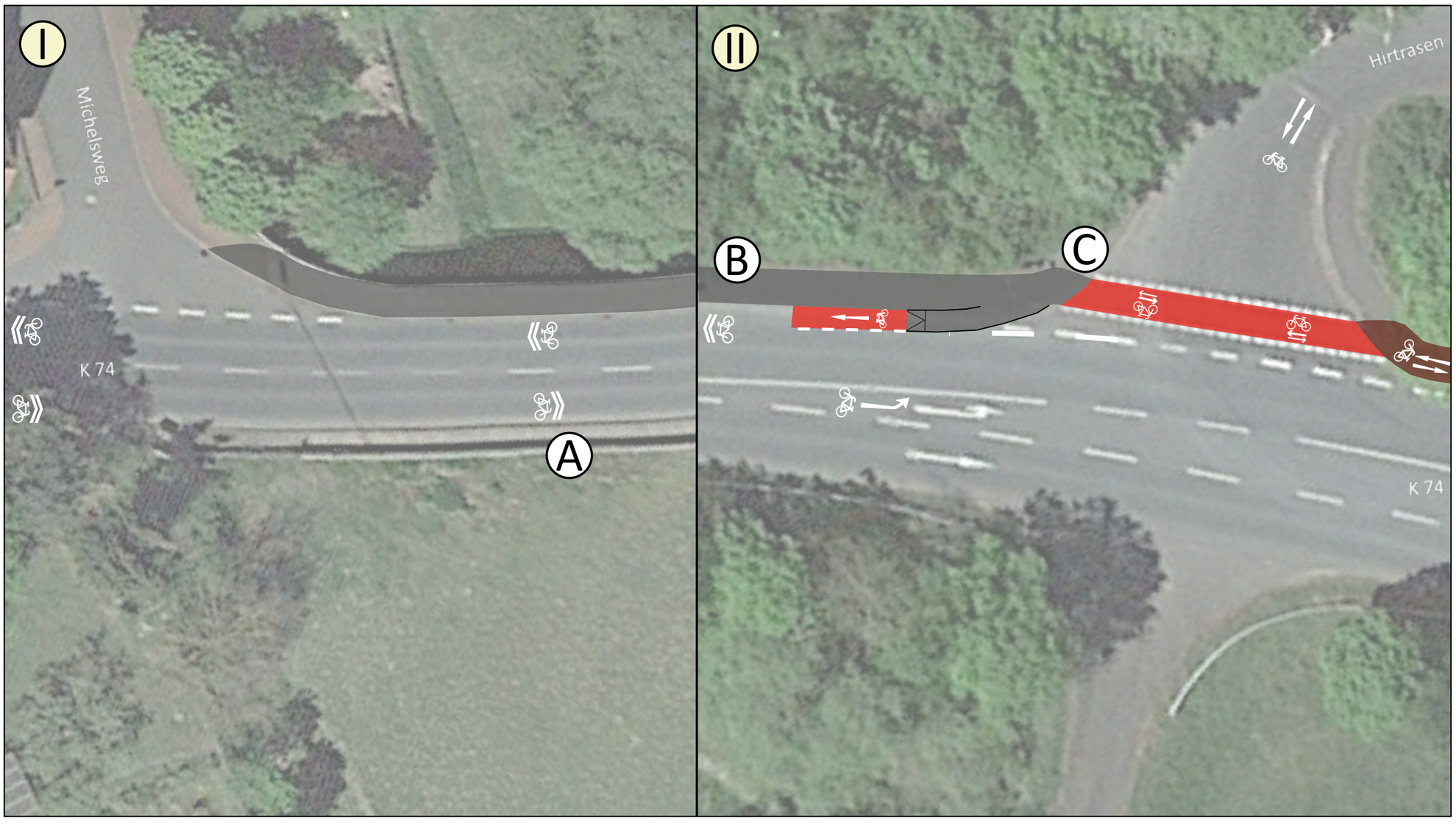
Projekt:	Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg
Bearbeiter/in:	Erik Drawe, Holger Schmidt
Datum:	21.01.2025
Kartengrundlage:	Google Earth
Datengrundlage:	Eigene Bearbeitung, RadNETZ BW Musterlösung

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt





Auszug Musterlösung: https://rv-k.de/Musterloesungen/RVM_02.pdf



Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Ausgangssituation:
Es besteht ein benutzungspflichtiger Geh- und Radweg auf der nord-westlichen Seite der K 74 für die Fahrtrichtung Breitenbach. In Richtung Bebra wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt.
Ab dem Abzweig „Hirtrasen“ wird der Radverkehr auf dem straßenbegleitenden Geh- und Zweirichtungsradweg geführt (L 3251). Die Kfz-Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h auf dem betrachteten Abschnitt der K 74.

(A) Piktogrammketten (S265)
Markieren von beidseitigen Piktogrammketten mit Winkelpfeilen auf der Fahrbahn gemäß dem Auszug aus der Musterlösung. Die Piktogrammketten schaffen Aufmerksamkeit für den Radverkehr und weisen darauf hin, dass die Nutzung der Fahrbahn zulässig ist. Piktogrammketten sind weder in StVO, VwV-StVO noch RMS geregelt. Eine Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde sollte durchgeführt werden.

(B) Aufhebung der Benutzungspflicht des straßenbegleitenden Weges
Die Benutzungspflicht des Weges in Richtung Breitenbach wird aufgehoben. Der Weg wird als Gehweg mit dem Zusatz „Radverkehr frei“ beschildert. Der Radverkehr kann für diese Fahrtrichtung wählen, ob er im Seitenraum oder auf der Fahrbahn fährt.

(C) Furtmarkierung + Übergang Fahrbahn - Radweg (P247)
Die Furt über die Einmündung der Straße „Hirtrasen“ wird rot markiert. Fahrradpiktogramme und Verkehrszeichen zeigen an, dass mt Radverkehr aus beiden Richtungen zu rechnen ist. Der Übergang auf die Fahrbahn erfolgt abseits der Einmündung mit einem baulich geschützten Übergang. Der aus Breitenbach kommende Radverkehr nutzt den Linksabbiegestreifen und biegt über die rot markierte Furt auf den straßenbegleitenden Zweirichtungsradweg ein.

Langfristig sollte geprüft werden, ob der Weg im Seitenraum und auf dem Brückenbauwerk zu einem gemeinsamen Gehh- und Zweirichtungsradweg verbreitert werden kann.

Legende:

- Furtmarkierung
- Geh- und Zweirichtungsradweg
- Gehweg mit "Radverkehr frei"

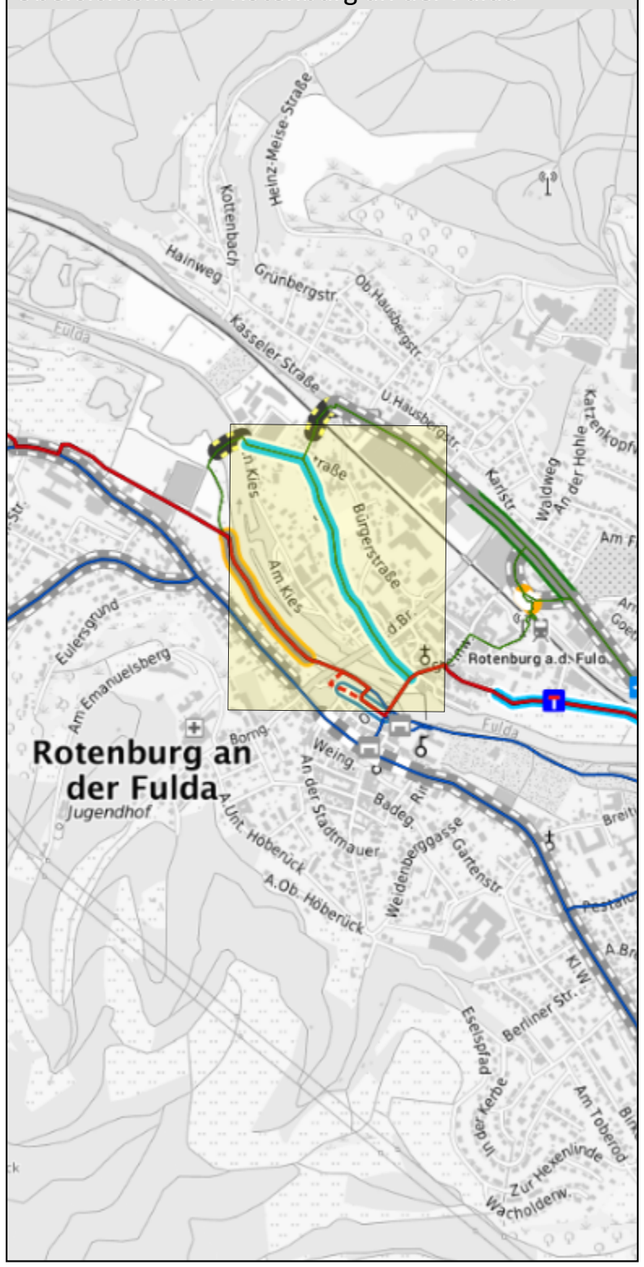
Anlage 16

Plan PS06: **Prinzipskizze Übergänge Fahrbahn-Radweg und Piktogrammkettten (Maßnahmen P247, P248 & S265)**

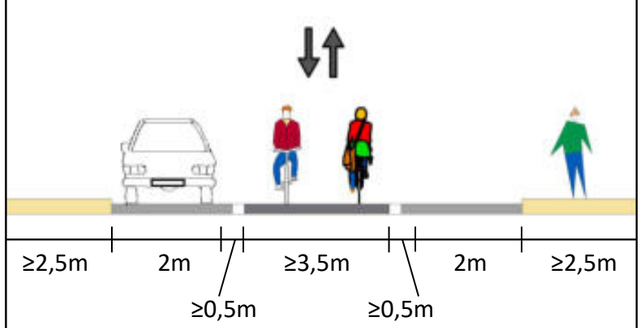
Projekt:	Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg
Bearbeiter/in:	Erik Drawe, Holger Schmidt
Datum:	26.02.2025
Kartengrundlage:	Google Earth
Datengrundlage:	Eigene Bearbeitung, AGNH Musterlösung

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

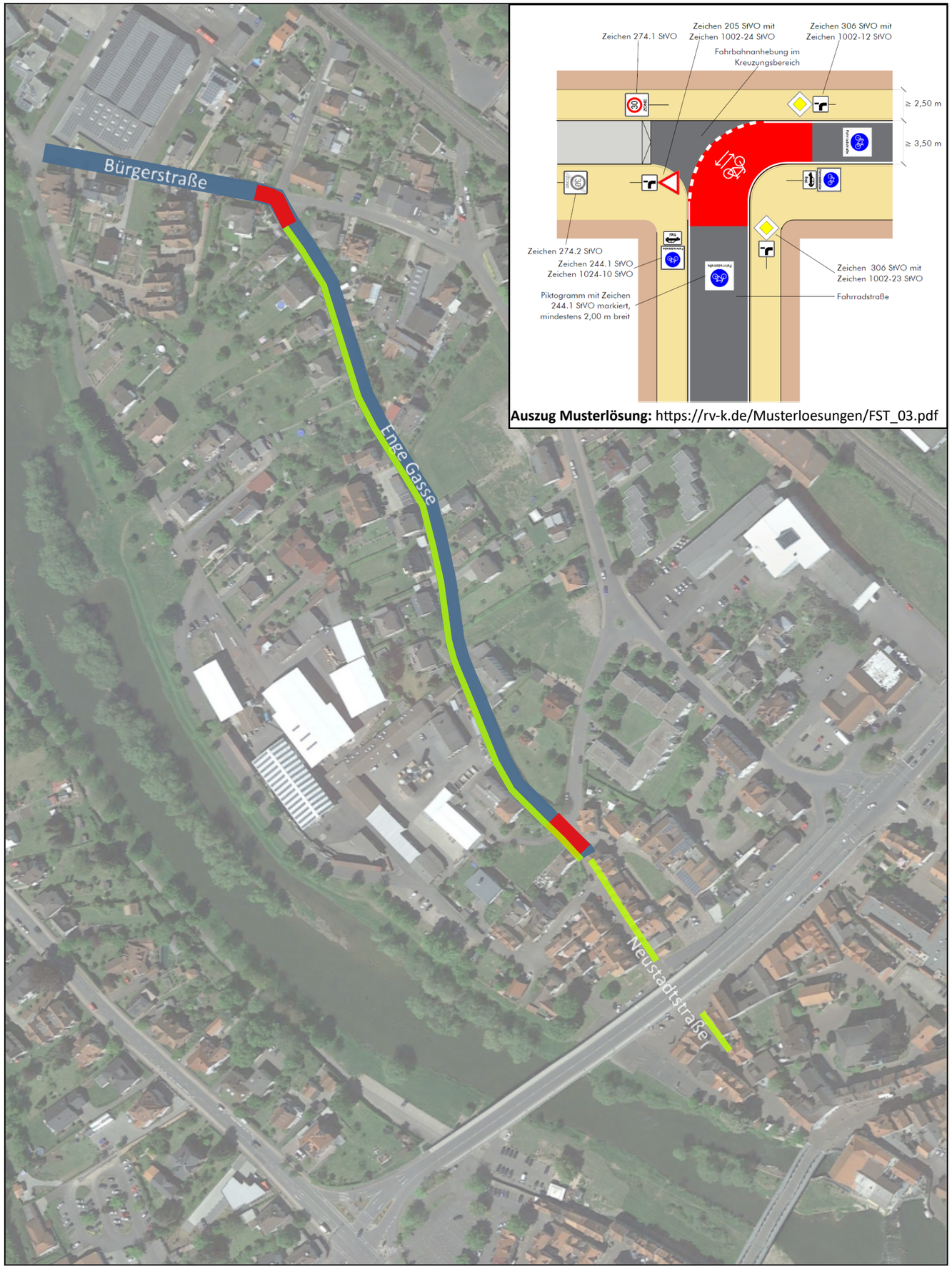
Übersichtskarte: Rotenburg an der Fulda



Regelquerschnitt Fahrradstraße



Auszug Musterlösung: https://rv-k.de/Musterloesungen/FST_02.pdf



Auszug Musterlösung: https://rv-k.de/Musterloesungen/FST_03.pdf

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Allgemeine Erläuterung:
Die Achse Bürgerstraße, Enge Gasse und Neustadtstraße bildet eine wichtige Verbindung für den Radverkehr aus dem Nordwesten von Rotenburg in die Innenstadt. Die Neustadtstraße ist ein verkehrsberuhigter Bereich. In der Engen Gasse und der Bürgerstraße gilt Tempo 30.

Ausweisen und umgestalten der Bürgerstraße und der Engen Gasse als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch das Zusatzzeichen "Anlieger frei" weiter zugelassen. Die Neustadtstraße bleibt ein verkehrsberuhigter Bereich. Beginn der Fahrradstraße am Ende der Neustadtstraße.
Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort, reduzieren die Reisezeit (Aufhebung "Rechts-vor-Links") und kennzeichnen besonders wichtige Routen im Netz und bündeln den Radverkehr dort. Die Prinzipskizze stellt die Anordnung schematisch dar. Die Fahrradstraße wird gemäß dem Auszug aus der Musterlösung an den Knotenpunkten bevorrechtigt.
Auf den Ruhenden Verkehr lassen sich eine Vielzahl der Unfälle in Fahrradstraßen zurückführen. Notwendige Parkstände sollten als einseitige Längsparkstände mit Sicherheitstrennstreifen ausgeführt werden. In der Engen Gasse ist das Unterbinden von straßenseitigem Parken notwendig damit eine ausreichende Straßenraumbreite für eine Fahrradstraße zur Verfügeung steht (Siehe Regelquerschnitt). In der Neustadtstraße soll untersucht werden, ob Parkstände auf einer Straßenseite entfallen können.

Legende:

- Verlauf der Fahrradstraße
- Furtmarkierung (siehe Auszug Musterlösung)
- Unterbinden von straßenseitigem Parken

VwV-StVO Zeichen 244.1/.2 Beginn/Ende Fahrradstraße:
Die Anordnung [...] kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. [Dies setzt] nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung [...] bewirkt wird.
Anlage 16

Plan PS07: Prinzipskizze Fahrradstraße Enge Gasse, Bürgerstraße in Rotenburg (Maßnahme S224)

Projekt:	Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg
Bearbeiter/in:	Erik Drawe, Holger Schmidt
Datum:	26.02.2025
Kartengrundlage:	Google Earth
Datengrundlage:	Eigene Bearbeitung, AGNH Musterlösung

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 17

Bike and Ride Analyse

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2020

HESSEN
Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen

Bike + Ride Analyse








LANDKREIS
HERSFELD-ROTENBURG

Radverkehrskonzept Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Anlage 17

Juli 2024





Auftraggeber:

Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Friedloser Str. 12

36251 Bad Hersfeld

Auftragnehmer:

Planungsgesellschaft RV-K mbH

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 94 94 21 61 – 00

kontakt@rv-k.de

www.rv-k.de

Bearbeitung:

Neele Kaufmann

Erik Drawe

Frankfurt am Main, Juli 2024

Inhalt

1 GRUNDLAGEN 1

2 TYPEN VON ABSTELLANLAGEN 3

3 METHODIK 5

4 BESTAND 6

4.1 Kategorie 1: Stark frequentierte Bahnhöfe 7

4.2 Kategorie 2: Frequentierte Bahnhöfe 9

4.3 Kategorie 3: Schwach frequentierte Bahnhöfe 10

4.4 Kategorie 4: Relevante Bushaltestellen 14

5 ZUSAMMENFASSUNG UND EMPFEHLUNGEN 16

6 FÖRDERUNG UND UMSETZUNG 19

1 Grundlagen

Abstellanlagen sind ein wesentlicher Bestandteil einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur, denn das Angebot von geeigneten Abstellanlagen beeinflusst die Nutzung des Fahrrads in hohem Maße. Eine besondere Rolle spielen Fahrradabstellanlagen in der Funktion als Bike-and-Ride-Anlagen (B+R-Anlagen), also der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV). Fahrräder sollen dabei möglichst bahnsteignah und sicher abgestellt werden. Die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV ist aufgrund eingeschränkter Kapazitäten, insbesondere im Berufsverkehr, nur im Ausnahmefall anzustreben und in der Regel nicht wirtschaftlich durchführbar.

Laut der Studie Mobilität in Deutschland (MiD 2017) beträgt die mittlere Wegelänge zwischen Wohn- und Arbeitsort knapp 16 Kilometer.[1] Dabei unterscheiden sich die Wegelängen nach Raumtypen deutlich. In ländlichen Regionen, wie dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg, beträgt die mittlere Distanz in städtisch geprägten Räumen 14 Kilometer und in dörflich geprägten Räumen 19 Kilometer.[2] Dem gegenüber beträgt die mittlere Wegelänge eines Radfahrenden am Tag in Deutschland vier Kilometer.[3] Durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs ist ein Anstieg der mittleren Wegelänge für Radverkehr zu erwarten. Dennoch zeigen die Studienergebnisse, dass zahlreiche Wege, besonders Arbeitswege außerhalb der Reichweite eines Radfahrenden liegen.

Mithilfe einer Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV können neue Potenziale für den Radpendelverkehr erreicht werden. Durch die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf das Rad können sowohl klimaschädliche CO_2-Emissionen als auch Luftschadstoffe wie Feinstaub- und Stickoxidemissionen verringert werden. Entscheidend ist dabei neben der Leistungsfähigkeit des ÖPNV-Systems und der guten Erreichbarkeit der Haltestellen eine zielnahe, sichere und komfortable Abstellgelegenheit.

Der Einzugsbereich eines Bahnhofs für den Radverkehr wird mit fünf Kilometern angenommen (siehe Abbildung 1). Dabei ist sowohl der Vortransport, also die Fahrt vom Startpunkt (bspw. dem Wohnort) zur Haltestelle, als auch der Nachtransport, also die Fahrt von der Haltestelle zum Zielort (bspw. der Arbeitsstätte) zu betrachten. Besteht an Haltestellen durch Fahrradboxen die Möglichkeit höherwertige Fahrräder bspw. Pedelecs sicher abzustellen, steigt der Einzugsbereich auf 7–10 km. Gleiches gilt für überregionale Bahnhöfe, Endhaltestellen und Tarifgrenzen. Hier nehmen Radfahrende auch höhere Anfahrten in Kauf.

[1] Mobilität in Deutschland 2017, infas, DLR, IVT und infas 360 (2019)

[2] ebd.

[3] ebd.

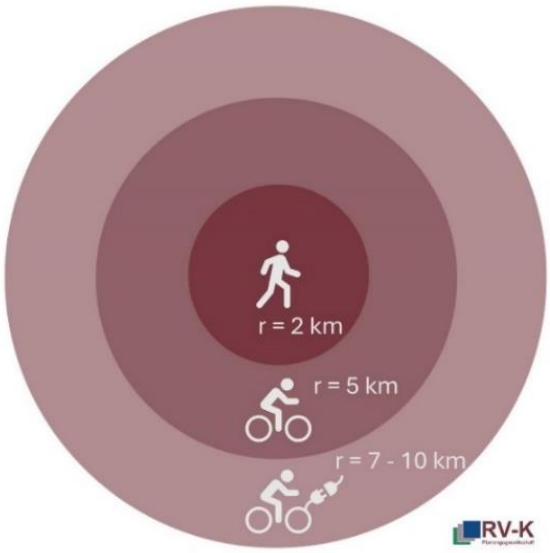


Abbildung 1: Radverkehrliches Einzugsgebiet einer Haltestelle (Quelle: Eigene Darstellung)

Im Rahmen der *Infostelle Fahrradparken am Bahnhof* des Bundesamts für Logistik und Mobilität wurden zwischen November 2021 und Juni 2022 zwei Online-Crowdsourcing-Befragungen durchgeführt, um Informationen zum Nutzungsverhalten sowie Bahnhofsbewertungen zu erhalten.[4] Als Gründe, das Fahrrad häufiger für den Weg zum Bahnhof zu nutzen, wurden folgende Attribute besonders hoch bewertet: Abschließ-/ Einschließmöglichkeiten, überdachte Abstellplätze sowie eine höhere Anzahl an Abstellplätzen am Bahnhof. Daraus lässt sich ein großes Potenzial für bedarfsgerechte B+R-Anlagen ableiten.

Bei den Empfehlungen für Fahrradabstellanlagen und speziell den B+R-Anlagen orientiert sich die Planungsgesellschaft RV-K eng an den Hinweisen zum Fahrradparken der FGSV[5] und an dem Leitfaden zu Fahrradabstellanlagen der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen[6].

Entscheidend für die Bemessung und Gestaltung der Abstellanlagen sind die Nutzungsart und die daraus resultierende Parkdauer sowie der Parkzeitraum (siehe Tabelle 1). Danach richten sich die Ausführungen mit Blick auf die soziale Kontrolle, Diebstahlschutz, Wetterschutz, Zentralität und Standsicherheit.

[4] Bahn.Rad.Parken – Potenziale vernetzter Mobilität, Infostelle Fahrradparken am Bahnhof, 2023

[5] Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2012

[6] Leitfaden Fahrradabstellanlagen, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen, 2020

Tabelle 1: Nutzungsart und Nutzungsansprüche an Abstellanlagen (Quelle: Eigene Darstellung)

	Parkzeit			Parkdauer			Weitere Anforderungen				
Nutzung	**Tagsüber**	**Abends**	**Nachts**	**Kurzfristig (< 2 h)**	**Mittelfristig (2-9 h)**	**Langfristig (> 9 h)**	**Soziale Kontrolle**	**Diebstahl-schutz**	**Wetter-schutz**	**Zentralität**	**Stand-sicherheit**
Haltestelle / Bahnhof	**x**	**x**	**-**	**-**	**x**	**-**	**++**	**++**	**++**	**+**	**+**
ÖPNV / Bahnhöfe mit ausgeprägtem Einpendelverkehr	**x**	**x**	**x**	**-**	**x**	**x**	**++**	**++**	**++**	**o**	**+**
Schule / Ausbildungsstätte	x	x	-	-	x	-	++	+	++	+	++
Arbeitsstätte	x	-	-	x	x	-	+	+	++	+	+
Wohngebäude	x	x	x	x	x	x	+	++	++	+	+
Freizeiteinrichtung	x	x	-	x	x	-	+	+	o	+	+
Einzelhandel	x	x	-	x	-	-	o	+	o	++	++

('x'=relevant / '-'=nicht relevant / '++'=sehr hohe Anforderungen / '+'=hohe Anforderungen / 'o'=weniger Anforderungen)

Bei Nutzungsart und Nutzungsansprüchen gilt: Je länger die Parkdauer, desto höher die Anforderungen an soziale Kontrolle, Diebstahlschutz und Wetterschutz. Liegt der Parkzeitraum in der Nacht, wird die Bedeutung der Sicherheit deutlich erhöht. Um Fahrraddiebstählen an Bahnhöfen entgegenzuwirken, kann ein Überwachungssystem (per Video oder Personal) eingeführt werden. Diese verhindern nahezu vollständig Diebstähle innerhalb der zugangsgesicherten Anlagen und fördern dadurch die Bereitschaft zur Fahrradnutzung beim Pendelverkehr. Die Bedeutung der Zentralität lässt bei längerer Parkdauer nach. Die Standsicherheit bemisst sich danach, ob und wie häufig Fahrräder beladen werden. Mit Blick auf die B+R-Nutzung sind folglich die Attribute Diebstahl- und Wetterschutz sowie soziale Kontrolle von besonderer Bedeutung. Darüber hinaus sind Zentralität und Standsicherheit ebenfalls wichtige Eigenschaften. Grundvoraussetzungen für alle Fahrradabstellanlagen sind eine barrierefreie Erreichbarkeit sowie ein asphaltierter oder gepflasterter Untergrund. Ebenfalls muss eine ausreichend bemessene Stellfläche pro Rad (1,5 m²) gewährleistet werden.

2 Typen von Abstellanlagen

Um die Akzeptanz von Fahrradabstellanlagen zu gewährleisten, müssen diese verschiedenste Kriterien erfüllen. In der nachfolgenden Tabelle 2 findet sich eine Liste mit einer Bewertung von gängigen Fahrradabstellanlagen. Weitere und tiefergehende Informationen zu Herstellern und qualifizierten Abstellanlagen finden sich bspw. in einem Qualitätsbericht des ADFC.[7]

[7] ADFC-empfohlene Abstellanlagen: Geprüfte Modelle 2022, ADFC, Internet: https://www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle

Tabelle 2: Typen von Abstellanlagen (Quelle: Eigene Darstellung)

Nr.	Typ	Bewer-tung	Kriterien				Abbildung
			Diebstahl-sicherheit	Einstell-komfort/ Stand-sicherheit	Bequem-lichkeit	Parkdichte	
1.	Anlehnbügel	+	+	++	+	+	
2.	Fahrradpark-haus	+	+	+	o	+	
3.	Fahrradbox	+	++	+	o	-	
4.	Beta-Parker	+	+	+	o	+	
5.	Sonderaus-führungen mit Rahmen-anschluss	o	o	o	+	-	
6.	Vorderrad-halter	-	-	-	o	+	
7.	Senkrecht-Parker	-	o	o	-	-	
8.	Ältere Modelle	-	-	-	-	-	

('+'=gut / 'o'=mittel / '-'=schlecht)

3 Methodik

Um den genauen Bedarf für eine B+R-Anlage zu ermitteln, sind umfangreiche Untersuchungen wie die stündliche Zählung der Fahrräder im Umfeld der Haltestelle sowie Fahrgastzählungen und -befragungen erforderlich. Im Rahmen der Erarbeitung der Radverkehrskonzeption für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg sind solche Untersuchungen nicht vorgesehen.

Stattdessen erfolgt als Grundlage für weitere Untersuchungen eine erste grobe Bedarfsermittlung. Die Bahnhöfe werden dafür mit Blick auf Anzahl, Auslastung und Zustand der Fahrradabstellanlagen untersucht. Die Untersuchung fand im Juni 2024 außerhalb der Schulferien zwischen 8:00 und 12:30 Uhr statt.

Alle Bahnhöfe des schienengebundenen öffentlichen Personenverkehrs im Landkreis Hersfeld-Rotenburg werden hinsichtlich ihrer Frequentierung untersucht, die sich aus der Anzahl der Reisenden pro Tag ergibt.[8] Demnach werden Bahnhöfe mit über 1000 Reisenden pro Tag als „stark frequentiert“, Bahnhöfe mit 300 bis 1000 Reisenden pro Tag als „frequentiert“ und solche mit weniger als 300 Reisenden pro Tag als „schwach frequentiert“ kategorisiert. Zusätzlich werden Bushaltestellen betrachtet, welche eine bedeutsame Rolle für ihr Umland darstellen. Die Auswahl ergibt sich anhand der Einwohnendenzahl der Kommunen, ihrer Lage zu zentralen Orten sowie der Anzahl der Verbindungen am Tag.

Pro Station bzw. Haltestelle wird eine Bewertungstabelle angelegt. Darin sind die Anzahl der Stellplätze sowie deren Auslastung vermerkt. Außerdem sind Typ, Zustand und das Vorhandensein einer Überdachung eingetragen. Während der Befahrung wurden zudem die Anzahl an defekten Fahrrädern und Wildparkern, also Fahrräder, die abseits von Fahrradabstellanlagen geparkt sind, erfasst. Eine überdurchschnittlich hohe Anzahl an Wildparkern kann zum einen darauf hinweisen, dass die vorhandenen Abstellanlagen ausgelastet sind oder zum anderen, dass diese aus verschiedenen Gründen unattraktiv sind und daher durch die Nutzenden nicht angenommen werden. Abschließend wird jeder Bahnhof bzw. jede Bushaltestelle hinsichtlich der Fahrradabstellanlagen mit den Bezeichnungen „sehr gut“, „gut“, „befriedigend“, „ausreichend“ oder „mangelhaft“ bewertet und es werden Verbesserungspotenziale aufgezeigt. Auf Basis dieser Bewertung werden in Kapitel 5 Empfehlungen abgegeben. Die Bewertung basiert auf einer einmaligen Besichtigung und ist damit eine Momentaufnahme. Es sind gegebenenfalls weitergehende Untersuchungen notwendig.

[8] Liste der Reisenden pro Tag an Schienenpersonenverkehr-Stationen in Deutschland, Bundesamt für Logistik und Mobilität, 2019, Internet: https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/SPV-Stationen_Reisende_Liste_Excel.html?nn=4252848

4 Bestand

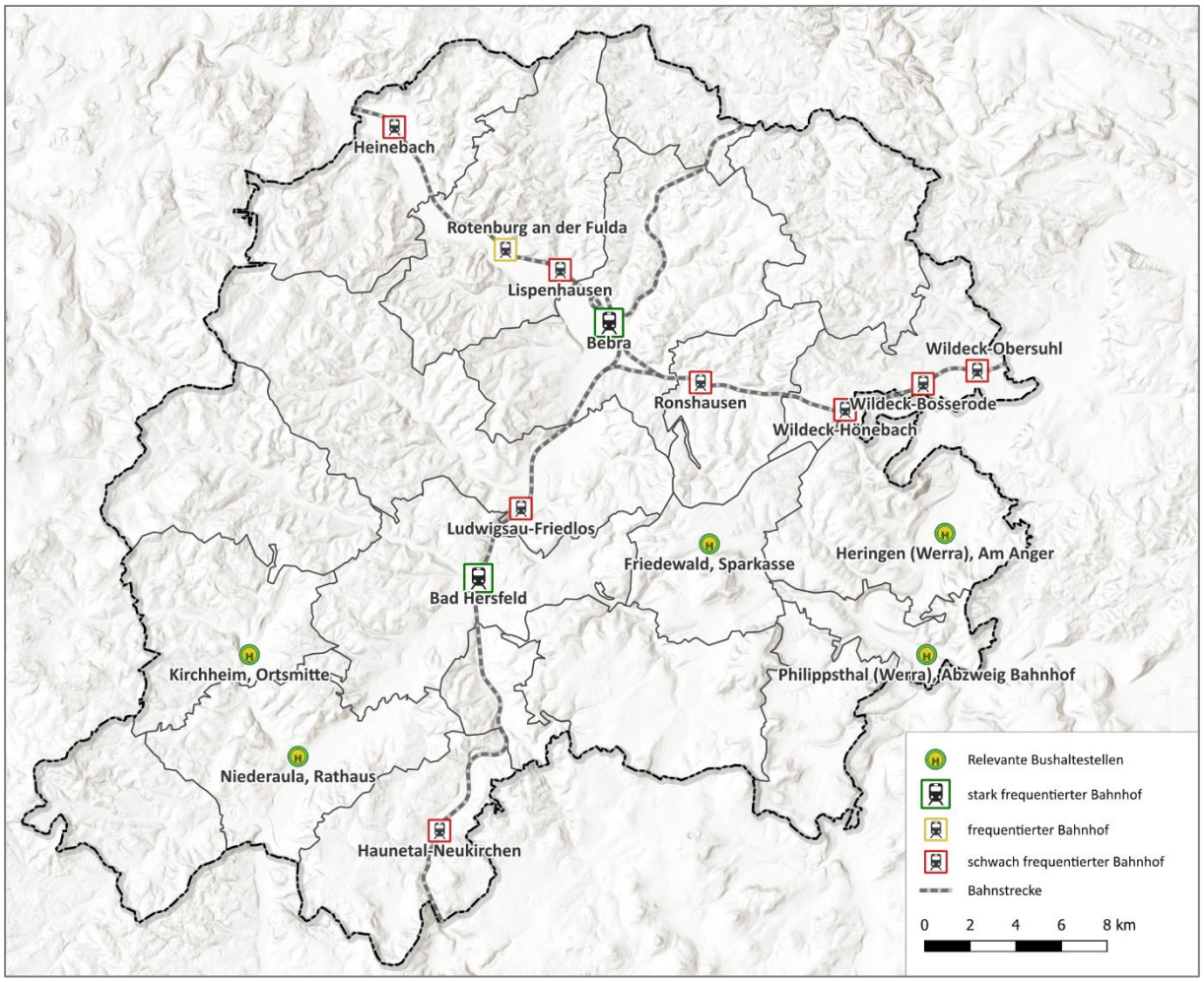


Abbildung 2: Bahnhöfe und ausgewählte Bushaltestellen im Landkreis Hersfeld-Rotenburg (Quelle: Eigene Darstellung)

Im Landkreis Hersfeld-Rotenburg sind elf betriebene Bahnhöfe vorhanden. Diese befinden sich auf den Bahnstrecken, die von Süden nach Norden sowie von Osten nach Westen durch den Landkreis verlaufen. Dadurch werden die Süd-Nordost-Verbindung *Fulda – Kassel*, die Ost-West-Verbindung *Bebra – Eisenach* sowie die Süd-Nord-Verbindung *Bebra – Eschwege – Göttingen* bedient. Außerdem wurden für den B+R-Bericht fünf relevante Bushaltestellen nach den oben aufgeführten Kriterien ausgewählt. Im Folgenden werden die bestehenden Abstellanlagen an den Bahnhöfen und ausgewählten Bushaltestellen in die oben genannten Kategorien eingeteilt und differenziert bewertet.

4.1 Kategorie 1: Stark frequentierte Bahnhöfe

Die Bahnhöfe Bad Hersfeld und Bebra der Kategorie 1 werden täglich von über 1.000 Reisenden genutzt. Die stark frequentierten Bahnhöfe verfügen über ein Einzugsgebiet mit hohem Pendelaufkommen und dementsprechend einem hohen B+R-Nutzungspotenzial. Daraus ergeben sich für die Anlagen besonders hohe Anforderungen an die Erreichbarkeit, Sicherheit und komfortable Nutzung.

Station	Verbindungen/Tag	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Auslastung in %	Defekte Fahrräder	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Bemerkung
Bad Hersfeld	97	0	4	80	50%	0				Gut
			1	30	63%	0	Anlehnbügel	+	+	Soziale Kontrolle gegeben, zielnah, Fremdnutzung durch einen Motorroller
			2	20	80%	0	Anlehnbügel	+	-	Soziale Kontrolle gegeben, zielnah, hohe Bedeutung für Bushaltestelle und Bahnhof
			3	12	/	/	Fahrradboxen	+	+	Diebstahlschutz und soziale Kontrolle gegeben, zielnah, Auslastung nicht ermittelbar, hohe Bedeutung für Bushaltestelle/Bahnhof
			4	18	10%	0	Anlehnbügel	+	+	Soziale Kontrolle gegeben, zielnah, Fremdnutzung durch vier Motorroller

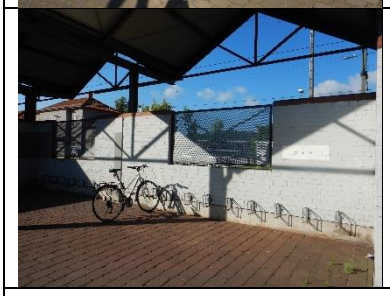
Bad Hersfeld: Am Bahnhof in Bad Hersfeld befinden sich westlich der Bahngleise drei Fahrradabstellstandorte mit insgesamt 62 Stellplätzen. Am Standort 1, direkt am Bahnhofsgebäude befinden sich 15 überdachte Anlehnbügel in einem guten Zustand. Die Anlage wird durch einen Motorroller fremdgenutzt. Die Standorte 2 und 3 befinden sich am anschließenden Busbahnhof. Die Abstellanlage 2 weist eine hohe Auslastung und keine Überdachung auf. Die Abstellanlage 3 besteht aus 12 Fahrradboxen in einem sehr guten Zustand. Östlich der Gleise befinden sich 9 überdachte Anlehnbügel in einem guten Zustand. Die Anlage wurde durch vier Motorroller fremdgenutzt.

Station	Verbindungen/Tag	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Auslastung in %	Defekte Fahrräder	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Bemerkung
Bebra	128	0	4	72	18%	1				Gut
			1	36	20%	0	Anlehnbügel	+	+	Soziale Kontrolle gegeben, zielnah, Abstellanlagen auf unterschiedl. Ebenen, für Bushaltestelle und Bahnhof relevant, Fremdnutzung durch einen Motorroller
			2	6	0%	0	Fahrradboxen	+	+	Diebstahlschutz und soziale Kontrolle gegeben, zielnah, zum Erhebungszeitpunkt noch nicht in Betrieb
			3	20	0%	0	Anlehnbügel	+	-	Soziale Kontrolle gegeben, zielnah
			4	10	50%	1	Anlehnbügel	+	+	Soziale Kontrolle gegeben, zielnah, Fremdnutzung durch vier Motorroller

Bebra: Die Situation der Abstellanlagen am Bahnhof Bebra sind insgesamt mit „gut“ zu bewerten. Westlich der Bahngleise befinden sich 2 Abstellanlagen am Bahnhof in Bebra. Dort sind Anlehnbügel und Fahrradboxen vorhanden, die sich in einem guten Zustand und überdacht in einer zielnahen Lage befinden. Die Abstellanlage am Standort 1 befindet sich auf unterschiedlichen Ebenen des Bahnhofs und wurde durch einen Motorroller fremdgenutzt, die Fahrradboxen am Standort 2 waren zum Erhebungszeitpunkt noch nicht in Betrieb. Die Standorte 3 und 4 liegen östlich der Bahngleise und weisen einen guten Zustand auf. Standort 3 ist nicht überdacht, Standort 4 wurde zum Erhebungszeitpunkt von vier Motorrollern fremdgenutzt.

4.2 Kategorie 2: Frequentierte Bahnhöfe

Der Bahnhof Rotenburg an der Fulda wird täglich von 300 bis 1000 Fahrgästen genutzt und zählt somit zur Kategorie 2.

Station	Verbindungen/Tag	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Auslastung in %	Defekte Fahrräder	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Bemerkung
Rotenburg a. d. Fulda	80	7	2	57	30%	2				Mangelhaft
			1	40	52%	2	Senkrecht-parker	-	+	Soziale Kontrolle gegeben, zielnah, unattraktiver Abstell-anlagentyp, 12 nicht nutzbare Fahrradbo-xen, hohe Zahl an defekten Fahrrädern und Wildparkern
			2	17	6%	0	Vorderrad-halter	-	+	Soziale Kontrolle gegeben, zielnah, unattraktiver Abstell-anlagentyp, ein Vor-derradhalter defekt, bedeutsam für Bus-haltestelle und Bahnhof

Rotenburg a. d. Fulda: In Rotenburg a. d. Fulda gibt es südwestlich der Bahngleise eine überdachte Abstellanlage mit 40 Senkrechtparkern in einem schlechten Zustand. Zum Zeitpunkt der Erhebung war diese zur Hälfte ausgelastet, wobei zwei defekte Fahrräder vorhanden waren. Daneben befinden sich 12 zum Zeitpunkt der Untersuchung nicht nutzbare Fahrradboxen. Soziale Kontrolle ist gegeben und die Lage ist zielnah in Gleisnähe. Auf der nordöstlichen Seite befinden sich 17 überdachte Vorderradhalter, wovon einer defekt ist. Die Lage ist zielnah und für die Bushaltestelle sowie den Bahnhof bedeutsam. Der Anlagentyp ist unzureichend und bietet ein unattraktives Angebot an Abstellmöglichkeiten. Zum Erhebungszeitpunkt befinden sich sieben Wildparker am Standort.

4.3 Kategorie 3: Schwach frequentierte Bahnhöfe

Bahnhöfe mit weniger als 300 Fahrgästen pro Tag werden der Kategorie 3 zugeordnet. Es sind keine Umsteigebeziehungen zu anderen Linien des schienengebundenen öffentlichen Personenverkehrs vorhanden. Im Landkreis Hersfeld-Rotenburg zählen darunter die Bahnhöfe Bosserode (Wildeck), Haunetal-Neukirchen, Heinebach (Alheim), Hönebach (Wildeck), Lispenhausen (Rotenburg a. d. Fulda), Ludwigsau-Friedlos, Obersuhl (Wildeck) und Ronshausen.

Station	Verbindungen/Tag	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Auslastung in %	Defekte Fahrräder	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Bemerkung
Bosserode (Wildeck)	38	0	1	18	0%	0				Ausreichend
			1	18	0%	0	Anlehnbügel	-	+	In der Nähe der Gleise, nicht belebte Umgebung, keine Möglichkeit höherwertige Fahrräder sicher abzustellen

Bosserode (Wildeck): In Bosserode befinden sich auf der nordwestlichen Gleisseite neun überdachte Anlehnbügel, die zum Zeitpunkt der Erhebung nicht genutzt wurden. Sie liegen nahe den Gleisen, jedoch ohne direkten Gleiszugang. Der Zustand ist nicht ausreichend und die Bügel ermöglichen ein beidseitiges Nutzen nur unter erhöhtem Aufwand. Die maximale Auslastung ist daher nicht zu erreichen. Es gibt keine Möglichkeit höherwertige Fahrräder sicher abzustellen. Auf der südöstlichen Bahnsteigseite sind keine Abstellanlagen vorhanden.

Haunetal-Neukirchen	45	0	1	10	20%	0				Befriedigend
			1	10	20%	0	Vorderradhalter	+	+	Soziale Kontrolle gegeben, zielnah, Abstellanlage nur einseitig vorhanden

Haunetal-Neukirchen: Am Standort befinden sich 10 überdachte Vorderradhalter mit einer Auslastung von 20 % zum Zeitpunkt der Erhebung. Soziale Kontrolle ist gegeben und die Anlage liegt zielnah mit direktem Gleiszugang auf der östlichen Seite der Bahngleise. Auf der westlichen Seite gibt es keine Abstellanlagen. Es sind keine sicheren Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder vorhanden.

Station	Verbindungen/Tag	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Auslastung in %	Defekte Fahrräder	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Bemerkung
Heinebach (Alheim)	49	12	2	10	100 %	0				Mangelhaft
			1	10	100 %	0	Anlehnbügel	+	+	Soziale Kontrolle gegeben, zielnah, Fremdnutzung durch einen Motorroller, hohe Zahl an Wildparkern
			2	/	/	0	Geländer zum Abstellen von Fahrrädern	-	-	Unattraktive Abstellanlage, soziale Kontrolle gegeben, zielnah

Heinebach (Alheim): In Heinebach befinden sich nordöstlich der Bahngleise fünf überdachte Anlehnbügel. Sie liegen zielnah mit direktem Zugang zum Gleis. Soziale Kontrolle ist gegeben. Auf der südwestlichen Seite befindet sich ein Geländer zum Anschließen von Fahrrädern. Dieses stellt eine unattraktive Abstellanlage dar, die nicht den Mindeststandards entspricht. Die Anzahl an Abstellmöglichkeiten ist nicht ausreichend für den Standort, was an der Auslastung der Anlehnbügel von 100 % sowie den 12 Wildparkern erkennbar ist.

Hönebach (Wildeck)	38	0	1	6	0%	0				Mangelhaft
			1	6	0%	0	Anlehnbügel	-	+	Abstellanlage schlecht einsehbar/ausgeschrieben, abgelegen, unattraktive Ausführung des Anlagentyps

Hönebach (Wildeck): In Hönebach befinden sich südlich der Gleise sechs überdachte Anlehnbügel in einem schlechten Zustand. Sie befinden sich abseits in einer schlecht einsehbaren Lage. Die Bügel ermöglichen ein beidseitiges Nutzen nur unter erhöhtem Aufwand. Die maximale Auslastung ist daher nicht zu erreichen. Im Norden der Gleise sind keine Abstellanlagen vorhanden.

Station	Verbindungen/Tag	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Auslastung in %	Defekte Fahrräder	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Bemerkung
Lispenhausen (Rotenburg a. d. Fulda)	48	1	1	4	125 %	0				Mangelhaft
			1	4	125 %	0	Beta-Parker	+	-	Soziale Kontrolle gegeben, zielnah, Abstellanlage nur auf einer Gleisseite vorhanden, nicht ausreichende Anzahl

Lispenhausen (Rotenburg a. d. Fulda): Am Bahnhof Lispenhausen befindet sich zielnah auf der nordöstlichen Seite der Bahngleise eine Abstellanlage. Die Auslastung zum Erhebungszeitpunkt lag bei 125 %. Die Abstellanlage verfügt über keine Überdachung. Soziale Kontrolle ist gegeben. Auf der südwestlichen Seite befinden sich keine Abstellmöglichkeiten. Ein Wildparker wurde zum Erhebungszeitpunkt dokumentiert.

Ludwigsau-Friedlos	49	0	2	14	30%	0				Befriedigend
			1	14	30%	0	Anlehnbügel	+	-	Soziale Kontrolle gegeben, zielnah, nur einseitig vorhanden
			2	1	30%	0	Fahrradboxen	+	+	Soziale Kontrolle gegeben, zielnah, nur einseitig vorhanden

Ludwigsau-Friedlos: Am Bahnhof Ludwigsau-Friedlos befinden sich auf der südöstlichen Seite der Bahngleise keine Abstellmöglichkeiten, auf der nordwestlichen Seite sind bahnsteignahe Abstellmöglichkeiten in Form von fünf Anlehnbügeln und vier Fahrradboxen vorhanden. Soziale Kontrolle ist gegeben. Die Anlehnbügel waren zum Erhebungszeitpunkt leer, die Fahrradboxen zu 100 % ausgelastet. Eine Überdachung der Anlehnbügel ist nicht vorhanden.

Station	Verbindungen/Tag	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Auslastung in %	Defekte Fahrräder	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Bemerkung
Obersuhl (Wildeck)	38	1	0	0	/	0				Mangelhaft
			0	0	/	0	/	/	/	Keine Anlage vorhanden, potenzieller Standort am Bahngleis vorhanden
			0	0	/	0	/	/	/	Keine Anlage vorhanden, potenzieller Standort am Bahngleis vorhanden
Obersuhl (Wildeck): Am Bahnhof Obersuhl (Wildeck) befinden sich keine Abstellanlagen. Zum Erhebungszeitpunkt wurde ein Wildparker dokumentiert. Nördlich und südlich der Bahngleise befinden sich jeweils bahnsteignahe Flächen, die das Potenzial für eine Abstellanlage aufweisen.										
Ronshausen	38	1	0	0	/	0				Mangelhaft
			0	0	/	0	/	/	/	Keine Anlage vorhanden, potenzieller Standort nördl. der Gleise vorhanden
			0	0	/	0	/	/	/	Keine Anlage vorhanden, potenzieller Standort südl. der Gleise vorhanden
Ronshausen: Am Bahnhof befinden sich keine Abstellanlagen. Zum Erhebungszeitpunkt wurde ein Wildparker dokumentiert. Nördlich und südlich der Bahngleise befinden sich jeweils bahnsteignahe Flächen, die das Potenzial für eine Abstellanlage aufweisen.										

4.4 Kategorie 4: Relevante Bushaltestellen

Die ausgewählten Bushaltestellen befinden sich in Friedewald, Heringen, Kirchheim, Niederaula und Philippsthal.

Station	Verbindungen/Tag	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Auslastung in %	Defekte Fahrräder	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Bemerkung
Friedewald, Sparkasse	65	0	1	6	0%	0				Gut
			1	6	0%	0	Anlehnbügel	+	-	Soziale Kontrolle gegeben, zielnah
Friedewald, Sparkasse: An der Bushaltestelle Sparkasse in Friedewald befinden sich zielnah drei Anlehnbügel ohne Überdachung. Sie weisen einen guten Zustand auf. Soziale Kontrolle ist gegeben.										
Heringern (Werra), Am Anger	66	0	0	0	/	0				Mangelhaft
			0	0	/	0	/	/	/	Keine Anlage vorhanden, Platz an der Bushaltestelle zum Erhebungszeitpunkt in Umbau, potenzielle Fläche vorhanden
Heringen (Werra), Am Anger: Die Bushaltestelle Am Anger in Heringen (Werra) wies zum Erhebungszeitpunkt keine Abstellanlage auf. Eine potenzielle Abstellfläche ist vorhanden.										
Kirchheim, Ortsmitte	55	0	0	0	/	0				Mangelhaft
			0	0	/	0	/	/	/	Keine Anlage vorhanden
Kirchheim, Ortsmitte: An der Bushaltestelle Ortsmitte in Kirchheim befinden sich keine Abstellanlagen, zum Zeitpunkt der Erhebung wurden keine Wildparker dokumentiert. Potenzielle Standorte sind zu untersuchen.										

Station	Verbindungen/Tag	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Auslastung in %	Defekte Fahrräder	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Bemerkung
Niederaula, Rathaus	87	0	1	4	25%	0				Gut
			1	4	25%	0	Beta-Parker	+	-	Soziale Kontrolle gegeben, zielnah, bedeutsam für Rathaus und Bushaltestelle
Niederaula, Rathaus: An der Bushaltestelle Rathaus in Niederaula befinden sich vier Beta-Parker. Der Standort weist keine Überdachung auf. Soziale Kontrolle ist gegeben und die Lage befindet sich direkt an der Bushaltestelle. Die Abstellanlage ist zudem für das angrenzende Rathaus relevant.										
Philippsthal (Werra), Abzweig Bahnhof	68	0	0	0	/	0				Mangelhaft
			0	0	/	0	/	/	/	Keine Anlage vorhanden
Philippsthal (Werra), Abzweig Bahnhof: An der Bushaltestelle befinden sich keine Abstellanlagen, zum Zeitpunkt der Erhebung wurden keine Wildparker dokumentiert. Potenzielle Standorte sind zu überprüfen.										

5 Zusammenfassung und Empfehlungen

Die folgende Übersicht fasst die oben detaillierter untersuchten Bahnhöfe bzw. Haltepunkte sowie deren Bewertung zusammen.

Station	Kategorie	Stellplätze	Auslastung	Wildparker	Bewertung	Details
Bahnhöfe im Landkreis Hersfeld-Rotenburg						
Bad Hersfeld, (Bahnhof, ZOB)	1	80	50%	0	Gut	S. 9
Bebra (Bahnhof, ZOB)	1	72	18%	0	Gut	S. 10
Bosserode (Wildeck)	3	18	0%	0	Ausreichend	S. 12
Haunetal-Neukirchen	3	10	20%	0	Befriedigend	S. 12
Heinebach (Alheim)	3	10	100%	12	Mangelhaft	S. 13
Hönebach (Wildeck)	3	6	0%	0	Mangelhaft	S. 13
Lispenhausen	3	4	125%	1	Mangelhaft	S. 14
Ludwigsau-Friedlos	3	14	30%	0	Befriedigend	S. 14
Obersuhl (Wildeck)	3	0	0%	1	Mangelhaft	S. 15
Ronshausen	3	0	0%	1	Mangelhaft	S. 15
Rotenburg a. d. Fulda	2	57	30%	7	Mangelhaft	S. 11
Relevante Bushaltestellen im Landkreis Hersfeld-Rotenburg						
Friedewald, Sparkasse	4	6	0%	0	Gut	S. 16
Heringen (Werra), Am Anger	4	0	0%	0	Mangelhaft	S. 16
Kirchheim, Ortsmitte	4	0	0%	0	Mangelhaft	S. 16
Niederaula, Rathaus	4	4	25%	0	Gut	S. 17
Philippsthal (Werra), Abzw. Bahnhof	4	0	0%	0	Mangelhaft	S. 17

Die Bewertungen der Bahnhöfe und bedeutsamen Bushaltestellen im Landkreis Hersfeld-Rotenburg ergab, dass vier Standorte mit „gut“, zwei mit „befriedigend“, einer mit „ausreichend“ sowie neun mit „mangelhaft“ bewertet wurden. Im Allgemeinen geht aus einem „gut“ bewerteten Standort ein leichter Handlungsbedarf hervor. Bei mit „befriedigend“ oder „ausreichend“ bewerteten Standorten liegt ein moderater Handlungsbedarf vor und „mangelhafte“ Standorte verfügen über einen dringenden Handlungsbedarf.

Bahnhöfe im Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Die Abstellanlagen der beiden Bahnhöfe der Kategorie 1 Bad Hersfeld und Bebra wurden mit „gut“ bewertet und verfügen über ein bedarfsgerechtes Angebot an Abstellanlagen. *Leichter Handlungsbedarf* besteht beim Ergänzen von Überdachungen an einzelnen Abstellanlagen. In Bad Hersfeld sollte zudem bei Anlage 2 geprüft werden, ob die Anzahl der Stellplätze zu erweitern ist. An Standorten, welche von Motorrollern fremdgenutzt werden, sind für diesen Fahrzeugtyp eigene Stellplätze zielnah zu errichten.

An den Bahnhöfen Haunetal-Neukirchen und Ludwigsau-Friedlos befinden sich Abstellanlagen, die mit „befriedigend“ mit einem *moderaten Handlungsbedarf* bewertet wurden. An beiden Standorten sind nur auf einer Seite der Bahngleise Abstellanlagen vorhanden. Auf der gegenüberliegenden Seite sind potenzielle Standorte für Abstellanlagen zu prüfen. In Ludwigsau-Friedlos wird zudem eine Überdachung der Anlage 1 empfohlen. Die Abstellanlagen des Bahnhofs Bosserode (Wildeck) werden mit „ausreichend“ bewertet. Die Anlage befindet sich in einem unzureichenden Zustand in einer nicht belebten Umgebung. Es gibt keine Möglichkeit höherwertige Fahrräder abzustellen. Der moderate Handlungsbedarf besteht darin, zu prüfen, ob es einen zentralen, gut einsehbaren Alternativstandort in der Nähe der Bahngleise gibt. Die bisherige Anlage ist durch moderne und bedarfsgerechte Anlehnbügel zu ersetzen.

An den Bahnhöfen Heinebach (Alheim), Hönebach (Wildeck), Lispenhausen sowie Rotenburg an der Fulda werden die Abstellanlagen als „mangelhaft“ mit einem *dringenden Handlungsbedarf* bewertet. In Heinebach (Alheim) und Rotenburg an der Fulda sind die vorhandenen Abstellplätze in einem unzureichenden Zustand und sollten durch moderne, bedarfsgerechte Anlehnbügel in einer ausreichenden Anzahl ersetzt werden. Nicht nutzbare Fahrradboxen sind zu ersetzen. In Hönebach (Wildeck) liegt die Anlage schlecht einsehbar hinter einem Bahnhofsgebäude. Es ist zu empfehlen, Stellplätze an einem alternativen, einsehbaren und leicht auffindbaren Standort zu errichten. Die bisherigen Anlehnbügel sind zudem in einer schlechten Ausführung und sollten durch moderne und bedarfsgerechte Anlehnbügel ausgetauscht werden. Die Anlage in Lispenhausen ist zu 125 % ausgelastet. Es sind Standorte für eine potenzielle Erweiterung der Anlage sowie Ergänzung einer zweiten Anlage auf der südwestlichen Bahngleisseite vorhanden. Zudem ist eine Überdachung der Anlagen zu ergänzen.

Die Anlagen an den Bahnhöfen Obersuhl (Wildeck) und Ronshausen weisen keine Abstellanlagen auf und wurden mit „mangelhaft“ bewertet. An beiden Standorten sind potenzielle Flächen für Abstellanlagen vorhanden. Diese sind zu prüfen und anschließend die Anlagen in einer modernen und bedarfsgerechten Art zu errichten.

Relevante Bushaltestellen im Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Die Abstellanlagen an den Bushaltestellen Friedewald Sparkasse und Niederaula Rathaus wurden mit „gut“ bewertet. Die Anlagen verfügen über eine bedarfsgerechte Ausführung in ausreichender Anzahl. *Leichter Handlungsbedarf* besteht bei der Ergänzung einer Überdachung.

An den Bushaltestellen Heringen (Werra) Am Anger, Kirchheim Ortsmitte sowie Philippsthal (Werra) Abzw. Bahnhof besteht *dringender Handlungsbedarf*. Bisher weist keiner der drei Standorte eine Fahrradabstellanlage auf. Es sind passende Standorte im direkten Umfeld zu prüfen und dort bedarfsgerechte Anlehnbügel in einer ausreichenden Anzahl, mind. zwei Stück zu ergänzen.

Überblick

Im Allgemeinen ist zu empfehlen, dass Abstellstandorte, deren Auslastung bei über 90 % liegen, auf eine Erweiterung der Stellplätze zu prüfen sind. Unattraktive Abstelltypen, wie Vorderradhalter und Sonderausführungen mit Rahmenanschluss sind durch Anlehnbügel zu ersetzen. Dadurch steigen die Attraktivität und Praktikabilität der Abstellanlagen. An nicht überdachten Standorten ist eine Überdachung zu ergänzen, sodass Fahrräder wettergeschützt abgestellt werden können. Bei einer Fremdnutzung durch Motorroller müssen im Umfeld eigene Parkflächen für Motorroller ausgewiesene werden. Fahrradboxen für höherwertige Fahrräder können an den Bahnhöfen Bad Hersfeld, Bebra und Ludwigsau-Friedlos gefunden werden. Mit Sicht auf die wachsende Anzahl an Pedelecs und deren Vorteile für Pendelnde sollten diese an allen Bahnhöfen nachgerüstet werden. Der Bedarf an Art und Anzahl von Fahrradabstellanlagen ist in tiefergehenden Untersuchungen zu ermitteln. Zu beachten ist dabei die zunehmende Verbreitung von höherwertigen Fahrrädern, die auch im Alltagsradverkehr genutzt werden, sowie Sonderformen wie Anhänger, Kindertransporter und Lastenräder. Diese sind bei der Planung von Abstellanlagen dringend zu berücksichtigen. Ebenso kann an Bahnhöfen bzw. Bushaltestellen mit entsprechendem Potenzial eine Kombination aus Abstellanlage und Servicestation sinnvoll sein.

6 Förderung und Umsetzung

Es existieren zahlreiche Fördermöglichkeiten für den Bau von Fahrradabstellanlagen. Einen guten Wegweiser aller Fördermöglichkeiten für den Radverkehr, aufgeschlüsselt nach Bundesland und Art der Fördermaßnahme, stellt das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) mit der *Förderfibel*[9] bereit. Diese wird laufend aktualisiert und kann daher unabhängig der nachfolgenden zum jetzigen Zeitpunkt gültigen Auflistung genutzt werden.

Aktuell sind dabei folgende Förderprogramme zu nennen:

- **Bike+Ride Offensive im Rahmen der Kommunalrichtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten[10]:**
  - Bundesweit
  - Kooperation des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) und der Deutschen Bahn (umfassendes Beratungsangebot)
  - Förderquote 70 % (85 % für finanzschwache Kommunen)

    Bagatellgrenze 5.000 Euro

- **Förderrichtlinie Nahmobilität des Landes Hessen[11]:**
  - Land Hessen
  - Förderung von investiven Maßnahmen für den Radverkehr: u.a. Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum und Bike+Ride-Anlagen
  - Förderquote i.d.R. 70 %
  - Bagatellgrenze von 20.000 €

- **Sonderprogramm Stadt und Land (bis 2030)[12]:**
  - Bundesweit
  - Förderquote i. d. R. 75 % (bei Finanzschwachen Kommunen bis zu 90 %)
  - Keine Bagatellgrenze vom Bund vorgegeben

[9] Förderfibel, Mobilitätsforum Bund, Internet: https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Foerderfibel_Formular.html?nn=3750392

[10] Bike+Ride-Offensive, Nationale Klimaschutz Initiative, Internet: https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/kommunalrichtlinie/bikeride-offensive

[11] Fördermittel des Landes Hessen, Nahmobilität Hessen, Internet: https://www.nahmobil-hessen.de/foerderung/foerdermittel-hessen/

[12] Sonderprogramm „Stadt und Land“, BALM, Internet: https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/SonderprogrammStadtLand/sonderprogrammstadtland_Inhalt.html?nn=538516

Um Kommunen bei der Planung, dem Bau sowie der Finanzierung von Fahrradabstellanlagen umfassend zu informieren und zu unterstützen, hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) die Informationsstelle *Fahrradparken an Bahnhöfen*[13] eingerichtet. Das Ziel dabei ist, zwischen den Zuständigkeiten von Bund, Ländern, Kommunen, Deutsche Bahn sowie Flächeneigentümer*innen zu vermitteln und den Ausbau zu beschleunigen.

[13] Infostelle Fahrradparken, BMDV, Internet: https://radparken.info/