

Radverkehrsforum am 28. März 2023, 17:30 Uhr

Themenschwerpunkt: Materialauswahl der Radwege

-Kurzdokumentation -

Programm:

1. Begrüßung durch Landrat Jens Womelsdorf
2. Wahl des Lenkungsgremiums
3. Bericht zum Stand der Radverkehrsentwicklung des Landkreises und Ausblick
4. Gelegenheit für Fragen und Austausch
5. Podiumsdiskussion zum Thema „Materialauswahl der Radwege“
6. Fragerunde, Gelegenheit zum Austausch
7. Bericht der Arbeitsgruppen
8. Schlussworte

1. Begrüßung

Landrat Jens Womelsdorf begrüßt alle Teilnehmenden zur Sitzung des Radverkehrsforums. Er spricht die Herausforderungen im Radverkehr an, zu den unter anderem gegenseitige Rücksichtnahme aber auch die aktuelle Situation in der Bauindustrie und die damit einhergehenden Probleme bei der Realisierung von Bauprojekten zählen. Die aktive Gestaltung der Mobilitätswende sei wichtig. Hierfür brauche es insbesondere die Mitarbeit der Bürgerschaft.

2. Wahl des Lenkungsgremiums

Derzeitige Mitglieder des Lenkungsgremiums:

- Olaf Hausmann, Bürgermeister der Stadt Kirchhain und Sprecher des LG
- Charlotte Busch, Mobilitätsmanagerin LK Marburg-Biedenkopf
- Andreas Feußner, Gemeinde Dautphetal
- Regine Hassenpflug, Gemeinde Cölbe
- Alexandra Klusmann, Regionalmanagerin LEADER-Region Marburger Land
- Peter Reckling, Vertreter der Bürgerschaft im RVF
- Tomas Schneider, Kreistagsabgeordneter

Alle Mitglieder stellen sich zur Wiederwahl. Zudem bittet Hannah Duschek von der Marburg Stadt und Land Tourismus GmbH (MSLT) um die Aufnahme ins Lenkungsgremium. Frau Duschek ist seit 2021 bei der MSLT tätig. Ihr Arbeitsbereich umfasst die Netzwerkarbeit mit Schwerpunkt Radtourismus. Die MSLT möchte sich gerne aktiv einbringen, da es viele Überschneidungen zwischen dem Alltags- und dem Freizeitradeln gibt.

Das Lenkungsgremium wird ohne Gegenstimmen und mit einer Enthaltung gewählt. Zusätzlich wird Frau Duschek als neues Mitglied des Lenkungsgremiums aufgenommen.

3. Bericht zum Stand der Radverkehrsentwicklung des Landkreises und Ausblick

Sebastian Grimm, Team Radverkehr, berichtet zum Stand der Radverkehrsentwicklung im Landkreis und gibt einen Ausblick auf kommende Vorhaben. Zunächst geht Herr Grimm auf konkrete Radverkehrsmaßnahmen ein.

Für den Bau der Querung der K12 zwischen Stadtallendorf und Erksdorf (STA07) soll in Kürze die Ausschreibung der Bauleistungen erfolgen.

Für den ersten Bauabschnitt der Maßnahme zwischen Mengersberg und Momberg (NEU03) wurde das TÖB-Verfahren durchgeführt. Hier ist die Baurechtschaffung in Vorbereitung. Die weitere Prüfung der Umsetzungsvarianten für den Ausbau eines vorhandenen Wirtschaftsweges zwischen Buchenau und Elmshausen (DT04) hat ergeben, dass die Maßnahme aufgrund der naturschutzfachlichen Restriktionen nicht umsetzbar ist. Die Förderzusagen für die 8 Maßnahmen des 3. Maßnahmenpaketes sind zum Zeitpunkt des Radverkehrsforums noch nicht beim Landkreis eingegangen. Nach Erhalt der Förderbescheide kann mit der Ausschreibung der Planungsleistungen begonnen werden. Die entsprechenden Ausschreibungsunterlagen sind bereits vorbereitet. Für das 4. Maßnahmenpaket wurden Vorabstimmungen mit den Abteilungen Naturschutz, Wasserrecht, Straßenverkehr, Landwirtschaft sowie mit der Stadt Marburg durchgeführt. Als nächster Schritt werden Kostenermittlungen für diese Maßnahmen beauftragt. Daraufhin sollen bis Juni 2023 für diese Projekte Förderungen bei Hessen Mobil beantragt werden. Für das 4. Maßnahmenpaket sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- K30 Amöneburg, Anbindung an geplante Freizeitfläche (AM06)
- K109 Biedenkopf – Wallau über Ludwigshütte (BID07)
- K46 Silberg – Hommertshausen (DT02)
- K34/K35 Schröck – Bauerbach inkl. Querung der L3088 (MAR05)
- K77 Dagobertshausen – K77 (MAR12)
- K78 Dilschhausen – Einhausen (MAR13)
- K78 Einhausen – Dagobertshausen (MAR14)
- K56 Niederwalgern – Kehna (W13)

Die Erstellung der Radverkehrskonzepte für die Mittelstädte des Landkreises wurde abgeschlossen.

Die Maßnahmen und Planungsstände des RVEP können im Geoportal des Landkreises abgerufen werden: <https://gis.marburg-biedenkopf.de/project/radverkehrsentwicklungsplan>

Als nächstes geht Herr Grimm auf die Förderrichtlinie Radinfrastruktur des Landkreises ein. Der Landkreis unterstützt die Kommunen finanziell bei der Umsetzung von Radverkehrsprojekten. Hierzu zählen:

- Planung von öffentlichen (alltagstauglichen) Radwegen
- Planung und Bau von lokalen Radinfrastrukturen
- Erstellung von Radverkehrskonzepten

Die Förderung kann mit Bundes- und Landesförderprogrammen kumuliert werden. Die Richtlinie konkretisiert und erweitert die vorhandene Förderung des Landkreises. Anträge können beim Fachdienst Kreisentwicklung und Klimaschutz gestellt werden.

Zu weiteren Maßnahmen im Radverkehr zählen die Radabstellanlagen an Bahnhöfen, der Lastenradverleih, der Schülerradroutenplaner sowie die Radzählstellen.

Über die „Bike & Ride-Offensive“ der Deutschen Bahn sollen an 12 Bahnhöfen/Bahnhaltepunkten im Landkreis Radabstellanlagen installiert werden. Ortbegehungen sind für Mai/Juni 2023 vorgesehen.

Die Lastenräder des Landkreises werden sehr gut angenommen. Seit April 2022 wurden über 200 Buchungen vorgenommen und rund 7.000 km gefahren. Durch das Team Radverkehr wird eine Flottenerweiterung über die Hessische Klimaschutzrichtlinie überprüft.

Der Schülerradroutenplaner (<https://www.schuelerradrouten.de/map/>) ist seit dem 01.09.2022 für den Landkreis Marburg-Biedenkopf freigeschaltet. Der Planer kann gerne

getestet und genutzt werden. Unpassende Routenvorschläge können an das Team Radverkehr gemeldet werden: Radverkehr@marburg-biedenkopf.de.

Alle 16 Dauerzählstellen des Projektes „Dauerzählstellen für den Radverkehr in Hessen“ sind eingerichtet und offiziell abgenommen. Die Standorte und Daten können über <https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=8080> abgerufen werden. Weitere Zählstellen sind über das Förderprogramm Nahmobilität förderfähig. Das Team Radverkehr ist in Abstimmung mit Hessen Mobil, um die Möglichkeit einer gebündelten Antragstellung für weitere Zählstellen im Landkreis zu überprüfen.

Als nächstes wird das diesjährige STADTRADELN vorgestellt, welches im Aktionszeitraum vom 05. Juni bis zum 25. Juni stattfinden wird. Die Tendenz bei der Zahl der Teilnehmenden ist steigend (2022: 1.270 Teilnehmende). Das Team mit den meisten Kilometern war im Jahr 2022 das Gymnasium Philippinum Marburg mit 17.254 km. Der Fachdienst Kreisentwicklung und Klimaschutz übernimmt auch 2023 wieder die Organisation. Eine Anmeldung wird ab Mitte April möglich sein. Besonders spannend ist, dass bei der Nutzung der „Stadtradeln-App“ aufgezeichnete Fahrten im Nachhinein ausgewertet werden können.

Zuletzt geht Herr Grimm noch auf zukünftig geplante Projekte zur Förderung des Radverkehrs ein. So ist z.B. eine Informationsveranstaltung für die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister sowie die kommunalen Radverkehrsbeauftragten zu Fördermöglichkeiten von Radverkehrsprojekten in Vorbereitung. Das Team Radverkehr wird zudem die Kommunen Amöneburg, Cölbe und Weimar bei der Erstellung von Radverkehrskonzepten bzw. dem Nahmobilitäts-Check unterstützen. Als letztes großes Projekt steht die Ausschreibung zur Qualitätsüberprüfung der Radwegweisung im Landkreis an.

4. Fragen und Austausch

Fragen konnten per Chat und vor Ort gestellt werden.

Frage: Wie ist der Sachstand bei der Umsetzung der Radverbindung zwischen Bad Endbach und Gladenbach?

Antwort: Diese Maßnahme kollidiert mit der Machbarkeitsstudie zur Bahnreaktivierung. Die Studie ist noch nicht abgeschlossen. Aus dem Ergebnis der Überprüfung zur Reaktivierung wird sich das weitere Vorgehen ergeben.

Frage: Wie kann die Kommune Dautphetal bei der Realisierung der Radverbindung zwischen Silberg – Hommertshausen (DT02) unterstützen? Wann wird es hier einen Vororttermin geben?

Antwort: Hier wird zunächst ein Förderantrag für die Planungsleistungen gestellt. Sobald der Auftrag zur Planung an ein Ingenieur-Büro vergeben wurde, können Vorort-Termine vorgenommen werden.

5. Podiumsdiskussion zum Thema „Materialauswahl der Radwege“

Es schließt sich die Podiumsdiskussion zur Materialauswahl bei Radwegen an. Herr Hausmann führt kurz in das Thema ein und stellt die Podiumsteilnehmer vor:

- Jens Womelsdorf, Landrat Marburg-Biedenkopf
- Felix Weidner, Hessen Mobil
- Jürgen Könnemann, FD Naturschutz LK Marburg-Biedenkopf
- Daniel Seipp, HS Ingenieure Gießen

Zum Einstieg wird über allgemeine Probleme bei Radwegen gesprochen. So sind einige Beläge mit bestimmten Rädern schlecht bis gar nicht zu befahren. Weiterhin werden die

Übergänge bei unterschiedlichen Führungsformen sowie an kommunalen Grenzen angesprochen. Auch die Verfügbarkeit von frischem Trinkwasser auf längeren Touren wird thematisiert. Die Wegweisung ist auf einem guten Stand.

Dem Nachteil einer neuen Flächenversiegelung beim Ausbau von Radwegen werden die Vorteile bei einer Asphaltierung von neuen Radwegen gegenüber gestellt. Zu diesen Vorteilen zählen Sicherheit, Komfort und eine höhere Reisegeschwindigkeit. Diese Aspekte schaffen Akzeptanz und regen zum Umdenken bzw. Umsteigen an.

Die Qualitätsstandards und Musterlösungen für das Radnetz Hessen enthalten abgesetzte Qualitätsstandards für unterschiedliche Nutzergruppen wie z.B. Schülerradverkehr. Auch orientiert sich der Ausbaustandard an der Menge der Nutzenden. Die Qualitätsstandards seien auch im ländlichen Raum sinnvoll, da es auch hier zu hohen Begegnungsgeschwindigkeiten kommt. An Bundes- und Landesstraßen werden diese stets zum Einsatz kommen. Ansonsten können Baulastträger im Einzelfall immer selber über den Ausbaustandard entscheiden.

In der Praxis bedeutet dies für die Kommunen, dass sie sich an den Qualitätsstandards orientieren müssen, um Fördergelder des Landes zu erhalten. Sie sind auf diese finanzielle Förderung in der Regel angewiesen, müssen aber auch der Forderung nach einer schnellen Verfügbarkeit nachgehen. Zudem können viele Wege aufgrund von Restriktionen nicht den Standards entsprechend ausgebaut werden. Auf lange Sicht wäre es jedoch besser keine Abstriche bei der Qualität zu machen, da asphaltierte Wege die Nutzungszahlen ansteigen lassen. Im Einzelfall kann auch eine wassergebundene Decke förderfähig sein. Hierbei sollte die Zweckbindung von 15 Jahren im Auge behalten werden. Eine wassergebundene Decke muss in diesem Zeitraum permanent gepflegt und in Schuss gehalten werden.

Für Planungsbüros stellen die Qualitätsstandards und Musterlösungen ein gutes Werkzeug dar. Häufig verkomplizieren sie die Planungen allerdings auch.

Im Aufbau sind sich ein asphaltierter Weg und eine wassergebundene Decke sehr ähnlich. Letzten Endes unterscheiden sie sich nur in den unterschiedlichen Belägen. Der planerische Aufwand ist bei beiden Ausführungen gleich. Preislich gibt es deutliche Unterschiede. Eine Asphaltdecke kostet pro m² ca. 20€, eine wassergebundene Decke ca. 7,50€. Der Asphalt ist dauerhaft tragfähig, wohingegen die wassergebundene Decke wesentlich empfindlicher ist und sich schneller Rinnen bilden können. Zudem können wassergebundene Decken kaum gekehrt oder mit Winterdienst versorgt werden. Auch stellt die Anfangsfestigkeit der wassergebundenen Decke ein Problem dar, da sie erst mit der Zeit fester wird. Obendrein wird in trockenen Jahreszeiten viel Wasser benötigt, um den Weg zu verfestigen.

Im Hinblick auf die Hitzeabstrahlung ist die wassergebundene Decke zu bevorzugen. Der Asphalt wird deutlich heißer. Es gibt allerdings die Möglichkeit hellen Asphalt zu verbauen, dieser ist jedoch deutlich teurer. In Zeiten der Klimaerwärmung ist die Hitzeabstrahlung natürlich ein wichtiges Thema. Auch die Trennwirkung ist hierbei zu bedenken. Für Kleintiere und Amphibien stellt eine heiße Asphaltdecke eine Gefahr und ein Hindernis dar.

Aus Sicht des Naturschutzes ist die Lage des Radweges ein weiterer wichtiger Aspekt. Gegen straßenparallele Radwege ist nichts einzuwenden. Dennoch gilt Vermeidung als eines der wichtigsten Prinzipien im Naturschutz, sodass besonders darauf geachtet werden soll, vorhandene Strukturen zu nutzen. Auch kann der Ausbau von Wirtschaftswegen die Doppelnutzung durch den Autoverkehr nach sich ziehen.

Unter bestimmten Umständen und mit Begründung ist auch die Förderung von Spurradwegen, wassergebundener Decke oder hellem Asphalt möglich. Die parallele

Nutzung mit landwirtschaftlichem Verkehr wird allerdings kritisch gesehen. Hier kommt es zu vielen Konflikten.

Eine bessere Nutzung bereits vorhandener Infrastrukturen durch z.B. den Rückbau und die Nutzung von Straßen wird sehr positiv gesehen. Leider war dieses Vorgehen in der Vergangenheit nicht der Standard. Es gibt noch Altfälle, die momentan abgearbeitet werden. Heute und in Zukunft werden Radwege standradmässig mitgedacht.

6. Fragen und Austausch

Es wurden keine Fragen gestellt.

7. Bericht der Arbeitsgruppen

Herr Reckling berichtet über die Aktivitäten der AG Alltagsradeln und lobt die gute Zusammenarbeit mit dem Team Radverkehr. Er motiviert die Mitglieder des Radverkehrsforums, sich den Arbeitsgruppen anzuschließen. Auch neue AGs können sehr gerne gegründet werden. Die eigenen Ideen und Bedürfnisse der AG-Mitglieder können ausführlich diskutiert werden. Es gibt regelmäßig Berichte zu den Umsetzungsständen des RVEP. Auch das Schulradeln ist nach wie vor ein wichtiges Thema.

8. Schlussworte

Herr Hausmann macht zum Abschluss auf die nächsten Termine aufmerksam:

- Stadtradeln: 05. Juni – 25. Juni 2023
- „Tag der Mobilität“ Samstag 17. Juni 2023
- Radtour für Organspende 15. Juli 2023

Publikum: Ich möchte gerne noch auf die Durchgängigkeit der Radwege an Landesstraßen in den Ortslagen zu sprechen kommen. Bei Hessen Mobil gibt es hierfür momentan keine Kapazitäten, weil man außerhalb der Ortslagen beschäftigt ist. Auf Nachfrage wurde mitgeteilt, dass Innerorts erst in 10 Jahren dran kommen soll. Was können die Kommunen hier unternehmen?

Herr Weidner: Diesen Einzelfall kann ich nicht beantworten. Die entsprechenden Ansprechpartner bei Hessen Mobil sind Frau Nusch und Herr Wilke.

Herr Womelsdorf benennt als abschließenden Punkt, dass man auch Fußgänger in Zukunft bei der Infrastrukturplanung berücksichtigen müsse. Verkehrsräume müssten zusammen entdeckt und Gewohnheiten gebrochen werden. Die Verkehrswende könne nur gelingen, wenn „alle mitgenommen“ würden.

Allen Mitgliedern des Gremiums wird für Ihre Arbeit gedankt.