

Radkonzept Vogelsberg

Stellungnahme des BUND Vogelsberg 24.11.2022

1 Touristische Radwege

Das „**Radwegenetz zwischen Vogelsberg und Schwalm**“ war vor 20 Jahren mal ein ziemlich großer Wurf: Die Kommunen Alsfeld, Antrifftal, Feldatal, Kirtorf, Romrod und Schwalmthal arbeiteten zusammen: 340 Kilometer Radwege. Nun ist manches etwas in die Jahre gekommen, aber noch funktionieren sie: Verbindungen aus jedem Ort des nördlichen Vogelsberg über gut befahrbare Radwege in die weite Welt: über den Vulkanradweg und jetzt auch den Südbahnradweg in den Rhein-Main- Raum, über den R 2 in Richtung Fulda oder Cölbe, der R 4 erschließt Rotkäppchenland auf dem Bahnradweg, Schwalmstadt im Norden oder Schotten im Süden sind angebunden. Siehe Anlage „Radwegenetz 2008“.

Auch in anderen Gemeinden, z.B. in Freiensteinau, sind nach unserer Kenntnis in den letzten Jahren von den Gemeinden und/oder örtlichen Initiativen „Freizeit- Radwege“ ausgedacht und ausgewiesen worden. Zum Teil ist das auch im Rahmen der „Dorferneuerung“, oder in Ikek Projekten geschehen. Wir halten es für eine lohnende Aufgabe, alle diese Projekte im Rahmen des VB-Radkonzepts zu sammeln und nebeneinander zu stellen. Wir regen an bei der Erarbeitung des Kreis-Konzepts die Nachbargemeinden (-Kreise) zur Kooperation zu ermutigen und außerdem die Kontinuität der Beschäftigung mit dem Phänomen „Radverkehrs-Management“ in den Kommunalverwaltungen und der Kommunalpolitik zu fördern (in der Vergangenheit haben wir zu oft „Eintagsfliegen“ erlebt).

Bei den **touristischen Radwegen** sollten beim Vogelsberg-Radkonzept diese Wege aufgenommen werden. Anzustreben sind **weitere touristische Wege**, z.B. ein Antrift-Radweg von Ober-Breidenbach bis zur Mündung in die Schwalm unter Berücksichtigung des Antrift-Stausees bei Seibelsdorf. Weitere Vorschläge sind ein Jossa-Radweg von Willofs über Wallersdorf - Breitenbach am Herzberg und Richtung Niederjossa/Niederaula. Auch ein Altefeld-

Radweg von der Quelle bis zur Mündung (Hochwaldhausen bis Bad Salzschlirf) wäre interessant.

Wichtig ist die Unterhaltung der Wege, die Sicherung der Beschilderung, und die Beseitigung möglicher Schwachstellen. Irritierend für den Alltagsradler oder die -radlerin ist manchmal die Beschilderung von sportlichen und touristischen Radwegen, die nicht eine möglichst kurze Ortsverbindung zum Ziel haben: So findet man auf der Höhe zwischen Zell und Heimertshausen einen Hinweis, dass es bis Heimertshausen noch etwa 5 km Fahrtstrecke sind. Das bezieht sich auf die Mountainbike- Marathon-Tour auf unbefestigten und steilen Waldwegen. Hier fehlt der Hinweis, dass Heimertshausen auf direktem Weg schon fast in Sichtweite von etwa 1km ist. Die **Beschilderung von Ortsverbindungen muss von der Ausweisung touristischer Radwege getrennt vorgenommen werden.** (siehe Bild)



Die touristischen Radwege sollten über geeignete Medien bekannt gemacht werden, seitens des Kreises, der VB-Touristik und der Kommunen über homepages und soziale Medien.

Bei den oben genannten Vorschlägen für neue Touren wird deutlich, dass auch **landkreisübergreifende Absprachen und Planungen** erforderlich werden. Ein gute Beispiel: der „Schwalbweg“ zwischen Alsfeld und Schrecksbach zwischen dem Staudamm oberhalb Heidelbachs und der Straße von Heidelbach zur B 254: dieses Stück ist ein ausgefahrener Grasweg, bei schlechter Witterung kaum zumutbar – die Nutzer weichen auf die gefährlichen Parallel-Straßen aus.

2. Verkehrs-Infrastruktur im Vogelsberg

Der BUND fordert ein Umdenken bei der Mobilitätsstruktur im Vogelsberg. Anstatt mehr Autostraßen im Vogelsberg zu bauen soll eine **enkeltaugliche Verkehrs-Infrastruktur** unterstützt werden. Das gilt zwischen den Siedlungen aber ganz besonders in Zentren: Alsfeld, Lauterbach, Schotten, Homberg, Schlitz. Es ist wichtig, die **Mobilitätsstruktur mehr auf Fußgänger und Radfahrer auszurichten** und nicht mehr dem Autoverkehr eine Vorrangstellung einzuräumen. Eine einfache Maßnahme ist sicherlich **Tempo 30 im gesamten Ort einschließlich der Bundesstraßen**. Das sorgt nebenher auch für einen flüssigeren Autoverkehr. Ebenso sind die (meisten) **Einbahnstraßen für Radfahren im Gegenverkehr zu öffnen**.

3. Schaffung sicherer Ortsverbindungen im gesamten Kreis

Teilweise gibt es sichere Verbindungen zwischen den Dörfern, teilweise sind Kreisstraßen aber so unübersichtlich und Radwege nicht vorhanden, dass man Kinder und Schüler*innen nicht mit dem Rad ins Nachbardorf,

z.B. zum Fußball- oder Tischtennistraining schicken will. Einige Beispiele für **fehlende Sicherheit der Radwege-Anbindungen bzw. für völlig fehlende Radwege**: Schlitz-Willofs; Willofs-Nieder-Stoll; Udenhausen- Grebenau; Ober-Breidenbach – Nieder-Breidenbach; Nieder-Breidenbach – Romrod; Strebendorf-Romrod; Zell-Heimertshausen; Zell-Billertshausen; Billertshausen-Angenrod; Alsfeld-Schwabenrod; Wallenrod-Hergersdorf; Dannenrod-Appenrod; Homberg-Dannenrod; Homberg-Nieder Gemünden (der ausgeschilderte Radweg an der Ohm ist ein Riesenumweg); Eifa- Rainrod; u.v.a. mehr...

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf den „Radfahr-Schwerpunkt“ im IKEK-Alsfeld und im Nahmobilitätscheck Alsfeld: hier spielt insbesondere die Anbindung der nahegelegenen Ortsteile an die Kernstadt eine wichtige Rolle. Diese Vorarbeiten sollten im Kreiskonzept berücksichtigt und sofern nötig weiterentwickelt oder kritisch betrachtet werden.

Noch schwieriger wird es bei **Ortschaften, die eigentlich auf kleine Zentren außerhalb des Vogelsbergkreises ausgerichtet sind**. Da gibt es oft gar keine radtauglichen Verbindungen. Als Beispiele seien folgende Ortsverbindungen genannt: Arnshain-Neustadt (Kr. Marburg) ; Wahlen-Neustadt; Gleimenhain-Neustadt; Lehrbach-Schweinsberg; Lehrbach-Stadtallendorf (Direktanbindung durch den Herrenwald). **Hier ist kreisübergreifend zu planen**.

Durch die **Baustelle der A49 im Bereich Homberg/Ohm sind zahlreiche Radwege zerstört worden**. Radfahrer werden in diesem Bereich auf Kreisstraßen oder Bundesstraßen genötigt. Da ist rasche Abhilfe gefragt.

Neben den Ortsverbindungen ist auch die **Durchfahrt durch die Dörfer** in den Blick zu nehmen – als Beispiele werden Angenrod und Leusel genannt. Hier bleibt an der Hauptstraße lediglich die Auswahl zwischen Bundesstraße oder dem nicht erlaubten, aber sichereren Gehsteig.

4. Nahmobilitätscheck Alsfeld:

Ergebnisse und erhobene Daten des Nahmobilitätschecks sind in das Vogelsbergkonzept aufzunehmen bzw. auszuwerten. Der Fuß- und Radverkehr muss gestärkt werden – als Alternative zum motorisierten Verkehr. In Alsfeld hat der Nahmobilitätscheck sehr gute Maßnahmen aufgezeigt. Noch fehlt die Umsetzung: Ausschilderung für den Radverkehr, durchgehende Radstrecken, Anbindung aller Ortsteile. Auch hier wird die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr gefordert. Diese Maßnahme für Fahrräder ist eine gute Unterstützung für das rasche Vorankommen mit dem Rad – das in Innenstädten ohnehin das wendigere und schnellere Verkehrsmittel ist als das Auto. Gefahrenstellen wie bei der Villa Raab und am Ende der Schillerstraße sind dringend zu verbessern: Autofahrer sind dort schnell und rechnen dort keineswegs mit zusätzlichen Radfahrern – deren Radwege dort leider im Nichts enden, bzw auf verkehrsreiche Autostraßen abgeleitet werden.

5. Radverkehrskonzept Lauterbach 2021

Auch diese Ergebnisse sind in das Vogelsberg-Konzept zu integrieren.

6. Gefahrenstellen

Alsfeld weist die höchsten Unfallzahlen mit Beteiligung von Radverkehr auf. Häufig genannte Gefahrenpunkte sind hier das obere Ende der Schillerstraße – einer Straße mit 2 Schulen!- wo ein Radweg abrupt auf einer Kreuzung mit 5 Richtungen und schnell fahrenden Autos im Nichts endet. Auch die Ortsverbindung Altenburg-Alsfeld endet für Radfahrer abrupt auf der Autostraße. Von dort aus wäre außerdem eine Ausschilderung zu den nahen Schulzentren in der Krebsbach von Nöten. Ähnlich, wenn auch nicht ganz so gefährlich ist das Ende des Radwegs von Alsfeld her am Ortseingang von Leusel. Gefährlich durch Blendung bei Dunkelheit ist der Radweg von Lauterbach nach Angersbach. Hier wird deutlich, dass straßenbegleitende Radwege nicht immer die beste Lösung sind.

Radwege müssen als kontinuierliche Strecken auch innerorts geplant werden und die Wohngebiete und Bahnhöfe an die Innenstadt, Einkaufszentren und vor allem an Schulen anbinden. Auch alle Ortsteile benötigen sichere Rad-Verbindungen an die Zentren.

Da ist ein einiges an Überlegung erforderlich, um gerade im innerstädtischen Bereich Nebenstraßen auszuweisen und die großen Autostraßen zu umgehen und ggf. zu überqueren.

7. Was noch dazu gehört

Radfahrer*innen wünschen sich auch **im Winter** sichere und vor allem **geräumte Radwege**. Da sind Zuständigkeiten zu klären, was nicht bis zum nächsten Frühjahr dauern sollte. Abstellplätze mit der Möglichkeit, das Fahrrad sicher anzuketten, manchmal auch **überdachte Radstellplätze** freuen jeden und jede Fahrradbesitzer*in, und die Möglichkeit, **in Bus und Bahn auch mal das Rad mitnehmen** zu können.

8. Ein Bestandteil des VB-Konzepts muss auch eine Handlungsempfehlung an die Kommunen sein, verbunden mit Hilfestellungen bei der Umsetzung.

Nicht immer muss eine Radstrecke den leider oft extrem hohen Anforderungen für Fördermaßnahmen entsprechen. Manchmal reicht es auch, vorhandene Feld- und Waldwege instandzusetzen und auszuweisen. Auch eine gute wassergebundene Decke kann ausreichen und ist besser als der perfekte Radweg, der erst in 10 oder 20 Jahren finanzierbar ist.

Alsfeld, 24.11.2022

für den BUND-Kreisverband

Dr. Wolfgang Dennhöfer
Am Triesch 21
36304 Alsfeld

w.dennhoefer@web.de
Tel.: 06631-6643
mobil: +49 1575 6348352

Dr. Ursula Bernbeck
Angenröder Str. 19
36304 Alsfeld

ursel.bernbeck@web.de
Tel. 06631-9110911
mobil: 0174-4848250