

<b>DRUCKSACHE FÜR DIE REGIONALVERSAMMLUNG NORDHESSEN</b>		<b>Nr.: 18/2023</b>
<b>Haupt- und Planungsausschuss</b>	Sitzungstag: <b>23.06.2023</b>	Tagesordnungspunkt: <b>2.1.5</b>
<b>Betreff: Neuaufstellung Regionalplan Nordhessen Kapitel 5.1 4 Fuß- und Radverkehr</b>		
<b>Anlagen: -1-</b>		
<b>Sachbearbeiter/in: Herr Sander</b>		

Der Haupt- und Planungsausschuss wird gebeten, der Neufassung des Kapitels 5.1.4 Fuß- und Radverkehr.

**Begründung:**

Die Begründung ergibt sich aus der Anlage

## **5.1.4 Fuß- und Radverkehr**

### **5.1.4 – Ziel 1**

Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs ist die Barrierefreiheit, die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum weiter zu verbessern. Benachteiligungen des Fuß- und Radverkehrs gegenüber dem motorisierten Verkehr sind abzubauen und allen Verkehrsarten ist ausreichend Raum zur Verfügung zu stellen. An geeigneten Stellen sind Verknüpfungspunkte mit dem Öffentlichen Verkehr zu schaffen.

### **Begründung:**

In Anbetracht der angestrebten Verkehrswende sowie gemäß den Zielen des „Nationalen Radverkehrsplans 2020“, der „Nahmobilitätsstrategie Hessen“ und des Landesentwicklungsplans Hessen (3. Änderung) ist der Anteil des Rad- und Fußverkehrs am Gesamtverkehr, insbesondere bei kürzeren Entfernungen, deutlich zu erhöhen. Hierzu sind bestehende Benachteiligungen gegenüber dem motorisierten Verkehr sowie gegenseitige Behinderungen zwischen dem Rad- und Fußverkehr abzubauen. Der öffentliche Raum ist so zu gestalten, dass allen Verkehrsteilnehmern ausreichend Raum zur Verfügung steht. Die Wegenetze sind grundsätzlich barrierefrei, verkehrssicher und lückenlos zu gestalten. Darüber hinaus sichern ein hoher Ausbaustandard mit einer steigungsarmen, möglichst geradlinigen und ausreichend breiten Auslegung der Wege sowie die Bereitstellung von ergänzender Infrastruktur, bspw. Sitzgelegenheiten und Fahrradabstellanlagen in ausreichender Zahl und hoher Qualität, attraktive Rahmenbedingungen. Wichtig ist auch die Verknüpfung des Fuß- und Radwegenetzes mit dem ÖPNV an Bahnhöfen und Haltestellen um innerhalb des Umweltverbunds möglichst nahtlose Übergänge zwischen den Verkehrsarten zu schaffen (siehe hierzu auch Grundsatz 4 in Kapitel 5.1.2). Hierdurch kann der Fuß- und Radverkehr innerhalb des Umweltverbunds insbesondere zur Überwindung der sog. „letzten Meile“ beitragen.

#### **5.1.4 – Grundsatz 1**

Der Radverkehr soll durch die Einrichtung eines dichten, sicheren und hochwertigen inner- und überörtlichen Radwegenetzes gefördert werden. Das bestehende Wegenetz soll dementsprechend erhalten, aufgewertet und durch Lückenschlüsse durchgängig ausgebaut werden. Die lokalen und regionalen Radwegenetze sollen untereinander sowie mit dem Rad-Hauptnetz Hessen und dem hessischen Radfernwegenetz verknüpft werden. Beim Neu- und Ausbau des Radwegenetzes sollen jeweils die spezifischen Bedürfnisse des Alltags- bzw. des Freizeitverkehrs berücksichtigt werden. Eine Unterbrechung bestehender Radwegeverbindungen durch anderweitige Raumansprüche soll grundsätzlich vermieden werden. Sofern jedoch Verlegungen erforderlich werden, sollen diese so gestaltet werden, dass Umwege und Komforteinbußen weitgehend vermieden werden.

#### Begründung:

Durch den Ausbau und die Aufwertung des Radwegenetzes in der Region soll der Radverkehr ein attraktives Verkehrsangebot bieten, das eine umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt. Ein großer Anteil der täglich zurückgelegten Wege findet in einem Entfernungsbereich statt, der sich für den Fuß- und Radverkehr eignet. Vor allem in den Verdichtungsräumen sind daher die Belange des Alltagsradverkehrs zu berücksichtigen. Das Netz soll so gestaltet werden, dass die Erreichbarkeit von zentralen Versorgungseinrichtungen, Verkehrsstationen, Schulen und Arbeitsstätten auf möglichst direktem und sicherem Wege gewährleistet ist. Hierzu trägt neben einem dichten Wegenetz auch ein hoher Ausbaustandard sowie eine bedarfsgerechte Bereitstellung von attraktiven Fahrradabstellanlagen bei. Für die komfortable, zügige und sichere Überwindung auch größerer Entfernungen zwischen den Mittel- und Oberzentren im Alltagsradverkehr soll das Rad-Hauptnetz Hessen dienen. Es wird vervollständigt durch die lokalen und regionalen Netze. Das hessische Radfernwegenetz ist hingegen auf die Erholungsnutzung und den Tourismus ausgerichtet. Es soll weiter ausgebaut und mit weiteren überregionalen, nationalen und europäischen touristischen Radrouten verknüpft werden. Um die bereits erreichte Netzdichte und Qualität nachträglich nicht zu beeinträchtigen, soll eine Unterbrechung bestehender Radwegeverbindungen durch anderweitige Raumansprüche grundsätzlich vermieden werden. Sofern dennoch im Einzelfall Verlegungen von

Radwegen erforderlich werden, sollen diese so trassiert werden, dass Umwege und Komforteinbußen weitgehend vermieden werden und sich möglichst sogar eine Verbesserung gegenüber der Bestandssituation ergibt.

#### **5.1.4 – Grundsatz 2**

Auf den nachfolgend genannten Korridoren sollen Radschnell- bzw. Raddirektverbindungen eingerichtet werden. Ihnen soll bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen ein besonderes Gewicht beigemessen werden.

- 1) Vellmar – Kassel
- 2) Baunatal – Kassel
- 3) Helsa/Kaufungen – Kassel

#### Begründung:

Radschnell- bzw. Raddirektverbindungen sind Radverbindungen für den Alltagsradverkehr mit einem besonders hohen Ausbaustandard, die auf besonders stark frequentierten Routen ( $\geq 1500$ - $2000$  Radfahrende pro Werktag) eingerichtet werden sollen. Sie zeichnen sich durch eine direkte und steigungsarme Führung, hohe Oberflächenqualität, großzügige Breite und eine möglichst geringe Zahl und Dauer von Halten aus, sodass eine hohe Reisegeschwindigkeit erreicht werden kann.

Durch das Land Hessen wurden in einer landesweiten Potenzialanalyse Korridore identifiziert, die sich potenziell für die Einrichtung von Radschnell- bzw. Raddirektverbindungen eignen könnten. Für die drei genannten Relationen bei Kassel wurden durch den Zweckverband Raum Kassel (ZRK) Machbarkeitsstudien mit einem positiven Ergebnis abgeschlossen. Sie sollen daher sukzessive verwirklicht und ihre Einrichtung nicht durch andere Raumnutzungen behindert werden.

Für die laut der Korridorstudie des Landes ebenfalls für Radschnell- bzw. Raddirektverbindungen infrage kommenden Relationen Neuhoof – Fulda – Petersberg, Fulda – Kassel, Lohfelden – Kassel und Niestetal – Kassel stehen Machbarkeitsuntersuchungen noch aus.

### **5.1.4 – Grundsatz 3**

Stillgelegte oder von Bahnbetriebszwecken freigestellte Bahntrassen, die nicht der regionalplanerischen Trassensicherung unterliegen und somit auch längerfristig nicht für eine Wiederaufnahme des Schienenverkehrs in Frage kommen, sollen beim Ausbau des Radwegenetzes bevorzugt berücksichtigt werden.

#### Begründung:

Ehemalige Bahntrassen eignen sich aufgrund ihrer geringen und stetigen Steigungen, großer Kurvenradien und relativer Kreuzungsfreiheit besonders für die Anlage von Radwegen und insbesondere Radschnellwegen. Daneben bleibt die Trasse auf diesem Wege gegen eine anderweitige Inanspruchnahme, welche ansonsten zu ihrer Zerschneidung führen könnte, geschützt (siehe auch Ziel 1). Stillgelegte sowie von Bahnbetriebszwecken freigestellte Bahntrassen, die nicht der regionalplanerischen Trassensicherung unterliegen, sollen daher für den Ausbau des Radwegenetzes bevorzugt berücksichtigt werden.

### **5.1.4 – Ziel 2**

Radwege die unmittelbar auf ehemaligen Bahntrassen verlaufen schließen eine Inanspruchnahme durch andere Raumansprüche aus. Hiervon ausgenommen ist die Wiederherstellung der Eisenbahninfrastruktur im Zuge einer Streckenreaktivierung.

#### Begründung:

Bahnradwege, die unmittelbar auf dem Gleiskörper einer früheren Bahntrasse verlaufen, schützen diese gegenüber einer Zerschneidung. Hierdurch bleibt die Möglichkeit einer Wiederherstellung der Gleisanlagen langfristig gewahrt. Die Inanspruchnahme von Bahnradwegen durch anderweitige Nutzungen, außer einer Wiederherstellung der Eisenbahninfrastruktur im Zuge einer Streckenreaktivierung, ist daher unzulässig. Dies gilt auch, wenn ihre rein verkehrliche Funktion anderweitig, z.B. durch eine Umverlegung, erhalten werden könnte. Beispiele für derartige Radwege in der Region sind der Ederseebahn-Radweg, der Bahnradweg Rotkäppchenland, der BahnRadweg Hessen und der Kegelspielradweg.

#### **5.1.4 – Grundsatz 4**

Bei Planungen für den Neu-, Aus- oder Umbau von Außerortsstraßen soll die Anlage von begleitenden Radwegen geprüft und insbesondere dann vorgesehen werden, wenn sie dem Lückenschluss im Radwegenetz dienen.

Vor dem vollständigen Rückbau entbehrlicher Straßenverkehrsflächen im Zuge von Trassenverlegungen oder dem Neubau von Ortsumgehungen soll eine Nachnutzung für den Rad- und Fußverkehr geprüft werden.

#### Begründung:

Noch bestehende Lücken im Radwegenetz sollen im Zuge ohnehin durchzuführender Neu-, Aus- oder Umbaumaßnahmen an Außerortsstraßen geschlossen werden. Durch gleichzeitige Planung und Bau können ggf. Synergieeffekte erzielt werden und die Verlagerung des Radverkehrs von der Straße auf den Radweg erhöht die Verkehrssicherheit, ebenso wie die Attraktivität. Die Führung des Radwegs muss dabei nicht unmittelbar straßenbegleitend („unselbstständig“) erfolgen, sondern kann auch unter Einbeziehung vorhandener Straßen und Wege in derselben Relation erfolgen („selbstständig“). Dies ist von den lokalen Rahmenbedingungen abhängig.

Ehemalige Straßenflächen, die aufgrund eines Neubaus oder einer Trassenverlegung (z.B. im Zuge einer Ortsumgehung) nicht länger für den Straßenverkehr benötigt werden, sollen vor einem Rückbau auf ihre Eignung für die Ergänzung des Fuß- und Radwegenetzes überprüft werden. Dies kann dazu beitragen ggf. noch bestehende Lücken zu schließen und eine Neuversiegelung an anderer Stelle zu vermeiden.