

Inhalt

1	Allgemeines	2
2	Vorschläge für neue Verbindungen	3
3	Alternativrouten zu bestehenden Maßnahmen	7
4	Bereits umgesetzte Maßnahmen	8
5	Hinweise auf bevorzugte Ausbauarten	9
6	Radverkehrsführung innerorts	9
7	Hinweise und Empfehlungen zur Wegweisung	10
8	Hinweise auf bestehende Radrouten ohne Handlungsbedarf	11

1 Allgemeines

Der Landkreis Gießen hat im Zeitraum August bis Oktober 2020 eine Bürgerbeteiligung in Form einer digitalen Planoffenlage mit der Möglichkeit einer Beteiligung per E-Mail sowie vier öffentliche Konferenzen in den Teilräumen Nord, Ost, Süd und West des Landkreises durchgeführt. In diesem Zusammenhang sind zahlreiche Stellungnahmen und Anregungen aus der Bevölkerung, aber auch von Vereinen und Verbänden eingegangen:

- 114 per E-Mail eingegangene Stellungnahmen (Nummerierung **1 bis 114**)
- 112 im Rahmen der Teilraumkonferenzen eingebrachte Anregungen (Nummerierung **T1 bis T112**)
- 77 Stellungnahmen seitens des **ADFC** Gießen (Nummerierung **A1 bis A77**)

Diese Stellungnahmen und Anregungen wurden seitens des Planungsbüros gesichtet und mit einer ersten Einschätzung aus technischer bzw. planerischer Sicht versehen.

Die eingegangenen Stellungnahmen umfassen verschiedene Themenbereiche:

- Allgemeine Hinweise zu Radwegen usw., ohne konkreten Streckenbezug
- Hinweise zu Maßnahmen innerhalb des Gießener Stadtgebietes. Diese wurden nicht weiter bewertet, da das Stadtgebiet von Gießen nicht Gegenstand der Ausarbeitung ist. Gleichwohl erfolgte eine Kooperation mit der Stadt Gießen, so wurden beispielsweise die relevanten Schnittstellen / Übergänge in das städtische Radverkehrsnetz abgestimmt.
- Vorschläge für noch fehlende, aber für den Alltagsradverkehr wichtige Verbindungen (siehe Kap. 2)
- Anregungen / Hinweise zu konkreten Maßnahmen im Konzept (i.d.R. Vorschläge für alternative Streckenführungen oder Wunsch nach höherer Priorisierung, siehe Kap. 3)
- Hinweise auf kürzlich bereits fertiggestellte Strecken, die im Konzept noch als Maßnahmen enthalten waren (siehe Kap. 4)
- Hinweise auf bevorzugte Ausbauarten (siehe Kap. 5)

- Hinweise zu innerörtlichen Verkehrsführungen, z.B. Anlage von Radfahrstreifen oder Ausweisung von Fahrradstraßen, oder andere Routenführungen (siehe Kap. 6)
- Hinweise und Empfehlungen zur Wegweisung (siehe Kap. 7)
- Hinweise und Vorschläge zu geänderten / zusätzlichen bestehenden Radrouten, bei denen kein Handlungsbedarf besteht („blaues Netz“, siehe Kap. 8)

Im weiteren Verlauf wird die vorliegende Ausarbeitung zunächst dem Arbeitskreis ÖPNV des Landkreises Gießen sowie dem Kreistagsausschuss für Infrastruktur, Umwelt und Energie zur Abstimmung vorgelegt, bevor schlussendlich seitens des Kreistages beschlossen wird, welche der Anregungen bzw. Änderungen in das Radverkehrskonzept aufgenommen werden sollen.

2 Vorschläge für neue Verbindungen

Nach der ersten fachlichen Bewertung seitens des Planungsbüros sind insgesamt 45 Vorschläge für neue Verbindungen aus den Stellungnahmen hervorgegangen. Diese wurden vorläufig mit den Kürzeln **N 1 bis N 45** bezeichnet. Nach dem Beschluss seitens des Landkreises Gießen, welche dieser Verbindungen tatsächlich in das Radverkehrskonzept aufgenommen werden sollen, werden diese in das bestehende Nummerierungssystem mit Gemeindegürzel aufgenommen.

Die nachfolgende Tabelle umfasst die Vorschläge für neue Verbindungen:

Neuer Vorschlag	Bezeichnung	Stellungnahme	Summe
N 1	Erneuerung Belag und Rampe Lahnbrücke (alte Bahnbrücke) Lollar	2, 20, 31, 62, 94, 107, T112	7
N 2	Verbreiterung / Ausbau Lahntalradweg zwischen Launsbach und Gießen	30, 31, 107, T110, A76	5
N 3	Radfahrgerechter Ausbau des Weges entlang der Wetzlarer Str. Krofdorf - Gießen (Gesamtbetrachtung)	31, 32, 34, 87, 97, 107, 113, T108	8
N 4	Radfahrgerechter Ausbau der Verbindung Biebental - Heuchelheim - Gießen (Gesamtbetrachtung)	8, 37, 38, 40, 94, 105	6
N 5	Sanierung der Waldhausstraße (K 394) zwischen Schmelzmühle und Krofdorf	107, A52, A72	3
N 6	Verbindung Fellingshausen – Frankenbach an L 3047	8	1
N 7	Verbindung Fellingshausen – Krofdorf (L 3047 und Wirtschaftswege)	4, 8, T7	3
N 8	Radweg an Gleiberger Straße in Biebental (Lückenschluss)	38, 101, A8	3
N 9	Verlegung Lahntalradweg am Ortseingang Wißmar, Beseitigung der gefährlichen Straßenquerung	62, 107, T85, T111	4

N 10	Radweg östlich der Bahnlinie in Lollar, Bahnhof bis Kirchstraße	75	1
N 11	Radweg Ruttershausen - Lollar über Bosch- / Buderus-Gelände (südliche Verlängerung der Maßnahme LO 4, könnte Rad-Hauptnetz Hessen werden)	T77, T79, T84, A49	4
N 12	Verbindung Fronhausen - Friedelhausen entlang der Bahn (mit Lahnbrücke), Rad-Hauptnetz Hessen	A53	1
N 13	Verbindung Odenhausen - Sicherheitshausen über Friedelhausen	20, A48	2
N 14	Ausbau Wirtschaftswege in Lollar (Schul-Radweg)	75	1
N 15	Ausbau Wirtschaftsweg Trohe - Großen-Buseck (Schul-Radweg)	76, T9	2
N 16	Verbindung Treis - Großen-Buseck (Waldweg)	33, T102	2
N 17	Radfahrgerechter Ausbau des Lumda-Radwegs zwischen Allendorf und Londorf (deutlich zu schmaler Wirtschaftsweg)	16, T2, T95, A5	4
N 18	Verbindung Odenhausen - Weitershain	52	1
N 19	Verbindung Weitershain - Schadenbach	50	1
N 20	Verbindung Weitershain - Lumda	51, T31	2
N 21	Verbindung Lardenbach - Freieisen	14, T34, T54	3
N 22	Verbindung Freieisen durch das Seenbachtal Richtung Vogelsbergkreis, Anschluss an R 4	81	1
N 23	Talroute Queckborn - Lauter / Grünberg Schwedendorf	24, T51, A20	3
N 24	Verbindung Queckborn – Göbelnrod, Anschluss an Bahnhof Göbelnrod	24	1
N 25	Verbindung Gonterskirchen – Freieisen, Anschluss an Maßnahme LA 3 (Bahnradweg) in Höhe Laubacher Wald	T52	1
N 26	Lückenschluss Ruppertsburg, Römheldstraße bis Ortseingang	A34	1
N 27	Radfahrgerechter Ausbau des Weges zwischen Ruppertsburg und Villingen (kurzes Stück mit Bruchsteinpflaster)	A22	1
N 28	Östlicher Anschluss von Rodheim an die Maßnahme HU 5	A25	1
N 29	Verbindung Ober-Bessingen - Wetterfeld, Rad-Hauptnetz Hessen	A46	1
N 30	Verbindung Ettingshausen - Queckborn (direkte Verbindung über Wirtschaftswege)	A14	1
N 31	Verbindung Ettingshausen - Queckborn (Lückenschluss auf alter Bahntrasse)	23, 44, T35	3
N 32	Verbindung Ettingshausen - Harbach	A12	1
N 33	Ausbau der Radroute R 6 zwischen Ettingshausen und Nieder-Bessingen	59	1
N 34	Radfahrgerechter Ausbau des Weges zwischen Lindenstruth und Saasen	A67	1
N 35	Ausbau des Weges am Südrand von Hattenrod	23, 44	2
N 36	Verbindung Albach – Hattenrod (Waldweg)	T13	1
N 37	Verbindung Steinbach - Ganseburg / B 49 (Waldweg)	10, T16	2
N 38	Verbindung Albach - Nieder-Bessingen (Waldweg)	10	1
N 39	Ausbau der Radroute R 6 zwischen Lich und Kloster Arnsburg	98, A41	2
N 40	Ausbau des Weges in Watzenborn-Steinberg am Sportplatz	85	1
N 41	Radfahrgerechter Ausbau des Weges in Verlängerung der Magdeburger Straße in Watzenborn-Steinberg bis zum Betonweg nach Linden	5	1
N 42	Radroute Linden östlich der Bahn, Jägerschneise bis Breiter Weg, als Alternative zur Führung auf der Nikolaus-Otto-Straße	5	1
N 43	Verbindung Lang-Göns - Großen-Linden westlich der Bahn	85	1
N 44	Verbindung Weiperfelden - Espa am Waldrand	36	1
N 45	Verbindung Alten-Buseck – Lollar (zwei Trassenvarianten)	T14, T15	2

Für die nachfolgend stellvertretend aufgeführten, häufig genannten Vorschläge besteht aus planerischer Sicht eine besonders hohe Dringlichkeit zur Aufnahme ins Radverkehrskonzept:

- **N 1** – Sanierung der Zufahrtsrampen und des Belages der ehemaligen Bahnbrücke über die Lahn zwischen Lollar und Wißmar. Diese Verbindung ist Teil des überregionalen Lahntalradwegs und darüber hinaus eine kurze Verbindung zwischen den beiden Orten.
- **N 2** – Ausbau und Verbreiterung Lahntalradweg zwischen Launsbach und Gießen. Der Weg ist trotz der Einstufung als Fernradweg mit ca. 1,50 m Breite deutlich zu schmal. Darüber hinaus ist die Verbindung auch als Pendlerstrecke nach Gießen von großer Bedeutung.
- **N 3** – Radfahrgerechter Ausbau der Verbindung Krofdorf-Gleiberg – Gießen entlang der Wetzlarer Straße. In den Stellungnahmen sind sehr häufig die immer gleichen Schwachstellen im Streckenverlauf genannt worden, so dass hier empfohlen wird, hieraus eine neue Maßnahme zu erstellen, um die Verbindung in ihrer Gesamtheit betrachten zu können. Die Strecke beinhaltet bereits die Maßnahme WE 9 und könnte auch zu dieser Nummer zugeordnet werden.
- **N 4** – Radfahrgerechter Ausbau der Verbindung Rodheim-Bieber – Heuchelheim – Gießen. Zu diesem Streckenverlauf wurden ebenfalls häufig verschiedene Schwachpunkte, insbesondere innerhalb der Ortslagen, genannt. Deshalb bietet es sich hier an, die Strecke in ihrer Gesamtheit zu betrachten.
- **N 10 und N 11**, Alternative Führungen zur Ortsdurchfahrt Lollar. Beide Maßnahmen sollen den Radverkehr von der stark befahrenen Ortsdurchfahrt Lollar herunterbringen. **N 10** ist dabei der Ausbau einer Wegeverbindung östlich der Bahnlinie zwischen dem Bahnhof Lollar und der Kirchstraße. Dieser Weg ist nördlich des Bahnhofs bereits vorhanden. **N 11** sieht eine Führung auf der Westseite des Bahndamms vor, zwischen dem südlichen Ende der Maßnahme LO 4 bei Ruttershausen

und der Justus-Kilian-Straße in Lollar. Hier müsste ein Grunderwerb vom Bosch- (Buderus-) Gelände in Lollar erfolgen. Weiterhin wird die Führung durch die Ortslage Ruttershausen damit umgangen. Die Trasse ist Bestandteil des Lahntalradwegs und des Rad-Hauptnetzes Hessen. Weiterhin ist sie auch ein wichtiger Bestandteil einer möglichen künftigen Rad-Schnellverbindung Gießen – Marburg.

Bei einer Umsetzung von N 10 und / oder N 11 könnten die Maßnahmen LO 8 und LO 9 entfallen.

Weitere Kommentare und Bewertungen zu allen vorgeschlagenen Verbindungen sind in der Auswertungstabelle im Anhang 3 (Seiten 67 - 73) zu finden.

3 Alternativrouten zu bestehenden Maßnahmen

Für einige der bereits im Radverkehrskonzept enthaltenen Maßnahmen wurden im Rahmen der Bürgerbeteiligung alternative Streckenführungen vorgeschlagen, die im Folgenden aufgeführt werden:

Maßnahme	Vorgeschlagene Alternative	Stellungnahme	Summe
BI 10	Führung ab dem westlichen Ortsrand von Bieber nicht weiter entlang der L 3074, sondern in die Ortslage über die Hauptstraße. Alternativ auch über Wirtschaftsweg, Friedrich-Löll-Straße, Am Hain und Kehlbachstraße zur Hauptstraße.	85, T5	2
BI 14, BI 15	Straßenbegleitende Führung entlang der K 24 / Fellingshäuser Straße	T6	1
GR 10	Führung über Waldwege anstelle entlang der L 3166, direkte Anbindung der Theo-Koch-Schule	A15	1
GR 14	Führung über Wirtschaftswege anstelle entlang der L 3137 (siehe auch Vorschlag für neue Route N 23)	T51	1
GR 17	Führung auf einem parallelen Wirtschaftsweg weiter östlich	T30	1
HU 3	Verbindung Langd – Rodheim über Wirtschaftsweg weiter westlich, geringere Steigungen	18, 90, T42	3
LA 2	Führung in Seenbrücke über die Emdestraße anstelle durch die Bergwerksstraße, leichtere / sichere Querung der L 3166	A21	1
LA 9	Straßenbegleitende Führung entlang der L 3137	T50	1
LA 11	Führung über Wirtschafts- / Forstweg anstelle entlang der L 3138. Nachteil: Führung über „Steinbacher Kopf“ – höhere Steigungen.	T49	1
LA 12	Führung über Wirtschaftswege südlich der Horloff anstelle entlang der K 189	T48	1
LA 13	Führung über Wirtschaftswege südlich der K 191 entlang des Einartsbachs anstelle von straßenbegleitender Führung	T56, A38	2
LN 2	Führung über erstes Teilstück von LN 3 und dann über bestehenden Wirtschaftsweg entlang des Kleebaches. Letzter Abschnitt wieder straßenbegleitend bis Lützellinden.	100, 109, T61	3
LN 4	Führung über Ortsstraßen anstelle entlang der Autobahn, attraktiver und kürzer für Schülerverkehr	85, 100, 109, T65, T66	5
LN 5	Führung über westlich gelegenen, gepflasterten Fußweg (dieser müsste aber dann breiter ausgebaut werden). Aus planerischer Sicht wird diese Alternative jedoch eher abgelehnt und die Führung auf der vorgesehenen Trasse bevorzugt.	85, 100, 109, T69	4
LN 6	Verlegung auf nördlich verlaufenden Betonweg	5, 85, 100, 109	4
RA 1	Kürzere und direktere Anbindung von Rüdtingshausen nach Londorf wird dringend gewünscht.	19, 29, 39, T97	4
RA 3	Ggf. Anbindung von RA 3 an Ortsteil Kesselbach mit alternativer Führung durch den Wald	T98	1
RE 7	Führung entlang der Jossoller von Hattenrod Richtung RE 6 / Reiskirchen und weiter nach Gießen. Die straßenbegleitende Führung könnte dann je nach letztendlicher Führung ganz oder teilweise entfallen.	44, T11, T12, T100	4
WE 2	Alternative Führung über Wirtschaftsweg weiter nördlich (Verlängerung Rainweg)	107	1

Für die genannten Maßnahmen wird vorgeschlagen, die Alternativstrecken als grün gepunktete Linien im Plan „Netzlücken und Schwachstellen“ darzustellen, so dass die endgültige Streckenführung im Zuge der konkreten Maßnahmenplanung festgelegt werden kann.

Der Wunsch nach höherer Priorisierung konkreter Maßnahmen wurde ebenfalls häufig vorgetragen. Beispielsweise betrifft dies für Berufspendler wichtige Strecken aus dem Umland nach Gießen hinein oder von Biebertal in Richtung Wetzlar, sowie Anbindungen zu ÖPNV-Umsteigepunkten.

Nach der Beschlussfassung durch den Kreistag wird das Priorisierungssystem in der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes dahingehend noch einmal überarbeitet. Dabei wird u.a. noch ein Faktor für die Häufigkeit der Nennungen im Rahmen der Bürgerbeteiligung eingearbeitet.

4 Bereits umgesetzte Maßnahmen

In der Zeit seit Beginn der Arbeiten am Radverkehrskonzept wurden durch die jeweiligen Baulastträger bereits einige der im Konzept enthaltenen Maßnahmen umgesetzt:

- GR 2 – Verbindung Lumda - Atzenhain
- GR 21 – Verbindung Stangenrod - Atzenhain
- LA 8 – Lückenschluss Bahnradweg bis Laubach

Diese Maßnahmen werden daher aus dem Radverkehrskonzept gestrichen und in den Plänen als bestehende Routen dargestellt.

5 Hinweise auf bevorzugte Ausbauarten

Mehrfach wurden im Rahmen der Bürgerbeteiligung auch Angaben zur bevorzugten Befestigung der Wege genannt (z.B. wassergebundene Decken oder Asphaltbauweise). Auf diese Anmerkungen wird an dieser Stelle nicht detaillierter eingegangen. Die letztendlich gewählte Ausbauart wird im Zuge der jeweiligen Detailplanungen abgestimmt und festgelegt. Wichtige Kriterien zur Wahl der Oberflächenbefestigung sind u.a. die Bedeutung des Weges (Frequentierung), die Förderfähigkeit oder die naturschutz- und forstrechtlichen Belange.

6 Radverkehrsführung innerorts

Ebenfalls häufig wurden Wünsche zur Verkehrsführung innerhalb der Ortslagen vorgebracht. Dies reicht von der bloßen Änderung der Routenführung über andere Straßen bis hin zu konkreten Anregungen wie z.B. dem Markieren von Radfahrstreifen oder der Ausweisung von Fahrradstraßen.

Da die innerörtliche Verkehrsführung nicht Gegenstand der Beauftragung seitens des Landkreises Gießen war, wurden derartige Hinweise zwar zur Kenntnis genommen, aber nicht weiter betrachtet.

Gleichwohl ist geplant, dass es im Zuge der Umsetzung 2 – 3 sogenannte Modellkommunen im Landkreis Gießen geben wird, bei denen auch die innerörtliche Verkehrsführung betrachtet und optimiert werden soll. Hierzu gehören u.a. die Themen Wegeführung, bauliche Maßnahmen oder Wegweisung.

7 Hinweise und Empfehlungen zur Wegweisung

Einige der eingegangenen Stellungnahmen beschäftigten sich auch mit dem Thema Wegweisung. Eine einheitliche, überörtlich gültige Beschilderung nach dem aktuell gültigen Standard wurde gefordert, bzw. eine Vereinheitlichung der bereits bestehenden Beschilderung.

Darüber hinaus gab es auch die Anregung, bei der kreisweiten Wegweisung auch das in den Niederlanden, aber auch z.B. in Niedersachsen oder Nordrhein-Westfalen bereits angewendete „Knotenpunktsystem“ einzurichten. Diese Knotenpunktwegweisung wird für Hessen auch im Handbuch zur Radwegweisung der AGNH¹ aufgeführt. Das bestehende Radwegweisungsnetz wird durch dieses System ergänzt. Wichtige Knotenpunkte werden mit einmalig vergebenen Nummern bezeichnet und die Beschilderung um Verweise auf die nächsten Netzknoten ergänzt. Infotafeln mit einer Übersichtskarte der Knotenpunkte und deren Nummern ergänzen die Ausstattung. So kann der Nutzer „Radeln nach Zahlen“ praktizieren und sich seine Route als Nummernfolge merken, anstelle der Ortsnamen.

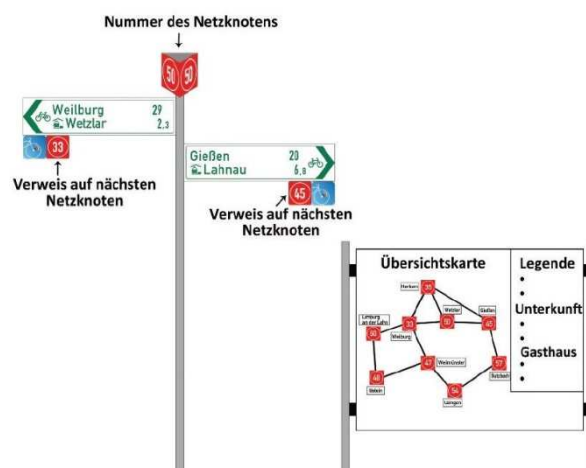


Abbildung 1: Radwegweisungselemente der Knotenpunktwegweisung (Quelle: Handbuch zur Radwegweisung in Hessen)

¹ Handbuch zur Radwegweisung in Hessen, Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, Wiesbaden 2017

8 Hinweise auf bestehende Radrouten ohne Handlungsbedarf

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurden auch Hinweise auf Radrouten gegeben, die zwar in den Plänen noch als „blaues Netz“ fehlen, die aber ebenfalls bereits vorhanden sind und durch den Alltagsradverkehr genutzt werden.

Sofern diese Strecken keinen Handlungsbedarf erfordern, werden sie einfach als blaue Linien (Bestandsnetz) in den Plänen ergänzt. Wenn Teilabschnitte dieser Verbindungen noch Ausbaubedarf aufweisen, wurden sie als Vorschläge für neue Maßnahmen aufgeführt (siehe Kap. 2).

aufgestellt:

Linden, im November 2020, Sven Ackermann

Q:\5500\Planung\DATEN\202010 Auswertung Stellungnahmen\5500_Zusammenfassung
Stellungnahmen.docx

Anhänge:

Tabellarische Auswertung und Beurteilung

Anhang 1	Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Online-Beteiligung und den Teilraumkonferenzen	S. 1 - 60
Anhang 2	Auswertung der Häufigkeit der Nennungen bestehender Maßnahmen	S. 61 - 66
Anhang 3	Zusammenstellung und Bewertung der Vorschläge für neue Maßnahmen	S. 67 - 73