



Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Stadtentwicklung

BEKANNTMACHUNG

zur 60. Sitzung des Ausschusses für Bau, Planung, Umwelt und Stadtentwicklung
am Montag, den 08.02.2021, 18:30 Uhr
in den Saal der Stadthalle, Ziegenhainer Straße 19 a, 34576 Homberg (Efze)

Tagesordnung

1. Ausbau der Hersfelder Straße (VL-180/2019
5. Ergänzung)
2. Aufstellung eines Bebauungsplanes Nr. 8 der Kreisstadt Homberg (Efze) (SB-46/2018
2. Ergänzung)
für den Stadtteil Caßdorf zur Ausweisung eines Allgemeinen Wohngebietes (WA) zwischen Weidenweg, Am Steinacker und Lerchenweg im beschleunigten Verfahren gem. § 13 b BauGB
hier: Abwägung über die während der öffentlichen Auslegung gem. § 13 (2) BauGB eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Satzungsbeschluss
3. Aufstellung einer Einbeziehungssatzung nach § 34 Abs. 4 Baugesetzbuch (VL-109/2020
2. Ergänzung)
(BauGB) für den Stadtteil Roppershain im Bereich Jahnstraße und Dorfkrug
hier: Aufstellungsbeschluss
4. Entwicklung des ehemaligen Klinikareals an der Melsunger Straße (VL-138/2020
8. Ergänzung)
hier: Beratung und Beschlussfassung über das weitere Vorgehen
5. KITA Wernswig; (VL-155/2019
11. Ergänzung)
hier: Annahme Kaufvertragsangebot
6. Schaffung neuer Bauflächen im Stadtteil Wernswig; (VL-13/2021)
hier: Annahme Kaufangebot
7. Nationale Stadtentwicklungspolitik – Projektauftrag „Post-Corona-Stadt: (VL-28/2021)
Ideen und Konzepte für eine resiliente Stadtentwicklung“
hier: a) Aufnahme als Pilotprojekt
b) Förderantrag
8. Erarbeitung eines Radwegeentwicklungskonzepts (VL-253/2018
6. Ergänzung)
hier: a) Entwurf eines Radverkehrskonzepts
b) Umsetzung der Maßnahmen
9. Verkehrssituation Elisabethweg / Ludwig-Mohr-Straße (VL-195/2020
1. Ergänzung)
10. Verschiedenes

Die Teilnahme der Öffentlichkeit ist ausschließlich unter Beachtung der aktuellen Vorgaben hinsichtlich des Corona-Virus und der geltenden Hygienevorschriften möglich.

Homberg (Efze), 29.01.2021

Hilmar Höse
Ausschussvorsitzender



Homberg (Efze), den 09.02.2021

60. Sitzung
Leg.-Periode 2016 / 2021

ÖFFENTLICHE NIEDERSCHRIFT

der 60. Sitzung des Ausschusses für Bau, Planung, Umwelt und Stadtentwicklung
am Montag, 08.02.2021, 18:30 Uhr bis 20:10 Uhr

Anwesenheiten

Anwesend:

Ausschussvorsitzender Hilmar Höse
stellv. Ausschussvorsitzender Rainer Hartmann
Ausschussmitglied Jana Edelmann-Rauthe vertritt Knorr, Wolfgang (CDU)
Ausschussmitglied Joachim Grohmann
Ausschussmitglied Christian Haß
Ausschussmitglied Günther Koch
Ausschussmitglied Christian Utpatel vertritt Groß, Dietmar (FWG)

Vom Magistrat:

Bürgermeister Dr. Nico Ritz

Von der Verwaltung:

Herr Holger Iber

Gäste:

Herr Schmoll-Feller, Büro Unter Ingenieure
Herr Capitain, Büro Unger Ingenieure
Herr Möller, Der Baumläufer

Schriftführer:

Herr Heinz Ziegler

Sitzungsverlauf

Der Ausschussvorsitzende, Herr Höse, begrüßt die erschienenen Mitglieder des Ausschusses, Herrn Bürgermeister Dr. Ritz, Herrn Ziegler und Herrn Iber von der Verwaltung sowie Herrn Schmoll-Feller und Herrn Capitain vom Büro Unger Ingenieure und Herrn Möller von „Der Baumläufer“.

Gegen die Form und Frist der Einladung werden keine Bedenken erhoben. Der Ausschussvorsitzende, Herr Höse, stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest.

1. **Ausbau der Hersfelder Straße**

**VL-180/2019
5. Ergänzung**

Der Ausschussvorsitzende erläutert den Sachverhalt.
Ausschussmitglied Herr Haß nimmt an der Beratung und Beschlussfassung zum Tagesordnungspunkt nicht teil, da er als Anlieger von der Baumaßnahme betroffen ist.

Herr Schmoll-Feller trägt anhand einer Präsentation die geplante Baumaßnahme vor. Die Präsentation ist als Anlage dem Protokoll beigefügt.

Anschließend erläutert Herr Möller dem Ausschuss, dass bei der Baumaßnahme 7 Bäume, die bergab an der rechte Straßenseite stehen, durch die Baumaßnahme im Wurzelwerk so erheblich geschädigt werden, dass sie kurzfristig absterben. Die Bäume sollten daher gefällt werden. Für Ersatzpflanzungen für mindestens 7 Bäume ist im Bereich des Hanges ausreichend Platz.

Zur Sache sprechen die Ausschussmitglieder Herr Hartmann, Herr Koch, Herr Utpatel und Frau Edelmann-Rauche.

Fragen zur Thematik beantworten Herr Schmoll-Feller, Herr Möller und Bürgermeister Dr. Ritz.

Frau Edelmann-Rauche regt an, dass zur gegebenen Zeit mit dem Regionalen Verkehrsdienst der Polizei und dem Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Stadtentwicklung ein Ortstermin zur Thematik Tempo 30 organisiert werden soll.

Beschluss:

Der Ausbau der Hersfelder Straße soll gemäß den vorliegenden Planunterlagen umgesetzt werden.

Abstimmungsergebnis:

Anwesend: 6

Ja-Stimmen: 6

2. **Aufstellung eines Bebauungsplanes Nr. 8 der Kreisstadt Homberg (Efze) für den Stadtteil Caßdorf zur Ausweisung eines Allgemeinen Wohngebietes (WA) zwischen Weidenweg, Am Steinacker und Lerchenweg im beschleunigten Verfahren gem. § 13 b BauGB hier: Abwägung über die während der öffentlichen Auslegung gem. § 13 (2) BauGB eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Satzungsbeschluss** **SB-46/2018**
2. Ergänzung

Bürgermeister Dr. Ritz erläutert den Sachverhalt.

Es gibt keine weiteren Wortmeldungen.

Beschluss:

Über die während der öffentlichen Auslegung gem. § 13 (2) BauGB eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wird analog der als Anlage beigefügten Abwägung entschieden. Weiterhin wird der Satzungsbeschluss gefasst.

Abstimmungsergebnis:

Anwesend: 7

Ja-Stimmen: 7

3. **Aufstellung einer Einbeziehungssatzung nach § 34 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) für den Stadtteil Roppershain im Bereich Jahnstraße und Dorfkrug hier: Aufstellungsbeschluss** **VL-109/2020**
2. Ergänzung

Bürgermeister Dr. Ritz erläutert den Sachverhalt.

Es gibt keine weiteren Wortmeldungen.

Beschluss:

Der Aufstellungsbeschluss für die Einbeziehungssatzung gemäß § 34 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 für die Grundstücke Gemarkung Roppershain, Flur 3, Flurstücke 39/7, 13/1 und 40/2 zur Errichtung eines Einfamilienwohnhauses wird gefasst.

Abstimmungsergebnis:

Anwesend: 7

Ja-Stimmen: 7

4. **Entwicklung des ehemaligen Klinikareals an der Melsunger Straße hier: Beratung und Beschlussfassung über das weitere Vorgehen** **VL-138/2020**
8. Ergänzung

Bürgermeister Dr. Ritz erläutert den Sachverhalt anhand der Sitzungsvorlage, insbesondere geht er auf die Ziffern I und IV ein.

Zur Sache sprechen die Ausschussmitglieder Herr Koch, Herr Haß und Ausschussvorsitzender Herr Höse.

Nach ausführlicher Diskussion zu verschiedenen Handlungsoptionen stellt Herr Koch den Antrag, der Stadtverordnetenversammlung zu empfehlen, den Tagesordnungspunkt abzusetzen, weil die beauftragten Gutachten und Untersuchungsergebnisse noch nicht vorliegen.

Beschluss:

Der Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Stadtentwicklung empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung, den Tagesordnungspunkt abzusetzen.

Abstimmungsergebnis:

Anwesend: 7
Ja-Stimmen: 4
Nein-Stimmen: 2
Enthaltungen: 1

5. **KITA Wernswig;
hier: Annahme Kaufvertragsangebot**

**VL-155/2019
11. Ergänzung**

Es gibt keine Wortmeldungen.

Beschluss:

Das Kaufangebot **UR-Nr. 128/2020 (Erwerb des Hofes „Rohde“)** des Notars Christoph Baumunk, Homberg (Efze), wird **angenommen**.

Das Kaufangebot **UR-Nr. 130/2020** des Notars Christoph Baumunk, Homberg (Efze) wird **n i c h t** angenommen.

Abstimmungsergebnis:

Anwesend: 7
Ja-Stimmen: 5
Enthaltungen: 2

6. **Schaffung neuer Bauflächen im Stadtteil Wernswig;
hier: Annahme Kaufangebot**

VL-13/2021

Zur Sache spricht Ausschussmitglied Herr Koch.

Beschluss:

Das Kaufangebot **UR-Nr: 129/2020 (Erwerb zur Vermarktung von 9 städtischen Bauplätzen)** des Notars Christoph Baumunk, Homberg (Efze) wird **angenommen**.

Das Kaufangebot **UR-Nr. 131/2020** des Notars Christoph Baumunk, Homberg (Efze) wird **n i c h t** angenommen.

Abstimmungsergebnis:

Anwesend: 7
Ja-Stimmen: 5
Enthaltungen: 2

7. **Nationale Stadtentwicklungspolitik – Projektauftrag „Post-Corona-Stadt: Ideen und Konzepte für eine resiliente Stadtentwicklung“
hier: a) Aufnahme als Pilotprojekt
b) Förderantrag**

VL-28/2021

Bürgermeister Dr. Ritz erläutert den Sachverhalt und gibt ergänzende Informationen zur Sitzungsvorlage.

Zur Sache sprechen die Ausschussmitglieder Herr Utpatel und Herr Koch.

Beschluss:

Der Magistrat wird beauftragt, für den Projektvorschlag „WANDELpfad und Co-Working Galerie“ einen entsprechenden Förderantrag einzureichen.

Abstimmungsergebnis:

Anwesend: 6

Ja-Stimmen: 6

Frau Edelmann-Rauthe war zum Zeitpunkt der Abstimmung nicht anwesend.

8. **Erarbeitung eines Radwegeentwicklungskonzepts**
hier: a) Entwurf eines Radverkehrskonzepts
b) Umsetzung der Maßnahmen

VL-253/2018
6. Ergänzung

Bürgermeister Dr. Ritz erläutert den Sachverhalt.

Ausschussmitglied Herr Utpatel legt einen geänderten Beschlussvorschlag der FWG vor und erläutert diesen.

Es gibt keine weiteren Wortmeldungen.

Ausschussvorsitzender Herr Höse lässt über den geänderten Beschlussvorschlag abstimmen.

Beschluss:

a) Das Radverkehrskonzept wird beschlossen.

b) Der Magistrat wird beauftragt, die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept in Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis „Radverkehr“ anzustoßen und den Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Stadtentwicklung zu beteiligen. Darüber hinaus wird zweimal jährlich über die Umsetzung in der Stadtverordnetenversammlung berichtet.

Für die Umsetzung der in der Anlage als „kurzfristig“ angesetzten Maßnahmen, wird ein Zeitplan mit Priorisierung der Maßnahmen erarbeitet. Alle in der Vorlage mit Kosten bis zu 600 Euro benannten Maßnahmen werden beschlossen und sollen baldmöglichst umgesetzt werden.

Die Maßnahmen „Lückenschluss des Stellbergsweg zum R5 und R17“ soll auf Grundlage des Konzeptes fortgeführt und abgeschlossen werden.

Zur Maßnahme „Geh- und Radweg Ziegenhainerstraße - Industriegebiet“ wird auf den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 13. Juni 2019 verwiesen (VL-94/2019). Demnach ist dieser Radweg entlang der Robert-Bosch-Straße zu planen.

Im Zuge der Planung des barrierefreien Ausbaus der Bushaltestelle in Berge, soll die Radverkehrssituation ebenfalls betrachtet werden. Die im Konzept ausgearbeiteten Varianten sollen im Rahmen einer Machbarkeitsstudie weiterverfolgt werden. Die Machbarkeitsstudie soll zeitnah beauftragt werden. Für diese Untersuchung wird mit

Kosten in einer Größenordnung von max. 25.000,00 € gerechnet. Die Kosten für die Machbarkeitsstudie sollen im Falle der späteren Realisierung der Maßnahme aus investiven Mitteln für den Radwegebau bezahlt und entsprechend aktiviert werden. Sollte eine bauliche Umsetzung unterbleiben, handelt es sich um ergebniswirksamen Aufwand.

Abstimmungsergebnis:

Anwesend: 7

Ja-Stimmen: 6

Enthaltungen: 1

9. Verkehrssituation Elisabethweg / Ludwig-Mohr-Straße

**VL-195/2020
1. Ergänzung**

Zur Sache spricht Ausschussmitglied Frau Edelmann-Rauthe.

10. Verschiedenes

a) Ausschussmitglied Herr Koch möchte wissen, ob sich der Ortsbeirat Holzhausen für einen Standort des Feuerwehrhauses entschieden hat.

Bürgermeister Dr. Ritz antwortet, dass der Ortsbeirat 3 Variantenvorschläge gemacht hat, die derzeit auf Eignung geprüft werden.

b) Ausschussmitglied Herr Koch lobt den gut gelungenen Ausbau des Schmückebergsweges im Gegensatz zu anderen Straßen.

c) Ausschussmitglied Herr Koch fragt, ob alle Grundstücke an der Brandenburger Straße an das Kanalnetz angeschlossen sind. Diese Frage wurde bereits in einer früheren Sitzung gestellt.

Bürgermeister Dr. Ritz antwortet, dass auch das noch nicht bebaute Areal in der Brandenburger Straße an das Kanalnetz angeschlossen ist.

d) Ausschussmitglied Herr Koch möchte, dass bei dem Ausbau von Straßen alle grundsätzlich bebaubaren Grundstücke an Ver- und Entsorgungsleitungen angeschlossen werden.

Herr Capitain und Herr Iber geben ergänzende Erläuterungen zu diesem Thema.

e) Ausschussmitglied Frau Edelmann-Rauthe fragt, ob alle Arbeiten am Einkaufszentrum Drehscheibe abgeschlossen sind.

Bürgermeister Dr. Ritz antwortet, dass noch Restarbeiten zu erledigen sind.

Herr Möller und Herr Schmoll-Feller geben hierzu ergänzende Erläuterungen. Es stehen noch Baumpflanzungen aus, die witterungsbedingt noch nicht erfolgen konnten.

f) Ausschussmitglied Herr Grohmann fragt nach dem Sachstand zur Verhinderung des beidseitigen Parkens im Bereich des Marktplatzes.

Bürgermeister Dr. Ritz antwortet, dass regelmäßige Befahrungen mit Feuerwehrfahrzeugen, insbesondere der Drehleiter stattfinden.

Im Haushalt 2021 sind Kosten für Stadtmobiliar veranschlagt. Davon sollen entsprechende Barrieren zum Verhindern widerrechtlichen Parkens aufgestellt werden

- g)** Ausschussmitglied Herr Haß teilt dem Ausschuss mit, dass im Bereich der Drehscheibe trotz aufgestellter Poller immer wieder Falschparker auffallen.
Bürgermeister Dr. Ritz antwortet, dass in diesem Bereich gegebenenfalls mehr Verkehrskontrollen stattfinden sollen.
- h)** Ausschussmitglied Herr Koch ist der Meinung, dass die dreistündige Parkzeit beim Einkaufszentrum Drehscheibe zu gering bemessen ist. Hier sollte eine andere Lösung gefunden werden.
- i)** Ausschussvorsitzender Herr Höse regt an, dass bei zukünftigen Sitzungen mehr Mikrofone zur Verfügung gestellt werden, falls die Corona-Pandemie noch länger dauern sollte.

Zum Abschluss der Sitzung bedankt sich der Ausschussvorsitzender, Herr Höse, für die gute Zusammenarbeit bei den 60 Sitzungen in der laufenden Legislaturperiode.

Hilmar Höse
Ausschussvorsitzender

Heinz Ziegler
Schriftführer

Beschlussvorlage

- öffentlich -

Drucksache: VL-180/2019 5. Ergänzung

Fachbereich: Technische Dienste

Beratungsfolge	Termin
BPUS	08.02.2021
Stadtverordnetenversammlung	11.02.2021

Ausbau der Hersfelder Straße

a) Erläuterung:

Die „Hersfelder Straße“ soll in drei Bauabschnitten vom Bereich „Holzhäuser Straße“ bis zur „Waßmuthshäuser Straße“ ausgebaut werden.

Die Kosten der Gesamtmaßnahme betragen 3,3 Millionen Euro, bei einer Förderung von 1,5 Millionen.

Der erste Bauabschnitt von der „Holzhäuser Straße“ bis zur Einmündung „Welferoder Straße“ soll in 2021 ausgebaut werden.

Der Radverkehr stadteinwärts soll über den 2,50 m breiten Rad-Gehweg erfolgen.

Die Radfahrer stadtauswärts in Richtung Behördenzentrum/Holzhausen können über den im Zuge der Baumaßnahmen ertüchtigten Steinweg fahren.

Die Radfahrer in Richtung Osterbach/R5 fahren über die Hersfelder Straße bis zur Einmündung „Welferoder Straße“. Hier werden die linksabbiegenden Radfahrer durch Verkehrsinsel und entsprechende Markierung vor dem Gegenverkehr geschützt.

Im Zuge der Bauarbeiten müssen auch die Bäume entlang der „Hersfelder Straße“ entfernt werden, da durch die Bauarbeiten das Wurzelwerk beschädigt wird und so die Standfestigkeit als auch die Wasserzufuhr nicht mehr gewährleistet ist.

Die Herren Schmoll-Feller und Möller von UNGER ingenieure werden an der Sitzung des Ausschusses für Bau, Planung, Umwelt und Stadtentwicklung teilnehmen und entsprechende Erläuterungen geben.

b) Gesetzliche Bestimmungen oder Richtlinien zur Beachtung:

c) Finanzielle Auswirkung bei Beschlussfassung:

Kostenstelle: 3020101812 Sachkonto:

Verfügbare Mittel laut Haushaltsplan:

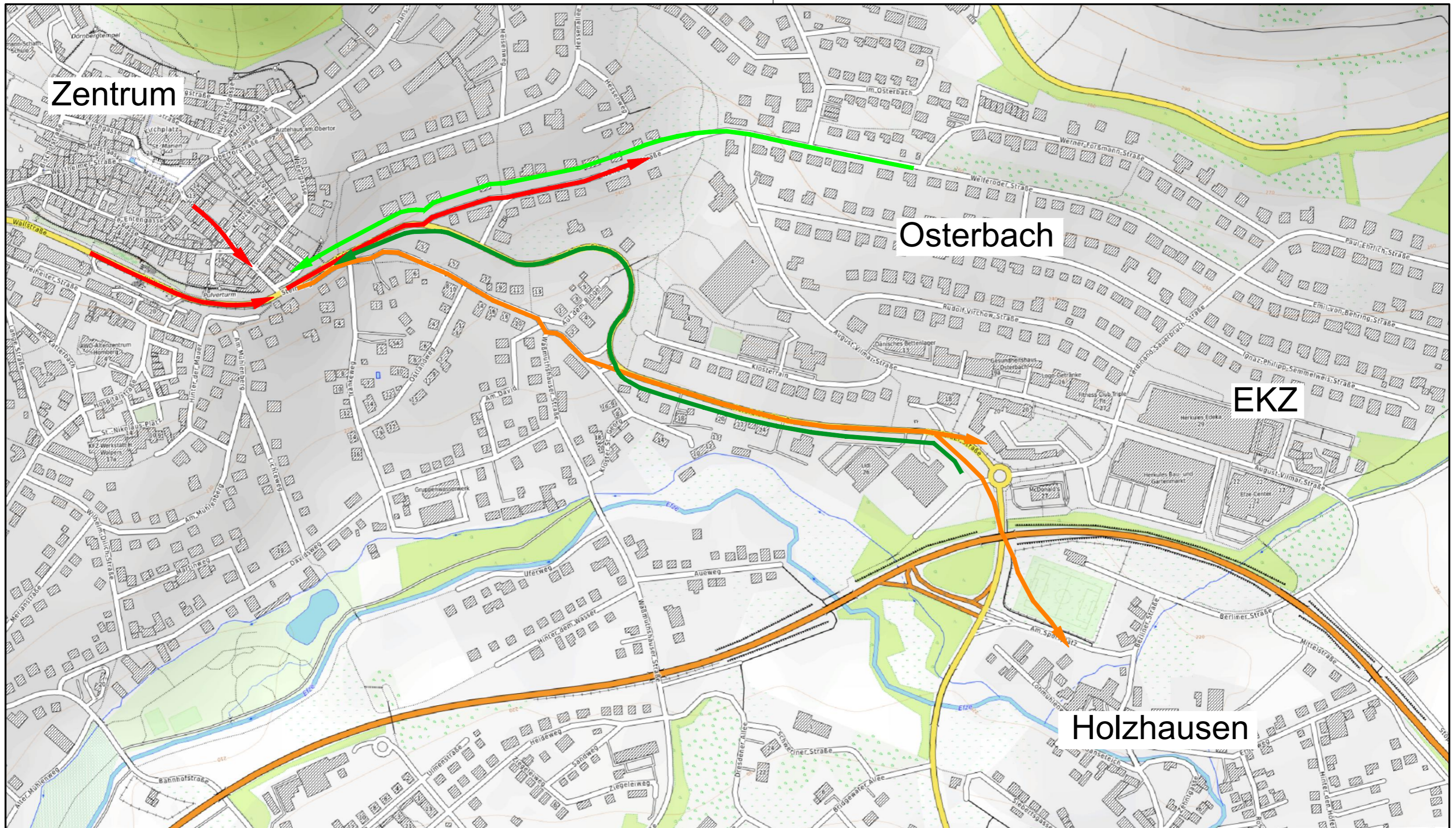
Tatsächlich verfügbare Mittel:

d) Beschlussvorschlag:

Der Ausbau der Hersfelder Straße soll gemäß den vorliegenden Planunterlagen umgesetzt werden.

Anlage(n):

1. 210208 - Entscheidung Ausbauvariante Plan 1
2. 210208 - Entscheidung Ausbauvariante Plan 2



Zentrum

Osterbach

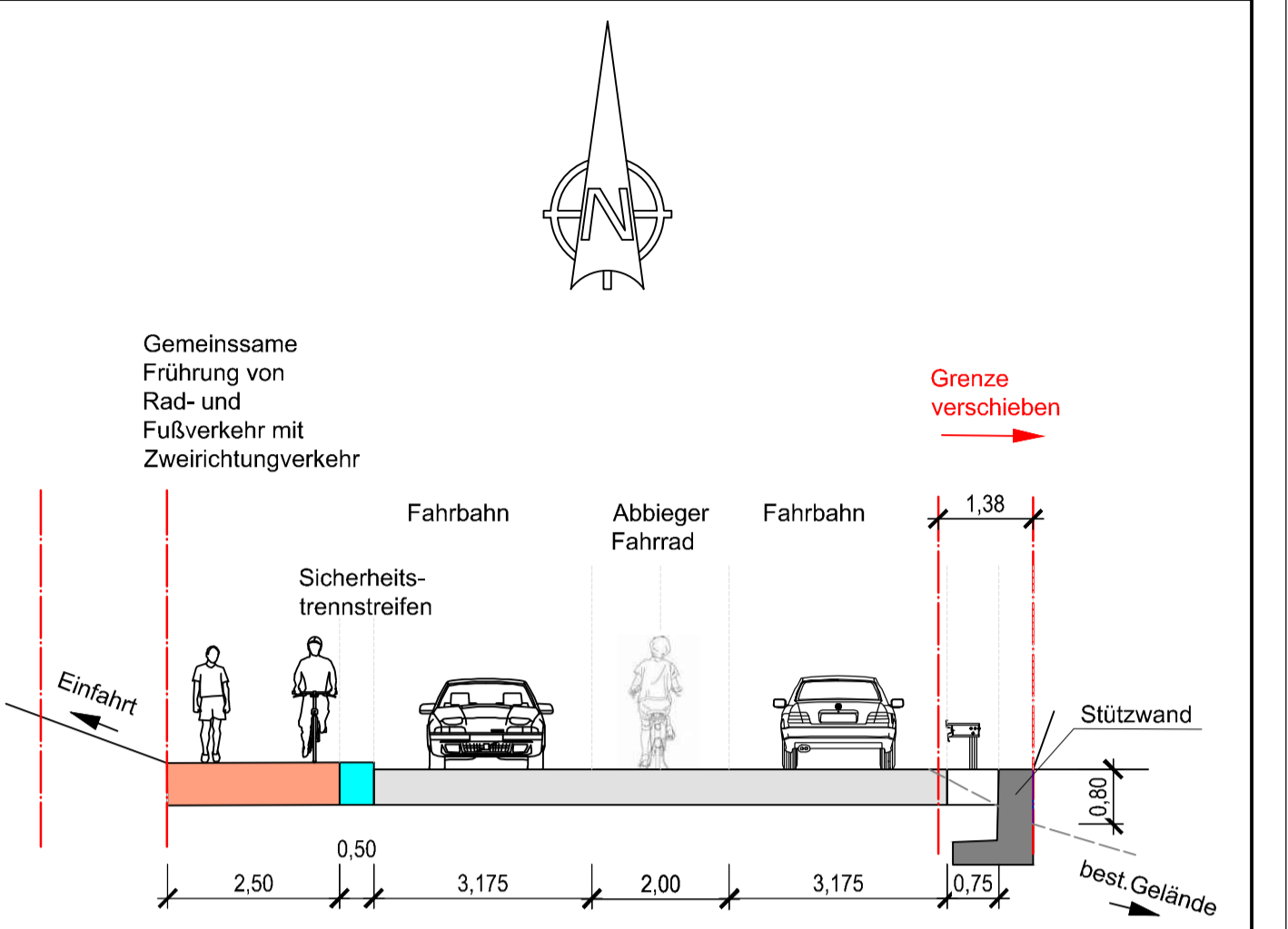
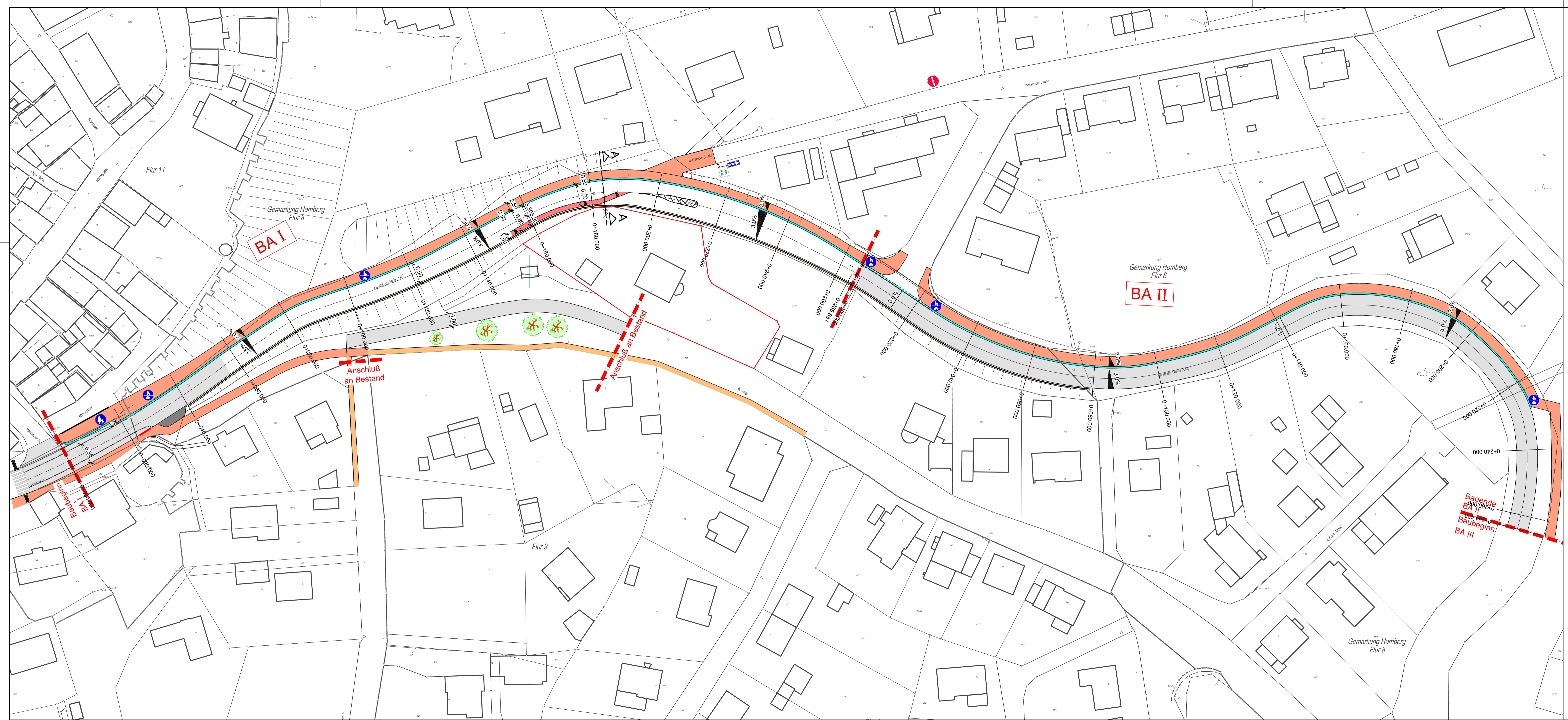
EKZ

Holzhausen

UNGER
ingenieure
Ingenieuramt seit 1948

- Darmstadt
- Freiburg
- Homberg (Efze)
- Heidelberg
- Koblenz
- Mainz
- Offenbach

Projekt: Erneuerung Hersfelder Straße	Maßstab: o.M o.M
Planbezeichnung: Lageplan	Zeichnungs Nr.: 20_30655_AF 02_04
	Stand: Jan.2021



Index	Art der Änderung	Name	Datum

UNGER ingenieure
ing_agement seit 1948
 Darmstadt ■ Freiburg ■ Homberg (Efze) ■ Heidelberg ■ Koblenz ■ Mainz ■ Offenburg

UNGER Ingenieure
 Ingenieurgesellschaft mbH
 Walbmuthshäuser Straße 36
 34576 Homberg (Efze)
 www.unger-ingenieure.de
 Telefon 05681 7702-0

Auftraggeber: **Magistrat der Reformationsstadt Homberg (Efze)**
 Kreisstadt des Schwalm-Eder-Kreises

Projekt: **Erneuerung Hersfelder Straße**

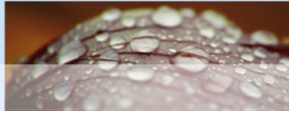
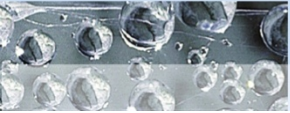
Planbezeichnung: **Bauabschnitt I + II - Lageplan -**

Name:	Datum:	Projekt Nr.:	Planstatus:
Bearbeitet: MSF/IGS	Juli 2020	30655	Ausführungsplanung
Gezeichnet: IGS/BH/SE	Juli 2020	Maßstab:	Zeichnungs Nr.:
Geprüft:		1 : 500	20_30655_AF_02_01
Stand: Civil-3D	25.01.2021		

Auftraggeber: _____ Planverfasser: _____

UNGER ingenieure
 Ingenieurgesellschaft mbH
 Walbmuthshäuser Straße 36
 34576 Homberg (Efze)
 www.unger-ingenieure.de
 Telefon 05681 7702-0 Fax-19

Homberg, den Jan. 2021

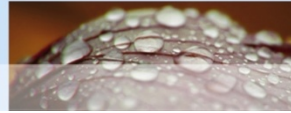
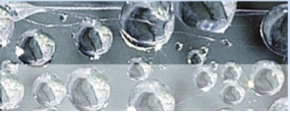


UNGER
ingenieure

Ing_agement seit 1948

UNGER ing Michael Schmol-Feller

Hersfelder Straße



➤ Übersicht / BA I

➤ Radwegeführung

➤ Bäume

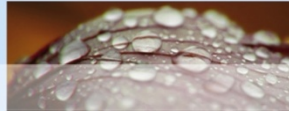
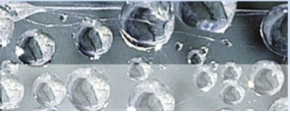
Hersfelder Straße

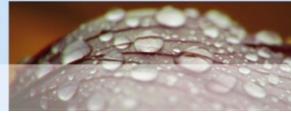
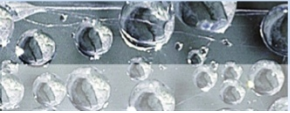


UNGER
ingenieure

Ing_agement seit 1948

UNGER ing Michael Schmoll-Feller





➤ Übersicht / BA I

➤ Radwegeführung

➤ Bäume

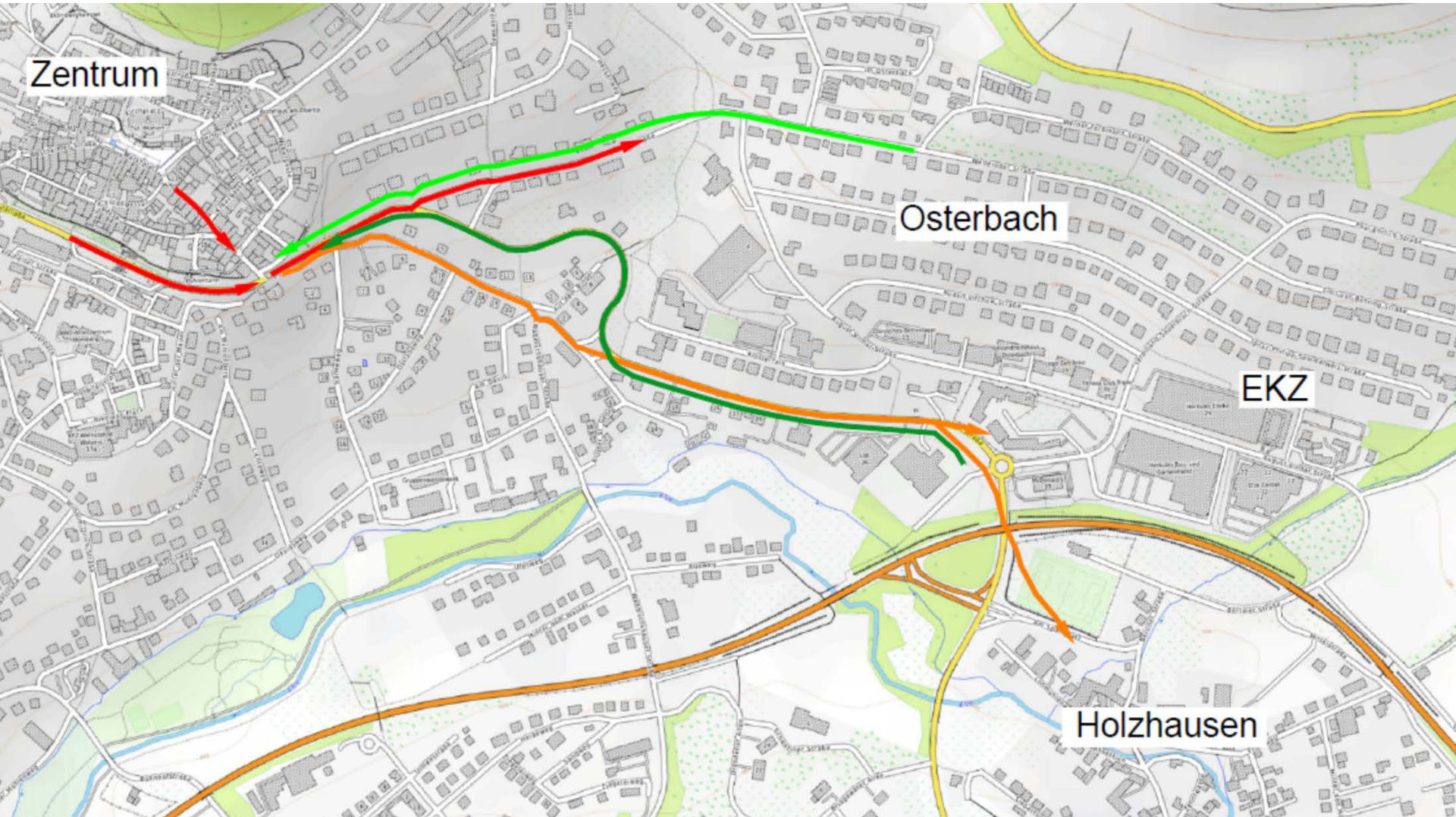
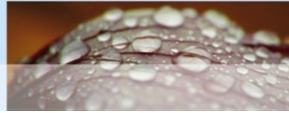
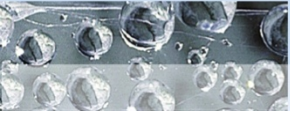
Hersfelder Straße



UNGER
ingenieure

Ing_agement seit 1948

UNGER ing Michael Schmolz-Feller



Zentrum

Osterbach

EKZ

Holzhausen

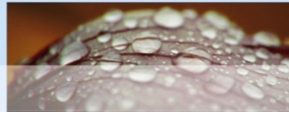
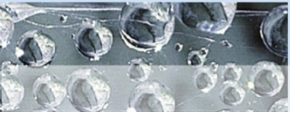
Hersfelder Straße



UNGER
ingenieure

Ing_agement seit 1948

UNGER ing Michael Schmoll-Feller



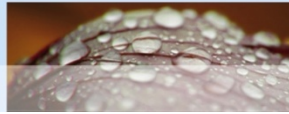
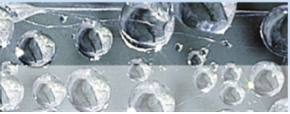
Hersfelder Straße



UNGER
ingenieure

Ing_agement seit 1948

UNGER ing Michael Schmoll-Feller



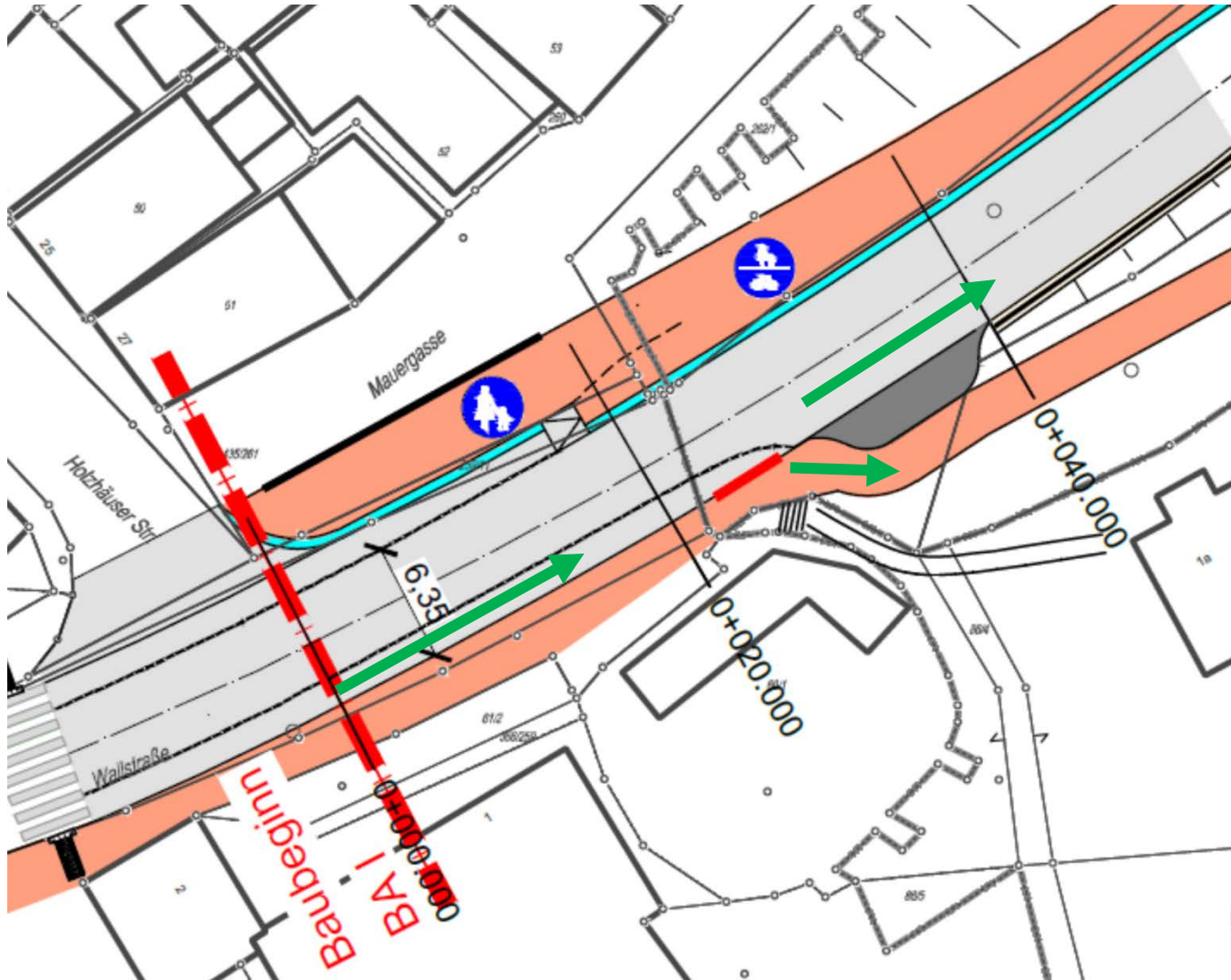
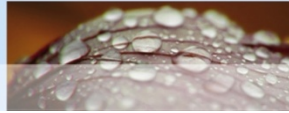
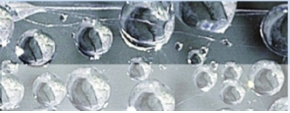
Hersfelder Straße



UNGER
ingenieure

Ing_agement seit 1948

UNGER ing Michael Schmoll-Feller



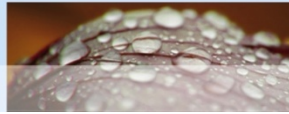
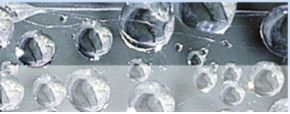
Hersfelder Straße



UNGER
ingenieure

Ing_agement seit 1948

UNGER ing Michael Schmolz-Feller



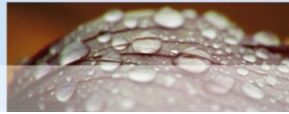
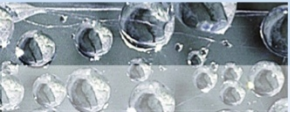
Hersfelder Straße



UNGER
ingenieure

Ing_agement seit 1948

UNGER ing Michael Schmoll-Feller



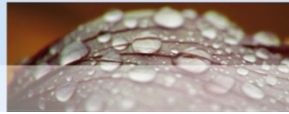
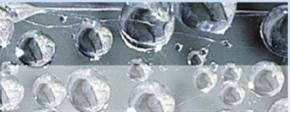
Hersfelder Straße



UNGER
ingenieure

Ing_agement seit 1948

UNGER ing Michael Schmoll-Feller



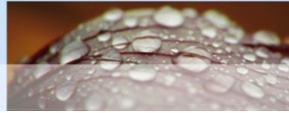
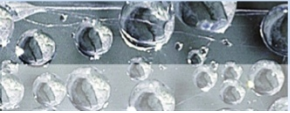
Hersfelder Straße

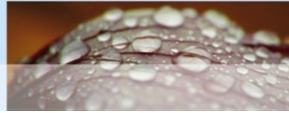
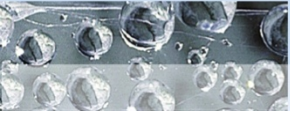


UNGER
ingenieure

Ing_agement seit 1948

UNGER ing Michael Schmolz-Feller





- **Übersicht / BA I**
- **Radwegeführung**
- **Bäume**

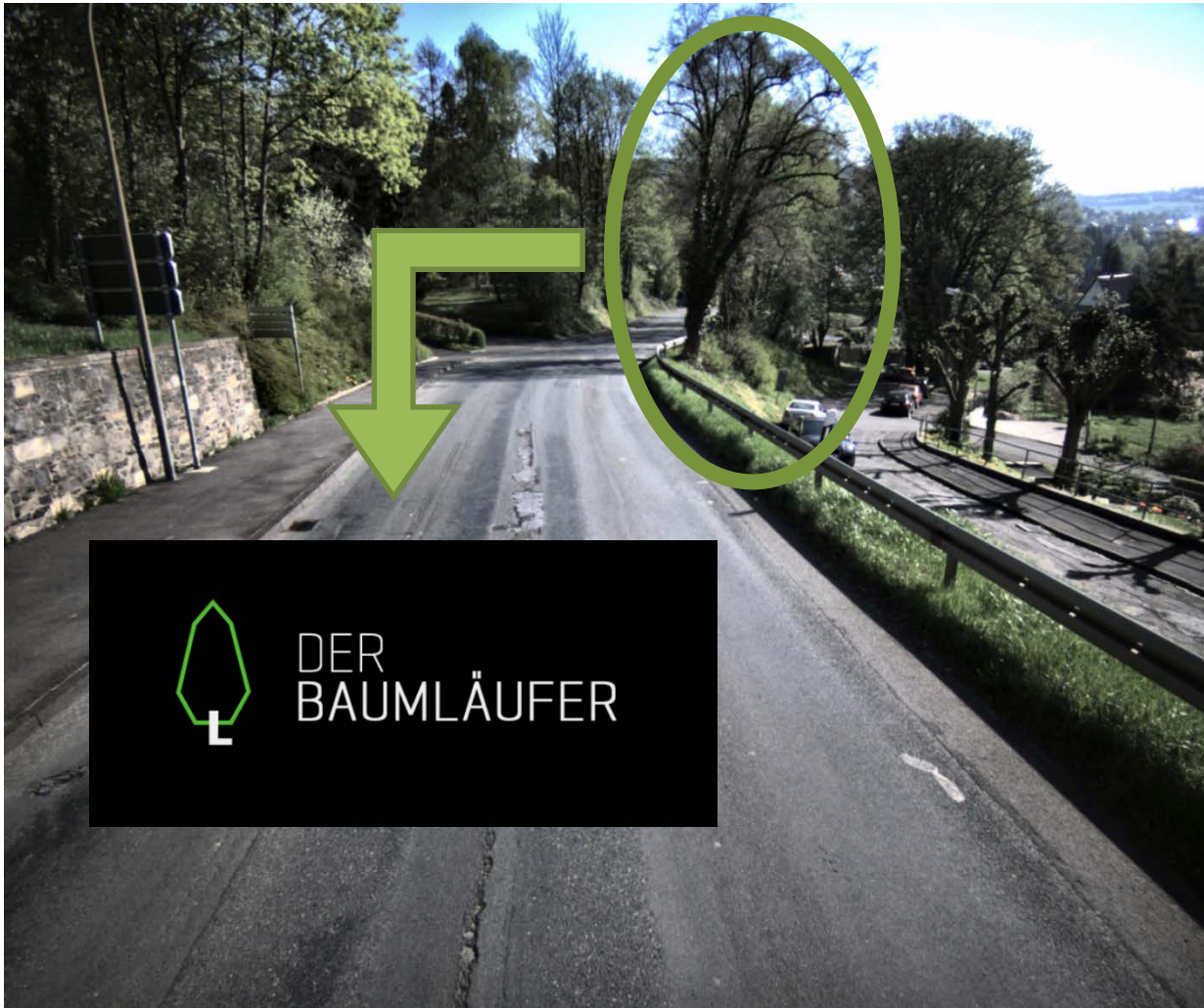
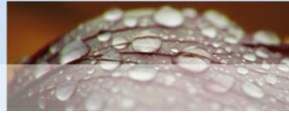
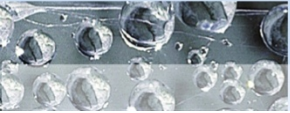
Hersfelder Straße



UNGER
ingenieure

Ing_agement seit 1948

UNGER ing Michael Schmoll-Feller



DER
BAUMLÄUFER

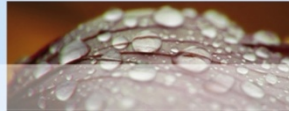
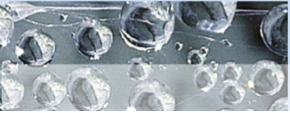
Hersfelder Straße



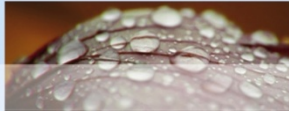
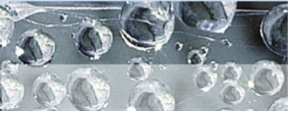
UNGER
ingenieure

Ing_agement seit 1948

UNGER ing Michael Schmoll-Feller



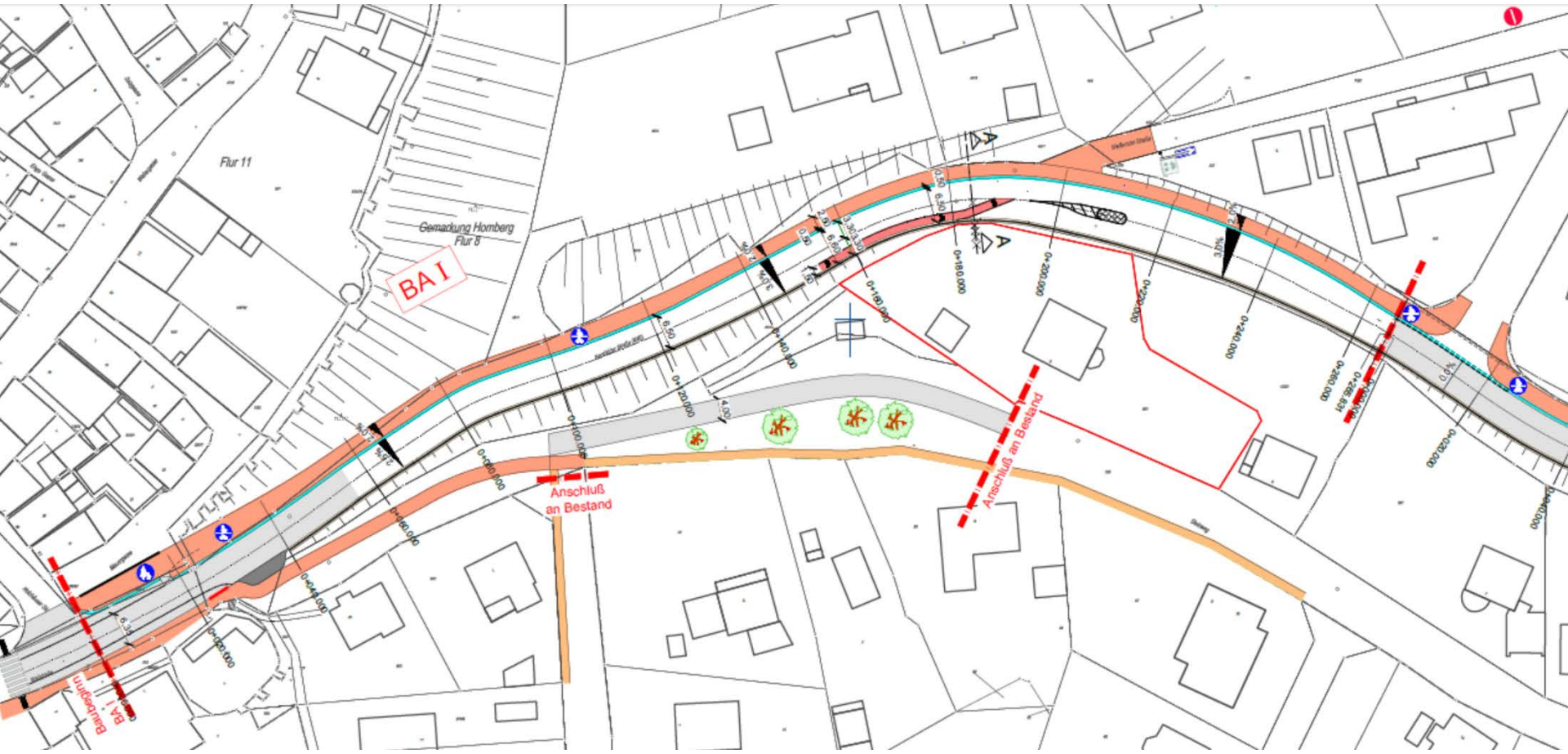
Hersfelder Straße



UNGER
ingenieure

Ing_agement seit 1948

UNGER ing Michael Schmolz-Feller



Beschlussvorlage

- öffentlich -

Drucksache: SB-46/2018 2. Ergänzung

Fachbereich: Bauleitplanung / Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin
Magistrat	28.01.2021
BPUS	08.02.2021
Stadtverordnetenversammlung	11.02.2021

Aufstellung eines Bebauungsplanes Nr. 8 der Kreisstadt Homberg (Efze) für den Stadtteil Caßdorf zur Ausweisung eines Allgemeinen Wohngebietes (WA) zwischen Weidenweg, Am Steinacker und Lerchenweg im beschleunigten Verfahren gem. § 13 b BauGB

hier: Abwägung über die während der öffentlichen Auslegung gem. § 13 (2) BauGB eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Satzungsbeschluss

a) Erläuterung:

Die Stadtverordnetenversammlung hat mit Beschluss Nr. 7 vom 07.09.2017 den Aufstellungsbeschluss gefasst. Gem. § 13 a Abs. 3 BauGB (frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit) wurde den Bürgerinnen und Bürgern in der Zeit vom 10.08.2020 bis einschl. 14.08.2020 Gelegenheit gegeben, sich über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung zu informieren. Hiervon wurde kein Gebrauch gemacht. Die öffentliche Auslegung des Planentwurfs fand in der Zeit vom 17.08.2020 bis einschl. 17.09.2020 statt. Die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 12.08.2020 vom Planungsbüro akp aufgefordert, bis zum 17.09.2020 ihre Stellungnahme abzugeben. Von den Trägern öffentlicher Belange haben lediglich die Wirtschafts-förderung -FB Dorfentwicklung- des Landrats des Schwalm-Eder-Kreises wegen Aufnahme der Stadt Homberg in das Dorfentwicklungsprogramm und die Untere Denkmalschutzbehörde des Kreisausschusses wegen Dachform und -neigung und Dacheindeckung Anregungen und Bedenken vorgetragen. Mit dem FB Dorfentwicklung hat am 13.10.2020 ein Gespräch zur Genehmigungsfähigkeit der Dorfentwicklung stattgefunden.

Die Genehmigung des Schwalm-Eder-Kreises für die Fortführung des Bauleitplanverfahrens Bebauungsplan Nr. 8 für den Stadtteil Caßdorf ist am 18. Januar 2021 eingegangen.

Der Abwägungsvorschlag, der Bebauungsplan mit den eingearbeiteten Änderungen, die textl. Fest-setzungen und die Begründung mit den jeweils farbig markierten Änderungen sowie das Schreiben der Dorf- und Regionalentwicklung sind als Anlagen beigefügt.

b) Gesetzliche Bestimmungen oder Richtlinien zur Beachtung:

Baugesetzbuch (BauGB)

c) Finanzielle Auswirkung bei Beschlussfassung:

d) Beschlussvorschlag:

Über die während der öffentlichen Auslegung gem. § 13 (2) BauGB eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wird analog der als Anlage beigefügten Abwägung entschieden.

Weiterhin wird der Satzungsbeschluss gefasst.

Anlage(n):

1. 200930 - Abwägung, Keller
2. 200928 - B-Plan Nr. 8
3. 200928 - Textl. Festsetzungen mit markierten Änderungen
4. 200928 - Begründung mit markierten Änderungen
5. 210118 - Dorf- u. Regionalentw. - AW Prüf. Ausweis. Baugeb.

**Aufstellung eines Bebauungsplanes Nr. 8 der Kreisstadt Homberg (Efze) für den Stadtteil Caßdorf zur Ausweisung eines Allgemeinen Wohngebietes (WA) zwischen Weidenweg, Am Steinacker und Lerchenweg im beschleunigten Verfahren gem. § 13 b BauGB
hier: Abwägung über die während der öffentlichen Auslegung gem. § 3 (2) BauGB eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange**

Stand 30.09.2020

<p>Regierungspräsidium Kassel Dez. 21/2L - Regionalplanung Am Alten Stadtschloss 1 34117 Kassel</p> <p><u>Stellungnahme vom 09.09.2020</u></p> <p>Mit der vorgelegten Planung soll Ortsrand von Caßdorf eine neue ca. 0,5 ha große Wohnbaufläche ausgewiesen werden. Im Flächennutzungsplan ist die geplante Fläche als Wohnbaufläche dargestellt.</p> <p>Im Regionalplan Nordhessen 2009 (RPN) ist die Fläche als Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft festgelegt. Damit befindet sich die geplante Wohnbaufläche zwar außerhalb des Siedlungsbestands; allerdings grenzt an die bereits erschlossene Fläche an 3 Seiten Bebauung an. Wie in einer gemeinsamen Besprechung am 4.12.2019 erörtert, werden aufgrund der Lage der Fläche im Siedlungszusammenhang und der geringen Größe keine regionalplanerischen Bedenken gegen die vorliegende Planung geltend gemacht.</p> <p>Diese Stellungnahme berührt keine Entscheidungen nach anderen Rechtsvorschriften.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Regierungspräsidium Kassel Abt. Umwelt- und Arbeitsschutz Dez. 31.1 - Altlasten und Bodenschutz Im Alten Stadtschloss 1 34117 Kassel</p> <p><u>Stellungnahme vom 14.08.2020</u></p> <p>Altlasten: In der beim HLNUG geführten Altflächendatei des Landes Hessen werden Informationen über Altflächen (Altablagerungen/Altstandorte) sowie Flächen mit sonstigen schädlichen Bodenveränderungen vorgehalten, soweit diese von den Kommunen im Rahmen ihrer gesetzlichen Pflichtaufgaben gemeldet oder der zuständigen Behörde auf sonstigem Wege übermittelt wurden. Nach entsprechender Recherche ist festzustellen, dass es im Fachinformationssystem Altflächen und Grundwasserschadensfälle (FIS AG) für den o. g. Planungsraum mit ca. 0,5 ha (Gemarkung Caßdorf, Flur 7, Flurstücke 114/2, 139/1, 191/50 und 52/7, jeweils teilweise) keine belastenden Eintragungen bestehen. Aus altlastenrechtlicher und -fachlicher Sicht bestehen keine Bedenken gegen das o. g. Vorhaben.</p>	<p>Altlasten: Die Stellungnahme und Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

Bodenschutz:

Gemäß Baugesetzbuch ist mit Boden schonend und sparsam umzugehen (§ 1 a Abs. 2 BauGB). Zudem ist es erforderlich, Vermeidung und Ausgleich von voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in der Abwägung zu berücksichtigen (§ 1 a Abs. 3 BauGB). Dies gilt grundsätzlich für Eingriffe in das Schutzgut Boden, somit auch für beschleunigte Verfahren nach § 13 BauGB. Darüber hinaus sind die Belange des vorsorgenden Bodenschutzes in Planungen gemäß § 4, § 7 BBodSchG; § 1, § 2 HaltBodSchG; § 1, Nr. 4 BBodSchV zu berücksichtigen. Das Schutzgut Boden wird in der Begründung zum Bebauungsplan, Kap. 3.2, behandelt. Darin nicht enthalten sind Kompensationsmaßnahmen für den Verlust der Bodenfunktionen.

Die geplante Bebauung führt zu einer Bodenversiegelung auf den vorgenannten Flächen und damit zu einer Zerstörung der natürlichen Bodenfunktionen. Sofern im Rahmen des Planungsverfahrens noch nicht berücksichtigt, sind auf Basis einer bodenkundlichen Bewertung bodenschonende Maßnahmen zur Verringerung und zum Ausgleich des Eingriffs zu berücksichtigen.

Hinweise zur Berücksichtigung von Bodenschutzbelangen in der Abwägung und der Umweltprüfung nach BauGB in Hessen sind der Arbeitshilfe „Bodenschutz in der Bauleitplanung“ des Hessischen Ministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (HMUKLV) zu entnehmen.

Die Bodenfunktionsverluste sind zu bilanzieren und unter Berücksichtigung der Arbeitshilfe „Kompensation des Schutzgutes Boden in der Bauleitplanung nach BauGB“ des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie, 2018, auszugleichen.

Diese und weitere Informationen erhalten Sie auch auf der Internetseite des HMUKLV:

<https://umwelt.hessen.de/umwelt-natur/boden/vorsorgender-bodenschutz/bodenschutz-der-bauleitplanung>

<https://umwelt.hessen.de/umwelt-natur/boden/vorsorgender-bodenschutz/bodenschutz-kommunen>

<https://umwelt.hessen.de/umwelt-natur/boden/vorsorgender-bodenschutz/bodenschutz-beim-bauen>

Unter Berücksichtigung der bodenschutzrelevanten Aspekte bestehen aus Sicht des Bodenschutzes keine Bedenken gegen das o. g. Vorhaben.

Bodenschutz:

Die vorliegende Bebauungsplanaufstellung erfolgt nach § 13 b BauGB der in einem eng abgegrenzten Umfang die Einbeziehung von Außenbereichsflächen in das beschleunigte Verfahren nach § 13 a BauGB erlaubt. Die vorliegende Planung entspricht hierbei den Vorgaben, die der Gesetzgeber bzgl. der Anwendung des § 13 b BauGB (Einbeziehung von Außenbereichsflächen in das beschleunigte Verfahren) im Bebauungsplanverfahren vorgibt. Der § 13 b BauGB ist als Annexvorschrift zu § 13 a BauGB (Bebauungspläne der Innentwicklung) konstruiert und somit gelten die dortigen Bestimmungen über Bebauungspläne der Innenentwicklung auch für die der Außenentwicklung dienenden Bebauungspläne nach § 13 b. Neben anderen Bestimmungen gilt somit, dass ein Ausgleich im Sinne der Eingriffsregelung bei Plänen nach § 13 b generell entfällt (vgl. Krautzberger § 13 b Rn. 5 + 16 in Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, Baugesetzbuch, Loseblatt-Kommentar, München). Zusätzliche (externe) Ausgleichs- oder Kompensationsmaßnahmen sind demnach nicht erforderlich, die Belange des Bodenschutzes sind als betroffenes Belang in die Abwägung einzustellen.

Das Schutzgut Boden ist ein Belang der gem. § 1 Abs. 7 BauGB mit den anderen Belangen gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen ist.

Die Bodenbelange sind in der vorliegenden Bauleitplanung umfänglich berücksichtigt. Dies zeigt sich in der Konzeption und in verschiedenen planerischen Zielsetzungen:

So ist neben der Nutzung der vorhandenen Erschließungsflächen und -leitungen auch die begründete Darlegung der Notwendigkeit einer weiteren Siedlungsentwicklung in den Außenbereich (fehlende Flächenverfügbarkeit im Innenbereich) zu zählen. Hierdurch wird dem im § 1 a BauGB verankertem Grundsatz eines sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden entsprochen, der zur Verringerung einer weiteren Bodenversiegelung die Begründungspflicht für die Inanspruchnahme landwirtschaftlich oder als Wald genutzter Flächen explizit vorsieht.

Des Weiteren trägt zur konkreten Minimierung des Versiegelungsumfangs und somit insgesamt zur Minimierung des Eingriffs in das Schutzgut Boden, die möglichst flächensparende Erschließungskonzeption bei einer geringen durchschnittlichen Grundstücksgröße bei. Weitere Minimierungsmaßnahmen hinsichtlich der Bodenbelange finden sich in der Festsetzung, die verbleibende Grundstücksfreifläche als vegetationsfähige Fläche herzustellen sowie der verpflichtenden Herstellung von Stellplätzen und Zufahrten als wasserdurchlässige Flächen sowie dem Verbot einer Vollversiegelung oder Befestigung der Vorgärten. Zusätzlich trägt die verpflichtende Begrünung von Flachdächern ebenfalls zur Minderung der negativen Auswirkungen auf die Bodenfunktion bei.

Bzgl. der erwähnten Arbeitshilfe „Kompensation des

	<p>Schutzguts Boden in der Bauleitplanung nach BauGB - Arbeitshilfe zur Ermittlung des Kompensationsbedarfs für das Schutzgut Boden in Hessen und Rheinland-Pfalz“ sei zudem angemerkt, dass es sich um eine Arbeitshilfe handelt, deren Anwendung durch das Hessische Umweltministerium lediglich empfohlen wird und um keine in der Bauleitplanung rechtlich verbindlich anzuwendende Vorschrift.</p> <p>Beschlussvorschlag: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Bauleitplanung entspricht den gesetzlichen Vorgaben für Bebauungspläne nach § 13 b BauGB zur Einbeziehung von Außenbereichsflächen in das beschleunigte Verfahren.</p>
<p>Regierungspräsidium Kassel Dez. 31.3 - Oberirdische Gewässer, Hochwasserschutz Im Alten Stadtschloss 1 34117 Kassel</p> <p><u>Stellungnahme vom 19.08.2020</u></p> <p>Der Planbereich liegt außerhalb festgesetzter Überschwemmungsgebiete („Ohebach“ und „Efze“). Durch die im Betreff genannte Bauleitplanung der Kreisstadt Homberg (Efze), Schwalm-Eder-Kreis, werden die durch das Dezernat Oberirdische Gewässer, Hochwasserschutz zu vertretenden Belange nicht berührt.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Regierungspräsidium Kassel Dez. 31.5 - Kommunales Abwasser, Gewässergüte, Industrielles Abwasser, Wassergefährdende Stoffe Im Alten Stadtschloss 1 34117 Kassel</p> <p><u>Stellungnahme vom 18.08.2020</u></p> <p>Bereich Kommunales Abwasser, Gewässergüte: Liegt in der Zuständigkeit der Unteren Wasserbehörde.</p> <p>Bereich Industrielles Abwasser, Wassergefährdende Stoffe: Belange werden nicht berührt.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Fachbereich Wasser- und Bodenschutz beim Kreisausschuss des Schwalm-Eder-Kreises wurde am Verfahren beteiligt.</p>
<p>Regierungspräsidium Kassel Dez. 34 - Bergaufsicht Hubertusweg 19 36251 Bad Hersfeld</p> <p><u>Stellungnahme vom 07.09.2020</u></p> <p>Vom Dezernat Bergaufsicht zu vertretende öffentlich-rechtliche Belange des Bergbaus stehen dem o. g. Vorhaben, nach Prüfung der hier vorliegenden Unterlagen, nicht entgegen.</p> <p>Diese Stellungnahme schließt die Belange anderer Dezernate des Regierungspräsidiums Kassel nicht ein.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>Der Kreisausschuss des Schwalm-Eder-Kreises FB 60.2 - Untere Bauaufsichtsbehörde Hans-Scholl-Straße 1 34576 Homberg (Efze)</p> <p><u>Stellungnahme vom 16.09.2020</u></p> <p>Gegen die geplante Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 8 der Stadt Homberg-Caßdorf bestehen keine bau-rechtlichen Bedenken.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Der Kreisausschuss des Schwalm-Eder-Kreises FB 60.3 - Untere Denkmalschutzbehörde Hans-Scholl-Straße 1 34576 Homberg (Efze)</p> <p><u>Stellungnahme vom 15.09.2020</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Bebauungsplanbereich betrifft eine Maßnahme in der Umgebung eines den Schutzvorschriften des Hessischen Denkmalschutzgesetzes unter-liegenden Kulturdenkmales (§ 18 Abs. 2 Hess. Denkmalschutzgesetz). 2. Das geplante Neubaugebiet „Am Steinacker“ liegt eingeschlossen zwischen den Straßen „Weiden-weg“, „Am Steinacker“ und „Poststraße“. Die diese drei Straßenzüge begleitende Bebauung ist geprägt durch zahlreiche Siedlungshäuser und eine große Hofanlage (Weidenweg 5) aus dem frühen bis mittleren 20. Jhd. Auf dem nordwestlich gegenüberliegenden Flurstück 62/5 (Weidenweg 3) befindet sich eine Villa aus der Zeit um 1900 die zusammen mit dem dazugehörenden Garten und der straßenseitigen Einfriedigung ein Kulturdenk-mal im Sinne des § 2 Abs. 1 Hessisches Denkmal-schutzgesetz ist. Allen Gebäuden gemeinsam ist eine 1 1/2 bis 2-geschossige Bebauung mit ca. 40 ° bis 45 ° steilen Satteldächern mit Ziegelein-deckung über rechteckigem Grundriss. 3. Damit mindestens zum Weidenweg mit dem vorbeschriebenen eingetragenen Kulturdenkmal hin eine ortstypische Bebauung und Einfügung in die unmittelbare Umgebung gewährleistet wird, sind die beiden direkt an den Weidenweg angrenzenden Grundstücke ebenfalls durch Gebäude mit zwischen 25 ° bis 45 ° steilen Sattel-dächern mit Ziegeleindeckung zu bebauen. 4. Alle vier weiteren zum Bebauungsplanbereich gehörenden Grundstücke können wie vorgesehen mit Dächern von 0 ° bis 45 ° steiler Dachneigung ausgeführt werden. 	<p>Die ursprüngliche Festsetzung zur Dachneigung wurde bewusst großzügig gehalten, da sich neben den in der Stellungnahme erwähnten Haustypen mit Steildächern gegenüber des Plangebietes auch zwei Gebäude mit äußerst geringer Dachneigung (deutlich unter 25 °) befinden (Am Steinacker 11 und 13 a). Die aufgrund der Nähe zu einem Kulturdenkmal vorge-schlagene Anpassung der Dachform und Dach-neigung sowie der Eindeckung der beiden nördlichen Grundstücke kann selbstverständlich in den Bebauungsplan übernommen werden. Hierzu wird das Baugebiet in zwei Teilbaugebiete unterteilt. Im nördlichen WA 1 wird die Dachform als Satteldach mit einer Dachneigung des Hauptdaches von 25 ° bis 45 ° und einer Ziegeleindeckung (Ton- oder Betonziegel) festgesetzt. Die Festsetzungen zur Gestaltung im südlichen WA 2 bleiben unverändert (0 - 45°).</p> <p>Bei den zu ändernden Festsetzungen handelt es sich lediglich um Gestaltungsfestsetzungen, die nicht die Grundzüge der Planung betreffen. Von der Änderung berührt sind vornehmlich die Stadt Homberg (Efze) als Grundstückseigentümerin sowie die Untere Denkmalschutzbehörde, auf deren Vorschlag die Änderung beruht und der gefolgt wird. Für eines der beiden betroffenen Grundstücke gibt es einen Vorvertrag. Daher wurde der zukünftige Eigentümer über den Änderungsvorschlag informiert und dieser hat der Änderung der Dachform, der Dachneigung sowie der Ziegeleindeckung schriftlich zugestimmt. Für die angrenzenden Grundstücke führt die Änderung nicht zu einer quantitativen Verstärkung oder einer qualitativen Verschlechterung der Auswirkungen, da Dachneigungen zwischen 25 ° und 45 ° bereits im Entwurf des Bebauungsplanes zulässig waren. Eine abwägungsrelevante Betroffenheit weiterer Dritter ist daher nicht erkennbar, eine erneuten öffentlichen Beteiligung daher nicht erforderlich.</p> <p>Beschlussvorschlag: In der Planzeichnung werden die beiden nördlichen Grundstücke als eigenes Teilbaugebiet (WA 1) dargestellt. Die Textliche Festsetzung 2.1.1 wird wie folgt ergänzt: „Die zulässige Dachform des Hauptdaches im WA 1 ist ein Satteldach mit einer Dachneigung von 25 bis 45 °.</p>

	Zur Dacheindeckung des Hauptdaches im WA 1 sind ausschließlich Ziegel (Ton oder Beton) zulässig. Die Begründung wird entsprechend angepasst.
<p>Der Kreisausschuss des Schwalm-Eder-Kreises FB 60.4 - Untere Naturschutzbehörde Hans-Scholl-Straße 1 34576 Homberg (Efze)</p> <p><u>Stellungnahme vom 14.09.2020</u></p> <p>Aus den von uns in der Bauleitplanung zu vertretenden Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege nehmen wir zu o. g. Maßnahme wie folgt Stellung:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Biotopschutz gemäß § 30 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), 2. Artenschutz gemäß § 44 ff Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), 3. Europäisches Netz "Natura 2000" gemäß § 31 ff Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), 4. Lebensraumtypen gem. Anhang I der FFH-Richtlinie, <p>sind von der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 8 "Am Steinacker/" im ST Caßdorf nicht betroffen.</p> <p>Hinsichtlich der Eingriffsregelung gem. § 1 a Baugesetzbuch (BauGB) i. V. m. § 18 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) bitten wir folgende Anregungen und Hinweise zu beachten:</p> <p>Da die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 8 im ST Caßdorf nach § 13 b Baugesetzbuch (BauGB) erfolgen soll, gelten die zu erwartenden Eingriffe als im Sinne des § 1 a Abs. 3 Satz 6 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig, sofern das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes bis zum 31. Dezember 2019 förmlich eingeleitet wurde.</p> <p>Die Durchführung der festgesetzten Grünordnungs- und Pflanzmaßnahmen ist gemäß den textlichen Festsetzungen vorzunehmen, hierbei sind insbesondere eine zeitnahe Umsetzung nach Errichtung der Hochbauten sicherzustellen und die erforderlichen Pflegemaßnahmen einzuhalten.</p> <p>Die Festsetzungen zum Verbot der Anlage von Schotter- oder Kiesbeeten wird ausdrücklich befürwortet.</p> <p><u>Hinweis:</u> Nach § 4 c Baugesetzbuch (BauGB) umfasst die Überwachung durch die Gemeinden auch die Durchführung von Darstellungen oder Festsetzungen nach § 1 a Abs. 3 Satz 2 BauGB (zeichnerisch und textlich festgesetzte Flächen oder Maßnahmen zum Ausgleich) und von Maßnahmen nach § 1 a Abs. 3 Satz 4 BauGB (vertragliche Vereinbarungen). Wir bitten um entsprechende Beachtung.</p>	<p>Die Hinweise insbesondere auch auf die zeitnahe Umsetzung von festgesetzten Pflanzmaßnahmen nach Errichtung der Hochbauten sowie auf die Überwachung durch die Gemeinde werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Beschlussvorschlag: Die Stellungnahme und Hinweise werden zur Kenntnis genommen und beachtet.</p>

<p>Der Kreisausschuss des Schwalm-Eder-Kreises FB 60.5 - Wasser- und Bodenschutz Hans-Scholl-Straße 1 34576 Homberg (Efze)</p> <p><u>Stellungnahme vom 25.08.2020</u></p> <p>Aus wasseraufsichtlicher Sicht bestehen gegen die Aufstellung des o. g. Bebauungsplanes keine Bedenken.</p> <p>Die „Arbeitshilfe zur Berücksichtigung von wasserwirtschaftlichen Belangen in der Bauleitplanung“ des Hessischen Ministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (HMUKLV) vom Juli 2014 ist, insbesondere hinsichtlich des Umgangs von nicht schädlich verunreinigten Niederschlagswasser, zu beachten.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Der Landrat des Schwalm-Eder-Kreises FB 30.5.1 - Straßenverkehrsbehörde Hans-Scholl-Straße 1 34576 Homberg (Efze)</p> <p><u>Stellungnahme vom 23.09.2020</u></p> <p>Gegen die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 8 „Am Steinacker“ der Kreisstadt Homberg (Efze), ST Caßdorf, bestehen aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht keine Bedenken.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Der Kreisausschuss des Schwalm-Eder-Kreises FB 37.2 - Vorbeugender Brandschutz Hans-Scholl-Straße 1 34576 Homberg (Efze)</p> <p><u>Stellungnahme vom 19.08.2020</u></p> <p>Es bestehen keine brandschutztechnischen Bedenken, wenn die nachfolgend aufgeführten Hinweise beachtet werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Zufahrtswege und Stellflächen für die Feuerwehr sind gem. der „Muster-Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr“ (Fassung Februar 2007, zul. geändert Oktober 2009) so auszubauen und herzurichten, dass sie mit 16 t-Fahrzeugen befahren werden können. Auf die <u>erforderliche Mindestbreite der Wege</u> gemäß der „Muster-Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr“ wird besonders hingewiesen. – Zur Sicherstellung einer ausreichenden Löschwasserversorgung verweisen wir auf das DVGW-Arbeitsblatt W 405. Der Mindestdurchmesser der Wasserleitung darf nicht unter NW 100 liegen, der Fließüberdruck in Löschwasserversorgungsanlagen darf bei maximaler Löschwasserentnahme 2,5 bar (0,25 MPA) nicht unterschreiten. Zur Brandbekämpfung muss die erforderliche Löschwassermenge für eine Löschzeit von mind. 2 Stunden zur Verfügung stehen. Die erforderliche Löschwassermenge beträgt 	<p>Die brandschutztechnischen Hinweise sind weitestgehend übereinstimmend bereits in der Begründung enthalten. Die Höchstentfernung von zusätzlichen Wasserentnahmestellen wird angepasst. Hinweise zu Industrie- und Gewerbeflächen werden nicht übernommen.</p> <p>Beschlussvorschlag: Die Stellungnahme und Hinweise werden zur Kenntnis genommen und beachtet.</p>

- in Wohngebieten mind. 800 l/min,
 - in Gewerbegebieten/Sondergebieten für Gewerbe mind. 1.600 l/min bis 3.200 l/min,
 - in Industriegebieten mind. 3.200 l/min.
- Im Abstand von ca. 100 m sind Hydranten zur Entnahme von Löschwasser in die Wasserleitung einzubauen.
 - Auf eingebaute Unterflurhydranten ist durch Hinweisschilder gemäß DIN 4066 hinzuweisen. Die Hinweisschilder sollten nicht weiter als 10 m vom Hydrant entfernt angebracht werden. **Unterflurhydranten sind so anzuordnen, dass Zu- und Abfahrten (z. B. nachrückende Einsatzfahrzeuge) bei der Benutzung der Hydranten nicht blockiert werden.** Die Projektierung der Versorgungsleitungen sollte dementsprechend erfolgen.
 - **In Gewerbe- und Industriegebieten sind Überflurhydranten nach DIN 3222 vorzusehen.** Überflurhydranten sind mit dem Anschluss zur Bewegungsfläche der Feuerwehr gerichtet anzuordnen. Sie sind mit einem witterungsbeständigen Anstrich zu versehen und nach DIN 3222 farblich zu kennzeichnen.
Die Anordnung der Hydranten sollte mit der Brandschutzdienststelle des Schwalm-Eder-Kreises abgestimmt werden.
 - Kann die erforderliche Wassermenge aus der zentralen Wasserversorgung (Wasserleitung) nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung gestellt werden, sind zur Ergänzung Fluss- und Bachläufe, die immer ausreichend Wasser führen sowie Feuerlöschteiche oder Zisternen mit einzubeziehen.
Die Wasserentnahmestellen dürfen nicht weiter als 300 m von den betroffenen Objekten entfernt liegen und müssen für die Feuerwehr zugänglich sein.
 - Gebäude, bei denen die Oberkante der Brüstung notwendiger Fenster oder sonstiger zum Anleitern bestimmter Stellen mehr als 8 m über der Geländeoberfläche liegt und bei denen der zweite Rettungsweg über Leitern der Feuerwehr führt, dürfen nur dann errichtet werden, wenn die erforderlichen Rettungsgeräte von der Feuerwehr vorgehalten werden bzw. innerhalb der Hilfeleistungsfrist von 10 min. nach Alarmierung einsatzbereit vor Ort sind.
Jede Nutzungseinheit mit Aufenthaltsräumen muss in diesem Fall über Hubrettungsfahrzeuge erreichbar sein.
Die hierzu erforderlichen Aufstellflächen sind gemäß der „Muster-Richtlinie“ über Flächen für die Feuerwehr“ auszubilden.
 - Bei der Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen sind die Einsatzmöglichkeiten der Feuerwehr in jedem Fall zu berücksichtigen.

<p>Der Kreisausschuss des Schwalm-Eder-Kreises FB 80.1 - Wirtschafts-, Struktur-, Wohnungsbau und EU-Förderung, Statistik Parkstraße 6 34576 Homberg (Efze)</p> <p><u>Stellungnahme vom 04.09.2020</u></p> <p>Wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 12.08.2020 sowie die auf der Homepage der Stadt Homberg (Efze) eingestellten Planunterlagen und teilen Ihnen mit, dass von unserer Seite grundsätzlich keine Bedenken gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 8 „Am Steinacker“ der Kreisstadt Homberg (Efze), Stadtteil Caßdorf in der beschriebenen Form bestehen.</p> <p>Wir weisen Sie darauf hin, dass Kommunen, die sich aktuell in der Dorfentwicklung befinden, nur in Ausnahmefällen Neubaugebiete ausweisen dürfen. Das Ziel der Hessischen Dorfentwicklung ist, die Innenentwicklung voranzutreiben und dadurch den Flächenverbrauch durch konkurrierende Baugebiete zu vermeiden. Ein in der Ortsrandlage geplante Neubaugebiet ist als konkurrierend anzusehen. Die in Homberg, Stadtteil Caßdorf, geplanten Baugrundstücke befinden sich am Ortsrand und fallen somit aus der Innenentwicklung heraus.</p>	<p>Im August 2020 wurde der Förderbescheid im Rahmen der Dorfentwicklung an die Stadt Homberg (Efze) übergeben. Als Voraussetzung zur Förderung innerhalb der Dorfentwicklung verlangt der Fördermittler von den Kommunen eine Selbstverpflichtung, während der Teilnahme am Förderprogramm keine zur Innenentwicklung konkurrierenden Baugebiete auszuweisen. Eine Ausweisung ist nur mit einer Ausnahmegenehmigung möglich. Die Bauverwaltung steht in Kontakt mit dem beim Schwalm-Eder-Kreis zuständigen Fachbereich 80.3 und erarbeitet den entsprechenden Nachweis als Grundlage für die ausnahmsweise Zulässigkeit zur Ausweisung des Baugebietes. Die Weiterführung des Bauleitplanverfahrens hängt folglich von der Erteilung der Ausnahmegenehmigung ab.</p> <p>Beschlussvorschlag: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Seitens der Stadt Homberg (Efze) wird eine Ausnahmegenehmigung für die Ausweisung eines Wohngebietes in Caßdorf beantragt.</p>
<p>Der Kreisausschuss des Schwalm-Eder-Kreises FB 83 - Landwirtschaft und Landentwicklung Schladenweg 39 34560 Fritzlar</p> <p><u>Stellungnahme vom 14.09.2020</u></p> <p>Aus landwirtschaftlicher Sicht bestehen gegen die o. a. Planung weder Bedenken noch werden Anregungen vorgebracht.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Nahverkehr Schwalm-Eder GmbH Parkstraße 6 34576 Homberg (Efze)</p> <p><u>Stellungnahme vom 08.09.2020</u></p> <p>Nach Prüfung der veröffentlichten Unterlagen teilen wir mit, dass keine Einwendungen gegen das o. g. Vorhaben bestehen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement Untere Königsstraße 95 34117 Kassel</p> <p><u>Stellungnahme vom 14.09.2020</u></p> <p>Im Rahmen der Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) gebe ich zu o. g. Bauleitplanung der Stadt Homberg, Stadtteil Caßdorf, „Am Steinacker“ meine Stellungnahme ab. Die Stellungnahme beinhaltet die Belange der integrierten</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Aufgrund der Entfernung von über 360 m zur Bundesstraße und der Betrachtung des Lärmviewers Hessen ist nicht von einer übermäßigen Belastung durch Verkehrsemissionen auszugehen. Durch die</p>

<p>Siedlungs- und Verkehrsplanung und die der betroffenen Straßenbaulastträger.</p> <p>Das Plangebiet liegt im östlichen Ortsrand von Caßdorf an der Stadtstraße „Am Steinacker“ und wird weiterführend über die Poststraße innerhalb der Ortsdurchfahrtsgrenze an das klassifizierte Straßennetz (Kreisstraße 45) angebunden.</p> <p><u>Einwände mit rechtlicher Verbindlichkeit nach Hess. Straßengesetz:</u></p> <p>Einwendungen mit rechtlicher Verbindlichkeit, beabsichtigte Planungen und sonstige fachliche Informationen habe ich zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vorzubringen.</p>	<p>Bauleitplanung werden zudem keine Ansprüche auf Schutzmaßnahmen gegen über dem Straßenbaulastträger ausgelöst.</p> <p>Beschlussvorschlag: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Landesamt für Denkmalpflege Hessen Bau- und Kunstdenkmalpflege Ketzerbach 10 35037 Marburg</p> <p><u>Stellungnahme vom 03.09.2020</u></p> <p>Aus Sicht der Baudenkmalpflege werden gegen oben bezeichnetes Verfahren keine Bedenken erhoben.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Vodafone Hessen GmbH & Co. KG Postfach 10 20 28 34020 Kassel</p> <p><u>Stellungnahme vom 10.09.2020</u></p> <p>Vielen Dank für Ihre Informationen. Gegen die o. a. Planung haben wir keine Einwände. Eigene Arbeiten oder Mitverlegungen sind nicht geplant.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>KBG Kraftstrom-Bezugsgenossenschaft Homburg eG Ostpeußenweg 5 34576 Homburg (Efze)</p> <p><u>Stellungnahme vom 25.08.2020</u></p> <p>Die oben genannte Bauleitplanung nehmen wir zur Kenntnis.</p> <p>Bitte informieren Sie uns rechtzeitig vor Beginn der Erschließungsmaßnahmen, damit wir als Stromnetzbetreiber unsere Planungen einfließen lassen können.</p> <p>Sonstige Maßnahmen oder bereits eingeleitete Planungen gibt es seitens der kbg Homburg eG nicht.</p> <p>Für Rückfragen steht Ihnen Herr Fennel unter Telefon 05681 9909-41 gern zur Verfügung.</p>	<p>Eine Koordinierung der verschiedenen Leitungsträger vor Beginn der Baumaßnahmen ist generell sinnvoll, zumal Leitungsbestände von unterschiedlichen Trägern bereits im Plangebiet vorhanden sind.</p> <p>Beschlussvorschlag: Die Stellungnahme und der Hinweis werden zur Kenntnis genommen und beachtet.</p>
<p>EAM Netz GmbH Kleinengliser Straße 2 34582 Borken (Hessen)</p> <p><u>Stellungnahme vom 13.08.2020</u></p>	

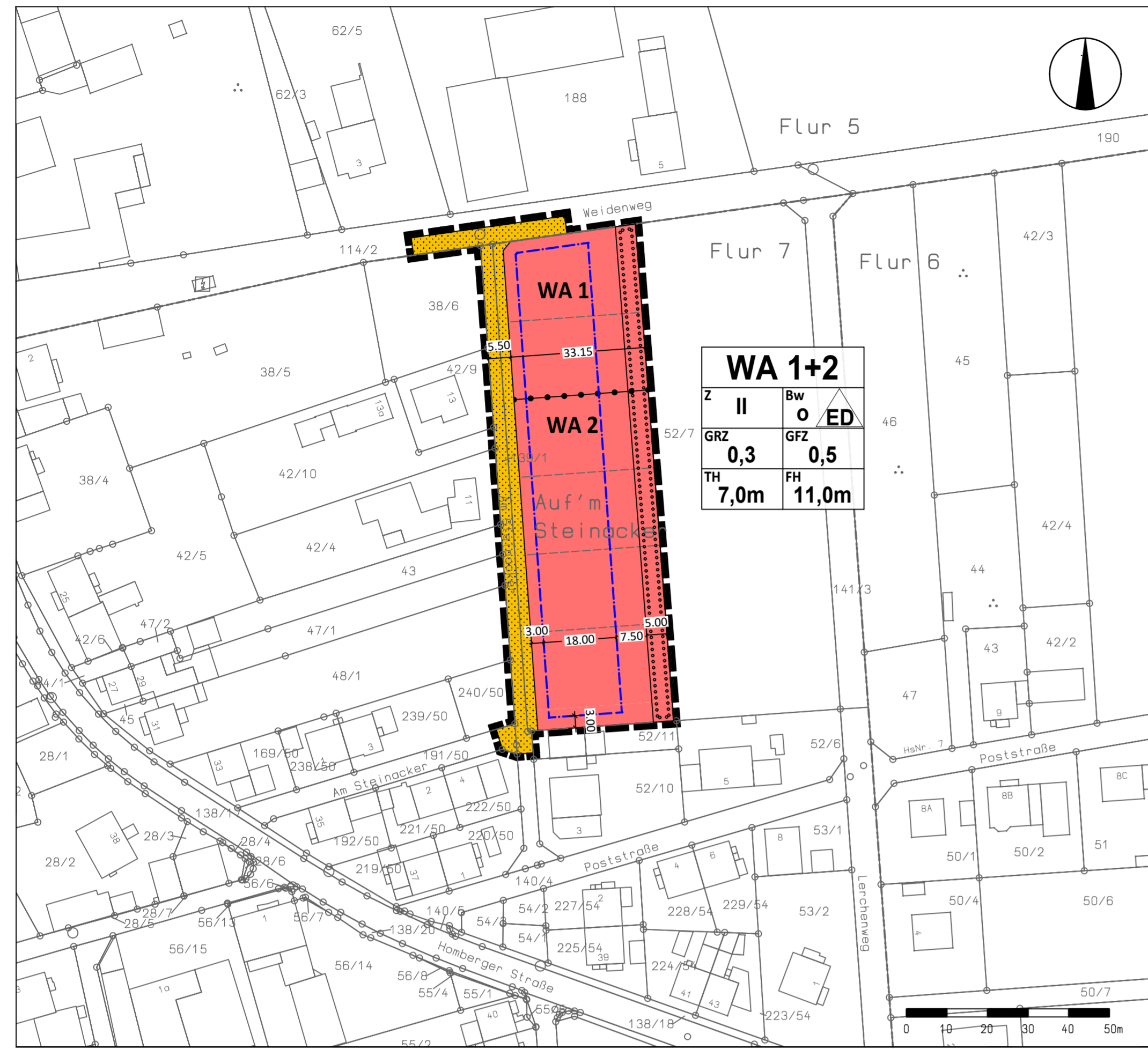
<p>Gegen den o. g. Bbauungsplan bestehen unsererseits keine Bedenken.</p> <p>Bei weiteren Planungen sind unsere vorhandenen Versorgungsleitungen (Gas- und Mittelspannungsleitungen) zu berücksichtigen. Eine Übersicht erhalten Sie aus den beiliegenden Bestandsplänen.</p> <p>Bitte beachten Sie, dass der Versorgungsträger der Niederspannung die Fa. KGB in Homberg ist.</p> <p>Sollten sich weitere Änderungen der Pläne ergeben, bitten wir um erneute Benachrichtigung vor Beginn der Rechtsfähigkeit.</p> <p>Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.</p>	<p>Die Versorgungsleitungen der EAM Netz GmbH wurden über das Auskunftsportaal abgefragt und befinden sich demnach in den geplanten öffentlichen Straßenverkehrsflächen. Die KGB wurde ebenfalls am Verfahren beteiligt.</p> <p>Beschlussvorschlag: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die KGB Homberg eG wurde ebenfalls am Verfahren beteiligt.</p>
<p>Avacon Netz GmbH Watenstedter Weg 75 38229 Salzgitter</p> <p><u>Stellungnahme vom 17.08.2020</u></p> <p>Im Anfragebereich befinden sich keine Versorgungsanlagen von Avacon Netz GmbH / Purena GmbH / WEVG GmbH & Co KG.</p> <p>Bitte beachten Sie, dass die Markierung dem Auskunftsbereich entspricht und dieser einzuhalten ist.</p> <p>Achtung: Im o. g. Auskunftsbereich können Versorgungsanlagen liegen, die nicht in der Rechtsträgerschaft der oben aufgeführten Unternehmen liegen. Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	<p>Die weiteren Leitungsträger sind am Verfahren beteiligt worden oder es sind vorlaufend Leitungsabfragen durchgeführt worden.</p> <p>Beschlussvorschlag: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Wasserverband Gruppenwasserwerk Fritzlar-Homberg Davidsweg 36 34576 Homberg (Efze)</p> <p><u>Stellungnahme vom 31.08.2020</u></p> <p>Die Versorgung der beplanten Grundstücke mit Trink- und Löschwasser wird durch die vorhandene Versorgungsleitung des Wasserverbandes Gruppenwasserwerk Fritzlar-Homberg in der Straße „Am Steinacker“ sichergestellt.</p> <p>Die Hausanschlussleitungen sind auf Kosten der Bauherren herzustellen.</p>	<p>Die Stellungnahme und der Hinweis werden zur Kenntnis genommen</p>
<p>Amt für Bodenmanagement Homberg (Efze) Hans-Scholl-Straße 6 34576 Homberg (Efze)</p> <p><u>Stellungnahme vom 14.09.2020</u></p> <p>Im Rahmen der Beteiligung des Amtes für Bodenmanagement Homberg (Efze) als Träger öffentlicher Belange nehme ich zu der o. g. Bauleitplanung wie folgt Stellung:</p> <p>Die von dem Amt für Bodenmanagement Homberg</p>	<p>Die Flurnummer des genannten Flurstücks wird in der Begründung angepasst.</p> <p>Beschlussvorschlag: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Flurnummer des Flurstücks 114/2 wird in der Be-</p>

<p>(Efze) wahrzunehmenden öffentlichen Belange werden von der o.g. Bauleitplanung nicht berührt.</p> <p>Hinweis: In der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 8 wird unter 1.2 der Geltungsbereich beschrieben. Das Flurstück 114/2 liegt in der Flur 5 statt Flur 7.</p>	<p>gründung angepasst.</p>
<p>Koordinierungsbüro für Raumordnung und Stadtentwicklung Kurfürstenstraße 9 34117 Kassel</p> <p><u>Stellungnahme vom 15.09.2020</u></p> <p>Wir haben die oben genannten Pläne geprüft und festgestellt, dass nach unserem Kenntnisstand Interessen der gewerblichen Wirtschaft nicht nachteilig berührt werden.</p> <p>Daher haben wir keine Anregungen oder Bedenken vorzutragen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Der Magistrat der Stadt Borken (Hessen) Am Rathaus 7 34582 Borken (Hessen)</p> <p><u>Stellungnahme vom 14.08.2020</u></p> <p>Die Bauleitplanung der Kreisstadt Homberg (Efze) - Bebauungsplan Nr. 8 „Am Steinacker“, ST Caßdorf berührt die Belange der Stadt Borken (Hessen) nicht. Daher haben wir weder Anregungen noch Bedenken vorzubringen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Der Gemeindevorstand der Gemeinde Wabern Landgrafenstraße 9 34590 Wabern</p> <p><u>Stellungnahme vom 17.08.2020</u></p> <p>Seitens der Gemeinde Wabern bestehen keine Anregungen und Bedenken.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Der Gemeindevorstand der Gemeinde Frielendorf Ziegenhainer Straße 2 34621 Frielendorf</p> <p><u>Stellungnahme vom 17.08.2020</u></p> <p>Wir bedanken uns für die Beteiligung im Rahmen der Aufstellung des o. a. Bebauungsplanes.</p> <p>Zur vorgelegten Planung haben wir keine Anregungen, Hinweise oder Bedenken vorzubringen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Magistrat der Stadt Schwarzenborn Marktplatz 1 34639 Schwarzenborn</p>	

<p><u>Stellungnahme vom 02.09.2020</u></p> <p>Hiermit möchte ich Ihnen mitteilen, dass der Magistrat der Stadt Schwarzenborn in seiner Sitzung am 26.08.2020 folgenden Beschluss zur im Betreff angegebenen Bauleitplanung getroffen hat:</p> <p>Gegen die Bauleitplanung der Kreisstadt Homberg (Efze), hier: Bebauungsplan Nr. 8 „Am Steinacker“ im Stadtteil Caßdorf bestehen keine Anregungen oder Bedenken.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Der Magistrat der Stadt Felsberg Vernouillet-Allee 1 34587 Felsberg</p> <p><u>Stellungnahme vom 07.09.2020</u></p> <p>Unter Bezugnahme auf o. g. Schreiben teilen wir Ihnen mit, dass der Magistrat der Stadt Felsberg keine Anregungen zu dem o. g. Vorhaben hat.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Staatliches Schulamt Fritzlär Am Hospital 9 34560 Fritzlär</p> <p><u>Stellungnahme vom 10.09.2020</u></p> <p>Bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 12.08.2020 teile ich mit, dass seitens des Staatlichen Schulamtes keine Einwände gegen den o. g. Bebauungsplan erhoben werden.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Wasserverband Schwalm Apfelgäßchen 1 34613 Schwalmstadt</p> <p><u>Stellungnahme vom 13.08.2020</u></p> <p>Wir beziehen uns auf Ihr Schreiben vom 12.08.2020 und nehmen dazu wie folgt Stellung:</p> <p>Wie in der Anlage ersichtlich, liegt der beplante Bereich außerhalb des Überschwemmungsgebietes, so dass wir keine Bedenken gegen die geplante Maßnahme haben.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Verband Hessischer Fischer e.V. Rheinstraße 36 65185 Wiesbaden</p> <p><u>Stellungnahme vom 28.08.2020</u></p> <p>Grundsätzliche Bedenken gegen die vorliegende Planung haben wir nicht vorzutragen, da es sich um eine Ackerlandfläche, umgeben von bestehender Bebauung handelt, die bereits im Flächennutzungsplan und im Landschaftsplan zur Bebauung vorgesehen ist.</p> <p>Dennoch bedarf es einer ausreichenden Kompensation mit einer naturverträglichen und nachhaltig effektiven Ausgleichsplanung, die wir in der</p>	<p>Das vorliegende Planverfahren dient der Ausweisung von Wohnbauflächen auf Flächen, die an im Zusammenhang bebaute Ortsteile anschließen und wurde vor dem 31. Dez. 2019 förmlich eingeleitet. Das Verfahren kann daher gem. § 13 b BauGB als Verfahren zur Einbeziehung von Außenbereichsflächen im beschleunigten Verfahren geführt werden. Das beschleunigte Verfahren ermöglicht einige Verfahrenserleichterungen und erlaubt u. a. den</p>

<p>Begründung und dem Plan vermissen. Wir bitten um eine ergänzende Fachplanung zum Ausgleich des Eingriffs. Hierfür bieten sich weitere Maßnahmen im Bereich von Efze und Ohe an. Weitergehende Renaturierungsmaßnahmen, unter Einbeziehung des Hochwasserschutzes, erachten wir als sinnvoll.</p> <p>Diese Stellungnahme wird zugleich für die „Hegegemeinschaft Untere Schwalm“ abgegeben.</p>	<p>Verzicht auf Umweltprüfung und förmlichen Umweltbericht, zudem ist ein Ausgleich für die geplanten Eingriffe gem. § 13 a Abs. 2 Nr. 4 BauGB nicht erforderlich.</p> <p>Die angesprochenen Renaturierungsmaßnahmen unter Einbeziehung des Hochwasserschutzes sind sicherlich als sinnvoll zu bewerten, können aber nicht im Rahmen des vorliegenden Verfahrens umgesetzt werden.</p> <p>Beschlussvorschlag: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Anregung zum Erstellen einer Ausgleichplanung wird nicht gefolgt.</p>
<p>Hegegemeinschaft Untere Schwalm Herrn Gert Wenderoth Hessenweg 3 34576 Homberg (Efze)</p> <p><u>Stellungnahme vom 28.08.2020</u></p> <p>Grundsätzliche Bedenken gegen die vorliegende Planung haben wir nicht vorzutragen, da es sich um eine Ackerlandfläche, umgeben von bestehender Bebauung handelt, die bereits im Flächennutzungsplan und im Landschaftsplan zur Bebauung vorgesehen ist.</p> <p>Dennoch bedarf es einer ausreichenden Kompensation mit einer naturverträglichen und nachhaltig effektiven Ausgleichsplanung, die wir in der Begründung und dem Plan vermissen. Wir bitten um eine ergänzende Fachplanung zum Ausgleich des Eingriffs. Hierfür bieten sich weitere Maßnahmen im Bereich von Efze und Ohe an. Weitergehende Renaturierungsmaßnahmen, unter Einbeziehung des Hochwasserschutzes, erachten wir als sinnvoll.</p> <p>Diese Stellungnahme wird zugleich für die „Hegegemeinschaft Untere Schwalm“ abgegeben.</p>	<p>Das vorliegende Planverfahren dient der Ausweisung von Wohnbauflächen auf Flächen, die an im Zusammenhang bebaute Ortsteile anschließen und wurde vor dem 31. Dez. 2019 förmlich eingeleitet. Das Verfahren kann daher gem. § 13 b BauGB als Verfahren zur Einbeziehung von Außenbereichsflächen im beschleunigten Verfahren geführt werden. Das beschleunigte Verfahren ermöglicht einige Verfahrenserleichterungen und erlaubt u. a. den Verzicht auf Umweltprüfung und förmlichen Umweltbericht, zudem ist ein Ausgleich für die geplanten Eingriffe gem. § 13 a Abs. 2 Nr. 4 BauGB nicht erforderlich.</p> <p>Die angesprochenen Renaturierungsmaßnahmen unter Einbeziehung des Hochwasserschutzes sind sicherlich als sinnvoll zu bewerten, können aber nicht im Rahmen des vorliegenden Verfahrens umgesetzt werden.</p> <p>Beschlussvorschlag: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Anregung zum Erstellen einer Ausgleichplanung wird nicht gefolgt.</p>

BEBAUUNGSPLAN NR. 8 DER KREISSTADT HOMBERG (EFZE) "AM STEINACKER"



PLANZEICHENERKLÄRUNG

- WA Allgemeines Wohngebiet
- GRZ 0,3 Grundflächenzahl
- GFZ 0,5 Geschoßflächenzahl
- Z II Zahl der Vollgeschosse
- Bw o offene Bauweise
- ED Einzel- und Doppelhäuser zulässig
- TH 7,0 m Traufhöhe
- FH 11,0 m Firsthöhe
- Baugrenze
- Öffentliche Verkehrsflächen
- Fläche zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern
- Abgrenzung des Geltungsbereichs
- Vorgeschlagene Grundstücksteilung
- Flur 26 Flurgrenze und -nummer
- 62/5 Flurstücksgrenze und -nummer

RECHTSGRUNDLAGEN

Die Aufstellung des Bebauungsplanes erfolgt nach den Bestimmungen des Baugesetzbuches (BauGB) i.d.F. vom 3. November 2017, geändert d. Gesetz vom 27. März 2020 der Bauordnungsverordnung (BauNVO) i.d.F. vom 21. November 2017, der Planzeichenverordnung (PlanZV) vom 18. Dezember 1990, geändert d. Gesetz vom 04. Mai 2017 und der Hessischen Bauordnung (HBO) vom 28. Mai 2018.

KATASTERNACHWEIS

Es wird bescheinigt, dass die Grenzen und Bezeichnungen der Flurstücke mit dem Nachweis des Liegenschaftskatasters (Stand April 2020) übereinstimmen.

Amt für Bodenmanagement Homberg (Efze)

Homberg (Efze), den Im Auftrag

.....

VERFAHRENSVERMERKE

Die Stadtverordnetenversammlung hat in der Sitzung am 07.09.2017 die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 8 im beschleunigten Verfahren gemäß § 13b i. V. m. § 13a Abs. 1 BauGB beschlossen.

Der Beschluss wurde gemäß § 2 Abs. 1 BauGB am 21.07.2020 ortsüblich bekannt gemacht. Zugleich wurde gemäß § 13a Abs. 3 BauGB ortsüblich bekannt gemacht, dass der Bebauungsplan im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung aufgestellt wird, dass sich die Öffentlichkeit vom 10.08.2020 bis einschließlich 14.08.2020 im Rathaus über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung unterrichten kann und dass die Öffentlichkeit sich dort in der Zeit zur Planung äußern kann.

Die öffentliche Auslegung des Entwurfs des Bebauungsplans gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurde am 21.07.2020 ortsüblich bekannt gemacht.

Die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB erfolgte in der Zeit vom 17.08.2020 bis einschließlich dem 17.09.2020. Die öffentliche Bekanntmachung und die nach § 3 Abs. 2 BauGB auszulegenden Unterlagen wurden gemäß § 4a Abs. 4 BauGB zusätzlich in das Internet eingestellt. Die Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB erfolgte in der Zeit vom 12.08.2020 bis einschließlich dem 17.09.2020.

Der Bebauungsplan wurde am gemäß § 10 Abs. 1 BauGB von der Stadtverordnetenversammlung als Satzung beschlossen.

Ausfertigervermerk
Es wird bestätigt, dass der Inhalt dieses Bebauungsplans mit den hierzu ergangenen Beschlüssen der Stadtverordnetenversammlung übereinstimmt und dass die für die Rechtswirksamkeit maßgebenden Verfahrensvorschriften eingehalten worden sind.

Homberg (Efze), den

Dr. Nico Ritz, Bürgermeister

Rechtskraftvermerk
Der Beschluss des Bebauungsplans wurde am gemäß § 10 Abs. 3 BauGB ortsüblich bekannt gemacht; der Bebauungsplan ist somit in Kraft getreten.

Homberg (Efze), den

Dr. Nico Ritz, Bürgermeister

TEXTLICHE FESTSETZUNGEN

1 PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN (§ 9 Abs. 1 BauGB)

1.1 Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 4 BauNVO)

Im Allgemeinen Wohngebiet WA 1+2 sind von den in § 4 Abs. 2 BauNVO aufgeführten Nutzungen Wohngebäude, Läden zur Versorgung des Gebietes sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke allgemein zulässig. Unzulässig sind Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerksbetriebe. Die in § 4 Abs. 3 BauNVO aufgeführten Nutzungen sind generell unzulässig.

1.2 Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i. V. m. § 16ff. BauNVO)

1.2.1 Das zulässige Maß der baulichen Nutzung wird durch Festsetzung der Grundflächenzahl (GRZ), der Geschossflächenzahl (GFZ) sowie der Anzahl an zulässigen Vollgeschossen entsprechend den Angaben in der Planzeichnung bestimmt.

1.2.2 Bei der Bestimmung der zulässigen Höhe baulicher Anlagen gilt als Bezugspunkt für die Firsthöhe (FH) die Höhenlage der oberen Dachbegrenzungskante, als Bezugspunkt für die Traufhöhe (TH) die Höhenlage der Schnittkante der Außenwand mit der Dachhaut. Im Falle von Flachdächern gilt die festgesetzte Traufhöhe als maximal zulässige Höhe baulicher Anlagen. Als unterer Bezugspunkt gilt in allen Fällen die Höhenlage der vorhandenen Geländeoberfläche in der Mitte der am tiefsten gelegenen Gebäudesite.

1.2.3 Im WA sind gem. § 9 Abs. 1 Nr. 6 BauGB max. 2 Wohnungen je Wohngebäude zulässig.

1.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i. V. m. § 22 Abs. 2 BauNVO)

Im Allgemeinen Wohngebiet (WA 1+2) sind Gebäude in offener Bauweise als Einzel- oder Doppelhäuser zu errichten.

1.4 Flächen für Stellplätze und Garagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)

Garagen und Stellplätze sind innerhalb eines 15,00 m tiefen Bereichs, ab der zur Erschließung des Grundstücks bestimmten Straße zu errichten.

1.5 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)

1.5.1 Stellplatz- und Zufahrtsflächen sind mit wasserdurchlässigen Materialien wie Rasengittersteinen, Pflaster mit einem Fugenanteil von mindestens 20 Prozent oder wassergebundener Decke zu befestigen.

1.5.2 Auf Dachflächen anfallendes Niederschlagswasser sollte in Zisternen oder naturnah angelegten Teichen zurückgehalten werden. Je 10 m² Dachfläche sollte eine Regenrückhaltung im Umfang von 0,4 m³ vorgesehen werden. Die Verwertung als Brauchwasser ist zulässig.

1.6 Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB)

1.6.1 Die zeichnerisch festgesetzte Fläche zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sind als lockerer Gehölzstreifen mit standortheimischen Laubgehölzen zu bepflanzen (mindestens 1 Baum/100 m² und 1 Strauch/10 m²) und dauerhaft zu unterhalten. Zudem ist je abgeschlossene 250 m² privater Grundstücksfläche mindestens ein weiterer standortheimischer Obst- oder Laubbaum auf dem Baugrundstück zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten; im Falle des Absterbens sind entsprechende Ersatzpflanzungen vorzunehmen. Zur Anpflanzung empfohlen werden die unter Punkt 1.6.2 aufgeführten Arten.

1.6.2 Zur Anpflanzung empfohlen werden folgende Bäume und Sträucher: Gewöhnlicher Schneeball (Viburnum opulus), Wolliger Schneeball (Viburnum lantana), Hartriegel (Cornus sanguinea), Hasel (Corylus avellana), Heckenkirsche (Lonicera xylosteum), Himbeere (Rubus idaeus), Holunder (Sambucus nigra), Hundsröse (Rosa canina), Kornelkirsche (Cornus mas), Liguster (Ligustrum vulgare), Pfaffenhütchen (Euonymus europaeus), Schlehe (Prunus spinosa), Stachelbeere (Ribes uvacrispa), Waldrebe (Clematis spec.), Weißdorn (Crataegus laevigata, C. monogyna), Feldahorn (Acer campestre), Hainbuche (Carpinus betulus), Mehlsbeere (Sorbus aria), Salweide (Salix caprea), Vogelkirsche (Prunus avium), Eberesche (Sorbus aucuparia), Elsbeere (Sorbus torminalis), Bergahorn (Acer pseudoplatanus), Spitzahorn (Acer platanoides), Stieleiche (Quercus robur), Traubeneiche (Quercus petraea), Winterlinde (Tilia cordata), Wildapfel (Malus sylvestris), Wildbirne (Pyrus pyrastrer), sowie halb- und hochstämmige Obstbäume.

2 BAUORDNUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN (§ 9 Abs. 4 BauGB i. V. m. § 91 HBO)

2.1 Gestaltung baulicher Anlagen (§ 91 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 HBO)

2.1.1 Die zulässige Dachform des Hauptdaches im WA 1 ist ein Satteldach mit einer Dachneigung von 25-45 Grad; zur Dacheindeckung des Hauptdaches sind ausschließlich Ziegel (Ton oder Beton) zulässig. Die zulässige Hauptdachneigung im WA 2 beträgt 0-45 Grad. Flachdächer bis 15 Grad sind mit einem Anteil von mindestens 60% der Dachflächen zu begrünen (mind. 8 cm Substratschicht). Ausnahmen für Anlagen zur Gewinnung von Solarenergie können zugelassen werden.

2.1.2 Zwerchgiebel und Dachgauben sind zulässig, sofern sie zu den Giebelseiten des Hauptdaches einen Abstand von mindestens je 2 m einhalten und insgesamt nicht mehr als 50 Prozent der Traufhöhe einnehmen. Anlagen zur Solarenergienutzung sind allgemein zulässig, dies gilt auch für Flachdächer.

2.1.3 Als Grundstückseinfriedungen entlang der öffentlichen Verkehrsfläche sind Hecken und Zäune bis 1,20 m Höhe zulässig. Ebenfalls zulässig sind geputzte oder aus Sichtmauerwerk hergestellte Mauern bis 0,5 m Höhe. Unzulässig sind unverkleidete Betonmauern.

2.2 Gestaltung der Grundstücksfreiflächen (§ 91 Abs. 1 Nr. 5 HBO i.V.m. § 9 Abs. 1 Nr. 16d + 25a)

Die nicht überbaute Grundstücksfläche ist als vegetationsfähige Fläche herzustellen, gärtnerisch zu gestalten und zu begrünen (z. B. Rasen, Stauden, Gehölze, Nutzpflanzen). Eine Vollversiegelung oder Befestigung der Vorgärten - abgesehen von den erforderlichen Hauszugängen, Stellplätzen und Zufahrten - sowie die Anlage von Schotter- oder Kiesbeeten ist unzulässig.

3 HINWEISE

3.1 Die Bestimmungen der Stellplatzsatzung der Stadt Homberg (Efze) in der zum Zeitpunkt der Bauausführung gültigen Fassung sind zu beachten.

3.2 Bodenfunde sind gemäß § 21 Denkmalschutzgesetz zu behandeln. Funde sind dem Landesamt für Denkmalpflege Hessen, der Stadtverwaltung Homberg (Efze) oder der Unteren Denkmalbehörde (Schwalm-Eder-Kreis) zu melden.

3.3 Zufahrtswege und Stellflächen für die Feuerwehr sind gem. der „Muster-Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr“ (Fassung Februar 2007, zul. geändert Oktober 2009) so auszubauen und herzurichten, dass sie mit 16t-Fahrzeugen befahren werden können. Auf die erforderliche Mindestbreite der Wege gemäß der „Muster-Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr“ wird hingewiesen. Der Mindestdurchmesser der Wasserleitung darf nicht unter NW 100 liegen. Im Abstand von rund 100 m sind Hydranten in die Wasserleitung einzulassen. Bezüglich der Löschwasserversorgung sind das DVWG-Arbeitsblatt 405 sowie die DIN 4066 zu beachten.

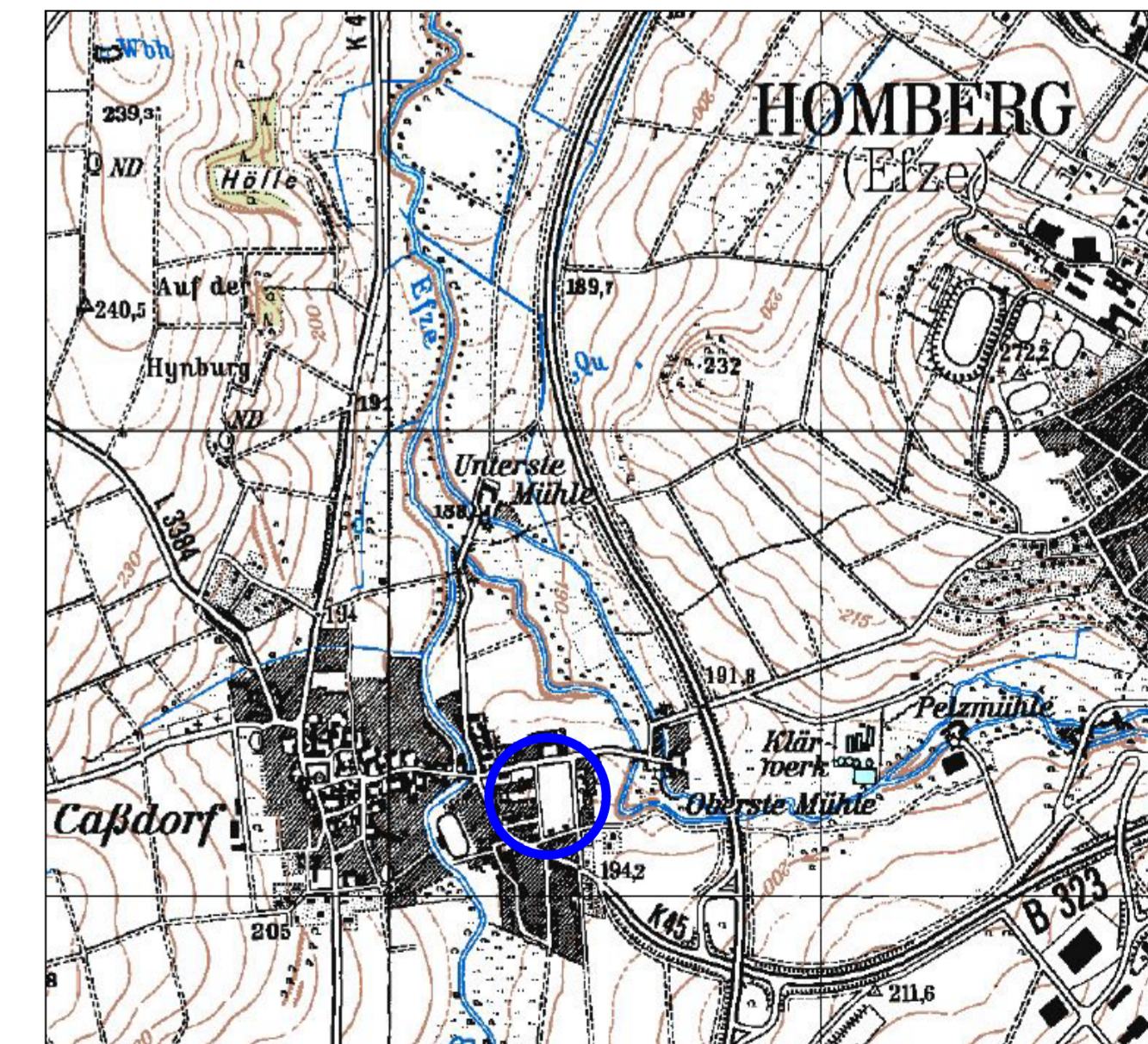
3.4 Bei der weiteren Verwendung von Erdaushub an anderer Stelle gelten die Anforderung an das Bodenmaterial „Vorsorgewerte, Anhang 2 Nr. 4 der BBodSchV“ (Richtlinie für die Verwertung von Bodenmaterial, Bauschutt und Straßenaufbruch in Tagebauen und im Rahmen sonstiger Abgrabungen, StAnz. 10/14).

3.5 Mutterboden ist gemäß § 202 BauGB in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung und Vergeudung zu schützen. Erforderlicher Bodenabtrag ist schonend und unter sorgfältiger Trennung von Mutterboden und Unterboden durchzuführen. Mutterboden und Unterboden sollen getrennt gelagert und getrennt wieder eingebaut werden (nach Möglichkeit innerhalb des Plangebietes). Bodenverdichtungen der nicht überbaubaren Flächen z. B. durch Befahren während der Bauphase sind auf ein unabdingbares Maß zu beschränken und nach Abschluss der Bauphase wieder aufzulockern.

KREISSTADT HOMBERG (EFZE) BEBAUUNGSPLAN NR. 8 "AM STEINACKER" STADTEIL CARSDORF



M 1:1.000 SEPTEMBER 2020



akp_ Stadtplanung + Regionalentwicklung

akp_ Brandt Höger Kunze Partnerschaft • Dipl.-Ing. Stadt- und Landschaftsplanung
adresse_ Friedrich-Ebert-Straße 153 • 34119 Kassel
telefon_ 0561.70048-68 telefax_ -69 e-mail_ post@akp-planung.de
gö/wu 28.09.2020

Kreisstadt Homberg (Efze)

Bebauungsplan Nr. 8 "Am Steinacker"

Stadtteil Caßdorf

SATZUNG 28.09.2020

Änderungen nach dem Entwurf sind rot markiert.

TEXTLICHE FESTSETZUNGEN

1 PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN (§ 9 Abs. 1 BauGB)

1.1 Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 4 BauNVO)

Im Allgemeinen Wohngebiet WA **1+2** sind von den in § 4 Abs. 2 BauNVO aufgeführten Nutzungen Wohngebäude, Läden zur Versorgung des Gebietes sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke allgemein zulässig. Unzulässig sind Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerksbetriebe. Die in § 4 Abs. 3 BauNVO aufgeführten Nutzungen sind generell unzulässig.

1.2 Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i. V. m. §§ 16ff. BauNVO)

1.2.1 Das zulässige Maß der baulichen Nutzung wird durch Festsetzung der Grundflächenzahl (GRZ), der Geschossflächenzahl (GFZ) sowie der Anzahl an zulässigen Vollgeschossen entsprechend den Angaben in der Planzeichnung bestimmt.

1.2.2 Bei der Bestimmung der zulässigen Höhe baulicher Anlagen gilt als Bezugspunkt für die Firsthöhe (FH) die Höhenlage der oberen Dachbegrenzungskante, als Bezugspunkt für die Traufhöhe (TH) die Höhenlage der Schnittkante der Außenwand mit der Dachhaut. Im Falle von Flachdächern gilt die festgesetzte Traufhöhe als maximal zulässige Höhe baulicher Anlagen. Als unterer Bezugspunkt gilt in allen Fällen die Höhenlage der vorhandenen Geländeoberfläche in der Mitte der am tiefsten gelegenen Gebäudeseite.

1.2.3 Im WA sind gem. § 9 Abs. 1 Nr. 6 BauGB max. 2 Wohnungen je Wohngebäude zulässig.

1.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i. V. m. § 22 Abs. 2 BauNVO)

Im Allgemeinen Wohngebiet (WA **1+2**) sind Gebäude in offener Bauweise als Einzel- oder Doppelhäuser zu errichten.

1.4 Flächen für Stellplätze und Garagen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)

Garagen und Stellplätze sind innerhalb eines 15,00 m tiefen Bereichs, ab der zur Erschließung des Grundstücks bestimmten Straße zu errichten.

1.5 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

(§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)

1.5.1 Stellplatz- und Zufahrtsflächen sind mit wasserdurchlässigen Materialien wie Rasengittersteinen, Pflaster mit einem Fugenanteil von mindestens 20 Prozent oder wassergebundener Decke zu befestigen.

1.5.2 Auf Dachflächen anfallendes Niederschlagswasser sollte in Zisternen oder naturnah angelegten Teichen zurückgehalten werden. Je 10 m² Dachfläche sollte eine Regenrückhaltung im Umfang von 0,4 m³ vorgesehen werden. Die Verwertung als Brauchwasser ist zulässig.

1.6 Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern

(§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB)

1.6.1 Die zeichnerisch festgesetzte Fläche zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sind als lockerer Gehölzstreifen mit standortheimischen Laubgehölzen zu bepflanzen (mindestens 1 Baum/100 m² und 1 Strauch/10 m²) und dauerhaft zu unterhalten. Zudem ist je abgeschlossene 250 m² privater Grundstücksfläche mindestens ein weiterer standortheimischer Obst- oder Laubbaum auf dem Baugrundstück zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten; im Falle des Absterbens sind entsprechende Ersatzpflanzungen vorzunehmen. Zur Anpflanzung empfohlen werden die unter Punkt 1.6.2 aufgeführten Arten.

1.6.2 Zur Anpflanzung empfohlen werden folgende Bäume und Sträucher: Gewöhnlicher Schneeball (*Viburnum opulus*), Wolliger Schneeball (*Viburnum lantana*), Hartriegel (*Cornus sanguinea*), Hasel (*Corylus avellana*), Heckenkirsche (*Lonicera xylosteum*), Himbeere (*Rubus idaeus*), Holunder (*Sambucus nigra*), Hundsrose (*Rosa canina*), Kornelkirsche (*Cornus mas*), Liguster (*Ligustrum vulgare*), Pfaffenhütchen (*Eunonymus europaeus*), Schlehe (*Prunus spinosa*), Stachelbeere (*Ribes uvacrispa*), Waldrebe (*Clematis spec.*), Weißdorn (*Crataegus laevigata*, *C. monogyna*), Feldahorn (*Acer campestre*), Hainbuche (*Carpinus betulus*), Mehlbeere (*Sorbus aria*), Salweide (*Salix caprea*), Vogelkirsche (*Prunus avium*), Eberesche (*Sorbus aucuparia*), Elsbeere (*Sorbus torminalis*), Bergahorn (*Acer pseudoplatanus*), Spitzahorn (*Acer platanoides*), Stieleiche (*Quercus robur*), Traubeneiche (*Quercus petraea*), Winterlinde (*Tilia cordata*), Wildapfel (*Malus sylvestris*), Wildbirne (*Pyrus pyraeaster*), sowie halb- und hochstämmige Obstbäume.

2 BAUORDNUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

(§ 9 Abs. 4 BauGB i. V. m. § 91 HBO)

2.1 Gestaltung baulicher Anlagen

(§ 91 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 HBO)

2.1.1 Die zulässige Dachform des Hauptdaches im WA 1 ist ein Satteldach mit einer Dachneigung von 25-45 Grad; zur Dacheindeckung des Hauptdaches sind ausschließlich Ziegel (Ton oder Beton) zulässig. Die zulässige Hauptdachneigung im WA 2 beträgt 0-45 Grad. Flachdächer bis 15 Grad sind mit einem Anteil von mindestens 60% der Dachflächen zu begrünen (mind. 8 cm Substratschicht). Ausnahmen für Anlagen zur Gewinnung von Solarenergie können zugelassen werden.

2.1.2 Zwerchgiebel und Dachgauben sind zulässig, sofern sie zu den Giebelseiten des Hauptdaches einen Abstand von mindestens je 2 m einhalten und insgesamt nicht mehr als 50 Prozent der Trauflänge einnehmen. Anlagen zur Solarenergienutzung sind allgemein zulässig, dies gilt auch für Flachdächer.

2.1.3 Als Grundstückseinfriedungen entlang der öffentlichen Verkehrsfläche sind Hecken und Zäune bis 1,20 m Höhe zulässig. Ebenfalls zulässig sind geputzte oder aus Sichtmauerwerk hergestellte Mauern bis 0,5 m Höhe. Unzulässig sind unverkleidete Betonmauern.

2.2 Gestaltung der Grundstücksfreiflächen

(§ 91 Abs. 1 Nr. 5 HBO i.V.m. § 9 Abs. 1 Nr. 16d + 25a)

Die nicht überbaute Grundstücksfläche ist als vegetationsfähige Fläche herzustellen, gärtnerisch zu gestalten und zu begrünen (z. B. Rasen, Stauden, Gehölze, Nutzpflanzen). Eine Vollversiegelung oder Befestigung der Vorgärten - abgesehen von den erforderlichen Hauszugängen, Stellplätzen und Zufahrten - sowie die Anlage von Schotter- oder Kiesbeeten ist unzulässig.

3 HINWEISE

3.1 Die Bestimmungen der Stellplatzsatzung der Stadt Homberg (Efze) in der zum Zeitpunkt der Bauausführung gültigen Fassung sind zu beachten.

3.2 Bodenfunde sind gemäß § 21 Denkmalschutzgesetz zu behandeln. Funde sind dem Landesamt für Denkmalpflege Hessen, der Stadtverwaltung Homberg (Efze) oder der Unteren Denkmalbehörde (Schwalm-Eder-Kreis) zu melden.

3.3 Zufahrtswege und Stellflächen für die Feuerwehr sind gem. der „Muster-Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr“ (Fassung Februar 2007, zul. geändert Oktober 2009) so auszubauen und herzurichten, dass sie mit 16t-Fahrzeugen befahren werden können. Auf die erforderliche Mindestbreite der Wege gemäß der „Muster-Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr“ wird hingewiesen. Der Mindestdurchmesser der Wasserleitung darf nicht unter NW 100 liegen. Im Abstand von rund 100 m sind Hydranten in die Wasserleitung einzulassen. Bezüglich der Löschwasserversorgung sind das DVWG-

Arbeitsblatt 405 sowie die DIN 4066 zu beachten.

- 3.4 Bei der weiteren Verwendung von Erdaushub an anderer Stelle gelten die Anforderung an das Bodenmaterial „Vorsorgewerte, Anhang 2 Nr. 4 der BBodSchV“ (Richtlinie für die Verwertung von Bodenmaterial, Bauschutt und Straßenaufbruch in Tagebauen und im Rahmen sonstiger Abgrabungen, StAnz. 10/14).**

- 3.5 Mutterboden ist gemäß § 202 BauGB in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Ver-nichtung und Vergeudung zu schützen. Erforderlicher Bodenabtrag ist schonend und unter sorgfältiger Trennung von Mutterboden und Unterboden durchzuführen. Mutter-boden und Unterboden sollen getrennt gelagert und getrennt wieder eingebaut werden (nach Möglichkeit innerhalb des Plangebietes). Bodenverdichtungen der nicht überbau-baren Flächen z. B. durch Befahren während der Bauphase sind auf ein unabdingbares Maß zu beschränken und nach Abschluss der Bauphase wieder aufzulockern.**

Kreisstadt Homberg (Efze)

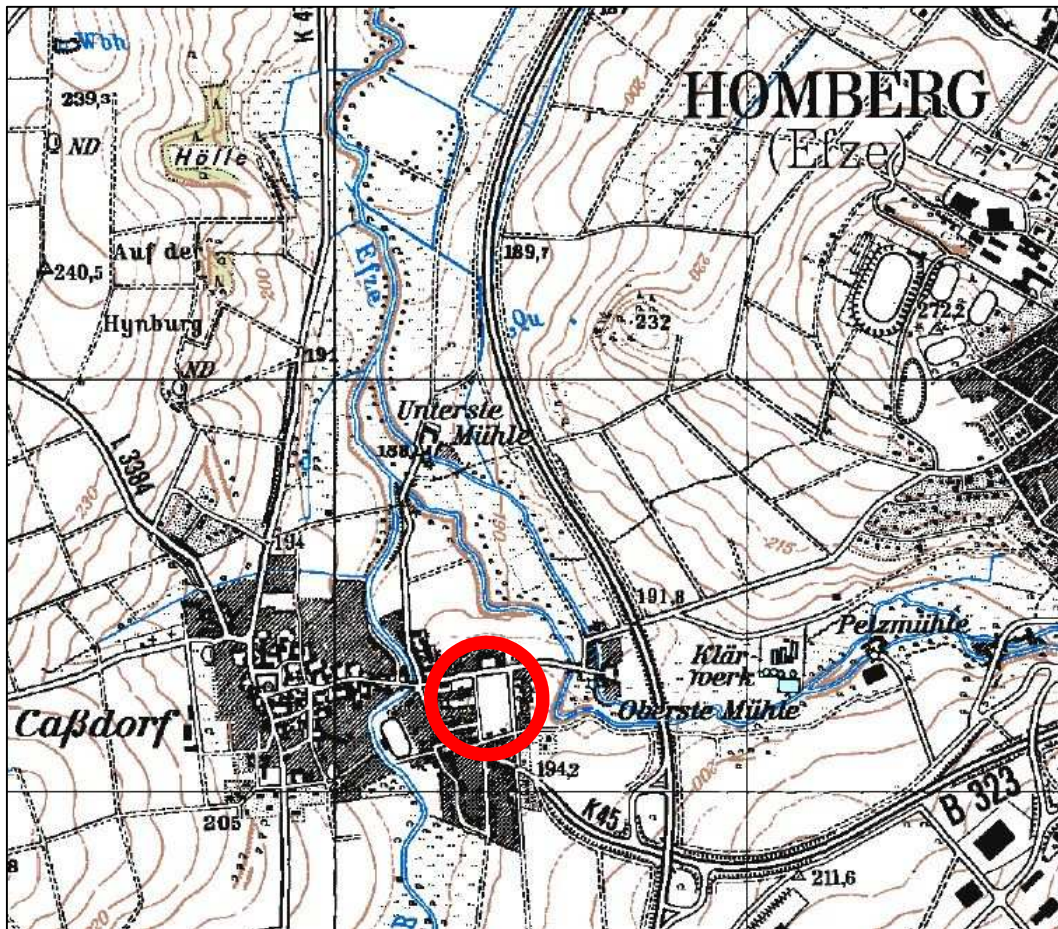
Bebauungsplan Nr. 8 "Am Steinacker" Stadtteil Caßdorf



Begründung

gemäß § 13 b BauGB

~~Entwurf~~



akp_ Stadtplanung + Regionalentwicklung

akp_ Brandt Höger Kunze Partnerschaft • Dipl.-Ing. Stadt- und Landschaftsplanung

adresse_ Friedrich-Ebert-Straße 153 • 34119 Kassel

telefon_ 0561.70048-68 telefax_ -69 e-mail_ post@akp-planung.de

gö/wu [21.0728.09.20](https://www.akp-planung.de)

Inhalt

1	GRUNDLAGEN	3
1.1	Planungsziele	3
1.2	Geltungsbereich und aktuelle Nutzung	3
1.3	Vorgaben und Rahmenbedingungen	4
1.4	Möglichkeiten der Innenentwicklung, Planungsalternativen	6
1.5	Verfahren	6
2	STÄDTEBAULICHE PLANUNG	7
2.1	Bauliche Nutzung	7
2.2	Freiflächen	8
2.3	Maßnahmen und Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft.....	9
2.4	Erschließung: Verkehr	9
2.5	Erschließung: Ver- und Entsorgung.....	9
2.6	Flächenbilanz.....	10
3	UMWELTSCHÜTZENDE BELANGE	11
3.1	Einleitung	11
3.1	Vorgaben aus der Fachplanung	11
3.2	Umweltauswirkungen	12
3.3	Zusammenfassung	15

1 Grundlagen

1.1 Planungsziele

Planungsziel des vorliegenden Bebauungsplans Nr. 8 „Am Steinacker“ ist die Ausweisung eines Allgemeinen Wohngebietes im Rahmen der Eigenentwicklung des Stadtteils Caßdorf. Ermöglicht werden soll die Entstehung von insgesamt 6 Wohnbaugrundstücken. Das Plangebiet ist im Flächennutzungsplan der Kreisstadt Homberg (Efze) bereits als Wohnbaufläche dargestellt. Die bestehende Straße erschließt bereits auf der Westseite vorhandene Wohngebäude, Ver- und Versorgungsleitungen sind ebenfalls bereits vorhanden. Innerhalb der bestehenden Siedlungslage sind derzeit nicht in ausreichendem Maße geeignete Baugrundstücke verfügbar.

Durch Ausnutzung bereits vorhandener Infrastruktur berücksichtigt die Planung die Belange eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden durch eine Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von bisher unbebauten und unbeeinträchtigten Bereichen

1.2 Geltungsbereich und aktuelle Nutzung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 8 befindet sich am nordöstlichen Siedlungsrand des Stadtteils Caßdorf. Am westlichen Rand liegt die Straße „Am Steinacker“, die zur Erschließung des Plangebiets dient. Über die Straßen „Weidenweg“ (im Norden) und „Poststraße“ (im Süden) ist das Plangebiet an die überörtliche „Homberger Straße“ (K 45) angeschlossen. Auf drei Seiten ist die Fläche von bestehender Wohnnutzung umgeben. Auf der östlichen Seite grenzt eine Ackerfläche an, von der das Plangebiet abgetrennt wurde. Daran schließen sich Kleingartenparzellen an.

Der Geltungsbereich umfasst die Flurstücke 114/2 der Flur 5, 139/1, 191/50 und 52/7 (jeweils teilweise) der Flur 7 der Gemarkung Caßdorf und hat eine Größe von ca. 0,5 ha. Der räumliche Geltungsbereich wird begrenzt durch

- die Straße „Weidenweg“ im Norden
- eine Ackerfläche im Osten
- die vorhandene Bebauung im Süden
- die Straße „Am Steinacker“ im Westen

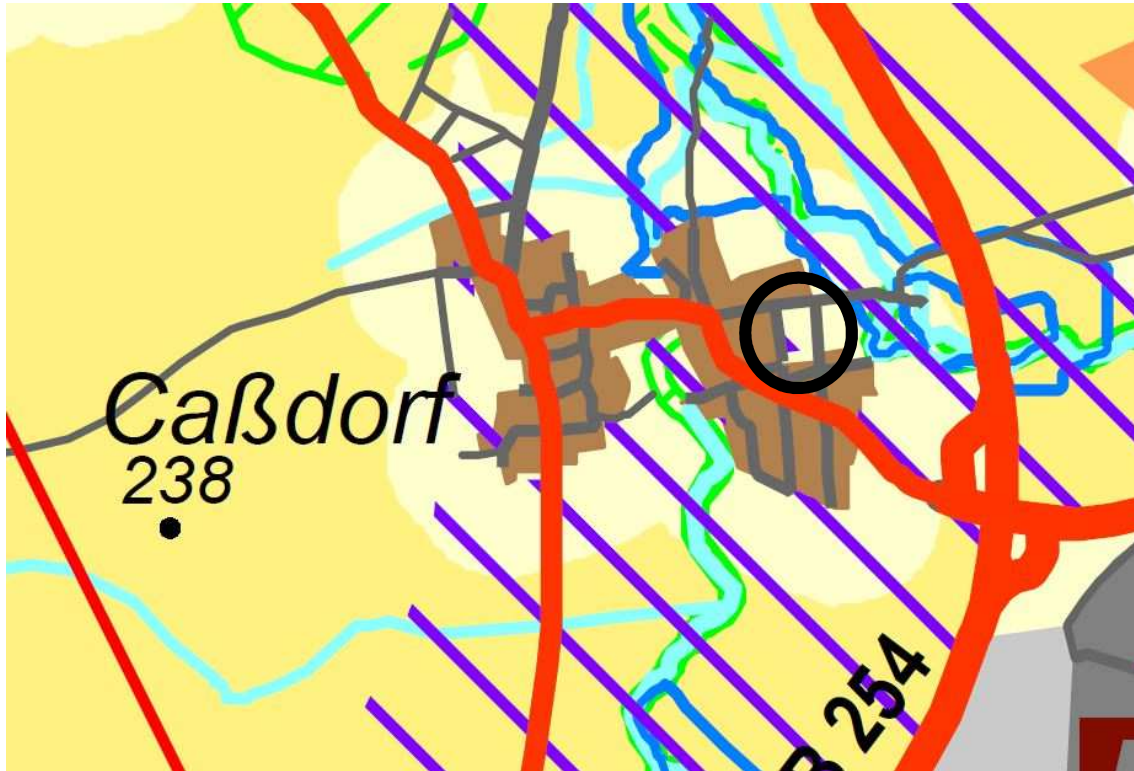
Das Flurstück 52/7 wird derzeit als landwirtschaftliche Fläche (überwiegend Acker) genutzt. Östlich des Lerchenwegs findet sich ein Kleingartengebiet. Südlich schließt ein älteres Wohngebiet an den Geltungsbereich an. Im Westen stoßen teilweise die rückwärtigen Gärten der Grundstücke an der „Homberger Straße/Weidenweg“ an die Straße „Am Steinacker“. Hier finden sich jedoch auch drei Wohngebäude, die als Nachverdichtung der Gärten über die Straße „Am Steinacker“ erschlossen sind. Nördlich befindet sich am „Weidenweg“ ein landwirtschaftlicher Hof, der augenscheinlich nicht mehr für eine landwirtschaftliche Nutzung im Haupterwerb genutzt wird.

Topografisch weist das Gelände nur geringe Unterschiede auf, die Straße „Am Steinacker“ hat ein geringes Gefälle von Süd nach Nord.

1.3 Vorgaben und Rahmenbedingungen

Regionalplan Nordhessen

Im Regionalplan Nordhessen 2009¹ liegt der Geltungsbereich am Rande des Vorranggebietes Siedlung Bestand und ist als Vorbehaltsgebiet für die Landwirtschaft ausgewiesen. Die Siedlungslage Caßdorf ist von einem Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktionen umgeben, die den Gewässerverläufen von Efze und Ohebach folgen.



Ausschnitt aus dem Regionalplan Nordhessen 2009 mit Lage des Planbereichs

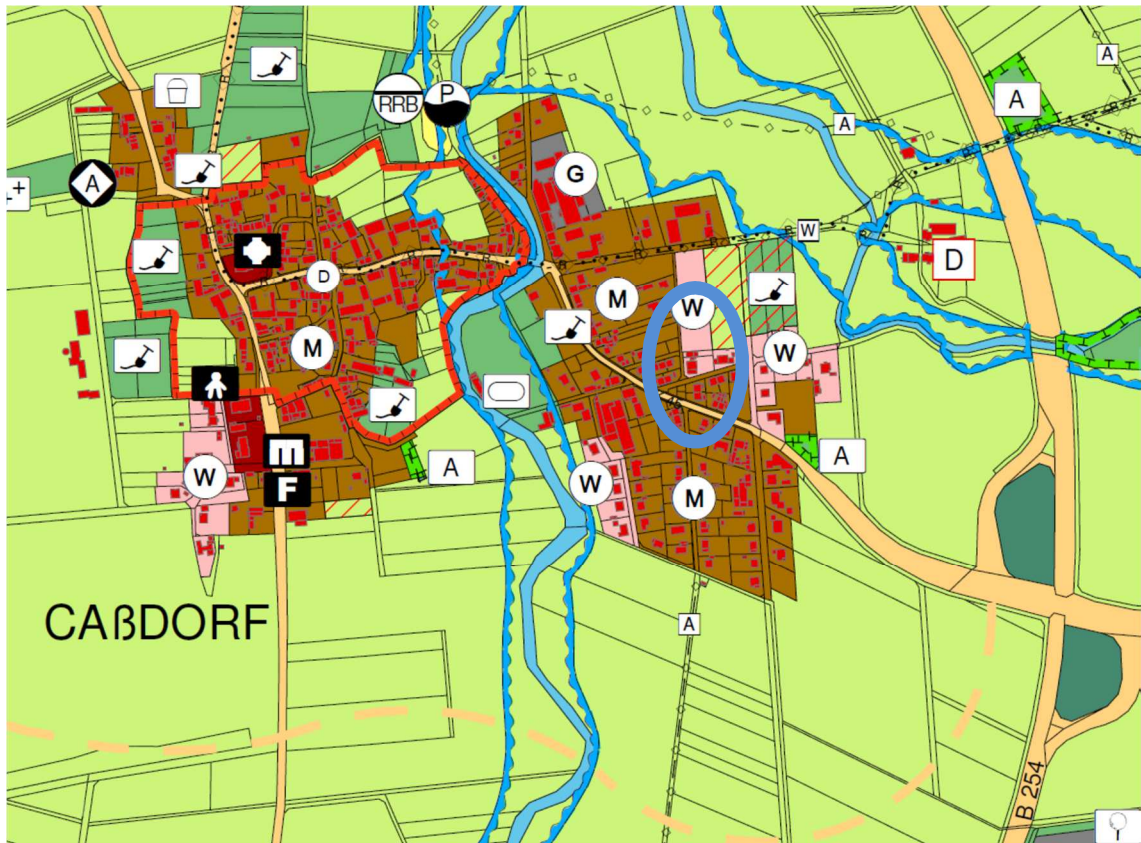
Flächennutzungsplan und Landschaftsplan

Im Flächennutzungsplan der Kreisstadt Homberg (Efze) aus dem Jahr 2014 ist der Planbereich bereits als Wohnbaufläche dargestellt. Die östlich angrenzenden rot schraffierten Flächen sind ehemalige Siedlungszuwachsfächen, die im Zuge der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans aufgegeben wurden und gemäß ihrer bestehenden Nutzung als Fläche für Landwirtschaft und Kleingartenfläche dargestellt werden.

Laut Begründung zum Flächennutzungsplan hat Caßdorf in den letzten zehn Jahren einen Bevölkerungsrückgang von ca. 6 % zu verzeichnen, daher ist mit einer größeren Nachfrage von Bauflächen nicht zu rechnen. Vorhandene Baulücken bzw. Flächen an bereits vorhandenen und ausgebauten Erschließungsstraßen (wie im vorliegenden Fall) sollen vorrangig genutzt werden, bevor neue Bauflächen in Anspruch genommen werden.

Im Landschaftsplan der Kreisstadt Homberg (Efze) aus dem Jahr 2001 wird die Planfläche bereits als Eingriffsfläche bzw. geplantes Baugebiet dargestellt. Maßnahmen werden auf der Planfläche nicht dargestellt.

¹ Veröffentlicht im Staatsanzeiger Nr. 11 v. 15.03.2010



Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Homberg (Efze) mit Lage des Planbereichs

Bestehende Erschließung

Das Plangebiet ist verkehrlich über die Straße „Am Steinacker“ und im Norden durch den „Weidenweg“ angeschlossen. Ver- und Entsorgungsleitungen (Wasser, Kanal, Strom, Gas, Telekommunikation) sind in der Straße „Am Steinacker“ vorhanden und können zum Erschließung des Baugebietes genutzt werden.

Nördlich des Plangebiets auf dem „Weidenweg“ verläuft der Hessische Radfernweg R5.

Bodenaushub, Bodenmaterial

Bei der Verwertung des im Rahmen der Erschließungs- bzw. Bauarbeiten anfallenden Erdaushubs sind die Randbedingungen der "Handlungsempfehlung zur rechtlichen Beurteilung von Aufschüttungen und bei Auf- und Einbringen von Bodenmaterial auf Böden" vom 27.10.2015 (StAnz. Nr. 46/2015, S. 1150) zu beachten.

Wenn bei einer Baumaßnahme überschüssiges Bodenmaterial in einer Menge von mehr als 600 m³ anfällt, ist nach § 4 Abs. 3 Hessisches Altlasten- und Bodenschutzgesetz (HAltBodSchG) in Verbindung mit § 12 Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) seitens des Maßnahmenträgers oder dessen Beauftragten vorab ein Anzeigeverfahren bei der Unteren Bodenschutzbehörde des Schwalm-Eder-Kreises erforderlich.

Der Mutterboden ist gemäß § 202 Baugesetzbuch (BauGB) zudem in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung und Vergeudung zu schützen. Erforderlicher Bodenabtrag ist schonend und unter sorgfältiger Trennung von Mutterboden und Unterboden durchzuführen.

1.4 Möglichkeiten der Innenentwicklung, Planungsalternativen

Innerhalb der Ortslage Caßdorf sind zurzeit keine kommunalen Wohnbauflächen in rechtskräftigen Bebauungsplänen verfügbar. Auf dem privaten Markt wird zurzeit lediglich ein Grundstück angeboten. Auch sind innerhalb der Siedlungslage lediglich wenige Baulücken zu verzeichnen, die sich wiederum in privater Hand befinden und überwiegend als Hausgarten oder Kleingartengrundstücke genutzt und/oder für zukünftige Generationen vorgehalten werden. Auf Ebene des Flächennutzungsplans sind zudem andere Siedlungszuwachsflächen zugunsten von der vorliegenden Fläche zurückgenommen worden, da diese für eine Siedlungsentwicklung als weniger geeignet angesehen wurden.

1.5 Verfahren

Da der vorliegende Bebauungsplan über eine Grundfläche im Sinne des § 13a Abs. 1 Satz 2 BauGB von weniger als 10.000 m² verfügt, die Zulässigkeit von Wohnnutzungen auf Flächen begründet die an ‚im Zusammenhang bebaute Ortsteile‘ anschließen, kann er gemäß § 13b BauGB als Bebauungsplan zur Einbeziehung von Außenbereichsflächen im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden. Entsprechend wird die Bebauungsplanaufstellung gem. den Vorgaben des § 13a BauGB durchgeführt. Das beschleunigte Verfahren erlaubt insbesondere den Verzicht auf Umweltprüfung und Umweltbericht. Weiterhin ist gem. § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB ein Ausgleich nicht erforderlich. Zudem ist gemäß § 13a Abs. 3 BauGB eine frühzeitige Beteiligung durchzuführen, in der sich die Öffentlichkeit über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung unterrichten kann, bevor die öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB erfolgt.



Blick vom Weidenweg über die Planfläche (rechte Hälfte) nach Süden

2 Städtebauliche Planung

2.1 Bauliche Nutzung

Art der baulichen Nutzung

Entsprechend der Zielsetzung des Bebauungsplans wird die Art der baulichen Nutzung für die im Bebauungsplan ausgewiesenen Bauflächen als Allgemeines Wohngebiet (WA) i. S. d. § 4 BauNutzungsverordnung (BauNVO) festgesetzt. Die zulässigen Nutzungen ergeben sich aus dem Katalog des § 4 BauNVO. Im Allgemeinen Wohngebiet (WA 1+2) sind von den in § 4 Abs. 2 BauNVO aufgeführten Nutzungen Wohngebäude, Läden zur Versorgung des Gebietes sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke allgemein zulässig. Unzulässig sind Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerksbetriebe, da sie aufgrund betrieblicher Arbeitsabläufe und einhergehendem Lärm sowie durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen Konflikte mit der Wohnnutzung hervorrufen können. Die Aufteilung in zwei Teilbaugebiete (WA 1+2) ergibt sich lediglich aufgrund abweichender Festsetzungen zur Gestaltung der Dachform; Art und Maß der Nutzung sind bei beiden Teilbaugebieten identisch.

Zudem sind die in § 4 Abs. 3 BauNVO aufgeführten Nutzungen, die ansonsten ausnahmsweise zulässig wären, aufgrund der von der Hauptstraße abseitigen Lage eines durch das Wohnen geprägten Siedlungsbereichs am unmittelbaren Siedlungsrand generell als unzulässig festgesetzt.

Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzung einer Grundflächenzahl (GRZ), einer Geschossflächenzahl (GFZ), der max. Anzahl an Vollgeschossen und der maximal zulässigen Höhe baulicher Anlagen (First- und Traufhöhe) gemäß den Angaben in der Planzeichnung definiert. Mit diesen Festsetzungen wird gewährleistet, dass sich die zulässige Neubebauung in die bestehende Bebauung der Siedlungslage einfügt, während zugleich auch eine der geplanten Nutzung entsprechender angemessener Durchgrünungsgrad der Flächen erreicht werden kann. Zudem orientiert sich die festgesetzte zulässige Höhe der baulichen Anlagen an der geplanten bzw. zulässigen Bauform und Bauweise. Gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO kann die zulässige Grundfläche durch Nebenanlagen sowie Garagen und Stellplätze mit ihren Zufahrten um bis zu 50 % überschritten werden.

Für die Bestimmung der gemäß § 18 Abs. 1 BauNVO festgesetzten zulässigen Höhe baulicher Anlagen gilt als Bezugspunkt für die Firsthöhe (FH) die Höhenlage der oberen Dachbegrenzungskante, als Bezugspunkt für die Traufhöhe (TH) die Höhenlage der Schnittkante der Außenwand mit der Dachhaut. Im Falle von Flachdächern gilt die festgesetzte Traufhöhe als maximal zulässige Höhe baulicher Anlagen. Als unterer Bezugspunkt gilt die Höhe (Oberkante Fertigdecke) der zur Erschließung bestimmten Straße (Fahrbahnmitte) im Mittelpunkt der Gebäudeseite, die der Erschließungsstraße zugewandt ist. Die somit zu erreichende städtebauliche Dichte nimmt Bezug auf die umgebenden baulichen Strukturen und bleibt jeweils unter den nach § 17 BauNVO geltenden Obergrenzen.

Im Allgemeinen Wohngebiet (WA 1+2) wird § 9 Abs. 1 Nr. 6 BauNVO die höchstzulässige Zahl der Wohnungen je Wohngebäude zudem auf 2 begrenzt. In Verbindung mit den übrigen Festsetzungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung kann hierdurch der Bezug zu den angrenzenden, überwiegend vom Wohnen geprägten Gebieten sichergestellt werden.

Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche

Gemäß § 22 BauNVO wird unter Bezugnahme auf die umgebende Bebauung ist die Errichtung von Einzel- und Doppelhäusern in offener Bauweise zulässig. Die überbaubare Grundstücksfläche wird durch Festsetzung von Baugrenzen bestimmt; die sich daraus ergebenden Baufenster sind grundsätzlich bis auf einen Abstand von 3,0 m an die geplanten Erschließungsstraßen herangerückt, um den notwendigen Erschließungsaufwand zu minimieren und eine straßenbezogene Bebauung zu gewährleisten. Die Tiefe der Baufenster bestimmt sich durch den zulässigen Nutzungskatalog. Mit dieser Anordnung der Baufenster entlang der Straßenführung werden zudem für die Wohnnutzung optimierte Bedingungen für eine homogene Garten- und Freizeitnutzung im hinteren Grundstücksbereich geschaffen. Aus den gleichen Gründen wird zudem ergänzend gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB festgesetzt, das Garagen und Stellplätze innerhalb eines 15,00 m tiefen Bereichs, ab der zur Erschließung des Grundstücks bestimmten Straße zu errichten sind.

Gestaltung baulicher Anlagen

Zur Steuerung der Gestaltung der Baukörper wurden in den Bebauungsplan bauordnungsrechtliche Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 4 BauGB i. V. m. § 91 HBO aufgenommen; hierbei werden Bestimmungen zur Dachform, der Gestaltung von Dachflächen sowie zu Einfriedungen, die sowohl den Bezug auf eine ortstypische Bauweise als auch eine möglichst zurückhaltende Gestaltung des Siedlungsrandbereichs am Übergang zum freien Landschaftsraum gewährleisten sollen.

Aufgrund der Nähe zu einem Kulturdenkmal am Weidenweg (Villa um 1900) und der Hofanlage aus dem frühen bis mittleren 20. Jhd. wird auf Anregung der Unteren Denkmalschutzbehörde im Teilbaugebiet WA 1 die Dachform als Satteldach mit einer Dachneigung von 25-45 Grad sowie einer Ziegeleindeckung für das Hauptdach festgesetzt. Die Dacheindeckung kann mit Ton- oder Betonziegeln erfolgen. Da sich westlich der Straße „Am Steinacker“ bereits zwei (Wohn-) Gebäude mit einer sehr geringen Dachneigung befinden wird für das Teilbaugebiet WA 2 eine Dachneigung von 0-45 Grad festgesetzt.

Zudem wird darauf hingewiesen, dass bei der Errichtung von Grundstückseinfriedungen die Vorgaben des Hessischen Nachbarschaftsrechts einzuhalten sind, welches u. a. gem. § 16 Nachbarrechtsgesetz (NachbG) gegenüber landwirtschaftlichen Flächen einen Mindestabstand von 0,5 m vorschreibt.

2.2 Freiflächen

Grundstücksfreiflächen

Hinsichtlich der Gestaltung der Grundstücksfreiflächen wird zunächst durch eine Festsetzung auf Grundlage des § 91 Abs. 1 Nr. 5 Hessische Bauordnung (HBO) i.V.m. § 9 Abs. 1 Nr. 16d und 25a BauGB ein hohes Maß an Grünfläche und Versickerungsfähigkeit sichergestellt: So ist die übrige nicht überbaute Grundstücksfreiflächen vegetationsfähig herzustellen, gärtnerisch zu gestalten und zu begrünen (z. B. Rasen, Stauden, Gehölze, Nutzpflanzen), um so die auch in kleinklimatischer Hinsicht wertvolle Durchgrünung des Siedlungsgebiets sicherzustellen. Aus den genannten Gründen und zur Gestaltung und Wahrung des Ortsbildes ist zudem eine Vollversiegelung oder Befestigung der Vorgärten - abgesehen von den erforderlichen Hauszugängen, Stellplätzen und Zufahrten - sowie die Anlage von Schotter- oder Kiesbeeten als unzulässig festgesetzt. Stellplatz-

und Zufahrtsflächen sind mit wasserdurchlässigen Materialien wie Rasengittersteinen, Pflaster mit einem Fugenteil von mindestens 20 Prozent oder wassergebundener Decke zu befestigen, um die Versickerungsfähigkeit des Bodens zu erhalten. Darüber hinaus sind auf Grundlage des § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB je abgeschlossener 250 m² Grundstücksfläche mindestens ein standortheimischer Laubbaum anzupflanzen und dauerhaft zu unterhalten.

Pflanzflächen

Entlang der östlichen Grenze des Geltungsbereichs zur offenen Landschaft hin ist ein Pflanzstreifen festgesetzt, auf dem durch Bepflanzung mit standortheimischen Laubgehölzen (mindestens 1 Baum/100 m² und 1 Strauch/10 m²) ein lockerer Gehölzstreifen zu entwickeln ist, der eine landschaftsgerechte Ortsrandgestaltung und damit auch die Einbindung des Baugebiets in den Landschaftsraum gewährleisten soll. Der Pflanzstreifen weist eine Breite von rund 5 m auf. Hinsichtlich der zu verwendenden Baum- und Straucharten ist in den textlichen Festsetzungen eine Liste empfohlener Arten enthalten. Zudem wird darauf hingewiesen, dass bei den Pflanzungen die Bestimmungen bezüglich der Mindestabstände nach hessischem Nachbarrechtsgesetz (NachbG) einzuhalten sind.

2.3 Maßnahmen und Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

Zur Vermeidung von Abflussspitzen sowie zur Reduzierung des Wasserverbrauchs soll anfallendes Dachflächen-Niederschlagswasser zurückgehalten werden. Je 10 m² Dachfläche sollte eine Regenrückhaltung von 0,4 m³ vorgesehen werden. Auf die Möglichkeit zur Entnahme von Brauchwasser wird ausdrücklich hingewiesen.

2.4 Erschließung: Verkehr

Das Plangebiet ist über die Straße „Am Steinacker“ an das Straßennetz angeschlossen. Der jetzige Ausbaubreite von ca. 3 m ist jedoch nicht ausreichend. Um eine für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge angemessene Ausbaubreite zu ermöglichen wird die Breite der Straßenverkehrsfläche auf 5,50 m festgesetzt. Die verbreiterte Straße sollte als Mischverkehrsfläche mit einer Mindestbreite von 5,00 m ausgebildet werden.

2.5 Erschließung: Ver- und Entsorgung

Ver- und Entsorgungsleitungen sind in der Straße „Am Steinacker“ (Gas, Wasser, Strom, Kanal, Telekommunikation) vorhanden. Ein Anschluss an dieses Ver- und Entsorgungsnetz kann hierüber erfolgen.

Brandschutztechnische Hinweise

Nachfolgende Hinweise zum Brandschutz sind zu beachten:

- Die Zufahrtswege und Stellflächen für die Feuerwehr sind gem. der "Muster-Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr" (Fassung Februar 2007, zul. geändert Oktober 2009) so auszubauen und herzurichten, dass sie mit 16 t-Fahrzeugen befahren werden können. Auf die erforderliche Mindestbreite der Wege gemäß der "Muster-Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr" wird besonders hingewiesen.

- Zur Sicherstellung einer ausreichenden Löschwasserversorgung verweisen wir auf das DVGW- Arbeitsblatt W 405. Der Mindestdurchmesser der Wasserleitung darf nicht unter NW 100 liegen, der Fließüberdruck in Löschwasserversorgungsanlagen darf bei maximaler Löschwasserentnahme 2,5 bar (0,15 MPa) nicht unterschreiten. Zur Brandbekämpfung muss die erforderliche Löschwassermenge für eine Löschzeit von mind. 2 Stunden zur Verfügung stehen. Die erforderliche Löschwassermenge beträgt
- in Wohngebieten mind. 800 l/min,
- Im Abstand von ca. 100 m sind Hydranten zur Entnahme von Löschwasser in die Wasserleitung einzubauen. Auf eingebaute Unterflurhydranten ist durch Hinweisschilder gemäß DIN 4066 hinzuweisen. Die Hinweisschilder sollten nicht weiter als 10 m vom Hydrant entfernt angebracht werden. Unterflurhydranten sind so anzuordnen, dass Zu- und Abfahrten (z. B. für nachrückende Einsatzfahrzeuge) bei der Benutzung der Hydranten nicht blockiert werden. Die Inbetriebnahme der Unterflurhydranten durch die Feuerwehr muss jederzeit möglich sein. Unterflurhydranten sollten nicht in Bereichen angeordnet werden, die durch den ruhenden Verkehr genutzt werden oder die zum Abstellen von Gegenständen oder Ablagern von Schnee genutzt werden. Die Projektierung der Versorgungsleitungen sollte dementsprechend erfolgen.
- Kann die erforderliche Wassermenge aus der zentralen Wasserversorgung (Wasserleitung) nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung gestellt werden, sind zur Ergänzung Fluss- und Bachläufe, die immer ausreichend Wasser führen, sowie Feuerlöschteiche oder Zisternen mit einzubeziehen. Die Wasserentnahmestellen dürfen nicht weiter als ~~200~~300 m von den betroffenen Objekten entfernt liegen und müssen für die Feuerwehr leicht zugänglich sowie ganzjährig nutzbar sein.
- Gebäude, bei denen die Oberkante der Brüstung notwendiger Fenster oder sonstiger zum Anleitern bestimmter Stellen mehr als 8 m über der Geländeoberfläche liegt und bei denen der zweite Rettungsweg über Leitern der Feuerwehr führt, dürfen nur dann errichtet werden, wenn die erforderlichen Rettungsgeräte von der Feuerwehr vorgehalten werden bzw. innerhalb der Hilfeleistungsfrist von 10 min. nach Alarmierung einsatzbereit vor Ort sind. Jede Nutzungseinheit mit Aufenthaltsräumen muss in diesem Fall über Hubrettungsfahrzeuge erreichbar sein. Die hierzu erforderlichen Aufstellflächen sind gemäß der „Muster-Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr“ auszubilden.
- Bei der Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen, der Anlage von Stichstraßen oder Wohnwegen sowie rückwärtigen Bebauungen sind die Einsatzmöglichkeiten der Feuerwehr in jedem Fall zu berücksichtigen. Auf die Bestimmungen der §§ 4 und 5 der Hessischen Bauordnung (Zugänge und Zufahrten) wird verwiesen.
- Die örtliche Feuerwehr sollte bei der Planung beteiligt werden.

2.6 Flächenbilanz

Geplante Flächennutzung	Flächengröße (überschlägig)
Allgemeines Wohngebiet, <u>(WA 1+2)</u> , Baufläche	ca. 4.053 m ²
davon überbaubare Fläche (GRZ 0,3)	ca. 1.216 m ²
incl. Überschreitung gem. § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO bis 0,45	ca. 1.824 m ²
davon Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern	ca. 614 m ²
Verkehrsflächen	ca. 879 m ²
SUMME	4.932 m²

3 Umweltschützende Belange

3.1 Einleitung

Das Plangebiet mit einer Größe von ca. 0,5 ha befindet sich am nordöstlichen Siedlungsrand des Stadtteils Caßdorf. Am westlichen Rand liegt die Straße „Am Steinacker“, die zur Erschließung dient. Über die Straßen „Weidenweg“ (im Norden) und „Poststraße“ (im Süden) ist das Plangebiet an die überörtliche „Homberger Straße“ (K 45) angeschlossen. Auf drei Seiten ist die Fläche von bestehender Wohnnutzung umgeben. Auf der östlichen Seite grenzt eine Ackerfläche an, von der das Plangebiet abgetrennt wurde. Daran schließen sich Kleingartenparzellen an.

Der vorliegende Bebauungsplan sieht die Entwicklung eines Allgemeinen Wohngebiets vor, welches durch die bestehende -bereits einseitig angebaute- Straße „Am Steinacker“ erschlossen wird. Zudem soll mit der Bebauungsplanaufstellung dem Ziel entsprochen werden, einem weiteren Flächenverbrauch in bisher unbeeinträchtigten Bereichen entgegenzuwirken, indem hier eine Fläche unmittelbar anschließend an Siedlungskontext mit vorhandener Infrastruktur entwickelt wird. Durch die Gebietsausweisung soll der Eigenentwicklung des Stadtteils Caßdorf Rechnung getragen werden, da keine geeigneten Baugrundstücke auf dem Markt angeboten werden. Ausgeschlossen bleiben allerdings aufgrund der Lage und Erschließung des Gebiets sowie dem Bedarf an neuen Wohnbauflächen im Allgemeinen Wohngebiet Nutzungen, die betriebsbedingte Konflikte durch Lärm oder erhöhtes Verkehrsaufkommen hervorrufen können wie z. B. Tankstellen, Gartenbaubetriebe, Anlagen für Verwaltungen etc.

Unter Bezugnahme auf die angrenzende Bebauung sowie der Ortsrandlage ist eine offene Bauweise bei einer maximalen Traufhöhe von 7,00 m und einer Firsthöhe von 11,00 m festgesetzt. Die zulässige Grundflächenzahl wird auf 0,3 und die Geschossflächenzahl auf 0,5 begrenzt. Die überbaubare Grundstücksfläche beläuft sich damit auf rund 1.800 m² (einschließlich der gem. § 19 BauNVO zulässigen 50% Überschreitung). Hinzu kommen rund 300 m² für die Verbreiterung der vorhandenen Fahrbahn.

Darüber hinaus wird durch die Anlage eines Pflanzstreifens die Einbindung in den freien Landschaftsraum verbessert und der Eingriff in das Landschaftsbild entsprechend minimiert.

Da der vorliegende Bebauungsplan über eine Grundfläche im Sinne des § 13a Abs. 1 Satz 2 BauGB von weniger als 10.000 m² verfügt sowie die Zulässigkeit von Wohnnutzungen auf Flächen begründet, die an ‚im Zusammenhang bebauter Ortsteile‘ anschließt, kann er gemäß § 13b BauGB als Bebauungsplan zur Einbeziehung von Außenbereichsflächen im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden. Entsprechend wird die Bebauungsplanaufstellung gem. den Vorgaben des § 13a BauGB durchgeführt. Das beschleunigte Verfahren erlaubt insbesondere den Verzicht auf Umweltprüfung und Umweltbericht. Weiterhin ist gem. § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB ein Ausgleich nicht erforderlich.

3.1 Vorgaben aus der Fachplanung

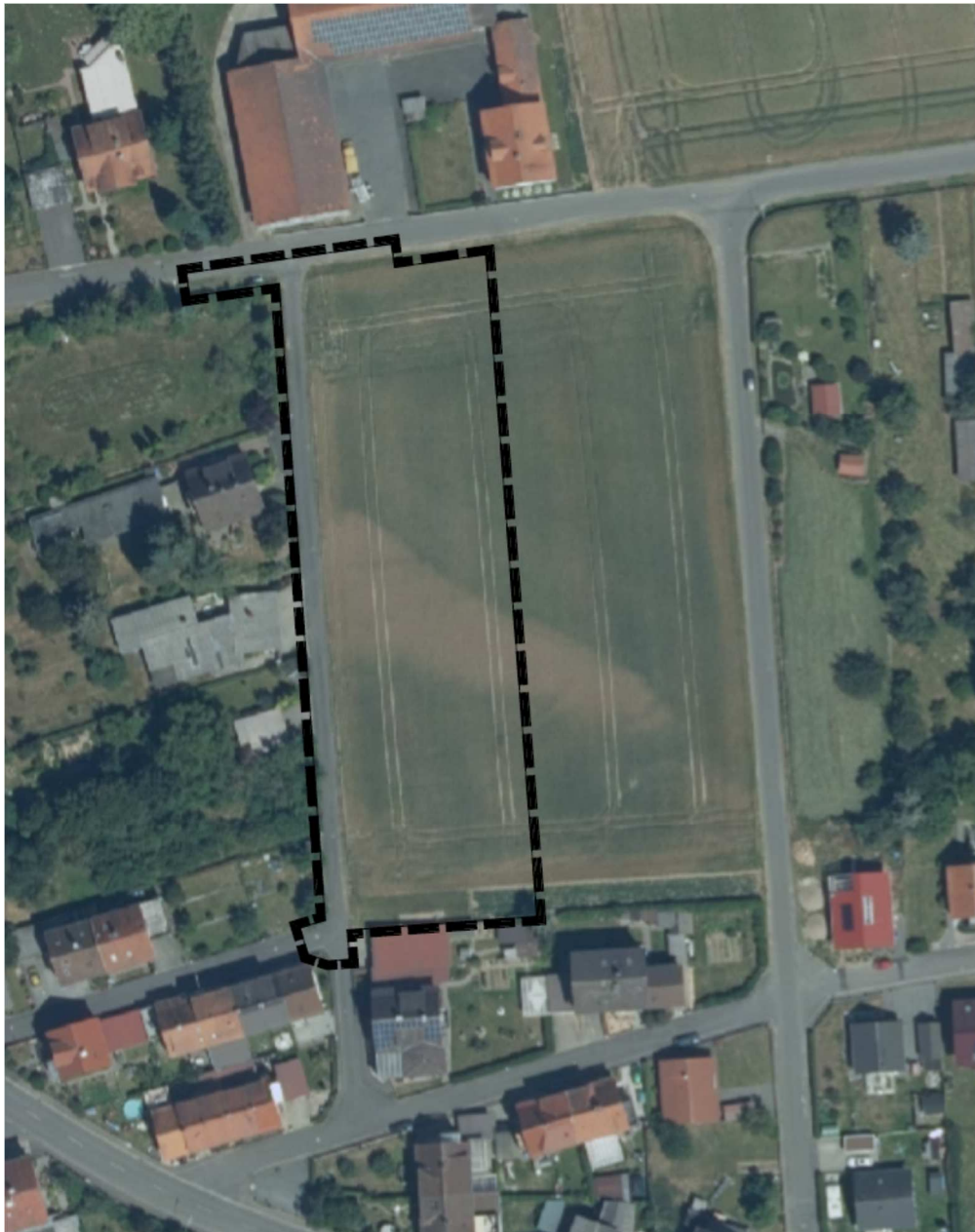
Landschaftsplan

Im Landschaftsplan der Kreisstadt Homberg (Efze) aus dem Jahr 2001 wird die Planfläche bereits als Eingriffsfläche bzw. geplantes Baugebiet mit einer darunterliegenden Ackernutzung dargestellt. Zusätzliche Maßnahmen sind nicht dargestellt. Somit stehen der Siedlungsentwicklung keine Aussagen des Landschaftsplans entgegen.

3.2 Umweltauswirkungen

Bestand und Eingriffsumfang

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans befindet sich am nordöstlichen Siedlungsrand von Homberg-Caßdorf. Die Straße „Am Steinacker“ ist derzeit mit einer Breite von ca. 3 m asphaltiert und von der westlichen Seite mit mehreren Wohngebäuden angebaut, die von rückwärtigen Hausgärten ergänzt werden. Das Plangebiet umfasst die westliche Hälfte des Flurstücks 52/7, welches bislang als intensive Ackerfläche genutzt wurde. Am südlichen Rand findet sich ein ca. 5 m breiter Scherrasenstreifen. Die Planfläche verfügt über keine Gehölzbestände. Der Eingriff betrifft insofern im Wesentlichen die derzeit intensiv genutzte artenarme Ackerfläche.



Geltungsbereich auf Luftbild (Stadt Homberg (Efze))

Auswirkungen der Bebauungsplanänderung auf die Schutzgüter

Generell betreffen die Auswirkungen einer Bebauung auf den Naturhaushalt und die Landschaft zunächst die natürliche Bodenfunktion. Durch eine Bebauung und Erschließung wird der Boden versiegelt und der landwirtschaftlichen Produktion von Nahrungsmitteln entzogen. Bei den betroffenen Böden handelt es sich um intensiv ackerbaulich genutzte Flächen mit den entsprechenden Einträgen von Stickstoff und Pflanzenschutzmitteln. Die Bodenversiegelung führt hierbei zu einer langfristigen Zerstörung des Entwicklungspotenzials des Bodens. Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans ist im Planungsbereich eine Neuüberbauung von rund 2.100 m² Boden zulässig (Bauflächen + Straßenflächen neu + private Erschließungsflächen), wobei festgesetzt ist, dass Stellplatz- und Zufahrtsflächen wasserdurchlässig herzustellen sind, was den Anteil an vollständig versiegelten Bereichen deutlich reduziert und die Versickerungsfähigkeit des Bodens teilweise erhält. Zudem sind weite Teile der Verkehrsflächen ebenfalls bereits vorhanden, so dass hier lediglich von einer geringfügigen ergänzenden Neubebauung ausgegangen werden kann.

Das Plangebiet liegt im geologischen Strukturraum der Niederhessischen Senke. Als Bodenhauptgruppe weist der Bodenvierer des HLNUG (Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie) in der Bodenkarte von Hessen (1:50.000) „Böden aus fluviatilen Sedimenten“ aus. Die Bodeneinheit wird als Auengleye mit Vega-Gleyen und Pseudogley-Gleyen und Naßgleyen definiert. Das Ertragspotenzial des Bodens wird als hoch angegeben. Die Ertragsmesszahl der Bodenschätzung liegt zwischen 55 – 60 (Acker-/Grünlandzahl). Die Feldkapazität liegt bei mittel. Das Nitratrückhaltevermögen ist laut Bodenvierer mit mittel angegeben. Hinsichtlich der Standorttypisierung ist „keine Typisierung“ für die Biotopentwicklung dargestellt. Ein hinsichtlich der Standortlichkeit extremer Boden (z. B. extrem nass oder trocken) und eine hiermit verbundene hohes standörtliches Biotopentwicklungspotenzial liegt folglich nicht vor.

Bodenhauptgruppen (BFD50)

GEN_ID	41
Hauptgruppe	2 Böden aus fluviatilen Sedimenten
Gruppe	2.1 Böden aus Auensedimenten
Untergruppe	2.1.4 Böden aus carbonatfreien schluffig-lehmigen Auensedimenten
Bodeneinheit	Auengleye mit Vega-Gleyen und Pseudogley-Gleyen und Naßgleyen
Substrat	aus 8 bis >10 dm Auenschluff, -lehm und/oder -ton über Flusssand (Holozän) oder Terrassensand (Pleistozän)
Morphologie	breite Auen größerer Bäche

Die Fläche ist in der Bodenfunktionsbewertung für die Raum- und Bauleitplanung in die Kategorie mittlere Bedeutung eingestuft.

Bodenfunktionale Gesamtbewertung (BFD5L)

Gemarkungsnummer	1882	
Wert	3433	
Stufe	3 - mittel	
Teilmethode	Stufe	Bezeichner
Standorttypisierung	3	mittel
Ertragspotenzial	4	hoch
Feldkapazität	3	mittel
Nitratrückhaltevermögen	3	mittel

Eng verknüpft mit den Auswirkungen auf den Boden sind die Folgen für den Wasserhaushalt. Durch die Versiegelung sinkt die Versickerung im Plangebiet und zugleich steigt dementsprechend die Abflussmenge. Die Grundwasserneubildung nimmt ab, und es muss mit stärkeren Hochwasserspitzen gerechnet werden. Um diesen Auswirkungen entgegenzuwirken, setzt der Bebauungsplan verbindlich fest, dass Zufahrten und Stellplätze wasserdurchlässig auszubilden sind.

Hinsichtlich des Schutzguts Flora beschränkt sich der Eingriff überwiegend auf die ackerbaulich genutzte Fläche. Hier wird der Eingriff nicht als erheblich gewertet, da es sich derzeit um eine artenarm ausgebildete intensiv landwirtschaftliche Nutzfläche handelt. Der Eingriff führt allerdings grundsätzlich dazu, dass die Möglichkeit einer standortgerechten Entwicklung der Flora nachhaltig verhindert wird.

Auch auf das Kleinklima wirkt sich eine weitere Überbauung negativ aus, da eine zusätzliche Überbauung und Versiegelung auch eine weitere lokale Erwärmung der Luft mit sich bringt. In diesem Kontext wirken sich der festgesetzte Pflanzstreifen am östlichen Rand sowie die Festsetzung zur verbindlichen Herstellung der verbleibenden privaten Grundstücksflächen als vegetationsfähige Fläche, positiv aus.

Durch die geringfügige Größe des Baugebietes mit derzeit angedachten sechs Einfamilienhausgrundstücken (rund 0,4 ha), der festgesetzten offenen Bauweise sowie der Lage angrenzend an bereits bebaute Siedlungsbereiche und der offenen Bauweise, sind nachteilige erhebliche klimatische Auswirkungen auf die Vorbehaltsfläche für besondere Klimafunktionen im Regionalplan nicht zu erwarten. Eine erhebliche Beeinträchtigung der klimatischen Funktion ist nicht anzunehmen.

Durch die Lage im Anschluss eines bereits erschlossenen und bereits bebauten Gebietskontexts und der Festsetzung eines Pflanzstreifens zur offenen Landschaft können Auswirkungen auf das Landschaftsbild sowie auf Kulturgüter als gering eingeschätzt werden. Auch hinsichtlich des Schutzguts Mensch ist die Lage innerhalb des Siedlungszusammenhangs als positiv zu beurteilen.

Artenschutz

Neben den Auswirkungen auf die Flora sind mit der Überbauung der Fläche auch Auswirkungen auf die Fauna verbunden. Im weiteren Planungsumfeld (Hausgärten, Kleingärten, Ortsrand) ist vom Vorkommen der für einen Siedlungsrand typischen Arten der Fauna auszugehen. Hinsichtlich des Artenschutzes ist hier insbesondere auf die naturschutzrechtlich ‚besonders geschützten‘ Vogelarten abzustellen. Hierbei ist vornehmlich mit den ortsrantypischen Vogelarten, wie Amsel, Fink, Meise, Sperling, Rotkehlchen, Girlitz, Heckenbraunelle etc. zu rechnen. Bei diesen Arten handelt es sich um störungsempfindliche an den Menschen angepasste Vogelarten, für die bei einer entsprechenden Anlage des zukünftigen Siedlungsrandes (rückwärtige Gärten, Pflanzflächen) entsprechende Lebensräume neu entstehen werden.

Hinsichtlich der Offenlandarten, wie der Feldlerche, bieten insbesondere Ackerflächen – wie hier vorliegend - wiederum potentielle Brutplätze. Die Ackerfläche weist hierbei von Nord nach Süd eine max. Länge von rund 120 m, bei einer max. Breite von rund 75 m auf. Unmittelbar an die Ackerfläche angrenzend liegt der Gehölzbestand der Kleingärten. Zudem schließt auf drei Seiten die bebaute Siedlungslage an. Ein Vorkommen brütenden Offenlandarten, wie der Feldlerche,

ist für die unmittelbare Planungsfläche nicht anzunehmen, da aufgrund der sehr schmalen Ausprägung und den unmittelbar anschließenden Gehölzen sowie der benachbarten Bebauung bereits eine erhebliche Störung zu verzeichnen ist und die Feldlerche als Art des freien Landschaftsraums Abstand (lt. Literatur 100 m- 150 m) zu Gebäuden und Gehölzstrukturen hält.

Aus artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten ist nach derzeitigem Kenntnisstand insgesamt nicht von einer erheblichen Störung geschützter Arten und einer Auslösung der Verbotsbestände des § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) auszugehen. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands einer lokalen Population nach Anhang IV der FFH- Richtlinie oder geschützter Vogelarten ist derzeit nicht anzunehmen.

Eingriffsminimierung

Neben der Wahl des Standorts im unmittelbaren Anschluss an die Siedlungslage auf drei Seiten und der Nutzung der bereits vorhandenen Erschließungsinfrastruktur, sind als weitere Maßnahmen der Eingriffsminimierung die festgesetzten Pflanzverpflichtungen als Gehölzstreifen am östlichen Rand (1 Baum/100m² und 1 Strauch/10m²) sowie pro privater Grundstücksfläche (1 Baum/250 m²) zu nennen. Diese Maßnahmen können bezüglich des Kleinklimas zu einer deutlichen Minimierung des Eingriffs durch die Verminderung der Oberflächenaufheizung beitragen und so insgesamt zu einem besseren Stadtklima beitragen. Hierzu gehört auch die Verbesserung der Luftqualität.

Folgende Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind verbindlich festgesetzt:

- verpflichtende Verwendung wasserdurchlässiger Materialien bei Teilen der Flächenbefestigung (Stellplätze) zum Erhalt der Versickerungsfähigkeit des Bodes
- Festsetzung zur verpflichtenden Neupflanzung auf der privaten Grundstücksfläche zur gebietsinternen Strukturierung und weiteren Durchgrünung sowie zur Ortsbildgestaltung
- Herstellung der verbleibenden Grundstücksfreifläche als gärtnerisch zu gestaltende vegetationsfähige Fläche
- Ausschluss von Schottergärten und Kiesbetten zur Vermeidung negativer Auswirkungen auf Kleinklima, Boden und Wasser sowie zur Gestaltung des Ortsbildes
- Festsetzung von Dachbegrünung (min. 60 %) für Flachdächer
- Anlagen zur Rückhaltung von Dachflächen-Niederschlagswasser (0,4 m³ je 10 m² Dachfläche)

Mit den genannten Minimierungsmaßnahmen sind insbesondere positive Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Flora und Kleinklima verbunden.

3.3 Zusammenfassung

Insgesamt sind hinsichtlich der beschriebenen Umweltauswirkungen insbesondere die Auswirkungen auf Boden und Wasser sowie Flora aufgrund der nachhaltigen Verhinderung einer standortgerechten Entwicklung, als erheblich einzuschätzen.

Hierbei ist allerdings in die Betrachtung einzubeziehen, dass die Entwicklungsfläche innerhalb des bestehenden Siedlungskomplexes mit auf drei Seiten umgebender Bebauung und einem entsprechenden Störungspotential gelegen ist, so dass dieser Bereich einer weiteren Flächeninanspruchnahme neuer unvorbelasteter Bereiche vorzuziehen ist. Die Flächenentwicklung an

Entwurf

dieser Stelle entspricht insofern dem Gebot des schonenden Umgangs mit Grund und Boden. Zudem findet sich aufgrund der ortskernnahen Lage eine gute infrastrukturelle Ausstattung des Plangebiets. Aus diesen Gründen wird der geplante Eingriff als verhältnismäßig eingeschätzt.

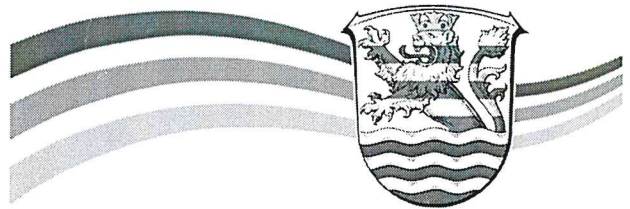
Zur Eingriffsminimierung werden zudem weitere Festsetzungen zur Durchgrünung sowie zur Versickerungsfähigkeit der Böden getroffen, die insbesondere für die Schutzgüter Boden, Wasser und Klima positive Auswirkungen innehaben.

Das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG ist aufgrund der geschilderten Umstände nicht erwarten. Zusammenfassend erscheint die Planung somit sowohl hinsichtlich des gewählten Standorts als auch der konkreten Planungsinhalte auch in Hinblick auf potentielle Umweltauswirkungen sachgerecht.

akp_ 21.0728.09.20
gö/wu

SCHWALM-EDER-KREIS

Der Landrat



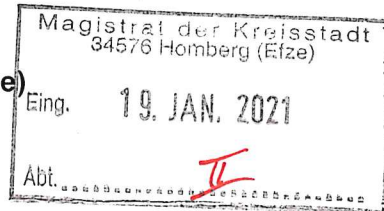
Schwalm-Eder-Kreis · 34574 Homberg (Efze)

Besuchsadresse Parkstraße 6 • 34576 Homberg (Efze)
Telefon 05681 775-0 (Vermittlung)
Telefax 05681 775-115
Internet www.schwalm-eder-kreis.de

**Magistrat der Reformationsstadt
z.H. Herr Ziegler-
Rathausgasse 1**

34576 Homberg (Efze)

Fachbereich 80 – Wirtschaftsförderung
80.3 Dorf- und Regionalentwicklung



Auskunft erteilt Ute Heppe
Telefon 05681 775-473
Telefax 05681 775-469
e-Mail ute.heppe@schwalm-eder-kreis.de

Ihre Zeichen / Ihre Nachricht vom

13.10.2020

Unsere Zeichen

80.3 – DE / RE

18. Januar 2021

Ausweisung von Baugebieten in Stadtteilen der Kreisstadt Homberg (Efze)

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Ziegler!

Mit dem o.g. Schreiben beantragten Sie die Genehmigung von verschiedenen Bauleitplanungen.

Die Bauleitplanungsverfahren für die Aufstellung der Bebauungspläne Nr. 8 und 9 für den Stadtteil Caßdorf waren vor Aufnahme der Stadt Homberg (Efze) planreif gem. §33 BauGB. Sie genießen daher Bestandsschutz.

Ob die geplante Ausweisung der Baugebiete in den Stadtteilen Roppershain und Wernswig mit den Zielen der Dorfentwicklung vereinbar sind, wird zu einem späteren Zeitpunkt entschieden.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Grau-Becker

Um Wartezeiten und Menschenansammlungen zu vermeiden, werden Bürgerinnen und Bürger gebeten, vor ihrem Besuch in der Kreisverwaltung telefonisch oder per E-Mail einen Termin zu vereinbaren.

Besuche und Anrufe
Montag bis Mittwoch

08:00 Uhr bis 12:00 Uhr
13:30 Uhr bis 16:00 Uhr

Donnerstag

08:00 Uhr bis 12:00 Uhr
13:30 Uhr bis 17:30 Uhr

Freitag

08:00 Uhr bis 13:00 Uhr
(oder nach Vereinbarung)

Bankverbindungen
KSK Schwalm-Eder
BIC: HELADEF1MEG

IBAN: DE55 5205 2154 0180 0088 56

VR-Bank Schwalm-Eder
BIC: GENODEF1HRV

IBAN: DE43 5206 2601 0000 0002 21

Postbank Frankfurt
BIC: PBNKDEFF

IBAN: DE04 5001 0060 0004 8276 05

Beschlussvorlage

- öffentlich -

Drucksache: VL-109/2020 2. Ergänzung

Fachbereich: Bauleitplanung / Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin
BPUS	08.02.2021
Stadtverordnetenversammlung	11.02.2021

**Aufstellung einer Einbeziehungssatzung nach § 34 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) für den Stadtteil Roppershain im Bereich Jahnstraße und Dorfkrug
hier: Aufstellungsbeschluss**

a) Erläuterung:

Für die Grundstücke Gemarkung Roppershain, Flur 3, Flurstück 39/7, 13/1, 40/2, wurde eine Bauvoranfrage zur Errichtung eines Einfamilienhauses gestellt. Eine junge Familie möchte auf einem Grundstück der Eltern ein Einfamilienhaus errichten. Die Untere Bauaufsichtsbehörde hat die Stadt Homberg um Abgabe einer Stellungnahme zu dem Bauvorhaben aufgefordert.

Das o. g. Flurstück 39/7 wird im Flächennutzungsplan der Kreisstadt Homberg zum Teil als Gemischte Baufläche und zum anderen Teil als landwirtschaftliche Fläche dargestellt (siehe Anlage).

Der östliche Teil des Grundstückes, auf dem das Haus errichtet werden soll, ist als landwirtschaftliche Fläche festgesetzt, somit muss das Bauvorhaben nach § 35 BauGB -Bauen im Außenbereich- beurteilt werden. Das gemeindliche Einvernehmen kann daher aufgrund der Festsetzungen nicht erteilt werden, da der der Bau eines Wohnhauses im Außenbereich nicht genehmigungsfähig ist.

Das Grundstück liegt zwischen vorhandener Bebauung der Lembacher Straße und der Jahnstraße, daher schlägt das Bauaufsichtsamt des Schwalm-Eder-Kreises vor, eine Einbeziehungssatzung nach § 34 Abs. 4 BauGB zu beschließen. Die Einbeziehungssatzung ermöglicht durch die Einbeziehung der Flurstücke in den bebaubaren Innenbereich einen Lückenschluss zwischen vorhandener Bebauung. Aufgrund der geringen Flächengröße und der Beschränkung auf die Errichtung eines einzelnen Wohnhauses ist es in Abstimmung mit dem Bauaufsichtsamt vertretbar auf ein umfassendes Bauleitplanungsverfahren zu verzichten

Die einbezogene Fläche für das geplante Wohnhaus ist durch die bauliche Nutzung des angrenzenden Bereichs entsprechend der Vorgaben des Baugesetzbuches geprägt, sodass damit die Genehmigungsfähigkeit für das beantragte Bauvorhaben durch die Satzung gegeben ist.

Da aufgrund der Aufnahme der Stadt Homberg in das Dorfentwicklungsprogramm eine Ausweisung von Baugebieten durch die WIBank bzw. den FB Dorf- und Regionalentwicklung beim Kreisausschuss des Schwalm-Eder-Kreises genehmigt werden muss, wurde am 13.10.2020 gem. Stadtverordnetenbeschluss Nr. 4 vom 10.09.2020 ein entsprechender Antrag an den FB Dorf- und Regionalentwicklung zu Prüfung gestellt.

Zwischenzeitlich wurde die Zustimmung von der Dorf- und Regionalentwicklung beim Kreisausschuss des Schwalm-Eder-Kreises signalisiert, so dass der Aufstellungsbeschluss am 11.02.2021 durch die Stadtverordnetenversammlung gefasst werden kann.

Der Abgrenzungsplan, ein Lageplan und ein Auszug aus dem Flächennutzungsplan sind als Anlagen beigefügt.

b) Gesetzliche Bestimmungen oder Richtlinien zur Beachtung:

Flächennutzungsplan der Kreisstadt Homberg, Baugesetzbuch (BauGB)

c) Finanzielle Auswirkung bei Beschlussfassung:

Kostenstelle:

Sachkonto:

Verfügbare Mittel laut Haushaltsplan:

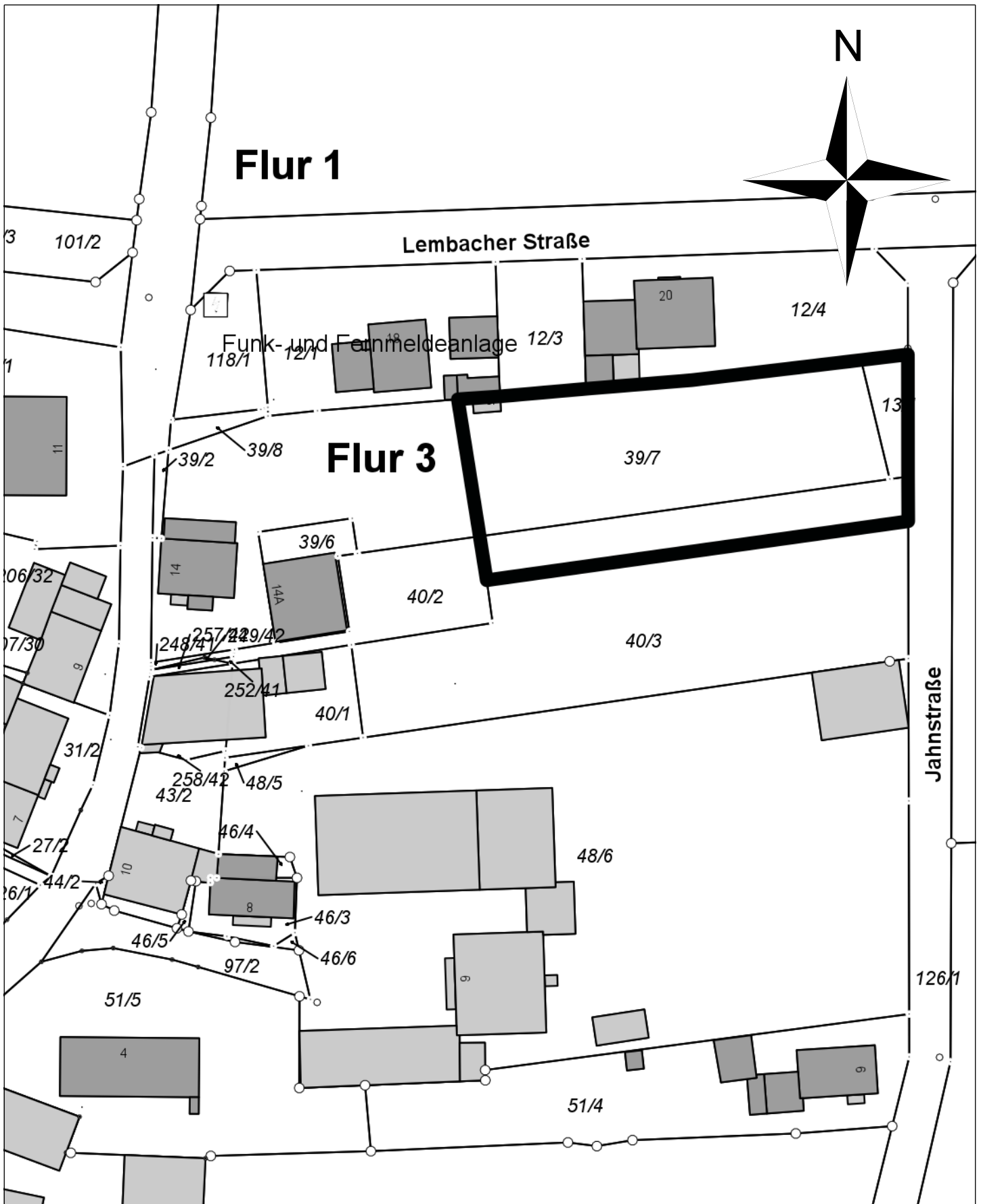
Tatsächlich verfügbare Mittel:

d) Beschlussvorschlag:

Der Aufstellungsbeschluss für die Einbeziehungssatzung gemäß § 34 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 für die Grundstücke Gemarkung Roppershain, Flur 3, Flurstücke 39/7, 13/1 und 40/2 zur Errichtung eines Einfamilienwohnhauses wird gefasst.

Anlage(n):

1. 200713 - Abgrenzungsplan
2. 200706 - Lageplan
3. 200706 - Auszug F-Plan



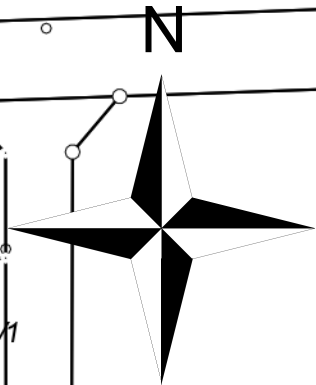
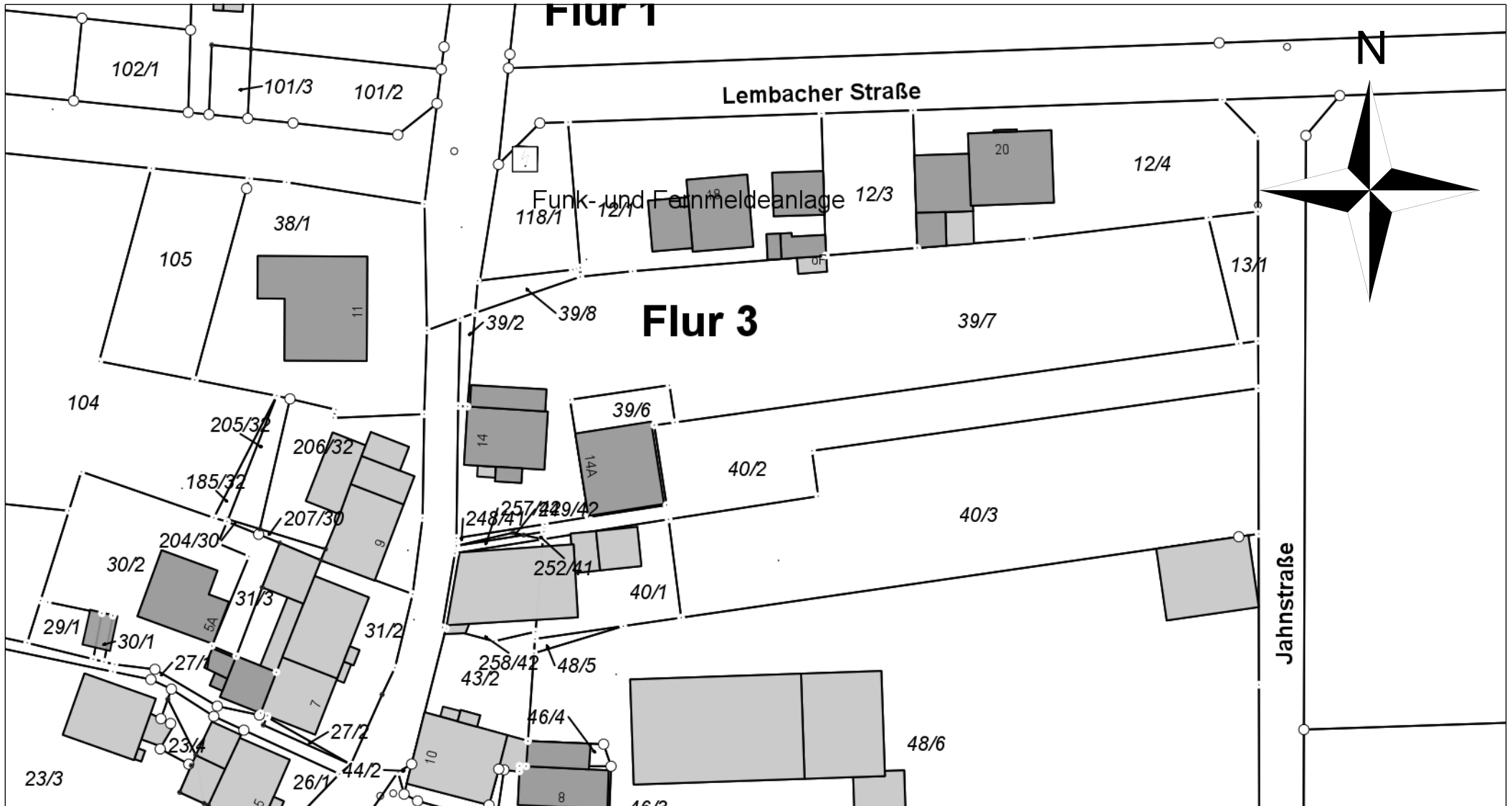
Magistrat der Kreisstadt Homberg (Efze)
 Rathausgasse 1
 34576 Homberg (Efze)
 Tel.: 05681/994-0

Maßstab: 1:750

Bearbeiter: Hr. Strak

Datum: 13.07.2020

Geltungsbereich Einbeziehungssatzung



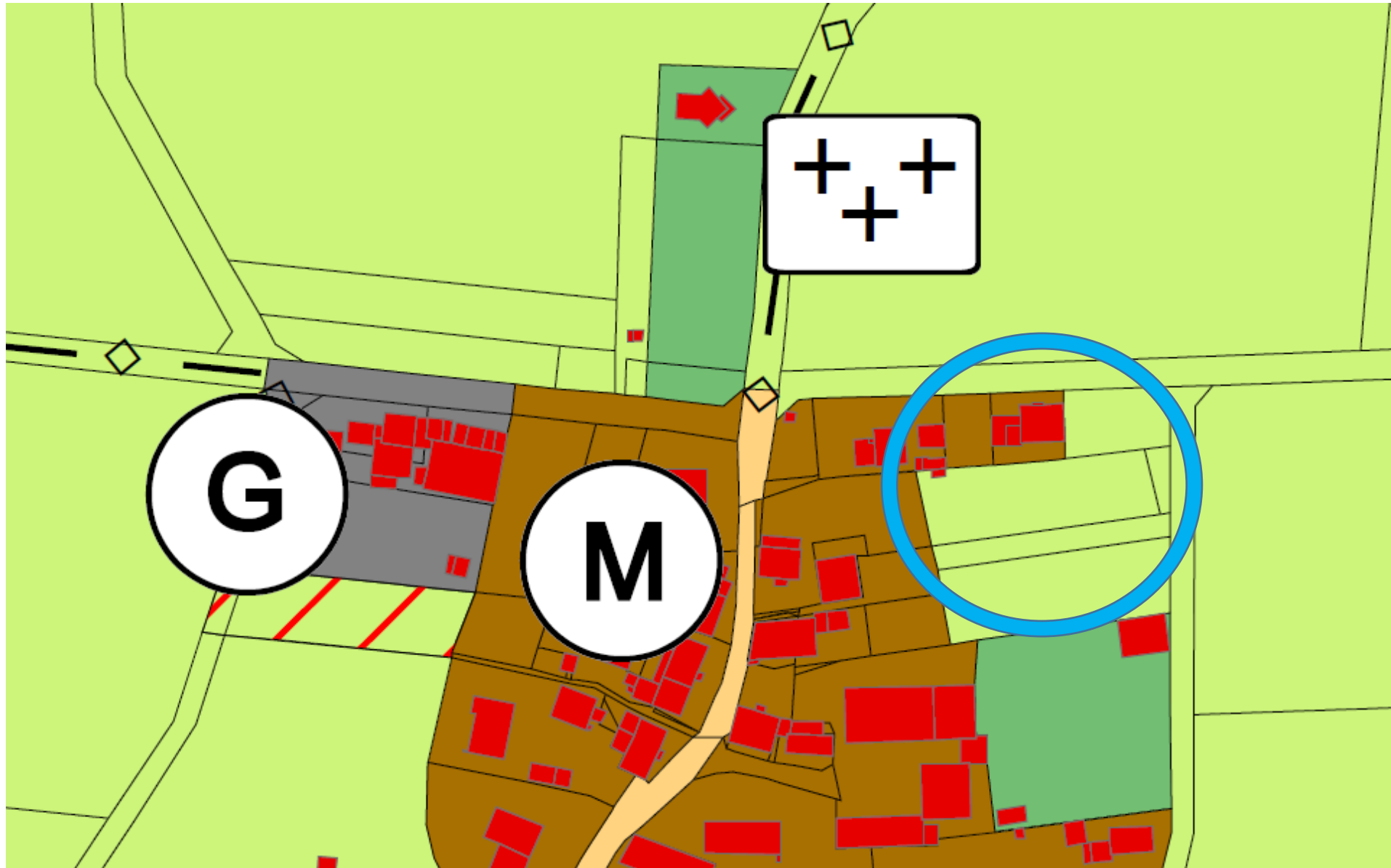
Magistrat der Kreisstadt Homberg (Efze)
 Rathausgasse 1
 34576 Homberg (Efze)
 Tel.: 05681/994-0

Maßstab: 1:750
Bearbeiter: Hr. Strak
Datum: 06.07.2020

Lageplan

Nur für den internen Gebrauch

Auszug aus dem Flächennutzungsplan



Beschlussvorlage

- öffentlich -

Drucksache: VL-138/2020 8. Ergänzung

Fachbereich: Bauleitplanung / Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin
BPUS	08.02.2021
HAFI	09.02.2021
Stadtverordnetenversammlung	11.02.2021

**Entwicklung des ehemaligen Klinikareals an der Melsunger Straße
hier: Beratung und Beschlussfassung über das weitere Vorgehen**

a) Erläuterung:

Im Rahmen der Sitzung des Ausschusses für Bau, Planung, Umwelt und Stadtentwicklung wurde am 25.01.2021 über den aktuellen Sachstand zu den Untersuchungen zum ehemaligen Klinikareal berichtet. Die entsprechende Präsentation ist noch einmal als Anlage beigefügt. Bislang liegen noch keine belastbaren Gutachten oder Kostenschätzungen vor. Allerdings gibt es erste Einschätzungen, die für das weitere Vorgehen relevant sein könnten. Aus Vereinfachungsgründen wird auf die in der Präsentation eingeführten Abgrenzungsbereiche (I – IV) Bezug genommen:

- I. Für den Bereich des ehemaligen Schwesternwohnheims, der Garagen und der Scheune gibt es einen Interessenten, der diese Fläche (bei Erhaltung der baulichen Substanz) entwickeln möchte.
- II. Das vormals als Wohnheim und Praxisgebäude genutzte Objekt parallel zur Melsunger Straße könnte von seiner baulichen Struktur und seiner städtebaulichen Lage einer Nachnutzung zugeführt werden. Ob eine Sanierung (auch wirtschaftlich) sinnvoll sein könnte, lässt sich noch nicht abschließend beurteilen.
- III. Der Erhalt des Bettenhauses und der damit verbundenen Gebäude (OP-Trakt etc.) wird gegenwärtig als wenig realistisch eingestuft.
- IV. Eine geordnete städtebauliche Entwicklung im Bereich des heutigen Containerbetriebs erscheint erstrebenswert.

Die Ausschüsse und die Stadtverordnetenversammlung werden gebeten, zum weiteren Vorgehen und zu möglichen ergänzenden Aufträgen an den Magistrat und die Verwaltung zu beraten.

b) Gesetzliche Bestimmungen oder Richtlinien zur Beachtung:

c) Finanzielle Auswirkung bei Beschlussfassung:

d) Beschlussvorschlag:

Beschlussvorlage

- öffentlich -

Drucksache: VL-155/2019 11. Ergänzung

Fachbereich: Bauleitplanung / Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin
Magistrat	21.01.2021
BPUS	08.02.2021
HAFI	09.02.2021
Stadtverordnetenversammlung	11.02.2021

**KITA Wernswig;
hier: Annahme Kaufvertragsangebot**

a) Erläuterung:

Am 2. Juli 2020 hat die Stadtverordnetenversammlung beschlossen, den ehemaligen Hof „Rohde“ als neuen Standort für die KITA Wernswig zu entwickeln. Zugleich wurde der Magistrat beauftragt, Planungsleistungen für die Sanierung der historischen Gebäude und für eventuelle (Teil-) Neubauten auf dem Gelände auszuschreiben und zu vergeben.

Allerdings hat sich im Nachgang zu diesem Beschluss eine wesentliche Veränderung ergeben: Am 12. August 2020 wurde die Stadt Homberg (Efze) als gesamtkommunaler Schwerpunkt der Dorfentwicklung anerkannt. Dadurch haben sich die Rahmenbedingungen für eine Entwicklung des Hofes „Rohde“ maßgeblich verbessert: Neben einer – bis heute leider immer noch nicht absehbaren – Förderung im Rahmen der Kinderbetreuungsfinanzierung kann die Maßnahme nur ganz oder in Teilen, alternativ oder zusätzlich im Zuge der Dorfentwicklung gefördert werden. Auch eine vorlaufende Konzeptphase ist danach förderfähig (vgl. Ziffer 2.1.2, Spiegelstrich 3 der Förderrichtlinie). Voraussetzung dafür ist, dass mit der Maßnahme noch nicht begonnen wurde. Aus diesem Grund ist eine Umsetzung des zweiten Beschlussteils (Vergabe der Planungsleistungen) bislang noch nicht erfolgt.

Dennoch kann nun die Entscheidung zur Annahme des Kaufangebots für den Hof „Rohde“ getroffen werden, weil durch die Aufnahme in das Förderprogramm Dorfentwicklung die förderrechtlichen Rahmenbedingungen vorhanden sind, das Projekt KITA Wernswig und ggf. weitere wichtige Basisinfrastrukturmaßnahmen an diesem Standort umzusetzen.

Variante Hof Rohde:

Der Vollständigkeit halber ist das in Rede stehende Grundstück, Gemarkung Wernswig, Flur 11, Flurstück 57/4, Gebäude- und Freifläche „Bahnhofsallee 2“ in Größe von 4.709 qm noch einmal in dem als Anlage 1 beigefügten Lageplan dargestellt. Der Kaufpreis beträgt pauschal 240.000,00 €. Das notarielle Kaufangebot kann (nach entsprechender Voranmeldung) durch die Stadtverordneten in den Räumen der Bauverwaltung eingesehen werden.

Zugleich ist das Angebot UR-Nr.: 130/2020 über das Grundstück_Gemarkung Wernswig, Flur 2, Flurstück 61, Landwirtschaftsfläche „Die Krautgärten“ Teilfläche in Größe von ca. 886 qm und Gemarkung Wernswig, Flur 2, Flurstück 60/3, Landwirtschaftsfläche „Die Krautgärten“ eine Teilfläche in Größe von ca. 2589 qm zum Kaufpreis von 28,00 €/qm, mithin bei ca. 3.475 qm = 97.300,00 € (Alternativfläche Kindergartenneubau) abzulehnen (Anlage 2).

b) Gesetzliche Bestimmungen oder Richtlinien zur Beachtung:

c) Finanzielle Auswirkung bei Beschlussfassung:

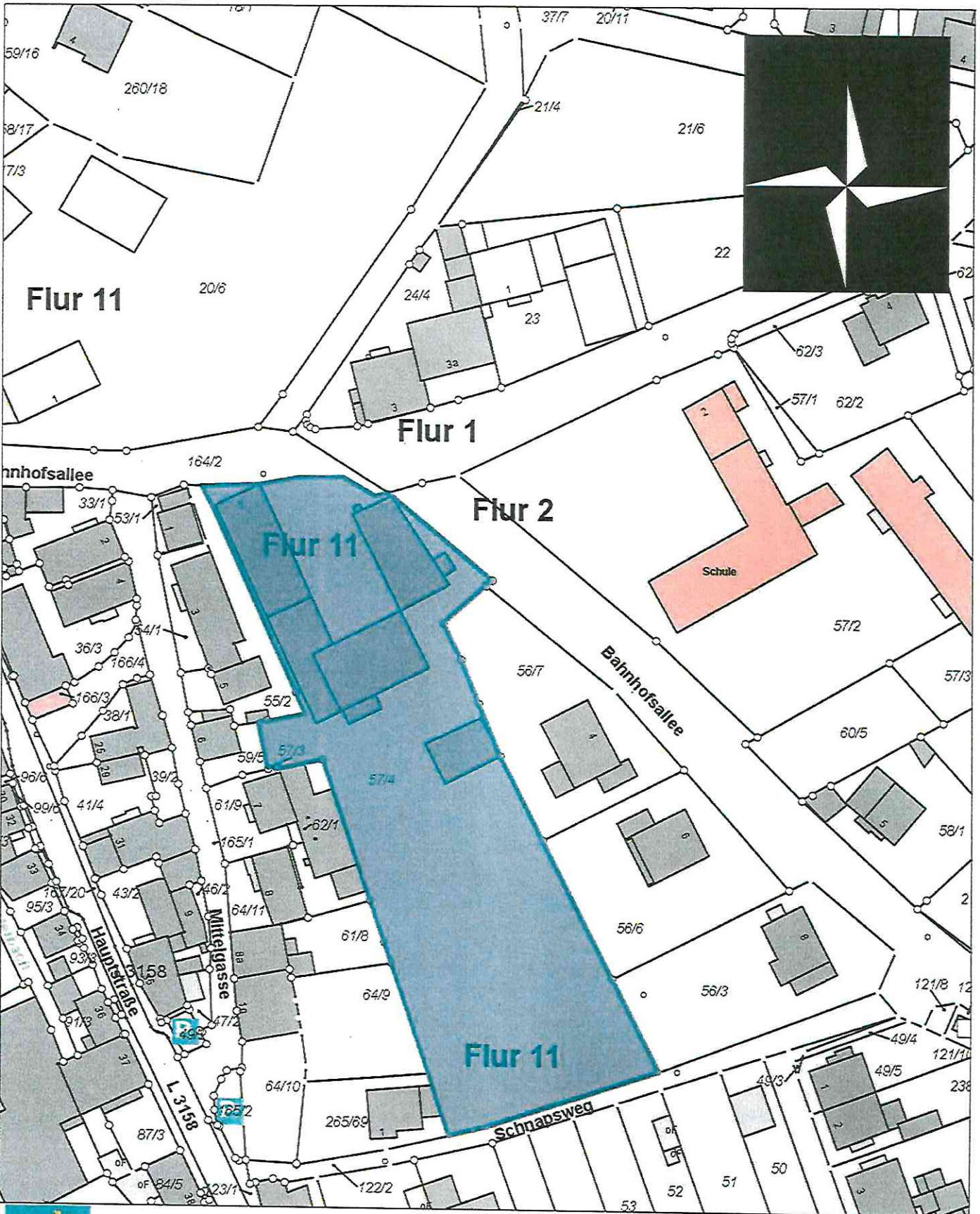
d) Beschlussvorschlag:

Das Kaufangebot **UR-Nr. 128/2020 (Erwerb des Hofes „Rohde“)** des Notars Christoph Baumunk, Homberg (Efze), wird **angenommen**.

Das Kaufangebot **UR-Nr. 130/2020** des Notars Christoph Baumunk, Homberg (Efze) wird **n i c h t** angenommen.

Anlage(n):

1. 210118 -Lagepläne zum Kaufangebot Hof Rohde und Alternativfläche KITA - Michel



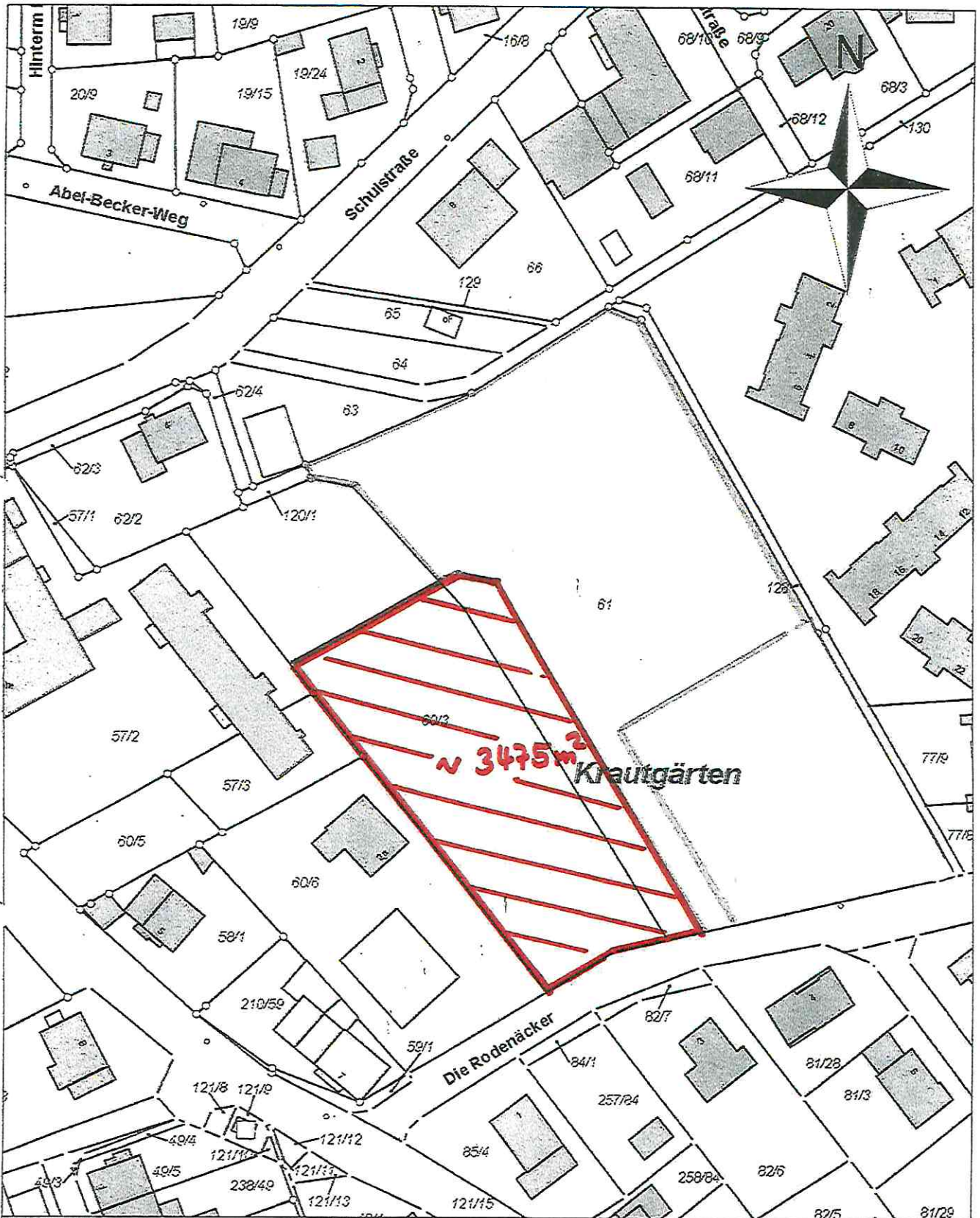
Magistrat der Kreisstadt Homberg (Efze)
 Rathausgasse 1
 34576 Homberg (Efze)
 Tel.: 05681/994-0

Anlage Nr. 1

Maßstab: 1:974
 Bearbeiter: info
 Datum: 21.07.2020

Dies ist kein amtlicher Auszug
 aus der Liegenschaftskarte

Nur für den internen Gebrauch



Magistrat der Kreisstadt Homberg (Efze)
 Rathausgasse 1
 34576 Homberg (Efze)
 Tel.: 05681/994-0

Anlage Nr. 2

Maßstab: 1:1.000

Bearbeiter: info

Datum: 17.02.2020

Dies ist kein amtlicher Auszug
 aus der Liegenschaftskarte

Nur für den internen Gebrauch

Beschlussvorlage

- öffentlich -

Drucksache: VL-13/2021

Fachbereich: Bauleitplanung / Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin
Magistrat	21.01.2021
BPUS	08.02.2021
HAFI	09.02.2021
Stadtverordnetenversammlung	11.02.2021

**Schaffung neuer Bauflächen im Stadtteil Wernswig;
hier: Annahme Kaufangebot**

a) Erläuterung:

Am 02.07.2020 hat die Stadtverordnetenversammlung die Entscheidung zugunsten des ehemaligen Hofes „Rohde“ als Standort „KITA Wernswig“ getroffen. Damit steht die Alternativfläche zwischen der Grundschule und dem Seniorenwohnheim zur Schaffung neuer Bauflächen im Stadtteil Wernswig zur Verfügung.

Der Erwerb der Flächen zur Entwicklung von 9 Bauplätzen ist eine städtebaulich sinnvolle und erforderliche Maßnahme. Es handelt sich um eine innerörtliche Fläche, die bereits von 3 Seiten von einer Bebauung umgeben ist. Wernswig ist der größte Stadtteil, für den immer wieder Anfragen nach freien Bauplätze zur Errichtung von Einfamilienhäuser gestellt werden. Im konkreten Fall bedeutet dies, dass schon Nachfragen für Bauplätze in diesem Bereich bei der Stadt vorliegen, obwohl die Bauleitplanung hierzu erst in der Planungs- und Vorbereitungsphase ist. Eine Warteliste wird bereits beim Fachbereich Bauleitplanung / Klimaschutz geführt.

Die betreffenden Grundstücke (Kaufangebot **UR-Nr.: 129/2020**) Gemarkung Wernswig, Flur 2, Flurstück 61, Landwirtschaftsfläche „Die Krautgärten“ Teilfläche in Größe von ca. 4873 qm und Gemarkung Wernswig, Flur 2, Flurstück 60/3, Landwirtschaftsfläche „Die Krautgärten“ in Größe von 3410 qm sind im beigefügten Lageplan (Anlage 1) dargestellt. Der Kaufpreis beträgt 20,00 €/qm, mithin bei ca. 8283 qm = 165.660,00 €.

Das notarielle Kaufangebot kann (nach entsprechender Voranmeldung) durch die Stadtverordneten in den Räumen der Bauverwaltung eingesehen werden.

Das Alternativangebot, **UR-Nr. 131/2020**, bezogen auf den KITA-Standort zwischen der Schule und dem Seniorenheim - Gemarkung Wernswig, Flur 2, Flurstück 61, Landwirtschaftsfläche „Die Krautgärten“, Teilfläche in Größe von ca. 3987 qm und Gemarkung Wernswig, Flur 2, Flurstück 60/3, Landwirtschaftsfläche „Die Krautgärten“, Teilfläche in Größe von ca. 861 qm zum Kaufpreis von 20,00 €/qm, mithin bei ca. 4848 qm = 96.960,00 € (Anlage 2) ist abzulehnen.

b) Gesetzliche Bestimmungen oder Richtlinien zur Beachtung:

c) Finanzielle Auswirkung bei Beschlussfassung:

Kostenstelle:

Sachkonto:

Verfügbare Mittel laut Haushaltsplan:

Tatsächlich verfügbare Mittel:

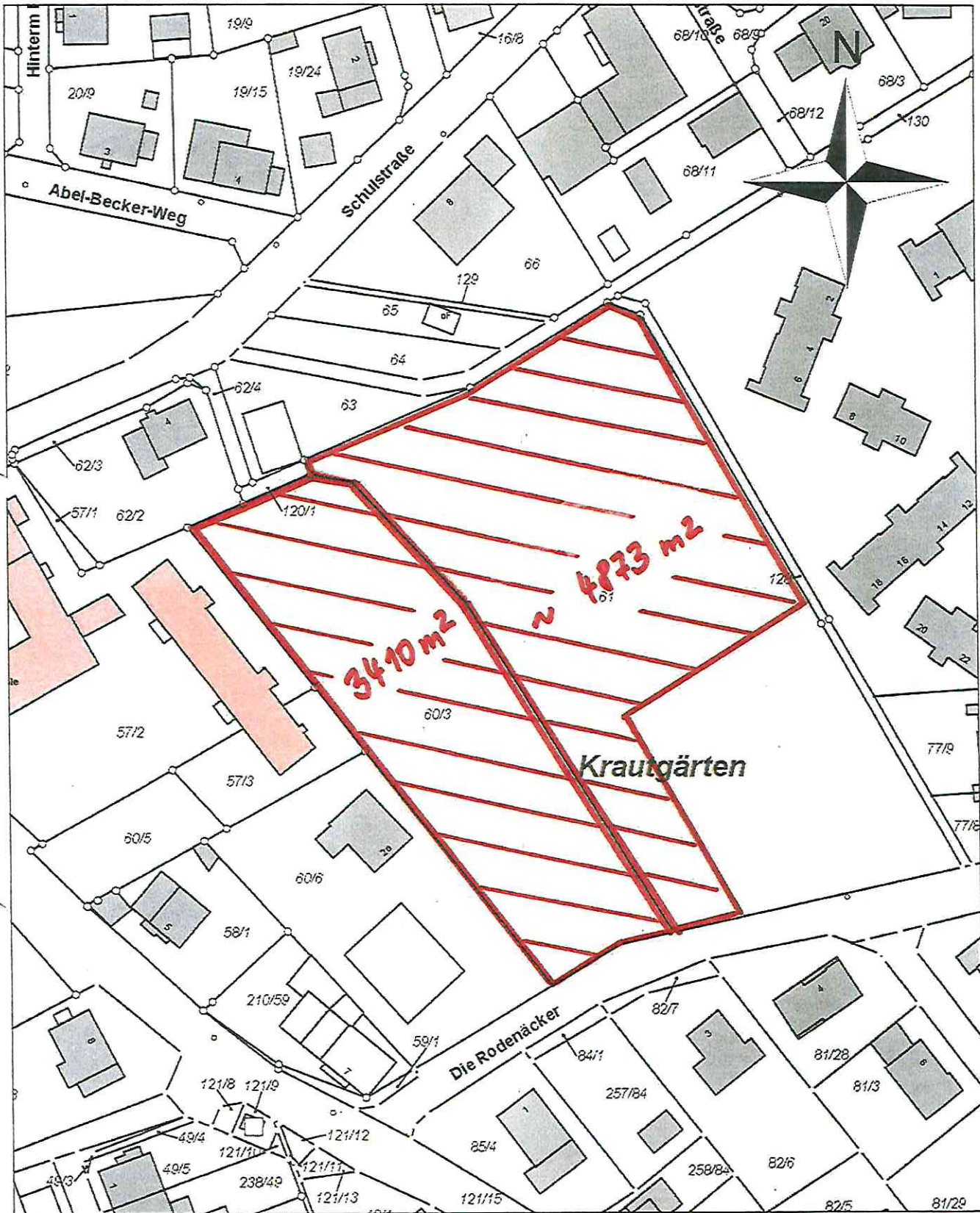
d) Beschlussvorschlag:

Das Kaufangebot **UR-Nr. 129/2020 (Erwerb zur Vermarktung von 9 städtischen Bauplätzen)** des Notars Christoph Baumunk, Homberg (Efze) wird **angenommen**.

Das Kaufangebot **UR-Nr. 131/2020** des Notars Christoph Baumunk, Homberg (Efze) wird **n i c h t** angenommen.

Anlage(n):

1. 210118 - Lagepläne Schaffung von Bauplätze Wernswig - Michel



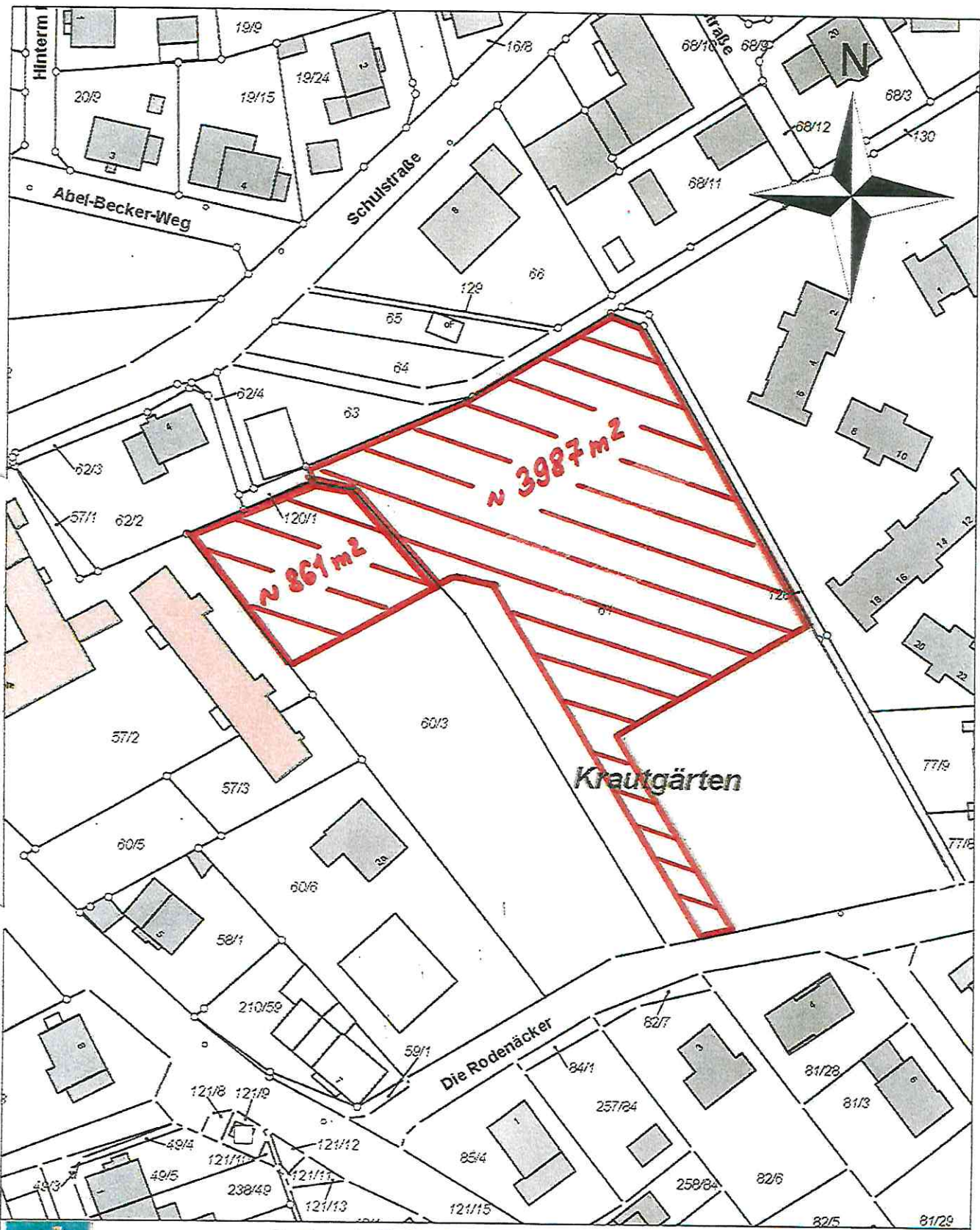
Magistrat der Kreisstadt Homberg (Efze)
 Rathausgasse 1
 34576 Homberg (Efze)
 Tel.: 05681/994-0

Anlage Nr. 1

Maßstab: 1:1.000
 Bearbeiter: info
 Datum: 17.02.2020

Dies ist kein amtlicher Auszug
 aus der Liegenschaftskarte

Nur für den internen Gebrauch



Magistrat der Kreisstadt Homberg (Efze)
 Rathausgasse 1
 34576 Homberg (Efze)
 Tel.: 05681/994-0

Anlage Nr. 2

Maßstab: 1:1.000
 Bearbeiter: info
 Datum: 17.02.2020

Dies ist kein amtlicher Auszug
 aus der Liegenschaftskarte

Nur für den internen Gebrauch

Beschlussvorlage

- öffentlich -

Drucksache: VL-28/2021

Fachbereich: Bauleitplanung / Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin
Magistrat	28.01.2021
BPUS	08.02.2021
HAFI	09.02.2021
Stadtverordnetenversammlung	11.02.2021

Nationale Stadtentwicklungspolitik – Projektauf Ruf „Post-Corona-Stadt: Ideen und Konzepte für eine resiliente Stadtentwicklung“

hier: a) Aufnahme als Pilotprojekt
b) Förderantrag

a) Erläuterung:

a) Die Stadt Homberg (Efze) hat im Oktober 2020 im Rahmen des Projektaufrufs der Nationalen Stadtentwicklungspolitik „Post-Corona-Stadt“ (vgl. Anlage 1) eine Bewerbung mit dem Projektvorschlag „WANDELpfad und Co-Working Galerie“ eingereicht. Im Januar 2021 ist die Mitteilung eingegangen, dass der Projektvorschlag aus 222 Bewerbungen gemeinsam mit 12 weiteren Vorschlägen durch eine Fachjury vom Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat als Pilotprojekt ausgewählt wurde. Die entsprechende Pressemitteilung des Bundesministeriums ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Projektvorschlag „WANDELpfad und Co-Working Galerie“ ist im Rahmen des Projekts „Altstadtquartier“ (vormals „Altstadtgalerie“) entstanden. Als wesentliche Handlungsfelder sind zu nennen:

- Zusammenrücken: Nachbarschaften & kommunalen Zusammenhalt stärken
- Flexibler Arbeiten: Neue Arbeitsformen initiieren & lokale Wirtschaftskreisläufe ausbauen
- Stadt als Lebensraum: Multifunktionale Innenstadt & Naherholung stärken
- Klimawandel gestalten: Nachhaltige & gesunde Stadt zusammendenken
- Digitaler werden: Potenziale in Bildung/Arbeiten ausbauen
- Beweglicher werden: Nachhaltige Mobilität stärken

b) Im weiteren Verlauf ist noch im Frühjahr 2021 ein formgebundener Förderantrag zu stellen. Die Antragsunterlagen liegen aktuell noch nicht vor. Die ausgewählten Pilotprojekte werden über drei Jahre (bis 10 / 2023) gefördert und in diesem Zeitraum durch das zuständige Ministerium, das BBSR und eine Begleitagentur in ihren Prozessen unterstützt.

b) Gesetzliche Bestimmungen oder Richtlinien zur Beachtung:

c) Finanzielle Auswirkung bei Beschlussfassung:

d) Beschlussvorschlag:

Der Magistrat wird beauftragt, für den Projektvorschlag „WANDELpfad und Co-Working Galerie“ einen entsprechenden Förderantrag einzureichen.

Anlage(n):

1. Anlage 1 - Projektauftrag
2. Anlage 2 - Pressemitteilung des BMI vom 27.01.2021

Projektaufruf

Post-Corona-Stadt: Ideen und Konzepte für eine resiliente Stadtentwicklung

Stadtentwicklung lebt von neuen Ideen! Diese sollen auf die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen unserer Städte und Gemeinden ausgerichtet sein. Mit diesem Projektaufruf suchen die Partner der Nationalen Stadtentwicklungspolitik nach beispielhaften Projekten für eine innovative Stadt- und Quartiersentwicklung.

Das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) und das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) setzen sich im Rahmen der Nationalen Stadtentwicklungspolitik gemeinsam mit den Ländern und Kommunen für eine nachhaltige und integrierte Stadtentwicklung in Deutschland ein. Die Nationale Stadtentwicklungspolitik bietet damit eine Plattform, um in innovativen Projekten beispielhafte Lösungsansätze zu erproben, mit der Fachöffentlichkeit zu diskutieren und Impulse für die Stadtentwicklung in Deutschland zu geben.

Resilienzsteigerung und die Stärkung der Stadt- und Quartiersstrukturen

Im Frühjahr 2020 wurde das Alltagsleben in Deutschland mit Maßnahmen gegen die COVID-19-Pandemie in kürzester Zeit auf einen nahezu vollständigen Stillstand heruntergefahren. Diese Krise hat Folgen für das Leben jedes Einzelnen und das gemeinsame städtische Leben aller, positive wie negative. Vielerorts wurde schon begonnen, die Auswirkungen bestmöglich zu analysieren, einzuordnen und zu bewerten sowie die richtigen Schlüsse für neue Chancen in der zukünftigen Stadtentwicklungspolitik zu ziehen. Insbesondere das Bewusstsein für das Gemeinwesen, staatliche und persönliche Verantwortung scheint gerade auf der Quartiersebene gewachsen zu sein („mehr wir, weniger ich“). In einer Vielzahl von Städten und Quartieren sind zum Beispiel Aktivitäten zur solidarischen Alltagsaufmerksamkeit, Digitalisierung der Kommunikation, Hilfsangebote in neuen Netzwerken oder spontane gemeinschaftliche Aktionen zur Umgestaltung von Straßenräumen entstanden.

Ziele des Projektaufrufs

Mit diesem Projektaufruf wird nach Projekten gesucht, die in Folge der COVID-19 Pandemie systematisch auf die Resilienzsteigerung und die Stärkung der Stadt- und Quartiersstrukturen ausgerichtet sind. Dazu werden innovative Lösungsansätze zu den folgenden krisenrelevanten Themenbereichen der Stadtentwicklung erwartet:

- Themenfeld 1 – solidarische Nachbarschaft und Wirtschaften im Quartier
- Themenfeld 2 – öffentlicher Raum, Mobilität und Stadtstruktur
- Themenfeld 3 – integrierte Stadtentwicklungsstrategien unter Berücksichtigung von Resilienzaspekten

Wer kann sich bewerben?

Projekte können von verschiedenen Akteuren, die sich sowohl auf der Quartiersebene als auch auf kommunaler oder interkommunaler Ebene für die Stärkung der Krisenfestigkeit und -bewältigung einsetzen, eingereicht werden. Dies können Kommunen oder kommunale Partner in Kooperation mit Dritten ebenso wie zivilgesellschaftliche Organisationen und Initiativen, nicht gewinnorientierte Unternehmen, Genossenschaften, lokale Akteursgruppen, aber auch

Wohnungsbaugesellschaften, Wohlfahrtsverbände, die Wissenschaft und weitere Initiatoren/Koordinatoren mit neuartigen strategischen Ansätzen, Projekten und Maßnahmen zum Umgang mit den Pandemiefolgen sein. Dabei ist eine Kooperation mit Kommunen zu empfehlen.

Welche Projekte werden gesucht?

Es können sowohl Projekte mit Bezug zur Quartiersebene, mit gesamtstädtischer Orientierung oder auch für eine interkommunale Kooperation eingereicht werden. Dabei stehen innovative Ansätze, in denen stadtesellschaftliche Diskurse geführt, kooperativ strategische Konzepte und Handlungsprogramme erarbeitet und in Experimentierfeldern und Versuchsaufbauten gemeinsam Umsetzungsschritte angegangen werden im Fokus. Das Querschnittsthema Digitale Transformation kann dabei eine unterstützende Funktion übernehmen. Aber auch andere Formate sind erforderlich, um eine Teilhabe möglichst aller Bevölkerungsgruppen zu erzielen.

Was kann in einem Pilotprojekt gefördert werden?

Zur Bewältigung der Pandemiefolgen und einer nachhaltigen Stärkung der kommunalen Krisenfestigkeit können Projekte aus den folgenden drei Themenfeldern gefördert werden:

Themenfeld 1 – Solidarische Nachbarschaft und Wirtschaften im Quartier

Im Vordergrund stehen hier Nachbarschaften, mit dem Ziel den sozialen Zusammenhalt im Quartier und die Krisenfestigkeit in den sektoralen Bereichen dauerhaft zu verbessern. Dabei ist zu berücksichtigen, dass perspektivisch das bestehende ehrenamtliche Engagement im Quartier nicht überfordert wird und Weiterentwicklungsbedarfe in der Ausstattung der professionellen Hilfesysteme offen benannt werden.

Unterstützt werden können z. B.:

- neue Formen der Nachbarschaftshilfe und Aktivierung ehrenamtlichen Engagements
- informelle Netze zur Stärkung des (generationenübergreifenden) sozialen Zusammenhalts
- innovative Kommunikationswege und -formate
- neue Formen des gegenseitigen Lernens und Weiterentwicklung von Krisenbewältigungskompetenzen
- gut erreichbare und für alle zugängliche, ggf. auch temporäre Begegnungsorte
- innovative Ansätze zur Stärkung der lokalen Kooperation und lokalen Demokratie bei der Entwicklung gebietsbezogener Hilfsansätze
- Aus- und Aufbau neuer analoger wie digitaler bzw. crossmedialer lokaler Unterstützungs- und Austauschstrukturen
- Bildungs-, Kultur- und Kreativangebote zum Umgang mit Krisenereignissen

Neben der solidarischen Übernahme von Verantwortung durch engagierte Menschen spielt gerade die lokale Ökonomie für das gesellschaftliche Leben im Quartier eine zentrale Rolle. Tragfähige wirtschaftliche Strukturen sollen gestärkt, weiterentwickelt und so dauerhaft gesichert werden. Die Entwicklung von neuen Angeboten soll deutlich erleichtert werden. Dabei spielen Angebote für Flächen und Beratung bzw. Begleitung eine besondere Rolle.

So können z. B. der kleinteilige Einzelhandel, Handwerk und urbane Produktion aus dem Bestand und ebenso Gründer beim Wiedereinstieg oder beim Neustart mit Folgendem unterstützt werden:

- Flächenangebote in Coworking-Spaces/Pop-Up-Stores als Inkubatoren und/oder zur Zwischennutzung

- Capacity Building bei Gründern und zur Bestandssicherung und -entwicklung (z. B. zur nachfrageorientierten Umstellung von Produktionsprozessen)
- Zwischennutzungsagenturen, die Eigentümer leerer Geschäftsflächen und potenzielle Nutzer zielgenau zusammenführen
- Prozessbegleitung und Aufbau entsprechender Netzwerk-, Agentur-, Management- und Beratungsstrukturen durch Impact Hubs, Initiativen und Vereine (z. B. Stadtteilvereine und -initiativen, Vereine in Geschäftsstraßen, Tourismusvereine, Gewerbevereine etc.) insbesondere auf lokaler Ebene
- unbürokratisch einsetzbare Quartiersfonds (im Sinne einer Mikroförderung für „Corona-Projekte“ ohne Auszahlung von Honorar und Aufwandsentschädigungen, ein Mehrwert für das Quartier ist verpflichtend)
- Temporäre Aktivitäten zur Unterstützung der lokalen Ökonomie wie z. B. Ausbildungsbörsen, lokale Messen, Produktshows.

Zur Koordinierung der Aktivitäten wird eine enge Abstimmung mit der lokalen Wirtschaftsförderung dringend empfohlen (letter of intent).

Themenfeld 2 – Öffentlicher Raum, Mobilität und Stadtstruktur

Im bisherigen Krisenverlauf wurde schnell deutlich, dass attraktiver öffentlicher Raum und zugängliche sowie vernetzte Grün- und Freiflächen als harte Infrastruktur im Sinne notwendiger Daseinsvorsorge zu betrachten sind und eine Unterversorgung soziale Problemlagen verstärkt.

Wie können hier – mit derselben Priorität auch aus stadtklimatischer Sicht – zukünftig auch multicodierte Flächen für Aufenthaltsqualität, Erholung, Sport und Naturerleben oder den Klimaschutz/-anpassung (zurück-)gewonnen und die doppelte Innenentwicklung konsequenter umgesetzt werden?

Unterstützt werden können z. B.:

- innovative Projekte und Strategien zur Stärkung der grün-blauen Infrastruktur zugunsten einer höheren Aufenthaltsqualität, einem erweiterten Freiflächenangebot und zur Klimaanpassung
- innovative (temporäre) Projekte und Strategien zur Neuaufteilung des öffentlichen Raums für den Umweltverbund
- innovative Projekte multicodierter Flächennutzungen vor dem Hintergrund zunehmend konkurrierender Nutzungsansprüche auf die Fläche (z.B. Freiflächen, die gleichermaßen als Erholung für den Menschen und als Ausgleichsfläche für den Artenschutz dienen)
- innovative Projekte und Strategien zur Stärkung der Mobilitätsangebote für Fußgänger/Radverkehr/ÖV
- eine engagierte Prozessbegleitung und ggf. die Durchführung temporärer Aktionen (z. B. Pop-up-Bike-Lanes, Spielstraßen und Marktflächen), aktive Managementaufgaben (z. B. „Kiezlotsen“) oder die Mehrfachnutzung für bereits funktional „belegte“ Flächen (z. B. Parkplätze, Straßenräume) kann den öffentlichen Diskurs dazu positiv verstärken und die Bevölkerung für das Potenzial von Umnutzungen vorhandener Verkehrsflächen sensibilisieren.

Themenfeld 3 – Integrierte Stadtentwicklungsstrategien unter Berücksichtigung von Resilienzaspekten

Der Umgang mit der Pandemie eröffnete auch Diskussionen über die Notwendigkeit der Überprüfung bestehender Konzepte zur Risikovorsorge und zum Krisenmanagement, verhältnismäßiges staatliches Vorgehen und Versäumnisse in der Vorbereitung.

Es geht darum, aufbauend auf einer systematischen Analyse der lokalen Krisenfolgen einen konzeptionellen Beitrag zur Weiterentwicklung des stadtentwicklungspolitischen Diskurses - ggf. mit in der Öffentlichkeit wahrnehmbaren Aktionen und kooperativen Veranstaltungen – zur Steigerung der Krisenfestigkeit zu ermöglichen. Möglich ist im Hinblick auf Resilienzstrategien auch die innovative Ergänzung eines bestehenden integrierten Stadtentwicklungskonzepts.

Eine große Rolle bei der Resilienzsteigerung spielen urbane Daten z. B. zu Mobilität, Gesundheit und Bevölkerungsentwicklung, die bei der Risikoanalyse zu vulnerablen Bereichen sektorübergreifend verwendet werden können. Zur Auswertung und Bereitstellung von relevanten urbanen Daten können Tools zur Auswertung zusammengeschaltet und Schnittstellen zu bürgerschaftlichen Aktivitäten hergestellt werden.

Unterstützt werden können z. B.:

- die Analyse der lokalen Krisenfolgen für die Stadtentwicklung
- die Entwicklung konzeptioneller Teile für (inter-)kommunale integrierte Stadtentwicklungsstrategien unter Berücksichtigung von Resilienzaspekten seitens der Kommune(n) in Kooperation mit der Wissenschaft und/oder zivilgesellschaftlichen Organisationen, Initiativen und weiteren Trägern
- die Einbindung von Ergebnissen aus Diskussionsprozessen zur Stärkung der Krisenkompetenz in die Verfahren und Prozesse der Erarbeitung von integrierten Stadtentwicklungskonzepten
- die Entwicklung und Erprobung innovativer Governance-Strukturen

Welche Anforderungen werden an die Projekte gestellt?

An die Pilotprojekte wird der Anspruch gestellt, dass sie *innovativ*, *beispielgebend* und *kooperativ* sind.

- *Innovativ* kann ein Projekt sein, indem es mit neuen Ansätzen der Stadtentwicklung experimentiert oder bewährte Ansätze weiterentwickelt und in einem neuen Kontext erprobt.
- *Beispielgebend* können Projekte dann sein, wenn sie grundlegende Herausforderungen aufgreifen und exemplarisch Lösungen aufzeigen, die auch auf andere Anwendungsfälle übertragbar sein können. Dazu zählt auch, dass eine vergleichbare Umsetzung ebenso unter „Normalbedingungen“ der Stadtentwicklung außerhalb eines geförderten Pilotprojekts erfolgen könnte.
- *Kooperativ* sollten die Pilotprojekte neue Maßstäbe setzen, indem Stadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe von Stadtverwaltung, Politik, Zivilgesellschaft und Wirtschaft begriffen wird. Die Umsetzung von innovativen Konzepten zusammen mit gewohnten und neuen Partnern ist daher ein wichtiges Anliegen dieses Projektauftrags.

Die Projektkosten sollen wie folgt auf die Jahre verteilt werden: 2021 (26,6 %), 2022 (42 %) und 2023 (31,4 %). Zur Ergänzung der Zuwendungen sind angemessene Eigenleistungen des Trägers

und seiner Partner zu erbringen (z. B. Finanzmittel, Personalmittel, Sachmittel, ehrenamtliche Arbeiten).

Wie verläuft das weitere Verfahren?

Das Bewerbungs- und Auswahlverfahren verläuft mehrstufig:

- Als erster Schritt ist die Einreichung Ihres Projektvorschlages auf dem Bewerbungsbogen unter dem Betreff „Projektaufruf Nationale Stadtentwicklungspolitik_NAME“ per E-Mail an die Adresse projektaufruf-nsp@bbr.bund.de bis zum 01.10.2020, 23:59 Uhr (Eingang) erforderlich. Bei der Abgabe der Projektskizze muss eigenständig eine Zuordnung zu den Themenfeldern vorgenommen werden. Der Bewerbungsbogen ist ab dem 15.08.2020 auf der Webseite www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de abrufbar.
- Fragen zum Projektaufruf können bis zum 18.09.2020 unter dem Betreff „Projektaufruf Nationale Stadtentwicklungspolitik_Frage“ per E-Mail an projektaufruf-nsp@bbr.bund.de gesendet werden. Die Antworten werden in einem Rückfragepool auf der Website www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de veröffentlicht.
- Die Auswahl der zu fördernden Pilotprojekte erfolgt voraussichtlich Anfang Dezember 2020 durch eine Auswahljury. Die Jury setzt sich aus Mitgliedern der Arbeitsgruppe Nationale Stadtentwicklungspolitik zusammen. Es sind Vertreterinnen und Vertretern vom Bund (BMI, BBSR), den Ländern (entsandt von der Fachkommission Städtebau) und den kommunalen Spitzenverbänden (Deutscher Städtetag, Deutscher Städte- und Gemeindebund) vertreten.
- Für den Projektaufruf stehen in etwa 3,5 Mio. EUR Bundesmittel zur Verfügung. Es ist vorgesehen in einer ersten Phase 10 – 15 Projekte auszuwählen.

Zuwendungsantrag

Nach der Auswahl als Pilotprojekt durch die Jury ist ein formgebundener Antrag samt Finanzierungsplan bis **Mitte Februar 2021** zu stellen. Zu diesem Zeitpunkt sind auch konkrete Beteiligungszusagen der vorgesehenen Partner einzureichen (letter of intent). Die ausgewählten Pilotprojekte werden über drei Jahre (bis 10 / 2023) gefördert und in diesem Zeitraum durch das zuständige Ministerium, das BBSR und eine Begleitagentur in ihren Prozessen unterstützt. Die Vertreter der Projekte nehmen an Workshops teil, bei denen sie ihre Erfahrungen austauschen können. Als Grundlage für den Austausch und die fachliche Auswertung erstatten sie regelmäßig Bericht.

Projektaufruf "Post-Corona-Stadt": Förderung von 13 Pilotprojekten

Das BMI fördert herausragende Projekte im Rahmen der Nationalen Stadtentwicklungspolitik mit 3,5 Millionen Euro

Das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) fördert im Rahmen der Nationalen Stadtentwicklungspolitik 13 Pilotprojekte, die angesichts der Covid-19-Pandemie innovative und beispielgebende Lösungen für krisenfeste Stadt- und Quartiersstrukturen erproben sollen. Für die im Projektaufruf "Post-Corona-Stadt: Ideen und Konzepte für die resiliente Stadtentwicklung" ausgewählten Projekte stehen bis 2023 insgesamt 3,5 Millionen Euro zur Verfügung.

Staatsekretärin im Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat Anne Katrin Bohle: "Ich freue mich über die vielen guten Projektideen. Sie helfen uns, Strategien zur Bewältigung der Corona-Auswirkungen zu erarbeiten und die Chancen für eine nachhaltige Stadtentwicklung zu nutzen, die aus den vielfältigen Routinebrüchen infolge der Pandemie entstehen. Aus den eingereichten Projekten werden wir nun 13 besonders herausragende Projekte fördern."

Eine Jury aus Vertreterinnen und Vertretern des BMI, des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), der Länder, des Deutschen Städte- und Gemeindebundes und des Deutschen Städtetages hatte die Pilotprojekte im Dezember 2020 ausgewählt. Insgesamt gingen 222 Bewerbungen von Kommunen, Vereinen, Initiativen, Unternehmen und anderen Akteuren ein. Die Projekte erarbeiten beispielsweise neue Möglichkeiten für die Zukunft der Innenstadt, schaffen Begegnungsräume im Quartier, gestalten Freiräume um, realisieren verschiedene Pop-up-Maßnahmen oder erstellen strategische Konzepte zum Umgang mit Krisensituationen. Akteure aus Politik, Stadtverwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft arbeiten in den Vorhaben zusammen.

Die Umsetzung der vielfältigen und innovativen Ideen zum Umgang mit den Pandemiefolgen startet im zweiten Quartal 2021 und wird durch einen intensiven Wissenstransfer und fachlichen Austausch begleitet. Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) betreut die Vorhaben fachlich und bereitet übertragbare Erkenntnisse für die Planungspraxis auf.

Übersicht der ausgewählten 13 Pilotprojekte:

Themenfeld 1: "Solidarische Nachbarschaft und Wirtschaften im Quartier"

- AACHEN - Academie für kollaborative Stadtentwicklung
- ERLANGEN - KNOW-HOW TEILEN MACHT STÄDTE STARK
- LEGDEN - Hey, LENA! - Mitten im Ortskern ist sie der "Open Space" für alle LEgdener NACHbarinnen und Nachbarn
- RENDSBURG- Rendsburg belebt - Das innovative Projekt zur resilienten Stadtentwicklung in Rendsburg
- WITTENBERGE - Pop-Up Prignitz - Agentur für Freiräume (PuP)
- WEIMAR - Reallabor und Zentrum für Beteiligungskultur Feuerwache

Themenfeld 2: "Öffentlicher Raum, Mobilität und Stadtstruktur"

- HOMBERG (EFZE) - WANDELpfad Co-Working-Galerie
- LUDWIGSBURG - Pop-Up-Innenstadt
- MANNHEIM - OASE – Ort für Austausch, Bildung, Sozialunternehmung und Entwicklung
- MÜNCHEN - Parkmeilen – Gemeinsam multicodierbare Freiräume entwickeln
- NEURUPPIN - Dein Park

Themenfeld 3: "Integrierte Stadtentwicklungsstrategien unter Berücksichtigung von Resilienzaspekten"

- BERLIN - Kuratiertes Erdgeschoss-Management in Zentren
- FRANKFURT a.M. Post-Corona-Innenstadt Frankfurt

Weitere Informationen sind hier abrufbar: www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de

Beschlussvorlage

- öffentlich -

Drucksache: VL-253/2018 6. Ergänzung

Fachbereich: Bauleitplanung / Klimaschutz

Beratungsfolge	Termin
Magistrat	28.01.2021
BPUS	08.02.2021
Stadtverordnetenversammlung	11.02.2021

Erarbeitung eines Radwegeentwicklungskonzepts

hier: a) Entwurf eines Radverkehrskonzepts
b) Umsetzung der Maßnahmen

a) Erläuterung:

- a) Die Stadt Homberg (Efze) hat im Jahr 2020 ein Radverkehrskonzept erarbeitet. Im Oktober 2020 wurde der Konzeptentwurf der Stadtverordnetenversammlung vorgelegt. Aufgrund der Anmerkungen des Arbeitskreises im Bereich Monitoring, Qualitätssicherung, Öffentlichkeitsarbeit und sonstige Maßnahmen (S. 100 -104) wurde der Entwurf nochmal überarbeitet und ist als Anlage beigefügt.
- b) Mit Beschluss des Konzepts soll auch die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept beginnen. Eine Übersicht der Maßnahmen ist der Anlage beigefügt. Bereits im Vorfeld der Konzepterstellung wurde mit der Planung von zwei Projekten begonnen. Dazu gehörten die Maßnahmen „Lückenschluss des Stellbergsradweg und R5 und R17“ sowie der „Geh- und Radweg Ziegenhainerstraße – Industriegebiet“ (s. VL-94/2019) (Teile der Maßnahmen zu den Haupttrouten 1 und 2). Diese sollen nun auf Grundlage des Konzepts fortgeführt und abgeschlossen werden. Im Zuge der Planung des barrierefreien Ausbaus der Bushaltestelle in Berge, sollte die Radverkehrssituation ebenfalls betrachtet werden. Hierfür wurden im Konzept verschiedene Varianten ausgearbeitet, welche nun im Rahmen einer Machbarkeitsstudie weiterverfolgt werden sollten.

Darüber hinaus wird für die Maßnahmen, die laut Konzept innerhalb der nächsten zwei Jahre umzusetzen sind, ein Zeitplan mit Priorisierung für die Umsetzung erarbeitet.

Die Umsetzung der Maßnahmen soll durch den Arbeitskreis „Radverkehr“ sowie den Ausschuss für Bau- Planung- Umwelt- und Stadtentwicklung weiter begleitet werden.

b) Gesetzliche Bestimmungen oder Richtlinien zur Beachtung:

c) Finanzielle Auswirkung bei Beschlussfassung:

d) Beschlussvorschlag:

- a) Das Radverkehrskonzept wird beschlossen.
- b) Der Magistrat wird beauftragt, die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept in Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis „Radverkehr“ anzustoßen und den Ausschuss für Bau- Planung- Umwelt und Stadtentwicklung zu beteiligen. Darüber hinaus wird zweimal jährlich über die Umsetzung in der Stadtverordnetenversammlung berichtet.
Für die Umsetzung der kurzfristig angesetzten Maßnahmen, wird ein Zeitplan mit Priorisierung der Maßnahmen erarbeitet.

Die Maßnahmen „Lückenschluss des Stellbergsweg zum R5 und R17“ sowie der „Geh- und Radweg Ziegenhainerstraße – Industriegebiet“ (Teile der Maßnahmen zu den Haupttrouten 1 und 2) sollen nun auf Grundlage des Konzepts fortgeführt und abgeschlossen werden.

Im Zuge der Planung des barrierefreien Ausbaus der Bushaltestelle in Berge, soll die Radverkehrssituation ebenfalls betrachtet werden. Die im Konzept ausgearbeiteten Varianten sollen im Rahmen einer Machbarkeitsstudie weiterverfolgt werden. Die Machbarkeitsstudie soll zeitnah beauftragt werden. Für diese Untersuchung wird mit Kosten in einer Größenordnung von max. 25.000,00 € gerechnet. Die Kosten für die Machbarkeitsstudie sollen im Falle der späteren Realisierung der Maßnahme aus investiven Mitteln für den Radwegebau bezahlt und entsprechend aktiviert werden. Sollte eine bauliche Umsetzung unterbleiben, handelt es sich um ergebniswirksamen Aufwand.

Anlage(n):

- 1. 201030 Homberg-Efze Radverkehrskonzept
- 2. 210122 Radverkehrsprojekt Übersicht Komplett
- 3. 210122 Radverkehrsprojekt Übersicht sortiert - kurzfristige Maßnahmen

Stadt Homberg (Efze)

Radverkehrskonzept

Schlussbericht



Stadt Homberg (Efze)

Radverkehrskonzept

- Schlussbericht -

Auftraggeber

Stadt Homberg (Efze)

Rathausgasse 1

34576 Homberg (Efze)



Auftragnehmer

IKS - Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung

UG (haftungsbeschränkt)

Universitätsplatz 12

34127 Kassel

0561- 953 79-676

info@iks-planung.de

www.iks-planung.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz (Projektleiter)

Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M.Sc.

Johannes Karl, M.Sc.

Tobias Balke

Kassel, den 30. Oktober 2020

© IKS Mobilitätsplanung 2020

Geschäftsführende Gesellschafter:

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M.Sc.

K:\159_Homberg-Efze Radverkehr\Bericht\Homberg-Efze Radverkehr.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung / Anlass	1
1.1	Untersuchungsgebiet.....	2
1.2	Argumente zur Förderung des Radverkehrs im ländlichen Raum.....	4
2	Vorhandene Konzepte, Verkehrserhebungen und sonstige Untersuchungen	6
2.1	Konzepte	6
2.2	Verkehrserhebungen	7
2.3	Sonstige Planungen.....	8
3	Planungsgrundlagen und Anforderungen	10
4	Beteiligungsverfahren	23
5	Konzeptbaustein I: Netzplanung.....	24
5.1	Wunschliniennetz.....	24
5.2	Radverkehrsnetz	26
6	Bestandserhebung und -analyse	30
6.1	Führungsformen.....	30
6.2	Oberflächen und Breiten	34
6.3	Überlagerung mit Wanderwegen	38
6.4	Service und Angebot.....	40
6.5	Stellplatzsatzung	42
6.6	Bewertung des Bestands.....	43
7	Ziele.....	47
8	Konzeptbaustein II: Strategien und Handlungsfelder.....	48

9	Maßnahmenempfehlungen.....	51
9.1	Haupttrouten	55
9.1.1	H1: Homberg (Efze) - Gewerbegebiet - Sondheim - Wernswig - Frielendorf	55
9.1.2	H2: Homberg (Efze) - Mühlhausen - Roppershain - Lembach - (Richtung Borken/ Singlis).....	62
9.1.3	H3: Homberg (Efze) - Mardorf - Berge (Richtung Wabern).....	65
9.1.4	H4: Homberg (Efze) - Mörshausen - Sippershausen (Richtung Malsfeld).....	77
9.1.5	H5: Homberg (Efze) - Holzhausen - Relbehausen (Richtung Knüllwald)	79
9.1.6	Bahnradweg Kanonenbahn	81
9.2	Touristische Routen	85
9.2.1	R5 (hessischer Radfernweg).....	85
9.2.2	R14	89
9.2.3	R17.....	90
9.3	Elektromobilität im Radverkehr	95
9.3.1	Ladeinfrastruktur für E-Bikes auf Pendler- und touristischen Routen.....	95
9.3.2	E-Bikes im Alltag etablieren.....	96
9.4	Service und Angebot	98
9.4.1	Abstellanlagen.....	98
9.4.2	Rastplätze für touristischen Radverkehr	99
9.4.3	Monitoring.....	100
9.4.4	Qualitätssicherung.....	100
9.5	Öffentlichkeitsarbeit	100
9.6	Sonstige Maßnahmen	103
9.6.1	Anpassung des Rad-Hauptnetzes Hessen	103
9.6.2	Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz (abseits der Haupttrouten und touristischen Routen).....	105
9.6.3	Fahrradstraßen.....	107

9.6.4	Perspektivische Maßnahmen zur Steigerung von subjektiver Sicherheit und Komfort (abseits der Hauptrouten und touristischen Routen).....	109
9.6.5	Innerörtliche Radinfrastruktur in den Ortsteilen	110
10	Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten.....	111
11	Verzeichnisse	114
12	Anhang	118

Hinweis:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Text die männliche Form verwendet. Die Angaben beziehen sich wertfrei auf jegliches Geschlecht.

1 Einleitung / Anlass

Die Stadt Homberg (Efze) hat das Planungsbüro IKS Mobilitätsplanung mit der Erstellung eines Radverkehrskonzepts beauftragt. Das Konzept wird mit Mitteln des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) gefördert.

Gegenstand der Untersuchung ist die Erarbeitung von konkreten Handlungsempfehlungen zur Förderung des Radverkehrs. Im Rahmen der Bearbeitung wurden folgende Schwerpunkte festgelegt:

- Optimierung des Netzes für Alltags- und touristischen Radverkehr
- Entwicklung von Hauptrouten
- Verbindung der Ortsteile untereinander mit Orientierung zur Kernstadt für den Alltagsradverkehr
- Verlauf des hessischen Radfernwegs R5 und der Radwege R14 und R17 im Untersuchungsgebiet
- Prüfung der Nutzung der ehemaligen Kanonenbahn als Radweg
- Lösungsskizzen für konkrete Problemstellen
- Konzept Öffentlichkeitsarbeit

1.1 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet umfasst die Stadt Homberg (Efze) inklusive der 22 Stadtteile (siehe Abbildung 1). Insgesamt leben dort ca. 14.000 Menschen.¹

Die meisten Zielorte für den Radverkehr (z. B. Schulen, Nahversorger, größere Arbeitgeber und Freizeiteinrichtungen) befinden sich in der Kernstadt Homberg (Efze), im Gewerbegebiet und im Behördenzentrum südwestlich von Holzhausen.

In der Umgebung des Untersuchungsgebiets befinden sich u. a. die Stadt Wabern mit ICE-Anschluss Richtung Kassel und Frankfurt und die Stadt Borken mit Regionalbahnanschluss Richtung Kassel und Frankfurt. In Singlis, Frielendorf und der Region Knüll bestehen überregional bekannte touristische Angebote.

Rad-Hauptnetz Hessen

Die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen hat in Anlehnung an die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung² (RIN) unter der Beteiligung von Städten, Gemeinden, Kreisen und weiteren Akteuren ein Rad-Hauptnetz für Hessen identifiziert.³

Durch das Untersuchungsgebiet verlaufen drei Streckenabschnitte des Rad-Hauptnetzes, meist gemeinsam mit touristischen Radwegen. Diese Streckenabschnitte verbinden Frielendorf, Remsfeld und Borken mit der Kernstadt Homberg (Efze).

Touristische Radwege

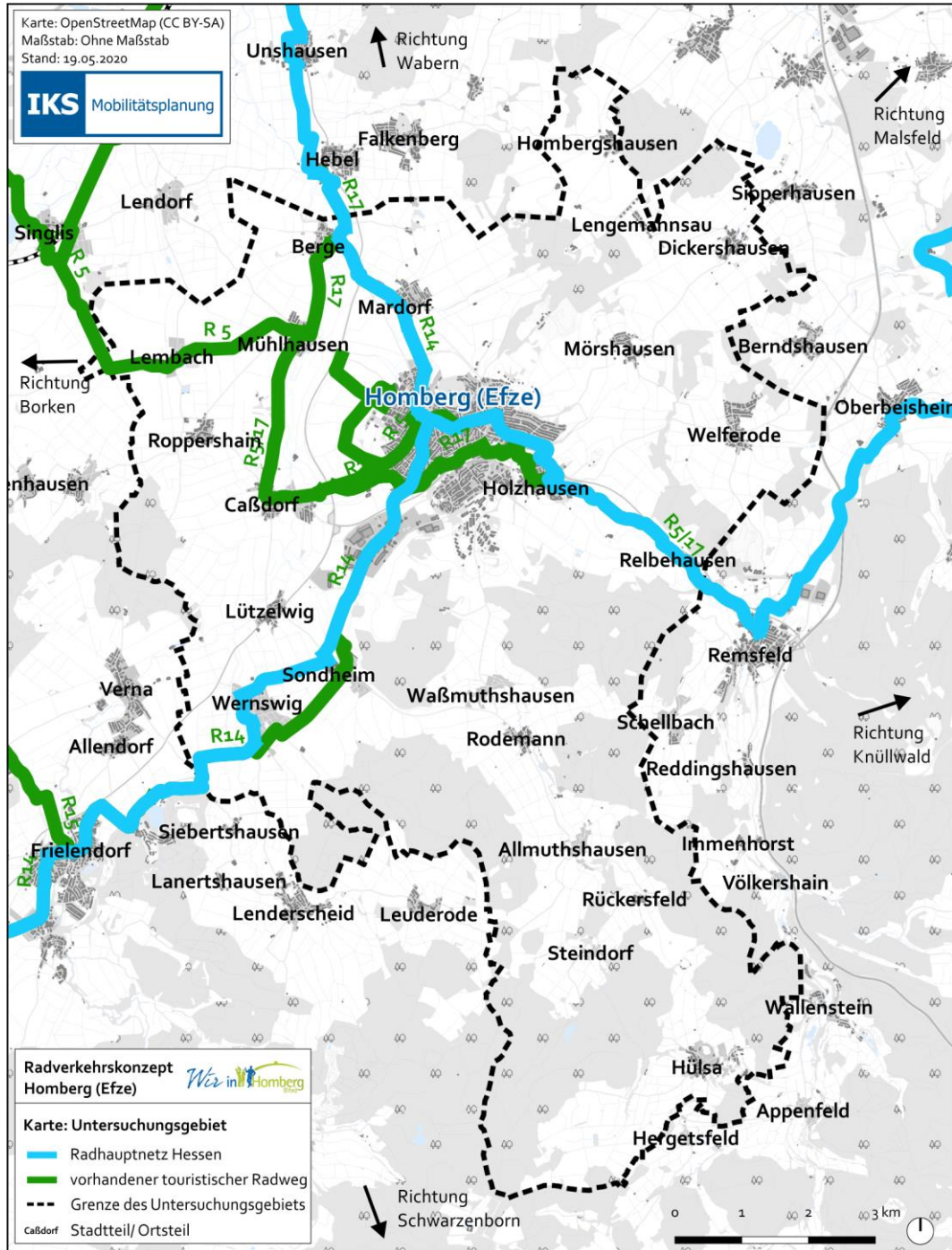
- Hessischer Radfernweg R5
- Radwege R14 und R17
- Stellbergsweg (entstanden im Rahmen des Hessentags 2018)

¹ Internetauftritt der Stadt Homberg (Efze) - 21 Stadtteile <https://homberg-efze.eu/leben/stadtteile/> [Zugriff: 20.11.2019]

² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN). Köln 2008

³ Vgl. Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH); Rad-Hauptnetz Hessen: <https://hessendrive.hessen.de/#/public/shares-downloads/qoVXtLFh3xZM8vTEKbrOrEv5uMdxBsVg>; [Zugriff 13.06.2019]

Abbildung 1: Grenze des Untersuchungsgebietes und Rad-Hauptnetz Hessen sowie vorhandene touristische Radwege



1.2 Argumente zur Förderung des Radverkehrs im ländlichen Raum

Das Land Hessen setzt sich mit der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) für eine Förderung des Radverkehrs ein. In der Nahmobilitätsstrategie für Hessen ist folgende Zielsetzung verankert:⁴

„Zentrales Ziel der Nahmobilitätsstrategie ist eine deutliche Verlagerung des individuellen Kraftfahrzeugverkehrs auf den Fuß- und Radverkehr aber auch zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs. Das heißt, dass künftig bedeutend mehr Menschen als bisher ihre alltäglichen Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad zurücklegen.“

Besonders in ländlichen Räumen besitzen dafür touristische Radwege hohe Relevanz zur Erschließung sowie für die lokale Wirtschaft. Im Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) 2020 steht dazu:⁵

„Qualitativ hochwertige Radverkehrsinfrastrukturen in den Urlaubsregionen werden dabei auch von der lokalen Bevölkerung auf ihren alltäglichen Wegen mit dem Fahrrad genutzt. Somit stellt die Förderung des Fahrradtourismus stets eine Kombination aus Wirtschafts- und Radverkehrsförderung dar und ist zugleich eine Förderung der ländlichen Entwicklung bzw. der ländlichen Räume.“

Dabei sind auch topografisch bewegte Gebiete kein Grund, die Förderung des Radverkehrs zu vernachlässigen. Besonders die positive Entwicklung der E-Bike-Verkäufe in den letzten Jahren macht die Topografie zunehmend zu einem unbedeutenderen Faktor.⁶ In der Handreichung für Radverkehrsbeauftragte der Arbeitsgemeinschaft

⁴ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung; Nahmobilitätsstrategie für Hessen. Wiesbaden 2017, S. 19

⁵ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Nationaler Radverkehrsplan (NRVP) 2020. Berlin 2012, S. 40

⁶ Vgl. Zweirad Industrie Verband (ZIV) 2019: Präsentation des ZIV Geschäftsführers Siegfried Neuberger anlässlich der Pressekonferenz am 21.03.2019 [Zugriff 01.01.2020] https://www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/PDFs/PK-2019_21-03-2019_Praesentation.pdf

Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) wird zu dem Thema auf Grundlage einer Stadt im Allgäu ausgeführt:

„Die Empfehlung ist, sich nicht hinter dem Argument „zu bergig“ zu verstecken, sondern in eine erfolgreiche Radverkehrsförderung einzusteigen, denn Radverkehrsförderung in Kommunen mit bewegter Topografie kann sehr erfolgreich sein, wie beispielsweise die Stadt Isny im Allgäu mit 25 % Radverkehrsanteil zeigt.“⁷

Aufbauend auf die bundes- bzw. landesweiten Aussagen ergeben sich weitere entscheidende Argumente zur Förderung des Radverkehrs:⁸

- Radverkehr ist auf kurzen Strecken anderen Verkehrsarten oft überlegen, z. B. in Geschwindigkeit, Kosten und Komfort.
- Radverkehr sorgt für gesunde Bewohner und Mitarbeiter.
- Radverkehr ist umwelt- und klimafreundlich (in Punkten wie Luftschadstoffen sowie Lärmemissionen).
- Radverkehr steht für effizienten und wirtschaftlichen Nutzen der knappen Flächen und Ressourcen.
- Radverkehr ist ein günstiges Verkehrsmittel und sichert die eigenständige Mobilität von Kindern und älteren Menschen.

⁷ Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW); Handreichung für Radverkehrsbeauftragte. Stuttgart 2018, S. 14

⁸ Vgl. Umweltbundesamt (UBA) 2019; www.umweltbundesamt.de [Zugriff: 07.02.2020]
<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#vorteile-des-fahrradfahrens>

2 Vorhandene Konzepte, Verkehrserhebungen und sonstige Untersuchungen

Vorhandene Konzepte, Untersuchungen und sonstige Planungen bilden eine Grundlage für das Radverkehrskonzept Homberg (Efze). Bereits entwickelte und abgestimmte Ziele und Maßnahmenempfehlungen werden zusammengefasst und im aktuellen Projekt berücksichtigt.

2.1 Konzepte

In Tabelle 1 sind relevante Maßnahmenempfehlungen des Verkehrsentwicklungsplans Altstadt⁹ und des Klimaschutzkonzeptes¹⁰ für das Radverkehrskonzept aufgelistet.

Tabelle 1: Maßnahmenempfehlungen aus dem VEP Altstadt und dem Klimaschutzkonzept

Maßnahmenempfehlungen VEP Altstadt (S. 75ff)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Empfehlungen zu Standorten für Radabstellanlagen und E-Bike-Ladestationen ▪ Schutzstreifen in Wallstraße (eine von mehreren Varianten) ▪ Tempo 30 in Ziegenhainer Straße, Kasseler Straße und Parkstraße ▪ Schutzstreifen in Kasseler Straße ▪ Sicherung des Abbiegens in die Welferoder Straße ▪ Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung ▪ Gesichertes Linksabbiegen für Radfahrer von der Hersfelder Straße in die Welferoder Straße ▪ Mögliche Verlagerung des R14 ▪ Öffentlichkeitsarbeit für Radverkehr betreiben
Maßnahmenempfehlungen Integriertes Klimaschutzkonzept (S. 101ff)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau der Radwegeinfrastruktur ▪ E-Bike Testwochen ▪ E-Ladesäulen für Elektrofahräder an der Theodor-Heuss-Schule ▪ Fahrradverleihsystem etablieren ▪ Teilnahme an den Aktionen „Stadtradeln“ und „Mit dem Rad zur Arbeit“, Etablierung der Aktion „Mit dem Rad zur Schule“ ▪ Dienstfahräder für kommunalen Fuhrpark anschaffen

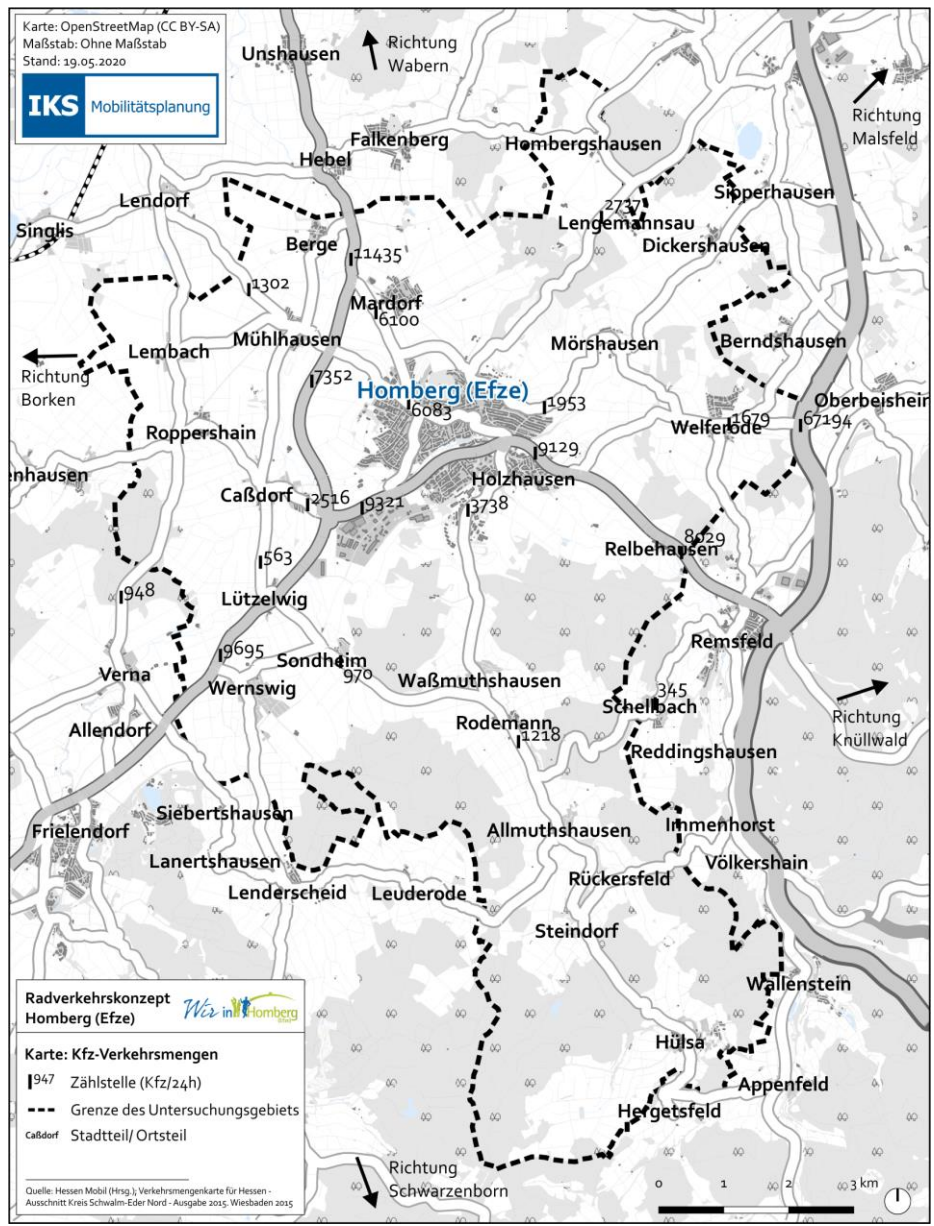
⁹ IKS Mobilitätsplanung; Verkehrsentwicklungsplan Homberg (Efze) - Teil 1: Altstadt. Kassel 2018

¹⁰ KEEA Klima und Energieeffizienz Agentur UG haftungsbeschränkt; Integriertes Klimaschutzkonzept für die Kreisstadt Homberg (Efze). Kassel 2015

2.2 Verkehrserhebungen

Um Empfehlungen zur Führungsform des Radverkehrs geben zu können, sind die Verkehrsstärken des Kfz von hoher Relevanz. Im Untersuchungsgebiet existieren mehrere Messstellen, die in Abbildung 2 aufgelistet sind.

Abbildung 2: Verkehrsmengenkarte - relevante Messstellen¹¹



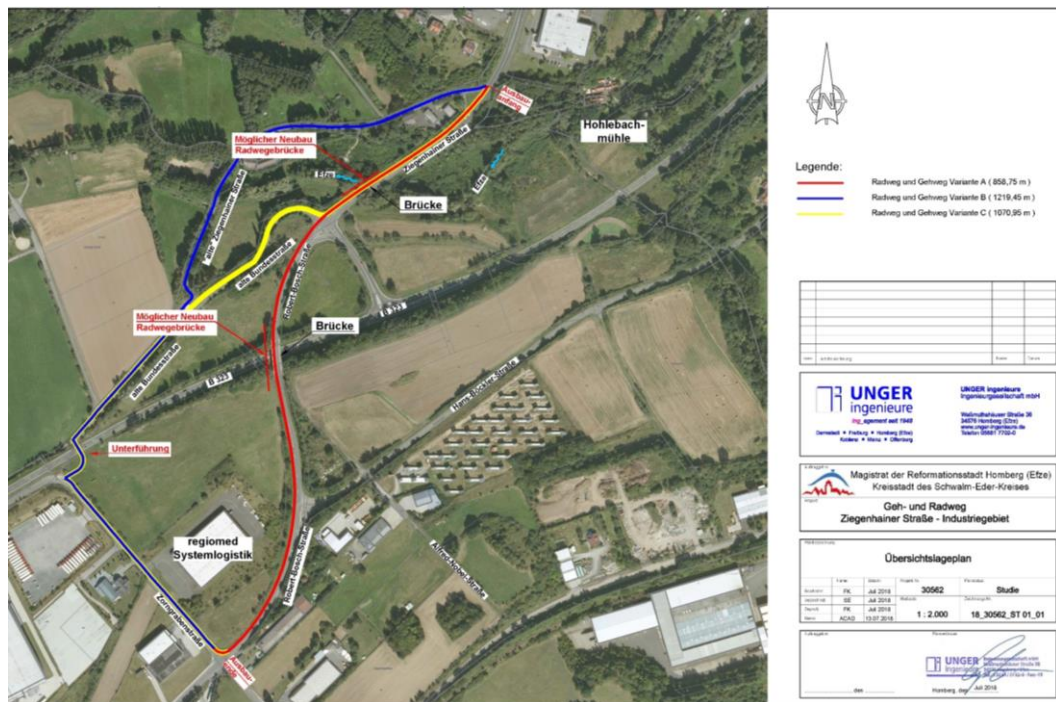
¹¹ Hessen Mobil (Hrsg.); Verkehrsmengenkarte für Hessen - Ausschnitt Kreis Schwalm-Eder Nord - Ausgabe 2015, Wiesbaden 2015

2.3 Sonstige Planungen

Für folgende Bereiche im Untersuchungsgebiet sind bereits Planungen vorhanden:

- Lückenschluss Stellbergsweg (Für den Straßenabschnitt der L3224 zwischen Mühlhausen und Homberg (Efze))
- Radweg Gewerbegebiet (3 Varianten; die empfohlene Variante B ist in Abbildung 3 blau dargestellt).

Abbildung 3: Führungsvarianten Industriegebiet¹²



- Ziegenhainer Straße (Im Rahmen des Umbaus des Kreisverkehrs am Knotenpunkt Wallstraße/ Ziegenhainer Straße)
- Kasseler Straße (Im Rahmen des Umbaus des Kreisverkehrs am Knotenpunkt Wallstraße/ Ziegenhainer Straße).
- Lückenschluss Efze-Radweg bei Holzhausen (Im Verlauf des Efze-Radwegs ist ein Lückenschluss in Form eines straßenunabhängigen direkten Fahrradwegs geplant, siehe Abbildung 4)

¹² Magistrat der Reformationsstadt Homberg (Efze) (Hrsg.); Geh- und Radweg Ziegenhainer Straße - Industriegebiet. Homberg 2018

Abbildung 4: Lückenschluss des Efze-Radwegs bei Holzhausen - Variante 2¹³

- Hersfelder Straße (Anstehende Baumaßnahmen mit der Anlage eines Kreisverkehrs am Knoten Hersfelder Straße/ Waßmuthshäuser Straße und Fahrbahnerneuerung Richtung Altstadt)
- Radverbindung Mosenberg (zwischen Berge und Lengemannsau wurde ein Förderantrag für einen Ausbau des vorhandenen Wegs zu einem Radweg gestellt)
- Flutmuldenradweg (noch keine konkreten Informationen vorhanden)
- Radweg zum Schwimmbad (noch keine konkreten Informationen vorhanden)
- Bahnradweg auf der ehemaligen Kanonenbahn (Im September 2019 wurde zuletzt eine erneute Prüfung des Vorhabens bei Hessen Mobil angeregt. In einer Stellungnahme aus 2012 wurde die Ablehnung begründet, dass bereits eine parallele Verbindung entlang der Bundesstraßen besteht. Diese verläuft teilweise im Mischverkehr.
- Anlage zwei neuer Premium-Rundwanderwege im Umfeld der Sauerburg und Wassmuthshausen. Diese insgesamt 17 neuen Premium-Wanderwege sollen Teil des angestrebten Wanderparadieses Knüll werden, unter dem Namen „Fabelwege“. Diese neuen Wege sollen touristisch vermarktet werden. Die Parlamentarische Entscheidung zur Realisierung steht aus.¹⁴

¹³ Stadt Homberg (Efze); Lückenschluss Efze-Radwegs Holzhausen - Variante 2. Homberg 2017

¹⁴ Vgl. HNA; Premiumwanderwege für den Knüll. Ausgabe vom 13.12.2019

3 Planungsgrundlagen und Anforderungen

In der Planung bestehen unterschiedliche Möglichkeiten zur Führung des Radverkehrs und zur Ausgestaltung der Infrastruktur. Für die Förderung des Radverkehrs in Homberg (Efze) sind besonders die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)¹⁵ wie auch die Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen¹⁶ und die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) als Grundlage zu nennen.

Anforderungen an die Infrastruktur

Radfahrer sind eine heterogene Nutzergruppe. Entsprechend unterscheiden sich auch die Anforderungen an die Infrastruktur. Für alle Nutzer gilt:

- Das Fahrrad ist ein Alltagsverkehrsmittel und ein touristisches Verkehrsmittel und soll bei sämtlichen Planungen gleichwertig berücksichtigt werden.
- Grundsätzlich sollen alle Straßen und Wege sicher und komfortabel für den Radverkehr (auch mit Elektroantrieb) nutzbar sein, ggf. auch für Lastenräder und Fahrradanhänger.
- Die wichtigsten Routen sollen in einem Radverkehrsnetz zusammengefasst werden, das auch die Ortsteile lückenlos verbindet.
- Mindestens auf dem Radverkehrsnetz sollen die Führungsformen entsprechend der Vorgaben der ERA umgesetzt werden. Dazu gehören kontinuierliche Führungsformen (keine Aneinanderreihung von verschiedenen Führungsformen) mit geringem Unfallrisiko, hoher Akzeptanz und angemessenen Abmessungen (vgl. Tabelle 5 auf Seite 17).
- Störeinflüsse durch andere Verkehrsteilnehmer sollen minimiert werden.
- Angebot einer intuitiven und lückenlosen Wegweisung.
- Angebot ausreichender, sicherer und qualitativ hochwertiger Fahrradabstellanlagen.

¹⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010

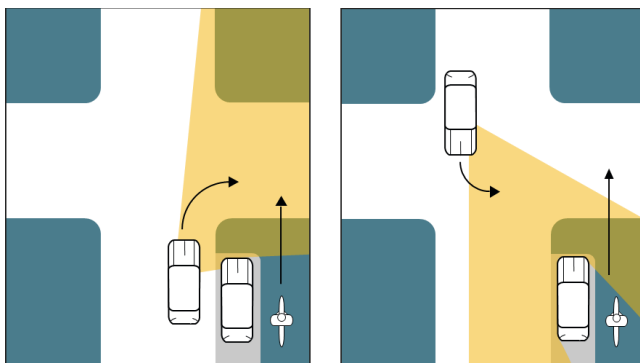
¹⁶ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Qualitätsstandards und Musterlösungen. Wiesbaden 2019

Besondere Anforderungen innerorts

- Radverkehr soll innerorts aus Gründen der Verkehrssicherheit (Sichtbarkeit, Wahrnehmung) möglichst auf Fahrbahnniveau geführt werden (vgl. Abbildung 5). Auch, da Fußgänger (besonders mobilitätseingeschränkte Menschen) ungestörtes Fortkommen und Aufenthalt ermöglicht werden sollen. Eine gemeinsame Führung von Fußgängern und dem schnelleren und kaum akustisch wahrnehmbaren Radverkehr ist unter diesen Aspekten zu vermeiden. Gerade die Hermann-Schafft-Schule sollte besonderer Anlass sein, auf eine strikte Trennung von Fuß- und Radverkehr zu achten:

„Die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr ist innerorts möglichst zu vermeiden, da Rad-fahrende akustisch kaum zu orten sind und sich insbesondere seh- und hörbehinderte Menschen auf diesen Flächen unsicher fühlen.“¹⁷

Abbildung 5: Konfliktsituationen bei Führung des Radverkehrs im Seitenraum



- Zweirichtungsradwege sind innerorts zu vermeiden.

„Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden.“¹⁸

¹⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen HBVA. Köln 2012, S. 42

¹⁸ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8) Zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge, Zu Absatz 4 Satz 3 und Satz 4, Freigabe linker Radwege (Radverkehr in Gegenrichtung)

Besondere Anforderungen außerorts

Außerhalb bebauter Gebiete (außerorts) werden von den Nutzern diverse Ansprüche an die Radinfrastruktur gestellt (siehe Tabelle 2 auf Seite 13). Daraus ergeben sich folgende Punkte, die es bei der Planung zu beachten gilt:

- Außerorts soll Radverkehr möglichst auf fahrbahnbegleitenden oder straßenunabhängigen Wegen geführt werden. Insbesondere wenn die Verbindung für Kinder und Jugendliche, Ältere oder Radtouristen relevant ist oder soweit eine (sonstige) besondere Netzbedeutung vorliegt.¹⁹
- Die Führung auf Zweirichtungsradwegen (auch gemeinsam mit Fußverkehr) ist außerorts die Regel, sofern kein besonderer Bedarf an beidseitigen Radwegen besteht (z. B. enge Folge von Ortsdurchfahrten, verstädterte Bereiche).²⁰
- Den Übergängen von innerorts/ außerorts ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.
- Zwischen Wanderern und Radfahrern können vielfältige Konflikte auftreten, weshalb eine gemeinsame Führung vermieden werden sollte. Verläuft ein zertifizierter Wanderweg trassengleich auf einem stark frequentierten Radweg oder einer Mountainbike-Strecke, wird diese Strecke in der Erfassung für Qualitätswege Wanderbares Deutschland als „auf befahrener Straße“ gewertet.²¹

¹⁹ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, S. 9 und S. 67

²⁰ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, S. 67

²¹ Deutscher Wanderverband; Rad und Mountainbike-Strecken auf Qualitätswegen - Schulungsunterlagen für Qualitätswege. Kassel 2016

Tabelle 2: Anforderungen nach Nutzergruppen²²

Anforderung	Alltagsradfahrer aus dem ländlichen Raum			Radtouristen	Sportradfahrer	Mountainbiker
	Kinder/Jugendliche	Erwachsene	Ältere Menschen			
Soziale Sicherheit	●	●	●	○		
Trennung vom Kfz-Verkehr	●	○	●	●		○
Geringe Umwege	●	●	○			
Ebene, gut befestigte Oberflächen	●	●	●	○	●	
Zweispurig befahrbar (z. B. durch Anhänger)		●	○	●		
Landschaftliches Erlebnis				●		○
Hohe Fahrgeschwindigkeit					●	
Unbefestigte Trassen						●
Steigungs- und Gefällestrecken						●
Wegweisung	○	○	○	●		●
● = sehr wichtig ○ = anzustreben						

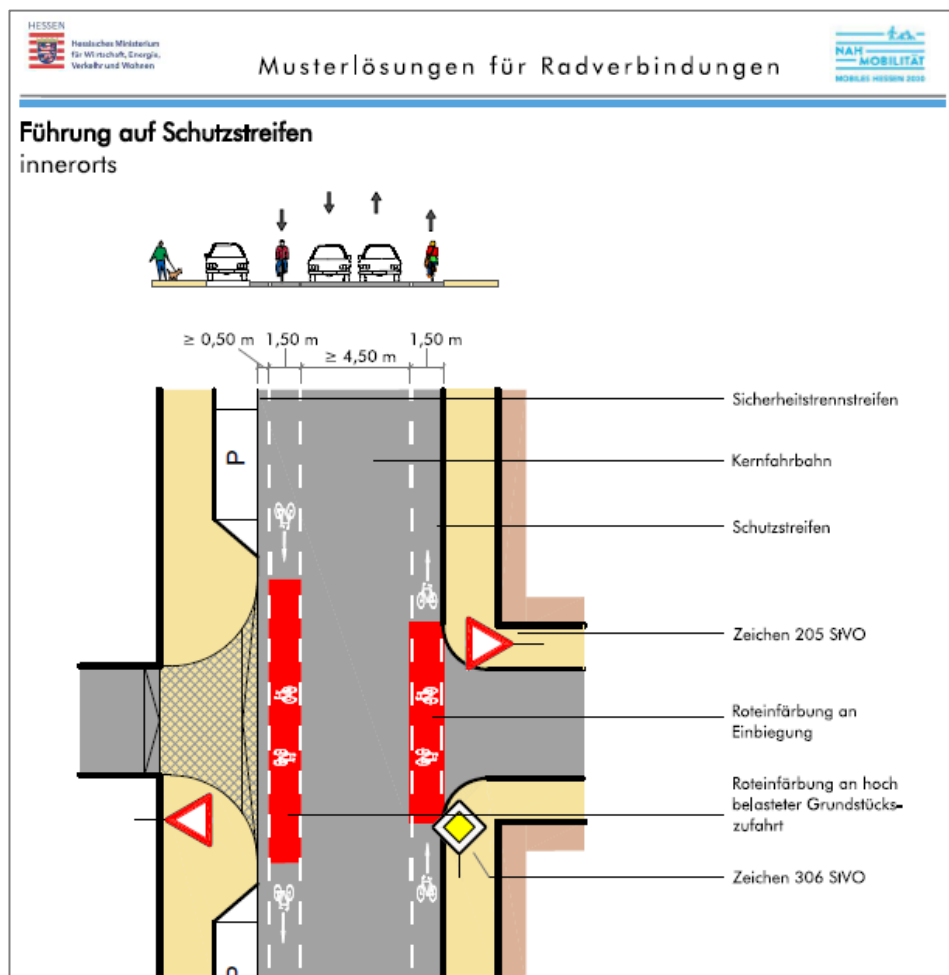
²² Eigene Tabelle, nach: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete. Köln 2002, S. 6

Führungsformen und Abmessungen von Radinfrastruktur

Die Führungsformen und Abmessungen der Radverkehrsinfrastruktur werden besonders durch die Menge und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs bestimmt.

Innerorts ergeben sich auf Grundlage der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen die in Tabelle 3 und Abbildung 7 auf Seite 16 dargestellten Vorauswahlen geeigneter Führungsformen. Die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen sind keine harten Trennlinien. In begründeten Fällen kann davon abgewichen werden.²³ Konkrete Vorschläge, z. B. zur Anlage von Schutzstreifen, sind durch die Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen definiert (siehe Abbildung 6).

Abbildung 6: Ausschnitt Musterlösungen - Führung auf Schutzstreifen innerorts²⁴

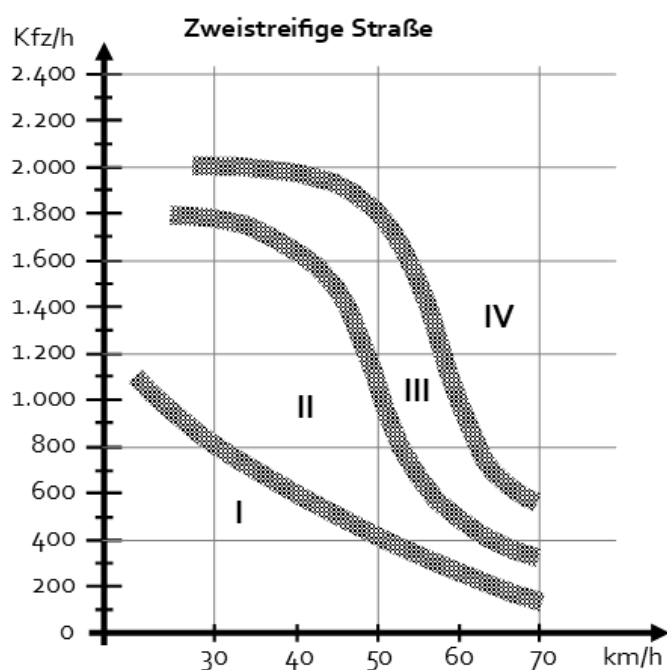


²³ Vgl. FGSV; Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, S. 19

²⁴ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Qualitätsstandards und Musterlösungen. Wiesbaden 2019, Musterblatt RV_3

Außerorts liegt die Entscheidung, wie in Tabelle 4 auf Seite 16 dargestellt, i. d. R. zwischen der Führung im Mischverkehr oder fahrbahnbegleitenden bzw. straßenunabhängig geführten Wegen. Hierbei ist die „besondere Netzbedeutung“ ein wichtiges Kriterium, das u. a. durch die Nutzung der Strecke durch Kinder und Jugendliche, Ältere Menschen sowie touristischen Verkehr definiert ist.²⁵ Die Breitenbedarfe der einzelnen Radverkehrsanlagen sind in Tabelle 5 auf Seite 17 dargestellt.

Tabelle 3: Geeignete Führungsformen bei Stadtstraßen²⁶



²⁵ Vgl. FGSV; Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, S. 9

²⁶ Eigene Darstellung und Tabelle, nach: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, S. 18-19

Abbildung 7: Geeignete Führungsformen bei Stadtstraßen²⁷

	Führungsformen für den Radverkehr	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereichs nach oben oder unten
I	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn ggf. durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt werden. ▪ Bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein. ▪ Bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll.
II	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schutzstreifen ▪ Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ ▪ Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht ▪ Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ ▪ Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrecken über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein. ▪ Bei starkem Schwerverkehr, unübersichtlicher Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht.
III / IV	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Radfahrstreifen ▪ Radweg ▪ Gemeinsamer Geh- und Radweg 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen ggf. in Kombination mit „Gehweg/ Radfahrer frei“ eingesetzt werden.

 Tabelle 4: Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete: Wahl der Führungsform²⁸

Entwurfsklasse nach den RAL	Betriebsform	Führung des Radverkehrs	Hinweise
EKL 1	Kraftfahrstraße	Straßenunabhängig	---
EKL 2	Allgemeiner Verkehr	Straßenunabhängig oder fahrbahnbegleitend	
EKL 3	Allgemeiner Verkehr	Fahrbahnbegleitend oder auf der Fahrbahn	Fahrbahnbegleitende Radwege sinnvoll bei DTV > 2.500 Kfz/24 h (bei $V_{zul} = 100$ km/h) oder DTV > 4.000 Kfz/24 h (bei $V_{zul} = 70$ km/h) oder soweit besondere Netzbedeutung nachgewiesen.
EKL 4	Allgemeiner Verkehr	Auf der Fahrbahn	Fahrbahnbegleitende Radwege sinnvoll, soweit besondere Netzbedeutung nachgewiesen.

²⁷ Eigene Darstellung und Tabelle, nach: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, S. 18-19

²⁸ Eigene Tabelle, nach: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, S. 66f

Tabelle 5: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen²⁹

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			Zur Fahrbahn	Zu Längspark- ständen (2,00 m)	Zu Schräg/ Senkrecht- parkständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	---	Sicherheitsraum 0,25 m - 0,50 m	Sicherheitsraum 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß	1,85 m	---	0,50 m - 0,75 m	0,75 m
Einrichtungsweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hohen Verkehrs- stärken)	0,75 m	1,10 m (Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden)
Beidseitiger Zweirichtungsweg		2,50 m (2,00 m)			
Einseitiger Zweirichtungsweg		3,00 m (2,50 m)			
Gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	Abhängig von Fuß- gänger- und Radverkehrsstärke	> 2,50 m			
Gemeinsamer geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

Radwegebenutzungspflicht

Eine Benutzungspflicht für Radfahrer besteht auf Wegen, die durch die Verkehrszeichen 237, 240 und 241 StVO beschildert sind (vgl. Abbildung 8).

Abbildung 8: Verkehrszeichen 237, 240, 241 StVO



Eine Beschilderung von Radwegen mit Benutzungspflicht nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt. Dies wurde durch ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 18.11.2010 bestätigt.³⁰ Zusätzlich muss die Führung in Anlage

²⁹ Eigene Tabelle, nach: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, S. 16

³⁰ Vgl. BVerwG, Urteil vom 18.11.2010 - 3 C 42.09

und baulicher Ausführung verschiedene Voraussetzungen erfüllen (z. B. ausreichender Zustand und Breite).³¹

Fahrradstraßen / Fahrradzonen

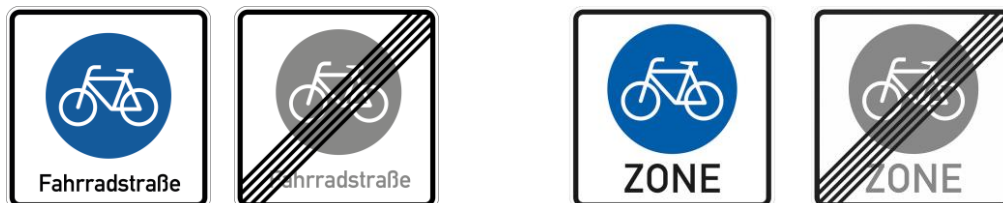
Fahrradstraßen werden mit Z 244 StVO beschildert (siehe Abbildung 9) und kommen entsprechend der VwV-StVO dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.³² Sie eignen sich damit grundsätzlich besonders für Haupttrouten des Radverkehrs, da dort eine bestimmte Menge an Alltagsradverkehr gewährleistet werden kann. Dies ist auch nötig, um die Akzeptanz der Fahrradstraße sicherzustellen.

Radfahrende dürfen in Fahrradstraßen jederzeit nebeneinander fahren. Anderer Fahrzeugverkehr ist ausnahmsweise mit Zusatzzeichen zuzulassen. I.d.R. geschieht dies z. B. über die Zusatzzeichen 1020–1030 (Anlieger frei) oder einer Verschmelzung aus den Zusatzzeichen 1022-12 und 1024-10 (Kfz frei). Sämtliche Fahrzeuge dürfen nicht schneller als Tempo 30 km/h fahren.³³

Fahrradstraßen sollten mit Bodenmarkierung sowie eine Randmarkierung zu ruhendem Verkehr versehen werden, um die Sichtbarkeit im Straßennetz zu erhöhen (vgl. Abbildung 10 auf Seite 19). Sie können sowohl innerorts als auch außerorts ausgewiesen werden und an Knotenpunkten bevorrechtigt werden (anstatt von „Rechts-vor-Links“).

Seit April 2020 können auch Fahrradzonen angeordnet werden (siehe Abbildung 9).³⁴

Abbildung 9: Beschilderung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen (Anfang und Ende)



³¹ VwV-StVO Vom 26.01.2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8) - zu Absatz 4 Satz 2 II Radwegebenutzungspflicht

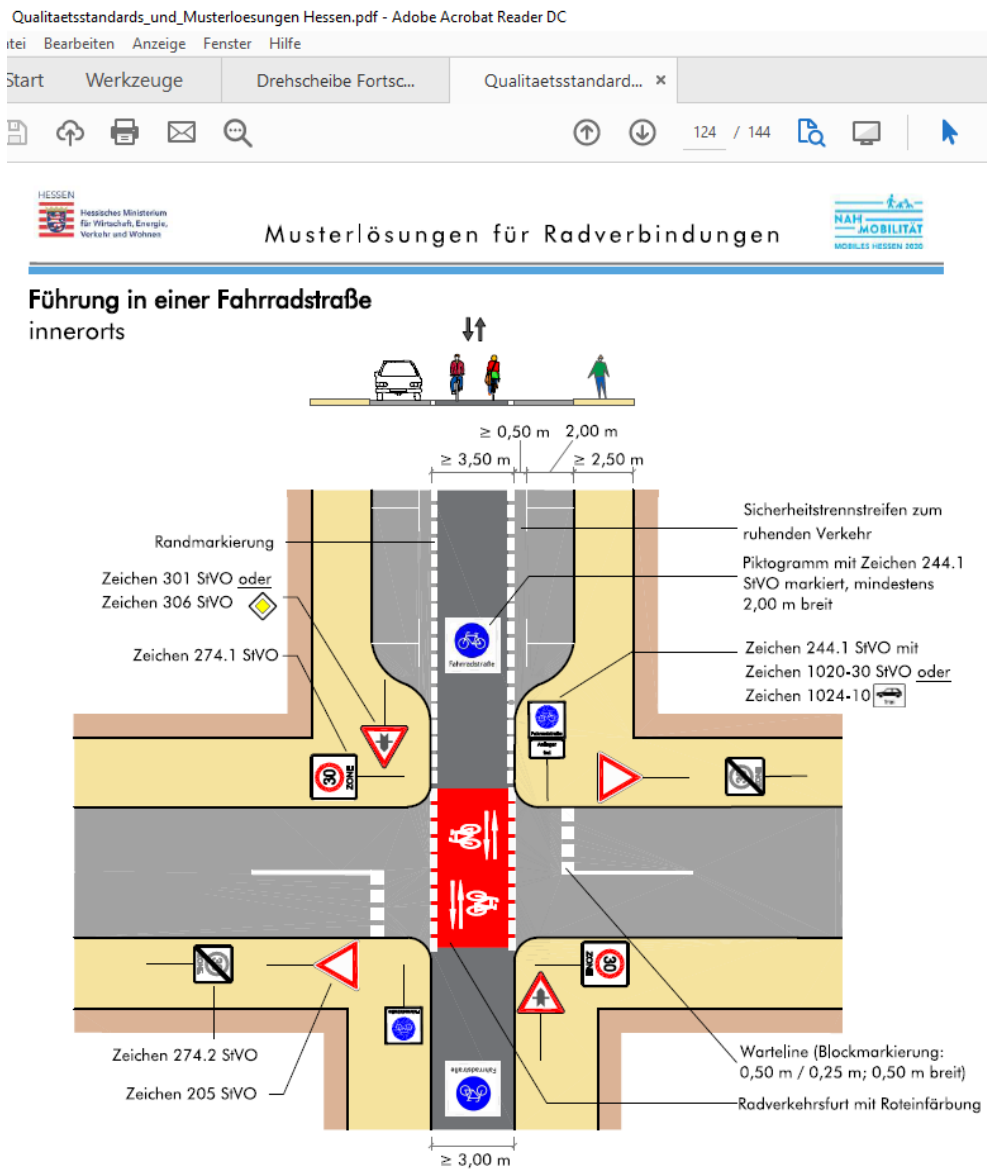
³² Vgl. VwV-StVO Vom 26.01.2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8) - zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße

³³ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, S. 60

³⁴ Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814)

In der Praxis sind die Unterschiede der Fahrradstraße/-zone zur Tempo 30 Zone für sämtliche Verkehrsteilnehmer gering. Zumal nach der aktuellen StVO Radfahrer zu zweit nebeneinander fahren dürfen, wenn sie die anderen Verkehrsteilnehmer dadurch nicht behindern.³⁵ Besonders in Wohn- und Nebenstraßen (im ländlichen Raum) dürfte das eher selten vorkommen.

Abbildung 10: Ausschnitt Musterlösungen - Fahrradstraßen innerorts³⁶



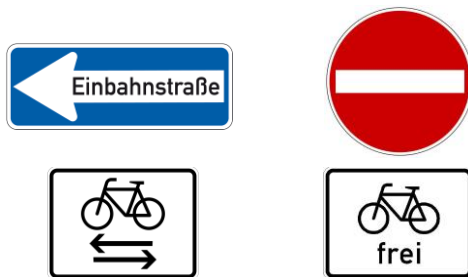
³⁵ Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814) - §2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge, Absatz 4

³⁶ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Qualitätsstandards und Musterlösungen. Wiesbaden 2019, Musterblatt RV_8

Befahrbarkeit von Einbahnstraßen in Gegenrichtung

Grundsätzlich soll der Radverkehr zur Vermeidung von Umwegen Einbahnstraßen in beiden Richtungen nutzen können, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegensprechen.

Abbildung 11: Beschilderung zur Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr



In Straßen mit Tempo 30 km/h eignen sich bei ausreichenden Ausweichmöglichkeiten Fahrgassen ab 3,00 m Breite, bei Linienbusverkehr bzw. stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen von 3,50 m zur Befahrung in Gegenrichtung. Beschildert werden die Straßen mit ZZ 1000-32 StVO zu Z 220 StVO bzw. ZZ 1022-10 StVO zu Z 267 StVO (siehe Abbildung 11). Einbahnstraßen mit geringeren Breiten können im Einzelfall geöffnet werden.

Sind Hauptverkehrsstraßen als Einbahnstraßen ausgewiesen, so ist eine Zulassung des Radverkehrs in der Gegenrichtung nur auf abgetrennten Sonderwegen möglich.³⁷

Anforderungen an Fahrradabstellanlagen

Abstellanlagen sind i. d. R. Start und Endpunkt eines Weges mit dem Fahrrad und somit ein bedeutender Qualitätsindikator. Sie sollen mindestens an wichtigen Quell- und Zielorten sowie dezentral in Wohngebieten verteilt sein.

Existiert kein oder ein unzureichendes Angebot, besteht die Gefahr, dass Räder „wild“ an Schildern, Laternen oder Bäumen abgestellt werden und unter Umständen Gehwege verengen sowie die Barrierefreiheit eingeschränkt werden.

Mit dem steigenden Absatz von E-Bikes wird ein hoher Sicherheitsanspruch an Abstellanlagen gestellt. Radfahrende sollten stets die Möglichkeit haben, den Rahmen und mindestens ein Laufrad abzuschließen. Dazu eignet sich z. B. ein einfacher Fahrrad-

³⁷ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, S. 62 - 64

bügel (siehe Abbildung 12 auf Seite 21). Diese können freistehend oder überdacht installiert werden und in die Straßenraumgestaltung integriert werden.

Das Angebot von Vorderradhaltern (sogenannten „Felgenkillern“) sollte grundsätzlich vermieden werden. Auch Geschäfte und sonstige Anbieter privater Abstellanlagen sollten darauf verzichten, da sie von einer Großzahl der Radfahrer (Mountainbikes, Tourenräder mit breiter Bereifung) praktisch nicht genutzt werden können, Laufräder bei der Nutzung beschädigt werden können und der Diebstahlschutz gering ist.

Abstellanlagen sollen folgende Anforderungen erfüllen:³⁸

- Gut sichtbar und unmittelbar in der Nähe des Ziels
- Einfach und schnell nutzbar - ausreichend Seitenfreiheit (mindestens 1 m Entfernung zwischen zwei Bügeln) und gute Zugänglichkeit
- Guter Schutz vor Diebstahl und Beschädigung
- Passend für alle Fahrradtypen (auch E-Bikes, Rennräder und Mountainbikes)
- Abstellanlagen für Fahrräder sollen nicht auf Flächen des Fußgängerverkehrs errichtet werden

Abbildung 12: Überdachte Abstellanlage mit E-Ladestation (Ludwigsburg) und Fahrradbügel in der Bahnhofstraße (Fulda)



³⁸ Vgl. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club - ADFC; Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen - Anforderungen an Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit - Technische Richtlinie TR6102-0911 und Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise zum Fahrradparken. Köln 2012

Je nach Standort können ergänzende Qualitätsmerkmale angeboten werden:

- Überdachung, Informationstafeln und Beleuchtung
- Öffentliche Luftpumpe, Werkzeug, Schlauch-Automat
- E-Ladestation
- Gepäckschließfächer

Die Fahrradabstellanlagen sollten je nach örtlicher Anforderung ausgestattet werden. In Tabelle 6 ist dargestellt, welche Ausstattung an welcher Stelle im Stadtgefüge denkbar ist.

Tabelle 6: Fahrradabstellanlagen - Standort und mögliche Ausstattung³⁹

Ort	Art der Abstellanlage
Im Straßenraum	Bügel (Aufstellung nicht auf Gehwegen)
Auf Plätzen/ Freiräumen	Bügel (ggf. flexibel verstellbar)
An Schulen/ Arbeitsstätten	Bügel mit Überdachung; ggf. mit öffentlicher Luftpumpe und E-Ladestation
An touristischen Zielen An touristischen Sammelpunkten	Bügel mit Überdachung, E-Ladestation(en), öffentliche Luftpumpe, Gepäckschließfächer und Info-Tafeln
An Bahnhöfen/ Mobilitätsknotenpunkten	Fahrradparkhaus oder Fahrradraum mit E-Ladestation(en), öffentliche Luftpumpe, Gepäckschließfächer, Info-Tafeln, Reparaturservice und Bewachung

³⁹ Die Ausstattung kann je nach Bedarf variieren - es können auch nur einzelne Elemente angeboten werden.

4 Beteiligungsverfahren

Das Beteiligungsverfahren war als projektbegleitender Prozess angelegt.⁴⁰ Beteiligt wurden Akteure aus Politik, Verwaltung, Vereinen und Verbänden (u. a. ADFC) sowie Fachplanungsbüros. Folgende Zielsetzungen stand im Mittelpunkt der Beteiligung:

- Allgemeine Informationsvermittlung zu Projektstand und Vorgehensweise
- Abstimmung der übergeordneten Projektziele
- Netzabstimmung intern und mit angrenzenden Städten und Gemeinden
- Abstimmung zu konkreten Bau- und Planungsvorhaben
- Abstimmung empfohlener Maßnahmen und Priorisierung

Abbildung 13: Workshop am 28.01.2020 im Rathaus Homberg (Efze)



Neben der Durchführung eines Workshops am 28.01.2020 im Rathaus Homberg (Efze) wurden den beteiligten Akteuren Netz- und Berichtsentwürfe in verschiedenen Projektständen online zur Verfügung gestellt und Rückmeldungen abgewogen bzw. eingearbeitet. Zeitgleich wurde eine Onlinebefragung durchgeführt und die Ergebnisse in das Konzept integriert.

Projektbegleitend wurden die Netzgestaltung mit dem Büro akp abgestimmt, welches zeitgleich ein Dorfentwicklungskonzept für Mosheim erarbeitet hat.

Zusätzliche Abstimmungen zu konkreten Ausführungsplanungen, z. B. zu Baumaßnahmen in der Ziegenhainer Straße/ Kasseler Straße, fanden nicht statt.

⁴⁰ Aufgrund der Corona Pandemie wurde das Beteiligungsverfahren ab März 2020 ausschließlich online durchgeführt.

5 Konzeptbaustein I: Netzplanung

Radverkehrsplanung ist immer Angebotsplanung. Grundsätzlich sollen alle Straßen und Wege sicher und komfortabel für den Radverkehr (auch mit Elektroantrieb oder für Lastenräder und Anhänger) nutzbar sein. Das Angebot eines lückenlosen, sicheren und komfortablen Radverkehrsnetzes ist dabei für Radfahrer von besonderer Relevanz.

5.1 Wunschliniennetz

Zur Ableitung eines Wunschliniennetzes wurden die entscheidenden Zielorte für Radfahrer im Untersuchungsgebiet identifiziert. Zu den Zielorten zählen:⁴¹

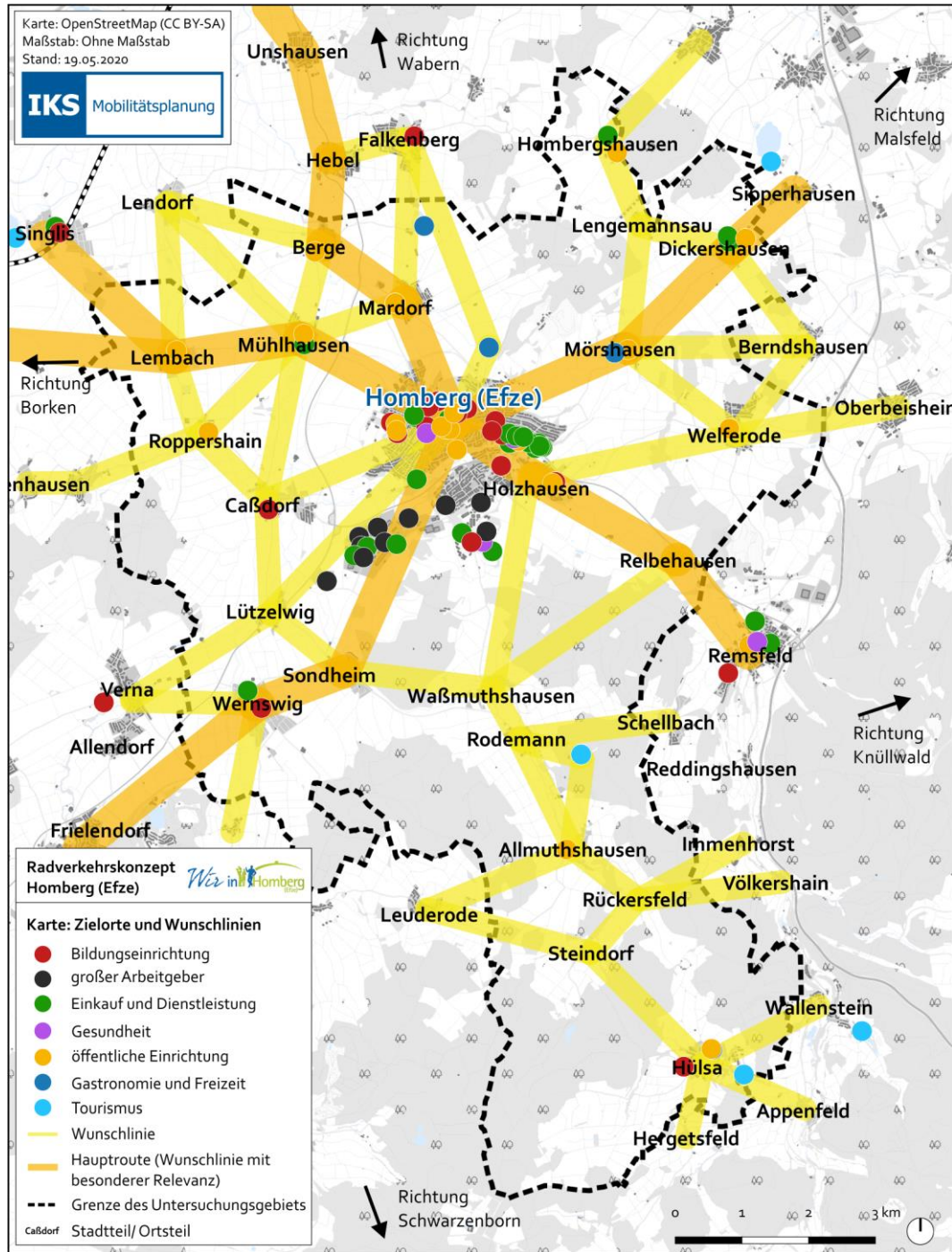
- Bildungseinrichtungen (z. B. Schule, Kindergarten, Berufsbildungsstätte)
- Größere Arbeitgeber (z. B. Behördenzentrum, Landkreis/ Regionalverwaltung)
- Einkauf und Dienstleistung (z. B. Nahversorger, Bäcker, Metzger, Bank)
- Gesundheit (z. B. Arztpraxis, Apotheke)
- Öffentliche Einrichtungen (z. B. Verwaltung, Dorfgemeinschaftshaus)
- Gastronomie und Freizeit (z. B. Sportplatz, Schwimmbad, Restaurant)
- Tourismus (z. B. Wildpark Knüll, Silbersee)

Zur Vernetzung der Zielorte wurde ein Wunschliniennetz abgeleitet, welches auch die Kernstadt mit den Stadtteilen verbindet (siehe Abbildung 14 auf Seite 25).

Besondere Relevanz wurde für fünf Hauptrouten, ausgehend von der Kernstadt Homberg (Efze), in Richtung Borken bzw. Singlis, Wabern, Frielendorf, Remsfeld (Knüllwald) und Malsfeld identifiziert.

⁴¹ Zusammenstellung aus: OpenStreetMap, Google Maps und Websites der Stadt Homberg (Efze).

Abbildung 14: Zielorte und Wunschliniennetz



5.2 Radverkehrsnetz

Die Netzplanung wurde in einem überörtlichen Kontext betrachtet und in das Beteiligungsverfahren integriert. Dazu wurden relevante Akteure, wie z. B. Ortsvorsteher, Interessensverband ADFC und angrenzenden Kommunen in das Verfahren eingebunden (vgl. Beteiligungsverfahren auf Seite 23).

Die entwickelten Wunschlينien und die Haupttrouten sind auf bestehende Straßen und Wege umgelegt worden. Dabei wurden die vorhandenen touristischen Radwege (sofern für den Alltagsverkehr relevant) in das Radverkehrsnetz integriert.

Bei dem in Abbildung 15 auf Seite 27 dargestellten Netz handelt es sich um ein Zielnetz. Das heißt, dass zum aktuellen Zeitpunkt nicht alle Verbindungen optimal nutzbar sein müssen. Teile des Netzes werden erst durch die Umsetzung von Maßnahmen befahrbar. Das Gesamtradverkehrsnetz hat eine Länge von ca. 120 km. Davon verlaufen ca. 43 km auf bereits vorhandenen touristischen Radwegen.

Topografie

Das Radverkehrsnetz wurde soweit möglich auch an den topografischen Gegebenheiten ausgerichtet (siehe Abbildung 16 auf Seite 28 und Abbildung 17 auf Seite 29). Es bestehen Höhenunterschiede zwischen den wichtigen Zielorten im Radverkehrsnetz, die sich nicht umgehen lassen, wie in Tabelle 7 dargestellt:

Tabelle 7: Höhenmeter auf Streckenabschnitten

Verbindung/ Streckenabschnitt	Höhenmeter
Homberg Altstadt - Hülse	~ 315
Homberg Altstadt - Welferode	~ 135
Mardorf - Falkenberg	~ 80
Gewerbegebiet - Homberg Altstadt	~ 50
Nahversorgungszentrum Hersfelder Straße - Homberg Altstadt	~ 45

Abbildung 15: Radverkehrsnetz Homberg (Efze)

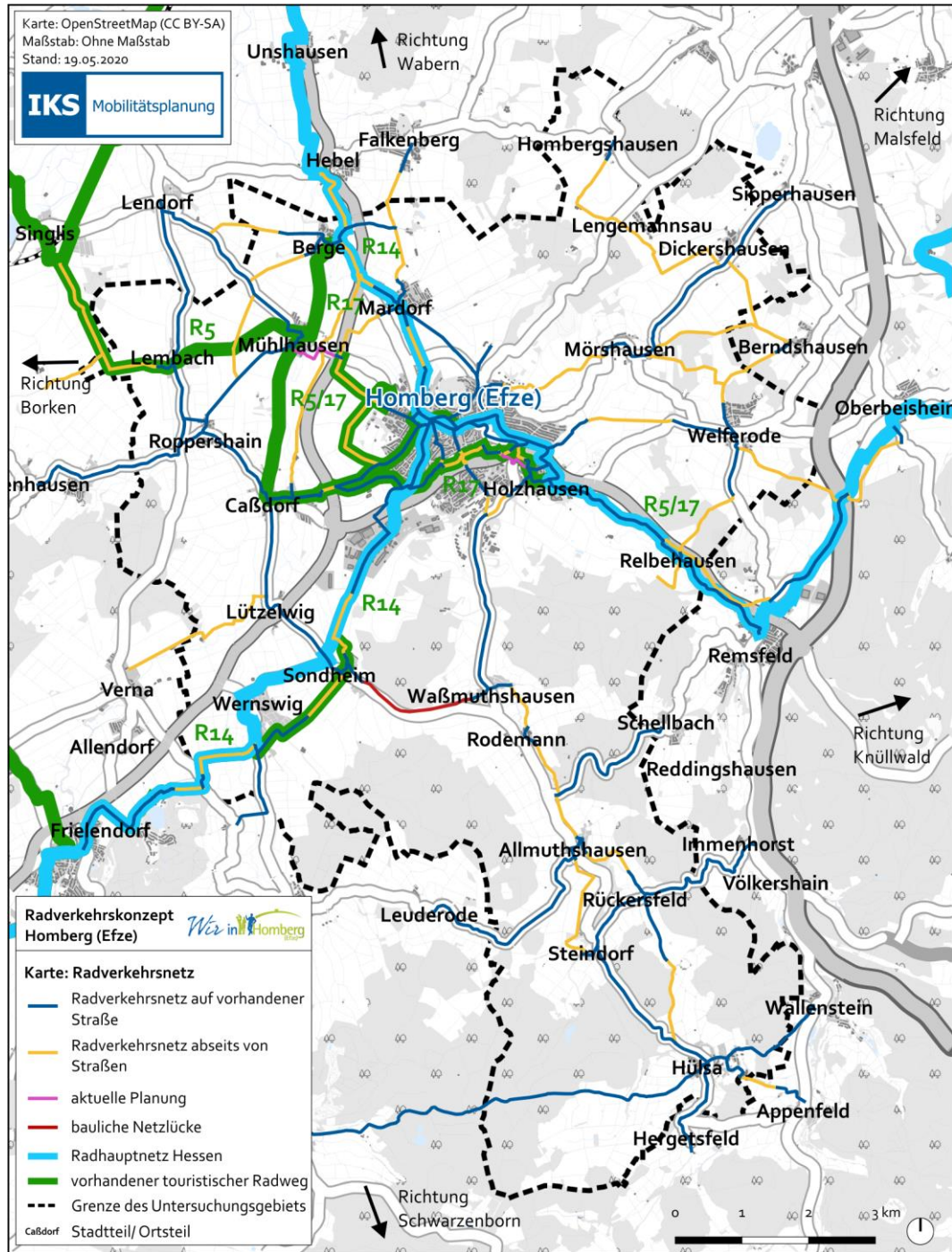


Abbildung 16: Höhenmodell (Gesamtgebiet) und Radverkehrsnetz

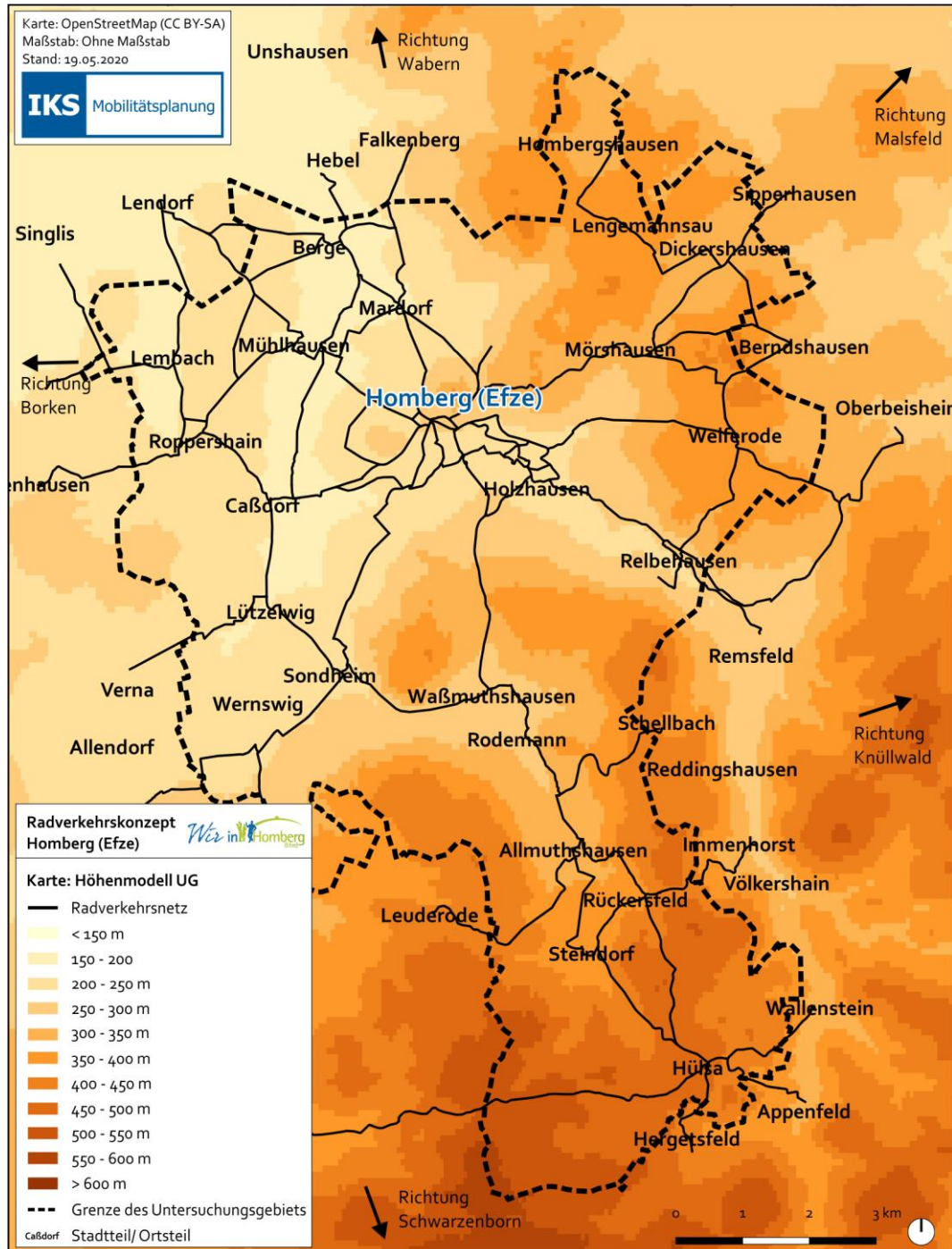
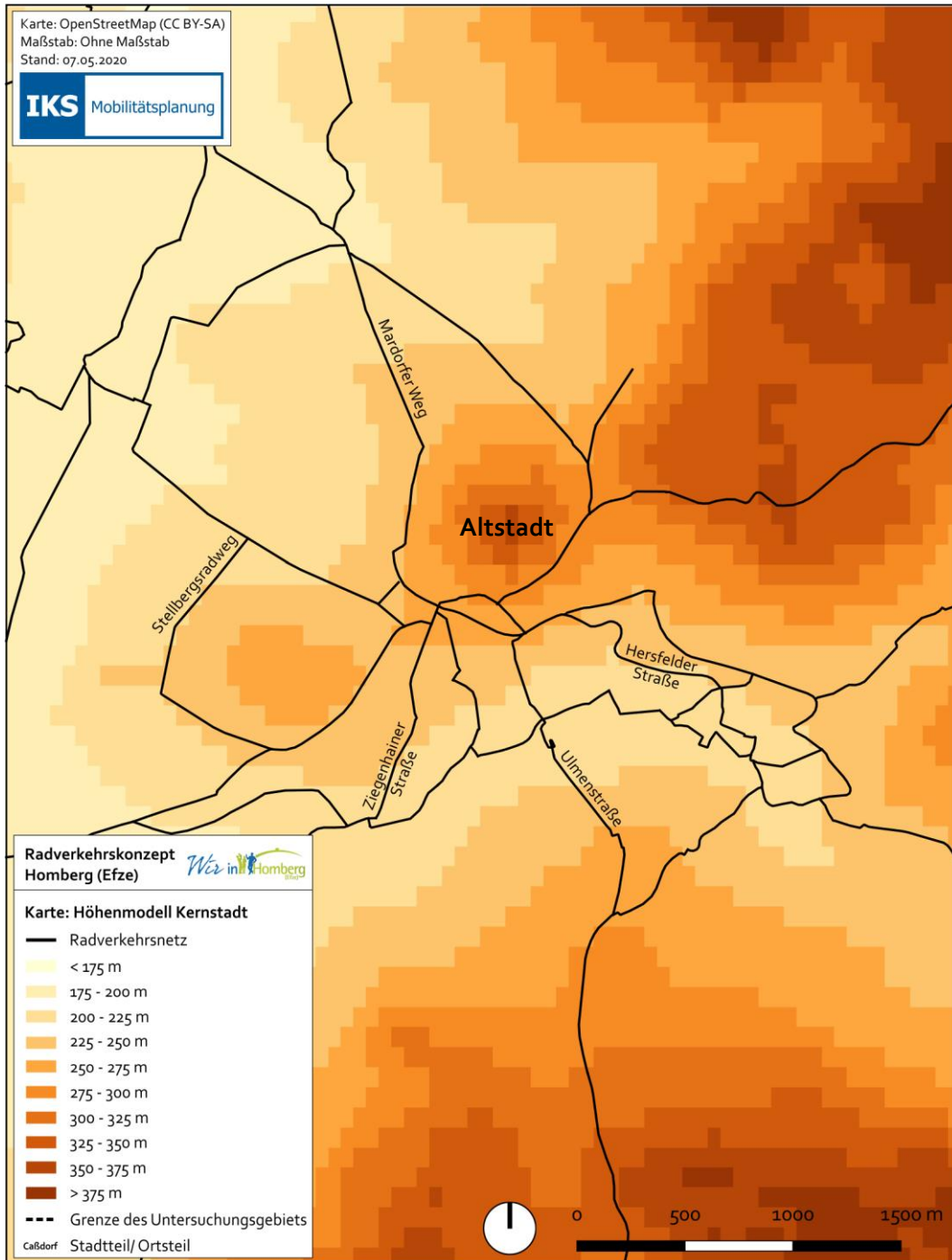


Abbildung 17: Höhenmodell (Ausschnitt Kernstadt) und Radverkehrsnetz



6 Bestandserhebung und -analyse

Das Radverkehrsnetz wurde im Zeitraum vom 04.12.2019 bis 17.12.2019 befahren und zielorientiert analysiert. Die Bestandserhebung wurde nach den Vorgaben des Radwegemanagements Nordhessen durchgeführt und entsprechend in GIS⁴² digitalisiert.

Die angegebenen Verkehrsmengen sind anhand vorhandener Zählstellen⁴³ abgeleitet. Die angegebenen Fahrbahnbreiten entstammen zum Teil aus Luftbildmessungen sowie eigenen Messungen und ersetzen keine umfängliche Vermessung.

6.1 Führungsformen

Die Führungsformen innerhalb des Radverkehrsnetzes sind in Abbildung 19 auf Seite 32 dargestellt. Außerorts wird der Radverkehr auf ca. 40 km abseits der Straße auf Wirtschaftswegen und auf ca. 30 km im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Innerorts werden Radfahrer fast ausschließlich im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt (ca. 35 km). Es existiert nahe dem Sportplatz in Holzhausen ein gemeinsamer Geh-/Radweg und zwischen Caßdorfer Weg und Weidenweg eine Fahrradstraße.

Abbildung 18: von links oben: Mischverkehr innerorts auf Wallstraße; Mischverkehr auf Fahrbahn außerorts auf L3384; Wirtschaftsweg (Stellbergradweg); Fahrradstraße zwischen Homberg (Efze) Kernstadt und Caßdorf



⁴² Geografische Informationssysteme (kurz: GIS) ermöglichen das digitale, georeferenzierte Erfassen und Bearbeiten sowie Auswerten von Informationen und Daten.

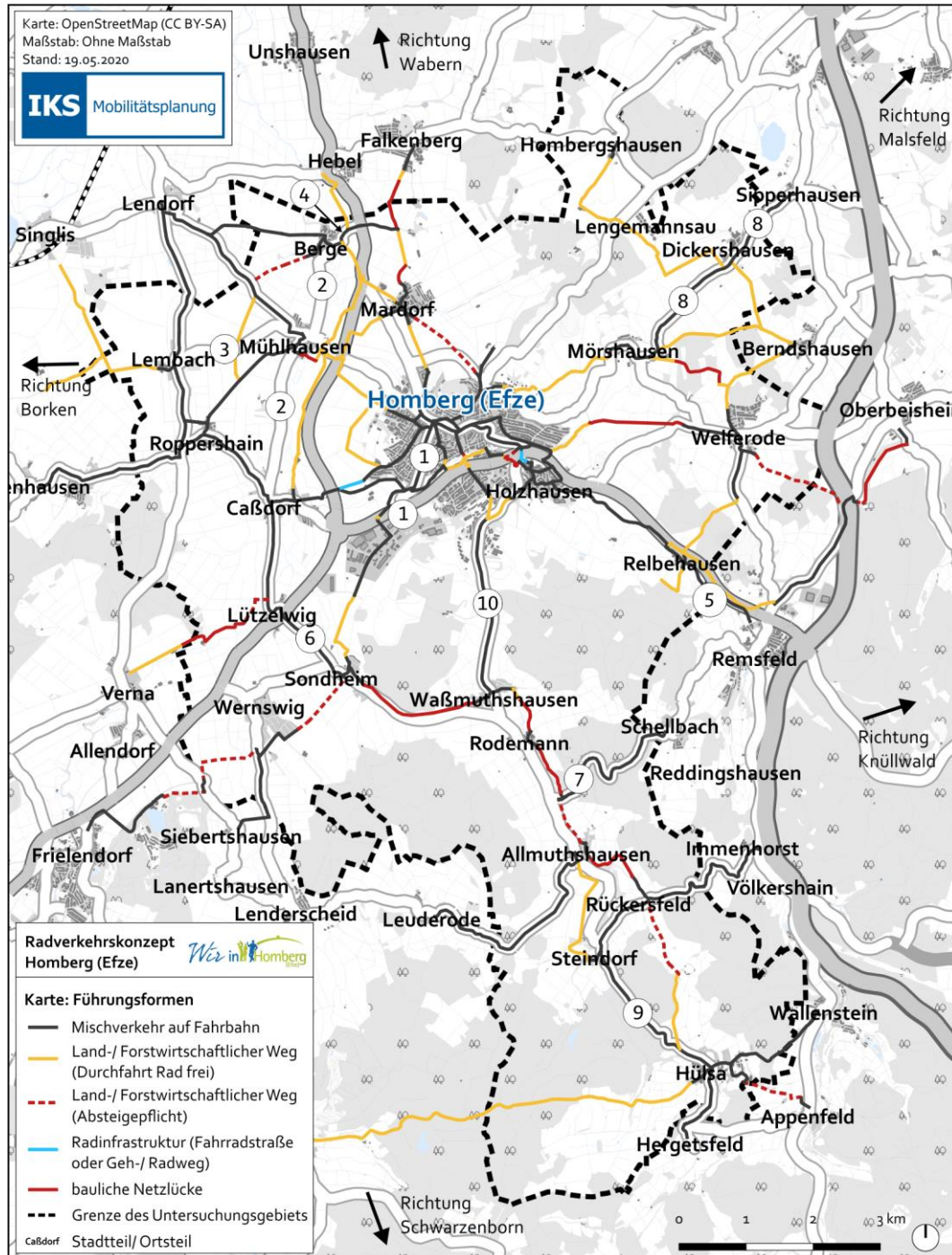
⁴³ Hessen Mobil (Hrsg.); Verkehrsmengenkarte für Hessen - Ausschnitt Kreis Schwalm-Eder (Nord) - Ausgabe 2015. Wiesbaden 2015

Als Abschnitte mit Mängeln in der Führungsform werden Abschnitte gekennzeichnet (siehe Tabelle 8 und Abbildung 19 auf Seite 32), die nicht den Anforderungen entsprechen (vgl. Planungsgrundlagen und Anforderungen ab Seite 10).

Tabelle 8: Abschnitte mit Mängeln in der Führungsform

Nr	Abschnitt	Führungsform	Führungsform entspricht nicht den Anforderungen, weil:
1	Ziegenhainer Straße/ Robert-Bosch-Straße zw. Homburg (Efze) Altstadt und Gewerbegebiet	Mischverkehr, innerorts/ außerorts	Touristischer Radweg; Rad-Hauptnetz Hessen
2	K47 zwischen Berge - Mühlhausen - Caßdorf	Mischverkehr, außerorts	Touristischer Radweg
3	K48 zwischen Lembach - Mühlhausen	Mischverkehr, außerorts	Touristische Radwege; stark bewegte Topografie (Abschnitt befindet sich nicht im Zielnetz)
4	K48 zwischen Berge und B254	Mischverkehr, außerorts	Touristische Radwege; Rad-Hauptnetz Hessen; Alltagsverbindung mit besonderer Netzbedeutung zur Anbindung an die Bushaltestelle und Anorak 21 (auch Fußverkehr)
5	Remfelder Straße zwischen Relbehausen und Remfeld	Mischverkehr, außerorts	Touristische Radwege; Rad-Hauptnetz Hessen; Topografie
6	L3384 zwischen Lützelwig - Sondheim	Mischverkehr, außerorts	ca. 1.000 Kfz/24h; Alltagsverbindung mit besonderer Netzbedeutung zur Anbindung an die Bushaltestelle (auch Fußverkehr)
7	K39 zwischen L3384 - Wildpark Knüll (bzw. Schellbach)	Mischverkehr, außerorts	Freizeitverbindung mit besonderer Netz- bedeutung wegen der Zuwegung zum Wildpark Knüll; sehr stark bewegte Topografie
8	K25 zwischen Mörshausen - Dickershausen (bzw. Sipperhausen)	Mischverkehr, außerorts	ca. 2.000 Kfz/24h; Alltagsverbindung mit besonderer Netzbedeutung (Verbindung nach Malsfeld); stark bewegte Topografie
9	L3384 zwischen Steindorf und Hülsa	Mischverkehr, außerorts	ca. 1.000 Kfz/24h; stark bewegte Topografie
10	K36 zwischen Holzhausen - Waßmuthshausen)	Mischverkehr, außerorts	ca. 3.700 Kfz/24h; stark bewegte Topografie

Abbildung 19: Führungsformen im Radverkehrsnetz (Mängelkartierung)



Zusätzlich bestehen mehrere Wirtschaftswege im Radverkehrsnetz, die aktuell nicht für die Befahrung mit dem Fahrrad freigegeben sind (Beschilderung mit „Durchfahrt Verboten - Z250 StVO) (siehe Tabelle 9). Die Abschnitte sind teilweise Bestandteil touristischer Routen oder dem Rad-Hauptnetz Hessen.

Tabelle 9: Abschnitte im Radverkehrsnetz, die nicht zur Befahrung mit dem Rad freigegeben sind

Abschnitt	Führungsform	Führungsform entspricht nicht den Anforderungen, weil:
Weg zwischen Aueweg und Hersfelder Straße	Land-/ forstwirtschaftlicher Weg Durchfahrt verboten	Keine Freigabe der Wirtschaftswege für Radverkehr; Touristischer Radweg, Alltagsradverkehr auf Ost-West-Verbindung
Weg zwischen Sondheim und Wernswig (R14)	Land-/ forstwirtschaftlicher Weg Durchfahrt verboten	Keine Freigabe der Wirtschaftswege für Radverkehr; Touristischer Radweg, Alltagsverbindung nach Südwesten
Weg zwischen Wernswig und Frielendorf (zwei Teilabschnitte, Rad-Hauptnetz Hessen, R14)	Land-/ forstwirtschaftlicher Weg Durchfahrt verboten	Keine Freigabe der Wirtschaftswege für Radverkehr; Rad-Hauptnetz Hessen, touristischer Radweg, Alltagsverbindung nach Südwesten
Weg zwischen Homberg Kernstadt (Erlebrunnenweg) und Mardorf (Zum Heinebach)	Land-/ forstwirtschaftlicher Weg Durchfahrt verboten	Keine Freigabe der Wirtschaftswege für Radverkehr; Alltagsverbindung Homberg (Efze) Kernstadt - Mardorf (Anbindung Schwimmbad)
Weg zwischen K39 und Allmuthshausen	Land-/ forstwirtschaftlicher Weg Durchfahrt verboten	Keine Freigabe der Wirtschaftswege für Radverkehr durch Z250 StVO; Alltagsverbindung zwischen Rodemann - Allmuthshausen; Anbindung Wildpark Knüll
Weg zwischen Berge und L3324	Land-/ forstwirtschaftlicher Weg Durchfahrt verboten	Keine Freigabe der Wirtschaftswege für Radverkehr durch Z250 StVO; Alltagsverbindung Berge - Roppershain - Caßdorf
Weg zwischen Welferode und Oberbeisheim (Teilabschnitt)	Land-/ forstwirtschaftlicher Weg Durchfahrt verboten	Keine Freigabe der Wirtschaftswege für Radverkehr durch Z250 StVO; Alltagsverbindung Welferode - Oberbeisheim
Weg zwischen Lützelwig und Verna (Teilabschnitt)	Land-/ forstwirtschaftlicher Weg Durchfahrt verboten	Keine Freigabe der Wirtschaftswege für Radverkehr durch Z250 StVO; Alltagsverbindung Lützelwig - Verna
Weg zwischen Rückersfeld und Hülsa (Teilabschnitt)	Land-/ forstwirtschaftlicher Weg Durchfahrt verboten	Keine Freigabe der Wirtschaftswege für Radverkehr durch Z250 StVO; Alltagsverbindung zwischen Rückersfeld und Hülsa
Weg zwischen Hülsa und Appenfeld	Land-/ forstwirtschaftlicher Weg Durchfahrt verboten	Keine Freigabe der Wirtschaftswege für Radverkehr durch Z250 StVO

6.2 Oberflächen und Breiten

Die Oberflächen und die Breiten der Wege innerhalb des Radverkehrsnetzes sind in Abbildung 21 auf Seite 36 dargestellt.

Die Abschnitte im Netz, die im Mischverkehr auf Fahrbahnen verlaufen, verfügen grundsätzlich über ausreichende Breiten sowie eine ausreichende Oberfläche.

Die vorhandenen land-/ forstwirtschaftlichen Wege im Radverkehrsnetz bieten i. d. R. ebenfalls eine ausreichende Breite zwischen 2,20 und 3,00 m. Insgesamt bieten ca. 35 km der land-/ forstwirtschaftlichen Wege im Radverkehrsnetzes dem Radverkehr im aktuellen Zustand eine gute Befahrbarkeit. Davon sind ca. 23 km asphaltiert und 12 km in unbefestigtem Zustand mit guter Befahrbarkeit für Radfahrer.

Abbildung 20: links: Wirtschaftsweg befestigt (Stellberggradweg) | rechts: Wirtschaftsweg unbefestigt zwischen Mörshausen und Berndshausen | unten links: asphaltierte Straße (K36) | unten rechts: Straße mit Kopfsteinpflaster am Marktplatz



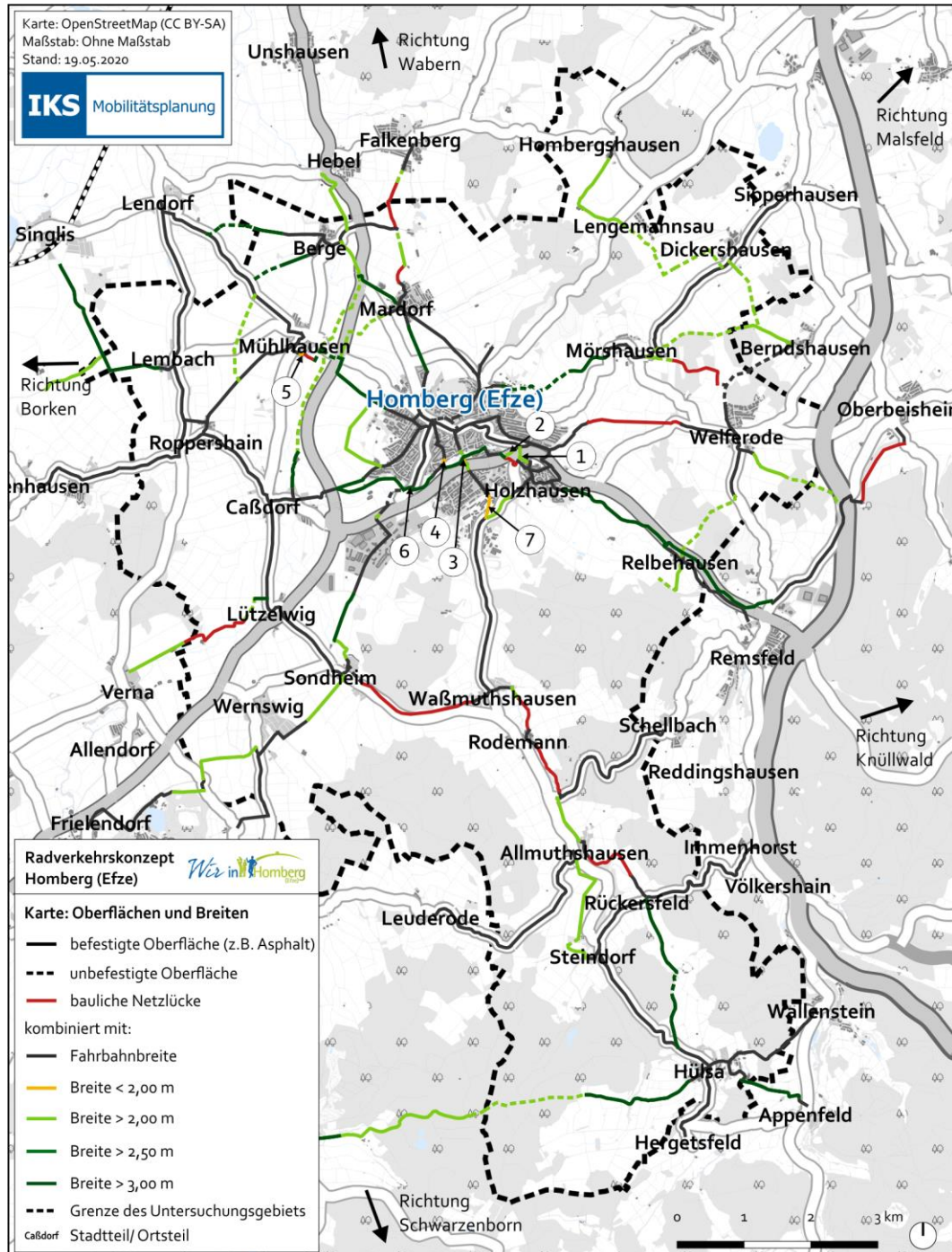
Die Abschnitte, die den Anforderungen an Breite oder Oberfläche nicht gerecht werden, sind in Tabelle 10 auf Seite 35 aufgelistet und in Abbildung 21 auf Seite 36 dargestellt.

Tabelle 10: Abschnitte mit Mängeln in Breite und/ oder Oberfläche

Nr	Abschnitt	Führungsform	Breite/ Oberfläche entspricht nicht den Anforderungen, weil:
1	Weg zwischen Hersfelder Straße und Am Sportplatz (Holzhausen)	Fahrbahnbegleitender bzw. straßenunabhängiger Geh-/ Radweg Z240 StVO (benutzungspflichtig)	2,00 m breit (< 2,50 m ⁴⁴); Zweirichtungsverkehr
2	Weg zwischen Aueweg und Hersfelder Straße	Straßenunabhängiger Weg	2,00 m breit; Zweirichtungsverkehr; Fußverkehr; touristischer Radweg
3	Weg zwischen Ulmenstraße und Lichteweg	Straßenunabhängiger Weg	1,90 m breit; Zweirichtungsverkehr; Fußverkehr
4	Weg zwischen Alter Mühlenweg und Davidsweg	Straßenunabhängiger Weg	1,70 m breit
5	Weg zwischen Amselweg und Am Rasen (bzw. Efze)	Weg	1,20 m breit
6	Weg zwischen Im Kullbach und Ziegenhainer Straße	Straßenunabhängiger Weg	1,50 m breit; Zweirichtungsverkehr; touristischer Radweg
7	Weg am Bundeswehrdienstleistungszentrum	Weg	1,50 m breit

⁴⁴ Vgl. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8); Zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge zu Absatz 4 Satz 2 Radwegebenutzungspflicht

Abbildung 21: Oberflächen und Breiten im Radverkehrsnetz (Mängelkartierung)



Zusätzlich bestehen mehrere Abschnitte im Radverkehrsnetz, die aufgrund der unebenen bzw. unbefestigten Oberfläche nicht mit einem Tourenrad befahrbar sind bzw. an denen keine Wege vorhanden sind (ca. 9 km Strecke; vgl. Tabelle 11). Die Abschnitte sind in Abbildung 21 auf Seite 36 als bauliche Netzlücken gekennzeichnet.

Tabelle 11: Abschnitte im Radverkehrsnetz mit baulichen Netzlücken

Abschnitt	Führungsform	Breite/ Oberfläche entspricht nicht den Anforderungen, weil:
Zwei Teilabschnitte des Wegs zwischen Mardorf und Falkenberg	Mischverkehr, land-/forstwirtschaftl. Weg	Nicht mit Tourenrad befahrbar - bauliche Netzlücke; Alltagsverbindung zu Anorak 21 und Schwimmbad
Ein Teilabschnitt des Wegs zwischen Mörshausen und Welferode	Mischverkehr, land-/forstwirtschaftl. Weg	Nicht mit Tourenrad befahrbar - bauliche Netzlücke
Zwei Teilabschnitte des Wegs zwischen Homburg Kernstadt und Welferode	Mischverkehr, land-/forstwirtschaftl. Weg	Nicht mit Tourenrad befahrbar - bauliche Netzlücke
Ein Teilabschnitt des Wegs zwischen Waßmuthshausen und Rodemann	Mischverkehr, land-/forstwirtschaftl. Weg	Nicht mit Tourenrad befahrbar - bauliche Netzlücke; Freizeitverbindung zum Wildpark Knüll
Weg zwischen Rodemann und K39	Mischverkehr, land-/forstwirtschaftl. Weg	Nicht mit Tourenrad befahrbar - bauliche Netzlücke; Freizeitverbindung zum Wildpark Knüll
Ein Teilabschnitt des Wegs zwischen Allmuthshausen und Rückersfeld	Mischverkehr, land-/forstwirtschaftl. Weg	Nicht mit Tourenrad befahrbar - bauliche Netzlücke
Ein Teilabschnitt des Wegs zwischen Lützelwig und Verna	Mischverkehr, land-/forstwirtschaftl. Weg	Nicht mit Tourenrad befahrbar - bauliche Netzlücke
Weg zwischen Frielendorfer Straße und Mühlhäuser Straße	Kein Weg vorhanden	Bauliche Netzlücke; Planung der Stadt Homburg (Efze) liegt vor
Weg parallel zur L3384 zwischen Lützelwig und Sondheim	Kein Weg vorhanden	Bauliche Netzlücke
Weg zwischen Aueweg und Lohmühlenweg	Kein Weg vorhanden	Bauliche Netzlücke; Planung der Stadt Homburg (Efze) liegt vor
Weg parallel zur L3384 zwischen Sondheim und Waßmuthshausen	Kein Weg vorhanden	Bauliche Netzlücke
Weg in Mörshausen auf Höhe Spielplatz	Kein Weg vorhanden	Bauliche Netzlücke

6.3 Überlagerung mit Wanderwegen

Im Untersuchungsgebiet verlaufen mehrere Wanderwege. Neben dem Jakobsweg als bekanntesten Wanderweg führen auch der Wartburgpfad, der Rothaarweg und der Brüder-Grimm-Weg durch das Gebiet (siehe Abbildung 22 auf Seite 39). Lokale/ nicht vermarktete (Rund-) Wanderwege durch das Gebiet sind nicht in der Karte dargestellt.

Die Überlagerung von Wanderwegen mit dem Radverkehrsnetz wurde soweit möglich vermieden bzw. die Netzplanung daran ausgerichtet, da Wanderer und Radfahrer verschiedene Anforderungen an die Weggestaltung und unterschiedliche Reisegeschwindigkeiten haben. Durch ständige Aufmerksamkeit der Wanderer für die Radfahrer wird das „Wandererlebnis“ erheblich gemindert.

Überlagerungen wurden insbesondere für die zwei geplanten Premium-Rundwanderwege im Untersuchungsgebiet vermieden, da diese sich zusätzlich negativ auf die angestrebte Zertifizierung auswirken.⁴⁵

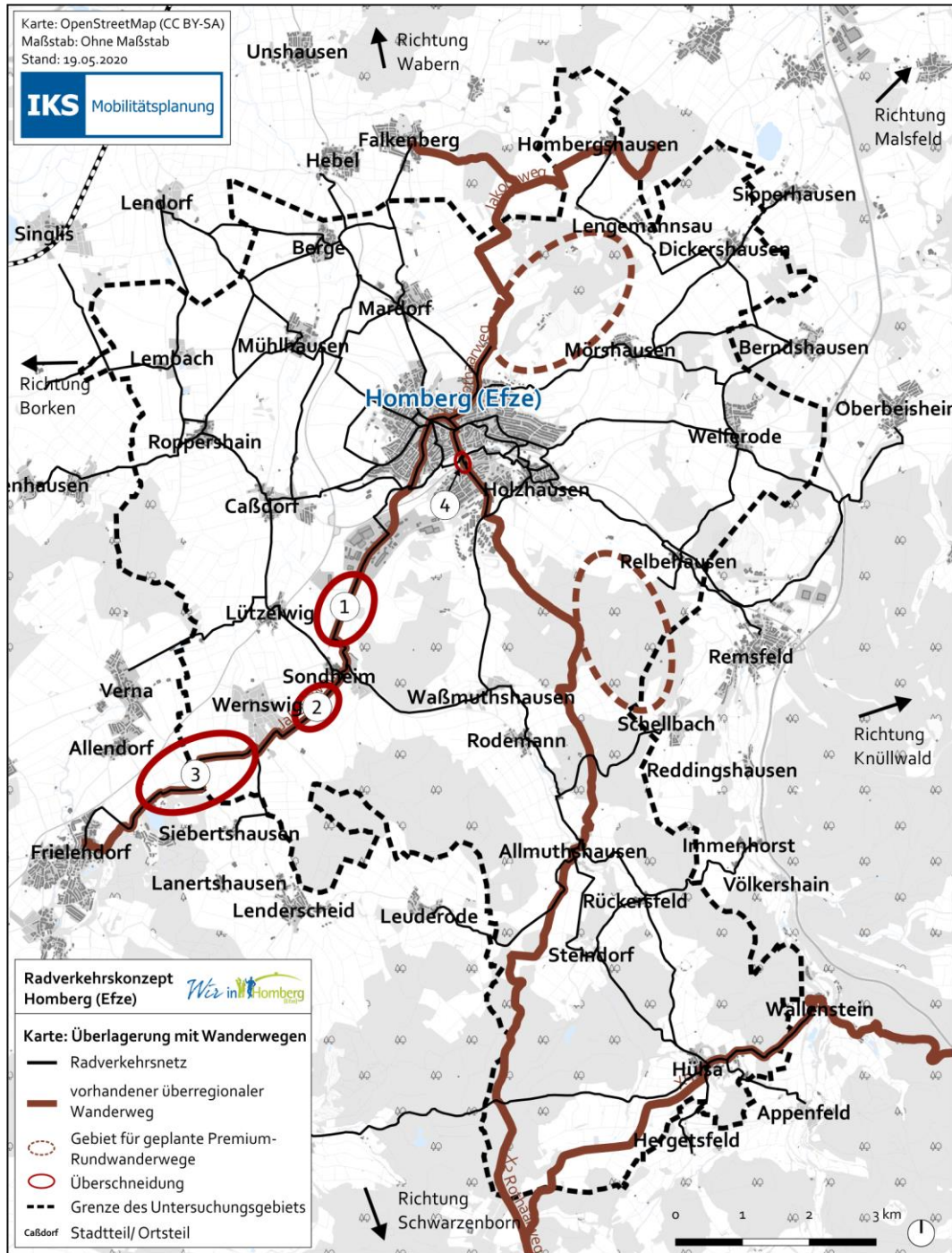
Im aktuellen baulichen Zustand bestehen an folgenden Abschnitten Überlagerungen des Radverkehrsnetzes mit Wanderwegen (siehe Tabelle 12 und Abbildung 22 auf Seite 39), da keine adäquaten Alternativrouten bestehen.

Tabelle 12: Abschnitte mit gemeinsamer Führung mit überregionalen Wanderwegen

Nr	Abschnitt	Streckenattribute	Wanderweg (Überlagerung in km)
1	Weg zwischen Rudolf-Diesel-Straße und Sondheim	Durchgängig gut befestigter, breiter Weg Gut einsehbare Wegführung Rad-Hauptnetz Hessen, Radweg R14	Jakobsweg (1,2 km)
2	Weg zwischen Sondheim und Wernswig	Durchgängig gut befestigter, breiter Weg Gut einsehbare Wegführung Radweg R14	Jakobsweg (950 m)
3	Weg zwischen Wernswig und Silbersee (Frielendorf)	Durchgängig gut befestigter, breiter Weg Gut einsehbare Wegführung Rad-Hauptnetz Hessen, Radweg R14	Jakobsweg (2,1 km)
4	Weg zwischen Ulmenstraßen und Davidsweg	Straßenunabhängiger Weg; 1,90 m breit	X2 Rothaarweg (250 m)

⁴⁵ Vgl. Deutscher Wanderverband; Präsentation zum Thema Rad und Mountainbikestrecken auf Qualitätswegen - Schulungsunterlagen für Qualitätswege. Kassel 2016

Abbildung 22: Überlagerung mit Wanderwegen



6.4 Service und Angebot

Unter Service und Angebot sind verschiedene Themenbereiche zusammengefasst, z. B. Fahrradabstellanlagen, Wegweisung für den Radverkehr oder Ladeinfrastruktur für E-Bikes.⁴⁶

Abstellanlagen

Aufgrund der großen Relevanz als Zielorte für den Radverkehr wurden an folgenden Orten Fahrradabstellanlagen erhoben:

- Schulen, Kindergärten
- Öffentliche Einrichtungen (z. B. Rathaus, Behördenzentrum)
- Nahversorger, Einzelhandel
- Große Arbeitgeber
- Freizeiteinrichtungen

Abbildung 23: von links oben: Bügel am Marktplatz Homberg (Efze); Vorderradhalter am Vereinsheim Caßdorf; Abstellanlagen an der Theodor-Heuss-Schule



⁴⁶ Der Begriff E-Bikes wird als Überbegriff für Fahrräder mit elektrischem Antrieb gebraucht, unabhängig von elektrisch unterstützten Fahrtgeschwindigkeiten.

In der Regel sind vorhandene Fahrradabstellanlagen im Untersuchungsgebiet privat organisiert, z. B. vor Geschäften oder Nahversorgern. Die Abstellanlagen (insbesondere die Privaten) - sind meist als Felgenklemme ausgeführt. An öffentlichen Plätzen sind vereinzelt Fahrradbügel vorhanden, wie z. B. am Marktplatz. An der Theodor-Heuss-Schule bestehen Vorderradhalter sowie ein überdachter Bereich ohne Möglichkeiten zum Anschließen der Räder.

Wegweisung

Im Untersuchungsgebiet sind ausschließlich die touristischen Radwege mit einer durchgängigen Wegweisung ausgestattet. Teile der vorhandenen Wegweiser entsprechen dem hessischen Standard⁴⁷, andere folgen noch dem überholten Standard (Namensnennung des hessischen Radfernwegs auf dem Pfeilwegweiser statt als Routenein-schub).

Auf dem R14 und R17 sind zudem sonstige nicht standardisierte Wegweiser vorhanden. Meist sind dort nur Zwischenwegweisern vorhanden.

Die diversen Wegweisungssysteme sind nicht aufeinander abgestimmt. Außerdem sind viele Wegweiser verblichen, beschädigt oder verschmutzt.

Abbildung 24: von oben links: Wegweiser am R5; Zwischenwegweiser am R17; Wegweiser am R14; sonstiger Wegweiser



⁴⁷ Vgl. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL); Handbuch zur Radwegweisung in Hessen. Wiesbaden 2018

E-Bike Ladeinfrastruktur

In der Homberger Altstadt existiert am Marktplatz eine E-Bike Ladesäule mit zwei Anschlüssen und zugehörigen Fahrradbügel. Überdachung oder Schließfächer sind nicht vorhanden.

Abbildung 25: Fahrradbügel mit E-Ladestation am Marktplatz



Fahrradmitnahme im ÖPNV

Die Fahrradmitnahme in den Bussen in Homberg ist derzeit über die fahrzeugabhängigen Kapazitäten im Innenraum der Fahrzeuge (Mehrzweckflächen) gewährleistet. Ein Angebot von Fahrradträgern am Fahrzeug existiert nicht.⁴⁸

6.5 Stellplatzsatzung

In der Stellplatzsatzung der Stadt Homberg (Efze) sind bereits Aussagen zu Abstellplätzen für Fahrräder (Regelfahrräder und Sonderfahrräder, z. B. Lastenräder) getroffen.

Die Anzahl richtet sich nach Nutzung und Größe des Gebäudes. Zudem werden Aussagen zur Gestaltung der Fahrradabstellanlagen getroffen. Dies umfasst standsichere Abstellung, sicheres Anschließen und wettergeschützte sowie beleuchtete Abstellanlagen für längerfristiges Abstellen.⁴⁹

⁴⁸ Nordhessischer Verkehrsverbund; Mit Rad und Bus unterwegs; <https://www.nvv.de/freizeit-events/ausflugsziele/mit-rad-und-bus-unterwegs/> [Zugriff: 16.03.2020]

⁴⁹ Kreisstadt Homberg (Efze); Stellplatz- und Ablösesatzung der Kreisstadt Homberg (Efze). Homberg (Efze) 2019

6.6 Bewertung des Bestands

Führungsformen

Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn wird insbesondere vom Freizeitradverkehr, Familien mit Kindern und älteren Menschen als subjektiv unsicher empfunden.

Bei fehlender Radverkehrsinfrastruktur kann das besonders außerorts dazu führen, dass Wege eher mit dem Kfz zurückgelegt werden, um die vermeintlich unsicheren Wege im Mischverkehr zu vermeiden. Innerorts wird ggf. regelwidrig auf dem Gehweg gefahren⁵⁰, was zu Konflikten mit dem Fußverkehr und Unfällen an Einmündungen und Grundstücksausfahrten führen kann.

Anteilig am gesamten Radverkehrsnetz verlaufen derzeit bereits etwa 50 Prozent außerorts abseits von Straßen. Auf etwa 35 Prozent des Radverkehrsnetzes wird der Radverkehr außerorts im Mischverkehr auf Straßen mit geringer Kfz-Verkehrsmengen geführt, was den Regelwerken entspricht und zumindest für den Alltagsradverkehr unproblematisch ist.

Besonders problematische Abschnitte, an denen auf den Hauptachsen oder touristischen Radwegen die Anforderungen an eine separate Radinfrastruktur nicht erfüllt werden (hohe Belastung durch Kfz oder besondere Netzbedeutung bei Führung im Mischverkehr), sind außerorts:

- L3384: zwischen Lützelwig - Sondheim
- K25: zwischen Mörshausen - Dickershausen (bzw. Sipperhausen)
- K47: zwischen Berge - Mühlhausen - Caßdorf
- K48: zwischen Berge und B254
- K48: zwischen Lembach - Mühlhausen
- Ziegenhainer Straße/ Robert-Bosch-Straße: zwischen Homberg Altstadt und Gewerbegebiet
- Remsfelder Straße: zwischen Relbehausen und Remsfeld

⁵⁰ Kinder bis acht Jahre müssen, Kinder von acht bis zehn Jahren dürfen den Gehweg benutzen. Ein Elternteil oder eine andere Aufsichtsperson ab 16 Jahren darf das Rad fahrende Kind unter acht Jahren auf dem Gehweg begleiten.

Zudem bestehen an mehreren Abschnitten Netzlücken, an denen vorhandene gut ausgebaut land- und forstwirtschaftliche Wege nicht für den Radverkehr freigegeben sind.

Innerorts wird der Radverkehr im Untersuchungsgebiet im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt (Ausnahmen: Am Sportplatz Holhausen: Gemeinsamer Geh- und Radweg und Fahrradstraße Caßdorfer Weg).

Aufgrund der Kfz-Mengen und der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit entsprechen die Führungsformen an folgenden Abschnitten nicht den Regelwerken:

- Ziegenhainer Straße
- Kasseler Straße
- Wallstraße
- Hersfelder Straße
- Ludwig-Erhard-Straße (Gewerbegebiet)
- Hülsaer Straße (Waßmuthshausen)

Oberflächen und Breiten

Auf einem Großteil des Radwegenetzes (ca. 86 %) bestehen bereits ausreichend breite Wege mit gut befahrbaren Oberflächen. Hier sind die Anforderungen an sichere und komfortable Radinfrastruktur erfüllt. Auf weiteren 7 % im Zielnetz sind die Anforderungen nicht erfüllt, es ist aber zumindest eine Befahrbarkeit gewährleistet.

Auf folgenden Haupttrouten ist das Zielnetz nicht für ein alltägliches Tourenrad befahrbar (fehlende physische Wegeverbindung).

- Weg zwischen Mühlhausen und B254-Brücke (in Planung der Stadt Homberg)
- Weg zwischen Aueweg und Lohmühlenweg (in Planung der Stadt Homberg)

Gemeinsame Führung mit Wanderwegen

Überlagerungen des Radverkehrsnetzes mit Wanderwegen wurden nur an vereinzelten Abschnitten geplant, an denen keine Alternativrouten vorhanden sind und eine bauliche Anlage zur Vermeidung des Begegnungsverkehrs unverhältnismäßig wäre; z. B. an lokalen/ regionalen Wanderwegen ohne Vermarktung.

Es bestehen im Untersuchungsgebiet vier problematische Abschnitte, an denen das Radverkehrsnetz im aktuellen Ausbaustand trassengleich mit überregionalen Wanderwegen verläuft. Diese Bereiche lassen sich mit vorhandenen Wegen nicht umgehen und sind aufgrund der Relevanz der Verbindungen für das Radverkehrsnetz unverzichtbar.

- Jacobsweg: Weg zwischen Rudolf-Diesel-Straße und Sondheim
- Jacobsweg: Weg zwischen Sondheim und Wernswig
- Jacobsweg: Weg zwischen Wernswig und Silbersee (Frielendorf)
- X2 Rothaarweg: Weg zwischen Ulmenstraßen und Davidsweg

Die Verbindungen „Homberg Kernstadt (Schwimmbad) - Anorak 21 - Falkenberg“ und „Rodemann - Schellbach“ wurden nicht in das Radverkehrsnetz aufgenommen, da in diesen Bereichen Premium-Rundwanderwege mit Zertifizierung und entsprechender Vermarktung angestrebt werden. Eine gemeinsame Führung würde diesem Ziel entgegenstehen.

Service und Angebot

Die öffentlichen Abstellanlagen entsprechen in Ausstattung und Lage noch nicht überall den Ansprüchen, die für die steigende Zahl von Radfahrern und E-Bikes angemessen wäre. Besonders entlang der touristischen Angebote (z. B. Efze-Verlauf im Bereich Kernstadt oder Bereich Mühlhausen) und an relevanten Zielorten mit längeren Aufenthaltszeiten (z. B. Regionalverwaltung oder Behördenzentrum) fehlen hochwertige Angebote mit E-Ladestruktur.

Die Ladestation am Marktplatz ist dagegen ein positives Beispiel. Die unauffällige Gestaltung entspricht den Anforderungen an den historischen Marktplatz und die zentrale Lage am R5 animiert Radtouristen zum Verweilen in der Innenstadt.

Die durchgängige Beschilderung am R5 entspricht teilweise dem aktuellen Standard und ist insgesamt positiv zu bewerten. Dagegen ist entlang der Radrouten R14 und R17 die Orientierungsmöglichkeit aufgrund von fehlenden oder schlecht erkennbaren Wegweisern teilweise eingeschränkt.

Stellplatzsatzung

Die aktuelle Stellplatzsatzung enthält bereits die entscheidenden Aspekte zum Thema Radabstellanlagen.

7 Ziele

Generelle Zielsetzung für Homberg (Efze) ist eine zukunftsfähige und nachhaltige Verkehrsentwicklung mit folgenden Oberzielen, die durch die Unterziele für das Radverkehrskonzept konkretisiert werden.

- Steigerung der Lebens- und Wohnqualität
- Förderung nachhaltiger, umweltfreundlicher und energieeffizienter Verkehrsmittel
- Wirtschaftliche und touristische Potenziale nutzen
- Aufwertung der öffentlichen Räume
- Erhöhung der (subjektiven) Verkehrssicherheit
- Stärkung kurzer Wege

Unterziele

- Steigerung des Radverkehrsanteils im Alltagsverkehr und Förderung des touristischen Radverkehrs
- Sichere und komfortable Verbindung der wichtigsten Zielorte und der Ortsteile
- Führung außerorts möglichst abseits von klassifizierten Straßen
- Führung innerorts auf Fahrbahnniveau
- Angebot separater Infrastruktur für Wanderer und Radfahrer
- Ausbau des Service-Angebots, insbesondere Fahrradabstellanlagen und E-Bike-Ladestationen
- Radkultur etablieren

8 Konzeptbaustein II: Strategien und Handlungsfelder

Das Radverkehrskonzept für Homberg (Efze) ist auf eine kontinuierliche und längerfristige Umsetzung ausgelegt. Das Konzept setzt auf einen integrierten Ansatz mit Berücksichtigung verkehrstechnischer Anforderungen, gestalterischer Ansprüche und den Anforderungen der Nutzer an die Straße als öffentlichen Raum. So wird gewährleistet, dass Maßnahmen nicht alleine an einzelnen Verkehrsmitteln ausgerichtet sind, sondern die Entwicklung der Mobilität in der Gesamtheit fördern.

Verlagerung des Kfz-Verkehrs zum Radverkehr

Besonders im ländlichen Raum werden noch viele Wege mit dem Kfz gefahren, die auch mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Ziel von Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes sind daher, den Kfz-Verkehr so weit wie möglich auf den Radverkehr zu verlagern. Wege unter 5 bis 10 km bieten dabei ein hohes Potenzial, diese auf das Fahrrad zu verlagern. Besonders unter Berücksichtigung der steigenden Verkaufszahlen von E-Bikes, wodurch auch die bewegte Topografie in Homberg (Efze) mit dem Fahrrad bewältigbar wird.

Die Verlagerung zum Radverkehr darf dabei nicht den Eindruck erwecken, als solle den Einwohnern die Nutzung des Kfz verwehrt werden. Vielmehr müssen sich die positiven Aspekte, wie Zeit- und Kostenersparnisse oder Gesundheitsaspekte in der Wahl des Verkehrsmittels widerspiegeln. Voraussetzung dafür ist eine sichere und komfortable Infrastruktur.

Entwicklung von Haupttrouten

Um das Verlagerungspotenzial in Homberg (Efze) zu aktivieren, werden Haupttrouten mit hoher Relevanz für Alltags und Pendlerverkehre herausgestellt. Diese laufen möglichst umwegfrei auf die Kernstadt zu und verbinden dabei auch Zielorte außerhalb von Homberg (Efze).

Die Haupttrouten sind auf Grundlage des Konzeptbaustein I: Netzplanung (ab Seite 24) gebildet und integrieren damit auch die Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren.

Effektive Nutzung von Ressourcen

Begrenzte Ressourcen sollen für Maßnahmen eingesetzt werden, die möglichst hohes Potenzial und Qualität für die Radfahrer aufweisen. Unter diesem Aspekt gilt es auch, bevorzugt bestehende Infrastruktur zu nutzen und zu optimieren. Bauliche Maßnahmen sollen nur dort vorgesehen werden, wo es keine sinnvollen Alternativen gibt oder besonderer Bedarf durch Touristen, Pendler, Kinder oder ältere Menschen besteht. Sofern bauliche Maßnahmen unumgänglich sind, sollte die Bodenversiegelung möglichst gering gehalten werden und autochthones Material verwendet werden.

Elektromobilität im Radverkehr

Elektromobilität im Radverkehr ist ein stark wachsender Markt im Alltagsverkehr und Tourismussektor. Mit den bestehenden Entfernungen, der bewegten Topografie und der Vielzahl bereits gut befahrbarer Wege bestehen gute Voraussetzungen zur Nutzung von E-Bikes.

Besonders an touristischen Routen sowie auf den wichtigsten Pendlerstrecken soll eine durchgängige und verlässliche Infrastruktur für E-Bikes entstehen.

Strukturen und Rahmenbedingungen

Um Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept auch längerfristig umsetzen zu können, sind funktionelle und dauerhafte Strukturen von großer Bedeutung. Dazu gehört die Festlegung einer verantwortlichen Stelle innerhalb der Verwaltung zur Umsetzung des Konzeptes inklusive der regelmäßigen Teilnahme an Weiterbildungsangeboten und die politische Festsetzung eines jährlichen Budgets zur Finanzierung.

Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitsarbeit ist ein entscheidender Baustein in der Radverkehrsplanung. Oft werden Maßnahmen nicht akzeptiert oder sehr kritisch betrachtet, weil Informationen fehlen und z. B. Probleme oder nötige Kompromisse nicht kommuniziert werden. Mit transparenten Darstellungen des Entscheidungsprozesses können solche Problematiken oft verhindert werden.

Mögliche Partner für Aktionen können die Presse, der Landkreis, Tourismusverbände, Schulen, Arbeitgeber oder Fahrradhändler sein.

Das Themenfeld Öffentlichkeitsarbeit im Radverkehr ist dabei nicht auf eine Maßnahme beschränkt, sondern soll als Maßnahmenbündel verstanden werden und auch begleitend zu anderen Maßnahmen mitgedacht und umgesetzt werden.

Maßnahmenbündel bilden und umsetzen

Unter Berücksichtigung der genannten Punkte werden für die Stadt Homberg (Efze) Maßnahmenbündel mit hohen Potenzialen zur Förderung des Radverkehrs identifiziert.

Dabei soll die Stückelung von Maßnahmenbündeln vermieden werden. Fehlt z. B. ein Teilabschnitt einer Hauptroute, wird die gesamte Route für viele Nutzer keine adäquate Alternative zur Fahrt mit dem Kfz darstellen.

Durch eine komprimierte Umsetzung der Maßnahmenbündel (inhaltlich und zeitlich) kann das Potenzial der Maßnahmen voll ausgeschöpft werden und eine hohe Qualitätssteigerung für die Nutzer erreicht werden.

Die Maßnahmenbündel sind:

- Hauptrouten
- Touristische Routen
- Elektromobilität Radverkehr
- Service und Angebot
- Öffentlichkeitsarbeit
- Sonstige Maßnahmen

9 Maßnahmenempfehlungen

Den Maßnahmenbündeln sind konkrete Maßnahmenempfehlungen zugeordnet (siehe Tabelle 13). Dabei ist möglich, dass Einzelmaßnahmen in mehreren Maßnahmenbündeln aufgelistet sind.

Die einzelnen Haupttrouten entsprechen wichtigen Verbindungen für den Alltagsverkehr und sind daher die Maßnahmenbündel mit der höchsten Priorität. Die Maßnahmen wurden nach der Vorgabe entwickelt, den Nutzern eine hohe Qualität an Sicherheit und Komfort zu gewährleisten und dabei vorhandene Ressourcen bestmöglich zu nutzen. Haupttrouten sollten immer zusammenhängend und durchgängig betrachtet werden, um das Potenzial für z. B. die Verlagerung von Pendlerverkehren auf das Fahrrad voll ausschöpfen zu können.

Die Maßnahmenbündel „Elektromobilität Radverkehr“, „Service und Angebot“ und „Öffentlichkeitsarbeit“ sollten zeitlich parallel zu den übrigen Maßnahmen umgesetzt werden, um deren Nutzen zu potenzieren.

Die Sonstigen Maßnahmen sollten besonders dann umgesetzt werden, wenn betroffene Abschnitte beplant werden oder dort (Bau)arbeiten anstehen.

Die Kostenschätzungen entsprechen Erfahrungswerten aus anderen Städten und Gemeinden. Diese können aufgrund örtlicher Gegebenheiten, der Auftragslage des Baugewerbes und der angestrebten (baulichen) Ausgestaltung stark variieren.

Sofern große Preisspannen in der Kostenschätzung auftreten, hängt das ebenfalls mit der baulichen Ausführung zusammen. Z. B. können Radwege asphaltiert werden (Höchstwert) oder die Befahrbarkeit durch eine befestigte Schotterschicht (Niedrigwert) gewährleistet werden.

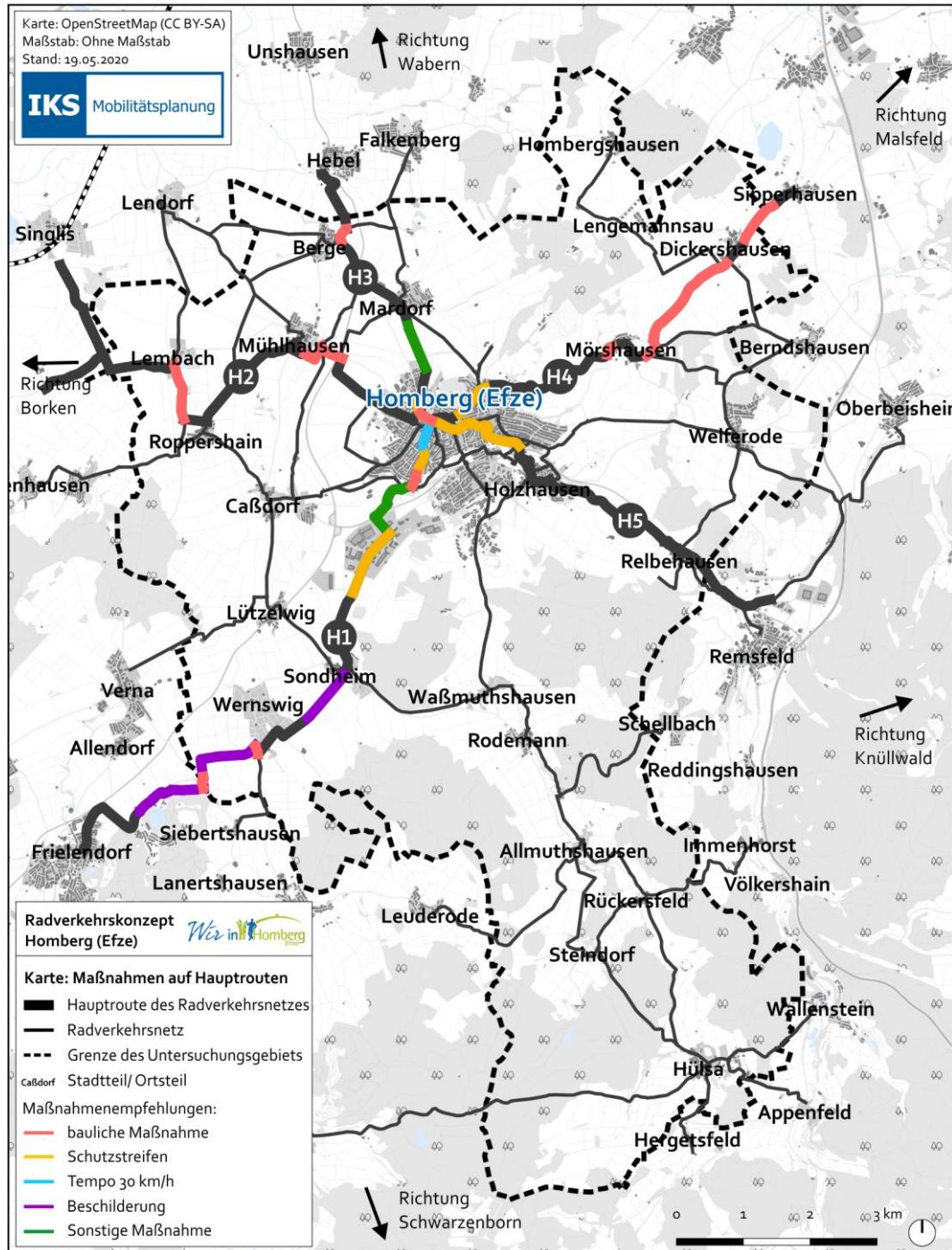
Je größer die Kostenschätzungen ausfallen, desto wahrscheinlicher sind Abweichungen der Schätzungen von den real auftretenden Kosten.

Tabelle 13: Zusammenfassung der Maßnahmenempfehlungen

Maßnahmenbündel / Maßnahmenempfehlung	Seite
Haupttrouten	
H1: Homberg (Efze) - Gewerbegebiet - Sondheim - Wernswig - Frielendorf	55
H2: Homberg (Efze) - Mühlhausen - Roppershain - Lembach - (Richtung Borken/ Singlis)	62
H3: Homberg (Efze) - Mardorf - Berge (Richtung Wabern)	65
H4: Homberg (Efze) - Mörshausen - Sippershausen (Richtung Malsfeld)	68
H5: Homberg (Efze) - Holzhausen - Relbehausen (Richtung Knüllwald)	79
Bahnradweg Kanonenbahn	81
Touristische Routen	
R5 (hessischer Radfernweg)	85
R14	89
R17	90
Elektromobilität Radverkehr	
Ladeinfrastruktur für E-Bikes auf Pendler- und touristischen Routen	95
E-Bikes im Alltag etablieren	96
Service und Angebot	
Abstellanlagen	98
Rastplätze für touristischen Radverkehr	99
Monitoring	100
Qualitätssicherung	100
Öffentlichkeitsarbeit	
Öffentlichkeitsarbeit	100

Maßnahmenbündel / Maßnahmenempfehlung	Seite
Sonstige Maßnahmen	
Anpassung des Rad-Hauptnetzes Hessen	103
Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz (abseits der Hauptrouten und touristischen Routen)	103
Fahrradstraßen	107
Perspektivische Maßnahmen zur Steigerung von subjektiver Sicherheit und Komfort (abseits der Hauptrouten und touristischen Routen)	109
Innerörtliche Radinfrastruktur in den Ortsteilen	110

Abbildung 26: Zusammenfassung der Maßnahmenempfehlungen auf den Haupttrouten



9.1 Haupttrouten

9.1.1 H1: Homberg (Efze) - Gewerbegebiet - Sondheim - Wernswig - Frielendorf

Die Haupttroute 1 (H1) verläuft zu großen Teilen entlang des hessischen Rad-Hauptnetzes und des Radwegs R14. Die Route hat aufgrund der angrenzenden Arbeitsplätze, Schulen und öffentlichen sowie kulturellen Einrichtungen eine hohe Relevanz für den Alltagsradverkehr.

Die Maßnahmen werden aufgrund ihrer räumlichen Ausdehnung in zwei Abschnitte unterteilt. Die verschiedenen Maßnahmenempfehlungen sind in die Abschnitte A - F (Abbildung 27 auf Seite 57) und F - M (Abbildung 28 auf Seite 60) geteilt dargestellt.

Für das gesamte Maßnahmenbündel wird ein mittelfristiger Zeithorizont von 3-5 Jahren angesetzt, der sich an den anspruchsvollsten Maßnahmen orientiert. Bei einer vollständigen Umsetzung belaufen sich die Kosten auf ca. 1,05 Mio €.

Anmerkung

Bereits im Vorfeld des Radverkehrskonzeptes bzw. zu Projektstart wurden zu der Verbindung Kernstadt - Gewerbegebiet separate Untersuchungen durch das Ingenieurbüro Unger⁵¹ und des ADFC - Ortsgruppe Chattengau⁵² durchgeführt. Im Abschnitt D - E (siehe Abbildung 27) kommt es zu unterschiedlichen Empfehlungen zu möglichen Führungsformen des Radverkehrs:

- ADFC: Führung über die Robert-Bosch-Straße
- Unger Ingenieure: Alternativroute über Alte Ziegenhainer Straße / Zorngrabenstraße mit Neubau einer Unterführung unter die B323

Wie in Tabelle 14 dargestellt, empfehlen wir die Radverkehrsführung über die Alternativroute Alte Ziegenhainer Straße/ Zorngrabenstraße mit Neubau einer Unterführung unter die B323, obwohl die Robert-Bosch-Straße als direkte Verbindung ca. 200 m

⁵¹ Unger Ingenieure; Geh- und Radweg Ziegenhainer Straße - Industriegebiet. Homberg 2018

⁵² ADFC - Ortsgruppe Chattengau; ADFC-Analyse für Ziegenhainer / Rudolf-Diesel-Straße (R14). Gudensberg/ Edermünde 2020

kürzer als die Alternativroute ist und der Vorschlag des ADFC durchaus nachvollziehbar ist. Mit folgender Begründung:

- Die Alternativroute verläuft entsprechend der Zielsetzung (vgl. Seite 47) außerorts abseits der Robert-Bosch-Straße/ des Kfz-Verkehrs. Der Abschnitt ist eine Hauptverbindung für den Kfz-Verkehr in Richtung des Gewerbegebietes. Es besteht bewegte Topografie und eine kurvige Linienführung, besonders im Bereich der Brücke über die B232.
- Auf beiden Verbindungen sind bauliche Maßnahmen nötig, um gewünschte Qualitätsstandards herstellen zu können. Die bevorzugte „Planung zwischen den Borden“ ist bei beiden Varianten nicht möglich.
 - Bei der Alternativroute steht der Neubau einer Unterführung an. Dann entspricht die Route mit kleineren Anpassungen den Anforderungen.
 - Entlang der Robert-Bosch-Straße müssen verschiedene bauliche Maßnahmen vorgenommen werden. Besonders der Brückenbereich und die begleitenden Böschungen stellen sich als Engstellen heraus, an welchem Mindestmaße aneinandergereiht werden müssten. In der Studie des ADFC ist dort ein einseitiger gemeinsamer Geh/ Radweg mit 2,50 m Breite vorgesehen.⁵³ In der ERA sind für diese Radwege außerorts eine Breite von 2,50 + 1,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn vorgesehen.⁵⁴ Selbst, wenn aufgrund möglicher Geschwindigkeitsreduzierungen auf Tempo 50 km/h der innerörtliche Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m angewendet wird, kann dieser im Bereich der Brücke aufgrund fehlender Fahrbahnbreite nicht angeboten werden. Auch auf weiteren Abschnitten wäre das fraglich. Im Zusammenspiel mit bewegter Topografie und kurviger Streckenführung stellt das einen subjektiven und objektiven Unsicherheitsfaktor dar.
- Die Alternativroute ist zudem unter Berücksichtigung der erforderlichen Baumaßnahmen mindestens 85.000 € günstiger.⁵⁵

Abschließend ist zu sagen, dass die Alternativroute eine gute Verbindung für den touristischen Verkehr und eine gute Alternative für den Alltagsverkehr darstellt. Die Robert-Bosch-Straße bleibt weiterhin für schnelle und sichere Alltagsradler nutzbar.

⁵³ ADFC - Ortsgruppe Chattengau; ADFC-Analyse für Ziegenhainer / Rudolf-Diesel-Straße (R14). Gudensberg/ Edermünde 2020, S. 2

⁵⁴ ERA, S. 67

⁵⁵ Unger Ingenieure; Geh- und Radweg Ziegenhainer Straße - Industriegebiet. Homberg 2018, S. 23f

Abbildung 27: Maßnahmenempfehlungen Hauptroute 1 (H1) - Teilabschnitt 1/2

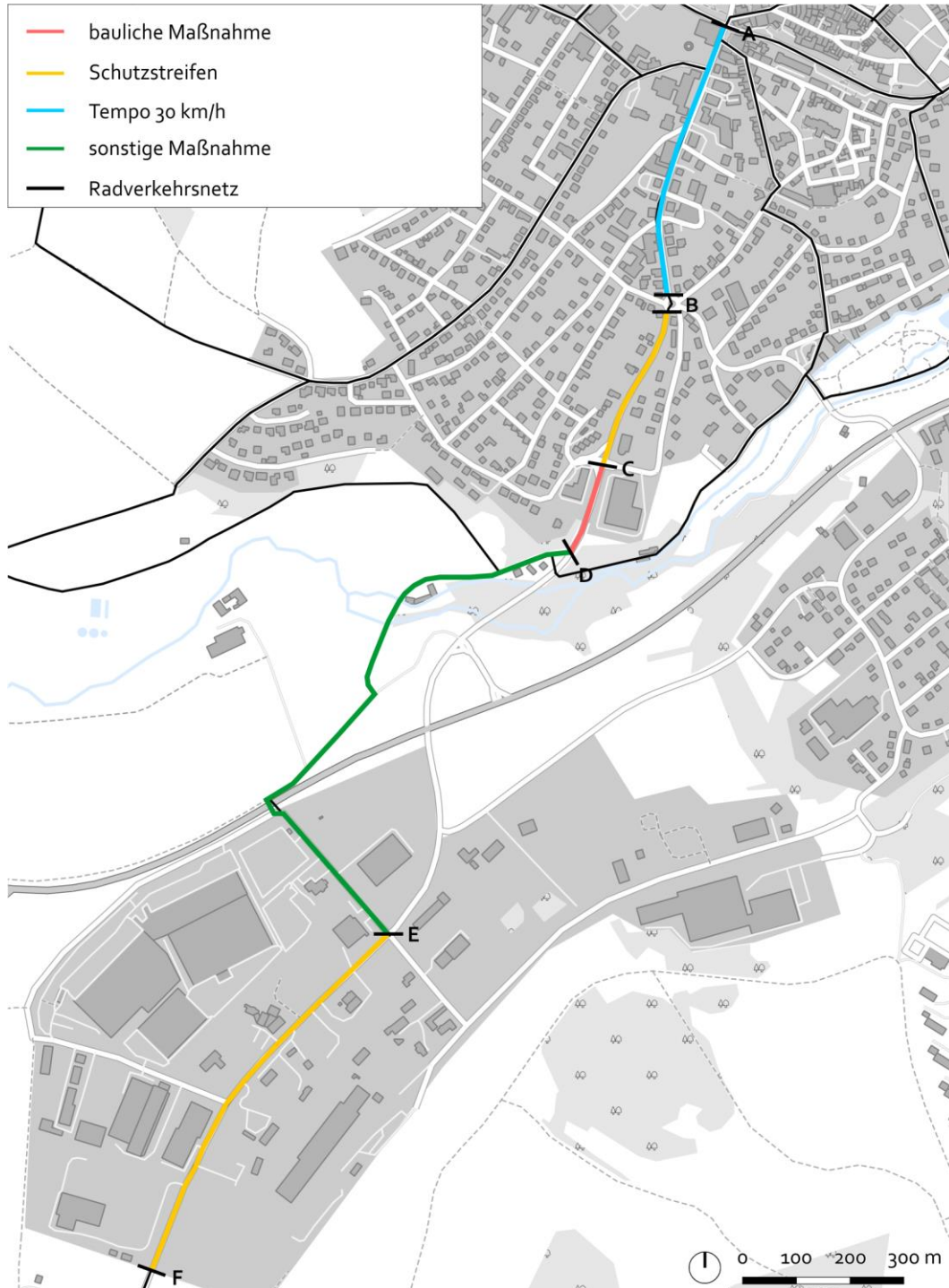


Tabelle 14: Maßnahmenempfehlungen für die Hauptroute 1 (H1) - Teilabschnitt 1/2

Abschnitt	Ausgangslage → Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten / Zeithorizont
A-B	Ziegenhainer Straße Mischverkehr, Tempo 50 km/h Rad-Hauptnetz, R14 Bewegte Topografie, fahrbahn- begleitendes Längsparken Fahrbahnbreite: < 7,00 m Bildungseinrichtungen und Seniorenwohnen entlang der Strecke → Führungsform	Tempo 30 km/h im gesamten Abschnitt ⁵⁶ Auf Grundlage: VwV-StVO ⁵⁷	2.100 € Kurzfristig (0-2 Jahre)
B-C	Ziegenhainer Straße Mischverkehr, Tempo 50 km/h Rad-Hauptnetz, R14 Bewegte Topografie Fahrbahnbreite: 7,40 m → Führungsform	Schutzstreifen markieren (300 m) Breite: 1,25 m - 1,50 m (Entfernung der Mittelmarkierung) Alternativ: Radfahrstreifen auf Ostseite (Flächenkauf erforderlich) Schutzstreifen auf Westseite	3.600 € Kurzfristig (0-2 Jahre)
C-D	Ziegenhainer Straße Mischverkehr, Tempo 50/ 70/ 100 km/h (inner-, außerorts, richtungsabhängig) Rad-Hauptnetz, R14 Bewegte Topografie → Führungsform	Anlage eines fahrbahnbegleitenden Radweges (200 m) auf der Ostseite - Flächenankauf nötig Freigabe des Gehwegs auf der Westseite (Gehweg, Radfahrer frei) ab Schmückebergsweg Ggf. Anlage einer Mittelinsel als Querungshilfe über die Ziegenhainer Straße	50.000 € + Flächenkauf Mittelfristig (3-5 Jahre)

⁵⁶ Vgl. IKS Mobilitätsplanung; Verkehrsentwicklungsplan Homberg (Efze) - Teil 1: Altstadt. Kassel 2018, S. 91-92

⁵⁷ Vgl. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8); Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit Abs. 2 Nr. 11

Abschnitt	Ausgangslage → Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten / Zeithorizont
D-E	<p>Alte Ziegenhainer Straße / Zorngrabenstraße</p> <p>Mischverkehr, Tempo 30/ 50 km/h</p> <p>Unebenes Natursteinpflaster auf Alte Ziegenhainer Straße</p> <p>Keine Querungsmöglichkeit über B323 vorhanden</p> <p>→ Bauliche Netzlücke</p>	<p>Umsetzung der Trasse gemäß Va- riante B der bestehenden Planung mit Anlage einer Unterführung unter B323⁵⁸</p> <p>Statt der Anlage eines Geh- und Radweges am Rand der Fahrbahn wird eine Führung im Mischverkehr empfohlen (geringe Verkehrsmen- gen, Kostengründe)</p> <p>Oberflächenausbesserung auf der alten Ziegenhainer Straße</p>	<p>Bis zu 905.000 €⁵⁹</p> <p>Mittelfristig (3-5 Jahre)</p>
E-F	<p>Ludwig-Erhard-Straße</p> <p>Mischverkehr, Tempo 50 km/h</p> <p>Rad-Hauptnetz, R14</p> <p>Bewegte Topografie mit überdimensionierter Straßenraumgestaltung</p> <p>Fahrbahnbreite: 7,00 - 8,40 m</p> <p>→ Führungsform</p>	<p>Schutzstreifen markieren (1.000 m)</p> <p>Breite: 1,25 m - 1,50 m (Entfernung der Mittelmarkierung)</p>	<p>12.000 €</p> <p>Kurzfristig (0-2 Jahre)</p>

⁵⁸ Unger Ingenieure; Homberg (Efze) - Geh- und Radweg Ziegenhainer Straße - Industriegebiet. Homberg (Efze) 2018, S. 20-22

⁵⁹ Wert aus: Ebenda, S. 23

Abbildung 28: Maßnahmenempfehlungen Hauptroute 1 (H1) - Teilabschnitt 2/2

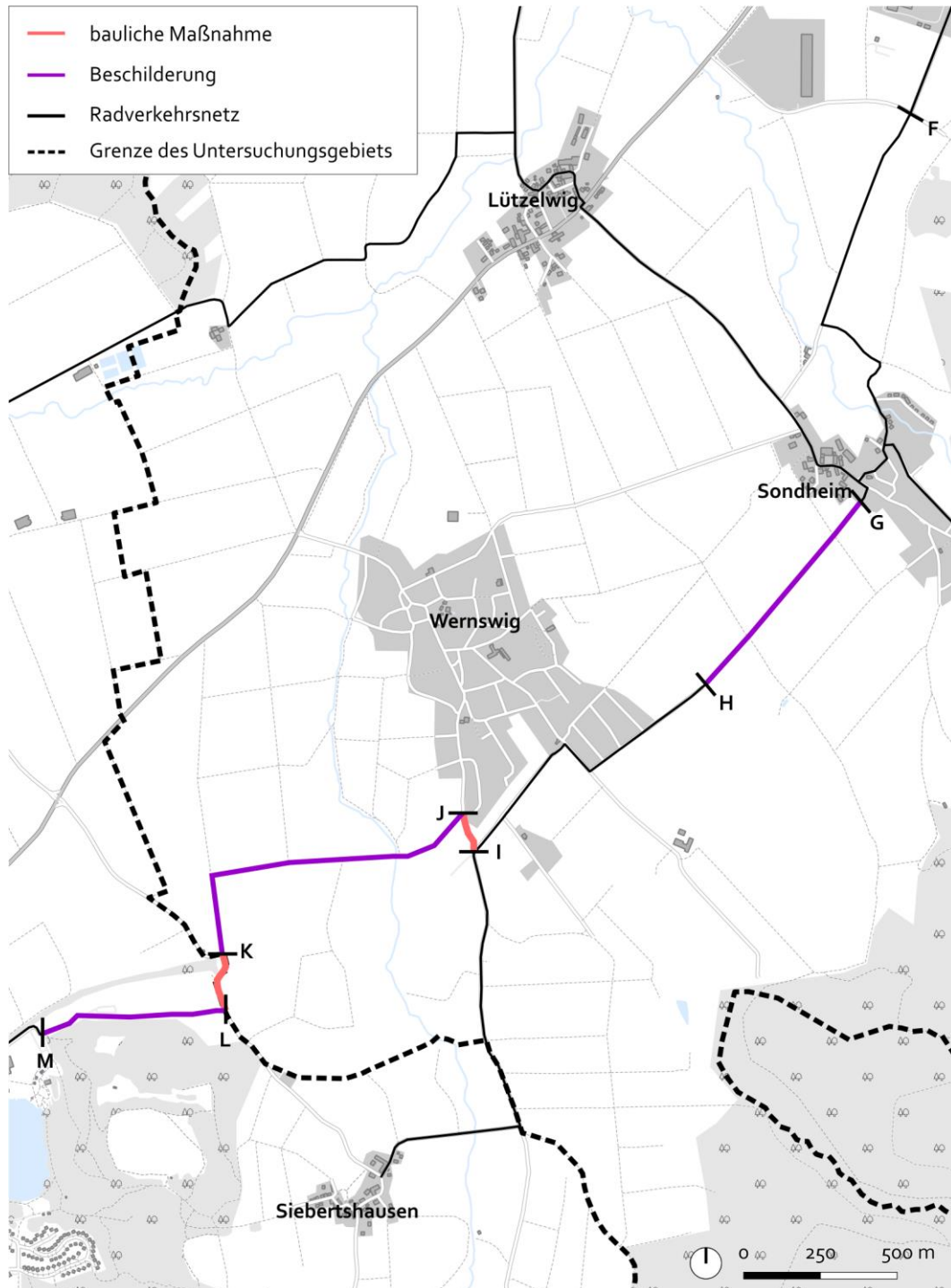


Tabelle 15: Maßnahmenempfehlungen für die Hauptroute 1 (H1) - Teilabschnitt 2/2

Abschnitt	Ausgangslage → Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten / Zeithorizont
F-G	-		
G-H	Landwirtschaftlicher Weg zwischen Wernswig und Sondheim R14 Ausreichende Breite, gut befahrbar Nicht für Radverkehr freigegeben → Netzlücke	Zeichen 1022-10 StVO (Radfahrer frei) anbringen, in beide Richtungen Rad-Hauptnetz Hessen auf den Verlauf des Radweg R14 verlegen - Meldung bei Hessen Mobil (radroutenplaner@ivm-rheinmain.de)	300 € Kurzfristig (0-2 Jahre)
H-I	-	Rad-Hauptnetz Hessen auf den Verlauf des Radweg R14 verlegen - Meldung bei Hessen Mobil (radroutenplaner@ivm-rheinmain.de)	Kurzfristig (0-2 Jahre)
I-J	L3158 Mischverkehr, Tempo 100 km/h (inner-, außerorts) Rad-Hauptnetz, R14 → Führungsform	Fahrbahnbegleitenden Radweg auf Westseite bauen (120 m Strecke) Mind. 2,50 m breit Rad-Hauptnetz Hessen auf den Verlauf des Radweg R14 verlegen - Meldung bei Hessen Mobil (radroutenplaner@ivm-rheinmain.de)	30.000 € + Flächenkauf Mittelfristig (3-5 Jahre)
J-K	Landwirtschaftlicher Weg zwischen Wernswig und K44 Rad-Hauptnetz Hessen, R14 Ausreichende Breite, gut befahrbar Nicht für Radverkehr freigegeben → Netzlücke	Zeichen 1022-10 StVO (Radfahrer frei) anbringen, in beide Richtungen	300 € Kurzfristig (0-2 Jahre)
K-L	K44 Mischverkehr (außerorts) Rad-Hauptnetz, R14 → Führungsform	Fahrbahnbegleitenden Radweg auf Westseite bauen (200 m Strecke) Mind. 2,50 m breit	50.000 € + Flächenkauf Mittelfristig (3-5 Jahre)
L-M	Landwirtschaftlicher Weg zwischen K44 und Silbersee Rad-Hauptnetz Hessen, R14 Ausreichende Breite, gut befahrbar Nicht für Radverkehr freigegeben → Netzlücke	Zeichen 1022-10 StVO (Radfahrer frei) anbringen, in beide Richtungen	300 € Kurzfristig (0-2 Jahre)

9.1.2 H2: Homberg (Efze) - Mühlhausen - Roppershain - Lembach - (Richtung Borken/ Singlis)

Die Hauptroute 2 (H2) hat durch die Anbindung der westlichen Stadtteile an die Kernstadt, als Verbindung in die Nachbargemeinde Borken (Anschluss an den SPNV und den Freizeitort Singliser See) sowie durch die Erschließung von Bildungseinrichtungen eine hohe Relevanz für den Alltagsverkehr. Die Verbindung verläuft teilweise über den touristischen Stellbergsradweg.

Die Maßnahmen werden aufgrund ihrer räumlichen Ausdehnung in zwei Abschnitte unterteilt. Die verschiedenen Maßnahmenempfehlungen sind in die Abschnitte A - D (Abbildung 29 auf Seite 63) und D - M (Abbildung 30 auf Seite 64) geteilt dargestellt.

Für das gesamte Maßnahmenbündel wird ein mittelfristiger Zeithorizont von 3-5 Jahren angesetzt, der sich an den anspruchsvollsten Maßnahmen orientiert. Bei einer vollständigen Umsetzung belaufen sich die Kosten auf ca. 975.000 € (zuzüglich der Kosten für die Baumaßnahmen in der Kasseler Straße).

Abbildung 29: Maßnahmenempfehlungen Hauptroute 2 (H2) - Teilabschnitt 1/2

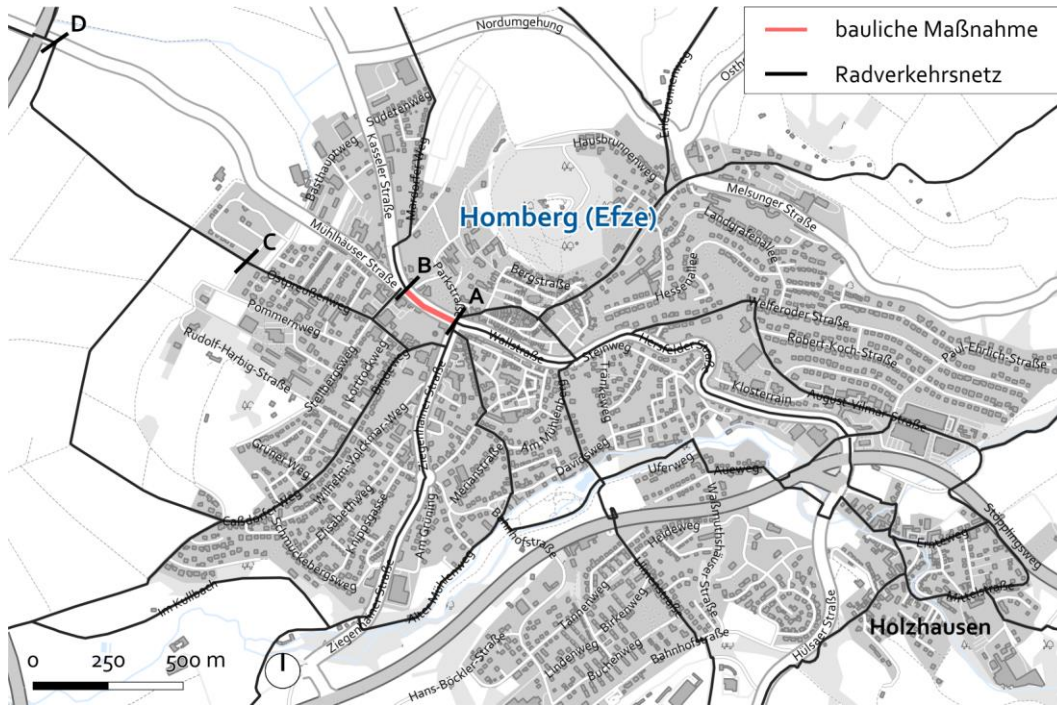


Tabelle 16: Maßnahmenempfehlungen Hauptroute 2 (H2) - Teilabschnitt 1/2

Abschnitt	Ausgangslage → Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten / Zeithorizont
A-B	Kasseler Straße Mischverkehr, Tempo 50 km/h 9.465 Kfz/24h ⁶⁰ Rad-Hauptnetz, R5, R14 7,0 - 8,5 m Fahrbahnbreite → Führungsform	Umsetzung bereits geplant	k. A. Kurzfristig (0-2 Jahre)
B-D	-		

⁶⁰ Eigene Erhebung: IKS Mobilitätsplanung; Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben „Entwicklung Ulrich-Gelände“ in Homberg (Efze). Kassel 2015, S. 7

Abbildung 30: Maßnahmenempfehlungen Hauptroute 2 (H2) - Teilabschnitt 2/2

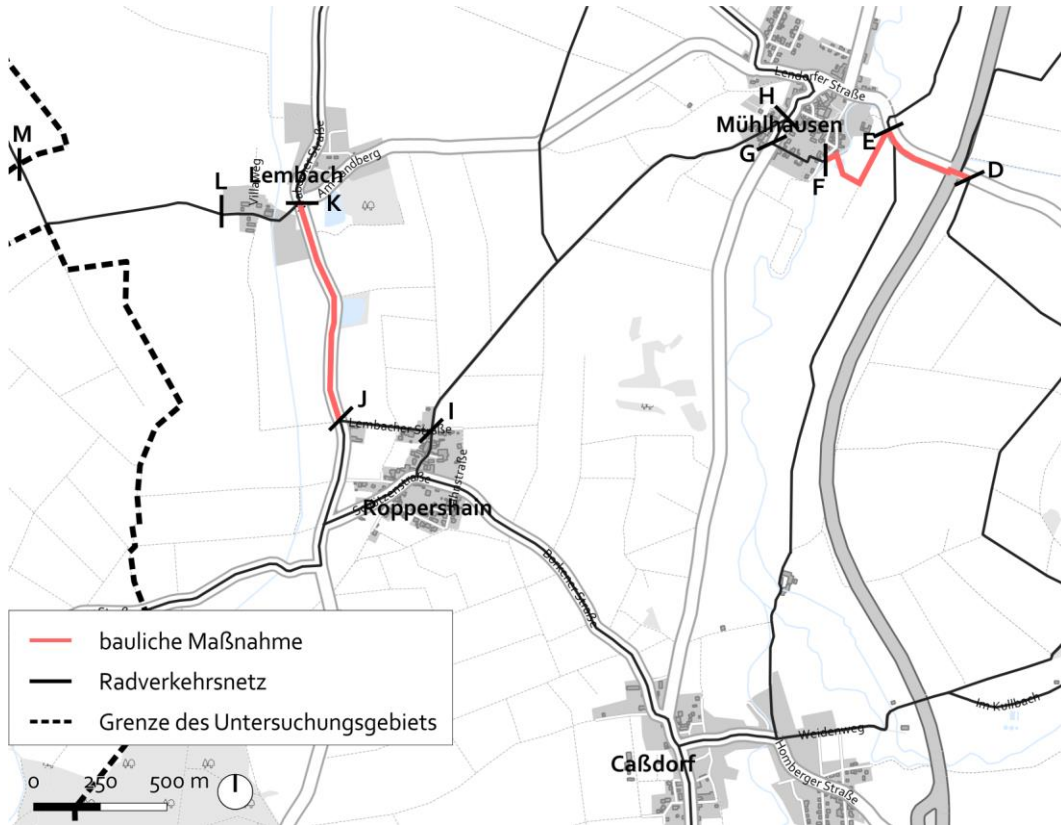


Tabelle 17: Maßnahmenempfehlungen Hauptroute 2 (H2) - Teilabschnitt 2/2

Abschnitt	Ausgangslage → Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten / Zeithorizont
D-E	L3324 (zwischen Stellbergsweg und Schlagmühlenweg) Mischverkehr, Tempo 100 km/h Perspektivisch: Verlauf R5 → Führungsform	Fahrbahnbegleitenden Geh- und Radweg auf Südseite bauen (350 m) mind. 2,50 m breit (Flächen im auf Brücke über die Efze fehlen, um den fahrbahnbegleitenden Radweg bis nach Mühlhausen fortzuführen.)	90.000 € + Flächenkauf Mittelfristig (3-5 Jahre)
E-F	Bauliche Netzlücke zwischen L3324 (Schlagmühlenweg) und Am Rasen (bzw. Frielendorfer Straße) Perspektivisch: Verlauf R5 → Bauliche Netzlücke	Straßenunabhängigen Radweg bauen (400 m) mind. 2,50 m breit Brückenbauwerk über die Efze erforderlich	Bis zu 660.000 € + Flächenkauf Mittelfristig (3-5 Jahre)
F-J	-	-	

Abschnitt	Ausgangslage → Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten / Zeithorizont
J-K	L3148 Mischverkehr, Tempo 100 km/h Perspektivisch: Verlauf R5 → Führungsform	Fahrbahnbegleitenden Geh- und Radweg auf Westseite bauen (850 m) mind. 2,50 m breit	215.000 € + Flächenkauf Mittelfristig (3-5 Jahre)
K-M	-	-	

9.1.3 H3: Homberg (Efze) - Mardorf - Berge (Richtung Wabern)

Die Hauptroute 3 (H3) verläuft zu großen Teilen entlang des hessischen Rad-Hauptnetzes und des Radwegs R14. Die Route hat durch die Anbindung der nördlichen Stadtteile an die Altstadt eine hohe Relevanz für den Alltagsverkehr.

Die verschiedenen Maßnahmenempfehlungen sind in die Abschnitte A - H geteilt (vgl. Abbildung 31 auf Seite 66) und in Tabelle 18 ab Seite 67 erläutert.

Für das gesamte Maßnahmenbündel wird ein mittelfristiger Zeithorizont von 3-5 Jahren angesetzt, der sich an den anspruchsvollsten Maßnahmen orientiert. Bei einer vollständigen Umsetzung belaufen sich die Kosten auf ca. 65.000 - 90.000 € (zuzüglich der Kosten für die Baumaßnahmen in der Kasseler Straße).

Abbildung 31: Maßnahmenempfehlungen Hauptroute 3 (H3)

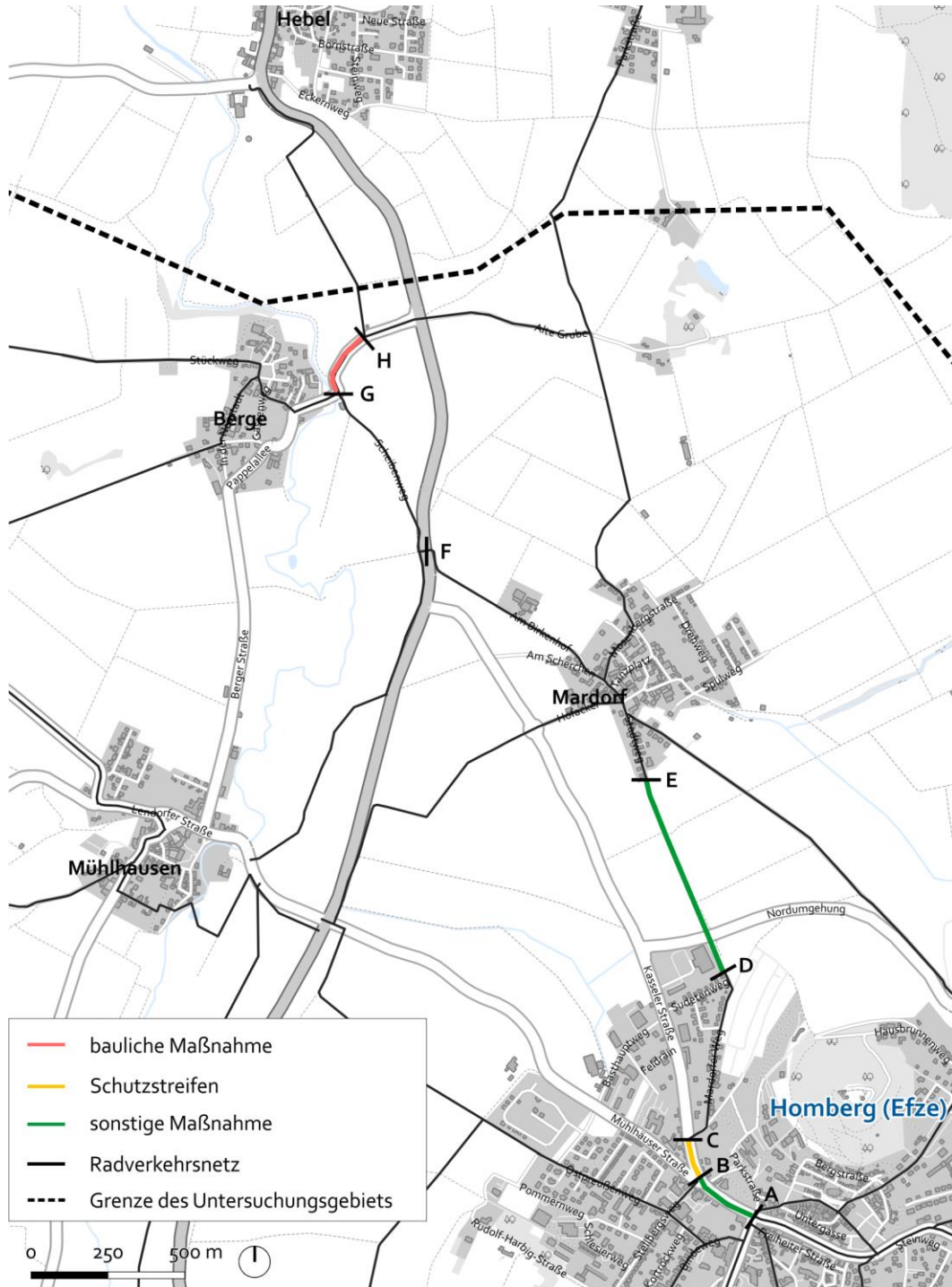


Tabelle 18: Maßnahmenempfehlungen Hauptroute 3 (H3)

Abschnitt	Ausgangslage → Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten / Zeithorizont
A-B	Kasseler Straße Mischverkehr, Tempo 50 km/h 9.465 Kfz/24h ⁶¹ Rad-Hauptnetz, R5, R14 7,0 - 8,5 m Fahrbahnbreite → Führungsform	Umsetzung bereits geplant	k. A. Kurzfristig (0-2 Jahre)
B-C	Kasseler Straße Mischverkehr, Tempo 50 km/h 9.465 Kfz/24h ⁶² Rad-Hauptnetz, R14 7,0 - 8,5 m Fahrbahnbreite → Führungsform	Schutzstreifen markieren (300 m) Breite: 1,25 m - 1,50 m (Entfernung der Mittelmarkierung)	1.800 € Kurzfristig (0-2 Jahre)
C-D	Am Hang, Mardorfer Weg Mischverkehr, Tempo 30/ 50 km/h Rad-Hauptnetz, R14 Bewegte Topografie	<i>Optional:</i> Fahrradstraße	31.500 € Kurzfristig (0-2 Jahre)
D-E	Landwirtschaftlicher Weg zwischen Homberg (Efze) und Mardorf Rad-Hauptnetz, R14 Ausreichende Breite, gut befahrbar Schranken mit enger Umlaufsperr → Punktuelle Hindernisse	Entfernen der Schranken und Ersetzen durch einzelne Pfosten mit ausreichend Abstand und Linsenmarkierung auf dem Boden	3.500 € Kurzfristig (0-2 Jahre)
E-F	-	-	
F	Querung B254 (11.400 Pkw/24h) zwischen Mardorf und Berge Rad-Hauptnetz, R14 Kurvige Straßenführung, einge- schränkte Sicht → Gefährliche Querung	Überquerungsstelle mit LSA anlegen (vgl. Vertiefung: Prüfung einer Querung über die B 254 im Bereich Berge ab Seite 68).	
F-G	-	-	

⁶¹ Eigene Erhebung: IKS Mobilitätsplanung; Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben „Entwicklung Ulrich-Gelände“ in Homberg (Efze). Kassel 2015, S. 7

⁶² Eigene Erhebung: IKS Mobilitätsplanung; Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben „Entwicklung Ulrich-Gelände“ in Homberg (Efze). Kassel 2015, S. 7

Abschnitt	Ausgangslage → Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten / Zeithorizont
G-H	K47 (zwischen Berge und Einmündung zum R17) Mischverkehr, Tempo 100 km/h (außerorts) Rad-Hauptnetz, R17, Anbindung Anorak 21 Kurvige Streckenführung → Führungsform	Fahrbahnbegleitenden Radweg auf Ostseite bauen (200 m) mind. 2,50 m breit Perspektivisch: Überquerungsstelle mit LSA prüfen (vgl. Vertiefung: Prüfung einer Querung über die B 254 im Bereich Berge ab Seite 68).	55.000 € + Flächenkauf Mittelfristig (3-5 Jahre)

Vertiefung: Prüfung einer Querung über die B 254 im Bereich Berge

Im Zuge der Entwicklung des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Homberg (Efze) sollen Varianten geprüft werden, gesicherte Querungsmöglichkeiten über die B 254 im Bereich Berge zu schaffen.

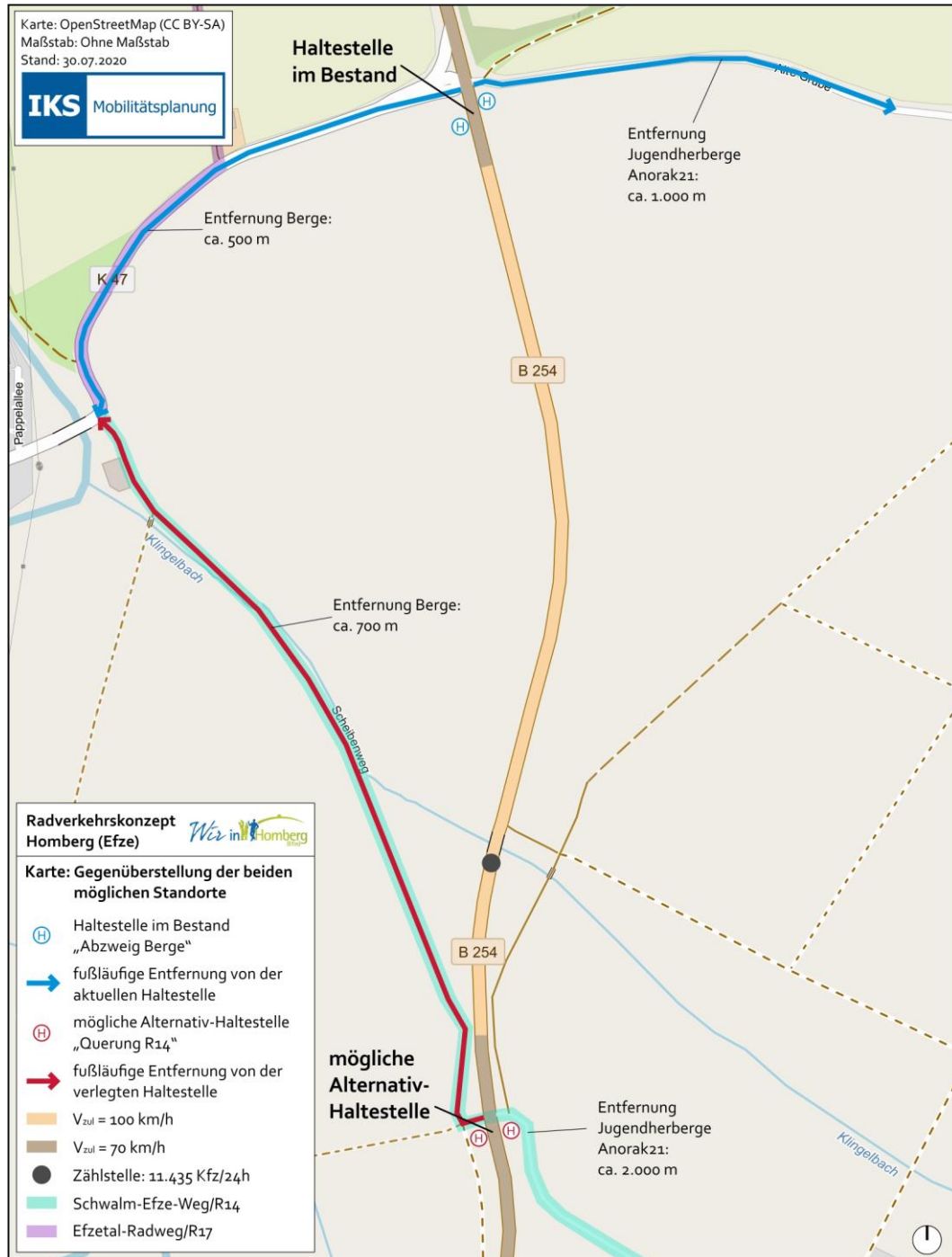
In diesem Rahmen soll auch eine mögliche Verlegung der Bushaltestelle „Abzweig Berge“ in Richtung Süden geprüft werden. An dieser Stelle wird die B 254 zusätzlich durch den touristischen Radweg R14 gequert, sodass zusätzlicher Querungsbedarf besteht. Die beiden möglichen Standorte sind in Tabelle 19 und in Abbildung 32 auf Seite 69 gegenübergestellt.

Tabelle 19: Gegenüberstellung der beiden möglichen Standorte

	Abzweig Berge	Querung R14
Zulässige Höchstgeschwindigkeit Kfz	70 km/h	70 km/h
Verkehrsmenge ⁶³	11.435 Kfz/24h	11.435 Kfz/24h
Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr	Bushaltestelle, keine Querungsanlage	R14, keine Querungsanlage
Fußweg bis Berge (208 EW)	ca. 500 m (auf Fahrbahn)	ca. 700 m (auf Wirtschaftsweg)
Fußweg bis zur Jugendherberge Anorak21	ca. 1.000 m	ca. 2.000 m

⁶³ Hessen Mobil (Hrsg.); Verkehrsmengenkarte für Hessen - Ausschnitt Kreis Schwalm-Eder Nord - Ausgabe 2015. Wiesbaden 2015

Abbildung 32: Gegenüberstellung der beiden möglichen Standorte



Für die Standorte werden insgesamt 3 Varianten entwickelt, die als Diskussionsgrundlage zu verstehen sind.

Beschreibung der Varianten

Grundsätzlich werden die Vorgaben zur Barrierefreiheit der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) angewendet, ergänzt durch die Musterlösungen für Radverbindungen des Landes Hessen.⁶⁴ Die Kostenschätzungen bilden sich auf Grundlage des Leitfadens zu Kostenschätzungen von Radschnellwegen des Landes Hessen⁶⁵ und eigener Erfahrungswerte.

Folgende Varianten werden entwickelt und im Anschluss mit der Bestandssituation verglichen. Die grafischen Darstellungen des Bestands und der Varianten befinden sich als grobe Vorplanungen im Anhang.

Variante 1

- Bushaltestelle „Abzweig Berge“ (am aktuellen Standort)
- Einrichtung einer LSA (Bedarfsampel) über die B 254 (vorgesehen ab 5.000 Kfz/24h⁶⁶)

Variante 2

- Verlegung der Bushaltestelle an die „Querung R14“
- Einrichtung einer LSA (Bedarfsampel) über die B 254 (vorgesehen ab 5.000 Kfz/24h⁶⁷) inklusive Induktionsschleife zur automatischen Rotschaltung für Kfz

Variante 3

- Verlegung der Bushaltestelle an die „Querung R14“
- Bau einer Unterführung (Nach den Musterlösungen des Landes Hessen ist die Anlage von Unterführungen für touristische Radwege [bezogen auf hessische

⁶⁴ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Qualitätsstandards und Musterlösungen. Wiesbaden 2019

⁶⁵ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Leitfaden Kostenschätzung. Wiesbaden 2019, S. 19

⁶⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, S. 73-74

⁶⁷ ebd

Radfernwege] nicht vorgesehen. Erst ab der Kategorie Raddirektverbindungen ist diese Querungsanlage bei Kfz-Verkehrsstärken ab 15.000 Kfz/ 24h vorgesehen.)⁶⁸

In Tabelle 20 sind die Varianten mit der Bestandssituation verglichen und mit Kostenschätzungen versehen.

Tabelle 20: Vergleich der Varianten mit der Bestandssituation und grober Kostenschätzung

	Bestand	Variante 1 (Bestands- situation mit LSA)	Variante 2 (Verlegung der Haltestelle mit LSA)	Variante 3 (Verlegung der Haltestelle mit Unterführung)
Entfernung nach Berge	→	→	↘	↘
Entfernung zur Jugendherberge Anorak21	→	→	↘	↘
Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr	→	↗	↗	↗
Querungsmöglichkeit für den Radverkehr	→	→	↗	↗
Auswirkungen auf Kfz-Verkehr	→	↘	↘	→
Kosten	keine	260.000 - 300.000 € ⁶⁹	460.000 - 500.000 € ⁷⁰	2,5 - 3,3 Mio € ⁷¹ zzgl. Flächenkauf

→ Bestand ↗ Verbesserung zum Bestand ↘ Verschlechterung zum Bestand

Fazit

Nach dem Vergleich der verschiedenen Optionen ergibt sich folgendes Bild:

⁶⁸ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Qualitätsstandards und Musterlösungen. Wiesbaden 2019, S. 23

⁶⁹ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Leitfaden Kostenschätzung. Wiesbaden 2019, S. 17

⁷⁰ ebd, S. 17 und Eigene Werte

⁷¹ ebd, S. 14, 19 und Eigene Werte

Vorzugsvariante: Variante 2

Variante 2 bringt mit der Anlage einer Lichtsignalanlage über die B 254 einen erheblichen Qualitätsgewinn für den touristischen Radweg R14. Durch die Installation einer Induktionsschleife entlang des R14 mit automatischer Rotschaltung für den Kfz-Verkehr auf der B 254 können Wartezeiten für den Radverkehr auf ein Minimum reduziert werden.

Die Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr erscheinen aufgrund der erwarteten Anzahl an Querungen eher nachrangig. Konkrete Daten zum Radverkehr liegen für diese Stelle allerdings nicht vor.

Der Fußweg Richtung Berge verlängert sich um 200 m auf insgesamt 700 m, verläuft aber nun auf einem Wirtschaftsweg anstatt wie bisher auf der Fahrbahn außerorts ohne Gehweg.

Als Option wäre denkbar, die Bestandshaltestelle Abzweig Berge im unveränderten Zustand als Bedarfshaltestelle zu bedienen, um die Erreichbarkeit der Einrichtung Anorak 21 weiterhin zu gewährleisten. Bei Verlagerung der Haltestelle würde der Fußweg von 1 km auf 2 km steigen.

Die Kostenschätzung befindet sich im Mittelfeld der untersuchten Varianten.

Bewertung Variante 3

Grundsätzlich bietet die Unterführung in Variante 3 ähnliche Vorteile wie die Vorzugsvariante. Zusätzlich entsteht keine Beeinflussung des Kfz-Verkehrs.

Gegen die Variante sprechen der enorme Kostenaufwand sowie der große Flächenverbrauch. Zusätzlich müssten Flächen erst erworben werden, um die barrierefreien Rampen anzulegen. Hinzu kommt ein vergleichsweise hoher Aufwand zur Planung der Unterführung, besonders mit Blick auf die beengten Platzverhältnisse durch angrenzende Wirtschaftswege.

In diesem Rahmen erscheint die Maßnahme an dieser Stelle unverhältnismäßig.

Bewertung Variante 1

Zur Steigerung der Qualität der bestehenden Bushaltestelle ist Variante 1 die kostengünstigste Variante. Allerdings entstehen keine Vorteile für Radfahrer. Vorhandene Konflikte (Zugang über Fahrbahn außerorts Richtung Berge) bleiben bestehen.

Abbildung 33: Bestand (Abzweigung Berge)

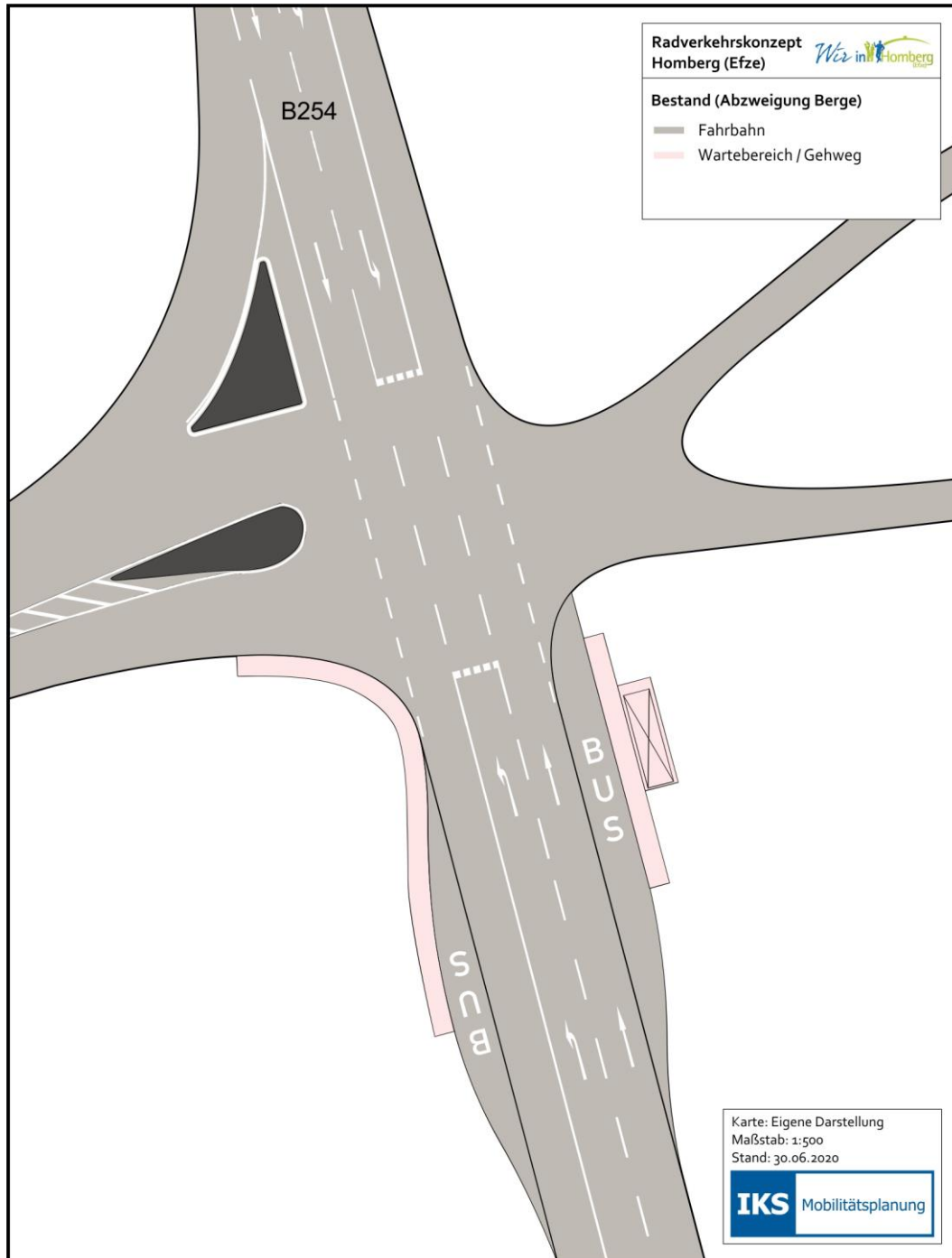


Abbildung 34: Variante 1 (Abzweigung Berge)

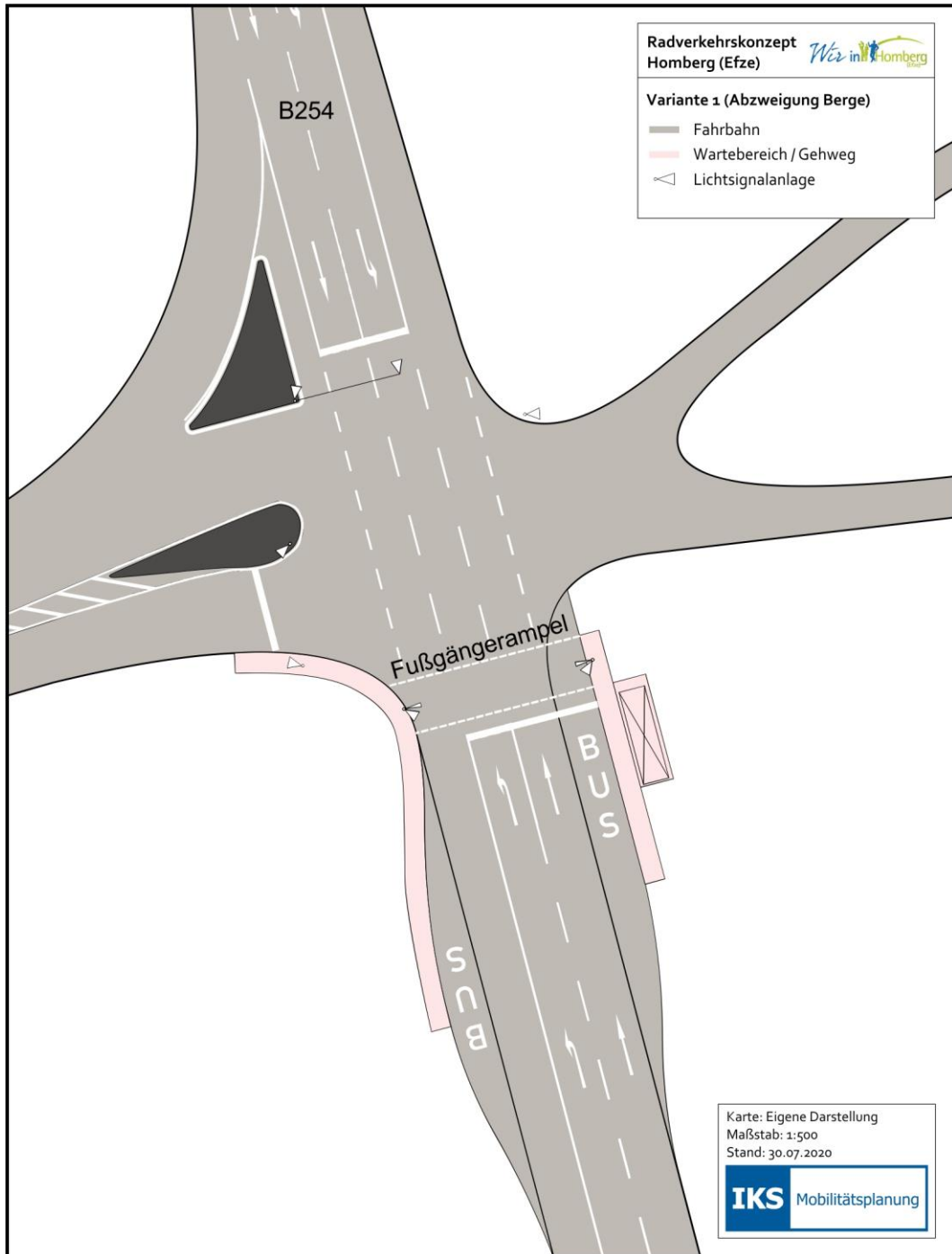


Abbildung 35: Variante 2 (Querung R14)

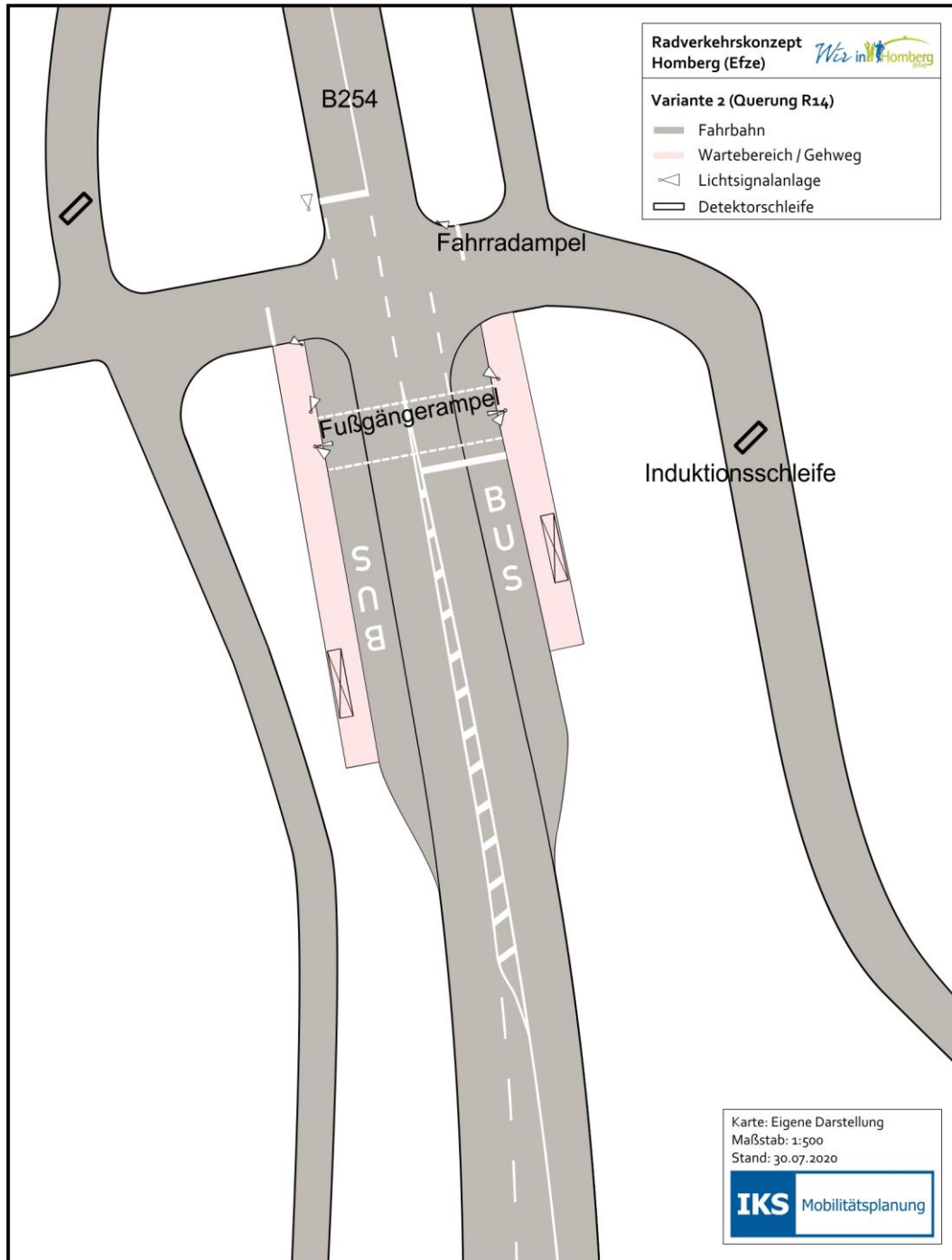
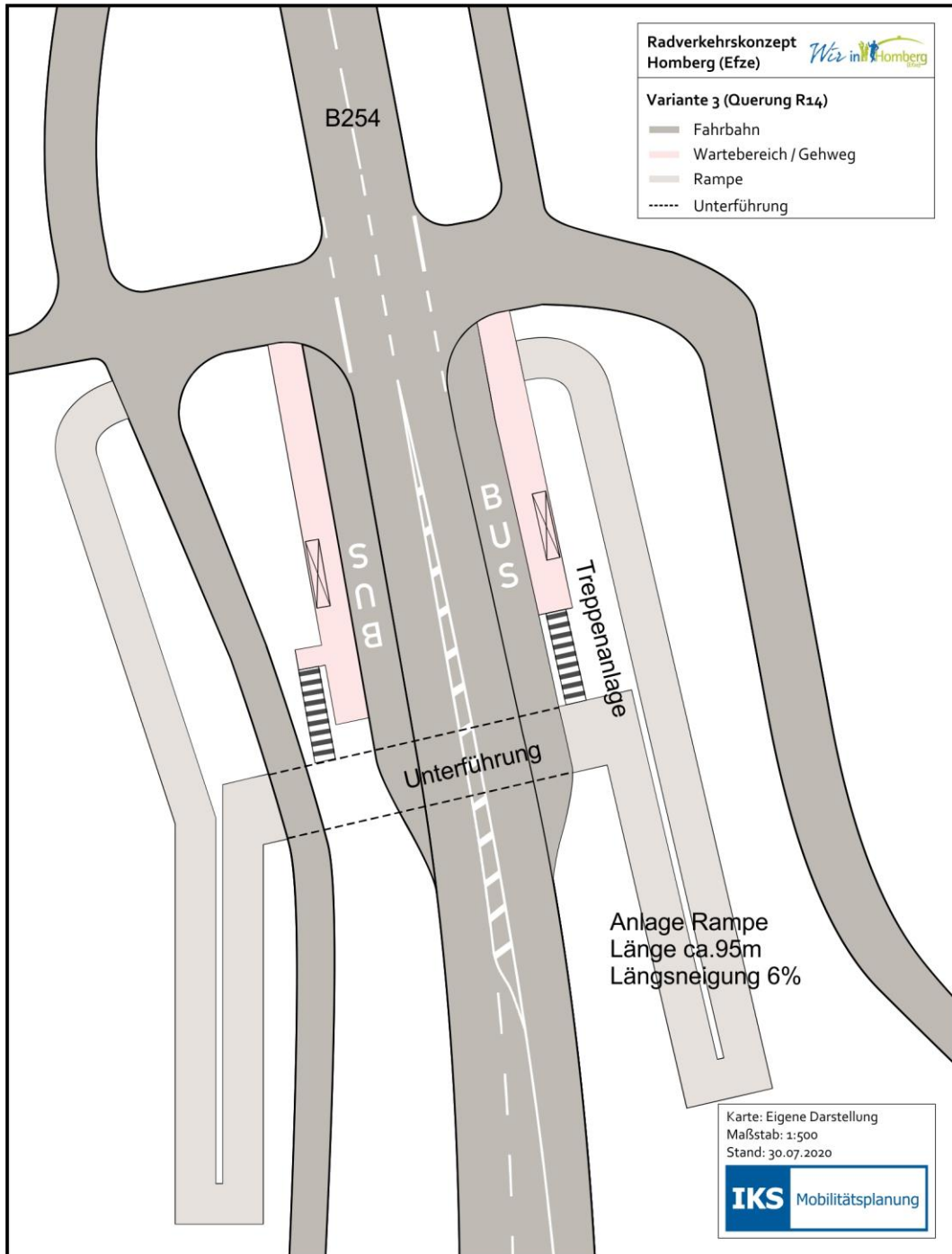


Abbildung 36: Variante 3 (Querung R14)



9.1.4 H4: Homberg (Efze) - Mörshausen - Sippershausen (Richtung Malsfeld)

Die Hauptroute 4 (H4) hat durch die Anbindung der nord-östlichen Stadtteile an die Altstadt sowie als Verbindung in die Nachbargemeinde Malsfeld eine hohe Relevanz für den Alltagsverkehr.

Die Maßnahmenempfehlungen sind in die Abschnitte A - K geteilt und in Abbildung 37 dargestellt sowie in Tabelle 21 ab Seite 78 erläutert.

Für das gesamte Maßnahmenbündel wird ein mittelfristiger Zeithorizont von 3-5 Jahren angesetzt, der sich an den anspruchsvollsten Maßnahmen orientiert. Bei einer vollständigen Umsetzung belaufen sich die Kosten auf ca. 680.000 €.

Abbildung 37: Maßnahmenempfehlungen für die Hauptroute 4 (H4)

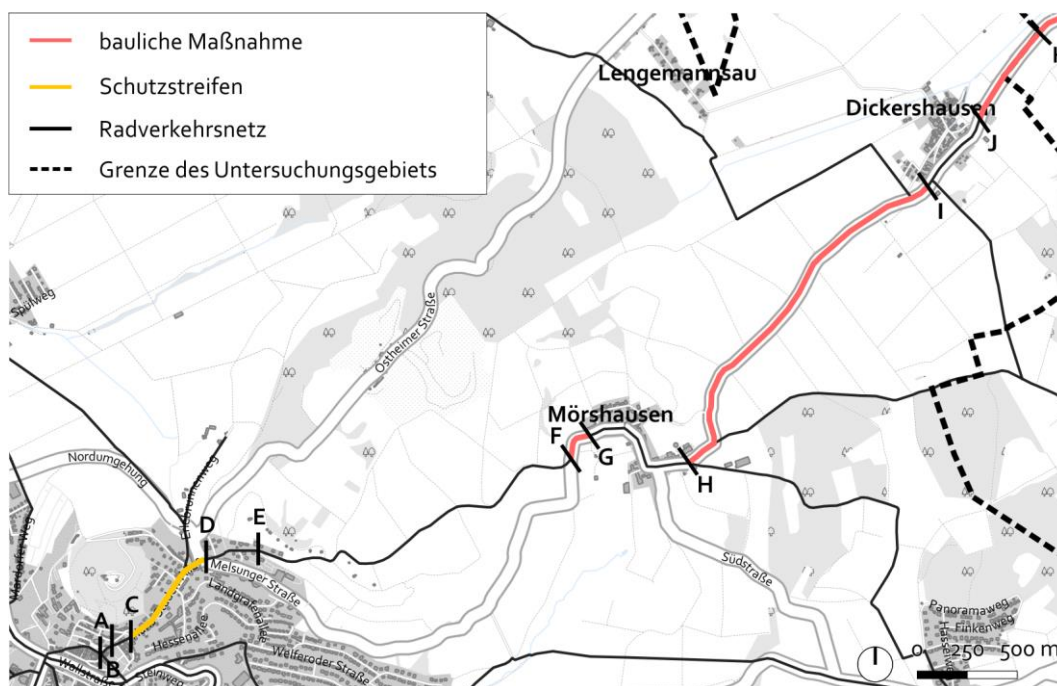


Tabelle 21: Maßnahmenempfehlungen für die Hauptroute 4 (H4)

Abschnitt	Ausgangslage → Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten / Zeithorizont
A-C	-	-	
C-D	Hans-Staden-Allee Mischverkehr, Tempo 50 km/h 5,50 m Breite im südlichen Teilabschnitt, 7,50 m Breite im nördlichen Teilabschnitt Bewegte Topografie Einseitiges Längsparken auf Teilabschnitt → Führungsform	Ab Fahrbahnbreite von 7,50 m: Schutzstreifen markieren (keine Mittelmarkierung anlegen) Sicherheitstrennstreifen zum Längsparken markieren Breite: 1,25 - 1,50 m	6.000 € Kurzfristig (0-2 Jahre)
D-F	-		
F-G	K25 (westlich von Mörshausen) Mischverkehr, Tempo 100 km/h 2.000 Kfz/24h Kurvige Straßenführung, schlechte Einsehbarkeit	<i>Optional:</i> Beschilderung mit Z138 StVO „Achtung Radfahrer“ in beide Richtungen auf der Breslauer Straße/ K25 anbringen	600 € Kurzfristig (0-2 Jahre)
G-H	-	-	
H-I	K25 (zwischen Mörshausen und Dickershausen) Mischverkehr, Tempo 100 km/h 2.000 Kfz/24h Kurvige Straßenführung, schlechte Einsehbarkeit Bewegte Topografie	<i>Optional:</i> Fahrbahnbegleitenden Radweg auf der Ostseite bauen (2 km) mind. 2,50 m breit	500.000 € + Flächenkauf Langfristig (5-10 Jahre)
I-J	-	-	
J-K	K25 (zwischen Dickershausen und Sippershausen) Mischverkehr, Tempo 100 km/h 2.000 Kfz/24h Bewegte Topografie	<i>Optional:</i> Fahrbahnbegleitenden Radweg auf der Ostseite bauen (600 m) mind. 2,50 m breit Absprache mit Malsfeld erforderlich	175.000 € + Flächenkauf Langfristig (5-10 Jahre)

9.1.5 H5: Homberg (Efze) - Holzhausen - Relbehausen (Richtung Knüllwald)

Die Hauptroute 5 (H5) liegt in Teilabschnitten auf dem hessischen Rad-Hauptnetz, und den touristischen Wegen R5 und R17. Die Route hat durch die Anbindung der östlichen Stadtteile mit mehreren Nahversorgern und Bildungseinrichtungen an die Altstadt eine hohe Relevanz für den Alltagsverkehr.

Die Maßnahmenempfehlungen sind in die Abschnitte A - H geteilt und in Abbildung 38 sowie Tabelle 22 ab Seite 80 dargestellt und erläutert.

Für das gesamte Maßnahmenbündel wird ein kurzfristiger Zeithorizont von bis zu 2 Jahren angesetzt, der sich an den anspruchsvollsten Maßnahmen orientiert.

Eine Kostenschätzung ist für das Maßnahmenbündel nicht sinnvoll, da viele Einzelmaßnahmen (z. B. Wallstraße, Hersfelder Straße) zu diesem Zeitpunkt nicht bezifferbar sind.

Abbildung 38: Maßnahmenempfehlungen Hauptroute 5 (H5)

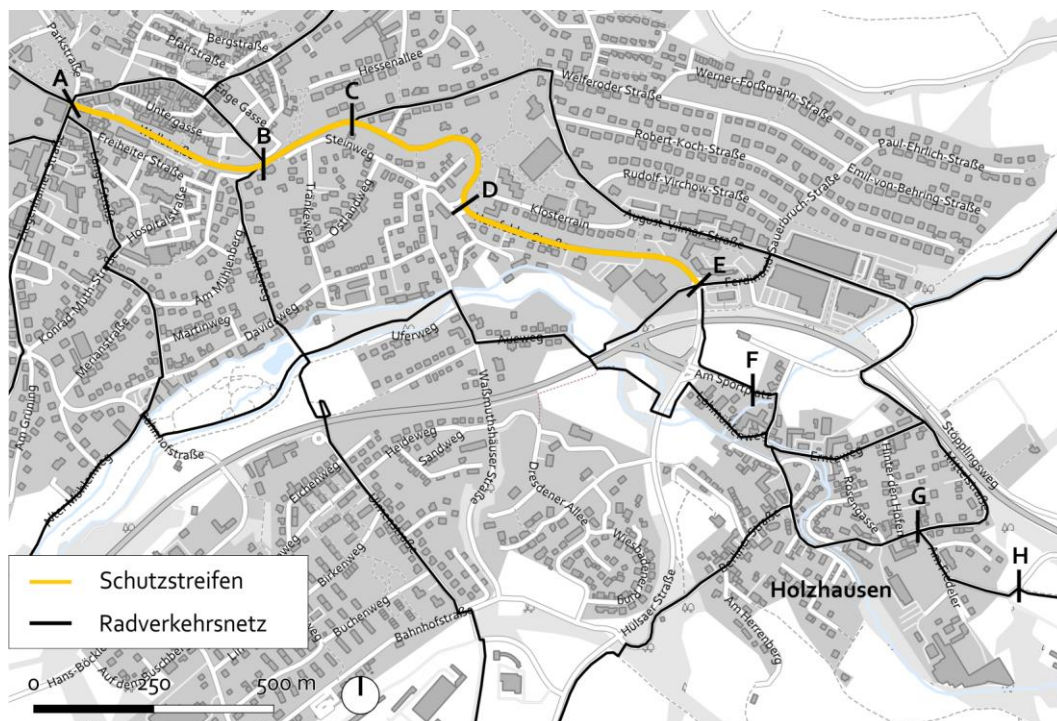


Tabelle 22: Maßnahmenempfehlungen Hauptroute 5 (H5)

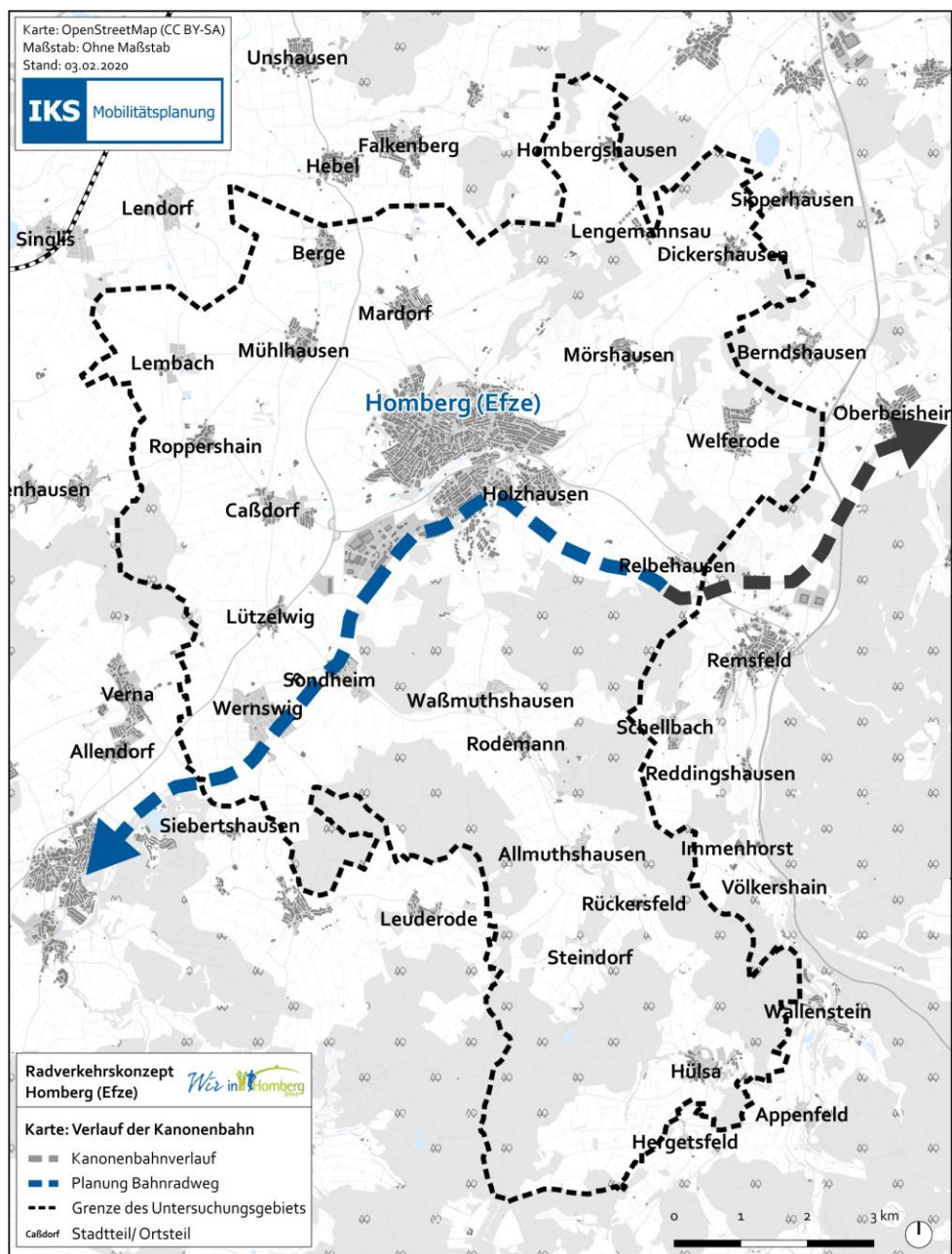
Abschnitt	Ausgangslage → Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten / Zeithorizont
A-B	Wallstraße Mischverkehr, Tempo 30/ 50 km/h Rad-Hauptnetz 6,30 - 7,00 m Fahrbahnbreite Parken in Längs- und Senkrechtaufstellung → Führungsform	<i>Empfohlen:</i> ⁷² Verbreiterung der Fahrbahn auf mindestens 7,50 m Breite durch Rückbau des Längsparkens Schutzstreifen markieren (keine Mittelmarkierung anlegen) Breite: 1,50 m <i>Mindestens:</i> Tempo 30 km/h im gesamten Abschnitt	k. A. 600 € Kurzfristig (0-2 Jahre)
B-C	Hersfelder Straße Mischverkehr, Tempo 30/ 50 km/h Rad-Hauptnetz 7,20 - 7,50 m Fahrbahnbreite Bewegte Topografie Straßensanierung vorgesehen → Führungsform	Im Rahmen der vorgesehenen Sanierung: Schutzstreifen markieren (600 m) 1,25 - 1,50 m breit (keine Mittelmarkierung anlegen) <i>Alternativ, sofern Vermessungen Breiten unter 7,00 m ergeben:</i> Schutzstreifen in Bergaufrichtung markieren, Mischverkehr in Bergabrichtung	Im Rahmen der Fahrbahnsanierung Kurzfristig (0-2 Jahre)
C-D	Hersfelder Straße Mischverkehr, Tempo 30/ 50 km/h 7,20 - 7,50 m Fahrbahnbreite Bewegte Topografie, kurviger Streckenführung Straßensanierung vorgesehen → Führungsform	Im Rahmen der vorgesehenen Sanierung: Schutzstreifen markieren (600 m) 1,25 - 1,50 m breit (keine Mittelmarkierung anlegen) <i>Alternativ, sofern Vermessungen Breiten unter 7,00 m ergeben:</i> Schutzstreifen in Bergaufrichtung markieren, Mischverkehr in Bergabrichtung	Im Rahmen der Fahrbahnsanierung Kurzfristig (0-2 Jahre)
D-E	Hersfelder Straße Mischverkehr, Tempo 50 km/h 6,80 - 7,00 m Fahrbahnbreite Leichte Topografie Straßensanierung vorgesehen → Führungsform	Schutzstreifen in Bergaufrichtung markieren, Mischverkehr in Bergabrichtung 1,50 m breit	6.000 € Kurzfristig (0-2 Jahre)
E-I	-		

⁷² Vgl. IKS Mobilitätsplanung; Verkehrsentwicklungsplan Homberg (Efze) - Teil 1: Altstadt. Kassel 2018, S. 87

9.1.6 Bahnradweg Kanonenbahn

Die Kanonenbahn ist eine ehemalige Eisenbahntrasse, die in einem Teilstück durch das Untersuchungsgebiet führt und dort Relbehausen mit Homberg (Efze) und von dort weiter über das Gewerbegebiet, Sondheim, Wernswig, Frielendorf bis nach Treysa verläuft (siehe Abbildung 39).

Abbildung 39: Kanonenbahn als Alltags-Radverkehrstrasse



Die Trasse verbindet mit Homberg (Efze) und Treysa zwei Mittelzentren mit den zugehörigen Arbeitsplätzen und Schulstandorten und kann daher eine hohe Relevanz für den Alltagsverkehr haben. Zusätzlich verbindet sie die touristischen Angebote in Homberg (Efze) und Treysa und bildet eine direkte Anbindung an Frielendorf und dem touristischen Zentrum Silbersee.

Aufgrund der geringen Steigungen entlang der Bahntrasse, den großzügigen Kurvenradien und der Kreuzungsfreiheit bietet die ehemalige Eisenbahnstrecke ideale Bedingungen für eine Nutzung als Alltags-Radverkehrstrasse.

Die Idee eines Bahnradwegs auf der genannten Trasse ist bereits seit dem Jahr 2011 dokumentiert. Im Jahr 2012 wurde das Vorhaben durch Hessen Mobil mit der Begründung abgelehnt, dass bereits eine Radwegeverbindung bestehe. Im Jahr 2019 wurde eine erneute Prüfung des Vorhabens bei Hessen Mobil angeregt.⁷³

Der Kreistag hat bereits über eine Verlängerung des Bahnradwegs Rotkäppchenland auf der ehemaligen Bahnstrecke Treysa bis Homberg-Relbehausen abgestimmt. Der Beschluss wurde in der Sitzung vom 27.05.2019 einstimmig angenommen.⁷⁴

Problemstellung

- Die Entwidmung als Bahntrasse ist noch nicht durchgeführt und muss zunächst durch das Land Hessen im Rahmen der Regionalplanung erfolgen.
- Ein möglicher Umbau als Radverbindung ist mit Kosten verbunden, deren mögliche Übernahme (Beteiligung) durch Bund oder Land geklärt werden muss.
 - Teilstücke der aktuellen Radverbindung verlaufen im Mischverkehr über klassifizierte Straßen. Die vorhandene Verkehrsbelastung rechtfertigt Untersuchungen über die Entflechtung des Verkehrs.⁷⁵
 - Die aktuelle Strecke verläuft in Teilen nicht in direkter Verbindung und Teilstücke entsprechen nicht den heutigen Qualitätsansprüchen an Radwege.⁷⁶
- Es bestehen Naturschutzbedenken zur Umwandlung der Kanonenbahntrasse als Alltags-Radverkehrstrasse, aufgrund der Beeinträchtigung vorhandener Flora und Fauna.

⁷³ Vgl. Brief von Landrat Hr. Becker an Hr. Weidner (Hessen Mobil) vom 06.09.2019

⁷⁴ Vgl. Niederschrift über die Sitzung des Kreistages des Schwalm-Eder-Kreises am Montag 27.05.2019 - TOP 18. S. 45ff

⁷⁵ Vgl. Brief von Landrat Hr. Becker an Hr. Weidner (Hessen Mobil) vom 06.09.2019

⁷⁶ Ebenda

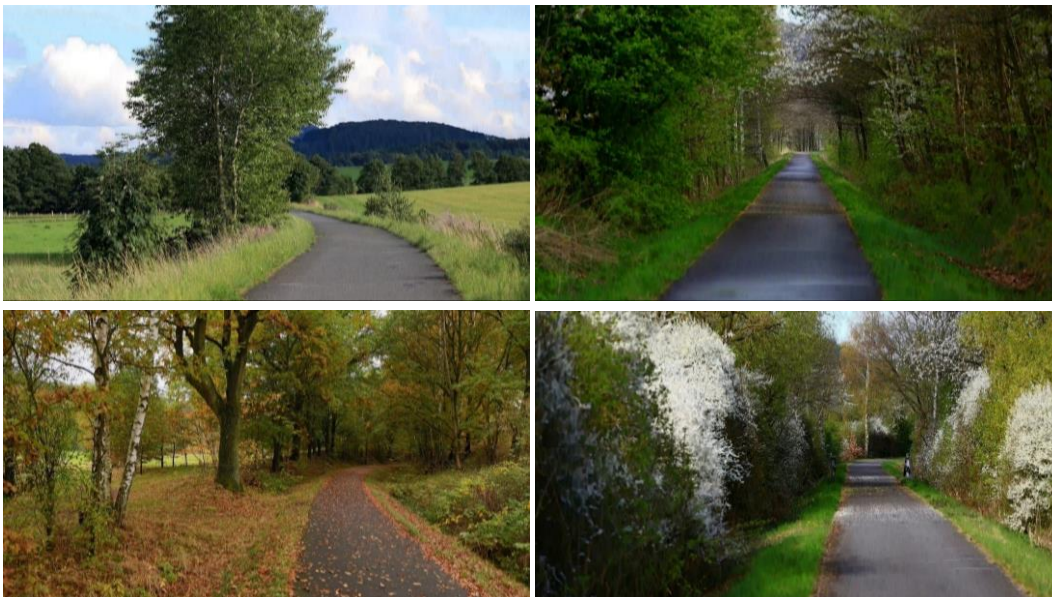
- Es besteht ein Bürgerbegehren zur Reaktivierung der Kanonenbahn.⁷⁷

Maßnahmen

Der Bahnradweg auf der ehemaligen Kanonenbahn hat das Potenzial, eine wichtige Trasse für den Alltags- und touristischen Radverkehr zu bilden. Es wird daher empfohlen, die Kanonenbahn zu einer Radverbindung zu entwickeln.⁷⁸

In den Zielgruppen und Einsatzbereichen entspricht die Kanonenbahn entsprechend der Definition des Landes Hessen teilweise den Anforderungen einer Radschnell- bzw. Raddirektverbindung.⁷⁹ Die dort empfohlene Linienführung und Gestaltung der Infrastruktur ließe sich mit vergleichsweise geringem Aufwand herstellen. Dazu gehören z. B. breit ausgebaute und kreuzungsarme Wegeführung mit möglichst geringem Zeitverlust.

Abbildung 40: Good-Practice-Beispiel „Milseburg-Bahnradweg“ zwischen Fulda und Hilders (Rhön)



Bei der Umsetzung ist ein besonderes Augenmerk auf die Kompensation der Einflüsse auf die Flora und Fauna zu legen. Es wird empfohlen, die Eingriffe möglichst gering zu

⁷⁷ Vgl. HNA; Bürgerinitiative für Kanonenbahn. Ausgabe vom 22.11.2019

⁷⁸ Eine Reaktivierung der Trasse für den Bahnverkehr wurde im Projektverlauf als unwahrscheinlich dargestellt, weshalb diese Möglichkeit nicht weiter betrachtet wird.

⁷⁹ Vgl. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Qualitätsstandards und Musterlösungen. Wiesbaden 2019

halten und Ausgleichsmaßnahmen im unmittelbaren Umfeld der ehemaligen Bahntrasse zu realisieren.

Konkret sollte geprüft werden, ob die Anforderungen anstatt durch Asphalt auch durch eine wassergebundene Decke erreicht werden können, um die Bodenversiegelung möglichst gering zu halten. Bei der Umsetzung sollte zudem auf autochthone Materialien zurückgegriffen werden.

Es wird empfohlen, die folgenden Maßnahmen im Kontext der Realisierung des Bahnradwegs umzusetzen:

- Anlage einer durchgängigen Radverbindung im Zweirichtungsverkehr mit 3,50 m Breite (ggf. als gemeinsamer Geh/ Radweg) analog Musterlösungen des Landes Hessen⁸⁰
- Anlage von Anschlüssen als Rampenbauwerke an bestehende Infrastruktur und Ortsteile
 - Befestigung des landwirtschaftlichen Wegs südlich von Relbehausen als Anschluss an den „Startpunkt“ des neuen Bahnradwegs
 - Holzhausen über Lückenschluss zur Berliner Straße
 - Homberg (Efze) Kernstadt am ehemaligen Bahnhof als Anschluss an die Kernstadt über Bahnhofstraße oder Ulmenstraße
 - Homberg Gewerbegebiet über Zorngrabenstraße
 - Sondheim über die Straße Am Berg
 - Wernswig über die Straße über der Bahn
- Perspektivisch kann die Radverkehrstrasse über die Kanonenbahn die bestehenden Verbindungen des Rad-Hauptnetzes und des Radwegs R14 zwischen Silbersee und Homberg (Efze) Gewerbegebiet ersetzen. Auch ein paralleles Angebot ist möglich und kann als kleinteiligeres Netz zusätzliche Qualität bieten.

Die Kosten für ein solches Projekt lassen sich in dieser Planungsphase nicht realistisch schätzen. Bis zur Umsetzung der gesamten Trasse wird ein langfristiger Zeithorizont von 5 - 10 Jahren angenommen. Es sollte angestrebt werden, einzelne Abschnitte bereits mittelfristig in den nächsten 3 - 5 Jahren zu realisieren.

⁸⁰ Vgl. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Qualitätsstandards und Musterlösungen. Wiesbaden 2019, Musterblatt RDV_11

9.2 Touristische Routen

9.2.1 R5 (hessischer Radfernweg)

Der hessische Radfernweg R5 verläuft aktuell auf 15,8 km Länge durch Homberg (Efze). Der Radverkehr wird sowohl im Mischverkehr auf klassifizierten Straßen sowie auf Wirtschaftswegen geführt. Sämtliche Streckenabschnitte sind asphaltiert.

Der hessische Radfernweg R5 hat durch die Anbindung der westlichen und östlichen Stadtteile und weiterer alltäglicher Zielorte an die Altstadt parallel auch eine hohe Relevanz für den Alltagsverkehr.

Es ist bereits geplant, den R5 aus Richtung Westen kommend ab Mühlhausen über einen noch zu schaffenden Streckenabschnitt an den Stellberggradweg anzubinden und damit auf einem direkteren Weg nach Homberg (Efze) zu führen.⁸¹ Auch im westlichen Teil zwischen Lembach und Mühlhausen soll der R5 verlegt werden. Dadurch wird zusätzlich Roppershain erschlossen.

Die Maßnahmen werden aufgrund ihrer räumlichen Ausdehnung in zwei Abschnitte unterteilt. Die Maßnahmenempfehlungen sind in die Abschnitte 1-10 und 10-20 geteilt und in Abbildung 41, Abbildung 42 und Tabelle 23 sowie Tabelle 24 ab Seite 86 dargestellt und erläutert. Viele dieser Maßnahmen sind Bestandteil der Planungen zur Hauptroute 2.

Für das gesamte Maßnahmenbündel wird ein mittelfristiger Zeithorizont von 3-5 Jahren angesetzt, der sich an den anspruchsvollsten Maßnahmen orientiert. Bei einer vollständigen Umsetzung belaufen sich die Kosten auf ca. 965.000 € (Kosten für die Verlegung des touristischen Radwegs nicht berücksichtigt).

⁸¹ Vgl. Anschreiben Hr. Becker (Landrat); Förderung des touristischen Radwegebaus der Städte und Gemeinden im Sinne von Lückenschlüssen durch den Schwalm-Eder-Kreis - Lückenschluss des Stellberggradweges zum R5 und R17. Homberg (Efze) 2019

Abbildung 41: Maßnahmenempfehlungen Touristische Route R5 - Teilabschnitt 1/2

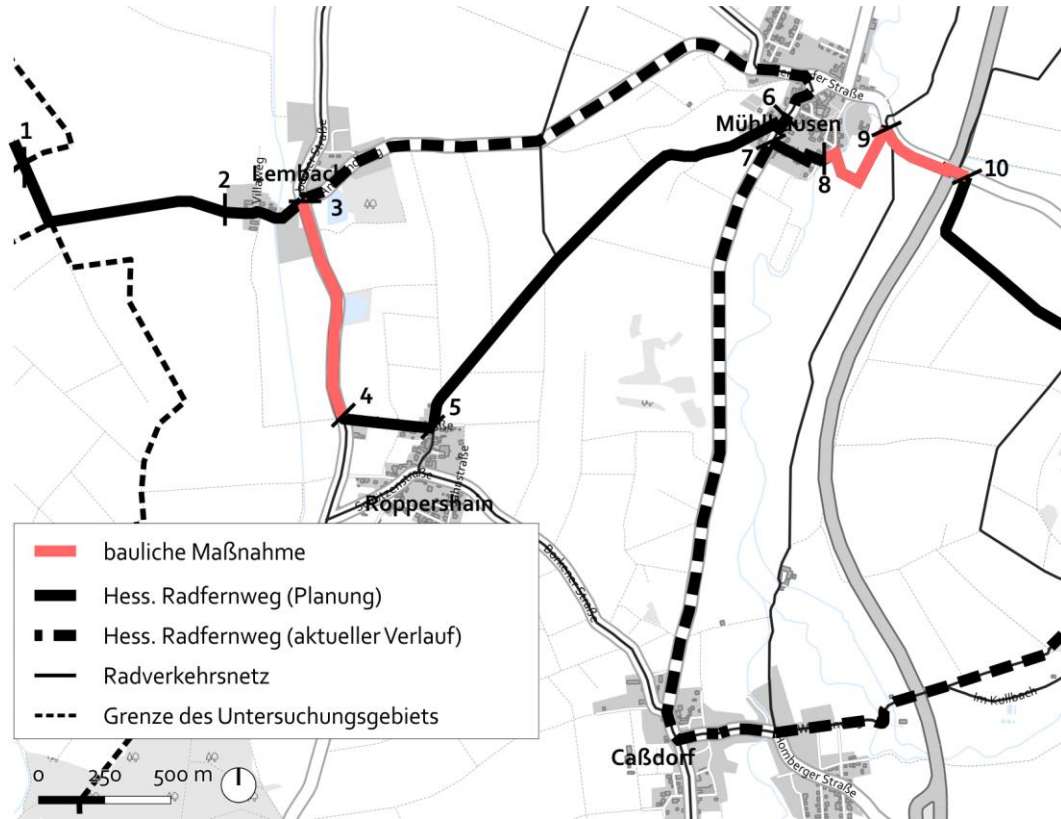


Tabelle 23: Maßnahmenempfehlungen Touristische Route R5 - Teilabschnitt 1/2

Abschnitt	Ausgangslage → Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten / Zeithorizont
1-2	-		k. A.
3-12	Hessischer Radfernweg R5 zwischen Lembach und Homberg (Efze) aktuell beinahe durchgängig Mischverkehr (außerorts/ innerorts) → Routenwahl	Verlegung des Hessischen Radfernweg R5 auf die Verbindung 3-12 (Nutzung des Stellberggradwegs) Anpassen der Wegweisenden Beschilderung und Informationsmaterialien Meldung bei Hessen Mobil (radroutenplaner@ivm-rheinmain.de)	k. A.
3-4 = H2: J-K	L3148 Mischverkehr, Tempo 100 km/h → Führungsform	Fahrbahnbegleitenden Geh- und Radweg auf Westseite bauen (850 m) mind. 2,50 m breit	215.000 € + Flächenkauf Mittelfristig (3-5 Jahre)
4-8	-	-	

Abschnitt	Ausgangslage → Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten / Zeithorizont
8-9 = H2: E-F	Bauliche Netzlücke zwischen L3324 (Schlagmühlenweg) und Am Rasen (bzw. Frielendorfer Straße) → Bauliche Netzlücke	Straßenunabhängigen Radweg bauen (400 m) mind. 2,50 m breit Brückenbauwerk über die Efze erforderlich	Bis zu 660.000 € + Flächenkauf Mittelfristig (3-5 Jahre)
9-10 = H2: D-E	L3324 (zwischen Stellbergsradweg und Schlagmühlenweg) Mischverkehr, Tempo 100 km/h → Führungsform	Fahrbahnbegleitenden Geh- und Radweg auf Südseite bauen (350 m) mind. 2,50 m breit (Flächen auf Brücke über die Efze fehlen, um den fahrbahnbegleitenden Radweg bis nach Mühlhausen fortzuführen.)	90.000 € + Flächenkauf Mittelfristig (3-5 Jahre)

Abbildung 42: Maßnahmenempfehlungen Touristische Route R5 - Teilabschnitt 2/2

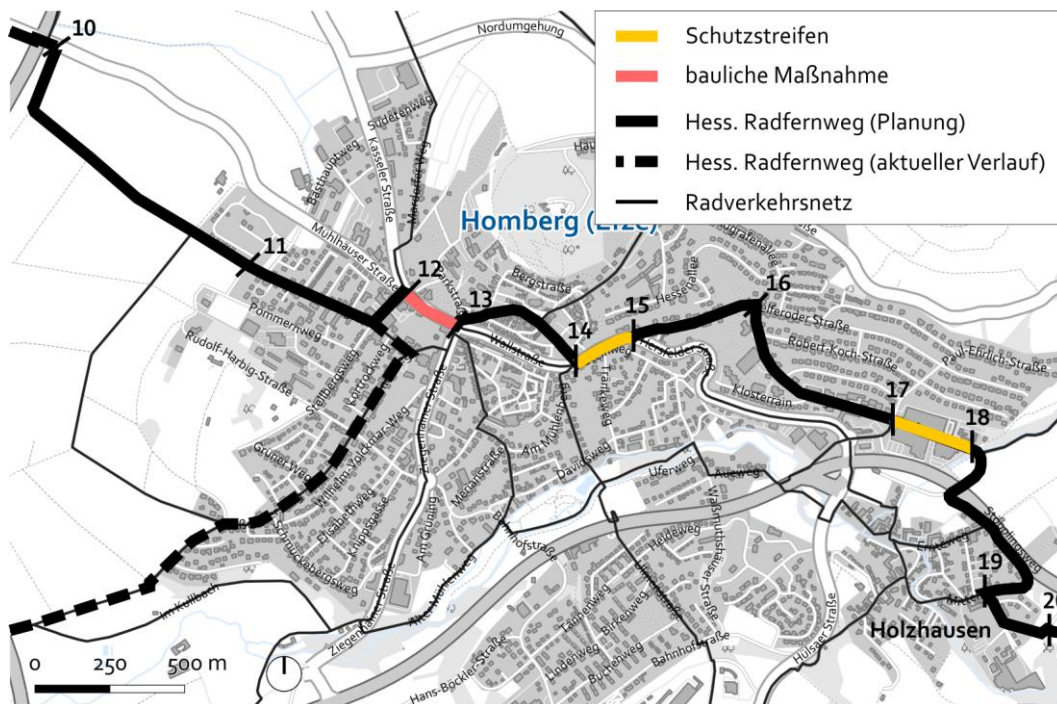


Tabelle 24: Maßnahmenempfehlungen Touristische Route R5 - Teilabschnitt 2/2

Abschnitt	Ausgangslage → Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten / Zeithorizont
10-12	-	-	
12-13 = H2: A-B	Kasseler Straße Mischverkehr, Tempo 50 km/h 9.465 Kfz/24h ⁸² Rad-Hauptnetz, R5, R14 7,0 - 8,5 m Fahrbahnbreite → Führungsform	Umsetzung bereits geplant	k. A. Kurzfristig (0-2 Jahre)
13-14	-	-	
14-15 = H5: B-C	Hersfelder Straße Mischverkehr, Tempo 30/ 50 km/h Rad-Hauptnetz 7,20 - 7,50 m Fahrbahnbreite Teilweise bewegte Topografie Straßensanierung vorgesehen → Führungsform	Im Rahmen der vorgesehenen Sanierung: Schutzstreifen markieren (600 m) 1,25 - 1,50 m breit (keine Mittelmarkierung anlegen) <i>Alternativ, sofern Vermessungen Breiten unter 7,00 m ergeben:</i> Schutzstreifen in Bergaufrichtung markieren, Mischverkehr in Bergabrichtung	Im Rahmen der Fahrbahnsanierung Kurzfristig (0-2 Jahre)
15	Knotenpunkt Hersfelder Straße/ Welferoder Straße Rad-Hauptnetz, Radfernweg R5 Bewegte Topografie Gewundene Fahrbahn (schlechte Einsehbarkeit) → gefährliches Abbiegen	Anlage eines Abbiegestreifens für den Radverkehr ⁸³	Im Rahmen der Fahrbahnsanierung Kurzfristig (0-2 Jahre)
15-17	Welferoder Straße/ August-Vilmar-Straße Mischverkehr, Tempo 30/ 50 km/h Radfernweg R5	<i>Optional:</i> Fahrradstraße	52.000 € Kurzfristig (0-2 Jahre)
17-18	August-Vilmar-Straße Mischverkehr, Tempo 30/ 50 km/h Radfernweg R5 → Führungsform	Schutzstreifen markieren (300 m) 1,25 - 1,50 m breit (keine Mittelmarkierung anlegen) <i>Alternativ, sofern Vermessungen Breiten unter 7,00 m ergeben:</i> Schutzstreifen in Bergaufrichtung markieren, Mischverkehr in Bergabrichtung	3.600 € Kurzfristig (0-2 Jahre)

⁸² Eigene Erhebung: IKS Mobilitätsplanung; Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben „Entwicklung Ulrich-Gelände“ in Homberg (Efze). Kassel 2015, S. 7

⁸³ Vgl. IKS Mobilitätsplanung; VEP Homberg (Efze) - Teil 1: Altstadt. Kassel 2018, S. 95

Abschnitt	Ausgangslage → Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten / Zeithorizont
18-20	-	-	

9.2.2 R14

Der Radweg R14 durchläuft das Stadtgebiet in Nord-Süd-Richtung auf einer Länge von 10,90 km. Sämtliche Streckenabschnitte sind asphaltiert; viele verlaufen über Wirtschaftswege.

Der R14 hat durch die Anbindung der nördlichen und südlichen Stadtteile und weiterer alltäglicher Zielorte (Nahversorger, größere Arbeitgeber, Bildungseinrichtungen) an die Altstadt auch eine hohe Relevanz für den Alltagsverkehr. Deshalb wurde dieser auch als Grundlage für die Haupttrouten 1 und 3 herangezogen.

Sämtliche empfohlenen Maßnahmen für den R14 sind in Haupttrouten

H1: Homberg (Efze) - Gewerbegebiet - Sondheim - Wernswig - Frielendorf ab Seite 55 und H3: Homberg (Efze) - Mardorf - Berge ab Seite 65 bereits berücksichtigt und erläutert.

Nach Abschluss der Bauarbeiten zur Herstellung einer alternativen Verbindung zwischen Homberg (Efze) Kernstadt und Gewerbegebiet (Alte Ziegenhainer Straße und Zorngrabenstraße) wird empfohlen, die Führung des R14 auf die neue Verbindung zu verlegen (vgl. H1: Homberg (Efze) - Gewerbegebiet - Sondheim - Wernswig - Frielendorf ab Seite 55).

9.2.3 R17

Der Radweg R17 durchläuft das Untersuchungsgebiet auf einer Länge von 13,10 km im Mischverkehr auf Straßen und Wirtschaftswegen. Die Streckenabschnitte sind durchgängig asphaltiert.

Der Radweg R17 hat durch die Anbindung der westlichen und östlichen Stadtteile und weiterer alltäglicher Zielorte an die Altstadt auch eine hohe Relevanz für den Alltagsverkehr.

Es wird eine umfangreiche Verlegung des Routenverlaufs im westlichen Teilabschnitt vorgeschlagen, um den touristischen Radverkehr außerorts nicht im Mischverkehr zu führen und so die Qualität für die Nutzer zu steigern.

Die Maßnahmen werden aufgrund ihrer räumlichen Ausdehnung in zwei Abschnitte unterteilt. Die Maßnahmenempfehlungen sind in die Abschnitte 1-8 und 8-18 geteilt und in Abbildung 43, Abbildung 44 und Tabelle 25 sowie Tabelle 26 ab Seite 91 dargestellt und erläutert.

Für das gesamte Maßnahmenbündel wird ein mittelfristiger Zeithorizont von 3-5 Jahren angesetzt, der sich an den anspruchsvollsten Maßnahmen orientiert.

Eine Kostenschätzung ist für das Maßnahmenbündel nicht sinnvoll, da viele Einzelmaßnahmen (Verlegung des touristischen Radwegs, Radwegebau über die B323) zu diesem Zeitpunkt nicht bezifferbar sind.

Abbildung 43: Maßnahmenempfehlungen Touristische Route R17 - Teilabschnitt 1/2

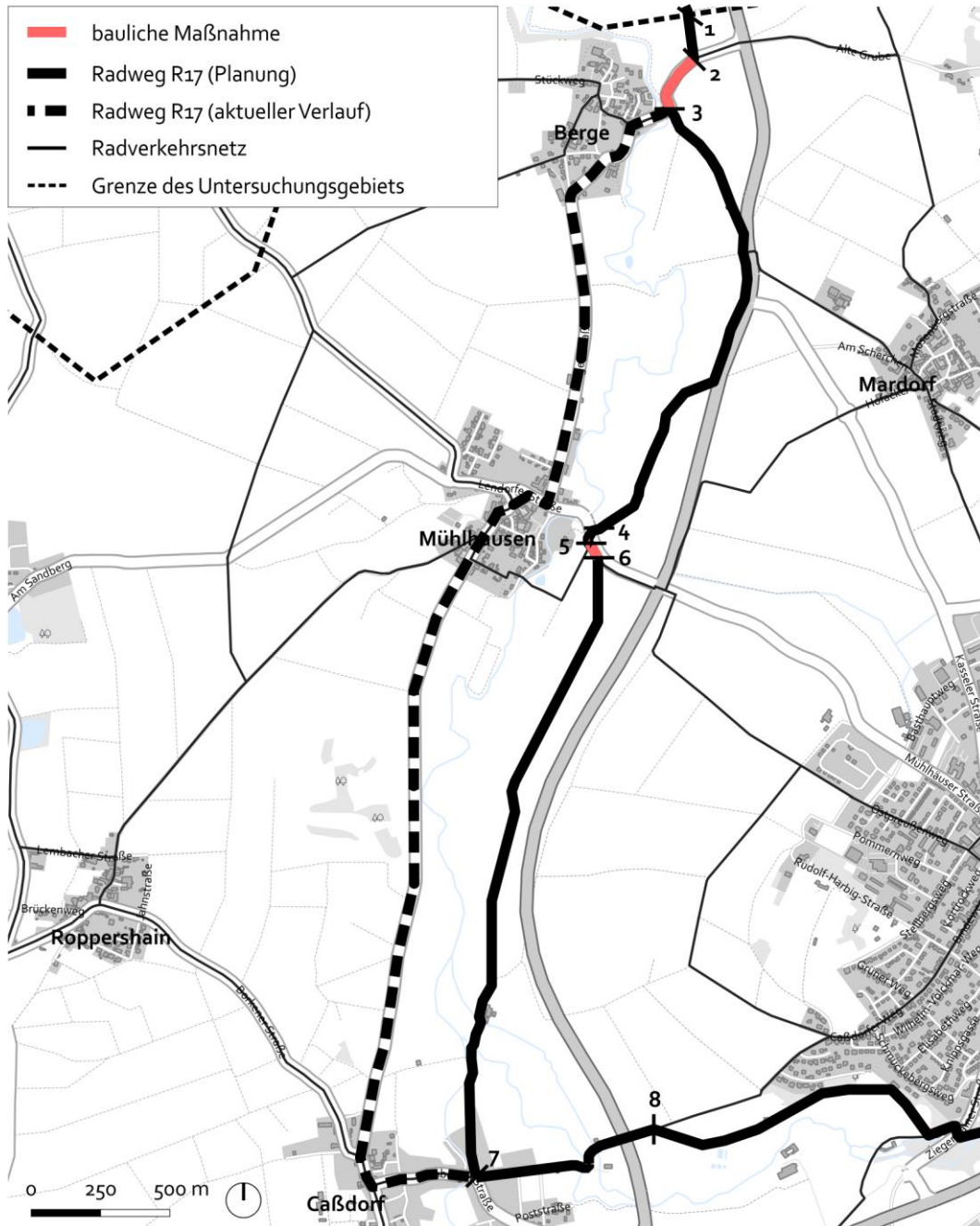


Tabelle 25: Maßnahmenempfehlungen Touristische Route R17 - Teilabschnitt 1/2

Abschnitt	Ausgangslage → Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten / Zeithorizont
1-2	-	-	
2-3 = H3: G-H	K47 (zwischen Berge und Einmündung zum R17) Mischverkehr, Tempo 100 km/h (außerorts) Rad-Hauptnetz, R17, Anbindung Anorak 21 Kurvige Streckenführung → Führungsform	Fahrbahnbegleitenden Radweg auf Ostseite bauen (200 m) mind. 2,50 m breit Ggf. Überquerungsstelle mit Mittelinsel über K47 anlegen	55.000 € + Flächenkauf Mittelfristig (3-5 Jahre)
3-7	Radweg R17 zwischen Berge und Caßdorf aktuell durchgängig im Mischverkehr (außerorts/ innerorts) → Führungsform	Verlegung des Radwegs R17 auf die Verbindung 3 - 7 Anpassen der Wegweisenden Beschilderung und Informationsmaterial Meldung bei Hessen Mobil (radroutenplaner@ivm-rheinmain.de)	k. A.
3-4	-	-	
4-5	L3224 Kurviger Fahrbahnverlauf R17 → gefährliche Querung	<i>Optional:</i> Mittelinsel installieren <i>Optional:</i> Beschilderung mit Z138 StVO „Achtung Radfahrer“ in beide Richtungen auf der Bahnhofstraße anbringen.	3.000 - 8.000 € Mittelfristig (3-5 Jahre) Kurzfristig (0-2 Jahre)
5-6 = H2: D-E	L3324 (zwischen Stellbergsradweg und Schlagmühlenweg) Mischverkehr, Tempo 100 km/h R17 Perspektivisch: Verlauf R5 → Führungsform	Fahrbahnbegleitenden Geh- und Radweg auf Südseite bauen (350 m) mind. 2,50 m breit (Flächen auf Brücke über die Efze fehlen, um den fahrbahnbegleitenden Radweg bis nach Mühlhausen fortzuführen.)	90.000 € + Flächenkauf Mittelfristig (3-5 Jahre)
6-8	-	-	

Abbildung 44: Maßnahmenempfehlungen Touristische Route R17 - Teilabschnitt 2/2

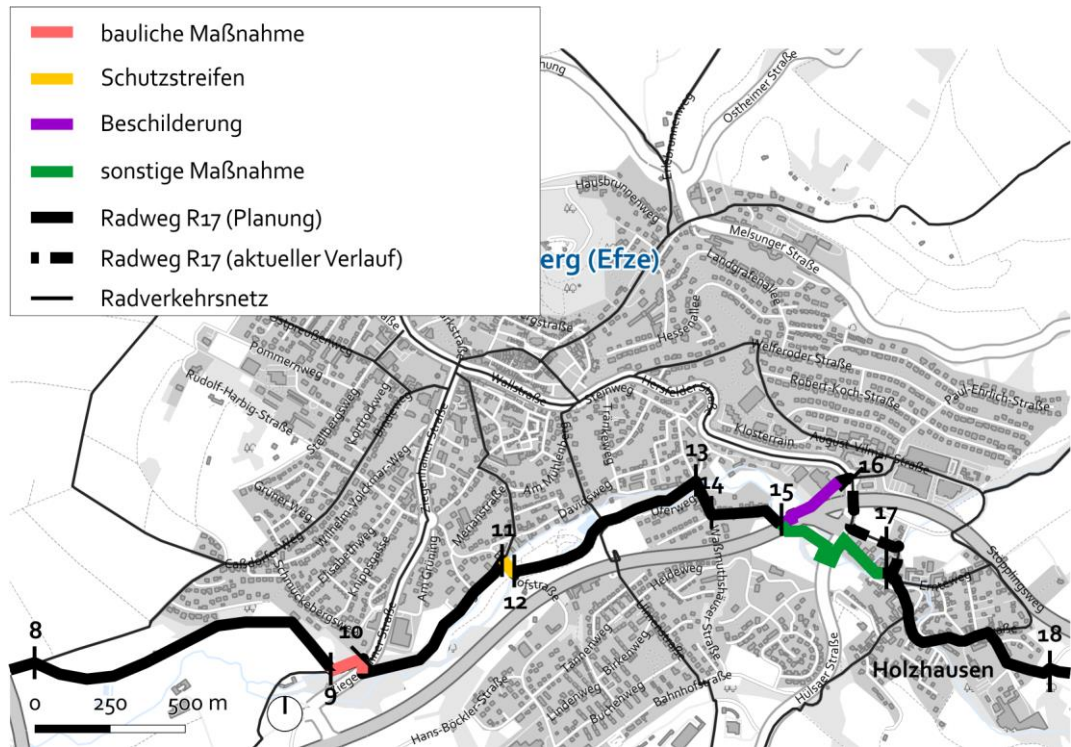


Tabelle 26: Maßnahmenempfehlungen Touristische Route R17 - Teilabschnitt 2/2

Abschnitt	Ausgangslage → Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten / Zeithorizont
8-10	Alte Ziegenhainer Straße/ Im Kullbach Mischverkehr, Tempo 30 km/h Radhauptnetz, R14, R17	<i>Optional:</i> Fahrradstraße	62.000 € Kurzfristig (0-2 Jahre)
9-10	Alte Ziegenhainer Straße Kopfsteinpflaster, unebener Belag Hauptroute 1, Rad-Hauptnetz, R17 → Mangelhafte Oberfläche	<i>Optional:</i> Sanierung des Straßenbelags	k. A.
10	Weg zwischen Alte Ziegenhainer Straße und Ziegenhainer Straße R17 Perspektivisch: Rad-Hauptnetz, R14 Zweirichtungsverkehr, ohne Beschilderung 1,50 m Breite	Vorhandenen Weg mit Zweirichtungsverkehr (35 m) auf 3,00 m Regelbreite nach Regelwerken verbreitern. Beschilderung mit Z240 StVO in beide Richtungen.	15.000 € + Flächenkauf Mittelfristig (3-5 Jahre)

Abschnitt	Ausgangslage → Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten / Zeithorizont
10-11	Alter Mühlenweg Mischverkehr, Tempo 30 km/h R17	<i>Optional:</i> Fahrradstraße	31.500 € Kurzfristig (0-2 Jahre)
11-12	Bahnhofstraße Mischverkehr, Tempo 50 km/h 7,00 m Fahrbahnbreite Wechsel der Führungsform R17 → Führungsform	Beidseitige Schutzstreifen (50 m) 1,25 m Breite <i>Optional:</i> Beschilderung mit Z138 StVO „Achtung Radfahrer“ in beide Richtungen auf der Bahnhofstraße anbringen.	600 € Kurzfristig (0-2 Jahre)
12-13	-	-	
13-14	Waßmuthshäuser Straße Mischverkehr, Tempo 50 km/h 6,00 m Fahrbahnbreite Wechsel der Führungsform R17 → Führungsform	<i>Optional:</i> Beschilderung mit Z138 StVO „Achtung Radfahrer“ in beide Richtungen auf der Bahnhofstraße anbringen.	
14-15	Aueweg Mischverkehr, Tempo 30 km/h Radhauptnetz, R14, R17	<i>Optional:</i> Fahrradstraße	10.500 € Kurzfristig (0-2 Jahre)
15-17	Wunschverbindung über die B323 für den R17 Planung für einen Radweg zwischen Aueweg und Lohmühlenweg der Stadt Homberg (Efze) vorhanden. → Bauliche Netzlücke	Bau eines straßenunabhängigen Radweges inklusive Brückenbau- werk über die B323 mind. 2,5 m Breite Verlegung des Radwegs R17 auf die Verbindung 15-17 Anpassen der Wegweisenden Beschilderung und Informations- material Meldung bei Hessen Mobil (radroutenplaner@ivm-rheinmain.de)	k. A. Langfristig (6-10 Jahre)
15-16	Landwirtschaftlicher Weg zwischen B323-Unterführung und Hersfelder Straße (Kreisverkehr) R17 Nicht für Radverkehr freigegeben → Netzlücke	Zeichen 1022-10 StVO (Radfahrer frei) anbringen, in beide Richtungen	300 € Kurzfristig (0-2 Jahre)
16-17	-	-	
17-18	-	-	

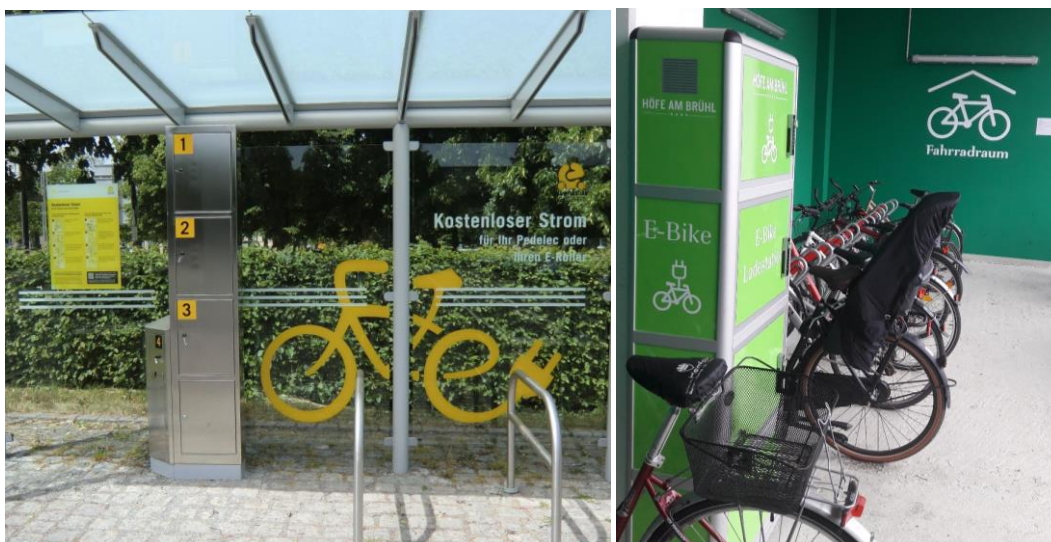
9.3 Elektromobilität im Radverkehr

9.3.1 Ladeinfrastruktur für E-Bikes auf Pendler- und touristischen Routen

Die bewegte Topografie und die Vielzahl an asphaltierten Wegen in Homberg (Efze) bieten der Nutzung von E-Bikes im Pendler oder touristischen Verkehr gute Voraussetzungen. Allerdings fehlen Ladestationen an relevanten Punkten.

Zur Förderung der Elektromobilität im Radverkehr in Homberg (Efze) wird empfohlen, kostenlos nutzbare Ladestationen für E-Bikes an öffentlichkeitswirksamen Standorten anzubieten. Die Standorte sollten so gewählt werden, dass die Ladestationen gut sichtbar sind und längere Aufenthaltszeiten durch die Nutzer bestehen.

Abbildung 45: Good-Practice-Beispiel für eine überdachte E-Bike Ladestation in Ludwigsburg und einem Fahrradraum in Leipzig



Zu jeder Ladesäule sollten ergänzende Serviceangebote eingerichtet werden, mindestens in Form von überdachten Fahrradabstellanlagen mit Schließfächern kombiniert.

Dabei muss die Stadt Homberg (Efze) nicht als Betreiber auftreten, sondern kann auch eine Rolle als Vermittler einnehmen. Als Betreiber kommen z. B. Stadtwerke oder größere Arbeitgeber in Frage, die das Angebot ihrerseits bewerben können.

Mindestens an folgenden Standorten ist das Angebot von E-Bike-Ladestationen sinnvoll:

- An den Schulen (z. B. Theodor-Heuss-Schule)
- Rathaus, Regionalverwaltung, Behördenzentrum
- Schwimmbad, Wildpark Knüll
- Entlang der touristischen Radwege, z. B. an Rastplätzen der Efze-Aue

Die Kosten variieren stark je nach Ausstattung und Größe und liegen i. d. R. zwischen 3.000 € - 30.000 €. Je nach Standort und Betreiber muss die Förderfähigkeit geprüft werden. Nach der Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität (AGNH) sind z. B. Abstellanlagen an Schulen förderfähig, auch wenn der Zugang zeitlich und bezogen auf den Personenkreis eingeschränkt ist.⁸⁴

9.3.2 E-Bikes im Alltag etablieren

Obwohl die Zahl der E-Bike-Verkäufe seit Jahren stetig steigt, haben viele Fahrradfahrer noch keine Erfahrungen damit gemacht. Nur wer weiß, was E-Bikes leisten können, kann die Alltagstauglichkeit realistisch einschätzen. Daneben hilft es bereits, wenn andere Nutzer von E-Bikes im Stadtbild präsent sind.

Zur weiteren Förderung und Etablierung von E-Bikes im Alltag sind verschiedene Maßnahmen denkbar, die besonders gemeinsam wirksam sind:⁸⁵

- Erweiterung der städtischen Fahrzeugflotte durch E-Bikes. Die Verwaltung kann als Vorbild fungieren und kurze Wege zu Ortsterminen, Abstimmungsgesprächen oder Veranstaltungen mit dem E-Bike erledigen. Die Maßnahme sorgt für Sichtbarkeit der Elektrofahrräder im Alltag und bezeugt gleichzeitig die Alltagstauglichkeit als „Dienstfahrzeug“.
- Das Land Hessen bietet mit der Aktion „Radfahren neu entdecken“ (AGNH) ein Angebot für Kommunen, E-Bikes für einen begrenzten Zeitraum kostenfrei zu erhalten und zu testen. Die Aktion erlaubt das Testen von Elektrofahrrädern (auch E-Lastenrädern) auch für Bürger und Unternehmen.

⁸⁴ Vgl. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie und Wohnen (HMWEW); Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität - Durchführungserlass. Wiesbaden 2019, S. 8

⁸⁵ Einzelne Maßnahmen sind in Homberg (Efze) bereits in der Umsetzung oder wurden schon umgesetzt.

Abbildung 46: E-Lastenrad der Aktion „Radfahren neu entdecken“



- Durch Mobilitätsmanagement können Anreize geschaffen werden, z. B. den Arbeitsplatz mit dem Rad oder zu Fuß (oder ÖPNV) zu erreichen. Zu positiven Nebeneffekten zählen u. a. der geringer Pkw-Parkplatzbedarf, eine gesteigerte Gesundheit oder ein „nachhaltiges“ Image der Verwaltung oder größerer Arbeitgeber. Denkbare Anreize sind:
 - Angebot von Bike-Leasing mit Steuervorteilen (ähnlich Dienstwagen)
 - Finanzielle Mehrvergütung für Mitarbeiter, die nah am Arbeitsplatz wohnen (und ggf. mehr Miete zahlen) und mit dem Rad oder zu Fuß zur Arbeit kommen
 - Attraktive und sichere Fahrradabstellanlagen (überdacht, beleuchtet, mit Ladestation und Werkzeug)
 - Jobticket für den ÖPNV

- Anregung der Einrichtung eines Bringdienstes mit Elektro-Lastenrädern bei den örtlichen Nahversorgern. Die Waren können z. B. telefonisch oder im Markt bestellt werden und werden anschließend zu einer vereinbarten Zeit nach Hause geliefert. Die Stadt Homberg (Efze) sollte dabei als Vermittler/ Initiator auftreten. Die Leistung sollte sich auf Beratung und Hilfestellung bei der Beantragung von Fördermitteln beschränken. Der Betrieb obliegt dann den Nahversorgern.

9.4 Service und Angebot

9.4.1 Abstellanlagen

Zur Förderung des Radverkehrs wird empfohlen, komfortable Fahrradabstellanlagen mit hoher Sicherheit an den wichtigen Zielorten anzubieten. Die Standorte sollten so gewählt werden, dass sie gut sichtbar sind. Wo längere Aufenthaltszeiten bestehen, sollten die Abstellanlagen überdacht sein und ggf. mit E-Ladestation ausgestattet sein (vgl. Seite 95).

- An den Schulen
- Rathaus, Regionalverwaltung, Behördenzentrum
- Freizeitziele (z. B. Schwimmbad, Wildpark Knüll, Anorak 21, Silbersee, Museen)
- Busbahnhof (Wallstraße)

Abbildung 47: Beispielhafte Abstellanlage mit Überdachung und als Bügel und Radabstellanlagen auf ehemaligen Kfz-Parkplätzen in Erlangen und Wien



Vor Nahversorgern und in Geschäftsstraßen sollten Bügel in ausreichender Zahl vorgehalten werden. Diese sollten dezentral verteilt sein. Als Aufstellort sollten auch Kfz-Parkplätze geprüft werden. Die Aufstellung von Fahrradbügeln auf Gehwegen sollte vermieden werden, um keine Engstellen für Fußgänger zu schaffen.

9.4.2 Rastplätze für touristischen Radverkehr

Entlang der touristischen Radwege existieren in Homberg (Efze) aktuell keine Rastplätze mit Zugang zum Wasser. Es wird empfohlen, mehrere Rastplätze entlang der touristischen Radwege mit Wasserzugang anzulegen.

Abbildung 48: Good-Practice-Beispiel einer Raststätte am Fulda-Radweg nahe Fuldataal



Mindestens für diese Standorte wird die Anlage von Rastplätzen empfohlen:

- Entweder: R17 - zwischen Berge und Mühlhausen oder: R17/ R5 - zwischen Mühlhausen und Caßdorf
- R17 - an den Efze-Wiesen (ggf. im Kreuzungsbereich des Wanderweges Rothaarweg)
- Entlang des geplanten Bahnradwegs „Kanonenbahn“

Die Rastplätze sollten mit folgenden Elementen ausgestattet sein:

- Sitzmöglichkeiten, Witterungsschutz
- Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel) mit frei verfügbarem Fahrradwerkzeug
- Ladestation für Elektrofahrräder
- Zugang zum nahen Fließgewässer („Füße ins Wasser halten“)
- Informations-Tafeln zur Radweg-Routenführung
- Ggf. Wegweiser zu angrenzenden Angeboten und Zielen (z. B. bei Kooperation mit ortsansässigen Nahversorgern oder Geschäften)

9.4.3 Monitoring

Die Entwicklung des Radverkehrs sollte kontinuierlich beobachtet werden. Hier bitten sich beispielsweise folgende Maßnahmen an:

- Einrichtung einer Dauerzählstelle (z. B. am R5 im Bereich der Innenstadt).
- Jährlich: Auswertung der Unfallstatistiken nach vermehrten Unfällen mit Radfahrerbeteiligung.

9.4.4 Qualitätssicherung

Wichtig ist die Sicherstellung der Qualität der Radverkehrsanlagen. Dies beginnt bei der Planung und muss bis zum Betrieb z.B. Winterdienst durchgehend gewährleistet werden.

- Bei sämtlichen Planungen und Baumaßnahmen müssen die Anforderungen des Radverkehrs sowie Stand von Wissenschaft und Technik bezüglich der Infrastruktur (vgl. ab Seite 10) fortlaufend überprüft und berücksichtigt werden.
- 2-jährlich: Befahrung des Radwegenetzes und Prüfung auf Umsetzung vorgesehener Maßnahmen, Wegweisung und schadhafte Wege.
- 2-jährlich: Evaluierung des Umsetzungsstandes des Radverkehrskonzeptes und Veröffentlichung eines Kurzberichtes.
- Dauerhaft: Nutzung der Meldeplattform Radverkehr und aktive Bewerbung auf Internetauftritten von Stadt, Landkreis, Tourismusverbänden und Schulen.

9.5 Öffentlichkeitsarbeit

Das Thema Radverkehr soll nachhaltig positiv in der Öffentlichkeit verankert werden. Zielsetzung ist, das Fahrrad auch im ländlichen Raum als „vollwertiges“ Verkehrsmittel zu kommunizieren und zu etablieren. Dabei soll die Öffentlichkeitsarbeit verschiedene Zielgruppen ansprechen, beispielsweise Schülerinnen und Schüler oder Berufspendler.

Für Homberg (Efze) wird die Durchführung einer langfristig angelegten Öffentlichkeitsarbeit empfohlen. Besonders im ersten Jahr sollten regelmäßige Aktionen zu dem Thema angeboten werden. Bereits etablierte Aktionen, wie z. B. die Durchführung von

Mobilitätstagen oder Projekten zum Thema Radverkehr an der Theodor-Heuss-Schule sollten in die Öffentlichkeitsarbeit integriert und ausgebaut werden. Der Einbezug von verschiedenen Akteuren, wie z. B. Lehrer der Theodor-Heuss-Schule, dem ADFC oder örtlicher Fahrradhändler wird empfohlen.

Nachfolgend wird ein beispielhafter Jahresablaufplan dargestellt, der je nach Anforderungen ergänzt und geändert werden kann.

Tabelle 27: Möglicher Jahresablaufplan zur Öffentlichkeitsarbeit in Homberg (Efze)

Monat	Aktion (mögliche Kooperationspartner)	Aktion (mögliche Kooperationspartner)	Aktion (mögliche Kooperationspartner)
Jan	Pressemitteilung mit Ankündigung des „Fahrradjahres 2021“ und bereits bekannten Aktionsvorhaben. (Presse)	Faltblätter zu relevanten Themen verteilen, z. B. „Schutzstreifen“, „Radverkehr gehört auf die Fahrbahn“, „Rechte und Pflichten von Radlern“ oder „Einkaufen mit dem Rad“. (Presse/ ADFC/ AGNH)	
Feb	Printkampagne für Litfaßsäulen oder große Plakatwände in Homberg (Efze). ⁸⁶ (AGNH)		Kleine Geschenke (Reflektoren, Obst) für Radfahrer an gut sichtbaren Stellen (z. B. Drehscheibe). (ADFC/ AGNH)
Mär			
Apr			
Mai			
Jun	Fahrradflohmarkt mit Selbsthilfewerkstatt auf dem Marktplatz. (Fahrradhändler/ ADFC)	„Route des Monats“: In Kooperation mit der Presse kann die Präsentation der 5 Haupttrouten und der touristischen Routen erfolgen. Beispielsweise könnte monatlich ein Zeitungsartikel zu einer Route mit deren Verlauf und interessanten Zielen erscheinen. (Presse/ ADFC)	„Einweihung neuer Radinfrastruktur“ im Rahmen eines Straßenfestes. (Presse)
Jul	Projektwoche in der Theodor-Heuss-Schule: Radverkehr im ländlichen Raum. (Schulen/ ADFC)		Fahrradaktionstag: Homberg (Efze) mit dem Rad erkunden - Sperrung eines Rundweges an einem Sonntag für Kfz-Verkehr. (ADFC)
Aug	Mit dem Rad zur Schule - organisierte Sternfahrt zu teilnehmenden Schulen. (Schulen/ ADFC)		
Sep	Teilnahme am Stadtradeln. (AGNH)		„Einweihung neuer Radinfrastruktur“ im Rahmen eines Straßenfestes. (Presse)
Okt			

⁸⁶ Für Printkampagnen wird empfohlen, ein eigenes „Corporate Design Radverkehr“ entwickeln zu lassen. Ersatzweise kann auf das Angebot der AGNH zurückgegriffen werden ([www. https://www.nahmobilhessen.de/unterstuetzung/oeffentlichkeitsarbeit/](https://www.nahmobilhessen.de/unterstuetzung/oeffentlichkeitsarbeit/))

	Durchführung einer Mobilitätswoche mit Informationsständen und Workshops. (AGNH/ Schulen/ ADFC/ Planer-Fachleute)	Kleine Geschenke (Reflektoren, Obst) für Radfahrer an gut sichtbaren Stellen (z. B. Drehscheibe). (ADFC/ AGNH)	
Nov			
Dez	Weihnachtsradeln mit Politik und Verwaltung als „Dankeschön“ an alle beteiligten Akteure		

Zur Durchführung der Öffentlichkeitsarbeit können Fördermittel und Hilfestellungen der AGNH in Anspruch genommen werden.⁸⁷

Ein entscheidender Faktor ist, dass innerhalb der Verwaltung eine klare Zuständigkeit festgelegt wird. Die Organisation und Ansprache der Kooperationspartner und der Presse sollten an einer Stelle koordiniert werden.

Abbildung 49: Plakatkampagne der AGNH „Radfahren-neu-entdecken“ in Bad Wildungen 2020



⁸⁷ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Öffentlichkeitsarbeit mit Konzept. Wiesbaden 2019 und Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Nahmobilität kommunizieren. Wiesbaden 2019

9.6 Sonstige Maßnahmen

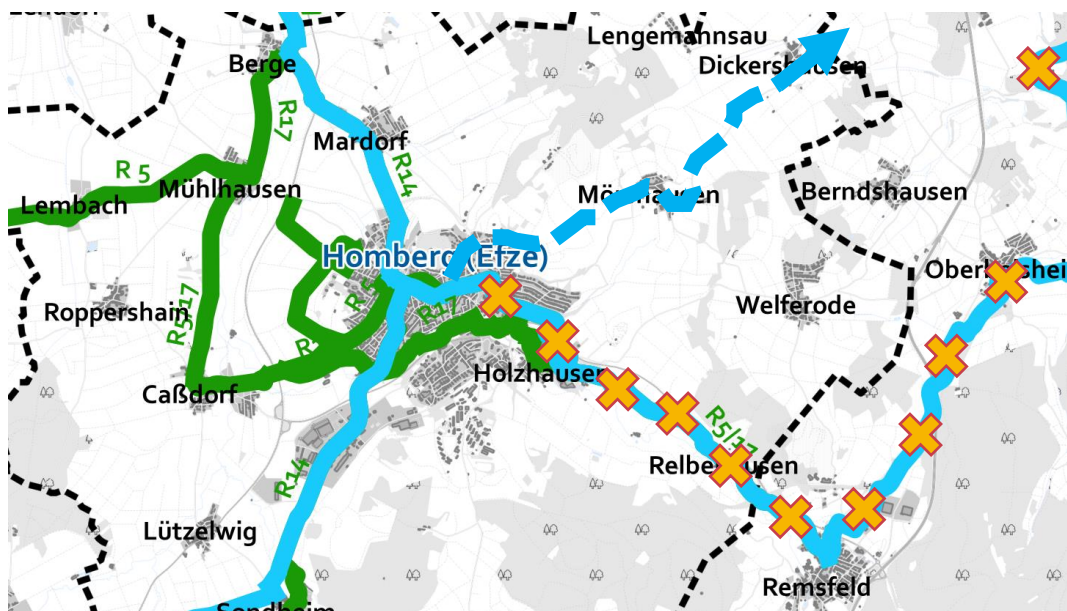
9.6.1 Anpassung des Rad-Hauptnetzes Hessen

Das Rad-Hauptnetz Hessen wird aktuell von Homberg (Efze) Richtung Melsungen über den R5/ R17 geführt. Die Route macht damit einen erheblichen Umweg über die Dörfer Relbehausen, Remsfeld und Oberbeisheim. Dies ist aus touristischer Sicht auch unproblematisch.

Das Rad-Hauptnetz Hessen ist nach Definition als landesweites Netz mit einheitlichen Standards für den Alltagsverkehr entworfen⁸⁸, das auf den Kriterien „Erschließungswirkung und Alltagstauglichkeit“, „Umwegigkeit“ und „Topografie“ entwickelt wurde.⁸⁹

Diesen Kriterien wird die aktuelle Route über Remsfeld nicht gerecht. Der bestehende Umweg kann auch nicht über relevante Zielorte in dessen Verlauf begründet werden.

Abbildung 50: Empfehlung zur Verlagerung des Rad-Hauptnetzes zwischen Homberg (Efze) und Melsungen



Es wird empfohlen, die Führung des Rad-Hauptnetzes Hessen entsprechend der Zielsetzung anzupassen.

⁸⁸ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Rad-Hauptnetz Hessen. Wiesbaden 2019, S. 3

⁸⁹ Ebenda, S. 9-10

Die Führung sollte im Untersuchungsgebiet zwischen Homberg (Efze) und Mörshausen auf einem Wirtschaftsweg und zwischen Mörshausen und Sippershausen entlang der K25 über Dickershausen erfolgen, um dem Alltagsverkehr eine möglichst umwegefreie Verbindung zwischen Homberg (Efze) und Melsungen anzubieten (vgl. Abbildung 50). Im Untersuchungsgebiet würde das Rad-Hauptnetz damit auf der im Radverkehrskonzept Homberg (Efze) definierten Hauptroute 4 verlaufen.⁹⁰ Die geplante und die aktuelle Verbindung verlaufen auf großen Teilen auch außerorts im Mischverkehr. Einbußen in Komfort und Sicherheit sind daher nicht zu erwarten.

Der Anschluss ab Sippershausen müsste (in Absprache mit dem ADFC) konkret bestimmt werden, da dieser außerhalb des Untersuchungsgebietes liegt und nicht abschließend festgelegt werden kann.

Die bestehende touristische Verbindungen R5/ R17 soll in der aktuellen Führung über Remsfeld bestehen bleiben.

Die empfohlene Änderung der Führung des Rad-Hauptnetzes sollte zeitnah an die zuständige Stelle bei der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) weitergeleitet werden.

Sofern das Rad-Hauptnetz entsprechend der Empfehlung entlang der K25 verlegt wird, ergibt sich hieraus voraussichtlich auch eine Notwendigkeit zur Anlage einer fahrbahnbegleitenden Infrastruktur für den Radverkehr. In der 1. Fortschreibung zum Rad-Hauptnetz Hessen heißt es: **„Entsprechend den Grundsätzen des Bundes für Radwege an Bundesstraßen soll auf klassifizierten Straßen der Radverkehr in der Regel auf einer Radverkehrsanlage geführt werden. Im Einzelfall ist nachzuweisen, dass dafür kein Bedarf besteht. Deshalb sind für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen entsprechende Abschnitte als Netzlücke dargestellt, soweit kein Nachweis vorliegt, dass eine Radverkehrsanlage nicht erforderlich ist.“**⁹¹

Die Regelung ist eine erhebliche Änderung zu den definierten Anforderungen aus 04/2019, wo Mischverkehr auf klassifizierten Straßen außerorts bei DTV < 3.000 Kfz/d als mögliche Führungsform beschrieben war.⁹²

⁹⁰ Vgl. Abbildung 26 auf Seite 53 und Abbildung 37 auf Seite 76

⁹¹ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); 1. Fortschreibung zum Rad-hauptnetz Hessen 2020. Wiesbaden 2020, S. 2

⁹² Ebenda

9.6.2 Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz (abseits der Hauptrouten und touristischen Routen)

Die folgenden Lückenschlüsse liegen im Radverkehrsnetz, aber nicht auf den Haupt-
routen oder den touristischen Routen. Die Umsetzung der Maßnahmen sollte konti-
nuierlich erfolgen, wenn entlang der Abschnitte Baumaßnahmen stattfinden.

Reine Beschilderungsmaßnahmen sollten kurzfristig durchgeführt werden.

Tabelle 28: Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz (abseits der Hauptrouten und touristischen Routen)

Abschnitt	Ausgangslage → Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten / Zeithorizont
Herstellen von Radinfrastruktur (außerorts; fahrbahnbegleitende Radwege)			
L3384 zwischen Waßmuthshausen und Sondheim	L3384 Mischverkehr, Tempo 100 km/h Bewegte Topografie Ca. 1.000 - 1.200 Pkw/24h → Führungsform	fahrbahnbegleitenden Radweg bauen (1,7 km) Mind. 2,50 m breit	200.000 - 680.000 € + Flächenkauf Mittelfristig (3-5 Jahre)
L3384 zwischen Sondheim und Lützelwig	L3384 Mischverkehr, Tempo 100 km/h 600 - 1.000 Pkw/24h Besondere Netzbedeutung durch Erschließung der Bushaltestelle Auch relevante Verbindung für Fußverkehr → Führungsform	fahrbahnbegleitenden Radweg bauen (900 m) Mind. 2,50 m breit	225.000 € + Flächenkauf Mittelfristig (3-5 Jahre)
L3254 westlich von Welferode	L3254 Mischverkehr, Tempo 100 km/h 1.700 Pkw/24h → Führungsform	fahrbahnbegleitenden Radweg bauen (700 m) Mind. 2,50 m breit	175.000 € + Flächenkauf Mittelfristig (3-5 Jahre)
K47 zwischen Berge und B254	K47 Mischverkehr, Tempo 100 km/h Erschließung Anorak 21 Auch relevante Fußverbindung → Führungsform	fahrbahnbegleitenden Radweg auf Südseite bauen (200 m) Mind. 2,50 m breit	50.000 € + Flächenkauf Mittelfristig (3-5 Jahre)
K39 zwischen L3384 und Wildpark Knüll	K39 Mischverkehr, Tempo 100 km/h Erschließung Wildpark Knüll	fahrbahnbegleitenden Radweg bauen (750 m) Mind. 2,50 m breit	90.000 - 300.000 € + Flächenkauf

	Auch relevante Fußverbindung → Führungsform		Mittelfristig (3-5 Jahre)
Waßmuthshäuser Straße/ K38 zwischen Homberg Kernstadt und Waßmuthshausen	K38/ Waßmuthshäuser Straße Mischverkehr, Tempo 100 km/h Stark bewegte Topografie Ca. 3.700 Pkw/24h → Führungsform	fahrbahnbegleitenden Radweg bauen (2,7 km) Mind. 2,50 m breit	675.000 € + Flächenkauf Mittelfristig (3-5 Jahre)
Herstellen von Radinfrastruktur (außerorts; Befestigung vorhandener Wege)			
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Mardorf - Anorak 21 - Falkenberg	Landwirtschaftlicher Weg Oberfläche unbefahrbar Erschließung von Anorak 21 → Bauliche Netzlücke	Befestigung der Wegeab- schnitte (ca. 1.050 m)	120.000 - 400.000 € Mittelfristig (3-5 Jahre)
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Lützelwig und Verna	Landwirtschaftlicher Weg Oberfläche unbefahrbar → Bauliche Netzlücke	Befestigung des Wegeab- schnitts (ca. 1.100 m) Absprache mit Frielendorf nötig.	130.000 - 440.000 € Mittelfristig (3-5 Jahre)
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Homberg Kernstadt (Katterbach) und Mörshausen	Landwirtschaftlicher Weg Oberfläche unbefahrbar → Bauliche Netzlücke	Befestigung des Wegeab- schnitts (ca. 1.300 m)	160.000 - 520.000 € Mittelfristig (3-5 Jahre)
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Mörshausen und Welferode	Landwirtschaftlicher Weg Oberfläche unbefahrbar → Bauliche Netzlücke	Befestigung des Wegeab- schnitts (ca. 1.600 m)	190.000 - 640.000 € Mittelfristig (3-5 Jahre)
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Waßmuthshausen und Rodemann	Landwirtschaftlicher Weg Oberfläche unbefahrbar → Bauliche Netzlücke	Befestigung des Wegeab- schnitts (ca. 550 m)	70.000 - 220.000 € Mittelfristig (3-5 Jahre)
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Rodemann und K39	Landwirtschaftlicher Weg Oberfläche unbefahrbar → Bauliche Netzlücke	Befestigung des Wegeab- schnitts (ca. 800 m)	100.000 - 320.000 € Mittelfristig (3-5 Jahre)
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Allmuthshausen und Rückersfelder Straße	Landwirtschaftlicher Weg Oberfläche unbefahrbar → Bauliche Netzlücke	Befestigung des Wegeab- schnitts (ca. 900 m)	110.000 - 320.000 € Mittelfristig (3-5 Jahre)
Herstellen von Radinfrastruktur (außerorts; Beschilderung)			
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Berge und L3224	Landwirtschaftlicher Weg Beschilderung „Durchfahrt verboten“ (Absteigepflicht für Radfahrer)	Beschilderung ergänzen Z1022-10 „Radfahrer frei“ in beide Richtungen	300 € Kurzfristig (0-2 Jahre)

	→ Netzlücke		
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Homberg Kernstadt (Erlebrunnenweg) und Mardorf	Landwirtschaftlicher Weg Beschilderung „Durchfahrt verboten“ (Absteigepflicht für Radfahrer) → Netzlücke	Beschilderung ergänzen Z1022-10 „Radfahrer frei“ in beide Richtungen	300 € Kurzfristig (0-2 Jahre)
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Welferode und K41	Landwirtschaftlicher Weg Beschilderung „Durchfahrt verboten“ (Absteigepflicht für Radfahrer) → Netzlücke	Beschilderung ergänzen Z1022-10 „Radfahrer frei“ in beide Richtungen Absprache mit Knüllwald	300 € Kurzfristig (0-2 Jahre)
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Lützelwig und Verna	Landwirtschaftlicher Weg Beschilderung „Durchfahrt verboten“ (Absteigepflicht für Radfahrer) → Netzlücke	Beschilderung ergänzen Z1022-10 „Radfahrer frei“ in beide Richtungen Absprache mit Frielendorf	750 € Kurzfristig (0-2 Jahre)
Landwirtschaftlicher Weg zwischen K39 und Allmuthshausen	Landwirtschaftlicher Weg Beschilderung „Durchfahrt verboten“ (Absteigepflicht für Radfahrer) → Netzlücke	Beschilderung ergänzen Z1022-10 „Radfahrer frei“ in beide Richtungen	300 € Kurzfristig (0-2 Jahre)
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Rückersfeld und Hülsa	Landwirtschaftlicher Weg Beschilderung „Durchfahrt verboten“ (Absteigepflicht für Radfahrer) → Netzlücke	Beschilderung ergänzen Z1022-10 „Radfahrer frei“ in beide Richtungen	300 € Kurzfristig (0-2 Jahre)
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Hülsa und Appenfeld	Landwirtschaftlicher Weg Beschilderung „Durchfahrt verboten“ (Absteigepflicht für Radfahrer) → Netzlücke	Beschilderung ergänzen Z1022-10 „Radfahrer frei“ in beide Richtungen Absprache mit Knüllwald	300 € Kurzfristig (0-2 Jahre)

9.6.3 Fahrradstraßen

Mit der Einführung von Fahrradstraßen kann dem Radverkehr grundsätzlich ein höherer Stellenwert und Aufmerksamkeit im Alltagsverkehr eingeräumt werden. Allerdings sind Fahrradstraßen nur dann sinnvoll, wenn sie auch von einer gewissen Anzahl Alltagsverkehr täglich genutzt werden. Ansonsten erscheinen die erforderlichen Markierungs- und Umbaumaßnahmen überflüssig. Die Maßnahme wird dann ggf. auch von der Bevölkerung und Bewohnern nicht akzeptiert.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wurden keine Verkehrszählungen zum Radverkehr durchgeführt. Ob der Radverkehr in den betroffenen Abschnitten den Anforderungen entspricht, die vorherrschende Verkehrsart zu sein oder dies alsbald zu erwarten sein wird,⁹³ kann an dieser Stelle nicht beantwortet werden. Ebenso, ob überhaupt ausreichend Konflikte für Radfahrer bestehen, die nötige Markierungsarbeiten und damit verbundene Kosten rechtfertigen würden.

Auf dieser Grundlage wird zum augenblicklichen Zeitpunkt eher nicht zur Einrichtung von Fahrradstraßen in Homberg (Efze) geraten. Sofern sich der Anteil des Radverkehrs zukünftig weiter steigert, sollten relevante Verbindungen erneut geprüft werden.

Auf Grundlage der Netzkonzeption sind perspektivisch folgende Abschnitte denkbar, um als Fahrradstraße ausgewiesen zu werden. Dort überlagern sich die Haupttrouten mit einer touristischen Nutzung. Die Abschnitte liegen allerdings bereits innerhalb Tempo 30 Zonen und an Neben- bzw. Wohnstraßen, sodass die Qualität für Radfahrer voraussichtlich nur in geringem Maße steigt (vgl. Fahrradstraßen / Fahrradzonen ab Seite 18).

- Am Hang - Mardorfer Weg (Hauptroute 3)
- Welferoder Straße - August-Vilmar-Straße (Hessischer Radfernweg R5)
- Im Kullbach - Alte Ziegenhainer Straße - Alter Mühlenweg (R17)
- Aueweg (R17)

Sofern Fahrradstraßen angelegt werden, sollten diese den Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen entsprechen (vgl. Abbildung 10 auf Seite 19).

⁹³ Vgl. VwV-StVO Vom 26.01.2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8) - zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße

9.6.4 Perspektivische Maßnahmen zur Steigerung von subjektiver Sicherheit und Komfort (abseits der Hauptrouen und touristischen Routen)

Im Verlauf des Radverkehrsnetzes (außerhalb Hauptrouen oder touristischer Routen) bestehen mehrere Abschnitte, wo die bestehende Führungsform im Mischverkehr zwar den Regelwerken entspricht, allerdings z. B. aufgrund bewegter Topografie oder einer kurvigen Fahrbahnführung eine Minderung der subjektiven Sicherheit besteht.

In diesen Abschnitten sind Maßnahmen perspektivisch denkbar, um die subjektive Sicherheit zu verbessern:

Tabelle 29: Perspektivische Maßnahmenempfehlungen zur Steigerung der subjektiven Sicherheit außerorts

Abschnitt	Ausgangslage → Problemstellung	Maßnahmenempfehlung
L3224 zwischen Mühlhausen und Lendorf	L3224 Mischverkehr, Tempo 100 km/h 1.300 Pkw/24h → Führungsform	Tempo 70 km/h prüfen <i>Optional:</i> fahrbahnbegleitenden Radweg bauen (2,2 km) Mind. 2,50 m breit Absprache mit Borken
L3148 zwischen Lembach und Lendorf	L3148 Mischverkehr, Tempo 100 km/h → Führungsform	Tempo 70 km/h prüfen <i>Optional:</i> fahrbahnbegleitenden Radweg bauen (1,8 km) Mind. 2,50 m breit Absprache mit Borken
L3384 zwischen Lützelwig und Caßdorf	L3384 Mischverkehr, Tempo 100 km/h Ca. 600 Pkw/24h → Führungsform	Tempo 70 km/h prüfen <i>Optional:</i> fahrbahnbegleitenden Radweg bauen (1,2 km) Mind. 2,50 m breit
L3384 zwischen Caßdorf und Roppershain	L3384 Mischverkehr, Tempo 100 km/h Ca. 600 Pkw/24h → Führungsform	Tempo 70 km/h prüfen <i>Optional:</i> fahrbahnbegleitenden Radweg bauen (1,0 km) Mind. 2,50 m breit

L3384 zwischen Roppershain und Pfaffenhausen	L3384 Mischverkehr, Tempo 100 km/h → Führungsform	Tempo 70 km/h prüfen <i>Optional:</i> fahrbahnbegleitenden Radweg bauen (1,2 km) Mind. 2,50 m breit
L3384 zwischen Steindorf und Hülsa	L3384 Mischverkehr, Tempo 100 km/h Stark Bewegte Topografie Ca. 1.200 Pkw/24h → Führungsform	Tempo 70 km/h prüfen <i>Optional:</i> fahrbahnbegleitenden Radweg bauen (2,0 km) Mind. 2,50 m breit
K37 zwischen Steindorf, Rückersfeld und Immenhorst	K37 Mischverkehr, Tempo 100 km/h Stark Bewegte Topografie → Führungsform	Tempo 70 km/h prüfen <i>Optional:</i> fahrbahnbegleitenden Radweg bauen (2,6 km) Mind. 2,50 m breit Absprache mit Knüllwald
K38 zwischen Allmuthshausen und Leuderode	K38 Mischverkehr, Tempo 100 km/h Stark Bewegte Topografie → Führungsform	Tempo 70 km/h prüfen <i>Optional:</i> fahrbahnbegleitenden Radweg bauen (3,0 km) Mind. 2,50 m breit Absprache mit Frielendorf

9.6.5 Innerörtliche Radinfrastruktur in den Ortsteilen

Sofern in den Ortsteilen außerhalb der Kernstadt Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur vorgesehen sind, liegen diese innerhalb der Haupttrouten und sind dort erläutert.

In den übrigen Ortsteilen ist die Verkehrsbelastung durch Kfz in einem niedrigem Bereich, sodass die bestehende Führung des Radverkehrs im Mischverkehr den Anforderungen der Regelwerke entspricht.

10 Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten

Zur Förderung von Maßnahmen im Bereich Fuß- und Radverkehr stehen verschiedene Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten zur Verfügung. Für die Umsetzung des Konzeptes bietet sich folgende Möglichkeit an:

Landesmittel (Land Hessen)

- **Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität⁹⁴**

Förderung von kommunalen Maßnahmen zur Verbesserung der Verhältnisse des Fahrrad- und Fußverkehrs sowie des sonstigen nicht motorisierten Verkehrs.

Es werden investive sowie nicht investive Maßnahmen (inkl. Planung und Öffentlichkeitsarbeit) mit einem Fördersatz von i. d. R. 70 % gefördert.

- **Verkehrsinfrastrukturförderung (VIF)⁹⁵**

Die Verkehrsinfrastrukturförderung dient der Aufwertung und Funktionsverbesserung von Verkehrsanlagen.

Gefördert wird u. a. der Bau und Ausbau von Straßen, Bushaltestellen, Mobilitätsstationen, und Rad- und Fußverkehrsanlagen sowie Leitsystemen.

- **Nachhaltige Stadtentwicklung⁹⁶**

- Lebendige Zentren: Ausbau der barrierefreien Mobilität insbesondere für den Fuß- und Radverkehr. (Bis 05. Juni 2020)
- Wachstum und nachhaltige Erneuerung: Bauliche Sanierung, Aufwertung, Anpassung oder Erweiterung der Stadt- und Siedlungsstrukturen.
- Nachhaltiges Wohnumfeld: Maßnahmen zur Schaffung von sozialer Infrastruktur, von nachhaltiger Mobilitätsinfrastruktur, von Grün-, Wasser- und Freiflächen im Quartier, zur Begrünung von Bauwerken, Modellprojekte und Innovationen und andere.

⁹⁴ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung; Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität - Durchführungserlass. Wiesbaden 2020

⁹⁵ Vgl. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); <https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastruktur%C3%B6rderung-vif> [Zugriff: 14.05.2020]

⁹⁶ Vgl. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); <https://nachhaltige-stadtentwicklung-hessen.de/> [Zugriff 13.05.2020]

- **Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Regionalen Entwicklung**⁹⁷
Gefördert werden können Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität der öffentlichen Touristischen Infrastruktur. Der Fördersatz liegt bei bis zu 50 %.
- **Richtlinie für die forstliche Förderung in Hessen**⁹⁸
Gefördert werden Projekte der forstwirtschaftlichen Infrastruktur und spätere Mitnutzung durch Radverkehr. Der Fördersatz liegt bei bis zu 70 %.

Bundesmittel

- **Nationale Klimaschutzinitiative (NKI)**⁹⁹
Die Nationale Klimaschutzinitiative bietet vielfältige Möglichkeiten, zur Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen. Dazu gehören Maßnahmen im Rad- und Fußverkehr. Fördermöglichkeiten bestehen über:
 - Kleinserienrichtlinie (Fördersatz 30 %)
 - Kommunalrichtlinie (Fördersatz je nach Vorhaben 30 - 65 %)
 - Regionale Maßnahmen mit Modellcharakter (zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs) (Fördersatz bis zu 75 %)
 - Investive kommunale Klimaschutz-Modellprojekte (Fördersatz bis zu 80 % - bis zu 100 % bei finanzschwachen Kommunen)
- **Nationaler Radverkehrsplan 2020 (NRVP)**¹⁰⁰
Gefördert werden nicht investive Modellprojekte, die entweder einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Radverkehr in Deutschland leisten oder nachhaltige Mobilität sichern und insgesamt der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020 (NRVP) dienen. Zugleich sollen sie Ergebnisse bringen, die auf vergleichbare Anwendungsfälle übertragbar sind oder neue Erkenntnisse über das bearbeitete Thema liefern.

⁹⁷ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung; Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Regionalen Entwicklung (Abschnitt 7, Tourismus). Wiesbaden 2018

⁹⁸ Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz; Richtlinie für die forstliche Förderung in Hessen. Wiesbaden 2018

⁹⁹ Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit; Nationale Klimaschutzinitiative. <https://www.klimaschutz.de/die-nationale-klimaschutzinitiative> [Zugriff 13.05.2020]

¹⁰⁰ Nationaler Radverkehrsplan 2020; <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/bund/foerderprogramm> [Zugriff 02.04.2020]

Europäische Mittel

▪ **Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)¹⁰¹**

Aufgabe des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) ist es, durch die Beseitigung von Ungleichheiten zwischen den verschiedenen Regionen den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt in der Europäischen Union zu stärken. Schwerpunkte der Förderung sind u. a.:

- Investitionen in Infrastruktureinrichtungen, die grundlegende Dienstleistungen für die Bürger in den Bereichen Energie, Umwelt, Verkehr und IKT bereitstellen.
- Zur Förderung nachhaltiger regionaler oder lokaler Mobilität oder zur Verringerung von Luftverschmutzung und Lärmbelastung ist es erforderlich, nicht gesundheitsbelastende, nachhaltige und sichere Verkehrsträger zu fördern.

¹⁰¹ Bundesministerium für Wirtschaft und Energie; Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE). https://www.foerderdatenbank.de/SiteGlobals/FDB/Forms/Suche/Foederprogramm suche_Formular.html?cl2Processes_Foerdergebiet=hessen&submit=Suchen&filterCategories=FundingProgram&templateQueryString=efre [Zugriff: 14.05.2020]

11 Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Grenze des Untersuchungsgebietes und Rad-Hauptnetz Hessen sowie vorhandene touristische Radwege	3
Abbildung 2: Verkehrsmengenkarte - relevante Messstellen	7
Abbildung 3: Führungsvarianten Industriegebiet.....	8
Abbildung 4: Lückenschluss des Efze-Radwegs bei Holzhausen - Variante 2	9
Abbildung 5: Konfliktsituationen bei Führung des Radverkehrs im Seitenraum	11
Abbildung 6: Ausschnitt Musterlösungen - Führung auf Schutzstreifen innerorts	14
Abbildung 7: Geeignete Führungsformen bei Stadtstraßen.....	16
Abbildung 8: Verkehrszeichen 237, 240, 241 StVO	17
Abbildung 9: Beschilderung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen (Anfang und Ende).....	18
Abbildung 10: Ausschnitt Musterlösungen - Fahrradstraßen innerorts	19
Abbildung 11: Beschilderung zur Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr.....	20
Abbildung 12: Überdachte Abstellanlage mit E-Ladestation (Ludwigsburg) und Fahrradbügel in der Bahnhofstraße (Fulda)	21
Abbildung 13: Workshop am 28.01.2020 im Rathaus Homberg (Efze)	23
Abbildung 14: Zielorte und Wunschliniennetz	25
Abbildung 15: Radverkehrsnetz Homberg (Efze).....	27
Abbildung 16: Höhenmodell (Gesamtgebiet) und Radverkehrsnetz	28
Abbildung 17: Höhenmodell (Ausschnitt Kernstadt) und Radverkehrsnetz	29
Abbildung 18: von links oben: Mischverkehr innerorts auf Wallstraße; Mischverkehr auf Fahrbahn außerorts auf L3384; Wirtschaftsweg (Stellberggradweg); Fahrradstraße zwischen Homberg (Efze) Kernstadt und Caßdorf	30
Abbildung 19: Führungsformen im Radverkehrsnetz (Mängelkartierung).....	32
Abbildung 20: links: Wirtschaftsweg befestigt (Stellberggradweg) rechts: Wirtschaftsweg unbefestigt zwischen Mörshausen und Berndshausen unten links: asphaltierte Straße (K36) unten rechts: Straße mit Kopfsteinpflaster am Marktplatz	34
Abbildung 21: Oberflächen und Breiten im Radverkehrsnetz (Mängelkartierung).....	36
Abbildung 22: Überlagerung mit Wanderwegen	39
Abbildung 23: von links oben: Bügel am Marktplatz Homberg (Efze); Vorderradhalter am Vereinsheim Caßdorf; Abstellanlagen an der Theodor-Heuss-Schule	40
Abbildung 24: von oben links: Wegweiser am R5; Zwischenwegweiser am R17; Wegweiser am R14; sonstiger Wegweiser	41
Abbildung 25: Fahrradbügel mit E-Ladestation am Marktplatz	42
Abbildung 26: Zusammenfassung der Maßnahmenempfehlungen auf den Hauptrouten	54
Abbildung 27: Maßnahmenempfehlungen Hauptroute 1 (H1) - Teilabschnitt 1/2	57

Abbildung 28: Maßnahmenempfehlungen Hauptroute 1 (H1) - Teilabschnitt 2/2	60
Abbildung 29: Maßnahmenempfehlungen Hauptroute 2 (H2) - Teilabschnitt 1/2	63
Abbildung 30: Maßnahmenempfehlungen Hauptroute 2 (H2) - Teilabschnitt 2/2	64
Abbildung 31: Maßnahmenempfehlungen Hauptroute 3 (H3)	66
Abbildung 32: Gegenüberstellung der beiden möglichen Standorte.....	69
Abbildung 33: Bestand (Abzweigung Berge)	73
Abbildung 34: Variante 1 (Abzweigung Berge)	74
Abbildung 35: Variante 2 (Querung R14).....	75
Abbildung 36: Variante 3 (Querung R14).....	76
Abbildung 37: Maßnahmenempfehlungen für die Hauptroute 4 (H4)	77
Abbildung 38: Maßnahmenempfehlungen Hauptroute 5 (H5).....	79
Abbildung 39: Kanonenbahn als Alltags-Radverkehrstrasse.....	81
Abbildung 40: Good-Practice-Beispiel „Milseburg-Bahnradweg“ zwischen Fulda und Hilders (Rhön)	83
Abbildung 41: Maßnahmenempfehlungen Touristische Route R5 - Teilabschnitt 1/2.....	86
Abbildung 42: Maßnahmenempfehlungen Touristische Route R5 - Teilabschnitt 2/2	87
Abbildung 43: Maßnahmenempfehlungen Touristische Route R17 - Teilabschnitt 1/2	91
Abbildung 44: Maßnahmenempfehlungen Touristische Route R17 - Teilabschnitt 2/2.....	93
Abbildung 45: Good-Practice-Beispiel für eine überdachte E-Bike Ladestation in Ludwigsburg und einem Fahrradraum in Leipzig	95
Abbildung 46: E-Lastenrad der Aktion „Radfahren neu entdecken“	97
Abbildung 47: Beispielhafte Abstellanlage mit Überdachung und als Bügel und Radabstellanlagen auf ehemaligen Kfz-Parkplätzen in Erlangen und Wien.....	98
Abbildung 48: Good-Practice-Beispiel einer Raststätte am Fulda-Radweg nahe Fuldatal	99
Abbildung 49: Plakatkampagne der AGNH „Radfahren-neu-entdecken“ in Bad Wildungen 2020	102
Abbildung 50: Empfehlung zur Verlagerung des Rad-Hauptnetzes zwischen Homberg (Efze) und Melsungen	103

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Maßnahmenempfehlungen aus dem VEP Altstadt und dem Klimaschutzkonzept	6
Tabelle 2: Anforderungen nach Nutzergruppen	13
Tabelle 3: Geeignete Führungsformen bei Stadtstraßen	15
Tabelle 4: Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete: Wahl der Führungsform	16
Tabelle 5: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen	17
Tabelle 6: Fahrradabstellanlagen - Standort und mögliche Ausstattung	22
Tabelle 7: Höhenmeter auf Streckenabschnitten	26
Tabelle 8: Abschnitte mit Mängeln in der Führungsform	31
Tabelle 9: Abschnitte im Radverkehrsnetz, die nicht zur Befahrung mit dem Rad freigegeben sind	33
Tabelle 10: Abschnitte mit Mängeln in Breite und/ oder Oberfläche	35
Tabelle 11: Abschnitte im Radverkehrsnetz mit baulichen Netzlücken	37
Tabelle 12: Abschnitte mit gemeinsamer Führung mit überregionalen Wanderwegen	38
Tabelle 13: Zusammenfassung der Maßnahmenempfehlungen	52
Tabelle 14: Maßnahmenempfehlungen für die Hauptroute 1 (H1) - Teilabschnitt 1/2	58
Tabelle 15: Maßnahmenempfehlungen für die Hauptroute 1 (H1) - Teilabschnitt 2/2	61
Tabelle 16: Maßnahmenempfehlungen Hauptroute 2 (H2) - Teilabschnitt 1/2	63
Tabelle 17: Maßnahmenempfehlungen Hauptroute 2 (H2) - Teilabschnitt 2/2	64
Tabelle 18: Maßnahmenempfehlungen Hauptroute 3 (H3)	67
Tabelle 19: Gegenüberstellung der beiden möglichen Standorte	68
Tabelle 20: Vergleich der Varianten mit der Bestandssituation und grober Kostenschätzung	71
Tabelle 21: Maßnahmenempfehlungen für die Hauptroute 4 (H4)	78
Tabelle 22: Maßnahmenempfehlungen Hauptroute 5 (H5)	80
Tabelle 23: Maßnahmenempfehlungen Touristische Route R5 - Teilabschnitt 1/2	86
Tabelle 24: Maßnahmenempfehlungen Touristische Route R5 - Teilabschnitt 2/2	88
Tabelle 25: Maßnahmenempfehlungen Touristische Route R17 - Teilabschnitt 1/2	92
Tabelle 26: Maßnahmenempfehlungen Touristische Route R17 - Teilabschnitt 2/2	93
Tabelle 27: Möglicher Jahresablaufplan zur Öffentlichkeitsarbeit in Homberg (Efze)	101
Tabelle 28: Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz (abseits der Hauptrouten und touristischen Routen)	105
Tabelle 29: Perspektivische Maßnahmenempfehlungen zur Steigerung der subjektiven Sicherheit außerorts	109

Literatur- und Quellenverzeichnis

- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8)
- Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW); Handreichung für Radverkehrsbeauftragte. Stuttgart 2018
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club - ADFC; Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen - Anforderungen an Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit - Technische Richtlinie TR6102-0911
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Nationaler Radverkehrsplan 2020. Berlin 2012
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit; Nationale Klimaschutzinitiative. <https://www.ptj.de/projektfoerderung/nationale-klimaschutzinitiative> [Zugriff: 02.04.2020]
- Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 18.11.2010 - 3 C 42.09 (zu Radwegebenutzungspflicht)
- Deutscher Wanderverband; Rad und Mountainbike-Strecken auf Qualitätswegen - Schulungsunterlagen für Qualitätswege. Kassel 2016
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen HBVA. Köln 2012
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise zum Fahrradparken. Köln 2012
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete. Köln 2002
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln 2006
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN). Köln 2008
- Hessen Mobil (Hrsg.); Verkehrsmengenkarte für Hessen - Ausschnitt Kreis Schwalm-Eder (Nord) - Ausgabe 2015. Wiesbaden 2015
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung; Nahmobilitätsstrategie für Hessen. Wiesbaden 2017
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung; Handbuch zur Radwegweisung in Hessen. Wiesbaden 2017
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung; Hessenstrategie Mobilität 2035. Wiesbaden 2018
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung; Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität - Durchführungserlass. Wiesbaden 2020

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Qualitätsstandards und Musterlösungen. Wiesbaden 2019

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen; Öffentlichkeitsarbeit mit Konzept. Wiesbaden 2019

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen; Nahmobilität kommunizieren. Wiesbaden 2019

Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (Hrsg.); Rad-Hauptnetz Hessen. <https://hessendrive.hessen.de/#/public/shares-downloads/qoVXtLFh3xZM8vTEKbrOrEv5uMdxBsVg> [Zugriff: 13.06.2019].

IKS Mobilitätsplanung; Verkehrsentwicklungsplan - Teil 1: Altstadt. Kassel 2018

Kreisstadt Homberg (Efze); Integriertes Klimaschutzkonzept für die Kreisstadt Homberg (Efze). Kassel 2015

Kreisstadt Homberg (Efze); Stellplatz- und Ablösesatzung der Kreisstadt Homberg (Efze). Homberg (Efze) 2019

Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814) geändert worden ist

Umweltbundesamt (UBA) 2019; www.umweltbundesamt.de [Zugriff: 07.02.2020]
<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#vorteile-des-fahrradfahrens>

Zweirad Industrie Verband (ZIV) 2019: Präsentation des ZIV Geschäftsführers Siegfried Neuberger anlässlich der Pressekonferenz am 21.03.2019 [Zugriff 01.01.2020]

12 Anhang

- Karte: Radverkehrsnetz Homberg (Efze) - Maßstab 1 : 25.000
- Karte: Haupttrouten Homberg (Efze) - Maßstab 1 : 25.000

—

IKS

Mobilitätsplanung

Universitätsplatz 12

34127 Kassel

info@iks-planung.de

www.iks-planung.de

Abschnitt	Ausgangslage / Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten	Zeithorizont / Umsetzung	Aktueller Stand
H1: Homberg (Efze) - Gewerbegebiet - Sondheim - Wernswig - Frielendorf					
A-B	<ul style="list-style-type: none"> - Ziegenhainer Straße - Mischverkehr, Tempo 50 km/h - Rad-Hauptnetz, R14 - Bewegte Topografie, fahrbahnbegleitendes Längsparken - Fahrbahnbreite: < 7,00 m - Bildungseinrichtungen und Seniorenwohnen entlang der Strecke → Führungsform	Tempo 30 km/h im gesamten Abschnitt	2.100,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
B-C	<ul style="list-style-type: none"> - Ziegenhainer Straße - Mischverkehr, Tempo 50 km/h - Rad-Hauptnetz, R14 - Fahrbahnbreite: < 7,40 m → Führungsform	Schutzstreifen markieren (300 m) Breite: 1,25 m - 1,50 m (Entfernung der Mittelmarkierung) Alternativ: Radfahrstreifen auf Ostseite (Flächenkauf erforderlich) Schutzstreifen auf Westseite	3.600,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
C-D	<ul style="list-style-type: none"> - Ziegenhainer Straße - Mischverkehr, Tempo 50/70/100 km/h (inner-, außerorts, richtungsabhängig) - Rad-Hauptnetz, R14 - Bewegte Topografie → Führungsform	Anlage eines fahrbahnbegleitenden Radwegs (200m) auf der Ostseite - Flächenankauf nötig Freigabe des Gehwegs auf der Westseite (Gehweg, Radfahrer frei) ab Schmückebergsweg Ggf. Anlage einer Mittelinsel als Querungshilfe über die Ziegenhainer Straße	50.000,00 € + Flächenankauf	Mittelfristig (3-5 Jahre)	
D-E	<ul style="list-style-type: none"> - Alte Ziegenhainer Straße / Zorngrabenstraße - Mischverkehr, Tempo 30 / 50 km/h - Unebene Natursteinpflaster auf Alte Ziegenhainer Straße - Keine Querungsmöglichkeit über B323 vorhanden → Bauliche Netzlücke	Umsetzung der Trasse gemäß Variante B der bestehenden Planung mit Anlage einer Unterführung unter B323 Statt der Anlage eines Geh- und Radweges am Rand der Fahrbahn wird eine Führung im Mischverkehr empfohlen (geringe Verkehrsmengen, Kostengründe) Oberflächenverbesserung auf der alten	Bis zu 905.000,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	<ul style="list-style-type: none"> - Durch das Büro Unger Ingenieure wurden bereits verschiedene Varianten zur Umsetzung erarbeitet. - Abstimmungen mit Hessen Mobil bzgl. Umsetzung und Förderantragsstellung müssen fortgeführt werden.
E-F	<ul style="list-style-type: none"> - Ludwig-Erhard-Straße - Mischverkehr, Tempo 50 km/h - Rad-Hauptnetz, R14 - Bewegte Topografie mit überdimensionierter Straßenraumgestaltung - Fahrbahnbreite: 7,00 - 8,40 m → Führungsform	Schutzstreifen markieren (1.000 m) Breite; 1,25 m - 1,50 m (Entfernung der Mittelmarkierung)	12.000,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
F-G	-	-			

Abschnitt	Ausgangslage / Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten	Zeithorizont / Umsetzung	Aktueller Stand
G-H	- Landwirtschaftlicher Weg zwischen Wernswig und Sondheim - R14 - Ausreichende Breite, gut befahrbar - Nicht für Radverkehr freigegeben → Netzlücke	Zeichen 1022-10 StVO (Radfahrer frei) anbringen, in beiden Richtungen Rad-Hauptnetz Hessen auf den Verlauf des Radweg R14 verlegen - Meldung bei Hessen Mobil (radroutenplaner@ivm-rheinmain.de)	300,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
H-I	-	Rad-Hauptnetz Hessen auf den Verlauf des Radweg R14 verlegen - Meldung bei Hessen Mobil (radroutenplaner@ivm-rheinmain.de)		Kurzfristig (0-2 Jahre)	
I-J	L3158 Mischverkehr, Tempo 100 km/h (inner-, außerorts) Rad-Hauptnetz, R14	Fahrbahnbegleitenden Radweg auf Westseite bauen (120 m Strecke) Mind. 2,50 m breit Rad-Hauptnetz Hessen auf den Verlauf des Radweg R14 verlegen - Meldung bei Hessen Mobil (radroutenplaner@ivm-rheinmain.de)	30.000,00 € + Flächenankauf	Mittelfristig (3-5 Jahre)	
J-K	- Landwirtschaftlicher Weg zwischen Wernswig und K44 - Rad-Hauptnetz Hessen, R14 - Ausreichende Breite, gut befahrbar - Nicht für Radverkehr freigegeben	Zeichen 1022-10 StVO (Radfahrer frei) anbringen, in beide Richtungen	300,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
K-L	- K 44 - Mischverkehr (außerorts) - Rad-Hauptnetz, R14 → Führungsform	Fahrbahnbegleitenden Radweg auf Westseite bauen (200 m Strecke) min. 2,50 m breit	50.000,00 € + Flächenkauf	Mittelfristig (3-5 Jahre)	
L-M	- Landwirtschaftlicher Weg zwischen K44 und Silbersee - Rad-Hauptnetz Hessen, R14 - Ausreichende Breite, gut befahrbar - Nicht für den Radverkehr freigegeben → Netzlücke	Zeichen 1022-10 StVO (Radfahrer frei) anbringen, in beide Richtungen	300,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
H2: Homberg (Efze) - Mühlhausen - Roppershain - Lembach (Richtung Borken/Singlis)					
A-B	- Kasseler Straße - Mischverkehr, Tempo 50 km/h - 9.465 Kfz/24h - Rad-Hauptnetz, R5, R14 - 7,0-8,5 m Fahrbahnbreite → Führungsform	Bereits umgesetzt		Kurzfristig (0-2 Jahre)	
B-D	-	-			

Abschnitt	Ausgangslage / Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten	Zeithorizont / Umsetzung	Aktueller Stand
D-E	- L3324 (zwischen Stellbergsweg und Schlagmühlenweg) - Mischverkehr, Tempo 100 km/h - Perspektivisch: Verlauf R5 → Führungsform	Fahrbahnbegleitenden Geh- und Radweg auf Südseite bauen (350 m) mind. 2,50 m breit (Flächen auf der Brücke über die Efze fehlen, um den fahrbahnbegleitenden Radweg bis nach Mühlhausen fortzuführen)	90.000,00 € + Flächenkauf	Kurzfristig (0-2 Jahre)	- Ein Bewilligungsbescheid vom Schwalm-Eder-Kreis im Rahmen des Programms "Förderung des touristischen Radwegebaus der Städte und Gemeinden" in Höhe vom 37.500,00 € liegt vor. - Das Büro Unger Ingenieure wurde bereits mit der Planung beauftragt. - Der Baubeginn wird in 2021 angestrebt.
E-F	- Bauliche Netzlücke zwischen L3324 (Schlagmühlenweg) und am Rasen (bzw. Frielendorfer Straße) - Perspektivisch: Verlauf R5 → Bauliche Netzlücke	Straßenunabhängigen Radweg bauen (400 m) mind. 2,50 m breit Brückenbauwerk über die Efze erforderlich	Bis zu 660.000,00 € + Flächenkauf	Kurzfristig (0-2 Jahre)	- Ein Bewilligungsbescheid vom Schwalm-Eder-Kreis im Rahmen des Programms "Förderung des touristischen Radwegebaus der Städte und Gemeinden" in Höhe vom 37.500,00 € liegt vor. - Das Büro Unger Ingenieure wurde bereits mit der Planung beauftragt. - Der Baubeginn wird in 2021 angestrebt.
F-J	-	-	-	-	-
J-K	- L3148 Mischverkehr, Tempo 100 km/h Perspektivisch: Verlauf R5 → Führungsform	Fahrbahnbegleitenden Geh- und Radweg auf Westseite bauen (850 m) min. 2,50 m breit	215.000,00 € + Flächenkauf	Mittelfristig (3-5 Jahre)	
K-M	-	-	-	-	-
H3: Homberg (Efze) - Mardorf - Berge (Richtung Wabern)					
A-B	- Kasseler Straße - Mischverkehr, Tempo 50 km/h - 9.465 kfz/24h - Rad-Hauptnetz, R5, R14 - 7,0 - 8,5 m Fahrbahnbreite → Führungsform	Bereits umgesetzt		2020	
B-C	- Kasseler Straße - Mischverkehr, Tempo 50 km/h - 9.465 kfz/24h - Rad-Hauptnetz, R14 - 7,0 - 8,5 m Fahrbahnbreite → Führungsform	Schutzstreifen markieren (300 m) Breite: 1,25 m - 1,50 m (Entfernung der Mittelmarkierung)	1.800,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
C-D	- Am Hang, Mardorfer Weg - Mischverkehr, Tempo 30 / 50 km/h - Rad-Hauptnetz, R14 - Bewegte Topografie	Optional: Fahrradstraße	31.500,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
D-E	- Landwirtschaftlicher Weg zwischen Homberg (Efze) und Mardorf - Rad-Hauptnetz, R14 - ausreichende Breite, gut befahrbar - Schranken mit enger Umlaufsperrung → Punktuelle Hindernisse	Entfernen der Schranken und Ersetzen durch einzelne Pfosten mit ausreichend Abstand und Linienmarkierung auf dem Boden	3.500,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
E-F	-	-	-	-	-

Abschnitt	Ausgangslage / Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten	Zeithorizont / Umsetzung	Aktueller Stand
F	- Querung B254 (11.400 Pkw/24h) zwischen Mardorf und Berge - Rad-Hauptnetz, R14 - Kurvige Straßenführung, eingeschränkte Sicht → Gefährliche Querung	Überquerungsstelle mit LSA anlegen (vgl. Vertiefung: Prüfung einer Querung über die B254 im Bereich Berge ab Seite 67)			
F-G	-	-			
G-H	- K47 (zwischen Berge und Einmündung zum R17) - Mischverkehr, Tempo 100 km/h (außerorts) - Rad-Hauptnetz, R17, Anbindung Anorak 21 - Kurze Streckenführung → Führungsform	Fahrbahnbegleitenden Radweg auf Ostseite bauen (200 m) mind. 2,50 m breit - Perspektivisch: Überquerungsstelle mit LSA prüfen (vgl. Vertiefung: Prüfung einer Querung über die B 254 im Bereich Berge ab Seite 67)	55.000,00 € + Flächenkauf	Mittelfristig (3-5 Jahre)	
H4: Homberg (Efze) - Mörshausen - Sippershausen (Richtung Malsfeld)					
A-C	-	-			
C-D	- Hans-Staden-Allee - Mischverkehr, Tempo 50 km/h - 5,50 m Breite im südlichen Teilabschnitt, 7,50 m Breite im nördlichen Teilabschnitt - Bewegte Topografie - Einseitiges Längsparken auf Teilabschnitt -> Führungsform	Ab Fahrbahnbreite von 7,50 m: Schutzstreifen markieren (keine Mittelmarkierung anlegen) Sicherheitstrennstreifen zum Längsparken markieren Breite: 1,25 - 1,50 m	6.000,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
D-F	-	-			
F-G	- K25 (westlich von Mörshausen) - Mischverkehr, Tempo 100 km/h - 2.000 Kfz/24h - Kurvige Straßenführung, schlechte Einsehbarkeit	Optional: Beschilderung Z138 StVO "Achtung Radfahrer" in beide Richtungen auf der Breslauer Straße/ K25 anbringen	600,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
G-H	-	-			
H-I	- K25 (zwischen Mörshausen und Dickershausen) - Mischverkehr, Tempo 100 km/h - 2.000 Kfz/24h - Kurvige Straßenführung, schlechte Einsehbarkeit	Optional: Fahrbahnbegleitenden Radweg auf der Ostseite bauen (2 km) mind. 2,50 m breit	500.000,00 € + Flächenkauf	Langfristig (5-10 Jahre)	
I-J	-	-			
J-K	- K25 (zwischen Dickershausen und Sippershausen) - Mischverkehr, Tempo 100 km/h - 2.000 Kfz/24h - Bewegte Topografie	Optional; Fahrbahnbegleitenden Radweg auf der Ostseite bauen (600 m) mind. 2,50 m breit Absprache mit Malsfeld erforderlich	175.000,00 € + Flächenkauf	Langfristig (5-10 Jahre)	

Abschnitt	Ausgangslage / Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten	Zeithorizont / Umsetzung	Aktueller Stand
H5: Homberg (Efze) - Holzhausen - Relbehausen (Richtung Knüllwald)					
A-B	<ul style="list-style-type: none"> - Wallstraße - Mischverkehr, Tempo 30 / 50 km/h - Rad-Hauptnetz - 6,30 - 7,00 m Fahrbahnbreite - Parken in Längs- und Senkrechtaufstellung → Führungsform 	<p>Empfohlen: Verbreiterung der Fahrbahn auf mindestens 7,50 m Breite durch Rückbau des Längsparkens</p> <p>Schutzstreifen markieren (keine Mittelmarkierung anlegen)</p> <p>Breite: 1,50 m</p>	600,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
B-C	<ul style="list-style-type: none"> - Hersfelder Straße - Mischverkehr, Tempo 30/50 km/h - Rad-Hauptnetz - 7,20-7,50 m Fahrbahnbreite - Bewegte Topografie - Straßensanierung vorgesehen → Führungsform 	<p>Im Rahmen der vorgesehenen Sanierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schutzstreifen markieren (600 m) - 1,25-1,50 m breit (keine Mittelmarkierung anlegen) <p>Alternativ, sofern Vermessungsbreiten unter 7,00 m ergeben:</p> <p>Schutzstreifen in Bergaufrichtung markieren, Mischverkehr in Bergabrichtung</p>		Im Rahmen der Fahrbahnsanierung Kurzfristig (0-2 Jahre)	
C-D	<ul style="list-style-type: none"> - Hersfelder Straße - Mischverkehr, Tempo 30/50 km/h - 7,20-7,50 m Fahrbahnbreite - Bewegte Topografie, kurvige Streckenführung - Straßensanierung vorgesehen Führungsform 	Schutzstreifen in Bergaufrichtung markieren, Mischverkehr in Bergabrichtung 1,50 m breit	6.000,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
Touristische Route: R5					
1-2	-	-			
3-12	Hessischer Radfernweg R5 zwischen Lembach und Homberg (Efze) aktuell beinahe durchgängig Mischverkehr (außerorts / innerorts) → Routenwahl	Verlegung des Hessischen Radfernweg R5 auf die Verbindung 3-12 (Nutzung des Stellbergadwegs) Anpassen der Wegweisenden Beschilderung und Informationsmaterialien Meldung bei Hessen Mobil (radroutenplaner@ivm-rheinmain.de)		K.A.	
3-4 = H2: J-K	L3148 Mischverkehr, Tempo 100 km/h → Führungsform	Fahrbahnbegleitenden Geh- und Radweg auf Westseite bauen (850 m) mind. 2,50 m breit	215.000,00 € + Flächenkauf	Mittelfristig (3-5 Jahre)	
4-8	-	-			
8-9 = H2: E-F	Bauliche Netzlücke zwischen L3324 (Schlagmühlenweg) und Am Rasen (bzw. Frielendorfer Straße) → Bauliche Netzlücke	Straßenunabhängigen Radweg bauen (400 m) mind. 2,50 m breit Brückenbauwerk über die Efze erforderlich	Bis zu 660.000,00 € + Flächenkauf	Mittelfristig (3-5 Jahre)	

Abschnitt	Ausgangslage / Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten	Zeithorizont / Umsetzung	Aktueller Stand
9-10 = H2: D-E	L3324 (zwischen Stellbergsradweg und Schlagmühlenweg) Mischverkehr, Tempo 100 km/h → Führungsform	Fahrbahnbegleitenden Geh- und Radweg auf Südseite bauen (350 m) mind. 2,50 m breit (Flächen auf Brücke über die Efze fehlen, um den fahrbahnbegleitenden Radweg bis nach Mühlhausen fortzuführen.)	90.000,00 € + Flächenkauf	Mittelfristig (3-5 Jahre)	
10-12	-	-			
12-13 = H2: A-B	Kasseler Straße Mischverkehr, Tempo 50 km/h 9.465 Kfz/24h82 Rad-Hauptnetz, R5, R14 7,0 - 8,5 m Fahrbahnbreite → Führungsform	Bereits umgesetzt		2020	
13-14	-	-			
14-15 = H5: B-C	Hersfelder Straße Mischverkehr, Tempo 30/ 50 km/h Rad-Hauptnetz 7,20 - 7,50 m Fahrbahnbreite Teilweise bewegte Topografie Straßensanierung vorgesehen → Führungsform	Im Rahmen der vorgesehenen Sanierung: Schutzstreifen markieren (600 m) 1,25 - 1,50 m breit (keine Mittelmarkierung anlegen) Alternativ, sofern Vermessungen Breiten unter 7,00 m ergeben: Schutzstreifen in Bergaufrichtung markieren, Mischverkehr in Bergabrichtung		Kurzfristig (0-2 Jahre) Im Rahmen der Fahrbahnsanierung	
15	Knotenpunkt Hersfelder Straße/ Welferoder Straße Rad-Hauptnetz, Radfernweg R5 Bewegte Topografie Gewundene Fahrbahn (schlechte Einsehbarkeit) → gefährliches Abbiegen	Anlage eines Abbiegestreifens für den Radverkehr		Kurzfristig (0-2 Jahre) Im Rahmen der Fahrbahnsanierung	
15-17	Welferoder Straße/ August-Vilmar-Straße Mischverkehr, Tempo 30/ 50 km/h Radfernweg R5	Optional: Fahrradstraße	52.000,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
17-18	August-Vilmar-Straße Mischverkehr, Tempo 30/ 50 km/h Radfernweg R5 → Führungsform	Schutzstreifen markieren (300 m) 1,25 - 1,50 m breit (keine Mittelmarkierung anlegen) Alternativ, sofern Vermessungen Breiten unter 7,00 m ergeben: Schutzstreifen in Bergaufrichtung markieren, Mischverkehr in Bergabrichtung	3.600,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
18-20	-	-			
Touristische Route: R14 (Sämtliche empfohlene Maßnahmen für R14 sind in H1 bereits berücksichtigt und erläutert)					

Abschnitt	Ausgangslage / Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten	Zeithorizont / Umsetzung	Aktueller Stand
Touristische Route: R17					
1-2	-	-	-	-	-
2-3 = H3: G-H	K47 (zwischen Berge und Einmündung zum R17) Mischverkehr, Tempo 100 km/h (außerorts) Rad-Hauptnetz, R17, Anbindung Anorak 21 Kurvige Streckenführung → Führungsform	Fahrbahnbegleitenden Radweg auf Ostseite bauen (200 m) mind. 2,50 m breit Ggf. Überquerungsstelle mit Mittelinsel über K47 anlegen	55.000,00 € + Flächenkauf	Mittelfristig (3-5 Jahre)	
3-7	Radweg R17 zwischen Berge und Caßdorf aktuell durchgängig im Mischverkehr (außerorts / innerorts) → Führungsform	Verlegung des Radwegs R17 auf die Verbindung 3 - 7 Anpassen der Wegweisenden Beschilderung und Informationsmaterial Meldung bei Hessen Mobil (radroutenplaner@ivm-rheinmain.de)			
3-4	-	-	-	-	-
4-5	L3224 Kurviger Fahrbahnverlauf R17 → gefährliche Querung	Optional: Mittelinsel installieren Optional: Beschilderung mit Z138 StVO „Achtung Radfahrer“ in beide Richtungen auf der Bahnhofstraße anbringen.	3.000,00 € - 8.000,00 €	Mittelfristig (3-5 Jahre) Kurzfristig (0-2 Jahre)	
5-6	L3324 (zwischen Stellbergsradweg und Schlagmühlenweg) Mischverkehr, Tempo 100 km/h R17 Perspektivisch: Verlauf R5 → Führungsform	Fahrbahnbegleitenden Geh- und Radweg auf Südseite bauen (350 m) mind. 2,50 m breit (Flächen auf Brücke über die Efze fehlen, um den fahrbahnbegleitenden Radweg bis nach Mühlhausen fortzuführen.)	90.000,00 € + Flächenkauf	Mittelfristig (3-5 Jahre)	
6-8	-	-	-	-	-
8-10	Alte Ziegenhainer Straße/ Im Kullbach Mischverkehr, Tempo 30 km/h Radhauptnetz, R14, R17	Optional: Fahrradstraße	62.000,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
9-10	Alte Ziegenhainer Straße Kopfsteinpflaster, unebener Belag Hauptroute 1, Rad-Hauptnetz, R17 → Mangelhafte Oberfläche	Optional: Sanierung des Straßenbelag			
10	Weg zwischen Alte Ziegenhainer Straße und Ziegenhainer Straße R17 Perspektivisch: Rad-Hauptnetz, R14 Zweirichtungsverkehr, ohne Beschilderung 1,50 m Breite	Vorhandenen Weg mit Zweirichtungsverkehr (35 m) auf 3,00 m Regelbreite nach Regelwerken verbreitern. Beschilderung mit Z240 StVO in beide Richtungen.	15.000,00 € + Flächenkauf	Mittelfristig (3-5 Jahre)	
10-11	Alter Mühlenweg Mischverkehr, Tempo 30 km/h R17	Optional: Fahrradstraße	31.500,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	

Abschnitt	Ausgangslage / Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten	Zeithorizont / Umsetzung	Aktueller Stand
11-12	Bahnhofstraße Mischverkehr, Tempo 50 km/h 7,00 m Fahrbahnbreite Wechsel der Führungsform R17 → Führungsform	Beidseitige Schutzstreifen (50 m) 1,25 m Breite Optional: Beschilderung mit Z138 StVO „Achtung Radfahrer“ in beide Richtungen auf der Bahnhofstraße anbringen.	600,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
12-13	-	-			
13-14	Waßmuthshäuser Straße Mischverkehr, Tempo 50 km/h 6,00 m Fahrbahnbreite Wechsel der Führungsform R17	Optional: Beschilderung mit Z138 StVO „Achtung Radfahrer“ in beide Richtungen auf der Bahnhofstraße anbringen.			
14-15	Aueweg Mischverkehr, Tempo 30 km/h Radhauptnetz, R14, R17	Optional: Fahrradstraße	10.500,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
15-17	Wunschverbindung über die B323 für den R17 Planung für einen Radweg zwischen Aueweg und Lohmühlenweg der Stadt Homberg (Efze) vorhanden. → Bauliche Netzlücke	Bau eines straßenunabhängigen Radweges inklusive Brückenbauwerk über die B323 mind. 2,5 m Breite Verlegung des Radwegs R17 auf die Verbindung 15-17		Langfristig (6-10 Jahre)	
15-16	Landwirtschaftlicher Weg zwischen B323-Unterführung und Hersfelder Straße (Kreisverkehr) R17 Nicht für Radverkehr freigegeben → Netzlücke	Zeichen 1022-10 StVO (Radfahrer frei) anbringen, in beide Richtungen	300,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
16-17	-	-			
17-18	-	-			
Elektromobilität im Radverkehr: Ladeinfrastruktur auf Pendler- und touristischen Routen					
		- An den Schulen - Rathaus, Regionalverwaltung, Behördenzentrum - Schwimmbad, Wildpark Knüll - Entlang touristischer Radwege, z.B. an Rastplätzen der Efze-Aue		Kurzfristig (0-2 Jahre)	
Elektromobilität im Radverkehr: E-Bikes im Alltag etablieren					
		- Erweiterung der städtischen Fahrzeugflotte - Teilnahme an Aktion "Radfahren neu Entdecken" - Mobilitätsmanagement - Anregung der Einrichtung eines Bringdienstes mit Elektro-Lastenrädern bei den örtlichen Nahversorgern		Kurzfristig (0-2 Jahre)	

Abschnitt	Ausgangslage / Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten	Zeithorizont / Umsetzung	Aktueller Stand
Service und Angebot: Abstellanlagen					
		<ul style="list-style-type: none"> - An den Schulen - Rathaus, Regionalverwaltung, Behördenzentrum - Freizeitziele (z.B. Schwimmbad, Wildpark Knüll, Museen) - Bahnhof (Wallstraße) 		Kurzfristig (0-2 Jahre)	
Service und Angebot: Rastplätze für touristischen Radverkehr					
		<ul style="list-style-type: none"> - Entweder: R17 - zwischen Berge und Mühlhausen oder R17/R5 - zwischen Mühlhausen und Caßdorf - R17 - an den Efze-Wiesen (ggf. im Kreuzungsbereich des Wanderweges Rothaarweg) - Entlang des geplanten Bahnradwegs "Kanonenbahn" 			
Service und Angebot: Monitoring					
		Einrichtung einer Dauerzählstelle (z.B. am R5 im Bereich der Innenstadt)		Kurzfristig (0-2 Jahre)	
		Jährlich: Auswertung der Unfallstatistiken nach vermehrten Unfällen mit Radfahrerbeteiligung		Kurzfristig	
Service und Angebot: Qualitätssicherung					
		- Bei sämtlichen Planungen und Baumaßnahmen müssen die Anforderungen des Radverkehrs sowie Stand von Wissenschaft und Technik bezüglich der Infrastruktur (vgl. ab Seite 10) fortlaufend überprüft und berücksichtigt werden.		Kurzfristig	
		- 2-jährlich: Befahrung des Radwegenetzes und Prüfung auf Umsetzung vorgesehener Maßnahmen, Wegweisung und schadhafte Wege.		Kurzfristig	
		- 2-jährlich: Evaluierung des Umsetzungsstandes des Radverkehrskonzeptes und Veröffentlichung eines Kurzberichtes.		Kurzfristig	
		- Dauerhaft: Nutzung der Meldeplattform Radverkehr und aktive Bewerbung auf Internetauftritten von Stadt, Landkreis, Tourismusverbänden und Schulen.		Kurzfristig	

Abschnitt	Ausgangslage / Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten	Zeithorizont / Umsetzung	Aktueller Stand
Sonstige Maßnahmen: Anpassung des Rad-Hauptnetzes Hessen					
Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz (abseits Haupttrouten und touristischen Routen) Herstellen von Radinfrastruktur (außerorts, fahrbahnbegleitende Radwege)					
L3384 zwischen Waßmuthshausen und Sondheim	L3384 Mischverkehr, Tempo 100 km/h Bewegte Topografie Ca. 1.000 - 1.200 Pkw/24h → Führungsform	fahrbahnbegleitenden Radweg bauen (1,7 km) Mind. 2,50 m breit	200.000,00 - 680.000,00 € + Flächenkauf	Mittelfristig (3-5 Jahre)	
L3384 zwischen Sondheim und Lützelwig	L3384 Mischverkehr, Tempo 100 km/h 600 - 1.000 Pkw/24h Besondere Netzbedeutung durch Erschließung der	fahrbahnbegleitenden Radweg bauen (900 m) Mind. 2,50 m breit	225.000,00 € + Flächenkauf	Mittelfristig (3-5 Jahre)	
L3254 westlich von Welferode	L3254 Mischverkehr, Tempo 100 km/h 1.700 Pkw/24h → Führungsform	fahrbahnbegleitenden Radweg bauen (700 m) Mind. 2,50 m breit	157.000,00 € + Flächenkauf	Mittelfristig (3-5 Jahre)	
K47 zwischen Berge und B254	K47 Mischverkehr, Tempo 100 km/h Erschließung Anorak 21 Auch relevante Fußverbindung → Führungsform	fahrbahnbegleitenden Radweg auf Südseite bauen (200 m) Mind. 2,50 m breit	50.000,00 € + Flächenkauf	Mittelfristig (3-5 Jahre)	
K39 zwischen L3384 und Wildpark Knüll	K39 Mischverkehr, Tempo 100 km/h Erschließung Wildpark Knüll	fahrbahnbegleitenden Radweg bauen (750 m) Mind. 2,50 m breit	90.000,00 - 300.000,00 € + Flächenkauf	Mittelfristig (3-5 Jahre)	
Waßmuthshäuser Straße/ K38 zwischen Homberg Kernstadt und Waßmuthshausen	K38/ Waßmuthshäuser Straße Mischverkehr, Tempo 100 km/h Stark bewegte Topografie Ca. 3.700 Pkw/24h → Führungsform	fahrbahnbegleitenden Radweg bauen (2,7 km) Mind. 2,50 m breit	675.000,00 € + Flächenkauf	Mittelfristig (3-5 Jahre)	
Sonstige Maßnahmen: Anpassung des Rad-Hauptnetzes Hessen					
Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz (abseits Haupttrouten und touristischen Routen)Herstellen von Radinfrastruktur (außerorts, Befestigung vorhandener Wege)					
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Mardorf - Anorak 21 - Falkenberg	Landwirtschaftlicher Weg Oberfläche unbefahrbar Erschließung von Anorak 21 → Bauliche Netzlücke	Befestigung der Wegeabschnitte (ca. 1.050 m)	120.000,00 € - 400.000,00 €	Mittelfristig (3-5 Jahre)	
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Lützelwig und Verna	Landwirtschaftlicher Weg Oberfläche unbefahrbar → Bauliche Netzlücke	Befestigung des Wegeabschnitts (ca. 1.100 m) Absprache mit Frielendorf nötig.	130.000,00 € - 440.000,00 €	Mittelfristig (3-5 Jahre)	

Abschnitt	Ausgangslage / Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten	Zeithorizont / Umsetzung	Aktueller Stand
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Homberg Kernstadt (Katterbach) und Mörshausen	Landwirtschaftlicher Weg Oberfläche unbefahrbar → Bauliche Netzlücke	Befestigung des Wegeabschnitts (ca. 1.300 m)	160.000,00 € - 520.000,00 €	Mittelfristig (3-5 Jahre)	
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Mörshausen und Welferode	Landwirtschaftlicher Weg Oberfläche unbefahrbar → Bauliche Netzlücke	Befestigung des Wegeabschnitts (ca. 1.600 m)	190.000,00 € - 640.000,00 €	Mittelfristig (3-5 Jahre)	
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Waßmuthshausen und Rodemann	Landwirtschaftlicher Weg Oberfläche unbefahrbar → Bauliche Netzlücke	Befestigung des Wegeabschnitts (ca. 550 m)	70.000,00 € - 220.000,00 €	Mittelfristig (3-5 Jahre)	
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Rodemann und K39	Landwirtschaftlicher Weg Oberfläche unbefahrbar → Bauliche Netzlücke	Befestigung des Wegeabschnitts (ca. 800 m)	100.000,00 € - 320.000,00 €	Mittelfristig (3-5 Jahre)	
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Allmuthshausen und Rückersfelder Straße	Landwirtschaftlicher Weg Oberfläche unbefahrbar → Bauliche Netzlücke	Befestigung des Wegeabschnitts (ca. 900 m)	110.000,00 € - 320.000,00 €	Mittelfristig (3-5 Jahre)	
Sonstige Maßnahmen: Anpassung des Rad-Hauptnetzes Hessen					
Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz (abseits Hauptrouten und touristischen Routen)Herstellen von Radinfrastruktur (außerorts, Beschilderung)					
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Berge und L3224	Landwirtschaftlicher Weg Beschilderung „Durchfahrt verboten“ (Absteigepflicht für Radfahrer) -> Netzlücke	Beschilderung ergänzen Z1022-10 „Radfahrer frei“ in beide Richtungen	300,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Homberg Kernstadt (Erlebrunnenweg) und Mardorf	Landwirtschaftlicher Weg Beschilderung „Durchfahrt verboten“ (Absteigepflicht für Radfahrer) → Netzlücke	Beschilderung ergänzen Z1022-10 „Radfahrer frei“ in beide Richtungen	300,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	

Abschnitt	Ausgangslage / Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten	Zeithorizont / Umsetzung	Aktueller Stand
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Welferode und K41	Landwirtschaftlicher Weg Beschilderung „Durchfahrt verboten“ (Absteigepflicht für Radfahrer) → Netzlücke	Beschilderung ergänzen Z1022-10 „Radfahrer frei“ in beide Richtungen Absprache mit Knüllwald	300,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Lützelwig und Verna	Landwirtschaftlicher Weg Beschilderung „Durchfahrt verboten“ (Absteigepflicht für Radfahrer) → Netzlücke	Beschilderung ergänzen Z1022-10 „Radfahrer frei“ in beide Richtungen Absprache mit Frielendorf	750,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
Landwirtschaftlicher Weg zwischen K39 und Allmuthshausen	Landwirtschaftlicher Weg Beschilderung „Durchfahrt verboten“ (Absteigepflicht für Radfahrer) → Netzlücke	Beschilderung ergänzen Z1022-10 „Radfahrer frei“ in beide Richtungen	300,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Rückersfeld und Hülsa	Landwirtschaftlicher Weg Beschilderung „Durchfahrt verboten“ (Absteigepflicht für Radfahrer) → Netzlücke	Beschilderung ergänzen Z1022-10 „Radfahrer frei“ in beide Richtungen	300,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Hülsa und Appenfeld	Landwirtschaftlicher Weg Beschilderung „Durchfahrt verboten“ (Absteigepflicht für Radfahrer) → Netzlücke	Beschilderung ergänzen Z1022-10 „Radfahrer frei“ in beide Richtungen Absprache mit Knüllwald	300,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
Sonstige Maßnahmen: Perspektivische Maßnahmen zur Steigerung von subjektiver Sicherheit und Komfort (abseits der Hauptrouten und touristischen Routen)					
L3224 zwischen Mülhausen und Lendorf	L3224 Mischverkehr, Tempo 100 km/h 1.300 Pkw/24h → Führungsform	L3224 Mischverkehr, Tempo 100 km/h 1.300 Pkw/24h → Führungsform		Langfristig	
L3148 zwischen Lembach und Lendorf	L3148 Mischverkehr, Tempo 100 km/h → Führungsform	Tempo 70 km/h prüfen Optional: fahrbahnbegleitenden Radweg bauen (1,8 km) Mind. 2,50 m breit Absprache mit Borken		Langfristig	
L3384 zwischen Lützelwig und Caßdorf	L3384 Mischverkehr, Tempo 100 km/h Ca. 600 Pkw/24h → Führungsform	Tempo 70 km/h prüfen Optional: fahrbahnbegleitenden Radweg bauen (1,2 km) Mind. 2,50 m breit		Langfristig	
L3384 zwischen Caßdorf und Roppershain	L3384 Mischverkehr, Tempo 100 km/h Ca. 600 Pkw/24h → Führungsform	Tempo 70 km/h prüfen Optional: fahrbahnbegleitenden Radweg bauen (1,0 km) Mind. 2,50 m breit		Langfristig	
L3384 zwischen Roppershain und Pfaffenhausen	L3384 Mischverkehr, Tempo 100 km/h → Führungsform	Tempo 70 km/h prüfen Optional: fahrbahnbegleitenden Radweg bauen (1,2 km) Mind. 2,50 m breit		Langfristig	

Abschnitt	Ausgangslage / Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten	Zeithorizont / Umsetzung	Aktueller Stand
L3384 zwischen Steindorf und Hülse	L3384 Mischverkehr, Tempo 100 km/h Stark Bewegte Topografie Ca. 1.200 Pkw/24h → Führungsform	Tempo 70 km/h prüfen Optional: fahrbahnbegleitenden Radweg bauen (2,0 km) Mind. 2,50 m breit		Langfristig	
K37 zwischen Steindorf, Rückersfeld und Immenhorst	K37 Mischverkehr, Tempo 100 km/h Stark Bewegte Topografie → Führungsform	Tempo 70 km/h prüfen Optional: fahrbahnbegleitenden Radweg bauen (2,6 km) Mind. 2,50 m breit Absprache mit Knüllwald		Langfristig	
K38 zwischen Allmuthshausen und Leuderode	K38 Mischverkehr, Tempo 100 km/h Stark Bewegte Topografie → Führungsform	Tempo 70 km/h prüfen Optional: fahrbahnbegleitenden Radweg bauen (3,0 km) Mind. 2,50 m breit Absprache mit Frielendorf		Langfristig	

Abschnitt	Ausgangslage / Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten	Zeithorizont / Umsetzung	Aktueller Stand
H1: Homberg (Efze) - Gewerbegebiet - Sondheim - Wernswig - Frielendorf					
A-B	<ul style="list-style-type: none"> - Ziegenhainer Straße - Mischverkehr, Tempo 50 km/h - Rad-Hauptnetz, R14 - Bewegte Topografie, fahrbahnbegleitendes Längsparken - Fahrbahnbreite: < 7,00 m - Bildungseinrichtungen und Seniorenwohnen entlang der Strecke → Führungsform	Tempo 30 km/h im gesamten Abschnitt	2.100,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
B-C	<ul style="list-style-type: none"> - Ziegenhainer Straße - Mischverkehr, Tempo 50 km/h - Rad-Hauptnetz, R14 - Fahrbahnbreite: < 7,40 m → Führungsform	Schutzstreifen markieren (300 m) Breite: 1,25 m - 1,50 m (Entfernung der Mittelmarkierung) Alternativ: Radfahrstreifen auf Ostseite (Flächenkauf erforderlich) Schutzstreifen auf Westseite	3.600,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
D-E	<ul style="list-style-type: none"> - Alte Ziegenhainer Straße / Zorngrabenstraße - Mischverkehr, Tempo 30 / 50 km/h - Unebene Natursteinpflaster auf Alte Ziegenhainer Straße - Keine Querungsmöglichkeit über B323 vorhanden → Bauliche Netzlücke	Umsetzung der Trasse gemäß Variante B der bestehenden Planung mit Anlage einer Unterführung unter B323 Statt der Anlage eines Geh- und Radweges am Rand der Fahrbahn wird eine Führung im Mischverkehr empfohlen (geringe Verkehrsmengen, Kostengründe) Oberflächenverbesserung auf der alten	Bis zu 905.000,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	<ul style="list-style-type: none"> - Durch das Büro Unger Ingenieure wurden bereits verschiedene Varianten zur Umsetzung erarbeitet. - Abstimmungen mit Hessen Mobil bzgl. Umsetzung und Förderantragsstellung müssen fortgeführt werden.
E-F	<ul style="list-style-type: none"> - Ludwig-Erhard-Straße - Mischverkehr, Tempo 50 km/h - Rad-Hauptnetz, R14 - Bewegte Topografie mit überdimensionierter Straßenraumgestaltung - Fahrbahnbreite: 7,00 - 8,40 m → Führungsform	Schutzstreifen markieren (1.000 m) Breite; 1,25 m - 1,50 m (Entfernung der Mittelmarkierung)	12.000,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
G-H	<ul style="list-style-type: none"> - Landwirtschaftlicher Weg zwischen Wernswig und Sondheim - R14 - Ausreichende Breite, gut befahrbar - Nicht für Radverkehr freigegeben → Netzlücke	Zeichen 1022-10 StVO (Radfahrer frei) anbringen, in beiden Richtungen Rad-Hauptnetz Hessen auf den Verlauf des Radweg R14 verlegen - Meldung bei Hessen Mobil (radroutenplaner@ivm-rheinmain.de)	300,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
H-I	-	Rad-Hauptnetz Hessen auf den Verlauf des Radweg R14 verlegen - Meldung bei Hessen Mobil (radroutenplaner@ivm-rheinmain.de)		Kurzfristig (0-2 Jahre)	

Abschnitt	Ausgangslage / Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten	Zeithorizont / Umsetzung	Aktueller Stand
J-K	- Landwirtschaftlicher Weg zwischen Wernswig und K44 - Rad-Hauptnetz Hessen, R14 - Ausreichende Breite, gut befahrbar - Nicht für Radverkehr freigegeben	Zeichen 1022-10 StVO (Radfahrer frei) anbringen, in beide Richtungen	300,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
L-M	- Landwirtschaftlicher Weg zwischen K44 und Silbersee - Rad-Hauptnetz Hessen, R14 - Ausreichende Breite, gut befahrbar - Nicht für den Radverkehr freigegeben → Netzlücke	Zeichen 1022-10 StVO (Radfahrer frei) anbringen, in beide Richtungen	300,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
H2: Homberg (Efze) - Mühlhausen - Roppershain - Lembach (Richtung Borken/Singlis)					
A-B	- Kasseler Straße - Mischverkehr, Tempo 50 km/h - 9.465 Kfz/24h - Rad-Hauptnetz, R5, R14 - 7,0-8,5 m Fahrbahnbreite → Führungsform	Bereits umgesetzt		Kurzfristig (0-2 Jahre)	
D-E	- L3324 (zwischen Stellbergsweg und Schlagmühlenweg) - Mischverkehr, Tempo 100 km/h - Perspektivisch: Verlauf R5 → Führungsform	Fahrbahnbegleitenden Geh- und Radweg auf Südseite bauen (350 m) mind. 2,50 m breit (Flächen auf der Brücke über die Efze fehlen, um den fahrbahnbegleitenden Radweg bis nach Mühlhausen fortzuführen)	90.000,00 € + Flächenkauf	Kurzfristig (0-2 Jahre)	- Ein Bewilligungsbescheid vom Schwalm-Eder-Kreis im Rahmen des Programms "Förderung des touristischen Radwegebaus der Städte und Gemeinden" in Höhe vom 37.500,00 € liegt vor. - Das Büro Unger Ingenieure wurde bereits mit der Planung beauftragt. - Der Baubeginn wird in 2021 angestrebt.
E-F	- Bauliche Netzlücke zwischen L3324 (Schlagmühlenweg) und am Rasen (bzw. Frielendorfer Straße) - Perspektivisch: Verlauf R5 → Bauliche Netzlücke	Straßenunabhängigen Radweg bauen (400 m) mind. 2,50 m breit Brückenbauwerk über die Efze erforderlich	Bis zu 660.000,00 € + Flächenkauf	Kurzfristig (0-2 Jahre)	- Ein Bewilligungsbescheid vom Schwalm-Eder-Kreis im Rahmen des Programms "Förderung des touristischen Radwegebaus der Städte und Gemeinden" in Höhe vom 37.500,00 € liegt vor. - Das Büro Unger Ingenieure wurde bereits mit der Planung beauftragt. - Der Baubeginn wird in 2021 angestrebt.
H3: Homberg (Efze) - Mardorf - Berge (Richtung Wabern)					
B-C	- Kasseler Straße - Mischverkehr, Tempo 50 km/h - 9.465 Kfz/24h - Rad-Hauptnetz, R14 - 7,0 - 8,5 m Fahrbahnbreite → Führungsform	Schutzstreifen markieren (300 m) Breite: 1,25 m - 1,50 m (Entfernung der Mittelmarkierung)	1.800,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
C-D	- Am Hang, Mardorfer Weg - Mischverkehr, Tempo 30 / 50 km/h - Rad-Hauptnetz, R14 - Bewegte Topografie	Optional: Fahrradstraße	31.500,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	

Abschnitt	Ausgangslage / Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten	Zeithorizont / Umsetzung	Aktueller Stand
D-E	<ul style="list-style-type: none"> - Landwirtschaftlicher Weg zwischen Homberg (Efze) und Mardorf - Rad-Hauptnetz, R14 - ausreichende Breite, gut befahrbar - Schranken mit enger Umlaufsperr → Punktuelle Hindernisse 	Entfernen der Schranken und Ersetzen durch einzelne Pfosten mit ausreichend Abstand und Linienmarkierung auf dem Boden	3.500,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
H4: Homberg (Efze) - Mörshausen - Sippershausen (Richtung Malsfeld)					
C-D	<ul style="list-style-type: none"> - Hans-Staden-Allee - Mischverkehr, Tempo 50 km/h - 5,50 m Breite im südlichen Teilabschnitt, 7,50 m Breite im nördlichen Teilabschnitt - Bewegte Topografie - Einseitiges Längsparken auf Teilabschnitt -> Führungsform 	<p>Ab Fahrbahnbreite von 7,50 m: Schutzstreifen markieren (keine Mittelmarkierung anlegen) Sicherheitstrennstreifen zum Längsparken markieren Breite: 1,25 - 1,50 m</p>	6.000,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
F-G	<ul style="list-style-type: none"> - K25 (westlich von Mörshausen) - Mischverkehr, Tempo 100 km/h - 2.000 kfz/24h - Kurvige Straßenführung, schlechte Einsehbarkeit 	Optional: Beschilderung Z138 StVO "Achtung Radfahrer" in beide Richtungen auf der Breslauer Straße/ K25 anbringen	600,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
H5: Homberg (Efze) - Holzhausen - Relbehausen (Richtung Knüllwald)					
A-B	<ul style="list-style-type: none"> - Wallstraße - Mischverkehr, Tempo 30 / 50 km/h - Rad-Hauptnetz - 6,30 - 7,00 m Fahrbahnbreite - Parken in Längs- und Senkrechtaufstellung → Führungsform 	<p>Empfohlen: Verbreiterung der Fahrbahn auf mindestens 7,50 m Breite durch Rückbau des Längsparkens</p> <p>Schutzstreifen markieren (keine Mittelmarkierung anlegen)</p> <p>Breite: 1,50 m</p>	600,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
B-C	<ul style="list-style-type: none"> - Hersfelder Straße - Mischverkehr, Tempo 30/50 km/h - Rad-Hauptnetz - 7,20-7,50 m Fahrbahnbreite - Bewegte Topografie - Straßensanierung vorgesehen → Führungsform 	<p>Im Rahmen der vorgesehenen Sanierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schutzstreifen markieren (600 m) - 1,25-1,50 m breit (keine Mittelmarkierung anlegen) <p>Alternativ, sofern Vermessungsbreiten unter 7,00 m ergeben: Schutzstreifen in Bergaufrichtung markieren, Mischverkehr in Bergabrichtung</p>		Im Rahmen der Fahrbahnsanierung Kurzfristig (0-2 Jahre)	
C-D	<ul style="list-style-type: none"> - Hersfelder Straße - Mischverkehr, Tempo 30/50 km/h - 7,20-7,50 m Fahrbahnbreite - Bewegte Topografie, kurvige Streckenführung - Straßensanierung vorgesehen Führungsform 	Schutzstreifen in Bergaufrichtung markieren, Mischverkehr in Bergabrichtung 1,50 m breit	6.000,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	

Abschnitt	Ausgangslage / Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten	Zeithorizont / Umsetzung	Aktueller Stand
Touristische Route: R5					
14-15 = H5: B-C	Hersfelder Straße Mischverkehr, Tempo 30/ 50 km/h Rad-Hauptnetz 7,20 - 7,50 m Fahrbahnbreite Teilweise bewegte Topografie Straßensanierung vorgesehen → Führungsform	Im Rahmen der vorgesehenen Sanierung: Schutzstreifen markieren (600 m) 1,25 - 1,50 m breit (keine Mittelmarkierung anlegen) Alternativ, sofern Vermessungen Breiten unter 7,00 m ergeben: Schutzstreifen in Bergaufrichtung markieren, Mischverkehr in Bergabrichtung		Kurzfristig (0-2 Jahre) Im Rahmen der Fahrbahnsanieru ng	
15	Knotenpunkt Hersfelder Straße/ Welferoder Straße Rad-Hauptnetz, Radfernweg R5 Bewegte Topografie Gewundene Fahrbahn (schlechte Einsehbarkeit) → gefährliches Abbiegen	Anlage eines Abbiegestreifens für den Radverkehr		Kurzfristig (0-2 Jahre) Im Rahmen der Fahrbahnsanieru ng	
15-17	Welferoder Straße/ August-Vilmar-Straße Mischverkehr, Tempo 30/ 50 km/h Radfernweg R5	Optional: Fahrradstraße	52.000,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
17-18	August-Vilmar-Straße Mischverkehr, Tempo 30/ 50 km/h Radfernweg R5 → Führungsform	Schutzstreifen markieren (300 m) 1,25 - 1,50 m breit (keine Mittelmarkierung anlegen) Alternativ, sofern Vermessungen Breiten unter 7,00 m ergeben: Schutzstreifen in Bergaufrichtung markieren, Mischverkehr in Bergabrichtung	3.600,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
Touristische Route: R14 (Sämtliche empfohlene Maßnahmen für R14 sind in H1 bereits berücksichtigt und erläutert)					
Touristische Route: R17					
4-5	L3224 Kurviger Fahrbahnverlauf R17 → gefährliche Querung	Optional: Mittelinsel installieren Optional: Beschilderung mit Z138 StVO „Achtung Radfahrer“ in beide Richtungen auf der Bahnhofstraße anbringen.	3.000,00 € - 8.000,00 €	Mittelfristig (3-5 Jahre) Kurzfristig (0-2 Jahre)	
8-10	Alte Ziegenhainer Straße/ Im Kullbach Mischverkehr, Tempo 30 km/h Radhauptnetz, R14, R17	Optional: Fahrradstraße	62.000,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
10-11	Alter Mühlenweg Mischverkehr, Tempo 30 km/h R17	Optional: Fahrradstraße	31.500,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	

Abschnitt	Ausgangslage / Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten	Zeithorizont / Umsetzung	Aktueller Stand
11-12	Bahnhofstraße Mischverkehr, Tempo 50 km/h 7,00 m Fahrbahnbreite Wechsel der Führungsform R17 → Führungsform	Beidseitige Schutzstreifen (50 m) 1,25 m Breite Optional: Beschilderung mit Z138 StVO „Achtung Radfahrer“ in beide Richtungen auf der Bahnhofstraße anbringen.	600,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
14-15	Aueweg Mischverkehr, Tempo 30 km/h Radhauptnetz, R14, R17	Optional: Fahrradstraße	10.500,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
15-16	Landwirtschaftlicher Weg zwischen B323- Unterführung und Hersfelder Straße (Kreisverkehr) R17 Nicht für Radverkehr freigegeben → Netzlücke	Zeichen 1022-10 StVO (Radfahrer frei) anbringen, in beide Richtungen	300,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
Elektromobilität im Radverkehr: Ladeinfrastruktur auf Pendler- und touristischen Routen					
		- An den Schulen - Rathaus, Regionalverwaltung, Behördenzentrum - Schwimmbad, Wildpark Knüll - Entlang touristischer Radwege, z.B. an Rastplätzen der Efze-Aue		Kurzfristig (0-2 Jahre)	
Elektromobilität im Radverkehr: E-Bikes im Alltag etablieren					
		- Erweiterung der städtischen Fahrzeugflotte - Teilnahme an Aktion "Radfahren neu Entdecken" - Mobilitätsmanagement - Anregung der Einrichtung eines Bringdienstes mit Elektro-Lastenrädern bei den örtlichen Nahversorgern		Kurzfristig (0-2 Jahre)	
Service und Angebot: Abstellanlagen					
		- An den Schulen - Rathaus, Regionalverwaltung, Behördenzentrum - Freizeitziele (z.B. Schwimmbad, Wildpark Knüll, Museen) - Bahnhof (Wallstraße)		Kurzfristig (0-2 Jahre)	
Service und Angebot: Monitoring					
		Einrichtung einer Dauerzählstelle (z.B. am R5 im Bereich der Innenstadt)		Kurzfristig (0-2 Jahre)	
		Jährlich: Auswertung der Unfallstatistiken nach vermehrten Unfällen mit Radfahrerbeteiligung		Kurzfristig	

Abschnitt	Ausgangslage / Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten	Zeithorizont / Umsetzung	Aktueller Stand
Service und Angebot: Qualitätssicherung					
		- Bei sämtlichen Planungen und Baumaßnahmen müssen die Anforderungen des Radverkehrs sowie Stand von Wissenschaft und Technik bezüglich der Infrastruktur (vgl. ab Seite 10) fortlaufend überprüft und berücksichtigt werden.		Kurzfristig	
		- 2-jährlich: Befahrung des Radwegenetzes und Prüfung auf Umsetzung vorgesehener Maßnahmen, Wegweisung und schadhafte Wege.		Kurzfristig	
		- 2-jährlich: Evaluierung des Umsetzungsstandes des Radverkehrskonzeptes und Veröffentlichung eines Kurzberichtes.		Kurzfristig	
		- Dauerhaft: Nutzung der Meldeplattform Radverkehr und aktive Bewerbung auf Internetauftritten von Stadt, Landkreis, Tourismusverbänden und Schulen.		Kurzfristig	

Abschnitt	Ausgangslage / Problemstellung	Maßnahmenempfehlung	Kosten	Zeithorizont / Umsetzung	Aktueller Stand
Sonstige Maßnahmen: Anpassung des Rad-Hauptnetzes Hessen					
Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz (abseits Haupttrouten und touristischen Routen)Herstellen von Radinfrastruktur (außerorts, Beschilderung)					
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Berge und L3224	Landwirtschaftlicher Weg Beschilderung „Durchfahrt verboten“ (Absteigepflicht für Radfahrer) -> Netzlücke	Beschilderung ergänzen Z1022-10 „Radfahrer frei“ in beide Richtungen	300,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Homberg Kernstadt (Erlebrunnenweg) und Mardorf	Landwirtschaftlicher Weg Beschilderung „Durchfahrt verboten“ (Absteigepflicht für Radfahrer) → Netzlücke	Beschilderung ergänzen Z1022-10 „Radfahrer frei“ in beide Richtungen	300,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Welferode und K41	Landwirtschaftlicher Weg Beschilderung „Durchfahrt verboten“ (Absteigepflicht für Radfahrer) → Netzlücke	Beschilderung ergänzen Z1022-10 „Radfahrer frei“ in beide Richtungen Absprache mit Knüllwald	300,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Lützelwig und Verna	Landwirtschaftlicher Weg Beschilderung „Durchfahrt verboten“ (Absteigepflicht für Radfahrer) → Netzlücke	Beschilderung ergänzen Z1022-10 „Radfahrer frei“ in beide Richtungen Absprache mit Frielendorf	750,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
Landwirtschaftlicher Weg zwischen K39 und Allmuthshausen	Landwirtschaftlicher Weg Beschilderung „Durchfahrt verboten“ (Absteigepflicht für Radfahrer) → Netzlücke	Beschilderung ergänzen Z1022-10 „Radfahrer frei“ in beide Richtungen	300,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Rückersfeld und Hülsa	Landwirtschaftlicher Weg Beschilderung „Durchfahrt verboten“ (Absteigepflicht für Radfahrer) → Netzlücke	Beschilderung ergänzen Z1022-10 „Radfahrer frei“ in beide Richtungen	300,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	
Landwirtschaftlicher Weg zwischen Hülsa und Appenfeld	Landwirtschaftlicher Weg Beschilderung „Durchfahrt verboten“ (Absteigepflicht für Radfahrer) → Netzlücke	Beschilderung ergänzen Z1022-10 „Radfahrer frei“ in beide Richtungen Absprache mit Knüllwald	300,00 €	Kurzfristig (0-2 Jahre)	

Sachstandsbericht

- öffentlich -

Drucksache: VL-195/2020 1. Ergänzung

Fachbereich: Ordnungsverwaltung

Beratungsfolge	Termin
KJSI	03.02.2021
BPUS	08.02.2021

Verkehrssituation Elisabethweg / Ludwig-Mohr-Straße

a) Erläuterung:

Sowohl im Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Stadtentwicklung als auch in dem Ausschuss für Kinder, Jugend, Soziales und Integration wurde vorgeschlagen, den Durchgangsverkehr im Elisabethweg zusätzlich durch Aufstellen des Verkehrszeichens 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) mit dem Zusatz „Anlieger frei“ sowohl aus Richtung Ludwig-Mohr-Straße als auch aus Richtung der Ziegenhainer Straße zu reduzieren.

Eine Stellungnahme des Regionalen Verkehrsdienstes Schwalm-Eder wurde eingeholt. Demnach ist der Vorschlag nachvollziehbar, da diese Strecke möglicherweise als Abkürzung zwischen der Ludwig-Mohr-Straße und der Ziegenhainer Straße genutzt wird. Da sich hier das Seniorenheim befindet, könnte sich das Verbot positiv auswirken. Aufgrund des Verkehrszeichens 260 bleibt Radverkehr weiterhin möglich.

Im Ergebnis könnte das Verkehrszeichen 260 mit dem Zusatz „Anlieger frei“ angeordnet werden.