Lahn-Dill-Kreis

Wetzlar, 09.09.2022

NIEDERSCHRIFT

Gremium	**Umweltausschuss**
Sitzung Nummer	9/2021-2026
Datum	**08.09.2022**
Sitzungsbeginn	16:00
Sitzungsende	18:15
Ort	Kreistagssitzungssaal, Karl-Kellner-Ring 51, 35576 Wetzlar

Teilnehmende

Vorsitz:
Dr. Blöcher-Weil, Johannes

Anwesend:
Berns, Wolfgang
Deusing, Kevin
Herr, Christoph Alexander
Hofmann, Kristin
Jakisch, Rudolf Georg
Rauber, Heinz
Schäfer, Lisa ab 16:50 Uhr
Scholl, Stefan vertritt Schäfer, Mechthild (ab 16:05 Uhr)
Dr. Schönwetter, Tim
Weppler, Elke
Zborschil, Tim

Ehrenamtlicher Kreisbeigeordneter -Dezernent-:
Schreiber, Heinz

Ehrenamtlicher Kreisbeigeordneter:
Bangert, Armin
Hardt-El Ansari, Kerstin

Ältestenrat:
Dworschak, Reiner
Egler, Beatrix

Klement, Martina
Kunz, Cirsten
Ludwig, Jörg
Niggemann, Andrea vertritt Mulch, Lothar
Panten, Sascha vertritt Irmer, Hans-Jürgen
Petersen, Nicole
Volkmann, Johannes

Schriftführer:
Wilson, Sarah

Entschuldigt fehlten:
Zühlsdorf-Gerhard, Carmen
Hartmann, Lukas
Schäfer, Mechthild
Dr. Büger, Matthias
Fuchs, Hans-Werner
Irmer, Hans-Jürgen
Mulch, Lothar

Von der Verwaltung waren anwesend:
Lange, Moritz (Praktikant Abteilung 26)
Schmied, Daniela (stellv. Schriftführerin)

Tagesordnung

Öffentliche Sitzung

TOP 1.
Wahl einer neuen stellvertretenden Schriftführerin oder eines neuen stellvertretenden Schriftführers ab dem 08.09.2022

TOP 2.
Bericht Sachstand Ladeinfrastruktur zur E-Mobilität im Lahn-Dill-Kreis
Antrag der Fraktionen SPD, B90/Die Grünen, FWG und FDP vom 23.06.2022
(A-35/2022)

TOP 3.
Radverkehrskonzept des Lahn-Dill-Kreises 2022 ff
(VL-179/2022)

TOP 4.
Bericht Waldbrand in Dillenburg-Frohnhausen

TOP 5.
Verschiedenes

Sitzungsverlauf

Stellv. Vorsitzender Dr. Johannes Blöcher-Weil eröffnet die Sitzung des Umweltausschusses um 16:00 Uhr und stellt fest, dass die Einladung form- und fristgerecht erfolgt und der Ausschuss beschlussfähig ist.

Öffentliche Sitzung

Zu TOP 1.
Wahl einer neuen stellvertretenden Schriftführerin oder eines neuen stellvertretenden Schriftführers ab dem 08.09.2022

Aufgrund der Wahl zur neuen Schriftführerin, steht die zuletzt stellvertretende Schriftführung Sarah Wilson für diese Funktion nicht mehr zur Verfügung. Von der Verwaltung wurde Daniela Schmied (Abteilung 26 Umwelt, Natur und Wasser) vorgeschlagen. Weitere Vorschläge gibt es nicht. Einwände gegen eine offene Wahl gibt es ebenfalls keine.

Beschluss:

Frau Daniela Schmied wird zur stellvertretenden Schriftführerin gewählt.

Abstimmungsergebnis:
Einstimmig zugestimmt, 0 Enthaltungen

Zu TOP 2.
Bericht Sachstand Ladeinfrastruktur zur E-Mobilität im Lahn-Dill-Kreis
Antrag der Fraktionen SPD, B90/Die Grünen, FWG und FDP vom 23.06.2022
A-35/2022

Der ehrenamtliche Kreisbeigeordnete Schreiber führt in die Thematik ein. Er begrüßt Arabella Franz, Mitarbeiterin der Stabstelle Klimaschutz, Energiemanagement, Mobilität. Sie wird auf Grundlage der EMOLA-Studie aus dem Jahr 2018 den aktuellen Stand der Ladeinfrastruktur zur E-Mobilität im Lahn-Dill-Kreis erläutern.
Absprachegemäß wird die Präsentation der Niederschrift beigefügt, so dass an dieser Stelle zur Vermeidung von Wiederholungen nur Fragen der Ausschussmitglieder zum Vortrag und die dazugehörigen Antworten sowie Anmerkungen festgehalten sind.

Sascha Panten merkt zu Folie 8 an, dass es sich bei einer solchen Auswertung für ihn um eine selbsterfüllende Prophezeiung handelt, da aufgrund der Struktur in Großstädten eher öffentliche Ladestellen geschaffen werden. Im ländlichen Raum wäre dafür eine viel aufwendigere Infrastruktur notwendig, sodass viele Haushalte eher im privaten Bereich laden.

Der ehrenamtliche Kreisbeigeordnete Schreiber führt dazu aus, dass die Erkenntnis, dass 84 % der Ladungen im ländlichen Raum im privaten Raum laden weder neu noch bahnbrechend sei. Deshalb sei sie nicht selbsterfüllend. Bei dem Wallboxen-Zuschuss habe sich gezeigt, dass viele Antragsteller den Zuschuss als Zugabe betrachtet haben, die Ladeinfrastruktur im privaten Bereich aber auch ohne den Zuschuss errichtet hätten.

Nicole Petersen fragt nach, ob die öffentliche Ladeinfrastruktur von den Gemeinden oder vom Landkreis gestellt wird. Der ehrenamtliche Kreisbeigeordnete Schreiber teilt dazu mit, dass der Landkreis keine Ladeinfrastruktur zur Verfügung stellt.
Sascha Panten möchte zu Folie 9 wissen, ob die meisten Ladestationen zufällig entlang der A45 sowie der B49 liegen oder ob diese nach einem bestimmten System angeordnet werden. **Arabella Franz** erklärt dazu, dass die Ladestationen bewusst entlang der Hauptverkehrsachsen angeordnet wurden.
Ergänzend zu der Präsentation teilt **Arabella Franz** die Anzahl der aktuell im Lahn-Dill-Kreis zugelassenen reinen Elektroautos mit. Es handelt sich dabei um 2.420 Fahrzeuge. Davon wurden allein 952 Fahrzeuge im Jahr 2022 zugelassen, was einem Anteil von fast 40 % entspricht.
Wolfgang Berns merkt an, dass im Zusammenhang mit E-Mobilität oft zu kleinteilig gedacht würde, wenn nur die Situation im Lahn-Dill-Kreis betrachtet wird und dabei festgestellt wird, dass die meisten Menschen ihre Elektroautos zuhause laden und bei einigen Arbeitgebern Ladestationen vorhanden sind und dies genug sei. Betrachtet werden müssen auch diejenigen Personen, die berufsbedingt weit fahren und dann bspw. den Wirtschaftsstandort Lahn-Dill-Kreis besuchen und öffentliche Ladestationen benötigen. Die Zielsetzung sollte laut **Wolfgang Berns** sein, auch diesem Personenkreis schnelles und unkompliziertes Laden zu ermöglichen.

Sascha Panten gibt zu bedenken, dass es schwierig sei die aktuelle Betrachtung auf einer Studie aus 2018 zu basieren, da diese veraltet sei. Er möchte zudem wissen, inwieweit der Lahn-Dill-Kreis bezüglich der vorhandenen Ladestationen „gut aufgestellt" ist. Er hält den Vergleich der aktuellen Ladestationen zu anderen Landkreisen in absoluten Zahlen für wenig aussagekräftig. Weiterhin möchte **Sascha Panten** wissen, was die konkrete Handlungsempfehlung für den Lahn-Dill-Kreis ist, die sich aus der Studie ergibt.

Der ehrenamtliche Kreisbeigeordnete Schreiber erläutert, dass der Lahn-Dill-Kreis aktiv auf diejenigen zugehen muss, die die öffentliche Ladeinfrastruktur bereitstellen. Dies können z. B. Tankstellen oder Stromversorger sein.

Der Lahn-Dill-Kreis und die Kommunen seien aber letztendlich nicht diejenigen, die die Ladesäulen aufstellen werden. Die Studie habe nur die Aussage getroffen, dass jede Kommune mindestens eine Ladesäule vorweisen können sollte. Dies bedeute aber nicht, dass diese auch von den Kommunen errichtet und betrieben werden müssen.

Martina Klement merkt an, dass sie die Zahl der Schnellladestationen im Lahn-Dill-Kreis im Verhältnis zu den zugelassenen Elektroautos als erfreulich hoch empfindet. Sie geht davon aus, dass steigende Nachfrage auch zu mehr Angebot führen wird und sich der Markt somit selbst reguliert. Ihr sei in vielen Fällen bekannt, dass die Fahrer der Elektroautos z. B. durch entsprechende Apps o. ä. sehr gut über die Ladeinfrastruktur informiert sind und diese somit optimal nutzen können. Dies könnte dann problematisch werden, wenn die Anzahl der zugelassenen Elektroautos weiter steigt, sich die Infrastruktur aber nicht weiterentwickelt.
Heinz Rauber merkt ergänzend zu der Betrachtung von **Wolfgang Berns** an, dass nicht nur Geschäftsreisende, die den Lahn-Dill-Kreis besuchen zu berücksichtigen sind, sondern insbesondere viele Berufspendler auf ausgebaute Ladestrukturen angewiesen sind.
Laut **Wolfgang Berns** sei die Ladeinfrastruktur, die durch die Arbeitgeber bereitgestellt werde, oft nicht ausreichend und durch die Mitarbeiter „umkämpft". Es sei ein Anstieg der Elektrofahrzeuge unter den Mitarbeitern zu verzeichnen, wenn der Arbeitgeber entsprechende Ladesäulen zur Verfügung stellt. Er möchte wissen, ob die 25 Schnellladestationen im Lahn-Dill-Kreis alle für die Öffentlichkeit zugänglich seien. **Arabella Franz** bejaht dies und führt in diesem Zusammenhang das Problem der Fehlbelegung der öffentlichen Ladeinfrastruktur an. Dies ist bspw. dann der Fall, wenn die Fahrzeuge länger als notwendig an der Ladesäule stehen oder die Ladestationen generell als Parkraum genutzt werden.

Der ehrenamtliche Kreisbeigeordnete Schreiber macht ergänzend auf das Problem der verschiedenen Ladesysteme (Tesla/andere Marken) aufmerksam, welche die Suche einer geeigneten Ladestation oftmals erschweren. Zudem müssten mehr Arbeitgeber darauf aufmerksam gemacht werden, dass die Installation von Ladesäulen einigen Mitarbeitern den Arbeitsweg erleichtert und evtl. sogar ein Argument für neue Mitarbeiter sein kann.

Zu TOP 3.
Radverkehrskonzept des Lahn-Dill-Kreises 2022 ff
VL-179/2022

Der stellvertretende Vorsitzende Dr. Blöcher-Weil weist darauf hin, dass der vorgesehene externe Referent Uwe Petry leider nicht vor Ort ist, da dieser aufgrund eines Zwischenfalls auf der Bahnstrecke nicht rechtzeitig nach Wetzlar kommen konnte. In Vertretung wird **Arabella Franz** die Präsentation halten.

Der ehrenamtliche Kreisbeigeordnete Schreiber bittet zunächst um Verständnis dafür, dass die Präsentation nicht so gehalten werden kann wie geplant. Anschließend führt er in die Thematik ein. An dem vorliegenden Radverkehrskonzept wurde 1,5 Jahre gearbeitet. Es sei „wuchtig", biete aber viele Chancen und Hinweise. Die Entwicklung des Radverkehrskonzepts hat 110.000 € gekostet, wovon 70 % durch Fördermittel finanziert wurden. Alle Bürgerinnen und Bürger, alle Kommunen und alle Radverkehrsbeauftragten wurden zur Beteiligung aufgerufen. Weiterhin gibt es eine Lenkungsgruppe, in der Vertreter einiger Kommunen, Verbände, Vertreter des Lahn-Dill-Kreises sowie das beauftragte Planungsbüro zusammenarbeiten. Vor Beginn der Präsentation möchte **ehrenamtlicher Kreisbeigeordneter Schreiber** die Frage „Was haben wir von diesem Konzept?" beantworten. Das erarbeitete Radverkehrskonzept soll als Arbeitspapier dienen, um den Radverkehr in und zwischen den Kommunen zu befördern. Bis 2035 soll der Alltagsradverkehr möglichst verdoppelt werden.

Das Konzept enthält Beschilderungshinweise, Farbkonzepte und zeigt, an welchen Orten Radschnellverbindungen, Pendlerrouten und Verbindungen zu zentralen Orten benötigt werden.

An die Baulastträger der jeweiligen Straßen richten sich verschiedene Vorschläge und Alternativen zur Ausgestaltung des Radnetzes. Werden bei der Umsetzung bestimmte Voraussetzungen erfüllt (z. B. 2,50 m Breite des Radwegs) kann eine Förderung von bis zu 50 % in Anspruch genommen werden. Dabei sei aber zu beachten, dass unter Umständen die Ertüchtigung bestehender Wege (z. B. Wirtschaftswege), die den Anforderungen der Förderung nicht entsprechen, auch ohne Förderung für den Baulastträger günstiger sein können.

Martina Klement möchte wissen, ob es eine partielle Förderung gibt, wenn man nur einen Teil der Anforderungen erfüllt. Dies ist laut **dem ehrenamtlichen Kreisbeigeordneten Schreiber** nicht der Fall.

Laut **dem ehrenamtliche Kreisbeigeordnete Schreiber** handelt es sich bei dem Konzept um eine Empfehlung und Orientierung für die Kommunen und den Lahn-Dill-Kreis. Es sollte bedacht werden, dass keine Straße mehr saniert geplant werden soll ohne dabei zu prüfen, ob ein Radweg ebenfalls umgesetzt werden kann. Das Konzept schlägt 1.797 einzelne Maßnahmen vor, dabei werden für jede Kommune in einem Maßnahmenkataster alle Maßnahmen gesammelt.

Auch die Präsentation zum Radverkehrskonzept wird absprachegemäß der Niederschrift beigefügt, so dass an dieser Stelle zur Vermeidung von Wiederholungen nur Fragen der Ausschussmitglieder zum Vortrag und die dazugehörigen Antworten sowie Anmerkungen festgehalten sind.

Ergänzend zu der Präsentation betont **Arabella Franz**, dass es wichtig sei, das Radverkehrskonzept bei den Kommunen vorzustellen und den dort zuständigen Sachbearbeitern Hilfestellungen zu geben, um zu zeigen, dass es sich lohnt mit diesem Konzept zu arbeiten. Gleichzeitig soll ein Arbeitskreis gegründet werden, der die Umsetzung des Radverkehrskonzepts langfristig betreut. Aus diesem Arbeitskreis sollen dann Arbeitsgruppen für jede Kommunen gebildet werden.

Martina Klement möchte wissen, ob die Verkehrszählungen an Orten durchgeführt wurden, an denen bereits Radwege existieren. **Arabella Franz** erklärt dazu, dass in Herborn und Haiger Zählungen an bereits existierenden Radwegen erfolgten. **Der ehrenamtliche Kreisbeigeordnete Schreiber** ergänzt, dass das Ziel war den Radverkehr generell zu zählen – mit und ohne Radweg. **Martina Klement** kritisiert in diesem Zusammenhang, dass fehlender Radverkehr nicht generell darauf schließen lässt, dass dort kein Bedarf für einen Radweg besteht, sondern eher, dass die aktuelle Verkehrssituation zu viele Gefahren für Radfahrer birgt und Verbindungen deshalb nicht genutzt werden.

Rainer Dworschak möchte erläutert haben, ob es für die unterschiedlichen Radwege auch unterschiedliche Musterlösungen bzw. Anforderungen gibt. **Arabella Franz** erklärt dazu, dass bspw. Radschnellverbindungen eine bestimmte Breite sowie Linienführung haben müssen und beleuchtet sein müssen. Musterlösungen gebe es verschiedene für die unterschiedlichen Anforderungen (z. B. innerorts/außerorts, mit Gegenverkehr/ohne Gegenverkehr). **Der ehrenamtliche Kreisbeigeordnete Schreiber** ergänzt, dass es für die vier unterschiedlichen Radwege auch unterschiedliche Musterlösungen gibt. Nur wenn die Vorgaben der Musterlösung genau eingehalten werden, kann der Baulastträger die Förderung erhalten.

Rudolf Georg Jakisch möchte die besonderen Anforderungen an Radschnellverbindungen erläutert haben. Arabella Franz erklärt dazu, dass – zusätzlich zu den bereits genannten Anforderungen – diese Verbindungen von 1.500-2.000 Radfahrern täglich genutzt werden sollte, um auf die offizielle Liste der Radschnellverbindungen des Landes Hessen aufgenommen zu werden.

Der ehrenamtliche Kreisbeigeordnete Schreiber ergänzt, dass auch die Geschwindigkeiten der Radfahrer auf den unterschiedlichen Radwegetypen eine Rolle spielt. Bei den Pendlerrouten gehe man von ca. 20 km/h aus, bei den Radschnellverbindungen von einer höheren Geschwindigkeit, bei den Basisrouten dagegen von einer etwas Niedrigeren.

Kevin Deusing merkt an, dass durch die Einstellung finanzieller Mittel des Lahn-Dill-Kreises als Baulastträger für die Kreisstraßen ein Zugzwang für die Kommunen entstehen könnte, ebenso viele Mittel aufzubringen. Er möchte wissen, wie das verhindert werden soll. **Der ehrenamtliche Kreisbeigeordnete Schreiber** führt dazu aus, dass die Einrichtung der Radwege immer in Abstimmung mit den Kommunen erfolgen soll. Es sollen also keine Routen zu Kommunen gebaut werden, welche dann innerorts nicht durch die Kommune weitergebaut werden können.

Wolfgang Berns erkundigt sich, ob es Planungsrestriktionen für die Kommunen gibt und ob diese je nach Status des Radwegs unterschiedlich ausfallen. **Der ehrenamtliche Kreisbeigeordnete Schreiber** führt dazu aus, dass eine Radschnellverbindung zwar höhere Anforderungen hat, aber eine solche Radverbindung nicht gegen den Willen der Kommune geplant werden kann, da die Kommune auf ihrem Gebiet auch weiterhin die Planungshoheit hat.

Der ehrenamtliche Kreisbeigeordnete Schreiber merkt zum Abschluss noch einmal an, dass die Planung und Sanierung von Straßen in den nächsten Jahren immer nur im Zusammenhang mit dem Radverkehrskonzept erfolgen sollte.

Die Beschlussvorlage wird wie folgt abgeändert: „Das Radverkehrskonzept des Lahn-Dill-Kreises 2022 wird als Orientierung und Empfehlung für den Ausbau und der Gestaltung des **Alltags**-Radverkehrs für den Lahn-Dill-Kreis und dessen Städte und Gemeinden beschlossen." Die Abgrenzung des Alltags-Radverkehrs erfolgt gegenüber dem touristischen Radverkehr, welcher kein Bestandteil des Radverkehrskonzepts ist, wenngleich es Überschneidungen gibt.

Beschluss:

Das Radverkehrskonzept des Lahn-Dill-Kreises 2022 wird als Orientierung und Empfehlung für den Ausbau und der Gestaltung des **Alltags**radverkehrs für den Lahn-Dill-Kreis und dessen Städte und Gemeinden beschlossen

Abstimmungsergebnis:
Einstimmig zugestimmt, 0 Enthaltungen

Zu TOP 4.
Bericht Waldbrand in Dillenburg-Frohnhausen

Andrea Schäfer, stellvertretende Abteilungsleitung der Abteilung Brandschutz, Rettungsdienst und Katastrophenschutz (22) sowie Fachdienstleitung des Fachdienstes Gefahrenabwehr und -bekämpfung (22.1) informiert den Ausschuss über den Waldbrand in Dillenburg und Haiger, welcher am 12.08.2022 ausbrach.

Die vorgesehene Präsentation konnte leider während der Sitzung nicht gezeigt werden, wird aber absprachegemäß dem Protokoll beigefügt.

Die erste Alarmierung erfolgte am 12.08.2022 gegen 16.30 Uhr. Die Gesamteinsatzleitung wurde direkt von Kreisbrandinspektor Harald Stürtz übernommen. Dies ist nach dem Hessischen Brand- und Katastrophenschutzgesetz dann möglich, wenn mehrere Kommunen betroffen sind.

Zusätzlich zu den Einsatzkräften aus allen 23 Städten und Gemeinden des Lahn-Dill-Kreises wurde Verstärkung aus den Landkreisen Gießen, Marburg-Biedenkopf, Limburg-Weilburg und Vogelsberg angefordert. Außerdem wurden Löschzüge aus dem Landkreis Siegen-Wittgenstein zur Unterstützung herangezogen. Die Heranziehung von Einsatzkräften aus Nordrhein-Westfalen gestaltete sich dabei etwas schwieriger. Insgesamt waren aus dem Lahn-Dill-Kreis ca. 1.700 Einsatzkräfte vor Ort sowie weitere Einsatzkräfte aus anderen Landkreisen und Mitglieder der Katastrophenschutzorganisationen (DRK, Malteser, THW), sodass insgesamt ca. 3000-4000 Personen vor Ort waren. Beendet wurde der Einsatz am 16.08.2022 (Dienstag) gegen 6 Uhr. Die Gesamteinsatzleitung wurde zu diesem Zeitpunkt vom Kreisbrandinspektor Harald Stürtz an den Stadtbrandinspektor der Stadt Haiger Andreas Dilauro übertragen.

Lisa Schäfer spricht zunächst stellvertretend ihren Dank für die Arbeit der Einsatzkräfte aus. Sie hat verschiedene Fragen zum Thema. Zum einen möchte sie wissen an welcher Stelle es Schwierigkeiten gab, Einsatzkräfte aus einem anderen Bundesland (Landkreis Siegen-Wittgenstein) anzufordern und wie dies zukünftig verbessert werden kann. Zum anderen fragt sie, ob sich durch diese Großbrandlage die Notwendigkeit neuer Anschaffungen etc. ergeben hat, um solche Lagen in Zukunft noch besser und schneller beherrschen zu können.

Andrea Schäfer führt zu der ersten Frage aus, dass die Alarmierung von Einsatzkräften anderer Bundesländer über das Innenministerium erfolgen muss. Dieser Vorgang gestalte sich recht bürokratisch. Bevor dies allerdings erfolgen kann, müssen nach dem Sonderschutzplan zunächst Kräfte aus dem eigenen Bundesland angefordert werden. Dies sei aber in einigen Fällen nicht sinnvoll, da viele Einsatzkräfte einen zu langen Anfahrtsweg haben (z. B. Wetteraukreis).

Zu der zweiten Frage erklärt **Andrea Schäfer**, dass sich bei dem Einsatz gezeigt habe, dass der Lahn-Dill-Kreis sehr gut aufgestellt ist. Vor allem die Löschwasserversorgung sei aufgrund des Löschwasserkonzepts sichergestellt gewesen. Im Rahmen des Löschwasserkonzepts wurden acht Behälter angeschafft, die jeweils 10.000 Liter Löschwasser vorhalten. Aber auch ohne dieses Löschwasserkonzept wäre ausreichend Löschwasser vorhanden gewesen, unter Umständen verbunden mit größerem Aufwand.

Andrea Schäfer erläutert außerdem, dass es sich bei dem betroffenen Gebiet um einen Bannwald handelt. In einem Bannwald werden keine Arbeiten mehr durchgeführt, der Wald wird also größtenteils sich selbst überlassen. Dies führte stellenweise zu Unwegsamkeit.
Zum Bekämpfen der Glutnester wurden kurzfristig Löschkugeln und Düsenschläuche angeschafft. Eine solche Löschkugel stößt permanent Wasser in die Luft – ähnlich wie ein Rasensprenger – und kann so eine Fläche von 700 qm bewässern. Bei den Düsenschläuchen handelt es sich um Schläuche, die auf einer Fläche verlegt werden und dann durch die vorhandenen Löcher großflächig Wasser verteilen. Diese Neuanschaffungen sollen zukünftig allen Kommunen im Bedarfsfall zur Verfügung stehen.

Auch **Elke Weppler** spricht zunächst stellvertretend für die SPD-Fraktion ihren Dank an die Einsatzkräfte aus. Sie ergänzt, dass auch den vielen freiwilligen Helfern, wie bspw. den Landwirten, die bei der Wasserversorgung unterstützt haben oder den Anwohnern, die Essen und Trinken für die Einsatzkräfte vorbereitet und zur Verfügung gestellt haben, großer Dank gebührt.

Andrea Schäfer ergänzt an dieser Stelle noch, dass es ebenfalls Unterstützung durch die Landes- und die Bundespolizei gab, die Hubschrauber zur Verfügung gestellt haben, die bei der Löschung unterstützen konnten.

Andrea Niggemann spricht ebenfalls Ihren Dank für die Arbeit der Einsatzkräfte aus. Sie berichtet, dass der Wald weiterhin gesperrt sei und möchte wissen, ob nach Beendigung des Einsatzes am 16.08.2022 noch weitere Maßnahmen ergriffen wurden.

Andrea Schäfer berichtet, dass davon ausgegangen werden muss dort weiterhin Glutnester zu finden. Eine Gefährdung der Bevölkerung kann also in diesem Gebiet noch nicht vollständig ausgeschlossen werden.

Martina Klement spricht ebenfalls ihren Dank aus. Sie möchte gerne erläutert haben, warum sich die länderübergreifende Zusammenarbeit in diesem Fall schwierig gestaltete. Bei der Hochwasserkatastrophe im vergangenen Sommer teilte Landrat Wolfgang Schuster mit, dass die länderübergreifende Zusammenarbeit sehr gut funktioniert habe.

Der ehrenamtliche Kreisbeigeordnete Schreiber erklärt dazu, dass es sich dabei um eine politische Dimension handelt, die auf der Ebene der Innenministerien geklärt werden muss. **Andrea Schäfer** ergänzt, dass es bei der Hochwasserkatastrophe Einsatzbefehle vom hessischen Innenministerium gab, weshalb es dort keine Probleme gab. Im Gegensatz dazu wurden die Einsatzkräfte aus dem Nachbarlandkreis Siegen-Wittgenstein letztendlich auf dem „kurzen Dienstweg" im Rahmen einer Hilfeleistung angefordert.

Stefan Scholl möchte wissen, ob im Bereich des Bannwalds auch die Wege blockiert waren und ob darauf zukünftig besser geachtet wird. Zum anderen möchte er wissen, ob es im Lahn-Dill-Kreis Möglichkeiten gebe, Löschflugzeuge zu befüllen.

Andrea Schäfer teilt dazu mit, dass es im Lahn-Dill-Kreis keine Möglichkeiten gebe, Löschflugzeuge zu befüllen. Sie führt außerdem aus, dass die Wege im Bannwald größtenteils frei waren, aber auch im Laufe des Brandes durch herunterstürzende Bäume o. ä. blockiert wurden.

Zu TOP 5.
Verschiedenes

Der ehrenamtliche Kreisbeigeordnete Schreiber bedankt sich bei allen Ausschussmitgliedern für die gute Zusammenarbeit und das gute Gesprächsklima in den Ausschusssitzungen.

Die Ausschussmitglieder **Wolfgang Berns, Martina Klement** und **Lisa Schäfer** bedanken sich stellvertretend bei **dem ehrenamtlichen Kreisbeigeordneten Schreiber** für das angenehme Miteinander und die gute Zusammenarbeit.

stellv. Vorsitzender Dr. Johannes Blöcher-Weil schließt die Sitzung des Umweltausschusses um 18:15 Uhr und bedankt sich bei den Ausschussmitgliedern für Ihre Teilnahme.

Wetzlar, 09.09.2022

gez.

Dr. Johannes Blöcher-Weil
stellv. Vorsitzender

Sarah Wilson
Schriftführerin

Stand der Ladeinfrastruktur zur E-Mobilität im Lahn-Dill-Kreis

Wetzlar, 08.09.2022

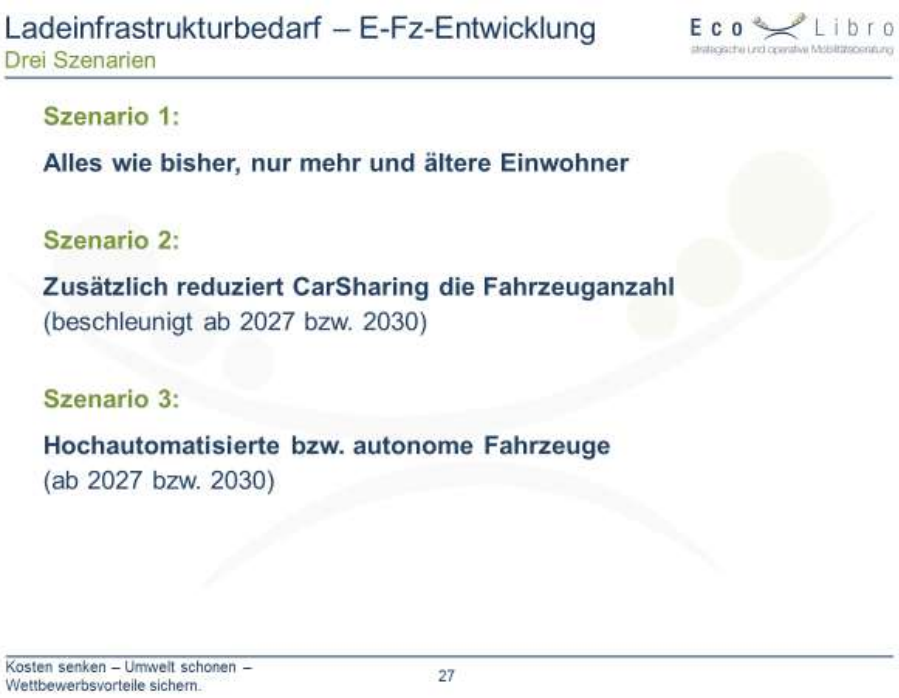
Kurzinhalt Mobilitätsmanagement:

- Entwicklung der Ladeinfrastruktur
- Aktueller Stand
- Ausblick

Entwicklung der Ladeinfrastruktur zur E-Mobilität

- **EMOLA Studie 2018**
- **Wallboxen Zuschuss, seit August 2021 ausgeschöpft**
  - **Ca. 100 Antragssteller wurden gefördert**

Entwicklung der Ladeinfrastruktur zur E-Mobilität



Quelle: EMOLA 2018, S. 19 + 27 der Präsentation.

Entwicklung der Ladeinfrastruktur zur E-Mobilität

Ladeinfrastrukturbedarf – LIS Berechnung

Eco Libro
strategische und operative Mobilitätsberatung

Anmerkungen:

- Eine Vielzahl von Variablen führt zu einer Ungenauigkeit insbesondere in den letzten Jahren des betrachteten Zeitraums
- Benötigte Anzahl an öffentlicher LIS ist stark abhängig von der tatsächlichen Entwicklung der privaten und halböffentlichen Ladeinfrastruktur
- Derzeitige Annahme einer Sättigung von halböffentlicher Ladeinfrastruktur in den letzten Jahren des Zeitraums lässt Bedarf an öffentlicher LIS steigen

Empfehlungen:

- Schrittweiser Aufbau einer gewissen Anzahl von öffentlicher LIS, um Hemmschwellen in der Bevölkerung überwinden zu können und Sicherheit zu geben (Signalwirkung); die Anzahl öffentlichen LIS kann sich dabei an den ermittelten Zahlen orientieren
- Anpassung des Bestandes von öffentlicher LIS auf Basis eines kontinuierlichen Screenings div. beeinflussender Faktoren wie z.B.:
  - LIS-Anzahl im Landkreis (privat, halböffentlich, öffentlich)
  - Fahrzeugentwicklung (konv. Pkw + ePkw)
  - technischer Fortschritt (z.B. selbstfahrendes Auto; gesteuertes Laden)
  - Entwicklung und Etablierung von Geschäftsmodellen (z.B. private Ladesäulen werden öffentlich gemacht)

Quelle: EMOLA 2018, S. 41 der Präsentation.

Entwicklung der Ladeinfrastruktur zur E-Mobilität

Prognostizierter Bedarf an öffentlichen Ladepunkten

	Aßlar, Stadt	Bischoffen	Braunfels, Stadt	Breitscheid	Dietzhölztal	Dillenburg, Stadt	Driedorf	Ehringshausen	Eschenburg	Greifenstein	Haiger, Stadt	Herborn, Stadt	Hohenahr	Hüttenberg	Lahnau	Leun, Stadt	Mittenaar	Schöffengrund	Siegbach	Sinn	Solms, Stadt	Waldsolms	Wetzlar, Stadt	gesamt
Ladepunkte benötigt	3	1	2	1	1	5	1	2	2	2	4	5	1	2	2	1	1	1	1	1	3	1	11	56
bereits errichtet	2					4			2	1	2	9				4		1		2			26	53
noch zu errichten	1	1	2	1	1	1	1	2	0	1	2	0	1	2	2	0	1	0	1	0	3	1	0	24

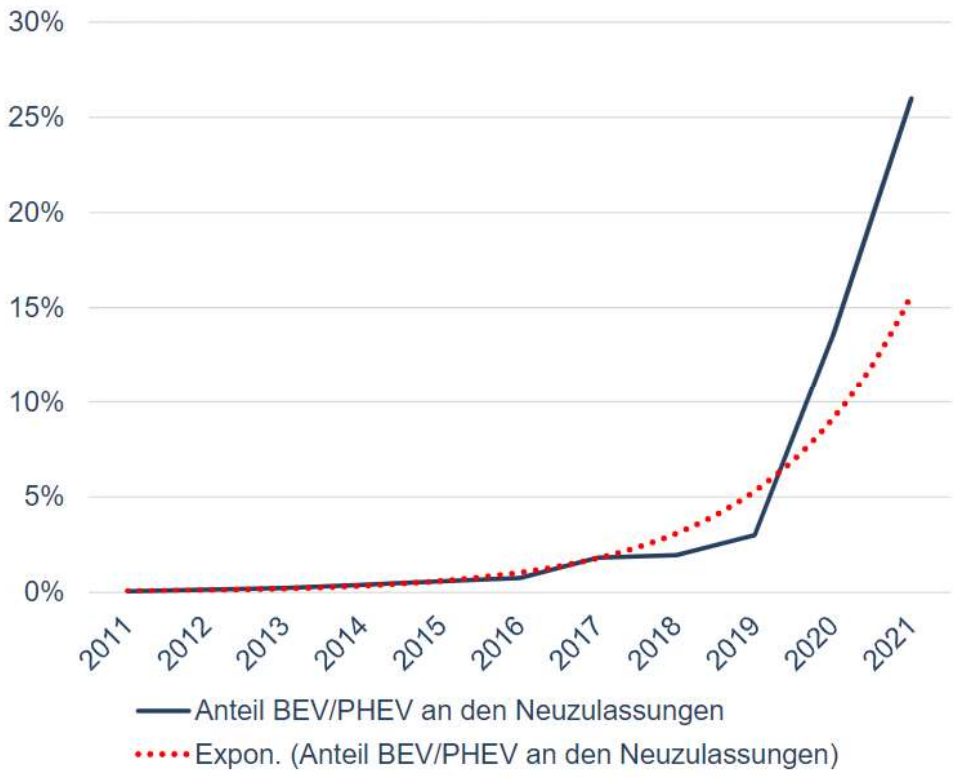
Grundlage für die Überlegung stellt das Jahr 2026 dar.

Quelle: EMOLA 2018, S. 40 der Präsentation.

Entwicklung E-Fahrzeuge bis 2021

Entwicklung Elektromobilität

► Entwicklung Zulassungen Elektrofahrzeuge PKW 2010-2021

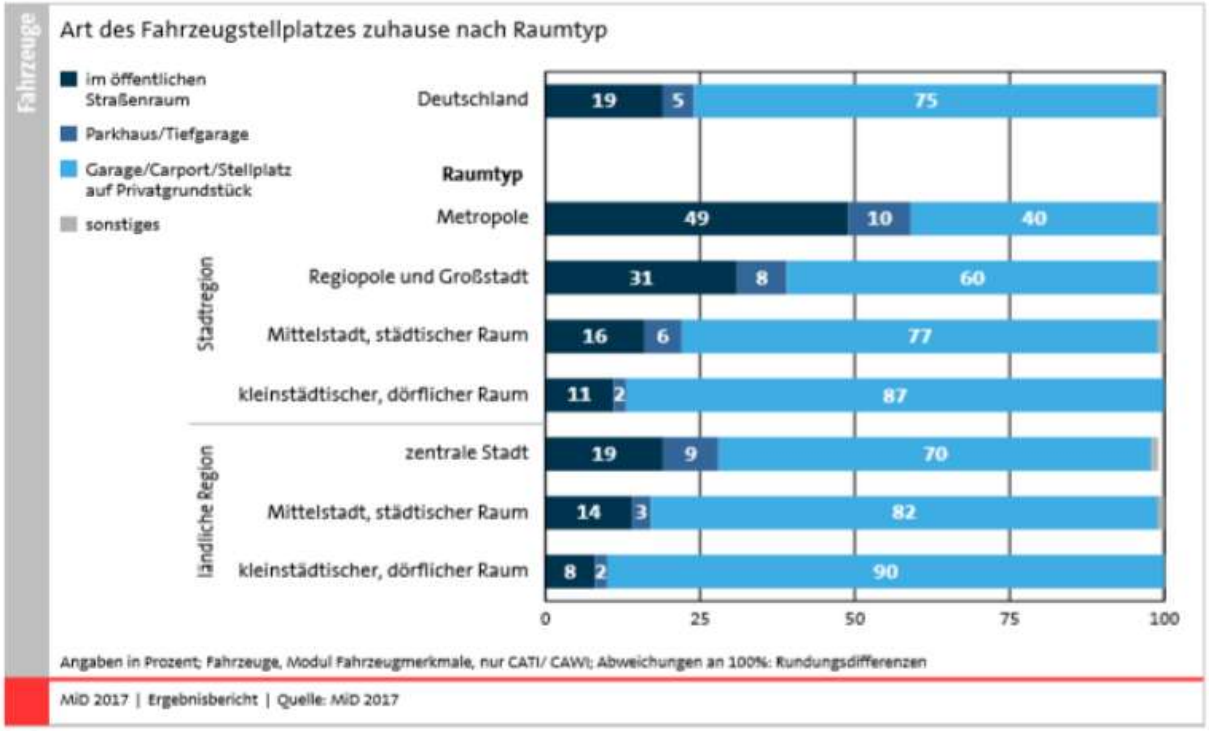


Jahr	Anteil BEV/PHEV an den Neuzulassungen	Steigerung zum Vorjahr
2011	0,07%	45%
2012	0,15%	114%
2013	0,24%	60%
2014	0,40%	67%
2015	0,59%	48%
2016	0,76%	29%
2017	1,83%	141%
2018	1,96%	7%
2019	3,01%	53%
2020	13,53%	349%
2021	25,99%	92%
Mittelwert		125%
Median		73%

Bedarf Ladeinfrastruktur

Entscheidend wird der private Bereich

Die Mehrzahl der Pkw-Nutzer hat eine Garage/Stellplatz und wohnt außerhalb der Großstädte



Quelle: MID 2017

© EcoLibro GmbH 2020

Aktueller Stand

- **Klimaschutzwebsite**

Link: Die Ausgangssituation: Klimaschutz Lahn-Dill-Kreis (energie-klima-ldk.de)

Elektromobilität, 31.07.2020, Link

Ladestationen im Lahn-Dill-Kreis

Vollbildanzeige

Informationen

Ladesäulen bei Ihnen vor Ort

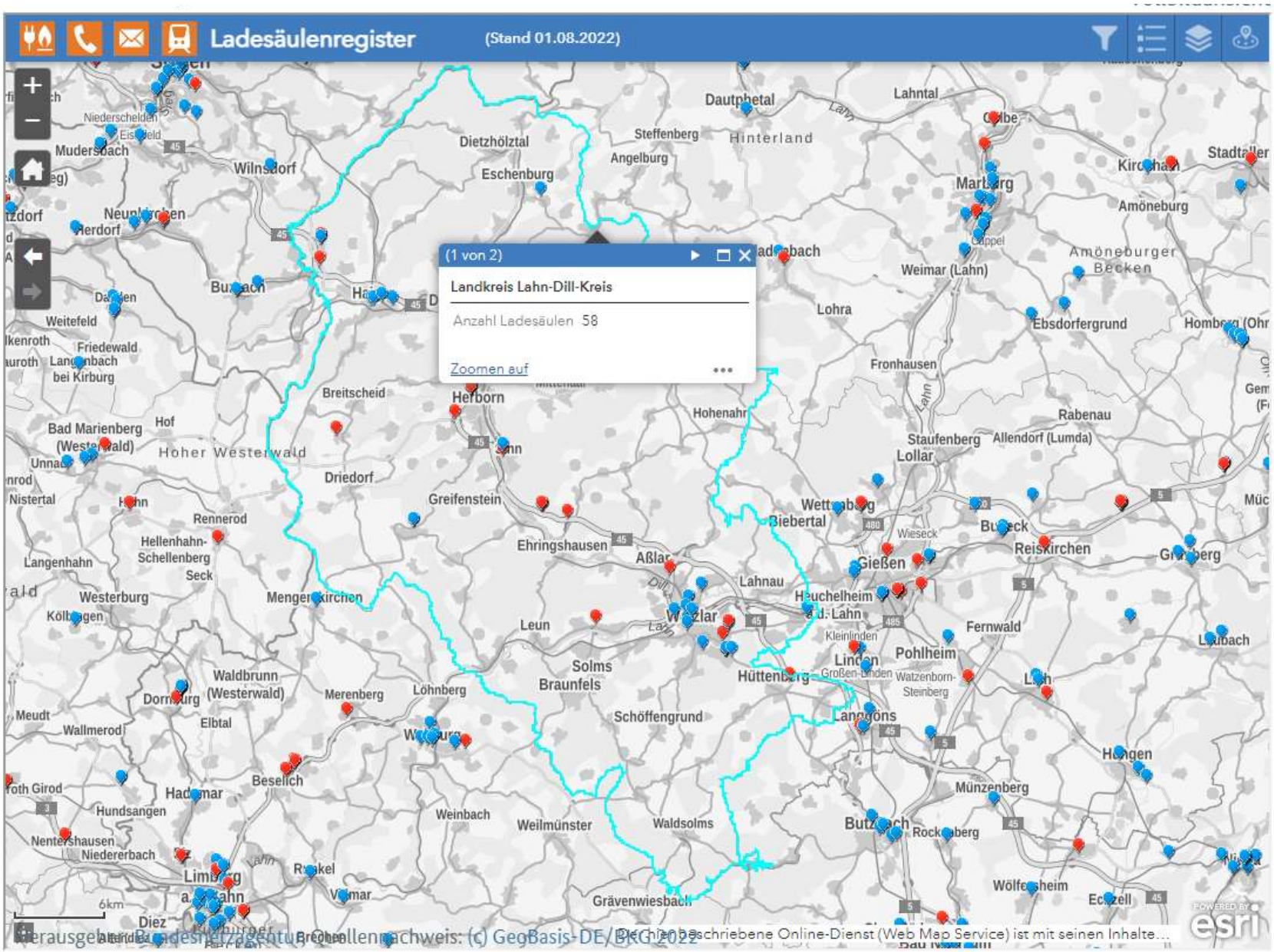
Private Ladeinfrastruktur

Einbau einer Ladestation in einer WEG oder Mietwohnung

Aktueller Stand

Kreis	Schnellader	Normallader
Lahn-Dill-Kreis	25	33
Kreis Limburg-Weilburg	24	60
Landkreis Gießen	26	37
Marburg-Biedenkopf	11	34
Wetterau-Kreis	20	28
Frankfurt am Main	15	163

Quelle: www.bundesnetzargentur.de Bundesnetzagentur – Ladesäulenkarte, 2022



Link: [Bundesnetzagentur - Ladesäulenkarte]

Fazit

- Im ländlichen Raum nutzen ca. 84% eine private Ladelösung
- Aktuell wird das Laden über den Markt geregelt (Angebot und Nachfrage; Bedarf an öffentlichen Ladestationen eher im urbanen Bereich)
- Öffentliche Ladeinfrastruktur muss sich lohnen

Aktueller Fahrzeugbestand nach Antriebsarten (V3)

kfz21

Mandant:	06532000	Auswertung gestartet:	08.09.2022 13:51:46
Antriebsart:	0004 - ELEKTRO		
Datum/Zeitraum:	07.09.2022 23:59:59	Datenbestand vom:	07.09.2022 17:49:34

Dieser Report greift nicht auf den aktuellen Datenbestand zu.

Kraftstoff-Schlüssel	Kraftstoff-Klartext	Anzahl
0004	ELEKTRO	2420
	Insgesamt:	**2420**

Ausgewertet werden alle zum Stichtag im Bestand vorhandenen Fahrzeuge, getrennt nach Antriebsart (Kraftstoffschlüssel).

Aktueller Fahrzeugbestand nach Antriebsarten von-bis (V2)

kfz21

Mandant:	06532000	Auswertung gestartet:	08.09.2022 12:01:47
Antriebsart:	0004 - ELEKTRO		
Datum/Zeitraum:	01.01.2022 bis 07.09.2022 23:59:59	Datenbestand vom:	07.09.2022 17:49:34

Dieser Report greift nicht auf den aktuellen Datenbestand zu.

Kraftstoff-Schlüssel	Kraftstoff-Klartext	Anzahl
0004	ELEKTRO	952
	Insgesamt:	**952**

Ausgewertet werden alle zum Stichtag im Bestand vorhandenen Fahrzeuge, getrennt nach Antriebsart (Kraftstoffschlüssel).

Umweltausschuss Lahn-Dill-Kreis

Lahn-Dill-Kreis

... immer in Bewegung!

VAR+

TOP 3 –
Vorstellung des Radverkehrskonzepts LDK

Bestandteile des Radverkehrskonzept Lahn-Dill-Kreis 2022

Lahn-Dill-Kreis ... immer in Bewegung!

- **Teil 1 – Abschlussbericht und Anhänge**
- **Teil 2 – Klassifiziertes Radverkehrsnetz**
- **Teil 3 – Maßnahmenplanung /-kataster mit Steckbriefe für alle Kommunen**

Teil 1 Bericht & Inhalte

1 Kurzfassung
2 Ausgangslage und Zielsetzung
3 Bestandsaufnahme und Analyse
▷ 3.1 Geografische Daten und zentrale Orte im Lahn-Dill-Kreis
▷ 3.2 Vorhandenes Wegenetz
▷ 3.3 Quell-Ziel-Beziehungen, Wunschliniennetz
▷ 3.4 Bestandsdaten
3.5 Befahrungen und Befahrungsnetz
3.6 Unfalldaten Radverkehr
3.7 Verkehrszählungen
▷ 3.8 Online-Fragebogen
▷ 3.9 Öffentlichkeitsbeteiligung
3.10 Bestandsdatenanalyse und Fazit aus dem Beteiligungsverfahren
3.11 Abstimmungsprozess
4 Netzkonzeption des Radverkehrsnetzes
4.1 Entwurf des Radverkehrsnetzes
4.2 Lückenschlüsse
4.3 Klassifizierung und Netzsystematik
▷ 4.4 Klassifiziertes Radverkehrsnetz Lahn-Dill-Kreis
5 Maßnahmenkonzept
▷ 5.1 Vorgehen bei der Maßnahmenplanung
5.2 Maßnahmenkataster
5.3 Kosten Radverkehrsnetz
5.4 Maßnahmen zur Radwegweisung
5.5 Optimierung der Fahrradabstellanlagen
5.6 Schnittstellenförderung – Rad und ÖPNV / (Bike + Ride)
5.7 Weitere Serviceelemente
6 Umsetzung und Wirkungskontrolle
6.1 Verstetigungsstrategie
▷ 6.2 Controlling-Konzept
6.3 Realisierung und 15-Jahres-Umsetzungsplan
7 Fazit

Abschlussbericht

Teil 1 – Radverkehrskonzept

Lahn-Dill-Kreis

Auftraggeber

Kreisausschuss des Lahn-Dill-Kreises
Karl-Kellner-Ring 51
35576 Wetzlar

Lahn-Dill-Kreis
... immer in Bewegung!

Bearbeitung

Planungsbüro VAR+
Riedeselstr
64

Bet iter:
ing. Uwe Petry
Dipl.-Ing. Sylke Petry
Johannes Meierhö
Tobias Tengler, M
Laura M
ens M
orian ßen, M.Sc.
-Ing Balanov

Da stadt, August 2022

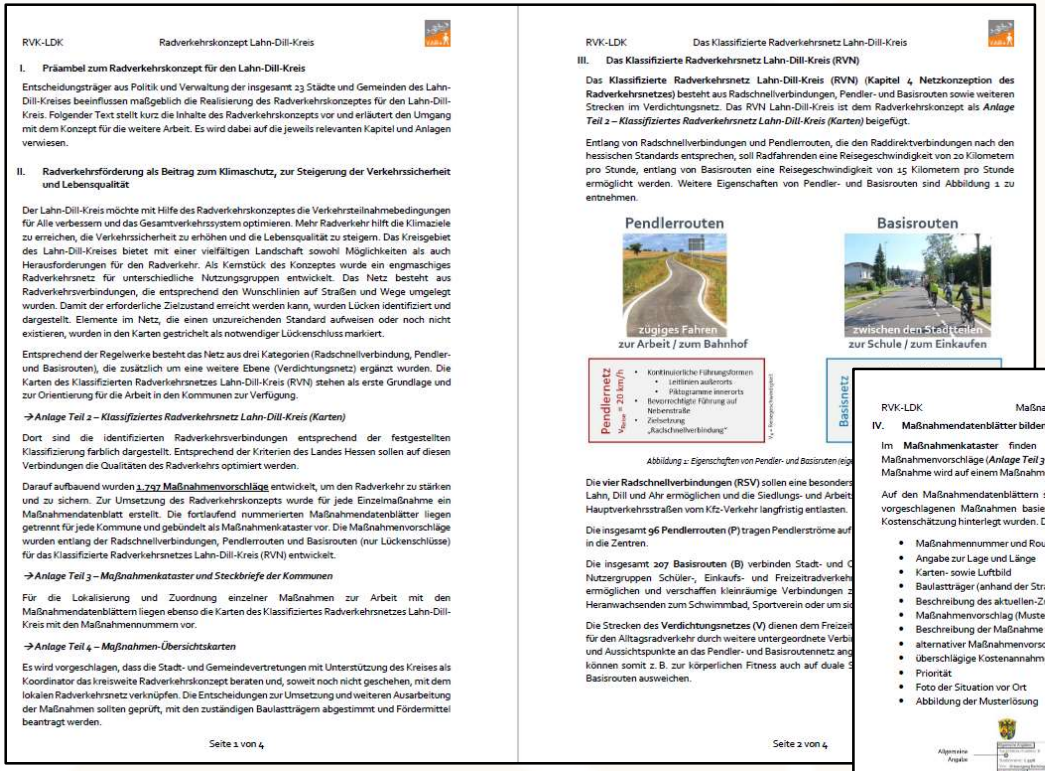
VAR+

7 Kapitel
mit 104 Seiten

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

Teil 1 Bericht

Eckdaten zum Radverkehrskonzept



RVK-LDK Radverkehrskonzept Lahn-Dill-Kreis

I. Präambel zum Radverkehrskonzept für den Lahn-Dill-Kreis

Entscheidungsträger aus Politik und Verwaltung der insgesamt 23 Städte und Gemeinden des Lahn-Dill-Kreises beeinflussen maßgeblich die Realisierung des Radverkehrskonzeptes für den Lahn-Dill-Kreis. Folgender Text stellt kurz die Inhalte des Radverkehrskonzepts vor und erläutert den Umgang mit dem Konzept für die weitere Arbeit. Es wird dabei auf die jeweils relevanten Kapitel und Anlagen verwiesen.

II. Radverkehrsförderung als Beitrag zum Klimaschutz, zur Steigerung der Verkehrssicherheit und Lebensqualität

Der Lahn-Dill-Kreis möchte mit Hilfe des Radverkehrskonzeptes die Verkehrsteilnahmebedingungen für Alle verbessern und das Gesamtverkehrssystem optimieren. Mehr Radverkehr hilft die Klimaziele zu erreichen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Lebensqualität zu steigern. Das Kreisgebiet des Lahn-Dill-Kreises bietet mit einer vielfältigen Landschaft sowohl Möglichkeiten als auch Herausforderungen für den Radverkehr. Als Kernstück des Konzeptes wurde ein engmaschiges Radverkehrsnetz für unterschiedliche Nutzungsgruppen entwickelt. Das Netz besteht aus Radverkehrsverbindungen, die entsprechend den Wunschlinien auf Straßen und Wege umgelegt wurden. Damit der erforderliche Zielzustand erreicht werden kann, wurden Lücken identifiziert und dargestellt. Elemente im Netz, die einen unzureichenden Standard aufweisen oder noch nicht existieren, wurden in den Karten gestrichelt als notwendiger Lückenschluss markiert.

Entsprechend der Regelwerke besteht das Netz aus drei Kategorien (Radschnellverbindung, Pendler- und Basisrouten), die zusätzlich um eine weitere Ebene (Verdichtungsnetz) ergänzt wurden. Die Karten des Klassifizierten Radverkehrsnetzes Lahn-Dill-Kreis (RVN) stehen als erste Grundlage und zur Orientierung für die Arbeit in den Kommunen zur Verfügung.

→Anlage Teil 2 – Klassifiziertes Radverkehrsnetz Lahn-Dill-Kreis (Karten)

Dort sind die identifizierten Radverkehrsverbindungen entsprechend der festgestellten Klassifizierung farblich dargestellt. Entsprechend der Kriterien des Landes Hessen sollen auf diesen Verbindungen die Qualitäten des Radverkehrs optimiert werden.

Darauf aufbauend wurden 1.797 Maßnahmenvorschläge entwickelt, um den Radverkehr zu stärken und zu sichern. Zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts wurde für jede Einzelmaßnahme ein Maßnahmendatenblatt erstellt. Die fortlaufend nummerierten Maßnahmendatenblätter liegen getrennt für jede Kommune und gebündelt als Maßnahmenkataster vor. Die Maßnahmenvorschläge wurden entlang der Radschnellverbindungen, Pendlerrouten und Basisrouten (nur Lückenschlüsse) für das Klassifizierte Radverkehrsnetzes Lahn-Dill-Kreis (RVN) entwickelt.

→Anlage Teil 3 – Maßnahmenkataster und Steckbriefe der Kommunen

Für die Lokalisierung und Zuordnung einzelner Maßnahmen zur Arbeit mit den Maßnahmendatenblättern liegen ebenso die Karten des Klassifiziertes Radverkehrsnetzes Lahn-Dill-Kreis mit den Maßnahmennummern vor.

→Anlage Teil 4 – Maßnahmen-Übersichtskarten

Es wird vorgeschlagen, dass die Stadt- und Gemeindevertretungen mit Unterstützung des Kreises als Koordinator das kreisweite Radverkehrskonzept beraten und, soweit noch nicht geschehen, mit dem lokalen Radverkehrsnetz verknüpfen. Die Entscheidungen zur Umsetzung und weiteren Ausarbeitung der Maßnahmen sollten geprüft, mit den zuständigen Baulastträgern abgestimmt und Fördermittel beantragt werden.

Seite 1 von 4

RVK-LDK Das Klassifizierte Radverkehrsnetz Lahn-Dill-Kreis

III. Das Klassifizierte Radverkehrsnetz Lahn-Dill-Kreis (RVN)

Das **Klassifizierte Radverkehrsnetz Lahn-Dill-Kreis (RVN) (Kapitel 4 Netzkonzeption des Radverkehrsnetzes)** besteht aus Radschnellverbindungen, Pendler- und Basisrouten sowie weiteren Strecken im Verdichtungsnetz. Das RVN Lahn-Dill-Kreis ist dem Radverkehrskonzept als ***Anlage Teil 2 – Klassifiziertes Radverkehrsnetz Lahn-Dill-Kreis (Karten)*** beigefügt.

Entlang von Radschnellverbindungen und Pendlerrouten, die den Raddirektverbindungen nach den hessischen Standards entsprechen, soll Radfahrenden eine Reisegeschwindigkeit von 20 Kilometern pro Stunde, entlang von Basisrouten eine Reisegeschwindigkeit von 15 Kilometern pro Stunde ermöglicht werden. Weitere Eigenschaften von Pendler- und Basisrouten sind Abbildung 1 zu entnehmen.

Pendlerrouten — zügiges Fahren — zur Arbeit / zum Bahnhof

Basisrouten — zwischen den Stadtteilen — zur Schule / zum Einkaufen

Pendlernetz v_{Reise} = 20 km/h
- Kontinuierliche Führungsformen
  - Leitlinien außerorts
  - Piktogramme innerorts
- Bevorrechtigte Führung auf Nebenstraße
- Zielsetzung „Radschnellverbindung"

Basisnetz

Abbildung 1: Eigenschaften von Pendler- und Basisrouten (eige

Die **vier Radschnellverbindungen (RSV)** sollen eine besonders
Lahn, Dill und Ahr ermöglichen und die Siedlungs- und Arbeit
Hauptverkehrsstraßen vom Kfz-Verkehr langfristig entlasten.

Die insgesamt **96 Pendlerrouten (P)** tragen Pendlerströme auf
in die Zentren.

Die insgesamt **207 Basisrouten (B)** verbinden Stadt- und O
Nutzergruppen Schüler-, Einkaufs- und Freizeitradverkeh
ermöglichen und verschaffen kleinräumige Verbindungen z
Heranwachsenden zum Schwimmbad, Sportverein oder um si

Die Strecken des **Verdichtungsnetzes (V)** dienen dem Freizeit
für den Alltagsradverkehr durch weitere untergeordnete Verbi
und Aussichtspunkte an das Pendler- und Basisroutennetz ang
können somit z. B. zur körperlichen Fitness auch auf duale S
Basisrouten ausweichen.

Seite 2 von 4

RVK-LDK Maßnahmen für besseren Radverkehr

IV. Maßnahmendatenblätter bilden das Maßnahmenkataster

Im **Maßnahmenkataster** finden sich alle 1.797 für den Lahn-Dill-Kreis entwickelten Maßnahmenvorschläge (***Anlage Teil 3 – Maßnahmenkataster und Steckbriefe der Kommunen***). Jede Maßnahme wird auf einem Maßnahmendatenblatt erläutert.

Auf den Maßnahmendatenblättern sind alle planungsrelevanten Bestandsdaten aufgeführt, die vorgeschlagenen Maßnahmen basieren auf Musterlösungen, welche mit einer überschlägigen Kostenschätzung hinterlegt wurden. Die Maßnahmendatenblätter beinhalten:

- Maßnahmennummer und Routenklassifizierung
- Angabe zur Lage und Länge
- Karten- sowie Luftbild
- Baulastträger (anhand der Straßenklassifizierung)
- Beschreibung des aktuellen-Zustandes
- Maßnahmenvorschlag (Musterlösung)
- Beschreibung der Maßnahme (optional)
- alternativer Maßnahmenvorschlag (optional)
- überschlägige Kostenannahme
- Priorität
- Foto der Situation vor Ort
- Abbildung der Musterlösung

Abbildung 2: Muster Maßnahmendatenblatt (eigene Darstellung (VAR+, 2022))

Die jeweiligen Lagen der Maßnahmen sind entsprechend der Nummern den Kommunen mit einem Kürzel aus drei Buchstaben und im Anschluss mit Kennung der P- bzw. B-Routen oder als Lückenschluss entsprechend dem Verlauf der Route durchnummeriert.

→Anlage Teil 4 – Maßnahmen-Übersichtskarten

Seite 3 von 4

RVK-LDK Gemeinsam für besseren Radverkehr

V. Verstetigungsstrategie (Kapitel 6.1)

Die Radverkehrsförderung ist als Daueraufgabe zu verstehen. Für die Umsetzung der Maßnahmen sind finanzielle Mittel erforderlich, die sich entsprechend den Vorgaben des Bundes an einem Wert von 30 Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr orientieren sollten. Zur Verstetigung des Prozesses der Radverkehrsförderung sollten sich die Kommunen eigene Ziele setzen und die Bürgerschaft regelmäßig in den Prozess einbeziehen.

Es wird vorgeschlagen, einen begleitenden Arbeitskreis Radverkehrsnetz LDK einzurichten, um die Umsetzung der Maßnahmen zu begleiten und die Fortschritte zu dokumentieren.

Eine Befahrungskommission sollte eingerichtet werden, damit die Wirksamkeit der Maßnahmen überprüft werden kann.

Aus dem Konzept heraus können ad-hoc Sofortmaßnahmen umgesetzt werden. Darüber hinaus ist es wichtig, die kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen entsprechend der lokalen Beurteilung der Priorität in eine Reihenfolge zu bringen und in einen entsprechenden Haushaltsplan zu überführen.

VI. Controlling-Konzept (Kapitel 6.2)

Die insgesamt 1.797 Einzelmaßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern sollten im vorgeschlagenen Umsetzungszeitraum von 15 Jahren (2023 – 2038) zu Umsetzung kommen.

Es wird vorgeschlagen parallel zur sukzessiven Umsetzung der Maßnahmen die Wirkung zu überprüfen. Dazu bieten sich folgende Methoden an:

- Radverkehrszählungen

Bereits für die Erstellung des Radverkehrskonzepts wurden Radverkehrszählungen durchgeführt. Weitere Radverkehrszählungen wurden vom Lahn-Dill-Kreis beauftragt und sind vom Land Hessen eingerichtet worden. Diese Daten sollen genutzt und fortgeschrieben werden.

- Modal Split Erhebung

In Form einer Haushaltsbefragung sollte die Verkehrsmittelverteilung bestimmt und als Basisgröße für politische Zielsetzungen zur Verlagerung der Verkehrsmengen genutzt werden.

- Befragungen der Nutzer und Nutzerinnen

Die subjektive Einschätzung des Verkehrs spielt eine große Rolle bei der Entscheidung zur Verkehrsmittelwahl. Die Bürgerschaft sollte daher im allgemeinen und ggf. zielgruppenbezogen zur Veränderung der Verkehrsverhältnisse befragt werden. Zum Beispiel über regelmäßige Bürgerbefragung

  - in Schulen,
  - in Betrieben und
  - innerhalb der lokalen Verwaltung.

- Nutzung weiterer WEB-Daten

Die Datenlage zum Radverkehr verbessert sich ständig. Mittlerweile können eine Vielzahl von Daten genutzt und ausgewertet werden, um die Entwicklung des Radverkehrs auch auf lokaler Ebene abzubilden. Zum Beispiel über

  - Stadtradeln
  - Heat-Maps
  - Fahrradklimatest

Seite 4 von 4

Zusammenfassung in einer Broschüre auf 4 Seiten

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+)

Teil 1 – Bericht | Anhang 01 – Übersicht der Routen Radschnellverbindungen RSV

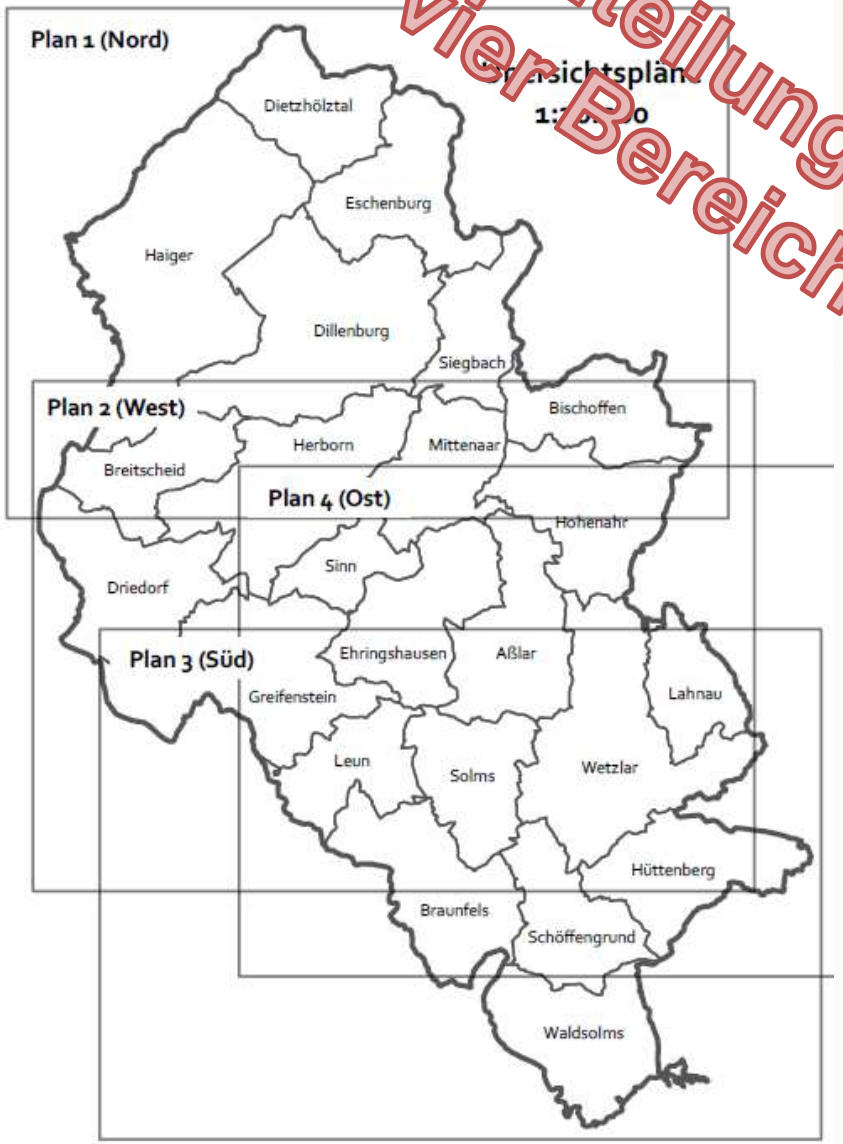
RSV 1 - Wetzlar – Gießen

RSV 2 - Solms – Wetzlar

RSV 3 - Wetzlar – Herborn – Dillenburg Haiger

RSV 4 - Herborn – Bischoffen

Einteilung in vier Bereiche

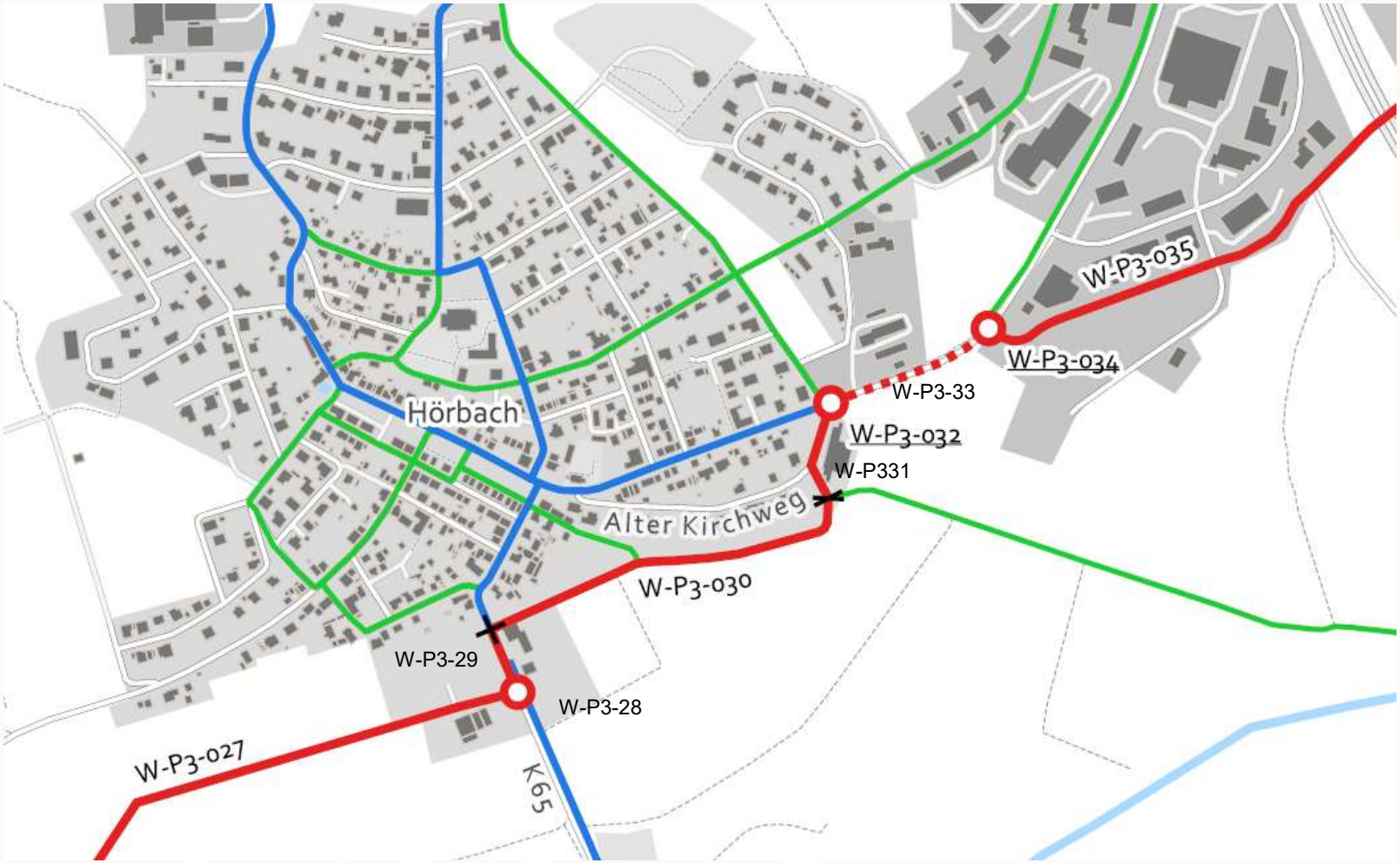


Teil 1 – Bericht | Anhang 01 – Übersicht der Routen

Pendlerrouten

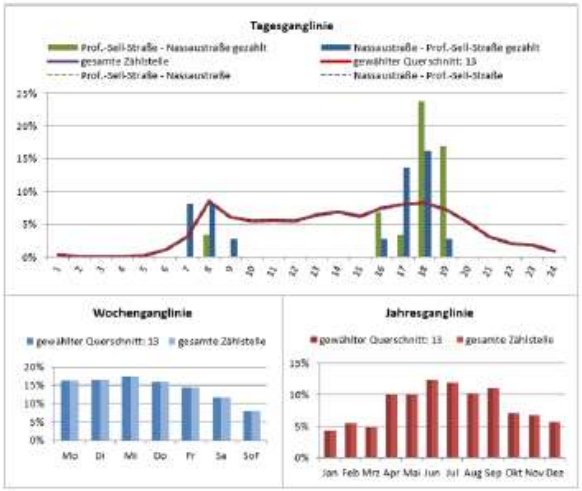
Netz	Bereich	Anzahl der Routen	Länge insgesamt [km]
LDK RVN-Nord	Dillenburg, Haiger, Herborn, Bischoffen, Dietzhölztal, Eschenburg, Mittenaar, Siegbach,	18	106,9
LDK RVN-Ost	Wetzlar, Aßlar, Ehringshausen, Hüttenberg, Lahnau, Leun, Schöffengrund, Solms, Waldsolms	17	126,8
LDK RVN-Süd	Wetzlar, Braunfels, Hüttenberg, Leun, Schöffengrund, Solms, Waldsolms	17	125,4
LDK RVN-West	Wetzlar, Haiger, Herborn, Aßlar, Bischoffen, Breitscheid, Driedorf, Ehringshausen, Greifenstein, Hohenahr, Leun, Mittenaar, Sinn	17	192
Gesamt		**69**	**551,1**

Teil 1 – Bericht | Beispiel zum Verlauf einer Pendlerroute Maßnahmenkarte



Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

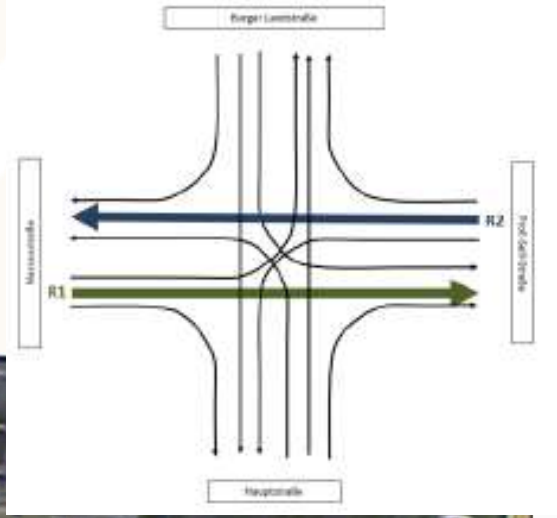
RVK Teil 1 – Anhang 02
Radverkehrszählungen



ausgewählte Kennwerte für die Zählstelle

Zähltag	07.09.2021	gewählter Querschnitt		
Tagtyp	Montag - Freitag			
gezählte Stunden	8h	R1	R2	Q
gezählte Verkehrsstärke	431	20	16	36
Hochrechnungsfaktor	1,8	1,9	1,9	1,9
Verkehrsstärke am Zähltag	795	37	30	67
Radverkehrssaison, trocken				
DTV	813	38	31	69
DTV_{MO-FR}	916	43	35	77
DTV_{SA}	693	32	26	58
DTV_{SOFT}	481	22	18	41
Radverkehrssaison, alle Tage				
DTV	610	28	23	51
DTV_{MO-FR}	690	32	26	58
DTV_{SA}	516	24	19	44
DTV_{SOFT}	355	17	13	30
gesamtes Jahr				
DTV	400	19	15	34
DTV_{MO-FR}	455	21	17	38
DTV_{SA}	333	16	13	28
DTV_{SOFT}	222	10	8	19

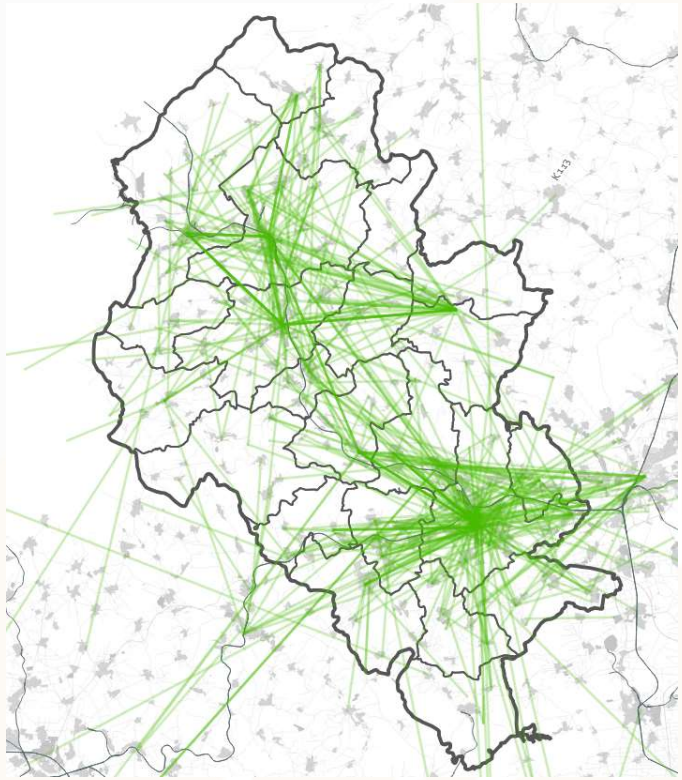
gewählter Querschnitt 13 zwischen Prof.-Sell-Straße und Nassaustraße
R1 Prof.-Sell-Straße
R2 Nassaustraße



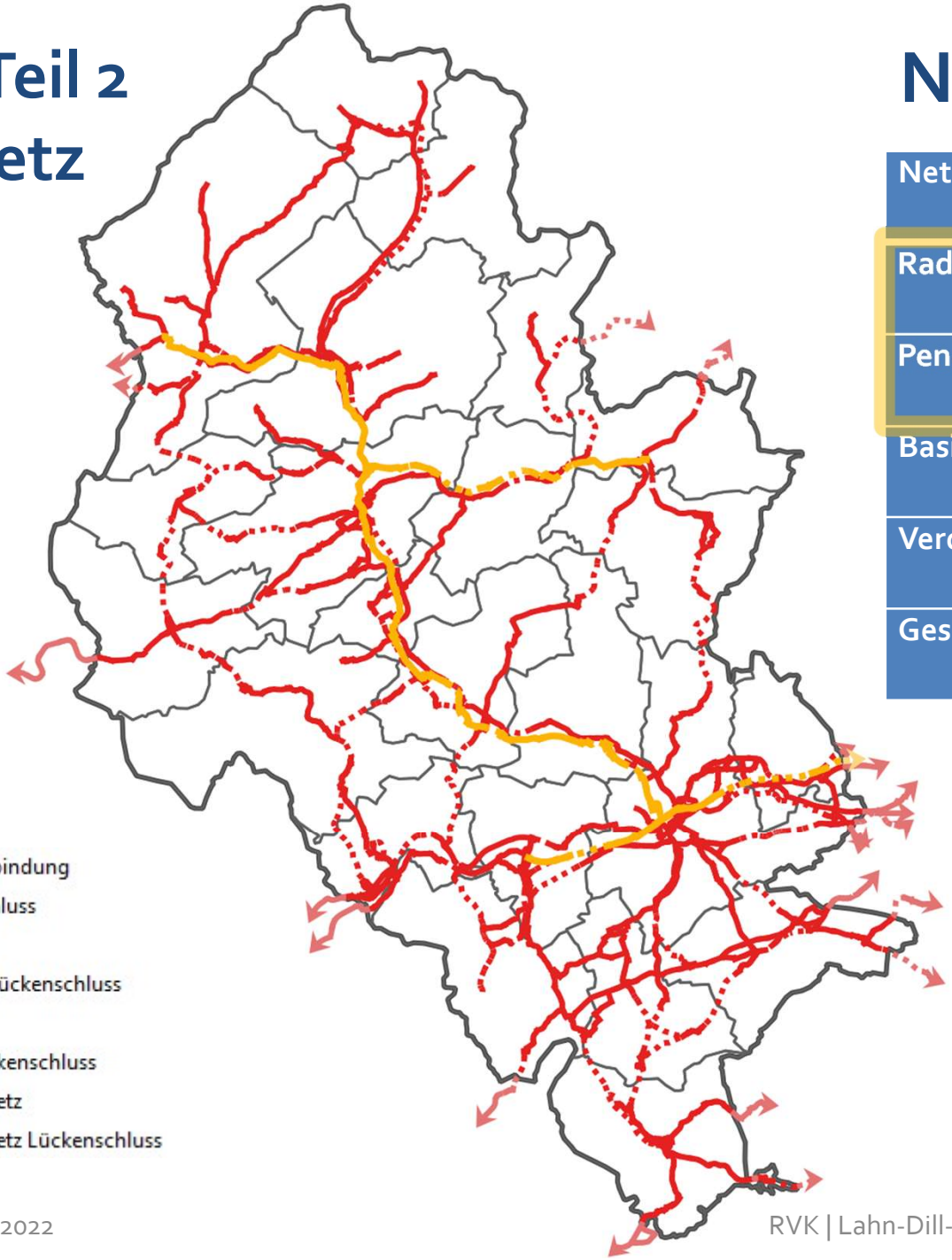
Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

RVK Teil 2 Radnetz LDK Abstimmung
Online-Umfrage Radverkehr

1.974 Teilnehmer



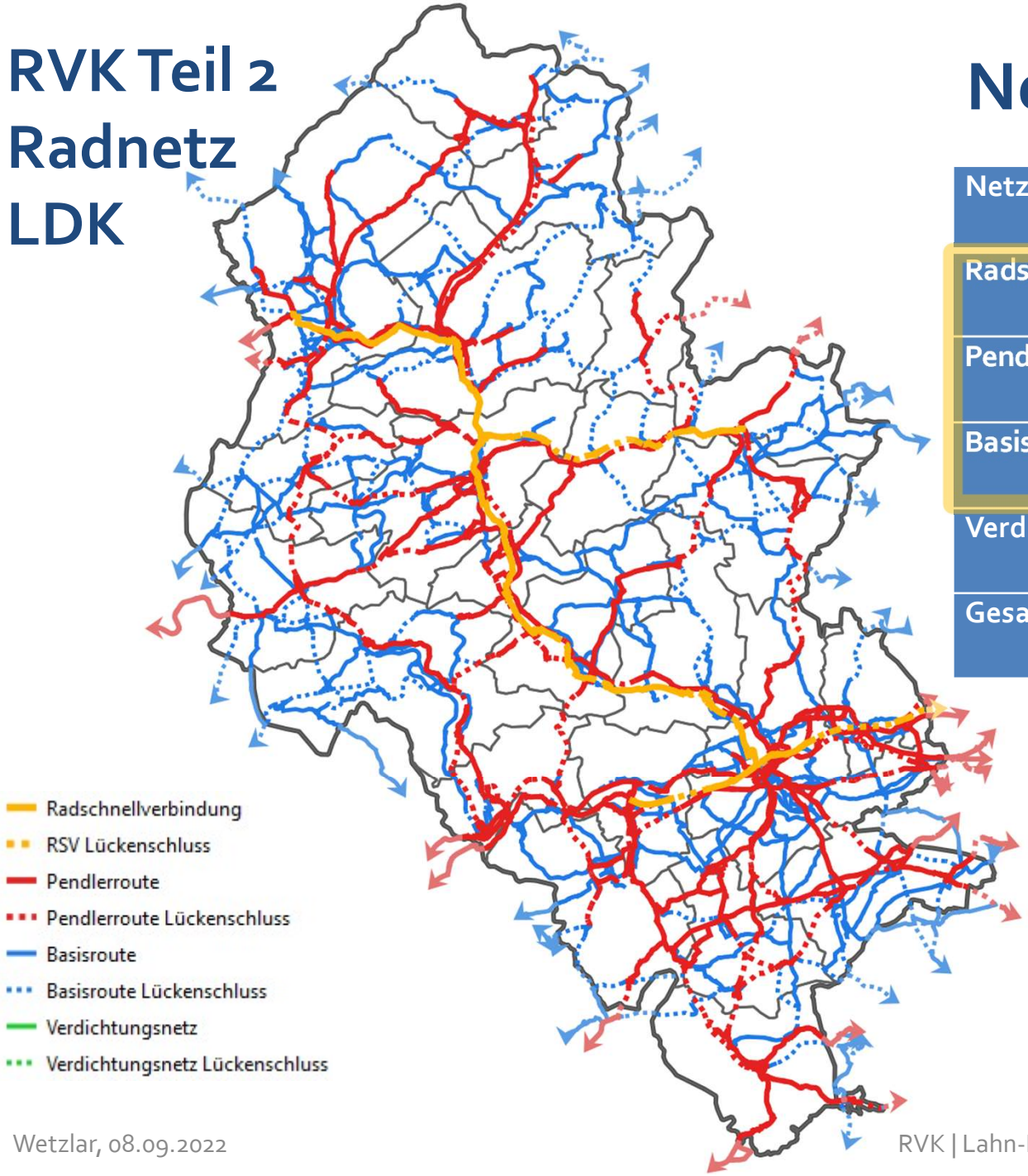
RVK Teil 2 Radnetz LDK



Netzumfang

Netzkategorie	Länge [km]
Radschnellverbindungen	73,8
Pendlerrouten	551,1
Basisrouten	824,2
Verdichtungsnetz	1.132,4
Gesamt	2.581,0

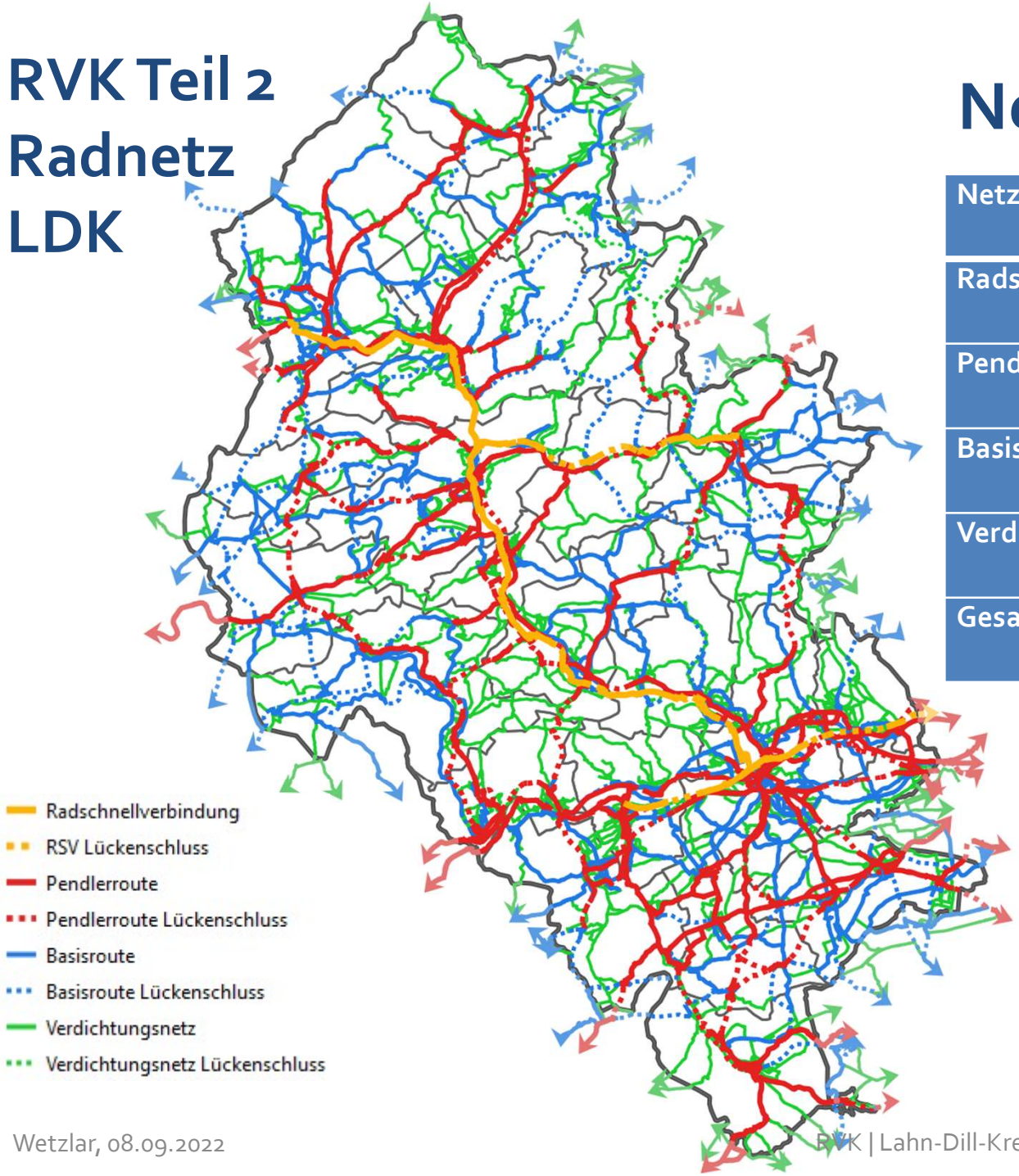
RVK Teil 2 Radnetz LDK



Netzumfang

Netzkategorie	Länge [km]
Radschnellverbindungen	73,8
Pendlerrouten	551,1
Basisrouten	824,2
Verdichtungsnetz	1.132,4
Gesamt	2.581,0

RVK Teil 2 Radnetz LDK



Netzumfang

Netzkategorie	Länge [km]
Radschnellverbindungen	73,8
Pendlerrouten	551,1
Basisrouten	824,2
Verdichtungsnetz	1.132,4
Gesamt	2.581,0

RVK Teil 2 Radnetz LDK Abstimmung Online-Umfrage Radverkehr Öffentlichkeitsbeteiligung

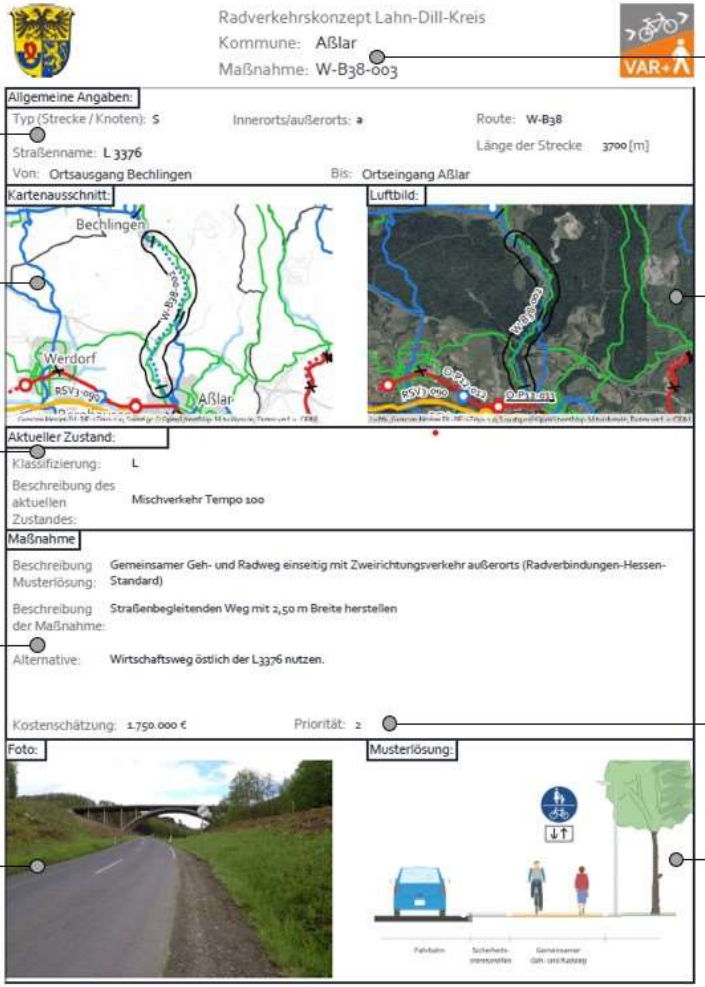
146 Rückmeldungen
122 Personen/Personengruppen

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

RVK Teil 3 – Maßnahmenplanung /-kataster

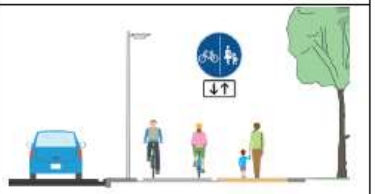
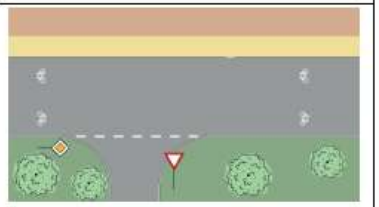
Auszug Maßnahmen-datenblatt

∑ 1.797 Maßnahmen



RVK Teil 3
Erläuterungen Maßnahmenkataster

Liste an Musterlösungen

Strecken		
	Erläuterung	Abbildung
5.	Radverkehr in Erschließungsstraße Fahrradstraße mit oder ohne Parken und Sicherheitstrennstreifen innerorts/außerorts	
6.	Gemeinsamer Geh- und Radweg Selbstständige oder straßenbegleitende Führung des Radverkehrs innerorts/außerorts	
7.	Getrennter Geh- / Radweg Selbstständige oder straßenbegleitende Führung des Radverkehrs innerorts/außerorts	
8.	Radverkehr auf Haupt- oder Erschließungsstraßen Mischverkehr innerorts oder außerorts Piktogrammkette beidseitig mit oder ohne Wahlfreiheit (Gehweg „Rad frei")	

RVK Teil 3
Kommunensteckbriefe

Für jede Kommune ein Steckbrief

Erläuterungstexte

2 Strategien und Ausbaustandards

Der Lahn-Dill-Kreis ist bestrebt ein in sich geschlossenes Radverkehrsnetz zu entwickeln und umzusetzen. Ziel ist es, ein kreisweites, lückenloses, hierarchisch abgestuftes Radverkehrsnetz gemeinsam koordiniert mit dem Lahn-Dill-Kreis umzusetzen. Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen werden berücksichtigt und Konfliktpunkte bereits im Rahmen der Netzplanung reduziert. Die Radverkehrsführungen im Lahn-Dill-Kreis sollen eine weitgehend einheitliche bauliche und verkehrstechnische Qualität nach dem Stand der Technik erhalten. Die vom Land Hessen vorgegebenen Standards der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) wurden hier aufgeriffen um den Radverkehr nachhaltig seinen Potenzialen entsprechend zu fördern (vgl. HMWEVL, 2018; vgl. HMWEVW, 2020; vgl. AGNH, 2021). Die Akzeptanz des Radverkehrs soll gestärkt und eine Optimierung des Gesamtverkehrssystems angestrebt werden. Gleichzeitig kann durch bessere Verständlichkeit der notwendigen Maßnahmen der weitere erforderliche Planungs- und Abstimmungsprozess vereinfacht werden. Darüber hinaus wirkt eine einheitliche Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur öffentlichkeitswirksam als Zeichen der Förderung des Radverkehrs.

Führungsformen und Ausbaustandards

Tabelle 1: Erforderliche Ausbaustandards, unterteilt nach Routenklassifizierung

Routenklassifizierung	Ausbaustandards
Radschnellverbindung	• Größer/gleich 2000 Radfahrten pro Tag (Prognose) • 10 km Mindestlänge • Störungsarm (Trennung von Fuß- und Radverkehr i.d.R.) • Einhaltung der Qualitätsstandards (zu 90 Prozent)
Pendlerrouten (Raddirektrouten)	• Mittlere Reisegeschwindigkeit 20 km/h • Durchgängig asphaltierte Verbindungen • Bevorrechtigte Führung auf straßenbegleitenden Radwegen • Durchgängig markierte Leitlinien • Beleuchtung • Durchgängiger Winterdienst
Basisrouten (Hauptradrouten entsprechend des ERA-Basis-Standards)	• Mittlere Reisegeschwindigkeit 15 km/h • Soweit möglich asphaltierte Verbindungen • Markierungslösungen zur Führung des Radverkehrs (außerorts) • Führung auf Nebenstraßen innerorts • Teilweise markierte Leitlinien (für Schülerradverkehr) • Winterdienst im innerörtlichen Bereich
Verdichtungsnetz	• Führung über verschiedene Oberflächen • Beschilderung und ggf. Markierungslösungen zur Führung des Radverkehrs (außerorts) • Führung auf Nebenstraßen innerorts

RVK Teil 3
Kommunensteckbriefe

Empfohlene Lage von Mobilitätstationen

Infotafel
Radwegweisung
Bike-Sharing
Car-Sharing
berdachter Wartebereich
Serviceelemente
Angebot regionaler Produkte

Für die Stadt Herborn wird die Einrichtung eines Mobilitätspunkts am Herborner Bahnhof vorgeschlagen.

RVK Teil 3
Kommunensteckbriefe

Jeweils ein Vorschlag für eine Fahrradstraße

Kenndaten

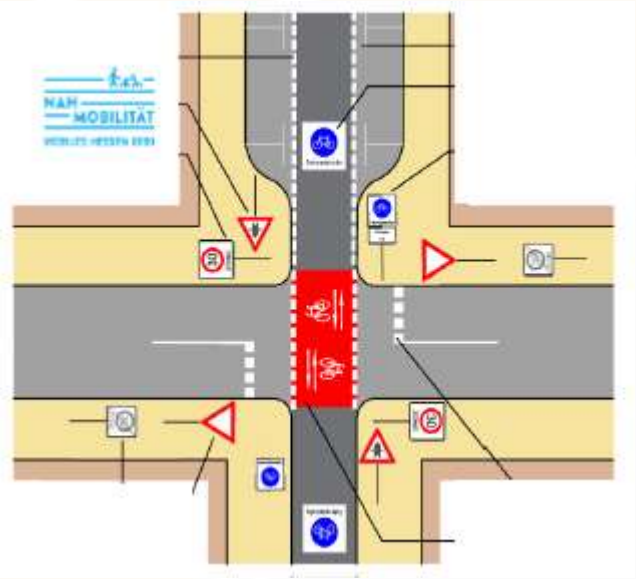
Straße: Friedrich-Birkendahl-Straße

Länge: 1429 m

von: Freibad

bis: Friedrich-Ebert-Straße

Maßnahmennr.: W-P6-016



RVK Teil 3
Kommunensteckbriefe

Aufgabenverteilung für die Baulastträger nach Kommune

Routen	Anzahl der Maßnahmen	Aufgeteilt nach der Zuständigkeit		
		Gemeinde	Kreis	Hessen Mobil
Radschnellverbindung	26	20	0	6
Pendlerrouten	95	52	23	20
Basisrouten	23	8	12	3
Verdichtungsnetz	3	3	0	0
Summe	147	83	35	29

RVK Teil 3 – Maßnahmenplanung

Lücken im Radverkehrsnetz LDK

Netzkategorie	Lücken [km]
Radschnellverbindungen	18,9
Pendlerrouten	150,8
Basisrouten	240,7
Verdichtungsnetz	19,6
Gesamt	430,0

RVK Teil 3 – Maßnahmenplanung /-kataster
Kosten Maßnahmen nach Kategorie

Routenkategorie	Voraussichtlicher Baulastträger				Gesamt (in Mio. €)
	Hessen Mobil		Kreis	Kommune	
	Bundesstraßen (in Mio. €)	Landesstraßen (in Mio. €)	Kreisstraßen (in Mio. €)	Gemeinde-straßen (in Mio. €)	
RSV	8,814	5,217	0,289	33,294	47,613
P	18,391	59,816	20,978	54,968	154,153
B	3,312	48,054	44,600	26,635	122,602
V	-	-	-	0,001	0,001
Gesamt (in Mio. €)	30,517	113,087	65,867	114,898	324,369

RVK Teil 3 – Maßnahmenplanung
Kosten Maßnahmen nach Kommune

Kommune	Voraussichtlicher Baulastträger				Gesamt (in Mio. €)
	Hessen Mobil		Kreis	Kommune	
	Kosten für Maßnahmen an Bundesstraßen (in Mio. €)	Kosten für Maßnahmen an Landesstraßen (in Mio. €)	Kosten für Maßnahmen an Kreisstraßen (in Mio. €)	Kosten für Maßnahmen an Gemeinde-straßen (in Mio. €)	
Aßlar	3,653	5,260	3,170	4,090	16,172
Bischoffen	1,613	2,228	46	3,069	6,955
Braunfels	1,013	3,106	6,449	2,299	12,867
Breitscheid	-	7,063	2,389	3,038	12,490
Dietzhölztal	-	3,740	329	2,760	6,829
Dillenburg	379	2,616	4,820	8,822	16,637
Driedorf	1,440	3,897	6,017	3,945	15,298
Ehrings-hausen	1,997	3,618	2,130	9,499	17,243
Eschenburg	1,023	827	3,509	3,622	8,981
Greifenstein	-	8,842	3,745	2,746	15,333
Haiger	5,774	5,831	5,041	7,592	24,237
Herborn	5,343	5,748	6,736	10,474	28,301
Hohenahr	127	9,517	1,566	1,874	13,083
Hüttenberg	-	6,283	5,029	1,178	12,490
Lahnau	-	6,137	-	4,641	10,778
Leun	1,960	9,277	1,451	1,266	13,953
Mittenaar	3,282	1,270	3,118	2,122	9,792
Schöffengrund	-	6,265	3,870	3,049	13,184
Siegbach	-	1,957	1,717	3,179	6,853
Sinn	1,114	-	1,341	6,182	8,637
Solms	783	3,670	10	6,874	11,336
Waldsolms	-	5,645	2,338	6,130	14,113
Wetzlar	1,017	10,292	1,048	16,450	28,807
Gesamt (in Mio. €)	30,517	113,087	65,867	114,898	324,369

Plar

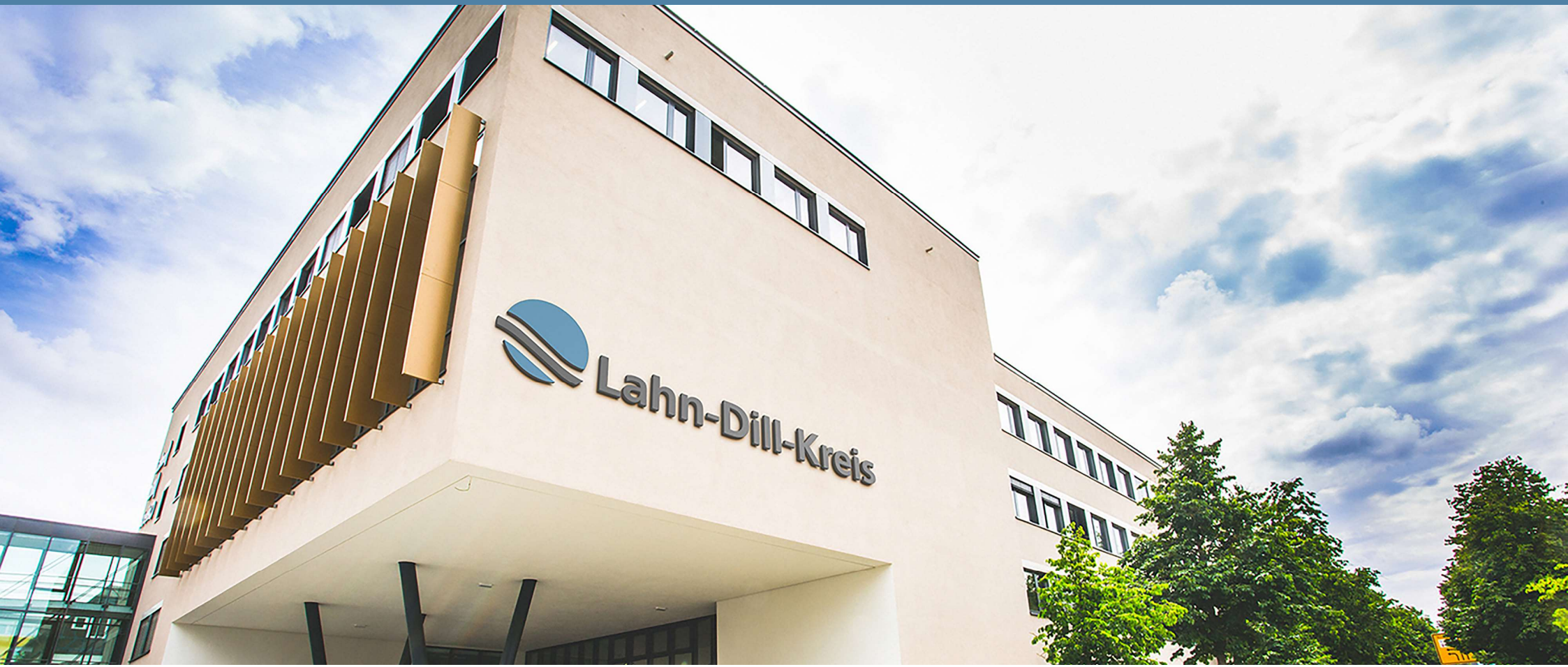
Lahn-Dill-Kreis

Dipl.-Ing. Uwe Petry

Planungsbüro ***VAR+***
Riedeselstraße 48
64283 Darmstadt
Tel.: 06151 - 10 19 10 5
Fax: 06151 - 66 03 71
Mobil: 0173 9 311 322
E-Mail: uwe.petry@varplus.de
Homepage: www.varplus.de

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit, haben Sie noch Fragen?

Waldbrand Dillenburg/Haiger



12. August 2022 17:30 Uhr

@Stadt Dillenburg

12.August 2022 17:45 Uhr

@Stadt Dillenburg

12.08.2022

Abteilung 22

12. August 2022 21:45 Uhr

@Stadt Dillenburg

12. August 2022 21:45 Uhr

@Stadt Dillenburg

15. August 2022 nachmittags

@Stadt Dillenburg

15. August 2022 nachmittags

@Stadt Dillenburg

15. August 2022 abends

@Stadt Dillenburg

15. August 2022

Abteilung 22

16. August 2022

Presse LDK

Einsatzkräfte

Lahn-Dill-Kreis

- LDK 1.600 Personen alle Städte und Gemeinden
- Ca. 50 Löschzüge aus den Landkreisen Gießen, Marburg-Biedenkopf, Limburg-Weilburg und Vogelsberg
- 6 Löschzüge aus dem Landkreis Siegen-Wittgenstein
- THW, San- und Betreuungszüge LDK und Umland
- Viele Landwirte bzw. Unternehmen
- Insgesamt ca. 3.000 Personen

Lahn-Dill-Kreis

Lob

- Gute Zusammenarbeit mit allen beteiligten Feuerwehren/Einheiten/Behörden/Landwirte
- Landes- und Bundespolizei Hubschrauber
- Hohe Motivation
- Löschwasserkonzept
- Löschkugeln und Düsenschläuche
- Erkundungsfahrzeuge
- 2 Brandabschnitte, 1 Abschnitt Logistik und 1 Abschnitt Wasserversorgung
- Bevölkerung

Schwierigkeiten

- Insgesamt ca. 33 ha betroffene Fläche
- Unwegsames Gelände – Bannwald
- Temperaturen/Hitze
- Verpflegung
- Länderübergreifende Anforderung

Presse LDK