DRUCKSACHE FÜR DIE REGIONALVERSAMMLUNG NORDOSTHESSEN		**Nr.: 43/2026**
Haupt- und Planungsausschuss	Sitzungstag: **28.09.2026**	**Tagesordnungspunkt:** **2.8**
		Anlagen: 2
Betreff: Kapitel 5.1.4 – Fuß- und Radverkehr		
Sachbearbeiter: Herr Sander		

Der Haupt- und Planungsausschuss wird gebeten, folgenden

B e s c h l u s s

zu fassen:

„Den mit der Synopse (Anlage 1) vorgelegten Abwägungs- und Änderungsvorschlägen der Oberen Landesplanungsbehörde zur Erwiderung der im Zuge der ersten Beteiligung zum Regionalplanentwurf Nordosthessen eingegangenen Stellungnahmen zum Kapitel 5.1.4 – Fuß- und Radverkehr wird zugestimmt.

Den daraus und aus anderen fachlichen und redaktionellen Gründen resultierenden textlichen Änderungen, wie sie im überarbeiteten Textentwurf des Kapitels (Anlage 2) dokumentiert sind, wird zugestimmt.“

Erläuterung:

Im Zuge der ersten Beteiligung wurde von 10 Einwendern in 20 Einzelpunkten Stellung zum Kapitel 5.1.4 genommen, darunter die Gemeinde Niestetal, der ZRK, die Obere Naturschutzbehörde des RP Kassel, die Obere Landesplanungsbehörde des RP Gießen, ein Fahrgast- sowie ein anerkannter Naturschutzverband, Hessen Mobil und der NVV.

Wie in Anlage 2 erkenntlich wird, ergeben sich aus den vorgebrachten Einwendungen Anpassungen in unterschiedlichem Umfang für die Grundsätze 1 bis 4 sowie deren Begründungen. Grundsatz 2 wird textlich um einen Korridor bei Fulda sowie eine Textkarte zu Radschnell-/Raddirektverbindungen in der Planungsregion ergänzt. Grundsatz 3 wird um den Aspekt einer

möglichen gemeinsamen Nutzung des Bahnkörpers bei Bahnradwegen erweitert. In Grundsatz 4 wird neben dem Fuß- und Radverkehr auch der ÖPNV für eine mögliche Nachnutzung nicht mehr benötigter Straßenverkehrsflächen ins Spiel gebracht und die Begründung wird um einen Hinweis auf fachgesetzliche Regelungen zu straßenbegleitenden Radwegen ergänzt.

Anlage 1

Stellungnahmen zu Kapitel 5.1.4 Fuß- und Radverkehr

StN-ID	Plansatz	Inhalt	Abwägungs-vorschlag	Begründung	Änderungsvorschlag
1013103_024	5.1.4 G-1	Wir regen folgende Ergänzung der Begründung an: Durch den Ausbau und die Auswertung des Radwegenetzes in der Region soll der Radverkehr ein attraktives Verkehrsangebot bieten. Fuß- und Radverkehr sind maßgebliche Verkehrsarten im Straßenverkehr und für ca. 30 Prozent der Bevölkerung in Verbindung mit dem Öffentlichen Personenverkehr die einzigen zugänglichen Verkehrsarten. Die Belange des Fuß- und Radverkehrs sind in Zielen und Grundsätzen des Kapitels 5.1.3 Straßenverkehr zu berücksichtigen.	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Es ist zuzustimmen, dass ein bedeutender Teil des Radverkehrs auch auf Straßenverkehrsflächen stattfindet. Aus Gliederungsgründen wird im Regionalplan allerdings eine Trennung zwischen den Festlegungen zum Straßen- sowie Fuß- und Radverkehr vorgenommen. Die Festlegungen zum Straßenverkehr sind jedoch i. d. R. so formuliert, dass sie nicht ausschließlich auf den MIV, sondern alle Nutzer der Straßenverkehrsflächen abzielen. Die Festlegungen beider Kapitel nehmen zudem stellenweise Bezug aufeinander und ergänzen sich gegenseitig. Insofern wird ein zusätzlicher textlicher Hinweis zur Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs im Straßenverkehrskapitel nicht für notwendig erachtet.	
1013103_025	5.1.4 G-2	Der Grundsatz erscheint zu niedrig gewichtet, wir regen daher an, ihn als Ziel 2 im Regionalplan zu verankern. Die nachfolgende Formulierung ist Ziel 2 in Kapitel 5.1.3 entlehnt: Das Rad-Hauptnetz Hessen soll die Verbindungsstufe I bedienen und besitzt eine hohe fachplanerische Dringlichkeit. Die nachfolgend aufgelisteten Korridore für Radschnell- bzw. Raddirektverbindungen sind dem Rad-Hauptnetzes	Der Anregung wird nicht gefolgt	Bei den im Raum Kassel geplanten Radschnell- bzw. Raddirektverbindungen handelt es sich zum größten Teil nicht um selbstständig geführte Trassen, sondern zumeist um gemeinsam mit dem Straßenverkehr genutzte bzw. angelegte Infrastruktur. Die Wege sind in den meisten Abschnitten nicht selbstständig geführt, sondern beinhalten oft straßenbegleitende	

		Hessen zugeordnet. Sie sind als Ziele der Raumordnung in der Karte festgelegt. Planungen und Maßnahmen, die eine Realisierung der Vorhaben verhindern oder erschweren würden, dürfen nicht vorgenommen werden. Im räumlich eng begrenzten Bereich der Trassenkorridore sind entgegenstehende Raumansprüche ausgeschlossen. Nr. / Untersuchungskorridor des Landes Hessen / Maßnahme 1) 6 RSV Kassel - Baunatal 2) 9 RSV Kassel - Vellmar und RDV Vellmar - Espenau 3) 10 RSV Petersberg - Fulda - Eichenzell und RDV Eichenzell - Neuhof 4) 16 RDV Kassel - Fuldabrück 5) 24 RDV Kassel - Lohfelden 6) 35 RDV Kassel - Niestetal Begründung NEU zu Ziel 2 NEU: Das landesweite Radnetz soll mit Radschnellverbindungen und Raddirektverbindungen dort ausgebaut werden, wo mit einem entsprechend hohen Radverkehrsaufkommen zu rechnen ist. Der Einsatz der jeweiligen Qualitätsstandards richtet sich nach der zu erwartenden Radverkehrsbelastung und der Bedeutung für den Alltagsradverkehr: Übersteigt die prognostizierte Zahl der Nutzenden den Wert von 2.000 Radfahrten an einem Werktag auf dem überwiegenden Teil der Gesamtstrecke, so soll die Verbindung als Radschnellverbindung ausgebaut werden. Bei einem Nutzerpotential von 1.500 -		Radwege oder Fahrradstraßen, welche direkt gemeinsam mit dem Straßenverkehr genutzt werden. Die vorgeschlagene regionalplanerische Sicherung einer Trasse (im klassischen Sinne wie bei den anderen Verkehrsträgern) mit einer Zweckbindung für den beschleunigten Radverkehr ist daher nur schwer möglich. Dies käme nur für weitgehend selbstständig geführte Außerortsabschnitte in Betracht. Es wurde sich deshalb bewusst für einen Grundsatz der Raumordnung entschieden, welcher diesem Umstand gerecht wird und trotzdem eine Sicherung für diese Radverkehrsinfrastruktur ermöglicht. Die rechtlichen Voraussetzungen, um ein Ziel der Raumordnung gem. § 3 Nr. 2 ROG verbindlich festzulegen, sieht der Plangeber hingegen nicht als erfüllt an. Von einer Aufstufung von Grundsatz 2 zu einem Ziel der Raumordnung wird daher abgesehen.	

		2.000 Radfahrten pro Werktag wird der Ausbau nach den Qualitätsstandards für Raddirektverbindungen empfohlen. Radschnell- und Raddirektverbindungen zeichnen sich durch eine direkte und steigungsarme Führung, hohe Oberflächenqualität, großzügige Breite und eine möglichst geringe Zahl und Dauer von verkehrsbedingten Halten aus, sodass durchgängig eine hohe Reisegeschwindigkeit gewährleistet werden kann. Sie sollen sukzessive verwirklicht und ihre Einrichtung nicht durch andere Raumnutzungen behindert werden. Im Zuge von Radschnellverbindungen soll der Fußverkehr in der Regel auf eigenen Verkehrsflächen getrennt vom Radverkehr geführt werden. Für die Korridore 6, 9, und 35 wurden durch den Zweckverband Raum Kassel (ZRK) Machbarkeitsstudien mit einem positiven Ergebnis abgeschlossen. Für den RSV-Teil des Korridors 10 steht eine Machbarkeitsstudie kurz vor dem Abschluss.			
1013828_001	5.1.4 G-2	Naturschutzfachliche Einschätzung: Die im Regionalplan zum Fuß- und Radverkehr festgelegten Ziele und Grundsätze können aus naturschutzfachlicher Sicht grundsätzlich nachvollzogen werden. Jedoch bestehen aus naturschutzfachlicher Sicht gegen den Grundsatz 2 teilweise erhebliche Bedenken. Darin heißt es: „Auf den nachfolgend genannten Korridoren sollen Radschnell- bzw. Raddirektverbindungen eingerichtet werden. Ihnen soll bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen ein besonderes Gewicht	Der Anregung wird teilweise gefolgt.	Der Regionalplan enthält keine Vorgaben zu konkreten Trassenführungen für die geplanten Radschnellverbindungen im Umfeld der Stadt Kassel. Die Planungshoheit hierfür liegt allein bei den betreffenden Kommunen bzw. dem ZRK. Grundsatz 2 gibt lediglich die Korridore für die geplanten Radschnell- bzw. Raddirektverbindungen wieder. Innerhalb der Korridore soll durch die Vorhabenträger eine raum- und umweltverträgliche Linienführung für die geplanten Trassen gefunden werden. Für etwaige naturschutzfachliche Konflikte sind auf Projektebene geeignete Lösungen zu	Ergänzung von Verweisen auf die Potenzialanalyse des Landes sowie die Machbarkeitsstudie des ZRK zu Radschnell- bzw. Raddirektverbindungen als Fußnoten. siehe Anlage 2, S. 2 f.

		beigemessen werden. 1) Vellmar - Kassel 2) Baunatal - Kassel 3) Helsa/Kaufungen - Kassel“ Wie es der Begründung zu Grundsatz 2 zu entnehmen ist, wurde für die o. g. Korridore bereits durch den Zweckverband Raum Kassel (ZRK) eine Machbarkeitsstudie mit positiven Ergebnis durchgeführt. Ein Querverweis/Link zur Machbarkeitsstudie ist an dieser Stelle sinnvoll. Die Planung für die Umsetzung des Korridors 1) Vellmar - Kassel ist mittlerweile fortgeschritten, so dass diesbezüglich nähere Erkenntnisse vorliegen. Aus naturschutzfachlicher Sicht ist für den **Korridor 1) Vellmar - Kassel** folgendes festzustellen: Die Radschnellverbindung zwischen Kassel und Vellmar ist im Bereich der Kasseler Nordstadt mit sehr hohem Konfliktpotential zu bewerten. Der Planungsraum verläuft hier über längere Abschnitte ausschließlich im Landschaftsschutzgebiet „Stadt Kassel“, Zone I bzw. im Gewässerrandstreifen der Ahne. Der durch charakterprägende Gehölzbestände gekennzeichnete Ahnegrünzug ist teilweise nach § 30 BNatSchG geschützt und befindet sich baurechtlich im Außenbereich. Darüber hinaus fungiert der Ahnegrünzug sowohl als klimaökologische Ausgleichsfläche als auch als Durchlüftungsbahn im Überwärmungsgebiet der Nordstadt. Eine hier realisierte Radschnellverbindung ist naturschutzfachlich weder zulässig, noch vertretbar. Für die **Korridore 2) Baunatal - Kassel und 3)**		finden. Für eine Herausnahme des Korridors 1) Vellmar - Kassel aus Grundsatz 2 besteht daher kein Anlass. Der Umweltbericht enthält in Kap. 4.1.4.1 auch einen Hinweis auf mögliche negative Umweltwirkungen beim Neubau von Radverkehrsinfrastruktur. Es wird zugestimmt, dass ein Hinweis auf die dem Grundsatz zugrundeliegenden Dokumente, d. h. die Potenzialanalyse des Landes sowie die Machbarkeitsstudie des ZRK, für den Leser hilfreich zur Nachvollziehbarkeit und für das Verständnis wäre. Entsprechende Verweise werden daher als Fußnoten ergänzt.	

		Helsa/Kaufungen - Kassel liegen derzeit keine näheren Informationen vor. Auf Regionalplanebene bestehen aus naturschutzfachlicher Sicht gegen die Korridore 2) Baunatal - Kassel und 3) Helsa/Kaufungen - Kassel keine Bedenken. Auf der nachgelagerten Planungsebene können jedoch neue Erkenntnisse zu einer abweichenden naturschutzfachlichen Einschätzung führen.			
1013097_008	5.1.4 G-2	Unter Punkt 5.1.4 Grundsatz 2 werden Radschnell- und Raddirektverbindungen aufgeführt. Diese werden aber weder in der Plankarte noch in separaten Karten aufgezeigt. Wenn diesen bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen ein besonderes Gewicht beigemessen werden soll, wäre es wünschenswert und erforderlich, wenn wir deren Lage kennen.	Der Anregung wird gefolgt.	Der Wunsch nach einer zeichnerischen Festlegung der geplanten Verbindungen bzw. der genannten Korridore in einer Karte ist nachvollziehbar. Eine Festlegung in der Regionalplankarte selbst kommt allerdings nicht in Betracht, da es hierfür keine Planzeichen gibt und dies auch maßstabsbedingt nicht sinnvoll wäre. Es wird daher eine Textkarte zu Grundsatz 2 ergänzt.	Einfügung einer Textkarte zu Grundsatz 2 mit Darstellung der geplanten Radschnellverbindungen und der ermittelten Korridore aus der Potenzialanalyse des Landes. siehe Anlage 2, S. 4
1013786_014	5.1.4 G-2	Für die im Grundsatz 2 zum Kapitel 5.1.4 aufgeführten Radschnellverbindungen Vellmar-Kassel, Baunatal-Kassel und Kaufungen/Helsa-Kassel hat der Zweckverband Raum Kassel im Jahr 2017 eine Machbarkeitsstudie vorgelegt. Die Verbindung Vellmar-Kassel befindet sich derzeit in der ersten Bauphase. Die beiden weiteren Verbindungen sollen ebenfalls sukzessive umgesetzt werden. Aus der Korridorstudie des Landes Hessen ergeben sich weitere potenzielle Radschnell verbindungen im ZRK-Gebiet: Kassel-Fuldabrück, Kassel-Niestetal, Kassel-Lohfelden sowie Kassel-Espenau (als Verlängerung der Verbindung von Kassel nach Vellmar). Wir weisen darauf hin, dass	Der Anregung wird teilweise gefolgt.	Die Hinweise zum aktuellen Stand der Planungen für die Radschnellverbindungen im Bereich des ZRK werden zur Kenntnis genommen. Es ist korrekt, dass in der bisherigen Aufzählung der Korridore aus der Potenzialanalyse des Landes in der Begründung jener von Espenau nach Kassel fehlt. Dieser wird ergänzt. Der Wunsch nach einer zeichnerischen Festlegung der geplanten Verbindungen bzw. der genannten Korridore in einer Karte ist nachvollziehbar. Eine Festlegung in der Regionalplankarte selbst kommt jedoch nicht	Aufnahme des Korridors Espenau – Kassel (in Verlängerung von Vellmar) in die Begründung und Einfügung einer Textkarte zu Grundsatz 2 mit Darstellung der geplanten Radschnellverbindungen und der ermittelten Korridore aus der Potenzialanalyse des Landes.

		die zuletzt genannte Verbindung nach Espenau im Entwurf des RPN nicht mit aufgeführt ist. Es wird empfohlen die genannten Korridore auch in der Plankarte mit aufzunehmen. Derzeit erfolgt unter dem Punkt Fuß- und Radverkehr keine Auflistung in der Legende und somit auch nicht in der Plankarte.		in Betracht, da es hierfür keine Planzeichen gibt und dies auch maßstabsbedingt nicht sinnvoll wäre. Es wird daher eine Textkarte zu Grundsatz 2 ergänzt.	siehe Anlage 2, S. 2 ff.
1013097_014	5.1.4 G-2	Auf Seite 191 wird von einer Korridorstudie des Landes gesprochen und einer noch ausstehenden Machbarkeitsuntersuchung für eine Radschnell- bzw. Raddirektverbindung Niestetal – Kassel. Eine solche ist der Gemeinde, insbesondere hinsichtlich einer möglichen Lage, nicht bekannt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Die Korridorstudie des Landes ist abrufbar unter: https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/radschnellverbindungen/ (zuletzt abgerufen am 11.04.2025). Ob die genannten Städte und Gemeinden bzw. der Zweckverband Raum Kassel Planungen für Radschnellverbindungen innerhalb der aufgezeigten Korridore aufnehmen wollen und in diesem Zuge Machbarkeitsstudien in Auftrag geben, liegt in ihrem eigenen Ermessen.	
1012953_016	5.1.4 G-3	Geht nur mit nach § 23 AEG freigestellten Bahnstrecken, weil erst dann aus Fachplanung in kommunale Planungshoheit entlassen. Deshalb sollten stillgelegte Strecken aus diesem Grundsatz gestrichen werden.	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Es ist zuzustimmen, dass im Regelfall vor der Anlage eines Radwegs eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken für die Bahnbetriebsflächen erfolgen muss. Die DBInfraGo hat im Rahmen der Abstimmung allerdings darauf hingewiesen, dass es auch Beispiele für den Neubau von Bahnradwegen ohne vorherige Entwidmung gibt. Hierzu ist das Einvernehmen mit der Genehmigungsbehörde erforderlich. Dies stellt allerdings nicht den Regelfall dar. Grundsätzlich kann auch bei stillgelegten Strecken eine Nutzung der Trasse als Radweg	

				in Betracht kommen, solange auch längerfristig keine Wiederaufnahme des Schienenverkehrs zu erwarten ist. Eine Entwidmung wird meist ohnehin erst dann vorgenommen, wenn es einen konkreten Anlass für die Inanspruchnahme der Flächen zu einem anderen Zweck gibt. Sie stellt dann nur einen weiteren Verfahrensschritt für die Genehmigung des Radwegs dar. Eine noch nicht erfolgte Entwidmung ist insofern kein Ausschlusskriterium, sondern eine Voraussetzung für die Umnutzung der Trasse. Insofern besteht kein Anlass für eine Änderung des Grundsatzes.	
1013103_027	5.1.4 G-3	Wir regen folgende geänderte Formulierung an: Stillgelegte oder von Bahnbetriebszwecken freigestellte Bahntrassen können einer Interimsnutzung als Radverkehrsanlage mit dem Ziel der Trassensicherung zugeführt werden, solange dem keine mittelfristig absehbare Eisenbahnstreckenreaktivierung entgegensteht. Beim Ausbau des Radwegenetzes sollen diese bevorzugt berücksichtigt werden.	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Eine Umformulierung des Grundsatzes in der vorgeschlagenen Art und Weise wird nicht für notwendig erachtet, da sich aus der geänderten Formulierung keine andere Wirkung ergibt. Aus der bisherigen Formulierung geht bereits hervor, dass eine Nutzung als Radweg nur dann in Frage kommt, wenn auch längerfristig keine Wiederaufnahme des Schienenverkehrs zu erwarten ist. Da eine erneute Nutzung als Bahntrasse nach dem Ausbau zum Radweg in ferner Zukunft völlig ungewiss ist, muss hier auch nicht zwangsläufig von einer Interimsnutzung ausgegangen oder gesprochen werden.	
1013154_013	5.1.4 G-3	Hier halten wir es für sinnvoll, nur auf von Bahnbetriebszwecken freigestellte Bahntrassen abzustellen sowie die Möglichkeiten der Kombination Bahn & Radweg zu benennen und	Der Anregung wird teilweise gefolgt.	Grundsätzlich kann auch bei stillgelegten Strecken eine Nutzung der Trasse als Radweg in Betracht kommen, solange auch längerfristig keine Wiederaufnahme des	Aufnahme der Berücksichtigung einer gemeinsamen Nutzung der Trasse durch Gleise

		schlagen folgende Änderungen vor: *~~Stillgelegte oder~~ von Bahnbetriebszwecken freigestellte Bahntrassen, die nicht der regionalplanerischen Trassensicherung unterliegen und somit auch längerfristig nicht für eine Wiederaufnahme des Schienenverkehrs in Frage kommen, sollen beim Ausbau des Radwegenetzes bevorzugt berücksichtigt werden.* Begründung: *Ehemalige Bahntrassen eignen sich aufgrund ihrer geringen und stetigen Steigungen, großer Kurvenradien und relativer Kreuzungsfreiheit besonders für die Anlage von Radwegen und insbesondere Radschnellwegen. Daneben bleibt die Trasse auf diesem Wege gegen eine anderweitige Inanspruchnahme, welche ansonsten zu ihrer Zerschneidung führen könnte, geschützt (siehe auch Ziel 2). ~~Stillgelegte sowie~~ Von Bahnbetriebszwecken freigestellte Bahntrassen, die nicht der regionalplanerischen Trassensicherung unterliegen, sollen daher für den Ausbau des Radwegenetzes bevorzugt berücksichtigt werden. Beispielhaft ist hier die ehemalige Bahnstrecke Treysa – Homberg (Efze) zu nennen, auf deren Trasse der Schwalm-Eder-Kreis die Errichtung eines Bahnradweges beabsichtigt. <u>Dabei soll vermieden werden, dass Bahntrassenradwege zu Hindernissen einer späteren Reaktivierung werden und Möglichkeiten einer späteren Trassenbündelung Bahn & Radweg auf verbreitertem Planum berücksichtigt werden.</u>*		Schienenverkehrs zu erwarten ist. Eine Entwidmung wird meist ohnehin erst dann vorgenommen, wenn es einen konkreten Anlass für die Inanspruchnahme der Flächen zu einem anderen Zweck gibt. Sie stellt dann nur einen weiteren Verfahrensschritt für die Genehmigung des Radwegs dar. Eine noch nicht erfolgte Entwidmung ist insofern kein Ausschlusskriterium, sondern eine Voraussetzung für die Umnutzung der Trasse. Insofern besteht kein Anlass für eine Änderung des Grundsatzes. Der Hinweis auf eine mögliche gemeinsame Nutzung der Trasse durch Bahn und Radweg ist sehr sinnvoll und soll daher, in abgewandelter Form, in den Grundsatz aufgenommen werden. Als Fußnote wird auch ein Hinweis auf eine Veröffentlichung des VDV zu dieser Thematik aufgenommen.	und Radweg in den Grundsatz sowie entsprechende Ergänzung der Begründung. Ergänzender Hinweis auf eine Veröffentlichung des VDV zu dieser Thematik in einer Fußnote. siehe Anlage 2, S. 5
1013828_002	5.1.4 G-3	<u>Naturschutzfachliche Einschätzung:</u> Die im Regionalplan zum Fuß- und Radverkehr festgelegten Ziele und Grundsätze können aus	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Es wird zugestimmt, dass artenschutzrechtliche Konflikte beim Neubau von Radwegen auf ehem. Bahntrassen	Aufnahme eines Hinweises zu möglichen artenschutzrechtlichen

		naturschutzfachlicher Sicht grundsätzlich nachvollzogen werden. Jedoch bestehen aus naturschutzfachlicher Sicht gegen den Grundsatz 3 teilweise erhebliche Bedenken. Darin heißt es: „Stillgelegte oder von Bahnbetriebszwecken freigestellte Bahntrassen, die nicht der regionalplanerischen Trassensicherung unterliegen und somit auch längerfristig nicht für eine Wiederaufnahme des Schienenverkehrs in Frage kommen, sollen beim Ausbau des Radwegenetzes bevorzugt berücksichtigt werden.“ Aus naturschutzfachlicher Sicht wird darauf hingewiesen, dass es bei der Umsetzung des Grundsatzes 3 zu erheblichen artenschutzrechtlichen Konflikten kommen kann.		auftreten können. Es können jedoch nicht pauschal für jedes derartige Vorhaben erhebliche artenschutzrechtliche Konflikte unterstellt werden. Es wurden bereits mehrere Bahnradwege in der Planungsregion erfolgreich verwirklicht. Aus regionalplanerischer Sicht sind jedenfalls keine Gründe erkennbar, die eine Umsetzung auf nachgelagerter Ebene ausschließen würden. Eine Prüfung möglicher Beeinträchtigungen ist jeweils im Einzelfall vorzunehmen. Darüber hinaus handelt es sich bei Bahntrassen nicht um unberührte, sondern besonders vorgeprägte und oftmals stark vorbelastete Landschaftsbestandteile, deren Habitateignung auch herabgesetzt sein kann. Insofern wird der Hinweis zustimmend zur Kenntnis genommen, eine Anpassung oder Streichung des Grundsatzes jedoch nicht für erforderlich gehalten. In Kap. 4.1.4.1 des Umweltberichts wird ein Hinweis auf diesen Sachverhalt aufgenommen.	Konflikten bei der Nutzung ehem. Bahntrassen zur Schaffung von Bahnradwegen in Kap. 4.1.4.1 des Umweltberichts.
1013484_008	5.1.4 G-3	Ergänzung des Textes um den fett dargestellten Teil: Stillgelegte oder von Bahnbetriebszwecken freigestellte Bahntrassen, die nicht der regionalplanerischen Trassensicherung unterliegen**, für diese soll in Einzelfällen auch in Nordhessen und Osthessen weiterhin die Ausbau als Bahnradweg gegeben sein. Weitreichende Prüfungen, dass eine Nutzung für Eisenbahnbetriebszwecke langfristig ausscheidet, muss nachgewiesen werden. Der volkswirtschaftliche Nutzen für den Bau eines**	Der Anregung wird teilweise gefolgt.	Die Aufnahme einer ausdrücklichen Bindung an weitere "weitreichende Prüfungen" in den Grundsatz wird nicht als sinnvoll erachtet. Der Grundsatz legt bereits fest, dass die Inanspruchnahme einer Trasse als Bahnradweg nur dann in Frage kommt, sofern eine Wiederaufnahme des Schienenverkehrs auch längerfristig nicht in Betracht kommt. Dies ist durch die Obere Landesplanungsbehörde zu prüfen und festzustellen. Bahnstrecken bei denen eine Reaktivierung langfristig noch in Frage kommt, sind Bestandteil der regionalplanerischen	Streichung des Begriffs "ehemalige" [Bahnstrecke] in der Begründung. Streichung des letzten Satzes der Begründung mit der beispielhaften Nennung der Bahnstrecke Treysa – Homberg (Efze) sofern diese mit dem Beschluss zum Kapitel

		Bahnradwegs ist ebenso nachzuweisen. ~~und somit auch längerfristig nicht für eine Wiederaufnahme des Schienenverkehrs in Frage kommen, sollen beim Ausbau des Radwegenetzes bevorzugt berücksichtigt werden.~~ Begründung: Ehemalige Bahntrassen eignen sich aufgrund ihrer geringen und stetigen Steigungen, großer Kurvenradien und relativer Kreuzungsfreiheit besonders für die Anlage von Radwegen und insbesondere Radschnellwegen. Daneben bleibt die Trasse auf diesem Wege gegen eine anderweitige Inanspruchnahme, welche ansonsten zu ihrer Zerschneidung führen könnte, geschützt (siehe auch Ziel 2). **In Nordhessen und Osthessen sind seit den 2000er Jahren eine ganze Reihe von Bahntrassen zu Bahnradwegen umgestaltet worden. Einzelne Lückenschlüsse bieten sich noch an. Sie dürfen jedoch keinesfalls die Zielsetzungen ausbremsen, die Schiene auch in der Region auszubauen, Reaktivierungen und Wiederaufbau hierbei zu nutzen.** ~~Stillgelegte sowie von Bahnbetriebszwecken freigestellte Bahntrassen, die nicht der regionalplanerischen Trassensicherung unterliegen, sollen daher für den Ausbau des Radwegenetzes bevorzugt berücksichtigt werden. Beispielhaft ist hier die ehemalige Bahnstrecke Treysa – Homberg (Efze) zu nennen, auf deren Trasse der Schwalm-Eder-Kreis die Errichtung eines Bahnradweges beabsichtigt.~~ Anmerkung von PRO BAHN: Wir drücken als Fahrgastverband PRO BAHN auch für diesen Absatz des Entwurf des Regionalplans		Trassensicherung (5.1.1 Ziel 5) und scheiden aufgrund der Festlegung für eine Nutzung als Radweg aus. Auch im Rahmen des Verfahrens zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken, welches der Genehmigung eines Radwegs vorangehen muss, ist zunächst festzustellen, dass die Bahnanlage nicht länger benötigt wird. Erst dann steht diese für eine anderweitige Nutzung zur Verfügung. Insofern gibt es bereits mehrere Prüfschritte, welche einer Umnutzung als Radweg vorangehen. Für die Gewährleistung der Wirtschaftlichkeit eines öffentlichen Infrastrukturvorhabens ist der Vorhabenträger im Übrigen grundsätzlich verantwortlich. In der vorgeschlagenen Ergänzung der Begründung wird kein Mehrwert für das Verständnis des Grundsatzes gesehen, daher wird von einer Übernahme abgesehen. Es ist zuzustimmen, dass die Bezeichnung "ehemalige Bahnstrecke" nicht korrekt ist. Der Begriff "ehemalige" ist zu streichen. Bezüglich der beispielhaften Nennung der Strecke als solcher wird auf das Themenpapier zum Kapitel Schienenverkehr verwiesen. Ob die Nennung erhalten bleibt ist abhängig von der Entscheidung über die Aufnahme der Bahnstrecke Treysa - Homberg (Efze) in die regionalplanerische Trassensicherung in 5.1.1 Ziel 5.	Schienenverkehr in die Trassensicherung aufgenommen wird. siehe Anlage 2, S. 5

		Nordosthessen unser deutliches Missfallen aus. Hier wird die Kanonenbahn Treysa-Homberg (Efze) genannt, was völlig indiskutabel ist. Es wird sogar die rechtswidrige Bezeichnung „ehemalige Bahnstrecke“ benutzt. Es ist unmissverständlich festzustellen, die Strecke zwischen Schwalmstadt, ST Treysa und Homberg (Efze) ist bis heute eine Eisenbahnbetriebszwecken dienende Bahnanlage, welche lediglich außer Betrieb genommen worden ist. Wir sagen mit sehr deutlicher Artikulation: „Die Nennung der Kanonenbahn an dieser Stelle muss ohne Wenn und Aber gestrichen werden“. Es wird auf das Kapitel „Seite 170, 5.1.1 Ziel 5“ und die dazu hier in dieser Stellungnahme seitens PRO BAHN gemachten Ausführungen zur Kanonenbahn Schwalmstadt-Treysa Homberg(Efze) (-Malsfeld) hingewiesen.			
1013103_029	5.1.4 G-4	Der Grundsatz „Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs beim Neu-, Aus-, Um- oder Rückbau von Außerortsstraßen“ sollte im Einklang mit den überwiegend bereit gegebenen Anforderungen ebenfalls als Ziel und nicht als Grundsatz geführt werden. Zu nennen ist für den Bereich der Bundesstraßen das ARS 12/2020 des Bundes (siehe Anhang), welches durch Erlass bereits seit dem Jahr 2020 auch bereits für Landesstraßen gilt. Durch § 12 Abs. 8 des Nahmobilitätsgesetzes (https://starweb.hessen.de/cache/DRS/20/3/10513.pdf) wurde diese Anforderung für den Bereich der Landesstraßen im Jahr 2023 auch gesetzliche verankert und wird zudem für den Bereich der sonstigen Baulastträger empfohlen (ebenda, Satz 4). Die Verankerung dieser Anforderung im Regionalplan als Grundsatz bleibt somit im aktuellen Entwurf hinter den ohnehin bestehenden	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Der erste Teil von Grundsatz 4 enthält als Festlegung nicht nur einen Prüfauftrag, wie er durch Bund und Land Hessen in den genannten Stellen fachgesetzlich festgelegt ist, sondern er legt im Wesentlichen fest, dass Lückenschlüsse im Radwegenetz im Zuge straßenbegleitender Radwege auch verwirklicht werden sollen. Damit geht er über einen reinen Prüfauftrag hinaus. Sollte im Rahmen von Neu-, Aus- oder Umbaumaßnahmen festgestellt werden, dass noch keine geeignete Radwegeführung auf dieser Relation besteht, so ist ein möglicher Verzicht auf die Herstellung eines Lückenschlusses in die Abwägung einzustellen und entsprechend zu begründen. Zudem werden mit Grundsatz 4 auch die Landkreise als Straßenbaulastträger der	Ergänzung der Begründung um die vom Stellungnehmer genannten gesetzlichen Vorgaben. siehe Anlage 2, S. 6

		Anforderungen zurück.		Kreisstraßen gebunden, denen eine solche Prüfung nach § 12 Abs. 8 des Nahmobilitätsgesetzes freigestellt ist. Die auch raumordnerische Sicherung einer Radweg-Neuanlage durch die Festlegung eines Grundsatzes der Raumordnung rechtfertigt sich insbesondere mit Blick auf eine effektive, sparsame und die verschiedenen Anforderungen an den Raum berücksichtigende raumordnende Perspektive sowie den Gedanken der Vorsorge, der auch für die Radweg-Neuanlage gilt. Eine Möglichkeit zur Aufwertung des Grundsatzes zu einem Ziel der Raumordnung wird allerdings nicht gesehen, da die Anlage eines Radweges nicht in jedem Falle notwendig bzw. erforderlich sein muss und dies im Vorhinein nicht für jeden Einzelfall endabgewogen werden kann, was für die Festlegung eines Ziels der Raumordnung jedoch erforderlich wäre. Da die genannten fachgesetzlichen Vorgaben des Bundes und Landes auch im Sinne des Grundsatzes Beachtung finden sollen, wird in der Begründung ein Hinweis hierauf ergänzt.	
1013112_005	5.1.4 G-4	Dieses Kapitel ist viel zu schwach formuliert. Bundesweit hat Hessen einen traurigen unteren Platz bei den straßenbegleitenden Radwegen an überörtlichen Straßen. Solche Radwege zwischen den Ortschaften sind deshalb dringend zu bauen. Es muss damit nicht erst so lange gewartet werden, bis irgendwann mal größer an der Straße gebaut wird. Auch der bloße Prüfungsvorschlag bei ohnehin anstehenden Straßenum-, aus- und -	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Der erste Teil von Grundsatz 4 enthält als Festlegung nicht nur einen Prüfauftrag, wie er an Bundes- und Landesstraßen auch fachgesetzlich vorgegeben ist, sondern er legt im Wesentlichen fest, dass Lückenschlüsse im Radwegenetz im Zuge straßenbegleitender Radwege auch verwirklicht werden sollen. Damit geht er über einen reinen Prüfauftrag hinaus. Sollte im Rahmen von Neu-, Aus- oder	

		neubauten ist viel zu unverbindlich formuliert. Wenn HessenMobil in der Vergangenheit dies ernsthaft und ambitioniert getan hätte, wäre die tatsächliche Radwegesituation im ländlichen Raum eine bessere.		Umbaumaßnahmen festgestellt werden, dass noch keine geeignete Radwegeführung auf dieser Relation besteht, so ist ein möglicher Verzicht auf die Herstellung eines Lückenschlusses in die Abwägung einzustellen und entsprechend zu begründen. Zudem werden mit Grundsatz 4 auch die Landkreise als Straßenbaulastträger der Kreisstraßen gebunden, denen eine solche Prüfung nach § 12 Abs. 8 des hess. Nahmobilitätsgesetzes freigestellt ist. Die auch raumordnerische Sicherung einer Radweg-Neuanlage durch die Festlegung eines Grundsatzes der Raumordnung rechtfertigt sich insbesondere mit Blick auf eine effektive, sparsame und die verschiedenen Anforderungen an den Raum berücksichtigende raumordnende Perspektive sowie den Gedanken der Vorsorge, der auch für die Radweg-Neuanlage gilt. Auf Lückenschlüsse im Radwegenetz kann die Raumordnung nicht aktiv bzw. beschleunigend hinwirken. Die Festlegungen zielen jedoch unterstützend auf eine möglichst reibungslose Verwirklichung dazugehöriger Vorhaben ab. Eine Möglichkeit zur Aufwertung des Grundsatzes zu einem Ziel der Raumordnung wird nicht gesehen, da die Anlage eines Radweges nicht in jedem Falle notwendig bzw. erforderlich sein muss und dies im Vorhinein nicht für jeden Einzelfall endabgewogen werden kann, was für die Festlegung eines Ziels der Raumordnung jedoch erforderlich wäre.	

1013103_022	5.1.4 Z-1	Wir regen eine Änderung der Formulierung an wie folgt: Das Fuß- und Radverkehrsnetz soll durch Maßnahmen zur Verbesserung der Kohärenz, der Direktheit, der Verkehrssicherheit, der Barrierefreiheit und der Aufenthaltsqualität sowie zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere des öffentlichen Personenverkehrs, optimiert, verdichtet und erweitert werden.	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Die Zielformulierung orientiert sich eng an Ziel 5.1.5-1 des Landesentwicklungsplans, welches auch die Grundlage für dieses regionalplanerische Ziel bildet. Durch eine Einführung der Begriffe "Kohärenz" und "Direktheit" sowie die Forderung nach "Optimierung, Verdichtung und Erweiterung" ergäben sich starke inhaltliche Überschneidungen mit dem nachfolgenden Grundsatz 1, welcher diese Anforderungen an das Radverkehrsnetz ebenfalls enthält. Aus diesem Grund wird von einer Umformulierung des Ziels 1 in der vorgeschlagenen Form abgesehen.	
1013103_023	5.1.4 Z-1	Wir regen folgende Änderungen und Ergänzungen der Begründung an: In Anbetracht der angestrebten Verkehrswende sowie gemäß den Zielen des „Nationalen Radverkehrsplans **3.0“ (Verdoppelung der gefahrenen Kilometer per Rad bis 2030 im Vergleich zu 2017 durch deutlich mehr und längere per Rad zurückgelegte Wege)**, **des Nahmobilitätsgesetzes Hessen (28.06.2023)**, der „Nahmobilitätsstrategie Hessen“ und des Landesentwicklungsplans Hessen **(4. ÄnderungsVO, 21.09.2021)** ist der Anteil des Fuß- und Radverkehrs am Gesamtverkehr insbesondere bei **Entfernungen unter 7,5 km** deutlich zu erhöhen. Hierzu sind bestehende Benachteiligungen gegenüber dem motorisierten Verkehr sowie gegenseitige Behinderungen zwischen dem Rad- und Fußverkehr abzubauen. **Die Netzkonzeption liefert hierzu das RadHauptnetz Hessen, die**	Der Anregung wird teilweise gefolgt.	Bis auf die Richtigstellung der Bezeichnung des Nationalen Radverkehrsplans sowie die Ergänzung des Hessischen Nahmobilitätsgesetzes werden die vorgeschlagenen Anpassungen zum ersten Absatz der Begründung nicht übernommen. Die Angabe der 4. ÄnderungsVO des LEP wäre nicht korrekt, da dessen verkehrliche Festlegungen zuletzt mit der 3. ÄnderungsVO geändert wurden. Die ergänzten Details sind zur Begründung des Ziels vernachlässigbar und können den jeweiligen Quellen entnommen werden. Auf das Rad-Hauptnetz Hessen wird in Grundsatz 1 separat Bezug genommen, ein Hinweis in der Begründung zu Ziel 1 erscheint daher verzichtbar. Der Aspekt der "Direktheit", also einer möglichst direkten Wegeführung mit möglichst kurzen Distanzen ist für die Nahmobilität im Fuß- und Radverkehr besonders relevant.	In der Begründung: Richtigstellung der Bezeichnung des Nationalen Radverkehrsplans, Ergänzung des Hessischen Nahmobilitätsgesetzes sowie Ergänzung des Aspekts der Direktheit der Wegführung. siehe Anlage 2, S. 1

		Radverkehrskonzepte der Landkreise sowie der kreisfreien und der kreisangehörigen Kommunen. Der öffentliche Raum ist so zu gestalten, dass allen Verkehrsteilnehmern ausreichend Raum zur Verfügung steht. **Die Fuß- und Radwegenetze sind grundsätzlich durchgängig nutzbar, barrierefrei, verkehrssicher, direkt, und einladend zu gestalten.** Darüber hinaus sichern ein hoher Ausbaustandard mit einer steigungsarmen, möglichst geradlinigen und ausreichend breiten Auslegung der Wege sowie die Bereitstellung von ergänzender Infrastruktur, beispielsweise Sitzgelegenheiten und Fahrradabstellanlagen in ausreichender Zahl und hoher Qualität, attraktive Rahmenbedingungen. **Um langfristig das gesamte Potenzial der Fuß- und Radmobilität auszuschöpfen, soll die bestehende Radverkehrsinfrastruktur um weitere Nutzungs-, Anbindungs- und Verknüpfungsangebote (regionale Mietradsysteme, Mobil- und Servicestationen, Park-and-Ride- sowie überdachte, offene und verschließbare Bike-and-Ride-Anlagen) ergänzt werden. Neben der Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Alltagsverkehr sollen auch die vorwiegend touristisch genutzten Freizeitwege aufgewertet werden.** **Flächenbedarfe der Kurier-, Paket- und Expressdienste (KEP) für Lager-, Um-, und Verladeflächen (Microhubs) an Verknüpfungsstellen sollen im Güterverkehr bevorzugt berücksichtigt werden (siehe hierzu auch Ziel 3 in Kapitel 3.1.2 und Grundsatz 5 in Kapitel 5.1.1).** Hierdurch kann der Fuß- und		Bisher wurde hierauf in der Begründung nicht hingewiesen, daher wurde auf Basis der Stellungnahme eine Ergänzung dieses Aspekts vorgenommen. Auf die Aufnahme der übrigen genannten Aspekte wie Serviceangebote (Mieträder, Servicestationen), Ladebereiche für Paketdienste an den Verknüpfungsstellen (Mobilitätsstationen) oder Wegweisung wird verzichtet, da diese zunehmend über die Regelungstiefe der Raumordnung hinausgehen.	

		Radverkehr insbesondere zur Überwindung der sog. „letzten Meile“ **im Personen- und Güterverkehr** beitragen. **Ein besonderes Augenmerk liegt auf der durchgängigen und landesweit einheitlichen Radwegweisung im Alltags- und Freizeitnetz. Eine von Hessen Mobil unterhaltene Radwegweisungsdatenbank unterstützt, beschleunigt und sichert diesen Prozess digital.**			
1013484_010	5.1.4 Z-1	Einfügung eines Grundsatz 5: Verkehrsräume sind so gestalten, dass die Verkehrsarten der umweltfreundlichen Mobilität sich nicht gegenseitig behindern. Ist für seither klassisch mit Fahrbahn und Gehweg gestaltete Verkehrsflächen eine Umgestaltung möglich, z.B. aufgrund des Baus von Alternativstrecken (Ortsumgehungen), so hat die Neugestaltung so erfolgen, dass Öffentlicher Personennahverkehr, Radverkehr und fußläufiger Verkehr sich nicht behindern, keine neuen Konflikträume geschaffen werden.	Der Plan entspricht der Anregung	Die Festlegung, dass sich Fuß- und Radverkehr durch die Gestaltung der Verkehrsflächen nicht gegenseitig behindern sollen ist bereits in 5.1.4 Z-1 enthalten. Hierin wird festgelegt, dass "zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs die Barrierefreiheit, die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum weiter zu verbessern [...] und allen Verkehrsarten ausreichend Raum zur Verfügung zu stellen ist." In der Begründung hierzu wird ausgeführt, dass hierunter auch die Beseitigung gegenseitiger Behinderungen zwischen dem Rad- und Fußverkehr fällt, was der Intention der Anregung entspricht. In 5.1.3 G-3 ist die Festlegung enthalten, dass "Nach dem Bau einer Ortsumgehung ein ortsgerechter Umbau der Durchfahrt entsprechend dem lokalen Verkehrsaufkommen und unter Berücksichtigung der Belange des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs anzustreben ist." Dies entspricht bereits der mit dem zweiten Satz angeregten Intention.	

				Die vorgeschlagene Anregung für einen neuen Grundsatz ist damit inhaltlich bereits in den vorhandenen Festlegungen enthalten und die Ergänzung eines weiteren Grundsatzes nicht erforderlich.	
1013106_007	5.1.4 Z-2	Die Begründung, das Streckenband würde nicht zerschnitten werden, stellt einen absolut unzulänglichen Gedanken dar. Es ist drauf hinzuweisen, dass nach einer Entwidmung nach § 23 AEG der ehemalige Eisenbahnkörper komplett neu planfestgestellt werden müsste. Da birgt eine „Sicherung“ des alleinigen Erdkörpers oder der alten Bauwerke keinerlei Vorteile, da bei einem neuen Planfeststellungsverfahren zum Beispiel Kurvenradien, Steigungen, Mindestachslasten oder Verläufe nicht mehr den aktuellen Verkehrsbedürfnissen entsprechen oder nicht mehr neu zulässig sind und neugebaut und ohnehin neu erschlossen werden müssten. Für die Sinnhaftigkeit und eine reale Handhabung dieses Gedankenansatzes gibt es jedenfalls kein praktisches Beispiel in der Realität.	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Bei der Sicherung ehemaliger Eisenbahntrassen ist zwischen der planerischen Sicherung des Streckenbands und der Sicherung baulicher Anlagen zu unterscheiden. Die mit dem Ziel verfolgte Sicherungswirkung bezieht sich auf die Bahntrasse als solche. Diese bedarf einer Sicherung, da ansonsten einzelne bahnfremde Vorhaben (z.B. Supermärkte, Gewerbebetriebe etc.) die Trasse in Anspruch nehmen könnten und durch eine Zersplitterung der Strecke eine Reaktivierung unmöglich machen würden. Durch die Nutzung als Radweg wird dies wirkungsvoll verhindert, denn sofern die Trasse in ausreichender Breite für die Wiederanlage einer Eisenbahn erhalten bleibt, wird der gewünschte Zweck der Trassensicherung absehbar erreicht. Davon unabhängig ist die technische Realisierung zu sehen. Diese wird tatsächlich nicht durch das Ziel gesichert, das ist aber auch nicht das Ziel dieser Festsetzung. Die technischen Details einer Reaktivierung sind im Planfeststellungsverfahren lösbar. Im Übrigen ist die Freistellung in dem vom Stellungnehmer genannten Aspekt für die Planfeststellung irrelevant. Die Rechtsfolge der Freistellung ist, dass die	

				Eisenbahnbetriebsfläche entwidmet wird. Davon unabhängig ist geregelt, wann technische Anlagen nach dem neuen technischen Regelwerk zu ändern sind. Laut § 1 Abs. 4 EBO gelten "die Vorschriften für Neubauten auch für umfassende Umbauten bestehender Bahnanlagen und Fahrzeuge; sie sollen auch bei der Unterhaltung und Erneuerung berücksichtigt werden." Ein heruntergekommener Bahnkörper bzw. seine baulichen Anlagen müssten also auch ohne eine Freistellung nach § 23 AEG vor einer erneuten Nutzung komplett neu hergestellt und bei baulichen Änderungen planfestgestellt werden - unter Beachtung des aktuellen Regelwerks (insoweit gibt es anders als im allgemeinen Baurecht keinen Bestandsschutz). Durch die Formulierung des Ziels wird zugleich klar, dass die Trasse dem Schienenverkehr langfristig zugeordnet werden kann und die Nutzung für den Bahnverkehr Vorrang genießt. Dies hilft in einem hypothetischen Planfeststellungsverfahren bei den Prüfungspunkten Planrechtfertigung und Raumordnung weiter. Den Bedenken des Stellungnehmers kann daher nicht gefolgt werden. Für eine Anpassung des Ziels oder einen Verzicht hierauf besteht kein Anlass.	
1013103_028	5.1.4 Z-2, 5.1.4 G-3	Wir regen an, dass wegen des neu etablierten Ziels 2 [siehe Stellungnahme-Nr: 1013103_025] der Erhalt von Bahnradwegen zur Trassensicherung zu	Der Anregung wird nicht gefolgt.	Da dem Vorschlag zur Aufwertung von Grundsatz 2 zu einem Ziel der Raumordnung nicht gefolgt wird (siehe Begründung zu	

		Ziel 3 wird.		Stellungnahme-Nr: 1013103_25), ist keine Anpassung der Nummerierung der nachfolgenden Ziele und Grundsätze notwendig.	
1012888_001		Im Text zum Regionalplan sowie auf den Plankarten werden keine konkreten, den Landkreis Marburg-Biedenkopf betreffenden, Radwegeprojekte genannt. Daher gibt es von Seiten des Fachteam Radverkehr keine Einwände. Begrüßt werden die im Kap. 5.1.4. („Fuß- und Radverkehr") aufgeführten Ziele und Grundsätze, welche für die (Weiter-) Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur klare Vorgaben bzgl. bspw. Ausbau, Sicherheit und Barrierefreiheit setzen.	Die Stellung-nahme wird zur Kenntnis genommen.	Es besteht kein Handlungsbedarf.	
1013097_015		Unter Berücksichtigung der Grundsätze bei Punkt 5.1 Verkehr, insbesondere zu den Anforderungen einer umweltverträglichen Mobilität bei allen Verkehrsträgern, ist in jedem Fall bei der Planung der A 44 eine verkehrliche Anbindung für den Fuß- und Radverkehr in Richtung Kaufungen-Papierfabrik zu erhalten, um nicht vom Radfernwege/Radwegenetz sowie von der Tram-Haltestelle Papierfabrik abgeschnitten zu werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Hinweis hat keine Auswirkungen auf die textlichen oder zeichnerischen Festlegungen des Regionalplans zum Fuß- und Radverkehr oder der Maßnahme Nr. 3) A 44 Neubau einer vierstreifigen Bundesautobahn zwischen der A 7 Autobahndreieck (AD) Kassel-Süd und dem AD Wommen (A 4) im Abschnitt AD Lossetal bis AS Helsa-Ost in 5.1.3 Z-2. Er sollte an den Planungsträger (Hessen Mobil) herangetragen werden. Die Einhaltung der textlichen Festlegungen des Regionalplans zum Verkehr wird im Rahmen der Verfahrensbeteiligung überprüft.	

Anlage 2

5.1.4 Fuß- und Radverkehr

5.1.4 Ziel 1

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

Begründung:

In Anbetracht der angestrebten Verkehrswende sowie gemäß den Zielen des „Nationalen Radverkehrsplans ~~2020~~3.0“, des Hessischen Nahmobilitätsgesetzes, der „Nahmobilitätsstrategie Hessen“ und des Landesentwicklungsplans Hessen (3. ÄnderungsV□, 21.6.2018) ist der Anteil des Rad- und Fußverkehrs am Gesamtverkehr, insbesondere bei kürzeren Entfernungen, deutlich zu erhöhen. Hierzu sind bestehende Benachteiligungen gegenüber dem motorisierten Verkehr sowie gegenseitige Behinderungen zwischen dem Rad- und Fußverkehr abzubauen. Der öffentliche Raum ist so zu gestalten, dass allen Verkehrsteilnehmern ausreichend Raum zur Verfügung steht. Die Wegenetze sind grundsätzlich barrierefrei, verkehrssicher und lückenlos zu gestalten. Darüber hinaus sichern ein hoher Ausbaustandard mit einer möglichst steigungsarmen, ~~möglichst~~ geradlinigen und direkten Wegführung, einer ausreichend breiten Auslegung der Wege sowie die Bereitstellung von ergänzender Infrastruktur, ~~beispielsweise~~ wie Sitzgelegenheiten und Fahrradabstellanlagen in ausreichender Zahl und hoher Qualität, attraktive Rahmenbedingungen. Wichtig ist auch die Verknüpfung des Fuß- und Radwegenetzes mit dem ÖPNV an Bahnhöfen und Haltestellen, um innerhalb des Umweltverbunds möglichst nahtlose Übergänge zwischen den Verkehrsarten zu schaffen (siehe hierzu auch Grundsatz 4 in Kapitel 5.1.2). Hierdurch kann der Fuß- und Radverkehr insbesondere zur Überwindung der sog. „letzten Meile“ beitragen.

Kommentiert [SK(1]: Anpassung auf Basis von Stgn-ID: 1013103_023

Kommentiert [SK(2]: Ergänzung auf Basis von Stgn-ID: 1013103_023

5.1.4 Grundsatz 1

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

Kommentiert [SK(3]: Anpassung der Formulierung orientiert an Stgn-ID: 1013103_022

Begründung:

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

5.1.4 Grundsatz 2

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

1) Vellmar – Kassel
2) Baunatal – Kassel
3) Helsa/Kaufungen – Kassel
~~3)~~4) Eichenzell – Fulda – Petersberg-Marbach

Kommentiert [SK(4]: Aufnahme in den Grundsatz nach Abstimmung mit der Stadt Fulda

Begründung:

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

Kommentiert [SK(5]: Ergänzung auf Anregung aus Stgn-ID: 1013103_025

Durch das Land Hessen wurden in einer landesweiten Potenzialanalyse[1] Korridore identifiziert, die sich potenziell für die Einrichtung von Radschnell- bzw. Raddirektverbindungen eignen könnten (siehe Abbildung 8). Für die ~~drei~~ vier genannten Relationen wurden bereits ~~bei Kassel wurden durch den Zweckverband Raum~~

Kommentiert [SK(6]: Ergänzung auf Basis von Stgn.-ID: 1013828_001

[1] HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, VERKEHR, W□HNEN UND LÄNDLICHEN RAUM (Hrsg.) (2019): Radschnellverbindungen in Hessen. Identifizierung von Korridoren. Band I. Wiesbaden.

~~Kassel (ZRK)~~ Machbarkeitsstudien[2] ~~n~~ mit einem positiven Ergebnis abgeschlossen und teilweise Trassierungen erarbeitet (siehe Abbildung 8). Sie sollen ~~daher~~ sukzessive verwirklicht und ihre Einrichtung nicht durch andere ~~Raumnutzungen~~ Nutzungen behindert werden.

Für die laut der Korridorstudie des Landes ebenfalls für Radschnell- bzw. Raddirektverbindungen infrage kommenden Relationen ~~Neuhof – Fulda – Petersberg,~~ Fuldabrück – Kassel, Lohfelden – Kassel, ~~und~~ Niestetal – Kassel und Espenau – Kassel (in Verlängerung von Vellmar) sowie Neuhof – Fulda (in Verlängerung von Eichenzell) stehen Machbarkeitsuntersuchungen noch aus.

Kommentiert [SK(7]: Anpassung der Formulierung wegen Aufnahme der Maßnahme Nr. 4 in den Grundsatz

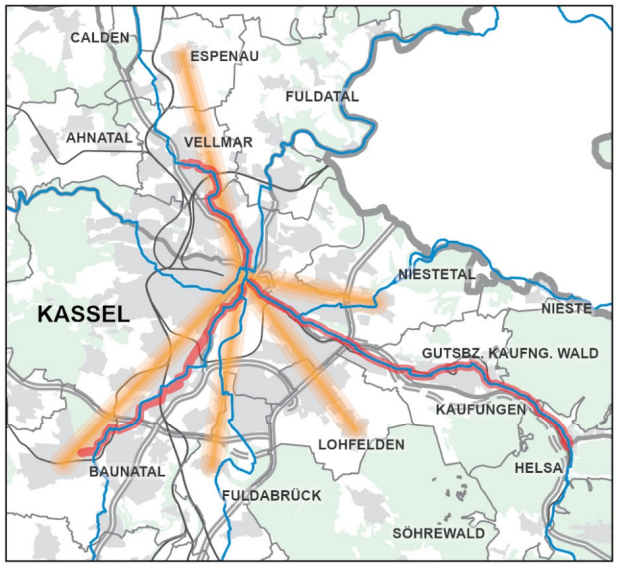
Kommentiert [SK(8]: Ergänzung auf Basis von Stgn.-ID: 1013828_001

Kommentiert [SK(9]: Streichung wegen Aufnahme der Maßnahme Nr. 4 in den Grundsatz

Kommentiert [SK(10]: Ergänzung der Relation Espenau – Kassel (in Verlängerung von Vellmar) auf Basis von Stgn-ID: 1013786_014

[2] ZWECKVERBAND RAUM KASSEL (Hrsg.) (2018): Machbarkeitsstudie für Raddirektverbindungen im Zweckverband Raum Kassel. Abschlussbericht November 2018. Kassel.
Für den Korridor um Fulda ist die Machbarkeitsstudie zum Zeitpunkt der Planaufstellung noch nicht veröffentlicht und noch keine Wegführung bekannt.

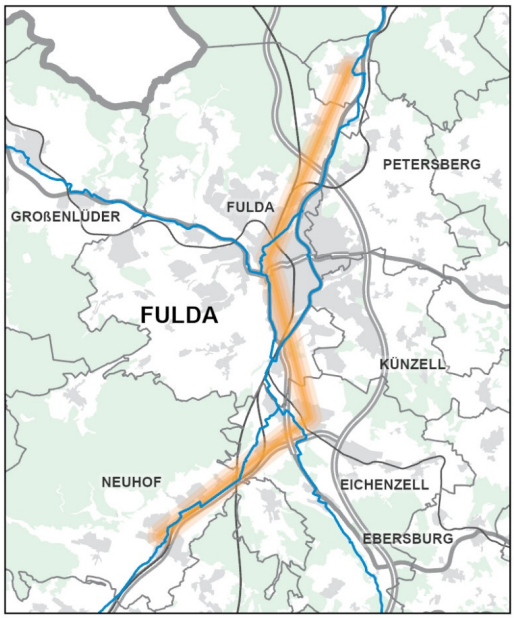
Abbildung 8 - Radschnell- / Raddirektverbindungen



Legende

- Rad-Hauptnetz
- geplante Radschnell- und Raddirektverbindungen
- Korridore für potentielle Radschnell- und Raddirekt-verbindungen
- Gemeindegrenze
- Bundesfernstraße
- Schienenwege
- Siedlungsfläche
- Wald

0 2 4 8 km



5.1.4 Grundsatz 3

Stillgelegte oder von Bahnbetriebszwecken freigestellte Bahntrassen, die nicht der regionalplanerischen Trassensicherung unterliegen, ~~und somit auch längerfristig nicht für eine Wiederaufnahme des Schienenverkehrs in Frage kommen~~, sollen beim Ausbau des Radwegenetzes bevorzugt berücksichtigt werden. Bei einem ausreichend breiten Bahnkörper soll eine gemeinsame Nutzung der Trasse durch Gleise und Radweg in Betracht gezogen werden.

Kommentiert [SK(11)]: Überführung in die Begründung

Kommentiert [SK(12)]: Ergänzung auf Basis von Stgn-ID: 1013154_013

Begründung:

Ehemalige Bahntrassen eignen sich aufgrund ihrer geringen und stetigen Steigungen, großer Kurvenradien und relativer Kreuzungsfreiheit besonders für die Anlage von Radwegen und insbesondere Radschnellwegen. Daneben bleibt die Trasse auf diesem Wege gegen eine anderweitige Inanspruchnahme, welche ansonsten zu ihrer Zerschneidung führen könnte, geschützt (siehe auch Ziel 2). Stillgelegte sowie von Bahnbetriebszwecken freigestellte („entwidmete“) Bahntrassen, die nicht der regionalplanerischen Trassensicherung unterliegen und somit auch längerfristig nicht für eine Wiederaufnahme des Schienenverkehrs in Betracht kommen, sollen daher für den Ausbau des Radwegenetzes bevorzugt berücksichtigt werden. Bei stillgelegten Strecken ist eine vorherige Entwidmung Voraussetzung für die Anlage eines Radweges.

Kommentiert [SK(13)]: Ergänzung aufgrund von Stgn-ID: 1012953_016 zur Aufklärung über die unterschiedliche Wirkung von Stilllegung und Entwidmung.

Insbesondere bei ehemals zweigleisigen Bahnstrecken kommt bei einem ausreichend breiten Bahnkörper auch eine gemeinsame Nutzung der Trasse durch Gleise und Radweg in Betracht.[3] Hierdurch wird eine spätere Wiederaufnahme des Bahnbetriebs erleichtert. ~~Beispielhaft ist hier die ehemalige Bahnstrecke Treysa – Homberg (Efze) zu nennen, auf deren Trasse der Schwalm-Eder-Kreis die Errichtung eines Bahnradweges beabsichtigt.~~

Kommentiert [SK(14)]: Ergänzung auf Basis von Stgn-ID: 1013154_013

Kommentiert [SK(15)]: Der Begriff „ehemalige“ muss hier auf jeden Fall gestrichen werden, siehe Stgn-ID: 1013484_008

Kommentiert [SK(16)]: Die Streichung dieses Satzes ist abhängig vom Beschluss zu 5.1.1 Ziel 5.

5.1.4 Ziel 2

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

Begründung:

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

[3] Wie dies realisiert werden kann zeigt der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) in seiner Veröffentlichung: „Reaktivierung von Eisenbahnstrecken – Hinweise zur Kombination von Schienenverkehr mit Rad- und Fußverkehr“ (2022).

5.1.4 Grundsatz 4

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

Vor dem vollständigen Rückbau entbehrlicher Straßenverkehrsflächen im Zuge von Trassenverlegungen oder dem Neubau von □rtsumgehungen soll eine Nachnutzung für den ~~Rad~~Fuß- und ~~Fußverkehr~~ Radverkehr und/oder den ÖPNV geprüft werden.

Kommentiert [SK(17)]: Vereinheitlichung der Begrifflichkeiten

Kommentiert [SK(18)]: Ergänzung auf Basis von Stgn-ID: 1013154_009

Begründung:

Noch bestehende Lücken im Radwegenetz sollen im Zuge ohnehin durchzuführender Neu-, Aus- oder Umbaumaßnahmen an Außerortsstraßen geschlossen werden. Das Bundesministerium für Verkehr hat hierzu mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 12/2020 eine überarbeitete Fassung der „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ herausgegeben, in denen festgelegt ist, dass „bei Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes zu prüfen ist, ob bereits eine geeignete Führung des Radverkehrs im Bereich der Bundesstraße besteht.“ Das Land Hessen hat eine gleichlautende Anforderung im Jahr 2023 auch für das Landesstraßennetz im Zuge des Hessischen Nahmobilitätsgesetzes (§ 12 Abs. 8) verabschiedet.

Kommentiert [SK(19)]: Ergänzung der Begründung auf Basis von Stgn-ID: 1013103_029

Durch gleichzeitige Planung und Bau können ggf. Synergieeffekte erzielt werden. Die Verlagerung des Radverkehrs von der Straße auf den Radweg erhöht die Verkehrssicherheit ebenso wie die Attraktivität. Die Führung des Radwegs muss dabei nicht unmittelbar straßenbegleitend („unselbstständig“) erfolgen, sondern kann auch unter Einbeziehung vorhandener Straßen und Wege in derselben Relation erfolgen („selbstständig“). Dies ist von den lokalen Rahmenbedingungen abhängig.

~~Ehemalige~~ Straßenflächen, die aufgrund eines Neubaus oder einer Trassenverlegung (z. B. im Zuge einer □rtsumgehung) nicht länger für den Straßenverkehr benötigt werden, sollen vor einem Rückbau - entsprechend Grundsatz 1 in Kapitel 5.1.3 zum Straßenverkehr - auf ihre Eignung für die Ergänzung des Fuß- und Radwegenetzes oder als ÖPNV-Fahrweg überprüft werden. Gegebenenfalls noch bestehende Lücken im Fuß- und Radwegenetz ~~Dies kann dazu beitragen, ggf. noch bestehende Lücken zu schließen~~können hierdurch geschlossen und eine Neuversiegelung an anderer Stelle ~~zu~~ vermeieden werden. Im ÖPNV können sie als direktere Fahrwegalternativen dazu beitragen zeitraubende Stich- und Schleifenfahrten zu vermeiden und attraktiv gelegene Haltestellen mit guter Erschließungswirkung zu ermöglichen.

Kommentiert [SK(20)]: Redaktionelle Anpassungen

Kommentiert [SK(21)]: Ergänzung entsprechend zum Grundsatztext auf Basis von Stgn-ID: 1013154_009