



# Grundlagen für die Erstellung eines Radwegekonzeptes der Stadt Volkmarsen

## Inhaltsübersicht

ab Seite

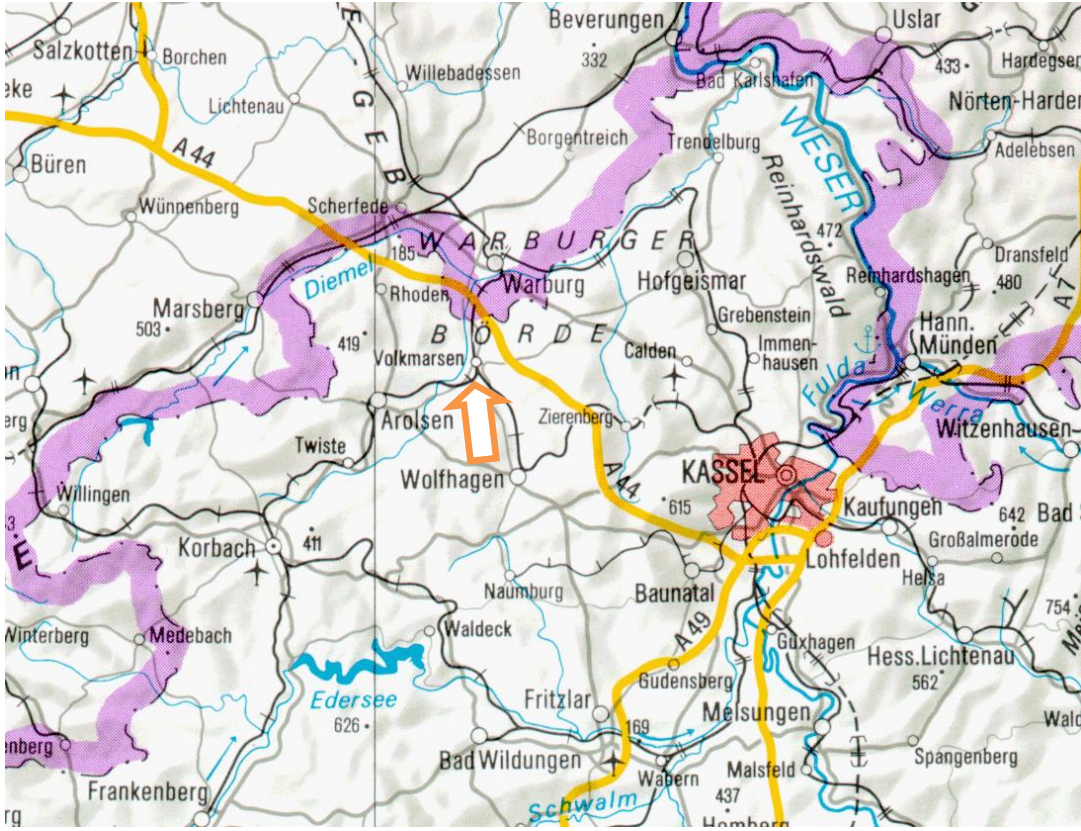
1. Allgemeines	
1.1 Räumliche Lage	2
1.2 Verkehrsanbindung	3
1.3 Verkehrsmengen	4
1.4 Unterscheidung der Fahrradfahrer	5
2. Vorhandene Radwege/-verbindungen	
2.1 Überörtliche und Überregionale Radwege	6
2.2 Radwege der Nachbargemeinden	9
2.3 Radwege im Stadtgebiet Volkmarsen	11
3. Bestandsaufnahme Beschilderung	
3.1 Sonderwege	13
3.2 Sonstige Beschilderung (Wegweiser)	16
3.3 Fazit	16
4. Innerörtlicher Radverkehr	18
5. Überörtliche Radwegeverbindungen und deren Wegweiser	20
6. Vorschläge für zukünftige Wegeführung	23
7. Konzepterstellung	24
8. Maßnahmenvorschläge ( <b>Beratung in der SIBA-Sitzung</b> )	26
9. Fördermöglichkeiten	26
Radroutenplaner Hessen	29
Infos von der Internetseite des ADFC	30
ABC der Fachbegriffe	32
Beschilderungsvorschriften gemäß StVO	35
10. Anlagenverzeichnis	38
10.1 bis 10.13 Anhänge ( <b>nicht beigefügt</b> )	

# 1. Allgemeines

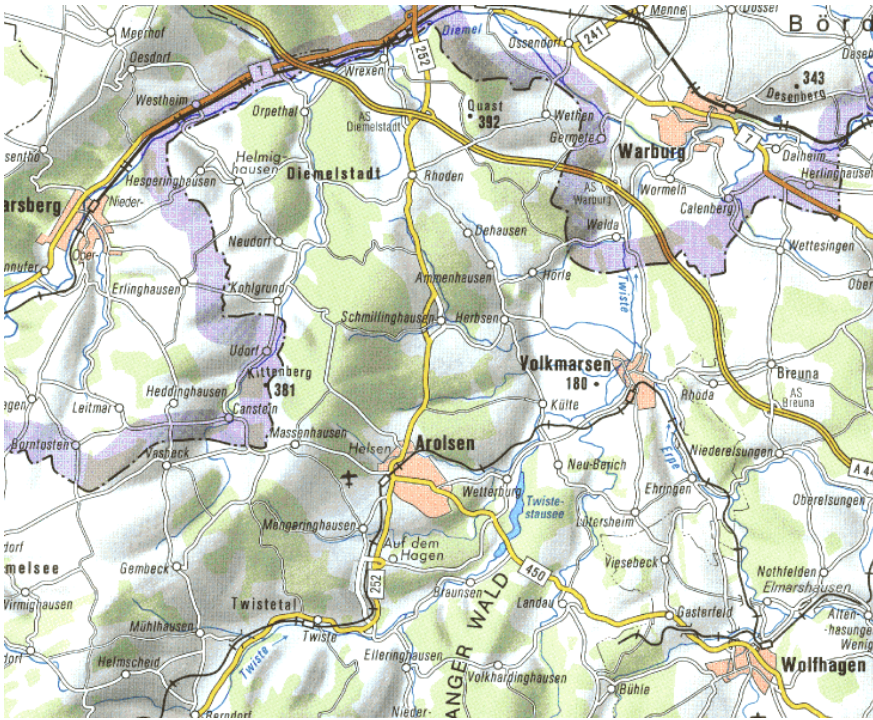
## 1.1 Räumliche Lage

Volkmarsen liegt im Norden des Landkreis Waldeck-Frankenberg, welcher sich im Nordwesten des Bundeslandes Hessen befindet. Das Oberzentrum Kassel liegt ca. 40 km entfernt und ist über die A 44 schnell zu erreichen.

Der Landkreis grenzt im Norden an den Landkreis Höxter und im Westen an den Hochsauerlandkreis (beide Nordrhein-Westfalen) an.



- Das Volkmarser Stadtgebiet grenzt an folgende Gemeinde-/Stadtgebiete an:
- In nördliche Richtung      Stadt Diemelstadt      (LK Waldeck-Frankenberg)
  - Stadt Warburg            (LK Höxter)
  - In östliche Richtung        Gemeinde Breuna        (LK Kassel – Land)
  - In südliche Richtung        Stadt Wolfhagen        (LK Kassel – Land)
  - In westliche Richtung        Stadt Bad Arolsen        (LK Waldeck-Frankenberg)



Zu der Stadt Volkmarsen gehören folgende Orte:

Kernstadt Volkmarsen	4.763 Einwohner
Stadtteil Kulte	892 Einwohner
Stadtteil Ehringen	833 Einwohner
Stadtteil Lüttersheim	347 Einwohner
Stadtteil Herbsen	321 Einwohner
Stadtteil Hörle	134 Einwohner

Einwohnerzahlen = Summe aus Haupt- und Nebenwohnsitze – Stand: 31.12.2018



## 1.2 Verkehrsanbindung

Die verkehrstechnische Erschließung des Stadtgebietes erfolgt insbesondere über die folgenden Straßen:

Landesstraße Nr. 3080 (Arolser Straße)	→ Anbindung in Richtung Westen (Bad Arolsen/B252 u. B450)
Landesstraße Nr. 3081 (Wiedelohweg/Herbser Straße)	→ Anbindung in Richtung Nord/West (Diemelstadt/A44)
Landesstraße Nr. 3075 (Kasseler Straße)	→ Anbindung in Richtung Osten (Breuna/A44/B7) sowie in Richtung Süden (Wolfhagen/B450/A44)
Landesstraße Nr. 3075 (Warburger Straße)	→ Anbindung in Richtung Norden (Warburg/A44)

Weiterhin haben die folgenden Kreisstraßen eine hohe Bedeutung hinsichtlich der Ver- bzw. Anbindung der einzelnen Orte an das übergeordnete Straßennetz:

Kreisstraße Nr. 3	sie verbindet L 3081 (nördl. Herbsen) – Hörle – Welda L 3075
Kreisstraße Nr. 4	sie verbindet L 3080 – Kulte – Herbsen – L 3081
Kreisstraße Nr. 5	sie verbindet B 252 - Schmillinghausen – Herbsen – L 3081
Kreisstraße Nr. 6	sie verbindet L 3080 – Neu-Berich – Lüttersheim – Volkmarsen L 3080/3075
Kreisstraße Nr. 11	sie verbindet Ehringen L 3075 – Niederelsungen L 3312
Kreisstraße Nr. 24 (+92)	sie verbindet Ehringen L 3075 – Viesebeck
Kreisstraße Nr. 90 (+93)	sie verbindet Lüttersheim K 6 – Viesebeck

Auf den nachfolgenden Plänen kann man erkennen, welche Verkehrsbelastungen diese Straßen haben.

### 1.3 Verkehrsmengen

**Hessen Mobil**  
Straßen- und Verkehrsmanagement

**Verkehrsmengenkarte für Hessen**

**Ausschnitt Kreis Waldeck - Frankenberg (Nord)**  
Ausgabe 2015

Herausgeber:  
Hessen Mobil  
Straßen- und Verkehrsmanagement  
- Dezernat Verkehrstechnik und Straßenausstattung -  
Wilhelmstraße 10, 65185 Wiesbaden  
www.mobil.hessen.de

**Durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen (Jahresmittelwerte DTV)**

**DTV - Bandbreiten:**

- 0,5 mm: bis 1000 Kfz / 24 Std.
- 1,0 mm: 1001 bis 3000 Kfz / 24 Std.
- 2,0 mm: 3001 bis 5000 Kfz / 24 Std.
- 4,0 mm: mehr als 5000 Kfz / 24 Std.

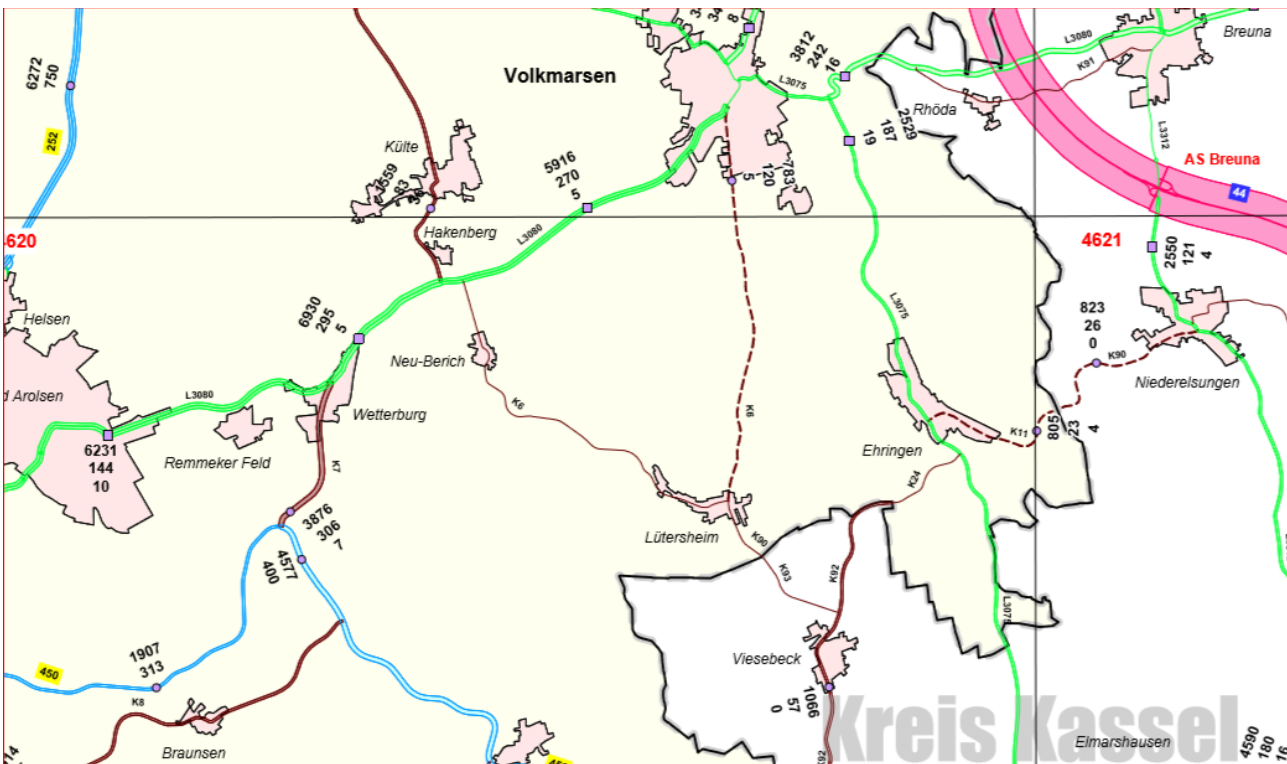
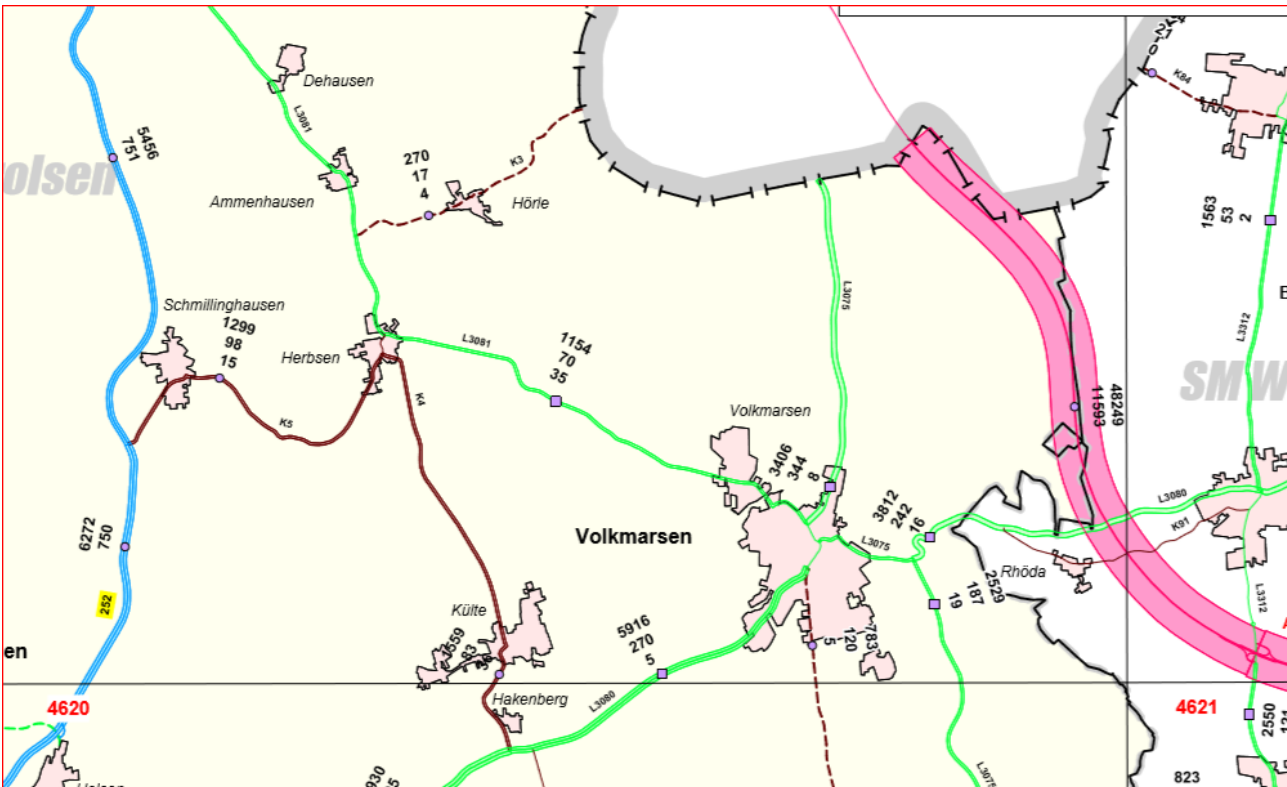
**Farben der DTV - Bänder**

90000	1612	Bundesautobahn
55000	2891	Bundesstraße
80	35000	Landesstraße
77	704	Kreisstraße
12000	476	
56		

55000 DTV Gesamtverkehr (Kfz)  
 2891 DTV Schwerverkehr (Kfz)  
 80 DTV Fahrräder  
 Lage der Zählstelle  
 Quadrat: Signatur: Unterstützung durch portables autom. Zählgerät

Schwerverkehr = Busse, LKW mit mehr als 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht ohne bzw. mit Anhänger, Sattelfahrzeuge

kursive Werte: Besonderheiten im Zähljahr 2015: (Baustellen, Veranstaltungen etc.)



Die komplette Karte findet man auf der Internetseite von Hessen Mobil unter Downloads.

#### Anmerkungen der Stadt:

Eine Zahl in der Verkehrsmengenkarte (8 gezählte Fahrräder/Tag auf der L 3075 in Richtung Warburg) ist jedoch nicht nachvollziehbar. Gemäß der vorherigen Verkehrsmengenkarte aus dem Jahr 2010 wurden an derselben Stelle noch 156 Fahrräder gezählt. Die Radwegeverbindung Volkmarsen – Welda war demnach die meistbefahrenste im Nordteil des Landkreises. Dieses deckte sich mit den eigenen Wahrnehmungen.

### **1.4 Unterscheidung der Fahrradfahrer**

Fahrradfahrer gibt es in jeder Altersklasse. So fahren Kleinkinder meistens in Begleitung eines Erwachsenen auf Gehwegen. Man unterteilt die Radfahrer deshalb in verschiedene Nutzergruppen.

Zunehmende Nutzung, Geschwindigkeiten und Distanzen erhöhen die Anforderungen an das Radverkehrsnetz. Unterschiedliche Zusammensetzung des Radverkehrs (**Kinder, Senioren, schneller Alltagsradverkehr, Freizeitradverkehr / Radtourismus**) stellen dabei sehr unterschiedliche Ansprüche an Verkehrssicherheit und Verkehrsablauf. Unter Berücksichtigung dieser Entwicklung und unter Einbezug der Unfallauswertung und Unfallforschung wurden in den letzten Jahren zahlreiche Regelwerke neu aufgestellt bzw. überarbeitet, um dem gesteigerten Bedürfnis nach Sicherheit und Fahrkomfort zu entsprechen.

Zudem sollten bei der Entwicklung eines Radverkehrsnetzes die Ansprüche der verschiedenen Nutzergruppen berücksichtigt werden. Im Rahmen der Konzeption wurde auch deshalb neben dem **Alltags- und Freizeitverkehr** der **Schülerverkehr** sehr stark mit einbezogen. Denn durch unterschiedliche Auffassungsfähigkeiten im Straßenverkehr, Nutzung unterschiedlicher Fahrzeuge, individuell gewünschten Geschwindigkeiten und unterschiedliches Sicherheitsempfinden entstehen unterschiedliche Anforderungen durch die einzelnen Verkehrsteilnehmer, die entsprechend berücksichtigt werden sollten.

Für das verhältnismäßig kleine Stadtgebiet der Stadt Volkmarsen sollte eine einfachere Unterscheidung gewählt werden:

**Innerörtlicher Radverkehr** und **überörtlicher Radverkehr**

## 2. Vorhandene Radwege-/verbindungen

### 2.1 Überörtliche / Überregionale Radwege

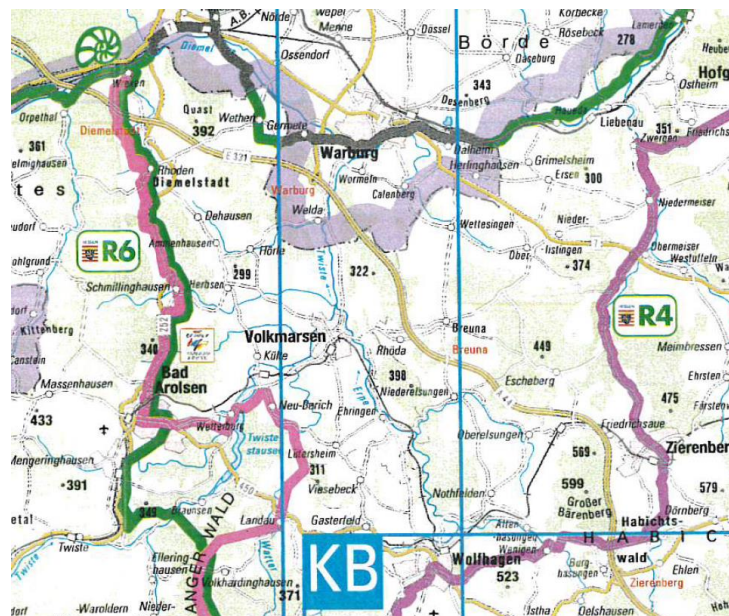
Direkt durch Volkmarsen bzw. einen Stadtteil führen keine überörtlichen Radwege. In der näheren Umgebung sind es die folgenden:

#### 2.1.1 Hessische Radfernwegekarte (12. Auflage 2013) (s. Anlage 10.7)

Der **R 6** streift nur kurz das Volkmarsener Stadtgebiet.

Er führt vom Waldecker Land ins Rheintal (Start: an der Diemel in Wrexen über Rhoden, Schillinghausen, Bad Arolsen, Wetterburg, Twistesee, Neu-Berich, Vahlhausen, Landau .....). Auf den Bildern Nr. 56, 57, 106, 107 und 108 sieht man die vorh. Beschilderung.

Durch Wolfhagen und Zierenberg führt der **R 4**, welcher von der Weser (Bad Karlshafen) zum Neckar (Hirschhorn) führt.



Nördlich von Volkmarsen führt der **Diemelradweg** durch die Stadtgebiete Diemelstadt und Warburg. Er führt von der Quelle der Diemel (bei Usseln) flussabwärts bis an die Einmündung in die Weser (in Bad Karlshafen). (s. Anlage 10.11)



### 2.1.2 „Märchenhaft radeln in Nordhessen“ (der NordHessen Touristik) (s. Anlage 10.8)

Die Stadt Volkmarsen bzw. deren Sehenswürdigkeiten / Ausflugsziele sind in diesem Flyer nicht erwähnt, zumal die Themenradwege nicht durch das Stadtgebiet führen.

Lediglich unter der Rubrik „Mobile Radler in Bahnen und Bussen“ ist die Regionalbahn-Strecke sowie deren Bahnhöfe in einem Plan dargestellt. Die Haltestelle „Külte / Wetterburg“ ist im Plan jedoch falsch dargestellt. Es stehen lediglich die größeren Orte Korbach, Bad Arolsen und Wolfhagen im Plan. Volkmarsen findet somit so leicht kein Ortsfremder.



### 2.1.3 „Radeln & Touren“ (des NVV) (s. Anlage 10.9)

Die Tour Nr. 8 hat den Namen „An Diemel und Twiste entlang nach Volkmarsen“

Der Radfahrer soll am Bahnhof Hofgeismar-Hümme aussteigen und radelt den Diemelradweg flussaufwärts bis nach Warburg. Von Warburg aus soll der Radfahrer auf den R 51 die Twiste flussaufwärts fahren bis nach Volkmarsen. Dort kann er am Bahnhof wieder in die Regionalbahn einsteigen.

Auf die Volkmarsen Sehenswürdigkeiten Kugelsburg und Sauerbrunnen wird verwiesen. Die Lage ist aus dem kleinen Plan jedoch nicht zu erkennen.



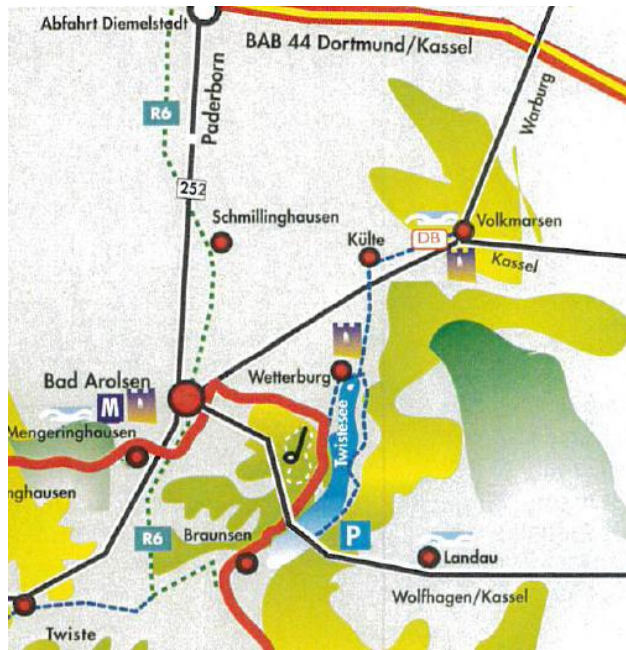
### 2.1.4 „Seen-Tour“ – Radwandern im Waldecker Land (s. Anlage 10.10)

Bei der Seen-Tour handelt es sich um einen Rundweg, welcher an den vier Seen des Waldecker Landes vorbeiführt (Twistensee, Diemelsee, Edersee und Affolderner See).

Die eigentliche Strecke führt nicht durch das Volkmarsen Stadtgebiet.

Im Bereich des Twistesees ist auf der Karte jedoch eine Alternativ-Route dargestellt, welche vom Twistensee über Külte nach Volkmarsen führt, wo ein **DB** auf den Bahnhof hinweist. Ein entsprechender Hinweis fehlt jedoch in Bad Arolsen.

Im Text auf Seite 22 steht: „.... erreichen das Etappenziel Twistensee. Hier können Sie links in Richtung Wetterburg, Külte, Volkmarsen abbiegen bzw. zur „Rundfahrt um den Twistensee starten“ ...





## 2.2 Radwege der Nachbargemeinden

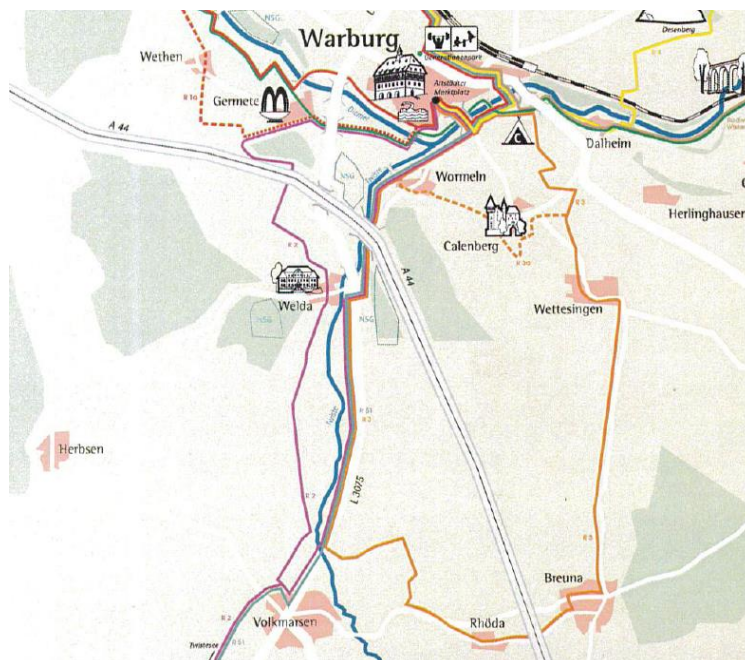
### 2.2.3 Warburg

Auf deren Internetseite fand man zur Zeit der Bestandsaufnahme einen Plan (s. Anlage 10.6) mit Radtouren um Warburg. Folgende Radwege führen auch durch das Volkmarser Stadtgebiet:

**R 2** Warburg – Volkmarsen – Külte – Twistesee (Rundradweg)

**R 3** Warburg – Breuna - um die Volkmarser Kugelsburg (Rundradweg)

**R 51** Warburg – Volkmarsen (entlang L 3075) – Külte (Fernradweg Niederlande-Weserbergland)



#### **R 2** Warburg – Volkmarsen – Külte – Twistesee (Rundradweg)

Start und Ende am Altstädter Marktplatz von Warburg (s. Bild 35).

Die Wegeführung zum Twistesee erfolgt zunächst über Germete nach Welda (nicht weiter überprüft). In Welda erfolgt gibt es vier Wegweiser (s. Bilder 42, 41, 40 und 39). Auf der Straße „In der Menge“ geht es gerade aus nach Volkmarsen.

Der Radfahrer kommt im Reethweg an und wird nach links auf den Steinweg geführt (s. Bild 13).

Nach ca. 85 m erfolgt die Wegweisung nach rechts in den „Külter Weg“ (s. Bild 14).

Am Ortsausgang wird er weiter in Richtung Külte geführt (s. Bilder 10 u. 9).

Im ST. Külte kommt er auf der Straße „Stadtweg“ in den Ort und wird nach links in die Hauptstraße geleitet (s. Bild 4) Mängel: Schild ist zugewachsen durch Bepflanzung auf Privatgrundstück).

Am Ende der Hauptstraße biegt der Weg nach links auf die K 4 („Alte Mühle“) ab (s. Bild 7)

Hinter der einmündenden Straße „Teichweg“ steht das nächste Schild (s. Bild 1). Der Pfeil zeigt jedoch nach links; besser wäre geradeaus.

Hinter der Twistebrücke (am Ortsausgang von Külte) muss der Radfahrer eigentlich den gemeinsamen Geh-/Radweg auf der linken Straßenseite benutzen.

Am Ende des Radweges (vor der Einmündung auf die L 3080) wird der Radfahrer nach rechts auf den auf der gegenüberliegenden Straßenseite befindlichen Radweg geleitet (s. Bild 111), wo er ca. 80 m parallel der Landesstraße fährt. Hier muss der Radfahrer mit Hilfe einer Querungshilfe die L 3080 überqueren. Auf der anderen Straßenseite gelangt er auf die Zufahrtsstraße zum Twistesee-staudamm.

Radfahrer, welche entlang nach L 3075 nach Volkmarsen gelangen, werden an den Kreuzungen Warburger Straße / Wiedelohweg (s. Bild 17), Wiedelohweg / Steinweg (s. Bild 15) und Steinweg / Külter Weg (s. Bild 12)

Der Rückweg nach Warburg ist wie folgt ausgedeutert:

Von der Zufahrtsstraße aus Ri. Twistesee kommend wird der Radfahrer nicht über die Querungshilfe der L 3080 geleitet, sondern auf die große Kreuzung. Vor der Kreuzung zeigt die Wegweisung geradeaus in Ri. Kulte (s. Bild 109).

Der Radfahrer fährt auf dem Geh-/Radweg entlang der K 4 nach Kulte.

Der nächste Wegweiser steht erst in Kulte an der Einmündung Alte Mühle / Hauptstraße (s. Bild 8).

In der Hauptstraße wird die Fahrtrichtung nochmals an den Einmündungen Alter Born (s. Bild ... und 6) und Hortweg (s. Bild 5) angezeigt.

Auf dem Stadtweg verlässt der Radfahrer den Stadtteil Kulte in Ri. Volkmarsen.

Erst in Volkmarsen steht der nächste Wegweiser an der Einmündung Steinweg / Kälter Weg (s. Bild 11). Der Radfahrer wird nach rechts in Ri. Innenstadt geführt.

Der nächste Wegweiser steht jedoch erst am Ende des Wiedelohweges vor der Einmündung auf die Warburger Straße (s. Bild 16) Mängel: An der Kreuzung Steinweg / Wiedelohweg fehlt ein Wegweiser. Hier soll der Radfahrer nach links in die Warburger Straße abbiegen, wo es auf der linken Seite den gemeinsamen Geh-/Radweg gibt.

Nach dem Ende des Geh-/Radweges außerhalb von Volkmarsen stehen die nächsten Wegweiser (s. Bilder 22 bis 25 und 27).

Der Radfahrer kommt in Welda an. Der Wegweiser R 2 steht jedoch auf der gegenüberliegenden Straßenseite der vielbefahrenen Landesstraße (s. Bild 30). Es wäre besser, wenn dieses Schild an dem Wegweiser auf der linken Straßenseite (s. Bild 29), wo der Radfahrer ankommt, angebracht wäre.

Der Weg führt weiter auf den gemeinsamen Geh-/Radweg bis nach Warburg. Weitere Wegweiser sind vorhanden (s. Bilder 32 und 34).

### **R 3** Warburg – Breuna – Kugelsburg - Warburg (Rundradweg)

Start und Ende am Altstädter Marktplatz von Warburg (Bild 35).

Der Rundradweg ist nur in einer Richtung ausgedeutert.

Der Radfahrer wird zunächst in südliche Richtung über die Diemel geführt (s. Bild 36). An der Kreuzung hinter der Diemelbrücke soll der Radfahrer links in Ri. Dalheim abbiegen (s. Bild 38). Die weitere Wegweisung vorbei an Calenberg über Wettesingen und Breuna bis nach Rhöda wurde nicht überprüft. Hinter Rhöda kommt der Radfahrer an die Landesstraße zwischen Volkmarsen und Breuna und soll links in Ri. Volkmarsen abbiegen (s. Bild 46). Nach ca. 390 m wird er (vor Beginn der Gefällstrecke – Serpentina) rechts auf einen asphaltierten Wirtschaftsweg geführt (s. Bild 45).

Weitere Wegweiser stehen an Wegekrenzungen (s. Bilder 44 und 43) und führen den Radfahrer im Bogen um die Kugelsburg bergab zur L 3075 (Nähe Erpebrücke).

Auf der gegenüberliegenden Straßenseite befindet sich der gemeinsame Geh-/Radweg. Der Wegweiser gibt dem Radfahrer vor nach rechts in Ri. Welda zu fahren (s. Bild 20).

Nach dem Ende des Geh-/Radweges außerhalb von Volkmarsen stehen die nächsten Wegweiser (s. Bilder 22 bis 25 und 27).

Der Radfahrer kommt in Welda an. Der Wegweiser R 3 steht jedoch auf der gegenüberliegenden Straßenseite der vielbefahrenen Landesstraße (s. Bild 30). Es wäre besser, wenn dieses Schild an dem Wegweiser auf der linken Straßenseite (s. Bild 29), wo der Radfahrer ankommt, angebracht würde. Der Weg führt weiter auf den gemeinsamen Geh-/Radweg bis nach Warburg. Weitere Wegweiser sind vorhanden (s. Bilder 32 und 34).

Auf der aktuellen Internetseite findet man unter der Rubrik „Freizeit, Kultur & Tourismus“ → *Warburg Aktiv* oder → *Sport und Freizeit* Vorschläge für Radtouren.

Hinweis:

**Bilder sind nicht beigefügt.**

**Alle anderen Angaben zu den Nachbargemeinden sind nicht aktuell und wurden herausgenommen.**

## 2.3 Radwege im Stadtgebiet

### 2.3.1 Ortsplan Volkmarsen

(Herausgeber: Agentur Knepper – Auflage Nr. 1)

Im Ortsplan Volkmarsen (Anlage 10.2) sind folgende Radwege im Stadtgebiet ausgewiesen:

#### R 1 Welda – Volkmarsen (Kurgsburg) - Rhöda

Kommt aus Richtung Welda und verläuft auf dem parallel der L 3075 geführten Radweg. Bei der Erpebrücke vor Volkmarsen geht es auf der anderen Straßenseite weiter durch das Erpetal in Richtung des Parkplatzes des Burgschwimmbades. Vor dem ehem. Tennisplatz geht der R 1 den Eselsweg hinauf zur Kugelsburg. Hinter der Kugelsburg führt der R 1 auf die Landesstraße, wo es zunächst bergauf in Richtung Breuna auf der L 3080 weitergeht. Am Abzweig der K 91 geht es weiter nach Rhöda. Vor Rhöda endet der Plan. Ob es eine weitere Wegeführung gibt, geht aus dem Plan nicht hervor.

#### R 2 Welda – Volkmarsen – Külte – Twistesee

Kommt aus Richtung Welda und verläuft auf dem parallel der L 3075 geführten Radweg. In der Warburger Straße zweigt er rechts in den Wiedelohweg ab und verläuft anschließend weiter über den Steinweg und den Külter Weg auf dem Gemeindeverbindungsweg nach Külte.

Alternativ ist auch aus Richtung Welda kommend die Wegeverbindung über die Straßen „Auf der Menge“ und „Reethweg“ als R 2 ausgewiesen.

Durch Külte führt der R 2 über den Stadtweg, die Hauptstraße und die Alte Mühle (K 4), vorbei am Bahnhof bis zur L 3080. Auf der anderen Straßenseite geht es weiter bis zum Staudamm des Twistesees, wo der Wege endet.

Anmerkung: Der R 2 stammt vermutlich aus der Warburger Radwegeplan (siehe Nachbarstadt Warburg).

#### R 3 Rundweg: Volkmarsen – Herbsen – Hörle – Volkmarsen

Vom Marktplatz führt der Weg stadtauswärts über den Steinweg und die Herbser Straße auf der L 3081 bis nach Herbsen. Auf der Ammenhäuser Straße streift man den Stadtteil Herbsen. Weiter geht es auf der Landesstraße bis zur Einmündung der K 3, auf welcher es rechts abbiegend nach Hörle geht. In der Ortsmitte geht es wiederrum rechts. Über die Straßen „Unterdorf“ und „Zum Kleinen Feld“ gelangt man wieder auf die L 3080, wo man links abbiegt und wieder nach Volkmarsen gelangt.

#### R 4 Rundweg: Volkmarsen – Ehringen – Lütersheim – Volkmarsen

Vom Marktplatz führt der Weg stadtauswärts über die Wittmarstraße (*nicht möglich, da Einbahnstraße*), die Kasseler Straße (L 3075) und den Schradweg. Beim Eisenbahnviadukt beginnt der Radweg durch das Erpetal bis nach Ehringen. Über Wiesenweg und Worthweg kommt man auf die Oberstraße (L 3075), wo die Wegeführung auf der anderen Straßenseite in den Ortskern führt.

Über die Straße „Zum Pollengrün“ verlässt man Ehringen in Richtung Lütersheim. Hier erfolgt die Wegeführung über die Straßen „Am Pfingstbruch“, „Dorfstraße“ und „Am Hüttenberg“ hinauf zum Sportplatz und hinab zum Friedhof. Über die Oelbecker Straße (K 6) geht es Richtung Volkmarsen.

Nach einigen Hundertmetern biegt man links in einen Feldweg ein, welcher nach einer Rechtskurve parallel der K 6 in Richtung Volkmarsen führt. Über die Straßen „Wolfskammer“, „Wetterweg“, „Arolser Straße“ (L 3080) geht es in Richtung der Volkmarsen Innenstadt. Nachdem man links in den Molkereiweg abgebogen ist, geht es entlang der Oberen und Unteren Stadtmauer sowie der Vikariestraße wieder zum Marktplatz.

### 2.3.2 Wanderkarte Volkmarsen

(Herausgeber: Stadt Volkmarsen in Zusammenarbeit mit dem KVV und der Wandersparte des TV 1890 Volkmarsen)

In der Wanderkarte Volkmarsen ([Anlage 10.3](#)) sind in blauer Farbe folgende Radwanderwege dargestellt, jedoch nicht beschriftet:

**R 2** wie oben beschrieben, jedoch mit folgenden Änderungen:

In Kulte biegt man in der „Hauptstraße“ links ab in die Straße „Alter Born“ und gleich wieder in die Straße „Am Brausewehr“. Die mündet am südwestlichen Ortsrand ein die Straße „Alte Mühle“ (K 4). Die Wegeführung endet nicht am Staudamm des Twistesees, sondern führt weiter auf die Nordseite des Sees bis in Höhe von Wetterburg. Die dargestellte Wegeverbindung vom See zur Straße „Burgfeld“ gibt es nicht.

Über die Straße „Zum Wiggenberg“ soll der Radfahrer zum Knotenpunkt Burgstraße / Wetterburger Straße fahren, wo er auf dem Radweg entlang der L 3080 nach Bad Arolsen geführt wird, wo der Plan endet.

In der Wanderkarte ist außerdem der **Radweg Volkmarsen – Ehringen** (ab Schradweg bzw. bis Wiesenweg) blau dargestellt.

Desweiteren ist ein **Radweg** dargestellt, welcher Radfahrer **aus Richtung Welda kommend** vor Volkmarsen in östliche Richtung vorbei an Hüneberg und Raumberg zur L 3080 **in Richtung Breuna / Rhöda führt**.

Die dargestellte Wegeführung entspricht dem R 3 aus dem Warburger Radwegeplan (siehe Nachbarstadt Warburg – siehe Ziffer 2.2.3)

Auf der Rückseite gibt es zum Thema „Radwege“ noch textliche Informationen.

Die empfohlenen Radwegeverbindungen sind im Plan jedoch nicht grün, sondern blau dargestellt.

Die anschließenden Erläuterungen geben an, auf welchen Straßen man am besten in die vier verschiedenen Himmelsrichtungen fährt.

Die groben Erläuterungen sind soweit in Ordnung, lediglich im Bereich „Südliche Richtung“ nicht ganz aktuell.

### 3. Bestandsaufnahme Beschilderung

#### 3.1 Sonderwege

Im Jahr 2014 wurde eine Bestandsaufnahme zu sämtlichen Schildern, die den Radverkehr betreffen, durchgeführt. Folgende unterschiedliche Beschilderungsmöglichkeiten gibt es für den Radverkehr:



Detailliertere Informationen findet man in der VwV-StVO (s. Anlage 10.11).

Im Stadtgebiet Volkmarsen gibt es ausschließlich „Gemeinsame Geh- u. Radwege“ (VZ 240). Diese befinden sich in:

3.1.1	Volkmarsen, Schulstraße	Länge: ca.	700 m
3.1.2	Volkmarsen, Arolser Straße	Länge: ca.	1.200 m
3.1.3	Volkmarsen, Warburger Straße	Länge: ca.	1.330 m
3.1.4	Volkmarsen, Lütersheimer Straße	Länge: ca.	720 m
3.1.5	Volkmarsen, Wetterweg	Länge: ca.	660 m
3.1.6	Volkmarsen, Kasseler Straße – Sauerbrunnen	Länge: ca.	950 m
3.1.7	Volkmarsen (außerhalb) in Richtung Welda	Länge: ca.	455 m
3.1.8	Külte (außerhalb), Alte Mühle in Richtung Twistesee	Länge: ca.	980 m
Gesamtlänge:		ca.	6.995 m

Die Anwendung kombinierter Geh-/Radwege kommt vor allem auf Außerortsstraßen und in Randgebieten geschlossener Ortschaften in Frage. Ein solcher Geh-/Radweg darf innerhalb geschlossener Ortschaften i. d. R. nur vorgesehen werden, wenn man Fahrräder mit Hilfsmotor ausschließt. Vor der Anordnung eines gemeinsamen Rad- und Gehweges ist sorgfältig zu prüfen, ob dies mit Rücksicht auf ältere Menschen und Kinder bezüglich Verkehrssicherheit vertretbar ist.

Das VZ 240 steht dort, wo der Sonderweg beginnt (**Beginn**). Es bedarf somit nicht eines Zusatzzeichens „Anfang“. Sie sind an jeder Kreuzung und Einmündung zu wiederholen.

Das **Ende** solcher Sonderwege braucht nicht angezeigt zu werden. Bei Unklarheit kann das betreffende Zeichen mit dem Zusatzschild „Ende“ aufgestellt werden.

Radfahrer dürfen auch **linke Radwege** benutzen, wenn Sie durch Zeichen 240 (o.a.) in dieser Fahrtrichtung beschildert sind.

Ob die Voraussetzung (lichte Breite des Radweges von durchgehend in der Regel 2,40 m, mindestens jedoch 2,00 m) vorliegt, wurde bisher nicht überprüft.

Im Zuge gekennzeichnete Vorfahrtsstraßen müssen zur Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten auf den kreuzenden Straßen (**einmündende Straßen**) Radfahrerfurten angelegt werden.

Auf Radfahrerfurten soll verzichtet werden, wenn die Radfahrer beim Überqueren der Fahrbahn nicht bevorrechtigt sind.

### 3.1.1 Volkmarsen, Schulstraße

**Fahrtrichtung (rechts):** von der Straße „Am Stadtbruch“ in Richtung „Wiedelohweg/Steinweg“

**Beginn:** An der Einmündung „Am Stadtbruch“ / „Mühlenweg“

**Ende:** An der Einmündung „Steinweg“

**Linke Radwegebenutzung:** ist ausgeschildert

**Einmündende Straßen:** Pfortenstraße

Die VT in der Schulstraße sind nicht vorfahrtsberechtigt. Es muss deshalb keine Radfahrerfurt angelegt werden. Es gilt also rechts vor links auch für den Radfahrer.

Beschilderungsmängel:

Im Einmündungsbereich Pfortenstraße ist lediglich das Zusatzzeichen „Ende“ vorhanden.

Das ZZ kann demontiert werden, da der Radweg auf der anderen Straßenseite der einmündenden Pfortenstraße weiter verläuft (dort fehlt jedoch das VZ 240).

### 3.1.2 Volkmarsen, Arolser Straße

**Fahrtrichtung (rechts):** von der Kreuzung Steinweg / Lütersheimer Str. in Richtung Ortsausgang

**Beginn:** An der Kreuzung „Steinweg“ / L 3080 / „Lütersheimer Str.“

**Ende:** Am westlichen Ortsausgang in der Straße „Am Stadtbruch“

**Linke Radwegebenutzung:** ist ausgeschildert

**Einmündende Straßen:** Molkereiweg

Die VT in der Arolser Straße (L 3080) sind vorfahrtsberechtigt. Es muss deshalb ein Radfahrerfurt markiert werden.

Beschilderungsmängel:

Aus der anderen Richtung ist zu überlegen, ob das Ende des Sonderweges ausgeschildert werden sollte (VZ 240 mit Zusatzzeichen „Ende“).

Zusatzzeichen „Ende“ in der Straße „Am Stadtbruch“ ist mangelhaft. Da das Ende des Sonderweges offensichtlich ist, könnte hier auf das ZZ verzichtet werden.

An der Einmündung „Molkereiweg“ fehlen die VZ 240 sowie die Markierung eines Radfahrerfurts.

### 3.1.3 Volkmarsen, Warburger Straße

**Fahrtrichtung (rechts):** aus Ri. Warburg kommend bis zur Einmündung „Wiedelohweg“

**Beginn:** Außerhalb der Ortslage wegen Übergang auf Feldweg

**Ende:** Kurz hinter der Einmündung „Wiedelohweg“

**Linke Radwegebenutzung:** ist ausgeschildert

**Einmündende Straßen:** Straße „Henzenkamp“ sowie Feld-/Wirtschaftswege

Die VT in der Warburger Straße (L 3075) sind vorfahrtsberechtigt. Es muss deshalb ein Radfahrerfurt markiert werden.

In den einmündenden Straßen/Feldwegen steht das VZ „Vorfahrt gewähren“ mit dem ZZ „Radfahrer kreuzen von links und rechts“.

Beschilderungsmängel:

VZ 240 fehlen an den einmündenden Straßen/Wegen. Radfahrerfurt durch gepflasterten Geh-/Radweg vermutlich nicht erforderlich (gut erkennbar).

### 3.1.4 Volkmarsen, Lütersheimer Straße

**Fahrtrichtung (rechts):** aus Ri. Lütersheim kommend bis zur Einmündung „Ehringer Weg“

**Beginn:** Hinter der Einmündung „Julius-Leber-Weg“

**Ende:** Vor der Einmündung „Ehringer Weg“

**Linke Radwegebenutzung:** ist ausgeschildert

**Einmündende Straßen:** Albert-Schweitzer-Str., Breslauer Str., Adalbert-Stifter-Straße, Zollstädter Str., Berliner Str. u. Dietrich-Bonhoefer-Weg

Die VT in der Lütersheimer Straße (K 6) sind vorfahrtsberechtigt. Es muss deshalb an jeder Einmündung eine Radfahrerfurt markiert werden.

Beschilderungsmängel:

An allen einmündenden Straßen fehlt die Wiederholung des VZ 240.

Ende des Radweges (nicht ausgeschildert) ist aufgrund der vielen Einmündungen schlecht zu erkennen.

VZ durch Bewuchs verdeckt. Rückschnitt durch Anlieger erforderlich.

**3.1.5 Volkmarsen, Wetterweg**

**Fahrtrichtung (rechts):** aus Ri. Lütersheimer Straße (K 6) in Ri. Arolser Straße (L 3075)

**Beginn:** In der „Lütersheimer Straße“, vor der Einmündung „Carl-Zeiss-Str.“

**Ende:** Hinter der Einmündung „Oberer Zollstock“- Nähe Bahnübergang (nicht ausgeschildert)

**Linke Radwegebenutzung:** Anfang ist ausgeschildert. Ende an der Einmündung Carl-Zeiss-Str. ist nicht ausgeschildert.

**Einmündende Straßen:** Döngesbreite (Wiederholung VZ 240 vorhanden)

Die VT im Wetterweg sind vorfahrtsberechtigt. Es muss deshalb an der o. g. Einmündung eine Radfahrerfurt markiert werden.

Beschilderungsmängel:

Einmündung „Oberer Zollstock“ - VZ 240 u. ZZ „Ende“ fehlt. Baulich ist das Ende schlecht zu erkennen.

Radfahrerfurt an der Einmündung „Döngesbreite“ ist zu markieren.

**3.1.6 Volkmarsen, Kasseler Straße - Sauerbrunnen**

**Fahrtrichtung (rechts):** von der Erpebrücke in Richtung Breuna bzw. Ehringen

**Beginn:** Hinter der Einmündung „Schradweg“ vor der Erpebrücke

**Ende:** An der L 3075 an der Einfahrt zum alten Sauerbrunnenparkplatz (Ende nicht ausgeschildert / schlecht erkennbar)

**Linke Radwegebenutzung:** Hier muss seitens der Stadt geklärt werden, was gewollt ist (lediglich ein VZ vorhanden). Problem: Radfahrer aus Ri. Breuna kommend müssten im Einmündungsbereich auf die andere Straßenseite wechseln. Gefährlich !!!!

**kreuzende Straße:** L 3075 in Richtung Ehringen (Beschilderung auf einer Seite vorhanden)

Beschilderungsmängel:

Einmündung L3075/Schradweg: VZ 240 u. ZZ „Ende“ fehlt

**3.1.7 Volkmarsen (außerhalb) in Richtung Welda**

**Fahrtrichtung (rechts):** aus Ri. Welda kommend in Ri. Volkmarsen

**Beginn:** Ortsausgang Welda (Anfang Radweg prüfen!)

**Ende:** Auffahrt von Feldweg auf ehem. Bahndamm

**Linke Radwegebenutzung:** ist ausgeschildert

**Einmündende Straßen:** Feldwege auf Warburger Stadtgebiet (Beschilderung vorhanden)

Beschilderungsmängel: keine

**3.1.8 Külte (außerhalb), Alte Mühle in Richtung Twistesee**

**Fahrtrichtung (rechts):** von der L 3080 in Richtung Külte

**Beginn:** Vor der Einmündung auf die L 3080

**Ende:** Hinter der Einmündung „Am Brausewehr“

**Linke Radwegebenutzung:** ist ausgeschildert

**Einmündende Straßen:** Bahnübergang und Straße „Hakenberg“ (Beschilderung vorhanden)

Die VT in der Straße „Alte Mühle“ (K 4) sind vorfahrtsberechtigt. An der Einmündung „Hakenberg“ sowie an der Zuwegung der Fa. Butterweck muss deshalb eine Radfahrerfurt markiert werden.

Beschilderungsmängel:

VZ 240 muss im Einmündungsbereich „Zuwegung Butterweck“ wiederholt werden.

Radfahrerfurte sind zu markieren (s. o.)

### 3.2 Sonstige Beschilderung

Bei den Radwegen R 2, R 3 und R 51, welche durch das Stadtgebiet führen, handelt es sich um Radtouren der Stadt Warburg (siehe auch S. 8 Ziffer 2.2.3). Auf der Internetseite erhält man einen Übersichtsplan mit großem Maßstab (siehe Anlage 10.6). Nur mit Hilfe des Planes würde man die richtige Wegeführung jedoch nicht finden, zumal der Plan auf der Südseite mit Volkmarsen endet (man sieht nicht, wo sich Kulte u. der Twistesee befindet). Der R 2 und R 3 sind recht gut ausgeschildert.



Weitere Informationen stehen unter Ziffer 5.

### 3.3 Fazit der Bestandsaufnahme

Es wird deutlich, dass kein zusammenhängendes und stetiges Radverkehrsnetz in Volkmarsen vorhanden ist. An einigen Stellen sind zwar Radverkehrsanlagen eingerichtet worden, eine einheitliche und aufeinander abgestimmte Gestaltung für ein attraktives Netz ist jedoch nicht zu erkennen.

Die Beschilderung ist lückenhaft und die Wegweiser sind zu klein. Ein ortsunkundiger Radfahrer muss, sofern er die Schilder überhaupt sieht, anhalten, um die Informationen zu lesen (siehe nachfolgende Beispiele).





Der Radfahrer wird auf übergeordnete (vielbefahrene) Straßen geführt, wo die Gefahr eines Unfalls steigt.



## 4. Innerörtlicher Radverkehr

Unter diesem Punkt betrachten wir die Wege, auf die der Radfahrer geleitet werden soll, um innerhalb eines Ortes von A nach B zu gelangen.

Es handelt sich somit ausschließlich um ortskundigen Radfahrer, welche die Straßen des Ortes kennen und auch gut selbst abschätzen können, auf welchem Wegen / Straßen man das Ziel am sichersten oder schnellsten erreicht.

### 4.1 Kernstadt Volkmarsen

In der Kernstadt gibt es fünf ausgeschilderte Radwege (s. Seite 12 Ziffer 3.1.1 bis 3.1.5). Am Ortsrand der Kernstadt gibt es zwei ausgeschilderte Wege (s. Ziffer 3.1.6 und 3.1.7). Die Benutzung dieser Wege ist gemäß StVO verpflichtend (s. Anlage 10.11).

In zwei großen Teilen des Kernstadtgebietes sind Tempo-30-Zonen ausgeschildert ([siehe beigefügten Plan – Anlage 10.12](#)). Die Stadt geht davon aus, dass innerhalb dieser Zonen die Radfahrer verhältnismäßig sicher auf den Straßen fahren können. In diesen Straßen bedarf es keiner Anlegung/Ausweisung von zusätzlichen Rad- oder kombinierten Geh-/Radwegen. Die vorhandenen Gehwege dürften für eine entsprechende Beschilderung auch nicht die geforderten Breiten haben.

Die Gefahren drohen somit vor allem im Bereich der übergeordneten Straßen (Kreis- und Landesstraßen) und auf den Gemeindestraßen, wo Tempo-50 erlaubt ist.

Ziel sollte es sein:

- Den Radverkehr von den vielbefahrenen Landesstraßen L 3080 (Arolser Straße u. Walderberge) und L 3075 (Erpeweg / Kasseler Straße sowie Gerichtsstraße / Warburger Straße) zu bekommen.
- Den Radverkehr möglichst nicht durch die Straße „Wiedelohweg“ fahren zu lassen.
- Den Radverkehr möglichst nicht auf den Fahrbahnen der L 3081 (Steinweg / Herbser Straße / Ammenhäuser Straße) und der K 6 (Lütersheimer Straße) fahren zu lassen.

Hier gibt es seitens der Verwaltung folgende Verbesserungsvorschläge:

- Die Gehwege an den Straßen „Walderberge“, „Erpeweg“ und „Kasseler Straße“ haben eine ausreichende Breite, um diese als Gehweg mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ auszuschildern.
- Umgehende Behebung der festgestellten Beschilderungsmängel (s. Ziffer 3.1.1 bis 3.1.6), sofern erforderliche Haushaltsmittel zur Verfügung stehen

### 4.2 Stadtteil Ehringen

Im Stadtteil Ehringen gibt es derzeit keinen ausgeschilderten Radweg gemäß StVO.

Der Ort wird durch die vielbefahrene Landesstraße L 3075 (Oberstraße) zerschnitten. Die Kreisstraße Nr. 9 kann bedenkenlos vom Radfahrer benutzt werden.

Tempo-30-Zonen gibt es im Bereich Steenweg, Unterstraße, Mittelstraße.

Hier gibt es seitens der Verwaltung folgende Verbesserungsvorschläge:

- Die Gehwege an den Straßen „Oberstraße“ (zwischen Einmündung „Im Pollengrün“ bis „Niederelsunger Straße“) sind so breit, dass eine gemeinsame Nutzung Rad-/Gehweg ausgeschildert werden könnte. Der Radfahrer (aus Richtung Volkmarsen-Radweg kommend) könnte diesen nutzen, um weiter in Richtung Viesebeck oder Niederelsungen zu fahren.
- Der Gehweg in der „Niederelsunger Straße“ (zwischen der Einmündung „Mühlenweg“ bis Ortsausgang) ist so breit, dass eine gemeinsame Nutzung Rad-/Gehweg ausgeschildert werden könnte.

### 4.3 Stadtteil Herbsen

Im Stadtteil Herbsen gibt es derzeit keinen ausgeschilderten Radweg gemäß StVO.

Durch den nördlichen Ortsrand führt die Landesstraße L 3081 (Ammenhäuser Straße), welche Volkmarsen mit Diemelstadt verbindet.

Weiterhin gibt es die Kreisstraßen Nr. 4 und Nr. 5, welche zu den Nachbarorten Külte bzw. Schmillinghausen führen.

Tempo-30-Zonen gibt es keine in der Ortslage. Innerorts wird deshalb kein Handlungsbedarf gesehen.

Der Radfahrer sollte außerhalb der Ortslage möglichst nicht auf den übergeordneten Straßen fahren. In Richtung Schmillinghausen, Külte und Volkmarsen gibt es Alternativen. Der Radfahrer, welcher in Richtung Norden / Diemelstadt fahren will, ist gezwungen, bis hinter Ammenhausen auf der Landesstraße zu fahren, weil es zwischen Herbsen und Ammenhausen keine geeignete Wegeverbindung gibt.

#### **4.4 Stadtteil Hörle**

Im Stadtteil Hörle gibt es derzeitig keinen ausgeschilderten Radweg gemäß StVO.

Durch den Ort führt die Kreisstraße Nr. 3 (Dorfstraße), welche zur L 3081 bzw. in Richtung Welda führt. Die Ortsdurchfahrt ist sehr geengt und somit nicht gefahrlos. Talseits gibt es jedoch keine alternativen Wege für den Radfahrer. Ansonsten kann man K3 gut befahren.

Tempo-30-Zonen gibt es keine in der Ortslage. Innerorts wird deshalb kein Handlungsbedarf gesehen.

#### **4.5 Stadtteil Lütersheim**

Im Stadtteil Lütersheim gibt es derzeitig keinen ausgeschilderten Radweg gemäß StVO.

Mitten durch den langgezogenen Ort führen die Kreisstraßen Nr. 6 (Dorfstraße / Oelbecker Straße) und Nr. 90 (Viesebecker Straße). Das Verkehrsaufkommen ist nicht so hoch und somit für Radfahrer geeignet.

Tempo-30-Zonen gibt es keine in der Ortslage. Innerorts wird deshalb kein Handlungsbedarf gesehen.

#### **4.6 Stadtteil Külte**

Im Stadtteil Külte gibt es derzeitig keinen ausgeschilderten Radweg gemäß StVO.

Der Ort wird durch die vielbefahrene Kreisstraße Nr. 4 (Alte Mühle / Lützer Weg) zerschnitten. Außerhalb der OD führt ein gemeinsamer Rad-/Gehweg zum Külter Bahnhof und weiter bis zur Landesstraße Nr. 3080.

Anfang Juli wurde die komplette Ortslage (mit Ausnahme der Kreisstraße) als Tempo-30-Zonen ausgeschildert. Innerorts wird kein Handlungsbedarf gesehen.

## 5. Überörtliche Radwegeverbindungen und deren Wegweiser

Unser diesem Punkt betrachten wir die Wege, auf die der ortsfremde Radfahrer geleitet werden soll, um von Ort zu Ort bzw. von Volkmarsen in andere benachbarte Stadt-/Gemeindegebiete zu kommen.

Die ortskundigen Radfahrer kennen das städtische Wegenetz und fahren deshalb nicht unbedingt auf den ausgeschilderten Verbindungswegen.

Ein ortsfremder Radfahrer sollte sich nach Möglichkeit (auch ohne Hilfsmittel wie Radwegkarte, Navi u. ä.) in einem vorhandenen Radverkehrsnetz leicht orientieren können, um sein Ziel einfach und schnell zu erreichen. Dabei ist zu beachten, dass die Wegweisung unterschiedlichen Nutzergruppen gerecht werden muss. Zielorientierte Fahrer möchten über den kürzesten bzw. schnellsten Weg zu ihrem Ziel finden. Freizeitfahrer dagegen möchten attraktiven Themenrouten folgen und landschaftliche Erholung genießen. Häufig überlagern sich unterschiedliche Wegweisungssysteme, so dass vor Ort an einem Mast eine Vielzahl von unterschiedlichen Wegweisern angebracht ist. Diese Informationsflut überfordert den Radfahrer und lässt letztendlich keine schnelle und eindeutige Orientierung zu. Daher ist eine einheitliche Beschilderung zu verwenden, welche dem Radfahrer bekannt ist. Zusätzlich sollte darauf geachtet werden, dass die Wegweisung regelmäßig und an allen wichtigen Knotenpunkten mit Verteilerfunktion erfolgt.

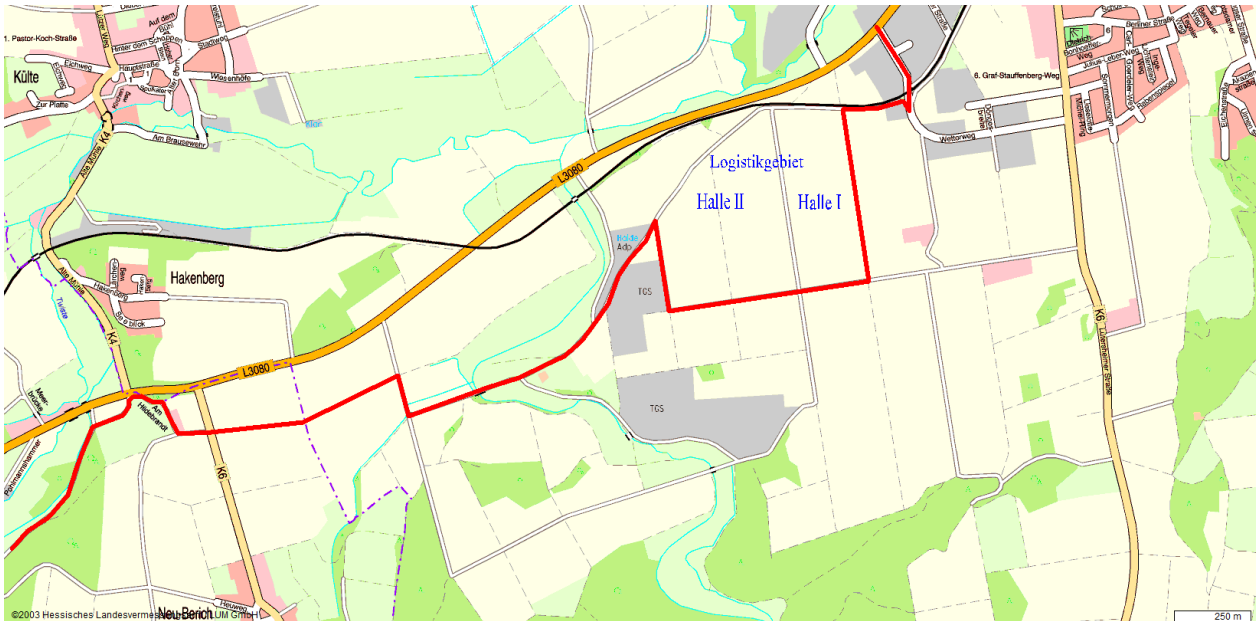
Im Stadtgebiet Volkmarsen fehlt größtenteils eine entsprechende Wegweisung bzw. sie ist lückenhaft. Meistens sind die Wegweiser viel zu klein, sodass ein Radfahrer sie entweder übersieht oder anhalten muss, um sich dieses genauer anzusehen.



Im Vorbeifahren kann der Radfahrer nicht die erforderlichen Infos erhalten.

Eine gute Orientierung zu den Zielen im Stadtgebiet bzw. den umliegenden Städten ist nicht vorhanden. Ein Wegweisungssystem müsste einheitlich und verständlich aufgebaut sein. Auf einem Wegweiser wäre das nächste Nah- und Fernziel (mit Entfernung) anzugeben (s. Seite 21 – bundeseinheitliche Wegweisung).

Im Jahr 2015 wurde die Verbindung Volkmarsen-Twistesee neu ausgeschildert. Der Radfahrer wird über die im nachfolgenden Plan gekennzeichnete Route geführt:



Vor einigen Jahren wurde auch der sogenannte „Twisteweg“ ausgeschildert. Dieser führt von Korbach bis nach Warburg. Informationen dazu findet man im Internet unter folgendem Link:

[Twiste-Radweg – Reiseführer auf Wikivoyage](https://de.wikivoyage.org/wiki/Twiste-Radweg)

<https://de.wikivoyage.org/wiki/Twiste-Radweg> ▼

Die hiesige Streckenbeschreibung dieses Teilstücks ist deshalb vorerst nur ein Vorschlag wie der Twisteweg später einmal verlaufen könnte und stammt aus ...

Der Twiste-Radweg ist als Twisteweg (grüne Schrift) und R51 (rote Schrift) ausgeschildert. Wer dieses nicht weiß, sucht vermutlich vergeblich nach den grünen Schildern. Ohne die Streckenbeschreibung (welche auch teilweise verwirrt), kommt man vermutlich nie am Ziel an. Die Richtungspfeile zeigen nicht deutlich die Fahrtrichtung an.





Allgemein als Radweg bezeichnet werden auch die folgenden Verbindungen, welche auf gemeinsamen Rad-/Wirtschaftswegen verlaufen und mit Hilfe von Fördermitteln des Landes Hessen ausgebaut wurden:

- Volkmarsen-Ehringen
- Volkmarsen-Sauerbrunnen
- Volkmarsen-Welda

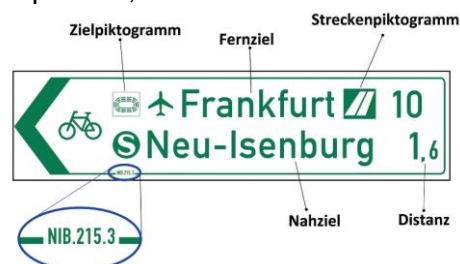
Die letztgenannte Verbindung, welche in Teilbereichen viele Schadstellen aufweist, wird im Jahr 2020 ausgebaut.

#### Bundeseinheitliche Wegweisung:

Seit den frühen 1990er-Jahren ist in Hessen aus vielen einzelnen Radrouten mittlerweile ein rund 22.000 km umfassendes Netz entstanden. Europäische, nationale und landesweite Radfernwege verlaufen neben regionalen und lokalen Themenrouten.

Immer mehr kommunale Netze kommen hinzu und gleichzeitig wachsen die Anforderungen an Sicherheit und Qualität der Alltags- und Freizeitrouten.

Es wird der Aufbau einer hochwertigen und verständlichen Wegweisung entsprechend dem „Handbuch zur Radwegweisung in Hessen“ empfohlen, in welchem eine einheitliche Systematik aufgezeigt wird.



Als Ergänzung des "Merkblattes zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) werden planerische, rechtliche, technische und organisatorische Aspekte unter besonderer Berücksichtigung der Hessischen Radfernwege erläutert.

Die vorgeschlagenen Regelungen erleichtern die Abstimmungen mit den unterschiedlichen Routenbetreibern. Es gibt darüber hinaus eine Hilfestellung, um weitere Informationsquellen zu erschließen.

Nähere Informationen findet man auf der Internetseite: [www.mobileshessen2020.de](http://www.mobileshessen2020.de)

Im gesamten Landkreis Kassel erfolgte in den letzten Jahren schrittweise eine entsprechende Ausschilderung. Die Maßnahme wurde vom Land Hessen gefördert.

Wünschenswert wäre eine gleiche Initiative auf Kreisebene; ansonsten auf Nordwaldeckebene oder in der LEADER-Region.

Bevor man eine entsprechende Neubeschilderung vornimmt, sollte man entscheiden, auf welchen Straßen/Wegen man den Radfahrer führen will. Dieses sollte möglichst in Absprache mit den angrenzenden Städten/Gemeinden erfolgen. Eine Abstimmung mit der Stadt Volkmarsen erfolgte seitens der Stadt Wolfhagen und der Gemeinde Breuna leider nicht.

## 6. Vorschlag für zukünftige Wegführung

Hinweis:

Alter Text wurde herausgenommen. Vorschläge werden in der SIBA-Sitzung am 20.07.2020 beraten.

### 6.5 Allgemeines zur Wegweisung für Radfahrer

Mängel:

Es gibt im gesamten Stadtgebiet keine Wegweiser in Richtung der Nachbarstädte/-gemeinden Wolfhagen, Breuna und Diemelstadt.

Es gibt ebenfalls keine Wegweiser zu den örtlichen Freizeitanlagen (z. B. Burgschwimmbad, Freibad Ehringen) oder anderen Sehenswürdigkeiten (z. B. Kugelsburg).

Es gibt keine Wegweisung zu den Stadtteilen Herbsen, Hörle und Lütersheim.

Der Radfahrer muss sich, um die o. g. Ziele zu erreichen, anhand der Straßenwegweiser oder anderen Hinweistafeln orientieren. Dieses erfolgt dann meist entlang von Landes- oder Kreisstraßen, wo die Gefahren für den Radfahrer steigen.

Eine schnelle Zielführung ist somit nicht gegeben. Der Radfahrer ist genervt, weil das Lesen von Radwegekarten (soweit überhaupt vorhanden) oder das Befragen von anderen Verkehrsteilnehmern Zeit kostet und das gewählte Ziel nicht schnell gefunden werden kann.

Der ortsunkundige Radfahrer weiß / erkennt ja nicht, dass die Wegweisung lückenhaft ist. Er schlägt dadurch vielleicht öfters den falschen Weg ein, was für ihn ärgerlich ist.

## 7. Konzepterstellung

Ob ein Radwegekonzept erstellt werden soll und welche grundlegenden Gedanken dieses Maßnahmenkonzept beinhalten sollte, müsste in den städtischen Gremien entschieden werden. Die Radverkehrskonzeption könnte als System aus den Bausteinen Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation entwickelt werden.

Es gibt derzeit keine Erkenntnisse bzw. belegbare Zahlen darüber, welche Straßen / Wege die Volkmarser Radfahrer am häufigsten benutzen. Derartige Zahlen können man im Zuge der Erstellung eines Radwegekonzeptes ermitteln (z. B. Befragung von Schülern oder der gesamten Volkmarser Bevölkerung).

Im einem Radwegekonzept könnten auch weitere Grundlagen, die für eine Netzplanung für den Radverkehr von Bedeutung wären, erhoben / ermittelt werden. Das wäre z. B. eine Lokalisierung von Quellen und Zielen für Fahrten mit dem Fahrrad. Quellen und Ziele des Radverkehrs könnten in der Kernstadt wie folgt unterteilt werden:

- **zusammenhängende Wohngebiete,**
  - Scheidfeld (südlich der Bahnlinie bis zum Naturschutzgebiet)
  - Altstadt
  - Herbser Straße (nördlich des Külter Weges)
- **Schulen und Kindergärten**
  - Kugelsburgschule (Bevelterbergstraße / Ehringer Weg)
  - Grundschule Villa R (Schulstraße)
  - Städtische Kita (Gerichtsstraße)
  - Katholische Kita (Breslauer Str. / Scheidfeldstr.)
- **Schwerpunkte von Arbeitsplätzen**
  - Wetterweg (Firmen Henkelmann u.a.)
  - Am Stadtbruch (Firmen Phönix u.a.)
  - Steinweg / Wittmarstraße (Rathaus u.a.)
- **Einkaufs- und Dienstleistungsbereiche**
  - Gerichtsstraße (EDEKA)
  - Steinweg / Mühlenweg (REWE)
  - Arolser Straße (ALDI)
  - Steinweg / Wittmarstraße (mehrere kleinere Geschäfte)
- **wichtige Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs**
  - Arolser Straße (Bahnhof/Bus) – Zentraler Punkt des öffentlichen Verkehrs
  - Alle wichtigen Verbindungen des öffentlichen Nahverkehrs treffen an dieser Stelle aufeinander und bieten zahlreiche Anbindungen in die umliegenden Städte sowie in die Mittel- und Oberzentren Bad Arolsen, Warburg, Kassel und Korbach.
  - Steinweg / Marktplatz (Bus)
- **größere Freizeiteinrichtungen wie Bäder und Sportstätten**
  - Schulstraße (Stadthalle und Fußball- und Faustballplätze)
  - Ehringer Weg (Schulsporthalle)
  - Kasseler Straße (Burgschwimmbad, Kugelsburg, Wohnmobilstellplatz u. Freizeitanlage Sauerbrunnen)

Anhaltspunkte dafür, welche Ziele von Radfahrer oft angefahren werden, könnten an einem sonnigen Sommertag auch leicht ermittelt werden, in dem man bestimmte Orte anfährt und die Anzahl der Räder zählt oder die Radfahrer befragt. Unterschiede wird es aber in der Tageszeit (z. B. Unterschiede zwischen Schulzeiten und schulfreien Zeiten) und an den Wochentagen (Mo.-Fr. bzw. Sa.-So.) geben. Die Anzahl der vorhandenen Fahrradständer/-parkanlagen vor bestimmten Gebäude/Einrichtungen lässt jedoch auch schon eine Tendenz erahnen.

Folgende weitere Themen könnten in Zuge einer Konzepterstellung behandelt werden:

- Bedarf an Fahrradabstellanlagen
- Gefährliche Querungssituationen
- Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr gegen die Fahrtrichtung
- Unfallanalyse
- Unterschiedliche Nutzergruppen

Im November 2019 wurde veröffentlicht, dass der Landkreis ein **kreisweites Radwegekonzept** erstellen lassen will (siehe nachfolgenden Pressebericht).



## Kreisweites Radwegekonzept für Waldeck-Frankenberg

Wiesbaden, 25. November 2019

Mit rund 64.000 Euro unterstützt das Land Hessen den Landkreis Waldeck-Frankenberg bei der Erstellung eines kreisweiten Konzepts für den Alltagsradverkehr. Die Gesamtkosten des Projekts belaufen sich auf 100.000 Euro.

Das Radverkehrsnetz des Landkreises wird zunächst analysiert: Dabei sind die Anbindungen der Stadt- und Ortskerne genauso wichtig wie die Verbindungen zu Bahnhöfen und zentralen Bushaltestellen. Es sollen Maßnahmen identifiziert werden, die das Radfahren sicherer und attraktiver machen, auch in Kombination mit dem ÖPNV. Um zum Umstieg vom Auto aufs Fahrrad zu motivieren, hat der Landkreis vor allem die alltäglichen Wege zur Arbeit, zur Schule und zum Einkaufen im Blick. Im Rahmen einer Online-Beteiligung können die Bürgerinnen und Bürger ihre Ideen einbringen und auf Lücken im Radwegenetz hinweisen.

Das Radverkehrskonzept des Landkreises Waldeck-Frankenberg ist Bestandteil der Zusammenarbeit der fünf nordhessischen Landkreise Schwalm-Eder, Hersfeld-Rotenburg, Kassel und Werra-Meißner für ein gemeinsames Radwegemanagement-System.

Förderung nach Nahmobilität Richtlinie

Die Zuwendung erfolgt nach der Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität, die seit August 2017 gilt. Nach dieser können neben investiven Maßnahmen zur Stärkung des Fuß- und Fahrradverkehrs auch entsprechende Planungen, Konzepte und sogar Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit Zuschüsse erhalten.

Der Landkreis hat bereits im Jahr 2018 ein Radwegekonzept für den Bereich „Tourismus“ beschlossen. Die Anfrage bei Kreis (Stand: 10.03.2020) ergab, dass die Planungsleistungen für das nunmehr bewilligte Konzept noch nicht ausgeschrieben wurden. Sobald ein Büro beauftragt ist, werde man gemeinsam auf die Kommunen zukommen, um deren Erkenntnisse einarbeiten zu können. Bei der Konzepterstellung würde man lediglich die regionalen und überörtlichen Radwege und Verbindungswege untersuchen. Ins Detail wäre man auf Ortsebene nicht gehen. Die Erstellung von örtlichen Radwegekonzepten (wie z. B. in Diemelstadt) wäre wünschenswert. Das im Auftrag des Landkreises zu beauftragte Konzept decke diese Inhalte nicht ab.

Die **Stadt Diemelstadt** lässt derzeit ein Radwegekonzept erstellen und hat dafür eine Landesförderung in Höhe von 18.900,00 Euro bewilligt bekommen. Schwerpunktmäßig geht es dabei jedoch um einen Lückenschluss des Diemelradweges im Bereich Wrexen / Orphetal.

## 8. Maßnahmenvorschläge

Hinweis:

Alter Text wurde herausgenommen. Vorschläge werden in der SIBA-Sitzung am 20.07.2020 beraten.

### 8.1 Beschilderungs- und Markierungsmaßnahmen

### 8.2 Bauliche Maßnahmen

## 9. Fördermöglichkeiten

Folgende Infos findet man auf der Internetseite [www.mobileshessen2020.de](http://www.mobileshessen2020.de)

Zur Finanzierung von Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität steht den Kommunen in Hessen eine Vielzahl von Möglichkeiten zur Verfügung. Das Spektrum der Förderung im Bereich des Fuß- und Radverkehrs reicht von dem Europäischen Programm zur europäischen territorialen Zusammenarbeit über die Fördermöglichkeiten des Bundes bis hin zur Förderrichtlinie Nahmobilität des Landes Hessen. Im Folgenden sind verschiedene Förderprogramme der EU, des Bundes und des Landes Hessen aufgelistet.

### 9.1 Fördermittel des Landes Hessen

#### 9.1.1 Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität

Die Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität ist ein neues Förderinstrument für hessische Kommunen. Seit dem 21. August 2017 ist die Förderrichtlinie Nahmobilität in Kraft. Im aktualisierten Durchführungserlass vom 23. April 2018 werden wichtige Hinweise für die Förderung gegeben.

Gefördert werden Projekte für die Mobilität

- zu Fuß,
- mit dem Fahrrad (auch mit Elektrounterstützung)
- und weiteren nicht motorisierten Verkehrsmitteln bzw. Fortbewegungsmöglichkeiten
- auch in der Verknüpfung mit dem Bus- und Bahnverkehr

#### 9.1.2 Verkehrsinfrastrukturförderung (VIF) Kommunaler Straßenbau

Für den Ausbau der kommunalen Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur stehen rund 8 Millionen Euro pro Jahr an Bewilligungsvolumen zur Verfügung. Hinzu kommen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Förderung von Straßenneu- oder -ausbau und ÖPNV-Stationen. 2017 konnten erstmals alle beantragten förderfähigen Maßnahmen bewilligt werden.

#### 9.1.3 Geh- und Radwegebau in der Baulast des Bundes und des Landes Hessen

Geh- und Radwegebau ist grundsätzlich die Aufgabe des Straßenbaulastträgers. Im Rahmen der Sanierungs-offensive werden bis 2022 insgesamt 60 Radwege an Landesstraßen mit einem Volumen von 30 Mio. Euro neu gebaut. Das entspricht durchschnittlich rund 4,0 Mio Euro.

Für Projekte und Maßnahmen zum Fuß- und Radwegebau an Bundes- und Landesstraßen wenden Sie sich an den zuständigen Regionalbevollmächtigten bei Hessen Mobil.

#### 9.1.4 Städtebauförderung

Zu den Instrumenten der Stadtentwicklung und -erneuerung zählen die Bund-Länder-Förderprogramme wie:

- Stadtumbau in Hessen
- Soziale Stadt
- Aktive Kernbereiche in Hessen
- Städtebaulicher Denkmalschutz
- Die Innenstadtoffensive "Ab in die Mitte"

## 9.2 Fördermittel des Bundes

### 9.2.1 Kleinserienrichtlinie der Nationalen Klimaschutzoffensive

Seit dem 01. März 2018 fördert das Bundesumweltministerium im Rahmen der Nationalen Klimaschutzrichtlinie auch "Schwerlastfahrräder mit elektrischer Antriebsunterstützung (Schwerlastfahrräder)". Die Förderung läuft bis zum 28. Februar 2021.

Gefördert werden E-Lastenfahrräder sowie E-Lastenanhänger die jeweils ein Mindest-Transportvolumen von einem Kubikmeter (m<sup>3</sup>) und eine Nutzlast von mindestens 150 Kilogramm aufweisen. Bei Gespannen muss das Gesamttransportvolumen mindestens 1 m<sup>3</sup> erreichen.

Die Förderhöhe ist auf eine Förderhöchstgrenze von 30 % (jedoch maximal 2.500 Euro) der förderfähigen Ausgaben oder Kosten festgelegt. Förderanträge sind an das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) in Eschborn zu richten. Anträge sind unbedingt vor Beginn des Vorhabens zu stellen.

Weitere Informationen finden Sie unter <https://www.klimaschutz.de/kleinserien-richtlinie> sowie auf [www.bafa.de](http://www.bafa.de).

### 9.2.2 Nationale Klimaschutzinitiative

Im Bereich Klimaschutz und nachhaltige Mobilität werden gefördert:  
 Infrastrukturelle Investitionen, die mittel- bis langfristig zu einer Steigerung des Radverkehrsanteils führen und somit zu einer nachhaltigen Reduzierung von Treibhausgasemissionen bei der Personenmobilität beitragen.  
 Klimaschutz bei Beleuchtungs- und Lichtsignalanlagen.

Antragsberechtigte sind vor allem Kommunen. Höhere Förderquote für Klimaschutzinvestitionen in Kindertagesstätten, Schulen, Einrichtungen der Kinder- und Jugendhilfe und Sportstätten. Außerdem erhöhte Förderquote für finanzschwache Kommunen.

Kumulierbarkeit mit Drittmitteln, Zuschussförderungen und Förderkrediten ist zugelassen, sofern eine angemessene Beteiligung durch Eigenmittel von mindestens 15 Prozent erfolgt.

### 9.2.3 Nationaler Radverkehrsplan 2020

Nichtinvestive Modellprojekte zur Förderung der Fahrradmobilität:

- Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Radverkehr.
- Erprobung und Schaffung von Angeboten im Bereich Radverkehr und/oder nachhaltige Mobilität (z. B. Verknüpfung des Fahrrads mit anderen Verkehrsmitteln, insbesondere dem ÖPNV).
- Ergebnisse müssen übertragbar sein oder neue Erkenntnisse bringen.

Projektbeispiel: Fahrradmobilität in großen Gewerbe- und Dienstleistungsstandorten

## 9.3 Fördermittel der Europäischen Union

### 9.3.1 INTERREG

Die Projekte des Interreg-Europe werden immer gemeinsam mit europäischen Projektpartnern durchgeführt. Antragsberechtigt sind:

- Nationale, regionale oder lokale Behörden,
- Einrichtungen des öffentlichen Rechts, z.B. Agenturen für Regionalentwicklung, Wirtschaftsfördergesellschaften, Hochschulen,
- Private Organisationen ohne Gewinnerzielungsabsicht.

Beispiel aus dem Themenfeld Low – Carb- Economy:

- Radschnellwege-Projekt des Regionalverbandes Frankfurt Rhein-Main GatewayGardens
- EU-Förderprojekt CHIPS („Cycle Highways Innovation for Smarter People Transport and Spatial Planning“)
- Partner: Provinz Gelderland (Niederlande), Regionalverband Frankfurt-Rhein-Main und der Regionalverband Ruhr

### 9.3.2 ELER

Der Europäische Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des Ländlichen Raums (ELER) unterstützt die Entwicklung auf regionaler und lokaler Ebene. Ziele für Hessen:

- touristische Infrastrukturen und Marketingstrategien weiterentwickeln sowie regionale Kooperationen stärken
- Modelle zum Erhalt und der Entwicklung einer bedarfsgerechten Versorgungsinfrastruktur entwickeln und umsetzen

Ein Beispiel für eine ELER Förderung in Hessen ist der Hessische Radfernweg Fulda-Radweg R1

- Bau- und Ausbau mit Mitteln der VIF
- Marketing und teilweise Ausstattung mit ELER – Mitteln

### 9.3.3 EFRE

Aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) wird die Entwicklung der städtebaulichen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Strukturen gefördert.

In Hessen werden die Mittel zur nachhaltigen Stadtentwicklung eingesetzt. Sie sind primär vorgesehen zur

- Entwicklung von innerstädtischen Flächen- oder Gebäudebrachen
- Neuschaffung und -gestaltung von Grünflächen und Stadtplätzen
- Das Programm richtet sich auch an kleine und mittelständische Unternehmen, die beispielsweise Maßnahmen zur Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität umsetzen möchten.
- Zuständig: Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (HMUKLV); Referat Städtebau und Städtebauförderung

### 9.4 Förderung der Nahmobilität

Im Falle einer Konzepterstellung wäre zu prüfen, welche Maßnahmen wie gefördert werden können. Die meisten Maßnahmen werden durch die „Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität“ abgedeckt. Die Förderquote liegt bei 70 %. Hier wäre die Förderung folgender Kosten möglich:

#### Investive Maßnahmen

Die folgenden investiven Maßnahmen sind förderfähig einschließlich aller Folge- und Zusammenhangsmaßnahmen:

- (1) Bau und Ausbau von straßenbegleitenden und selbstständigen Fuß- und Radwegen sowie kombinierten Geh-/Radwegen
- (2) Bau und Ausbau von Brücken und Durchlässen im Zuge von Fuß- und Radwegen sowie kombinierten Geh-/Radwegen
- (3) Wegweisung und ergänzende Infrastruktur zur Beschilderung von Radrouten
- (4) barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen
- (5) Knotenpunktaus- und -umbau im Zuge von Fußgänger- und Fahrradrouten einschließlich Lichtsignalanlagen
- (6) Bau und Ausbau von Querungshilfen
- (7) Bau- und Ausbaumaßnahmen zur Realisierung von Radschnell- und Rad-Direktverbindungen
- (8) Bau und Ausbau von Fußwegen im Zuge von Radschnell- und Rad-Direktverbindungen
- (9) Einrichtung von Fahrradstraßen
- (10) Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum und auf dem Gelände öffentlicher Einrichtungen (z.B. Schulgelände) sowie an Mobilitätsstationen, Bike+Ride-Anlagen, Fahrradgaragen und –stationen
- (11) Investitionen für innovative Modellprojekte gemäß Teil II Ziff. 1 einschließlich wissenschaftlicher Begleitung
- (12) Planungsleistungen in Verbindung mit den oben genannten baulichen Maßnahmen

#### Planungen und Konzepte

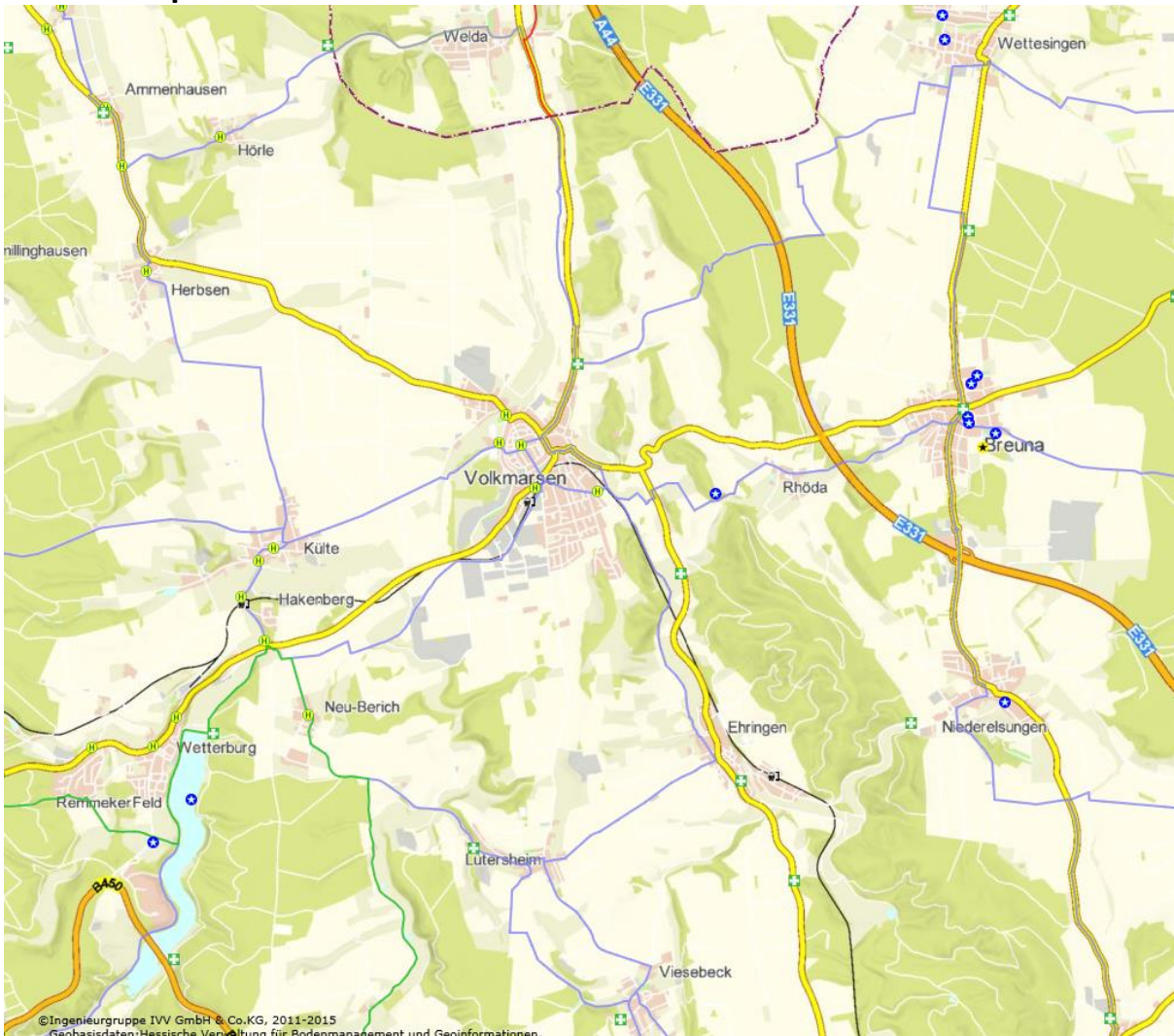
Im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel können insbesondere gefördert werden:

- (1) Fuß- und Radwegenetzanalysen und –planungen
- (2) Beratungsleistungen für Mobilitätsmanagement an Schulen und öffentlichen Einrichtungen
- (3) Machbarkeitsstudien für Modellprojekte zur Nahmobilität
- (4) Nahmobilitäts-Checks
- (5) Fuß- und Radverkehrskonzepte für Großveranstaltungen

#### Öffentlichkeitsarbeit

Im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel kann die Öffentlichkeitsarbeit der Antragsberechtigten (Teil I 4.) zur Förderung der Nahmobilität gefördert werden.

# Radroutenplaner Hessen



©Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co.KG, 2011-2015  
Geobasisdaten: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformationen.

## Legende

### Routendarstellung

- Route auf dem Radnetz
- Route außerhalb des Radnetzes
- Ausgewählte Themenroute
- Ausgewählte Mountainbike-Tour
- Überregionale Themenrouten
- Regionale Themenrouten
- Lokales Radnetz (Hauptstrecke)
- Lokales Radnetz (Nebenstrecke)

### Darstellung Steigungen

- Steigungen kleiner 2%
- Steigungen zw. 2% und 5%
- Steigungen größer 5%

### Wegeoberfläche

- Asphalt
- Beton, Pflaster
- Schotter, Splitt
- Naturboden
- Sonstige
- Keine Angabe

### Sehenswürdigkeiten

- Sehenswürdigkeit
- Burg/Schloss
- Campinganlage
- Flugplatz
- Handwerk/Industriekultur
- Kirche/Kloster
- Mühle/Fachwerk
- Natur/Parks
- Schwimmbad/Therme
- Sport-/Freizeitanlagen
- Stadt/Denkmal
- Unterhaltung
- Wasser/Talsperre
- Zoo/Tierpark
- Sonstige

### Sonstige Symbole

- Startpunkt der Route
- Zwischenpunkt der Route
- Zielpunkt der Route
- Bahnhof
- Haltestelle Freizeitlinie
- Touristinformation
- Jugendherberge
- Bett+Bike Betrieb
- Achtung
- Hinweis
- Baustelle
- Fähre
- Rettungspunkt

### Karte

- Schienen
- Landesgrenze
- Kreisgrenze
- Bebauung
- Wald
- Wiesen
- Felder
- Gewässer
- Industrie/Gewerbe
- Parks und Sportanlagen

## Infos von der Internetseite des ADFC

### Rennrad und Radwegebenutzungspflicht



Immer wieder einmal wird der ADFC gefragt, ob es eine spezielle Regelung gibt, die es Benutzern von Rennrädern (oder allgemein besonders schnellen Radfahrern) erlaubt, trotz vorhandenem, benutzungspflichtigem Radweg die Fahrbahn zu benutzen.

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) kennt jedoch keine Ausnahmeregelung von der Radwegebenutzungspflicht, die unmittelbar an bestimmte Fahrradtypen (wie z.B. Rennräder) oder an eine bestimmte Geschwindigkeit geknüpft ist. Insofern handelt es sich bei der Vermutung, dass Rennradbenutzer oder Mitglieder von Radsportvereinen pauschal von der Radwegebenutzungspflicht befreit sind, lediglich um eine (allerdings scheinbar weit verbreitete) Großstadtlegende, die aber nicht von der StVO gedeckt ist.

#### **Nicht jeder Radweg muss aber benutzt werden:**

1) Die Benutzungspflicht ist seit der Novelle der Straßenverkehrsordnung von 1998 nur noch dann gegeben, wenn der Radweg durch ein blaues Schild (Zeichen 237, 240, 241) gekennzeichnet ist. Wo dies fehlt, darf auch bei vorhandenem Radweg die Fahrbahn benutzt werden (sogenannte "andere Radwege" mit freiwilliger Benutzung gem. § 2, Abs. 4, Satz 3 StVO).

Hintergrund dieser Regelung ist die Erkenntnis, dass baulich abgesetzte Radwege in vielen Fällen ein höheres Unfallrisiko für Radfahrer bedeuten als die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn. Auf baulich abgesetzten Radwegen kommt es vermehrt zu Konflikten mit Fußgängern. Insbesondere an Kreuzungen und Einmündungen besteht überdies ein hohes Konfliktpotenzial mit einfahrenden und abbiegenden Kraftfahrern, da diese durch die oft fehlende Sichtbeziehung nicht mit kreuzenden Radfahrern rechnen, und da sich auch Radfahrer wegen des subjektiven Sicherheitsgefühls, das ihnen der Radweg vermittelt, oft zu sorglos verhalten. Aus diesem Grund hat der Gesetzgeber die Benutzungspflicht für Radwege seit der StVO-Novelle an bestimmte Mindeststandards geknüpft.

2) Geschlossene Verbände ab 16 Radfahrern dürfen die Fahrbahn auch dann zu zweit nebeneinander befahren, wenn ein benutzungspflichtiger Radweg vorhanden ist (geschlossener Verband gem. § 27 StVO). Dies gilt ebenfalls unabhängig vom benutzten Fahrradtyp; eine besondere Verbandsregel für Radrennfahrer gibt es nicht.

3) Wenn ein als benutzungspflichtig ausgeschilderter Radweg objektiv unbenutzbar ist, muss man ihn nicht befahren. Dies kann z.B. der Fall sein, wenn er vereist, von Pflanzen überwuchert oder von falsch geparkten Autos blockiert ist. Auch wenn der Radweg nicht erreichbar ist (Beispiel: Liegedreirad oder Fahrradanhänger passt nicht durch eine vor dem Radweg angebrachte Umlaufsperrung hindurch) muss er nicht benutzt werden. In solchen Fällen darf man auf die Fahrbahn (nicht aber auf den Fußweg!) ausweichen. Das Kriterium der Unbenutzbarkeit wird zwar im Einzelfall unterschiedlich eng zu fassen sein (bei einem MTB beispielsweise anders als bei einem Rennrad); allein die Tatsache aber, dass man

sein Rennrad nicht voll ausfahren kann, wird in der Regel nicht als Grund zum Ausweichen auf die Fahrbahn anerkannt. Man ist aber auch nicht verpflichtet, sofort nach einem Hindernis wieder auf den Radweg zu wechseln, sondern man darf auf der Fahrbahn weiterfahren, bis ein gefahrloses Wechseln auf den Radweg (Bordsteinabsenkung, Einmündung) möglich ist.

4) Theoretisch sieht § 46, Abs. 1, Satz 1 StVO die Möglichkeit vor, dass die Straßenverkehrsbehörden in bestimmten Einzelfällen Ausnahmen von den Vorschriften über die Straßenbenutzung genehmigen können. Interessierte Radsportler sollten sich wegen dieser Frage mit dem Bund deutscher Radfahrer (BDR) als dem für den Radsport zuständigen Sportverband oder einem lokalen Radsportverein in Verbindung setzen. Adressen sind auf den Internetseiten des BDR unter <http://www.rad-net.de> zu finden.

Mit dem Gewicht des Fahrrades hat die Frage der Radwegbenutzung übrigens nichts zu tun: Die manchmal in diesem Zusammenhang erwähnte 11 kg-Grenze hat keine Relevanz für die Radwegbenutzung, sondern galt für die Ausstattungsvorschriften zur Beleuchtung: Für Rennräder bis 11 kg gab es bis zur allgemeinen Freigabe der Batteriebeleuchtung im Jahre 2013 die Sonderregelung, dass anstelle des sonst vorgeschriebenen Dynamos auch batterie- bzw. akkubetriebene Leuchten verwendet werden durften.

## ABC der Fachbegriffe

*Zitate - soweit nicht anders angegeben - aus FGSV: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 1995 (ERA 95)*

*Zitate mit \* aus C.R.O.W. (1994, S.314-325)*

**abgesetzte Führung, gering/mittel/weit:** Abstand der Radfahrerfurt zum Rand der Hauptfahrbahn, <2 m gering, 2-4 m mittel, > 4 m weit abgesetzt (IVH/PGV 1992:5)

**Angebotsstreifen, siehe Schutzstreifen**

**Aufgeweiteter Radaufstellstreifen:** "Aus einem Radfahrstreifen, Schutzstreifen oder Radweg hervorgehender, sich über eine volle Fahrstreifenbreite erstreckender Aufstellbereich für Radfahrer an signalisierten Knotenpunkten."

**Aufstellbereich/ -fläche:** \* "Teil einer Fahrbahn, der für das Aufstellen des Verkehrs in der angegebenen Fahrtrichtung bei Warten auf freie Fahrt gedacht ist."

**Aufstellstreifen:** \* "Fahrstreifen in einem Aufstellbereich."

**Erschließungsstraße:** Oberbegriff für Anliegerstraßen und Sammelstraßen, die für den Kfz-Verkehr Erschließungsfunktion haben. Innerhalb von Wohngebieten sind diese Straßen in der Praxis meist in Tempo-30-Zonen integriert. Für den Radverkehr können diese Straßen durchaus Teil von Hauptverbindungen sein.

**Fahrradstraße:** "Eine Erschließungsstraße mit besonderer Bedeutung für den Radverkehr kann als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Fahrradstraßen sind mit Zeichen 244 StVO (Verkehrszeichen 'Fahrradstraße') am Beginn und Zeichen 244a am Ende gekennzeichnet. Kraftfahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise mit Zusatzzeichen (z.B. 'Kfz frei') zugelassen."

**Gehweg, Radfahrer frei:** Gehweg, der für ein Befahren durch Radfahrer freigegeben ist. Fußgänger haben Vorrang.

**Gemeinsamer Geh- und Radweg:** "Straßenbegleitender oder selbständig geführter Weg, der im Mischverkehr durch Fußgänger und Radfahrer genutzt wird. Für Radfahrer besteht Benutzungspflicht, sie haben auf Fußgänger Rücksicht zu nehmen."

**Hauptverkehrsstraße:** Angebaute oder anbaufreie Straße mit (Kfz-)Verbindungs-funktion, in der Praxis innerorts meist mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50m/h, streckenweise auch darüber.

**Knotenpunkt:** Oberbegriff für Kreuzungen und Einmündungen

**Lichtsignalanlage, LSA:** \* "Gesamtheit aller technischen Maßnahmen für eine Lichtsignalregelung.", im alltagsdeutsch: Ampel mit allem, was dazugehört (für Juristen auch: Licht\_zeichen\_anlage).

**Mischverkehr:** "Führung des Radverkehrs auf gemeinsamer Fläche mit anderen Verkehrsarten, auf der Fahrbahn zusammen mit dem Kraftfahrzeugverkehr oder auf dem Gehweg zusammen mit dem Fußgängerverkehr." In einigen Untersuchungen wird unter Mischverkehr ausschließlich die Führung des Radverkehrs gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn verstanden.

**Mittelinsel:** \* "Verkehrinsel, die zwei entgegengesetzte Verkehrsströme trennt". Kann als Überquerungshilfe verwendet werden und sollte dann, wenn auch Fahrräder überqueren können sollen, mind. 2,50 m breit sein. Für zusätzliche Fahrradanhänger nicht unter 3,00 m breit.



**Modal-Split:** \* Verteilung der Wege sich fortbewegender Personen oder transportierter Güter auf die verschiedenen benutzten Verkehrsmittel

**Öffnung einer Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung:** die Öffnung einer echten Einbahnstraße (Zeichen 220 StVO) durch Anbringen des Zusatzzeichen 1022-10 ('Radfahrer (Sinnbild) frei') zum Zeichen "Verbot der Einfahrt", Zeichen 267 StVO, vgl. unechte Einbahnstraße.

**Radfahrersignal:** \* "Signalgeber, auf dem ein Fahrrad abgebildet ist, und mit dessen Hilfe der .. Fahrradverkehr [an Ampeln] geregelt wird."

**Radfahrererfurt:** Markierung, durch die ein Radweg über einen Knotenpunkt weitergeführt wird und die den Vorrang der Radfahrer unterstreicht. Wird auch an Lichtsignalanlagen verwendet. Im Regelfall: 25 cm breit, 50 cm lang, 20 cm Lücke.

**Radaufstellstreifen:** siehe Aufgeweiteter Radaufstellstreifen

**Radfahrstreifen:** "Ein auf der Fahrbahn durch Radfahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295 StVO [dicke, durchgezogene Linie]) abgetrennter und durch Verkehrszeichen (Zeichen 237 StVO) ausgewiesener Sonderweg für Radfahrer mit Benutzungspflicht."

**Radroute, auch Veloroute:** "attraktive Hauptverbindungen eines Radverkehrsnetzes, die über längere Strecken durchgehend benutzbar sind und sich in der Regel aus verschiedenartigen Netz-elementen zusammensetzen" (ALRUTZ/ FECHTEL/ KRAUSE 1989:9). Sie können also in Form von Radverkehrsanlagen, im Mischverkehr auf der Fahrbahn oder über Gehwege geführt werden. Für diese Arbeit wird der Begriff weiter eingegrenzt: Velorouten sollen im größeren Anteil der Strecke in Erschließungsstraßen oder Grünanlagen verlaufen.

**Radverkehrsanlage:** "Eine Anlage für den Radverkehr, die durch bauliche Maßnahmen, durch Markierungen und/oder durch verkehrsregelnde Maßnahmen geschaffen wird."

**Radverkehrsnetz:** Flächendeckendes, lückenloses Netz von Verbindungen für den Radverkehr, das nicht nur Radwege, sondern alle Arten von Radverkehrsanlagen und die Führung über verkehrsarme Straßen ohne Radverkehrsanlage umfasst.

**Radweg:** "Straßenbegleitender oder selbständig geführter Sonderweg für Radfahrer." Nach der bis 1998 geltenden Regelung waren Radwege für Radfahrer grundsätzlich benutzungspflichtig. Seitdem "müssen nur noch Radverkehrsanlagen, die mit Zeichen 237, 240 oder 241 gekennzeichnet sind, von den Radfahrern benutzt werden. Nicht gekennzeichnete, sogenannte 'andere Radwege' dürfen sie benutzen." (FGSV 1997:11)

**Radweg, selbständig geführter:** "Von anderen Verkehrswegen unabhängig trassierter Radweg."

**Radweg, straßenbegleitender:** "Von der Fahrbahn baulich durch einen Trennstreifen oder ein Bord mit Sicherheitstrennstreifen getrennter Radweg."

**Radwegenetz:** Flächendeckendes, lückenloses Netz aus selbständigen und straßenbegleitenden Radwegen sowie gemeinsamen Geh- und Radwegen. Im Gegensatz zum Radverkehrsnetz enthält es nicht die Straßen, die der Radverkehr im Mischverkehr mit Kraftfahrzeug zusammen befährt.

**Route:** kurz für Velo- oder Radroute gebraucht

**Schutzstreifen (früher Angebotsstreifen):** "Durch Markierung (Zeichen 340 StVO: unterbrochener, 12 cm dicker Strich, 1,00 m Farbe, 1,00 m Lücke) hervorgehobener Seitenbereich der Fahrbahn, der bevorzugt den Radfahrern vorbehalten sein soll, aber auch vom Kraftfahrzeugverkehr im Begegnungsverkehr befahren werden darf. Er darf im Unterschied zum Radfahrstreifen nicht als

Sonderweg für Radfahrer (Zeichen 237 StVO) ausgewiesen werden. Ruhender Verkehr darf auf dem Schutzstreifen nicht zugelassen werden."

**Soziale Sicherheit:** Sicherheit vor Bedrohungen und Überfällen im öffentlichen Raum (nach BOESCH 1992, S.21).

**Überquerungsanlage:** "Bauliche und/oder verkehrsregelnde Maßnahme, die das Überqueren einer Hauptverkehrsstraße außerhalb von Knotenpunkten für Radfahrer (und Fußgänger) sichert oder erleichtert." Im Regelfall ist sie mit einem Vorrang für Radfahrer oder Fußgänger verbunden. Demgegenüber ist die Überquerungshilfe nicht mit einem Vorrang für Radfahrer/Fußgänger verbunden.

**Umlaufzeit:** \* "Zeitspanne, in der die Phasen einer Lichtsignalanlage von allen Richtungen durchlaufen werden, inklusive Phasenübergängen."

**Unechte Einbahnstraße:** "Straße mit Radverkehr in beiden Richtungen auf der Fahrbahn; beim Kraftfahrzeugverkehr wird jedoch durch Beschilderung (Zeichen 267 StVO mit Zusatzschild 1022-10 .. ['Verbot der Einfahrt' mit 'Radfahrer frei'] die Einfahrt nur in einer Richtung zugelassen."

**Unfallbelastung:** Zahl der Unfälle auf die Einwohnerzahl bezogen. Einheit: Unfälle pro Einwohner und Jahr (ALRUTZ/ FECHTEL/ KRAUSE 1989:60)

**Unfalldichte:** Zahl der Unfälle bezogen auf die Streckenlänge. Einheit: Unfälle pro Kilometer Strecke und Jahr (ALRUTZ/ FECHTEL/ KRAUSE 1989:60)

**Unfallrate:** Zahl der Unfälle im Verhältnis zur Verkehrsleistung aller Verkehrsteilnehmer oder einer bestimmten Verkehrsteilnehmergruppe. Einheit: Unfälle pro Kilometer Verkehrsleistung und Jahr (ALRUTZ/ FECHTEL/ KRAUSE 1989:60). In der vorliegenden Arbeit das Verhältnis von Unfallbelastung zum Radverkehrsanteil am Modal Split.

**Veloroute, siehe Radroute**

**Verkehrsstraße:** Straßenklasse zwischen Erschließungsstraße und Hauptverkehrsstraße, die bereits maßgebliche Verbindungsfunktion hat. In der Praxis haben diese Straßen meist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

**Vorbeifahrstreifen:** "Kurzer Schutzstreifen [früher Angebotsstreifen] im Aufstellbereich signalisierter Knotenpunkte, der Radfahrern ein Vorbeifahren an wartenden Fahrzeugen bis zur Haltlinie ermöglichen soll."

**Zweirichtungsweg:** \* "Radweg, auf dem Radverkehr in zwei Richtungen zugelassen ist"

## Beschilderungsvorschriften gemäß Straßenverkehrsordnung

Gemäß der Straßenverkehrsordnung gibt es für Radfahrer folgende Sonderwege:

### Zeichen 237 - Radweg



#### Ge- oder Verbot

1. Der Radverkehr darf nicht die Fahrbahn, sondern muss den Radweg benutzen (Radwegbenutzungspflicht).
2. Anderer Verkehr darf ihn nicht benutzen.
3. Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines Radwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Radverkehr Rücksicht nehmen und der andere Fahrzeugverkehr muss erforderlichenfalls die Geschwindigkeit an den Radverkehr anpassen.
4. § 2 Absatz 4 Satz 6 bleibt unberührt ([siehe unten](#)).

### Zeichen 240 - Gemeinsamer Geh- und Radweg



#### Ge- oder Verbot

1. Der Radverkehr darf nicht die Fahrbahn, sondern muss den gemeinsamen Geh- und Radweg benutzen (Radwegbenutzungspflicht).
2. Anderer Verkehr darf ihn nicht benutzen.
3. Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Fußgänger- und Radverkehr Rücksicht nehmen. Erforderlichenfalls muss der Fahrverkehr die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen.
4. § 2 Absatz 4 Satz 6 bleibt unberührt ([siehe unten](#)).

#### Erläuterung

Das Zeichen kennzeichnet auch den Gehweg (§ 25 Absatz 1 Satz 1 – [siehe unten](#)).

### Zeichen 241 - Getrennter Rad- und Gehweg



#### Ge- oder Verbot

1. Der Radverkehr darf nicht die Fahrbahn, sondern muss den Radweg des getrennten Rad- und Gehwegs benutzen (Radwegbenutzungspflicht).
2. Anderer Verkehr darf ihn nicht benutzen.
3. Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines getrennten Geh- und Radwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, darf diese nur den für den Radverkehr bestimmten Teil des getrennten Geh- und Radwegs befahren.
4. Die andere Verkehrsart muss auf den Radverkehr Rücksicht nehmen. Erforderlichenfalls muss anderer Fahrzeugverkehr die Geschwindigkeit an den Radverkehr anpassen.
5. § 2 Absatz 4 Satz 6 bleibt unberührt. ([siehe unten](#))

#### Erläuterung

Das Zeichen kennzeichnet auch den Gehweg (§ 25 Absatz 1 Satz 1 – [siehe unten](#)).

Es handelt sich um Vorschriftszeichen nach § 41 StVO. ([siehe unten](#))

Ge- und Verbote sind im Abschnitt 5 „Sonderwege“ aufgeführt.

## § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge

### (4)

- 1 Mit Fahrrädern muss einzeln hintereinander gefahren werden; nebeneinander darf nur gefahren werden, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird.
- 2 Eine Pflicht, Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung zu benutzen, besteht nur, wenn dies durch Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet ist.
- 3 Rechte Radwege ohne die Zeichen 237, 240 oder 241 dürfen benutzt werden.
- 4 Linke Radwege ohne die Zeichen 237, 240 oder 241 dürfen nur benutzt werden, wenn dies durch das allein stehende Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ angezeigt ist.
- 5 Wer mit dem Rad fährt, darf ferner rechte Seitenstreifen benutzen, wenn keine Radwege vorhanden sind und zu Fuß Gehende nicht behindert werden.
- 6 **Außerhalb geschlossener Ortschaften darf man mit Mofas Radwege benutzen.**

### (5)

Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen, ältere Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen. Auf zu Fuß Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen. Beim Überqueren einer Fahrbahn müssen die Kinder absteigen.

### Anmerkung des ADFC:

#### *Gretchenfrage für Eltern: Gehweg oder Straße?*

Für Eltern stellt sich oft die Frage, wo fahre ich richtig, wenn ich mit meinem Kind unterwegs bin. Denn Kinder unter acht Jahren müssen auf dem Gehweg radeln, wo die Erwachsenen, die sie begleiten, nicht fahren dürfen. ADFC-Rechtsreferent Roland Huhn informiert über die rechtlichen Rahmenbedingungen:



[Radwelt 2/06: Gretchenfrage für Eltern: Gehweg oder Straße?](#)

## § 25 Fußgänger

### (1)

**Wer zu Fuß geht, muss die Gehwege benutzen.**

Auf der Fahrbahn darf nur gegangen werden, wenn die Straße weder einen Gehweg noch einen Seitenstreifen hat. Wird die Fahrbahn benutzt, muss innerhalb geschlossener Ortschaften am rechten oder linken Fahrbahnrand gegangen werden;

außerhalb geschlossener Ortschaften muss am linken Fahrbahnrand gegangen werden, wenn das zumutbar ist. Bei Dunkelheit, bei schlechter Sicht oder wenn die Verkehrslage es erfordert, muss einzeln hintereinander gegangen werden.

### (2)

Wer zu Fuß geht und Fahrzeuge oder sperrige Gegenstände mitführt, muss die Fahrbahn benutzen, wenn auf dem Gehweg oder auf dem Seitenstreifen andere zu Fuß Gehende erheblich behindert würden. Benutzen zu Fuß Gehende, die Fahrzeuge mitführen, die Fahrbahn, müssen sie am rechten Fahrbahnrand gehen; vor dem Abbiegen nach links dürfen sie sich nicht links einordnen.

### (3)

Wer zu Fuß geht, hat Fahrbahnen unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs zügig auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung zu überschreiten, und zwar, wenn die Verkehrslage es erfordert, nur an Kreuzungen oder Einmündungen, an Lichtzeichenanlagen innerhalb von Markierungen oder auf Fußgängerüberwegen (Zeichen 293). Wird die Fahrbahn an Kreuzungen oder Einmündungen überschritten, sind dort vorhandene Fußgängerüberwege oder Markierungen an Lichtzeichenanlagen stets zu benutzen.

### (4)

Wer zu Fuß geht, darf Absperrungen, wie Stangen- oder Kettengeländer, nicht überschreiten. Absperrschranken (Zeichen 600) verbieten das Betreten der abgesperrten Straßenfläche.

### (5)

Gleisanlagen, die nicht zugleich dem sonstigen öffentlichen Straßenverkehr dienen, dürfen nur an den dafür vorgesehenen Stellen betreten werden.

## § 41 Vorschriftzeichen

(1) Wer am Verkehr teilnimmt, hat die durch Vorschriftzeichen nach Anlage 2 angeordneten Ge- oder Verbote zu befolgen.

(2) **Vorschriftzeichen stehen vorbehaltlich des Satzes 2 dort, wo oder von wo an die Anordnung zu befolgen ist.** Soweit die Zeichen aus Gründen der Leichtigkeit oder der Sicherheit des Verkehrs in einer bestimmten Entfernung zum Beginn der Befolgungspflicht stehen, ist die Entfernung zu dem maßgeblichen Ort auf einem Zusatzzeichen angegeben. **Andere Zusatzzeichen enthalten nur allgemeine Beschränkungen der Gebote oder Verbote oder allgemeine Ausnahmen von ihnen.** Die besonderen Zusatzzeichen zu den Zeichen 283, 286, 277, 290.1 und 290.2 können etwas anderes bestimmen, zum Beispiel den Geltungsbereich erweitern.

[mehr zu „StVO und StVZO“ »](#)

### VwV-StVO

Wesentliche Grundlage für die Anwendung der Straßenverkehrsordnung (StVO) durch Planer und Verwaltungen sind die Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV-StVO).

[mehr zu „VwV-StVO“ »](#)



### Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

Standardwerk und maßgebliches technisches Regelwerk für Planung, Entwurf, Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen in Deutschland sind die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Das zentrale Regelwerk für den ...

[mehr zu „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ »](#)

### Zu den Zeichen 237, 240 und 241 Radweg, gemeinsamer und getrennter Geh- und Radweg

- 1 I. Zur Radwegebenutzungspflicht vgl. zu § 2 Absatz 4 Satz 2; Randnummer 8 ff.
- 2 II. Zur Radverkehrsführung vgl. zu § 9 Absatz 2, Randnummer 3 ff.
- 3 III. Wo das Ende eines Sonderweges zweifelsfrei erkennbar ist, bedarf es keiner Kennzeichnung. Ansonsten ist das Zeichen mit dem Zusatzzeichen „Ende“ anzuordnen.
- 4 IV. Die Zeichen können abweichend von Nummer III 3 zu den §§ 39 bis 43; Randnummer 12 ff. bei baulich angelegten Radwegen immer, bei Radfahrstreifen in besonders gelagerten Fällen, in der Größe 1 aufgestellt werden.

### Zu Zeichen 240 Gemeinsamer Geh- und Radweg

- 1 I. Die Anordnung dieses Zeichens kommt nur in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar und mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs vereinbar ist und die Beschaffenheit der Verkehrsfläche den Anforderungen des Radverkehrs genügt.
- 2 II. An Lichtzeichenanlagen reicht im Regelfall eine gemeinsame Furt für Fußgänger und Radverkehr aus.

Weitere Kommentare zur StVO sind in der ([s. Anlage 10.11](#)) enthalten.

## 10. Anlagen / Verzeichnis (nicht beigelegt)

- 10.1 Fotodokumentation
- 10.2 Ortsplan Volkmarsen
- 10.3 Wanderkarte Volkmarsen
- 10.4 Wanderkarte / Stadtplan Bad Arolsen
- 10.5 Rundradweg Bad Arolsen bis Volkmarsen
- 10.6 Radtouren um die Stadt Warburg
- 10.7 Hessische Fernradwegekarte
- 10.8 „Märchenhaft radeln in Nordhessen“
- 10.9 „Radeln & Touren“ (des NVV)
- 10.10 „Seen-Tour“ – Radwandern im Waldecker Land
- 10.11 Kommentar zur StVO
- 10.12 Verkehrsmengenkarte WA-KFB Nord – Ausgabe 2010
- 10.13 Übersicht Tempo-30-Zonen Kernstadt