

An den Kreistagsvorsitzenden
Herrn Karl-Heinz Funck
Riversplatz 1 - 9

35394 Gießen

Gießen, den 26. Aug. 2020

Antrag zur Überarbeitung des Radverkehrskonzepts des Landkreises Gießen

Sehr geehrter Herr Kreistagsvorsitzender Funck,

die Fraktion Gießener Linke beantragt, der Kreistag möge folgenden Antrag beschließen:

*Der vorliegende Entwurf „Radverkehrskonzept des Landkreises Gießen“ wird zur Überarbeitung in der AG Nahverkehr sowie in regionalen Versammlungen der Bürger*innen in den Nord-, Süd-, Ost- und Westkommunen des Landkreises beraten und weiter entwickelt.*

Begründung

Es ist sicher ein erster wichtiger Schritt, dass der Landkreis nach vielen Jahren des Anlaufs und mehreren nicht haltbaren Ankündigungen jetzt endlich ein Radwegekonzept vorlegt. Auch wenn man auf den ersten Blick den Eindruck hat, dass es mehr darum geht, überhaupt über einen Plan zu verfügen, weil dieser Voraussetzung für die Förderung diverser Projekte und Vorhaben ist, statt ein mit Radfahrer*innen und Bürger*innen vor Ort abgestimmtes und zukunftsweisendes Konzept vorzulegen.

Vergabe und Auftragsausführung – viel Luft nach oben

Schon die Vergabe des Auftrags wirft die Frage auf, warum man sich eines zwar renommierten Büros aus der Region bediente, obwohl es bundesweit natürlich Planungsbüros gibt, die inzwischen über einige Erfahrung bei der Erstellung von Radwegeplänen haben. Auch ein Blick auf den Vergabeauftrag zeigt, dass einige Anliegen in dem vorliegenden Konzept nicht enthalten sind – so fehlen z. B. gänzlich

- der Bedarf von Ladstationen,
- Empfehlungen von Angebots- und tariflichen Maßnahmen zur Steigerung des Radverkehrs,
- Zubringeraufkommen im Radverkehr für SPNV-Haltestellen oder die Betrachtung kombinierter Rad- und öffentlicher Verkehr für Räume abseits von SPNV-Strecken.

Darüber hinaus fehlen zu den in Kapitel 3 des Auftrags enthaltenen Anforderungen Karten / Fotos bzw. Dokumentationen, wie sie nach der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) und in anderen Konzepten üblich sind, über

- die Zahlen zum Radverkehrsaufkommen,
- über die Art der Radverkehrsführung (ob die Route ein Feldweg, eine Hauptstraße oder ein Geh- und Radweg oder ein für den Radverkehr freigegebener Feldweg ist)
- Breite der Radverkehrsanlagen,

- baulichen Zustand (Oberfläche, Bordsteinkanten, Ausprägung der Grundstückszufahrten, usw.) der Fahrradwege,
- Zustand der Einmündungen (Ausprägung und Erhaltungszustand der Furtmarkierungen),
- Zustand der Radverkehrsführung an Knotenpunkten,
- Zustand bzw. Eignung der Wegweisung (keine Aufnahme der Wegweiser, keine Darstellung, auf welchen Routen es Wegweiser gibt, Beschilderung der Routen des Gleiberger Landes und der Radrouten des Landkreises aus den 80er Jahren sind weder als Routen noch als Wegweisungspunkte erfasst).

Zu Kapitel 4 wäre es erforderlich Sperrungen und Radfahrverbote sowie Mängel bei der Beschilderung zu dokumentieren. Im Kapitel 5 (Dokumentation) wäre die Darstellung und Präsentation des Abstimmungsverfahrens erforderlich, in der die Stellungnahmen abgewogen werden und kenntlich gemacht wird, welche Anregungen ganz, teilweise oder gar nicht übernommen wurden.

Alles das verwundert nicht, da die Erfassung der Wegebeschaffenheit, der Wegweisung und der StVO-Beschilderung sowie die Dokumentation der Abwägung viel Arbeit macht, die sich die Planer erspart haben.

Bürgerbeteiligung: Fehlanzeige

Natürlich, die Kommunen, die sog. Träger öffentlicher Belange und weitere Organisationen wurden in die Erarbeitung einbezogen. Das ist vorgeschrieben und richtig. Auch der ADFC, als wichtigste Vertretung der Radfahrer*innen, wurde gehört und um Stellungnahme gebeten. Aber wirkliche Bürgerbeteiligung sieht anders aus. Will man bei der Umsetzung der vom Landkreis beschlossenen klimapolitischen und verkehrspolitischen Ziele (Senkung des CO₂-Verbrauchs u.a.) etwas erreichen, muss man die Bürger*innen ansprechen und einbeziehen – und das heißt in diesem Zusammenhang v.a. die Alltagsradfahrer*innen in den Kommunen und Orten. Sie sind – geht es um Radwege – die eigentlichen Experten und Fachleute. Dies hätte bedeutet im Planungsverlauf in allen Kommunen entsprechende Anhörungen, Treffen und Diskussionen durchzuführen, nach Vorschlägen zu fragen, eigene Pläne und Vorhaben zur Diskussion zu stellen usw..

Vorrang für straßenbegleitende Fahrradwege

Ausgehend von entsprechenden Planungen des Landes wurden stattdessen Wunschlinienkorridore als Verbindung zwischen den Oberzentren Gießen, Wetzlar und Marburg sowie die Verbindung der Oberzentren (hier: Gießen) zu den Mittelzentren (Grünberg, Hungen/Lich, Laubach) definiert, die ergänzt werden durch Wunschlinien zu Bahnhaltedpunkten, Schulen und anderen gesellschaftlich bedeutsamen Orten. Dieses Netz wurde dann mit dem vorhandenen Straßen- und Radwegenetz abgeglichen und wo immer möglich übernommen. Im Ergebnis ergibt sich daraus ein Konzept, das im Wesentlichen auf straßenbegleitende Fahrradwege entlang der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen verläuft. Die Frage ist allerdings, ob diese Top-down-Planung den Anforderungen an eine andere, umweltgerechte und sanfte Mobilität gerecht wird. Denn sehr oft sind diese Strecken weder die am besten zu fahrenden, noch die kostengünstigste Variante und schon gar nicht der sicherste Weg (s. u. Beispiel Wieseketal & Buseck). Mit dieser Herangehensweise wird der Anspruch, eine andere, alternative, nicht am Autostraßennetz orientiertes Fahrradwegesystem aufzugeben.

Aber nicht nur das, denn auf Seite 52 des Berichts zum Radwegekonzept heißt es zudem: „Wenn Wunschlinien aufgrund von Ermangelung an vorhandenen Wegen außerorts nicht auf das vorhandene Wegenetz umgelegt werden konnten, so wurde eine Führung der Radfahrer außerorts auf der Fahrbahn einer klassifizierten Straße definiert.“ Das kennen wir schon seit Jahrzehnten, Fahrradfahrer, die sich unter Autos behaupten sollen!

Innerörtliche Wege und Verbindungen werden ausgeklammert

Man kann es sich so vorstellen: Autos fahren über das Land und wann immer sie sich einem Ortsschild nähern, stoßen sie auf einen Schotterweg. Was würde passieren? Chaos, Proteste, Widerstand. Aber das ist in etwa die Situation für Radfahrer*innen, die am Ende

von fast allen Radwegen im Nichts landen. Hier wäre es wünschenswert gewesen, wenigstens für die wichtigen Fahrradwege in einem Radwegekonzept Abhilfe zu schaffen. Stattdessen heißt es auf Seite 81 des erwähnten Berichts, dass neben Fahrradabstellanlagen noch weitere Maßnahmen notwendig wären, die jedoch im *Konzept nicht berücksichtigt* würden:

- „Schaffung von sicheren Überleitungen am Beginn und Ende von bestehenden Radverkehrsanlagen sowie von Querungsstellen. Diese wurden zwar in der Maßnahmenkarte markiert, aber noch nicht vertiefend ausgearbeitet.
- Schaffung von Verbindungsstellen zwischen Radwegen und Fahrbahnen, um die Radwege z.B. von gegenüberliegenden Wirtschaftswegen aus erreichen zu können
- Erhöhung der Reisegeschwindigkeit durch Umbau von Verschwenkungen und / oder Beseitigung von zu engen Kurvenradien. Entfernung von Gehölzen, um die notwendigen Sichtdreiecke freizuhalten, oder das regelmäßige Mähen der Bankette
- Maßnahmen nach der StVO, wie beispielsweise die Freigabe von Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung, Einrichtung von Fahrradstraßen, Tempo 30-Zonen, Beschilderung von durchlässigen Sackgassen oder das Aufbringen von Randmarkierungen an Radverkehrsanlagen

Die Umsetzung dieser Maßnahmen erfordert eine weitergehende Planung mit entsprechender Detailtiefe. Eine Priorisierung dieser Maßnahmen wurde im vorliegenden Radverkehrskonzept nicht vorgenommen.“

Auf Seite 36 wird so auch zutreffend festgestellt: „Es ist zu beachten, dass sich innerhalb des Landkreises Gießen in innerörtlichen Bereichen keine durchgehenden und qualifizierten Radverkehrsanlagen befinden.“ (Ausnahme Heuchelheim, Rodheimer Straße)

Wir können uns das ausmalen: Selbst wenn mit den dafür vorgesehenen 140 Mio. Euro alle vorgesehenen Radwege gebaut wären, einigermaßen solide könnten sich Radfahrer*innen dann nur zwischen den Orten bewegen, aber nicht in ihnen.

Hauptsache - der Landkreis muss nicht zahlen!

Die geschätzten Kosten für die betrachteten und mit einem Kostenansatz versehenen Netzlücken innerhalb des Landkreises Gießen betragen rund 139.224.000,00 €, auf den Landkreis entfallen danach 11,17 Mio.€.

Im ersten Schritt – also in den nächsten 2 bis 3 Jahren – sind in der Prioritätsstufe A für den Landkreis gerade einmal 384.000 Euro vorgesehen, von insgesamt 16,5 Mio. Euro. Alle anderen Investitionen entfallen auf Land, Bund und Kommunen.

Aber – betrachten wir das gesamte Investitionsvorhaben (also A, B und C-Maßnahmen – weist der Plan für den Landkreis ein Investitionsvolumen von insgesamt 11,17 Mio. Euro aus. Also in den kommenden 10 Jahren jährlich 1,1 Mio. Euro, die in den Radwegbau investiert werden müssen! Es spricht nicht für die Glaubwürdigkeit des Herangehens und die Ernsthaftigkeit, das Radfahrkonzept zu verwirklichen, wenn die Umsetzung von Seiten des Landkreises mit finanziellen Nullrunden beginnt.

Beispiel: Wiesecktal

Klar: Nicht alle Radwegeschläge sind unsinnig. So sind auch die meisten der ohnehin vorhandenen und offiziell ausgewiesenen Radwege in den Karten eingezeichnet. Das ist aber auch nicht schwer, werden sie doch von digitalen Radwegeplanern, auf Internetkarten und Fahrradplänen dargestellt. Einzutragen, was eh vorhanden ist, ist keine Kunst – und dafür bräuchte es keine teuren Aufträge an Gutachter*innen oder Planer*innen.

Wichtig sind die Neuvorschläge und das Herausfinden besonderer Gefahrenstellen. Hier ist das Radverkehrskonzept nur selten überzeugend, überwiegend eine große Enttäuschung und manchmal der Anlass für fassungsloses Staunen. Dafür seien ein paar Beispiele angeführt.

Harbach ist ein Ortsteil von Grünberg. Die Stadt am Rande des Vogelsberges bildet mit dem Nachbarort Reiskirchen eine sich gegenseitig umschlingende Grenze. Harbach stößt daher fast rundherum jeweils an Ortsteile Reiskirchens. Wer dort wohnt, hat es zwar nicht weit zum nächsten Bahnhof. Der aber heißt Saasen und gehört eben zu Reiskirchen. Außerdem ist der Weg dahin etwas beschwerlich, nicht nur wegen der 46 Höhenmeter, die es zu erklimmen

gilt, sondern auch wegen der Qualität des Belags zumindest bei der direkten Verbindung. Fürs Fahrrad bedeutet beides einige Probleme. Ganz schwierig wird es aber, wenn Mensch von Harbach kommend, bergab fahrend, an die B49 stößt. In Richtung zur Straße versperrt ein Wald den Blick. Autos fahren hier mit voller Geschwindigkeit. So sehen typische Unfallschwerpunkte aus, die sich hier nur deshalb nicht gravierend auswirken, weil die Verbindung aus den anderen genannten Gründen kaum genutzt wird. Es gäbe eine einfache Lösung, die im Verkehrswendepan der Wiesecktal-Initiativen auch vorgeschlagen und an das Planungsbüro herangetragen wurde. Doch die machten alles falsch. Gras- und Schotterwege, die gefährliche Stelle der B49-Überquerung und alle Höhenmeter mit garantierter Vollbremsung bei der Ankunft in Harbach werden als Radverbindung vorgeschlagen, die sinnvollere Streckenführung nur ca. 100m weiter östlich plus Querungshilfe auf der Bundesstraße gar nicht erwähnt. Noch etwas weiter östlich ließe sich Harbach einfach mit Göbelnrod verbinden – ebenfalls ein Ortsteil mit Bahnhof. Doch auch diese Achse ist gar nicht erwähnt. Dafür gibt es am Bahnhof Saasen ein echtes Schmankerl. Der vorgeschlagene Weg hieße: Fahrrad auf die Schulter, durch die Wieseck waten, dann zum Bahngleis hochklettern und diese illegal überqueren. Wahrscheinlich war das auf dem Internetsatellitenbild nicht zu erkennen ...

Dafür darf, wer von Saasen nach Bollnbach will, einen kleinen Umweg fahren, um ein paar unnötige Höhenmeter klettern und wieder runterfahren zu müssen. Auf der Verbindung von Burkhardtsfelden nach Ettingshausen fehlt ein Stück in der Mitte, die eigentlich schon vorhandene, durchaus brauchbare Verbindung von Hattenrod nach Albach fehlt ganz, ebenso die von Reiskirchen nach Hattenrod über Feldwege.

Einen Ort weiter wird es nicht besser. Die Verbindung von Hattenrod zum Kernort Reiskirchen wäre wegen der dort vorhandenen Schule, Einkaufsmöglichkeiten und Verwaltung eigentlich wichtig. Vorgeschlagen wird sie auf oder entlang der vorhandenen Straße – die typische Lösung, die anderen die Kosten zuschiebt. Dabei gibt es bereits eine weitgehend nutzbare Verbindung, die nur stellenweise ergänzt werden muss, vor allem hinsichtlich der Querung von Autostraßen.

Auch in Buseck fallen sofort Lücken auf. Von Großen nach Alten-Buseck gibt es eine attraktive Feldwegeverbindung – durchgehend befestigt. Aber die fehlt. Stattdessen soll für teuer Geld direkt daneben ein neuer Radweg entlang der Landesstraße gebaut werden. Auch der sich im Bau befindende Radweg von Wieseck nach Alten-Buseck ist nicht notwendig, da eine gut zu fahrende und intensiv genutzte Verbindung von Alten-Buseck über den beleuchteten Pappelweg (bis Trohe) und dann den R7 nach Gießen existiert (allein diese beiden Straßen werden mehr als 3 Mio Euro kosten). Vorhandene Fahrradwege jenseits des Straßennetzes kann nicht nur sinnvoll, sondern auch kostensparend sein. Teile der Verbindung vom Ortskern Großen Buseck nach Beuern sind ebenfalls vergessen worden. Die geplante Verbindung von Alten-Buseck nach Daubringen verläuft auch entlang der Landstraße („Daubringer Pass“). Für Radfahrer*innen eine besondere Herausforderung. Die fast parallel verlaufende, deutlich besser zu fahrende Verbindung über einen befestigten Wirtschaftsweg fehlt. Sie ließe sich unkompliziert bis Daubringen verlängern – kostengünstiger als der Neubau entlang an der Landstraße. So ließe sich die Liste fortführen.

Auffällig ist das Auslassen der zentralen Ortsbereiche. Außer den bestehenden Radwegen, die auch in den Orten durchgehend markiert sind, fehlen hier Vorschläge. Das ist ziemlich überraschend, schließlich wohnen dort die Menschen. Auch sind etliche Schulen, Läden, Bahnhöfe, Gemeindezentren im Ortskern angesiedelt. Wie sollen Menschen fürs Radeln gewonnen werden, wenn die nutzbaren Verbindungen an den Ortsrändern enden? Ein solches Konzept arbeitet nach dem Motto: Wir machen nur, was einfach ist oder andere bezahlen. So aber entsteht kein sinnvolles Radverkehrsnetz, welches auch und gerade für den Alltag nutzbar ist. Nur dann, wenn Menschen ihr Rad nicht nur für touristische Ausflüge, sondern auch für den Weg zu Behörden, zu Schule und Ausbildung, zu Arbeit und Einkaufen nutzen, wird Autoverkehr verdrängt, werden Straßen sicherer und Flächen frei für ein besseres Leben. Daher sind die innerörtlichen Verbindungen von Wohnsiedlungen zu mobilitätserzeugenden Einrichtungen von besonderer Bedeutung – und ein Plan, der die einfach auslässt, nichts wert.

Schüler*innen aus Trohe und Alten-Buseck könnten sehr gut zur IGS Busecker Tal radeln. Doch die dafür nötige direkte Verbindung vom R7 zur Schule fehlt. Stattdessen findet sich

ein erheblicher Umweg durch den Ort Großen Buseck mit mehreren Querungen und Nutzung von Autostraßen.

Die gewählten Beispiele stammen alle aus dem Wiesekktal, also den drei Gemeinden Bus-eck, Reiskirchen und Grünberg. Solche Mängel bis Absurditäten bestehen überall. Die Bei-spielfälle sind aber besonders prägnant, weil dem Planungsbüro und auch dessen Auftrag-geber (Landkreis Gießen) eine detaillierte Vorschlagsliste mit Radwegeplan vorgelegt wurde (http://www.projektwerkstatt.de/index.php?domain_id=40&p=20882). Er wurde nicht beach-tet. Ein schlechtes Radwegekonzept und eine Missachtung von Bürger*innenbeteiligung ge-hen hier also Hand in Hand.

Mit freundlichen Grüßen



Reinhard Hamel
Fraktionsvorsitzender



Marcus Link
stellv. Fraktionsvorsitzende