

Bericht

# Nahmobilitäts-Check für die Gemeinde Bad Emstal

November 2023

**LK Argus Kassel GmbH**

in Zusammenarbeit mit

**akp\_Stadtplanung + Regionalentwicklung**  
(Unterauftragnehmer)



**Gemeinde Bad Emstal**

# **Nahmobilitäts-Check für die Gemeinde Bad Emstal**

Bericht November 2023

Auftraggeber

**Gemeinde Bad Emstal**

Kasseler Straße 57

34308 Bad Emstal

Auftragnehmer

**LK Argus Kassel GmbH**

Querallee 36

D-34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@lk-argus.de

www.lk-argus-kassel.de

gemeinsam mit (Unterauftragnehmer)

**akp\_Stadtplanung + Regionalentwicklung  
Brandt Höger König Kunze PG**

Friedrich-Ebert-Straße 153

D-34119 Kassel

Tel. 0561.700 48 68

Fax 0561.700 48 69

post@akp-planung.de

www.akp-planung.de

## **Bearbeitung**

Dipl.-Ing. Antje Janßen

Katharina Döbler, M. Sc.

Anna Luisa Sümmermann, M. A.

Dipl.-Ing. Sonja Kunze

Kassel, 15. November 2023



**Inhalt**

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>1</b>
1.1	Projektanlass	1
1.2	Projektziele	1
1.3	Projektbeteiligte und -ablauf	2
<b>2</b>	<b>Theoretische Grundlagen der Nahmobilitätsförderung</b>	<b>6</b>
2.1	FGSV-Hinweise zur Nahmobilität	6
2.2	Weitere Richtlinien und Empfehlungen	7
<b>3</b>	<b>Rahmenbedingungen der Nahmobilität in Bad Emstal</b>	<b>11</b>
3.1	Räumliche Lage, Bevölkerungsstruktur und Verflechtung	11
3.2	Nahmobilitätsziele	16
<b>4</b>	<b>Vorhandene Strategien, Konzepte und Förderprogramme</b>	<b>19</b>
4.1	Regionale Strategien und Planungen	19
4.1.1	Nahmobilitätsstrategie für Hessen	19
4.1.2	Strategie für den ÖPNV im ländlichen Nordhessen (NVV)	20
4.2	Planungen Landkreis und Gemeinde	20
4.2.1	Radverkehrskonzept Landkreis Kassel	21
4.2.2	Schülerradroustennetz (2019)	26
4.2.3	Vorschläge der Radwegeinitiative Bad Emstal	27
4.3	Förderprogramme	28
<b>5</b>	<b>Gesamtgemeindliche Bestandsanalyse und Bewertung</b>	<b>35</b>
5.1	Verkehrsnetze und Infrastruktur	35
5.1.1	Fußverkehr, Schulwege und Barrierefreiheit	35
5.1.2	Radverkehr	37
5.1.3	ÖPNV	41
5.1.4	Kfz-Verkehr	45

5.2	Verkehrssicherheit	46
5.3	Weitere Aspekte	48
5.3.1	Stadtraumgestaltung	48
5.3.2	Kommunikation und Information	48
5.3.3	Strategische Verankerung	49
5.3.4	Akteure und Prozesse	49
5.3.5	Recht und Organisation	49
<b>6</b>	<b>Bestandsaufnahme und Bewertung in Vertiefungsbereichen und entlang von Radverbindungen</b>	<b>50</b>
6.1	Auswahl und Themenstellungen der Vertiefungsbereiche und Radverbindungen	50
6.2	Ergebnisse der Bestandsanalyse entlang der Radverbindungen	52
6.3	Ergebnisse der Bestandsanalyse in den Vertiefungsbereichen	57
6.3.1	VB 1: Sand	58
6.3.2	VB 2: Balhorn	61
6.3.3	VB 3: Merxhausen	64
6.4	Fazit Bestandsanalyse und -bewertung	66
6.4.1	Stärken	66
6.4.2	Schwächen	67
6.4.3	SWOT-Analyse	69
<b>7</b>	<b>Nahmobilitätskonzept</b>	<b>70</b>
7.1	Handlungsansätze	70
7.2	Übergreifende Maßnahmen	71
7.3	Maßnahmenvorschläge für das Radnetz	74
7.4	Maßnahmenvorschläge für Vertiefungsbereiche	79
7.4.1	VB 1: Sand	79
7.4.2	VB 2: Balhorn	81

7.4.3	VB 3: Merxhausen	83
7.5	Maßnahmenprogramm	84
7.5.1	Übersicht und zeitliche Umsetzungsempfehlungen	84
7.5.2	Maßnahmensteckbriefe	87
<b>8</b>	<b>Fazit</b>	<b>103</b>
	Tabellenverzeichnis	104
	Abbildungsverzeichnis	104
	Kartenverzeichnis	104
	Anlagenverzeichnis	105

Zur einfachen Lesbarkeit wird in diesem Bericht auf eine gendergerechte Schreibweise verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung, sondern soll im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen sein.



## 1 Einleitung

### 1.1 Projektanlass

Die Gemeinde Bad Emstal mit rund 6.100 Einwohnern<sup>1</sup> liegt im nordhessischen Landkreis Kassel westlich der Stadt Baunatal (Entfernung ca. 11 Kilometer Luftlinie) sowie in südwestlicher Richtung des Oberzentrums Kassel (Entfernung ca. 17 Kilometer Luftlinie). Angrenzende Nachbargemeinden sind Schauenburg (östlich), Niedenstein und Fritzlar (südlich), Naumburg (westlich) sowie Wolfhagen (nördlich). Bad Emstal besteht aus vier Ortsteilen: Balhorn, Merxhausen, Riede und Sand, wobei Sand der größte Ortsteil und Sitz der Verwaltung ist. Die Gemeinde liegt teilweise im Gebiet des Naturparks Habichtswald.

Der Nahmobilitäts-Check soll für das gesamte Gemeindegebiet Bad Emstals durchgeführt werden, um die derzeitige Situation des Fuß- und Radverkehrs zu analysieren, Entwicklungspotenziale aufzuzeigen und konkrete Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität zu entwickeln.

### 1.2 Projektziele

Der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zufolge bezieht sich „Nahmobilität [ ... ] auf kurze Wege, auf Angebote und Gelegenheiten, die es ermöglichen, Aktivitäten in der Nähe, im Quartier oder Ortsteil auszuüben. Der zunehmend verwendete Begriff „Nahmobilität“ ist [...] nicht auf einzelne Verkehrsarten ausgerichtet. Die damit verbundenen Strategien beziehen sich jedoch auf eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs in integrierten, lokalen Konzepten [...].

Die Konzepte der Nahmobilität beziehen sich auf attraktive Rahmenbedingungen für den nichtmotorisierten Personenverkehr einschließlich der siedlungsstrukturellen Voraussetzungen, der Erreichbarkeit von Zielen in der Nähe, der Angebotsqualität im Fuß- und Radverkehr, der Gestaltung öffentlicher Räume und des Mobilitätsmanagements. Es geht vor allem darum, alltägliche Aktivitätenstandorte [...] in der Nähe auch ohne motorisierte Verkehrsmittel erreichen zu können.“<sup>2</sup>

Mit dem Nahmobilitäts-Check für das gesamte Gebiet der Gemeinde Bad Emstal wird eine Bestandserhebung und Potenzialermittlung angestrebt, die

---

<sup>1</sup> Gemeinde Bad Emstal (2022): Bad Emstal heute. <https://www.bad-emstal.de/lebenswert/gemeindeportrait/bad-emstal-heute/> [Zugriff: 26.04.2023]

<sup>2</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung (2014): Hinweise zur Nahmobilität, S. 9

insbesondere im Bereich des Fuß- und Radverkehrs und unter Einbindung der Haltestellen des ÖPNV vertieft wird. Die verkehrliche Situation soll für alle vier Ortsteile dargestellt und bewertet werden. Darauf aufbauend sind strategische Entwicklungsziele zu erarbeiten, für die räumliche und inhaltliche Schwerpunktsetzungen aufgezeigt werden.

Mit dem zu erstellenden Nahmobilitätsplan werden im Ergebnis konkrete Maßnahmen angestrebt, mit denen die Verkehrssituation für den Fuß- und Radverkehr unter Berücksichtigung von Nutzergruppen, die stark auf die nahmobilen Verkehrsarten angewiesen sind (z. B. Kinder und Ältere), verbessert werden kann. Für priorisierte und gewichtete Maßnahmen werden Umsetzungsschritte und Finanzierungsmöglichkeiten dargestellt.

Als Folge einer Umsetzung der zu entwickelnden Maßnahmen wird erwartet, dass sich die Verkehrssituation für Fußgänger, Radfahrer und insbesondere Schüler verbessert.

**Zentrale Ziele und Inhalte** des Nahmobilitäts-Checks sind:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger, Radfahrer und Schüler
- Ausbau sicherer und barrierefreier Netze für den Fußverkehr zwischen wichtigen nahmobilitätsrelevanten Zielen
- Ausbau sicherer, attraktiver und durchgehender Netze für den Radverkehr in und zwischen den Ortsteilen sowie in Nachbarorte
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Bushaltestellen unter Berücksichtigung von Barrierefreiheit und Verknüpfung mit dem Radverkehr
- Überprüfung von Haltepunkten des ÖPNV im Hinblick auf Lage und Erforderlichkeit

### **1.3 Projektbeteiligte und -ablauf**

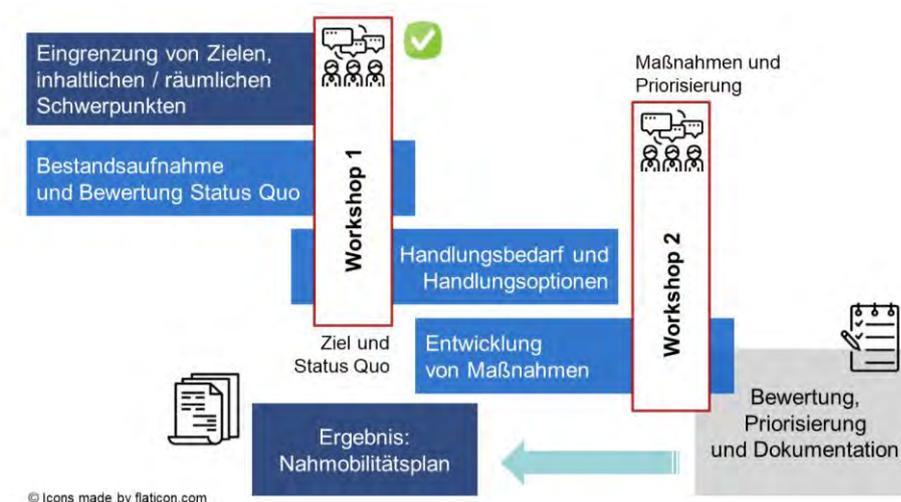
Die Projektbearbeitung erfolgt durch die Planungsbüros LK Argus Kassel in Abstimmung mit der der Verwaltung der Gemeinde Bad Emstal, vertreten durch Bürgermeister Stefan Frankfurth und Mitarbeiter der Verwaltung. Weitere Projektbeteiligte sind Kommunalpolitiker aus Bad Emstal sowie ehrenamtlich engagierte und ausgewählte Vertreter lokaler Vereine und Initiativen. Das Büro akp\_Stadtplanung + Regionalentwicklung unterstützt LK Argus bei der Moderation der Veranstaltungen zum Nahmobilitäts-Check.

Die Vorgehensweise orientiert sich an dem vom Land Hessen vorgegebenen Projektrahmen<sup>3</sup> zur Durchführung von Nahmobilitäts-Checks. Folgende Schritte waren vorgesehen und wurden chronologisch durchgeführt:

- Grundlagenermittlung und Analyse der Rahmenbedingungen
- Festlegung von Projektzielen und räumlichen Schwerpunkten (im Auftaktgespräch mit der Kommune)
- Bestandsaufnahme und Bewertung des Status quo
- 1. Workshop mit Erarbeitung von aktuellen Stärken, Defiziten und möglichen Handlungsoptionen
- Auswertung des Workshops und Weiterentwicklung der Ergebnisse zu konkreten Maßnahmenempfehlungen
- 2. Workshop mit Vorstellung der entwickelten Maßnahmen und gemeinsamer Priorisierung
- Erstellung eines Nahmobilitätsplans mit Maßnahmen, Priorisierung, Finanzierung und Zuständigkeiten

Daran anschließend soll der auf die lokalen Bedürfnisse zugeschnittene Nahmobilitätsplan in der Kommune politisch beschlossen und umgesetzt werden.

- **Abbildung 1:** Schematische Übersicht zur Vorgehensweise<sup>4</sup>



<sup>3</sup> Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (2018): Handbuch Nahmobilitäts-Check Hessen

<sup>4</sup> eigene Darstellung nach: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (2018): Handbuch Nahmobilitäts-Check Hessen

Gemeinde Bad Emstal  
**Nahmobilitäts-Check**

November 2023

Zum Projektstart erfolgte ein Auftaktgespräch am 16. Mai 2023 mit der Gemeinde Bad Emstal als Auftraggeberin, vertreten durch die Gemeindegremien, verschiedene Abteilungen (Bauen; Fremdenverkehr, Tourismus; Presse- und Öffentlichkeitsarbeit) sowie die Gutachterbüros LK Argus Kassel GmbH und akp\_Stadtplanung+Regionalentwicklung. Das Auftaktgespräch diente dem Austausch, bzw. der Konkretisierung der Zielsetzungen des Projektes. Weiterhin ging es hier um detaillierte Projektplanung sowie die Erfassung des Status quo. Dafür wurde abgeklärt, welche Materialien für die Einarbeitung in die aktuelle Situation vor Ort zur Verfügung gestellt werden können. Im Anschluss an das Gespräch unternahm Mitarbeiter des Planungsbüros LK Argus Kassel GmbH eine ausführliche Ortsbesichtigung.

Die Bestandaufnahme und Vorbereitung des 1. Workshops beinhaltete eine gründliche Einarbeitung in die örtliche Situation durch Sichtung und Aufbereitung vorhandener Informationen/Planungen der Gemeinde Bad Emstal im Bereich der Nahmobilität (s. Kapitel 3-5). Darüber hinaus machten sich Mitarbeiter des Planungsbüros vor Ort ein Bild der Situation. Zusätzlich wurde der Status quo anhand eines Erfassungsbogens abgefragt, der im Vorfeld an die potentiellen Workshop-Teilnehmenden versandt wurde.

Die Ergebnisse der Status-quo-Abfrage (Erfassungsbogen) lagen als Rücklauf vor dem 1. Workshop für eine erste Einschätzung der Bedingungen der Nahmobilität in Bad Emstal vor und wurden in den weiteren Prozess einbezogen. Die Ergebnisse sind im Anhang dargestellt, in der Präsentation für den 1. Workshop.

Im Rahmen des 1. Workshops am 13. Juli, an dem neben Vertretern der Verwaltung auch eingeladene Akteure aus Politik, Ehrenamt und lokalen Interessensvertretungen teilnahmen (insgesamt 19 Teilnehmende plus Gutachterteam), erfolgte eine Einschätzung der aktuellen Nahmobilitätsbedingungen für verschiedene Nutzergruppen in Bad Emstal. Aktuelle Stärken, Schwächen und Handlungsbedarfe wurden im Vorfeld abgefragt und im Rahmen des Workshops weiter ausgearbeitet. Zudem wurden räumliche Schwerpunkte definiert und gemeinsam Zukunftsvisionen für ein nahmobiles Bad Emstal entwickelt. Die Präsentation zum 1. Workshop sowie das Ergebnisprotokoll der Veranstaltung sind im Anhang dargestellt (s. Anlage 1).

- **Anlage 1:** Ergebnisdokumentation und Präsentation des 1. Workshops (s. Anhang)

- **Abbildung 2:** Bilder vom 1. Workshop



Aufbauend auf den Ergebnissen des 1. Workshops wurden in Abstimmung mit der Gemeinde Bad Emstal Vertiefungsbereiche definiert (s. Kapitel 6). In diesen Bereichen wurde eine detaillierte Bestandsaufnahme durchgeführt, die in eine Bestands- und Defizitanalyse mündete (s. Kapitel 6). Auf dieser Grundlage wurden dann Maßnahmen für die Vertiefungsbereiche entwickelt. Ergänzt wurden diese durch übergeordnete Maßnahmen, deren Erfordernis sich u. a. aus den Ergebnissen der Status-quo-Bewertung des 1. Workshops ergab.

Der 2. Workshop fand 19.10.2023 mit 14 Teilnehmenden statt. Dort wurden die erarbeiteten Maßnahmenvorschläge präsentiert, diskutiert und schließlich priorisiert. Die Präsentation zum 2. Workshop sowie das Ergebnisprotokoll der Veranstaltung sind im Anhang dargestellt (s. Anlage 2).

- **Anlage 2:** Ergebnisdokumentation und Präsentation des 2. Workshops (s. Anhang)

- **Abbildung 3:** Bilder vom 2. Workshop



Daran anschließend wurden die Maßnahmen weiterentwickelt und ein Maßnahmenprogramm mit acht Maßnahmensteckbriefen für prioritäre Maßnahmen erarbeitet. Im Ergebnis wurde, in Absprache mit der Gemeinde, ein detaillierter Nahmobilitätsplan für Bad Emstal erstellt, der in diesem Bericht dargestellt wird.

## **2 Theoretische Grundlagen der Nahmobilitätsförderung**

Im Nachfolgenden sind als wesentliche Grundlagen für die Förderung der Nahmobilität Aussagen aus den FGSV-Hinweisen zur Nahmobilität sowie ausgewählte Aussagen aus den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und Landstraßen (RAL 2012) sowie den Empfehlungen für Fuß- und Radverkehrsanlagen (EFA 2002, ERA 2010) dargestellt.

### **2.1 FGSV-Hinweise zur Nahmobilität**

Die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegebenen Hinweise zur Nahmobilität<sup>5</sup> haben zum Ziel, die Stärkung von Nahmobilität als wichtigen Baustein der nachhaltigen Stadt- und Verkehrsplanung verstärkt in das politische und fachliche Bewusstsein zu bringen.

Entsprechend der Hinweise ist eine funktionierende Nahmobilität von strukturellen Rahmenbedingungen abhängig. Sie erfordert eine gute Vernetzung von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr und ggf. zusätzlichen Mobilitätsangeboten (z. B. Car-Sharing), mit denen auf attraktiven und sicheren Wegen eine Vielzahl diverser Ziele in räumlicher Nähe zu erreichen ist. Für die Lebens- und die Raumqualität hat die Nahmobilität eine vielschichtige Bedeutung. Sie ist eine Voraussetzung für lebendige Orte und fördert Gesundheit, lokale Wirtschaft sowie soziale Begegnungen. Da das Zufußgehen nahezu alle Bevölkerungsgruppen betrifft und ohne formale Hürden auskommt, ist es für eine eigenständige Mobilität von zentraler Bedeutung und bildet eine wesentliche Säule des Stadtverkehrs. Eine Förderung der Nahmobilität ist zudem für die öffentliche Hand bezahlbar, hat positive Auswirkungen auf die Flächeneffizienz und ist klima- und umweltfreundlich.

Wichtige Faktoren und Rahmenbedingungen, die Nahmobilität ermöglichen sowie deren Qualität beeinflussen, sind:

- relevante Ziele in der Nähe (Nahversorgung und Naherholung als wichtige Voraussetzungen für Nahmobilität)
- Vernetzung (Vernetzung des Fuß- und Radverkehrs mit öffentlichen Verkehrsangeboten und ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen)
- Infrastruktur/Platz (attraktive, sichere Bewegungs- und Aufenthaltsräume)
- Schutz/Sicherheit (Verkehrssicherheit, besonders an Kreuzungen und auch zwischen Fuß- und Radverkehr)

---

<sup>5</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2014): Hinweise zur Nahmobilität

- Klima (Wetterlage, Komfortansprüche, Anforderungen, Mobilitätskultur)
- gute Instrumente und Datengrundlagen (Kleinräumige Binnenverkehre werden oft in Erhebungen zum Mobilitätsverhalten vernachlässigt.)
- spezifische Prozessgestaltung kurzer Wege: „Die Entwicklung und Umsetzung von Nahmobilitätskonzepten ist als Prozess zu verstehen, an dem die relevanten Akteure zu beteiligen sind. Gerade die Bewohner und Beschäftigten, Unternehmer und Besucher vor Ort kennen die Bedürfnisse, die Problemlagen, aber auch die möglichen Lösungsansätze am besten.“<sup>6</sup>

Aus den Faktoren, die die Nahmobilität beeinflussen, lassen sich entsprechende Ansätze ableiten, diese zu stärken. Um Potenziale der Nahmobilität zu nutzen, sollen nach den Empfehlungen der FGSV folgende konzeptionelle Qualitätsanforderungen geschaffen werden:

- Verbesserung des Verständnisses für kleinräumiges Mobilitätsverhalten
- Herstellung einer kompakten Siedlungsstruktur: „Eine wesentliche Voraussetzung für Nahmobilität ist [...] eine kompakte Siedlungsstruktur mit einer funktionalen Nutzungsmischung und angemessener städtebaulicher Dichte.“<sup>7</sup>
- komfortable und sichere Verkehrsangebote für den Fuß- und Radverkehr
- attraktive Umfeldgestaltung zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- Verbesserung der Erreichbarkeit und barrierefreie Gestaltung von Aktivitäten-Standorten im Nahbereich

## 2.2 Weitere Richtlinien und Empfehlungen

In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)<sup>8</sup> wird der Grundsatz einer ausgewogenen Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Verkehrsraum formuliert. Dabei wird die Notwendigkeit einer Reduzierung der Geschwindigkeit und des Komforts für den motorisierten Individualverkehr zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV betont.<sup>9</sup>

Die RASSt empfehlen abhängig von den Nutzungsansprüchen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und der Umfeldsituation sowie unter Berücksichtigung

---

<sup>6</sup> ebenda, S. 8

<sup>7</sup> ebenda, S. 19

<sup>8</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)

<sup>9</sup> vgl. ebenda, S. 15

der Straßenraumbreite Straßenquerschnitte für typische Entwurfssituationen. Darüber hinaus wird als „individueller“ Entwurfsvorgang die städtebauliche Bemessung beschrieben. Diese ist ein „Verfahren, das den notwendigen Abmessungen der befahrenen Flächen, d. h. Fahrbahnen, Sonderfahrstreifen des ÖPNV und Radverkehrsanlagen auf Fahrbahnniveau plausibel nachvollziehbare notwendige Abmessungen für die Seitenräume gegenüberstellt. Sie verfolgt das Ziel einer ‚Straßenraumgestaltung vom Rand aus‘.<sup>10</sup>

Mit der städtebaulichen Bemessung wird ein wesentliches Ziel der Nahmobilitätsförderung, die Schaffung attraktiver und sicherer Bewegungs- und Aufenthaltsräume, unterstützt.

In den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012)<sup>11</sup> werden anbaufreie Straßen außerorts standardisiert. Die Landstraßen werden je nach Straßenkategorie bzw. ihrer Funktion im Netz in vier Entwurfsklassen eingeteilt. Ziel ist es im Besonderen die Verkehrssicherheit zu erhöhen, indem „eine der Netzfunktion angemessene Fahrweise unterstützt“<sup>12</sup> wird.

Unter dem Aspekt der Nahmobilität sollen eine sichere Nutzung der Landstraßen durch schwache Verkehrsteilnehmer, eine gute Verbindungs- und Erschließungsqualität im Radverkehr (und ggf. im Fußverkehr) sowie eine gute Beförderungsqualität im ÖPNV gewährleistet werden.<sup>13</sup>

Insbesondere für den Radverkehr haben die RAL Relevanz, indem je nach Entwurfsklasse angemessene zulässige Höchstgeschwindigkeiten und eine Trennung vom Kfz-Verkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit empfohlen werden.

Die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)<sup>14</sup> beinhalten Aussagen zu den Charakteristika und den generellen Grundanforderungen des Fußverkehrs sowie zur Planung, zum Entwurf und Betrieb von Fußgängerverkehrsanlagen.

Der Fußverkehr als sensibelste Verkehrsform erfordert ein breites Anforderungsspektrum an die Planung, um u. a. hohe Sicherheit zu bieten, umwegfreie Verbindungen zu schaffen, ein leichtes Vorankommen mit hinreichender Bewegungsfreiheit zu ermöglichen und Störungen durch andere Verkehrsteilnehmer zu minimieren. Insbesondere die Breite des Seitenraumes sowie die tatsächlich nutzbare Gehwegbreite gelten als wichtige Kriterien für die Sicher-

---

<sup>10</sup> ebenda, S. 10

<sup>11</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen FGSV (2012): Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)

<sup>12</sup> ebenda, S. 11

<sup>13</sup> ebenda, S. 13 f.

<sup>14</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)

heit und den Komfort für Fußgänger. Neben der Gehwegbreite ist sicherzustellen, dass ausreichend, komfortabel nutzbare und vor allem sichere Quermöglichkeiten, insbesondere an Knotenpunkten und entlang wichtiger Verbindungen des Fußverkehrs, bestehen.

Die Grundanforderung an die Gehwegbreite gemäß Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen sehen vor, dass zwei Fußgänger einander begegnen können. Daraus ergibt sich eine in der Regel erforderliche Breite des Seitenraumes von mindestens 2,10 bis 2,50 m<sup>15</sup>. Darüber hinaus sind bei wichtigen Infrastruktureinrichtungen des Fußverkehrs Breitenzuschläge im Seitenraum mit einzuplanen.

Für Querungsanlagen werden abhängig von der Fahrbahnbreite, der Kfz-Spitzenstundenbelastung, dem Fußverkehrsaufkommen und der zulässigen Kfz-Geschwindigkeit verschiedene Anlagentypen (z. B. bauliche Maßnahmen ohne Vorrang, Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage) empfohlen. Die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ)<sup>16</sup> ergänzen und präzisieren die Verwaltungsvorschriften zu § 26 StVO, nach denen Fußgängerüberwege anzuordnen sind. In den R-FGÜ werden Grundsätze, Voraussetzungen und die erforderliche Ausstattung von Fußgängerüberwegen erläutert.

Die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA)<sup>17</sup> und insbesondere die DIN-Norm 18040-3 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“<sup>18</sup> stellen die wichtigsten Planungsgrundlagen für die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum dar.

Analog zu den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) liefern die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)<sup>19</sup> eine Grundlage zur Planung, zum Entwurf und Betrieb von Anlagen für den Radverkehr. Abhängig von der Kraftverkehrsbelastung, Bedeutung und Lage der Straße werden dabei unterschiedliche Radanlagentypen für die Verkehrsführung (Führungsprinzipien Mischen, Teilseparation und Trennen) und Querung mit verschiedenen Entwurfparametern empfohlen, welche die Verkehrssicherheit und Qualität des Verkehrsablaufes des Radverkehrs gewährleisten sollen. Dabei sind Flächen-

---

<sup>15</sup> Für den Begegnungsfall werden in der RAST 06 2,50 m als Mindestgehwegbreite angegeben bzw. 1,50 m in engen dörflichen Hauptstraßen (vgl. S. 35).

<sup>16</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2001): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ)

<sup>17</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA)

<sup>18</sup> DIN e. V. (2014): DIN 18040-3:2014-12, Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum

<sup>19</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2002): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

Gemeinde Bad Emstal  
**Nahmobilitäts-Check**

November 2023

ansprüche von in der Regel mindestens 1,50 m (für Schutzstreifen) zu berücksichtigen. Für Einrichtungsradwege beträgt das Regelmaß 2,00 m.

An Knotenpunkten soll die Radverkehrsführung über eine eindeutige Führung verfügen, die eine zügige und sichere Befahrbarkeit ermöglicht. Ein besonderes Augenmerk soll auf dem Konflikt zwischen geradeaus fahrenden Radfahrern und abbiegenden Kraftfahrzeugen liegen. Grundsätzlich sind ausreichende Sichtbeziehungen zwischen dem Radverkehr und anderen Verkehrsteilnehmern zu gewährleisten.

### 3 Rahmenbedingungen der Nahmobilität in Bad Emstal

Gemeinde Bad Emstal  
**Nahmobilitäts-Check**

November 2023

#### 3.1 Räumliche Lage, Bevölkerungsstruktur und Verflechtung

Bad Emstal liegt im nordhessischen Landkreis Kassel, etwa 20 Kilometer südwestlich des Oberzentrums Kassels sowie westlich der Stadt Baunatal. Die Gemeinde umfasst eine Fläche von 38,68 km<sup>2</sup> und zählte im Juni 2022 6.083 Einwohner<sup>20</sup>. Sie liegt im Gebiet des Naturparks Habichtswald an der Ems und kann einige nahtouristische Ziele (bspw. das Schloss Riede) vorweisen. Laut Gemeindeblatt der Hessenagentur fungiert Bad Emstal als „Grundzentrum im ländlichen Raum mit Verdichtungsansätzen des Regierungsbezirks Kassel“<sup>21</sup>.

- **Abbildung 4:** Lage von Bad Emstal im Landkreis Kassel, Hessen<sup>22</sup>



<sup>20</sup> Gemeinde Bad Emstal (2022): Lebenswert, Bad Emstal heute. <https://www.bad-emstal.de/lebenswert/gemeindeportrait/bad-emstal-heute/> [Zugriff: 26.04.2023]

<sup>21</sup> Hessen Agentur GmbH (2022): Gemeindedatenblatt: Bad Emstal. [https://www.hessen-gemeindelexikon.de/gemeindelexikon\\_PDF/633006.pdf](https://www.hessen-gemeindelexikon.de/gemeindelexikon_PDF/633006.pdf) [Zugriff: 09.05.2023]

<sup>22</sup> JaynFM (2008): Bad Emstal in KS mit Labels.svg. [https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Bad\\_Emstal\\_in\\_KS\\_mit\\_Labels.svg](https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Bad_Emstal_in_KS_mit_Labels.svg) (CC-Lizenz), nicht verändert. [Zugriff: 09.05.2023]

Bad Emstal besteht aus vier Ortsteilen: Balhorn, Merxhausen, Riede und Sand, wobei Sand die meisten Einwohner hat. Abgesehen von Siedlung- und Verkehrsflächen beinhaltet das Gemeindegebiet auch umfangreiche landwirtschaftliche Flächen und Naturräume. So beträgt der Anteil der Landwirtschaftsflächen 44 % und der Waldflächen 43 %<sup>23</sup>.

Die vier Ortsteile liegen entlang der Bundesstraße 450. Ihre Anordnung von Norden nach Süden ist: Balhorn, Sand, Merxhausen, Riede. Die ehemals selbständigen Gemeinden fusionierten im Zuge der hessischen Gebietsreform (1967/1971) zur Gemeinde Emstal. Im Jahr 1992 wurde die Zusatz-Bezeichnung *Bad* verliehen.<sup>24</sup>

● **Tabelle 1:** Bevölkerung der Ortsteile Bad Emstals<sup>25</sup>

<b>Ortsteil</b>	<b>Einwohnerzahl (Stand Juni 2022)</b>
Balhorn	1.644
Merxhausen	390
Riede	291
Sand	3.758
<b>GESAMT</b>	<b>6.083</b>

<sup>23</sup> Hessen Agentur GmbH (2022): Gemeindedatenblatt: Bad Emstal. [https://www.hessen-gemeindelexikon.de/gemeindelexikon\\_PDF/633006.pdf](https://www.hessen-gemeindelexikon.de/gemeindelexikon_PDF/633006.pdf) [Zugriff: 09.05.2023]

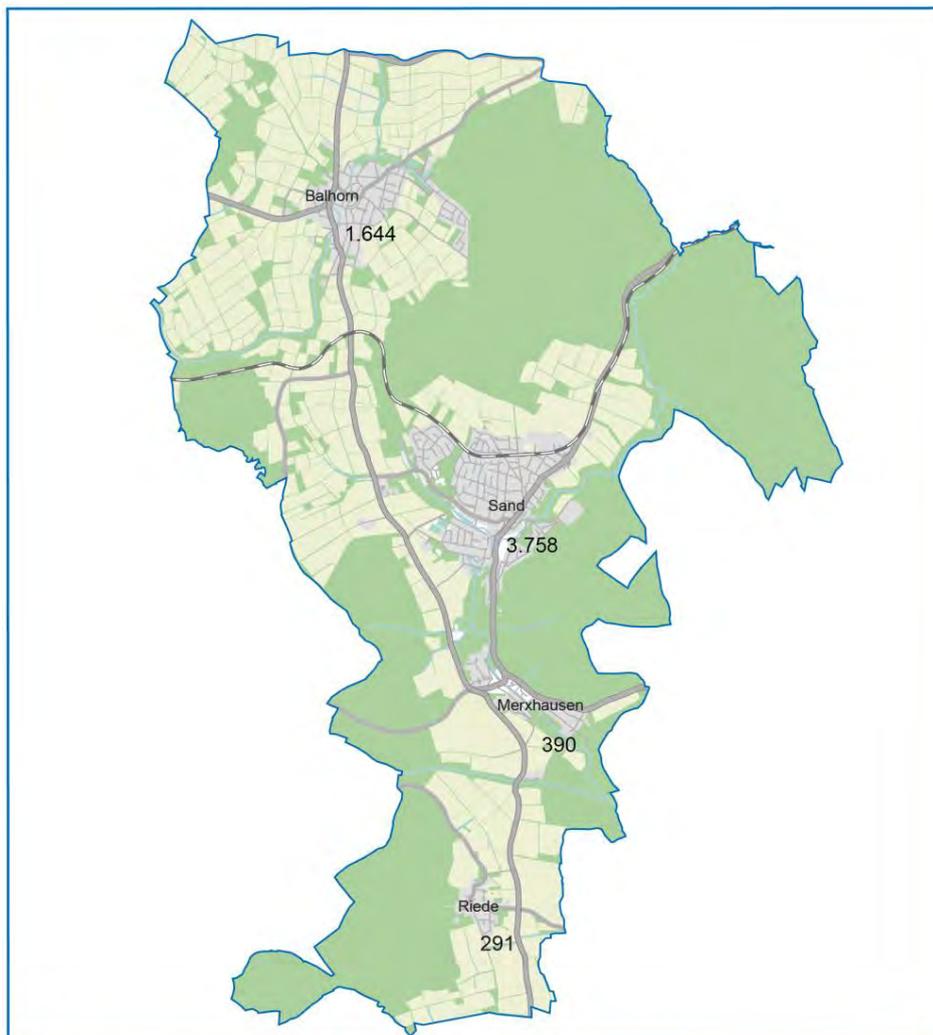
<sup>24</sup> Gemeinde Bad Emstal (2022): Lebenswert, Geschichte Bad Emstals. <https://www.bad-emstal.de/lebenswert/gemeindeportrait/geschichte-bad-emstals/> [Zugriff: 26.04.2023]

<sup>25</sup> Gemeinde Bad Emstal (2022): Lebenswert, Bad Emstal heute. <https://www.bad-emstal.de/lebenswert/gemeindeportrait/bad-emstal-heute/> [Zugriff: 02.05.2023]

● **Karte 1:** Gemeindestruktur und Einwohner

Gemeinde Bad Emstal  
**Nahmobilitäts-Check**

November 2023



<p><b>Bad Emstal</b> <b>Nahmobilitäts-Check</b></p> <p>Karte 1 <b>Gemeindestruktur und Einwohner</b></p> <p><b>Einwohner nach Ortsteilen</b></p> <p>236 Anzahl Einwohner</p>		<p><b>Gemeindestruktur</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Gemeindegrenze</li> <li>— Straßennetz</li> <li>— Schienennetz</li> <li>■ Siedlungsfläche</li> <li>■ Grünfläche, Wald</li> <li>■ Landwirtschaftsfläche</li> <li>■ Gewässer</li> </ul>	<p><b>Datengrundlage</b> Gemeinde Bad Emstal</p> <p><b>Kartengrundlage</b> OpenStreetMap</p> <p><b>Stand</b> Mai 2023</p> <p>0,0 0,5 1,0 1,5 km</p> <p><b>LK Argus</b> LK Argus Kassel GmbH</p> <p>Querallee 36 • D - 34119 Kassel Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89 kassel@lk-argus.de • www.lk-argus-kassel.de</p>
--	--	--	---

siehe auch Kartenanhang

● **Anlage 3:** Kartenanhang

Die Bevölkerungsdichte der Gemeinde Bad Emstal liegt aktuell bei circa 153 Einwohnern pro Quadratkilometer<sup>26</sup>. Gemäß Gemeindedatenblatt für Bad Emstal betrug das Durchschnittsalter 47 Jahre in 2021. Analog zum Bundestrend wird eine zunehmende Alterung der Bevölkerung prognostiziert. Zuletzt verzeichnete die Gemeinde einen leichten Bevölkerungszuwachs, allerdings wird für die kommenden Jahre von einem Bevölkerungsrückgang ausgegangen (-3,5 % im Zeitraum 2021-2035).<sup>27</sup>

Laut hessischer Gemeindestatistik war die Bevölkerung Bad Emstals Ende 2021 alterstechnisch wie folgt zusammengesetzt: 13 % 0-15 Jahre; 61,4 % 15-64 Jahre und 15,5 % 65 Jahre und mehr. Im Jahr 2021 hatten insgesamt 2.302 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ihren Wohnort in Bad Emstal. 1.770 Personen waren zu diesem Zeitpunkt in der Gemeinde sozialversicherungspflichtig tätig. Davon der größte Anteil mit 1.084 Personen im Bereich „Erbringung von öffentlichen und privaten Dienstleistungen“. Die Zahl der Arbeitslosen geht seit 2005 tendenziell zurück.

Es gibt somit wesentlich mehr Auspendler (1.870) als Einpendler (1.335).<sup>28</sup> Laut Bundesagentur für Arbeit (2020) sind die wichtigsten Zielorte Kassel (586 Auspendler), Baunatal (327 Auspendler) und Wolfhagen (141 Auspendler). Die meisten Einpendler nach Bad Emstal kommen aus Kassel (292), Naumburg (185) und Wolfhagen (107).<sup>29</sup> In der folgenden Karte sind diese Zusammenhänge abgebildet.

---

<sup>26</sup> Hessen Agentur GmbH (2022): Gemeindedatenblatt: Bad Emstal. [https://www.hessen-gemeindelexikon.de/gemeindelexikon\\_PDF/633006.pdf](https://www.hessen-gemeindelexikon.de/gemeindelexikon_PDF/633006.pdf) [Zugriff: 09.05.2023]

<sup>27</sup> Hessen Agentur GmbH (2022): Gemeindedatenblatt: Bad Emstal. [https://www.hessen-gemeindelexikon.de/gemeindelexikon\\_PDF/633006.pdf](https://www.hessen-gemeindelexikon.de/gemeindelexikon_PDF/633006.pdf) [Zugriff: 09.05.2023]

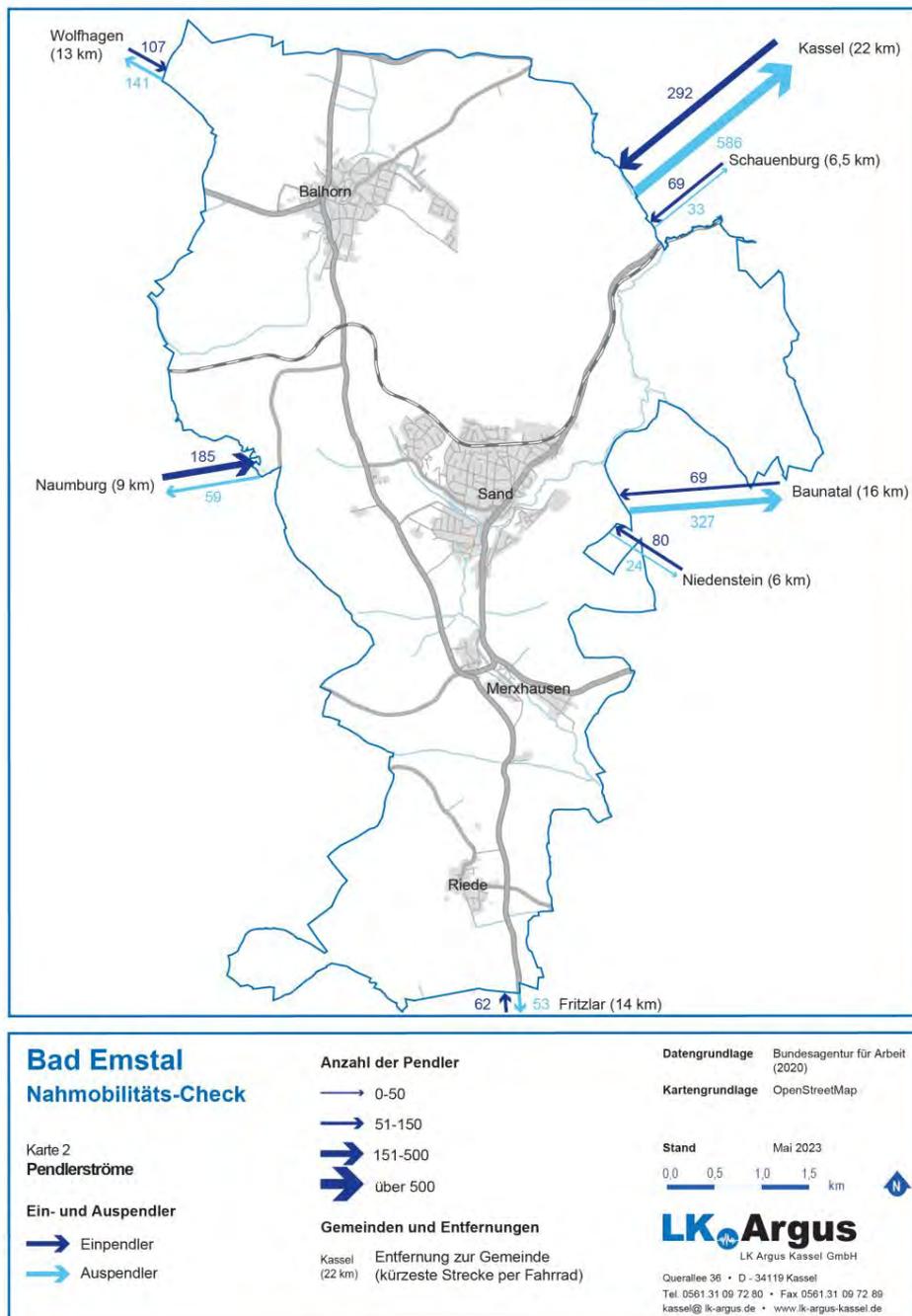
<sup>28</sup> Hessisches Statistisches Landesamt (2023). Hessische Gemeindestatistik 2022, 2., korrigierte Auflage. <https://statistik.hessen.de/publikationen/hessische-gemeindestatistik> [Zugriff: 02.05.2023]

<sup>29</sup> Bundesagentur für Arbeit (2020): Beschäftigungsstatistik. Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Aus- und Einpendler nach Gemeinden, Hessen

● **Karte 2: Pendlerströme**

Gemeinde Bad Emstal  
**Nahmobilitäts-Check**

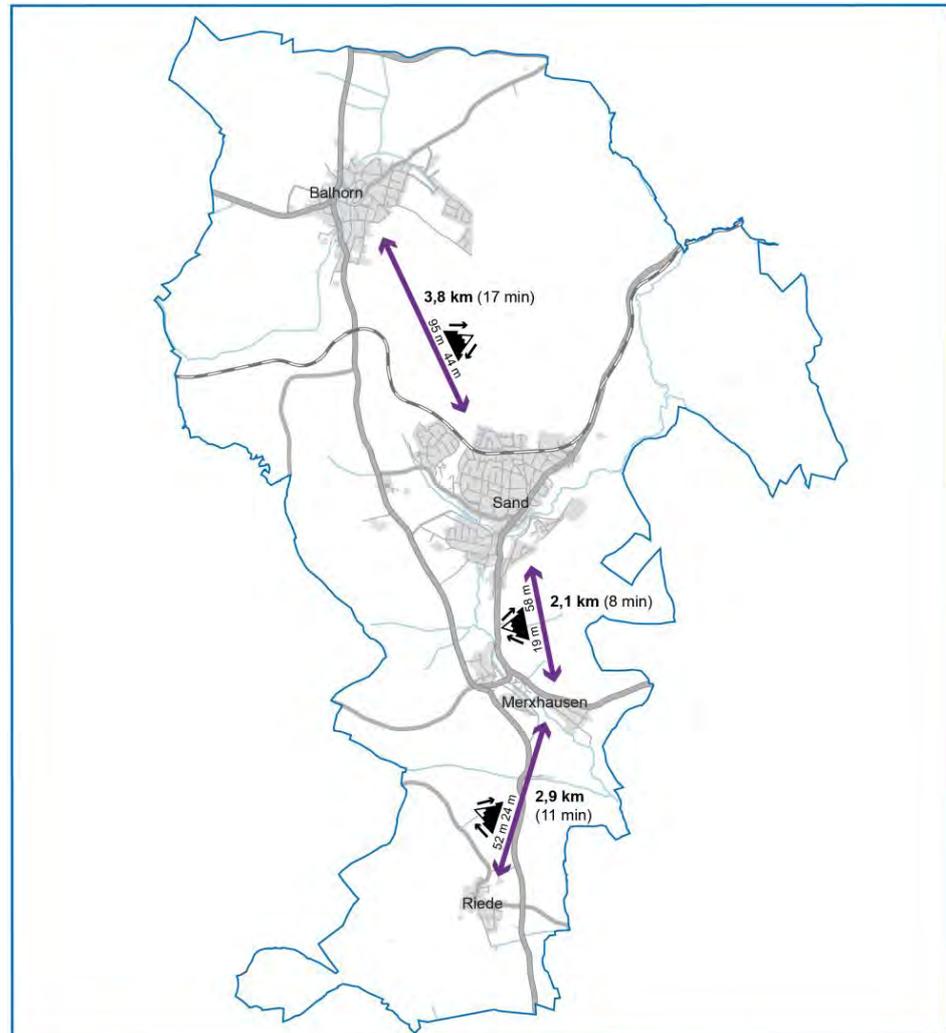
November 2023



siehe auch Kartenanhang

Die vier Ortsteile der Gemeinde liegen relativ nah zusammen, wobei die kürzeste Strecke (direkter Weg mit dem Fahrrad) zwischen Merxhausen und Sand besteht (2,1 km / 8 min). Die längste Strecke zwischen zwei benachbarten Ortsteilen wiederum liegt zwischen Balhorn und Sand mit 3,8 km und ca. 17 min Fahrzeit. Die größten Höhenunterschiede gilt es ebenfalls zwischen Balhorn und Sand zu überwinden. Auch die umliegenden Ortschaften spielen für die Nahmobilität der lokalen Bevölkerung eine wichtige Rolle.

● **Karte 3:** Entfernungen und Höhenunterschiede



<p><b>Bad Emstal</b> <b>Nahmobilitäts-Check</b></p> <p>Karte 3 <b>Entfernungen und Höhen</b></p> <p><b>Entfernungen zwischen den Ortsteilen</b></p> <p>↔ Entfernung <b>2,9 km</b> kürzeste Strecke mit Fahrrad (11 min) Fahrtzeit auf kürzester Strecke per Fahrrad</p>	<p><b>Höhenprofil zwischen den Ortsteilen</b></p> <p>▲ ab 25 m Höhendifferenz</p> <p>↗ bergauf</p> <p>↘ bergab</p>	<p>Datengrundlage Google Maps</p> <p>Kartengrundlage OpenStreetMap</p> <p>Stand Mai 2023</p> <p>0,0 0,5 1,0 1,5 km</p> <p><b>LK Argus</b> LK Argus Kassel GmbH</p> <p>Querallée 36 • D -34119 Kassel Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89 kassel@lk-argus.de • www.lk-argus-kassel.de</p>
---	--	---

siehe auch Kartenanhang

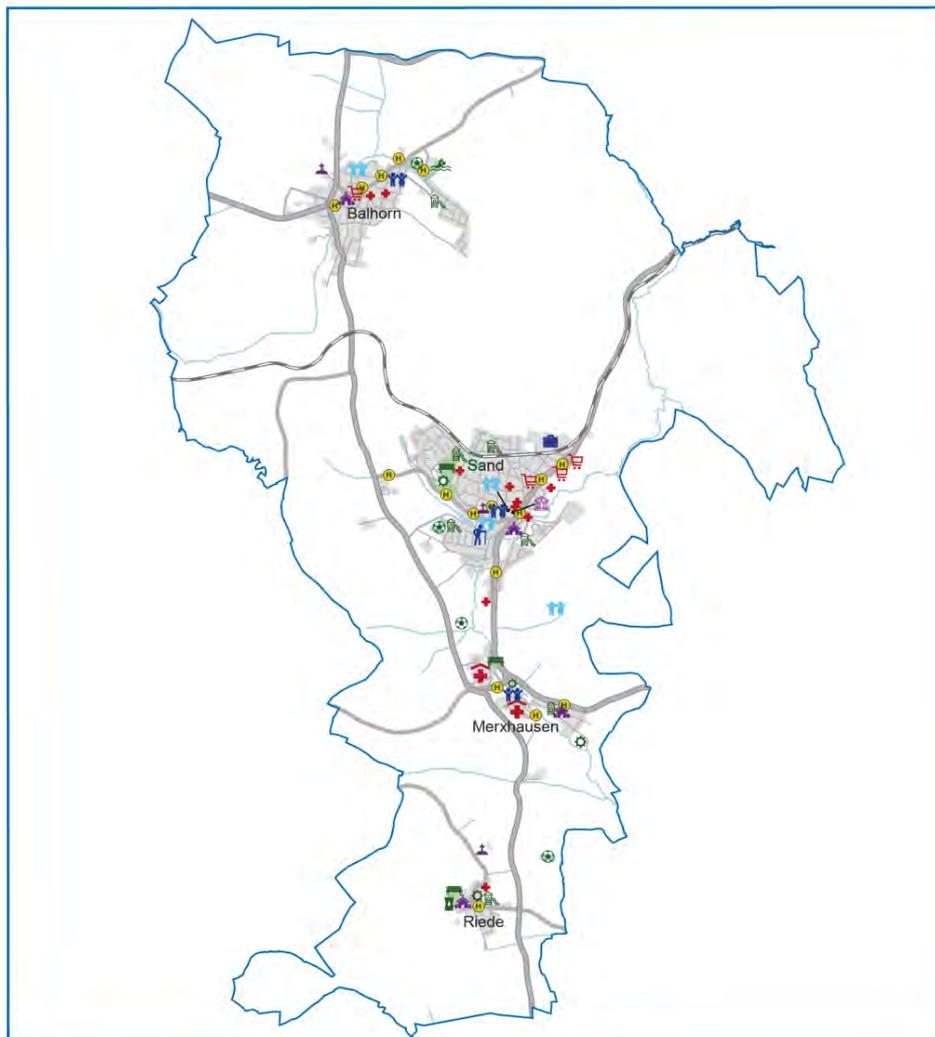
### 3.2 Nahmobilitätsziele

Im Folgenden werden die einzelnen Ortsteile und ihre Rahmenbedingungen für die Nahmobilität kurz vorgestellt. Dabei geht es um vorhandene nahmobilitätsrelevante Ziele. Darüber hinaus gibt es in allen vier Ortsteilen Bushaltestellen, wobei das Thema ÖPNV in einem eigenen Kapitel ausführlich erläutert wird.

● **Karte 4: Nahmobilitätsrelevante Ziele**

Gemeinde Bad Emstal  
**Nahmobilitäts-Check**

November 2023



<b>Bad Emstal</b> <b>Nahmobilitäts-Check</b>		<b>Bildung, Betreuung, Arbeit</b> 👤 Kindertagesstätte 🎒 Schule 🏢 größere Arbeitsstätte 👴 Seniorenheim	<b>Freizeit und Kultur</b> 🚗 Parkanlage ⚽ Sportplatz 🎮 Spielplatz 🏊 Schwimmbad 🏰 Schloss ⚙️ weitere Einrichtung	<b>Datengrundlage</b> Gemeinde Bad Emstal & Google Maps <b>Kartengrundlage</b> OpenStreetMap <b>Stand</b> Mai 2023
Karte 4 <b>Nahmobilitätsrelevante Ziele</b>	<b>Öffentliche Einrichtung</b> 🗳️ Friedhof 🏛️ Kirche 🏠 Rathaus, Behörde	<b>Versorgung</b> 🛒 Supermarkt 🩺 Arztpraxis 🏥 VITOS Klinik	<b>Haltestellen</b> 🚏 Bushaltestelle	0,0 0,5 1,0 1,5 km  <b>LK Argus</b> LK Argus Kassel GmbH <small>Querallee 36 • D - 34119 Kassel          Tel. 0561 31 09 72 80 • Fax 0561 31 09 72 89          kassel@lk-argus.de • www.lk-argus-kassel.de</small>

siehe auch Kartenanhang

**Balhorn** (1.644 EW): Der nördlichste Ortsteil der Gemeinde weist verschiedene nahmobilitätsrelevante Ziele auf, darunter eine Grundschule und eine Kita. Im Bereich der Lebensmittelversorgung gibt es einen Edeka, einen Getränkehandel sowie zwei Bäckereien. Darüber hinaus existieren verschiedene andere Einzelhandelsgeschäfte, mehrere Arztpraxen und Dienstleistungsangebote. In Balhorn gibt es eine Kirche und einen Friedhof. Außerdem gibt es einen Sportplatz, einen Spielplatz, ein Freibad sowie eine Ferienanlage.

**Merxhausen** (390 EW): In Merxhausen gibt es ein historisches Kloster, das die Vitos Klinik für Psychiatrie und Psychotherapie Bad Emstal beherbergt. Dort befinden sich auch ein kleines Museum und eine Bühne (Klosterspiele Merxhausen e. V.) Darüber hinaus weist der Ortsteil folgende nahmobilitätsrelevante Ziele auf: einen Waldkindergarten (zwischen Merxhausen und Sand), eine Kirche und daneben einen Spielplatz, eine Freizeitanlage sowie eine privat-betriebene multifunktionale Sporthalle (zwischen Merxhausen und Sand). Es gibt keine Lebensmittelhändler vor Ort.

**Riede** (291 EW): Im südlichsten Ortsteil befindet sich das Schloss Riede, das von einem Schlosspark umgeben ist. Darüber hinaus gibt es eine Kirche und einen Friedhof, ein Dorfgemeinschaftshaus mit Spielplatz und einen Sportplatz. Es gibt eine Arztpraxis, allerdings keine Kinderbetreuungseinrichtungen und Lebensmittelhändler.

**Sand** (3.758 EW): Der größte Ortsteil bietet auch die meisten Nahmobilitätsziele, darunter zwei Kitas und die Christine-Brückner-Schule Schule (Kombination aus Grundschule und weiterführender Schule) sowie ein Seniorenheim. Es gibt einige größere Arbeitgeber (in der Industriestraße), mehrere Supermärkte sowie diverse Arztpraxen. In Sand befindet sich das Rathaus der Gemeinde, es gibt hier auch eine Kirche und einen Friedhof. Im Freizeit und Kulturbereich bietet Sand einen Kurpark sowie einen Kursaal, außerdem einen Sportverein mit Sportplatz, vier Spielplätze, mehrere Restaurants und Hotels, einen Gesundheits- und Wellness-Club sowie einige weitere Serviceangebote.

## 4 Vorhandene Strategien, Konzepte und Förderprogramme

Gemeinde Bad Emstal  
**Nahmobilitäts-Check**

November 2023

### 4.1 Regionale Strategien und Planungen

#### 4.1.1 Nahmobilitätsstrategie für Hessen<sup>30</sup>

Mit der Nahmobilitätsstrategie für Hessen wurde im Frühjahr 2017 ein strategischer und inhaltlicher Rahmen zur Stärkung der Nahmobilität geschaffen und das Ziel formuliert, den Fuß- und Radverkehrsanteil auf Wegen innerhalb von Städten und Gemeinden zu erhöhen. Weitere in diesem Hauptziel verankerte Ziele sind:

- Erhöhung der Lebensqualität in hessischen Städten und Gemeinden
- Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr
- Verbesserung der sozialen Teilhabe an Mobilität
- Verbesserung der Standortqualität für die lokale Wirtschaft
- Verringerung des Ressourceneinsatzes
- Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr
- Verringerung der Schadstoffemissionen (z. B. von Stickoxiden)
- Verringerung der Lärmemissionen

Um derartige Veränderungen zu erreichen, liefert die Nahmobilitätsstrategie Handlungsoptionen für die vier Handlungsfelder „Infrastruktur“, „politische, finanzielle und rechtliche Rahmenbedingungen“, „Kommunikation und Bildung“ und „Innovation“. Zur Umsetzung der Strategie wurde die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) als Kompetenznetzwerk aus Kommunen, Landkreisen, Verbänden, Wissenschaft, Verkehrsverbänden, dem Land sowie weiteren Akteuren gebildet und als Lenkungskreis für die Erarbeitung der Nahmobilitätsstrategie eingesetzt.

Die Nahmobilitätsstrategie erfordert eine umsetzungsorientierte Arbeit. Hierfür wurden Initialprojekte definiert (u. a. Nahmobilitäts-Checks), mit denen zeitnah sichtbare Erfolge vor Ort erzielt werden sollen.

---

<sup>30</sup> Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (2017): Nahmobilitätsstrategie für Hessen, 2., unveränderte Auflage Juli 2019

#### **4.1.2 Strategie für den ÖPNV im ländlichen Nordhessen (NVV)<sup>31</sup>**

Laut der Strategie für den ÖPNV im ländlichen Nordhessen möchte der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) den ländlichen Raum attraktiver anbinden und stärker in den Austausch mit den betreffenden Kommunen treten. Hierzu wurden einige Ziele für die zukünftige öffentliche Nahmobilität formuliert:

- Angebot von mindestens einem Stundentakt von allen Ortsteilen in den Kernort und vom Kernort ins Oberzentrum
- Beschleunigung des ÖV zur Verbesserung des Reisedauerverhältnisses gegenüber dem Pkw
- stärkere Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsangebote
- bessere Verknüpfung zwischen dem Fahrrad und dem ÖPNV

#### **4.2 Planungen Landkreis und Gemeinde**

Planungen des Landkreises Kassel bzw. im Landkreis Kassel, die Bezug zur Nahmobilität haben, sind das Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel<sup>32</sup> sowie das Schülerradrouthenetz für Stadt und Landkreis Kassel<sup>33</sup>.

Für angrenzende Kommunen, die zum Zweckverband Raum Kassel gehören, liegt außerdem ein Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Region Kassel (2015)<sup>34</sup> vor, ein Kommunaler Entwicklungsplan (KEP) Zentren: Einzelhandels- und Zentrenkonzept (2015)<sup>35</sup> sowie ein Siedlungsrahmenkonzept 2030 Wohnen und Gewerbe (2021)<sup>36</sup>.

---

<sup>31</sup> Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV) (2019): Strategie für den ÖPNV im ländlichen Nordhessen

<sup>32</sup> Planungsgemeinschaft Iba / Schmidt im Auftrag des ADFC Kreisverband Kassel Stadt und Land e. V. (2020): Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

<sup>33</sup> Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (n.d.): Schülerradrouthenplaner. <https://www.schuelerradrouthen.de/> [Zugriff: 04.05.2023]

<sup>34</sup> Zweckverband Raum Kassel (ZRK) (2015): Verkehrsentwicklungsplan Region Kassel 2030

<sup>35</sup> Zweckverband Raum Kassel (ZRK) (2015): Kommunaler Entwicklungsplan (KEP) Zentren 2015. Einzelhandels- und Zentrenkonzept

<sup>36</sup> Zweckverband Raum Kassel (ZRK) (2021): Siedlungsrahmenkonzept 2030. Wohnen und Gewerbe

Auf lokaler Ebene liegen Vorschläge für den Radverkehr der Radwegeinitiative Bad Emstal vor sowie ein – wenig detaillierter – Schulwegeplan für den Ortsteil Balhorn<sup>37</sup>.

Gemeinde Bad Emstal  
**Nahmobilitäts-Check**

November 2023

#### **4.2.1 Radverkehrskonzept Landkreis Kassel**

Das genannte Radverkehrskonzept wurde im Auftrag des ADFC Kreisverbandes Kassel Stadt und Land e. V. verfasst und verfolgt das Ziel einer nachhaltigen Förderung des Radverkehrs. Hierfür ist ein attraktives, sicheres und durchgängig befahrbares Radverkehrsnetz notwendig. Folgende **Leitsätze** werden beschrieben:

- das Fahrrad als Problemlöser für gesamtgesellschaftliche Zukunftsfragen
- Sicherheit und Akzeptanz für das Fahrrad als Verkehrsmittel schaffen
- mehr Radverkehr = mehr Lebensqualität für alle im städtischen und ländlichen Raum
- bessere Vernetzung der Verkehrsmittel im Umweltverbund
- Entwicklung des Radverkehrs für alle Zielgruppen
- bessere finanzielle und personelle Ausgestaltung der Radverkehrsförderung
- mehr Öffentlichkeitsarbeit
- regelmäßige Evaluation der Radinfrastruktur

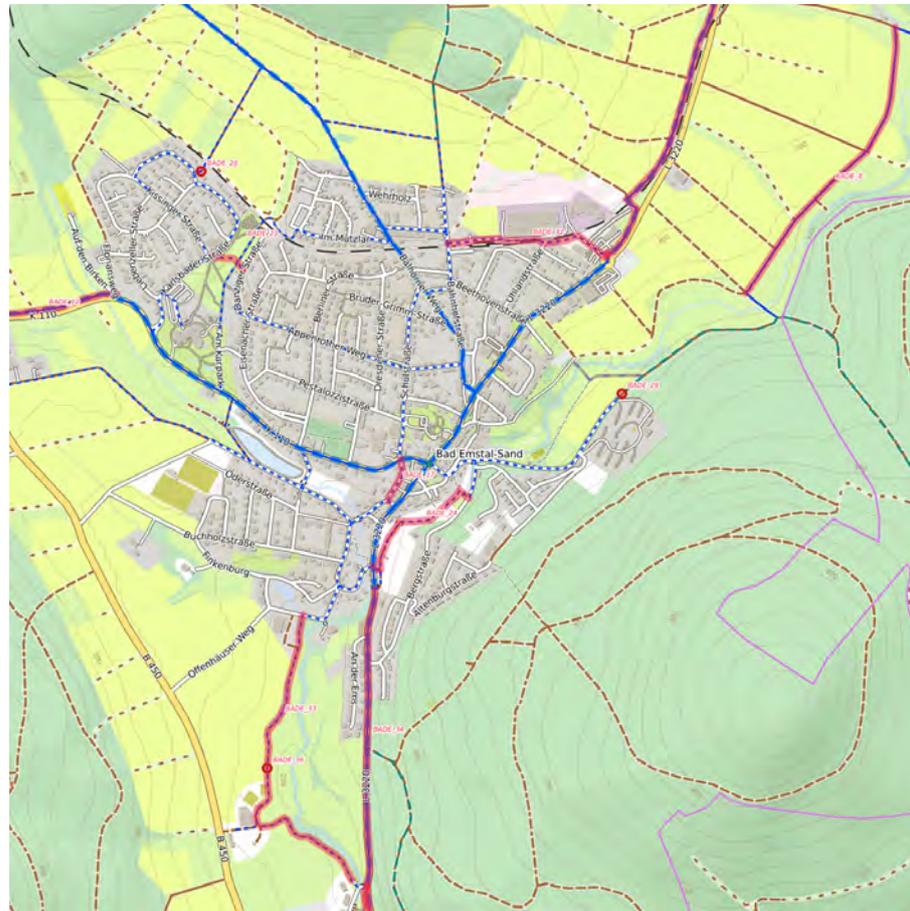
Im Rahmen der Erstellung des Konzeptes wurden für alle Gemeinden im Landkreis ein Steckbrief und Maßnahmen entwickelt. Insgesamt 36 Maßnahmen werden darin für Bad Emstal vorgeschlagen<sup>38</sup>, die zum Teil recht kleinteilig sind. Im Maßnahmenkatalog werden die Vorschläge recht ausführlich beschrieben. Außerdem gibt es einen Gemeindesteckbrief sowie Karten des vorhandenen (ausgewiesenen Radnetzes) sowie Maßnahmenkarten.

---

<sup>37</sup> Die vorliegenden Unterlagen zum Schulwegeplan bestehen aus lediglich einer Seite und werden daher in diesem Kapitel nicht weiter ausgeführt. Es werden vier mögliche Schulwege definiert sowie fünf (ungesicherte) Überwege.

<sup>38</sup> Planungsgemeinschaft Iba / Schmidt im Auftrag des ADFC Kreisverband Kassel Stadt und Land e. V. (2020): Radverkehrskonzept Landkreis Kassel – Maßnahmenkatalog Bad Emstal

- **Abbildung 5:** Radverkehrskonzept für den Landkreis Kassel; Ausschnitt der Maßnahmenkarte für den Bereich Bad Emstal Sand<sup>39</sup>



Maßnahmenvorschläge sind hier in rot eingezeichnet und vorhandenen ausgewiesene Radrouten in blau.

Im Folgenden werden zunächst alle Vorschläge in Kurzform aufgelistet. Im späteren Verlauf dieses Berichtes wird auf Maßnahmen Bezug genommen, die eine besondere Relevanz für den Nahmobilitäts-Check haben, weil sie den festgelegten örtlichen und inhaltlichen Schwerpunktsetzungen entsprechen.

Maßnahmenempfehlungen für Bad Emstal im Radverkehrskonzept:

- **BADE 1:** Ortsverbindung Breitenbach – Sand: Bau einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage (RVA) entlang der Landesstraße L3220

<sup>39</sup> Planungsgemeinschaft Iba / Schmidt im Auftrag des ADFC Kreisverband Kassel Stadt und Land e. V. (2020): Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel – Maßnahmenkarte Sand. <http://www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/downloads.html> [Zugriff: 27.07.2023]

- **NIED 2:** Alltagsverbindung Sand/Merxhausen – Niedenstein: Bau einer 2,5 m breiten, asphaltierten RVA entlang der L3218 nach Wichdorf (von Merxhausen kommend)
- **BADE 3:** Ortsverbindung Elbenberg – Sand: Ausbau eines Wirtschaftsweges (im Steigungsbereich) mit Asphaltdecke
- **BADE 4:** Alltagsortsverbindung Merxhausen – Riede: Bau einer sicheren, straßenbegleitenden RVA auf der westlichen Straßenseite mit 2,5 m Breite in Asphalt
- **BADE 6:** Ortsverbindung Sand – Balhorn: Befestigung des bestehenden Wirtschaftsweges durch den Wald durch Asphaltierung.
- **BADE 7:** Balhorn: B 450 / Einmündung Elber Weg: Freigabe des Wirtschaftsweges für den Radverkehr durch Zusatzzeichen 1022-10
- **BADE 8:** Freizeitroute Sand – Breitenbach/Elmshagen: Aufbringung einer sicher fahrbaren, festen Kalkschotterdecke auf definiertem Abschnitt
- **BADE 9:** Riede – Fritzlar: Bau einer asphaltierten RVA entlang der B450. (Länge der Ausbaustrecke im Landkreis Kassel ist etwa 420 m. Im Anschluss wäre Fritzlar zuständig.)
- **BADE 10:** Ortsverbindung Sand – Elbenberg: Aus-/Neubau einer asphaltierten RVA; teilweise aktuell nur Wiesenweg vorhanden
- **BADE 11:** Grundzentrenverbindung Naumburg – Sand: Wegausbau mit 3,5 m breiter Asphaltdecke bzw. zum Teil wohl grundhaft neu herstellen
- **NAU 12:** Ortsverbindung Balhorn – Altenstädt: Bau einer RVA: Von Balhorn kommend werden bestehende Wirtschaftswegen genutzt. Im weiteren Verlauf Richtung Altenstädt soll die RVA-Trasse nördlich der L 3215 verlaufen.
- **BADE 12:** Grundzentrumsverbindung Naumburg – Sand bzw. Ortsverbindung Elbenberg – Sand: Bau einer straßenbegleitenden RVA zum Beispiel auf der nördlichen Straßenseite (zur Querung Anschluss Knoten K 110 mit B 450 siehe Punkt BADE\_37.)
- **BADE 14:** Alltagsverbindung (Sand/)Merxhausen – Niedenstein: Bau einer 2,5 m breiten, asphaltierten RVA (am besten in Kombination mit BADE\_35 und NIED\_2)
- **BADE 15:** Grundzentrumsverbindung Naumburg-Kernstadt – Sand im Bereich Naumburger Bahn östlich des Forstes: 3,5 m breite RVA neben der Gleistrasse mit Asphaltdecke herstellen.

- **BADE 16:** Grundzentrumsverbindung Naumburg-Kernstadt – Sand bzw. Altenstädt – Sand: Errichtung einer neuen, selbstständig geführten RVA mit 2,5 m Breite in Asphalt direkt nördlich der Bahnlinie (Verbindung von BA-DE\_15 und NAU\_16)
- **BADE 17:** Sand: Einbahnstraße Hintergasse in Gegenrichtung freigeben für den Radverkehr, ggf. ergänzen durch kurzen 1,75 m breiten, rot eingefärbten Schutzstreifen im Einmündungsbereich zur K110 - Wolfhager Straße
- **BADE 18:** Alternative Ortsverbindung Isthä – Balhorn: Gut fahrbare Schotterdecke herstellen
- **BADE 19:** Ortsverbindung Balhorn – Isthä im Bereich der B 450: Errichtung einer straßenbegleitenden RVA auf der westlichen Straßenseite
- **BADE 20:** Ortsverbindung Balhorn – Isthä im Bereich der B 450: Ausbau des bestehenden Schotterwegs mit 3,5 m breiter Asphaltdecke.
- **BADE 21:** Ortsverbindung Balhorn – Altenstädt: Wirtschaftsweg westlich Balhorn: RV-Freigabe durch Zusatzzeichen 1022-10
- **BADE 22:** Ortsverbindung Balhorn – Martinhagen auf der Gemeindestraße zur L 3215: Kontrollen zur Einhaltung von Tempo 50. Wichtig wäre zur Sicherung des RV eigentlich Tempo 30 (als Kompromiss wäre noch 40 möglich)
- **NAU 23:** Ortsverbindung Elbenberg – Merxhausen: Errichtung einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage mit 2,5 m Breite an der nördlichen Straßenseite
- **BADE 23:** Sand Lokalverbindung Quartier "Karlsbader Straße" – Ortskern Sand bzw. Neubaugebiet Balhorer Weg: Querung des Kurparks ermöglichen durch Herstellung eines mind. 2,5 m breiten alltagtauglichen Radwegs zwischen „Karlsbader Straße und Danziger Straße
- **BADE 24:** Verlauf Projektvorschlag Ems-Erpe-Radweg südöstlich Ortskern Sand: Bestehende Route in der Emsniederung ausbauen: Beseitigung der Treppe im Übergang zur Landstraße und durchgehender Ausbau auf 3 m Wegbreite
- **BADE 25:** Ortsverbindung Altenstädt – Balhorn / Route Hessencourrier-Radweg in Balhorn: Vorhandene Beschilderung zur Freigabe für den Radverkehr ersetzen durch amtliches Zusatzzeichen 1022-10
- **BADE 26:** Ortsverbindung Balhorn – Sand bzw. Grundzentrumsverbindung Sand – Wolfhagen: RV-Freigabe mit Zusatzzeichen 1022-10 ergänzen (oder alternativ Zeichen 250 durch Zeichen 260 ersetzen)

- **BADE 28:** Lokalnnetz Sand: RV-Freigabe mit Zusatzzeichen 1022-10 ergänzen (oder alternativ Zeichen 250 durch Zeichen 260 ersetzen)
- **BADE 29:** Freizeitverbindung Sand – Niedenstein bzw. Sand – Breitenbach: RV-Freigabe mit Zusatzzeichen 1022-10 ergänzen (oder alternativ Zeichen 250 durch Zeichen 260 ersetzen)
- **BADE 30:** Grundzentrumsverbindung Bad Emstal – Gudensberg/Fritzlar: regionaler Lückenschluss "EmsErpe-Radweg" im Emstal südlich Merxhausen: Ausbaustrecke Teil "Nord: Grundhafter Wegausbau mit min. 3 m breiter Asphaltdecke, z. T. sind Absturzsicherungen (Geländer) notwendig (Weitere Teile des Lückenschlusses siehe auch BADE\_31 und NIED\_1)
- **BADE 31:** Grundzentrumsverbindung Bad Emstal – Gudensberg/Fritzlar: regionaler Lückenschluss "EmsErpe-Radweg" im Emstal südlich Merxhausen: Ausbaustrecke Teil "Mitte": Grundhafter Wegausbau mit Asphaltdecke
- **BADE 33:** Ideenstudie: Separation am Schwimmbadweg (u. a. als Alternative zur RVA entlang der Landesstr.): Alternativ zur Maßnahme BADE\_34, könnte die bestehende Wegeverbindung in Tallage der Ems ausgebaut werden. Um Konflikte mit Fußgängern zu vermeiden, sollte der Radverkehr einen parallel verlaufenden eigenständigen Weg mit einer Mindestbreite von 2,5 m in Asphaltbauweise erhalten (beschildert mit Z 237 Radweg).
- **BADE 34:** Ortsverbindung Sand – Merxhausen: potenzielle RVA entlang Landesstraße: Bau einer eigenständigen, asphaltierten und mindestens 2,5 m breiten Radverkehrsanlage entlang der L 3220 zwischen südlicher Ortszufahrt Sand (Ems-Brücke, Wirtschaftswegeinmündung) und Abzweig Landgraf-Philipp-Straße in Merxhausen
- **BADE 35:** Potenzielle neue RVA am Rand des Parks: Zwischen Schwarzer Weg und Landgraf-Philipp-Straße (innerorts) könnte am Ostrand der Parkanlage für den Radverkehr ein neuer mindestens 2,5 m breiter Weg hergestellt werden (Die Parkanlage ist allerdings Privatgelände der Klinik.)
- **BADE 36:** Schwimmbadweg Sand – Merxhausen: Zusatzschild "Radfahrer frei" erneuern
- **BADE 37:** Grundzentrumsverbindung Naumburg – Sand: Querung B450 am Knoten mit K 110: Lösungsansatz 1: Errichtung einer Mittelinsel: Diese könnte nördlich der Wirtschaftswegeinmündung in der B 450 errichtet werden. Dafür wäre es sinnvoll die Abbiegespur um ein paar Meter zu kürzen. Lösungsansatz 2: Bau einer Unterführung mit geradem Durchstich
- **BADE 38:** Ortsverbindung Sand – Balhorn: Freigabe des Wirtschaftsweges für den Radverkehr: Aktuelles Zeichen 250 durch 260 ersetzen, oder Zusatzzeichen 1022-10 "Radfahrer frei" ergänzen

#### **4.2.2 Schülerradroustennetz (2019)**

Für den Landkreis Kassel wurde zeitgleich mit der Stadt Kassel 2019 erstmalig in Nordhessen ein Schülerradroustennetz entwickelt. Das Ziel war „die Nutzung des Fahrrades als Mobilitätsoption zu fördern und dabei die spezifischen Anforderungen für Kinder und Jugendliche [zu] berücksichtigen.“<sup>40</sup>

Das Schülerradroustennetz, an dem 300 weiterführende Schulen in Hessen angeschlossen sind, ist ein vom Land Hessen gefördertes Projekt des IVM (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt Rhein-Main). Gemeinsam mit Schülern wurden Routen des täglichen Schulweges analysiert und Vorschläge erarbeitet. Daraus entstanden Radroustennetze, die über die durch das IVM gesteuerte Plattform „Schülerradroustennetze“<sup>41</sup> aufrufbar sind, um den Schulweg per Fahrrad planen zu können und über potenzielle Gefahrenstellen informiert zu werden.

Das Schülerradroustennetz durchzieht alle Ortsteile Bad Emstals und verbindet diese mit einem Großteil der umliegenden Gemeinden. Es sind verschiedene „Aufmerksamkeitspunkte“ definiert, also potenzielle Gefahrenstellen. Dass Strecken als Schülerradroustennetze definiert sind, sagt allerdings wenig über deren Qualität und Verkehrssicherheit aus. Es handelt sich dabei lediglich um Strecken, die am sinnvollsten erscheinen, um die Schule(n) mit dem Fahrrad zu erreichen. Dafür muss keine (separate) Radinfrastruktur vorhanden sein. Im Gemeindegebiet von Bad Emstal werden folgende potenzielle Gefahrenquellen definiert:

- Führung auf der Fahrbahn bei 100 km/h
- Führung auf der Fahrbahn bei 70 km/h
- Führung auf der Fahrbahn 50 km/h
- Fehlende Querungshilfen
- bei Querung ggf. vom Rad absteigen und Mittelinsel/Fußgängerüberweg nutzen

---

<sup>40</sup> Vizelandrat Siebert in ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) (Hrsg.) (o. J.): Schülerradroustennetz für Stadt und Landkreis Kassel. <https://www.ivm-rheinmain.de/Presse/schuelerradroustennetz-fuer-stadt-und-landkreis-kassel/> [Zugriff: 16.05.2023]

<sup>41</sup> <https://www.schuelerradroustennetze.de/map/>

### 4.2.3 Vorschläge der Radwegeinitiative Bad Emstal

In Bad Emstal gibt es eine lokale Radwegeinitiative, die Vorschläge für bessere Radverkehrsverbindungen zwischen den Ortsteilen und Lückenschlüsse im Radwegenetz erarbeitet hat. Die Veröffentlichung der Initiative<sup>42</sup> wurde Ende Mai 2023 öffentlich präsentiert<sup>43</sup>.

Die Vorschläge beziehen sich u. a. auf das Radverkehrskonzept für den Landkreis Kassel, weichen zum Teil jedoch auch davon ab. Für definierte Problembereiche wird jeweils die „Ist-Situation“ und die „Soll-Situation“ detailliert geschildert. Es gibt textliche Schilderungen, Fotos und teilweise Darstellungen durch Karten. Folgende Strecken zwischen den Ortsteilen und umliegenden Gemeinden, auf denen Verbesserungen für den Radverkehr dringend nötig sind, werden genannt:

1. Sand – Breitenbach
2. Sand – Balhorn (– Wolfhagen)
3. Sand – Merxhausen – Riede
4. Sand – Altenstadt (– Naumburg)

Hinzu kommen Vorschläge, um die Situation innerhalb der Ortsteile Sand und Merxhausen zu verbessern. In Sand wird eine zentrale Fahrradachse entlang der Schulstraße empfohlen, die zur Fahrradstraße werden soll. Die Einbahnstraße Hintergasse soll für Radfahrer zukünftig in beide Richtungen befahrbar sein. Außerdem fordert die Initiative eine verkehrsberuhigte Zone an der Wolfhager Straße (Tempo 30 und weitere Maßnahmen am Knotenpunkt mit der Schulstraße/Hintergasse). Für Merxhausen ist eine Durchfahrt über das Vitos-Gelände erwünscht, wobei auf die dafür nötige Zusammenarbeit mit dem Klinikkonzern hingewiesen wird. Für Balhorn und Riede „können auf Grund einer unzureichenden Datengrundlage keine abschließenden Empfehlungen gegeben werden.“ (S.25) Die Initiative empfiehlt die Beteiligung der lokalen Bevölkerung.

Weiterhin findet sich in der Veröffentlichung die Forderung nach weiterer Fahrradinfrastruktur wie Abstellanlagen. Es werden auch weitere Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs vorgeschlagen sowie Ideen für den regionalen Fahrradtourismus präsentiert. Darüber hinaus gibt es eine Liste zentraler Akteure für diesen Themenbereich in Bad Emstal sowie Handlungsempfehlun-

---

<sup>42</sup> Heß, F., Lorbach, J., Nießner, K., Nießner, S., Richebächer, K., und Römer, J. (2023): Radfahren ist gesund, macht Spaß und schont die Umwelt. Dazu braucht es sichere, saubere und komfortable Radwege, sowie eine gute Radinfrastruktur

<sup>43</sup> Müller, N. (14.06.2023): *Bad Emstal auf dem Weg zur Radfahr-Gemeinde*. HNA. <https://www.hna.de/lokales/wolfhagen/bad-emstal-ort77281/bad-emstal-mit-konzept-auf-dem-weg-zur-radfahr-gemeinde-92341478.html> [Zugriff: 03.07.2023]

gen und Vorschläge für politische Beschlüsse. Die Ausarbeitung der Initiative ist somit recht umfangreich und konkret. Nach eigenen Angaben wurden dafür zahlreiche Bürger aus dem Ortsteil Sand einbezogen. Darüber hinaus gibt es eine Umfrage zur Priorisierung von Radverbindungen, die dem Planungsbüro von der Initiative zur Verfügung gestellt und die bei der Schwerpunktsetzung berücksichtigt wurde.

### 4.3 Förderprogramme

Zur Finanzierung der Maßnahmen des Nahmobilitäts-Checks sind im Folgenden mögliche Förderprogramme des Bundes und des Landes Hessen aufgelistet.

#### **Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans<sup>44</sup>**

Fördermittelgeber:	Bund
Förderberechtigte:	Kommune, Öffentliche Einrichtung, Verband/ Vereinigung
Förderart:	Zuschuss
Förderquote:	bis zu 80 %
Geltungsdauer:	07.09.2022 bis 31.12.2025
Förderzeitraum:	Projektförderung für einen Zeitraum von bis zu drei Jahren
Einreichungsfrist:	01.08. des laufenden Jahres für die 1. Stufe des zweistufigen Förderverfahrens
Antragstellung bei:	Bundesamt für Güterverkehr (BAG)
Fördergegenstand:	nicht investive Vorhaben im Bereich des Radverkehrs (z. B. Forschungs- und Entwicklungsvorhaben, Kam- pagnen, Wettbewerbe, Vorhaben zur Koordinierung und Förderung des Radverkehrs)
Sonst. Anforderungen:	Förderung modellhaft anwendbarer Vorhaben oder von Vorhaben, die neue Erkenntnisse liefern; nötige fachli-

---

<sup>44</sup> vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (2023): Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans. <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMVI/richtlinie-zur-foerderung-von-nicht-investiven-ma.html> [Zugriff: 28.07.2023]

che Qualifikation des Antragstellers; ausreichende Kapazität zur Durchführung; ausreichende Bonität; erhebliches Interesse am Vorhaben durch den Bund; Notwendigkeit der Förderung zur Durchführung des Vorhabens

### **Innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland<sup>45</sup>**

Fördermittelgeber:	Bund
Förderberechtigte:	Kommune, Öffentliche Einrichtung, Verband/ Vereinigung
Förderart:	Zuschuss
Förderquote:	bis zu 75 % (finanzschwache Kommunen bis zu 90 %)
Geltungsdauer:	01.01.2012 bis 31.12.2026
Einreichungsfrist:	aktuelle Förderaufrufe auf der Internetseite des BALM
Antragstellung bei:	Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM)
Fördergegenstand:	innovative Vorhaben im Bereich des Radverkehrs (infrastrukturelle Maßnahmen sowie Mobilitätskonzepte und -maßnahmen)
Sonst. Anforderungen:	Projekte mit Modellcharakter; nötige fachliche Qualifikation des Antragstellers; ausreichende Kapazität zur Durchführung; ausreichende Bonität; noch nicht begonnene Projekte

### **Klimaschutzinitiative – E-Lastenfahrräder in Wirtschaft und Kommunen (E-Lastenfahrrad-Richtlinie)<sup>46</sup>**

Fördermittelgeber:	Bund
Förderberechtigte:	Kommune, Öffentliche Einrichtung, Unternehmen, Verband/Vereinigung

---

<sup>45</sup> vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (2023): Innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland.  
<https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMVI/innovation-radverkehr-deutschland.html> [Zugriff: 28.07.2023]

<sup>46</sup> vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (2023): Klimaschutzinitiative – E-Lastenfahrräder in Wirtschaft und Kommunen (E-Lastenfahrrad-Richtlinie).  
<https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMWi/e-lastenfahrrad-richtlinie.html> [Zugriff: 07.11.2023]

Gemeinde Bad Emstal  
**Nahmobilitäts-Check**  
November 2023

Förderart:	Zuschuss
Förderquote:	25 % (max. 2.500 € pro Lastenpedelec oder E-Lastenfahrradanhänger)
Geltungsdauer:	01.09.2021 bis 15.11.2024
Förderzeitraum:	Bewilligungszeitraum von bis zu 12 Monaten
Ansprechpartner:	Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)
Fördergegenstand:	Kauf von E-Lastenfahrrädern (Lastenpedelecs) und Lastenanhängern mit elektrischer Antriebsunterstützung (E-Lastenfahrradanhänger)
Sonst. Anforderungen:	Einsatz des Fahrzeugs im Lastenverkehr im kommunalen Bereich; serienmäßige und neue Fahrzeuge; 3 Jahre Zweckbindungsfrist

#### **Klimaschutzinitiative – Klimaschutz durch Radverkehr<sup>47</sup>**

Fördermittelgeber:	Bund
Förderberechtigte:	Kommune, Öffentliche Einrichtung, Hochschule, Verband/Vereinigung
Förderart:	Zuschuss
Förderquote:	bis zu 75 % (90 % bei finanzschwachen Kommunen; Gesamtausgaben mind. 200.000 €, max. 20 Mio. €)
Geltungsdauer:	01.09.2021 bis 15.11.2024
Förderzeitraum:	Projektförderung für einen Zeitraum von bis zu vier Jahren
Einreichungsfrist:	01.03.-30.04. oder 01.09.-31.10. für die 1. Stufe des zweistufigen Förderverfahrens
Ansprechpartner:	Zukunft – Umwelt – Gesellschaft gGmbH (ZUG)
Fördergegenstand:	investive Vorhaben mit Modellcharakter im Bereich Radverkehr

---

<sup>47</sup> vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (2023): Klimaschutzinitiative – Klimaschutz durch Radverkehr.  
<https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMWi/foerderaufruf-klimaschutz-durch-radverkehr.html> [Zugriff: 28.07.2023]

Sonst. Anforderungen: Umsetzung unterschiedlicher Maßnahmen, die im Wirkzusammenhang stehen (Maßnahmenbündel), darunter Infrastrukturmaßnahmen; Öffentlichkeitsarbeit und Monitoring; Beitrag zu Klimaschutzzielen der Bundesregierung; deutlicher Zusatznutzen für den Klimaschutz; Abgrenzung von bereits geplanten Investitionen zur Verbesserung der Infrastruktur; ausreichend personelle sowie finanzielle Mittel des Antragstellers; Notwendigkeit der Förderung zur Durchführung des Vorhabens; Beachtung der allgemein anerkannten Regeln der Technik

Gemeinde Bad Emstal  
**Nahmobilitäts-Check**

November 2023

### **Klimaschutzinitiative – Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie)<sup>48</sup>**

Fördermittelgeber:	Bund
Förderberechtigte:	Kommunen, Öffentliche Einrichtung, Hochschule, Unternehmen, Verband/Vereinigung
Förderart:	Zuschuss
Förderquote:	Höhe ist abhängig von der Art der Maßnahme (siehe <a href="https://www.klimaschutz.de/sites/default/files/mediathek/dokumente/SKKK_Grafik_Fo%CC%88rdertabelle_221031.pdf">https://www.klimaschutz.de/sites/default/files/mediathek/dokumente/SKKK_Grafik_Fo%CC%88rdertabelle_221031.pdf</a> )
Geltungsdauer:	01.01.2022 bis 31.12.2027
Einreichungsfrist:	keine
Ansprechpartner:	Zukunft – Umwelt – Gesellschaft gGmbH (ZUG)
Fördergegenstand:	strategische und investive Klimaschutzvorhaben (im Bereich Fuß- und Radverkehr z. B. Geh- und Radwege, Fahrradstraßen, Radfahr-/Schutzstreifen, Wegeverbreiterung, sichere Knotenpunktführung, Wegweisungssysteme, Fahrradabstellanlagen, Beleuchtung, Signalisierung)
Sonst. Anforderungen:	Klimaschutzwirkung über den Anforderungen; ausreichende personelle sowie finanzielle Kapazität des Antragstellers

---

<sup>48</sup> vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (2023): Klimaschutzinitiative – Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie). <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMU/richtlinie-zur-foerderung-von-klimaschutzprojekte.html> [Zugriff: 26.09.2023]

**Klimaschutzinitiative – Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte<sup>49</sup>**

Fördermittelgeber:	Bund
Förderberechtigte:	Kommunen, Öffentliche Einrichtung, Forschungseinrichtung, Unternehmen, Verband/Vereinigung
Förderart:	Zuschuss
Förderquote:	bis zu 70 % (90 % bei finanzschwachen Kommunen; Gesamtausgaben mind. 200.000 €, max. 10 Mio. €)
Geltungsdauer:	01.09.2021 bis 15.11.2024
Förderzeitraum:	Projektförderung für einen Zeitraum von bis zu vier Jahren
Einreichungsfrist:	01.03.-30.04. oder 01.09.-31.10. für die 1. Stufe des zweistufigen Förderverfahrens in den Jahren 2021 bis 2024
Ansprechpartner:	Zukunft – Umwelt – Gesellschaft gGmbH (ZUG)
Fördergegenstand:	modellhafte Einzel- und Verbundprojekte zur Verringerung von Treibhausgasen: Abfallentsorgung, Abwasserbeseitigung, Energie- und Ressourceneffizienz, Stärkung des Umweltverbundes, grüne City-Logistik und Treibhausgas-Reduktionen im Wirtschaftsverkehr sowie Smart-City Maßnahmen; keine Förderung von Maßnahmen aus dem Bereich Elektromobilität und des Radverkehrs, die bereits in anderen Förderprogrammen der Bundesregierung zuwendungsfähig sind
Sonst. Anforderungen:	ausreichende personelle sowie finanzielle Kapazität des Antragstellers; Nachweis über projektspezifischen fachlichen Qualifikationen, Kompetenzen und Erfahrungen; erhebliches Bundesinteresse, deutliche Sichtbarkeit und bundesweite Ausstrahlung;

---

<sup>49</sup> vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (2023): Klimaschutzinitiative – Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte.  
<https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMWi/foerderaufruf-kommunale-klimaschutz-modellprojekte.html> [Zugriff: 28.07.2023]

**IKK – Nachhaltige Mobilität<sup>50</sup>**

Fördermittelgeber:	Bund
Förderberechtigte:	Kommune
Förderart:	Darlehen
Förderquote:	bis zu 100 % (max. 150 Mio. € pro Jahr)
Förderzeitraum:	Mindestlaufzeit von 4 Jahren
Ansprechpartner:	KfW Bankengruppe
Fördergegenstand:	ambitionierte Klimaschutzmaßnahmen im Bereich der Mobilität: Infrastruktur für klimafreundlichen öffentlichen Verkehr und für den kommunalen Fuhrpark, klimafreundliche Fahrzeuge sowie nachhaltige Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) (im Bereich Fuß- und Radverkehr z. B. Fuß- und Radwege, Fahrradabstellanlagen, Fußgängerzonen inklusive Sitzmöglichkeiten, Umwidmung von bisher (überwiegend) für motorisierten Individualverkehr genutzter Infrastruktur)
Sonst. Anforderungen:	Erfüllung technischer Mindestanforderungen; Erfüllung von umwelt- und sozialrechtlichen Anforderungen und Standards

**Förderung der Nahmobilität<sup>51</sup>**

Fördermittelgeber:	Hessen
Förderberechtigte:	Kommune, Unternehmen, Verband/Vereinigung
Förderart:	Zuschuss
Förderquote:	bis zu 70 % für investive Vorhaben, bei besonderer überkommener verkehrlicher Bedeutung bis zu 80 % (Gesamtausgaben mind. 20.000 €); bis zu 60 % für

---

<sup>50</sup> vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (2023): IKK – Nachhaltige Mobilität.  
<https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/KfW/ikk-nachhaltige-mobilitaet.html> [Zugriff: 26.09.2023]

<sup>51</sup> vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (2023): Förderung der Nahmobilität.  
<https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Land/Hessen/foerderung-der-nahmobilitaet.html> [Zugriff: 26.09.2023]

Gemeinde Bad Emstal  
**Nahmobilitäts-Check**

November 2023

Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit (Gesamtausgaben mind. 2.000 €)

Förderzeitraum:	Projektförderung für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren
Ansprechpartner:	Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (Hessen Mobil)
Fördergegenstand:	bauliche Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität und Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs (z. B. Knotenpunktumbau, (Aus-)Bau von Fuß- und Radwegen, (Aus-)Bau von Fuß- und Radbrücken, Bau von Radabstellmöglichkeiten, Wegweisung, barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen, (Aus-)Bau von Queerungshilfen, Einrichtung von Fahrradstraßen), Planungsleistungen und Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit
Sonst. Anforderungen:	abgegrenztes Projekt; bau- und verkehrstechnisch einwandfreie Planung, Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit

Im Rahmen der Nahmobilitäts-Richtlinie ist es mittlerweile auch möglich, die Beleuchtung an wichtigen Schulrouten außerorts, Beschilderung von Radwegrouten, Fahrradabstellanlagen sowie Sitzgelegenheiten finanziell zu fördern, sofern diese aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendig sind.<sup>52</sup>

Weitere Informationen zu den aktuellen Förderregeln in Hessen sind abrufbar über die Homepage von Hessen Mobil unter dem Stichwort Förderangebote.<sup>53</sup>

Darüber hinaus ist das das Mobilitätsfördergesetz des Landes Hessen<sup>54</sup> relevant. Gefördert werden hier investive Maßnahmen und Planungen für die Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad sowie die bessere Verknüpfung mit dem Bus- und Bahnverkehr.

---

<sup>52</sup> Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (n. d.): Förderung für Beleuchtung auf außerörtlichen Schulwegen für Landkreise, Städte und Gemeinden. [https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2020/10/2020-10-05\\_Foerderung\\_Beleuchtung-Schulwege.pdf](https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2020/10/2020-10-05_Foerderung_Beleuchtung-Schulwege.pdf) [Zugriff: 09.05.2023]

<sup>53</sup> vgl. Hessen Mobil. Straßen- und Verkehrsmanagement (2023): Förderung. Förderangebote. <https://mobil.hessen.de/foerderangebote> [Zugriff: 18.10.2023]

<sup>54</sup> Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie und Wohnen (2021): Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsfördergesetz, Durchführungserlass für Infrastrukturmaßnahmen im Kommunalen Straßenbau (KSB)

## **5 Gesamtgemeindliche Bestandsanalyse und Bewertung**

Gemeinde Bad Emstal  
**Nahmobilitäts-Check**

November 2023

### **5.1 Verkehrsnetze und Infrastruktur**

Im nachfolgenden werden für die einzelnen Verkehrsarten Informationen und Bewertungen zu den bestehenden Verkehrsnetzen und der Infrastruktur dargestellt. Hierbei werden Informationen aus vorliegenden Unterlagen, erste Eindrücke durch Begehungen vor Ort sowie Ergebnisse der Status-quo-Abfrage und des 1. Workshops berücksichtigt.

#### **5.1.1 Fußverkehr, Schulwege und Barrierefreiheit**

Zum Fußverkehr in Bad Emstal liegen relativ wenig schriftliche Informationen vor; lediglich ein Schulwegeplan für den Ortsteil Balhorn. Auf Grundlage der Ergebnisse der Status-quo-Abfrage und des 1. Workshops ergibt sich folgendes Bild zur aktuellen Situation: In der Befragung wurde der Fußverkehr durchschnittlich mit 3,1, also befriedigend, bewertet. Dabei wurde die „Erreichbarkeit von Haltestellen“ mit 2,2 im Durchschnitt am besten bewertet. Auch die Aspekte „Erreichbarkeit von Zielen“ und „Allgemein“ erhielten eine überdurchschnittliche Bewertung mit jeweils 2,5. Die „Rastmöglichkeiten“ (3,8), der „Komfort von Fußverkehrsanlagen“ (3,7) und die „Orientierung“ (3,6) hingegen wurden am schlechtesten bewertet. Dabei gab es bei einigen Aspekten eine große Spanne in der Benotung, z. B. erhielt der „Komfort“ Bewertungen zwischen 2 (gut) und 6 (ungenügend).

Im Freitext wurden zum Thema Fußverkehr folgende Punkte bemängelt:

- fehlende und zu schmale Gehwege
- mangelhafte Querungsmöglichkeiten
- schlechter Zustand (durch Glasfaserausbau, aber auch Allgemein)
- B 450
- Mülleimern und Bänken werden nach und nach entfernt
- mangelhafte Beleuchtung (Richtung Campingplatz)

Im Rahmen des 1. Workshops wurde die Fußgängerfreundlichkeit Bad Emstals ebenfalls im Durchschnitt mit befriedigend (3,2) bewertet. Die Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmenkategorien zur Steigerung der Fußgängerfreundlichkeit fiel folgendermaßen aus:

- **Tabelle 2:** Bewertung der Maßnahmenkategorien im Fußverkehr im Durchschnitt

Kategorie	Note Ø
Breite und barrierefreie Gehwege	2,1
Sichere Querungsanlage	1,3
Vom Radverkehr getrennte Wege	3,1
Direkte Verbindungen (ohne Umwege)	2,1
Gute Beleuchtung	2,1

Das Thema sichere Querungsanlagen ist den Teilnehmenden demnach besonders wichtig. Fußwege in der Gemeinde sollten ausreichend breit, barrierefrei, ohne Umwege und gut beleuchtet sein. Als nicht ganz so zentral wird hier das Thema der vom Radverkehr getrennten Wege angesehen.

Sowohl im Vorgespräch mit der Gemeinde als auch während des Workshops wurde der dringende Bedarf nach sicheren Fußgängerüberwegen über die Bundesstraße 450 in Balhorn geäußert, u. a. für Schulkinder, die diese vielbefahrene Straße überqueren müssen. Bisher waren die Bemühungen der Gemeinde solche Querungen einzurichten jedoch erfolglos. Sichere Schulwege wurden im Rahmen des Workshops mehrfach thematisiert. Um die Situation für den Fußverkehr zu verbessern, besteht der Wunsch nach Kfz-Entschleunigung/-beruhigung. Demnach soll es mehr Tempo-30-Zonen bzw. auch Tempo 30 auf den Ortsdurchfahrten geben. Außerdem wurden Schülerlotsen vorgeschlagen. Darüber hinaus wurde darauf hingewiesen, dass Gehwege nicht immer als solche nutzbar sind, weil darauf Kfz abgestellt werden. Weiterhin wurde als problematisch eingestuft, dass Bordsteine, die nicht abgesenkt sind, mobilitätseingeschränkte Personen behindern. Allgemein wurde der Wunsch nach mehr gegenseitiger Rücksichtnahme im Verkehr geäußert.

Während der Begehungen vor Ort fiel auf, dass nicht überall eine separate Infrastruktur für den Fußverkehr vorhanden ist. Die Breite und Beschaffenheit der vorhandenen Gehwege variiert stark; oftmals werden die erforderlichen Mindestmaße nicht eingehalten. Durch den erfolgten Glasfaserausbau sind viele Oberflächen in schlechtem Zustand, aber auch darüber hinaus sind die Oberflächen nicht immer einheitlich und eben. Abgesenkte Borde sind zum Teil vorhanden. Teilweise fehlen sichere Querungsanlagen über viel befahrene Straßen (vor allem über die B 450).

Im Rahmen der Status-quo-Befragung wurde das **Thema Schulwege** durchschnittlich mit 3,4 bewertet. Dabei schnitt die „Schulwegesicherung“ mit 4,2 am schlechtesten ab und die „Erreichbarkeit von Schulen zu Fuß“ am besten mit durchschnittlich 2,5.

Das **Thema Barrierefreiheit** wurde in der Befragung relativ schlecht bewertet mit einem Durchschnitt von 4,5. Dabei schnitten vor allem die Aspekte „Berück-

sichtigung der Belange sehbehinderter Menschen“ (5,1) sowie die „Berücksichtigung der Belange gehbehinderter Menschen“ (4,7) sehr schlecht ab. Es scheint demnach ein akuter Handlungsbedarf zu bestehen. Am besten schnitt in der Umfrage die „Barrierefreiheit im ÖPNV allgemein“ ab, allerdings auch nur mit einer 4,0 (ausreichend). Im Rahmen des Workshops waren Teilnehmende unsicher darüber, inwiefern der ÖPNV barrierefrei ist und inwiefern die Mitnahme eines Rollators unproblematisch ist. Es wurde auch angemerkt, dass Entfernungen zu Bushaltestellen teilweise fußläufig recht weit seien. Die meisten Verbindungen nach Kassel erfordern einen Umstieg nach Breitenbach. Das ist auch für Menschen mit Behinderungen eine zusätzliche Hürde.

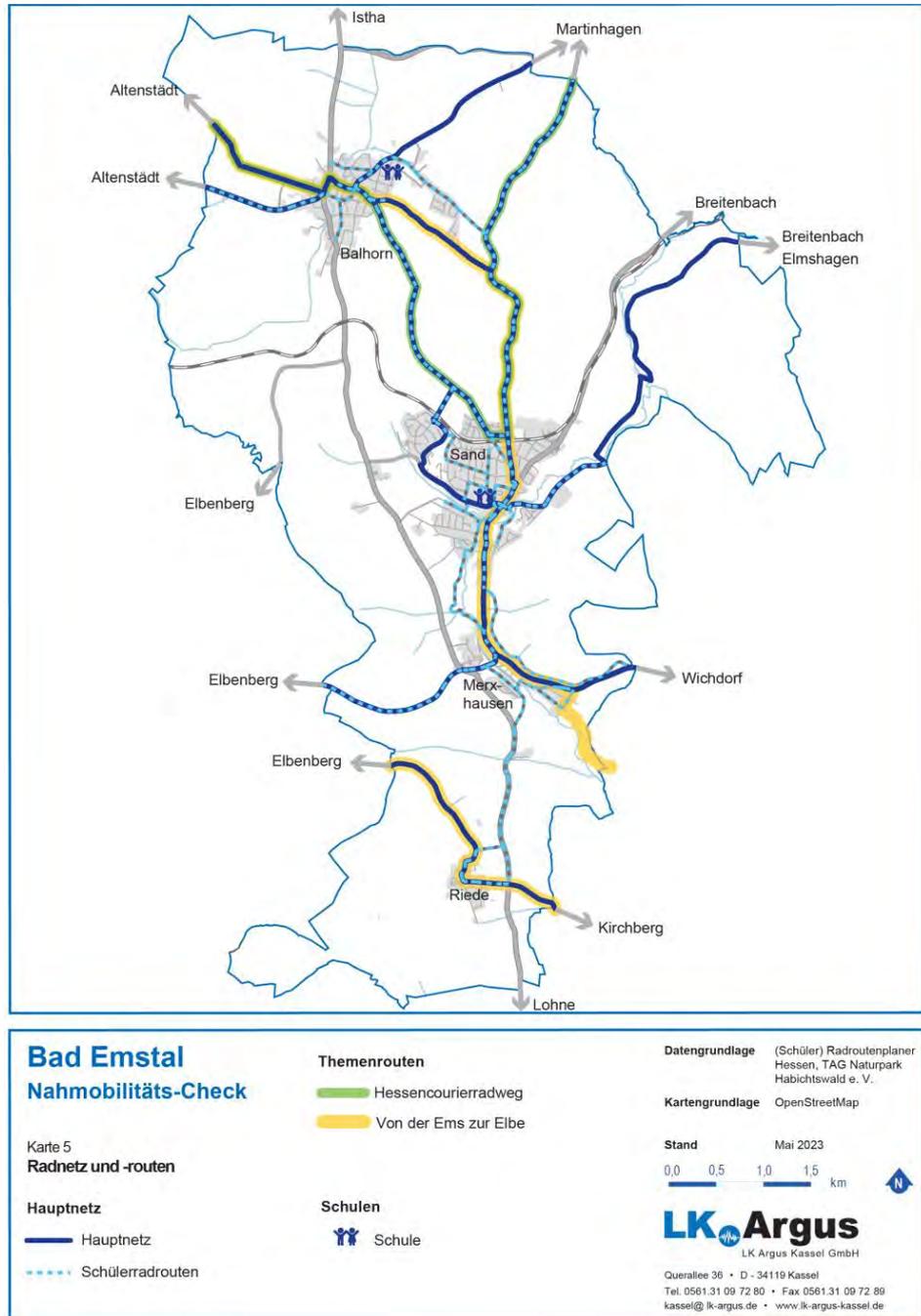
### 5.1.2 Radverkehr

Im Radverkehr bestehen offizielle Netzdefinitionen für das Hauptradnetz sowie für Schülerradrouten, die über den Schülerradroutenplaner Hessen abrufbar sind. Das definierte Hauptradnetz für das Gemeindegebiet erstreckt sich über alle Ortsteile, wobei es dabei keine ausgewiesene Verbindung zwischen Riede und Merxhausen gibt. Darüber hinaus gibt es Schülerradrouten zwischen den Ortsteilen und in einige angrenzende Gemeinden. Durch das Gemeindegebiet verlaufen außerdem zwei Freizeitrouten der Touristischen Arbeitsgemeinschaft Naturpark Habichtswald<sup>55</sup>: Der „Hessencourieradweg“ (Kassel – Baunatal – Schauenburg – Bad Emstal – Naumburg: 42,81 km) sowie die Route „von der Ems bis zur Elbe“ (Rundtour Bad Emstal – Naumburg – Bad Emstal: 31,35 km).

---

<sup>55</sup> Touristische Arbeitsgemeinschaft (TAG) Naturpark Habichtswald e.V. (n.d.): Radfahren im Naturpark Habichtswald. <https://www.naturpark-habichtswald.de/erleben/radfahren-mountainbike/radfahren-radtouren> [Zugriff: 09.05.2023]

● **Karte 5: Radnetz und Radrouten**



siehe auch Kartenanhang

Als problematisch erweist sich, dass das definierte Radnetz oftmals kaum bis keine Radinfrastruktur aufweisen. Radfahrer haben die Wahl zwischen den Ortsteilen auf vielbefahrenen Straßen zu fahren oder durch „Wald und Wiese“, was gegebenenfalls einen Umweg bedeutet. Diese Fuß- und Wirtschaftswege sind im aktuellen Zustand nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Vor Ort existiert eine Radwegeinitiative, deren Mitglieder eine fehlende oder mangelhafte Infrastruktur für den Radverkehr kritisieren und konkrete Maßnah-

men für Verbesserungen vorschlagen. Darüber hinaus gibt es im Radverkehrskonzept für den Landkreis Kassel zahlreiche Maßnahmevorschläge für das Gemeindegebiet. Teilweise überschneiden sich die Vorschläge der Radwegeinitiative und des Landkreises, teilweise weichen sie voneinander ab. Die Vorschläge im Radverkehrskonzept sind deutlich umfangreicher als die Forderungen der Radwegeinitiative. Die lokale Verortung der vorgeschlagenen Maßnahmen ist in der folgenden Karte dargestellt.

● **Karte 6:** Vorschläge Radverkehr



<p><b>Bad Emstal</b> <b>Nahmobilitäts-Check</b></p> <p>Karte 6 Bestehende Vorschläge Radverkehr</p> <p><b>Radverkehrskonzept für den Landkreis Kassel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: yellow;">—</span> Lineare Maßnahme</li> <li><span style="color: red;">●</span> Punktuelle Maßnahme</li> </ul>		<p><b>Radwegeinitiative Bad Emstal</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: green;">—</span> Favorisierte Maßnahme</li> <li><span style="color: cyan;">—</span> Alternativer Vorschlag</li> <li><span style="color: green;">●</span> Punktuelle Maßnahme</li> </ul> <p><b>Vorschläge in beiden Konzepten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: yellow;">—</span> Lineare Maßnahme</li> <li><span style="color: cyan;">—</span> Lineare Maßnahme</li> <li><span style="color: blue;">●</span> Punktuelle Maßnahme</li> </ul>	<p><b>Datengrundlage</b> Ing.-Büro Schmidt, Radwegeinitiative Bad Emstal</p> <p><b>Kartengrundlage</b> OpenStreetMap</p> <p><b>Stand</b> Juni 2023</p> <p>0,0 0,5 1,0 1,5 km</p> <p><b>LK Argus</b> LK Argus Kassel GmbH</p> <p>Querallee 36 • D - 34119 Kassel Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89 kassel@lk-argus.de • www.lk-argus-kassel.de</p>
--	--	--	--

siehe auch Kartenanhang

Auf Grundlage dieser Kenntnisse sowie der Ergebnisse der Status-quo-Abfrage und des 1. Workshops ergibt sich folgendes Bild zur aktuellen Situation des Radverkehrs in Bad Emstal: In der Befragung wurde der Radverkehr durchschnittlich mit 4,4, also gerade noch ausreichend, bewertet. Dabei wurden die „Erreichbarkeit von Haltestellen“ (3,0) sowie die „Orientierung“ (3,2) durchschnittlich am besten bewertet. Am schlechtesten schnitten die Aspekte „E-Bike-Ladestationen“, „weitere Serviceangebote“ und „Fahrradmietsystem“ ab, wohl weil sie im Gemeindegebiet nicht existieren. Unterdurchschnittlich wurde auch „Art der Führung“ (4,8), „Reinigung und Instandhaltung“ (4,8), „Knotenpunkte“ (4,5) und „Komfort“ (4,5) bewertet. Dabei gab es auch hier zu einigen Aspekten eine große Spannweite der Bewertungen, so erhielt z. B. der Aspekt „Allgemein“ von den Teilnehmenden Noten von 2 (gut) bis 6 (ungenügend).

Im Freitext gab es folgende Hinweise zum Thema Radverkehr:

- fehlende Freigabe von Durchlässen
- Fahrradstraße als alternative zur Kassler Straße
- mangelhafte Oberflächen (Schotter, Wiese)
- schlechte Anschlüsse an umliegende Gemeinden
- mangelhafte Beschilderung

Im Rahmen des 1. Workshops wurde die Fahrradfreundlichkeit Bad Emstals mit durchschnittlich 4,9 – also noch schlechter – bewertet. Die Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmenkategorien zu Steigerung der Fahrradfreundlichkeit fiel folgendermaßen aus:

- **Tabelle 3:** Bewertung der Maßnahmenkategorien im Radverkehr im Durchschnitt

Kategorie	Note Ø
Durchgängige, ausreichend breite Radwege	1,1
Gute Beschilderung	1,8
Vom Kfz-Verkehr getrennte Wege	1,5
Sichere, zügig überquerbare Kreuzungen	2,2
Ausreichend Abstellanlagen an wichtigen Zielen	2,5

Für eine Verbesserung der Radinfrastruktur werden „durchgängige, ausreichend breite Radwege“ demnach als besonders wichtig erachtet. Auch „vom Kfz-Verkehr getrennte Wege“ sowie „gute Beschilderung“ haben eine hohe Priorität für die Teilnehmenden. Danach folgen die Aspekte „sichere, zügig überquerbare Kreuzungen“ und „ausreichend Abstellanlagen an wichtigen Zielen“.

Sowohl im Vorgespräch als auch im Rahmen des Workshops wurde mehrfach thematisiert, dass es kaum Radverkehrsanlagen im Gemeindegebiet gibt. Zwar sind Radrouten ausgeschildert, allerdings ist dort zumeist keine Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden. Das wurde auch im Rahmen von Befahrungen des Gemeindegebietes (mit dem Fahrrad) durch das Planungsbüro deutlich. Viele Strecken werden von Radfahrern als gefährlich eingestuft bzw. als nicht gut befahrbar, wenn sie nicht entsprechend ausgebaut sind / Instand gehalten werden. Außerdem müssen Radfahrer oft größere Umwege in Kauf nehmen. So wurde im Workshop bemängelt, dass es keine guten und sicheren Radverbindungen zwischen den Ortsteilen sowie in die umliegenden Gemeinden gibt. Dementsprechend besteht der Wunsch nach „durchgehenden sinnvollen Radwegen“. In Zukunft sollte es sichere Radverkehrsanlagen sowohl entlang von Hauptverkehrsstraßen geben als auch schöne Strecken abseits davon. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass Radabstellplätze sowie Lademöglichkeiten (für E-Bikes) fehlen und die Fahrradmitnahme im Bus nicht immer möglich ist. Da es im Gemeindegebiet teilweise größere Steigungen gibt, kann das Radfahren ohne elektronische Unterstützung herausfordernd sein. Passend dazu stellt auch der Autor des Radverkehrskonzeptes für den Landkreis Kassel (2020) im „Gemeindesteckbrief“ für Bad Emstal fest:

„Die Fahrradnutzung im Alltags- wie im Freizeitverkehr in der Gemeinde Bad Emstal ist sehr gering, die Bedingungen für den Radverkehr sind aktuell nicht zufriedenstellend. [...] Aufgrund der größeren Fahrdistanzen und der umgebenden bergigen Landschaft war der alltägliche Fahrradgebrauch bisher [...] sicherlich kaum ein Thema. Eine Nutzung des Fahrrads ist aber durchaus ausbaufähig, gerade in Hinsicht auf die sich noch erhöhende Nutzung von Elektrofahrrädern und auch durch ein verstärktes Angebot an attraktiven, sicheren und als sicher empfundenen Wegen.“<sup>56</sup>

### 5.1.3 ÖPNV

Die Bahnhöfe in Sand und Balhorn (südlich des Ortsteils) werden nur noch vom touristischen Hessencourier angefahren, der von Mai bis Dezember 1-2-mal pro Monat fährt. Insofern sind die Gleise zwar nutzbar, aber die Bahnhöfe als infrastrukturelle Vernetzungspunkte aktuell nicht relevant. Umso wichtiger sind die Bushaltestellen, die Bad Emstal mit den umliegenden Gemeinden verbinden. Derzeit gibt es im Gemeindegebiet 17 Bushaltestellen, davon 8 im Ortsteil Sand, 5 in Balhorn, 3 in Merxhausen und 1 in Riede.

Im Untersuchungsgebiet verkehren folgende Buslinien:

---

<sup>56</sup> Planungsgemeinschaft Iba / Schmidt im Auftrag des ADFC Kreisverband Kassel Stadt und Land e. V. (2020): Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel – Gemeindesteckbrief, S. 6

Gemeinde Bad Emstal  
**Nahmobilitäts-Check**

November 2023

- 55 Naumburg <> Bad Emstal <> Schauenburg <> Kassel Bahnhof Wilhelmshöhe <> Königsplatz/Mauerstraße
- 151 Fritzlar <> Naumburg/Bad Emstal <> Wolfhagen
- 152 Bad Emstal <> Naumburg
- 153 Großenritte <> Schauenburg <> Breitenbach <> Sand <> Merxhausen <> Riede <> Elbenberg <> Naumburg <> Altenstädt <> Balhorn <> Martinhagen
- 155 Balhorn <> Sand <> Merxhausen <> Riede <> Lohne <> Haddamar <> Fritzlar
- 157 Merxhausen <> Sand <> Balhorn <> Isthä <> Wolfhagen
- 159 Kassel Schulzentrum Brückenhof <> Baunatal <> Schauenburg <> Bad Emstal

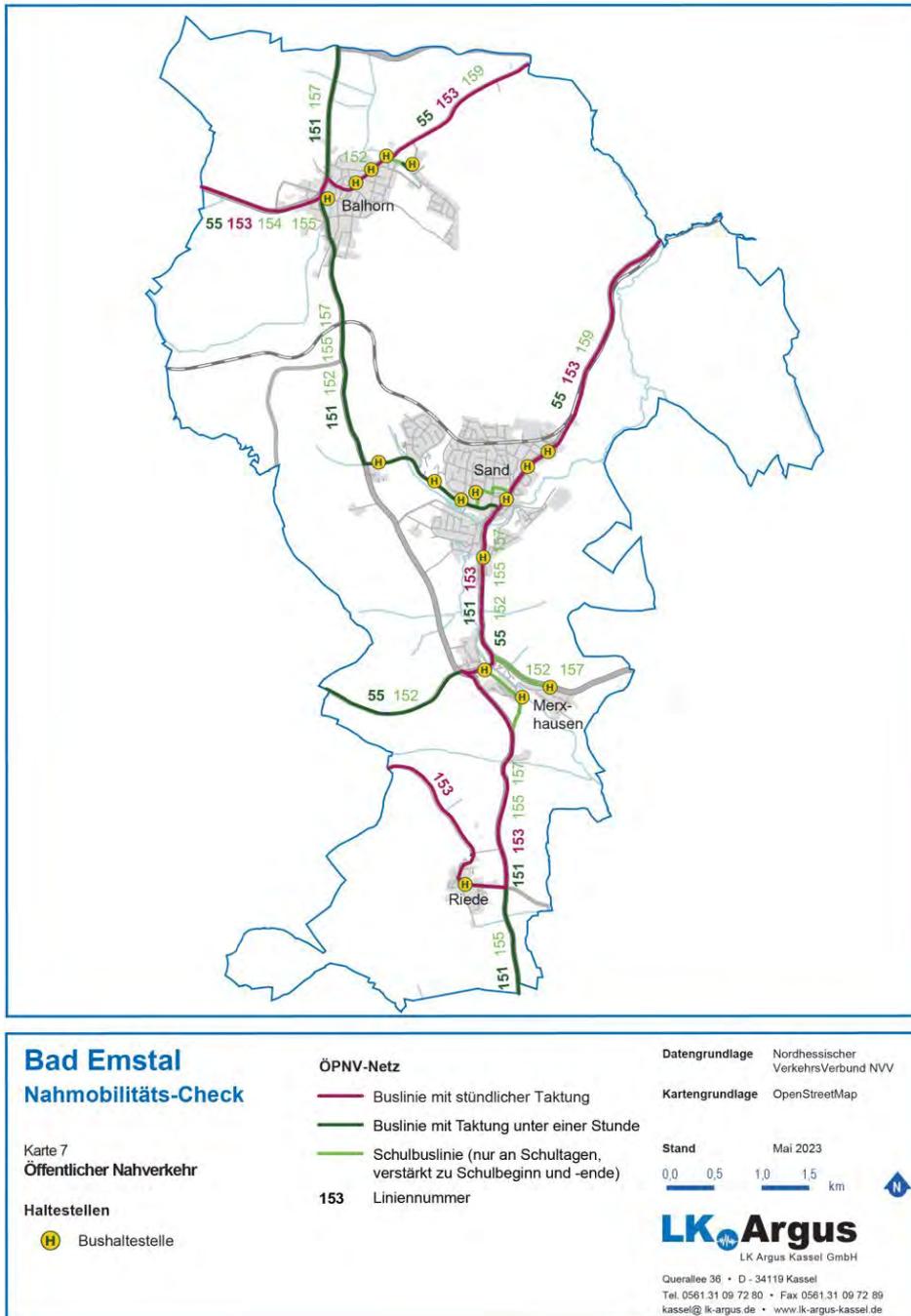
Die meisten Linien sind allerdings Schulbuslinien, das heißt, dass sie nur an Schultagen verkehren, verstärkt zu Schulbeginn und -ende. Lediglich die Linien 55, 151 und 153 sind nicht an den Schulbetrieb gekoppelt. Dabei hat die 153 eine stündliche Taktung und die 151 eine 2-stündliche Taktung. Die Linie 55 verkehrt als Expressbus (ohne Umsteigen), allerdings nur an Werktagen: 2x täglich von Balhorn nach Kassel und 1x täglich von Sand/Merxhausen nach Kassel. In der Gegenrichtung 3x täglich von Kassel nach Balhorn und 2x täglich von Kassel nach Merxhausen/Sand. In der Karte auf der folgenden Seite sind die verkehrenden Buslinien und die vorhandenen Haltestellen dargestellt.

Es ist aktuell nur selten (wochentags mit der Linie 55) möglich mit dem ÖPNV von Bad Emstal direkt ins Oberzentrum Kassel zu fahren; meistens ist ein Umstieg in Breitenbach ist nötig. Laut Aussage von Bewohnern warten die Busse dabei nicht immer aufeinander. Das macht die Busfahrt nach Kassel nicht nur langwierig (über 40 Minuten), sondern auch etwas unzuverlässig. Darüber hinaus befindet sich Bad Emstal außerhalb der Tarifzone KasselPlus. Eine Einzelfahrt nach Kassel kostet für Erwachsene aktuell 6 Euro.

● **Karte 7: Öffentlicher Nahverkehr**

Gemeinde Bad Emstal  
**Nahmobilitäts-Check**

November 2023



siehe auch Kartenanhang

Einer Umfrage der Naturfreunde Kassel aus dem Jahr 2018 zufolge<sup>57</sup> fährt die Mehrheit der ÖPNV-Nutzer von Bad Emstal nach Kassel. Aber auch andere

<sup>57</sup> Fachgruppe Lokale Entwicklung Naturfreunde Bad Emstal (November 2018):  
Mobilität in Bad Emstal – Die Umfrage. Initiative für Mobilität in Bad Emstal

Orte wie Fritzlar und Wolfhagen wurden als wichtige Ziele angegeben. Fast zwei Drittel der Teilnehmenden beklagte sich über fehlende Busverbindungen. Über die Hälfte monierte lange Warte- und Fahrtzeiten und ein Fünftel die hohen Kosten. Den Naturfreunden zufolge wünschen sich nahezu zwei Drittel der Befragten mehr Direktverbindungen zu ihren jeweiligen Zielorten. Mehr als die Hälfte wünscht sich eine höhere Frequenz der Busse.

In den Status-quo-Fragebögen zum 1. Workshop wurde der ÖPNV durchschnittlich mit einer Note von 3,9 bewertet. Dabei schnitt der Aspekt „Orientierung“ mit 2,7 am besten ab. Sehr schlecht hingegen wurden „Fahrradabstellmöglichkeiten“ bewertet mit einem Durchschnitt von 5,5. Ebenfalls unterdurchschnittlich schnitten die Aspekte „Ausstattung der Haltestellen“ (4,4) und „Erreichbarkeit von Zielen“ (4,1) ab. Auch dieser Bereich wurde von den Teilnehmenden sehr unterschiedlich bewertet. So erhielten die Aspekte „Allgemein“ und „Erreichbarkeit von Zielen“ jeweils Schulnoten zwischen 2 und 6.

Im Freitext gab es außerdem folgende Hinweise zum ÖPNV:

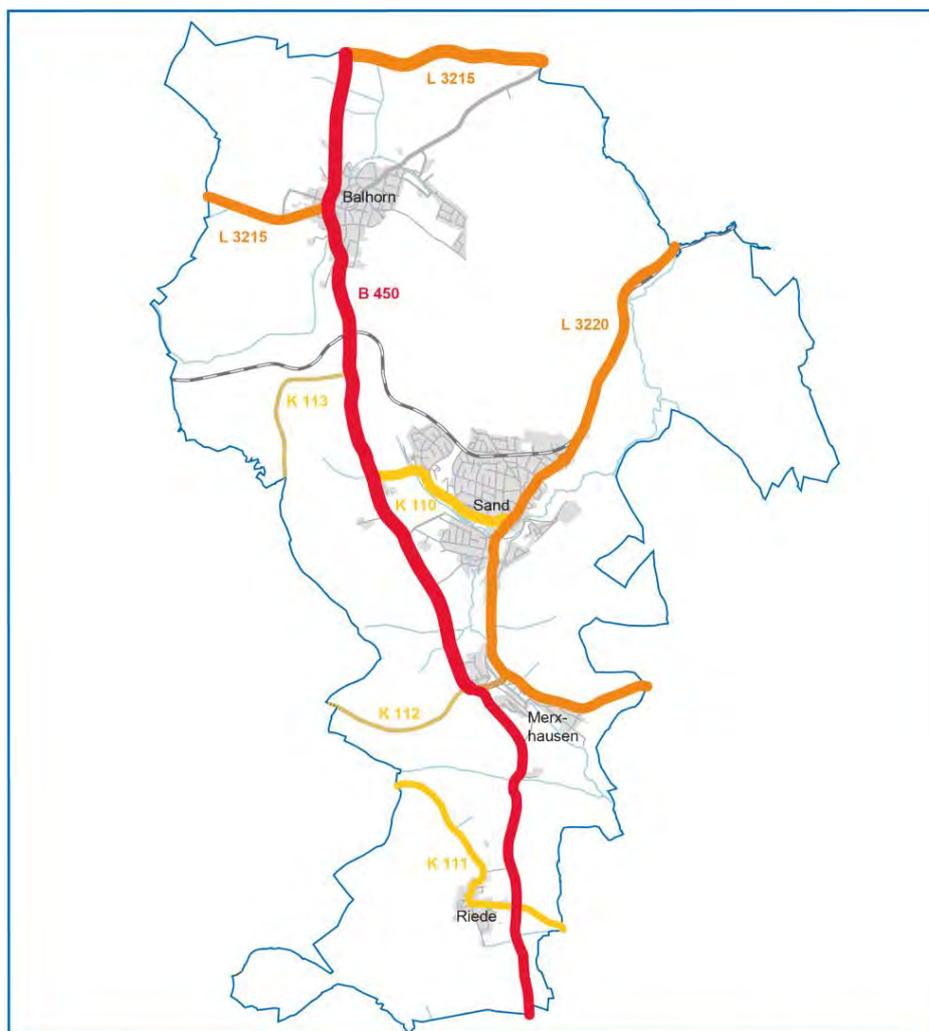
- Wunsch nach Schnellbus
- mangelhafte Radabstellanlagen, fehlenden Ladestationen
- Verbesserung Anbindung Kassel, Fritzlar, Niedenstein
- Verbesserung der Anschlusssituation in Breitenbach
- regelmäßige Anbindung über Hessencourrier-Strecke wünschenswert

Im Workshop wurden die Busverbindungen mehrfach thematisiert. Diese wurden als „ungenügend“ kritisiert, auch wenn es regelmäßige ÖPNV-Verbindungen zwischen den Ortsteilen gibt und Busse nach Kassel fahren. Die Taktung des ÖPNV stellt den Teilnehmenden zufolge ein Problem dar, gerade zu Randzeiten. Außerdem ist nach Kassel fast immer ein Umstieg nötig. Die ÖPNV-Anbindung am Wochenende nach Kassel und zurück sei schlecht bzw. langwierig und laut Workshop-Teilnehmenden gibt es Probleme mit dem Nachtbus. Es wurde auch beanstandet, dass die Wege zur Bushaltestelle teilweise weit und die Fahrpläne nicht leicht nachvollziehbar sind. Ob der ÖPNV immer barrierefrei ist, war den Teilnehmenden nicht klar. Darüber hinaus wurde kritisiert, dass die Fahrradmitnahme im Bus nicht immer möglich ist. Wie bereits erwähnt, fehlen Radabstellanlagen an den ÖPNV-Haltestellen. Aufgrund der aktuellen Situation bestehen zahlreiche Wünsche in Bezug auf den Nahverkehr, vor allem soll es ein besseres und barrierefreies ÖPNV-Angebot geben, auch zwischen den Ortsteilen und zu Randzeiten, sowie einen (nicht nur 1x am Tag verkehrender) Expressbus nach Kassel und Baunatal. Die Fahrradmitnahme sollte immer möglich sein und die Abfahrzeiten der Busse für alle leicht nachzuvollziehen.

### 5.1.4 Kfz-Verkehr

Die Bundesstraße B 450 ist die wichtigste Achse für den Kfz-Verkehr im Gemeindegebiet. Sie verbindet die Stadtteile und führt im Norden Richtung Wolfhagen und zur Autobahnauffahrt Zierenberg auf die A 44. Im Süden führt sie Richtung Fritzlar und dort auch zur Autobahnauffahrt auf die A 49. Dementsprechend ist die B 450 mit abschnittsweise bis zu 4.735 Kfz pro Tag die meistfrequentierte Straße in Bad Emstal.

● **Karte 8:** Straßennetz und Belastung



siehe auch Kartenanhang

Weiterhin führen zwei Landesstraßen durch das Gemeindegebiet: Die L 3215 verbindet den Ortsteil Balhorn im Osten mit Baunatal (über Schauenburg) und im Westen mit Naumburg. Die L 3219 führt von Baunatal über Niedenstein nach Merxhausen und Sand und von dort nach Breitenbach. Die Verkehrsbelastung für die beiden Landesstraßen liegt jeweils bei über 2.000 Kfz pro Tag. Während der westliche Abschnitt der L 3215 eine Verkehrsstärke von 2.246 Kfz/Tag aufweist, fahren auf dem östlichen Abschnitt im Gemeindegebiet im Schnitt täglich 4.435 Kfz. Die L 3220 hat eine Verkehrsstärke von etwa 3.475 Kfz/Tag.

Weitere Kreisstraßen im Gemeindegebiet (K 110, 111, 112 und 113) weisen geringere Verkehrsbelastungen auf. Pro Tag fahren dort 1000-2000 Kfz, teilweise auch unter 1000 Kfz. Für einige der Kreisstraßen liegen keine DTV-Werte vor. Die genannten Zahlen stammen aus dem Jahr 2021.

Im Rahmen des Workshops wurde von den Teilnehmenden kommuniziert, dass die meisten aktuell relativ viel mit dem Auto unterwegs sind. Es wurde geschildert, dass Bad Emstal mit dem Auto gut an umliegende Gemeinden und Oberzentren angebunden ist und der Wunsch geäußert, auch in Zukunft möglichst zügig mit dem Auto nach Kassel fahren zu können. Darüber hinaus wurde von zunehmendem innerörtlichem Kfz-Verkehr berichtet aufgrund von Autobahnbaustellen. Das unerlaubte Abstellen von Kfz auf Gehwegen wurde von einigen Teilnehmenden als Problem beschrieben sowie die Parksituation vor Rathaus/Ärztelhaus/Apotheke.

## 5.2 Verkehrssicherheit

Im Gemeindegebiet gab es in den Jahren 2017 bis 2021 sechs registrierte Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern (2) und Radfahrern (4). Diese fanden sowohl außerorts statt als auch innerorts in den Ortskernen von Sand und Balhorn. Unfallschwerpunkte im Fuß- und Radverkehr gibt es in Bad Emstal keine.

In der Status-quo-Abfrage wurde der Bereich der Verkehrssicherheit mit durchschnittlich 3,9 bewertet. Dabei wurde „die Verkehrssicherheit im Radverkehr allgemein“ unterdurchschnittlich mit 4,2 bewertet und die „Angepasstheit der Kfz-Geschwindigkeit“ mit 4,0. „Die Verkehrssicherheit im Fußverkehr allgemein“ wurde mit 3,5 durchschnittlich etwas besser bewertet. Im Freitext gab es dazu folgende Anmerkungen:

- Schutz von Radverkehr gegenüber Kfz-Verkehr verbessern
- Hauptverkehrsstraßen gefährlich
- Geschwindigkeitskontrollen gewünscht

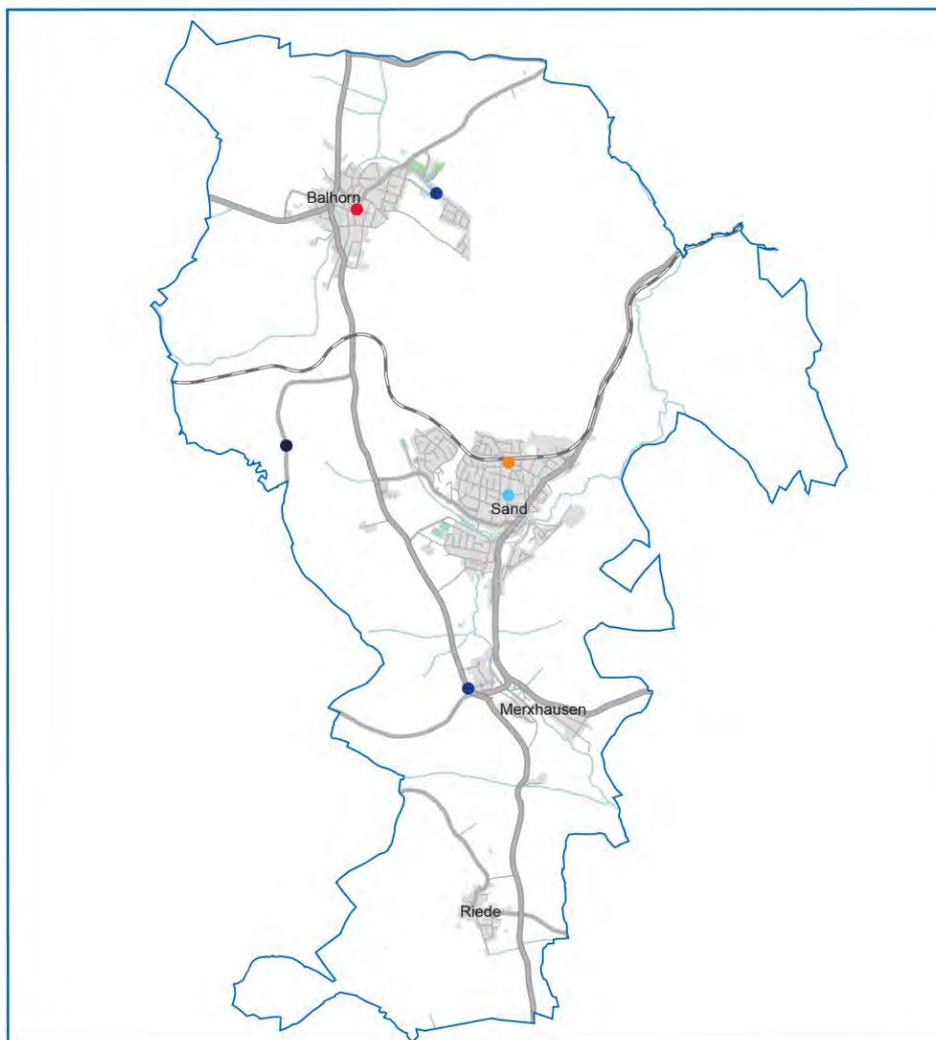
Im Rahmen des Workshops wurden bezüglich der Verkehrssicherheit u. a. fehlende/gefährliche Querungen für Fußgänger thematisiert. Schulwege wurden

für zu Fuß gehende Kinder als nicht sicher eingestuft. Das Radfahren wurde vor allem auf Hauptverkehrsstraßen als gefährlich beschrieben. Als zentrales Problem im Bereich der Nahmobilität wird das Fehlen von sicheren Radverkehrsanlagen angesehen. Es wurde der Wunsch nach Kfz-Entschleunigung/-beruhigung geäußert sowie nach mehr Tempo-30-Zonen bzw. Tempo 30 auf den Ortsdurchfahrten.

Gemeinde Bad Emstal  
**Nahmobilitäts-Check**

November 2023

● **Karte 9:** Unfallorte 2017-2021



<p><b>Bad Emstal</b> <b>Nahmobilitäts-Check</b></p> <p>Karte 9 <b>Unfallorte 2017-2021</b></p> <p>Unfälle mit Fußgängerbeteiligung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 2019</li> <li>● 2020</li> </ul>		<p>Unfälle mit Fahrradbeteiligung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 2017</li> <li>● 2018</li> <li>● 2019</li> </ul>	<p>Datengrundlage: Unfallatlas Deutschland</p> <p>Kartengrundlage: OpenStreetMap</p> <p>Stand: Mai 2023</p> <p>0,0 0,5 1,0 1,5 km</p> <p><b>LK Argus</b> LK Argus Kassel GmbH</p> <p>Querallee 36 • D - 34119 Kassel Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89 kassel@lk-argus.de • www.lk-argus-kassel.de</p>
---	--	--	---

siehe auch Kartenanhang

## **5.3 Weitere Aspekte**

Im Folgenden werden weitere Aspekte, die im Rahmen der Status-quo-Befragung abgefragt wurden, kurz dargestellt.

### **5.3.1 Stadtraumgestaltung**

Dieser Bereich wurde durchschnittlich mit 3,3 bewertet. Der Aspekt „soziale Sicherheit“ wurde mit durchschnittlich 2,5 am besten bewertet, gefolgt von „Aufenthaltsqualität“ (3,2), „Allgemein“ (3,3) und „Orientierung“ (3,3). Der Aspekt „Flächenaufteilung der verschiedenen Verkehrsträger“ wurde mit durchschnittlich 4,2 hingegen am schlechtesten bewertet. In den freien Kommentaren wurden zur Stadtraumgestaltung angemerkt, dass es einen Ausschuss für Gemeindeentwicklung gibt, der sich aber nicht mit den abgefragten Themen befassen würde. Es wurde angemerkt, dass es attraktive und unattraktive Orte gibt im Gemeindegebiet, einen schönen Platz an der Kirche im Ortskern. Wünsche wurden geäußert nach mehr Grün, mehr Fläche(n) für Fuß- und Radverkehr sowie Parkraummanagement.

### **5.3.2 Kommunikation und Information**

Einige für die Gemeinde relevante Auskünfte zu baulichen verkehrlichen Satzungen, Planungen und Maßnahmen werden auf der Internetseite <https://www.bad-emstal.de/> kommuniziert. Darüber hinaus gibt es eine Bürger-App (Munipolis) sowie das Mitteilungs- und Anzeigenblatt „Emstaler Nachrichten“<sup>58</sup>. In den Status-quo-Fragebögen wurde das Thema Kommunikation und Information durchschnittlich mit 3,7 bewertet. Dabei wurden die Aspekte „Möglichkeiten der Mängelmeldung“ mit 2,7 „kommunaler Internetauftritt zum Thema Fuß-/Radverkehr/ÖPNV/Nahmobilität“ mit 3,2 besonders gut bewertet. Auf der anderen Seite wurden die Aspekte „zielgruppenspezifischen Schulungen/Trainings“ mit 4,7 sowie „Vermittlung des Themas Verkehrssicherheit und Risikobewusstsein“ mit 4,4 relativ schlecht bewertet. Im Workshop wurde beanstandet, dass es nicht so leicht sei, die Fahrpläne der Busse nachzuvollziehen. Für den ÖPNV bestand der Wunsch nach kompetente Ansprechpersonen, transparenten Informationen und gut informierten Busfahrern. Außerdem wurde allgemein der Wunsch geäußert barrierefreie Informationen zur Verfügung zu stellen, z. B. durch Aushänge in entsprechender Schriftgröße.

---

<sup>58</sup> Das Blatt wird wöchentlich von LINUS WITTICH Medien KG herausgegeben, wobei der Bürgermeister für den amtlichen Teil offiziell verantwortlich ist.

### **5.3.3 Strategische Verankerung**

Dieser Bereich wurde von den Teilnehmenden der Status-quo-Abfrage durchschnittlich mit 3,5 bewertet, wobei der Aspekt „Verankerung des Themas Nahmobilität in der Verwaltung“ durchschnittlich mit 3,7 abschnitt. Relativ gut wurde hier „die kommunale Strategie zur Förderung des ÖPNV“ mit durchschnittlich 2,8 bewertet sowie „die kommunale Strategie zur Förderung des Radverkehrs“ mit durchschnittlich 3,1. Am schlechtesten schnitt „die Verankerung des Themas Nahmobilität in der Verwaltung“ ab mit durchschnittlich 4,2.

### **5.3.4 Akteure und Prozesse**

Dieser Bereich wurde durchschnittlich mit einer Schulnote von 3,4 bewertet. Relativ gut schnitten hier die Aspekte „die Breite der Akteursbeteiligung bei Planungen zum Fuß- und Radverkehr“ ab mit durchschnittlich 3,0 sowie „die vorhandenen Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV“ mit durchschnittlich 3,1. Eher schlecht benotet wurden die Aspekte „vorhandene Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs“ mit durchschnittlich 3,9 und „Berücksichtigung der Belange des Fuß- und Radverkehrs in den räumlichen Planungen“ mit durchschnittlich 3,6.

### **5.3.5 Recht und Organisation**

Da dieser Bereich in der Status-quo-Abfrage lediglich von zwei Personen bewertet wurde, ist das Ergebnis (Durchschnitt 2,8) nicht aussagekräftig. Es ist davon auszugehen, dass nicht alle Teilnehmenden darüber informiert sind, ob die entsprechenden Satzungen in der Gemeinde vorhanden sind, und wenn ja, wie diese ausgestaltet sind. Konkret abgefragt wurde hier, wie die kommunale Stellplatzsatzung, Parkraumsatzung, Gestaltungssatzung und Straßenreinigungssatzung bewertet wird. In Bad Emstal gibt es aktuell eine Stellplatzsatzung (Juli 2019), eine Straßenreinigungssatzung (von 1986), eine Straßenbeitragsatzung (Juni 2002), jedoch keine Parkraumsatzung und keine Gestaltungssatzung.

## **6 Bestandsaufnahme und Bewertung in Vertiefungsbereichen und entlang von Radverbindungen**

### **6.1 Auswahl und Themenstellungen der Vertiefungsbereiche und Radverbindungen**

Zur Vertiefung der Bestandsanalyse sowie der darauf aufbauenden Entwicklung konkreter Maßnahmen erfolgt eine Auswahl von räumlich-thematischen Schwerpunkten (Vertiefungsbereiche). In diesen wird der Bestand tiefergehend erfasst und bewertet sowie darauf aufbauend Maßnahmen entwickelt. Damit werden für die Vertiefungsbereiche die bisherigen Ausarbeitungen fragestellungsbezogen ergänzt und konkretisiert.

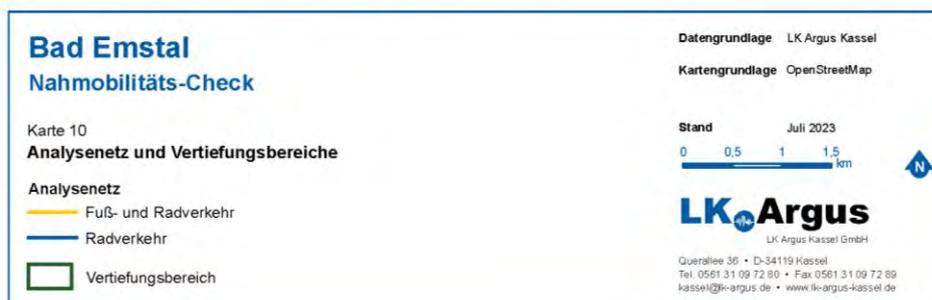
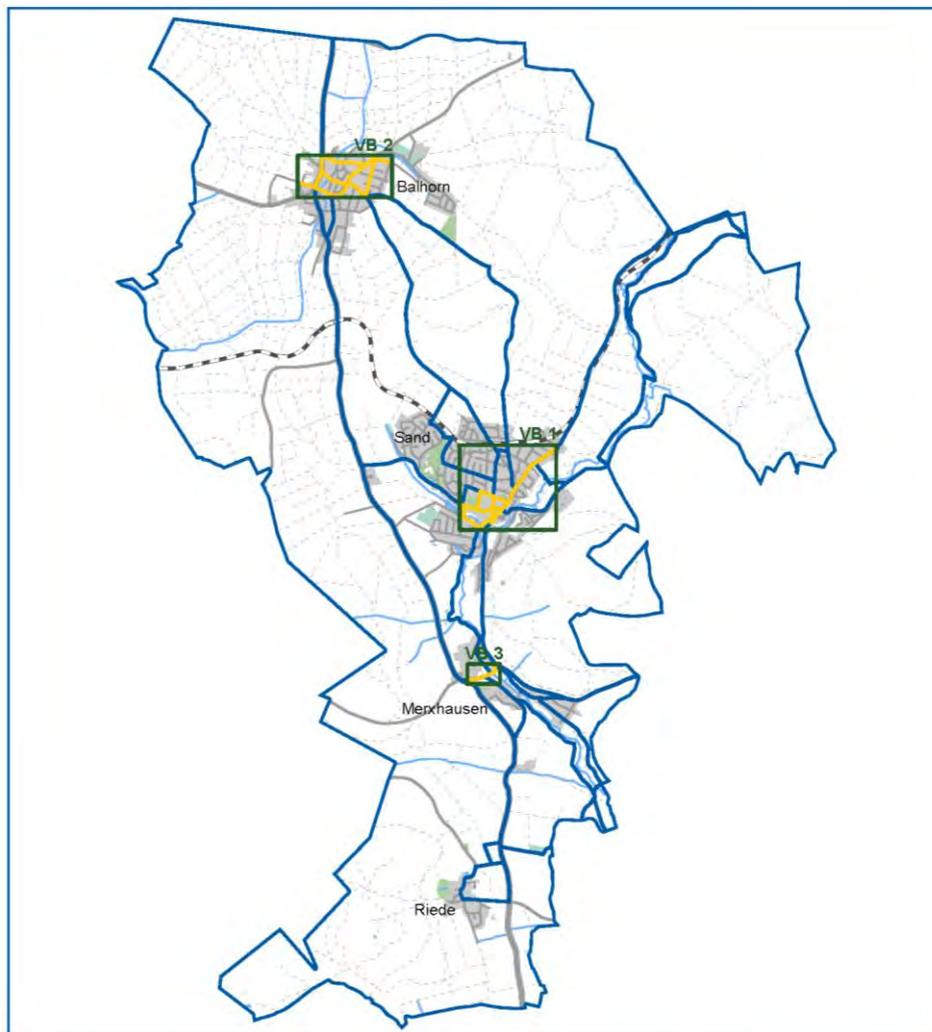
Die Vorschläge für die Vertiefungsbereiche umfassen zusammenhängende Teilräume, in denen wichtige nahmobilitätsrelevante Bereiche und Achsen untersucht werden. Auf Grundlage des Vorgesprächs, der Status-quo-Abfrage sowie des 1. Workshops wurden folgende drei Vertiefungsbereiche sowie folgende zu untersuchende Radverbindungen für den Nahmobilitäts-Check in Bad Emstal definiert:

- Bezüglich Fuß- und Radverkehr sowie der Erreichbarkeit von Bushaltestellen:
  - der Ortskern von Sand rund um das Rathaus, die Schule und entlang der Kasseler Straße bis zum Nahversorgungsbereich
  - der Ortskern von Balhorn inklusive der B 450 und der Grundschule
  - die Ortsdurchfahrt durch das Vitos-Gelände in Merxhausen
- Bezüglich Radverkehrsinfrastruktur:
  - die Verbindungen zwischen allen vier Ortsteilen
  - einzelne innerörtliche Verbindungen (auch außerhalb der Vertiefungsbereiche) wie beispielsweise die Querung des Kurparks
  - die Verbindung von Balhorn nach Isthä
  - die Verbindung von Sand nach Breitenbach
  - die Verbindung von Merxhausen nach Niedenstein und zur Weißenthalsmühle

● **Karte 10:** Analysenetzt und Vertiefungsbereiche

Gemeinde Bad Emstal  
**Nahmobilitäts-Check**

November 2023



siehe auch Kartenanhang

Zentrale Straßen und Wege in den Vertiefungsbereichen sind zusammen mit den wichtigen Radverbindungen in einem Analysenetzt zusammengefasst, welches die Ausgangslage für die weiteren Planungen und Maßnahmenvorschläge ist. Im Analysenetzt für den Radverkehr befinden sich sowohl aktuell befahrene Routen sowie mögliche zukünftige Routen.

Die Bestandssituation im Analysenetzt wurde in mehreren Ortsbegehungen erhoben. Dabei erfolgten die Erhebungen zum Fußverkehr ausschließlich

innerorts, während sich die Analyse für die Radinfrastruktur neben den innerörtlichen relevanten Strecken auf den Bereich außerorts konzentrierte.

## **6.2 Ergebnisse der Bestandsanalyse entlang der Radverbindungen**

Entlang der Radverbindungen wurden Bestandsaufnahmen zu den Führungsformen des Radverkehrs, zu den Radwegbreiten, zu den Oberflächen inklusive des Zustands sowie zu Gefahrenstellen, Verkehrsschildern, Engstellen/Barrieren und Radabstellanlagen durchgeführt. Zudem wurde untersucht, wo Netzlücken bestehen, d. h., wo Radverkehrsanlagen fehlen.

Zusammenfassende Ergebnisse entlang der Radverbindungen sind im Nachfolgenden dargestellt.

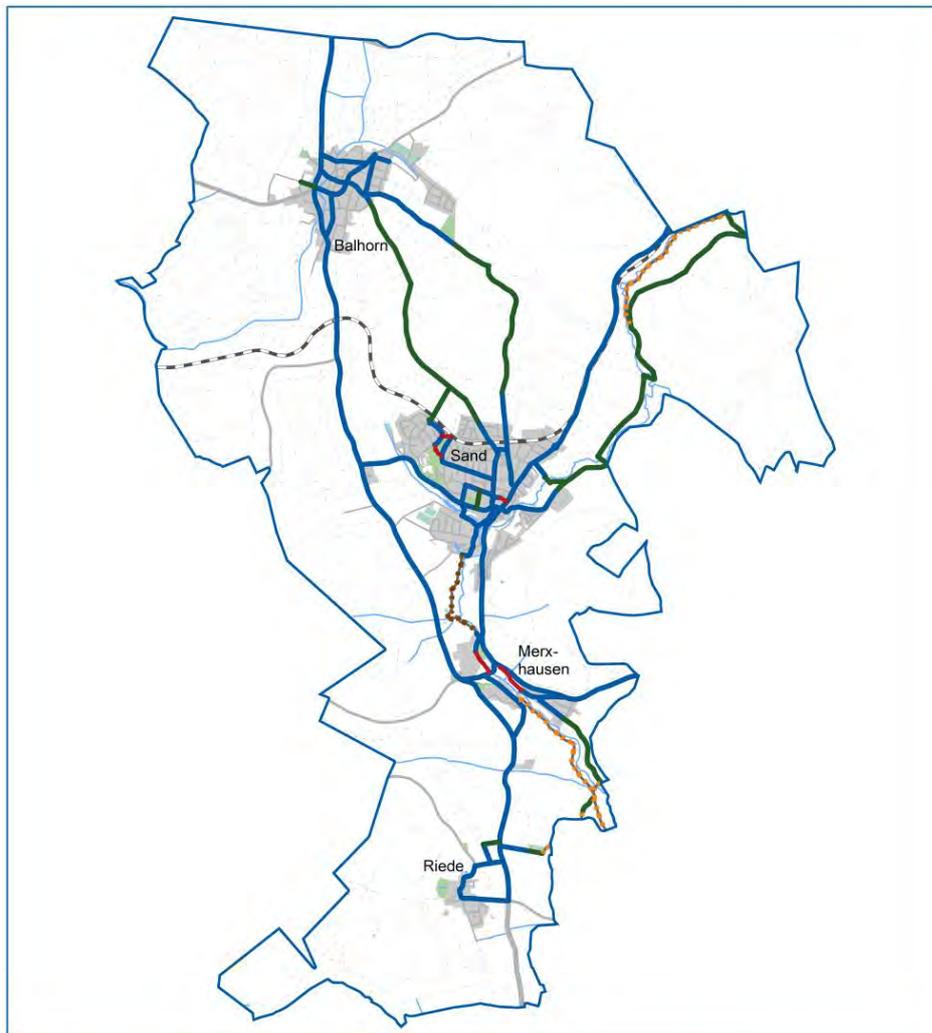
### **Bestandsaufnahme**

Während der Radverkehr innerorts überwiegend im Mischverkehr geführt wird, gibt es auf außerörtlichen Verbindungen kaum Radverkehrsanlagen. Zwar sind zahlreiche Radrouten ausgeschildert, allerdings existiert so gut wie keine eigene Infrastruktur. Es existiert keine Infrastruktur entlang der größeren Straßen; sowohl zwischen den Ortsteilen als auch in die Nachbargemeinden. Teilweise gibt es Gehwege, oder Wirtschaftswege, die auch für den Radverkehr freigegeben sind. Zwischen Balhorn und Sand gibt es einen Wirtschaftsweg, der auch vom Radverkehr genutzt wird. Zwischen Sand und Merxhausen gibt es einen Gehweg (Schwimmbadweg), der für den Radverkehr freigegeben ist. Von Merxhausen Richtung Weißenthalsmühle (Campingplatz) gibt es zwar einen Wirtschafts-/Wanderweg durch den Wald. Dieser ist allerdings mit dem Rad teilweise schwer befahrbar. Zwischen Merxhausen und Riede gibt es aktuell keine Anbindung. In die Nachbargemeinden gibt es einen Wirtschaftsweg Richtung Breitenbach, der auch vom Radverkehr genutzt wird, allerdings einen Umweg darstellt.

● **Karte 11: Führungsformen – Radverkehr**

Gemeinde Bad Emstal  
**Nahmobilitäts-Check**

November 2023



**Bad Emstal**  
**Nahmobilitäts-Check**

Karte 11  
**Führungsformen – Radverkehr**

- Mischverkehr
- ⋯ Gehweg Radverkehr frei
- ⋯ schwer befahrbarer Weg (Wiese, Trampelpfad)
- ohne/eingeschränkter Kfz-Verkehr (z. B. Anl., landw. Verkehr frei)
- keine Führung (Privatgelände, Fußweg ohne Freigabe)

- Sonstiges**
- Analysenet
  - Straßen- und Wegenetz
  - Gewässer
  - Siedlungsfläche

Datengrundlage LK Argus Kassel

Kartengrundlage OpenStreetMap

Stand September 2023

0 0,5 1 1,5 km



**LK Argus**  
LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36 • D-34119 Kassel  
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89  
kassel@lk-argus.de • www.lk-argus-kassel.de

siehe auch Kartenanhang

- **Abbildung 6:** Unterschiedliche Führungsformen im Untersuchungsgebiet: Mischverkehr in Sand und Balhorn (oben), Gehweg Radverkehr frei Schwimmbadweg (mittig links), Wirtschaftsweg zwischen Breitenbach und Sand (mittig rechts), schwer befahrbarer Weg zwischen Merxhausen und Weißenthalsmühle (unten links), keine Führung: Durchfahrt verboten Vitos-Gelände in Merxhausen (unten rechts)

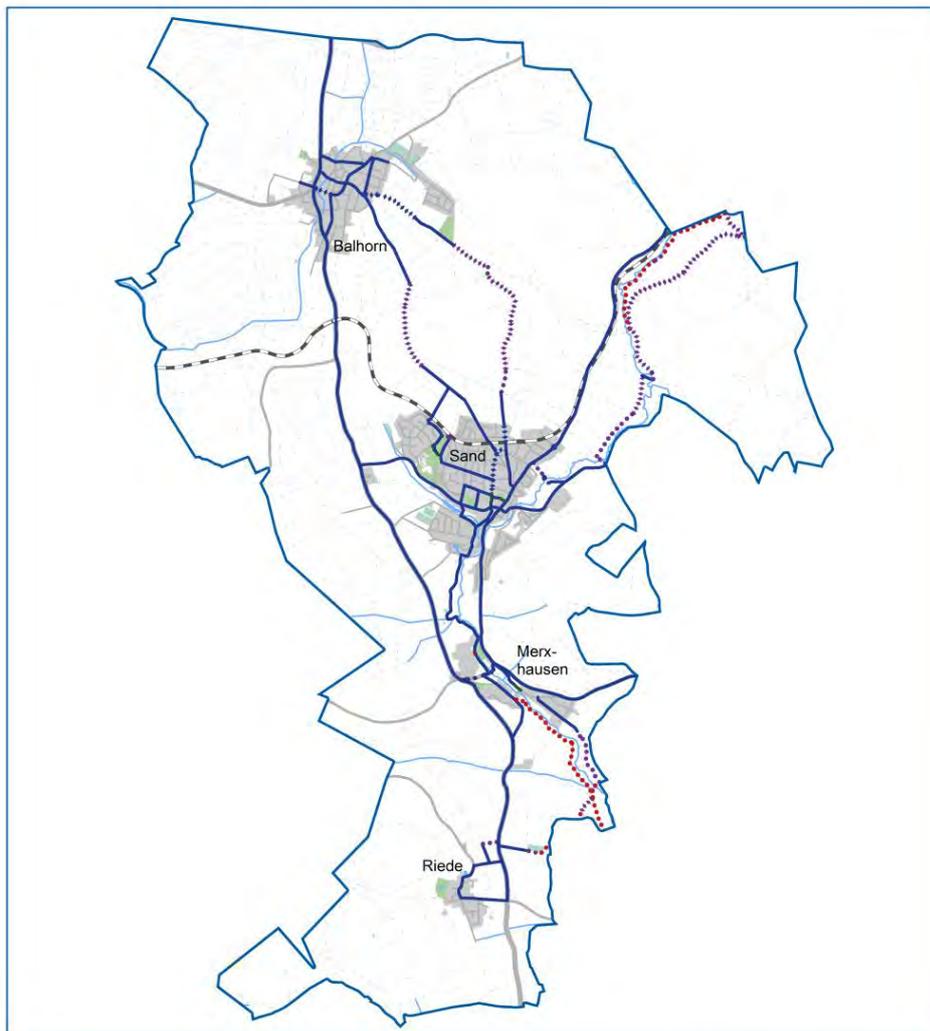


Die Fahrbahnen der Straßen sind asphaltiert. Die gemeinsamen Geh- und Radwege sind teilweise asphaltiert und in unterschiedlichem Zustand. Dahingegen sind die Oberflächen der Wirtschaftswege zumeist nicht befestigt, was den Fahrkomfort stark verringert.

● **Karte 12:** Oberflächen und Zustand – Radverkehr

Gemeinde Bad Emstal  
**Nahmobilitäts-Check**

November 2023



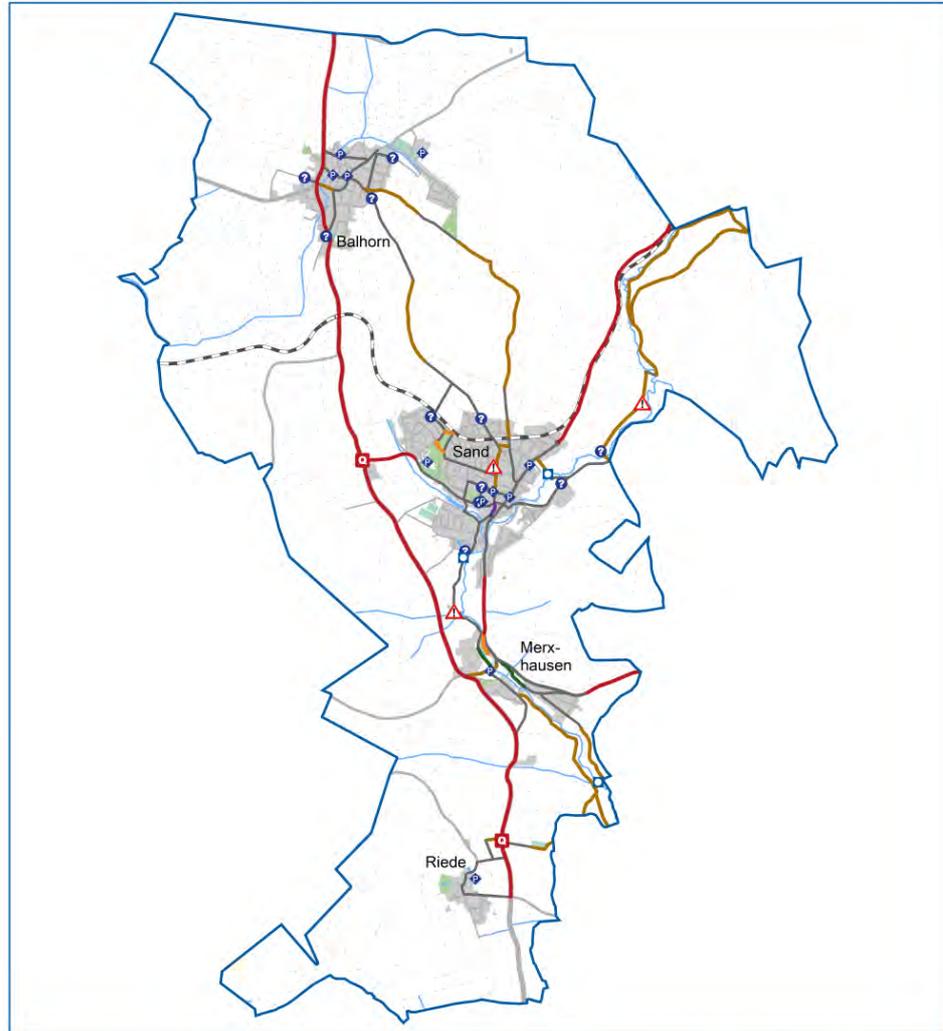
<p><b>Bad Emstal</b> <b>Nahmobilitäts-Check</b></p> <p>Karte 12 <b>Oberflächen – Radverkehr</b></p> <p><b>Oberfläche</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: blue;">—</span> Asphalt</li> <li><span style="color: green;">—</span> Betonpflaster</li> <li><span style="color: purple;">—</span> unbefestigte Deckschicht</li> <li><span style="color: red;">—</span> Trampelpfad/Wiesenweg</li> </ul>		<p><b>Zustand</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: black;">—</span> gut</li> <li><span style="color: black;">⋯</span> leichte Mängel</li> <li><span style="color: black;">⋯⋯</span> große Mängel</li> </ul> <p><b>Sonstiges</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: grey;">—</span> Straßen- und Wegenetz</li> <li><span style="color: blue;">—</span> Gewässer</li> <li><span style="background-color: grey; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Siedlungsfläche</li> </ul>	<p><b>Datengrundlage</b> LK Argus Kassel</p> <p><b>Kartengrundlage</b> OpenStreetMap</p> <p><b>Stand</b> September 2023</p> <p>0 0,5 1 1,5 km</p> <p><b>LK Argus</b> LK Argus Kassel GmbH</p> <p>Querallee 36 • D-34119 Kassel Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89 kassel@lk-argus.de • www.lk-argus-kassel.de</p>
--	--	---	---

siehe auch Kartenanhang

**Defizitanalyse**

Entlang der B450 existieren keine Radverkehrsanlagen. Aufgrund der Verkehrsstärken wären diese aber nötig, um dort sicher Radfahren zu können. Gleiches gilt für die Landstraße 3220 zwischen Sand und Merxhausen sowie der L3220 von Sand nach Breitenbach und von Merxhausen nach Niedenstein.

● **Karte 13: Defizitanalyse – Radverkehr**



<p><b>Bad Emstal</b> <b>Nahmobilitäts-Check</b></p> <p>Karte 13 <b>Defizitanalyse – Radverkehr</b></p> <p><b>Punktueller Defizite</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">▲</span> Gefahrenstelle</li> <li><span style="color: red;">■</span> fehlende Querungsanlage</li> <li><span style="color: blue;">⊙</span> Beschilderungsmangel</li> <li><span style="color: blue;">◆</span> fehlende Abstellanlage/Ladestation</li> <li><span style="color: blue;">□</span> sonstiger Mangel</li> </ul>		<p><b>Lineare Defizite</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">—</span> fehlende Radverkehrsanlage</li> <li><span style="color: purple;">—</span> Einbahnstraße ohne Freigabe in Gegenrichtung</li> <li><span style="color: green;">—</span> Privatstraße</li> <li><span style="color: orange;">—</span> Fußweg ohne Freigabe</li> <li><span style="color: yellow;">—</span> mangelhafte Oberfläche</li> </ul> <p><b>Sonstiges</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: gray;">—</span> Analysenetz</li> <li><span style="color: gray;">—</span> Straßennetz</li> <li><span style="color: blue;">—</span> Gewässer</li> <li><span style="background-color: gray; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Siedlungsfläche</li> </ul>	<p><b>Datengrundlage</b> LK Argus Kassel, Radweginitiative Bad Emstal</p> <p><b>Kartengrundlage</b> OpenStreetMap</p> <p><b>Stand</b> Oktober 2023</p> <p>0 0,5 1 1,5 km</p> <p><b>LK Argus</b> LK Argus Kassel GmbH</p> <p>Querallee 36 • D-34119 Kassel Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89 kassel@lk-argus.de • www.lk-argus-kassel.de</p>
---	--	---	--

siehe auch Kartenanhang

Auf den Wirtschaftswegen zwischen Balhorn und Sand, Sand und Breitenbach, Merxhausen und Riede existieren Mängel in der Oberflächenqualität. Auch in den Vertiefungsbereichen wurden teilweise Mängel in der Oberflächenqualität festgestellt. In Sand gibt es keine legale Querungsmöglichkeit des Kurparks für den RV, eine Brücke über die Ems ist aktuell nur schwer passierbar für den RV. Eine Einbahnstraße, die wichtig für den RV ist, ist in Gegenrichtung nicht freigegeben. Teilweise bestehen Beschilderungsmängel. Letzteres gilt auch für

Balhorn. In Merxhausen ist es nicht möglich, das private Vitos-Gelände zu queren. Es wurde eine Gefahrenstelle auf dem Schwimmbadweg zwischen Sand und Merxhausen definiert sowie eine Gefahrenstelle auf dem Wirtschaftsweg zwischen Sand und Breitenbach. In den Vertiefungsbereichen fehlen geeignete Abstellanlagen (und Ladestationen).

### 6.3 Ergebnisse der Bestandsanalyse in den Vertiefungsbereichen

In den Vertiefungsbereichen wurden Bestandsaufnahmen zu den Themen Verkehrsorganisation, Fußwegeinfrastruktur, Radverkehrsinfrastruktur, Querungsanlagen, Verknüpfung mit dem ÖPNV und Aufenthaltsqualität durchgeführt.

- **Verkehrsorganisation:** zulässige Höchstgeschwindigkeit, Tempo-30-Abschnitte bzw. Tempo-30-Zonen, Sackgassen, Verkehrsbeschränkungen ((Durchfahrts-)Verbote, Einbahnstraßen) und Parken im Seitenraum
- **Fußwegeinfrastruktur:** Gehwegbreite<sup>59</sup>, Gehwegoberflächen, Engstellen/Barrieren
- **Radverkehrsinfrastruktur:** Führungsformen des Radverkehrs, Fahrbahnoberflächen, Gefahrenstellen, Verkehrsschilder, Engstellen/Barrieren, Radabstellanlagen
- **Querungsanlagen** (Fuß- und Radverkehr): Art der Querung, Barrierefreiheit
- **Verknüpfung mit dem ÖPNV:** Bushaltestellen mit Blick auf Barrierefreiheit, Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten und Warteflächen
- **Aufenthaltsqualität:** Straßenraumgestaltung, Sitzmöglichkeiten

Zusammenfassende Ergebnisse in den einzelnen Vertiefungsbereichen sind im Nachfolgenden dargestellt.

---

<sup>59</sup> Die Gehwegbreite wurde in den Gruppen breiter als 2,50 m, 2,10 bis unter 2,50 m, 1,50 bis unter 2,10 m und weniger als 1,50 m Breite erhoben und dargestellt.

### **6.3.1 VB 1: Sand**

#### **Bestandsaufnahme**

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den Hauptverkehrsstraßen Kasseler Straße (L 3220) und Wolfhager Straße (K 110) beträgt 50 km/h. In den Straßen der Wohngebiete sind größtenteils Tempo-30-Zonen ausgewiesen.

Die Gehwege im Analysenetz entlang der Kasseler und Wolfhager Straße sind überwiegend zwischen 2,10 und 2,50 m breit. Mitunter gibt es breitere Gehwege mit über 2,50 m. Im nördlichen Bereich der Kasseler Straße hingegeben sind die Gehwege hauptsächlich zwischen 1,50 und 2,10 m breit. Die Breite der Gehweg der untersuchten Wohnstraßen (z. B. Appenrother Weg und Fischbachstraße) liegt zumeist bei unter 1,50 m. Einige Straßen wie die Hintergasse und Am Langen Garten haben keine Gehwege.

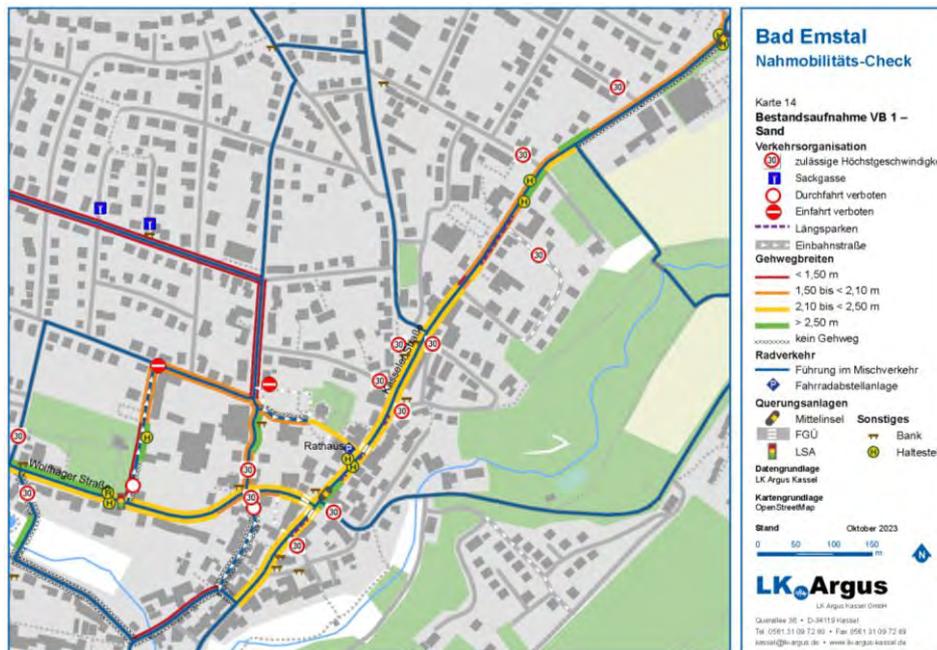
Der Radverkehr wird ausschließlich im Mischverkehr – also auf der Fahrbahn – geführt. Zum Teil gibt es Ein- und Durchfahrtsverbote für Fahrzeuge, von denen der Radverkehr nicht ausgenommen ist.

Querungsanlagen bestehen über die Kasseler und Wolfhager Straße an mehreren Stellen: zwei Mittelinseln und zwei Fußgängerüberwege über die Kasseler Straße und eine Fußgängerlichtsignalanlage sowie ein Fußgängerüberweg über die Wolfhager Straße. Der Großteil dieser Querungsanlagen befindet sich im zentralen Bereich zwischen Rathaus und Sparkasse.

Im Vertiefungsbereich Sand gibt es vier Bushaltestellen an den beiden Hauptverkehrsstraßen: Industriestraße, Am Hang, Rathaus und Friedhof. Daneben befindet sich eine Schulhaltestelle an der Christine-Brückner-Schule in der Otto-Heinrich-Kühner-Straße.

Im Ortsteile gibt es einige Sitzmöglichkeiten und mehrere kleine Plätze (z. B. am Knotenpunkt Kasseler Straße/Wolfhager Straße und an der Kirche), die zum Verweilen oder Ausruhen einladen. Straßenbäume sind vereinzelt vorhanden, wobei es auch Straßen(abschnitte) gibt, die keine Aufenthaltsqualität oder Begrünung aufweisen.

● **Karte 14:** Bestandsaufnahme VB 1 – Sand



siehe auch Kartenanhang

● **Abbildung 7:** Bestandssituation im Ortsteil Sand: Querungsanlage im Zentrum (Links) und schmaler Gehweg im Wohngebiet (rechts)



**Defizitanalyse**

Ein Großteil der Gehwege ist zu schmal. Einige Gehwegabschnitte weisen Breiten von unter 1,50 m auf, was nach RAS 06 die Mindestbreite für Gehwege an enge dörfliche Straßen ist. Das betrifft den Appenrother Weg, die Schulstraße nördlich der Einmündung Pestalozzistraße, die Fischbachstraße sowie einen Teil der Otto-Heinrich-Kühner-Straße.

Andere Straßen mit Gehwegbreiten über 1,50 m werden ebenfalls als zu schmal eingestuft, da hier mit vermehrtem Fußgängeraufkommen zu rechnen ist und dementsprechend eine Mindestbreite von 2,50 m nach EFA angesetzt wird. Das gilt vor allem für die Kasseler Straße und die Wolfhager Straße. Die Unterschreitung der Mindestbreite nach EFA liegt jedoch nur bei wenigen Dezimetern.

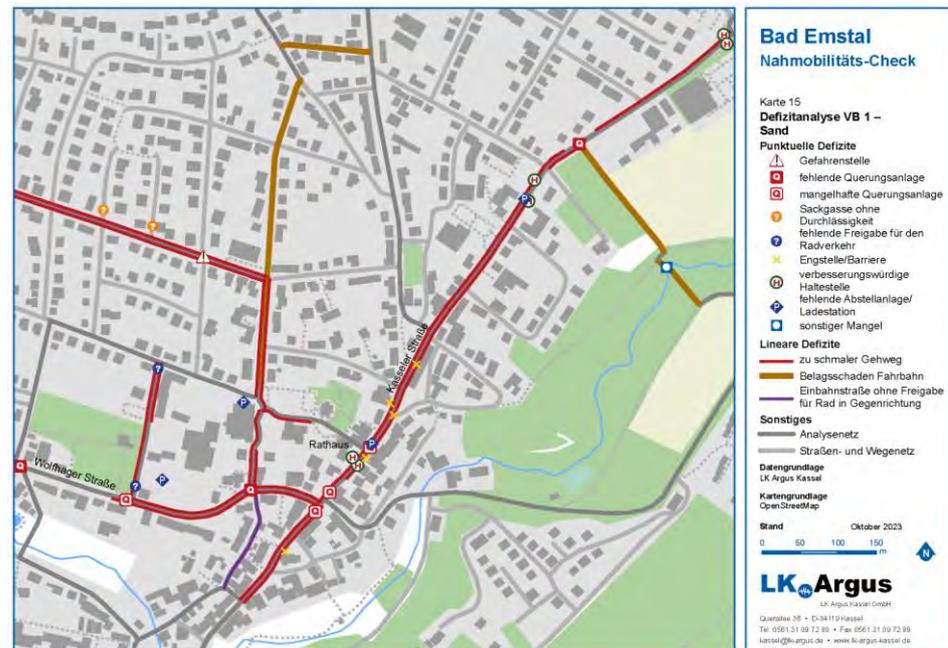
Belagsschäden auf Gehwegen sind in Sand aufgrund des Glasfaserausbaus zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme ein flächenhaftes Problem. Daher wurden diese nicht alle einzeln in den Karten lokalisiert. Dennoch sind sie ein Defizit, das es im Sinne der Barrierefreiheit zu beheben gilt. Darüber hinaus bestehen streckenweise Belagsschäden auf Fahrbahnen, die ein Sicherheitsrisiko für den Radverkehr darstellen können.

Ein weiteres Defizit für den Radverkehr stellt die Hintergasse dar, die eine Einbahnstraße ohne Freigabe für Radfahrer in Gegenrichtung ist.

Punktuelle Defizite bestehen in Form fehlender Querungsanlagen über Hauptverkehrsstraßen an zentralen Knotenpunkten, an dem potenzieller Querungsbedarf besteht. Das betrifft die Knotenpunkte Wolfhager Straße/Berliner Straße/Tränkeweg und Wolfhager Straße/Schulstraße/Hintergasse sowie die Kasseler Straße auf Höhe der Einmündung der Verbindungsstraße zum Wasserweg. Darüber hinaus sind die bestehenden Querungsanlagen nicht alle vollständig barrierefrei und/oder weisen Probleme bezüglich der Sichtverhältnisse auf. Der Aspekt der mangelhaften Barrierefreiheit betrifft auch die Haltestellen, wobei dort zum Teil zusätzlich Witterungsschutz sowie Sitzmöglichkeiten fehlen.

Ein weiteres Defizit in Sand, das auch die anderen Ortsteile betrifft, sind Konflikte zwischen dem Fuß- und Kfz-Verkehr, da letzterer an mehreren Orten illegal auf Gehwegflächen parkt.

● **Karte 15: Defizitanalyse VB 1 – Sand**



siehe auch Kartenanhang

- **Abbildung 8:** Exemplarische Defizite im Ortsteil Sand: Gehwegparken (links), zu schmaler Gehweg und fehlende Querungsanlage (rechts)



### 6.3.2 VB 2: Balhorn

#### Bestandsaufnahme

Wie in Sand sind in Balhorn in den Wohngebieten größtenteils Tempo-30-Zonen ausgewiesen. Darüber hinaus gibt es streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h in einem Abschnitt der Hauptstraße und der Straße im Tor. Auf der B 450, die durch den Ortsteil verläuft, gibt es keine zusätzliche Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Die Gehwege entlang der Naumburger Straße sind auf der einen Seite zwischen 1,50 bis 2,10 m breit, auf der anderen etwas breiter mit 2,10 bis 2,50 m. Nördlich davon in der Isthauer Straße sieht es ähnlich aus, wobei es ab der Einmündung Wolfhager Straße nur noch einseitig einen Gehweg gibt. Die Straße im Tor hat überwiegend beidseitige Gehwege mit einer Breite von 1,50 bis 2,10 m. In der Hauptstraße und in der Königstraße sind einige Gehwegabschnitte hingegen unter 1,50 m breit. In der Bruchstraße und in der Siedlungsstraße sind die Gehwege ebenfalls unter 1,50 m breit und darüber hinaus nur einseitig vorhanden. Im südlichen Abschnitt der Siedlungsstraße gibt es dann ebenso wie in der Straße Vogelsberg keine Gehwege mehr.

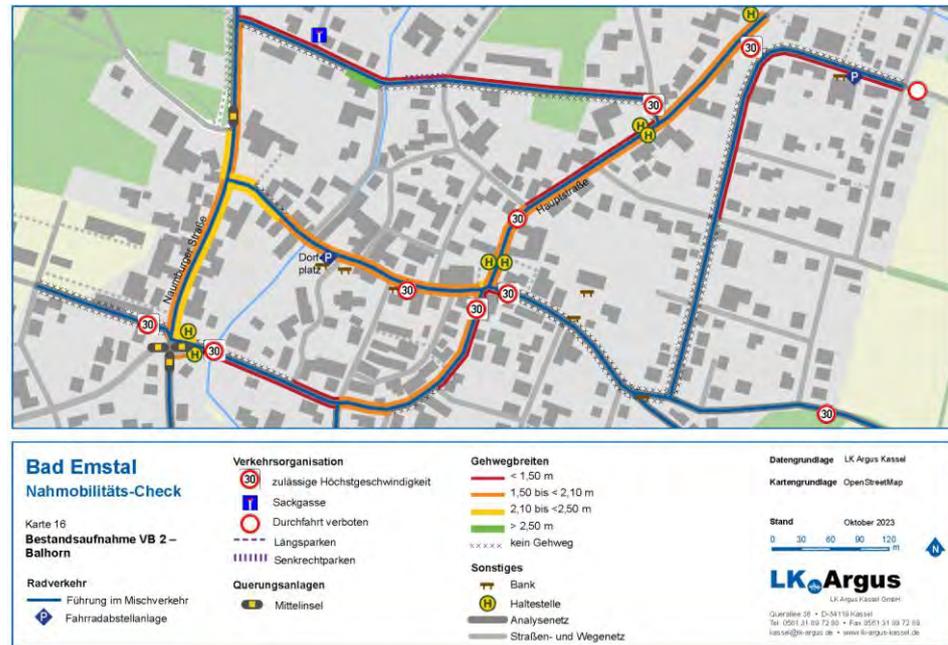
Der Radverkehr wird ausschließlich im Mischverkehr geführt. Ein Durchfahrtsverbot, das auch für den Radverkehr gilt, besteht im Analysenetz nur für die Straße Simmenhausen.

Querungsanlagen sind am Knotenpunkt Naumburger Straße/Königstraße/Stegeweg in Form von drei Mittelinseln vorhanden. Eine weitere Mittelinsel gibt es über die Isthauer Straße nördlich der Einmündung Wolfhager Weg.

Im Vertiefungsbereich liegen vier Bushaltestellen entlang der Hauptstraße und der Königstraße: Distelberg, Bruchstraße, Sparkasse und Königstraße.

Sitzmöglichkeiten bestehen in den Straßen im Tor und Vogelsberg. In der Straße Im Tor befindet sich auch der Dorfplatz, der jedoch als Ausstellfläche für das anliegende Autohaus genutzt wird. Straßenbäume sind wenige vorhanden, wobei es durch die dörfliche Lage dennoch viel Grün im Bild des Ortsteils gibt.

● **Karte 16:** Bestandsaufnahme VB 2 – Balhorn



siehe auch Kartenanhang

● **Abbildung 9:** Bestandssituation in Balhorn: Autoausstellungsfläche auf dem Dorfplatz (links) und nicht barrierefreie Bushaltestelle (rechts)



**Defizitanalyse**

Auch in Balhorn sind einige Gehwege zu schmal. Neben den unter 1,50 m breiten Gehwegen wurden die Seitenräume der Straße Im Tor als zu schmal eingestuft, da hier aufgrund des höheren Fußgängeraufkommens eine erforderliche Mindestbreite von 2,50 m angesetzt wird. Abschnittsweise fehlen dort sowie in der Königstraße Gehwege. Das gilt auch für die Straße Vogelsberg, da hier angesichts gewisser Kfz-Verkehrsstärken bzw. der Netzbedeutung der Straße für den Kfz-Verkehr eine Notwendigkeit für Gehwege gesehen wird.

Belagsschäden auf Gehwegen wurden wie in Sand nicht alle einzeln in den Karten lokalisiert, stellen dennoch vor allem im Sinne der Barrierefreiheit ein Defizit dar. Belagsschäden auf Fahrbahnen bestehen im westlichen Teil der Königstraße, in der Straße Vogelsberg nahe der Einmündung zur Hauptstraße sowie in der Birkenstraße.

Die hohen Verkehrsstärken sowie die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h der B 450 (Naumburger Straße, Isthauer Straße) machen dort eine Radverkehrsanlage erforderlich. Da der Radverkehr jedoch im Mischverkehr geführt wird, wurde eine fehlende Radverkehrsanlage kartiert.

Punktuelle Defizite bestehen in Form fehlender und mangelhafter Querungsanlagen entlang zentraler Knotenpunkte an der B 450. Die bestehenden Mittellinien sind nicht barrierefrei und zum Teil zu schmal. Weitere Querungsanlagen sind am Knotenpunkt Isthauer Straße/Im Tor sowie am Knotenpunkt Naumburger Straße/Königstraße notwendig.

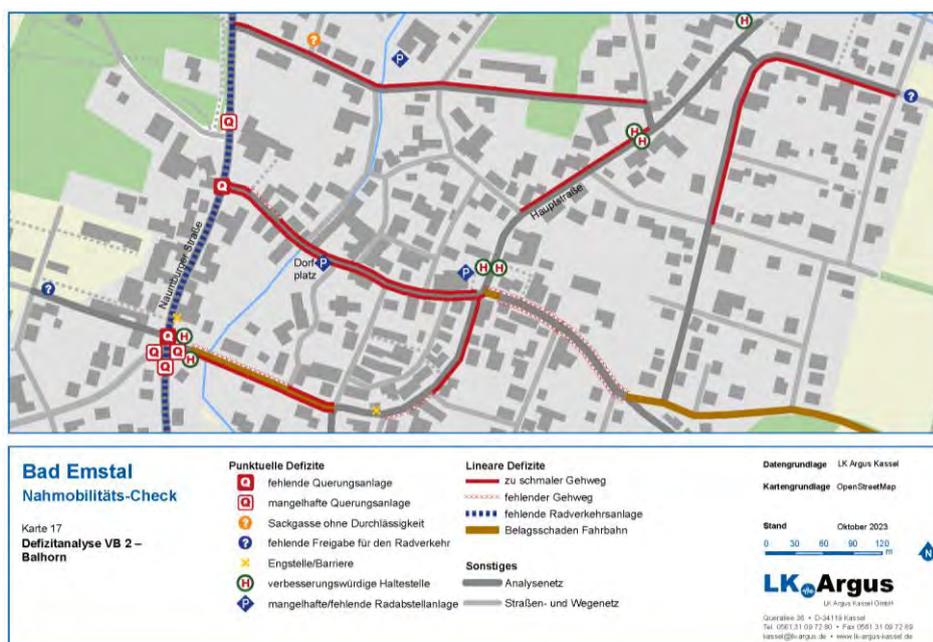
Beschildigungsmängel bestehen nur vereinzelt durch die fehlende Freigabe für den Radverkehr und ein Sackgassenschild ohne die Anzeige einer Durchlässigkeit am Bruchweg.

Engstellen gibt es eine in der Königstraße und eine in der Naumburger Straße, wobei beides Mal ein Hausversatz die Ursache ist.

Die Haltestellen Königstraße und Sparkasse sind nicht barrierefrei ausgebaut. Das gilt auch für die Haltestellen Bruchstraße sowie Distelberg, wobei hier zusätzlich noch Ausstattung (Sitzmöglichkeiten und Witterungsschutz) fehlt.

Die bestehenden Fahrradabstellanlagen am Dorfplatz waren zur Zeit der Bestandsaufnahme aufgrund der ausgestellten Autos nicht nutzbar. Darüber hinaus fehlen weitere Abstellanlagen an zentralen Orten wie dem Dorfgemeinschaftshaus und dem Supermarkt.

● **Karte 17:** Defizitanalyse VB 2 – Balhorn



siehe auch Kartenanhang

- **Abbildung 10:** Exemplarische Defizite Balhorn: fehlender Radweg entlang der B 450 und mangelhafte Querung (links), zu schmaler Gehweg mit Belagschäden (rechts)



### 6.3.3 VB 3: Merxhausen

#### Bestandsaufnahme

Im Vertiefungsbereich 3 wurde die Landgraf-Philipp-Straße in Merxhausen analysiert. Auf der Durchfahrt durch das VITOS-Gelände beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit dieser Straße 30 km/h. Einige davon abgehende private Straßen und Wege des Klinikgeländes sind für den Radverkehr gesperrt.

Im westlichen Abschnitt der Landgraf-Philipp-Straße besteht auf der südlichen Seite ein Längsparkstreifen; einen Gehweg gibt es dort nicht. Der Gehweg zwischen der Einmündung Klosterweg und der Haltestelle Klinik ist unter 1,50 m breit. Die übrigen Gehwege sind breiter. Am östlichen Ende der Straße erreichen die Seitenräume Breiten von über 2,50 m.

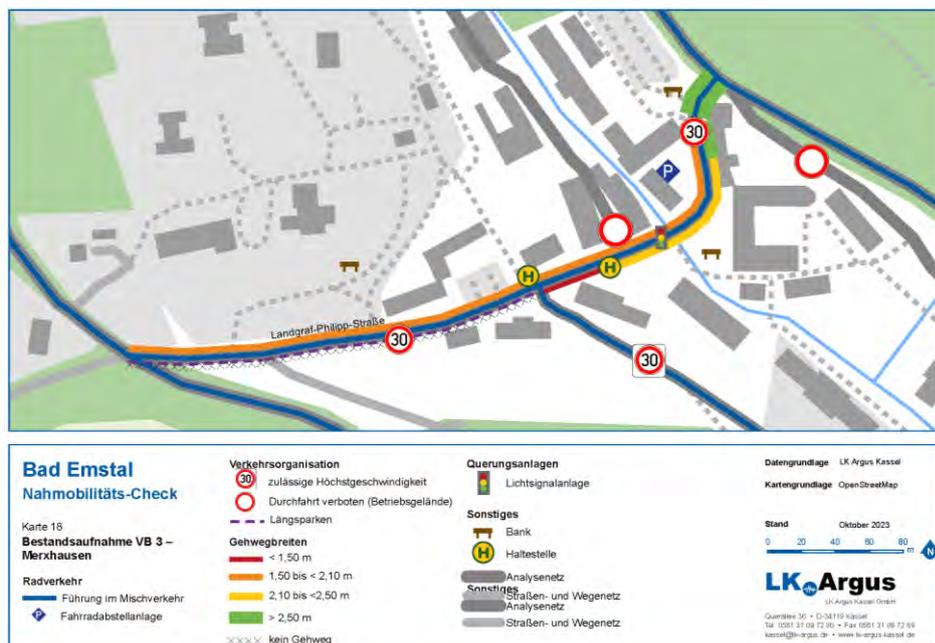
Die einzige Querungsanlage im Vertiefungsbereich ist eine Fußgänger-LSA einige Meter östlich der Bushaltestelle.

Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Eine Fahrradabstellanlage gibt es nahe dem Klostermuseum.

- **Abbildung 11:** Bestandssituation in Merxhausen: Landgraf-Philipp-Straße mit Haltestelle, Belagsschäden und fehlendem Gehweg



● **Karte 18:** Bestandsaufnahme VB 3 – Merxhausen



siehe auch Kartenanhang

## Defizitanalyse

Wie in der Bestandsaufnahme erwähnt, gibt es Durchfahrtsverbote durch das Betriebsgelände der VITOS-Klinik. Diese wurden im Rahmen der Defizitanalyse als Privatstraßen ohne Freigabe (für den Radverkehr) kartiert.

Die Fahrbahn fast der gesamten Landgraf-Philipp-Straße weist erhebliche Schäden auf. Ebenso gibt es Gehwegbelagsschäden im südlichen Seitenraum.

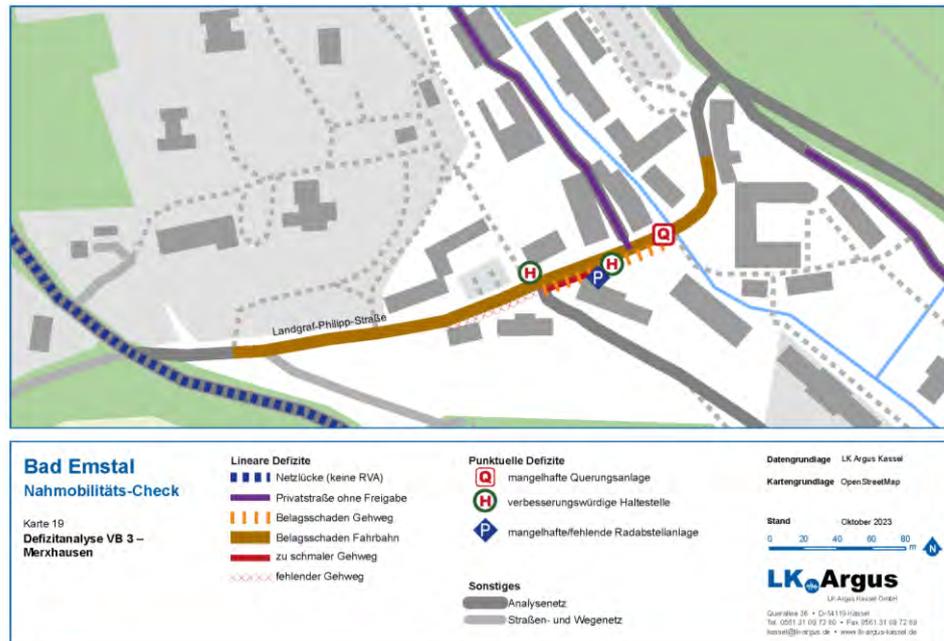
Da der Bereich auf der Südseite westlich des Klosterwegs angebaut ist, ist dort ein Gehweg notwendig. Dieser fehlt jedoch.

Die Fußgänger-LSA und die Bushaltestelle sind nicht barrierefrei. Bei beiden fehlen taktile Elemente, bei der Haltestelle fehlt zusätzlich das Hochbord. Auf Höhe der Haltestelle wäre zudem eine Fahrradabstellanlage sinnvoll.

● **Abbildung 12:** Exemplarische Defizite im Ortsteil Merxhausen: Durchfahrt des Vitos-Geländes verboten



- **Karte 19: Defizitanalyse VB 3 – Merxhausen**



siehe auch Kartenanhang

## 6.4 Fazit Bestandsanalyse und -bewertung

### 6.4.1 Stärken

#### Rahmenbedingungen

- engagierte Kommune mit touristischem Potenzial
- Bündelung nahmobilitätsrelevanter Ziele (Grundversorgung und Freizeit) in Sand und Balhorn
- Bürgerbus

#### Radverkehr

- Ausschilderung von Radrouten
- Radwegeinitiative Bad Emstal
- Ortsteile und Nachbargemeinden nicht weit voneinander entfernt

### **Fußverkehr/Barrierefreiheit**

- Fußwege größtenteils vorhanden, teilweise auch barrierefrei
- mancherorts Abkürzungen für Fußgänger (z. B. Fußweg hinter dem Rathaus)

### **ÖPNV**

- in jedem Ortsteil mindestens eine Bushaltestelle, in Sand und Balhorn mehrere
- Haltestellen zumeist barrierearm ausgebaut, zum Teil mit Witterungsschutz und Sitzmöglichkeiten

### **Aufenthaltsqualität und Straßenraumgestaltung**

- schattige Plätze und Sitzmöglichkeiten
- großzügiger Kurpark
- tlw. historische Gebäude

### **Verkehrssicherheit**

- Querungsanlagen über Hauptverkehrsstraßen
- seit 2017 nur sechs erfasste Unfälle mit Fußgänger- und Radfahrerbeteiligung
- Schulwegeplan für Balhorn

## **6.4.2 Schwächen**

### **Rahmenbedingungen**

- teilweise größere Höhenunterschiede zwischen den Ortsteilen
- Grundversorgung und Einkaufsmöglichkeiten hauptsächlich in Sand und Balhorn

Gemeinde Bad Emstal  
**Nahmobilitäts-Check**

November 2023

### **Radverkehr**

- Radwegenetz kaum ausgebaut zwischen den Ortsteilen und zu Nachbarkommunen
- teilweise nicht alltagstaugliche Oberflächen
- fehlende Abstellanlagen an wichtigen Zielen
- keine Ladeinfrastruktur für E-Bikes

### **Fußverkehr/Barrierefreiheit**

- fehlende und zu schmale Gehwege, teilweise zugeparkt
- zum Teil mangelhafte Wegeoberflächen
- fehlende Bordabsenkungen
- kein Leitsystem für Menschen mit Sehbehinderung
- tlw. fehlende Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen

### **ÖPNV**

- verbesserungswürdige Verbindungen nach Kassel sowie in umliegende Gemeinden
- Informationen nicht immer leicht verständlich
- keine vollständige Barrierefreiheit der Haltestellen
- tlw. fehlender Witterungsschutz u. fehlende Sitzmöglichkeiten

### **Aufenthaltsqualität und Straßenraumgestaltung**

- mehr Grün in den Ortskernen wünschenswert
- Dorfplatz in Balhorn aktuell Ausstellungsfläche eines Autohauses

### **Verkehrssicherheit**

- Einschränkungen durch schnellen Kfz-Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen
- mangelhafte/fehlende Querungsanlagen, z. T. schlechte Einsehbarkeit

- wenig Kontrollen von Geschwindigkeit und Parkregelungen

### 6.4.3 SWOT-Analyse

Auf Grundlage der durchgeführten Ortsbegehungen und des Austauschs mit den lokalen Akteuren ergeben sich folgende Stärken (**strengths**), Schwächen (**weaknesses**), Chancen (**opportunities**) und Risiken (**threats**) für die Nahmobilität in Bad Emstal (siehe Abbildung 13).

- **Abbildung 13:** SWOT-Analyse zur Nahmobilität

**S**

- breite Gehwege an manchen Hauptverkehrsstraßen
- bestehende Querungsanlagen über Hauptverkehrsstraßen
- zumeist gute Oberflächenqualitäten der Straßen
- Bushaltestelle(n) in jedem Ortsteil
- Bürgerbus
- schattige Plätze, Sitzmöglichkeiten, Grünräume

**W**

- zu schmale Gehwege in einigen Wohnstraßen
- mangelhafte Oberflächenqualität der Gehwege
- fehlende/mangelhafte Querungsanlagen
- fehlende Radverkehrsanlagen zur Anbindung der Ortsteile und der Nachbarkommunen
- fehlende Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung
- fehlende Freigabe für den Radverkehr mancher Wirtschaftswege
- mangelhafte Oberflächenqualität einiger Wirtschaftswege
- geringe Anzahl an Fahrradabstellanlagen, keine Ladestationen
- mangelhafte Barrierefreiheit und unvollständige Ausstattung der Bushaltestellen

**O**

- Radwegeinitiative Bad Emstal
- bestehende Öffentlichkeitsarbeit (z. B. Verkehrssicherheitswoche)
- Kontrollen des ruhenden Verkehrs
- Schulwegeplan für Balhorn
- Wirtschaftswege zwischen den Ortsteilen und den Nachbarkommunen

**T**

- potenzielle Gefahrenstellen durch schlechte Sichtverhältnisse oder durch Sichtbehinderungen
- hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs an wichtigen Fuß- und Radverkehrsverbindungen
- Hemmnis der Radnutzung ängstlicher Verkehrsteilnehmer:innen durch mangelhafte/fehlende Infrastruktur
- mangelhafte Barrierefreiheit durch unebene Gehwege und fehlende Bordabsenkungen

## **7 Nahmobilitätskonzept**

### **7.1 Handlungsansätze**

Die im vorangegangenen Kapitel dargestellten Stärken und Schwächen für die Nahmobilität in Bad Emstal sind wesentliche Handlungsansätze zur Verbesserung der Nahmobilitätsbedingungen.

Aufbauend auf diese Handlungsansätze werden im nachfolgenden Kapitel übergreifende bzw. gesamtstädtische Maßnahmen in den strategischen, konzeptionellen und kommunikativen Handlungsfeldern beschrieben (Kapitel 7.2). Die anschließenden Maßnahmenvorschläge für das Radnetz (Kapitel 7.3) und in den Vertiefungsbereichen (Kapitel 7.4) befassen sich überwiegend mit der Verkehrsinfrastruktur sowie der Verkehrsorganisation zur Behebung der in den Vertiefungsbereichen festgestellten Defizite.

Darüber hinaus sind folgende weiteren Aspekte zur Förderung der Nahmobilität in Bad Emstal von Bedeutung:

- Eine **siedlungsstrukturelle Entwicklung** mit Nahraumorientierung fördert verkehrssparsame Strukturen und kurze Wege, die nahmobil zu bewältigen sind – hier kann eine Standortplanung mit gut erschlossenen Freizeit- und Einzelhandelsstandorten im fußläufigen Nahbereich der Wohnstandorte Potenziale schaffen.
- Zur Förderung der Nahmobilität sind grundsätzlich durchgehende **Netze** (im Fußverkehr insbesondere innerhalb der Ortsteile, im Radverkehr auch zwischen den einzelnen Ortsteilen und in die Nachbargemeinden) für alle Nutzergruppen erforderlich. Die Netze sollen für den Fuß- und Radverkehr **Verbindungsfunktionen, Erschließungsfunktionen und Aufenthaltsfunktionen** berücksichtigen. Der Nahmobilitäts-Check kann hierzu nur für die Vertiefungsbereiche Aussagen treffen, eine Ergänzung der Planungen unter Berücksichtigung vorliegender Konzepte ist anzustreben.
- Unter Berücksichtigung des demografischen Wandels ist die **Verbesserung der Barrierefreiheit** ein wichtiges Thema. Dies ist als Daueraufgabe anzusehen. Bei anstehenden Maßnahmen, z. B. zur Sanierung von Straßen, sind sukzessive die Anforderungen an die Barrierefreiheit zu berücksichtigen.
- Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV ergänzen sich zu einem nachhaltigen Mobilitätsangebot, das es gilt, aufeinander abzustimmen. Zur Förderung der **Intermodalität** sind barrierefrei Haltestellen, eine gute Erreichbarkeit dieser und Fahrradabstellanlagen in unmittelbarer Nähe wichtig. Darüber hinaus sollte die Fahrradmitnahme im ÖPNV ausgebaut bzw. gesichert werden. Hierfür eignen sich beispielsweise Fahrradträger für Busse. Generell sollen

zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots Abstimmungen mit dem Nordhessischen Verkehrsverbund durchgeführt werden.

- Für Anstöße zur Veränderung des Verkehrsverhaltens müssen infrastrukturelle Maßnahmen oder Angebotsmaßnahmen mit **kommunikativen Maßnahmen** verbunden werden; hier ist ein zielgruppenspezifisches Vorgehen wichtig.

## 7.2 Übergreifende Maßnahmen

Der Schwerpunkt des Nahmobilitäts-Checks liegt auf konkreten, meist infrastrukturellen Maßnahmen in den Vertiefungsbereichen und im Radnetz, mit deren sukzessiven Umsetzung wichtige Schritte zur weiteren Förderung von Fuß- und Radverkehr in Bad Emstal erreicht werden können. Darüber hinaus haben sich aber auch übergeordnete Themen herauskristallisiert, für die weitere konzeptionelle Schritte notwendig sind.

### Fußverkehr, Barrierefreiheit und ÖPNV

- Verbesserung/Wiederherstellung der **Gehwegoberflächen**: Die Oberfläche von Gehwegen soll prinzipiell eben und rutschsicher sein. Darüber hinaus sind Querneigungen zu vermeiden bzw. zu minimieren. Die durch den Glasfaserausbau entstandenen Belagsschäden – und auch Schäden/Unebenheiten an allen übrigen Gehwegoberflächen – sind zu beseitigen.
- **Winterdienst, Grünschnitt und Reinigung** von Geh- und Radwegen: Damit Radfahrer und Fußgänger zu jeder Jahreszeit komfortabel unterwegs sind, ist es wichtig, das Geh- und Radwege sauber, geräumt und nicht zugewachsen sind. Daher sollen die Wege regelmäßig gereinigt und Grünschnitte durchgeführt werden. Bei Schneefall soll der Winterdienst insbesondere die gemeinsamen Geh- und Radwege prioritär räumen.
- **Schulmobilitätsmanagement**: Für eine sichere und selbstständige Mobilität von Schülern müssen Schulwege entsprechend der Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen gestaltet sein. Schulmobilitätsmanagement befasst sich mit einem sicheren und umweltfreundlichen Verkehr von und zu Schulen. Darüber hinaus soll durch Schulisches Mobilitätsmanagement ein bewusstes Mobilitätsverhalten der Kinder und Jugendlichen gefördert werden. Die Schulen der Gemeinde sollen am Programm Besser zur Schule der ivm (Gesellschaft für Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) teilnehmen. Im Rahmen dessen erhalten sie Beratung und Qualifizierung zum Schulmobilitätsmanagement.
- **Monitoring** zur Ermittlung konkreter Bedarfe im Bereich **Barrierefreiheit**: Zur Förderung der selbstständigen Mobilität aller ist ein barrierefreier Straßenraum essenziell. Um konkrete Defizite zu ermitteln, soll ein Monitoring

durchgeführt werden, bei dem mobilitätseingeschränkte Personen befragt werden. Daraus lassen sich Bedarfe und deren Prioritäten ableiten, die es sukzessive umzusetzen gilt.

- **Barrierefreier** Ausbau und **Ausstattung** der **Bushaltestellen**: Für eine vollständige Barrierefreiheit der Haltestellen sind Hochborde, an die der Bus möglichst ohne Spalt zwischen Fahrzeug und Seitenraum heranfahren kann, und taktile Leitelemente zu bauen. Darüber hinaus soll der Komfort durch Witterungsschutz und Sitzmöglichkeiten an jeweils beiden Straßenseiten gesteigert werden. Es ist außerdem auf ausreichende Warteflächen zu achten.

Ein Ziel des Nahmobilitäts-Checks war auch die **Überprüfung von Bushaltestellen** im Hinblick auf Lage und Erforderlichkeit. Relevant ist diese Überprüfung für die größeren Ortsteile Sand und Balhorn:

- In Sand gibt es mehrere Haltestellen im Abstand von 300-700 m. Unter Berücksichtigung einer maximalen Fußwegentfernung zur Haltestelle von 300 m<sup>60</sup> wäre lediglich die Haltestelle Industriestraße am nordöstlichen Rand von Balhorn auf Grundlage der Einzugsbereiche entbehrlich. Jedoch liegen im Umkreis der Haltestelle einige Nahversorger sowie das Industriegebiet. Zudem sind laut Aussagen von Teilnehmern der Workshops diese sowie die benachbarte Haltestelle Am Hang auch gut frequentiert. Im Ergebnis der Prüfung sollen alle Bushaltestellen in Sand erhalten bleiben.
- In Balhorn liegen innerhalb eines Abstands von etwa 500 m drei Haltestellen, was für einen kleinen Ortsteil eine hohe Dichte ist. Prinzipiell könnte eine der Haltestellen entfallen, jedoch müsste dann die Haltestelle Bruchstraße oder Distelberg verlegt werden, um eine gute Erreichbarkeit zu gewährleisten. Da das Verlegen einer Bushaltestelle mit hohen Kosten verbunden ist und vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, der kurze Wege zur Haltestelle stärker erforderlich macht, wird empfohlen, auch in Balhorn alle Haltestellen weiterhin zu bedienen.

## Radverkehr

- Bau von **Fahrradabstellanlagen** und Ladestationen: Für den ruhenden Radverkehr sollen im Gemeindegebiet mehrere Fahrradabstellanlagen und einzelne Ladestationen für elektrische Fahrräder gebaut werden. Geeignete Standorte sind Nahversorger wie der EDEKA, öffentliche Einrichtungen wie das Rathaus und Freizeiteinrichtungen wie das Freizeitzentrum. (siehe auch Maßnahmensteckbrief 1 im Maßnahmenprogramm)

---

<sup>60</sup> vgl. FUSS e.V. (o. J.): Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs ÖPNV. <https://geh-recht.de/42-fussverkehrsanlagen/fussverkehrsanlagen/150-fa-haltestellen.html> [Zugriff: 15.11.2023]

- Etablierung eines **Leihsystems für Lastenfahrräder**: Lastenräder haben das Potenzial kurze Autofahrstrecken zu ersetzen, selbst wenn Kinder oder Dinge transportiert werden müssen. Um die Hürde der hohen Anschaffungskosten eines Lastenrads zu überwinden, soll in der Gemeinde ein Leihsystem etabliert werden. Dies kann in Zusammenarbeit mit Kitaträgern erfolgen, da Familien mit kleinen Kindern eine der Hauptnutzergruppen von Lastenrädern sind. Dabei sollten auch Probefahrten für Eltern angeboten werden. Probefahrten mit Lastenrädern können auch im Rahmen des Projekts „Radfahren neu entdecken“<sup>61</sup> der AGNH ermöglicht werden. Hierfür können sich Kommunen bewerben und bekommen dann elektrische Fahrräder zur Verfügung gestellt, die von den Bürgern kostenlos ausprobiert werden können. Auch für die Öffentlichkeitsarbeit und Werbung bietet die AGNH Vorlagen an.
- **Freigabe von Wirtschaftswegen** für den Radverkehr: Außerörtliche Wege, die durch das Verkehrszeichen 250 für Fahrzeuge aller Art gesperrt sind, sollen neben eine Freigabe für landwirtschaftliche Fahrzeuge auch für den Radverkehr freigegeben werden (Zusatzzeichen 1022-10 StVO). Dies gilt insbesondere für Wege, auf denen offiziell ausgeschilderte Radverbindungen verlaufen bzw. die sich im Zielnetz des Radverkehrs (siehe Karte 20 folgende Kapitel) befinden.

## Kfz-Verkehr

- **Geschwindigkeitskontrollen** und regelmäßige **Überwachung des ruhenden Verkehrs**: Zur Sicherung der Einhaltung der neu ausgewiesenen und auch der bestehenden Höchstgeschwindigkeiten sollen Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden. Um illegales Gehwegparken zu reduzieren, soll das Ordnungsamt Verstöße in besonders problematischen Bereichen ahnden.
- Etablierung eines **Car-Sharing-Angebots**: Autos bei Bedarf zu leihen, ist eine nachhaltige Alternative zum privaten Pkw. Dementsprechend soll ein Car-Sharing-Angebot in der Gemeinde etabliert werden. Um den Bedarf auszuloten und Kosten gering zu halten, kann hierfür zunächst ein Dienstfahrzeug der Gemeinde als Car-Sharing-Fahrzeug zur Verfügung gestellt werden, wie es bereits in Planung ist. Bürger können sich das Dienstfahrzeug am Wochenende oder den Abendstunden ausleihen, wenn es von Mitarbeitern der Gemeinde nicht benötigt wird. Bei hoher Nachfrage kann dieses Angebot erweitert werden.

---

<sup>61</sup> Derzeit ist keine Anmeldung zum Projekt „Radfahren neu entdecken“ möglich. Die Testflotte soll aber in Zukunft wieder zur Verfügung stehen. Weitere Informationen unter <https://www.nahmobil-hessen.de/projekte/https-www-nahmobil-hessen-de-projekte-radfahren-neu-entdecken-radfahren-gemeinsam-neu-entdecken/radfahren-neu-entdecken-in-hessen/>

## Kommunikation

- **Öffentlichkeitsarbeit** zur (Nah-)Mobilität: Ergänzend zu infrastrukturellen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen sollen Kommunikationsmaßnahmen durchgeführt werden. Hierbei geht es darum Aufklärungsarbeit zu leisten, Kampagnen für gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr zu starten (siehe Abbildung 14) sowie Werbung für und Information über bestehende Nahmobilitätsangebote wie das Anrufsammeltaxi zu machen. Hierfür können zukünftig vermehrt Aktionen verschiedener Akteure (z. B. Schulen, Vereine) in der Verkehrssicherheitswoche gebündelt werden. Es sollte aber auch unabhängig davon kontinuierlich Öffentlichkeitsarbeit geleistet werden. Dabei kann unter anderem auf die Materialien für Öffentlichkeitsarbeit der AGNH als zurückgegriffen werden.

- **Abbildung 14:** Beispiele für Kampagnen und Aktionen: Aufkleber FUSS e. V. (links)<sup>62</sup>, Kampagne der Bauernverbände und Landesverkehrswachten (mittig)<sup>63</sup>, Kampagne „Rücksichtnahme im Verkehr“ der Stadt Wiesbaden (rechts)<sup>64</sup>



- **Interkommunale Zusammenarbeit:** Da Ziele des Radverkehrs häufig auch außerhalb des Gemeindegebiets liegen, sind Abstimmungen mit den Nachbarkommunen sehr wichtig. Für ein lückenloses Radnetz über die Gemeindegrenzen hinaus mit durchgehender Radverkehrsanbindung soll die interkommunale Zusammenarbeit gestärkt werden. Die Anregung, ein Konzept für die Region Naturpark Habichtswald zu erstellen, soll weiter verfolgt werden.

### 7.3 Maßnahmenvorschläge für das Radnetz

Aufbauend auf dem Analysenetzen wurden für den Alltagsradverkehr geeignete Strecken ausgewählt und in einem Zielnetz zusammengeführt. Das Zielnetz

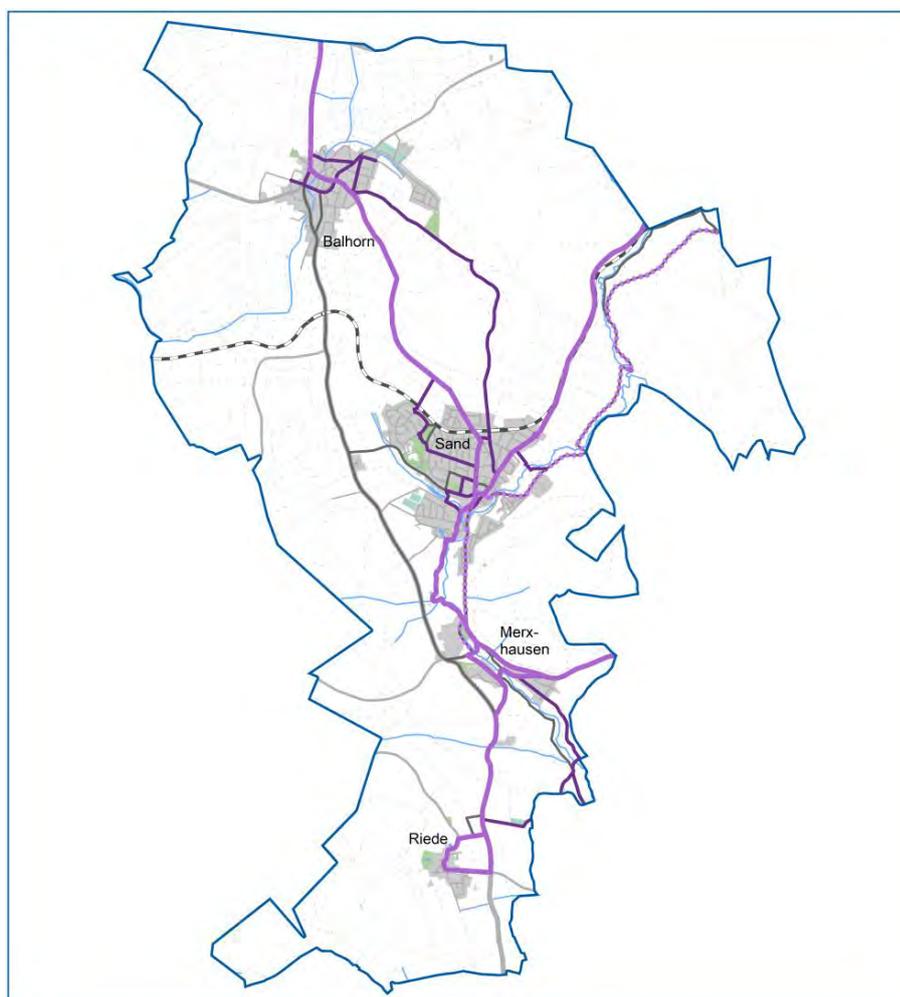
<sup>62</sup> FUSS e.V. (o. J.): Parke nicht auf unseren Wegen (Aufkleber-Blöcke, gummiert). [https://umkehr-fuss-online-shop.de/view/productdetails/virtuemart\\_product\\_id/3/virtuemart\\_category\\_id/1.html](https://umkehr-fuss-online-shop.de/view/productdetails/virtuemart_product_id/3/virtuemart_category_id/1.html) [Zugriff: 19.09.2023]

<sup>63</sup> Gemeinde Niederkirchen (2022): Rücksicht macht Wege breit. <https://www.niederkirchen.de/news-detail/ruecksicht-macht-wege-breit.html> [Zugriff: 25.10.2023]

<sup>64</sup> Wiesbadenaktuell.de (2022): Kampagne. Digitale Anzeigetafeln ermuntern zu "Rücksichtnahme im Verkehr". <http://www.wiesbadenaktuell.de/startseite/news-detail-view/article/digitale-anzeigetafeln-ermuntern-zu-ruecksichtnahme-im-verkehr.html> [Zugriff: 19.09.2023], Grafik: Agentur Ponderosa Design

verbindet die Ortsteile untereinander und stellt wichtige Verbindungen zu umliegenden Gemeinden sowie nahmobilitätsrelevanten Zielen dar, sodass eine flächenhafte Erschließung für den alltäglichen Radverkehr im Gemeindegebiet gewährleistet wird. Nicht alle dargestellten Netzabschnitte im definierten Zielnetz sind aktuell für die angestrebten qualifizierten Radverkehrsbedingungen geeignet. Zweck der nachfolgenden Maßnahmenvorschläge ist, ein alltags-taugliches Radverkehrsnetz herzustellen. Das Zielnetz bildet hierbei die Grundlage für die Maßnahmenentwicklung, d. h. es werden nur Maßnahmen entlang der Strecken des Zielnetzes vorgeschlagen.

● **Karte 20:** Zielnetz – Radverkehr



<p><b>Bad Emstal</b> <b>Nahmobilitäts-Check</b></p> <p>Karte 20 <b>Zielnetz – Radverkehr</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: purple;">—</span> Hauptnetz</li> <li><span style="color: purple;">- - - - -</span> Hauptnetzalternative</li> <li><span style="color: purple;">—</span> Nebennetz</li> </ul>	<p><b>Sonstiges</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: grey;">—</span> Analysenet</li> <li><span style="color: grey;">—</span> Straßennetz</li> <li><span style="color: blue;">—</span> Gewässer</li> <li><span style="background-color: grey; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Siedlungsfläche</li> </ul>	<p><b>Datengrundlage</b> LK Argus Kassel</p> <p><b>Kartengrundlage</b> OpenStreetMap</p> <p><b>Stand</b> Oktober 2023</p> <p>0 0,5 1 1,5 km</p> <p><b>LK Argus</b> LK Argus Kassel GmbH</p> <p>Querallee 36 • D-34119 Kassel Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89 kassel@lk-argus.de • www.lk-argus-kassel.de</p>
---	---	---

siehe auch Kartenanhang

Die Maßnahmevorschläge für das Radnetz umfassen verkehrsorganisatorische sowie infrastrukturelle Handlungsfelder.

**Verkehrsorganisatorische Maßnahmen** sind:

- Geschwindigkeitsreduzierungen
- Einrichten einer Fahrradstraße
- Ergänzung/Verbesserung der Beschilderung  
(z. B. zur Durchlässigkeit oder Freigabe für den Radverkehr)

**Infrastrukturelle Maßnahmen** sind:

- Verbesserung von Oberflächen (z. B. Asphaltieren von Wegen und Erneuern von Fahrbahnbelägen)
- Neubau von Wegen zum Lückenschluss
- Ausbau von bestehenden Wegen
- Umbau von Fuß- und Radverkehrsbrücken
- Einrichtung von Fahrradabstellanlagen und Ladestationen
- Verbesserung von Querungssituationen bzw. Bau von Querungsanlagen
- Entschärfung von Gefahrenstellen

Auf Basis der Bestandsaufnahme und der Defizitanalyse wurden für den Radverkehr erste Maßnahmen im 2. Workshop diskutiert. Aufbauend auf diesen Erkenntnissen und auf den erhobenen Mängeln basieren die folgenden Maßnahmevorschläge.

**Verbindungen zwischen den Ortsteilen**

- **Balhorn – Sand:** Asphaltieren der Teilstrecke durch den Wald auf der westlichen Verbindung; ggf. Einrichten einer (adaptiven) Beleuchtung; Erneuerung der Oberfläche der östlichen Verbindung
- **Sand – Merxhausen:** Verbesserung des Übergangs zw. der Brücke am nördl. Ende und des Schwimmbadwegs; Entschärfen der Gefahrensituation durch enge Kurve am Schwimmbadweg; ggf. Einrichten einer (adaptiven) Beleuchtung
- **Merxhausen – Riede:** Bau eines Radwegs entlang der B 450; Bau von Querungsanlagen über die B 450 ; Ausbau der Radroute entlang der Strecke Freizeitanlage Merxhausen, dem Campingplatz und dem Sportplatz SV Riede

Die Freigabe des Seitenraums der L 3220 zwischen Sand und Merxhausen wird nicht vorgeschlagen, da der dortige Gehweg zu schmal für eine gemeinsame Nutzung von Fußgängern und Radfahrern im Zweirichtungsverkehr ist. Eine Führung entlang der Landesstraße ist nur durch erhebliche Baumaßnahmen möglich.

## Verbindungen mit den Nachbargemeinden

- **Sand – Breitenbach:** Bau eines Radwegs entlang der L 3220 bzw. entlang der Bahnstrecke; alternativ: Asphaltieren des existierenden Radwegs durch den Wald und über die Felder
- **Sand – Niedenstein:** Ausbau der Radroute durch den Wald
- **Merxhausen – Niedenstein:** Bau eines Radwegs entlang der L 3220
- **Anbindung Weißenthalsmühle und Radnetz Schwalm-Eder-Kreis:** Ausbau des Anschlussstücks zw. der Radstrecke von Merxhausen nach Riede und dem Campingplatz
- **Balhorn – Isthia:** Ausbau und Weiterführung des bestehenden Wegs parallel zur B 450

Neben den oben genannten Verbindungen gilt es auch Radwege zu anderen Nachbargemeinden herzustellen (z. B. von Riede nach Altendorf und Heimarshausen sowie Lohne; von Merxhausen nach Elbenberg; von Sand nach Naumburg und Altenstädt). Im Rahmen des Nahmobilitäts-Checks konnten nicht alle Verbindungen untersucht werden, stattdessen wurden wichtige Strecken ausgewählt und für diese beispielhaft Maßnahmenvorschläge erarbeitet. Dennoch sollen für ein lückenloses Radnetz zukünftig sichere und alltagstaugliche Verbindungen zwischen allen Nachbargemeinden gebaut werden.

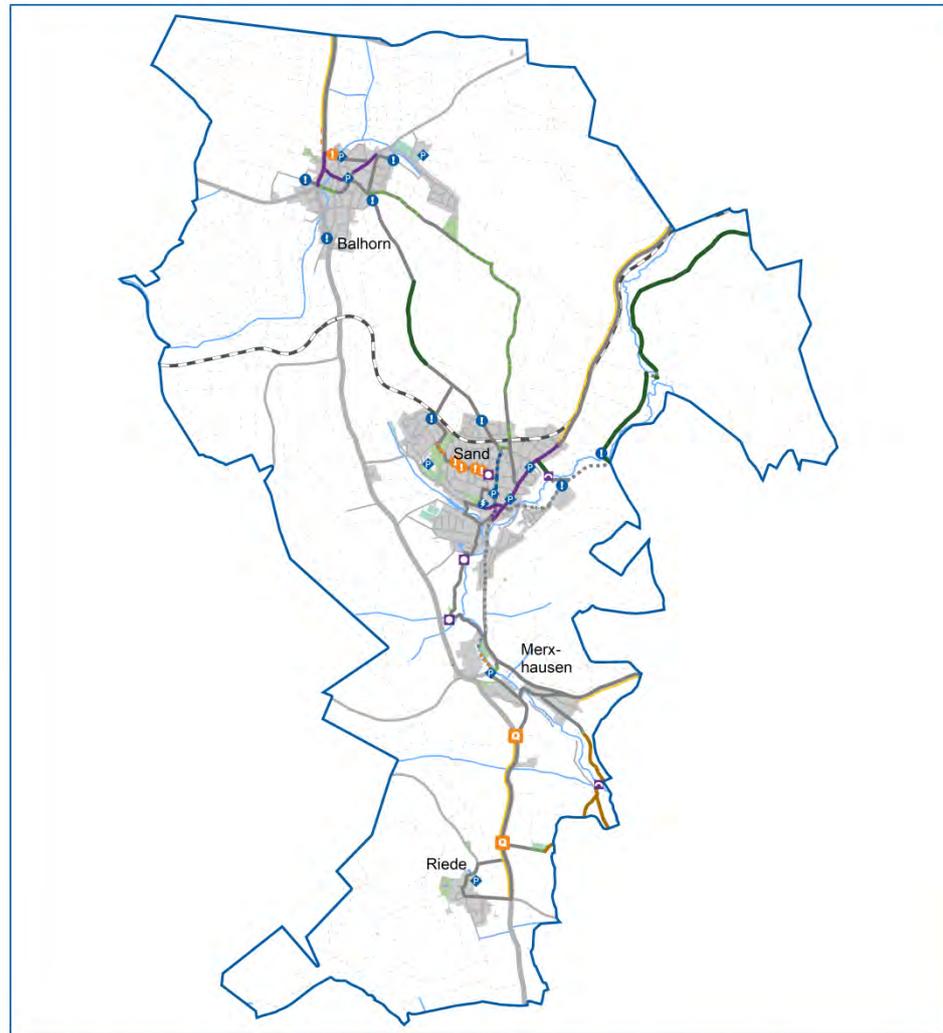
## Weiteres

- **Querung des Kurparks:** Hinweisschilder für Rücksicht bzw. Zusatzzeichen 1012-32 (Radfahrer Absteigen) auf Höhe des Wegs am Spielplatz<sup>65</sup>; alternativ/ergänzend: Ausbau des Wegs nördlich des geplanten Multifunktionshauses und Ausweisung als gemeinsamen Geh- und Radweg mit VZ 240 StVO

---

<sup>65</sup> Eine Freigabe des Wegs für den Radverkehr wäre nur mit einer Verbreiterung auf mind. 2,50 m möglich, aber selbst dann aufgrund der spielenden Kinder nicht zu empfehlen.

● **Karte 21: Maßnahmen – Radverkehr**



<p><b>Bad Emstal</b> <b>Nahmobilitäts-Check</b></p> <p>Karte 21 <b>Maßnahmen – Radverkehr</b></p> <p><b>Punktuelle Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Querungshilfe bauen</li> <li> Radabstellanlage einrichten</li> <li> Radabstellanlage, Ladestation</li> <li> Brücke umbauen</li> <li> sonstige Maßnahme</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li> VZ 357-50 (durchl. Sackgasse) aufstellen</li> <li> Zz 1022-10 (Radfahrer frei) anbringen</li> </ul> <p><b>Lineare Maßnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Geschwindigkeit reduzieren</li> <li> Fahrradstraße einrichten</li> <li> Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung freigeben</li> <li> Weg für Radverkehr freigeben</li> <li> Weg asphaltieren</li> <li> wassergebundene Wegedecke herstellen</li> <li> Fahrbahnbelag erneuern</li> <li> Weg ausbauen</li> <li> Weg bauen</li> </ul>		<p><b>Datengrundlage</b> LK Argus Kassel</p> <p><b>Kartengrundlage</b> OpenStreetMap</p> <p><b>Stand</b> Oktober 2023</p> <p>0 0,5 1 1,5 km</p> <p><b>LK Argus</b> LK Argus Kassel GmbH</p> <p>Querallee 36 • D-34119 Kassel Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89 kassel@lk-argus.de • www.lk-argus-kassel.de</p>	
--	--	---	--	---	--

siehe auch Kartenanhang

## 7.4 Maßnahmenvorschläge für Vertiefungsbereiche

Die Maßnahmenvorschläge in den Vertiefungsbereichen umfassen ebenfalls Handlungsfelder der Verkehrsorganisation sowie der Infrastruktur.

**Verkehrsorganisatorische Maßnahmen** sind:

- Geschwindigkeitsreduzierungen
- Einrichten einer Fahrradstraße
- Ergänzung/Verbesserung der Beschilderung (z. B. zur Durchlässigkeit oder Freigabe für den Fuß- und Radverkehr)

**Infrastrukturelle Maßnahmen** sind:

- Verbreiterung von Gehwegen
- Neubau von Gehwegen
- Verbesserung von Oberflächen (Asphaltieren von Wegen sowie Erneuern von Fahrbahn- und Wegebelägen)
- Einrichtung/Verbesserung von Querungsmöglichkeiten
- Bau von Gehwegüberfahrten
- Verkehrsberuhigung durch bauliche Maßnahmen
- Einrichtung von Fahrradabstellanlagen und Ladestationen
- Ausbau von Haltestellen (Barrierefreiheit und Ausstattung)
- Umbau von Fuß- und Radverkehrsbrücken
- Umgestaltung zur Verbesserung der Barrierefreiheit
- Umwandlung von Parkplätzen im Seitenraum in Fußverkehrsflächen

### 7.4.1 VB 1: Sand

Aufbauend auf die Bestands- und Defizitanalyse wurden erste Maßnahmen und die genannten Analysen im 2. Workshop diskutiert. Auf diesen Erkenntnissen und Hinweisen basierend werden für den Vertiefungsbereich 1: Sand die folgenden Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr empfohlen.

## **Fußverkehr & Barrierefreiheit**

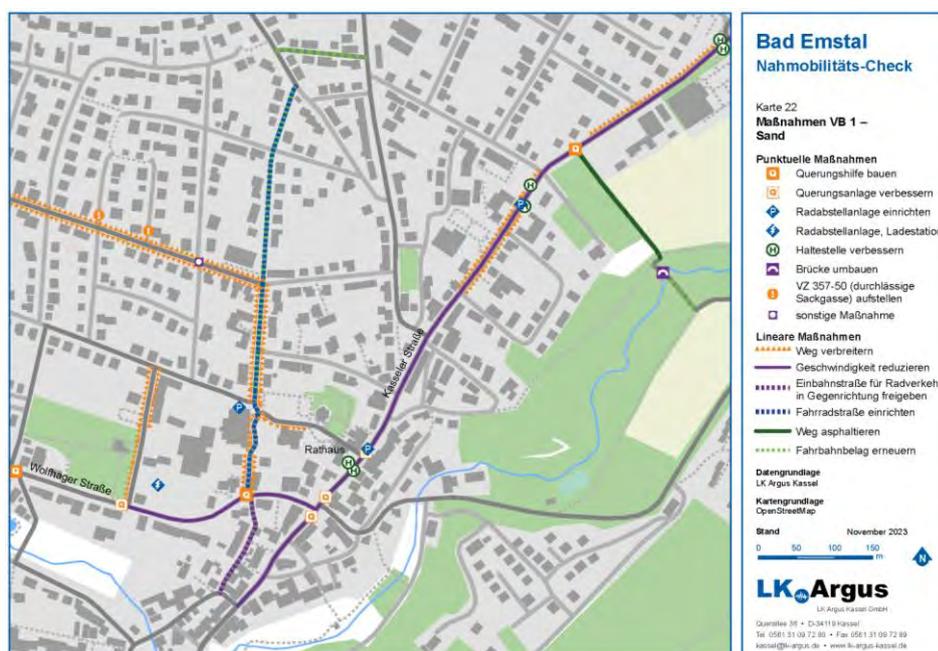
- Bau einer **Querungsanlage** über die **Kasseler Straße** Höhe Hausnummer 89 (Höhe Wirtschaftsweg)
- **barrierefreier** Ausbau des **Fußgängerüberwegs** über die Kasseler Straße Höhe Rathaus mit taktilen Leitelementen; Wegnahme der Parkplätze zum Herstellen der **Sichtbeziehung**
- **barrierefreier** Ausbau der **Mittelinseln** über die Kasseler Straße Höhe Wolfhager Straße; Versetzen des Verkehrsschilds im Kreuzungsbereich (Sparkasse) zur Verbesserung der **Sichtbeziehung**; **Zurücksetzen des Fußgängerüberwegs** aus dem Kreuzungsbereich
- Bau einer **Querungsanlage** über die **Wolfhager Straße** Einmündung Schulstraße/Hintergasse
- **barrierefreier** Ausbau der **Lichtsignalanlage** über die Wolfhager Straße Höhe Otto-Heinrich-Kühner-Straße mit taktilen Leitelementen
- Bau einer **Querungsanlage** über die **Wolfhager Straße** Höhe Berliner Straße
- **Haltestelle Rathaus** Ostseite: **Wegnahme der Parkplätze** zur Verbesserung der Anfahrtsituation (Barrierefreiheit)
- Markierung von **Haifischzähnen** (VZ 342 StVO) am Knotenpunkt **Appenrother Weg/Dresdener Straße**
- **Verbreiterung** der **Gehwege** in der **Kasseler Straße**: Turmstraße bis Wiesenweg und südwestlich des Kreisverkehrs
- **Verbreiterung** der **Gehwege** im **Appenrother Weg**
- einseitige **Verbreiterung** des **Gehwegs** in der **Schulstraße**
- **Verbreiterung** der **Gehwege** in der **Otto-Heinrich-Kühner-Straße**
- **Verbreiterung** des südlichen **Gehwegs** in der Straße **Am Rathaus**

## **Radverkehr & Geschwindigkeitsreduzierung**

- **Geschwindigkeitsreduzierung** auf der **Kasseler Straße** zw. Kreisverkehr und Fischbachstraße auf 30 km/h
- **Geschwindigkeitsreduzierung** auf der **Wolfhager Straße** zw. Otto-Heinrich-Kühner-Straße und Kasseler Straße auf 30 km/h

- Einrichten einer **Fahrradstraße** in der **Schulstraße** inkl. Erneuerung des Fahrbahnbelags
- **Freigabe** der **Hintergasse** für Radverkehr in Gegenrichtung
- Ausbau der **Fußgängerbrücke über die Ems** (im Osten von Sand) für den Radverkehr und **Asphaltieren** der Verbindungsstraße zur Kasseler Straße
- Erneuerung des **Fahrbahnbelags** in der **Goethestraße**, ggf. Einrichten eines Verkehrsberuhigten Bereichs

● **Karte 22: Maßnahmen VB 1 – Sand**



siehe auch Kartenanhang

## 7.4.2 VB 2: Balhorn

Für den Vertiefungsbereich 2: Balhorn werden auf Basis der Analyse die folgenden Maßnahmen vorgeschlagen.

### Fußverkehr & Barrierefreiheit

- Bau einer **Querungsanlage** über die Naumburger Straße (**B 450**) Höhe **Königstraße**
- Bau einer **Querungsanlage** über die Naumburger Straße (**B 450**) Höhe **Im Tor**; alternativ/ergänzend: Bau eines Minikreisverkehrs

Gemeinde Bad Emstal  
**Nahmobilitäts-Check**

November 2023

- **barrierefreier** Ausbau der **Mittelinseln** am Knotenpunkt Naumburger Straße/Königstraße/Stegeweg
- **Verbreiterung** und **barrierefreier** Ausbau der **Mittelinsel** über die **Isthaer Straße** (B 450)
- Bau von **Gehwegüberfahrten** entlang der Straße **Im Tor**
- **Verbreiterung** der **Gehwege** in der **Königstraße** zw. B 450 und Fritzlarer Straße
- Einrichten eines **Verkehrsberuhigten Bereichs** in der **Königstraße** zw. Fritzlarer Straße und Im Tor
- **Verbreiterung** des nördlichen **Gehwegs** in der **Bruchstraße**, alternativ: niveaugleicher Ausbau des Straßenraums durch Rückbau des Gehwegs
- Einrichten eines **Verkehrsberuhigten Bereichs** in der **Siedlungsstraße** zw. Einmündung zur Hauptstraße und Auf der Röde; niveaugleicher Ausbau des Straßenraums durch **Rückbau des Gehwegs** in der Siedlungsstraße
- **Verkehrsberuhigung der Bruchstraße** v. a. rund um Kita Spatzennest und Dorfgemeinschaftshaus: z. B. Aufpflasterungen, Bremsschwellen

### **Radverkehr & Geschwindigkeitsreduzierung**

- **Geschwindigkeitsreduzierung** auf der Naumburger Straße (**B 450**) zw. Bruchstraße und Königstraße auf 30 km/h
- Ausweitung der **Geschwindigkeitsreduzierung** auf der Straße **Im Tor** auf 30 km/h bis Einmündung Naumburger Straße
- Ausweitung der **Geschwindigkeitsreduzierung** auf der **Hauptstraße** auf 30 km/h bis Einmündung Siedlungsstraße
- Erneuerung des **Fahrbahnbelags** in der **Königstraße**
- Erneuerung des **Fahrbahnbelags** in der **Birkenstraße**

● **Karte 23:** Maßnahmen VB 2 – Balhorn



siehe auch Kartenanhang

### 7.4.3 VB 3: Merxhausen

Im Vertiefungsbereich 3: Merxhausen können die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr durch die folgenden Maßnahmen verbessert werden.

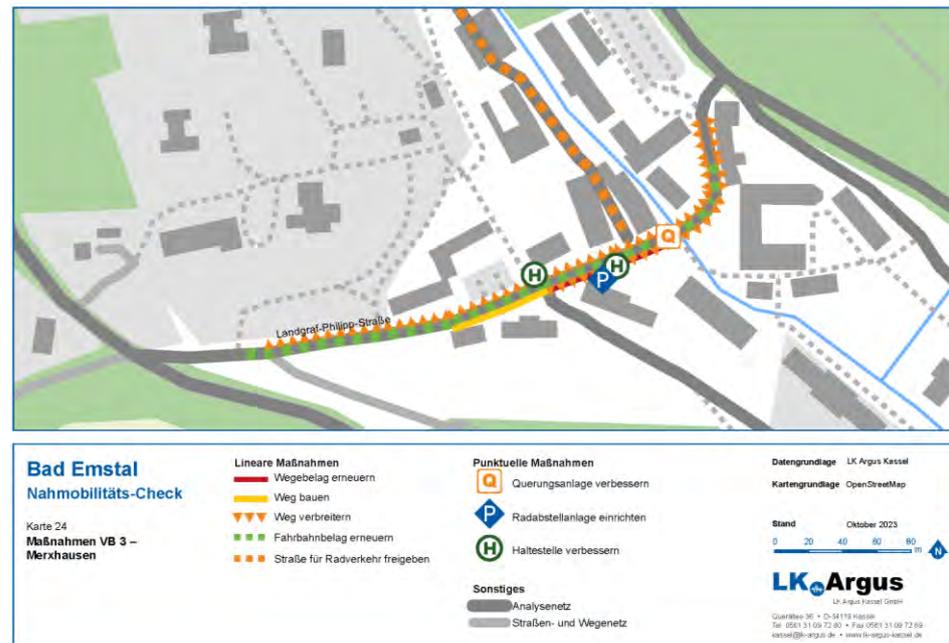
#### Fußverkehr & Straßenraumgestaltung

- **Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (Landgraf-Philipp-Straße):**
  - Erneuerung und Verbreiterung der Gehwege
  - Umwandlung des Parkstreifen zw. Klosterweg und Hausnr. 12 in einen Gehweg
  - Erneuerung und Verschmälerung der Fahrbahn
  - verkehrsberuhigende Maßnahmen (z. B. Fahrbahnverengung, Mittelinsel)
  - Anlegen eines Grünstreifens mit Bäumen
- **barrierefreier** Ausbau der **Lichtsignalanlage** über die Landgraf-Philipp-Straße

## Radverkehr

- **Freigabe** der Durchfahrt des Vitos-Geländes für Radverkehr („Schwarzer Weg“ über Gutshof-Gelände)

- **Karte 24:** Maßnahmen VB 3 – Merxhausen



siehe auch Kartenanhang

## 7.5 Maßnahmenprogramm

### 7.5.1 Übersicht und zeitliche Umsetzungsempfehlungen

Die übergreifenden und die Einzelmaßnahmen zur Förderung der Nahmobilität erfordern ein gutes Zeitmanagement. Mehrere gesamtgemeindliche Maßnahmen auf strategischer Ebene sind von hoher Priorität und sollen innerhalb eines kurzen Zeitraums in die Wege geleitet werden. Ziel ist es, diese innerhalb eines 10-Jahres-Zeitraums zumindest in Teilen umgesetzt, andernfalls mindestens begonnen zu haben. Wobei einige der übergreifenden Maßnahmen wie Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen des ruhenden sowie fließenden Kfz-Verkehrs Daueraufgaben sind, die einer kontinuierlichen Bereitstellung von personellen und finanziellen Ressourcen bedürfen. Ebenso gilt es, die infrastrukturellen und verkehrsorganisatorischen Einzelmaßnahmen zügig umzusetzen.

Tabelle 4 listet in einer Übersicht die Maßnahmen des Maßnahmenprogramms auf. Diese sind unterteilt in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen sowie Maßnahmenbündel und Daueraufgaben, um eine Empfehlung zur zeitlichen

Umsetzung zu geben. Die Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen sollte innerhalb der nächsten fünf Jahre, die mittelfristiger bis in ca. zehn Jahren begonnen werden. Es ist anzustreben, die Umsetzung der Einzelmaßnahmen auch innerhalb dieser Zeithorizonte abzuschließen. Die in der Tabelle aufgeführten Maßnahmenbündel, die gleichartige Maßnahmen zusammenfassen, bedürfen zumeist eines längeren Umsetzungshorizonts. Die Umsetzung der Maßnahmenbündel sollte je nach Priorität in einem kurzfristigen Zeitrahmen beginnen und dann sukzessive fortgesetzt werden, bis alle Einzelmaßnahmen des Bündels abgeschlossen sind.

Neben den zeitlichen Unterteilung und der Einteilung in Maßnahmenbündel werden auch QuickWins und Schlüsselmaßnahmen besonders vermerkt. Erstere sind leicht und günstig zu realisierende Maßnahmen, letztere sind ausschlaggebend für die Nahmobilitätsförderung in Bad Emstal und ermöglichen ein systematisches Vorgehen. Darüber hinaus enthält das Maßnahmenprogramm acht ausgewählte Maßnahmen, die als wichtig zur Verbesserung der Nahmobilitätsbedingungen angesehen werden und in Maßnahmensteckbriefen weiter ausgearbeitet wurden (s. Kapitel 7.5.2).

● **Tabelle 4:** Maßnahmenübersicht mit Zeitplan und Priorisierung

Maßnahme	Anmerkung	Priorität
<b>kurzfristige Umsetzung</b>		
Freigabe der Hintergasse für Radverkehr in Gegenrichtung	QuickWin, in Planung	★★
Freigabe von Wirtschaftswegen für den Radverkehr	QuickWin	★★
Freigabe der Durchfahrt des Vitos-Geländes für Radverkehr	QuickWin	★★
Schilder bei Kurparkquerung auf Höhe des Wegs am Spielplatz	QuickWin	★
FGÜ Höhe Sparkasse: Zurücksetzen des Fußgängerüberwegs aus dem Kreuzungsbereich	QuickWin, in Planung	★★★
FGÜ Höhe Rathaus: Wegnahme der Parkplätze zum Herstellen der Sichtbeziehung	QuickWin	★★★
Haltestelle Rathaus Ostseite: Wegnahme der Parkplätze zur Verbesserung der Anfahrtsituation (Barrierefreiheit)	QuickWin	★★★
Markierung von Haifischzähnen am Knotenpunkt Appenrother Weg/Dresdener Straße	QuickWin	★★★
Bau einer Querungsanlage über die Naumburger Straße (B 450) Höhe Königstraße	in Planung	★★★
Bau einer Querungsanlage über die Wolfhager Straße Einmündung Schulstraße/Hintergasse	Steckbrief	★★★
Verkehrsberuhigter Bereich in der Königstraße	Steckbrief	★★★

Gemeinde Bad Emstal  
**Nahmobilitäts-Check**

November 2023

Maßnahme	Anmerkung	Priorität
Radverkehrsverbindung zw. Sand und Breitenbach	Steckbrief	★★★
Balhorn – Sand: Asphaltieren der Teilstrecke durch den Wald auf der westlichen Verbindung	in Planung	★★
Fahrradstraße und Gehwegverbreiterung in der Schulstraße	Steckbrief	★★
Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Merxhausen (Landgraf-Philipp-Straße)	in Planung	★
Etablierung eines Car-Sharing-Angebots	in Planung	★
<b>mittelfristige Umsetzung</b>		
Tempo 30 in der Kasseler Straße und der Wolfhager Straße	Steckbrief	★★
Verkehrsberuhigter Bereich in der Siedlungsstraße; Rückbau des Gehwegs		★★
Verkehrsberuhigung der Bruchstraße	QuickWin, Steckbrief	★★
Radverkehrsverbindung zw. Merxhausen und Riede		★★
Verbesserung der Radverkehrsverbindung zw. Sand und Merxhausen		★
Radverkehrsanbindung Weißenthalsmühle und Radnetz Schwalm-Eder-Kreis	Steckbrief	★★
Etablierung eines Leihsystems für Lastenfahrräder		★
Schulmobilitätsmanagement: Programm Besser zur Schule		★★
Monitoring zur Ermittlung konkreter Bedarfe im Bereich Barrierefreiheit		★★
<b>langfristige Umsetzung</b>		
Ausbau der Fußgängerbrücke über die Ems, Asphaltieren der Verbindungsstraße zur Kasseler Straße		★
Bau von Gehwegüberfahrten entlang der Straße Im Tor		★
Radverkehrsverbindung zw. Sand und Niedenstein		★
Radverkehrsverbindung zw. Merxhausen und Niedenstein		★
Radverkehrsverbindung zw. Balhorn und Isthia		★
<b>Maßnahmenbündel (kurz- bis langfristige Umsetzung)</b>		
Verbesserung/Wiederherstellung der Gehwegoberflächen	Schlüsselmaßnahme	★★★
Gehwegverbreiterungen		★★★
Sanierung von Fahrbahnoberflächen		★★

Maßnahme	Anmerkung	Priorität
Bau von Querungsanlagen in den Ortsteilen		★★★
Barrierefreier Ausbau bestehender Querungsanlagen		★★
Bau von Fahrradabstellanlagen und Ladestationen	Steckbrief	★★
Geschwindigkeitsreduzierung auf Hauptverkehrsstraßen auf 30 km/h		★★
Barrierefreier Ausbau und Ausstattung der Bushaltestellen	Schlüsselmaßnahme	★★
<b>Daueraufgabe</b>		
Geschwindigkeitskontrollen und regelmäßige Überwachung des ruhenden Verkehrs		★★★
Interkommunale Zusammenarbeit		★★
Öffentlichkeitsarbeit		★★
Winterdienst, Grünschnitt und Reinigung von Geh- und Radwegen		★★

## 7.5.2 Maßnahmensteckbriefe

Ausgewählte Maßnahmenvorschläge aus den vorangegangenen Kapiteln, die vorrangig bzw. mit hoher Priorität angegangen werden sollen, werden in Maßnahmensteckbriefen planerisch vertieft. Hierunter fallen acht infrastrukturelle, verkehrsorganisatorische sowie kommunikative Maßnahmen. Diese beinhalten Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr, entweder für die Gesamtgemeinde oder für konkrete Orte.

Die Maßnahmen dokumentieren den Handlungsbedarf zur Verbesserung der Nahmobilitätsbedingungen und zeigen beispielhaft Maßnahmenoptionen an wichtigen Schlüsselpunkten oder auf wichtigen Routen der Nahmobilität in Bad Emstal auf. Die Auswahl der Maßnahmen für die Maßnahmensteckbriefe ist Ergebnis der Diskussion und Bewertung der Maßnahmenvorschläge im 2. Workshop.

- **Tabelle 5:** Übersicht der Maßnahmensteckbriefe

Maßnahme	Ortsteil	
Bau von Fahrradabstellanlagen und Ladestationen	Gesamtgemeinde	
Radverkehrsverbindung zw. Sand und Breitenbach	Sand	
Radverkehrsanbindung Weißenthalsmühle und Radnetz Schwalm-Eder-Kreis	Merxhausen, Riede	

Maßnahme	Ortsteil	
Bau einer Querungsanlage über die Wolfhager Straße Einmündung Schulstraße/Hintergasse	Sand	
Fahrradstraße und Gehwegverbreiterung in der Schulstraße	Sand	
Tempo 30 in der Kasseler Straße und der Wolfhager Straße	Sand	
Verkehrsberuhigter Bereich in der Königstraße	Balhorn	
Verkehrsberuhigung der Bruchstraße	Balhorn	

Im Folgenden werden diese Maßnahmen detailliert beschrieben. Die Steckbriefe enthalten dabei neben einer Beschreibung sowie Auflistung der Umsetzungsschritte u. a. Angaben zur Baulast und weiteren relevanten Akteuren sowie zu möglichen Förderprogrammen (s. auch Kapitel 4.3). Darüber hinaus wird eine Einschätzung zur Priorität, zu den Kosten, zum Zeitrahmen und zur Wirtschaftlichkeit gegeben. Die Einteilung der Priorität, der Kosten und des Zeitrahmens gestaltet sich dabei wie folgt:

- **Priorität:** Priorisierung auf Basis von Kosten, Nutzen, Aufwand und Wirkung der Maßnahme
  - ★ : geringe Priorität
  - ★★ : mittlere Priorität
  - ★★★ : hohe Priorität
- **Kosten:** geschätzte Umsetzungskosten
  - €: geringe Kosten (bis 50.000 €)
  - €€: mittlere Kosten (50.000-500.000 €)
  - €€€: hohe Kosten (über 500.000 €)
- **Zeitrahmen:** Zeitrahmen der Umsetzung bzw. des Umsetzungsbeginns
  - ⌚ : kurzfristig (2024- 2029)
  - ⌚⌚ : mittelfristig (2030- 2035)
  - ⌚⌚⌚ : langfristig (über 2035 hinaus)

● **Maßnahmensteckbrief 1:** Bau von Fahrradabstellanlagen und Ladestationen

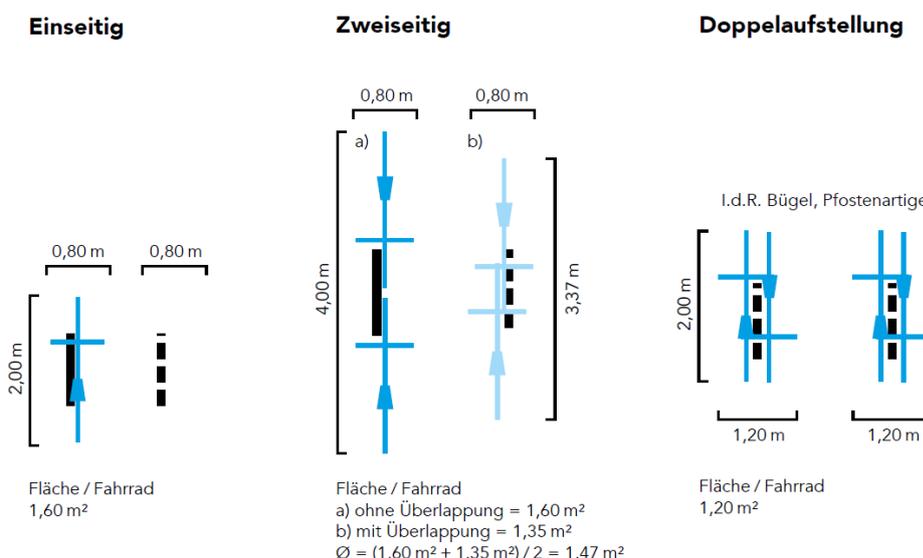
Gemeinde Bad Emstal  
**Nahmobilitäts-Check**

November 2023

<b>Bau von Fahrradabstellanlagen und Ladestationen</b> 					
Räumlicher Bezug	Gesamt-gemeinde	Baulast	Gemeinde Bad Emstal	Weitere Akteure	Vereine Nahversorger
Priorität	★★	Kosten	€	Zeithorizont	🕒

**Beschreibung und Relevanz**

Qualitätsvolle und in ausreichender Anzahl vorhandene Abstellanlagen sind zentraler Bestandteil einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur. Sie sollten vor allem an wichtigen Zielen wie öffentlichen Einrichtungen, Nahversorgern und Freizeiteinrichtungen errichtet werden. Zur Verknüpfung von ÖPNV und Rad sind auch Haltestellen geeignete Orte für Abstellanlagen. Grundsätzlich sollen sie in Zielnähe aufgestellt sein und Diebstahlsicherheit sowie Standsicherheit bieten. Bei zu erwartender längerer Abstell-dauer ist ein zusätzlicher Witterungsschutz zweckmäßig. Weitere Informationen über die angemessene Art der Abstellanlage und des Flächenbedarfs verschiedener Aufstellungsarten zeigt der Leitfaden Fahrradabstellanlagen<sup>66</sup> des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen.



Flächenbedarf verschiedener Aufstellungsarten (Darstellung: Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (2020): Leitfaden Fahrradabstellanlagen, S. 21)

Mit der Zunahme von Elektrofahrrädern gewinnt das Vorhandensein von Lademöglichkeiten an Bedeutung. Ladestationen sind jedoch nur sinnvoll an Orten, an denen Fahrräder über einen längeren Zeitraum abgestellt werden.

Für Abstellanlagen im privaten und halböffentlichen Raum (z. B. an Supermärkten, Bäcker, Schulen und Sportstätten) kann die Gemeinde an die betreffenden Eigentümer herantreten und den Bau von Anlehnbügeln anregen.

<sup>66</sup> Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (2020): Leitfaden Fahrradabstellanlagen



Beispiele für Radanlehnbügel in Bad Langensalza (links) und Duderstadt (rechts);  
Fotos: LK Argus)

### Umsetzungsschritte

- Detail- und Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens
- Maßnahmenbeschluss und Finanzierung
- Bau von Anlehnbügeln in Sand am Rathaus / im Bereich der Arztpraxen, an der Haltestelle Am Hang, an der Sporthalle, im Kurpark am geplanten Multifunktionshaus; in Balhorn am zentralen Platz bei EDEKA, am Dorfgemeinschaftshaus und am Schwimmbad; in Merxhausen an der Haltestelle Klinik
- Bau einer Ladestation in Sand am Sportfeld bzw. beim Bäcker Olivé
- Bau einer zentralen Lade- und Reparierstation im Umfeld des Rathauses
- Prüfung weiterer sinnvoller Standorte für Fahrradabstellanlagen (z. B. Dorfgemeinschaftshäuser, Wanderparkplätze, Betreuungseinrichtungen, (Sport-)Vereine, Geschäfte)

<b>Förderprogramm</b>	Förderung der Nahmobilität	<b>Förderhöchstquote</b>	70 %
-----------------------	----------------------------	--------------------------	------

### Wirtschaftlichkeit

Fahrradabstellanlagen haben einen hohen Mehrwert für die Förderung des Radverkehrs, gleichzeitig sind die finanziellen Aufwendungen insgesamt und durch die Förderung für die Gemeinde gering, so dass die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme als gut eingestuft wird.

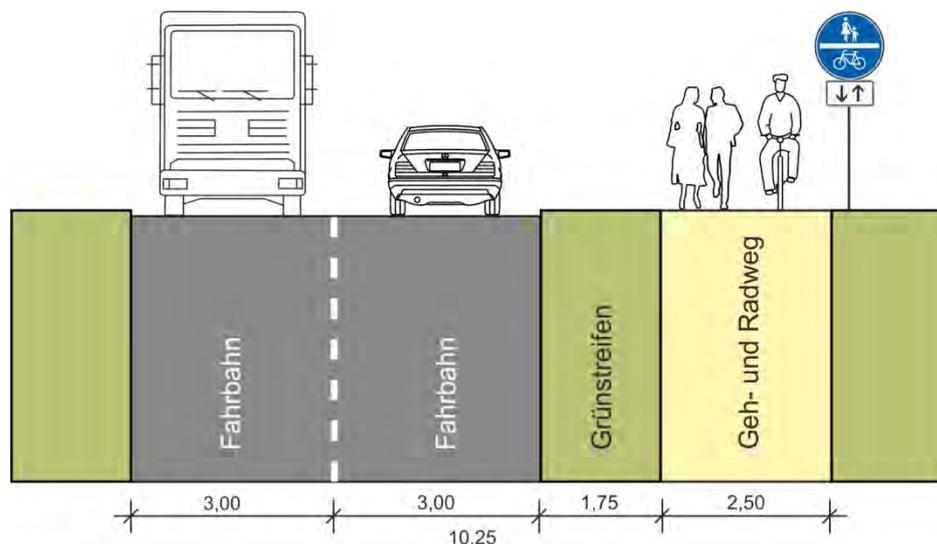
- **Maßnahmensteckbrief 2:** Radverkehrsverbindung zwischen Sand und Breitenbach

<b>Radverkehrsverbindung zwischen Sand und Breitenbach</b> 					
<b>Räumlicher Bezug</b>	Sand	<b>Baulast</b>	Land Hessen	<b>Weitere Akteure</b>	Gemeinde Bad Emstal
<b>Priorität</b>	★★★	<b>Kosten</b>	€€€	<b>Zeithorizont</b>	🕒

### Beschreibung und Relevanz

Zwischen Breitenbach und Sand besteht eine Lücke im Radverkehrsnetz. Aktuell müssen Radfahrer zwischen den beiden Orten im Mischverkehr auf der vielbefahrenen Landesstraße fahren oder auf dem unzureichend ausgebauten Wirtschaftsweg durch den Wald.

Mit der Ausweisung und Herstellung einer neuen Radroute wird eine gute Anbindung für den Alltagsverkehr zwischen Bad Emstal und Schauenburg geschaffen. Hierfür soll zwischen Sand und Breitenbach ein straßenbegleitender Radweg entlang der L 3220 bzw. entlang der stillgelegten Hessencourier Bahnstrecke, die parallel zur Straße verläuft, angelegt werden. Am Anfang und Ende des einseitigen Radwegs sind Querungsanlagen bzw. sichere Überleitungen in den Mischverkehr herzustellen.



Straßenquerschnitt eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs entlang der Landesstraße (Schnitt: LK Argus)

**Alternative:** Sollte diese Variante nicht möglich sein, wird der Ausbau der bestehenden Radverbindung durch den Wald empfohlen, allerdings stellt diese einen Umweg dar. Zur besseren Befahrbarkeit sollte die Oberfläche durchgehend asphaltiert werden.

### Umsetzungsschritte

- Abstimmung mit Hessen Mobil über die Herstellung der Radverbindung
- Detail- und Umsetzungsplanung (z. B. bezüglich möglichen Grundstückserwerbs) mit Konkretisierung des Kostenrahmens (durch den Baulastträger)
- Maßnahmenbeschluss und Finanzierung (durch den Baulastträger)
- Bau eines einseitigen Radwegs entlang der L 3220 bzw. der Bahnstrecke (durch den Baulastträger)
- Bau von Querungsanlagen bzw. Sicherung der Überleitungen (durch Baulastträger)
- Anpassung der Wegweisung

**Alternativ:**

- Asphaltieren des Wirtschaftswegs durch Wald und Wiese
- ggf. Installierung eines adaptiven Beleuchtungssystems

---

**Förderprogramm** -

**Förderhöchstquote** -

**Wirtschaftlichkeit**

Der Bau eines straßenbegleitenden Radwegs zwischen Sand und Breitenbach ist mit hohen Kosten verbunden. Diese Kosten entstehen beim Baulastträger, dem Land Hessen. Die Bewertung der Wirtschaftlichkeit liegt beim Land bzw. Hessen Mobil.

---

- **Maßnahmensteckbrief 3:** Radverkehrsanbindung Weißenthalsmühle und Radnetz Schwalm-Eder-Kreis

Radverkehrsanbindung Weißenthalsmühle und Radnetz Schwalm-Eder-Kreis 					
<b>Räumlicher Bezug</b>	Merxhausen Riede	<b>Baulast</b>	Gemeinde Bad Emstal	<b>Weitere Akteure</b>	Gemeinde Niedenstein
<b>Priorität</b>	★★	<b>Kosten</b>	€€€	<b>Zeithorizont</b>	⌚⌚

### Beschreibung und Relevanz

Der Campingplatz Weißenthalsmühle sowie das Radnetz des Schwalm-Eder-Kreises sind derzeit nicht über einen alltagstauglichen Radweg an die Gemeinde Bad Emstal angebunden. Zwischen Merxhausen und Riede besteht derzeit durch das Waldstück lediglich ein nicht ausgebauter Weg, von dem ein ebenfalls unbefestigter Weg zur Weißenthalsmühle führt.

Zur Anbindung des Campingplatzes und des benachbarten Landkreises soll das Anschlussstück ausgebaut werden. Da sich die Verbindung im Nebennetz befindet und von nicht allzu großer Relevanz für den Alltagsradverkehr ist, kann eine wassergebundene Wegedecke als Belag gewählt werden.

Da der Ausbau des Anschlussstücks alleine nicht zielführend ist, soll in Zusammenhang damit auch die Radroute zwischen Merxhausen und Riede entlang der Strecke Freizeitanlage Merxhausen und dem Sportplatz SV Riede ausgebaut werden (s. auch Karte 21). Hier soll der bestehende Weg ebenfalls mit einer wassergebundenen Wegedecke hergestellt werden. Im Rahmen dessen soll auch eine radverkehrstaugliche Brücke über die Ems gebaut werden.



Routenverlauf zum Campingplatz Weißenthalsmühle sowie zwischen dem SV Riede und der Freizeitanlage Merxhausen (Kartenausschnitt: LK Argus)

Sowohl Teile des Anschlussstücks zur Weißenthalsmühle als auch ein Abschnitt der Verbindung zwischen Riede und Merxhausen liegen außerhalb des Gemeindegebiets Bad Emstal. Dementsprechend ist eine Abstimmung mit der Nachbargemeinde über ein gemeinsames Vorgehen notwendig.

#### Umsetzungsschritte

- Abstimmung mit der Gemeinde Niedenstein
- Detail- und Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens
- Maßnahmenbeschluss und Finanzierung
- Herstellen einer wassergebundenen Wegedecke durch das Waldstück zwischen Merxhausen und Riede sowie Richtung Weißenthalsmühle
- Bau einer Brücke über die Ems
- Freigabe der Wirtschaftswege durch Zusatzzeichen 1022-10 StVO
- Anpassung/Ergänzung der Wegweiser

<b>Förderprogramm</b>	Förderung der Nahmobilität	<b>Förderhöchstquote</b>	70 %
-----------------------	----------------------------	--------------------------	------

#### Wirtschaftlichkeit

Das Herstellen der Radverbindungen zwischen Merxhausen und Riede sowie zur Weißenthalsmühle stellt einen Lückenschluss im Radwegenetz dar. Die Bedeutung der Route wird als vergleichsweise untergeordnet eingestuft; der Mehrwert der Verbindung liegt vorrangig im Freizeitverkehr. Die finanziellen Aufwendungen sind hoch, jedoch lassen sich durch die Förderung für die Gemeinde die Kosten verringern. Insgesamt wird die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme als mittelmäßig eingestuft.

- **Maßnahmensteckbrief 4:** Bau einer Querungsanlage über die Wolfhager Straße Einmündung Schulstraße/Hintergasse

Gemeinde Bad Emstal  
**Nahmobilitäts-Check**

November 2023

<b>Bau einer Querungsanlage über die Wolfhager Straße Einmündung Schulstraße/Hintergasse</b> 					
<b>Räumlicher Bezug</b>	Sand	<b>Baulast</b>	Landkreis Kassel	<b>Weitere Akteure</b>	Gemeinde Bad Emstal
<b>Priorität</b>	★★★	<b>Kosten</b>	€	<b>Zeithorizont</b>	

### Beschreibung und Relevanz

Die Wolfhager Straße (K 110) ist eine Hauptverkehrsstraße, auf der die zulässige Höchstgeschwindigkeit derzeit bei 50 km/h liegt. Am Knotenpunkt mit der Schulstraße und der Hintergasse gibt es keine Querungsanlage. Jedoch besteht hier aufgrund der naheliegenden Schule samt Sporthalle sowie einer Bäckerei und der generell zentralen Lage ein potenziell hoher Querungsbedarf.

Um eine sichere Querungsmöglichkeit am Knotenpunkt zu schaffen, wird der Bau eines Fußgängerüberwegs mit vorgezogenen Seitenräumen empfohlen. Falls ein Fußgängerüberweg nicht zu realisieren ist oder durch die angestrebte Geschwindigkeitsreduzierung (s. Maßnahmensteckbrief 6) nicht mehr notwendig scheint, können auch vorgezogenen Seitenräume an sich die Querbarkeit der Wolfhager Straße verbessern. Diese verbessern die Sichtbeziehungen, verkürzen die Querungsdistanz und dienen der Verkehrsberuhigung des Kfz-Verkehrs durch die Einengung der Fahrbahn.



Knotenpunkt Wolfhager Straße/Schulstraße/Hintergasse mit vorgezogenen Seitenräumen und Fußgängerüberweg (Entwurfsskizze: LK Argus)

Durch den Bau einer Querungsanlage für den Fußverkehr und die damit zusammenhängende Verkehrsberuhigung der Wolfhager Straße wird auch die Sicherheit des Radverkehrs auf der Verbindung Schulstraße – Hintergasse verbessert.

Der Bau der Querungsanlage steht im Zusammenhang mit den Maßnahmen in der Schulstraße und sollte daher integriert betrachtet werden (s. Maßnahmensteckbrief 5).

Gemeinde Bad Emstal  
**Nahmobilitäts-Check**

November 2023

**Umsetzungsschritte**

- Abstimmung mit Hessen Mobil über den Bau der Querungsanlage
- Detail- und Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens (durch den Baulastträger)
- Maßnahmenbeschluss und Finanzierung (durch den Baulastträger)
- Bau von vorgezogenen Seitenräumen der Wolfhager Straße westlich der Einmündung Schulstraße und Hintergasse (durch den Baulastträger)
- Markierung, Beschilderung und Beleuchtung eines Fußgängerüberwegs (durch den Baulastträger)

<b>Förderprogramm</b>	Förderung der Nahmobilität	<b>Förderhöchstquote</b>	70 %
-----------------------	----------------------------	--------------------------	------

**Wirtschaftlichkeit**

Der Bau der Querungsanlage über die Wolfhager Straße ist mit geringen Kosten verbunden. Diese Kosten entstehen beim Baulastträger, dem Landkreis Kassel. Die Bewertung der Wirtschaftlichkeit liegt beim Kreis.

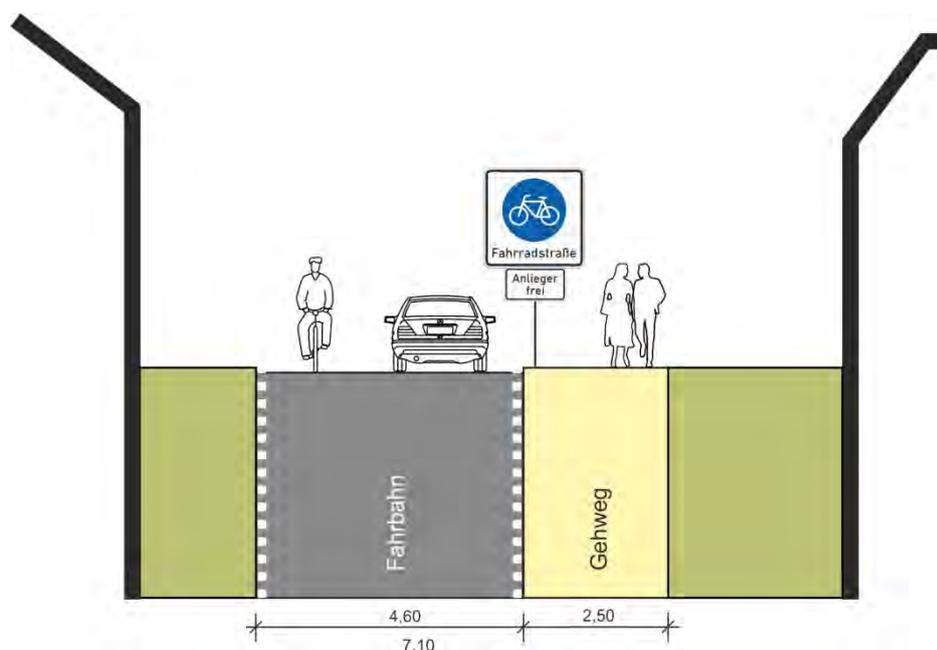
- **Maßnahmensteckbrief 5:** Fahrradstraße und Gehwegverbreiterung in der Schulstraße

<b>Fahrradstraße und Gehwegverbreiterung in der Schulstraße</b>				
<b>Räumlicher Bezug</b>	Sand	<b>Baulast</b>	Gemeinde Bad Emstal	<b>Weitere Akteure</b> -
<b>Priorität</b>	★★	<b>Kosten</b>	€€	<b>Zeithorizont</b> ⌚

**Beschreibung und Relevanz**

Im innerörtlichen Kontext gibt es in der Gemeinde bisher kaum Radinfrastruktur. Mit dem Einrichten einer Fahrradstraße in der Schulstraße wird eine zentrale Achse durch Sand geschaffen. Die Fahrradstraße gibt dem Radverkehr Vorrang und gewährleistet eine komfortable Durchfahrt.

Die gesamte Schulstraße soll zur Fahrradstraße werden. Am Beginn und Ende ist hierfür das Verkehrszeichen 244 StVO aufzustellen. Kfz wird lediglich durch das Zusatzzeichen 1020-30 StVO (Anlieger frei) zugelassen. Ergänzend zur Beschilderung müssen entsprechende Markierungen (durchgehende Randmarkierung) vorgenommen werden. Darüber hinaus sollen der Asphalt an Knotenpunkten rot eingefärbt und Fahrradpiktogramme in regelmäßigen Abständen auf der Fahrbahn aufgebracht werden. Aufpflasterungen am Beginn und Ende der Fahrradstraße können die Aufmerksamkeit erhöhen.



Straßenquerschnitt der Schulstraße mit Fahrradstraße und einseitigem, breitem Gehweg (Schnitt: LK Argus)

Prinzipiell gilt in einer Fahrradstraße analog zu einer Tempo-30-Zone rechts-vor-links. Die Vorfahrtsregelung kann bzw. sollte aber durch entsprechende Verkehrszeichen an allen Knotenpunkten geändert werden, sodass die Fahrradstraße zu einer Vorfahrtsstraße wird und ein gleichmäßiger Verkehrsfluss gewährleistet wird. Halten und Parken am Fahrbahnrand ist in Fahrradstraßen grundsätzlich erlaubt, sofern keine entsprechenden Verkehrsschilder dies verbieten. In der Detailplanung zur Fahrradstraße gilt es zu prüfen, ob und wo Parkverbote zur Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs sinnvoll sind.

Da die Schulstraße auch für den Fußverkehr eine wichtige Achse ist und die Gehwege im Bestand zum Teil weit unter den Mindestanforderungen liegen, soll im Zuge des Umbaus ebenfalls eine Verbreiterung des Seitenraums umgesetzt werden. Aufgrund der geringen Straßenraumbreite sind beidseitig durchgehend breite Gehwege nicht zu realisieren. Es wird daher empfohlen, auf einer Straßenseite einen mindestens 2,50 m breiten, barrierefreien Gehweg anzulegen und den Gehweg auf der Gegenseite zurückzubauen.

#### Umsetzungsschritte

- frühzeitige Kommunikation mit Anwohnern
- Detail- und Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens
- Maßnahmenbeschluss und Finanzierung
- Markierung/Einfärbung, Beschilderung und ggf. Aufpflasterung der Knotenpunkte
- Randmarkierung und Piktogramme im Streckenverlauf
- ggf. Änderung der Vorfahrtsregelung
- Verbreiterung des Gehwegs auf der einen, Rückbau des Gehwegs auf der anderen Seite

<b>Förderprogramm</b>	Förderung der Nahmobilität	<b>Förderhöchstquote</b>	70 %
-----------------------	----------------------------	--------------------------	------

#### Wirtschaftlichkeit

Das Einrichten einer Fahrradstraße als zentrale Achse hat einen hohen Mehrwert für die Förderung des Radverkehrs. Ebenso sind ausreichend breite Gehwege essenziell für eine gute, barrierefreie Fußverkehrsinfrastruktur. Die finanziellen Aufwendungen für die Fahrradstraße alleine sind gering, jedoch ist die Gehwegverbreiterung bzw. der Umbau des Straßenraums mit gewissen Kosten verbunden. Durch Zuschüsse im Rahmen der Förderung der Nahmobilität für die Gemeinde sind die Kosten insgesamt moderat, so dass die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme als gut eingestuft wird.

- **Maßnahmensteckbrief 6:** Tempo 30 in der Kasseler Straße und der Wolfhager Straße

<b>Tempo 30 in der Kasseler Straße und der Wolfhager Straße</b>					
<b>Räumlicher Bezug</b>	Sand	<b>Baulast</b>	Landkreis Kassel	<b>Weitere Akteure</b>	Gemeinde Bad Emstal
<b>Priorität</b>	★★	<b>Kosten</b>	€	<b>Zeithorizont</b>	⌚ ⌚
<b>Beschreibung und Relevanz</b>					
<p>Während es in Bad Emstal bereits zahlreiche Tempo-30-Zonen in Wohngebieten gibt, liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Hauptverkehrsstraßen zum Großteil bei 50 km/h. Im Rahmen der Workshops wurden sich Geschwindigkeitsbegrenzungen mehrerer zentraler Straßen zur Verkehrsberuhigung gewünscht.</p> <p>Eine Abweichung von der regulären innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h kann jedoch nur unter bestimmten Voraussetzungen erfolgen. Mögliche Anordnungsgründe gemäß § 45 Absatz1 StVO sind beispielsweise der Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen oder Verkehrssicherheitsgründe. Hierbei ist immer eine Einzelbetrachtung durchzuführen. Die Novelle der StVO, die die Anordnungsgründe für Tempo-30-Beschränkungen u. a. für hochfrequentierte Schulwege ausweitet, wurde im Bundestag beschlossen und steht im November im Bundesrat zur Abstimmung aus.</p> <p>Auf Basis der möglichen Anordnungsgründe sind streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzungen der Kasseler Straße zwischen dem Kreisverkehr und der Einmündung Fischbachstraße sowie der Wolfhager Straße zwischen der Otto-Heinrich-Kühner-Straße und Kasseler Straße auf 30 km/h anzustreben.</p>					
<b>Umsetzungsschritte</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>● detaillierte Prüfung und Abwägung einer Geschwindigkeitsreduzierung in Zusammenarbeit mit der zuständigen unteren Straßenverkehrsbehörde des Landkreis Kassel</li> <li>● Maßnahmenbeschluss und Finanzierung</li> <li>● Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Kasseler Straße zw. Kreisverkehr und Fischbachstraße auf 30 km/h</li> <li>● Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Wolfhager Straße zw. Otto-Heinrich-Kühner-Straße und Kasseler Straße auf 30 km/h</li> </ul>					
<b>Förderprogramm</b>	-	<b>Förderhöchstquote</b>	-		
<b>Wirtschaftlichkeit</b>					
<p>Der Umsetzung der Geschwindigkeitsreduzierungen in der Kasseler Straße und der Wolfhager Straße sind mit geringen Kosten verbunden. Diese Kosten entstehen beim Baulastträger, dem Landkreis Kassel. Die Bewertung der Wirtschaftlichkeit liegt beim Kreis.</p>					

- **Maßnahmensteckbrief 7:** Verkehrsberuhigter Bereich in der Königstraße

<b>Verkehrsberuhigter Bereich in der Königstraße</b> 					
<b>Räumlicher Bezug</b>	Balhorn	<b>Baulast</b>	Gemeinde Bad Emstal	<b>Weitere Akteure</b>	-
<b>Priorität</b>	★★★	<b>Kosten</b>	€€€	<b>Zeithorizont</b>	

**Beschreibung und Relevanz**

Die Gehwege der Königstraße in Balhorn zwischen der Fritzlarer Straße und der Straße Im Tor sind beidseitig schmal und auf der Südostseite zudem abschnittsweise fehlend. Eine Engstelle auf Höhe der Hausnummer 12 macht auch den nordwestlichen Weg nicht durchgehend begehbar. Die geringe Breite des Straßenraums ermöglicht jedoch keine Verbreiterung der Gehwege bei gleichzeitigem Erhalt einer ausreichend dimensionierten Fahrbahn.

Daher wird als Maßnahme das Einrichten eines Verkehrsberuhigten Bereichs vorgeschlagen. Dieser hat eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer zur Folge. Der Straßenraum ist niveaugleich auszubauen<sup>67</sup>, sodass Fußgänger die komplette Breite nutzen können. Fahrzeuge dürfen nur noch in Schrittgeschwindigkeit fahren, sodass die Sicherheit gewährleistet wird. Ergänzend zum niveaugleichen Ausbau sollen weitere bauliche Maßnahmen wie Pflanzkübel den Verkehrsberuhigten Bereich signalisieren und den Verkehr bremsen.

Beginn und Ende des Verkehrsberuhigten Bereichs sind durch Verkehrszeichen 325 StVO zu kennzeichnen und gegebenenfalls durch (Auf-)Pflasterungen hervorzuheben. Da in einem Verkehrsberuhigten Bereich nur auf ausgewiesenen Flächen geparkt werden darf, sind darüber hinaus einzelne Parkstände zu markieren.



Ausschnitt des Verkehrsberuhigten Bereichs in der Königstraße östlich Einmündung Fritzlarer Straße (Entwurfsskizze: LK Argus)

<sup>67</sup> In den VwV-StVO heißt es zu Verkehrsberuhigten Bereichen: „Die mit Zeichen 325.1 gekennzeichneten Straßen oder Bereiche müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein.“  
In Freiburg beispielsweise werden jedoch Straßen auch ohne einen niveaugleichen Umbau und stattdessen mit Pollern, Markierungen und Piktogrammen in Verkehrsberuhigte Bereiche umgewandelt. (Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH NVBW (o. J.): Verkehrsberuhigung auf Anfrage. <https://www.aktivmobil-bw.de/gute-beispiele/buergerbeteiligung/freiburg-verkehrsberuhigung-auf-anfrage/> [Zugriff: 15.11.2023])

**Umsetzungsschritte**

- Detail- und Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens
- Maßnahmenbeschluss und Finanzierung
- bauliche Umgestaltung
  - Rückbau der bestehenden Gehwege
  - einheitliche niveaugleiche Gestaltung des Straßenraums
  - ggf. (Auf-)Pflasterungen in den Einmündungsbereichen
- Beschilderung des Verkehrsberuhigten Bereichs
- Ausweisung von Parkflächen
- ergänzende geschwindigkeitsmindernde Maßnahmen wie Pflanzkübel und Einengungen

<b>Förderprogramm</b>	-	<b>Förderhöchstquote</b>	-
-----------------------	---	--------------------------	---

**Wirtschaftlichkeit**

Verkehrsberuhigte Bereiche haben einen hohen Mehrwert für die Förderung des Fußverkehrs und der Aufenthaltsqualität. Durch den Komplettumbau des Straßenraums sind die finanziellen Aufwendungen jedoch sehr hoch, so dass die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme als weniger gut eingestuft wird. Unter Umständen kann auf den niveaugleichen Ausbau verzichtet werden und stattdessen mit einfacheren Maßnahmen ein Verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet werden.

- **Maßnahmensteckbrief 8:** Verkehrsberuhigung der Bruchstraße

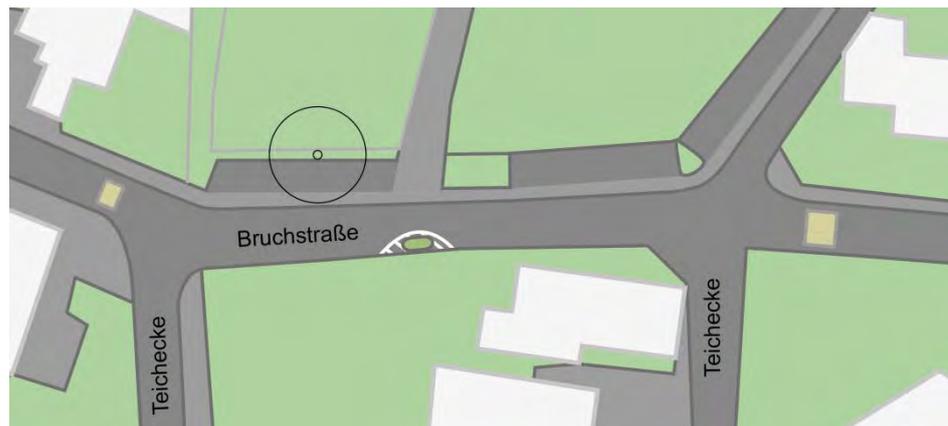
Verkehrsberuhigung der Bruchstraße						
<b>Räumlicher Bezug</b>	Balhorn	<b>Baulast</b>	Gemeinde Bad Emstal	<b>Weitere Akteure</b>	-	
<b>Priorität</b>	★★	<b>Kosten</b>	€	<b>Zeithorizont</b>	 	

#### Beschreibung und Relevanz

Die Bruchstraße in Balhorn ist Teil einer Tempo-30-Zone. Neben Wohngebäuden liegt auch das Dorfgemeinschaftshaus mit der Kita in der Bruchstraße. Um insbesondere die Sicherheit der Kinder zu erhöhen sollen bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt werden.

In regelmäßigen Abständen sind punktuelle, geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen zu bauen. Hierfür eignen sich

- Bremsschwellen (z. B. Plateaupflasterungen, Kölner Teller), Teilaufpflasterungen
- Blumenkübel oder Pflanzbeete,
- Fahrbahnversätze und -verengungen.



Ausschnitt des Bruchstraße mit Plateaupflasterungen an den Einmündungen Teichecke sowie Fahrbahnverengung durch einen Blumenkübel am Fußweg zum Dorfgemeinschaftshaus und zur Kita (Entwurfsskizze: LK Argus)

#### Umsetzungsschritte

- Detail- und Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens sowie Konkretisierung der genauen Art und Lage der punktuellen geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen
- Maßnahmenbeschluss und Finanzierung
- bauliche Umsetzung

<b>Förderprogramm</b>	-	<b>Förderhöchstquote</b>	-
-----------------------	---	--------------------------	---

#### Wirtschaftlichkeit

Punktuelle, geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen haben einen hohen Mehrwert für die Verkehrsberuhigung und die Verkehrssicherheit, gleichzeitig sind die finanziellen Aufwendungen je nach Art der Maßnahme gering, so dass die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme als gut eingestuft wird.

## 8 Fazit

Gemeinde Bad Emstal  
**Nahmobilitäts-Check**

November 2023

Die Gemeinde Bad Emstal hat den Nahmobilitäts-Check genutzt, um sich einen Überblick über die zentralen Fragen und Themen für die zukünftige Entwicklung der Nahmobilität in Bad Emstal zu verschaffen bzw. diese zu diskutieren. Der vorliegende Nahmobilitäts-Check stellt den Status-quo der Nahmobilitätsbedingungen sowie Aktivitäten der Gemeinde Bad Emstal zur Förderung der Nahmobilität dar und entwickelt daraus Maßnahmenvorschläge und ein Maßnahmenprogramm. Dies erfolgt mit Fokus auf übergreifende Maßnahmen und ausgewählte Einzelmaßnahmen in den drei untersuchten Vertiefungsbereichen und entlang der Radverbindungen, für die detailliert Analysen erstellt und Maßnahmen entwickelt wurden.

Aufbauend auf den Nahmobilitäts-Check können Mittel aus unterschiedlichen Förderprogrammen beantragt werden, um die Maßnahmen umzusetzen. Dazu gehört insbesondere die „Förderung der Nahmobilität“ des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen. Entscheidende Kriterien sind dabei neben den jeweiligen Fördervoraussetzungen (welche Projekte sind förderfähig?) auch der entsprechende Umsetzungszeitraum der jeweiligen Maßnahme, die Bagatellgrenze zur Förderung sowie der einzuhaltende Zeitraum zur Antragsstellung.

Neben den auf die Mobilität bezogenen Fördermöglichkeiten können darüber hinaus auch andere Fördertöpfe z. B. im Rahmen der Dorfentwicklung/ Ortserneuerung Anknüpfungspunkte zur Maßnahmenumsetzung darstellen.

## **Tabellenverzeichnis**

● Tabelle 1: Bevölkerung der Ortsteile Bad Emstals	12
● Tabelle 2: Bewertung der Maßnahmenkategorien im Fußverkehr im Durchschnitt	36
● Tabelle 3: Bewertung der Maßnahmenkategorien im Radverkehr im Durchschnitt	40
● Tabelle 4: Maßnahmenübersicht mit Zeitplan und Priorisierung	85
● Tabelle 5: Übersicht der Maßnahmensteckbriefe	87

## **Abbildungsverzeichnis**

● Abbildung 1: Schematische Übersicht zur Vorgehensweise	3
● Abbildung 2: Bilder vom 1. Workshop	5
● Abbildung 3: Bilder vom 2. Workshop	5
● Abbildung 4: Lage von Bad Emstal im Landkreis Kassel, Hessen	11
● Abbildung 5: Radverkehrskonzept für den Landkreis Kassel; Ausschnitt der Maßnahmenkarte für den Bereich Bad Emstal Sand	22
● Abbildung 6: Unterschiedliche Führungsformen im Untersuchungsgebiet	54
● Abbildung 7: Bestandssituation im Ortsteil Sand	59
● Abbildung 8: Exemplarische Defizite im Ortsteil Sand	61
● Abbildung 9: Bestandssituation in Balhorn	62
● Abbildung 10: Exemplarische Defizite Balhorn	64
● Abbildung 11: Bestandssituation in Merxhausen	64
● Abbildung 12: Exemplarische Defizite im Ortsteil Merxhausen	65
● Abbildung 13: SWOT-Analyse zur Nahmobilität	69
● Abbildung 14: Beispiele für Kampagnen und Aktionen	74

## **Kartenverzeichnis**

● Karte 1: Gemeindestruktur und Einwohner	13
● Karte 2: Pendlerströme	15
● Karte 3: Entfernungen und Höhenunterschiede	16
● Karte 4: Nahmobilitätsrelevante Ziele	17
● Karte 5: Radnetz und Radrouten	38
● Karte 6: Vorschläge Radverkehr	39

• Karte 7: Öffentlicher Nahverkehr	43	Gemeinde Bad Emstal
• Karte 8: Straßennetz und Belastung	45	<b>Nahmobilitäts-Check</b>
• Karte 9: Unfallorte 2017-2021	47	November 2023
• Karte 10: Analysenetz und Vertiefungsbereiche	51	
• Karte 11: Führungsformen – Radverkehr	53	
• Karte 12: Oberflächen und Zustand – Radverkehr	55	
• Karte 13: Defizitanalyse – Radverkehr	56	
• Karte 14: Bestandsaufnahme VB 1 – Sand	59	
• Karte 15: Defizitanalyse VB 1 – Sand	60	
• Karte 16: Bestandsaufnahme VB 2 – Balhorn	62	
• Karte 17: Defizitanalyse VB 2 – Balhorn	63	
• Karte 18: Bestandsaufnahme VB 3 – Merxhausen	65	
• Karte 19: Defizitanalyse VB 3 – Merxhausen	66	
• Karte 20: Zielnetz – Radverkehr	75	
• Karte 21: Maßnahmen – Radverkehr	78	
• Karte 22: Maßnahmen VB 1 – Sand	81	
• Karte 23: Maßnahmen VB 2 – Balhorn	83	
• Karte 24: Maßnahmen VB 3 – Merxhausen	84	

### **Anlagenverzeichnis**

- Anlage 1: Ergebnisdokumentation und Präsentation des 1. Workshops
- Anlage 2: Ergebnisdokumentation und Präsentation des 2. Workshops
- Anlage 3: Kartenanhang





**LK Argus Kassel GmbH**

Querallee 36

D-34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@lk-argus.de