

Kreisausschuss

Stabsstelle Dezernatsbüro des Landrats

Radverkehrsbericht 2025 Landkreis Marburg-Biedenkopf



Impressum

Herausgeber: Landkreis Marburg-Biedenkopf
Im Lichtenholz 60, 35043 Marburg
www.marburg-biedenkopf.de

Erstellung: Stabsstelle Dezernatsbüro des Landrats,
Fachdienst Kreisentwicklung und Klimaschutz
Team Radverkehr
Richard Bencik-Rezmann, Sebastian Grimm, Theresa von Malotki und
Felicita Wolkenfeld

Titelbild: © HMWEVW – Corinna Spitzbarth

Kontakt: Sebastian Grimm (Teamleiter), Telefon 06421 405-6123
E-Mail: GrimmS@marburg-biedenkopf.de

Ulrich Buddemeier (Fachdienstleiter), Telefon 06421 405-6134
E-Mail: BuddemeierU@marburg-biedenkopf.de

Marburg, März 2026

Inhalt

Grußwort	4
1. Einleitung	6
2. Entwicklung des Radverkehrs im Landkreis	8
2.1 Handlungsgrundlage – Der Radverkehrsentwicklungsplan	8
2.2 Nahmobilitätskoordination – Unterstützung für Kommunen	9
3. Infrastrukturmaßnahmen	13
3.1 Maßnahmen in Baulast des Landkreises Marburg-Biedenkopf.....	13
3.2 Radschnellverbindung GI – MR – STA.....	22
3.3 Maßnahmen in Baulast des Bundes und des Landes	23
3.4 Kommunale Zusammenarbeit zwischen dem Landkreis und den Kommunen.....	25
3.5 Maßnahmen in Baulast der Kommunen	30
3.6 Fahrradstraßen	33
3.7 Radzählstellen	34
3.8 Abstellanlagen an Bahnhöfen – Sachstand.....	36
3.9 Wartung Radwegweisung	37
4. Innerstädtische Radverkehrskonzepte.....	40
5. Projekte zur Förderung des Radverkehrs	43
5.1 STADTRADELN 2025 – Der Landkreis radelt für den Klimaschutz	43
5.2 Lastenradverleihsystem des Landkreises.....	46
5.3 Sachstand Fahrradleasings in der Kreisverwaltung.....	51
6. Netzwerktätigkeit	52
6.1 Austausch mit den Landkreiskommunen und umliegenden Landkreisen	52
6.2 Radverkehrsforum	54
6.2.1 Bericht der Sitzung am 21. Mai 2025.....	54
6.2.2 Bericht der Sitzung am 10. Oktober 2025	55
6.3 Radverkehrskonferenz	56
6.3.1 Bericht der Radverkehrskonferenz am 30. Oktober 2024	56
6.4 Lenkungsgremium	57
Anhang.....	59
Maßnahmen des Radverkehrsentwicklungsplans des Landkreises nach Kommunen	59
Maßnahmensteckbriefe	70

Grußwort



Liebe Leserinnen und Leser,

ganzjährig nutzbar, schnell, direkt und vor allem sicher – so soll eine gute, (Alltags-) Radwegeinfrastruktur aussehen. Und dies ist auch die Zielsetzung, die der Landkreis Marburg-Biedenkopf bei seinen Planungen konsequent verfolgt.

Insbesondere dem Thema Sicherheit kommt dabei eine hohe Bedeutung zu. Neben der grundsätzlichen Zielsetzung, den Radverkehr getrennt vom Kfz-Verkehr zu führen und somit einen eigenen sicheren Raum zu geben, wird hierunter einerseits die soziale Sicherheit, also den Schutz vor Übergriffen durch Übersichtlichkeit, Einsehbarkeit und soziale Kontrolle und andererseits eine intuitive und fehlerverzeihende Radwegeführung verstanden.

Dies bestätigt auch eine Studie im Auftrag des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., welche die Gründe für Alleinunfälle von Radfahrenden untersucht hat¹.

Wenngleich die Studie im Ergebnis zeigt, dass ein hoher Anteil der untersuchten Alleinunfälle auf den Faktor Mensch zurückzuführen sind, also unangepasste Geschwindigkeit oder fehlerhaftes Bremsen, so spielt auch die Infrastruktur in rund der Hälfte der untersuchten Fälle eine Rolle.

Der größte Effekt für eine Verbesserung der Sicherheit und der Unfallvermeidung hat den Empfehlungen der Studie nach eine klar erkennbare und leicht verständliche Radverkehrsführung. Denn unübersichtliche Führungen erhöhen u.a. die Gefahr einer Fehlnutzung und damit das Risiko von Unfällen. Auch Unsicherheiten beim Fahren können so schneller zu einem Unfall führen. Regelwerke wie die Qualitätsstandards und Musterlösungen für den Radverkehr des Landes Hessen zeigen auf, wie eine solche Infrastruktur aussehen sollte.

Bei allen Radwegeplanungen des Landkreises ist es nicht nur Pflicht, sondern auch Ziel, genau diese Regelwerke anzuwenden. In einigen Fällen entstehen im Rahmen der Planung sogar Lösungen, welche innovativ die Anforderungen mit den örtlichen Bedarfen verbinden.

Trotz der insgesamt knapper werdenden finanziellen Ressourcen treibt der Landkreis die laufenden Radwegemaßnahmen in eigener Baulast weiter voran, so dass auch für das Jahr 2025

¹ Prof.in. Dr.in. Angela Francke, M.Sc. Maik Bock, Universität Kassel, Fachgebiet Radverkehr und Nahmobilität, im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer (UDV), Alleinunfälle von Radfahrenden, 2024

Erfolge gemeldet werden können. So konnte eine Maßnahme baulich und drei weitere planerisch abgeschlossen werden, von denen wiederum bei zweien bereits die Beauftragung einer Baufirma erfolgen konnte. Wie bei dem Sprichwort „was lange währt, wird endlich gut“, kommen nun also immer mehr Maßnahmen auf die Zielgerade bzw. in die Umsetzung.

Wie der Stand der Bearbeitung der einzelnen Maßnahmen ist, welche Fortschritte und Ergebnisse bei den verschiedenen Projekten und Kampagnen erreicht werden konnten und einen Ausblick auf zukünftige Maßnahmen können Sie in gewohnter Weise im vorliegenden Radverkehrsbericht 2025 finden.

Ebenfalls wie in den Vorjahren möchte ich mich bei allen bedanken, die sich für die Förderung des Radverkehrs in unserem Landkreis einsetzen, sei es durch Ideen, tatkräftige Unterstützung oder persönliches Engagement. Ich würde mich freuen, wenn wir auch zukünftig gemeinsam dafür sorgen, den Alltagsradverkehr zu stärken und vor allem sicherer zu machen.

Ich wünsche Ihnen viel Freude bei der Lektüre des Radverkehrsberichts 2025!

Herzlich,
Ihr

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jens Womelsdorf', written in a cursive style.

Jens Womelsdorf
Landrat

1. Einleitung

Der Landkreis Marburg-Biedenkopf setzt sich seit mehreren Jahren intensiv für die Förderung des Radverkehrs im Sinne einer nachhaltigen, sicheren und alltagstauglichen Mobilität ein. Mit dem Ziel, die Nutzung des Fahrrads als umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr weiter zu stärken, wird kontinuierlich an der Planung und Umsetzung von Radinfrastrukturmaßnahmen zur Schließung von Lücken im Alltagsradwegenetz gearbeitet.

Der vorliegende Radverkehrsbericht 2025 beschreibt die Fortschritte und Herausforderungen laufender sowie die Zielsetzungen zukünftiger Radwegemaßnahmen im Landkreis. In den folgenden Kapiteln geht der Bericht dabei auf die verschiedenen Handlungsfelder der Radverkehrsentwicklung ein. Neben den Infrastrukturprojekten selbst umfassen diese auch die Netzwerkarbeit mit Kommunen und Behörden, die innerstädtischen Radverkehrskonzepte sowie Projekte und Kampagnen zur Stärkung des Radverkehrs.

Kapitel 2 beschreibt zunächst den Radverkehrsentwicklungsplan als Grundlage für die Arbeiten des Landkreises und seiner Kommunen im Bereich Radverkehr sowie den Fortschritt bei den Umsetzungen der dort enthaltenden Maßnahmen. Weiterhin werden die Themen und Projekte dargestellt, bei denen das Team Nahmobilitätskoordination die Landkreiskommunen im Jahr 2025 unterstützen konnte.

Im Kapitel 3 werden die laufenden und vorgesehenen Radwegemaßnahmen untergliedert nach den Baulastträgerschaft (Bund/Land, Landkreis, Kommunen) vorgestellt. Weiterhin werden in diesem Kapitel die Fortschritte bei den Maßnahmen des Landkreises in Kooperation mit den Kommunen, der Erweiterung der Radzählstellen, der Errichtung von Radabstellanlagen sowie der Überprüfung und Aktualisierung der Radwegweisung dokumentiert.

Der Umsetzungsstand der Maßnahmenvorschläge aus den kommunalen und innerstädtischen Radverkehrskonzepten beschreibt das Kapitel 4.

Projekte zur Förderung des Radverkehrs werden im anschließenden Kapitel 5 behandelt. Hierbei werden insbesondere die Kampagne STADTRADELN 2025, die Entwicklung des Lastenradverleihsystems sowie die Zahlen zur Entwicklung des Fahrradleasings in der Kreisverwaltung vorgestellt.

Kapitel 6 berichtet abschließend über Netzwerkaktivitäten sowie die Beteiligungsformate des Kreises. Darunter fallen der Austausch mit Hessen Mobil und den umliegenden Landkreisen sowie der Austausch der Nahmobilitätskoordinator*innen hessenweit. Weiterhin werden die Zusammenfassungen der beiden Sitzungen des Radverkehrsforums sowie der Radverkehrskonferenz in diesem Kapitel beschrieben.

Als Anhang sind, wie auch in den Vorjahren, eine umfassende Tabelle aller im Radverkehrsentwicklungsplan aufgenommenen Maßnahmen sowie Steckbriefe aller durch den Landkreis derzeit in Bearbeitung befindlichen Radwegeprojekte angefügt.

Mit dem vorliegenden Bericht sollen alle Interessierten die Möglichkeit erhalten, sich umfassend über die Fortschritte des Radverkehrs im Landkreis Marburg-Biedenkopf zu informieren und werden dabei eingeladen, sich (weiterhin) für dessen Entwicklung einzusetzen.

2. Entwicklung des Radverkehrs im Landkreis

Seit dem Jahr 2016 befasst sich der Landkreis Marburg-Biedenkopf konkret und konzentriert mit dem Thema Alltagsradverkehr. Die seither gefassten Beschlüsse und Zielsetzungen konnten und können durch den nach wie vor starken politischen Willen zusammen mit stabiler finanzieller und personeller Ausstattung bearbeitet und zu ersten Teilen auch schon umgesetzt werden.

Dies trifft dabei sowohl auf die Arbeit des Kreises zu wie auch auf die Städte und Gemeinden im Landkreis. Auch hier ist das Thema Verbesserung des Radverkehrs bzw. der Radverkehrsinfrastruktur fester Bestandteil des Aufgabenportfolios geworden. Unterstützt durch die Teams Radverkehr und Nahmobilität konnten auch in den Kommunen trotz aktuell schwieriger finanzieller Situation einige Maßnahmen angegangen werden (s. Kap. 2.2).

Im hessenweiten Vergleich kann sich der Landkreis mit Blick auf die bearbeiteten Maßnahmen, die bereitgestellten finanziellen Mittel sowie die personelle Ausstattung insgesamt durchaus als Vorreiter für den Radverkehr betrachten, besonders im Vergleich zu anderen ländlich geprägten Landkreisen.

2.1 Handlungsgrundlage – Der Radverkehrsentwicklungsplan

Die Entstehung des kreisweiten Radverkehrskonzeptes, des Radverkehrsentwicklungsplans, kurz RVEP, wurde im Radverkehrsbericht 2024 dargestellt. Dieser bildet nach wie vor die Grundlage für das Handeln des Landkreises und der Kommunen hinsichtlich der Planung und Umsetzung von Radverkehrsinfrastruktur.

Im Rahmen von Abstimmungen oder aufgrund sich ändernder Bedarfe wird der RVEP jedoch stetig evaluiert und weiterentwickelt. Dies bedeutet, dass sowohl Maßnahmen entfallen können, weil beispielsweise Alternativen geschaffen wurden oder dass neue Maßnahmen in den RVEP aufgenommen werden. Letzteres war für zwei neue Maßnahmen der Fall, welche im Rahmen der Sitzungen des Radverkehrsforums im Mai und November 2025 beraten und beschlossen wurden (s. Kap. 6.2.1 & 6.2.2). Dabei handelt es sich um eine Radverbindung zwischen Sindersfeld und Rauschenberg sowie um eine Verbindung zwischen Moischt und Wittelsberg. Bei beiden Maßnahmen sollen bestehende Wirtschaftswege alltagstauglich für den

Radverkehr ausgebaut werden. Aufgrund des Förderkriteriums, dass eine Maßnahme Teil eines übergeordneten Radverkehrskonzeptes sein muss, ist diese laufende Anpassung bzw. Ergänzung des RVEP wichtig und notwendig.

Zum Stand Dezember 2025 sind rund 40 % der gesamten im RVEP enthaltenen 182 Maßnahmen in der Bearbeitung oder Umsetzung. Bezogen auf den Anteil in Baulast des Landkreises sind dies ca. 70 % der Maßnahmen. Genauere Infos zu den Maßnahmen werden in Kap. 3 erläutert sowie auch in den einzelnen Maßnahmensteckbriefen im Anhang.

2.2 Nahmobilitätskoordination – Unterstützung für Kommunen

Die Nahmobilitätskoordination hat 2025 an zahlreichen Verkehrsschauen im Landkreis teilgenommen. Dabei hat sich herausgestellt, dass dies ein wichtiger Baustein in der Zusammenarbeit vor Ort ist. Aus der Begehung verschiedener Problemstellen mit den Akteuren ergibt sich häufig eine weitere Zusammenarbeit. Dies war zum Beispiel in Dautphetal, Lahntal, Fronhausen und Wohratal der Fall.

Im Rahmen der Verkehrsschau in Dautphetal wurde auf dem Lahnradweg bei der Carlshütte eine Problemstelle begutachtet und gemeinsam nach Möglichkeiten der Verbesserung gesucht. Die Nahmobilitätskoordination hat der Gemeinde diesbezüglich Vorschläge zur Verbesserung der Situation unterbreitet. Diese sind aktuell in Prüfung und gemeinsamer Weiterentwicklung.

Außerdem war die Anordnung von Tempo 30 innerorts bei fast allen Verkehrsschauen ein sehr wichtiges Thema, sodass sich die Nahmobilitätskoordination nochmals verstärkt damit befasst hat. Dazu steht sie mit den Fachämtern in den Kommunen sowie der Straßenverkehrsbehörde des Kreises bzw. Hessen Mobil im engen Austausch.

In Bad Endbach ist die Verbesserung der Barrierefreiheit ein Thema, da man hier mit den Patienten der Reha-Einrichtung und der Therme eine vulnerable Gruppe hat, welche auf dieses Angebot angewiesen ist. Aus diesem Grund steht die Nahmobilitätskoordination mit der Gemeinde, einem Planungsbüro und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde im Austausch. Ein Förderantrag seitens der Gemeinde konnte bereits gestellt werden.

Die Stadt Stadtallendorf hat bereits im Jahr 2021 ihr Radverkehrskonzept beschlossen. Gemeinsam prüft das Team Nahmobilität mit dem Team Radverkehr, der Stadtverwaltung und Hessen Mobil Möglichkeiten zur Umsetzung von Radverkehrsinfrastruktur entlang der Bahnhofstraße und der fortlaufenden Niederrheinischen Straße (K12). Ziel ist es, die Maßnahmen im Bestand umzusetzen, da mittelfristig kein Um- oder Neubau der Straße geplant ist.

Anfang 2025 haben in Weimar Gespräche bezüglich der Rad- und Fußwegeverbindung von Argenstein nach Niederweimar stattgefunden. Aktuell werden Radfahrer und Fußgänger auf einem kurzen Teilstück auf der Kreisstraße geführt. Der momentane Ansatz ist es, an den alten, bestehenden Radweg nördlich der Zeiteninsel anzuknüpfen und über ein Wiesenstück in Richtung Besucherparkplatz der Zeiteninsel zu führen. Mit der Grundstückseigentümerin konnte ein erstes Gespräch geführt werden, wo eine grundsätzliche Verkaufsbereitschaft erzielt werden konnte. Mit ersten Planungsentwürfen für die Deichsanierung rund um Argenstein konnten die Wegeführung des Radweges vorangetrieben werden. Die weiteren Details zur finalen Wegeführung sind aktuell mit der Gemeinde Weimar (Lahn) in Klärung.

Mit der Gemeinde Lahntal steht die Nahmobilitätskoordination bezüglich der Straßenraumaufteilung in Göttingen und Sterzhausen im Austausch. Hier werden im nächsten Schritt Daten zu den Verkehrsmengen benötigt, um die Planungen voranzubringen. Weitere Punkte sind der Bau der Brücke zur Mehrzweckhalle, Temporeduzierungen und die Zuständigkeiten auf dem Lahnradweg. Bezüglich der Schulwegesicherheit steht die Nahmobilitätskoordination hier ebenfalls im Austausch.

Übersicht über das Angebotsportfolio der Nahmobilitätskoordination und deren Weiterentwicklung

Die bestehenden Angebote werden fortgeführt und weiter bekannt gemacht, sodass weitere Kommunen in der Nahmobilität gestärkt werden. Ein besonderes Anliegen ist es dabei, den Kommunen in Zukunft auch bei der Planung von kleinen Maßnahmen eine professionelle Unterstützung zu bieten. Hierzu wurde in 2025 eine geeignete Planungssoftware angeschafft, mit welcher alle relevanten Bedarfe bearbeitet werden können. Ab 2026 steht diese Unterstützung allen Kommunen zur Verfügung.

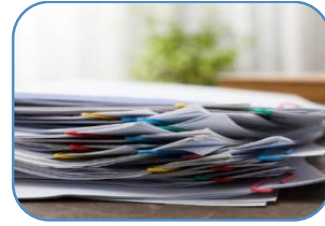
Weiterhin konnte durch Unterstützung des Landes Hessen ein Multi-Zählgerät der Firma Eco-Counter bestellt werden, welches zu Beginn des Jahres 2026 zur Verfügung steht. Damit können entsprechende fachgerechte Grundlagen für die Anordnung von Querungen, Fahrradstraßen, Temporeduzierungen o.ä. geschaffen werden. Das Gerät steht dem Kreis und seinen Kommunen dauerhaft zur Verfügung und kann bei der Nahmobilitätskoordination angefragt werden.



Umsetzung von
Maßnahmen im Rad-
und Fußverkehr



Begleitung von
Nahmobilitätschecks,
Rad- und
Fußverkehrskonzepten



Fördermittelakquise



NEU 2026: Zählung
Kfz-, Rad- und
Fußverkehr



Betriebliches
Mobilitäts-
management



Kommunales Kinder-
Mobilitätsmanagement



Netzwerkbildung und
Kommunikation intern
und extern



Beratung bei bestehenden
Problemstellen,
Planungen, Ortsmitten-
Check



Öffentlichkeitsarbeit
z.B. STADTRADELN



NEU 2026: Planung
von kleinen
Maßnahmen

Abb. 1: Angebot der Nahmobilitätskoordination (1 @ Bild 1, 3 5, 6, 7, 8 HMWVW Corinna Spitzbarth; Bild 2 Design be Freepik)

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Mit der Wirtschaftsförderung des Landkreises (WFG) wurde von Anfang an eine gute Zusammenarbeit etabliert. In 2025 konnte an diese angeknüpft werden und in Kooperation mit der WFG ein Beratungsangebot im Betrieblichen Mobilitätsmanagement für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) erarbeitet werden. Ab 2026 wird die WFG das Angebot auch entsprechend mitvermarkten.

Mit dem Pilotprojekt Cargo Crew möchte der Landkreis Marburg-Biedenkopf gemeinsam mit der WFG den Einsatz von Lastenrädern im ländlichen Wirtschaftsverkehr testen. Während Lastenräder in Städten bereits etabliert sind, dominieren im ländlichen Raum weiterhin Pkw und Nutzfahrzeuge – besonders in KMU. Das Projekt möchte daher praxisnah untersuchen, wie Lastenräder betriebliche Mobilität ökologisch und ökonomisch verbessern können. Für diesen Forschungsansatz konnte die University of Applied Sciences Frankfurt gewonnen werden.

Zur Projektidee: Ausgewählte Unternehmen testen für 6–8 Wochen ein Lastenrad inklusive Beratung, Wartung und Service. Begleitend werden Fahrtenbücher, Interviews und Workshops eingesetzt, um Einsatzmöglichkeiten, Hemmnisse, Kosten, CO₂-Einsparpotenziale sowie innerbetriebliche Prozessveränderungen zu analysieren. Ergänzend finden Netzwerktreffen statt, um Erfahrungen auszutauschen und Best Practices sichtbar zu machen. Auch nicht ausgewählte Betriebe erhalten eine Beratung.

Ziel ist es, dauerhaft tragfähige Mobilitätslösungen für KMU im ländlichen Raum zu identifizieren und die Übertragbarkeit auf andere Regionen zu prüfen. Das Projekt versteht sich als Impulsgeber für ein regionales Netzwerk nachhaltiger Mobilitätsformen und soll den Landkreis als Vorreiter positionieren. Bisher konnten für die Umsetzung des Projektes keine Fördergelder akquiriert werden.

3. Infrastrukturmaßnahmen

Im Jahr 2025 hat die Umsetzung des Radverkehrsentwicklungsplans (RVEP) weiter an Fahrt aufgenommen. Zahlreiche Maßnahmen befinden sich bereits in der Entwurfsplanung (Leistungsphase 3) oder sogar schon in der Genehmigungsplanung (Leistungsphase 4). Die folgenden Abschnitte dokumentieren den aktuellen Fortschritt, differenziert nach den Zuständigkeiten von Landkreis, Kommunen sowie Bund und Land.

Über den Netzausbau hinaus standen 2025 die flankierende Infrastruktur und der Service im Fokus: Neben der Erweiterung von Radabstellanlagen an den Bahnhöfen wurde der Auftrag für die Planung und Wartung der radwegweisenden Beschilderung im Landkreis vergeben.

3.1 Maßnahmen in Baulast des Landkreises Marburg-Biedenkopf

1. Planungsbündel

Die Maßnahmen des ersten Planungsbündels werden seit Juli 2021 durch das Ingenieurbüro KH Planwerk bearbeitet. Eine Maßnahme wurde in 2025 baulich umgesetzt. Für eine weitere wurden die Leistungen für den Bau vergeben. Baubeginn ist hier Anfang 2026. Einige Maßnahmen können aufgrund ihrer Komplexität zurzeit nicht umgesetzt werden.

Für die Verbindung zwischen Emsdorf und Stadtallendorf (STA12/K10) wurden 2025 die Fördermittel für den Bau beantragt. Die Vergabe der Bauleistung ist noch in 2025 erfolgt. Mit den Bauarbeiten kann Anfang 2026 begonnen werden.

Die Maßnahme Dagobertshausen (MAR11) zur K 77 wird in Kooperation mit der Universitätsstadt Marburg durchgeführt. Der Landkreis plant einen Stichweg zum durch die Universitätsstadt geplanten Rad- und Gehweg, welcher den Anschluss Dagobertshausens an den Pharmastandort Görzhausen herstellt. Die Fördermittel für den Bau wurden in 2025 durch die jeweiligen Kooperationspartner beantragt. Gefördert werden die Maßnahmen durch das Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bundes. Die Baumaßnahmen sollen in 2026 durch die Universitätsstadt ausgeschrieben werden.

Für die Radverbindung zwischen Ginseldorf und Bürgeln (CÖ08/MAR01), welche den Ausbau eines vorhandenen Wirtschaftsweges parallel zur K 34 vorsah, konnte keine Genehmigungsfähigkeit erlangt werden. Alternativ zum regelkonformen Ausbau wurde in Kooperation mit der Stadt Marburg und der Gemeinde Cölbe der bestehende Weg mit einer wassergebundenen Deckschicht instandgesetzt. Die Bauarbeiten wurden am 11.11.2025 abgeschlossen.



Abb. 2: Karsten Dittmar, Leiter des Fachbereichs „Planen und Bauen“ bei der Stadt Marburg, Landrat Jens Womelsdorf und Cölbes Bürgermeister Dr. Jens Ried (vorne.) während der Bauarbeiten zwischen Ginseldorf und Bürgeln (Quelle: Landkreis Marburg-Biedenkopf)

Für die geplante Radverbindung zur K 38 zwischen Moischt und Hof Capelle (MAR07) wurde in 2025 mit den Grunderwerbsverfahren begonnen. Aufgrund der Vielzahl der Anlieger wird hier mit einem erhöhten Zeitaufwand gerechnet. Es ist dennoch vorgesehen die Leistungen für den Bau bis Ende 2026 zu vergeben. Im Zuge der Bauarbeiten für den Radweg sollen die Bushaltestellen am Ortseingang barrierefrei ausgebaut und die K 42 z.T. saniert werden.

Bei der Maßnahme Stadtallendorf – Niederrheinische Straße (STA05) wurde nach Abstimmung mit der Stadt, den Fachbehörden und Hessen Mobil die Führung an der Südseite der K12 als Vorzugsvariante ermittelt. Zudem wurde mit der Stadt vereinbart, dass die Verschiebung der Ortstafel in Richtung Autobahn bis Höhe des Bauhofes geprüft wird. Der Standort der neuen Ortstafel ist hinter der Zufahrt zum Baubetriebshof vorgesehen. Auf Höhe des Kuckucksweg soll eine einfache Querung eingerichtet werden. In Richtung Stadt soll ab dieser Stelle der Radverkehr auf beidseitigen Schutzstreifen geführt werden.

Folgende Maßnahmen sind im ersten Planungsbündel enthalten:

Weg 1: Marburg – Dagobertshausen, entlang der K77 (MAR11)

Weg 2: Hof Capelle – Moischt, entlang der K 38 (MAR07)

Weg 3: Ginseldorf – Bürgeln, entlang der K 34 (CÖ8 MAR01)

Weg 4: Kernstadt Stadtallendorf, entlang der K 12, B 454 (STA05)

Weg 5: Stadtallendorf – Emsdorf, entlang der K 12 (STA12 KI10)

Weg 6: Roth – Niederwalgern, entlang der K 59 (W02)

2. Planungsbündel

Die zweite Sammelbeauftragung wird seit Juli 2022 durch das Planungsbüro HS Ingenieure bearbeitet. Für die erste Maßnahme dieses Bündels wurde in 2025 Baurecht erlangt.

Die Förderung für den Bau der Maßnahme Niederweimar – Gisselberg (W04) wurde in 2025 bewilligt. Gefördert wird die Umsetzung durch den Bund über das Sonderprogramm „Stadt und Land“. Mit den Baumaßnahmen soll in 2026 begonnen werden.

Die ökologische Bestandsaufnahme der Maßnahmen Mengersberg – Momberg (NEU02), Amöneburg – Mardorf (AM07) und Breidenbach – Kleingladenbach (BRE03) konnten Mitte 2025 abgeschlossen werden. Die Grunderwerbsverfahren für Mengersberg - Momberg (NEU02), Cyriaxweimar - Haddamshausen (MAR08), Mardorf - Amöneburg (AM07), Allna - Hermershausen (W10) sowie Breidenbach - Kleingladenbach (BRE03) wurden Ende 2025 angestoßen. Insbesondere bei der Maßnahme Allna - Hermershausen ist jedoch zu erwarten, dass der Erwerb der erforderlichen Flächen aufgrund fehlender Verkaufsbereitschaft einzelner Eigentümer*innen problematisch werden wird.

Für die Maßnahme Hermershausen – Elnhausen (MAR15) wurde eine Vorzugsvariante ermittelt. Anfang Oktober 2025 fand die erste technische Vorabstimmung mit dem Planungsbüro für den Rhein-Main-Link von Amprion statt. Dabei wurden Überschneidungen der beiden Trassen besprochen und sich über die jeweilig anvisierte Zeitschiene ausgetauscht.

Für die Maßnahme Elnhausen – Wehrshausen (MAR22) wurde eine Vorzugsvariante ermittelt. Das Baurecht soll im Frühjahr 2026 erlangt werden.

Folgende Maßnahmen sind im zweiten Planungsbündel enthalten:

Weg 1: Mengersberg – Momberg, parallel zur K17 (2. + 3. BA) (NEU02)

Weg 2: Amöneburg – Mardorf, K28/K27 (AM07)

Weg 3: Niederweimar – Gisselberg, K 42 (W04)

Weg 4: Niederwalgern – Roth (Variantenuntersuchung), Durchstich (W02)

Weg 5: Allna – Hermeshausen, K 65 (W10)

Weg 6: Hermeshausen – Einhausen, K68/K71 (MAR15)

Weg 7: Cyriaxweimar – Haddamshausen, entlang der K69 bis L 3387 (MAR08)

Weg 8: Einhausen – Wehrshausen, Radweg zur K72 (MAR23)

Weg 9: Breidenbach – Kleingladenbach, K107 (BRE03)

3. Planungsbündel

Die Planungen für die Maßnahmen des dritten Planungsbündels werden seit November 2023 durch das Ingenieurbüro Gringel bearbeitet.

Nach Ermittlung und Prüfung verschiedener Varianten straßenbegleitend zur K75 zwischen Caldern und Kernbach (LT03) sowie auf dem Wirtschaftsweg nördlich der K75 wurde als vierte Variante die Einrichtung einer „unechten“ Fahrradstraße auf der K75 als Vorzugsvariante ermittelt. Hierzu konnten in 2025 positive Beschlüsse in den beiden Ortsbeiräten sowie Zustimmungen seitens der Gemeinde Lahntal und der Kreispolitik eingeholt werden. Die Ausführungsplanung soll bis Mitte 2026 fertiggestellt und die notwendige Sanierung der Straße anschließend begonnen werden.

Die Vorzugsvariante der Maßnahme Burgholz – Emsdorf (KI08) verläuft teilweise entlang der K12 und teilweise über bestehende unbefestigte Geh- und Wirtschaftswege. Diese Variante wurde im Dezember 2025 im Zuge einer Ortsbeiratssitzung vorgestellt.

Die Vorzugsvariante der Maßnahme Hermershausen – Neuhöfe (MAR17) verläuft nördlich der Kreisstraße sowie über Feldwege in Richtung Neuhöfe. Bis Mitte 2027 soll hier Baurecht hergestellt werden. Ob dies über Entfallen der Planfeststellung erfolgen kann, wird geprüft.

Bei der Maßnahme Neuhöfe – Ockershausen (MAR24) konnte der Verlauf der Vorzugsvariante bislang noch nicht final geklärt werden. Derzeit wird geprüft, ob ein südlich der Kreisstraße bereits vorhandener Betonweg im östlichen Bereich der Maßnahme genutzt werden kann. So könnten Eingriffe in die Natur sowie eine Neuversiegelung deutlich reduziert werden.

Die vorläufige Vorzugsvariante für die Maßnahme Roth – Wolfshausen (W08) führte über den Knotenpunkt K59/B3 und danach östlich der B3 über vorhandene Wirtschaftswege bis Wolfshausen. Aufgrund der hierfür notwendigen Anpassungen der vorhandenen Brücke über die B3

oder dem alternativen Neubau einer Fahrradbrücke, beides wäre entweder nur mit erheblichem Aufwand umsetzbar und zudem mit sehr hohen Kosten verbunden, wurde als weitere mögliche Variante die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der ehemaligen K42 westlich der B3 vorgestellt. Eine Entscheidung für oder gegen diese Variante wird voraussichtlich Anfang 2026 getroffen werden.

Folgende Maßnahmen sind im dritten Planungsbündel enthalten:

Weg 1: Caldern – Kernbach, Optimierung der aktuellen Radroute (LT03)

Weg 2: Emsdorf – Burgholz, Prüfung einer alltagstauglichen Radroute (KI08)

Weg 3: Hermeshausen, K71 – Neuhöfe, entlang der K68 (MAR17)

Weg 4: Neuhöfe, K70 – Ockershausen, entlang der K68 (MAR24)

Weg 5: Roth – Wolfshausen, Variantenuntersuchung im Bereich der K59 und B3 (W08)

4. Planungsbündel

Der Auftrag für die Planungen der Radwegeverbindungen der vierten Sammelbeauftragung wurde im August 2025 an das Planungsbüro agc – aqua geo consult GmbH vergeben. Bei einem Abstimmungstermin im November konnten bereits erste Varianten besprochen werden. Diese sollen Anfang 2026 mit den jeweiligen Kommunen, den örtlichen Vertretungen und den Fachbehörden diskutiert werden. Mit Abschluss der Voruntersuchung, voraussichtlich Ende 2026, soll für jede Radwegemaßnahme eine Vorzugsvariante für die weitergehende Planung ermittelt worden sein.

Folgende Maßnahmen sind im vierten Planungsbündel enthalten:

Weg 1: Wallau – Biedenkopf, Angebotsplanung über Ludwigshütte, teils auf der K 109 (BID07)

Weg 2: Silberg – Hommertshausen, Radweg am Schwindelbach bzw. K 46 (DT02)

Weg 3: Schröck – Bauerbach, Straßenbegleitend zur K 34 und K 35, Sichere Querung der L 3088 (MAR05)

Weg 4: Dagobertshausen – Wehrshausen/K72, Radweg entlang der K77 (MAR12)

Weg 5: Dilschhausen – Einhausen, entlang der K 78 (MAR13) (zunächst nur Voruntersuchung)

Weg 6: Einhausen – Dagobersthausen, Radweg entlang der K 78 (MAR14)

Weg 7: Kehna – Niederwalgern, Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung (W13)

5 Planungsbündel

Die Auswahl der in der fünften Sammelbeauftragung enthalten Maßnahmen wurde noch einmal geändert. Die beiden Maßnahmen aus Lohra sollten ursprünglich bereits in der dritten Sammelbeauftragung enthalten sein. Die Marburger Maßnahmen wurden bisher von der Stadt Marburg beplant. Aufgrund der bereits erarbeiteten Planungen der Stadt wird mit einer beschleunigten Bearbeitung gerechnet. Im Zuge der Radwegebaumaßnahme entlang der K72 sollen die dort gelegenen Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut werden. Das Vergabeverfahren für die Maßnahmen der fünften Sammelbeauftragung wurde Ende 2025 gestartet.

Folgende Maßnahmen sind im fünften Planungsbündel enthalten:

Weg 1: Marburg-Marbach – Wehrshausen, Radweg entlang der K72 (MAR18)

Weg 2: Wehrshausen – L3092, Radweg entlang der K80 (MAR19)

Weg 3: Weipoltshausen – Altenvers, Radverbindung zur Entflechtung der Verkehre auf der K49 (LH05)

Weg 4: Rollshausen – Altenvers, Radweg entlang der K50 (LH06)

In der nachfolgenden Tabelle werden die Bearbeitungsstände aller Maßnahmen in Baulast des Landkreises aufgeführt.

Maßnahmen in Baulast des Landkreises Marburg-Biedenkopf

Nr.	Kommune	von Ort	nach Ort	Maßnahme in Stichworten	Status*
STA14	Stadtallendorf	Stadtallendorf	Stadtallendorf	Angebotsplanung innerhalb der Kernstadt, Innenstadtkonzept	5
KI13	Kirchhain	Kirchhain	Kirchhain	Angebotsplanung innerhalb der Kernstadt, Innenstadtkonzept	5
GL12	Gladenbach	Gladenbach	Gladenbach	Angebotsplanung innerhalb der Kernstadt Gladenbach, Innenstadtkonzept	5
BID05	Biedenkopf	Biedenkopf	Biedenkopf	Angebotsplanung innerhalb der Kernstadt Biedenkopf, Innenstadtkonzept	5
BID06	Biedenkopf	Wallau	Wallau	Angebotsplanung innerhalb des Stadtteils Wallau, Innenstadtkonzept	5
WE08	Wetter	Wetter	Wetter	Angebotsplanung innerhalb der Kernstadt, Innenstadtkonzept	5
*Status: 0 – Ohne Bearbeitung, 1 – in Vorbereitung, 2 – in Ausschreibung, 3 - Planung beauftragt, 4 – In Bau, 5 – Fertiggestellt, P – Pausiert					

Nr.	Kommune	von Ort	nach Ort	Maßnahme in Stichworten	Status*
STA01	Stadtallendorf	Stadtallendorf	Gewerbegebiet, K92	Schaffung einer alltags-tauglichen Radverbindung entlang der K92	5
NEU03	Mengsberg	Florshain	Neustadt	Schaffung einer alltags-tauglichen Radverbindung zur K17/K101	5
DT04	Dautphetal	Buchenau	Elmshausen	Schaffung einer alltags-tauglichen Radverbindung zur K22	5 ²
STA06	Stadtallendorf	Stadtallendorf	Erksdorf	Sichere Querung der K12 im Versatz	5
CÖ08	Cölbe	Bürgeln	MAR-Ginseldorf (MAR1)	Schaffung einer durchgängigen Radwegeverbindung, zur K34	5
KI10	Kirchhain	Emsdorf	Stadtallendorf (STA12)	Schaffung einer alltags-tauglichen Radverbindung zur K12	4
W04	Weimar/Lahn	Niederweimar	Gisselberg	Verbesserung der Verkehrssicherheit an Ortseingängen, K42	4
KI00	Kirchhain	Kirchhain	Stadtallendorf	Schaffung einer alltags-tauglichen Radverbindung entlang der K14	3
NEU02	Neustadt	Mengsberg	Momberg	Schaffung einer alltags-tauglichen Radverbindung zur K17	3
MAR11	Marburg	Dagobertshausen	Dagobertshausen	Schaffung einer Radverbindung im Dorf bis nördlicher Wirtschaftsweg	3
MAR07	Marburg	Cappel	Moischt	Schaffung einer alltags-tauglichen Radverbindung entlang der K38	3
STA05	Stadtallendorf	Stadtallendorf	zur B454 Richtung Neustadt	Schaffung einer alltags-tauglichen Radverbindung auf und entlang der K12	3
MAR21	Marburg	Wehrda	Wehrda Gewerbegebiet	Schaffung einer alltags-tauglichen Radverbindung entlang der K82, Brücke über die Lahn	3 P
AM07	Amöneburg	Amöneburg	Mardorf / Roßdorf	Schaffung einer alltags-tauglichen Radverbindung entlang K28 und K27, "Lange Hessen"	3
W02	Weimar/Lahn	Niederwalgern	Roth	Ausbau Wirtschaftsweg und sichere Führung auf K59	3
W10	Weimar/Lahn	Allna	Hermershausen	Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbindung zur K65	3
MAR15	Marburg	Hermershausen	Einhausen	Schaffung einer alltags-tauglichen Radverbindung zur K68 und K71	3
*Status: 0 – Ohne Bearbeitung, 1 – in Vorbereitung, 2 – in Ausschreibung, 3 - Planung beauftragt, 4 – In Bau, 5 – Fertiggestellt, P – Pausiert					

² Im Zuge der Planung konnte keine Möglichkeit zur baulichen Umsetzung entlang der Lahn ermittelt werden. Wasser- und naturschutzrechtliche Einwände sprechen gegen einen Ausbau des vorhandenen Wirtschaftsweges. Die Führung des Lahnradweges erfolgt zwischen Buchenau und Elmshausen weiterhin auf der K22.

Nr.	Kommune	von Ort	nach Ort	Maßnahme in Stichworten	Status*
MAR8	Marburg	Cyriaxweimar	Haddamshausen/L 3387	Schaffung einer alltags-tauglichen Radverbindung entlang der K69 mit Anschluss an den R/G zur L3387	3
MAR22	Marburg	Einhausen	Wehrshausen	Schaffung eines Radwegs entlang der K72	3
BRE03	Breidenbach	Breidenbach	Kleingladenbach	Schaffung einer alltags-tauglichen Radverbindung entlang der K107	3
LT03	Lahntal	Caldern	Kernbach	Schaffung einer alltags-tauglichen Radverbindung, K75 als Fahrradstraße	3
KI08	Kirchhain	Emsdorf	Burgholz	Schaffung einer alltags-tauglichen Radverbindung zur K12	3
MAR17	Marburg	Hermershausen, K71	Neuhöfe	Schaffung einer alltags-tauglichen Radverbindung entlang der K68	3
MAR24	Marburg	Neuhöfe, K70	Ockershausen	Schaffung einer alltags-tauglichen Radverbindung entlang der K68, Hermannstraße	3
W08	Weimar/Lahn	Roth	Wolfshausen	Prüfung einer sicheren Verbindung im Bereich der B3 und K59	3
BID07	Biedenkopf	Wallau	Biedenkopf	Prüfung einer sicheren Verbindung im Bereich der K109	3
DT02	Dautphetal	Hommertshausen	Silberg	Schaffung einer alltags-tauglichen Radverbindung zur K46	3
MAR05	Marburg	Schröck	Bauerbach	Schaffung einer alltags-tauglichen Radverbindung entlang K35 und K34, Querung der L3088	3
MAR12	Marburg	Dagobertshausen	Wehrshausen	Schaffung einer alltags-tauglichen Radverbindung entlang der K77 bis zur K72	3
MAR13	Marburg	Dilschhausen	Einhausen	Schaffung einer alltags-tauglichen Radverbindung entlang der K72	3
W13	Weimar/Lahn	Kehna	Niederwalgern	Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbindung zur K56	3
KI05	Kirchhain	Sindersfeld	Betziesdorf	Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbindung zur K12	3
LH05	Lohra	Weipoltshausen	Altenvers	Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbindung zur K49	2
LH06	Lohra	Rollshausen	Altenvers	Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbindung zur K50	2
*Status: 0 – Ohne Bearbeitung, 1 – in Vorbereitung, 2 – in Ausschreibung, 3 - Planung beauftragt, 4 – In Bau, 5 – Fertiggestellt, P – Pausiert					

Nr.	Kommune	von Ort	nach Ort	Maßnahme in Stichworten	Status*
MAR18	Marburg	Wehrshausen, K80	Marbach/ Hohe Leuchte	Schaffung einer alltags- tauglichen Radverbindung entlang der K72	2
MAR19	Marburg	Marbach, L3092	Marbach, K72	Schaffung einer alltags- tauglichen Radverbindung entlang der K80	2
AM09	Amöneburg	Erfurtshausen	STA- Schweinsberg (STA4)	Schaffung einer alltags- tauglichen Radverbindung entlang der K24	1 P
GL10	Gladenbach	Rüchenbach	Frieberts- hausen	Schaffung einer alltags- tauglichen Radverbindung zur K115	1 P
KI14	Kirchhain	Schönbach	Großseelheim	Schaffung einer alltags- tauglichen Radverbindung zur K31	1 P
LH02	Lohra	Willershausen	Lohra	Prüfung einer sicheren Radverbindung zur K54	1 P
WE10	Wetter	Wetter	Mellnau	Schaffung einer alltags- tauglichen Radverbindung zur K1	1 P
NEU01	Neustadt	Neustadt	Stadtallendorf	Machbarkeitsuntersuchung straßenbegleitende Rad- verbindung entlang der B454	1 P
W15	Weimar/Lahn	Allna	Kehna	Prüfung einer sicheren Radverbindung zur K57	1 P
CÖ05/ RAU04	Cölbe	Schönstadt	zur B3	Prüfung einer sicheren Radverbindung entlang K3	1 P ³
CÖ07	Cölbe	Reddehausen	Schönstadt	Schaffung einer alltags- tauglichen Radverbindung zur K5	0
GL07	Gladenbach	Frohnhausen	Sinkers- hausen	Schaffung einer alltags- tauglichen Radverbindung zur K66	0
GL08	Gladenbach	Frohnhausen	Frieberts- hausen	Schaffung einer alltags- tauglichen Radverbindung zur K66	0
KI09	Kirchhain	Emsdorf	STA-Hatzbach (STA10)	Schaffung einer alltags- tauglichen Radverbindung zur K14	0
LH11	Lohra	Kirchvers	Reimersshau- sen	Schaffung einer alltags- tauglichen Radverbindung zur K48	0
MAR06	Marburg	Bauerbach	Lahnberge	Querungshilfe zur Querung der K34 als Zuwegung zu den Lahnbergen	0
MAR09	Marburg	Cyriaxweimar	Neuhöfe	Schaffung einer alltags- tauglichen Radverbindung zur K69 bis zur K68	0
MAR10	Marburg	Dagoberts- hausen	Marburg	Schaffung einer alltags- tauglichen Radverbindung zur K78 zur L3092	0
*Status: 0 – Ohne Bearbeitung, 1 – in Vorbereitung, 2 – in Ausschreibung, 3 - Planung beauftragt, 4 – In Bau, 5 – Fertigge- stellt, P – Pausiert					

³ Prüfung zur Herabstufung der K3 als Kreis-Rad- und Wirtschaftsweg - zurzeit aufgrund der hohen Verkehrsstärke auf der K3 nicht umsetzbar

Nr.	Kommune	von Ort	nach Ort	Maßnahme in Stichworten	Status*
MAR23	Marburg	Wehrshausen, K72	Neuhöfe	Schaffung einer alltags-tauglichen Radverbindung zur K70	0
MAR25	Marburg	Drei Linden	Tannenberg	Schaffung einer alltags-tauglichen Radverbindung zur K69	0
MÜ05	Münchhausen	Simtshausen	WE-Mellnau (WE11)	Prüfung einer sicheren Radverbindung zur K1 nach Abstufung	0
WE13	Wetter	Unterrospehe	Göttingen	Schaffung einer alltags-tauglichen Radverbindung zur K2	0
WO03	Wohratal	Hertingshausen	Wohra	Schaffung einer alltags-tauglichen Radverbindung zur K6	0
W17	Weimar (Lahn)	Weiershausen	Allna	Schaffung einer alltags-tauglichen Radverbindung zur K67	0
*Status: 0 – Ohne Bearbeitung, 1 – in Vorbereitung, 2 – in Ausschreibung, 3 - Planung beauftragt, 4 – In Bau, 5 – Fertiggestellt, P – Pausiert					

Tabelle 1: Maßnahmen in Baulast des Landkreises Marburg-Biedenkopf

3.2 Radschnellverbindung GI – MR – STA

Das wohl größte Projekt in Bezug auf Radverkehr im Landkreis Marburg-Biedenkopf und über die Kreisgrenzen hinaus ist die mögliche Radschnellverbindung Gießen-Marburg-Stadtallendorf mit einer Gesamtlänge von 55 Kilometern und insgesamt 11 direkt angeschlossenen Kommunen.

Attraktiv wird eine Radschnellverbindung durch eine schnelle, direkte Streckenführung mit eigener Infrastruktur und oftmals querungsbevorrechtigten Radwegen. Diese Faktoren können entschieden zur Reduzierung der Reisezeit beitragen.

Ein solches Großprojekt ist oft sehr umfangreich und benötigt eine Vielzahl von Abstimmungsprozessen.

Im kommenden Jahr werden weitere Schritte erfolgen, um das Projekt voran zu treiben.

Zum einen sind verschiedene Abstimmungsgespräche mit den diversen am Projekt beteiligten Behörden und Verwaltungen vorgesehen.

Die Herausforderungen bei der Umsetzung liegen unter anderem darin, dass nicht nur zwei Landkreise, sondern auch mehrere Kommunen involviert sind. Hier muss zunächst sichergestellt werden, dass alle Beteiligten mit im Boot sind. In einem nächsten Schritt wird die Absicht zur Beteiligung in Vereinbarung festgehalten. Es soll unter anderem vereinbart werden, dass

die Kosten für die Untersuchung der prinzipiellen Machbarkeit einer Schnellverbindung zwischen den beiden Kreisen und den beiden großen Städte aufgeteilt werden. Alle Kommunen sollen des Weiteren im Vorfeld zur Machbarkeitsuntersuchung zustimmen, dass sie ermittelte Maßnahmen in ihrer Baulast auch umsetzen werden.

Sobald die Bereitschaft aller Projektbeteiligten in Vereinbarungen festgehalten wurde, kann der Landkreis Marburg-Biedenkopf federführend einen Antrag auf Förderung bei Hessen Mobil stellen. Nach Erhalt des Förderbescheides können die Leistungen für die Machbarkeitsstudie ausgeschrieben und an ein Planungsbüro vergeben werden. Die Studie soll unter anderem klären, welche Trasse weiter beplant werden soll und wer die Baulastträger für die jeweiligen Abschnitte sein werden. Auf Grundlage der Studie müssen weitere Vereinbarungen getroffen und schließlich eine Detailplanung beauftragt werden. Für eine Studie mit dem zu erwartenden Umfang ist mit einer Bearbeitungszeit von zwei bis drei Jahren zu rechnen.

3.3 Maßnahmen in Baulast des Bundes und des Landes

Nicht nur die Kommunen und der Landkreis Marburg-Biedenkopf, sondern auch das Land und der Bund, vertreten durch Hessen Mobil, übernehmen die Verantwortung für die Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrsentwicklungsplans (RVEP). Darüber hinaus wird durch Hessen Mobil auch an der Schließung von Radverkehrslücken gearbeitet, um den Radverkehr weiter zu stärken.

Maßnahmen in Baulast des Bundes und des Landes

Nr.	Kommune	von Ort	nach Ort	Maßnahme in Stichworten	Status*
LT01	Lahntal	Caldern	Sportplatz Caldern	Straßenbegleitender Radweg entlang der L3092	3
N/A	Marburg	Marburg Lahnberge	Marburg Kernstadt	Erschließung der Lahnberge für den Radverkehr	3
MAR00	Marburg	Marburg-Cap-pel	Hof Capelle	Bau eines straßenbegleitenden Radweges entlang der L3125	3
WE02	Wetter	Amönau	Wetter	Bau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der L3091	5
DT01	Dautphetal	Herzhausen	Mornshausen	Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbin-dung zur B453	3
LT02	Lahntal	Caldern	Sterzhausen	Planung einer hochwasser-freien Radroute parallel zur B62 Bearbeitung durch die Kommune	3
CÖ09/ LT07	Cölbe/Lahntal	Cölbe	LT-Göttingen	Straßenbegleitend zur B62, Anbindung „Cölber Eck“	3
N/A	Cölbe/Lahntal	Cölbe	LT-Göttingen	„Blaues Wunder“	5
LH03/ W01	Lohra/Weimar	Lohra	Niederwalgern	Schnelle Route zwischen Lohra und Niederwalgern, Bahnradweg L3061 Bearbeitung durch die Kommunen	3
AM01	Amöneburg	Rüdigheim	Kirchhain	Lückenschluss R6 nördlich Ziegelhütte, parallel L3073	3
HM01	Marburg/ Lahntal	Marbach	Caldern	Neubau Rad-/Gehweg ent-lang der L3092 über Görz-hausen	3
FN04/ W06	Fronhausen/ Weimar	Fronhausen	Niederwalgern	Anlage eines Radwegs pa-rallel der L3093/Main-We-ser-Bahn	3
WO01/ RAU01 /WO02/ RAU02	Wohratal/Rau-schenberg	Albshausen	Josbach	Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbin-dung Bearbeitung durch die Kommune	3
N/A	Stadtallendorf	Innenstadt	Innenstadt	Radweg im Zuge der L3290 OD, Hauptstr./Bahn-hofstr.	3
BID01/ BRE01	Bie-denkopf/Brei-denbach	Biedenkopf	Breidenbach	Bau eines straßenbeglei-tenden Radweges entlang der B253	1
WE01/ MÜ07/ LT06	Wetter/Münch-hausen/Lahn-tal	Lahntal/Göttin-gen	Frankenberg (Eder)	Straßenbegleitender Rad-weg entlang der B252 (alt)	1
EBS04	Ebsdorfer-grund	Roßberg	Wermertshau-sen	Straßenbegleitender Rad-weg entlang der L3225	0
*Status: 0 – Ohne Bearbeitung, 1 – in Vorbereitung, 2 – in Ausschreibung, 3 - Planung beauftragt, 4 – In Bau, 5 – Fertigge-stellt, P – Pausiert					

Tabelle 2: Maßnahmen in Baulast des Bundes und des Landes

3.4 Kommunale Zusammenarbeit zwischen dem Landkreis und den Kommunen

Ein enger Austausch sowie eine stetige Abstimmung mit den Städten und Gemeinden im Landkreis war bereits bei der Erstellung des RVEP und ist auch in der Planung und Umsetzung der Radverkehrsmaßnahmen von besonderer Wichtigkeit. Während die Kommunen auf ihren jeweiligen Flächen eigenständig planen und bauen können, ist der Landkreis bei den Maßnahmen in seiner Baulast auf Unterstützung durch die Kommunen sowohl bei Flächen wie auch bei der Ansprache der örtlichen Akteure angewiesen.

Das Team Radverkehr versucht daher die Kommunen und die kommunalen Ansprechpersonen so früh wie möglich in den Planungsprozess zu integrieren und gemeinsam Lösungswege zu finden.

Bei den nachfolgenden vier Kommunen hat sich im Laufe der letzten Jahre ein besonders enger Austausch ausgebildet, über welchen gute Fortschritte sowohl bei den kommunalen sowie auch bei den Landkreismaßnahmen erreicht werden konnte.

3.4.1 Universitätsstadt Marburg

Als wortwörtliches Zentrum im Landkreis verlaufen besonders viele der Maßnahmen in Baulast des Landkreises in Richtung der Universitätsstadt Marburg bzw. zwischen deren Stadtteilen. Schon früh im RVEP-Prozess wurden daher mit der Universitätsstadt Maßnahmen abgestimmt und in die Planung aufgenommen.

Seit dem Jahr 2024 wurden die Abstimmungen intensiviert und durch regelmäßige Jour-Fixe zwischen dem Team Radverkehr und dem Fachbereich Tiefbau der Universitätsstadt Aufgaben im Rahmen der einzelnen Planungen effizienter verteilt und so auch Synergieeffekte erzielt.

Zum Ende des Jahres 2025 sind insgesamt 15 Radwegmaßnahmen im Stadtgebiet in Bearbeitung:

- Dagobertshausen "Salzköppel"
- Moischt - Hof Capelle
- Allna - Hermershausen
- Hermershausen - Einhausen
- Einhausen - Wehrshausen
- Niederweimar - Gisselberg

- Cyriaxweimar - Haddamshausen
- Hermershausen - Neuhöfe
- Neuhöfe - Ockershausen
- Dagobertshausen – K72 (Wehrshausen)
- Einhausen - Dagobertshausen
- Dilschhausen - Einhausen
- Schröck - Bauerbach
- Oberer Rothenberg (K71)
- Wehrshausen - L3092

Der Bearbeitungsstand der einzelnen Maßnahmen kann im Kap. 3.1 sowie in den Maßnahmensteckbriefen im Anhang eingesehen werden.

3.4.2 Zusammenarbeit Stadt Gladenbach

Über den Runden Tisch Radverkehr des Zukunftsforums Gladenbach wird seit Jahren intensiv an der Weiterentwicklung der Radinfrastruktur gearbeitet. Die Teams Radverkehr und Nahmobilität nehmen regelmäßig an den Sitzungen des Runden Tisches teil, informieren dort zu laufenden Maßnahmen des Kreises im Stadtgebiet und unterstützen bzw. beraten bei Vorhaben der Stadt.

Besonders hervorzuheben ist hierbei die intensive Beschäftigung mit den Maßnahmen im Radverkehrskonzept für die Kernstadt Gladenbach. Gemeinsam konnte die Vielzahl an Projektvorschlägen priorisiert und in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen eingeteilt werden. Im Ergebnis konnten so direkt Maßnahmen umgesetzt werden, welche einen nur geringen finanziellen und personellen Aufwand erzeugt haben, aber für den Radverkehr von großem Nutzen sind. Beispielsweise sind Öffnungen diverser Einbahnstraßen, die Freigabe von Sackgassen sowie bestimmter Wirtschaftswege für den Radverkehr durch eine klare Beschilderung zu nennen.

Auch verschiedene Radwegemaßnahmen wie der Ausbau des Salzböderadweges bei Mornshausen werden durch die intensive Beratung im Rahmen des Runden Tisches effektiv vorangebracht.

Das Erfolgsrezept des Runden Tisches besteht dabei aus seiner Zusammensetzung mit Vertreter*innen aus der Kommunalpolitik sowie engagierten Bürger*innen. So werden einerseits immer wieder auch neue Aspekte für den Radverkehr in das Gremium gebracht und andererseits die politische Einigkeit erzielt, welche notwendig ist, um die Projekte auch umsetzen zu können.

Machbarkeitsuntersuchung Radweg zur B453 zwischen Runzhausen und Amelose

Im Oktober 2024 haben die Stadt Gladenbach, die Gemeinde Dautphetal und der Landkreis Marburg-Biedenkopf beschlossen, durch die Erstellung einer Machbarkeitsuntersuchung den ersten Schritt für eine mögliche Radwegeverbindung zwischen Runzhausen und Amelose zur B453 zu gehen. Durch diese sollte die Verbindung bei einer neuen Dringlichkeitsbewertung für Radwegemaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen die notwendige Priorisierung erhalten, um dann durch Hessen Mobil umgesetzt werden zu können.

Das beauftragte Planungsbüro hat im Laufe des Jahres 2025 verschiedene denkbare Trassenvarianten untersucht. Diese sehen Verbindungen direkt straßenbegleitend zur B453 vor, welche auch als priorisierte Varianten gewertet werden, aber auch Varianten auf vorhandenen Wirtschaftswegen, sowie Kombinationen aus beiden Verläufen. Diese sind auf den folgenden Abbildungen dargestellt:

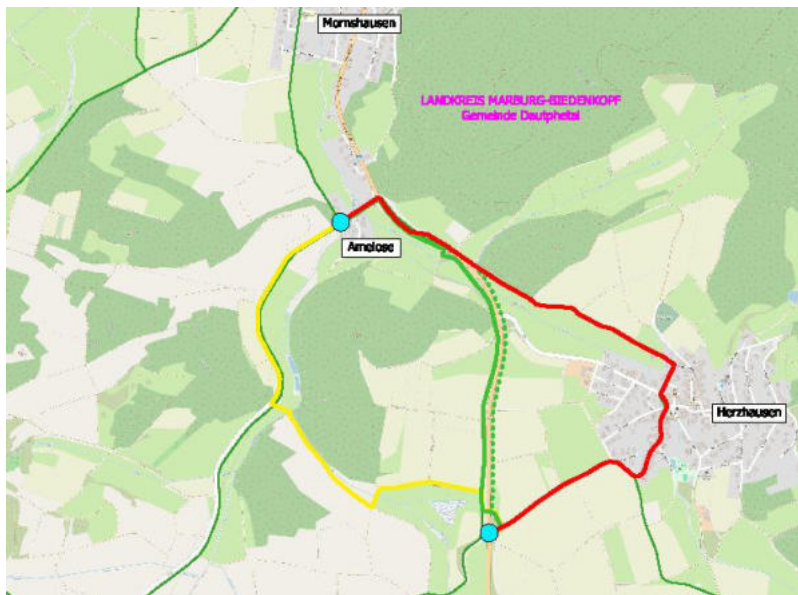


Abbildung 3: Machbarkeitsuntersuchung Radweg Runzhausen - Amelose, Abschnitt Nord (Quelle: HS Ingenieure Gießen)

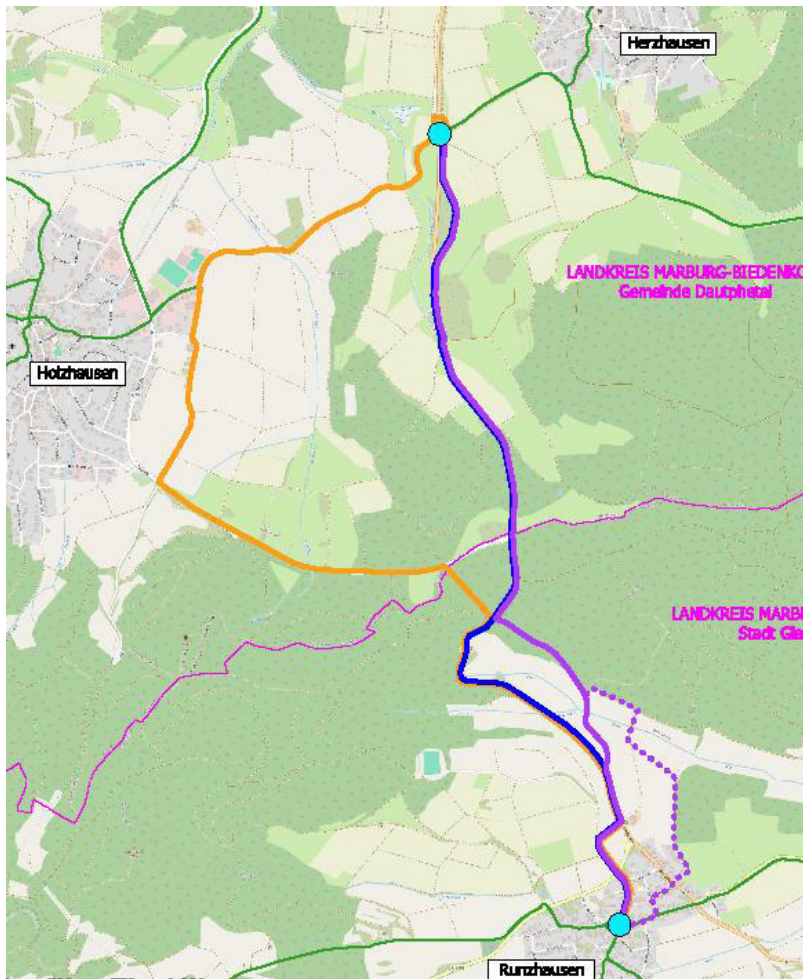


Abbildung 4: Machbarkeitsuntersuchung Radweg Runzhausen - Amelose, Abschnitt Süd (Quelle: HS Ingenieure Gießen)

Zum Ende 2025 war die Ausarbeitung bzw. Finalisierung der Machbarkeitsuntersuchung noch in Bearbeitung, eine finale Vorstellung wird voraussichtlich Anfang 2026 geschehen.

3.4.3 Zusammenarbeit Stadt Neustadt

Auch die Stadt Neustadt hat im Zuge der Erarbeitung ihres Rad- und Fußverkehrskonzeptes einen Arbeitskreis gebildet, der erstens den Prozess begleiten sollte und zweitens die Entwicklungen gemeinsam mit der Verwaltung fortlaufend steuert. Die Teams Radverkehr und Nahmobilität sind auch bei diesen Arbeitskreissitzungen beratend und berichtend zugegen.

Einige Maßnahmen konnte die Stadt bereits aktiv angehen und mit der Planung beginnen bzw. bereits umsetzen. So beispielsweise die Installation von Rad-Service-Stationen beim KuBÜZ und beim Rathaus, Fahrradabstellanlagen beim Waldstadion, die Entfernung von Durchgangssperren oder die Ausweitung von Tempo 30 km/h-Bereichen.

Insbesondere bei den Abstimmungen zu den innerörtlichen Maßnahmen konnte das Team Nahmobilität verschiedentlich unterstützen. Konkret bei den Themen:

- Fahrradstraßen
- Barrierefreiheit
- Fußgängerüberwege
- Fahrradabstellanlagen
- Ausweisung Tempo 30

3.4.4 Kooperationsprojekt Schutzstreifen Kirchhain

Wie im Radverkehrsbericht 2024 (s. Kap. 4.1) dargestellt, konnte das gemeinsame Projekt des Landkreises und der Stadt Kirchhain mit der Fertigstellung der Machbarkeitsuntersuchung für die Einrichtung von Schutzstreifen auf den Straßen Röthestraße, Hindenburgstraße und Niederrheinische Straße (jeweils Kreisstraße 14) sowie der Alsfelderstraße (Gemeindestraße) Ende 2024 abgeschlossen werden. Auf Grundlage der durch die Hochschule Darmstadt erstellten Studie haben sich im Frühjahr 2025 sowohl die Stadt Kirchhain sowie der Landkreis zunächst intern und anschließend auch gemeinsam über eine Priorisierung und ein Vorgehen zur Planung und Umsetzung der Maßnahmen abgestimmt.

Höchste Priorität hat dabei bei allen Beteiligten die Überplanung der Röthestraße. Hierbei soll im Rahmen eines Verkehrsversuches die Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen in Kombination mit einer verengten Kernfahrbahn und Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h erprobt werden. Als Vorbild hierzu dient der „Verkehrsversuch Industriestraße“ in Heusenstamm. Hier wurde, ebenso wissenschaftlich begleitet von der HS Darmstadt, auf einer Länge von ca. 510 m die Fahrbahn entsprechend dem folgenden Schaubild umgestaltet:

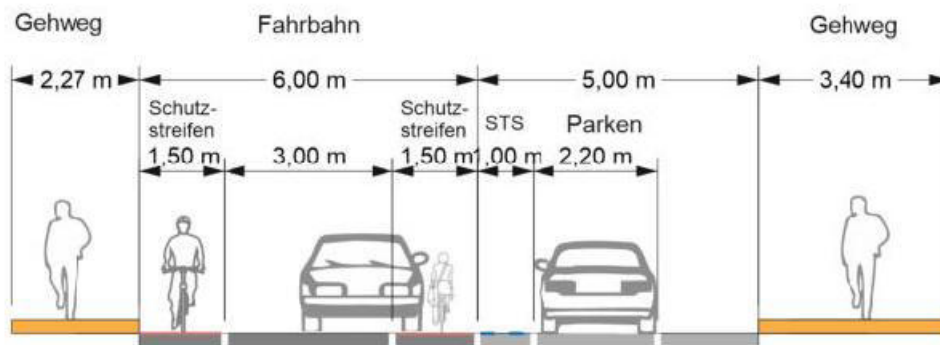


Abbildung 5: Straßenaufteilung Verkehrsversuch Heusenstamm (Quelle: Kehrner, HS Darmstadt)

Ein Begegnungsverkehr von bspw. zwei Pkw ist so auf der Fahrbahn nicht möglich, weshalb auf die Schutzstreifen ausgewichen werden muss. Sofern hier Radfahrende unterwegs sind, muss der Pkw-Verkehr hinter diesem bleiben bis ein sicheres Überholen wieder möglich ist. Das Ergebnis des Verkehrsversuchs Heusenstamm zeigt, dass diese Straßenaufteilung nach kurzer Eingewöhnungszeit gut funktioniert und auch, dass der Radverkehr seither deutlich zugenommen hat.

Die Röthestraße als eine der Hauptzubringerstraßen zum Schulstandort soll durch diese Umgestaltung zum einen für den Radverkehr attraktiver, aber vor allem auch sicherer werden.

Zum Ende des Jahres beraten Stadt und Landkreis über Art und Umfang der Ausführung. Angebote für verschiedene Ausführungsvarianten liegen vor. Die Ausführung soll nach Möglichkeit im ersten Halbjahr 2026 begonnen werden.

3.5 Maßnahmen in Baulast der Kommunen

Neben den Maßnahmen in Baulast des Landkreises sowie in Baulast des Landes und Bundes enthält der RVEP auch Maßnahmen, die im Verantwortungsbereich der Kommunen liegen. Dazu zählen Verbindungen entlang oder auf Gemeindestraßen, auf Wirtschaftswegen der Kommunen und die Führungen des Radverkehrs innerhalb der Kommunen. Diese Verbindungen verknüpfen oft die überörtlichen Teile des Netzes miteinander und gewährleisten so seine Durchgängigkeit. Etwa ein Drittel der Maßnahmen des RVEP zählt zu den Verbindungen in kommunaler Baulast. Maßnahmen die bereits von den Kommunen angegangen werden und wurden, sind in der folgenden Tabelle mit ihren Bearbeitungsständen aufgelistet.

Für ausführlichere Informationen wird auf das Geoinformationssystem (GIS) des Landkreises verwiesen. Dort werden wichtige Dokumente zu den einzelnen Planungsständen hinterlegt: <https://gis.marburg-biedenkopf.de/project/radverkehrsentwicklungsplan>

Maßnahmen in Baulast der Landkreiskommunen (in alphabetischer Sortierung)

Nr.	Kommune	von Ort	nach Ort	Maßnahme in Stichworten	Status*
AM08	Amöneburg	Roßdorf	KI-Kleinseelheim	Ausbau vorhandener Wege	5
N/A	Cölbe	Bürgeln	Betziesdorf	Optimierung der Oberfläche, Ausbau zum Rad- und Wirtschaftsweg; Federführung Cölbe	5
*Status: 0 – Ohne Bearbeitung, 1 – in Vorbereitung, 2 – in Ausschreibung, 3 - Planung beauftragt, 4 – In Bau, 5 – Fertiggestellt, P – pausiert					

Nr.	Kommune	von Ort	nach Ort	Maßnahme in Stichworten	Status*
DT09/STE02	Dautphetal	Holzhausen	STE-Obereisenhausen (STE2)	Optimierung der Oberfläche	1
EBS05	Ebsdorfergrund	Ebsdorf	Beltershausen	Ausbau vorh. Wirtschaftsweg (evtl. Förderung AfB)	5
EBS06	Ebsdorfergrund	Ebsdorf	Heskem	Ausbau vorh. Wirtschaftsweg - "Lange Hessen" (evtl. Förderung AfB)	5
KI02	Kirchhain	Schönbach	CÖ-Bürgeln	Nutzung vorh. Feldweg/Waldweg, Kostenschätzung liegt schon vor	5
N/A	Kirchhain/Stadtallendorf	Emsdorf	Langenstein	Ausbesserung bestehender Wirtschaftswege	4
MAR20	Marburg	Moischt	Schröck	Ertüchtigung eines Wirtschaftsweges	5
MAR28	Marburg	Moischt	Wittelsberg	Ertüchtigung eines Wirtschaftsweges, neue Maßnahme im RVEP	1
NEU03	Neustadt	Mengsberg	Florshain	Optimierung der aktuellen Radroute, Oberfläche	5
N/A	Neustadt	Neustadt	Wiera		3-4
W05	Weimar	Niederweimar	Wenkbach	Ergebnisoffene Prüfung einer optimierten Route	5
W11	Weimar	Allna	Oberweimar	Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbindung	5
W12	Weimar	Allna	GL – Frieberts-hausen	Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbindung	5
W14	Weimar	Kehna	Stedebach	Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbindung	5
W19	Weimar	Oberweimar	Niederwalgern	Prüfung der vorh. Radroute auf Sicherheit, direkte Anbindung über das Schulgelände	5
W21	Weimar	Oberweimar	Wenkbach	Prüfung der vorh. Radroute auf Sicherheit (vorh. Feldwege)	5
WE05	Wetter	Treisbach	Oberndorf	Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbindung, Oberfläche	1
WE06	Wetter	Treisbach	BID-Engelbach	Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbindung, Oberfläche	5/0 ⁴

*Status: 0 – Ohne Bearbeitung, 1 – in Vorbereitung, 2 – in Ausschreibung, 3 - Planung beauftragt, 4 – In Bau, 5 – Fertiggestellt, P – pausiert

⁴ Der erste Teil aus Treisbach kommend ist hergestellt. Der westliche Teil muss noch gemacht werden.

Nr.	Kommune	von Ort	nach Ort	Maßnahme in Stichworten	Status*
WE09	Wetter	Wetter	Oberrosphe	Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbin-dung, Oberfläche	0
WE12	Wetter	Todenhausen	MÜ-Simtshau-sen	Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbin-dung, Ausbau des Spur-wegs	1
*Status: 0 – Ohne Bearbeitung, 1 – in Vorbereitung, 2 – in Ausschreibung, 3 - Planung beauftragt, 4 – In Bau, 5 – Fertigge-stellt, P – pausiert					

Tabelle 3: Maßnahmen in Baulast der Landkreiskommunen

Eine Verbindung in Baulast des Landes oder des Bundes, die in der Priorisierung von Hessen Mobil eine eher untergeordnete Rolle spielt, kann für eine Kommune die wichtigste oder sogar einzige Möglichkeit sein, an das übergeordnete Netz angebunden zu werden. Häufig gehen diese Maßnahmen mit einem erhöhten Planungsaufwand einher. Um den Umsetzungsprozess zu beschleunigen und eine Umsetzung wahrscheinlicher zu machen, planen einige Kommunen in Abstimmung mit Hessen Mobil Maßnahmen entlang von Bundes- und Landesstraßen. Die Projekte in Baulast anderer, die durch die Kommunen im Landkreis federführend betreut werden, können in der folgenden Tabelle eingesehen werden.

Maßnahmen unter Federführung der Landkreiskommunen

Nr.	Kommune	von Ort	nach Ort	Maßnahme in Stichworten	Status
EN02	Bad Endbach	Hartenrod	Eisemroth (LDK)	Nutzung der ehem. Bahntrasse als Radweg inkl. Tunnelbauwerk	3 P
EBS01	Ebsdorfergrund	Dreihausen	Roßberg	Entlang der K45 / L3125	5
EBS04	Ebsdorfergrund	Roßberg	Wermerts-hausen	Entlang der L3125, Zubrin-ger zum Jugendwaldheim Roßberg, Waldkindergar-ten	1
FN04/ W06	Fronhausen	Fronhausen	Weimar – Niederwalgern	Anlage eines Radwegs pa-rallel der L3093/Main-We-ser-Bahn	3
KI05	Kirchhain	Betziesdorf	Sindersfeld	Prüfung einer alltagstaugli-chen Route, umgesetzt als wassergebundene Decke, Asphaltierung der Strecke entlang der Kreisstraße wird durch den LK weiter-hin geprüft	5
*Status: 0 – Ohne Bearbeitung, 1 – in Vorbereitung, 2 – in Ausschreibung, 3 - Planung beauftragt, 4 – In Bau, 5 – Fertigge-stellt, P - pausiert					

Nr.	Kommune	von Ort	nach Ort	Maßnahme in Stichworten	Status
WO01/ RAU01	Rauschenberg	Josbach	WO - Halsdorf (WO1)	Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbin-dung	3
WO02/ RAU02	Rauschenberg	Albshausen	WO - Halsdorf (WO2)	Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbin-dung	3
*Status: 0 – Ohne Bearbeitung, 1 – in Vorbereitung, 2 – in Ausschreibung, 3 - Planung beauftragt, 4 – In Bau, 5 – Fertigge-stellt, P - pausiert					

Tabelle 4: Maßnahmen unter Federführung der Landkreiskommunen

3.6 Fahrradstraßen

Die Einrichtung von Fahrradstraßen hat in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen. Insbesondere im innerörtlichen Bereich sind diese ein probates Mittel, um den Radverkehr ohne größere bauliche Maßnahmen zu führen.

Definiert sind Fahrradstraßen als Straßen, die grundsätzlich für den Radverkehr (sowie „Elektrokleinstfahrzeuge“) vorbehalten sind. Andere Fahrzeuge wie beispielsweise Pkws, Motorräder oder Traktoren dürfen diese Straßen nicht befahren. Letzteres kann jedoch durch das Anbringen von Zusatzzeichen wie etwa „Anlieger frei“ oder „Kfz-Verkehr frei“ zugelassen werden.

Gleich welcher Regelung dürfen Radfahrende auf Fahrradstraßen nebeneinanderfahren und haben Vorrang gegenüber anderen Verkehrsarten. Dabei gilt für alle Verkehrsteilnehmenden Tempo 30 km/h. Pkws müssen, wenn nötig, hinter dem Radverkehr bleiben.

Gemäß StVO ist die Einrichtung von Fahrradstraßen auf Straßen mit folgenden Merkmalen zulässig:

- Straßen mit einer hohen Fahrradverkehrsdichte,
- Straßen mit einer zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte,
- Straßen mit einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder
- Straßen mit lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kfz-Verkehr

Noch eher selten sind Fahrradstraßen derzeit außerorts. Allerdings kann unter bestimmten Umständen die Einrichtung außerörtlicher Fahrradstraßen ebenfalls sinnvoll sein. Beispielsweise als einzige Möglichkeit, den Radverkehr zwischen zwei Orten sicher führen zu können, weil die Anlage eines baulich getrennten Radweges aufgrund von Restriktionen oder mangels verfügbarer Flächen nicht möglich ist.

Aktuell plant der Landkreis bei zwei laufenden Maßnahmen die Einrichtung von Fahrradstraßen. Dies sind die Maßnahmen Mardorf – Amöneburg und Caldern – Kernbach. Details zum Sachstand beider Maßnahmen werden in den jeweiligen Steckbriefen im Anhang erläutert.

Insbesondere bei der Verbindung Caldern – Kernbach ist die Lösung einer Fahrradstraße auf der K75 nach erfolgter Untersuchung weiterer denkbarer Varianten für einen gesonderten alltagstauglichen Radweg als einzige Möglichkeit verblieben. Aufgrund der vorhandenen Topographie sowie verschiedener Schutzgebiete und der Lage im Überschwemmungsbereich der Lahn wäre es, wenn überhaupt, nur unter beträchtlichem Aufwand möglich, einen Radweg zu bauen. Da aber die Straße nur eine sehr geringe Bedeutung für den Kfz-Verkehr hat, zudem auch schon im Bestand bestimmte Fahrzeuge für die Nutzung ausschließt und gleichzeitig als Trasse des Lahnradweges für den Radverkehr von außergewöhnlich hoher Bedeutung ist, erfüllt diese Variante alle oben genannten Kriterien.

Auch innerorts wird derzeit in verschiedenen Städten und Gemeinden über die Einrichtung von Fahrradstraßen nachgedacht bzw. an einigen Stellen auch schon umgesetzt. Bekanntestes Projekt ist hierbei wohl die Leopold-Lucas-Straße in Marburg, in der im Abschnitt vor den Schulen die Straße entsprechend umgestaltet wurde. Autos dürfen die Straße zwar weiterhin nutzen, können aber Radfahrende nicht mehr überholen, was die Sicherheit für den Radverkehr deutlich erhöht.

3.7 Radzählstellen

Die in 2024 neu gebauten Dauerzählstellen befinden sich weiterhin im Probebetrieb und werden daher aktuell noch nicht im Datenportal angezeigt. Die Daten sollen nach Prüfung und Abnahme der Dauerzählstellen freigeschaltet werden. Hessen Mobil hat angekündigt, dass die Bauabnahmen in 2026 durchgeführt werden sollen. Ein genauer Termin für die Freischaltung wurde noch nicht bekannt gegeben. Die Daten der bereits 2022 errichteten Zählstellen können nach wie vor auf der Plattform des Herstellers Eco Counter eingesehen werden: <https://hessen-mobil.eco-counter.com/>. Dort werden unter anderem die täglichen Zählungen sowie das Wetter an den jeweiligen Tagen dargestellt.

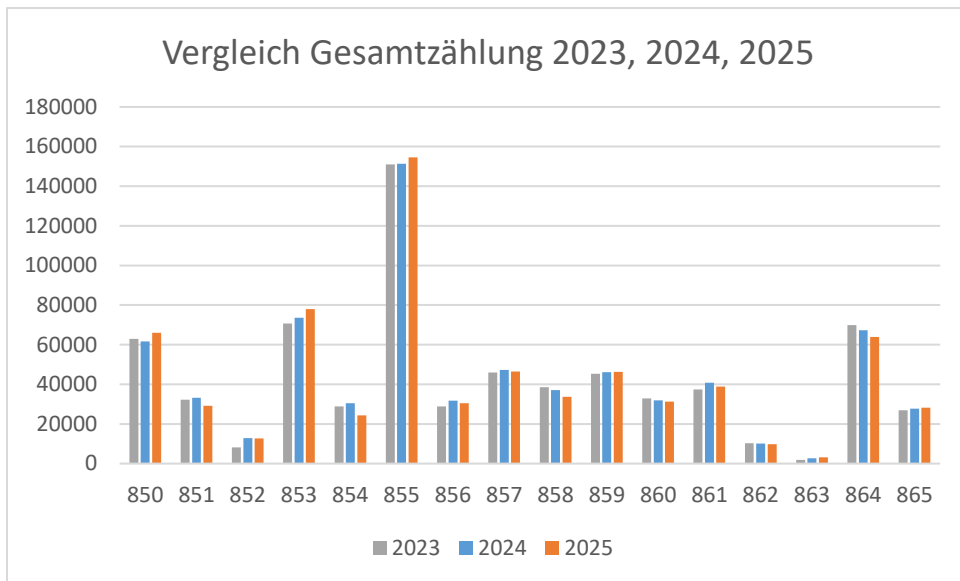


Abb. 6: Vergleich Zählzeiten 2023, 2024, 2025

Im Vergleich zum Vorjahr haben die Dauerzählstellen im Landkreis 1% weniger Radfahrende gezählt. Damit liegen die Zählungen zwar über den Werten aus 2023, der Aufwärtstrend aus 2024 konnte jedoch nicht beibehalten werden. Wie das Diagramm veranschaulicht, bleiben die Zahlen insgesamt stabil.

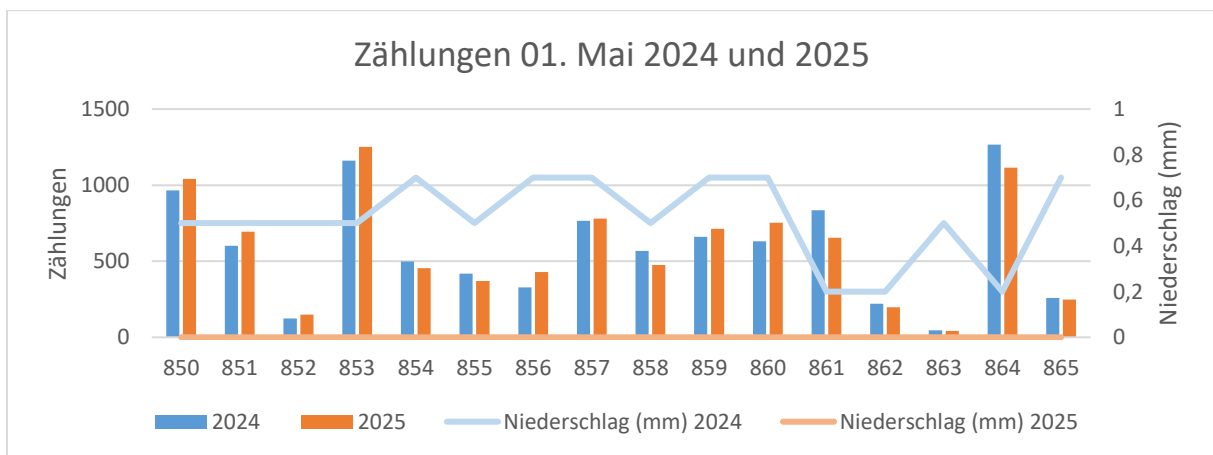


Abb. 7: Vergleich Zählzeiten 01. Mai 2024 und 2025

Auch die Zahlen am 01. Mai, einem der stärksten Tage im Jahr, blieben annähernd unverändert. Je nach Standort ergaben sich jedoch deutliche Änderungen. Einen Zusammenhang mit dem Wetter⁵ scheint es hierbei nicht zu geben, da in beiden Jahren die Temperaturen in etwa gleich waren und es nur wenig (2024) bzw. gar keinen Niederschlag gab (2025).

3.8 Abstellanlagen an Bahnhöfen – Sachstand

Radabstellanlagen sind ein wichtiger Baustein der Alltagsradinfrastruktur. Insbesondere an Bahnhöfen leisten Abstellanlagen einen großen Beitrag dazu, das Fahrrad mit dem ÖPNV zu kombinieren und damit den Umstieg hin zu nachhaltigen Verkehrsmitteln zu erleichtern. Ein erhöhter Diebstahl- und Wetterschutz macht es zudem auch für Nutzende von hochwertigen Fahrrädern attraktiv, längere Strecken zum Bahnhof bzw. zur Haltestelle zu fahren und dann in den SPNV umzusteigen.



Abb 8: Doppelstockparker (Quelle: Bike+Ride Offensive)

⁵ Die Wetterdaten, die laut Eco Counter für die Analyse in Eco-Visio genutzt werden, sind Wetterdaten von <https://www.worldweatheronline.com>. Die angezeigten Daten beruhen auf Wettervorhersagen für die genaue Position der Zählstelle mit stündlicher Auflösung. Die angezeigten Wetterdaten sind also keine gemessenen Werte. Dieses Vorgehen wird gewählt, da es zu wenige Wetterstationen im Landkreis gibt und sich diese in bis zu 10 km Entfernung zu einzelnen Zählstellen befinden können.

In den vergangenen Radverkehrsberichten wurde bereits über das gemeinsame Projekt des Landkreises und mehrerer Kommunen berichtet, Radabstellanlagen an Bahnhöfen zu errichten. Aufgrund der notwendigen Prüfung vieler einzelner Faktoren stellte sich die Standortfindung und Planung als sehr komplex und damit auch zeitintensiv dar. Für mehrere Standorte konnte dies in 2025 jedoch abgeschlossen werden, sodass diese in 2026 in die Umsetzung gehen können. Dies sind die Radabstellanlagen an den Bahnhöfen Stadtallendorf, Bürgeln, Fronhausen, Wetter und Buchenau.

Der ursprünglich identifizierte Platz für eine Abstellanlagen am Bahnhof in Kirchhain steht kurzfristig nicht zur Verfügung, sodass dort eine neue geeignete Stelle identifiziert werden muss.

Die Standortprüfung am Bahnhof Friedensdorf ist seitens der Deutschen Bahn noch nicht abgeschlossen. Mit einem positiven Ergebnis wird im Laufe des Jahres 2026 gerechnet.

Neben den Abstellanlagen an den Bahnhöfen bzw. Haltestellen arbeitet das Team Radverkehr gemeinsam mit dem Fachbereich Schul- und Gebäudemanagement daran, auch an den kreiseigenen Liegenschaften und Schulen mehr und sicherere Radabstellanlagen zu errichten. Nach der Ermittlung von Bedarfen und Standorten sollen diese ebenfalls im Laufe des Jahres 2026 in die Umsetzung gehen.

3.9 Wartung Radwegweisung

Auch in Zeiten der Digitalisierung bietet die radwegweisende Beschilderung Radfahrenden nach wie vor eine Möglichkeit zur Orientierung. Zudem macht sie den Radverkehr sichtbar und signalisiert ein durchdachtes und durchgängiges Netz. Bevor eine Beschilderung erfolgen kann, müssen Ziele definiert und Routen zur Erreichung dieser Ziele ausgemacht werden. Diese Arbeitsschritte sind im Landkreis bereits erfolgt und das Netz beinhaltet sowohl touristische Routen als auch Alltagsradverbindungen. Eine Beschilderung ist flächendeckend vorhanden und wurde in der Vergangenheit bereits verdichtet. Dennoch ist eine regelmäßige Überprüfung und Überarbeitung des Beschilderungsnetzes notwendig, da sich das Radverkehrsnetz des Landkreises fortlaufend weiterentwickelt. Neue Verbindungen oder Ziele kommen hinzu, andere verlieren an Bedeutung. Auch können Wegweiser beschädigt werden, wachsen zu oder verwittern. Zudem werden die gängigen Regelwerke für die Radwegweisung fortlaufend angepasst. Einige Vorgaben für die auszuweisenden Fernziele wurden durch Hessen Mobil in den letzten Jahren angepasst. Die Wegweisung in Baulast des Landes wurde dahingehend schon geändert. Die restlichen Schilder im Landkreis verweisen noch auf die alten Ziele. Diese Veränderungen müssen aufgegriffen und die Beschilderung entsprechend

angepasst werden. sollen der Ausbaustandard sowie die Zustände der Radrouten im Landkreis flächendeckend erfasst werden, um die zukünftige Wartung des Radnetzes koordinieren zu können.



Abb. 9: Landrat Jens Womelsdorf und Planerin Pia Füssgen (Quelle: Landkreis Marburg-Biedenkopf)

Der Auftrag für die Überprüfung und Überplanung der Radwegweisung im Landkreis wurde an das Planungsbüro VIA aus Köln vergeben. Das Büro hat langjährige Erfahrung im Bereich Wegweisung. Beispielsweise wurde das Spezialprogramm VP-Info, welches die Grundlage für die zentrale Radwegweisungsdatenbank in Hessen bildet, von VIA entwickelt. Im Landkreis war das Büro bereits in den Kommunen Neustadt und Stadtallendorf tätig.

Im Anschluss an das Auftaktgespräch im November 2025 mit dem Team Radverkehr und Landrat Jens Womelsdorf, verschafft sich das Planungsbüro zunächst digital einen Überblick über die aktuell vorhandene Wegweisung. Dies erfolgt über die bereits erwähnte Radwegweisungsdatenbank des Landes, in welcher die gesamte hessische Radwegweisung erfasst und gewartet wird. Eine baulastträgerübergreifende Zusammenarbeit und Planung ist für die Gewährleistung der Durchgängigkeit des Netzes unerlässlich. Um Hinweise aus den Kommunen in diesem frühen Schritt bereits einarbeiten zu können, wird im Frühjahr 2026 ein GIS mit der Möglichkeit zur Kommentierung zur Verfügung gestellt. Auf Grundlage dieser ersten Sichtung

werden Befahrungen durchgeführt. Auch hierbei sollen die jeweiligen Interessengruppen bei Bedarf eingebunden werden. Neue Schilderstandorte müssen beispielsweise mit den Kommunen bzw. anderen Beteiligten abgestimmt werden. Die Befahrungen dienen auch dazu, den digitalen und den tatsächlichen Bestand abzugleichen sowie erste Abstimmungen für eventuell notwendige Überplanungen zu unternehmen.

Auf Grundlage der Befahrungen und Abstimmungen wird eine Planung erstellt, die zur baulichen Umsetzung der Wartung genutzt werden kann. Hierfür werden Genehmigungen für die Errichtung neuer Wegweiser eingeholt, Druckdateien für die Herstellung der Wegweiser erstellt, eine Massenliste sowie eine Aufgabenliste für die Ausschreibung der Baumaßnahmen erarbeitet. Zur Finanzierung der Bauarbeiten wird das Team Radverkehr erneut einen Antrag bei Hessen Mobil stellen. Nach Erhalt des Förderbescheides können die Leistungen für die Herstellung und die Montage der Beschilderung vergeben werden.

Im Anschluss an die Installation sowie die Wartungsarbeiten werden erneut Befahrungen vorgenommen, um die Arbeiten im Gelände mit dem Kataster abzugleichen und eine Mängelliste aufzunehmen. Nach einer eventuellen Nachmontage wird die komplette Dokumentation digital in der Radwegweisungsdatenbank erfasst. Aufgrund der Größe des Radnetzes sowie den umfangreichen Abstimmungen geht das Team Radverkehr von einer Bearbeitungszeit von zwei Jahren für das gesamte Projekt aus.

4. Innerstädtische Radverkehrskonzepte

Die Erstellung der Radverkehrskonzepte für die Kernstädte der Mittelstädte im Landkreis war eine der ersten Maßnahmen, welche nach Fertigstellung des Radverkehrsentwicklungsplans (RVEP) umgesetzt und abgeschlossen wurden. Die einzelnen Radverkehrskonzepte können auf der Beteiligungsplattform des Landkreises unter <https://mein-marburg-biedenkopf.de/radverkehrsentwicklung/innenstadtkonzepte> eingesehen und abgerufen werden. Fortschritte und Entwicklungen in den Städten werden seither in den Radverkehrsberichten beschrieben.

Die Teams Radverkehr und Nahmobilität unterstützen die Kommunen bei der Vorbereitung und Umsetzung von Maßnahmen aus den Konzepten.

Nachfolgend soll ein kurzer Sachstand zu den in 2025 bearbeiteten oder umgesetzten Maßnahmen in den Kommunen gegeben werden. Dabei werden auch die Städte und Gemeinden betrachtet, welche eigene Fuß-, Radverkehrs- und Mobilitätskonzepte erstellt haben. Zu beachten ist jedoch, dass aufgrund der aktuell angespannten kommunalen Haushaltssituation die Bearbeitung und Umsetzung von Maßnahmen ggf. nur begrenzt möglich ist.

Stadt Amöneburg

Aufgrund der angespannten Haushaltssituation konnte in der Stadt Amöneburg im Jahr 2025 keine Maßnahme umgesetzt werden.

Stadt Biedenkopf

Im Gebiet der Kernstadt Biedenkopf wurden auch in 2025 wieder verschiedene Einbahnstraßen hinsichtlich der Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung geprüft. Aufgrund von Sicherheitsbedenken oder nicht ausreichenden Breiten war eine Freigabe jedoch nicht bei allen Einbahnstraßen möglich.

Weiterhin plant die Stadt Biedenkopf die Umgestaltung des Marktplatztes. Hierbei sollen auch die Belange des Radverkehrs bzw. der Nahmobilität berücksichtigt werden.

Stadt Gladenbach

Gemeinsam mit dem Team Nahmobilität hat die Stadt Gladenbach die Maßnahmen aus dem innerstädtischen Radverkehrskonzept detaillierter durchgearbeitet und dabei mit Blick auf Dringlichkeit, Umsetzbarkeit und Kosten eine Priorisierung erstellt. Diese wurde in den Sitzungen des Runden Tisches Radverkehr der Zukunftswerkstatt Gladenbach diskutiert. Die Prüfung, welche der Maßnahmen zu Beginn in die Umsetzung gehen soll, obliegt der Stadtverwaltung.

Stadt Kirchhain

Im Gebiet der Kernstadt Kirchhain wurde hauptsächlich an dem Projekt Schutzstreifen für die Röthestraße, Hindenburgstraße und Niederrheinische Straße (jeweils Kreisstraße 14) sowie die Alsfelderstraße weitergearbeitet.

Insbesondere für die Röthestraße, in welcher die Konzeption der Hochschule Darmstadt sowie auch die nachfolgenden Abstimmungen den Verkehrsversuch beidseitiger Schutzstreifen mit verengter Kernfahrbahn vorsieht, bestehen für die weitere Planung und Umsetzung jedoch noch einige offene Punkte. So muss beispielsweise noch abgestimmt werden, wie mit den diversen Knotenpunkten entlang der Strecke umgegangen werden soll. Da bei der Markierung als Verkehrsversuch die Möglichkeit bleibt, dass nach Abschluss des Versuchs eine andere Lösung umgesetzt werden muss, sollen bei verschiedenen vorgeschlagenen Umbaumaßnahmen (bspw. Kreisverkehr anstatt Kreuzung „Am Steinbachsgraben“) zunächst noch sicherere temporäre Lösungen gefunden werden.

Stadt Neustadt

Die Stadt Neustadt hat die Erstellung ihres Fuß- und Radverkehrskonzept Ende 2024 abgeschlossen. In 2025 wurden bereits einige der Maßnahmenvorschläge geprüft und z.T. umgesetzt. Darunter bspw. die Öffnung von durchfahrtsgesperrten Straßen für den Radverkehr oder die Prüfung der Einrichtung von Fahrradstraßen. Die Stadt ist dabei in engem Austausch mit den Teams Radverkehr und Nahmobilität und wird unterstützt durch einen regelmäßig tagenden Arbeitskreis Radverkehr.

Stadt Stadtallendorf

In der Kernstadt Stadtallendorf hat man ebenfalls verstärkt die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr bearbeitet.

Für die beiden Radwegemaßnahmen „Am Scheidfeld“ und entlang der „Wetzlarer Straße“ sind nach Verzögerungen bei der Förderantragstellung die Planungsleistungen vergeben worden.

Stadt Wetter

Die Stadt Wetter konnte in 2025 zunächst noch keine Maßnahme aus dem Radverkehrskonzept umsetzen. Jedoch wurde Ende des Jahres die Initiative zur Gründung eines „Runden Tisches Radverkehr“ ähnlich der Stadt Gladenbach auf den Weg gebracht. Dieser ist zum Jahresende in Vorbereitung und soll in 2026 offiziell gegründet werden.

Gemeinde Cölbe

Eine der Maßnahmen mit der höchsten Dringlichkeit aus dem RVEP sowie im Nahmobilitäts-Check ist die Ortsdurchfahrt Cölbe (L3089, Kasseler Str.). Eine erste Abstimmung zur Überarbeitung der Straße fand bereits in 2024 statt. Daraufhin hat Hessen Mobil den Entwurf für eine Markierung von Schutzstreifen erarbeitet, zu dem die Kommune, die Straßenverkehrsbehörden sowie das Team Radverkehr Stellung genommen haben. Die Bearbeitung der Rückmeldungen wurde zum Ende des Jahres 2025 vorgestellt, ein erneuter Abstimmungstermin ist für Anfang 2026 vorgesehen. In 2026 soll auch die Umsetzung der Markierungslösung stattfinden.

Gemeinde Lahntal

Gemeinsam mit dem Team Nahmobilität hat die Gemeinde über verschiedene Maßnahmenvorschläge diskutiert. In die Umsetzung konnte in 2025 jedoch noch keine Maßnahme gehen.

Gemeinde Weimar

In der Gemeinde Weimar wurden verschiedene Radverkehrsmaßnahmen in 2025 weiterbearbeitet. Neben kleineren Maßnahmen wie der Öffnung von Einbahnstraßen wurde bspw. auch ein Wirtschaftsweg parallel zur Bahnlinie in Wenkbach saniert und damit für den Radverkehr verbessert. Auch für die Bearbeitung der Radwegeführung in Argenstein konnten weitere Fortschritte bzgl. der notwendigen Abstimmungen erzielt werden.

5. Projekte zur Förderung des Radverkehrs

5.1 STADTRADELN 2025 – Der Landkreis radelt für den Klimaschutz

Das STADTRADELN 2025 im Landkreis Marburg-Biedenkopf ist mit großer Beteiligung und erfreulichen Ergebnissen zu Ende gegangen. Zahlreiche Bürger*innen haben vom 24. Mai bis zum 13. Juni ihre Alltagswege klimafreundlich mit dem Fahrrad zurückgelegt und damit ein starkes Zeichen für den Umwelt- und Klimaschutz gesetzt.

Insgesamt wurden im gesamten Landkreis über 390.127 Kilometer mit dem Fahrrad zurückgelegt, was verglichen mit der Nutzung des motorisierten Individualverkehrs einer Einsparung von rund 64 Tonnen CO₂ entspricht. 1.885 aktive Radler*innen in 127 Teams, darunter allein 1.274 Radelnde in 69 Teams aus Marburg, haben mit ihrem Engagement maßgeblich zu diesem Erfolg beigetragen. Im Vergleich zum Vorjahr konnten kreisweit 176 Teilnehmende und 16.993 geradelte Kilometer mehr gezählt werden. Die Teilnehmenden der Stadt Marburg erradelten rund 250.000 Kilometer in fast 20.000 Fahrten – was allein rund 42 Tonnen CO₂-Einsparung bedeutet.



Abb. 10: Siegerehrung STADTRADELN 2025 am Kreishaus (Quelle: Landkreis Marburg-Biedenkopf)

Bei der Siegerehrung im Kreishaus in Marburg-Cappel ehrten Landrat Jens Womelsdorf, Marburgs Bürgermeisterin Nadine Bernshausen und Wetters 1. Stadtrat Uwe Kühnel gemeinsam die erfolgreichsten Teams, Schulen und Einzelradler*innen des Landkreises, Marburgs und Wetters. Andere Kommunen haben z.T. Siegerehrungen eigenständig vorgenommen. Landrat Jens Womelsdorf betonte: „Die Beteiligung zeigt eindrucksvoll, dass viele Menschen in unserem Landkreis bereit sind, für den Klimaschutz aktiv zu werden. Radfahren schützt nicht nur das Klima, sondern macht den Alltag auch gesünder und lebenswerter.“ Die Stadt Marburg unterstützte das Engagement gezielt mit Fördergeldern für den Ausbau von Fahrradinfrastruktur an Schulen – bereitgestellt durch die Sparkasse Marburg-Biedenkopf – sowie mit Gartencenter-Gutscheinen und Rikschafahrten des Citypastorals für die besten Einzelwertungs-Gewinner*innen.

Insgesamt nahmen 17 der 22 Kommunen des Landkreises am STADTRADELN teil. Die Siegerehrung wurde erstmals gemeinsam mit der Stadt Marburg und der Stadt Wetter im Kreishaus in Marburg-Cappel gefeiert. Neben kleinen Gewinnen, die aufgrund der Haushaltslage in diesem Jahr etwas reduzierter ausfielen, wurden zudem auch Upcycling-Wanderpokale an die besten Teams und Einzelradler*innen im Kreis vergeben.

Trotz aller Erfolge bleibt noch Entwicklungsspielraum: Im hessenweiten Vergleich liegt der Landkreis Marburg-Biedenkopf derzeit auf Platz 11, hinter anderen ländlich geprägten Regionen wie dem Landkreis Kassel, Waldeck-Frankenberg und dem Landkreis Gießen.



Abb. 11: STADTRADELN-Pokal (Quelle: Landkreis Marburg-Biedenkopf)

Die Sieger*innen im Überblick

Top-Teams des Landkreises nach Gesamtkilometern:

1. Lahnberge-Radeln: 17.805 Kilometer
2. Mitarbeitende Landkreis MR-BID: 7.919 Kilometer
3. Die fidelen Ranzesprinter: 7.875 Kilometer

Top-Teams der Universitätsstadt Marburg nach Gesamtkilometern:

1. Steinmühle Internat und Schule: 32.666 Kilometer
2. Gravelbande Marburg: 27.423 Kilometer
3. Behringwerke Marburg: 25.022 Kilometer

Top-Teams des Landkreises pro Kopf:

1. Die auf der Felge fahren: 2.496,8 Kilometer pro Person
2. Reckless Bikers: 1 055,9 Kilometer pro Person
3. WFSB: 927,1 Kilometer pro Person

Top-Teams der Universitätsstadt Marburg pro Kopf:

1. RSV Marburg: 4.266 Kilometer pro Person
2. Eintracht: 1.

Aktivste Einzelradler*innen des Landkreises

1. S. Biehl mit 2.809,0 Kilometer
2. G. Seibe mit 2.688,1 Kilometer
3. H. Scholz 2.184,5 Kilometer

Aktivste Einzelradlerin der Stadt Wetter

1. H. Achenbach mit 1.004,2 Kilometer

Beste Schulen beim SCHULRADELN:

1. Gesamtschule Niederwalgern: 7.164,4 Kilometer
2. Alfred-Wegener-Schule Kirchhain: 1.146,2 Kilometer
3. Berufliche Schulen Biedenkopf: 722,6 Kilometer

Beste Kommune:

Neustadt (Hessen) mit 31.073 Kilometern

Aktivstes Unternehmen:

Lebenshilfe Marburg-Biedenkopf e.V. mit 5.862,5 Kilometer

Hintergrund: STADTRADELN

STADTRADELN ist eine internationale Kampagne des Klima-Bündnis, bei der Kommunen über einen Zeitraum von drei Wochen ihre Fahrradkilometer sammeln, um den Klimaschutz und den Radverkehr zu fördern.

5.2 Lastenradverleihsystem des Landkreises

Das Projekt „Freie Lasten“ ist eine Initiative des Vereins *freie RÄDER* e.V., der im Jahr 2017 mit dem Ziel gegründet wurde, zu einer klimafreundlichen und sozial gerechten Mobilität in der Stadt Marburg sowie im Landkreis Marburg-Biedenkopf beizutragen.

Im Rahmen einer Kooperation zwischen dem Landkreis Marburg-Biedenkopf und *freie RÄDER* e.V. wurden im Frühjahr 2022 fünf motorisierte Lastenräder beschafft, die seither an verschiedenen Standorten im Landkreis öffentlich zugänglich sind.

Im Folgenden wird die Entwicklung des Projektes seit Projektstart dargelegt. Für das vergangene Jahr wird der Auswertungszeitraum vom 10.10.2024 bis zum 10.10.2025 herangezogen.

Ausleihstationen

Schon vor Beginn des Projektes im April 2022 konnten 5 interessierte Stationen gewonnen werden, die jeweils ein Rad betreuen. Seit Projektstart kam es bereits zu mehreren Umzügen der Landkreisträder (siehe hierzu Tabelle 5).

Zu Beginn des Auswertungszeitraums befanden sich Stationen in Caldern (Lahntal), Stausebach (Kirchhain), Göttingen (Lahntal) und Weidenhausen (Gladenbach). Eine neue Station in Heskem-Mölln war zu dem Zeitpunkt bereits in Planung. Innerhalb des Auswertungszeitraums wurden die nachfolgend beschriebenen Umzüge durchgeführt.

Nach dem Auszug des Lastenrads „Rumpelstilzchen“ aus seiner Station in Dreihausen (03.2024) stand es zunächst für einige Monate vorübergehend an der Station in Göttingen. Im Oktober 2024 war „Rumpelstilzchen“ dann Teil einer Ausstellung in Marburg. Nach dem Winter wurde das Rad schließlich im Mai 2025 dauerhaft an seine neue Station, das Grundbad in Heskem-Mölln, umgezogen.

Aufgrund von niedrigen Nutzungszahlen und Unzuverlässigkeit bei der Station in Göttingen, wurde der Standort im Juli 2025 aufgegeben. An dem Rad „Herr Nielson“ mussten zunächst verschiedene Wartungsarbeiten durchgeführt werden. Zusätzlich wurde das Rad im Juli 2025 für die Tour de Natur genutzt. Der Kontakt mit einer neuen Station in Dautphetal-Friedensdorf wurde aufgenommen und der Umzug bereits im Oktober 2025 durchgeführt.

Die Stationen Caldern, Stausebach und Weidenhausen-Gladenbach blieben bestehen.

Station	Zeitraum	Lastenrad
Caldern	Seit 09.2022	Frau Holle
Schwabendorf	04.2022 – 08.2022	Frau Holle
Stausebach	Seit 04.2022	Frau Mahlzahl
Dautphetal-Friedensdorf	Seit 10.2025	Herr Nielson
Göttingen	09.2024 – 10.2025	Herr Nielson
Wolfshausen	04.2022 – 07.2024	Herr Nielson
Heskem-Mölln	Seit 05.2025	Rumpelstilzchen
Göttingen	04.2024 – 09.2024	Rumpelstilzchen
Ebsdorfergrund-Dreihausen	03.2022 – 03.2024	Rumpelstilzchen
Weidenhausen-Gladenbach	Seit 04.2022	Tatatuk

Tabelle 5: Übersicht bisheriger Stationen der Lastenräder

Buchungszahlen

Die Buchungszahlen von „Frau Holle“ sind im Jahr 2025 gegenüber den Jahren 2024 und 2023 weiter gesunken. „Frau Mahlzahn“, „Tatatuk“ und „Herr Nielson“ zeigen im Vergleich zum Vorjahr einen leichten Anstieg der Buchungszahlen. Die Buchungszahlen von „Rumpelstilzchen“ blieben konstant aber auf einem sehr niedrigen Niveau, was allerdings auf die eingeschränkte Verfügbarkeit des Rades durch mehrere Umzüge zurückgeführt werden kann (siehe Abbildung 11).

Da sich der Auswertungszeitraum für den Bericht an den Landkreis immer auf den Zeitraum von Oktober des Vorjahres bis Oktober des aktuellen Jahres bezieht, wurden in Abbildung 11 die Ausleihen innerhalb der Auswertungszeiträume verglichen.

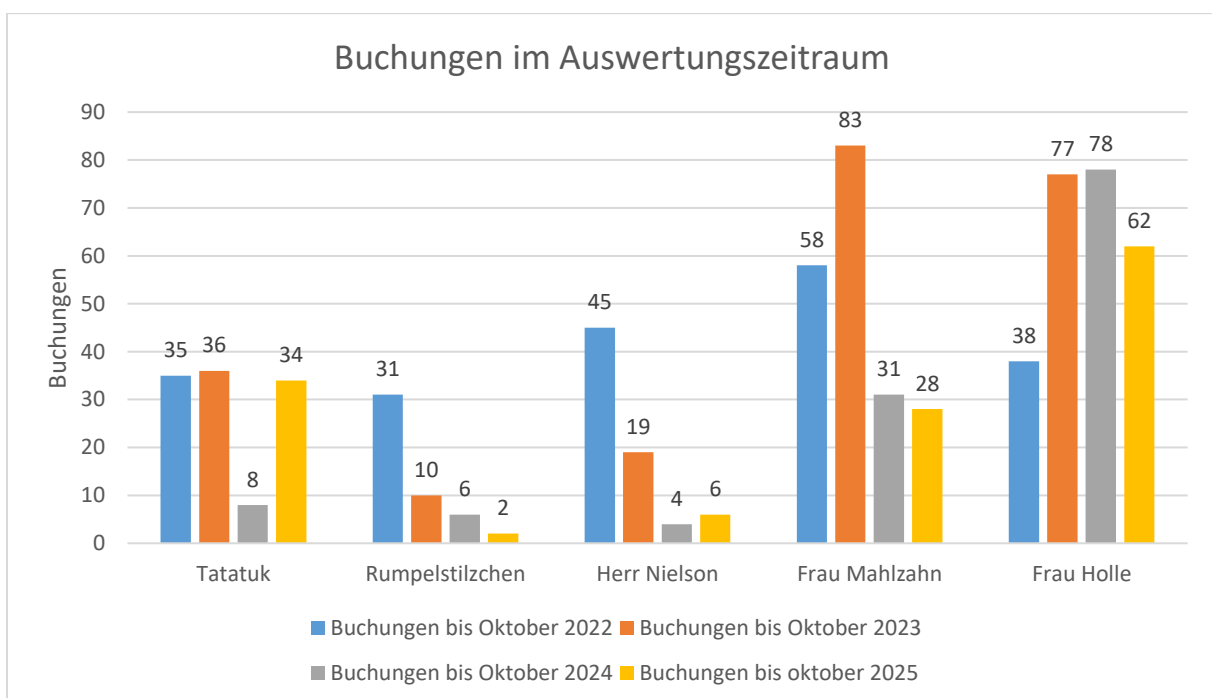


Abb. 12: Buchungen im Auswertungszeitraum

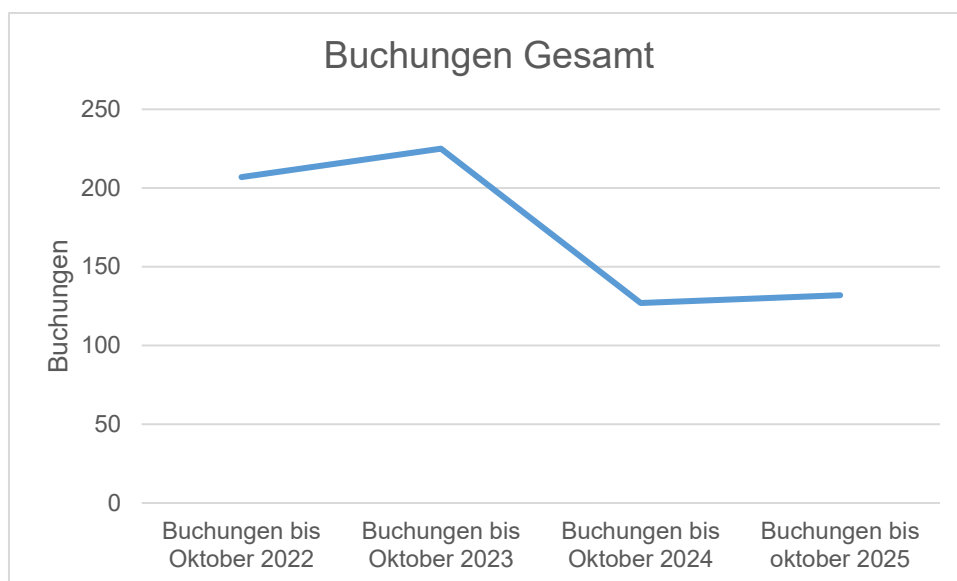


Abb. 13: Buchungen besamt seit Projektstart

Gefahrene Kilometer

In Abbildung 13 ist erkennbar, dass der Anstieg der gefahrenen Kilometer von „Frau Holle“ im aktuellen Auswertungszeitraum weitgehend konstant geblieben ist. Insgesamt wurden mit dem Rad ähnlich viele Kilometer zurückgelegt wie in den vorangegangenen Berichtszeiträumen. Bei „Herr Nielson“ zeigt sich hingegen ein leichter Anstieg der gefahrenen Kilometer, was im Zusammenhang mit dem bereits beschriebenen moderaten Zuwachs der Ausleihen und der Teilnahme an der Tour de Natur im Jahr 2025 steht. Sowohl „Frau Mahlzahn“ als auch „Rumpelstilzchen“ verzeichnen im Vergleich zum Vorjahr einen geringfügigen Rückgang der gefahrenen Kilometer. „Tatatuk“ weist nach dem im Jahr 2024 erfolgten Motortausch im aktuellen Auswertungszeitraum einen Kilometerstand von 3.648 km auf.

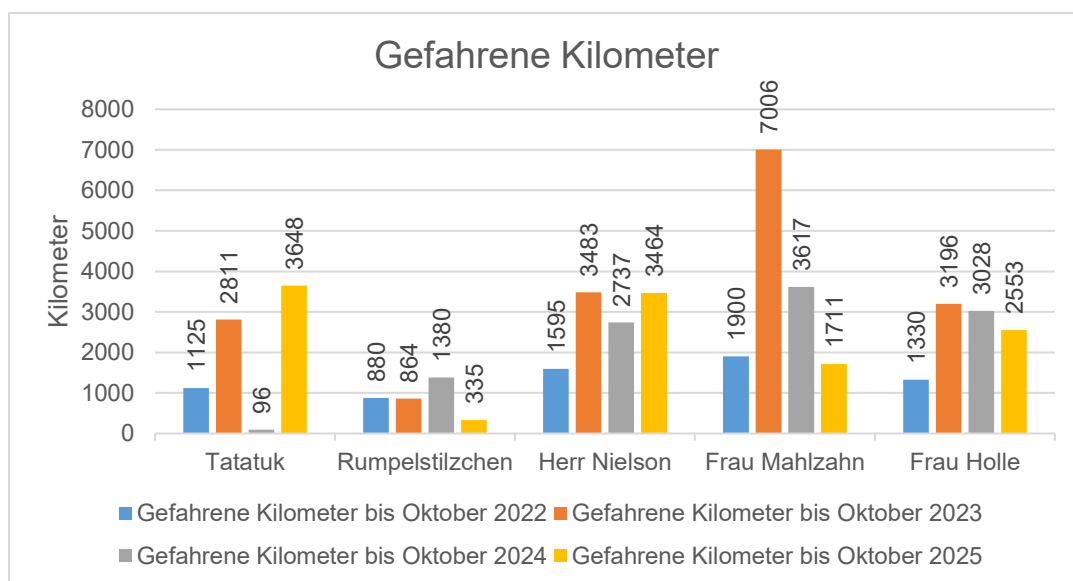


Abb. 14: Gefahrene Kilometer je Lastenrad

Zusammenfassung und Ausblick

Seit Beginn der Kooperation mit dem Landkreis im Jahr 2022 stehen fünf motorisierte Lastenräder an verschiedenen Standorten im Kreisgebiet zur Verfügung. Im Berichtszeitraum Oktober 2024 bis Oktober 2025 kam es zu mehreren Standortanpassungen, um die Auslastung zu verbessern: Während die Stationen in Caldern, Stausebach und Weidenhausen bestehen blieben, zog das Rad „Rumpelstilzchen“ nach Ebsdorfergrund-Mölln um, und „Herr Nielson“ wird künftig in Dautphetal-Friedensdorf stationiert. Des Weiteren wurde versucht die Räder mehr ins Bewusstsein der Bürger*innen des Landkreises zu bringen. So stand z.B. eines der Räder beim Pflanzenmarkt in Langendorf für Probe- und Lieferfahrten zur Verfügung.

Von 1892 registrierten Nutzenden auf der Buchungsplattform nutzten 30 Personen im Berichtszeitraum die Landkreisräder. Trotz rückläufiger Buchungszahlen im Vergleich zu den Anfangsjahren zeigt sich an einzelnen Standorten eine stabile oder wieder ansteigende Nutzung.

Für die kommende Projektphase ist eine engere Zusammenarbeit zwischen dem Landkreis und dem Verein *freie RÄDER* e.V. geplant, um die Nutzung der Landkreisräder gezielt zu fördern. Schwerpunkte soll hier weiterhin auf einer verstärkten Öffentlichkeitsarbeit, besserer Sichtbarkeit der Ausleihstationen sowie dem Aufbau neuer Kooperationen mit Gemeinden und lokalen Initiativen gelegt werden. Der Umzug des Rades „Herr Nielson“ nach Dautphetal-Friedensdorf soll zur Belebung der Nutzung beitragen. Langfristig bleibt das Ziel, die Lastenradnutzung im gesamten Landkreis zu verstetigen und neue Zielgruppen zu erreichen.

Um für die Verbesserung des Systems neue Ansatzpunkte zu finden, hat das Team Radverkehr in 2025 zusammen mit dem Fachdienst Partizipation, Ehrenamt und Sport sowie dem

Verein *freie RÄDER* e.V. Fragebögen für die Evaluation des Lastenradsystems des Landkreises entwickelt. So soll zum einen mit einem Fragebogen die allgemeine Zufriedenheit der bereits Nutzenden überprüft werden. Dieser Fragebogen soll im Anschluss an jede Ausleihe per Mail an die Nutzenden versendet werden und dem allgemeinen Monitoring des Systems dienen. Auf diese Weise sollen Unstimmigkeiten schneller festgestellt werden. Zum anderen wurde ein weiterer Fragebogen für eine größer angelegte Evaluation erstellt. Diese soll im Frühjahr 2026 gestartet werden. Hier sollen sowohl die Erfahrungen der Nutzenden erfasst, aber auch die Bedenken und Wünsche der Noch-Nicht-Nutzenden aufgenommen werden. Auf Grundlage dieser Ergebnisse können in Zukunft Maßnahmen ergriffen werden, um die Nutzung für noch mehr Bürger*innen attraktiv zu machen.

5.3 Sachstand Fahrradleasings in der Kreisverwaltung

Fahrradleasing über den Arbeitgeber ist bei privaten Unternehmen seit vielen Jahren in der Umsetzung. Auch die Kreisverwaltung hat seit dem 01.07.2023 dieses Angebot für seine angestellten Mitarbeitenden eingeführt. Diese haben damit ebenfalls die Möglichkeit, ein Fahrrad zu erhalten, welches für die Fahrten zur Arbeitsstelle oder auch in der Freizeit genutzt werden kann. Ausgewählt bzw. in Vertrag genommen werden können Fahrräder, Pedelecs oder auch Lastenräder bis zu einem Wert von 7.000 €.

Bis zum Stand 01.12.2025 wurden bereits 133 Leasingverträge abgeschlossen. Der durchschnittliche Preis aller Räder inkl. Zubehör von rund 4.100 € bei einer Preisspanne zwischen 800 und 6.200 € lässt darauf schließen, dass diese auch vermehrt alternativ zu anderen Verkehrsmitteln genutzt werden. Eine genaue Erhebung hierzu liegt bislang jedoch nicht vor.

Der zuständige Fachbereich in der Kreisverwaltung rechnet mit einem weiteren Anstieg der Nachfrage zu Beginn der Fahrradsaison 2026.

6. Netzwerktätigkeit

6.1 Austausch mit den Landkreiskommunen und umliegenden Landkreisen

Austausch mit den Landkreiskommunen

Wie in den vorangegangenen Kapiteln beschrieben, unterstützen die Teams Radverkehr und Nahmobilität die Landkreiskommunen bei der Planung und Umsetzung von Radverkehrsprojekten. Nachfolgend wird beschrieben, in welchen Kommunen in 2025 gemeinsam Beratungen zu möglichen Maßnahmen stattgefunden haben.

Im Radverkehrskonzept der Stadt Wetter wurden einige Lücken im Radverkehrsnetz identifiziert, zu welchen Gespräche aufgenommen wurden. Die Erfahrungen der Stadt Gladenbach haben gezeigt, dass ein Runder Tisch Radverkehr viele Vorteile für die Radverkehrsentwicklung einer Kommune haben kann. Der Bürgermeister der Stadt Wetter befürwortet die Einrichtung einer solchen Austauschplattform und hat die Idee weiterverfolgt. Ende 2025 gab es ein erstes Austauschtreffen mit Engagierten, bei dem die Gründung eines Runden Tisches besprochen wurde und das weitere Vorgehen in der Nahmobilität im Fokus stand.

Am sehr aktiven Runden Tisch Radverkehr Gladenbach hat die Nahmobilitätskoordination im vergangenen Jahr teilgenommen, wenn entsprechende Themen in ihrer Zuständigkeit behandelt wurden. Hierbei stand vor allen Dingen das Radverkehrsentwicklungskonzept im Vordergrund. Aber auch ein Filmabend mit dem Film „Why we cycle“ mit anschließendem Austausch hat stattgefunden. Des Weiteren wurden gemeinsam mit der Stadt Gladenbach und dem Runden Tisch die Maßnahmen aus dem Radverkehrsentwicklungsplan einer Priorisierung unterzogen: Kosten und Machbarkeit wurden nochmals geprüft und eine konkrete Handlungsempfehlung erarbeitet.

Die Stadt Neustadt hat mit Ende des Jahres 2024 das Fuß- und Radverkehrskonzept beschlossen und befindet sich in der Maßnahmenumsetzung. Hier begleitet das Team Nahmobilität in den regelmäßigen Arbeitskreissitzungen und unterstützt die Stadt derzeit bei der Planung von Fahrradstraßen sowie bei den Planungen rund um die Bahnhofstraße.

Zusätzlich wurde das Angebot der Nahmobilitätskoordination im November nochmals in der Bürgermeisterdienstversammlung sowie im Vorfeld den Kolleg*innen der kommunalen Straßenverkehrsbehörden und Ordnungsämter vorgestellt, da festgestellt wurde, dass das kostenfreie Angebot der Nahmobilitätskoordination nicht ausreichend bekannt ist.

Austausch mit Hessen Mobil und anderen Landkreisen

Mit dem Radverkehrsbeauftragten von Hessen Mobil besteht ein regelmäßiger Austausch. Die Zusammenarbeit mit anderen Abteilungen findet themen- bzw. maßnahmenbezogen statt. Daran soll im Jahr 2026 weitergearbeitet werden.

Beim Nahmobilitätskongress in Frankfurt am Main im März 2025 konnte die Nahmobilitätskoordination des Kreises die eigene Arbeitsweise und das aktuelle Angebot als Best Practice vorstellen.



Abb. 15: Frau von Malotki (rechts) beim Nahmobilitätskongress (Quelle: HMWVW – S. Roessler)

Weiterhin wurde Theresa von Malotki in den Lenkungskreis der AGNH Hessen gewählt. Die offizielle Bekanntgabe erfolgt beim nächsten Nahmobilitätskongress in 2026.

Das Netzwerk der Nahmobilitätskoordinierenden innerhalb Hessens konnte in 2025 verstetigt werden. Dazu gab es pro Quartal online einen Austausch, mit einem fachlichen Input oder auch der Möglichkeit, ein Thema einzureichen und dieses dann im Netzwerk zu besprechen. So gab es beispielsweise Austausch zu Radwegen durch den Forst, der Einrichtung von Tempo 30-Strecken innerorts, zu Radwegweisung, Schulmobilität und Mobilitätsstationen. Der jährliche Präsenztermin fand 2025 in Frankenberg statt, wo die Rad- und Fußverkehrsführung besichtigt wurde, welche im Jahr 2025 den Deutschen Fahrradpreis gewonnen hat.

Ein Austausch über das eben genannte hat sich auf Initiative von Thomas Meyer (Radverkehrskoordinator Hessen Mobil Westhessen) in Westhessen etabliert. Dazu kommen die Kolleg*innen aus den Landkreisen Limburg-Weilburg, Lahn-Dill, Gießen und Marburg-Biedenkopf zusammen. Neben dem gemeinsamen STADTRADEL-Zeitraum und der Sternfahrt zum Dutenhofer See gab es zahlreiche weitere Themen, welche die Kolleg*innen gleichermaßen beschäftigen. Hier sind zum Beispiel Radwege auf landwirtschaftlichen Wegen zu nennen.

Die Zukunftswerkstatt Nahmobilität hat sich im vergangenen Jahr mit dem vielschichtigen Thema der Planung und des Baus eines Radweges beschäftigt und aus den Ergebnissen der Werkstatt eine Checkliste erarbeitet, welche allen Kommunen zur Verfügung gestellt worden ist. Im vierten Quartal sollte ein weiteres Treffen zum Thema Barrierefreiheit stattfinden, welches aufgrund weniger Anmeldungen auf Anfang 2026 verschoben wurde. Je nach Interessenlage sind bis zu zwei Termine im Jahr vorgesehen.

6.2 Radverkehrsforum

Auch in 2025 tagte das Radverkehrsforum wieder in einer der Landkreiskommunen. Die Frühjahrssitzung wurde im Ortsteil Schwabendorf der Stadt Rauschenberg abgehalten. Die zweite Sitzung des Jahres wurde hingegen im hybriden Format im Landratsamt abgehalten, um den Mitgliedern aus den entfernteren Teilen des Landkreises die Teilnahme zu erleichtern. Beim Radverkehrsforum des Landkreises handelt es sich vor allen Dingen um ein beratendes Gremium. So stimmt es über die Aufnahme neuer Maßnahmen in den RVEP ab, gibt Impulse für die Entwicklung des Radverkehrs, diskutiert aber auch kritisch die Radverkehrsarbeit im Landkreis.

6.2.1 Bericht der Sitzung am 21. Mai 2025

Die erste Sitzung des Radverkehrsforums in 2025 wurde im DGH in Rauschenberg-Schwabendorf abgehalten. Um der sich anschließenden offenen Radverkehrskonferenz mit dem Schwerpunkt „Lastenräder im ländlichen Raum“ mehr Raum zu geben, wurde bei dieser Sitzung auf einen thematischen Schwerpunkt verzichtet. Begrüßt wurden die Teilnehmenden durch die Rauschenberger Bürgermeisterin Alexandra Klusmann. Bürgermeister Hausmann leitete im Anschluss die Neuwahl des Lenkungsremiums des Radverkehrsforums.

Bisherige Mitglieder des Radverkehrsforums:

- Olaf Hausmann, Bürgermeister der Stadt Kirchhain und Sprecher des Lenkungsremiums

- Andreas Feußner, Gemeinde Dautphetal
- Regine Hassenpflug, Gemeinde Cölbe
- Alexandra Klusmann, ehemals Regionalmanagerin LEADER-Region Marburger Land, jetzt Bürgermeisterin der Stadt Rauschenberg
- Peter Reckling, ehemals Vertreter der Bürgerschaft im RVF, jetzt als Mitglied des VCD
- Tomas Schneider, Kreistagsabgeordneter
- Nils Becker, Nahmobilitätskoordinator LK Marburg-Biedenkopf

Die bisherigen Mitglieder des Lenkungsgremiums stellten sich zur Wiederwahl.

Als neuer Vertreter aus der Bürgerschaft stellte sich Linus Wimbes aus Marburg zur Wahl.

Das Lenkungsgremium wurde per Handzeichen einstimmig gewählt.

Die Mitglieder des Radverkehrsforums stimmten für die Aufnahme der Maßnahme Sindelsfeld – Rauschenberg in den RVEP des Landkreises.

Bürgermeisterin Klusmann verabschiedete die Teilnehmenden und bedankte sich für die Teilnahme an der Sitzung und die konstruktive Mitarbeit.

6.2.2 Bericht der Sitzung am 10. Oktober 2025

Die 15. Sitzung des Radverkehrsforums fand in Hybrid-Form in Tagungsgebäude des Landratsamtes in Marburg statt.

Landrat Jens Womelsdorf eröffnete die Sitzung. Herr Bürgermeister Hausmann begrüßte die Teilnehmenden ebenfalls.

Das Team Radverkehr sowie die Nahmobilitätskoordination gaben einen Überblick über die aktuellen Projektstände. Auch die Radwegeplanungen des Landes Hessen im Landkreis wurden näher erläutert.

Den Themenschwerpunkt des Abends bildeten Best Practice Beispiele sowie die Rolle der Öffentlichkeitsarbeit. Hier stellte zunächst Frau Kehrer, wissenschaftliche Mitarbeiterin der Hochschule Darmstadt, den Verkehrsversuch in Heusenstamm zu einer einstreifigen Kernfahrbahn mit Schutzstreifen vor. Ein ähnlicher Verkehrsversuch ist für die Röthestraße in Kirchhain vorgesehen.

Der zweite Vortragende des Abends war Karsten Dittmar, FBL Planen und Bauen der Universitätsstadt Marburg. Vor der Übernahme der Leitung des Fachbereichs Planen und Bauen in

Marburg war Herr Dittmar in der Stadt Frankenberg für die Umsetzung diverser Radverkehrsprojekte zuständig. In seinem Vortrag ging Herr Dittmar insbesondere auf das Projekt Ederauen-Park ein, gab aber auch einen Ausblick auf die Marburger Projekte in den kommenden Jahren.

Peter Reckling berichtete über die Aktivitäten der AG-Alltagsradeln.

Die Maßnahme Moischt-Wittelsberg wurde in den RVEP aufgenommen.

Landrat Jens Womelsdorf schloss die Sitzung des Radverkehrsforums.

6.3 Radverkehrskonferenz

Die Radverkehrskonferenz wurde ins Leben gerufen, um einerseits über die Radverkehrsentwicklung im Landkreis zu informieren und andererseits um neue Bevölkerungsgruppen zu erreichen und zum Mitmachen bei der Radverkehrsentwicklung im Landkreis zu motivieren. Während das Radverkehrsforum in einem geschlossenen Rahmen stattfindet, steht die Radverkehrskonferenz allen Interessierten offen. Neben der erwähnten Information zu laufenden Maßnahmen und Projekten soll die Radverkehrskonferenz vornehmlich dazu dienen, in den Austausch zu kommen und auf direktem Wege Fragen und Problemstellungen direkt ansprechen zu können. Gerade auch die Aufklärung darüber, welche Faktoren und Arbeitsschritte bei der Planung neuer Radverbindungen zu beachten sind, soll verstärkt Verständnis für die oftmals langen Planungsprozesse schaffen.

6.3.1 Bericht der Radverkehrskonferenz am 30. Oktober 2024

Die offene Radverkehrskonferenz des Landkreises Marburg-Biedenkopf wurde 2025 im DGH in Rauschenberg-Schwabendorf abgehalten. Der Schwerpunkt lag dabei auf dem Thema „Lastenräder im ländlichen Raum“. Die Teilnehmer*innen hatten im Vorfeld zur Konferenz die Möglichkeit unterschiedliche Lastenradmodelle Probe zu fahren. Für fachliche Fragen standen der Lastenradhersteller VIA, der Verein *freie RÄDER* e.V. sowie Alexander Lutz von *cargobike.jetzt* zur Verfügung.

An den Bericht zum Fortschritt der Radverkehrsmaßnahmen im Landkreis schlossen sich Vorträge zum Thema „Lastenräder und ihre Einsatzmöglichkeiten im ländlichen Raum“ an. Die Referenten waren:

- Alexander Lutz, Cargobike.jetzt

- Wolfgang Schuch, *freie RÄDER* e.V. Marburg
- Alexander Trofimow & Tobias Keller, VIA Cargobike, Rauschenberg

Die Dokumentationen der vergangenen Radverkehrskonferenzen können auf der Beteiligungsplattform des Landkreises eingesehen werden: <https://mein-marburg-biedenkopf.de/radverkehrsentwicklung>

6.4 Lenkungsgremium

Bericht 2025

Als das Radverkehrsforum Ende 2016 ins Leben gerufen wurde, war dies ein kluger und neuer Schritt interessierte Bürgerinnen und Bürger direkt in die Diskussionen und Entwicklungen bezüglich des Radverkehrs in unserem Landkreis miteinzubinden. Denn gerade die Radler und Radlerinnen geben wichtige Impulse zum Ausbau unserer Radwege-Infrastruktur im Alltag, auf dem Weg zur Schule und Universität, an die Arbeit oder zum Einkaufen. Diese direkten Hinweise und Erfahrungen helfen nicht nur den verschiedenen Interessengruppen und politischen Parteien, sondern insbesondere auch dem Team Radverkehr des Landkreises in der Entscheidungsfindung, den Radverkehr in unserem Landkreis zu stärken.

Das Lenkungsgremium arbeitet eng und sehr vertrauensvoll mit dem Team Radverkehr zusammen. Wir sehen uns einerseits als „Sprachrohr“ in die Kreisverwaltung hinein, andererseits unterstützen wir in der Kommunikation nach außen, z.B. in die Kommunen und Interessenverbände. Gerne nehmen wir diese Scharnierfunktion beim Radverkehrsforum und den öffentlichen Veranstaltungen wahr.

Im Frühjahr 2025 haben wir uns in Rauschenberg – Schwabendorf ein Bild zum Einsatz von Lastenrädern machen können. Und zwar nicht nur theoretisch, sondern auch im Praxistest. Dies war sicherlich hilfreich, um auch die Nutzung von Lastenrädern im Alltag besser zu verstehen und zukünftig noch besser zu unterstützen.

In unserer Herbstveranstaltung konnten wir interessante Impulse zum fahrradgerechten Aus- und Umbau von Innenstädten am Beispiel von Frankenberg aufnehmen. Die Grundlage dafür ist eine gute, strategische und abgestimmte Verkehrs- und Stadtplanung, die alle Verkehrsteilnehmer ob zu Fuß, auf dem Fahrrad oder mit dem Auto berücksichtigt. Dies ist oftmals gleichbedeutend mit einer Verschiebung des Fokus weg vom Auto. Sicherlich nicht immer eine einfache Diskussion, aber sinnvoll und notwendig.

Darüber hinaus sind wir immer wieder im engen Austausch mit den Städten und Gemeinden im Landkreis, wenn es darum geht, Radwegeprojekte oder Fahrradabstellanlagen zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur zu forcieren. Dabei gilt es auch, die verschiedenen Maßnahmen mit den unterschiedlichen Baulastträgern zu begleiten, die lokalen Hinweise aufzunehmen und zu schauen, wie wir insbesondere auch Kommunen übergreifende Investitionen in den Radverkehr begleiten können. Da mischen wir uns gerne ein und unterstützen.

Positiv stimmt uns, dass auch in diesem Jahr wieder weitere Anregungen zur Weiterentwicklung unseres Radwegenetzes im Landkreis aus den Kommunen an das Radverkehrsforum gemeldet und genehmigt wurden. Diese Entwicklung begrüßen wir sehr. Zeigt es doch, dass das Alltagsradeln immer mehr in der ländlichen Mobilität angekommen ist. Es freut uns unheimlich, dass das Fahrrad nicht mehr nur eine touristische und Freizeitnutzung erfährt, sondern als gesunde, schnelle und attraktive Alternative im Alltag genutzt wird. Daran wollen wir auch in den nächsten Jahren arbeiten und hoffen, dass dieser Fokus auch nach der Kommunalwahl 2026 weiter bestehen wird.

In diesem Sinne freuen wir uns auf einen weiteren guten und zielführenden Austausch mit Ihnen

Olaf Hausmann

Sprecher des Lenkungsgremiums und Bürgermeister der Stadt Kirchhain

.

Anhang

Maßnahmen des Radverkehrsentwicklungsplans des Landkreises nach Kommunen

Stadt Amöneburg				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
AM01	Rüdigheim	Kirchhain	Lückenschluss R 6 nördlich Ziegelhütte, parallel L3073	Land
AM02	Roßdorf	MAR-Schröck (MAR26)	Schnelle Verbindung in Richtung Marburg/Lahnberge entlang der L3289	Land
AM03	Erfurtshausen	Nieder-Ofleiden	Anbindung an den R6	Gemeinde/ Stadt
AM04	Amöneburg	Stadtallendorf	kurze Verbindung zwischen Ziegelhütte und der B62	Gemeinde/ Stadt
AM05	Amöneburg	Kirchhain	Kurze Verbindung zwischen Kesselgasse und der L3073	Gemeinde/ Stadt
AM06	Amöneburg	ATMEN	Anbindung an die geplante Freizeitfläche	Kreis
AM07	Amöneburg	Mardorf / Roßdorf	Radweg entlang K28 und K27, "Lange Hessen"	Kreis
AM08	Roßdorf	KI-Kleinseelheim	Ausbau vorhandener Wege	Gemeinde/ Stadt
AM09	Erfurtshausen	STA-Schweinsberg (STA04)	Entlang der K24, Vorentwurf auf Teilstrecke vorhanden (STA)	Kreis
AM10	Mardorf	Roßdorf	Radweg entlang L3289	Land
AM11	Mardorf	Erfurtshausen	Radweg entlang L3289	Land

Gemeinde Angelburg				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
ANG01	Hirzenhain Bahnhof	Lixfeld	Verlegung Radweg auf ehem. Bahntrasse	Gemeinde/ Stadt
ANG02	Frechenhausen	Gönnern	Anlage Rad- / Gehweg, evtl. Verbreiterung Gehweg südlich von Gönnern	Land
ANG03	Gönnern	Gönnern	Prüfung Mischverkehr (Schutzstreifen / Radfahrstreifen) vom OE bis Abzweig Hauptstraße	Land
ANG04	Gönnern	Steffenberg (STE05)	Straßenbegleitender Radweg entlang der L3042	Land

Gemeinde Bad Endbach				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
EN01	Günterod	Bad Endbach	Schaffung einer alltagstauglichen Radroute, Oberflächenbefestigung	Land/Gemeinde/Stadt
EN02	Hartenrod	Siegbach-Eisemroth	Nutzung der ehem. Bahntrasse als Radweg, inkl. Tunnelbauwerk	Land
EN03	Hartenrod	GL-Erdhausen (GL01)	Nutzung der ehem. Bahntrasse als Radweg, inkl. Überführungen	Land
EN04	Bottenhorn	Hülshof	Schaffung einer alltagstauglichen Radroute, Oberflächenbefestigung	Land/Gemeinde/Stadt
EN05	Bottenhorn	Dernbach	Schaffung einer alltagstauglichen Radroute, Oberflächenbefestigung	Gemeinde/Stadt
EN06	Günterod	Hartenrod	Schaffung einer alltagstauglichen Radroute, Ausbau vorh. Wege	Gemeinde/Stadt
EN07	Bottenhorn	Steinperf	Schaffung einer alltagstauglichen Radroute, teils vorh. Wege	Gemeinde/Stadt
EN08	Bottenhorn	Rachelshausen	Schaffung einer alltagstauglichen Radroute, Ausbau vorh. Wege	Gemeinde/Stadt/Forst

Stadt Biedenkopf				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
BID01	Breidenstein	Breidenbach (BRE01)	Radweg entlang der B253 (Neuaufteilung der Fahrstreifen)	Bund
BID02	Biedenkopf	Bad Laasphe	Neue Führung Lahntalradweg entlang der B62	Bund
BID03	Kombach	DT-Wolfgruben (DT06)	Radfahrgerechte Erneuerung des Brückenbauwerks	Gemeinde/Stadt
BID04	Biedenkopf	Eckelshausen	Neue Führung Lahntalradweg nördlich von Eckelshausen	Gemeinde/Stadt/Bund
BID05	Biedenkopf	Biedenkopf	Angebotsplanung innerhalb der Kernstadt Biedenkopf	Kreis
BID06	Wallau	Wallau	Angebotsplanung innerhalb des Stadtteils Wallau	Kreis
BID07	Wallau	Biedenkopf	Angebotsplanung über Ludwigshütte, teils auf der K109	Kreis

Gemeinde Breidenbach				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
BRE01	Breidenbach	BID-Breidenstein (BDI01)	Radweg entlang der B253 (Neuaufteilung der Fahrstreifen)	Bund
BRE02	Oberdieten	STE-Oberhörlen (STE04)	Prüfung einer Radwegeverbindung in Richtung Steffenberg, STE04	Land
BRE03	Breidenbach	Kleingladenbach	Radwegeverbindung entlang der K107	Kreis

Gemeinde Cölbe				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
CÖ01	Ortsdurchfahrt	Cölbe	Umgestaltung der Ortsdurchfahrt	Land
CÖ02	Schönstadt	WE-Ober- rosphe (WE04)	Schaffung einer alltagstauglichen Rad- wegeverbindung, Oberfläche	Gemeinde/ Stadt/Forst
CÖ03	Cölbe	LT-Sarnau	Optimierung der Oberfläche, derzeit nur Spurweg	Gemeinde/ Stadt
CÖ04	Bürgeln	Cölbe	Optimierung der Routenführung inner- halb von Bürgeln	Gemeinde/ Stadt
CÖ05	Schönstadt	RAU-Bracht (RAU04)	Prüfung einer möglichen Radroute auf oder entlang Kreisstraße 3	Kreis
CÖ06	Schwarzen- born	RAU-Schwa- bendorf (RAU06)	Radweg entlang der B3	Bund
CÖ07	Reddehausen	Schönstadt	Anlage eines Radwegeverbindung pa- rallel zur K5	Kreis
CÖ08	Bürgeln	MAR-Ginsel- dorf (MAR01)	Schaffung einer durchgängigen Rad- wegeverbindung Teils entlang der K34	Kreis
CÖ10	Bürgeln	Betziesdorf (KI15)	Ausbau vorhandener Wege	Gemeinde/ Stadt

Gemeinde Dautphetal				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
DT01	Herzhausen	Mornshausen	Schaffung einer alltagstauglichen Rad- wegeverbindung	Bund
DT02	Hommerts- hausen	Silberg	Schaffung eines Radwegs am Schwin- delbach bzw. K46	Kreis
DT03	Buchenau	Carlshütte	Überarbeitung Radwegeführung R 2 / Lahntalradweg	Gemeinde/ Stadt
DT04	Buchenau	Elmshausen	Überarbeitung Radwegeführung R 2 / Lahntalradweg, evtl. straßenbeglei- tende Führung	Kreis
DT05	Dautphe	Silberg	Schaffung einer alltagstauglichen Rad- wegeverbindung nördlich der K39	Kreis
DT06	Wolfgruben	BID-Kombach (BID03)	Radfahrgerechte Erneuerung des Brü- ckenbauwerks	Gemeinde/ Stadt
DT07	Holzhausen	GL-Runzhau- sen (GL05)	Anlage einer Radroute, Ergebnisoffene Variantenprüfung entlang der B453	Bund
DT08	Dautphe	Dautphe	Radwegeangebot innerhalb der Orts- lage	Bund
DT09	Holzhausen	STE-Oberei- senhausen (STE02)	Optimierung der Oberfläche	Forst
DT10	Amicamp	STE-Oberei- senhausen (STE06)	Optimierung der Oberfläche	Gemeinde/ Stadt

Gemeinde Ebsdorfergrund				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
EBS01	Dreihausen	Roßberg	Entlang der K45 / L3125	Land/Kreis
EBS02	Heskem-Mölln	Dreihausen	Lückenschluss nördlich der K43 entlang der L3125	Land
EBS03	Wittelsberg	KI-Kleinseelheim (KI14)	Ausbau vorh. Wirtschaftsweg	Gemeinde/Stadt
EBS04	Roßberg	Wermertshausen	Entlang der L3125, Zubringer zum Jugendwaldheim Roßberg, Waldkindergarten	Land
EBS05	Ebsdorf	Beltershausen	Ausbau vorh. Wirtschaftsweg	Gemeinde/Stadt
EBS06	Ebsdorf	Heskem	Ausbau vorh. Wirtschaftsweg - "Lange Hessen"	Gemeinde/Stadt

Gemeinde Fronhausen				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
FN01	Holzhausen	W-Stedebach	Optimierung der aktuellen Radroute, Oberfläche	Gemeinde/Stadt
FN02	Oberwalgern	Fronhausen	Anlage eines Radwegs entlang der L3048	Land
FN03	Fronhausen	Salzböden	Anlage eines Radwegs parallel der L3093 / Main-Weser-Bahn	Land
FN04	Fronhausen	Niederwalgern (W06)	Anlage eines Radwegs parallel der L3093 / Main-Weser-Bahn	Land
FN05	Hassenhausen	Hassenhausen	Lückenschluss straßenbegleitender Radweg entlang der L3048	Land
FN06	Bellnhausen	W-Roth (W07)	Optimierung der aktuellen Radroute, Oberfläche	Gemeinde/Stadt

Stadt Gladenbach				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
GL01	Erdhausen	EN-Hartenrod (EN3)	Radweg auf der ehem. Bahntrasse	Bund/Land
GL02	Mornshausen	Gladenbach	Radweg auf der Bahntrasse entlang der Ortslage Mornshausen, L3048	Gemeinde/Stadt
GL04	Gladenbach	Rüchenbach	Ausbau vorh. Wege entlang der B255, Querung der B255 an der K114	Gemeinde/Stadt/Bund ⁶
GL05	Runzhausen	DT-Holzhausen (DT07)	Anlage einer Radroute, Ergebnisoffene Variantenprüfung entlang der B453	Bund
GL06	Bellnhausen	Sinkershhausen	Ausbau einer Radroute nördlich der Allna	Gemeinde/Stadt
GL07	Frohnhausen	Sinkershhausen	Ausbau einer Radroute nördlich der Allna, Grunderwerb	Kreis
GL08	Frohnhausen	Friebertshausen	Anlage einer Radroute, Ergebnisoffene Variantenprüfung nördlich der K66	Kreis
GL09	Gladenbach	LH-Willershausen (LH09)	Anlage eines Radwegs entlang der B255	Bund
GL10	Rüchenbach	Friebertshausen	Ausbau einer Radroute südlich der K115	Kreis

⁶ Bei dieser Maßnahme muss die Baulast im Rahmen der Voruntersuchung überprüft werden

Stadt Gladenbach				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
GL11	Bellnhausen	Gladenbach	Ausbau einer Radroute, Sichere Querung der B453	Gemeinde/ Stadt/Kreis
GL12	Gladenbach	Gladenbach	Angebotsplanung innerhalb der Kernstadts Gladenbach, Innenstadtkonzept	Kreis

Stadt Kirchhain				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
KI00	Kirchhain	Stadtallendorf	K14, straßenbegleitender Radweg	Kreis
KI01	Sindersfeld	Rauschenberg (RAU07)	Schaffung einer alltagstauglichen Radverbindung	Gemeinde/ Stadt
KI03	Kleinseelheim	MAR-Schröck (MAR04)	Ausbau vorhandener Wege zwischen Ziegeleistraße und Kläranlage	Gemeinde/ Stadt
KI04	Kirchhain	Niederklein (STA15)	Entlang der B62	Bund
KI05	Sindersfeld	Betzisdorf	Prüfung einer alltagstauglichen Radroute	Kreis
KI06	Sindersfeld	Stausebach	Nutzung vorh. Waldweg?	Gemeinde/ Stadt/Forst
KI08	Emsdorf	Burgholz	Prüfung einer alltagstauglichen Radroute	Kreis
KI09	Emsdorf	STA-Hatzbach (STA10)	Entlang der K14	Kreis / Gemeinde/ Stadt
KI10	Emsdorf	Stadtallendorf (STA12)	Direkte Route nach Stadtallendorf	Kreis
KI11	Langenstein	Stadtallendorf (STA16)	Direkte Route nach Stadtallendorf	Gemeinde/ Stadt
KI12	Kirchhain	Anzefahr	vorh. Weg zu schmal, Prüfung eines Ausbaus,	Gemeinde/ Stadt
KI13	Kirchhain	Kirchhain	Angebotsplanung innerhalb der Kernstadt	Kreis
KI14	Schönbach	Großseelheim	Straßenbegleitender Radweg entlang der K31	Kreis
KI15	Betziesdorf	Bürgeln (CÖ10)	Ausbau vorhandener Wege	Gemeinde/ Stadt
KI16	Kleinseelheim	EBS-Wittelsberg (EBS03)	Ausbau vorhandener Wege	Gemeinde/ Stadt

Gemeinde Lahntal				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
LT01	Caldern	Sportplatz Caldern	Straßenbegleitender Radweg entlang der L3092	Land
LT02	Caldern	Sterzhausen	Planung einer hochwasserfreien Radroute parallel zur B62	Bund
LT03	Caldern	Kernbach	Optimierung der aktuellen Radroute, Routenführung	Kreis
LT04	Sterzhausen	Michelbach	Optimierung der aktuellen Radroute, Oberfläche	Gemeinde/ Stadt
LT05	Sarnau	Niederwetter (WE14)	Nutzung der K81 (alt) als Radwegeverbindung	Gemeinde/ Stadt
LT06	Göttingen	Münchhausen (MÜ07)	Radweg auf der B252 nach der Entwidmung	Bund

Gemeinde Lohra				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
LH01	Willershausen	W-Oberweimar (W20)	schnelle Route entlang der Bundesstraße nach Ober-/Niederweimar	Bund
LH02	Willershausen	Lohra	Prüfung einer möglichen Radroute	Kreis
LH03	Lohra	W-Niederwalgern (W01)	schnelle Route zwischen Lohra und Niederwalgern, Bahnradweg L3061	Land
LH04	Altenvers	Damm	Prüfung einer möglichen Route über teils vorhandene Wege	Gemeinde/Stadt/Land ⁷
LH05	Weipoltshausen	Altenvers	Prüfung einer möglichen Verbindung entlang der K49	Kreis
LH06	Rollshausen	Altenvers	Prüfung einer möglichen Verbindung entlang der K50	Kreis
LH07	Weipoltshausen	Kirchvers	Nutzung vorhandener Wege	Gemeinde/Stadt
LH08	Reimershausen	Salzböden	Prüfung einer möglichen Verlegung des Salzbödetalradwegs südöstlich von Reimershausen	Gemeinde/Stadt
LH09	Willershausen	Gladenbach (GL09)	Anlage eines Radwegs entlang der B255	Bund
LH10	Kirchvers	Biebertal-Krumbach	Anlage eines Radwegs entlang der L3061	Land
LH11	Kirchvers	Reimershausen	Anlage eines Radwegs zur K48	Kreis

Stadt Marburg				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
MAR01	Ginseldorf	CÖ-Bürgeln (CÖ08)	Schaffung einer durchgängigen Radwegeverbindung, (K34) (CÖ8)	Kreis
MAR02	Ronhausen	W-Argenstein (W09)	Schaffung einer durchgängigen Radroute	Gemeinde/Stadt
MAR03	Hermershausen	W-Nesselbrunn (W16)	Schaffung einer durchgängigen Radroute im Ohetal	Gemeinde/Stadt/Land ⁸
MAR04	Schröck	KI-Kleinseelheim (KI03)	Schaffung einer durchgängigen Radroute	Gemeinde/Stadt
MAR05	Schröck	Bauerbach	Straßenbegleitend zur K34 und K35, sichere Querung der L3088	Kreis
MAR07	Hof Capelle	Moischt	Schaffung eines Radwegs entlang der K38	Kreis
MAR08	Cyriaxweimar	Haddamshausen/L3387	Schaffung eines Radwegs entlang der K69 bis zum Rad- und Gehweg an der L3387	Kreis
MAR09	Cyriaxweimar	Neuhöfe	Schaffung eines Radwegs entlang der K69 bis zur K68	Kreis
MAR10	Dagobertshausen	Marburg	Schaffung eines Radwegs entlang der K78 zur L3092	Kreis
MAR11	Dagobertshausen	Dagobertshausen	Schaffung eines Radwegs entlang der K77, Im Dorf bis nördlicher Feldweg	Kreis
MAR12	Dagobertshausen	Wehrshausen	Schaffung eines Radwegs entlang der K77 bis zur K72	Kreis

⁷ Bei dieser Maßnahme muss die Baulast im Rahmen der Voruntersuchung überprüft werden

⁸ Bei dieser Maßnahme muss die Baulast im Rahmen der Voruntersuchung überprüft werden

Stadt Marburg				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
MAR13	Dilschhausen	Einhausen	Schaffung eines Radwegs entlang der K72	Kreis
MAR14	Dagoberts- hausen	Einhausen	Schaffung eines Radwegs entlang der K78	Kreis
MAR15	Hermershau- sen	Einhausen	Schaffung eines Radwegs entlang der K68 und K71	Kreis
MAR16	Hermershau- sen	Haddams- hausen	Schaffung eines Radwegs entlang der L3387	Land
MAR17	Hermershau- sen, K71	Neuhöfe	Schaffung eines Radwegs entlang der K68	Kreis
MAR18	Wehrshausen, K80	Marbach/ Höhenweg	Schaffung eines Radwegs entlang der K72	Ge- meinde/Sta dt/Kreis
MAR19	Marbach, L3092	Marbach, K72	Schaffung eines Radwegs entlang der K80	Kreis
MAR20	Schröck	Moischt	Schaffung eines Radwegs entlang der K37, innerorts und außerorts	Ge- meinde/Sta dt
MAR21	Wehrda	Wehrda Ge- werbegebiet	Schaffung eines Radwegs entlang der K82, Brücke über die Lahn	Ge- meinde/Sta dt/Kreis
MAR22	Einhausen	Wehrshausen	Schaffung eines Radwegs entlang der K72	Kreis
MAR23	Wehrshausen, K72	Neuhöfe	Schaffung eines Radwegs entlang der K70	Kreis
MAR24	Neuhöfe, K70	Ockershausen	Schaffung eines Radwegs entlang der K68, Hermannstraße	Kreis
MAR25	Drei Linden	Tannenberg	Schaffung eines Radwegs entlang der K68, von Hermannstraße zum KVP	Kreis
MAR26	Schröck	AM-Roßdorf (AM02)	Schaffung eines Radwegs entlang der L3289	Land
MAR27	Wehrda	Cölbe	Umfahrung Gewerbegebiet, Optimie- rung der Oberfläche	Gemeinde/ Stadt
MAR28	Moischt	Wittelsberg	Ausbau eines Wirtschaftsweges	Gemeinde/ Stadt

Gemeinde Münchhausen				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
MÜ01	Münchhausen	Ober-Simts- hausen	Erneuerung Lahn-Eder-Radweg	Gemeinde/ Stadt
MÜ02	Münchhausen	Wollmar	Anlage eines Radwegs parallel zur B236	Bund
MÜ03	Niederasphe	Simtshausen	Schaffung einer alltagstauglichen Rad- route, Oberflächenbefestigung	Gemeinde/ Stadt
MÜ04	Münchhausen	Ernsthausen (LK Waldeck- Frankenberg)	Sperrung des Wegs für KFZ-Verkehr, Durchlässigkeit für die Landwirtschaft beachten	Gemeinde/ Stadt
MÜ05	Simtshausen	WE-Mellnau (WE11)	Nutzung der K1 nach der Umwidmung zur Gemeindestraße	Kreis
MÜ06	Oberasphe	Niederasphe	Bau eines straßenbegleitenden Rad- wegs entlang der L3090	Land
MÜ07	Münchhausen	LT-Göttingen (LT06, WE01)	Radweg auf der B252 nach der Ent- widmung	Bund

Stadt Neustadt				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
NEU01	Stadtallendorf	Neustadt	Straßenbegleitender Radweg entlang der B454, Lückenschluss	Kreis
NEU02	Mengsberg	Momberg	Optimierung der aktuellen Radroute, Oberfläche	Kreis
NEU03	Mengsberg	Florshain	Optimierung der aktuellen Radroute, Oberfläche	Gemeinde/ Stadt
NEU04	Speckswinkel	STA-Hatzbach (STA13)	Prüfung einer Radroute entlang der L3071	Land
NEU05	Speckswinkel	Momberg	Prüfung einer Radroute entlang der Straße	Gemeinde/ Stadt
NEU06	Neustadt	Wiera (SST01)	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	Gemeinde/ Stadt

Stadt Rauschenberg				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
RAU01	Josbach	WO - Halsdorf (WO01)	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	Bund
RAU02	Albshausen	WO - Halsdorf (WO02)	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	Bund
RAU03	Schwabendorf	Rauschenberg	Prüfung einer sicheren Radroute	Gemeinde/ Stadt
RAU04	Bracht	Schönstadt (CÖ05)	Prüfung einer möglichen Radroute auf oder entlang K3	Kreis
RAU05	Schwabendorf	Bracht	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung entlang der L3077	Land
RAU06	Schwabendorf	CÖ-Schwarzenborn (CÖ7)	Lückenschluss entlang der B3	Bund
RAU07	Rauschenberg	Sindersfeld (KI01)	Schaffung einer alltagstauglichen Radverbindung	Gemeinde/ Stadt
RAU08	Albshausen	Bracht-Siedlung	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	Gemeinde/ Stadt/Bund

Stadt Stadtallendorf				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
STA01	Stadtallendorf	Gewerbegebiet, K92	Anlage eines Radwegs entlang der K92, Planung und Kosten liegen vor	Kreis
STA02	Hatzbach	Wolferode	Anlage eines Radwegs entlang der L3071, Richtung Ernsthäuser zum R 6	Land
STA03	Nieder Klein	Schweinsberg	Anlage eines Radwegs entlang der L3290	Land
STA04	Schweinsberg	AM-Erfurthausen (AM09)	Entlang der K24, Vorentwurf auf Teilstrecke vorhanden	Kreis
STA05	Stadtallendorf	zur B454 Richtung Neustadt	Abmarkierung / Anlage einer Radverkehrsanlage auf der K12	Kreis
STA06	Stadtallendorf	Erksdorf	Ungünstige Kreuzung der K12, Versatz!	Kreis
STA07	Stadtallendorf	Nieder Klein	Ungünstige Radwegkreuzung Innerorts, Rheinstraße/Nieder Kleiner Straße	Land

Stadt Stadtallendorf				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
STA08	Niederklein	Niederklein	Neukonzeption der Gleental-Tour nördlich von Niederklein	Gemeinde/ Stadt
STA09	Niederklein	Kirtorf-Lehrbach (Vogelsbergkreis)	Ungünstige Kreuzung der B62, Versatz!	Bund
STA10	Hatzbach	KI-Emsdorf (KI09)	Anlage eines Radwegs entlang der K 14	Kreis/ Gemeinde/ Stadt
STA12	Stadtallendorf	KI-Emsdorf (KI10)	Nutzung der vorhandenen Route parallel zur K12	Kreis
STA13	Hatzbach	NEU-Speckswinkel (NEU04)	Prüfung einer Radroute entlang der L3071	Land
STA14	Stadtallendorf	Stadtallendorf	Angebotsplanung innerhalb der Kernstadt	Kreis
STA15	Niederklein	Kirchhain (KI04)	Anlage eines Radwegs entlang der B62	Bund
STA16	Stadtallendorf	KI-Langenstein (KI11)	Direkte Radroute Stadtallendorf-Langenstein	Gemeinde/ Stadt

Gemeinde Steffenberg				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
STE02	Obereisenhausen	DT-Holzhausen (DT09)	Optimierung der Oberfläche, gemeinsam mit Gemeinde Dautphetal	Forst
STE04	Oberhörlen	BRE-Oberdieten (BRE02)	Straßenbegleitender Radweg entlang der L3331, BRE2	Land
STE05	Niedereisenhausen	ANG-Gönnern (ANG04)	Straßenbegleitender Radweg entlang der L3042	Land
STE06	STE-Obereisenhausen	Amicamp (DT10)	Optimierung der Oberfläche	Gemeinde/ Stadt

Gemeinde Weimar / Lahn				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
W01	Niederwalgern	Lohra (LH03)	schnelle Route zwischen Lohra und Niederwalgern, Bahnradweg L3061	Land
W02	Niederwalgern	Roth	Schaffung einer Radverbindung mit Querung der Main-Weser-Bahn	Kreis
W03	Niederwalgern	Wenkbach	Prüfung einer Radverbindung entlang der Landesstraße	Land
W04	Niederweimar	Gisselberg	Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr, Anlage von Querungshilfen	Kreis
W05	Niederweimar	Wenkbach	Ergebnisoffene Prüfung einer optimierten Route	Gemeinde/ Stadt
W06	Niederwalgern	Fronhausen (FN04)	Schaffung einer schnellen alltagstauglichen Radwegeverbindung	Land
W07	Roth	FN-Bellnhäusen (FN06)	Umverlegung des Lahntalradwegs auf die Ostseite der Lahn	Gemeinde/ Stadt

Gemeinde Weimar / Lahn				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
W08	Roth	Wolfshausen	Prüfung einer sicheren Verbindung im Bereich der B3	Kreis
W09	Argenstein	MAR-Ronhausen (MAR02)	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	Gemeinde/Stadt
W10	Allna	Hermershausen	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	Kreis
W11	Allna	Oberweimar	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	Gemeinde/Stadt
W12	Allna	GL – Frieberthausen	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	Gemeinde/Stadt
W13	Kehna	Niederwalgern	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	Kreis
W14	Kehna	Stedebach	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	Gemeinde/Stadt
W15	Allna	Kehna	Prüfung einer sicheren Radwegeverbindung	Kreis
W16	Nesselbrunn	MAR-Hermershausen (MAR03)	Schaffung einer durchgängigen Radroute im Ohetal	Gemeinde/Stadt/Land ⁹
W17	Weiershausen	Allna	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung (evtl. Brücke)	Kreis
W18	Haddamshausen	Niederweimar	Lückenschluss, Prüfung einer sicheren Querung der L3387	Land
W19	Oberweimar	Niederwalgern	Prüfung der vorh. Radroute auf Sicherheit, direkte Anbindung über das Schulgelände	Gemeinde/Stadt
W20	Oberweimar	LH-Willershausen (LH01)	Prüfung einer sicheren Radwegeverbindung entlang der Bundesstraße	Bund
W21	Oberweimar	Wenkbach	Prüfung der vorh. Radroute auf Sicherheit (vorh. Feldwege)	Gemeinde/Stadt

⁹ Bei dieser Maßnahme muss die Baulast im Rahmen der Voruntersuchung überprüft werden

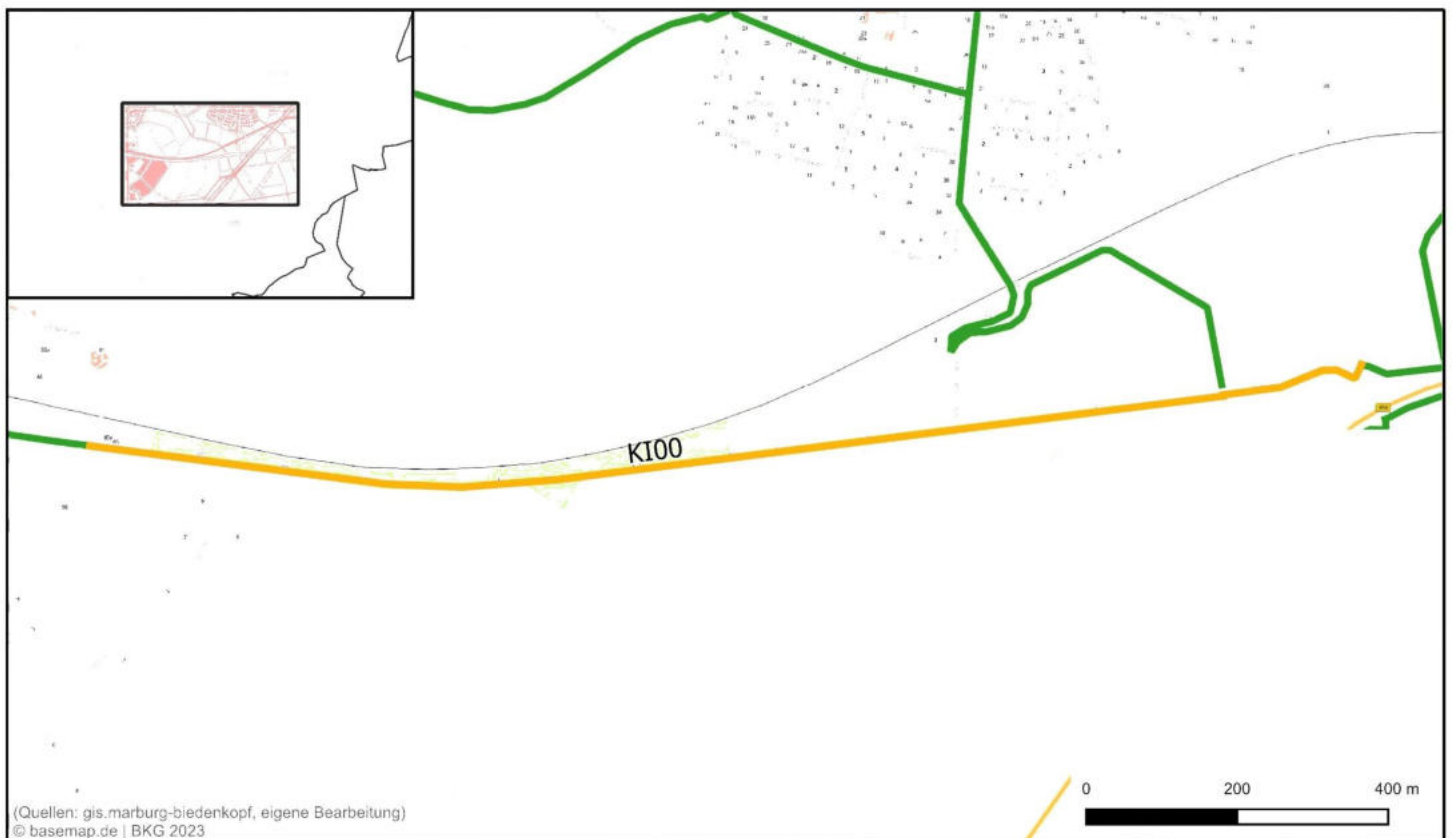
Stadt Wetter				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
WE01	Münchhausen	LT-Göttingen (LT06, MÜ07)	Umgestaltung der B252 (alt) zu einer Raddirektverbindung	Bund
WE02	Wetter	Amönau	Anlage eines Radwegs entlang der L3091	Land
WE03	Wetter	LT-Goßfelden	Nutzung der L3381 (alt) als Radwegeverbindung	Land
WE04	Oberrosphe	CÖ-Schönstadt (CÖ02)	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung, Oberfläche	Gemeinde/Stadt/Forst
WE05	Treisbach	Oberndorf	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung, Oberfläche	Gemeinde/Stadt
WE06	Treisbach	BID-Engelbach	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung, Oberfläche	Gemeinde/Stadt
WE07	Treisbach	BID-Engelbach	Schaffung eines Teilabschnitts entlang der Landesstraße	Land
WE08	Wetter	Wetter	Angebotsplanung innerhalb der Kernstadt	Kreis
WE09	Wetter	Oberrosphe	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung, Oberfläche	Gemeinde/Stadt/Kreis
WE10	Wetter	Mellnau	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung, Oberfläche	Kreis
WE11	Mellnau	MÜ-Simtshausen (MÜ05)	Nutzung der K1 nach der Umwidmung zur Gemeindestraße	Kreis
WE12	Todenhausen	MÜ-Simtshausen	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung, Ausbau des Spurwegs	Gemeinde/Stadt
WE13	Unterrosphe	LT-Göttingen	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung, Oberfläche	Kreis
WE14	Niederwetter	LT-Sarnau (LT05)	Nutzung der K81 (alt) als Radwegeverbindung	Gemeinde/Stadt
WE15	Forsthaus Mellnau	Franzosenwiesen	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung, Oberfläche, Hessen Forst	Hessen Forst

Gemeinde Wohratal				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
WO01	Halsdorf	RAU-Josbach (RAU01)	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	Bund
WO02	Halsdorf	RAU-Albshausen (RAU02)	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	Bund
WO03	Hertingshausen	Wohra	Prüfung einer möglichen Radroute auf oder entlang K6	Kreis

Maßnahmensteckbriefe

Im Folgenden werden die Maßnahmen, die momentan durch den Landkreis und Hessen Mobil bearbeitet werden im Einzelnen vorgestellt. Dabei wird vor allen Dingen ein Augenmerk auf die Entwicklungen im Berichtszeitraum gelegt. Bereits erfolgte Arbeitsschritte können in den Berichten der letzten Jahre nachverfolgt werden. Nicht auf alle Aspekte der Planung kann in diesem Format in aller Ausführlichkeit eingegangen werden. Sollte es Nachfragen zu bestimmten Maßnahmen geben, gibt das Team Radverkehr gerne jederzeit Auskunft: radverkehr@marburg-biedenkopf.de

Kirchhain – B454, K14 (KI00)



Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K14 von der Ortslage Kirchhain nach Hof Netz an der B454

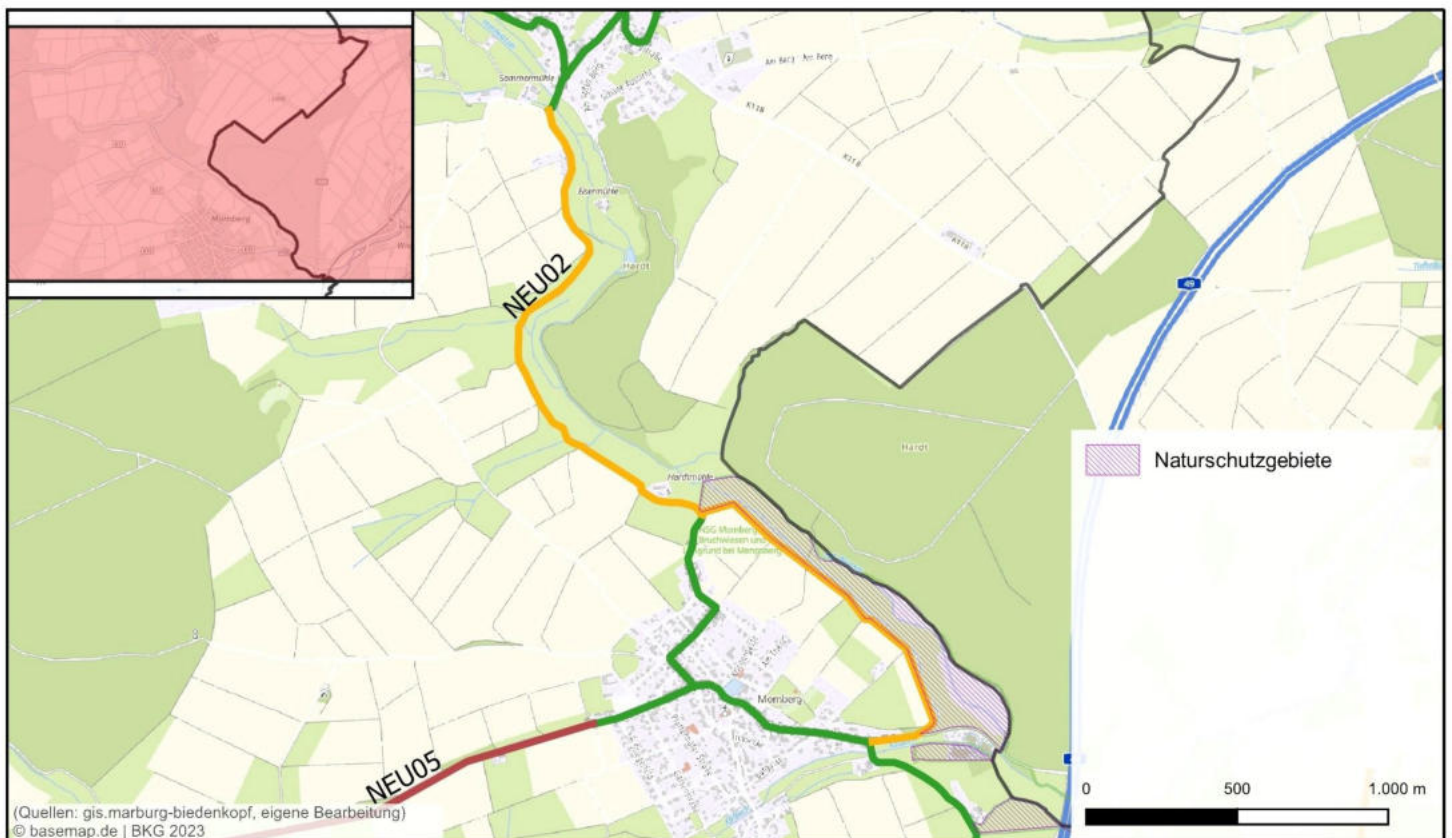
Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 2150 m

Beschreibung: Der straßenbegleitende Radweg an der K14 schließt die Lücke zwischen den Mittelzentren Kirchhain und Stadtlendorf. Darüber hinaus wurde die Verbindung als Teil des hessischen Radhauptnetzes definiert und wird Abschnitt des durch den Landkreis führenden „Radweg Deutsche Einheit“.

Aufgrund des vorhandenen Wasserschutzgebietes wurde ein umfassendes Bodengutachten erstellt. Durch in der Zwischenzeit geänderte Richtlinien, ist eine Überarbeitung der vorhandenen Entwässerungsplanung notwendig. Zudem hat die zwischenzeitlich umgesetzte Gewerbegebieterschließung der Stadt Kirchhain Einfluss auf die vorhandene und geplante Entwässerungssituation. Durch die lange Verzögerung in der Planungsphase musste eine ökologische Nachkartierung durchgeführt werden. Die Ergebnisse werden nun in die Planung eingearbeitet. Die Schaffung des Baurechts ist für Ende 2026 vorgesehen.

Neustadt-Mengsberg – Neustadt-Momberg, K17 (NEU02)



Ausbau landwirtschaftlicher Wege parallel zur K17 zwischen Neustadt-Momberg und Neustadt-Mengsberg

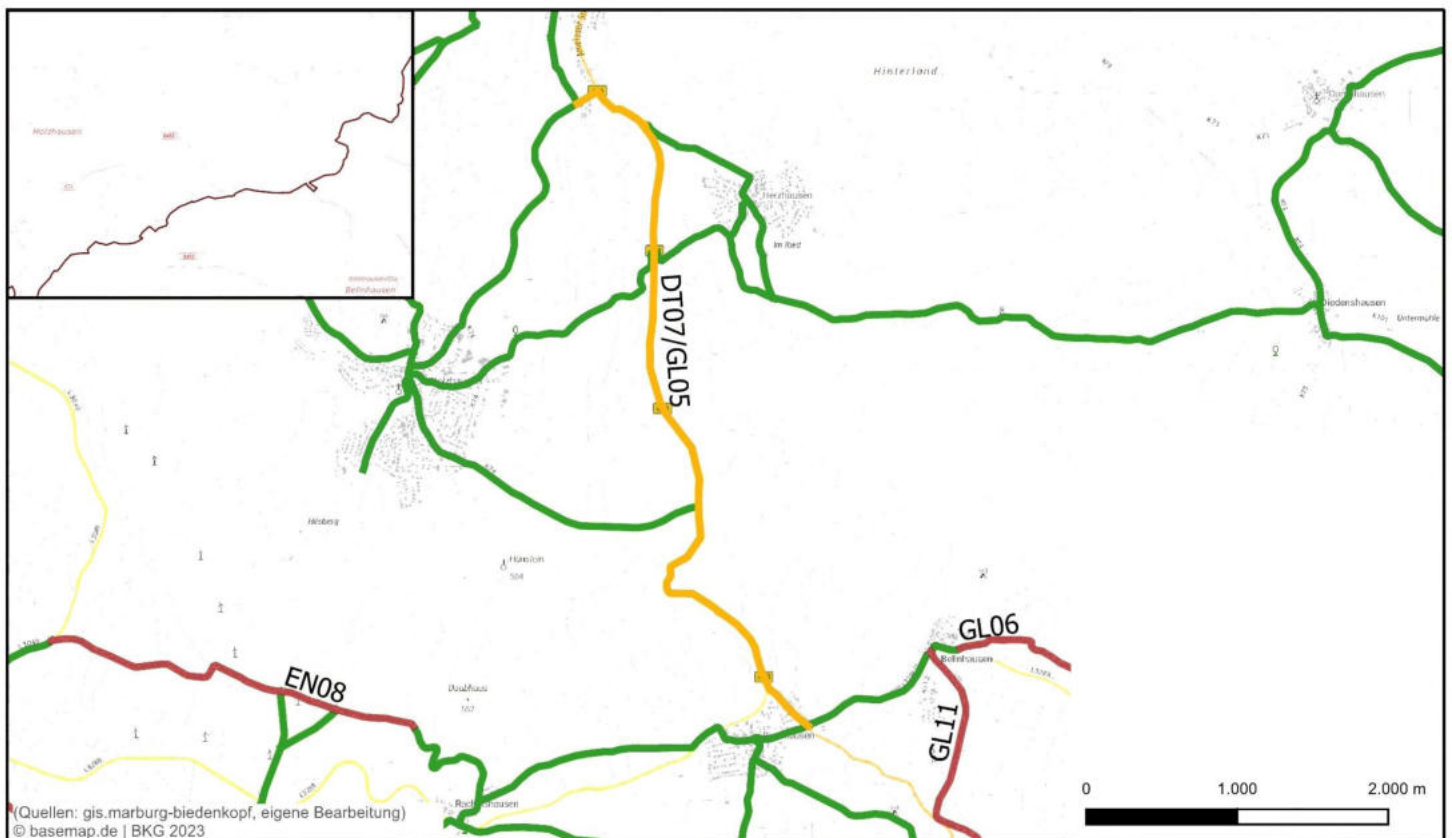
Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 1835 m

Beschreibung: Bei der Maßnahme handelt es sich um Planung und Ausbau eines Wirtschaftsweges parallel zur K17 zwischen den Neustädter Stadtteilen Mengsberg und Momberg. Die Maßnahme wurde in drei Bauabschnitte unterteilt. Die Länge des ersten Bauabschnitts vom nördlichen Ortsrand von Momberg bis zur Hardtmühle beträgt etwa 400 m und wurde im Juli 2024 abgeschlossen.

Für den 2. und 3. Bauabschnitt wurden die ingenieurökologischen Leistungen in 2025 abgeschlossen und die TÖB-Beteiligung durchgeführt. Auch die Grunderwerbsverfahren wurden für beide Bauabschnitte in 2025 angestoßen. Das Baurecht soll, wie schon beim 1. Bauabschnitt, über eine naturschutzrechtliche Genehmigung geschaffen werden und ist bis Mitte 2026 vorgesehen.

Gladenbach – Dautphetal, B453 (DT07/GL05)



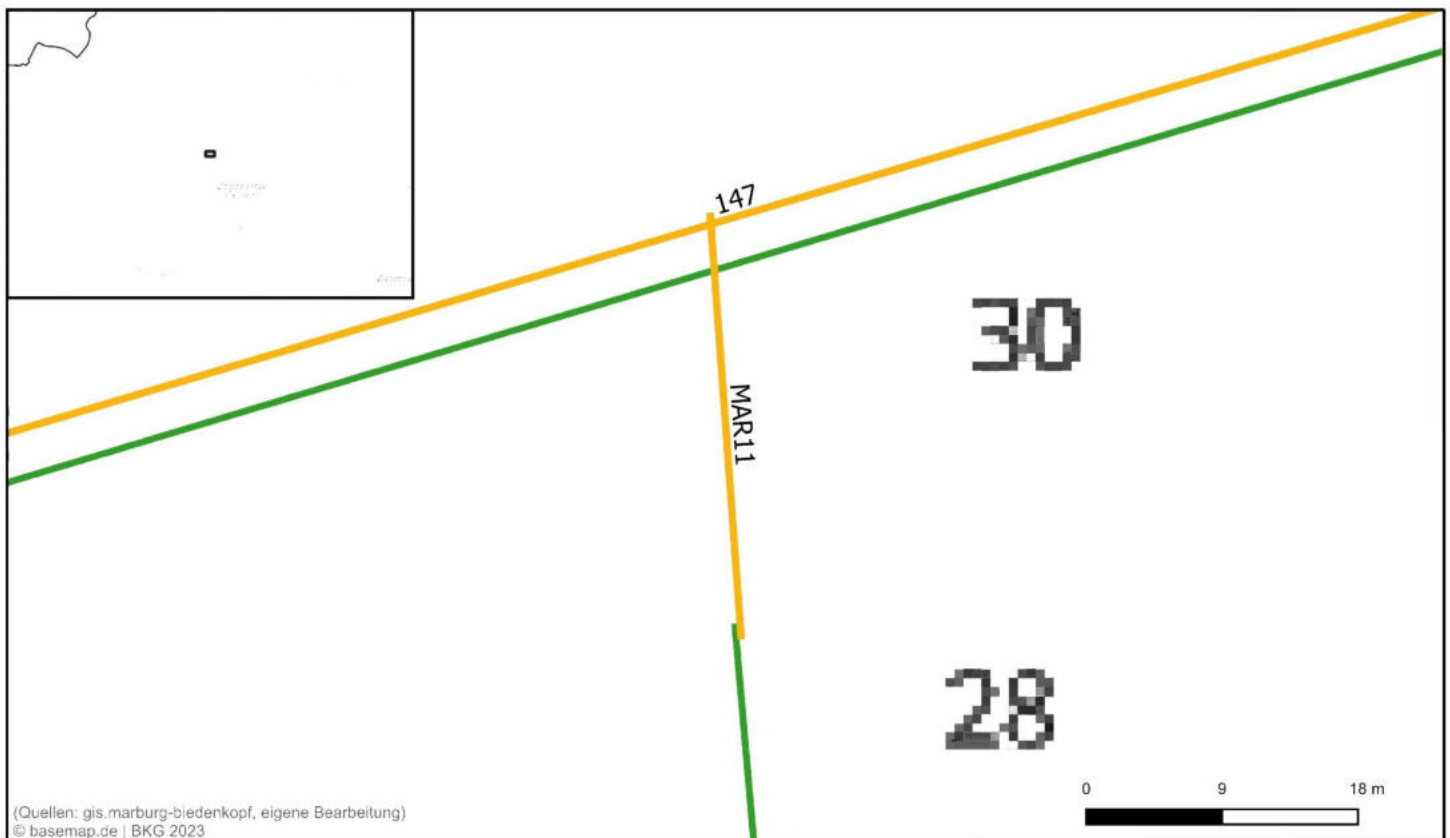
Schaffung einer Radwegeverbindung entlang der Bundesstraße 453

Baulastträger: Bundesrepublik Deutschland

Ausbaulänge: 4400 m

Beschreibung: Im Auftrag der Gemeinde Dautphetal, der Stadt Gladenbach und dem Landkreis Marburg-Biedenkopf wurde im Oktober 2024 ein Ingenieurbüro für die Durchführung einer Machbarkeitsstudie engagiert. In der Machbarkeitsstudie wurden die Möglichkeiten einer Umsetzung für eine Radverbindung zwischen Dautphetal-Amelose und Gladenbach-Runzhausen untersucht. Die Belange und Vorgaben des Naturschutzes sowie der Landwirtschaft wurden in der Machbarkeitsstudie mitberücksichtigt. Eine Kostenermittlung für die mögliche Radverbindung ist ebenfalls Bestandteil dieser Studie. Zwischenergebnisse und Varianten wurden mit den Kommunen und Hessen Mobil diskutiert und abgestimmt. Die Fertigstellung der Machbarkeitsstudie ist für Anfang 2026 vorgesehen.

Marburg-Dagobertshausen, K77 (MAR11)



Schaffung einer sicheren Radverbindung von Dagobertshausen in Richtung Görzhäuser Hof

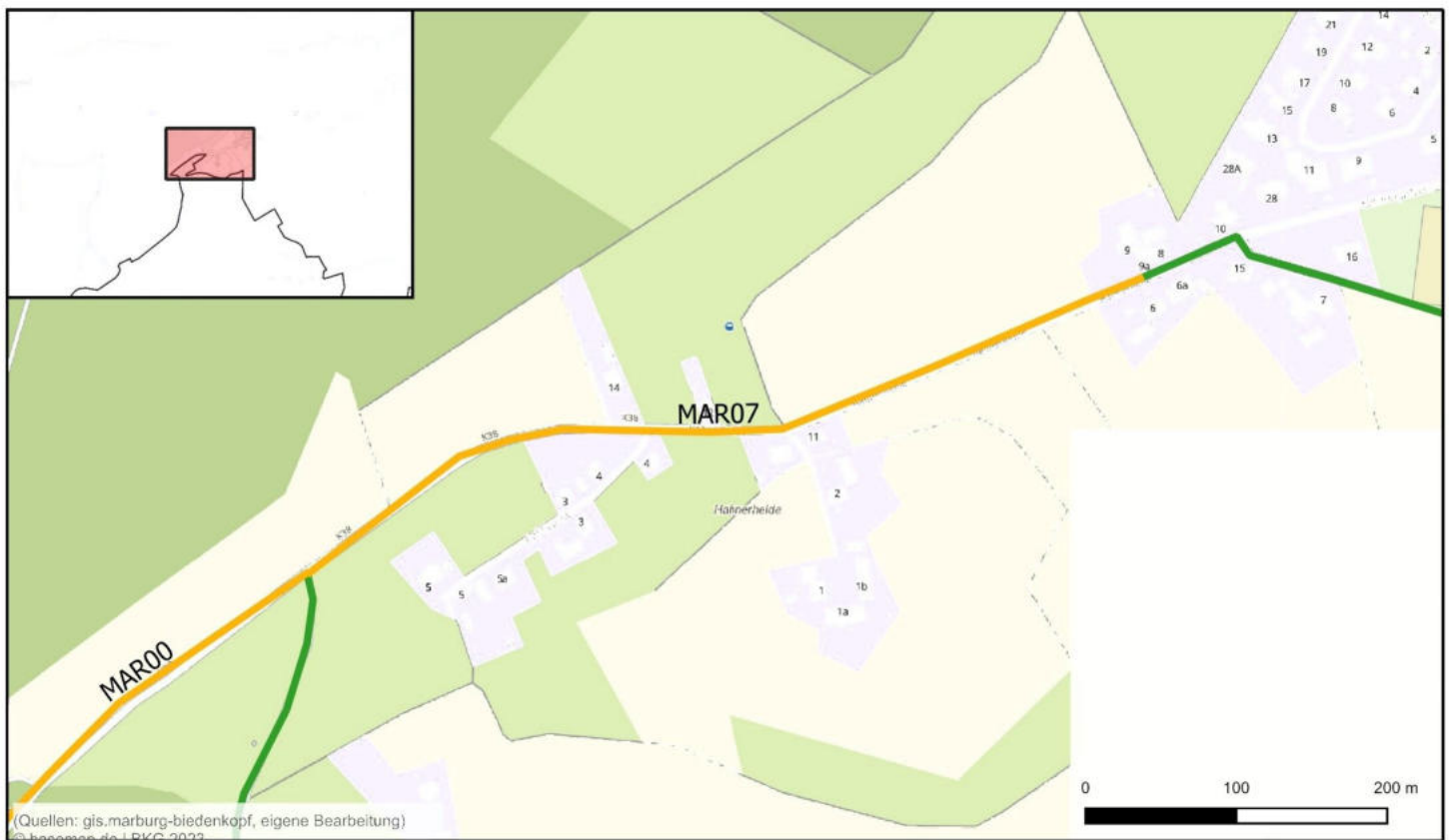
Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 30 m

Beschreibung: Der RVEP sieht an dieser Stelle eine Anbindung der Ortslage von Marburg-Dagobertshausen in Richtung Norden vor. Parallel zur Planung des Landkreises, bereitet die Universitätsstadt Marburg den Ausbau eines landwirtschaftlichen Weges, im GIS als Maßnahme 147 bezeichnet, am nördlichen Ortsrand vor, der Dagobertshausen mit dem Gewerbestandort Görzhäuser Hof verbindet.

Eine straßenbegleitende Variante ist aus naturschutzrechtlichen Gründen nicht genehmigungsfähig. Vorgesehen ist daher eine, mit dem Fahrrad ganzjährig befahrbare Verbindung, zwischen der Straße „Salzköppel“ und dem noch auszubauenden Wirtschaftsweg in Richtung der L3092. Das Baurecht für diese Maßnahme wurde Mitte 2025 geschaffen. Die bauliche Umsetzung beider Maßnahmen ist in Kooperation mit der Stadt Marburg für das Frühjahr 2026 vorgesehen.

Marburg-Moischt – Ebsdorfergrund-Hof Capelle, K38 (MAR07)



Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K38 von Hof Capelle in die Ortslage von Moischt

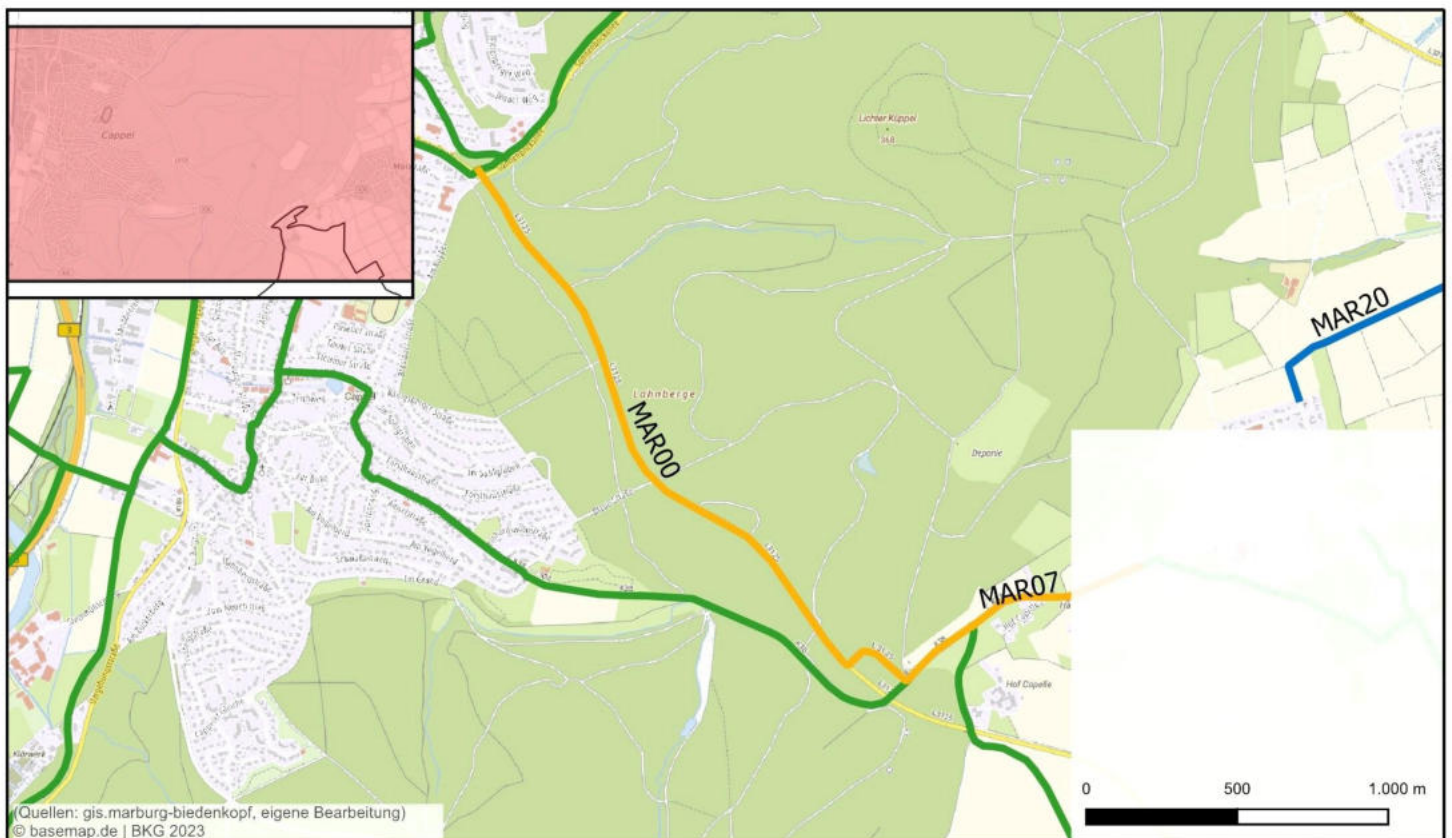
Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 900 m

Beschreibung: Der Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K38 zwischen dem Ortsrand von Moischt und Hof Capelle schafft eine sichere Anbindung des Marburger Stadtteils an den durch Hessen Mobil geplanten Radweg entlang der L3125 von Cappel nach Hof Capelle (MAR00), der ebenfalls an die Verbindung in den Ebsdorfergrund anschließt.

Die Trassenführung ist auf der nördlichen Seite der Kreisstraße vorgesehen. Im Rahmen der Maßnahme wird in Abstimmung mit der Stadt Marburg auch die barrierefreie Umgestaltung der beiden Bushaltestellen am Ortseingang Moischt geplant. Die ingenieurökologischen Leistungen wurden abgeschlossen, das Grunderwerbsverfahren gestartet und eine Kampfmittelsondierung durchgeführt. Wegen bestimmter Zwangspunkte, wie zum Beispiel eines Wartungsschachtes der Fernwasserversorgung, wird der vorgeschriebene Sicherheitsabstand zur Straße unterschritten. Daher wird eine Temporeduzierung im Bereich des Knotenpunktes zum Hof Capelle geprüft.

Marburg-Cappel – Ebsdorfergrund-Hof Capelle, L3125 (MAR00)



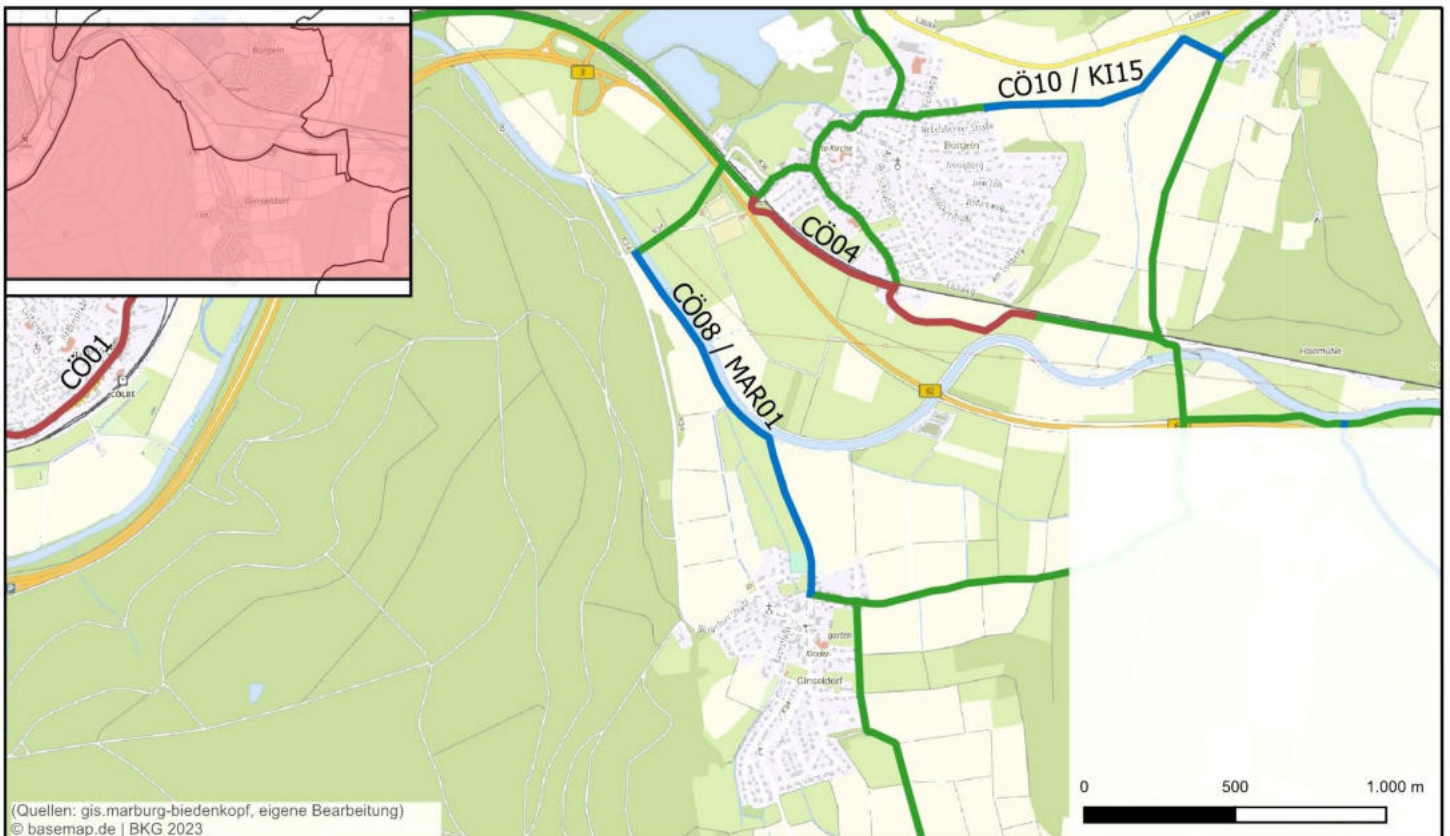
Bau eines straßenbegleitenden Radweges

Baulastträger: Land Hessen

Ausbaulänge: 2640 m

Beschreibung: Durch die Umsetzung dieser Maßnahme schafft das Land eine sichere Anbindung der Gemeinde Ebsdorfergrund an die Universitätsstadt. Geplant wird ein straßenbegleitender Radweg nördlich der Landesstraße 3125. Dieser beginnt am Knotenpunkt Beltershäußerstraße/Sonnenblickallee/L3125/Am Köppel und führt in südliche Richtung entlang der Landesstraße bis zur Einmündung in Richtung Moischt. Im weiteren Verlauf entlang der Kreisstraße 38 bis Höhe des Wirtschaftsweges in Richtung Hof Capelle. Dort schließt er an den vom Landkreis in Planung befindlichen Radweg (MAR07) an der K38 aus Richtung Moischt kommend an. Der Vorentwurf für die Maßnahme ist abgeschlossen. Das Baurecht soll über Entfallen der Planfeststellung geschaffen werden. Sobald dieses vorliegt, werden die Bauentwürfe erstellt. Hessen Mobil plant die Bauausführung Mitte 2026 zu starten.

Marburg-Ginseldorf – Cölbe-Bürgeln, K34 (CÖ08 / MAR01)



Ausbau eines landwirtschaftlichen Weges parallel zur K34

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 1300 m

Beschreibung: Vorgesehen war die Herstellung einer alltagstauglichen Verbindung zwischen Bürgeln und Ginseldorf entlang der K34.

Eine Asphaltierung vorhandener Wirtschaftswegen entlang der Ohm war aus naturschutzrechtlichen Gründen nicht genehmigungsfähig. In Abstimmung mit der Stadt Marburg wurde daher lediglich eine Instandsetzung des Wirtschaftsweges umgesetzt. Diese entspricht zwar nicht den Qualitätsstandards, verbessert aber die Befahrbarkeit der Strecke. Zudem werden entlang der K34a Verkehrszeichen, welche auf Radfahrende hinweisen, aufgestellt und auch die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf diesem Teilstück auf 70 km/h reduziert. Die Bauarbeiten wurden im Dezember 2025 abgeschlossen.

Die Ertüchtigung landwirtschaftlicher Wege parallel zur K34 zwischen Marburg-Ginseldorf und Cölbe-Bürgeln schafft eine sichere Anbindung des Marburger Stadtteils an das hessische Radhauptnetz und zum Bahnhof in Bürgeln. Über die Funktion als Ortsanbindung von Ginseldorf hinaus ist das Projekt Bestandteil einer Nord-Süd-Achse östlich der Lahnberge.

Stadtallendorf-Kernstadt – Anbindung an den Radweg an der B454, K12 (STA05)



Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K12

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 1850 m

Beschreibung: Der Bau des straßenbegleitenden Radweges an der K12 von der Kernstadt in Stadtallendorf zum Radweg an der B454 schließt eine Lücke sowohl im Netz der Radfernwege (Radweg Deutsche Einheit, Mitteldeutschlandroute (D4), R2) als auch im Hessischen Radhauptnetz, das ebenfalls auf dieser Verbindung geführt wird.

Die Trasse von Stadtallendorf bis zum neuen Abschnitt der A49 wird entlang der Niederrheinischen Straße geführt. Der Abschnitt zwischen der A49 und der B454 wurde bereits zu einem Wirtschaftsweg mit dem Zusatz "Radverkehr frei" umgewidmet. In Abstimmung mit der Stadt Stadtallendorf wurde die Ortstafel in östlicher Richtung bis auf Höhe Kuckucksweg verschoben. Aufgrund dieser Änderung kann der Radverkehr innerorts auf Radschutzstreifen geführt werden. Ab der Ortstafel ist die Anlage eines straßenbegleitenden Radweges auf der südlichen Seite der Kreisstraße vorgesehen. Die Ausführungsplanung soll im Laufe des Jahres 2026 abgeschlossen und das Baurecht geschaffen werden.

Kirchhain-Emsdorf – Stadtallendorf-Kernstadt, K12 (KI10 / STA12)



Ausbau eines landwirtschaftlichen Weges parallel zur K12

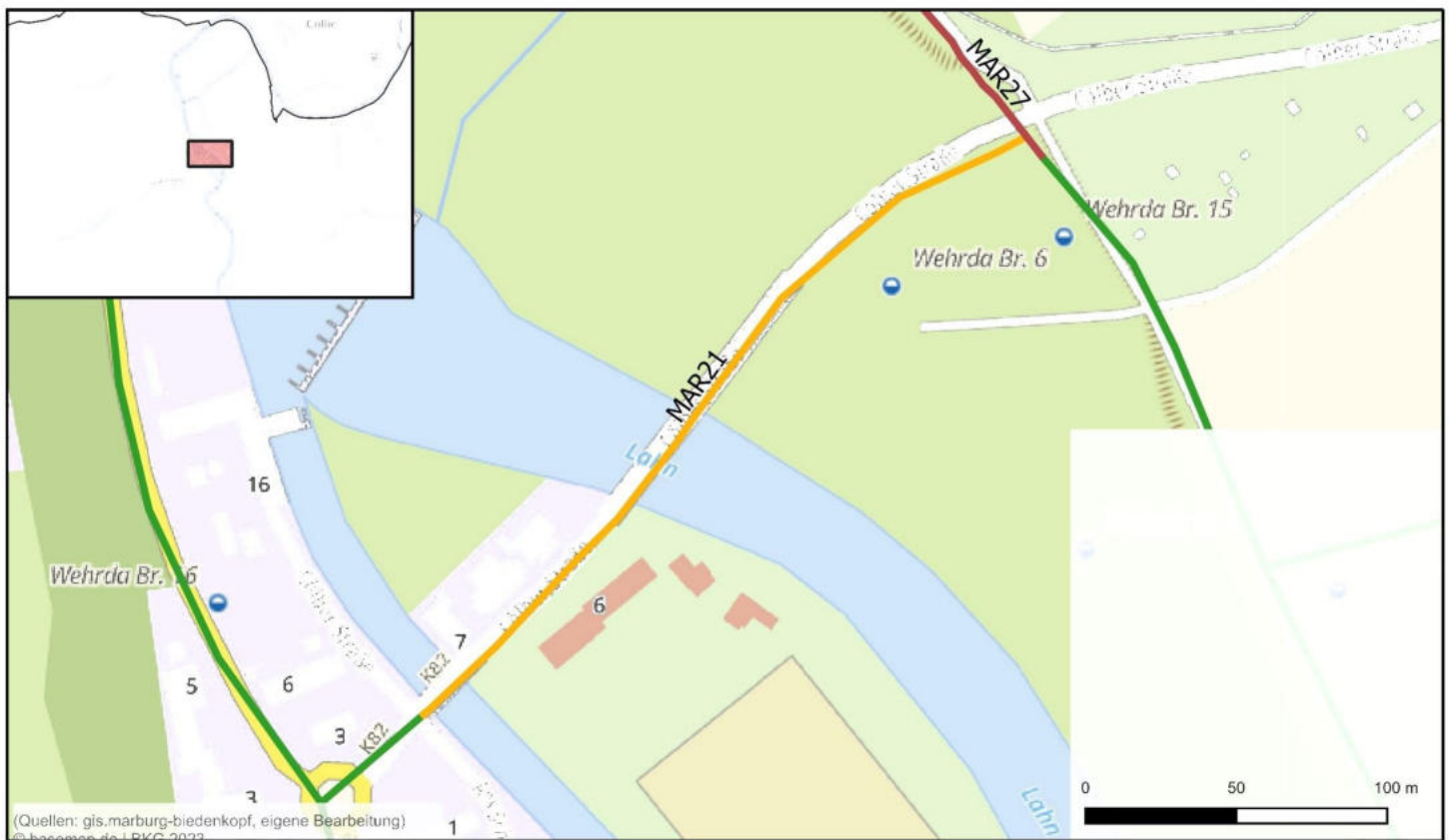
Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 2870 m

Beschreibung: Der Ausbau landwirtschaftlicher Wege parallel zur K12 von Kirchhain-Emsdorf in die Kernstadt von Stadtallendorf schafft eine sichere Anbindung des Kirchhainer Ortsteils an das hessische Radhauptnetz und zum Bahnhof in der Kernstadt von Stadtallendorf. Darüber hinaus ist Emsdorf Wohnort zahlreicher in Stadtallendorf tätiger Arbeitspendler*innen, für die ein sicheres Angebot geschaffen wird.

Die ermittelte Vorzugsvariante sieht eine Trassenführung auf bestehenden Wirtschaftswegen vor. Die Ausführungsplanung wurde abgeschlossen und das nötige naturfachliche Gutachten erstellt. Das Baurecht wurde über eine naturschutzfachliche Genehmigung Mitte 2025 geschaffen und das Grunderwerbsverfahren abgeschlossen. Der Bauauftrag wurde Anfang Dezember 2025 vergeben. Die Bauausführung beginnt Anfang 2026.

Marburg Kreisverkehrsplatz-Wehrda – Marburg Kaufpark-Wehrda, K82 (MAR21)



Schaffung eines Radweges entlang der K82

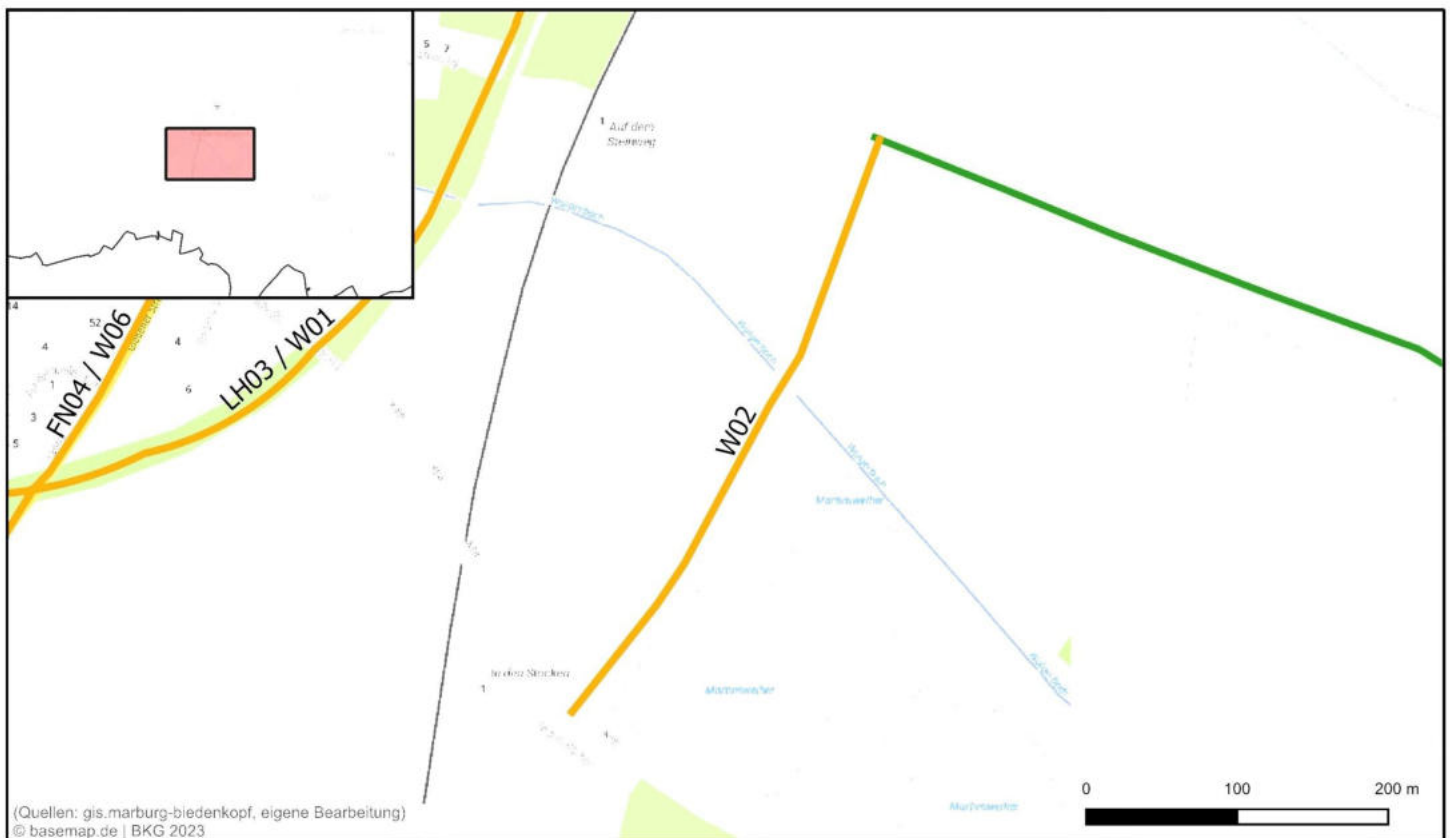
Baulastträger: Stadt Marburg / Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 270 m

Beschreibung: Der Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K82 vom Kreisverkehrsplatz in Marburg-Wehrda und dem Kaufpark Wehrda schafft ein sicheres Angebot für Fahrten zwischen dem Wohnquartier in Wehrda und dem Arbeits- und Einkaufsstandort „Kaufpark Wehrda“ sowie für Pendelverkehre zwischen dem Wohnquartier Wehrda und der Marburger Kernstadt.

Die erste Variante des Planungsbüros sah hier eine Trassenführung auf dem bestehenden und zu verbreiternden Rad- und Gehweg vor. Nach Prüfung verschiedener Varianten wurde der Anbau eines Rad- und Gehweges an die bestehende Brücke favorisiert. Aufgrund der Zuständigkeit der Stadt Marburg, soll hier zunächst eine Machbarkeitsstudie erarbeitet werden. Die Fortführung der Planung pausiert aus diesem Grund bis zur Fertigstellung der Studie.

Weimar-Roth – Weimar-Niederwalgern, K59 (W02)



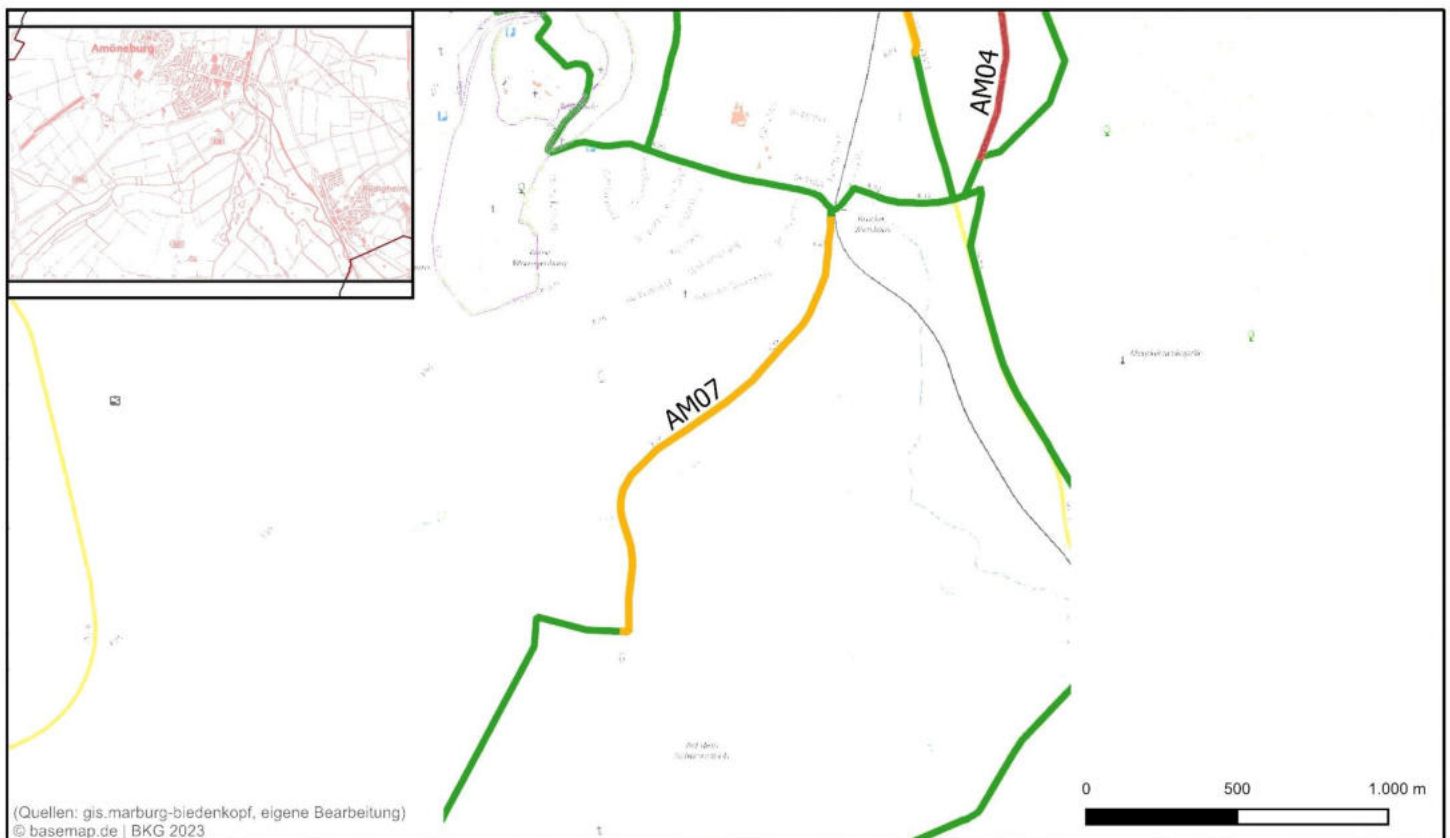
Ausbau eines landwirtschaftlichen Weges parallel zur K59

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 460 m

Beschreibung: Am Bahnhof in Weimar-Niederwalgern plant die Deutsche Bahn (DB) die Einrichtung einer Verkehrsstation mit der Entwicklung einer Unterführung bis an das hintere Gleis des Bahnhofs. Die Überlegung die Unterführung bis zum östlich der Main-Weser-Bahn gelegenen Wirtschaftsweg zu verlängern wird durch den Landkreis nicht weiterverfolgt. Stattdessen sollen die Wirtschaftswege von Roth kommend und entlang der Gleise ausgebaut und die Kreuzung der Main-Weser-Bahn auf bzw. an dem vorhandenen Brückenbauwerk (K59) eingerichtet werden. Als kurzfristige Maßnahme ist hier zunächst die Aufbringung einer Fahrrad-Piktogrammreihe mit begleitender Geschwindigkeitsreduzierung vorgesehen. Als mittel- bis langfristige Lösung wird ein Brückenanbau bzw. die Anlage einer zusätzlichen Radwegebrücke untersucht.

Amöneburg – Mardorf, K28/K27 (AM07)



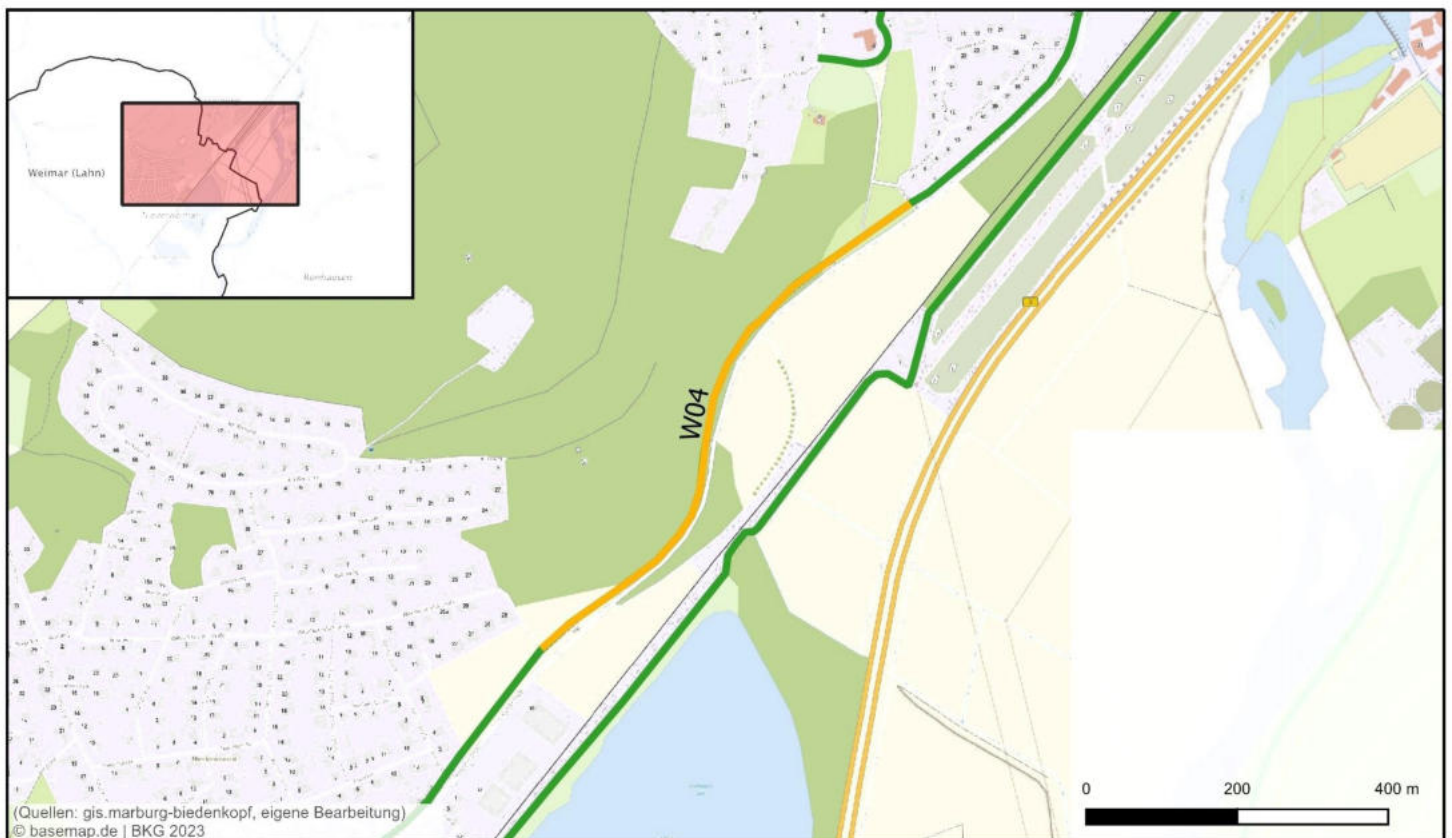
Bau eines straßenbegleitenden Radweges an K27, K28 und K29. Prüfung einer Umwidmung der K28 zum Rad- und Wirtschaftsweg

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 1675 m

Beschreibung: Das Projekt schafft eine sichere Radverkehrsverbindung von Mardorf und Roßdorf zum Kernort Amöneburg und weiter ins Netz der Hessischen Radfernwege (R6 bei der Ziegelhütte). Die ausgearbeitete Vorzugsvariante sieht eine Kombination aus einem straßenbegleitenden Radweg entlang der K27 und K29 sowie einer als Fahrradstraße umgewidmeten Kreisstrasse 28 vor. Im Januar 2024 fand ein gemeinsamer Termin mit dem planenden Ingenieurbüro, Vertreter*innen der Kommune und des Kreises und den Ortslandwirten statt. Zudem wurde im Oktober 2024 eine Verkehrszählung durchgeführt, um die Notwendigkeit einer Querungsstelle auf der K27 zu prüfen. Die Auswertung dieser Zählung hat gezeigt, dass eine bauliche Querungsstelle an der K27 nicht notwendig ist. Zur Zeit wird an der Entwurfsplanung für den straßenbegleitenden Radweg entlang der K27 und der K29 gearbeitet. Die Variantenfindung für die Überführung des Radverkehrs in den Mischverkehr am Ortseingang Amöneburg ist derzeit noch nicht abgeschlossen.

Weimar-Niederweimar – Marburg-Gisselberg, K42 (W04)



Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr in den Ortslagen von Niederweimar und Gisselberg unter besonderer Berücksichtigung der Planung von Querungsstellen an den Ortsrändern

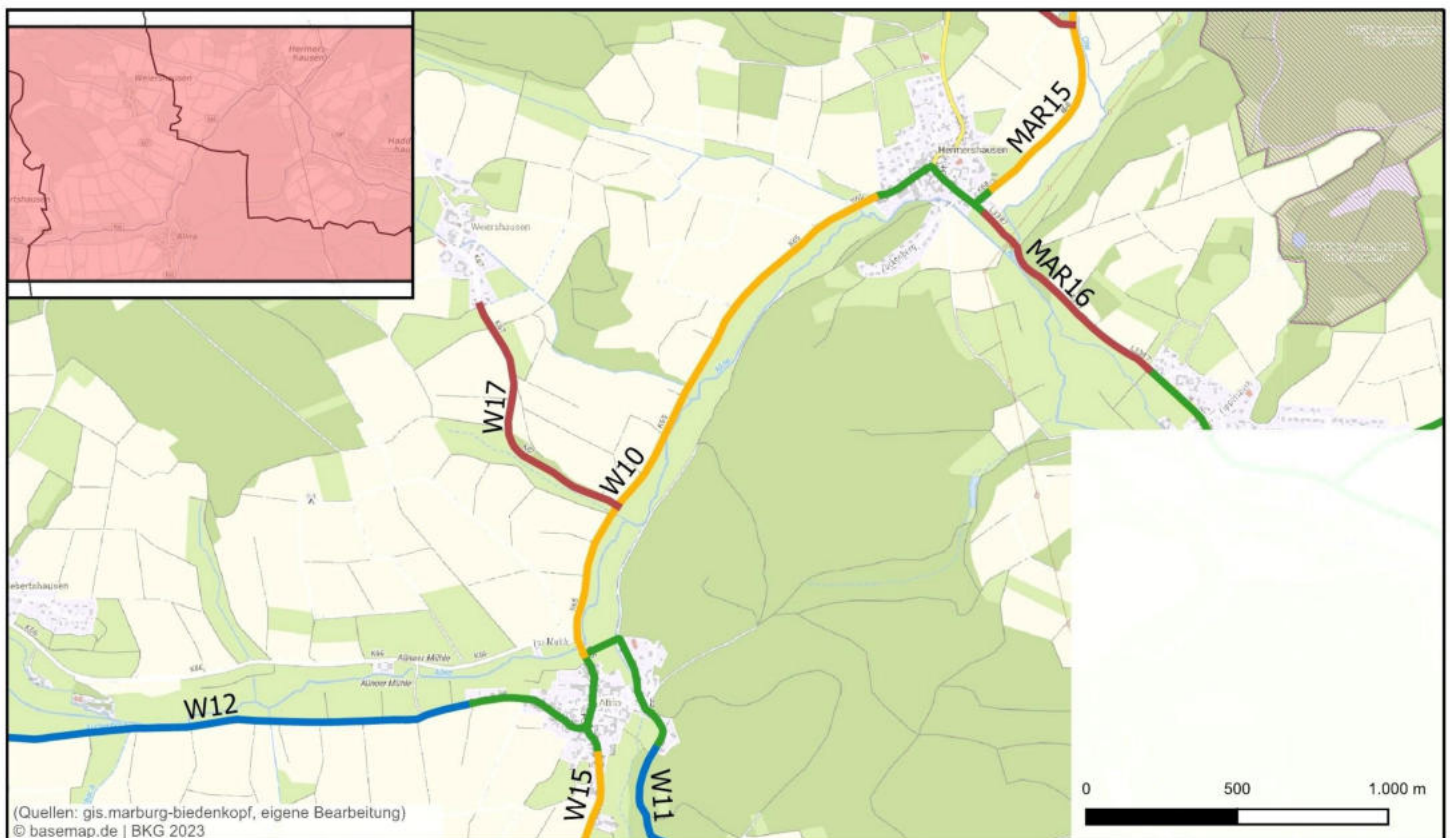
Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 1600 m

Beschreibung: Zwischen den Ortslagen von Gisselberg und Niederweimar verläuft ein an der westlichen Seite der K42 gelegener straßenbegleitender Radweg. Dieser Radweg endet an den Ortsrändern abrupt und ohne gesicherte Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr. Die Planung soll eine verkehrssichere Überführung des Radverkehrs in den Mischverkehr entwickeln. Darüber hinaus soll dem Radverkehr auch auf der Ortsdurchfahrt innerhalb der Ortslage von Niederweimar ein Angebot geschaffen werden, da sich die relevanten Versorgungsinfrastrukturen der Gemeinde entlang dieser Straße befinden und für den Radverkehr sicher erreichbar sein sollen.

Vor Abschluss der Ausführungsplanung Anfang 2025 wurden Hinweise des ADFC Marburg-Biedenkopf sowie der Behindertenvertretung der Stadt Marburg eingearbeitet. Vor Beauftragung der Bauleistung wurde die Verkehrssicherheit der Planung im Rahmen eines Sicherheitsaudit durch das Land Hessen bestätigt. Der Auftrag für die Bauleistung wurde im Dezember 2025 vergeben. Geplanter Baubeginn ist das 1. Quartal 2026.

Weimar-Allna – Marburg-Hermershausen, K65 (W10)



Bau eines Radweges parallel zur K65 von Weimar-Allna nach Marburg-Hermershausen

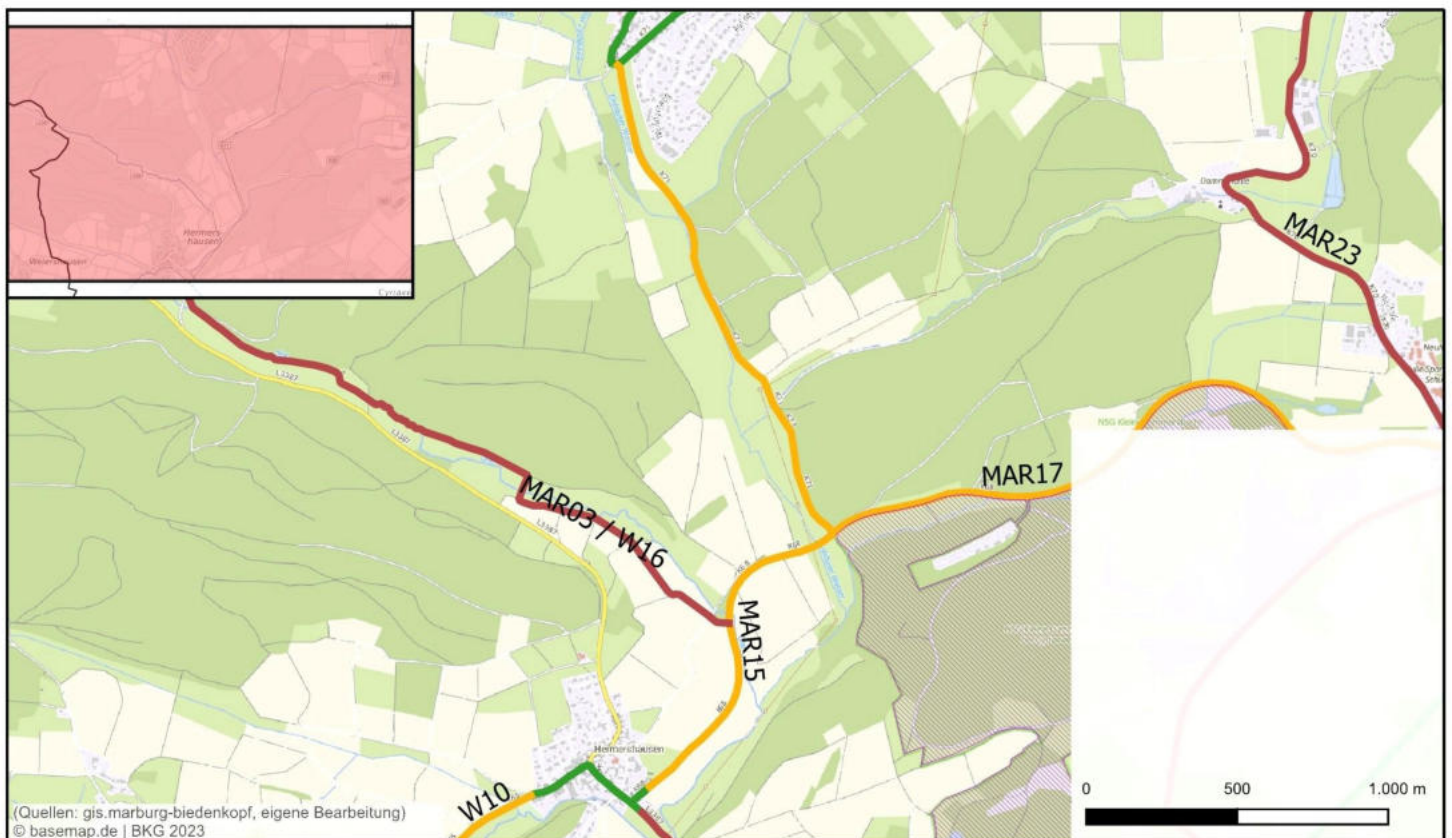
Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 2200 m

Beschreibung: Bei der Maßnahme handelt es sich um Planung und Bau einer Radverkehrsverbindung zwischen Weimar-Allna und Marburg-Hermershausen. In Zusammenhang mit den nördlich und südlich vorgesehenen Maßnahmen erfüllt sie eine wichtige Verbindungsfunktion als Zubringer zum Pharmastandort Görzhausen und ins Oberzentrum Marburg aus dem Allna- und Salzboedel.

Nach umfangreicher Variantenprüfung mit Beteiligung der Fachbehörden wurde eine Trasse straßenbegleitend westlich der K65 als Vorrangroute identifiziert. Abstimmungsbedarf besteht weiterhin hinsichtlich des Grunderwerbs. Die Grunderwerbsverfahren wurden gestartet, jedoch besteht bei Teilen der Eigentümer*innen Zurückhaltung hinsichtlich der Verkaufsbereitschaft. Eine weitere Informationsveranstaltung ist für das Frühjahr 2026 vorgesehen. Das Baurecht soll über Entfallen der Planfeststellung bis Mitte 2026 geschaffen werden, sofern die erforderlichen Grundstücksflächen zur Verfügung stehen.

Marburg-Hermershausen – Marburg-Elnhausen, K68/K71 (MAR15)



Bau eines Radweges zur K68 und K71 von Marburg-Hermershausen nach Elnhausen

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

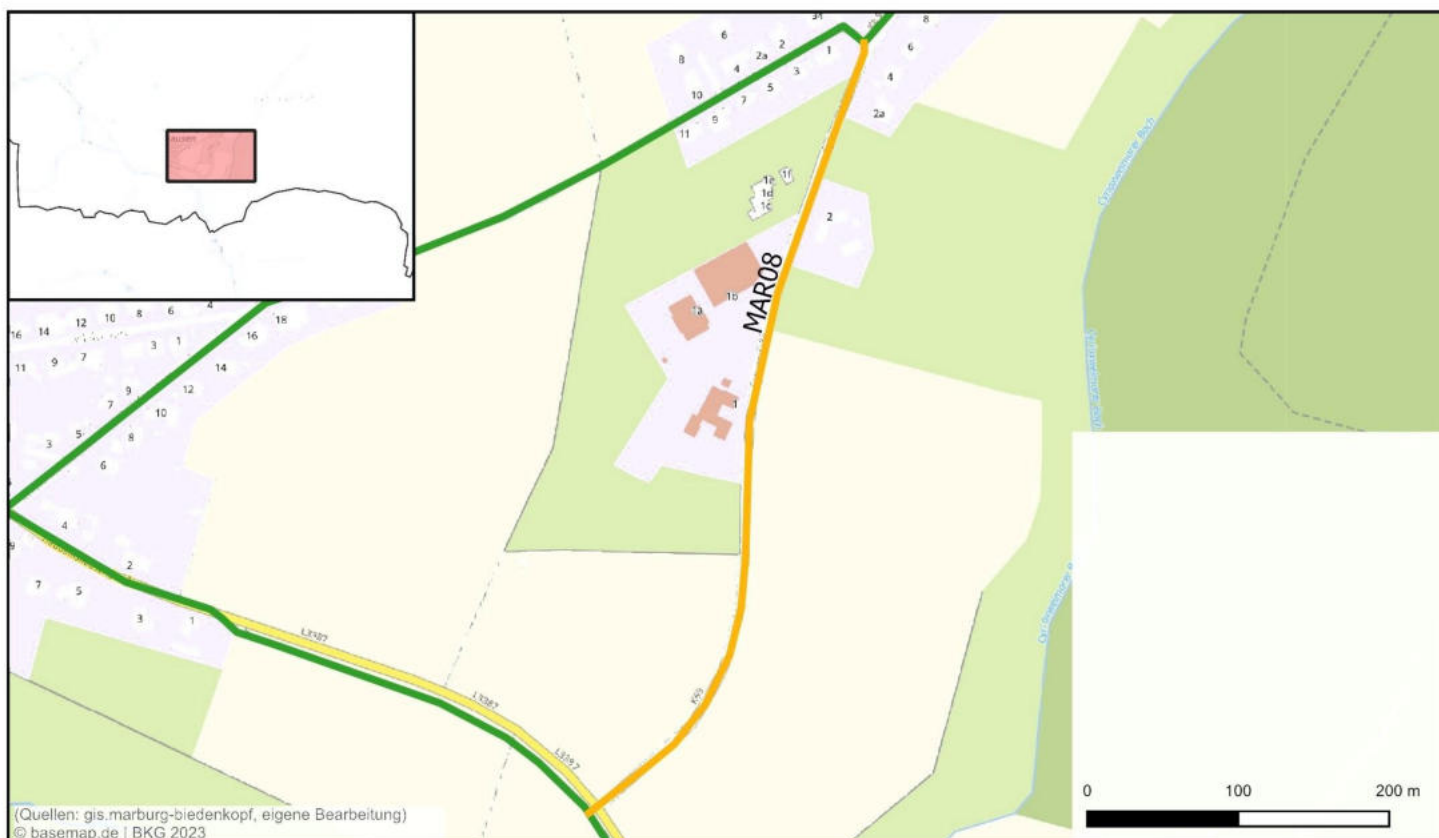
Ausbaulänge: 2000 m

Beschreibung: Bei der Maßnahme handelt es sich um Planung und Bau eines alltagstauglichen Radweges zwischen den Marburger Stadtteilen Hermershausen und Elnhausen entlang der Kreisstraßen K68 und K71.

Die Planung ist in zwei Abschnitte unterteilt. Der erste Abschnitt soll die Verbindung von Hermershausen nach Elnhausen schaffen. Abzustimmen ist hierbei noch, ob die Trasse komplett über vorhandene Wirtschaftswege aus Hermershausen heraus und entlang des Waldrands westlich der K71 geführt wird oder zunächst straßenbegleitend zur K68. Der zweite Abschnitt schafft den Anschluss an den Knotenpunkt K68/K71 und damit an die Maßnahme MAR17.

Zur Abstimmung der Radwegeplanung mit den Planungen zum Rhein-Main-Link fand im Herbst 2025 ein Austausch der beauftragten Büros statt. Der Landkreis kann dabei von der bereits durchgeführten ökologischen Kartierung für den Rhein-Main-Link profitieren. Anfang 2026 soll die Planung der Universitätsstadt und den örtlichen Vertretern vorgestellt und die Grunderwerbsverfahren gestartet werden.

Marburg-Cyriaxweimar – Marburg-Haddamshausen, straßenbegleitender Radweg an der K69 bis L3387 (MAR08)



Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K69 zwischen der Ortslage von Marburg-Cyriaxweimar und dem Radweg an der L3387

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 560 m

Beschreibung: Bei der Maßnahme handelt es sich um die Planung eines straßenbegleitenden Radweges an der K69 von der Ortslage des Marburger Stadtteils Cyriaxweimar hin zur L3387. Hier wird die Anbindung des Stadtteils an den die Landesstraße begleitenden Radweg und damit an das regionale Radroutennetz erfolgen.

An der vorgesehenen Trasse liegen sowohl der Allna-Kindergarten, als auch die Grundschule Cyriaxweimar. Beide Einrichtungen werden sowohl von den Bewohner*innen des Stadtteils Cyriaxweimar, als auch der Stadtteile Haddamshausen und Hermershausen genutzt. Die Vorzugsvariante verläuft östlich der Kreisstraße bis zum Knotenpunkt L3387. Es wird geprüft ob eine bauliche Querungshilfe sowie eine damit verbunden Aufweitung der Landesstraße notwendig sind.

Das Planungsbüro arbeitet zur Zeit an der Entwurfsplanung. Parallel werden die Ingenieurökologischen Leistungen sowie der Grunderwerb bearbeitet.

Marburg-Elnhausen – Marburg-Wehrshausen, Radweg zur K72 (MAR22)



Bau eines Radweges parallel zur K72 von Marburg-Elnhausen nach Marburg-Wehrshausen

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 1845 m

Beschreibung: Die Maßnahme sieht die Planung und Umsetzung einer Radverkehrsverbindung zur K72 zwischen Marburg-Elnhausen und -Wehrshausen vor. Diese schafft sowohl ein Angebot zwischen den beiden Stadtteilen als auch eine Zubringerstrecke aus den westlichen Stadtteilen in die Kernstadt.

Die Vorrangroute sieht den Neubau von straßenbegleitenden Radwegen nördlich der Kreisstraße am Anfang und Ende sowie den Ausbau von Wirtschaftswegen im mittleren Bereich der Trasse vor. Die Vermessung der Trasse wurde durchgeführt und die ökologische Kartierung abgeschlossen. Derzeit wird die Entwurfsplanung erarbeitet. Die Ansprache der Grundstückseigentümer ist für Anfang 2026 vorgesehen.

Breidenbach – Breidenbach-Kleingladenbach, K107 (BRE03)



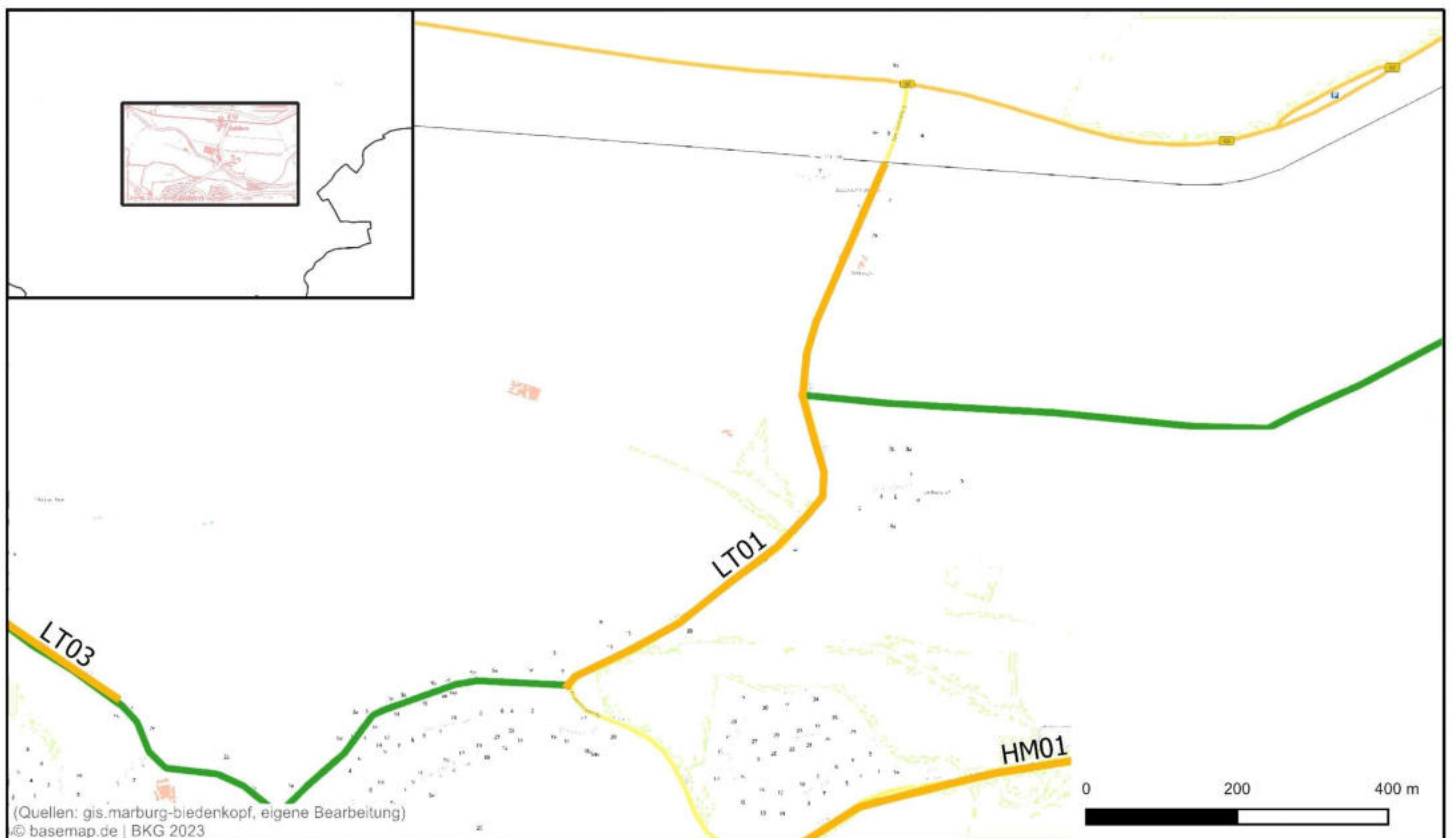
Bau eines Radweges parallel zur K107 von Breidenbach-Kleingladenbach nach Breidenbach

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 1300 m

Beschreibung: Geplant wird eine Radverbindung zwischen Kleingladenbach und Breidenbach, welche es den Einwohner*innen ermöglicht die kurze Distanz in den Kernort mit seiner Infrastruktur, den Arbeitsplätzen und der Schule sicher zurücklegen. Darüber hinaus wird Kleingladenbach an das Überregionale Radverkehrsnetz angebunden. Im Zuge eines Abstimmungstermin mit den beteiligten Behörden wurde die nördliche Variante entlang der K107 als Vorzugstrasse festgelegt. Da einige der benötigten Flächen aufgrund des Planfeststellungsverfahrens für die Ortsumgehung Breidenbach einer Veränderungssperre unterliegen, wurde die Strecke in zwei Bauabschnitte unterteilt. Der 1.BA, außerhalb der vom Planungsverfahren betroffenen Flächen, von Kleingladenbach bis Einmündung Gewerbegebiet kann trotz des Verfahrens umgesetzt werden. Der 2. BA, von Gewerbegebiet bis Ortslage Breidenbach, wird zu einem späteren Zeitpunkt fortgeführt. Für diese Maßnahme wurde das Grunderwerbsverfahren begonnen.

Lahntal-Caldern, L3092 (LT01)



Aufwertung des Lahnradweges durch den Bau eines straßenbegleitenden Radweges

Baulastträger: Land Hessen

Ausbaulänge: 1320 m

Beschreibung: Ein im RVEP des Landkreises hochrangiges Projekt ist der Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der L3092 in Lahntal-Caldern von der Ortslage (Mühlenbäckerei Pfeiffer) bis zum Calderner Sportplatz. Die Variantenuntersuchung ist abgeschlossen und ein technischer Vorentwurf wurde vorgelegt. Aktuell arbeitet die Planungsabteilung von Hessen Mobil an der umweltfachlichen Bilanzierung zur Ermittlung des notwendigen naturschutzfachlichen Ausgleiches. Es ist geplant das Baurecht über Entfallen der Planfeststellung herzustellen. Das Teilstück von den Bahnschienen bis zur B62 wurde nachträglich in die Planung aufgenommen.

Kirchhain-Emsdorf – Kirchhain-Burgholz, K12 (KI08)



Prüfung einer alltagstauglichen Radroute

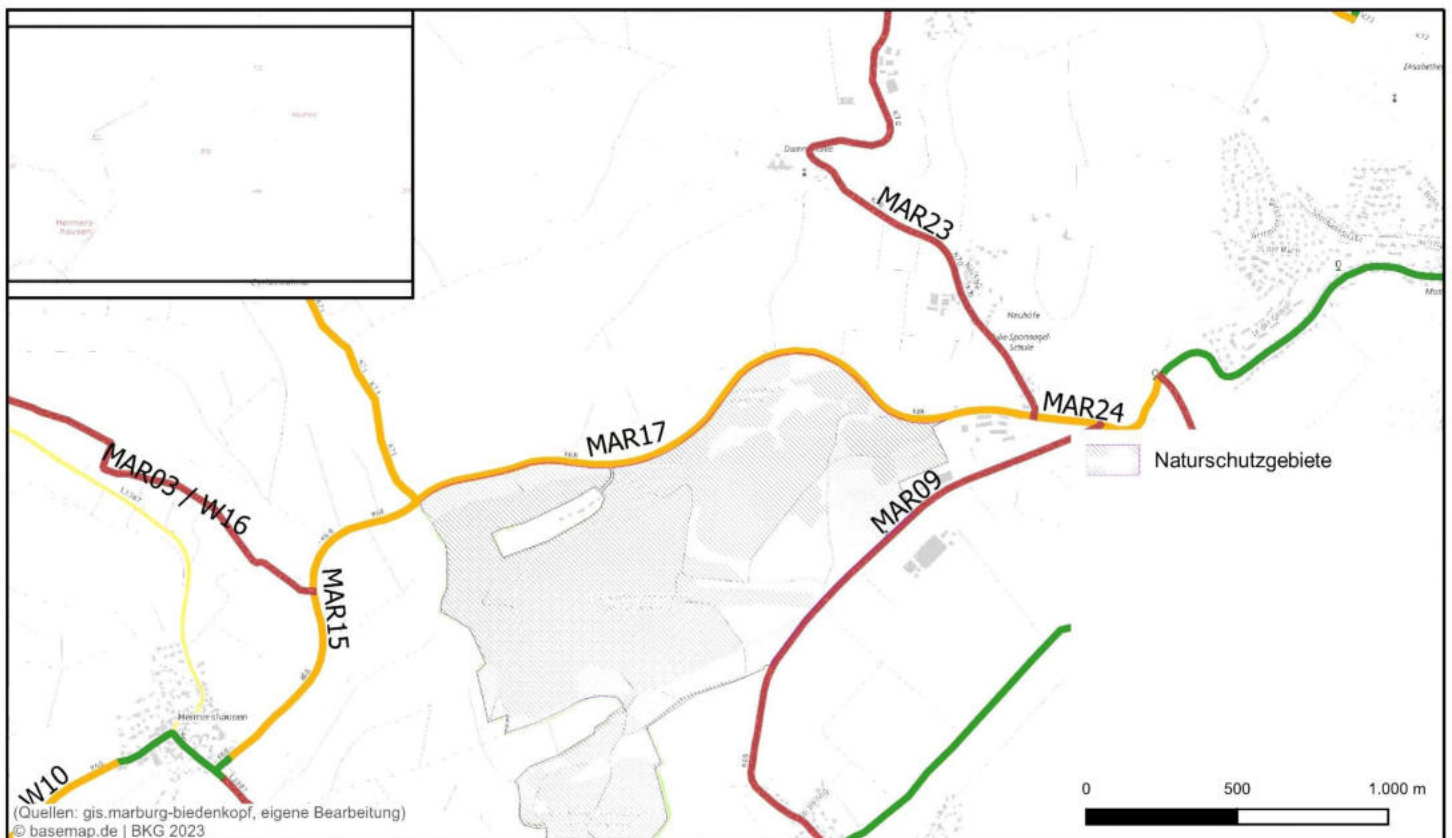
Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 2500 m

Beschreibung: Bei dem Projekt handelt es sich um eine Planung zur Entflechtung der Verkehre auf der K12 zwischen Kirchhain-Burgholz und -Emsdorf. Es soll eine direkte und topographisch attraktive Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen geschaffen werden. Die Verbindung schafft über Emsdorf einen verkehrssicheren Zugang zur Bahnstation und an das Radhauptnetz in Stadtallendorf.

Es besteht ein räumlicher Zusammenhang mit der Maßnahme zum Bau eines Radweges entlang der K12 von Emsdorf nach Stadtallendorf (KI10 / STA12). Die Vorplanung wurde abgeschlossen. Die Vorzugsvariante sieht die Nutzung vorhandener Wirtschaftswege und den Neubau eines straßenbegleitenden Radweges südlich der Kreisstraße vor. Eine erste Abstimmung mit den betroffenen Flächeneigentümern fand Ende 2025 statt. Die Vorzugsvariante wird nun zur Entwurfsplanung weiterentwickelt.

Marburg-Hermershausen – Marburg-Neuhöfe, K71/K68 (MAR17)



Schaffung eines Radweges entlang der K68

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

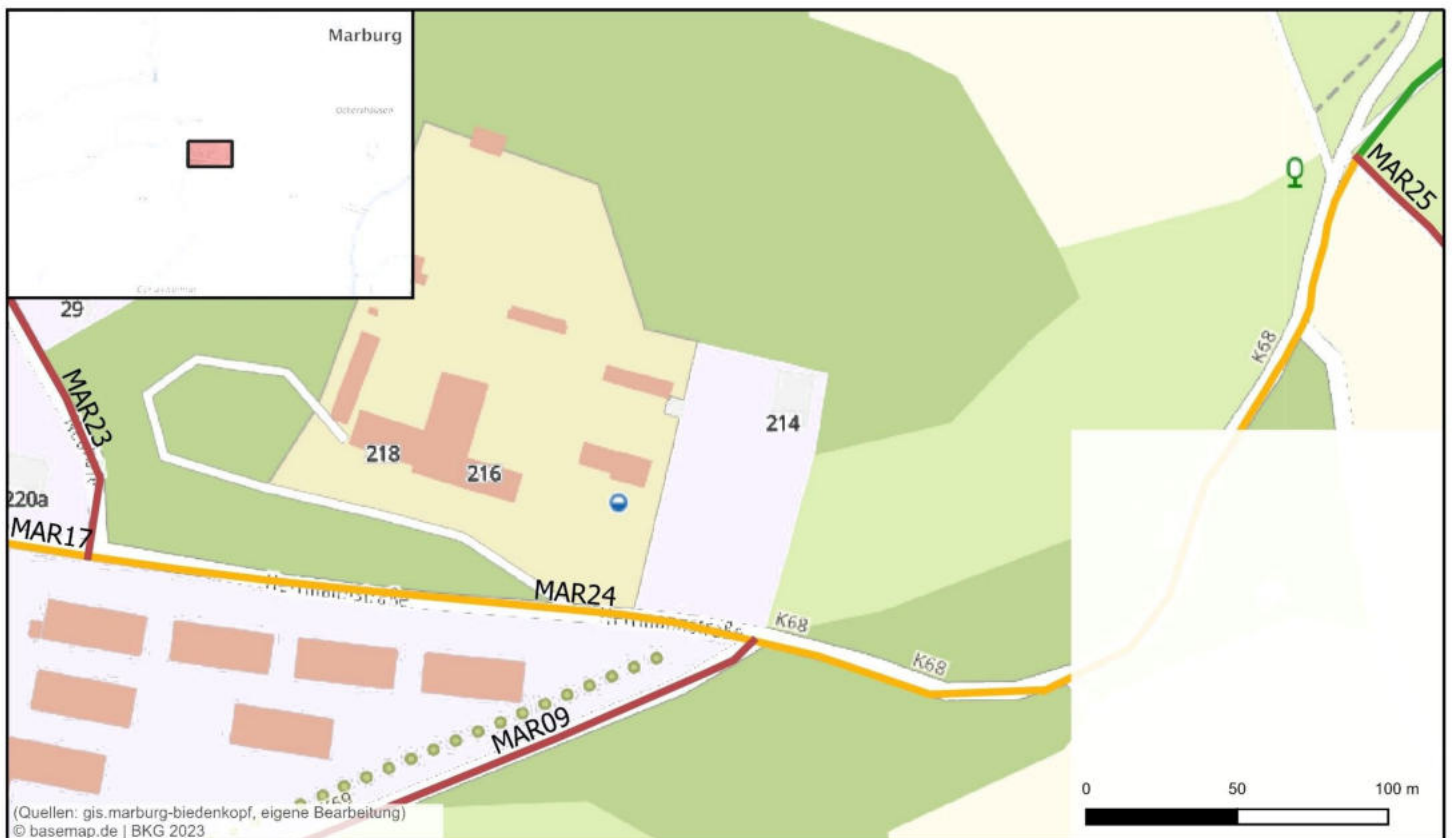
Ausbaulänge: 2700 m

Beschreibung: Die Maßnahme sieht die Planung und Umsetzung einer Radverkehrsverbindung zwischen dem Knotenpunkt K68 / K71 und dem Marburger Stadtteil Neuhöfe vor.

Die Vorrangroute verläuft über einen neu angelegten, straßenbegleitenden Radweg nördlich der K68 sowie über auszubauende Wirtschaftswege nördlich parallel zur Kreisstraße. In Verbindung mit den Maßnahmen MAR15 und MAR24 wird so die Anbindung des Marburger Stadtteils Hermershausen in die Kernstadt hergestellt.

Die Vorplanung ist mit dem Ergebnis der nördlichen Vorzugsvariante abgeschlossen und die Entwurfsplanung für diese Variante ist in Bearbeitung.

Marburg-Neuhöfe – Marburg-Ockershausen, K70/K68
(MAR24)



Radweg entlang der K68

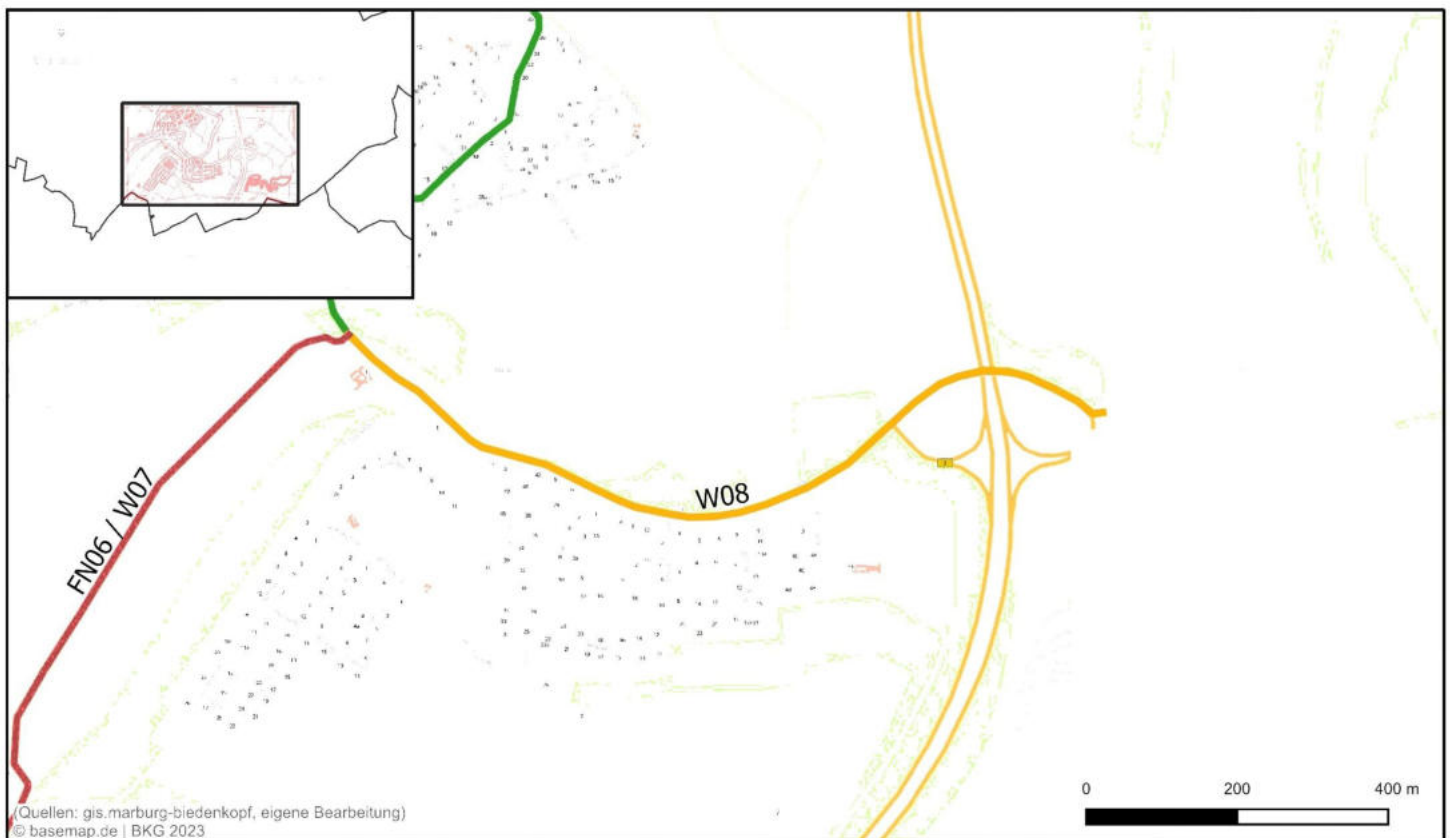
Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 615 m

Beschreibung: Die Maßnahme MAR24 sieht die Schaffung eines straßenbegleitenden Radweges entlang der K68 von der Hermannstraße nach Marburg-Neuhöfe vor.

Diese Maßnahme steht im Zusammenhang mit den Maßnahmen MAR17, MAR22, MAR09, MAR25 und schließt an die Maßnahme MAR17 an, die ebenfalls Teil der dritten Sammelbeauftragung ist. Der Auftrag für die Planungsleistungen wurde Ende 2023 vergeben. Die Vorplanung ist abgeschlossen. Als Vorzugsvariante wurde der südliche Verlauf an der Kreisstraße herausgearbeitet. Dort befindet sich ein etwa 200 Meter langer Betonweg, welcher mit in die Planung einfließen wird. Aktuell arbeitet das Planungsbüro an der Entwurfsplanung.

Weimar-Roth – Weimar-Wolfshausen, K59 (W08)



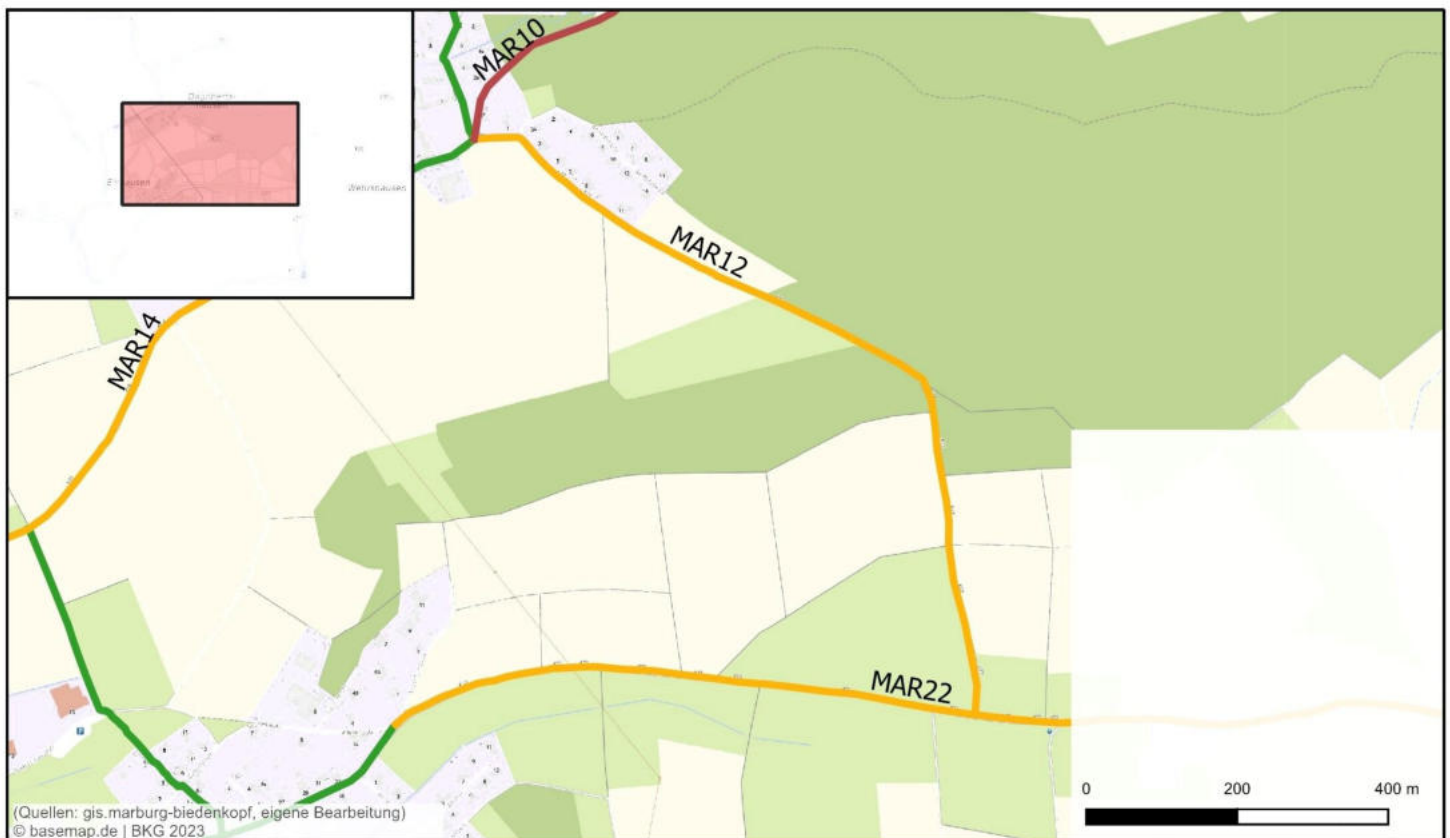
Anschluss Wolfshausen an das Radwegenetz des Landkreises

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 1130 m

Beschreibung: Diese Maßnahme sieht die Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung zwischen den Weimarer Ortsteilen Roth und Wolfshausen vor. Ende 2023 wurde zunächst eine Variantenuntersuchung beauftragt. Drei der sechs untersuchten Varianten konnten frühzeitig durch die obere Wasserbehörde ausgeschlossen werden, da sie nicht genehmigungsfähig waren. Aus den drei verbliebenen Varianten wurden zwei Vorzugsvarianten ermittelt. Die erste sieht eine Verbreiterung des vorhandenen Brückenbauwerks über die B3 und eine Führung des Radverkehrs über einen Wirtschaftsweg parallel zur Bundesstraße in nördlicher Richtung bis nach Wolfshausen vor. Die zweite Variante sieht die Einrichtung einer sogenannten unechten Fahrradstraße auf dem Abschnitt der ehemaligen Kreisstraße 42 zwischen dem Abzweig von der K59 und dem Abzweig der K42 Richtung Wolfshausen vor. Bei einem Treffen mit allen Beteiligten wurden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie vorgestellt und das weitere Vorgehen besprochen. In einem weiteren Treffen soll im Februar 2026 die Variante einer unechten Fahrradstraße der Ortsbeiräten vorgestellt werden.

Marburg-Dagobertshausen – K72, K77 (MAR12)



Schaffung eines Radwegs entlang der K77 zur K72

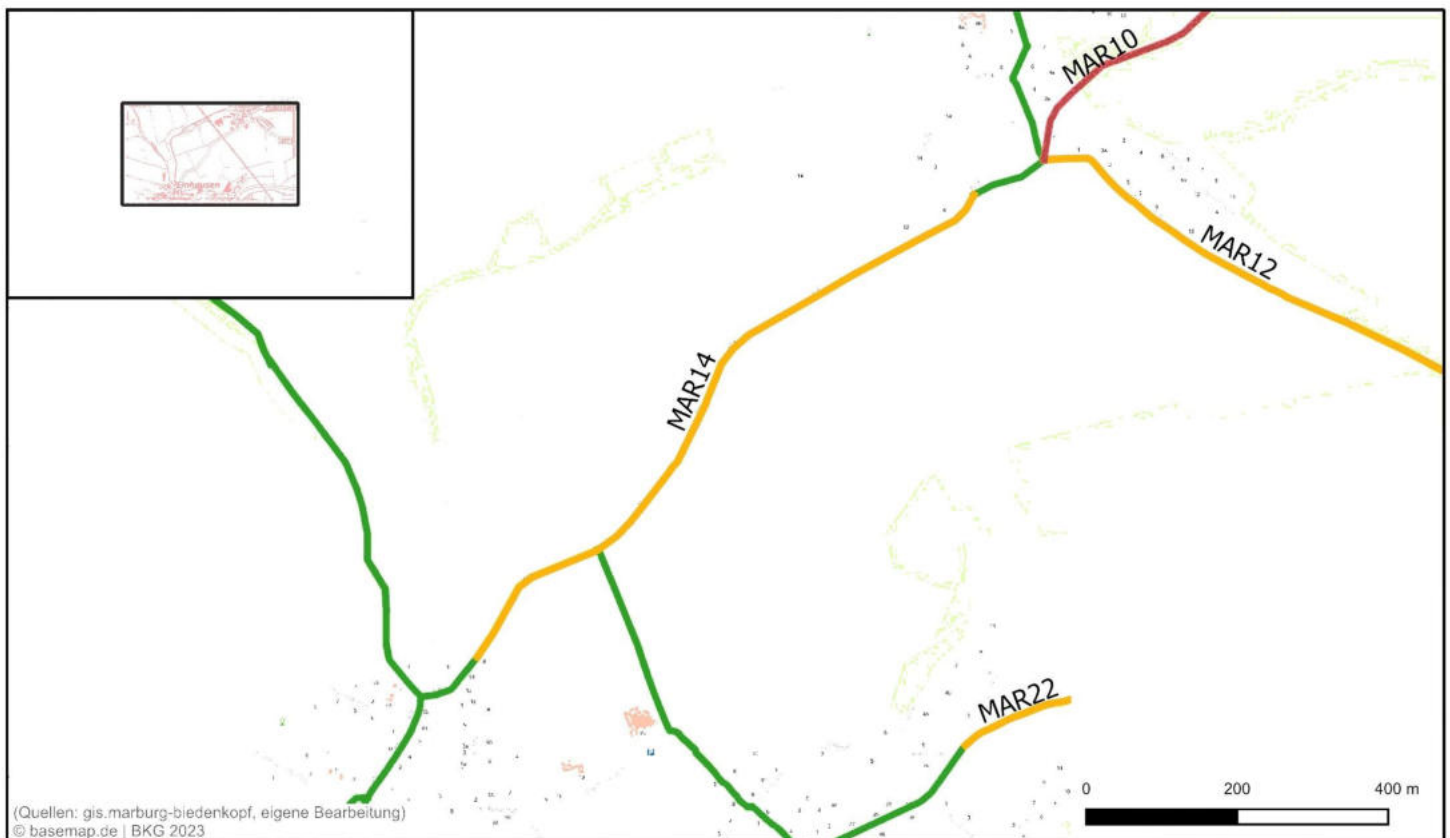
Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 1145 m

Beschreibung: Durch die Maßnahme MAR12 soll eine alltagstaugliche Verbindung von Dagobertshausen entlang der K77 bis zu der K72 geschaffen werden. Diese schließt dann an die vom Landkreis geplante Radverbindung entlang der K72 (MAR22) an und schafft eine sichere Verbindung nach Wehrshausen und Marburg. Da in diesem Bereich durch die Untere Naturschutzbehörde viel Amphibienbewegung beobachtet wurde, sollte die Anlage einer Amphibienquerung berücksichtigt werden.

Die Planungsleistungen wurden Anfang 2025 vergeben. Das Planungsbüro hat die Grundlagenermittlung abgeschlossen und dem Landkreis erste Varianten vorgestellt. Diese werden Anfang 2026 mit Vertretern der Universitätsstadt, der Fachbehörden sowie der Ortsbeiräte abgestimmt.

Marburg-Elnhausen – Marburg-Dagobertshausen, K78 (MAR14)



Schaffung eines Radwegs entlang der K78

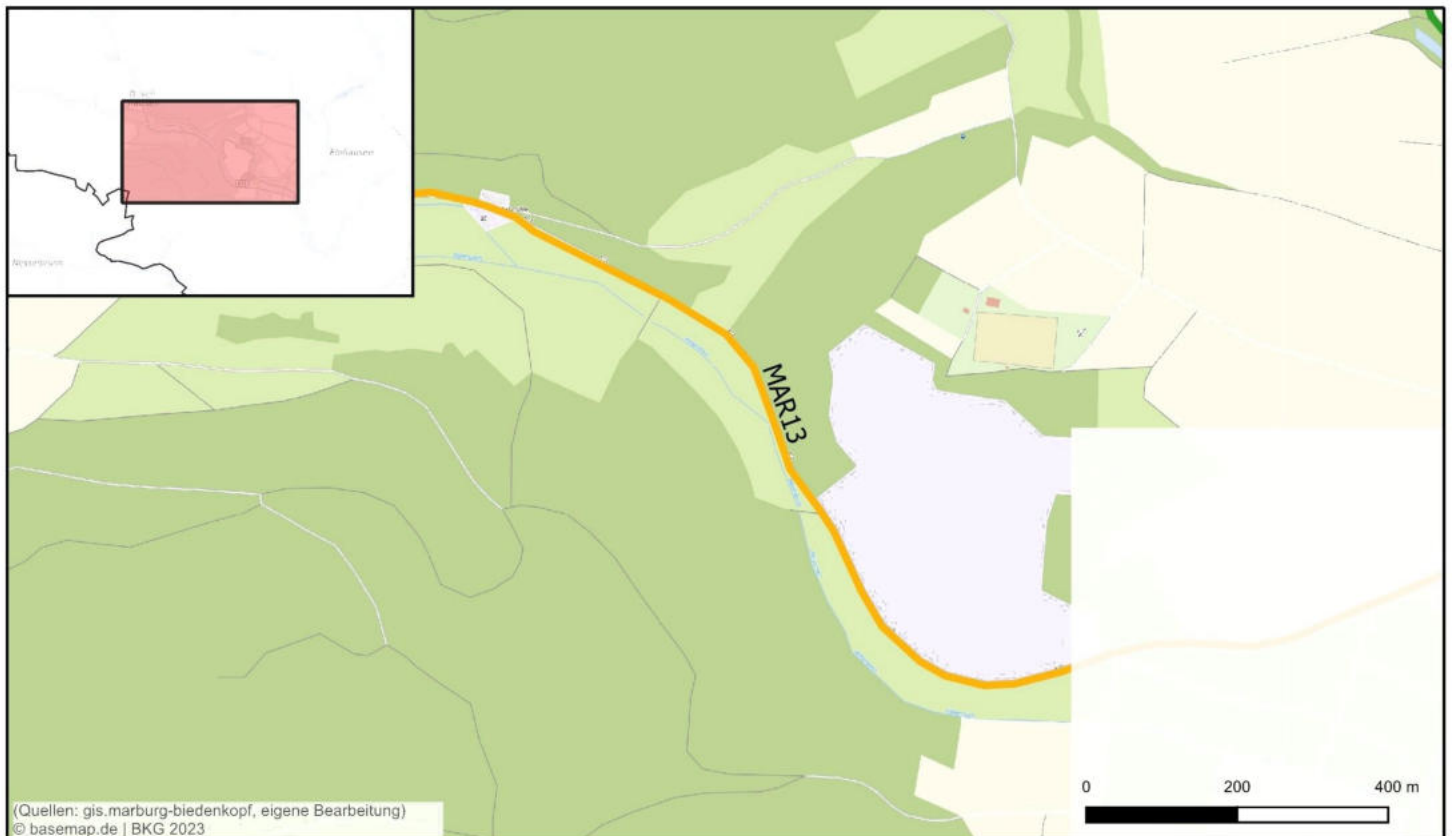
Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 1135 m

Beschreibung: Über eine Radverbindung entlang der K78 zwischen Elnhausen und Dagobertshausen soll Dagobertshausen an die L3092 sowie den Pharmastandort „Görzhausen“ angeschlossen werden.

Im oberen Teil der vorgesehenen Verbindung ist ein straßenbegleitender Weg vorhanden. Da dieser Weg nicht der Regelbreite entspricht, soll hier die Verbreiterung des vorhandenen Weges geprüft werden. Die Planungsleistung wurde Mitte 2025 vergeben. Das beauftragte Planungsbüro hat die Grundlagenermittlung Ende 2025 abgeschlossen. Erste mögliche Varianten wurden Landkreis bereits vorgestellt. Anfang 2026 sollen diese gemeinsam mit der Universitätsstadt, Fachbehörden und örtlichen Vertretern abgestimmt werden.

Marburg-Dilschhausen – Marburg-Einhausen, K72 (MAR13)



Schaffung eines Radwegs entlang der K72

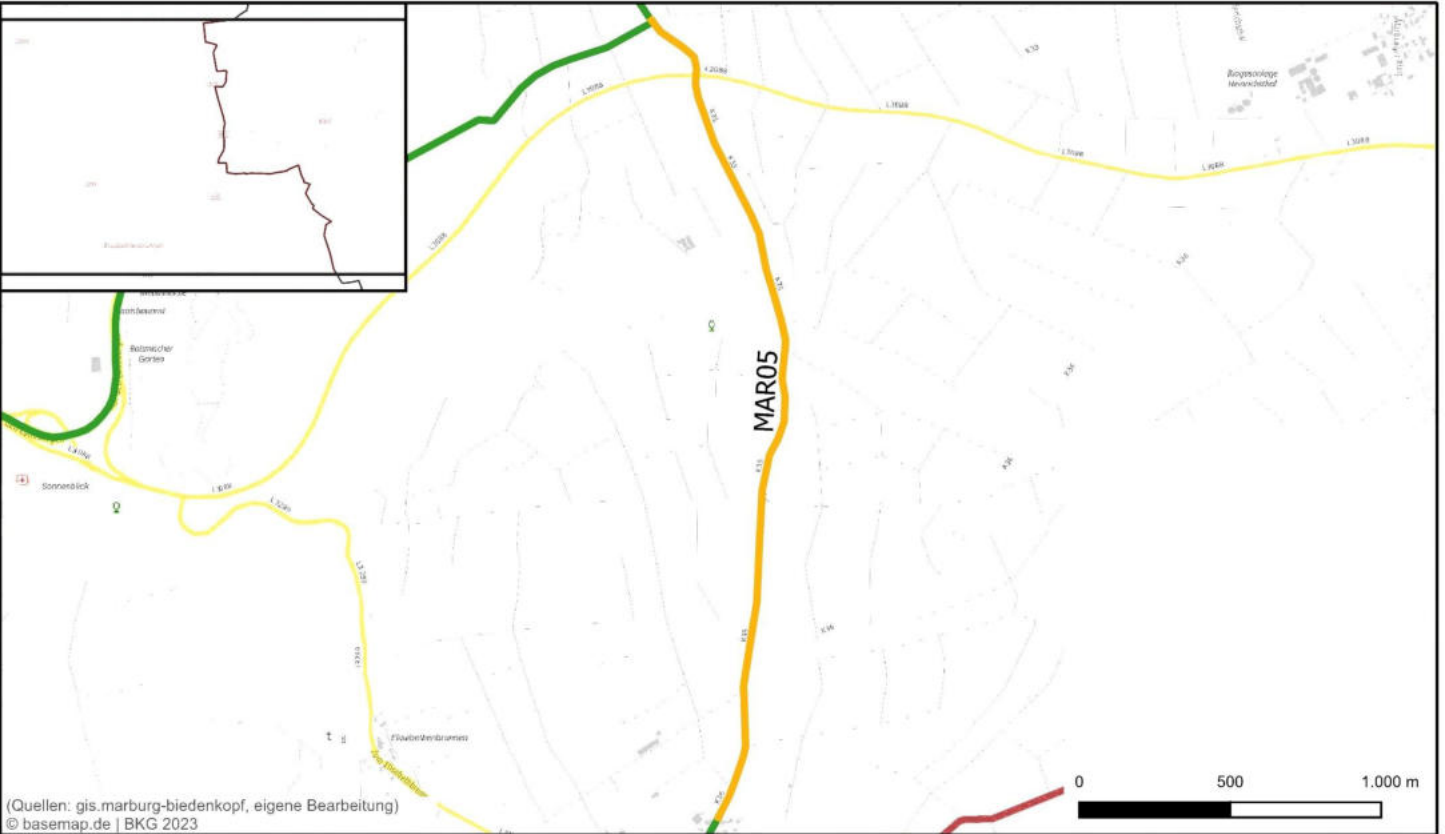
Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 2490 m

Beschreibung: Die Maßnahme sieht die Schaffung einer alltagstauglichen Radverbindung zwischen den Marburger Stadtteilen Dilschhausen und Einhausen zu K72 vor. Im Zusammenhang mit den Maßnahmen MAR22 und MAR18 soll so eine direkte Verbindung bis in die Kernstadt geschaffen werden.

Aufgrund verschiedener naturschutzrechtlicher und wasserschutzrechtlicher Restriktionen sowie der anspruchsvollen Topographie soll im ersten Schritt eine Machbarkeitsstudie klären, ob die Schaffung einer Radverbindung grundsätzlich möglich ist. Die Planungsleistungen wurden Anfang 2025 vergeben. Das Planungsbüro hat die Grundlagenermittlung abgeschlossen und dem Landkreis erste Varianten vorgestellt. Diese werden Anfang 2026 mit Vertretern der Universitätsstadt, der Fachbehörden sowie der Ortsbeiräte abgestimmt.

Marburg-Schröck – Marburg-Bauerbach, K34 / K35 (MAR05)



Straßenbegleitend zur K34 und K35, sichere Querung der L3088

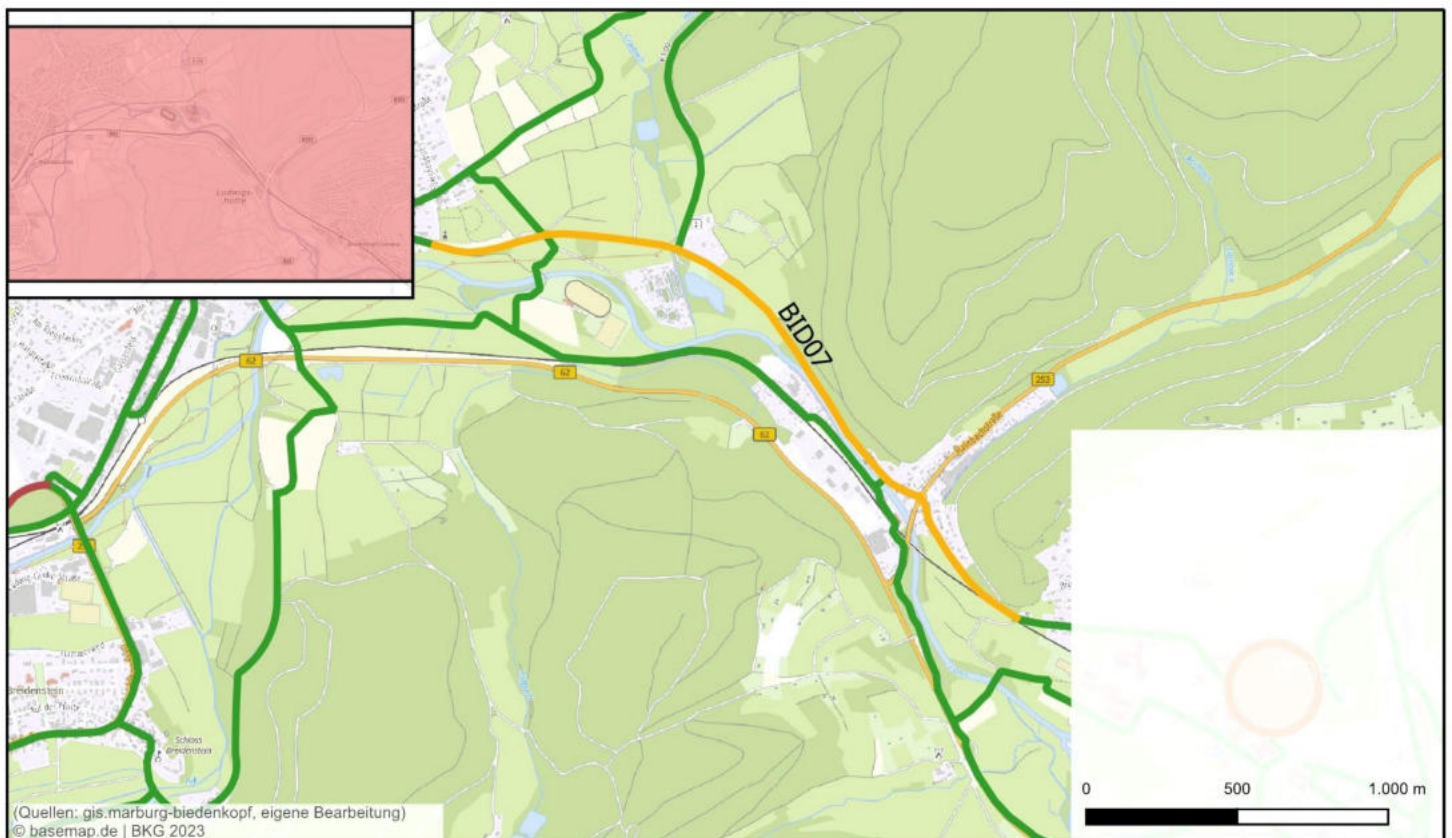
Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 3300 m

Beschreibung: Bei der Maßnahme MAR05 ist im RVEP eine straßenbegleitende Verbindung entlang der K34 und der K35 vorgesehen. Sie quert die L3088 südlich von Bauerbach und verbindet die beiden Ortschaften Bauerbach und Schröck miteinander. Hemmnisse stellen bei dieser Maßnahme der Arzbach, die Amphibienbewegungen, die vorhandenen Feuchtwiesen sowie komplizierte Eigentumsverhältnisse dar.

Im Zuge der Variantenuntersuchung wird geklärt, ob vorhandene Wege westlich der Kreisstraße eine sinnvolle Alternative darstellen. Besondere Aufmerksamkeit muss bei dieser Verbindung auf die Querung der L3088 gelegt werden. Die Planungsleistungen wurden Anfang 2025 vergeben. Das Planungsbüro hat die Grundlagenermittlung abgeschlossen und dem Landkreis erste Varianten vorgestellt. Diese werden Anfang 2026 mit Vertretern der Universitätsstadt, der Fachbehörden sowie der Ortsbeiräte abgestimmt.

Biedenkopf-Wallau – Biedenkopf, K109 (BID07)



Angebotsplanung über Ludwigshütte, teils auf der K109

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 2750 m

Beschreibung: Die Maßnahme verbindet Wallau mit Biedenkopf und führt teils an der K109 entlang. Im Planungsgebiet befinden sich ein Landschaftsschutzgebiet (Auenverband Lahn-Ohm), ein Vogelschutzgebiet (Hessisches Rothaargebirge) und im Bereich der Lahn mehrere Hochwassergebiete mit mittlerer und niedriger Wahrscheinlichkeit sowie ein Fauna-Flora-Habitat, welches als Hochwassergebiet mit hoher Wahrscheinlichkeit gekennzeichnet ist. Im Hinblick auf mögliche Restriktionen wurde diese Maßnahme verschiedenen Behörden vorgestellt. Wegen der anspruchsvollen Topographie und der vielfältiger naturschutzrechtlicher sowie wasserrechtlicher Bedenken, wurde zunächst der Auftrag für eine Machbarkeitsstudie vergeben. Die durch das beauftragte Planungsbüro ermittelte Vorzugsvariante verläuft von Wallau zunächst auf einem Gehweg/Feldweg, dann auf einem Wirtschaftsweg bzw. dem Radweg R2 bis zum Ortsteil Ludwigshütte und auf einem Gehweg nach Biedenkopf. Diese Variante gilt es nun weiter zu beplanen.

Dautphetal-Silberg – Dautphetal-Hommertshausen, K46 (DT02)



Schaffung einer Radverbindung zwischen Silberg und Hommertshausen

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 1100 m

Beschreibung: Bei der Maßnahme DT02 ist der Ausbau eines vorhandenen Wirtschaftswegs angedacht. Die dadurch entstehende Radverbindung schließt im Süden an die „Silbergasse“ an und verbindet damit die Ortschaften Silberg und Hommertshausen. Die Planungsleistungen wurden Anfang 2025 ausgeschrieben und Mitte 2025 vergeben. Das Planungsbüro hat die Grundlagenermittlung abgeschlossen und im Zuge dessen verschiedene Varianten ermittelt und geprüft. Diese sollen Anfang 2026 gemeinsam mit Kommune, Fachbehörden und örtlichen Vertretern diskutiert werden.

Weimar-Kehna – Weimar-Niederwalgern (W13)



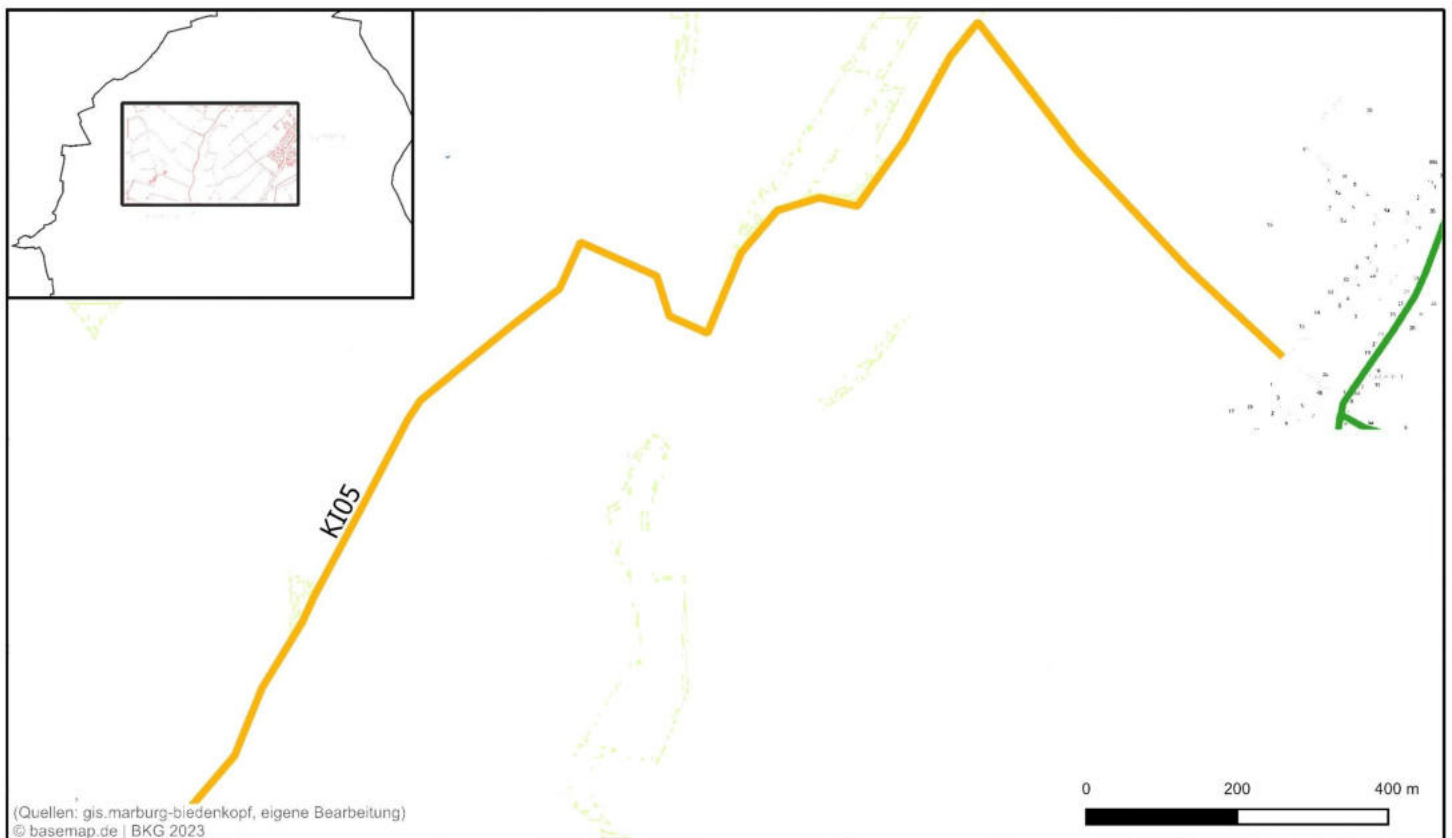
Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 2120 m

Beschreibung: Die Maßnahme W13 sieht den Ausbau eines vorhandenen Wirtschaftswegs vor und schließt Richtung Kehna an die K56 an. Dieser bereits existierende Weg führt teils direkt am Walgerbach entlang. Hier wird zunächst der Bestand geprüft, um dann entscheiden zu können, ob eine Erneuerung der Deckschicht ausreichend ist, um den bestehenden Weg für den Alltagsradverkehr nutzbar zu machen. Bei einem Treffen mit verschiedenen Behörden wurde die Maßnahme vorgestellt und besprochen. Die Maßnahme ist Teil der 4. Sammelbeauftragung. Die Förderanträge wurden im Herbst 2023 gestellt und im Sommer 2024 bewilligt. Die Planungsleistungen wurden im Anschluss ausgeschrieben und im September 2025 vergeben. Das Planungsbüro arbeitet zur Zeit am Vorentwurf.

Kirchhain-Sindersfeld – Kirchhain-Betzisdorf, K9 (KI05)



Bau einer alltagstauglichen Radroute zur Entflechtung des Verkehrs auf der K9 zwischen Kirchhain-Sindersfeld und Kirchhain-Betziesdorf

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 2300 m

Beschreibung: Bei dem Projekt handelt es sich um eine Planung zur Entflechtung der Verkehre auf der K9 zwischen Kirchhain-Sindersfeld und Kirchhain-Betziesdorf. Es soll eine direkte und topographisch möglichst attraktive Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen geschaffen werden. Von Betziesdorf findet der Radverkehr über Bürgeln Anbindung an das überregionale Radhauptnetz. Die Planungsleistung wurde Mitte 2025 vergeben. Das beauftragte Planungsbüro hat die Grundlagenermittlung Ende 2025 abgeschlossen. Erste mögliche Varianten wurden dem Landkreis bereits vorgestellt. Anfang 2026 sollen diese gemeinsam mit der Stadt, Fachbehörden und örtlichen Vertretern abgestimmt werden.

Marburg Oberer Rothenberg – Marburg-Wehrshausen, K72 (MAR18)



Schaffung eines Radweges an der K72 zwischen der Straße „Höhenweg“ und dem Knoten K72 / K80

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf / Stadt Marburg

Ausbaulänge: 850 m

Beschreibung: Die Verbindung an der K 72 ist für das Radverkehrsnetz des Landkreises Marburg-Biedenkopf von großer Bedeutung. Sie ist Teil einer Radroute von der Innenstadt Marburgs zum Pharmastanort Görzhausen sowie eine wichtige Verbindung für den Schülerradverkehr von den westlichen Marburger Stadtteilen zu den Schulen in der Leopold-Lukas-Straße. Die Maßnahme steht im Zusammenhang mit der Maßnahme MAR19. Die Baulastträgerschaft liegt zwischen Wehrshausen und dem Ortseingang Marbach beim Landkreis, im Stadtteil Marbach zwischen dem Abzweig Höhenweg und dem Abzweig Hohe Leuchte bei der Stadt. Um eine durchgängige Planung und Streckenführung sowie Synergieeffekte zu erzielen, wird die Planung als gemeinsames Projekt unter der Federführung des Landkreises durchgeführt werden. Die Planungsleistung wurden Ende 2025 ausgeschrieben. Diese Maßnahme ist Teil der 5. Sammelbeauftragung.

Marburg-Wehrshausen – L3092, K80 (MAR19)



Schaffung eines Radweges entlang der K80

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 1115 m

Beschreibung: Diese Verbindung entlang der Kreisstraße 80 schließt im Norden an die vom Land Hessen geplante Radverbindung entlang der Landesstraße 3092 an und schließt damit eine Lücke im Radwegenetz von der Innenstadt Marburgs zum Pharmastandort Görzhausen. Im Zusammenhang mit der weiteren Landkreismaßnahme MAR18 wird eine sichere Radverbindung für die Arbeitnehmer*innen des Pharmastandortes gewährleistet. Die Ausschreibung wurde Ende 2025 gestartet. Die Maßnahme ist Teil der 5. Sammelbeauftragung.

Lohra-Rollshausen – Lohra-Altenvers, K50 (LH06)



Bau einer sicheren Radverkehrsverbindung zur Entflechtung des Radverkehrs auf der K50 zwischen den Lohraer Ortsteilen Rollshausen und Altenvers

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 1300 m

Beschreibung: Bei dem Projekt handelt es sich um eine Planung zur Schaffung einer sicheren Radverkehrsverbindung zwischen Lohra-Rollshausen und -Altenvers. Es soll eine direkte und topographisch möglichst attraktive Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen geschaffen werden. Von Altenvers aus soll mittelfristig die Anbindung an die Radhauptachse im Salzbödetal hergestellt werden. Der Förderantrag wurde im November 2024 bewilligt. Durch einen hohen Abstimmungsbedarf verzögerte sich die Ausschreibung der Planungsleistung. Diese Maßnahme ist Teil der 5. Sammelbeauftragung und wurde Ende 2025 ausgeschrieben.

Lohra-Weipoltshausen – Lohra-Altenvers, K49 (LH05)



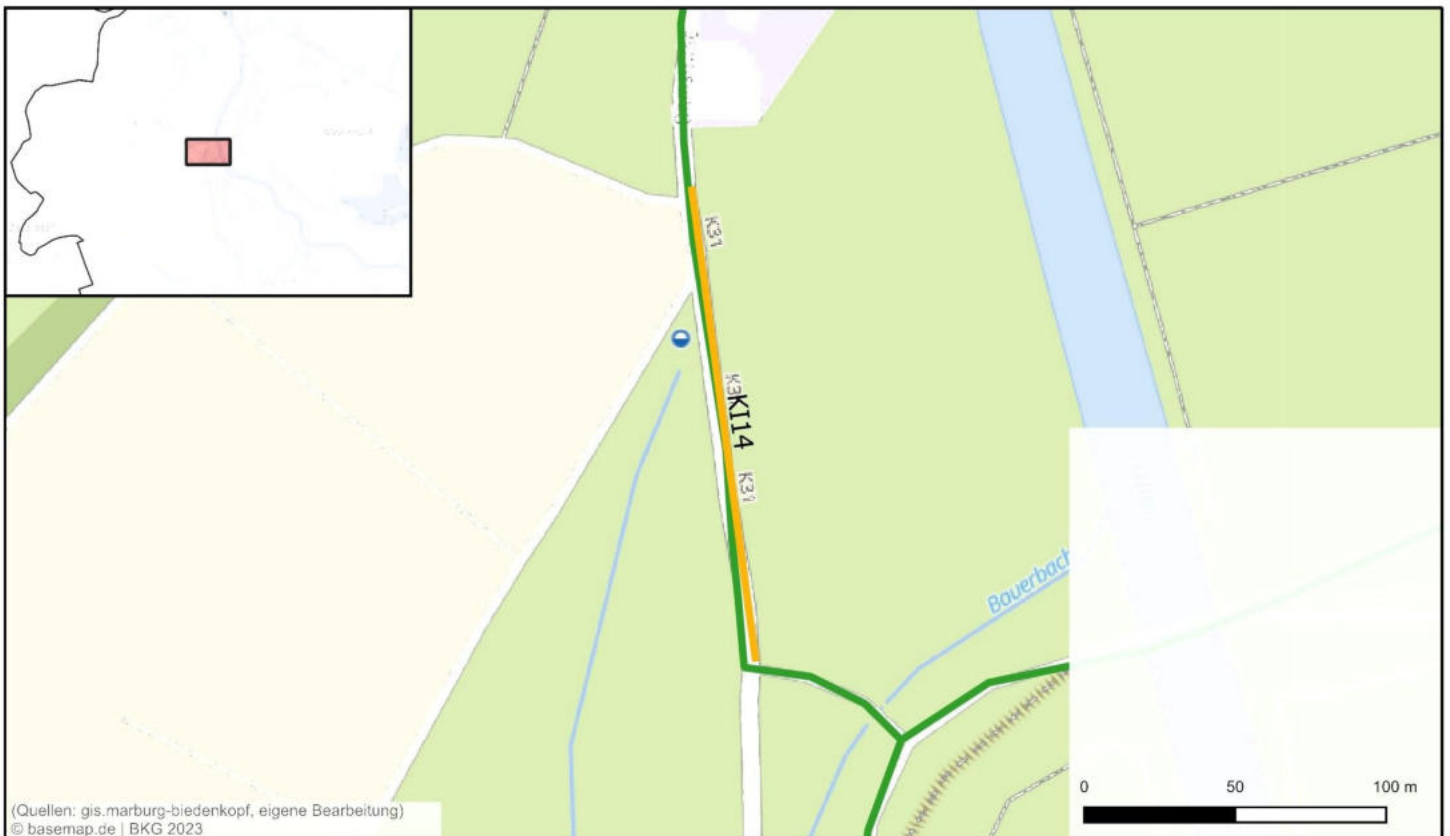
Bau einer sicheren Radverkehrsverbindung zwischen den Lohrarer Ortsteilen Weipoltshausen und Altenvers entlang der K49

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 1025 m

Beschreibung: Bei dem Projekt handelt es sich um eine Planung zur Schaffung einer sicheren Radverkehrsverbindung zwischen Lohra-Weipoltshausen und -Altenvers. Es soll eine direkte und topographisch möglichst attraktive Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen geschaffen werden. Von Altenvers aus soll mittelfristig die Anbindung an die Radhauptachse im Salzbödetal hergestellt werden. Die Trasse führt entlang der Landesstraße 3061 und der Kreisstraße 49. Durch eine Verwaltungsvereinbarung mit Hessen Mobil wurde dem Landkreis die planerische Umsetzung für den Landesstraßenteil als sogenannter "Wunschrادweg" ermöglicht. Die Planungsleistung wurde Ende 2025 ausgeschrieben. Diese Maßnahme ist Teil der 5. Sammelbeauftragung.

Kirchhain-Schönbach – Kirchhain-Großseelheim, K31 (KI14)



Bau eines straßenbegleitenden Radweges entlang der K31

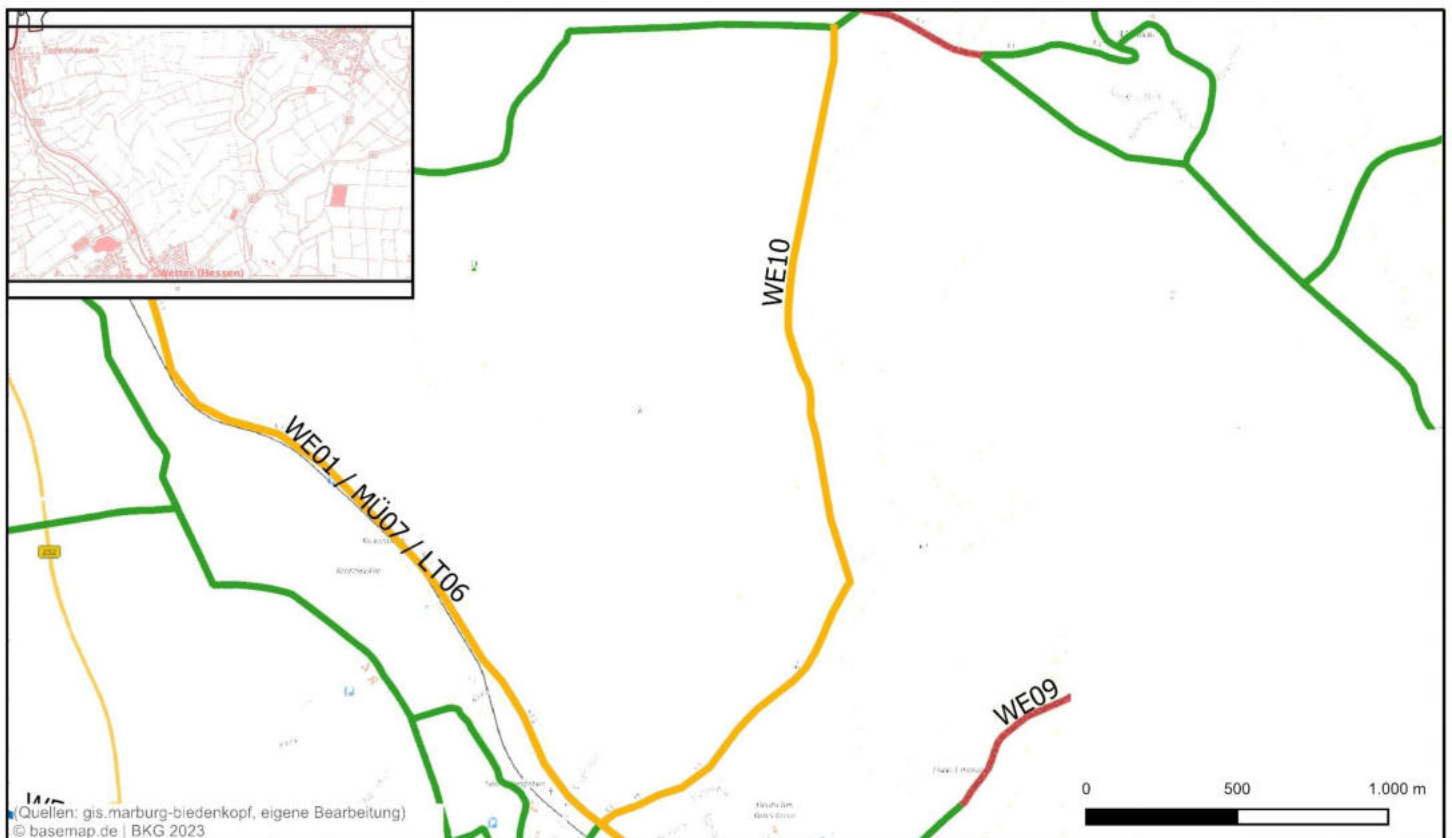
Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 160 m

Beschreibung: Bei dem Projekt handelt es sich um eine Planung zur Entflechtung der Verkehre auf der K31 zwischen Kirchhain-Schönbach und Kirchhain-Großseelheim. Es soll eine direkte und sichere Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen geschaffen werden.

Vorgesehen ist die Planung eines straßenbegleitenden Radweges entlang der K31 unterhalb des Aussiedlerhofs an der Ohmstraße, auf Höhe des Wirtschaftsweges, bis hin zur Einmündung zum Damm. Von dort aus besteht die Möglichkeit einer sicheren Weiterfahrt in südliche Richtung nach Großseelheim, wie auch in östliche Richtung nach Niederwald und Kirchhain. Die zur Zeit ausgewiesene Radwegeführung auf der Ohmstraße sollte im Zuge der Planungsmaßnahmen geändert werden. Zu empfehlen ist zukünftig eine Führung über den Wirtschaftsweg, kommend von der Jägerstraße, bis zum Anschluss an die Kreisstraße und damit an den unselbständig geführten Radweg. Bedingt durch die aktuelle Haushaltslage wird die Planungsleistung zu einem späteren Zeitpunkt ausgeschrieben.

Wetter – Wetter-Mellnau, K1 (WE10)



Bau einer alltagstauglichen Radroute zur Entflechtung des Verkehrs auf der K1 zwischen Wetter und Wetter-Mellnau

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

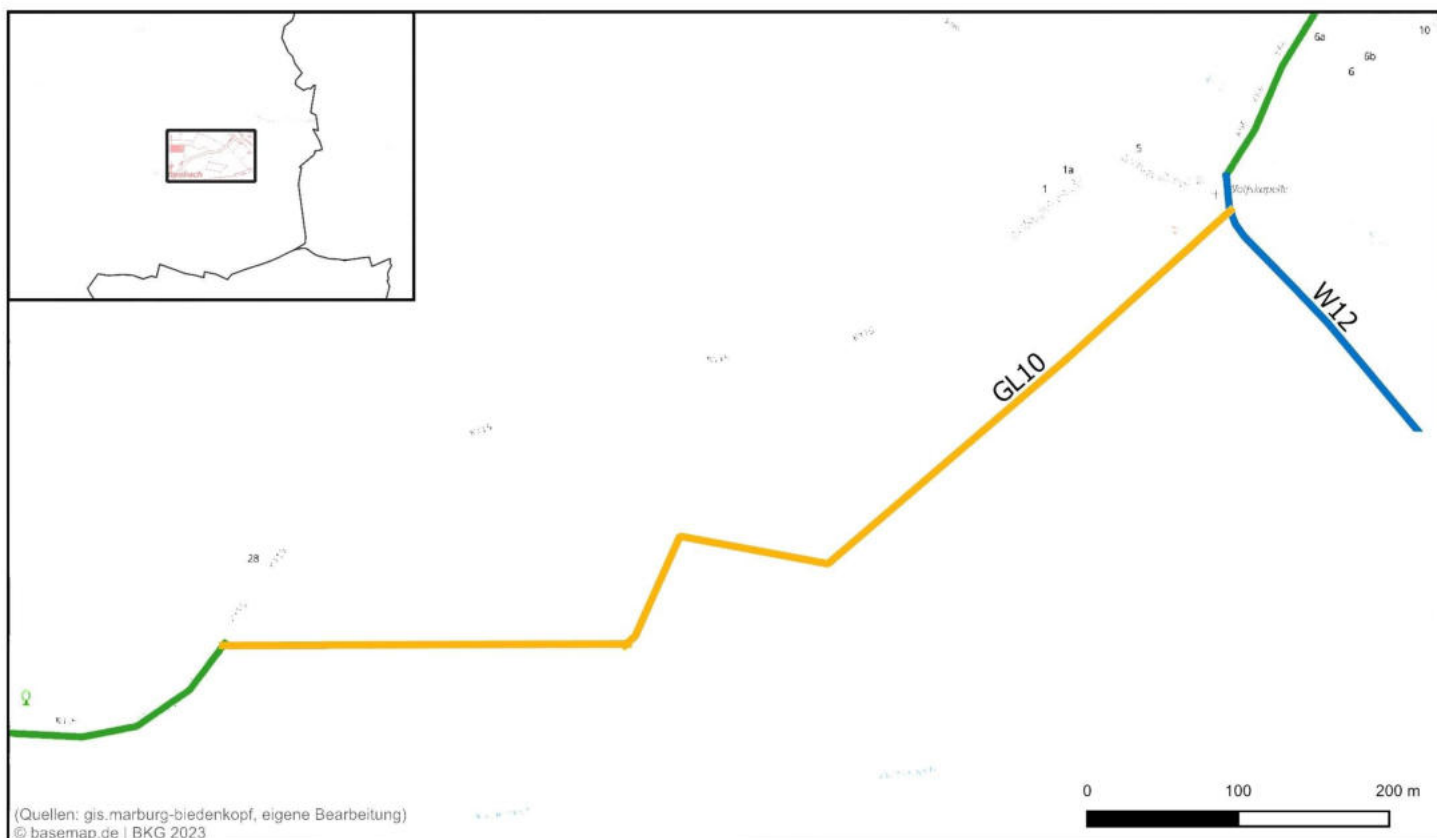
Ausbaulänge: 3000 m

Beschreibung: Bei dem Projekt handelt es sich um eine Planung zur Entflechtung der Verkehre auf der K1 zwischen Wetter und Wetter-Mellnau. Es soll eine direkte und sichere Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen geschaffen werden.

Vorgesehen ist die Planung eines straßenbegleitenden Radweges entlang der K1 und des Ausbaus eines Wirtschaftsweges bis zu einer Einmündung eines Wirtschaftsweges zu einem Alltagsradweg/Wirtschaftswegs.

Im Rahmen der Variantenprüfung ist aber auch die Möglichkeit einer straßenbegleitenden Variante entlang der K1 bis nach Mellnau zu untersuchen. Auf Grund der aktuellen Haushaltslage ist die Ausschreibung für die Planungsleistungen zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen.

Gladenbach-Rüchenbach – Gladenbach-Friebertshausen, K115 (GL10)



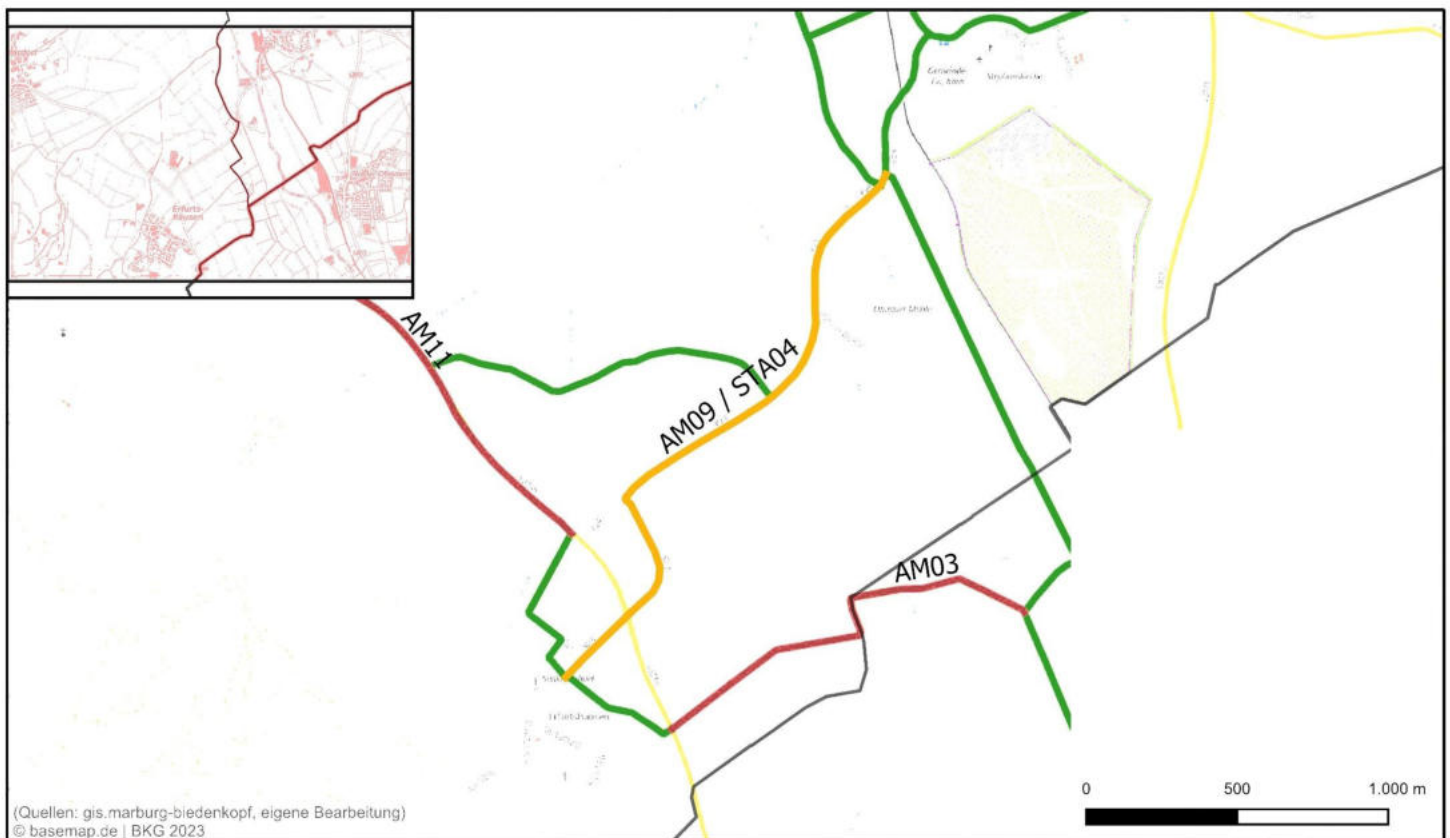
Bau einer alltagstauglichen Radroute zur Entflechtung des Verkehrs auf der K115 zwischen Gladenbach-Rüchenbach und Gladenbach-Friebertshausen

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 850 m

Beschreibung: Bei dem Projekt handelt es sich um den Ausbau eines Wirtschaftsweges zur Entflechtung der Verkehre auf der K115 zwischen den Gladenbacher Ortsteilen Rüchenbach und Friebertshausen. Diese Maßnahme ist ein Lückenschluss der Achse in östliche Richtung von Gladenbach über Weimar nach Marburg und somit auch eine Anbindung an die Bahnhöfe der Main-Weser-Bahn-Linie. Die Maßnahme wurde bereits in der Vorbereitung verschiedenen Behörden vorgestellt. Die Beauftragung der Planungsleistung ist zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen.

Amöneburg-Erfurtshausen – Stadtallendorf-Schweinsberg, K24/K26 (AM09/STA04)



Bau einer alltagstauglichen Radroute zur Entflechtung des Verkehrs auf der K24 und K26 zwischen Amöneburg-Erfurtshausen und Stadtallendorf-Schweinsberg

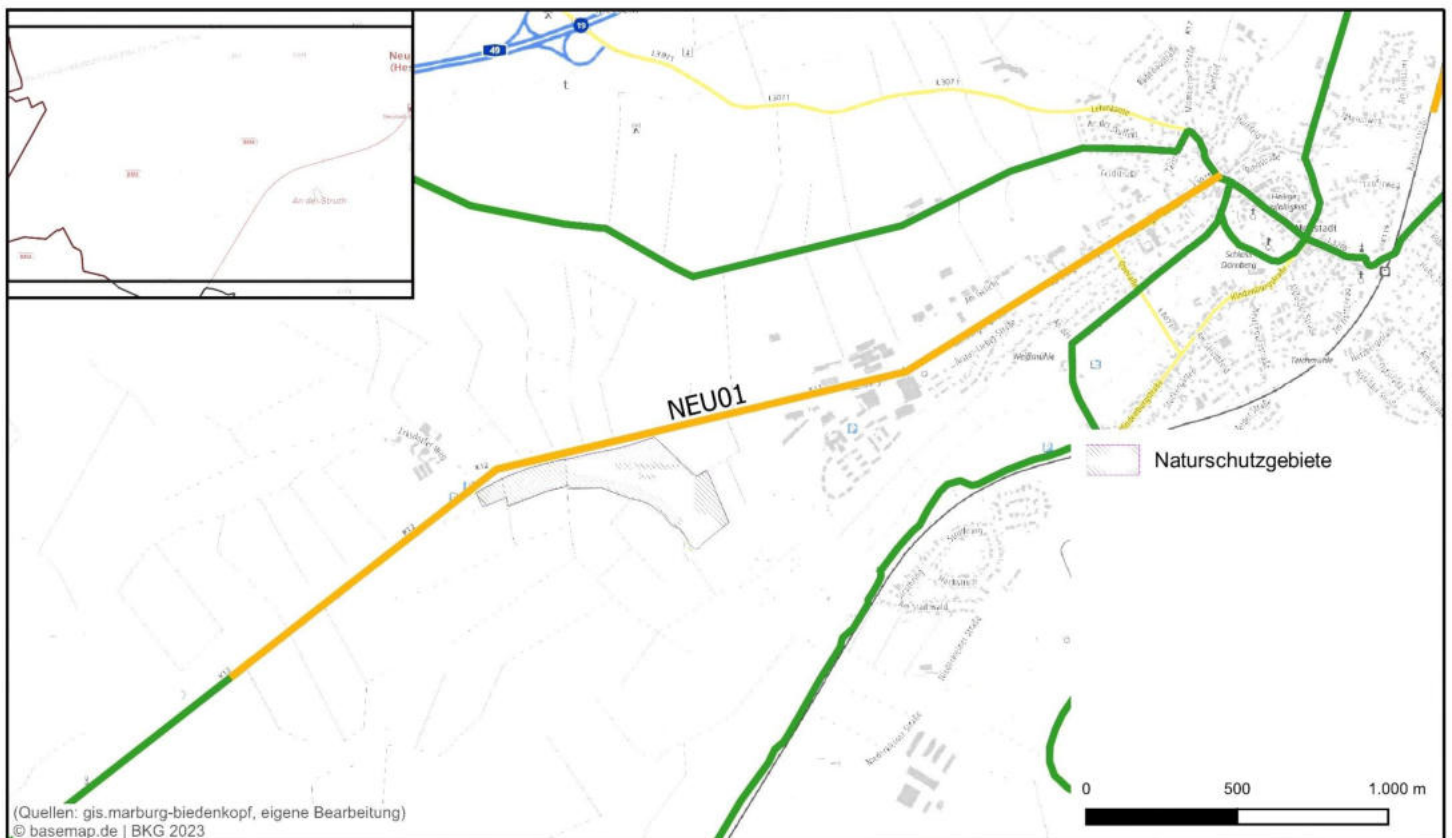
Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 2700 m

Beschreibung: Bei der Maßnahme handelt es sich um eine Planung zur Entflechtung der Verkehre auf der K24 und der K26 zwischen Amöneburg-Erfurtshausen und Stadtallendorf-Schweinsberg. Es soll eine direkte und sichere Verbindung geschaffen werden.

Vorgesehen ist die Planung eines Radweges entlang der beiden Kreisstraßen und eine sichere Querung der Landesstraße 3289. Diese Maßnahme wurde verschiedenen Behörden vorgestellt. Die Vergabe der Planungsleistung ist zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen.

Neustadt – Stadtallendorf, B 454 (NEU01)



Bau einer alltagstauglichen Radroute zur Entflechtung des Verkehrs auf der B454 zwischen Neustadt und Stadtallendorf

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

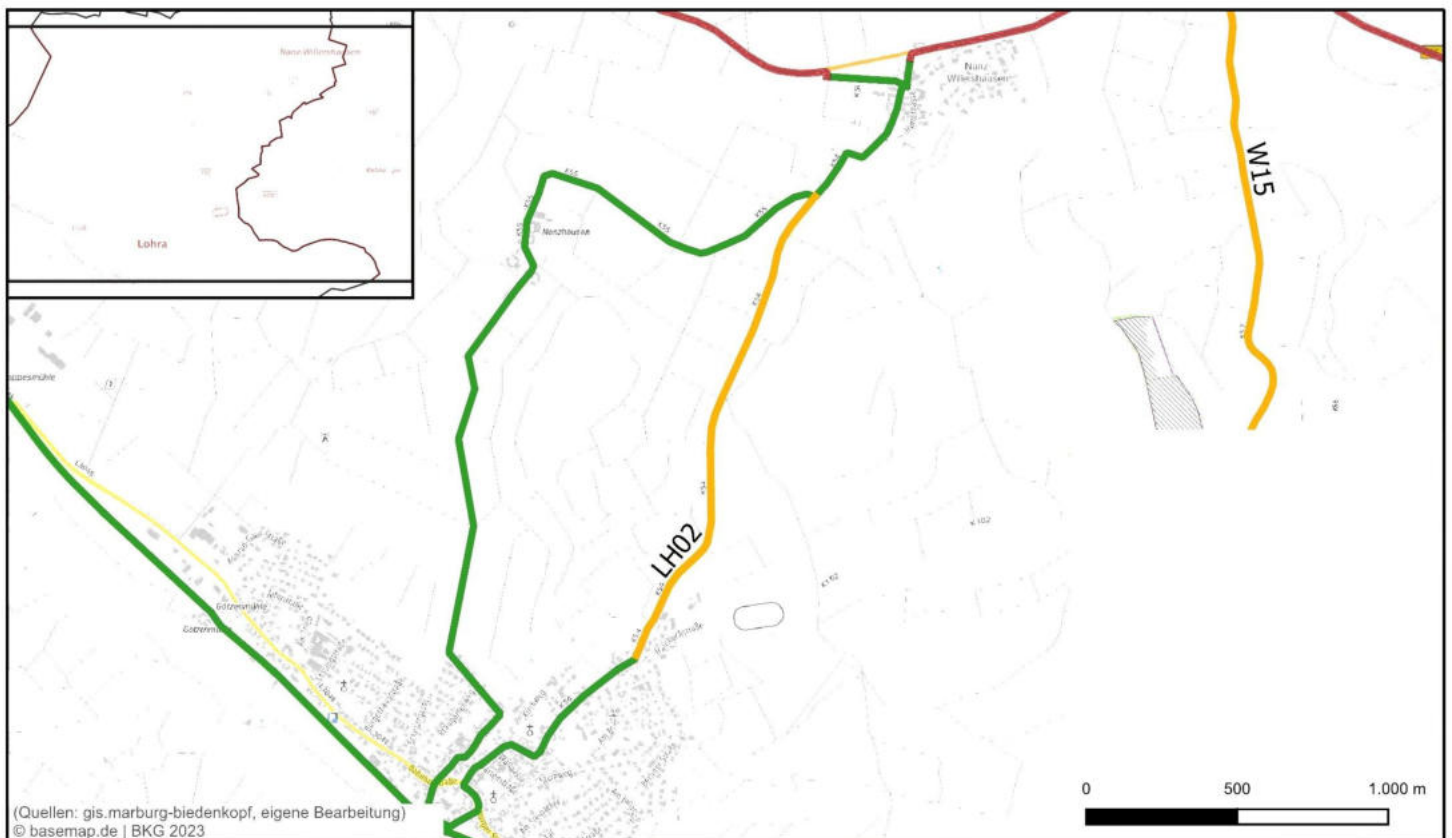
Ausbaulänge: 3800 m

Beschreibung: Die Maßnahme bildet einen wichtigen Lückenschluss zwischen Neustadt und Stadtallendorf und ist mit Rang 4 auf der Priorisierungsliste des RVEPs sehr hoch eingestuft.

Es besteht bereits ein Radweg aus Stadtallendorf kommend in Richtung Neustadt. Dieser ist bis kurz hinter dem Waldgebiet straßenbegleitend, endet abrupt und wird als Landwirtschaftsweg weitergeführt. Eine mögliche neue Variante wäre ein durchgängiger straßenbegleitender Radweg entlang der B454 bis nach Neustadt hinein.

In Kombination mit schon vorhandenen landwirtschaftlichen Wegen parallel zur B454, würde der neuzubauende Radweg etwa auf Höhe der Einmündung „Erksdorfer Weg/B454“ beginnen. Die Maßnahme wurde verschiedenen Behörden vorgestellt. Zunächst soll eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Diese soll aufzeigen, ob die aktuelle Verbindung von Neustadt nach Stadtallendorf, welche über Wirtschaftswege führt, ertüchtigt werden kann oder ob ein straßenbegleitender Radweg entlang der Bundesstraße die zielführendere Lösung ist. Auf Grund der aktuellen Haushaltslage ist die Ausschreibung der Planungsleistung bzw. der Machbarkeitsstudie zu einem späteren Zeitpunkt geplant.

Lohra – Lohra-Willershausen, K54 (LH02)



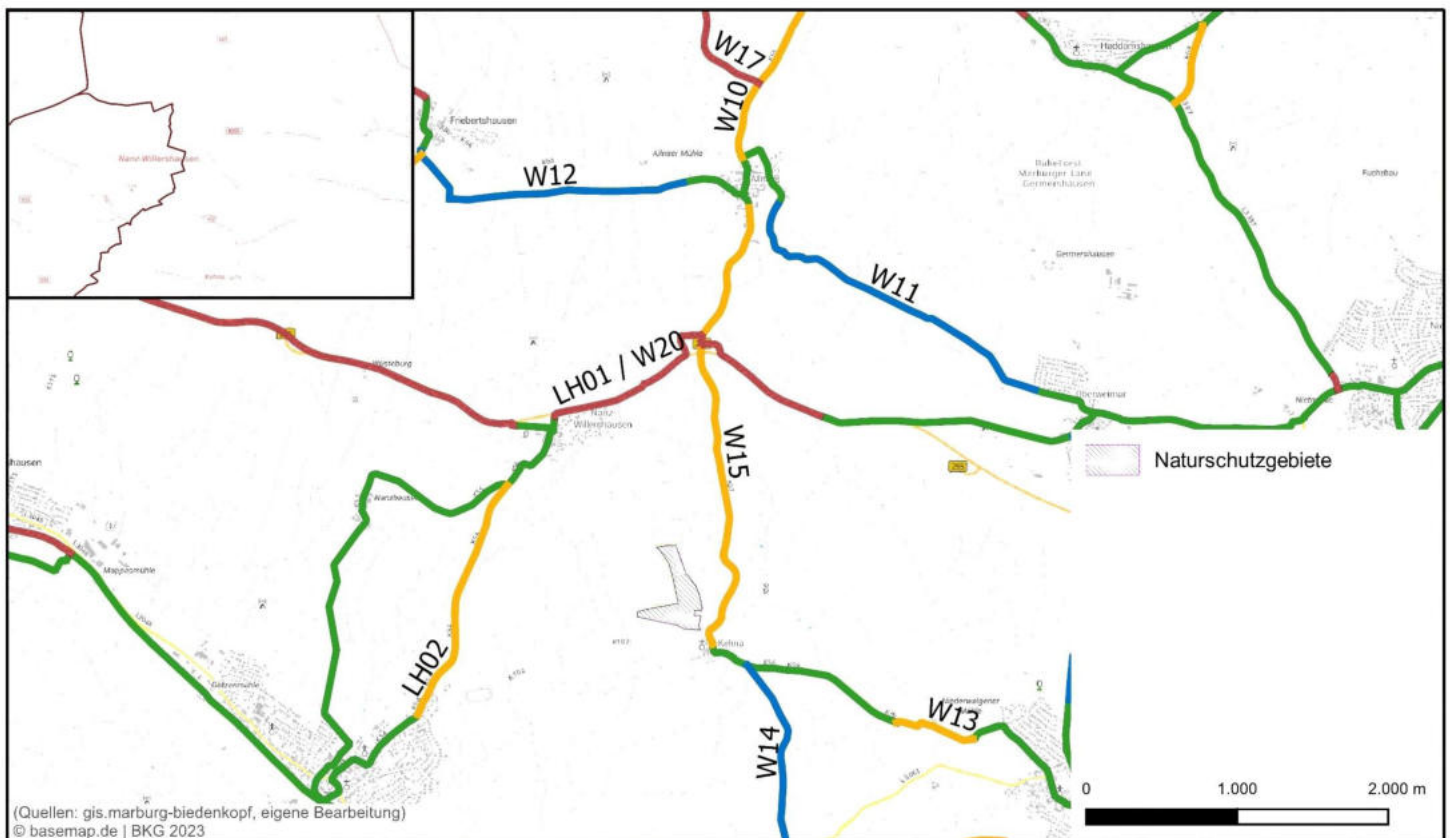
Bau einer alltagstauglichen Radroute zur Entflechtung des Verkehrs auf der K54 zwischen Lohra und Lohra-Willershausen

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 2200 m

Beschreibung: Bei dem Projekt handelt es sich um eine Planung zur Entflechtung der Verkehre auf der K54 zwischen Lohra und Lohra-Willershausen. Vorgesehen ist die Planung eines straßenbegleitenden Radweges und somit die Schaffung einer direkten und sicheren Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen. Die Maßnahme wurde im Vorfeld verschiedenen Behörden vorgestellt. Auf Grund der angespannten Haushaltslage wird die Planungsleistung zu einem späteren Zeitpunkt ausgeschrieben.

Weimar-Kehna – Weimar-Allna, K57/K65 (W15)



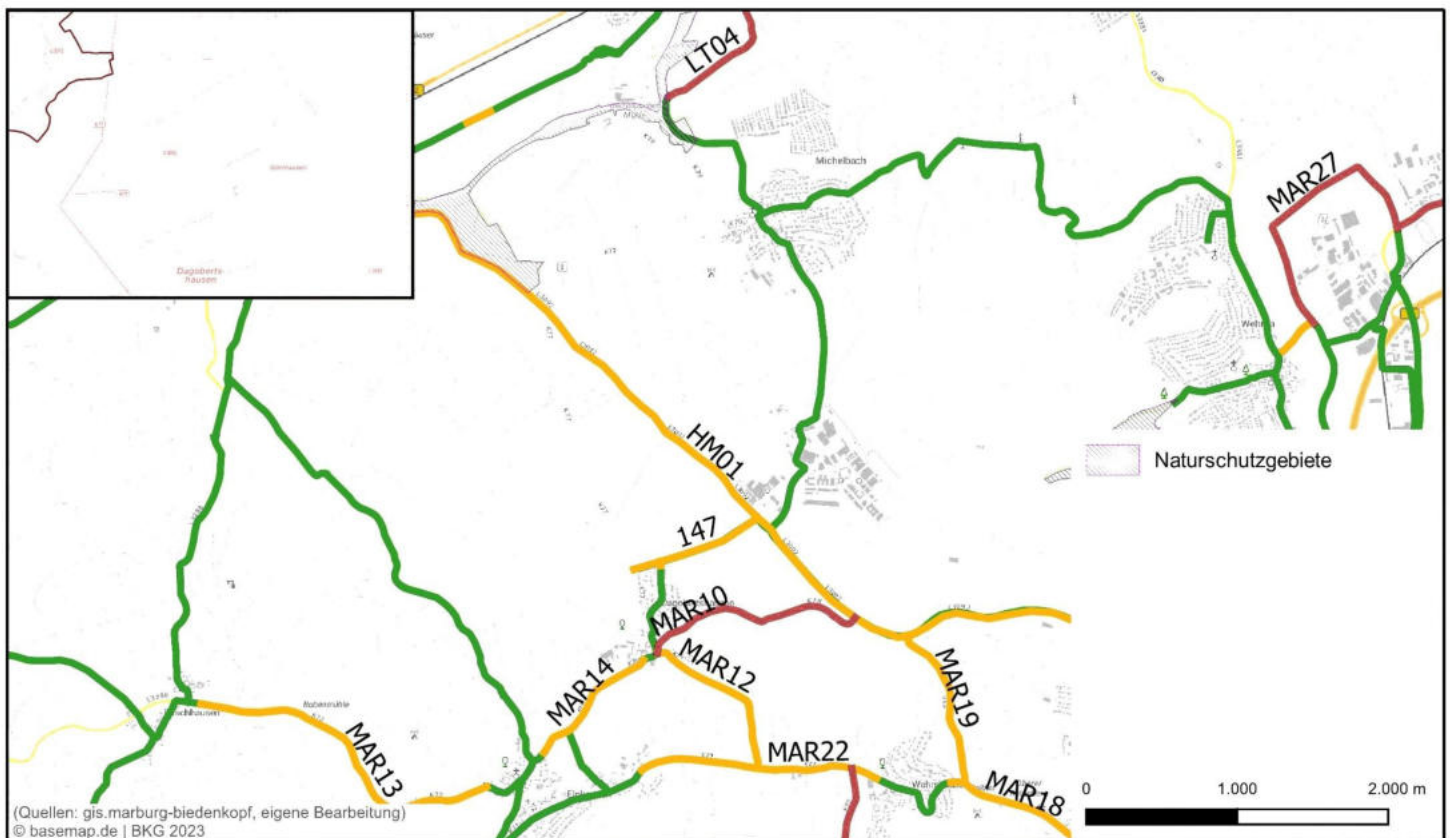
Bau einer alltagstauglichen Radroute zur Entflechtung des Verkehrs auf der K57 und K65 zwischen Weimar-Kehna und Weimar-Allna

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 3700 m

Beschreibung: Bei der Maßnahme handelt es sich um einen straßenbegleitenden Radweg. Dieser verbindet nicht nur die beiden Ortsteile Kehna und Allna, sondern ermöglicht auch eine sichere Querung der Bundesstrasse 255 und bildet mit dem Lückenschluss eine Radwegeetrasse bis Marburg und Görzhausen. Die Maßnahme ist im Zusammenhang mit den Maßnahmen W10 und MAR17 zu sehen und wurde im Vorfeld verschiedenen Behörden vorgestellt. Auf Grund der aktuellen Haushaltslage wird das Planungspaket zu einem späteren Zeitpunkt ausgeschrieben werden.

Marburg-Marbach – Lahntal-Caldern, L3092 (HM01)



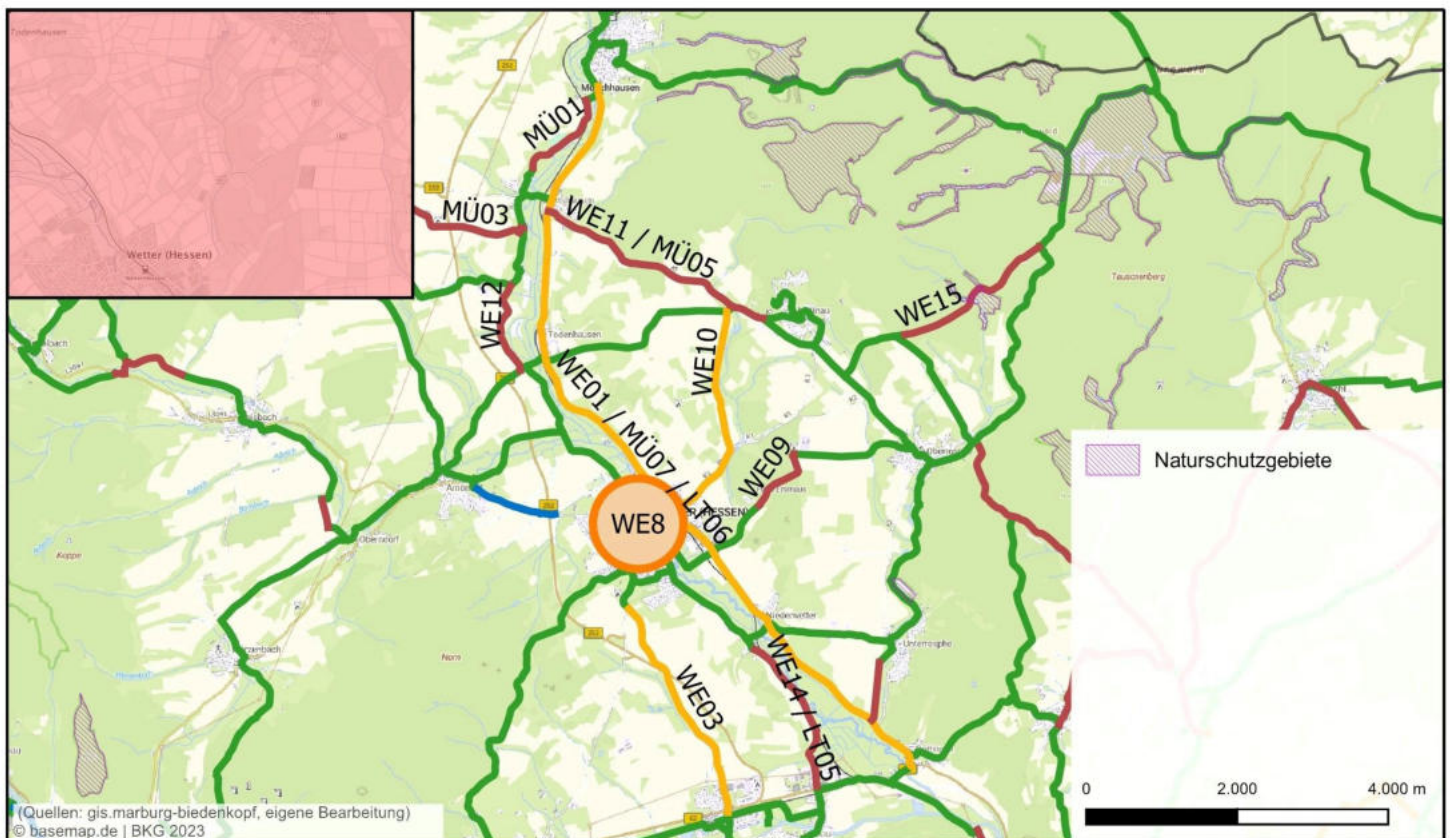
Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der L3092 von Marbach nach Caldern

Baulastträger: Land Hessen

Ausbaulänge: 6860 m

Beschreibung: Durch die Maßnahme HM01 soll eine alltagstaugliche Radverbindung zwischen Marburg-Marbach und Lahntal-Caldern geschaffen werden. Der straßenbegleitende Radweg führt entlang der L3092 und schafft somit einen attraktiven und verkehrssicheren Zugang zum Gewerbegebiet Görzhausen. Dieses Projekt ist ursprünglich nicht als Maßnahme im RVEP vorgesehen gewesen, aber als zu schließende Lücke von Hessen Mobil erkannt und in das Planungsprogramm aufgenommen worden. Durch die vorhandene Topographie, die Infrastruktur, wie zum Beispiel den Knotenpunkt am Parkplatz der Behringwerke, die Ein- und Ausfahrt der Werksfeuerwehr und den vorhandenen Trinkwasserhochbehälter am Streckenrand und die Belange des Naturschutzes gestaltet sich die Planung sehr komplex. Daher wurde die gesamte Trasse in zwei Planungs- bzw. Bauabschnitte unterteilt. Der erste Abschnitt führt von Marbach zum Pharmastandort Görzhausen und wird zur Zeit mit Hochdruck von der Planungsabteilung Hessen Mobils bearbeitet. Als Vorzugsvariante für diesen Abschnitt wurde die südliche Trasse an der Landesstraße 3092 herausgearbeitet.

Münchhausen – Wetter – Lahntal-Göttingen, ehemalige B252 (WE01/MÜ07/LT06)



Bau straßenbegleitender Radwege parallel zur B252 alt

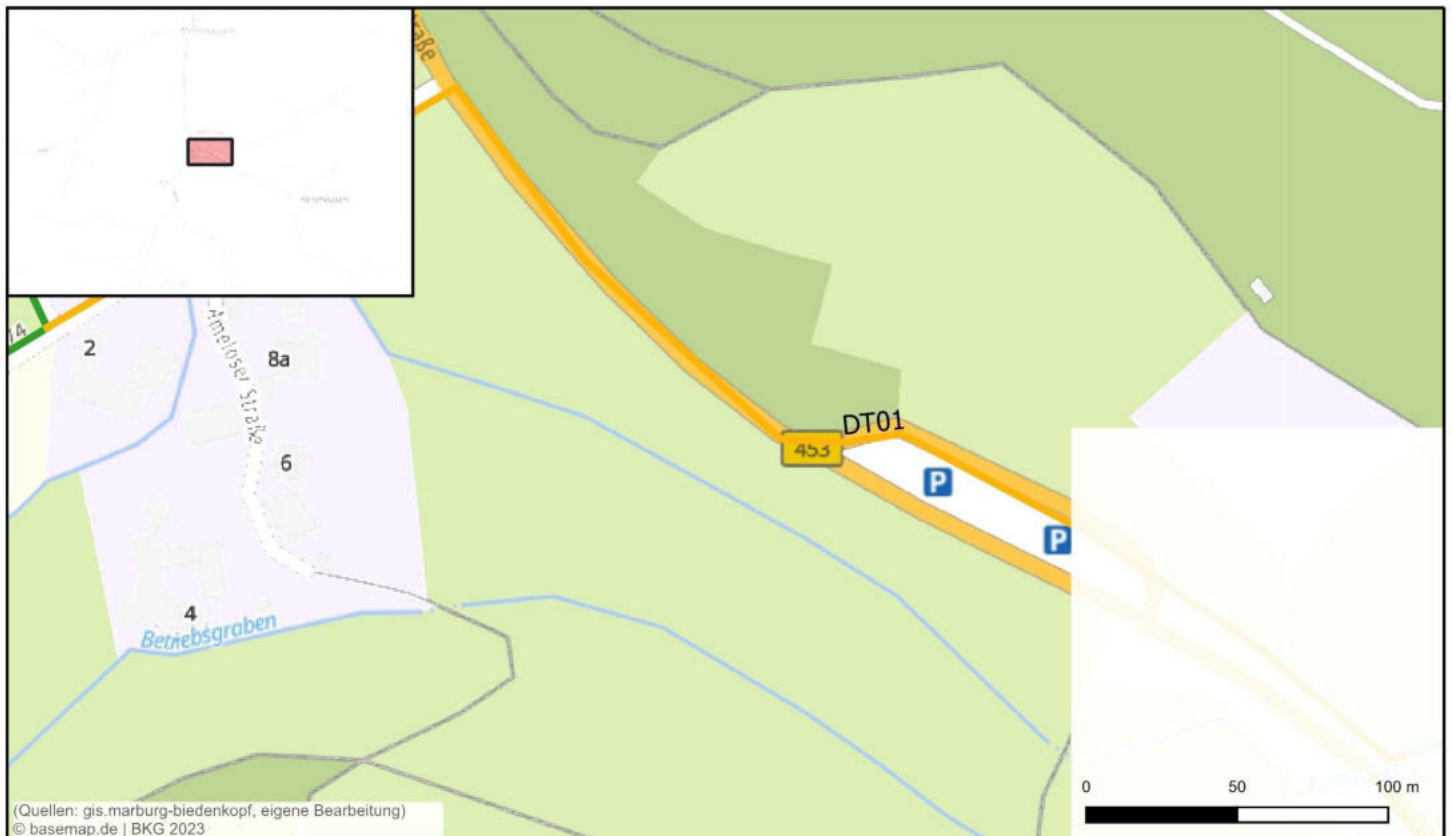
Baulastträger: Bundesrepublik Deutschland

Ausbaulänge: 11990 m

Beschreibung: Eines der kreisweit bedeutendsten Radverkehrsprojekte dient der radverkehrlichen Erschließung des Wetschaftstales zwischen Lahntal-Göttingen und der Kreisgrenze bei Münchhausen. Auch diese Verbindung ist Teil des Hessischen Radhauptnetzes und somit von hoher überregionaler Bedeutung. Mit einer Distanz von mehr als elf Kilometern wird diese Maßnahme, auch von seiner Ausdehnung her, eines der umfassenden Projekte bei der Umsetzung des Radverkehrsentwicklungsplanes sein.

Ende 2023 wurde diese Maßnahme, durch die "Dringlichkeitsbewertung Radwege an Bundes- und Landesstraßen", als besonders wichtig eingestuft und in das Planungsprogramm von Hessen Mobil aufgenommen. Zuerst wurde eine Korridorbetrachtung zwischen Lahntal/Göttingen und Frankenberg auf einer Länge von etwa 22,5 km durchgeführt und auf Grundlagen dieser Ergebnisse eine Machbarkeitsstudie begonnen. Diese wird im Laufe des Jahres 2026 abgeschlossen sein.

Dautphetal-Herzhausen – Dautphetal-Mornshausen, B453 (DT01)



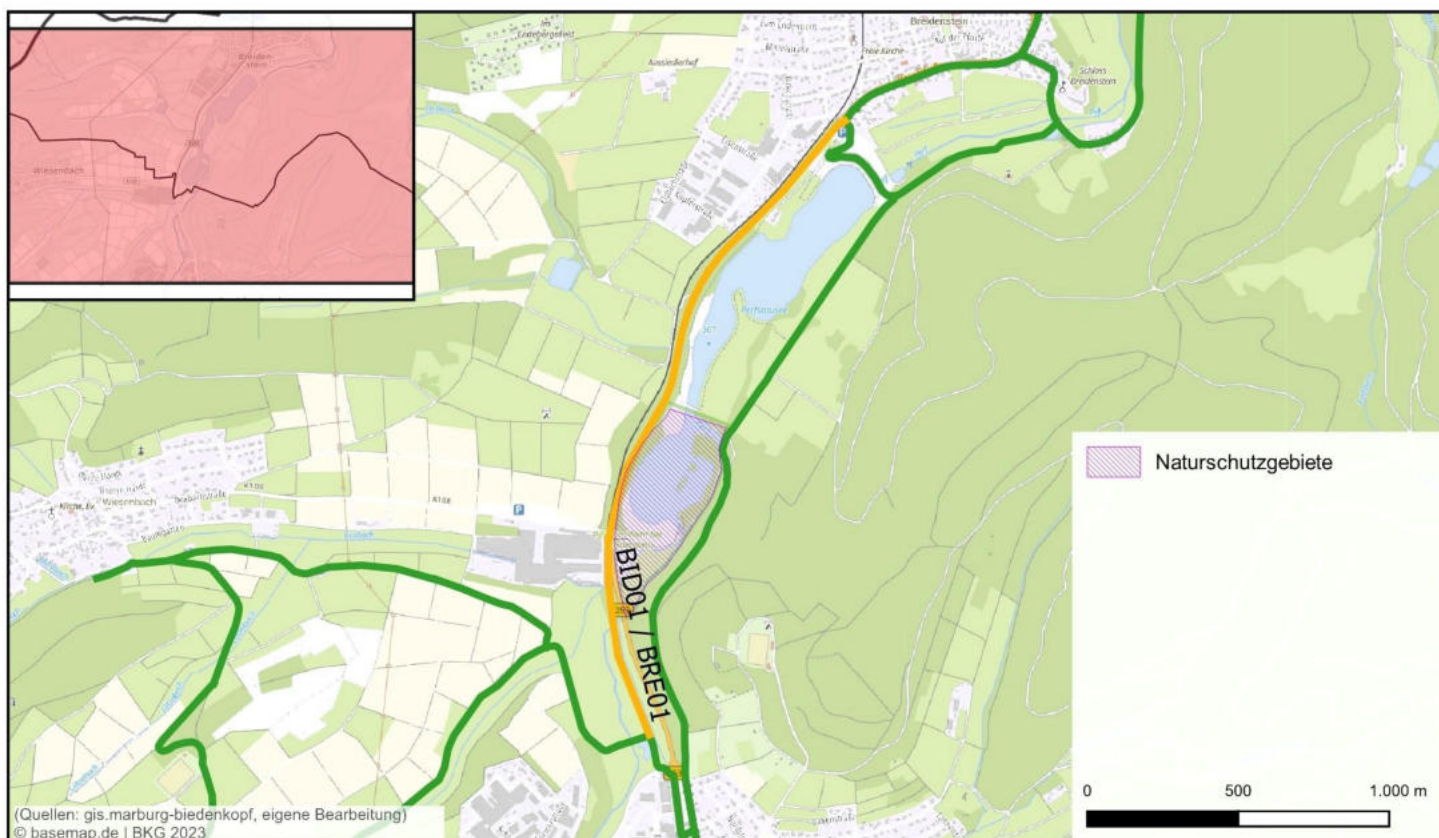
Planung einer Radverkehrsverbindung zur B453 von Dautphetal-Herzhausen nach Dautphetal-Mornshausen

Baulastträger: Bundesrepublik Deutschland

Ausbaulänge: 550 m

Beschreibung: Die Entwicklung eines Radverkehrsangebotes zur B 453 von Dautphetal-Herzhausen nach Mornshausen in Baulast des Bundes wird unter der Federführung von Hessen Mobil geplant. Der Radweg beginnt unmittelbar nach dem bestehenden Parkplatz an der B 453 zwischen Amelose und Herzhausen. Hier erfolgt eine Querung der B 453. Anschließend verläuft der Radweg südlich bis an die Einmündung der K74. Auch ein Radweg an der K74 bis zum Anschluss an den Wirtschaftsweg nach Mornshausen ist vorgesehen. Geplant ist auch ein Neubau des Brückenbauwerks über die Dautphe. Hessen Mobil hat die Planung und Umsetzung auch für diesen Abschnitt übernommen. Ebenso verläuft auf der südlichen Seite der B453 ein Anschluss des Radweges von der Ameloser Str. aus Richtung Mornshausen zur Einmündung der K74. Der Vorentwurf wurde 2025 abgeschlossen.

Breidenbach – Biedenkopf-Breidenstein, B253 (BRE01 / BID01)



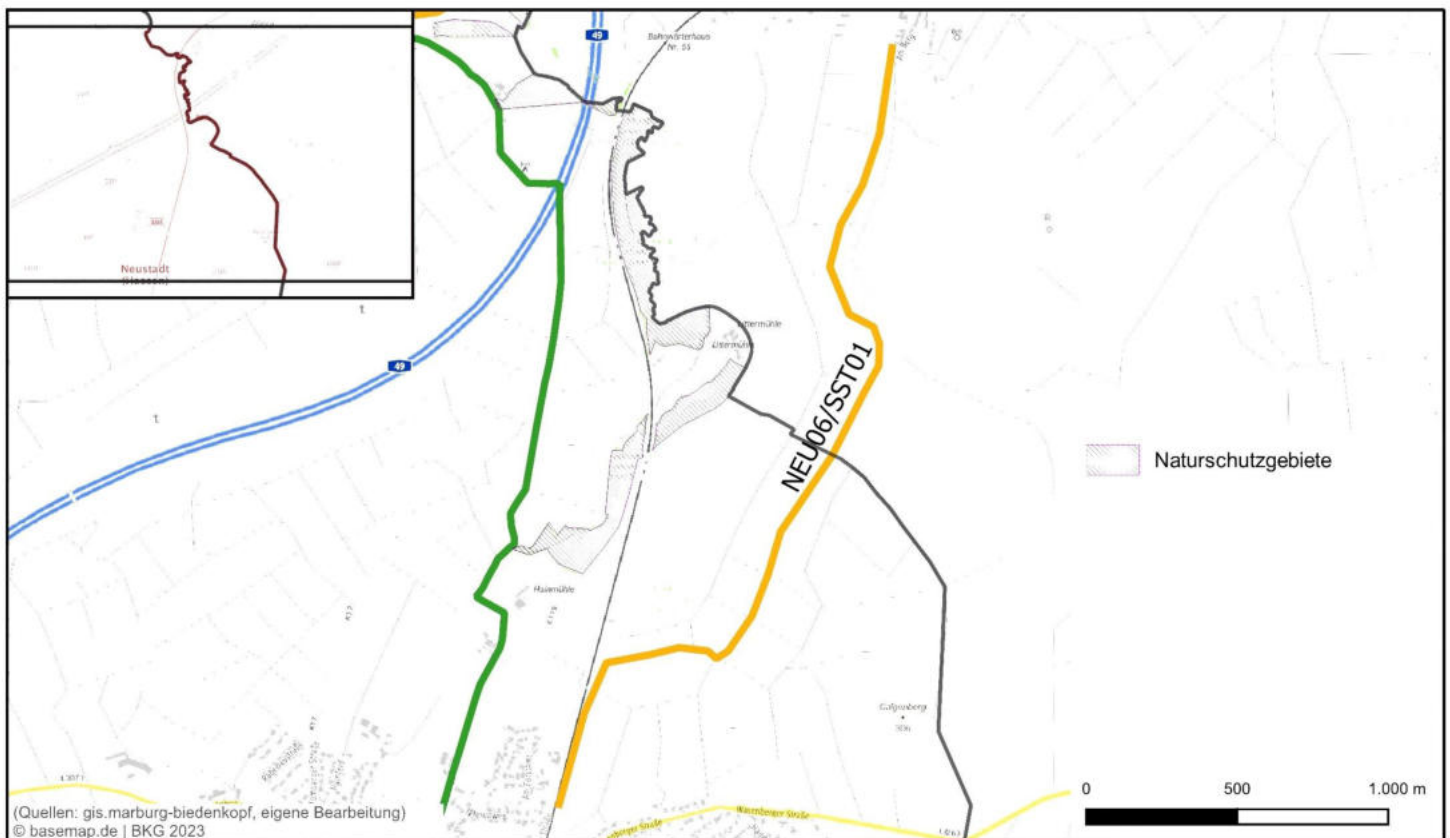
Bau eines straßenbegleitenden Radweges zur B253

Baulastträger: Bundesrepublik Deutschland

Ausbaulänge: 2400 m

Beschreibung: Der Radverkehrsplan des Landkreises sieht eine Alltagsradverbindung zwischen Breidenbach und dem Biedenkopfer Stadtteil Breidenstein vor. In Gesprächen mit Hessen Mobil wurde dieses Projekt als in der Baulast des Bundes bestätigt. Diese Maßnahme wurde durch das Ergebnis der "Dringlichkeitsbewertung Radwege an Bundes- und Landesstraßen" als besonders wichtig eingestuft und in das Planungsprogramm von Hessen Mobil aufgenommen. Zunächst wurde in den Jahren 2024 und 2025 eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Machbarkeitsstudie wurden noch nicht veröffentlicht und daher ist das weitere Vorgehen noch nicht bekannt.

Neustadt – Schwalmstadt-Wiera (NEU06/SST01)



Bau einer kreisübergreifenden Alltagsradroute zwischen Neustadt und Schwalmstadt-Wiera

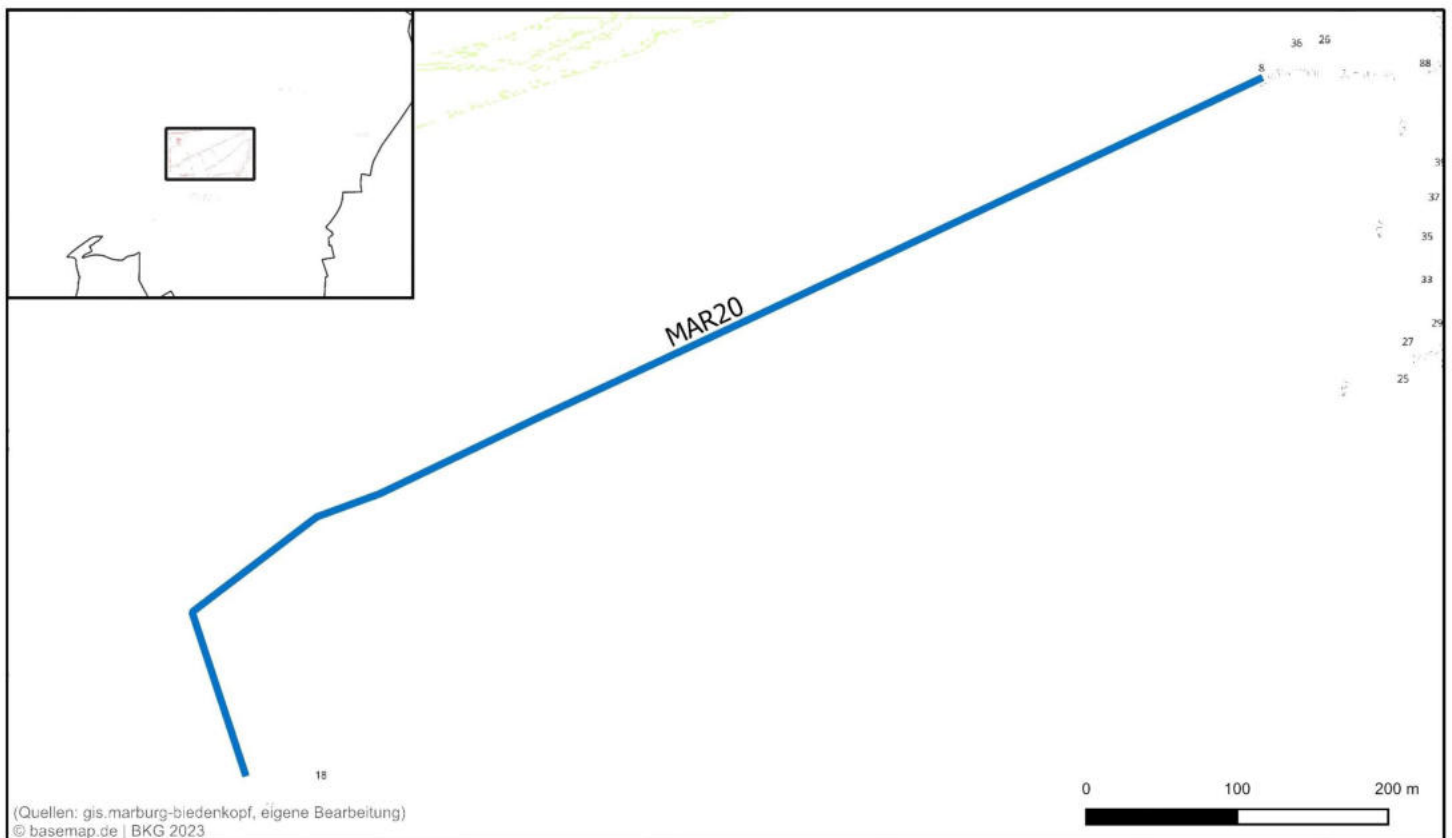
Baulastträger: Neustadt/Schwalmstadt

Ausbaulänge: 3600 m

Beschreibung: Durch den Bau der A49 wurde eine wichtige, kreisübergreifende Radverbindung gekappt. Davon betroffen sind auch die übergeordneten Radrouten "D4" und "Radweg Deutsche Einheit".

In Kooperation der beiden Städte Schwalmstadt und Neustadt und mit Unterstützung durch die beiden Landkreise Marburg-Biedenkopf und Schwalm-Eder wurde bereits in 2023 ein Antrag auf Förderung für den Ausbau des Wirtschaftswegs im sog. Frauenrodt gestellt. Dieser diente während der Bauzeit der Autobahn bereits als Umleitungsstrecke. Im Herbst 2025 haben die Kommunen die Förderzusage erhalten. Die Umsetzung soll im Laufe des Jahres 2026 abgeschlossen werden.

Marburg-Moischt – Marburg-Schröck, K37 (MAR20)



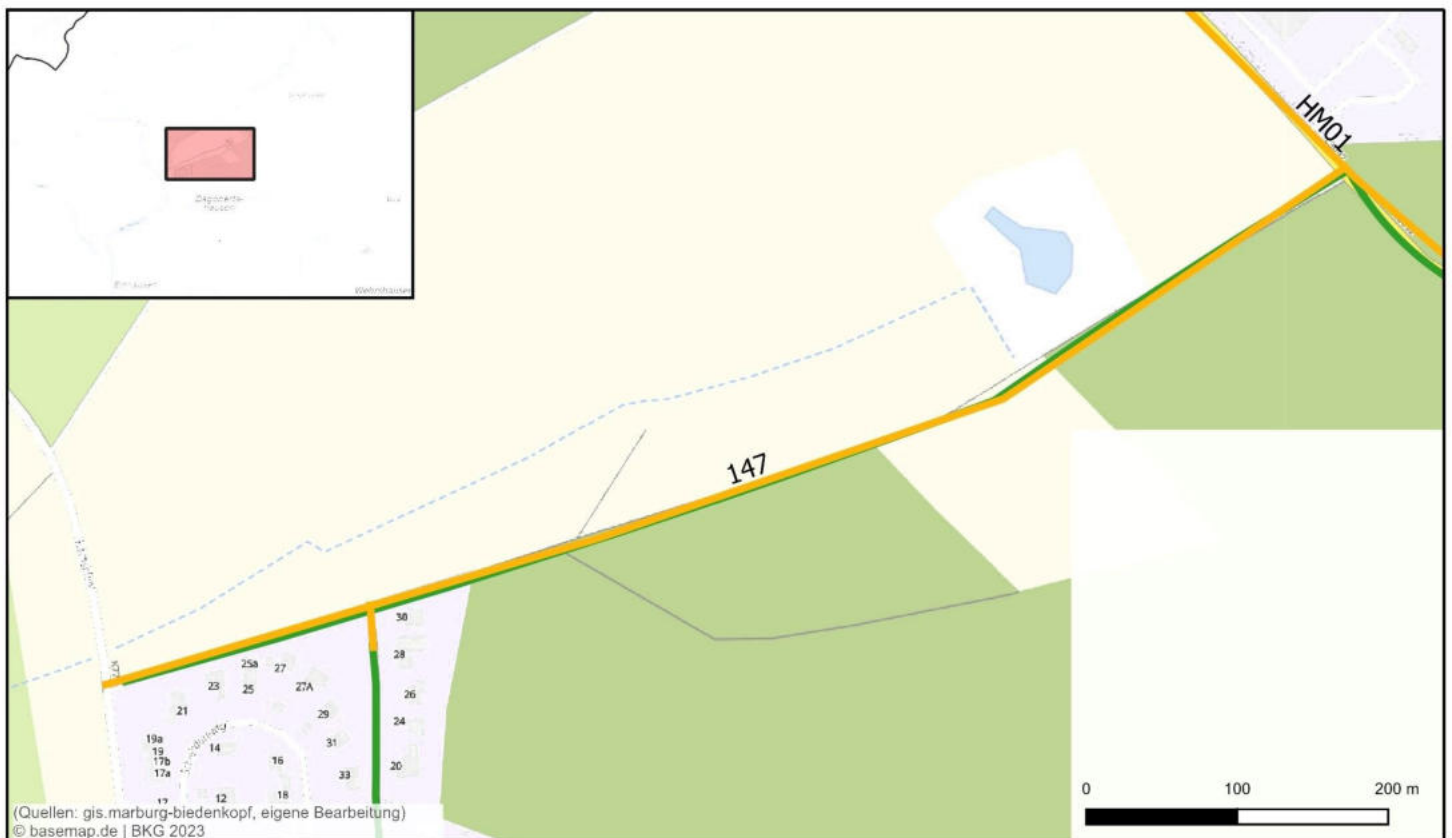
Ausbau eines Wirtschaftsweges an der K37

Baulastträger: Stadt Marburg

Ausbaulänge: 950 m

Beschreibung: Um die Marburger Stadtteile Moischt und Schröck zu verbinden, sollte ein Radverkehrsangebot entlang der K37 geschaffen werden. Hier wurde anstelle einer neuen Trasse entlang der K 37 eine alternative Verbindung über vorhandene Wirtschaftswege geprüft, um den Flächenverbrauch und den Eingriff in die Natur zu minimieren. Dazu hat die Stadt Marburg eine technische Planung erarbeitet, die sich eng am jetzigen Verlauf des Weges orientiert und dazu auch eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung erstellen lassen. Nach Vorlage der naturschutzrechtlichen Genehmigung wurde bei Hessen Mobil ein Förderantrag eingereicht, der Anfang Dezember 2023 positiv beschieden wurde. Der Wirtschaftsweg wurde daraufhin 2025 ausgebaut.

Marburg-Dagobertshausen – Marburg-Görzhausen (147)



Ausbau eines Feldwegs

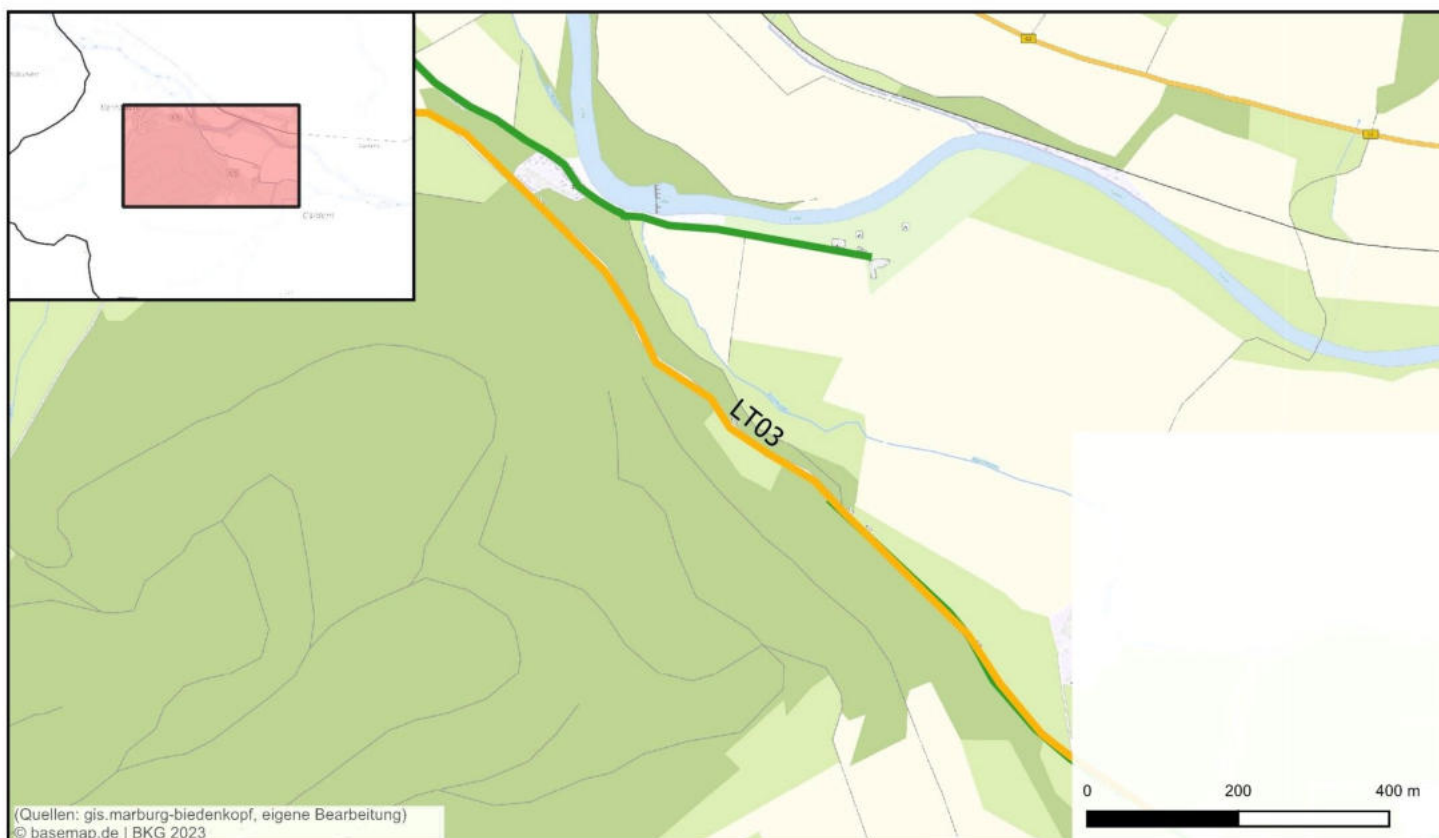
Baulastträger: Marburg

Ausbaulänge: 900 m

Beschreibung: Am nördlichen Ortsrand führt ein geschotterter Wirtschaftsweg an die L3092 und zum Pharmastandort Görzhäuser Hof. Dieser stellt die kürzeste Verbindung von Dagobertshausen zum Görzhäuser Hof dar.

Die Planung der Stadt Marburg sieht einen Ausbau des Weges als Rad- und Wirtschaftsweg gemäß den Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen vor. Die Baugenehmigung wurde durch die untere Naturschutzbehörde erteilt und der Antrag auf Förderung im Sommer 2025 eingereicht und im Herbst 2025 bewilligt. Die Umsetzung der Baumaßnahme ist gemeinsam mit der Maßnahme MAR11 des Landkreises für das Frühjahr 2026 geplant.

Lahntal-Caldern – Lahntal-Kernbach, K75 (LT03)



Optimierung der aktuellen Radroute

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 1365 m

Beschreibung: Bei dem Projekt handelt es sich um eine Planung zur Optimierung der aktuellen Streckenführung des Lahnradwegs. Dieser verläuft derzeit auf Wirtschaftswegen und auf der K75 zwischen den Ortsteilen Caldern und Kernbach der Gemeinde Lahntal. Die Verbindung ist sowohl für den Alltagsradverkehr als auch für den Tourismus von Bedeutung. Die 2024 abgeschlossene Voruntersuchung hat ergeben, dass die Umsetzung eines separaten Radweges entlang der K75 nicht genehmigungsfähig ist und dass auch die aktuelle Strecke nicht asphaltiert werden kann. Daher wurde sich in Abstimmung mit der Kommune, den Fachbehörden, den Ortsbeiräten sowie der Kreispolitik zur Einrichtung einer Fahrradstraße auf der K75 entschieden. Ende 2025 wurde ein Baugrundgutachten beauftragt, welches zur Beurteilung des Sanierungsaufwandes der zum Teil beschädigten und daher gesperrten Kreisstraße benötigt wird. Der Beginn der baulichen Umsetzung ist für Mitte 2026 vorgesehen.