

LANDKREIS



MARBURG  
BIEDENKOPF

## Kreisausschuss

Stabsstelle Dezernatsbüro des Landrats

# Radverkehrsbericht 2024

## Landkreis Marburg-Biedenkopf



## Impressum

Herausgeber: Landkreis Marburg-Biedenkopf  
Im Lichtenholz 60, 35043 Marburg  
[www.marburg-biedenkopf.de](http://www.marburg-biedenkopf.de)

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

Titelbild: © HMWEVW – Corinna Spitzbarth

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

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

Marburg, Februar 2025

# Inhalt

Grußwort.....	5
1. Einleitung.....	7
2. Entwicklung des Radverkehrs im Landkreis.....	9
2.1 Handlungsgrundlage – Der Radverkehrsentwicklungsplan.....	9
2.2 Nahmobilitätskoordination – Unterstützung für Kommunen.....	10
3. Infrastrukturmaßnahmen.....	14
3.1 Maßnahmen in Baulast des Landkreises Marburg-Biedenkopf.....	14
3.2 Radschnellverbindung GI – MR – STA.....	23
3.3 Maßnahmen in Baulast des Bundes und des Landes.....	24
3.4 Kommunale Zusammenarbeit zwischen dem Landkreis und den Kommunen.....	27
3.5 Maßnahmen in Baulast der Kommunen.....	29
3.6 Radzählstellen.....	34
3.7 Abstellanlagen an Bahnhöfen – Sachstand.....	45
3.8 Wartung Radwegweisung/Kooperation Marburg/Knotenpunktsystem.....	47
4. Innerstädtische Radverkehrskonzepte.....	49
4.1 Radverkehrskonzepte im Landkreis – Umsetzungsbericht.....	49
4.2 Weitere kommunale Radverkehrskonzepte.....	52
5. Projekte zur Förderung des Radverkehrs.....	53
5.1 STADTRADELN 2024 – Der Landkreis radelt für ein gutes Klima.....	53
5.2 Lastenradverleihsystem des Landkreises.....	55
5.3 Sachstand Fahrradleasings in der Kreisverwaltung.....	59
5.4 Umweltverbund gemeinsam stärken.....	59
6. Netzwerktätigkeit.....	62
6.1 Austausch mit den umliegenden Landkreisen.....	62
6.2 Radverkehrsforum.....	64
6.2.1 Bericht der Sitzung am 06. Mai 2024.....	64
6.2.2 Bericht der Sitzung am 30. Oktober 2024.....	64
6.3 Radverkehrskonferenz.....	65
6.3.1 Bericht der Radverkehrskonferenz am 30. Oktober 2024.....	66
6.4 Lenkungsgremium.....	66
Anhang.....	68
Maßnahmen des Radverkehrsentwicklungsplans des Landkreises nach Kommunen.....	68
Maßnahmensteckbriefe.....	79

# Grußwort



Liebe Leserinnen und Leser,

45 Prozent! So hoch könnte laut einer Studie des Fraunhofer Instituts für den ADFC<sup>1</sup> der Radverkehrsanteil auf Wegen bis 30 km am gesamten Verkehrsaufkommen bis zum Jahr 2035 sein. Hierzu benötige es eine Flächenumverteilung, die konsequent den Fuß- und Radverkehr stärke. Dazu zählen laut Studie beispielsweise Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts, weniger Platz für Pkws und mehr Aufenthaltsqualität.

Wenngleich die Studie zur Erreichung dieses Anteils von idealen Bedingungen für die Radverkehrsförderung ausgeht, so bin ich dennoch mehr als zuversichtlich, dass der Landkreis Marburg-Biedenkopf gemeinsam mit seinen Städten und Gemeinden auf dem richtigen Weg zur Erhöhung des Radverkehrsanteils im Kreisgebiet ist. Denn an den in der Studie herausgestellten drei Grundbedingungen Komfort, Sicherheit und Durchgängigkeit des Radverkehrs wurde auch im Jahr 2024 auf allen Ebenen konsequent weitergearbeitet.

Mittlerweile sind bereits über 40 Prozent aller Maßnahmen aus dem gemeinsam erarbeiteten Radverkehrsentwicklungsplan in Planung oder bereits umgesetzt. Als Landrat freut es mich natürlich besonders, dass der Landkreis selbst rund 70 Prozent seiner Maßnahmen in Bearbeitung hat und damit als gutes Beispiel voran geht. Mit dem neuen Team Nahmobilitätskoordination in der Kreisverwaltung haben wir zudem eine weitere Unterstützung für die Kommunen geschaffen, um auch hier die Radverkehrsentwicklung noch stärker voranzubringen.

Der Radverkehrsbericht 2024 gibt Ihnen einen umfassenden Überblick über die erreichten Fortschritte bei den verschiedenen Radwegmaßnahmen, Projekten und Kampagnen sowie einen Ausblick auf unsere zukünftigen Ziele.

Ich danke allen, die sich für die Förderung des Radverkehrs in unserem Landkreis einsetzen, sei es durch Ihre Ideen, ihre tatkräftige Unterstützung oder ihr persönliches Engagement. Las-

---

<sup>1</sup> Doll, C.; Brauer, C.; Duffner-Korbee, D. (2024): Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz und für lebenswerte Städte und Regionen. Neue Prognoseverfahren für Angebot und Nachfrage im Fahrradland Deutschland bis 2035 - Kurzfassung. Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI, Karlsruhe, im Auftrag des ADFC Bundesverbands, Berlin. (<https://www.isi.fraunhofer.de/de/blog/2024/adfc-radverkehrsanteil-potenzialabschaetzungen.html>)

sen Sie uns gemeinsam dafür sorgen, dass das Fahrradfahren in Marburg-Biedenkopf weiterhin nicht nur als eine umweltfreundliche, sondern auch als eine attraktive und sichere Alternative zum Pkw gestärkt wird.

Ich wünsche Ihnen viel Freude bei der Lektüre des Radverkehrsberichts 2024!

Herzlich,

Ihr

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

Jens Womelsdorf

Landrat

# 1. Einleitung

Der Radverkehr hat in den vergangenen Jahren im Landkreis Marburg-Biedenkopf zunehmend an Bedeutung gewonnen. Die Zahl der Menschen, die das Fahrrad nicht nur als Freizeit- und Sportgerät, sondern auch für alltägliche Wege, sei es der Weg zur Arbeit, zur Schule oder für Besorgungen nutzen, steigt im Trend immer weiter an. Begünstigt wird dies durch verschiedene Entwicklungen: die steigende Sensibilisierung für Klimaschutz, die Notwendigkeit einer nachhaltigen Mobilitätswende sowie die kontinuierliche Verbesserung der Radinfrastruktur im Landkreis.

Mit dem Radverkehrsbericht 2024 wird ein umfassender Überblick über die Fortschritte, die Herausforderungen und die geplanten Maßnahmen der Radinfrastruktur im Landkreis gegeben. Der Bericht dient dabei sowohl als Dokumentation der bislang erreichten Erfolge, als auch dazu, Perspektiven für die zukünftige Entwicklung aufzuzeigen. Die einzelnen Kapitel gehen dabei auf die verschiedenen Handlungsfelder, darunter Infrastrukturprojekte, Netzwerktätigkeiten, innerstädtische Radverkehrskonzepte und Kampagnen zur Förderung des Radverkehrs ein.

Kapitel 2 widmet sich zunächst allgemein der Entwicklung des Radverkehrs im Landkreis. Hier wird insbesondere auf den Radverkehrsentwicklungsplan (RVEP) als zentrale Grundlage eingegangen sowie auf die Rolle der Nahmobilitätskoordination, die die Kommunen bei der Umsetzung von Projekten unterstützt.

Die laufenden und geplanten Infrastrukturmaßnahmen werden anschließend in Kapitel 3 beleuchtet. Dazu gehören Maßnahmen in der Baulast des Landkreises, des Landes, des Bundes und der Kommunen, die Überprüfung und Aktualisierung der Radwegweisung, die Einrichtung von Abstellanlagen an Bahnhöfen aber auch spezielle Projekte wie die Radschnellverbindung zwischen Gießen, Marburg und Stadtallendorf.

Kapitel 4 gibt einen Überblick über die bestehenden kommunalen Radverkehrskonzepte in den Landkreiskommunen und deren Umsetzungsstände.

Weitere Projekte zur Förderung des Radverkehrs, wie die Kampagne STADTRADELN, das Lastenradverleihsystem oder das Fahrradleasing für Mitarbeitende der Kreisverwaltung werden im Kapitel 5 vorgestellt.

Im abschließenden Kapitel 6 wird dann noch auf die ebenso wichtigen Aufgabenbereiche der Beteiligung und der Netzwerktätigkeit eingegangen. Hier wird aufgezeigt, wie der Radverkehr durch breite Abstimmung mit benachbarten Landkreisen oder dem Austausch mit Bürgerinnen

und Bürgern, engagierten Akteuren und Fachbehörden im Rahmen der Sitzungen des Radverkehrsforums und Radverkehrskonferenzen weiter vorangebracht werden kann.

Mit diesem Bericht werden alle Interessierten eingeladen, sich über die Fortschritte im Radverkehr im Landkreis Marburg-Biedenkopf zu informieren. Gleichzeitig soll er als Motivation dienen, den eingeschlagenen Weg weiterzugehen und gemeinsam an einer fahrradfreundlichen Zukunft zu arbeiten.

## 2. Entwicklung des Radverkehrs im Landkreis

Bereits im Jahr 2016 hat der Landkreis mit der Entscheidung zur Erarbeitung des kreisweiten Radverkehrsentwicklungsplans (s. Kap. 2.1.), der Zielsetzung einer Verdopplung des Radverkehrsanteils am gesamten Verkehrsaufkommen, sowie den späteren Beschlüssen zur finanziellen und personellen Ausstattung des Themas, die Grundsteine für die aktuellen Tätigkeiten gelegt. Durch die Bereitstellung von rund 6 Mio. Euro über das kommunale Investitionsprogramm sowie die Schaffung von Personalstellen für die Bildung des Teams Radverkehr sollen und können die gesteckten Ziele strukturiert, effizient und qualitativ umgesetzt werden.

Dabei ist der Blick nicht nur auf die Aufgaben und Zuständigkeiten des Kreises selbst gerichtet, auch die Städte und Gemeinden erhalten Unterstützung. Einerseits finanziell über die Förderrichtlinie Radinfrastruktur und andererseits personell über das Team Radverkehr sowie über die neu geschaffenen Stellen der Nahmobilitätskoordinator\*innen (s. Kap. 2.2).

Wenngleich sicherlich vielfach und zurecht der Wunsch besteht, dass die Radverkehrsentwicklung schneller voranschreiten sollte, so steht der Landkreis Marburg-Biedenkopf im landesweiten Vergleich, was die Bearbeitung von Radwegmaßnahmen wie auch die finanzielle und personelle Ausstattung angeht, durchaus gut da.

### 2.1 Handlungsgrundlage – Der Radverkehrsentwicklungsplan

Im Zeitraum von 2016 bis 2018 hat der Landkreis Marburg-Biedenkopf ein Konzept erarbeiten lassen. Im Rahmen breit angelegter Abstimmungen und Beteiligungen von Bürger\*innen, Vertreter\*innen von Vereinen, Verbänden und Institutionen, der Städte und Gemeinden sowie weiterer Fachbehörden entstand dabei der Radverkehrsentwicklungsplan, kurz RVEP, in dem die bereits vorhandenen alltagstauglichen Radverbindungen sowie die bestehenden Netzlücken, deren Dringlichkeit zur Umsetzung inkl. der jeweiligen Baulastträgerschaft erfasst wurden. Diese teilt sich bei den derzeit 181 Maßnahmen zu jeweils rund einem Drittel auf die Kommunen, den Kreis und das Land Hessen auf.

Der RVEP bildet seither die Grundlage für die Planung und Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen im Landkreis und wird im Zuge des Austauschs zwischen den Akteuren stetig weiterentwickelt. So wurde beispielsweise im Rahmen der Sitzung des Radverkehrsforums im Oktober 2024 (s. Kap. 6.2.2) auf Antrag der Gemeinde Lohra eine neue Maßnahme entlang der Kreisstraße K48 zwischen Kirchvers und Reimershausen

aufgenommen. Diese laufende Anpassung des RVEP an sich ändernde Bedarfe oder aufgrund neuer Richtlinien sind wichtig und notwendig, da die Zugehörigkeit einer Radverbindung zu einem übergeordneten Radverkehrskonzept oftmals Voraussetzung für die Förderfähigkeit der Maßnahme ist.

Von den nunmehr 68 Maßnahmen in Baulast des Landkreises sind zum Ende des Jahres 2024 52 Maßnahmen in Bearbeitung oder bereits fertig gestellt. Genauere Infos zu den Maßnahmen werden in Kap. 3 sowie in den Steckbriefen im Anhang erläutert.

Welche Schritte von A bis Z im Zuge der Planung und Umsetzung von Radwegen erforderlich sind, kann auf der neu gestalteten Internetseite des Fachdienstes Kreisentwicklung und Klimaschutz unter <https://www.marburg-biedenkopf.de/microsites/klimaschutz/> bzw. <https://www.marburg-biedenkopf.de/microsites/klimaschutz/team-radverkehr/index.php> nachgelesen werden. Das Team Nahmobilitätskoordination arbeitet zudem gemeinsam mit den Kommunen an einem Leitfaden, welcher den Radverkehrsverantwortlichen in den Verwaltungen als Arbeitshilfe von der Idee bis zur Umsetzung von Radwegen dienen soll. Mehr zu den Aufgaben und Projekten der Nahmobilitätskoordinator\*innen sind im folgenden Kap. 2.2. beschrieben.

## **2.2 Nahmobilitätskoordination – Unterstützung für Kommunen**

Im Rahmen des Integrierten Klimaschutzplans Hessen 2025 des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) fördert das Land Maßnahmen, die den „Fuß- und Radverkehr stärken“. Dazu zählen auch Personalstellen auf Kreisebene, welche insbesondere kleine Kommunen bei der Planung und Umsetzung von Projekten des Fuß- und Radverkehrs unterstützen. Hierzu hat der Landkreise die Förderzusage zur Finanzierung von zwei Nahmobilitätskoordinator\*innen erhalten. Diese dienen als zentrale Ansprechpartner\*innen für die Entwicklung und Begleitung solcher Projekte.

Nach der Förderzusage konnten die Stellen im Jahr 2024 besetzt werden: Theresa von Malotki ist seit Februar 2024 im Team Radverkehr angesiedelt. Felicitas Wolkenfeld ist bereits langjähriges Mitglied im Team Radverkehr und anteilig im Bereich Nahmobilität tätig. Nils Becker vervollständigt das Fachteam seit April 2024 im Fachbereich Mobilität und Verkehrsinfrastruktur – MoVe.

Angesichts der steigenden Anforderungen an klimafreundliche Mobilitätslösungen sind die Nahmobilitätskoordinator\*innen eine entscheidende Unterstützung für die Kommunen im

Landkreis Marburg-Biedenkopf. Als Schnittstelle zwischen Kommunen, dem Fördermittelgeber Land Hessen sowie den Fachbehörden im Landkreis helfen die Koordinator\*innen den Städten und Gemeinden dabei, Projekte und Ideen umzusetzen. Dies können sowohl investive Maßnahmen wie der Bau von Querungsanlagen, barrierefreien Zuwegungen oder von Radinfrastruktur wie auch nicht-investiven Maßnahmen wie Aktionsprogramme, Öffentlichkeitsbeteiligung oder Verwaltungsaufgaben, beispielsweise die Bearbeitung von Förderanträgen für bestimmte Maßnahmen sein.

Nach einer intensiven Einarbeitungsphase haben sich die Nahmobilitätskoordinator\*innen in den Kommunen des Landkreises vorgestellt. Im Rahmen dieser Vorstellung wurde für jede Kommune eine Präsentation erstellt und der aktuelle Stand der Fuß- und Radverkehrsentwicklung erörtert. Zudem wurden potenzielle Arbeitsfelder identifiziert und erste Aufgaben übernommen. Die vertrauensvolle Zusammenarbeit soll im Jahr 2025 weiter intensiviert werden.

#### Netzwerkfähigkeit der Nahmobilitätskoordination

Zu Beginn des Jahres 2025 wird erstmalig die „Zukunftswerkstatt Nahmobilität“ zusammenkommen. Die Radverkehrsverantwortlichen der Kommunen und das Nahmobilitätsteam beschäftigen sich anlässlich dieses Termins mit der Erarbeitung einer Checkliste für den Radwegbau. Themen für weitere Workshops werden auf Wunsch der Kommunen fortlaufend gesammelt und bearbeitet.

Innerhalb der Kreisverwaltung hat sich das Fachteam umfassend vernetzt und in allen relevanten Fachbereichen wichtige Kontakte aufgebaut. Dies ermöglicht es den Kommunen, Informationen gebündelt aus einer einzigen Quelle zu beziehen, da die Nahmobilitätskoordination die interne Abstimmung übernimmt. Darüber hinaus hat der Fachdienst Kreisentwicklung und Klimaschutz eine „Kommunale Informationsmail“ eingeführt. Diese versorgt die Kommunen quartalsweise mit aktuellen Neuigkeiten aus den Bereichen Klimaschutz, Mobilität und Kreisentwicklung.

Auch landkreisübergreifend sind die Koordinator\*innen in Hessen sehr gut vernetzt, was einen kontinuierlichen Austausch fördert. Insbesondere in Westhessen hat sich ein erfolgreiches Format etabliert, welches bereits erste Ergebnisse zeigt: Das Stadtradeln wird erstmalig 2025 in einem abgestimmten Zeitraum abgehalten und gemeinsam beworben. Auch einige landkreisübergreifenden Veranstaltungen sind in Planung.

Ausgehend vom Referat Nahmobilität des Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum findet ein regelmäßiges Netzwerkformat mit der Nahmobilitätskoordination aus Nordhessen statt. Alle drei Monate werden aktuelle Fragestellungen

bei einem Online-Austausch besprochen. Auch ein Austausch in Präsenz fand bereits statt. Dazu gab es 2024 einen Termin in Kassel, wo bei einer gemeinsamen Radtour verschiedene Radverkehrsanlagen besichtigt wurden.

In einem der Austauschformate hat das Ministerium angekündigt, einen Film über die Nahmobilitätskoordination drehen zu wollen und erfragt, welche Koordinator\*innen ihre Arbeit gern vorstellen möchten. Das Team Nahmobilität des Landkreises Marburg-Biedenkopf ist diesem Aufruf gern nachgekommen.

### Betriebliches Mobilitätsmanagement

Ein effektives betriebliches Mobilitätsmanagement bietet zahlreiche Vorteile für Unternehmen. Es hilft Mobilitätskosten zu senken, indem Dienstreisen optimiert und umweltfreundliche Fortbewegungsmittel wie öffentliche Verkehrsmittel oder Fahrräder gefördert werden. Dies steigert nicht nur die Effizienz und Produktivität der Mitarbeiter\*innen, sondern trägt auch zur Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen bei.

Durch die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs werden CO<sub>2</sub>-Emissionen verringert, was dem Klimaschutz dient und das Unternehmensimage stärkt. Die Förderung umweltfreundlicher Mobilität unterstützt zudem die Erreichung von Umweltzielen und sensibilisiert die Mitarbeiter\*innen für Nachhaltigkeit.

Mobilitätslösungen wie Fahrradleasing und flexible Arbeitszeiten verbessern die Gesundheit und Zufriedenheit der Mitarbeitenden, indem sie den Pendeldruck verringern und eine bessere Work-Life-Balance schaffen.

Ein durchdachtes Mobilitätskonzept erhöht zudem die Attraktivität der Unternehmen als Arbeitgeber und hilft, Fachkräfte zu gewinnen. Die Förderung alternativer Fortbewegungsmittel reduziert Verkehrsstaus und Parkprobleme, verbessert die Erreichbarkeit der Unternehmen und sorgt für eine stressfreie Anreise der Mitarbeiter\*innen, Kund\*innen und Geschäftspartner\*innen.

Der Landkreis ist ein starker Wirtschaftsstandort. Durch eine enge Kooperation mit der Wirtschaftsförderung Marburg-Biedenkopf wurden im Jahr 2024 erste Grundlagen für die gezielte Ansprache der Unternehmen gelegt. Auf diesem Fundament soll im Jahr 2025 aufgebaut und die verschiedenen Themenfelder des betrieblichen Mobilitätsmanagements beleuchtet werden. Dabei soll das Programm „Besser zu Arbeit“ bzw. „active2work“ des ivm (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement) beworben und intensiv begleitet werden.

Im Jahr 2024 haben einige Unternehmen bereits sehr erfolgreich am STADTRADELN teilgenommen. Dieser Erfolg soll im Jahr 2025 ausgebaut werden. Es ist geplant, eine eigene Kategorie „Unternehmen mit den meisten Teilnehmern“ bzw. „Unternehmen mit den meisten Kilometern pro Kopf“ zu ehren, um die Erfolge der Unternehmen sichtbarer werden zu lassen und der Wettbewerbscharakter zu steigern. Das Stadtradeln soll dabei auch als Türöffner für das Thema betriebliches Mobilitätsmanagement in den Unternehmen gelten, sodass dort der Prozess ins Laufen kommt.

### Schulisches Mobilitätsmanagement

Schulisches Mobilitätsmanagement fördert die selbstständige und sichere Mobilität von Kindern und Jugendlichen, insbesondere auf ihrem Schulweg. Es hilft, den Verkehr rund um Schulen zu ordnen und sensibilisiert für richtiges Verhalten im Straßenverkehr. Zudem stärkt es die Zusammenarbeit zwischen Schulen, Kommunen und Eltern und fördert den systematischen Ansatz zur Lösung von Verkehrsproblemen an Schulen.

Mit dem schulischen Mobilitätsmanagement unterstützen die Nahmobilitätskoordinator\*innen ein umweltfreundlicheres Mobilitätsverhalten und legen die Grundlage für nachhaltige Mobilität im weiteren Leben. Es fördert zudem die körperliche Aktivität der Schülerschaft, was sich positiv auf die kognitiven und motorischen Fähigkeiten auswirkt und die soziale Interaktion fördert. Insgesamt trägt es zur Entwicklung von achtsamen, gesunden und ausgeglichenen Schülern bei und unterstützt ein positives Sozialverhalten.

Die Nahmobilitätskoordination unterstützt die Schulen im Landkreis bei der Erstellung von Schulwegeplänen. Gemeinsam mit Vertreter\*innen der Gemeinden, des Landkreises und zivilgesellschaftlichen Vereinen sollen in Zusammenarbeit mit der Schulgesellschaft qualifizierte Pläne und sichere Schulwege erarbeitet werden. Ein konkretes Beispiel ist das in 2024 angestoßene Projekt „Besser zur Schule“ des ivm an der Grundschule Fronhausen. Hier erstellen die o.g. Akteursgruppen begleitet von einem Fachbüro einen „Schulmobilitätsplan Plus“, der neben der Erfassung von Problemstellen vor Ort, auch einen Stadtspaziergang sowie die Erstellung schul- und kundenbezogener Maßnahmen beinhaltet, die in vier Beratungsterminen vor Ort aufgeteilt sind.

## 3. Infrastrukturmaßnahmen

Im Verlaufe der letzten Jahre sind immer mehr Maßnahmen des RVEP in die Planung gegangen oder wurden bereits umgesetzt. Die unterschiedlichen Baulastträger verfolgen gemeinsam das Ziel eines lückenlosen und komfortablen Radverkehrsnetzes im Landkreis. Die Bearbeitungsstände der Maßnahmen werden im folgenden Kapitel, aufgegliedert in die Baulastträger Landkreis, Kommunen sowie Bund und Land, vorgestellt.

Zu weiteren Maßnahmen der Förderung des Radverkehrs zählen die Errichtung von Radabstellanlagen und die Wartung der Radwegweisenden Beschilderung. Auch die Anzahl der Dauerzählstellen für den Radverkehr wurde in 2024 deutlich erhöht. Der Zugang zur Plattform des Zählstellenherstellers bietet zudem neue Auswertungsmöglichkeiten.

### 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. Während ein Teil der Maßnahmen Anfang 2025 in die Umsetzung gehen kann, können andere aufgrund ihrer Komplexität zurzeit nicht umgesetzt werden.

Für die Verbindung zwischen Emsdorf und Stadtallendorf (STA12/K10) wurden bis Ende 2024 die Unterlagen für den Grunderwerb sowie den naturschutzrechtlichen Ausgleich finalisiert. Nach der anschließenden Baurechtschaffung über naturschutzrechtliche Genehmigung Anfang 2025 können hier die Fördermittel für den Bau beantragt werden.

Für die Radverbindung zwischen Ginseldorf und Bürgeln (CÖ08/MAR01), welche den Ausbau eines vorhandenen Wirtschaftsweges parallel zur K34 vorsah, ließ sich keine Genehmigungsfähigkeit erreichen. Alternativ zum regelkonformen Ausbau wird in Kooperation mit der Stadt Marburg der bestehende Weg mit einer wassergebundenen Deckschicht instandgesetzt.

Für die Maßnahme Dagobertshausen (MAR11) zur K77 wurde nach Abstimmung mit den Fachbehörden und der Stadt Marburg eine Trassenführung auf der innerörtlichen Straße „Salzköppel“ gewählt. An deren Ende wird im Rahmen der Maßnahme ein Stichweg zum Rad- und Gehweg ausgebaut, welcher den Anschluss an den, von der Stadt Marburg auszubauen-

den, Wirtschaftsweg zum Pharmastandort Görzhausen herstellt. Die Planungen hierfür konnten bis Ende 2024 nahezu abgeschlossen werden, so dass mit einer baulichen Umsetzung bis Sommer 2025 gerechnet wird.

Die geplante Radverbindung zur K38 zwischen Moischt und Hof Capelle (MAR07) konnte ebenfalls weiter vorgebracht werden. Durch Abstimmung mit Hessen Mobil und der Stadt Marburg konnte sowohl die Trassenwahl nördlich der Kreisstraße mit Anschluss an die von Hessen Mobil geplante Verbindung nach Cappel wie auch die Umgestaltung des Ortseingangs Moischt mit Neuanlage von zwei barrierefreien Bushaltestellen vereinbart werden. In 2025 soll für diese Maßnahme die Planung abgeschlossen werden, was auch den Grunderwerb beinhaltet.

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. So müsste deutlich weniger Fläche für den Radweg versiegelt werden und der Radverkehr könnte auf Schutzstreifen auf der Straße geführt werden. Die Entscheidung über Verschiebung der Ortstafel wird für Anfang 2025 erwartet.

Wie im Radverkehrsbericht 2023 beschrieben, hat Hessen Mobil die Radverbindung Breidenbach – Breidenstein entlang der B253 in sein Planungsprogramm aufgenommen. Der Landkreis hat Hessen Mobil die bislang erarbeiteten Planungsunterlagen zur Verfügung gestellt und damit die Planungsaufgabe abgegeben.

Für die Radverbindung zwischen Wehrda und Kaufpark Wehrda haben sich im Jahr 2024 keine Fortschritte ergeben. Die Planung pausiert damit weiterhin.

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

## 2. Planungsbündel

Die zweite Sammelbeauftragung wird seit Juli 2022 durch das Planungsbüro HS Ingenieure bearbeitet.

Das Baurecht für die Maßnahme Niederweimar – Gisselberg (W04) soll planmäßig im Februar 2025 über das Entfallen der Planfeststellung bei Hessen Mobil beantragt werden. Mit einer baulichen Umsetzung wird hier im Sommer 2025 gerechnet.

Die ökologische Bestandsaufnahme der Maßnahmen Mengersberg – Momberg (NEU02), Amöneburg – Mardorf (AM07) und Breidenbach – Kleingladenbach (BRE03) laufen seit März 2024. Baurechtschaffung wird bis Ende des Jahres 2025 anvisiert.

Bei der Maßnahme Allna – Hermershausen (W10) kommt es zu Konflikten bei der Flächenverfügbarkeit. Bis Ende 2024 wurden eine weitere Variante entwickelt und die bestehenden auf Genehmigungsfähigkeit und Reduzierung von Flächeninanspruchnahme überprüft.

Für die Maßnahme Hermershausen – Elnhausen (MAR15) wurde eine Vorzugsvariante ermittelt. Eine ökologische Kartierung des Gebietes wurde bereits durch die Universitätsstadt Marburg erstellt. Als nächster Schritt wird Anfang 2025 eine topographische Geländeaufnahme beauftragt.

Für die Maßnahme Elnhausen – Wehrshausen (MAR23) wurde eine Vorzugsvariante ermittelt. Auch hier folgt Anfang 2025 eine topographische Geländeaufnahme.

Für die Maßnahme Cyriaxweimar – Haddamshausen (MAR08) konnte in Abstimmung mit der Stadt Marburg und Hessen Mobil eine Vorzugsvariante gefunden werden.

Aufgrund der Planungen für die Ortsumgehung Breidenbach wird die Maßnahme Breidenbach – Kleingladenbach (BRE03) in zwei Bauabschnitte aufgeteilt. Der erste Bauabschnitt verläuft von Kleingladenbach bis zur Einmündung in das Gewerbegebiet und kann planmäßig umgesetzt werden. Der zweite Bauabschnitt in die Ortslage Breidenbach wird zunächst pausiert.

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 – Hermershausen, K 65 (W10)

Weg 6: Hermershausen – Elnhausen, 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 3. Planungsbündels werden seit November 2023 durch das Ingenieurbüro Gringel bearbeitet. Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB) für alle Maßnahmen wurde im Juli 2024 abgeschlossen. Die Ergebnisse der Voruntersuchungen lagen Ende 2024 vor. Für alle Maßnahmen bis auf Caldern – Kernbach (LT03) konnten Vorzugsvarianten ermittelt werden.

Die Vorzugsvariante der Maßnahme Burgholz – Emsdorf (KI08) verläuft teilweise entlang der K12 und teilweise über bestehende unbefestigte Geh- und Wirtschaftswege.

Die Vorzugsvariante der Maßnahme Hermershausen – Neuhöfe (MAR17) verläuft nördlich der Kreisstraße sowie über Feldwege in Richtung Neuhöfe.

Die Vorzugsvariante Neuhöfe – Ockershausen (MAR24) verläuft straßenbegleitend nördlich zur K68.

Die Vorzugsvariante für die Maßnahme Roth – Wolfshausen (W08) führt über den Knotenpunkt K59/B3 und danach östlich der B3 über vorhandene Wirtschaftswege bis Wolfshausen. Mit dem Abschluss der Voruntersuchung ist der Planungsauftrag für diese Maßnahme erfüllt. Hier muss im weiteren Verlauf entschieden werden, ob die Vorzugsvariante weiter beplant werden kann.

Keine der untersuchten Varianten der Maßnahme LT03 war genehmigungsfähig. Hier soll nun die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der K75 geprüft 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

Die Zuwendungsbescheide für die Maßnahmen der 4. Sammelbeauftragung lagen im Juni 2024 vor. Das Verfahren für die Vergabe der Planungsleistungen wurde im Oktober 2024 veröffentlicht. Der Auftrag soll im ersten Quartal 2025 an ein Planungsbüro vergeben werden.

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 Förderanträge der fünften Sammelbeauftragung wurden zum Stichtag 31.11.2024 bei Hessen Mobil eingereicht.

Weg 1: Erfurtshausen – Schweisberg, straßenbegleitend zur K24 (AM09/STA04)

Weg 2: Rüchenbach – Friebertshausen, Ausbau einer Rad Radroute südlich der K115 (GL10)

Weg 3: Schönbach – Großseelheim, Straßenbegleitender Radweg entlang der K31 (KI14)

Weg 4: Lohra – Willershausen, Radweg entlang der K54 (LH02)

Weg 5: Neustadt – Stadtallendorf, Machbarkeitsuntersuchung straßenbegleitender Radweg entlang der B454 (NEU01)

Weg 6: Kehna – Allna, Radweg entlang der K57/K65 (W15)

Weg 7: Wetter – Mellnau, Radweg entlang der K1 und Ausbau landwirtschaftlicher Weg (WE10)

Weg 8: Marburg-Marbach – Wehrshausen, Radweg entlang der K72 (MAR18)

Weg 9: Wehrshausen – L3092, Radweg entlang der K80 (MAR19)

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*
<b>STA14</b>	Stadtallendorf	Stadtallendorf	Stadtallendorf	Angebotsplanung innerhalb der Kernstadt, Innenstadtkonzept	5
<b>KI13</b>	Kirchhain	Kirchhain	Kirchhain	Angebotsplanung innerhalb der Kernstadt (R2/D4), Innenstadtkonzept	5
<b>GL12</b>	Gladenbach	Gladenbach	Gladenbach	Angebotsplanung innerhalb der Kernstadt Gladenbach, Innenstadtkonzept	5
<b>BID05</b>	Biedenkopf	Biedenkopf	Biedenkopf	Angebotsplanung innerhalb der Kernstadt Biedenkopf, Innenstadtkonzept	5
<b>BID06</b>	Biedenkopf	Wallau	Wallau	Angebotsplanung innerhalb des Stadtteils Wallau, Innenstadtkonzept	5
<b>WE08</b>	Wetter	Wetter	Wetter	Angebotsplanung innerhalb der Kernstadt, Innenstadtkonzept	5
<b>STA01</b>	Stadtallendorf	Stadtallendorf	Gewerbegebiet, K92	Anlage eines Radwegs entlang der K92	5
<b>NEU03</b>	Mengsberg	Florshain	Neustadt	Optimierung der aktuellen Radroute, Oberfläche	5
<b>DT04</b>	Dautphetal	Buchenau	Elmshausen	Überarbeitung Radwegführung R2 / Lahntalradweg, evtl. parallel zur K22	5 <sup>2</sup>
<b>STA06</b>	Stadtallendorf	Stadtallendorf	Erksdorf	Ungünstige Kreuzung der K12, Versatz!	5
<b>KI00</b>	Kirchhain	Kirchhain	Stadtallendorf	K14, straßenbegleitender Radweg	3
<b>NEU02</b>	Neustadt	Mengsberg	Momberg	Optimierung der aktuellen Radroute, Oberfläche	3
<b>MAR11</b>	Marburg	Dagobertshausen	Dagobertshausen	Schaffung eines Radwegs entlang der K77, Im Dorf bis nördlicher Feldweg	3
<b>MAR07</b>	Marburg	Cappel	Moischt	Schaffung eines Radwegs entlang der K38	3
<b>CÖ08</b>	Cölbe	Bürgeln	MAR-Ginseldorf (MAR1)	Schaffung einer durchgängigen Radwegeverbindung, teils entlang der K34	3
<b>STA05</b>	Stadtallendorf	Stadtallendorf	zur B454 Richtung Neustadt	Abmarkierung / Anlage einer Radverkehrsanlage auf der K12	3

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

<sup>2</sup> 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*
KI10	Kirchhain	Emsdorf	Stadtallendorf (STA12)	Direkte Route nach Stadtallendorf	3
MAR21	Marburg	Wehrda	Wehrda Gewerbegebiet	Schaffung eines Radwegs entlang der K82, Brücke über die Lahn	3 P
AM07	Amöneburg	Amöneburg	Mardorf / Roßdorf	Radweg entlang K28 und K27, "Lange Hessen"	3
W04	Weimar/Lahn	Niederweimar	Gisselberg	Optimierte Routenführung entlang der neuen Rampen auf die B3, K42	3
W02	Weimar/Lahn	Niederwalgern	Roth	Durchstich unter der Bahn Richtung Roth	3
W10	Weimar/Lahn	Allna	Hermershausen	Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbindung	3
MAR15	Marburg	Hermershausen	Elnhausen	Schaffung eines Radwegs entlang der K68 und K71	3
MAR8	Marburg	Cyriaxweimar	Haddamshausen/L 3387	Schaffung eines Radwegs entlang der K69 bis zum R/G an der L3387	3
MAR22	Marburg	Elnhausen	Wehrshausen	Schaffung eines Radwegs entlang der K72	3
BRE03	Breidenbach	Breidenbach	Kleingladbach	Radwegeverbindung entlang der K107	3
LT03	Lahntal	Caldern	Kernbach	Optimierung der aktuellen Radroute, Routenführung	3
KI08	Kirchhain	Emsdorf	Burgholz	Prüfung einer alltagstauglichen Radroute	3
MAR17	Marburg	Hermershausen, K71	Neuhöfe	Schaffung eines Radwegs entlang der K68	3
MAR24	Marburg	Neuhöfe, K70	Ockershausen	Schaffung eines Radwegs 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	Angebotsplanung über Ludwigshütte, teils auf der K109	2
DT02	Dautphetal	Hommertshausen	Silberg	Schaffung eines Radwegs am Schwindelbach bzw. K46	2
MAR05	Marburg	Schröck	Bauerbach	Querungshilfe zur Querung der K34 als Zuwegung zu den Lahnbergen	2
MAR12	Marburg	Dagobertshausen	Wehrshausen	Schaffung eines Radweges entlang der K77 bis zur K72	2
MAR13	Marburg	Dilschhausen	Elnhausen	Schaffung eines Radwegs entlang der K72	2
MAR14	Marburg	Dagobertshausen	Elnhausen	Schaffung eines Radwegs entlang der K78	2
W13	Weimar/Lahn	Kehna	Niederwalgern	Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbindung	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*
MAR20	Marburg	Schröck	Moischt	Schaffung eines Radweges entlang der K37, innerorts und außerorts	2
LH05	Lohra	Weipolts- hausen	Altenvers	Prüfung einer möglichen Verbindung entlang der K49	1
LH06	Lohra	Rollshausen	Altenvers	Prüfung einer möglichen Verbindung entlang der K50	1
KI05	Kirchhain	Sindersfeld	Betziesdorf	Prüfung einer alltagstauglichen Radroute	1
AM06	Amöneburg	Amöneburg	ATMEN	Anbindung an die geplante Freizeitfläche	1 P
AM09	Amöneburg	Erfurtshausen	STA- Schweinsberg (STA4)	Entlang der K24, Vorentwurf auf Teilstrecke vorhanden (STA)	1
GL10	Gladenbach	Rüchenbach	Frieberts- hausen	Ausbau einer Radroute südlich der K115	1
KI14	Kirchhain	Schönbach	Großseelheim	Straßenbegleitender Radweg entlang der K31	1
LH02	Lohra	Willershausen	Lohra	Prüfung einer möglichen Radroute	1
WE10	Wetter	Wetter	Mellnau	Radweg entlang der K1 und Ausbau landwirtschaftlicher Wege	1
MAR18	Marburg	Wehrshausen, K80	Marbach/ Höhenweg	Schaffung eines Radwegs entlang der K72	1
MAR19	Marburg	Marbach, L3092	Marbach, K72	Schaffung eines Radwegs entlang der K80	1
NEU01	Neustadt	Neustadt	Stadtallendorf	Machbarkeitsuntersuchung straßenbegleitender Radweg entlang der B454	1
W15	Weimar/Lahn	Allna	Kehna	Prüfung einer sicheren Radwegeverbindung	1
CÖ05/ RAU04	Cölbe	Schönstadt	zur B3	Prüfung einer möglichen Radroute auf oder entlang K3	0
CÖ07	Cölbe	Reddehausen	Schönstadt	Anlage einer Radwegeverbindung parallel zur K5	0
GL07	Gladenbach	Frohnhausen	Sinkers- hausen	Ausbau einer Radroute nördlich der Allna, Grunderwerb	0
GL08	Gladenbach	Frohnhausen	Frieberts- hausen	Anlage einer Radroute, Ergebnisoffene Variantenprüfung nördlich der K66, Grunderwerb	0
KI09	Kirchhain	Emsdorf	STA-Hatzbach (STA10)	Entlang der K14	0
LH07	Lohra	Weipolts- hausen	Kirchvers	Nutzung vorhandener Wege	0
LH11	Lohra	Kirchvers	Reimershaus- en	Straßenbegleitender Radweg entlang der K48	0
MAR06	Marburg	Bauerbach	Lahnberge	Querungshilfe zur Querung der K34 als Zuwegung zu den Lahnbergen	0

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

<b>Nr.</b>	<b>Kommune</b>	<b>von Ort</b>	<b>nach Ort</b>	<b>Maßnahme in Stichworten</b>	<b>Status*</b>
<b>MAR09</b>	Marburg	Cyriaxweimar	Neuhöfe	Schaffung eines Radwegs entlang der K69 bis zur K68	0
<b>MAR10</b>	Marburg	Dagobertshausen	Marburg	Schaffung eines Radweges entlang der K78 zur L3092	0
<b>MAR23</b>	Marburg	Wehrshausen, K72	Neuhöfe	Schaffung eines Radwegs entlang der K70	0
<b>MAR25</b>	Marburg	Drei Linden	Tannenberg	Schaffung eines Radwegs entlang der K69, von Hermannstraße zum KVP	0
<b>MÜ05</b>	Münchhausen	Simtshausen	WE-Mellnau (WE11)	Nutzung der K1 nach der Umwidmung zur Gemeindestraße	0
<b>WE13</b>	Wetter	Unterrospehe	Göttingen	Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbindung, Oberfläche	0
<b>WO03</b>	Wohratal	Hertingshausen	Wohra	Prüfung einer möglichen Radroute auf oder entlang K6	0
<b>W17</b>	Weimar (Lahn)	Weiershausen	Allna	Schaffung eines Radwegs 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 Thema Radschnellverbindungen und speziell die Verbindung Gießen-Marburg-Stadtallendorf, wurde im Radverkehrsbericht 2022 schon näher erörtert. Die Stadt Marburg hatte sich damals bereit erklärt, die Koordination für das Projekt zu übernehmen. Mitte des Jahres 2024 wurde sich nach Abstimmung zwischen Oberbürgermeister Dr. Spies und Landrat Womelsdorf darauf verständigt, dass der Landkreis die Koordination übernimmt.

Der im Jahre 2018 in Zusammenarbeit mit der AG Nahmobilität Hessen und dem Land Hessen ermittelte mögliche Korridor für eine Radschnellverbindung Gießen-Marburg-Stadtallendorf ist etwa 2 Kilometer breit und 55 Kilometer lang. Der Beginn des Korridors liegt in der Stadt Linden, im Landkreis Gießen und das Ende in der Stadt Stadtallendorf, im Landkreis Marburg-Biedenkopf. Er orientiert sich an der Bundesstraße 3 und der Trasse der Main-Weser-Bahn.

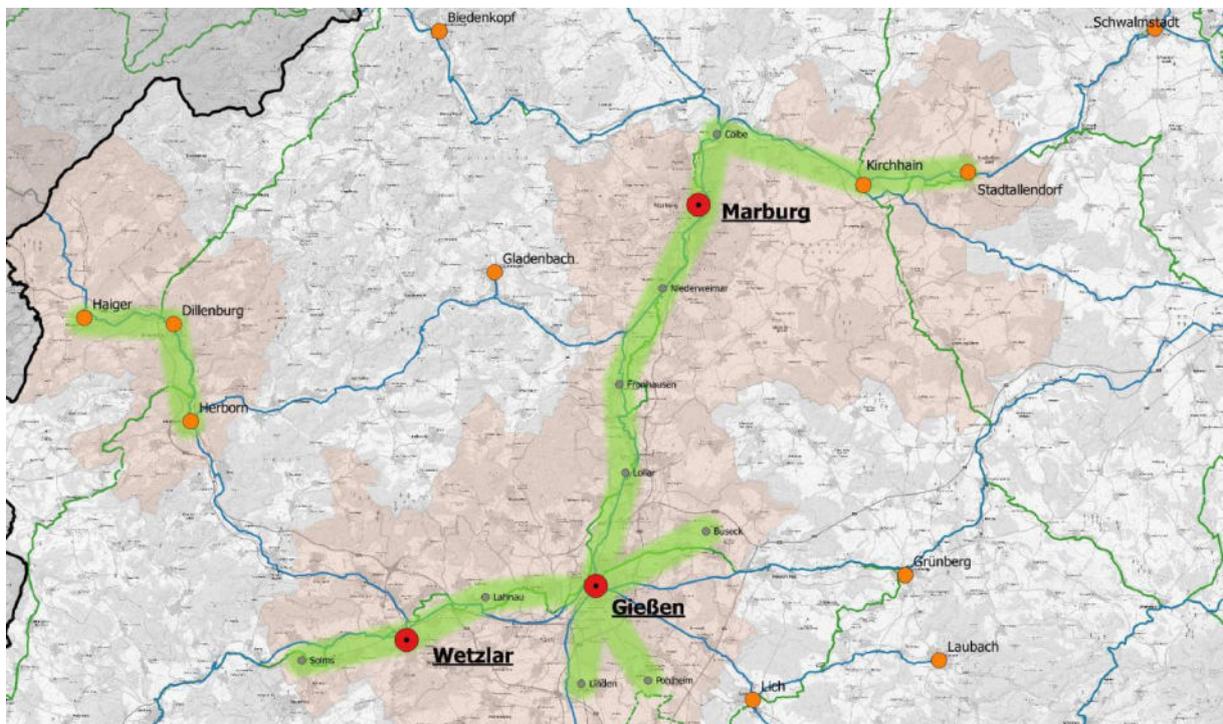


Abbildung 1: Abbildung NN: Korridore mit Potenzial für Radschnellverbindungen, Quelle: nahmobil-hessen.de

Ein erster Schritt war ein Austauschtermin zwischen dem Team Radverkehr des Landkreises Marburg-Biedenkopf und dem Regionalverband FrankfurtRheinMain.

Der Regionalverband koordiniert die Planung von neun verschiedenen Radschnellverbindungen sowie den Bau einiger Trassen im Rhein-Main-Gebiet.

Bei dem Termin im September in der Zentrale des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain in Frankfurt wurden dem Team Radverkehr verschiedene Unterlagen, wie zum Beispiel eine Vorlage für einen Kooperationsvertrag, Unterlagen für eine Musterausschreibung und ein Muster für eine Planungsvereinbarung zur Verfügung gestellt. Der Regionalverband hat sich auch bereit erklärt, eine Referent\*in für das geplante Treffen und die Vorstellung des Projektes auf politischer Ebene zu stellen. Zudem steht der Regionalverband beratend zur Verfügung.

Ein erstes Treffen auf Arbeitsebene wurde im Oktober 2024 abgehalten. Der Landkreis Marburg-Biedenkopf hat hierzu Vertreter\*innen aus dem Landkreis Gießen, den beiden Universitätsstädten Gießen und Marburg und Hessen Mobil eingeladen. Dabei wurde das Projekt erneut vorgestellt und das weitere Vorgehen besprochen.

Als nächster Schritt soll im Frühjahr 2025 ein Treffen auf politischer Ebene stattfinden, da die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie einen politischen Beschluss aller beteiligten Kommunen voraussetzt. Zu diesem Treffen sollen Vertreter\*innen der Landkreise und Kommunen, des Regierungspräsidiums Gießen und Hessen Mobil geladen werden. Zwischenzeitlich werden Entwürfe für eine Verwaltungsvereinbarung und ein Leistungsverzeichnis erarbeitet, um diese dann den politischen Vertreter\*innen vorzustellen.

Um bei dem Treffen konkret auf die Kosten der Machbarkeitsstudie eingehen zu können, wurde eine Kostenschätzung in Auftrag gegeben. Die Förderfähigkeit einer solchen Studie konnte bereits abgeklärt werden. Laut der Förderstelle liegt der Fördersatz bei 70%.

Sollten sich die politischen Entscheidungsträger\*innen für eine Machbarkeitsstudie aussprechen, wird der Landkreis Marburg-Biedenkopf diese koordinieren und betreuen.

Durch die Länge und die Komplexität der Verbindung, wird für die Erstellung einer Machbarkeitsstudie eine Zeitdauer von etwa zwei bis drei Jahren angesetzt.

### **3.3 Maßnahmen in Baulast des Bundes und des Landes**

Oft sind es die Radverbindung entlang der Landes- und Bundesstraßen, die besonders hoch priorisiert sind und häufig durch die Kommunen und die Bürger\*innen nachgefragt werden. Diesen Straßenkategorien kommen überregionale und überörtliche Verbindungsfunktionen zu, die demnach auch für die entsprechenden Radwege angenommen werden können. Ein gutes Beispiel zur Veranschaulichung dieser Bedeutung im Radnetz ist die geplante Verbindung entlang der ehemaligen Bundesstraße 252, welche die Orte Lahntal, Wetter, Münchhausen und Frankenberg miteinander verbinden soll. Diese Maßnahme wurde im Jahr 2023 durch Hessen Mobil ins Planungsprogramm übernommen. Auch viele weitere Maßnahmen an Landes- und

Bundesstraßen im Landkreis werden federführend durch Hessen Mobil bearbeitet. Die nachfolgende Tabelle gibt Aufschluss über die laufenden Planungen und ihre Bearbeitungsstände.

## Maßnahmen in Baulast des Bundes und des Landes

Nr.	Kommune	von Ort	nach Ort	Maßnahme in Stichworten	Status*
<b>LT01</b>	Lahntal	Caldern	Sportplatz Caldern	Straßenbegleitender Radweg entlang der L3092	3
<b>N/A</b>	Marburg	Marburg Lahnberge	Marburg Kernstadt	Erschließung der Lahnberge für den Radverkehr	3
<b>MAR00</b>	Marburg	Marburg-Cappel	Hof Capelle	Bau eines straßenbegleitenden Radweges entlang der L3125	3
<b>WE02</b>	Wetter	Amönau	Wetter	Bau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der L3091	5
<b>DT01</b>	Dautphetal	Herzhausen	Mornshausen	Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbindung zur B453	3
<b>LT02</b>	Lahntal	Caldern	Sterzhausen	Planung einer hochwasserfreien Radroute parallel zur B62 Bearbeitung durch die Kommune	3
<b>CÖ09/ LT07</b>	Cölbe/Lahntal	Cölbe	LT-Göttingen	Straßenbegleitend zur B62, Anbindung „Cölber Eck“	3
<b>N/A</b>	Cölbe/Lahntal	Cölbe	LT-Göttingen	„Blaues Wunder“	5
<b>LH03/ W01</b>	Lohra/Weimar	Lohra	Niederwalgern	Schnelle Route zwischen Lohra und Niederwalgern, Bahnradweg L3061 Bearbeitung durch die Kommunen	3
<b>AM01</b>	Amöneburg	Rüdigheim	Kirchhain	Lückenschluss R6 nördlich Ziegelhütte, parallel L3073	3
<b>HM01</b>	Marburg/ Lahntal	Marbach	Caldern	Neubau Rad-/Gehweg entlang der L3092 über Görzhäuser	3
<b>FN04/ W06</b>	Fronhausen/ Weimar	Fronhausen	Niederwalgern	Anlage eines Radweges parallel der L3093/Main-Weiser-Bahn	3
<b>W03</b>	Weimar	Niederwalgern	Wenkbach	Radweg (Bahnhofsweg)	0
<b>WO01/ RAU01 /WO02/ RAU02</b>	Wohratal/Rauschenberg	Albshausen	Josbach	Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbindung Bearbeitung durch die Kommune	3
<b>N/A</b>	Stadtallendorf	Innenstadt	Innenstadt	Radweg im Zuge der L3290 OD, Hauptstr./Bahnhofstr.	3
<b>BID01/ BRE01</b>	Biedenkopf/Breidenbach	Biedenkopf	Breidenbach	Bau eines straßenbegleitenden Radweges entlang der B253	1
<b>WE01/ MÜ07/ LT06</b>	Wetter/Münchhausen/Lahntal	Lahntal/Göttingen	Frankenberg (Eder)	Straßenbegleitender Radweg entlang der B252 (alt)	0
<b>EBS04</b>	Ebsdorfergrund	Roßberg	Wermertshausen	Straßenbegleitender Radweg entlang der L3225	0

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

Tabelle 2: Maßnahmen in Baulast des Bundes und des Landes

## **3.4 Kommunale Zusammenarbeit zwischen dem Landkreis und den Kommunen**

### **3.4.1 Universitätsstadt Marburg**

Wie in Kap. 2 beschrieben, war die enge Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden im Landkreis von Anfang an wichtiger Bestandteil der Radverkehrsentwicklung. Insbesondere mit der Universitätsstadt Marburg wurde aufgrund der vielen Stadt-Umland-Verbindungen eng zusammengearbeitet und frühzeitig Zuständigkeiten für Planung und Umsetzung von Radverbindungen festgelegt. Details hierzu können in den Radverkehrsberichten der vorherigen Jahre nachgelesen werden. Die aktuellen Sachstände der Maßnahmen in Kooperation sind im Anhang des Berichtes dargestellt.

Im Jahr 2024 wurden die Abstimmungen zwischen Stadt und Landkreis intensiviert und durch regelmäßige Jour-Fixe zwischen dem Fachbereich Tiefbau der Stadt und dem Team Radverkehr haben sich neue Synergien und Aufgabenverteilungen entwickelt.

Bei den folgenden Maßnahmen und Projekten haben sich durch die genannten Abstimmungen neue Zuständigkeiten ergeben:

#### „Radschnellverbindung“ Gießen – Marburg – Stadtallendorf

Informationen zum Sachstand und Vorgehen in diesem Großprojekt wurden bereits im Kap. 3.2 dargestellt. Die Übernahme der Federführung durch den Landkreis Marburg-Biedenkopf kam auch hier insbesondere durch den guten und intensiven Austausch zustande.

#### Marbach-Wehrshausen (MAR18) und Wehrshausen-L3092 (MAR19)

Beide Maßnahmen waren bereits Bestandteil der oben angesprochenen Festlegungen und sollten aufgrund ihrer Funktion zur Erschließung des Pharmastandortes Görzhausen priorisiert durch die Stadt Marburg bearbeitet werden. Aufgrund der Vielzahl an städtischen Maßnahmen wurde vereinbart, dass der Landkreis die beiden Verbindungen in das aktuelle 5. Sammelpaket aufnimmt und hierzu im November 2024 die Förderanträge für die Planungsleistungen bei Hessen Mobil einreicht.

#### Marburg-Ginseldorf – Cölbe-Bürgeln (Cö08/MAR01)

Eine weitere Maßnahme, welche durch die intensive Abstimmung gemeinsam mit der Stadt in die Umsetzung gebracht werden kann, ist die Radverbindung zwischen Ginseldorf und Bürgeln (CÖ08/MAR01). Hierbei übernimmt der Landkreis die Koordination. Die Kosten für die bauliche

Umsetzung werden unter den beiden Partnern aufgeteilt. Eine Asphaltierung ist aus naturschutzrechtlichen Gründen nicht möglich, daher möchte man die Oberfläche eines vorhandenen Wirtschaftsweges wieder instand setzen und somit die Befahrbarkeit für Radfahrer\*innen verbessern.

#### Dagobertshausen (MAR11) – L3092 (147)<sup>3</sup>

Auch diese Verbindung war Teil der damaligen Vereinbarung. Die Maßnahme 147 des Radverkehrsplans der Universitätsstadt Marburg schließt direkt an die Landkreismaßnahme MAR11 an. Mit der Abstimmung der Planungen soll eine möglichst zeitgleiche bauliche Umsetzung in 2025 erreicht werden. Informationen zum Stand der Kreismaßnahme sind im Anhang dargestellt.

Die vorgestellten Maßnahmen zeigen, wie durch gemeinsame Anstrengungen und Ressourcenbündelung effektive Lösungen für die Herausforderungen im Radverkehr gefunden werden können. Die getroffenen Maßnahmen zielen darauf ab, die Sicherheit und Attraktivität des Radfahrens zu erhöhen und somit einen Beitrag zur umweltfreundlichen Mobilität zu leisten.

Mit weiteren gemeinsamen Projekten in der Zukunft, kann die Region Marburg-Biedenkopf als Vorbild für andere Städte und Landkreise dienen, die ebenfalls an einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung interessiert sind.

#### **3.4.2 Gladenbach – Dautphetal (DT7/GL05)**

Im Auftrag der Gemeinde Dautphetal, der Stadt Gladenbach und des Landkreises Marburg-Biedenkopf wurde im Oktober 2024 ein Ingenieurbüro für die Durchführung einer Machbarkeitsstudie beauftragt. In dieser Machbarkeitsstudie sollen die Umsetzungsmöglichkeiten für eine Radverbindung zwischen Dautphetal-Amelose und Gladenbach-Runzhausen untersucht werden. Neben einer Kostenermittlung sind auch die Belange der Landwirtschaft und des Naturschutzes Teil der Studie. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie werden nach Fertigstellung an den Baulastträger, die Landesbehörde Hessen Mobil, übermittelt. So soll die Möglichkeit einer schnelleren Aufnahme ins das Planungsprogramm für den Radverkehr des Landes Hessen geschaffen werden.

---

<sup>3</sup> Maßnahme 147 des Radverkehrsplans der Universitätsstadt Marburg

### **3.4.3 Neustadt – Wierra D4**

Die Unterbrechung der Radverbindung zwischen Wierra und Neustadt wurde durch die Trassierung der A49 verursacht. Der Radverkehr wurde bei den Planungen des Autobahnabschnittes nicht vollständig berücksichtigt. Da die provisorische eingerichtete Umleitung nicht alltags-tauglich ist, soll nun eine dauerhafte Lösung geschaffen werden. In einem gemeinsamen Schreiben der Kommunen Neustadt, Schwalmstadt, Willingshausen und der beiden Landkreise Marburg-Biedenkopf und Schwalm-Eder, an das zuständige hessische Ministerium, wurde auf diesen Missstand hingewiesen. Da von Seiten des Landes keine zeitnahe Lösung in Aussicht gestellt werden konnte, streben die beiden Kommunen, unterstützt durch die jeweiligen Landkreise, die Ertüchtigung bereits vorhandener Radwege an.

Hierzu wurde unter Federführung der Stadt Schwalmstadt in Kooperation mit der Stadt Neustadt ein Antrag auf Förderung über das Programm Radnetz-Deutschland eingereicht. Erst nach Erhalt des Förderbescheides kann mit der Umsetzung begonnen werden. Aufgrund der zwischenzeitlichen Haushaltsprobleme auf Bundesebene waren für das Jahr 2024 jedoch keine Fördermittel mehr verfügbar. Es wird erwartet, dass im Jahr 2025 wieder Mittel bereitgestellt werden und der Bescheid damit erteilt werden kann.

Da die Notwendigkeit den Weg wiederherzustellen durch übergeordnete Planungen verursacht wurde, unterstützt der Landkreis ergänzend zur regelmäßigen finanziellen Förderung der Planung in diesem Falle auch den Bau des Radweges.

### **3.4.4 Kirchhain - Schutzstreifen**

Das Projekt „Radschutzstreifen Kirchhain“, hervorgegangen aus den Maßnahmenvorschlägen des innerstädtischen Radverkehrskonzeptes, wurde in 2024 mit der Erstellung einer Machbarkeitsuntersuchung durch die Hochschule Darmstadt weiter vorangebracht. Der Bericht hierzu findet sich im Kapitel 4.1.

## **3.5 Maßnahmen in Baulast der Kommunen**

Nicht nur den übergeordneten Verbindungen entlang der Kreis-, Landes- und Bundesstraßen kommt eine wichtige Funktion zu. Oft sind es die kurzen Verbindungen zwischen den Orten oder die Führung innerhalb der Ortschaften, die das Netz vervollständigen. Häufig sorgen sie für die Durchgängigkeit des Netzes oder binden Ortsteile an das übergeordnete Netz an. Im

Allgemeinen kann man sagen, dass die Verbindung entlang von Gemeindestraßen, Innerorts oder außerhalb über Wirtschaftswege in die Baulast der Kommunen fallen. Etwa ein Drittel der Maßnahmen des RVEP gehören in diese Kategorie. 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*
<b>AM08</b>	Amöneburg	Roßdorf	KI-Kleinseelheim	Ausbau vorhandener Wege	5
<b>N/A</b>	Cölbe	Bürgeln	Betziesdorf	Optimierung der Oberfläche, Ausbau zum Rad- und Wirtschaftsweg; Federführung Cölbe	3
<b>DT09/STE02</b>	Dautphetal	Holzhausen	STE-Obereisenhausen (STE2)	Optimierung der Oberfläche	1
<b>EBS05</b>	Ebsdorfergrund	Ebsdorf	Beltershausen	Ausbau vorh. Wirtschaftsweg (evtl. Förderung AfB)	5
<b>EBS06</b>	Ebsdorfergrund	Ebsdorf	Heskem	Ausbau vorh. Wirtschaftsweg - "Lange Hessen" (evtl. Förderung AfB)	5
<b>FN01</b>	Fronhausen	Holzhausen	W-Stedebach	Optimierung der aktuellen Radroute, Oberfläche	5
<b>KI02</b>	Kirchhain	Schönbach	CÖ-Bürgeln	Nutzung vorh. Feldweg/Waldweg, Kostenschätzung liegt schon vor	5
<b>N/A</b>	Kirchhain/ Stadtallendorf	Emsdorf	Langenstein	Ausbesserung bestehender Wirtschaftswege	4
<b>NEU03</b>	Neustadt	Mengersberg	Florshain	Optimierung der aktuellen Radroute, Oberfläche	5
<b>W05</b>	Weimar	Niederweimar	Wenkbach	Ergebnisoffene Prüfung einer optimierten Route	5
<b>W11</b>	Weimar	Allna	Oberweimar	Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbindung	5
<b>W12</b>	Weimar	Allna	GL – Frieberts-hausen	Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbindung	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*
<b>W14</b>	Weimar	Kehna	Stedebach	Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbin-dung	5
<b>W19</b>	Weimar	Oberweimar	Niederwalgern	Prüfung der vorh. Radroute auf Sicherheit, direkte An-bindung über das Schulge-lände	5
<b>W21</b>	Weimar	Oberweimar	Wenkbach	Prüfung der vorh. Radroute auf Sicherheit (vorh. Feld-wege)	5
<b>WE05</b>	Wetter	Treisbach	Oberndorf	Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbin-dung, Oberfläche	1
<b>WE06</b>	Wetter	Treisbach	BID-Engel-bach	Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbin-dung, Oberfläche	5/0 <sup>4</sup>
<b>WE09</b>	Wetter	Wetter	Oberrosphé	Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbin-dung, Oberfläche	0
<b>WE12</b>	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

Wie bereits in Kapitel 3.3 beschrieben kommt den Radverbindungen entlang von Bundes- und Landesstraßen eine besondere, übergeordnete Verbindungsfunktion zu. Sie dienen dazu Ober- und Mittelzentren erreichbar zu machen. Auch wenn Hessen Mobil bereits zahlreiche Radwege im Landkreis in die Planung genommen hat, konnten viele wichtige Verbindungen entlang der Bundes- und Landesstraßen noch nicht berücksichtigt werden. Da insbesondere der Planungsprozess bei Infrastrukturmaßnahmen einen hohen Zeitaufwand bedeutet, streben die Landkreiskommunen an, Planungen unter eigener Führung so weit voran zu bringen, dass Hessen Mobil schneller in eine bauliche Umsetzung kommen kann. Die Projekte in Bau-last anderer, die durch die Kommunen im Landkreis federführend betreut werden, können in der folgenden Tabelle eingesehen werden.

<sup>4</sup> Der erste Teil aus Treisbach kommend ist hergestellt. Der westlich Teil muss noch gemacht werden.

## Maßnahmen unter Federführung der Landkreiskommunen

Nr.	Kommune	von Ort	nach Ort	Maßnahme in Stichworten	Status
<b>EN02</b>	Bad Endbach	Hartenrod	Eisemroth (LDK)	Nutzung der ehem. Bahntrasse als Radweg inkl. Tunnelbauwerk	3
<b>EBS01</b>	Ebsdorfergrund	Dreihausen	Roßberg	Entlang der K45 / L3125	5
<b>EBS04</b>	Ebsdorfergrund	Roßberg	Wermertshausen	Entlang der L3125, Zubringer zum Jugendwaldheim Roßberg, Waldkindergarten	1
<b>FN04/ W06</b>	Fronhausen	Fronhausen	Weimar – Niederwalgern	Anlage eines Radwegs parallel der L3093/Main-Weiser-Bahn	3
<b>KI05</b>	Kirchhain	Betziesdorf	Sindersfeld	Prüfung einer alltagstauglichen Route, umgesetzt als wassergebundene Decke, Asphaltierung der Strecke entlang der Kreisstraße wird durch den LK weiterhin geprüft	5
<b>WO01/ RAU01</b>	Rauschenberg	Josbach	WO - Halsdorf (WO1)	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	3
<b>WO02/ RAU02</b>	Rauschenberg	Albshausen	WO - Halsdorf (WO2)	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	3

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

Tabelle 4: Maßnahmen unter Federführung der Landkreiskommunen

### Salzböderadweg Gladenbach

Im Stadtgebiet Gladenbach, auf Höhe des Stadtteils Mornshausen, soll ein Teilstück des Salzböderadwegs ertüchtigt werden. Der Salzböderadweg ist nicht nur Teil des Radwegenetzes des Landkreises Marburg-Biedenkopf, sondern auch eine beliebte touristische Radroute. Der Landkreis zählt daher an dieser Stelle des Salzböderadweges seit August 2022 mit Hilfe einer Dauerzählstelle das Radverkehrsaufkommen. Im Jahr 2024 wurden ca. 32.000 Radfahrer\*innen erfasst. Die Daten können hier eingesehen werden: <https://hessen-mobil.eco-counter.com/site/300032723?year=2024>

Das ca. 700 m lange Teilstück ist momentan mit einer wassergebundenen Decke versehen. Diese Oberfläche soll asphaltiert werden, um einen einheitlichen Belag zu schaffen. Die Tragfähigkeit des Untergrundes wurde bereits überprüft.

In einem Auftaktgespräch mit der unteren Wasserbehörde und in Absprache mit der Naturschutzbehörde, wurde vorab der Umfang der Maßnahme abgestimmt. Hierzu soll im weiteren

Verlauf eine Eingriff-Ausgleichsplanung erstellt werden. Durch die Lage des Weges im Überschwemmungsgebiet muss zudem ein Retentionsausgleich erbracht werden.

Im Zuge einer Vermessung wurden die Grenzen der Wegeparzelle mit dem Verlauf des Radweges abgeglichen. Auf dieser Basis werden zurzeit die Eigentumsverhältnisse geklärt. Im Anschluss soll ein Förderantrag bei Hessen Mobil für die Ausführung gestellt werden. Die Planungsleistungen werden anteilig vom Landkreis Marburg-Biedenkopf gefördert.



Abb.2: Bauende des Teilstücks des Salzböderadwegs. Quelle: Stadt Gladenbach

### 3.6 Radzählstellen

Das Zählstellennetz des Landkreises wurde in 2024 erheblich verdichtet. An 17 zusätzlichen Standorten werden in Zukunft Daten erhoben. Über die Online-Plattform des Zählstellenherstellers Eco Counter kann der Landkreis die Daten der kreiseigenen Zählstellen über längere Zeiträume im Blick behalten, miteinander vergleichen und auch den Einfluss von z.B. Wetterereignissen analysieren. Mit dem Zugang zu Stundengängen sind nun noch bessere Rückschlüsse auf die Entwicklung des Alltagsradverkehrs möglich.

#### 3.6.1 Radzählstelle an der Furkation in Sterzhausen

Seit Oktober 2023 zählt die neu installierte Zählstelle an ihrem angestammten Standort auf dem Lahnradweg in Sterzhausen den Radverkehr. Da für das Jahr 2023 nicht ausreichend verwertbare Daten erhoben werden konnten, können nur die Daten aus 2022 und 2024 miteinander verglichen werden. Die erfassten Radfahrer\*innen an den Wochentagen sind annähernd gleichgeblieben. Am Wochenende hat sich in den Stunden von 9:00 Uhr bis 17:00 Uhr einen Zuwachs von bis zu 10 Radfahrer\*innen ergeben. Der Stärkste Monat war in 2024 der Mai. In den Monaten Juni, Juli und August sind insgesamt weniger Radfahrer\*innen gezählt worden als in 2022. Der September hat wiederum einen leichten Zuwachs zu verzeichnen.

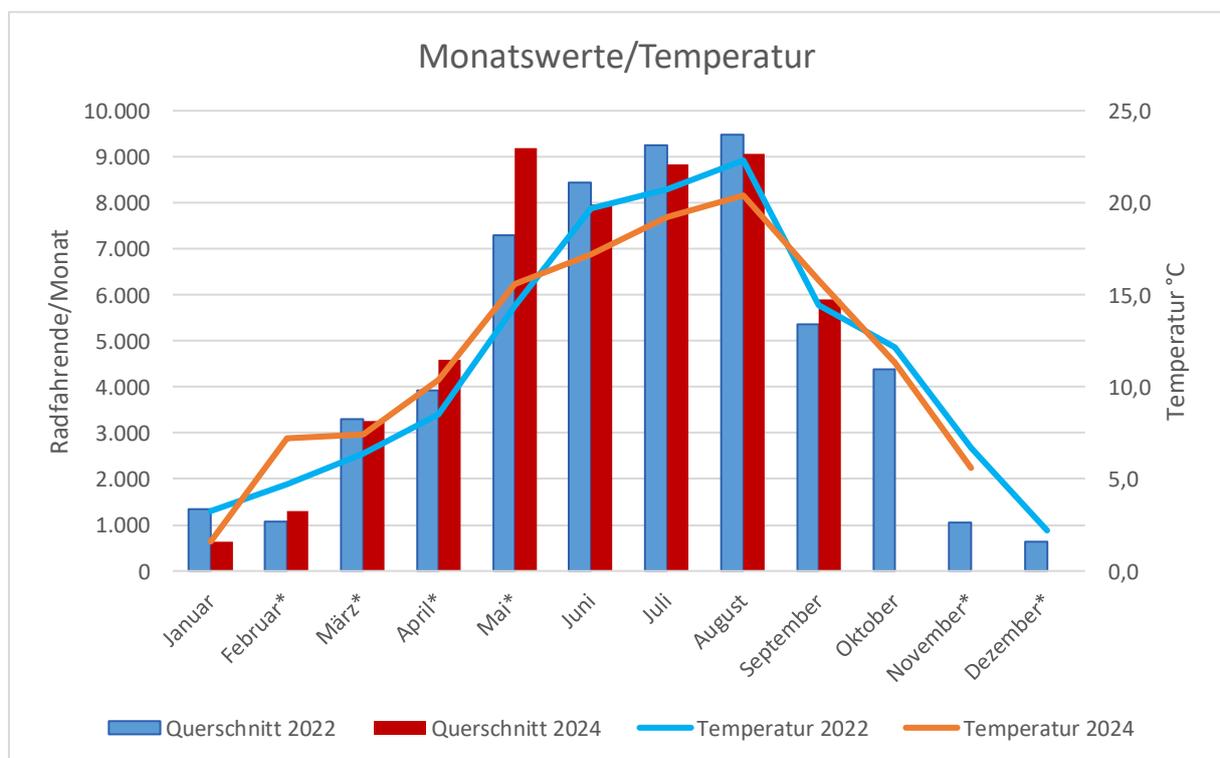


Diagramm 1: Jährliches Radverkehrsaufkommen auf dem Lahnradweg – Vergleich 2022 und 2024

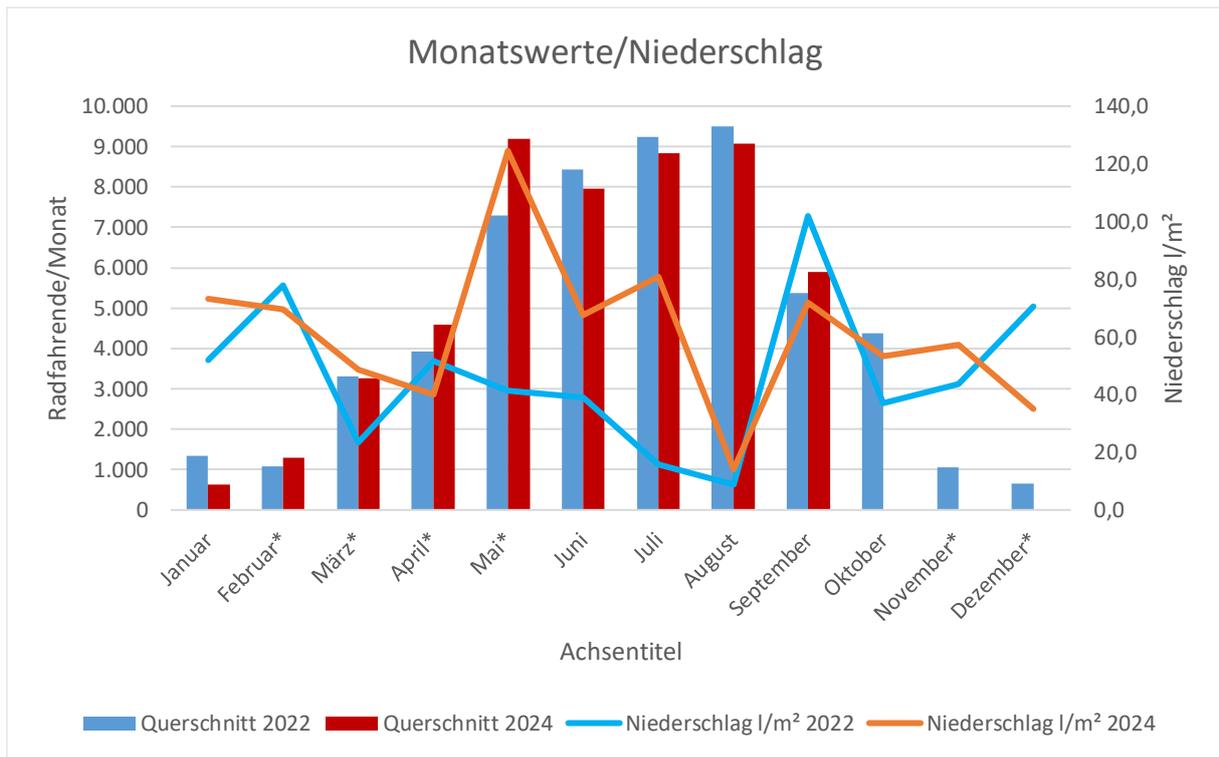


Diagramm 2: Jährliches Radverkehrsaufkommen auf dem Lahnradweg – Vergleich 2022 und 2024

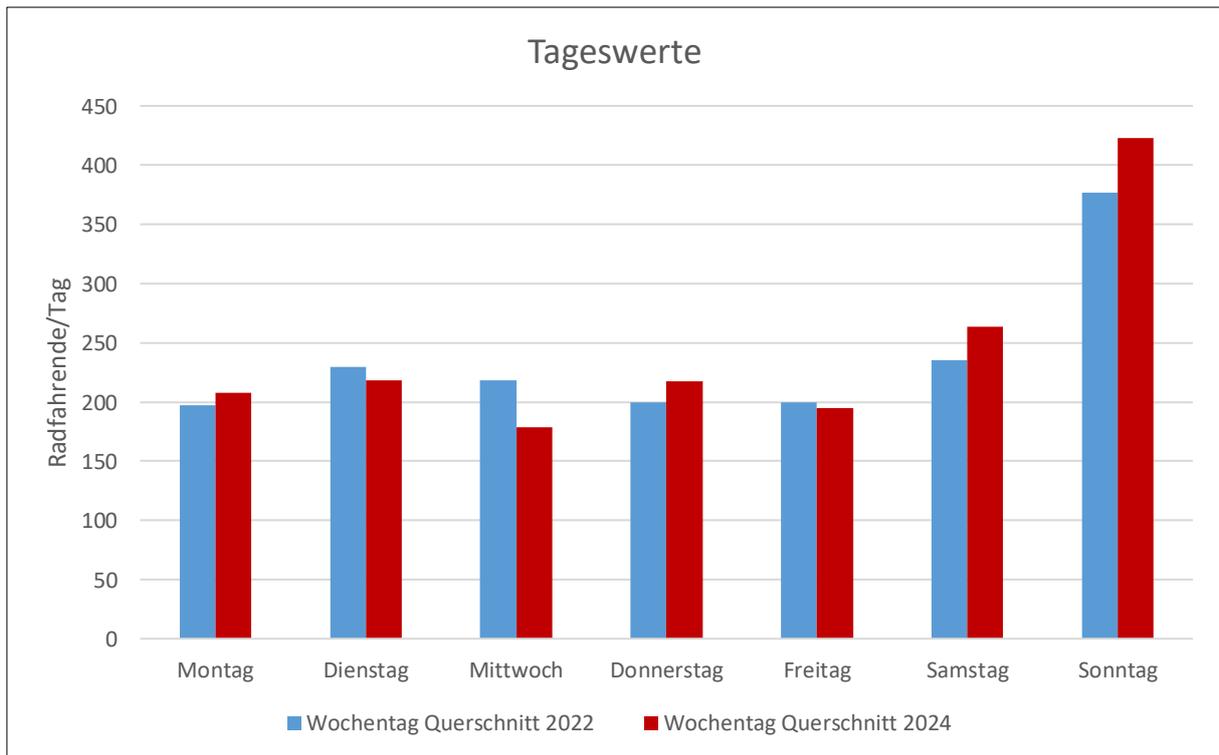


Diagramm 3: Durchschnittliche Tageswerte auf dem Lahnradweg – Vergleich 2022 und 2024

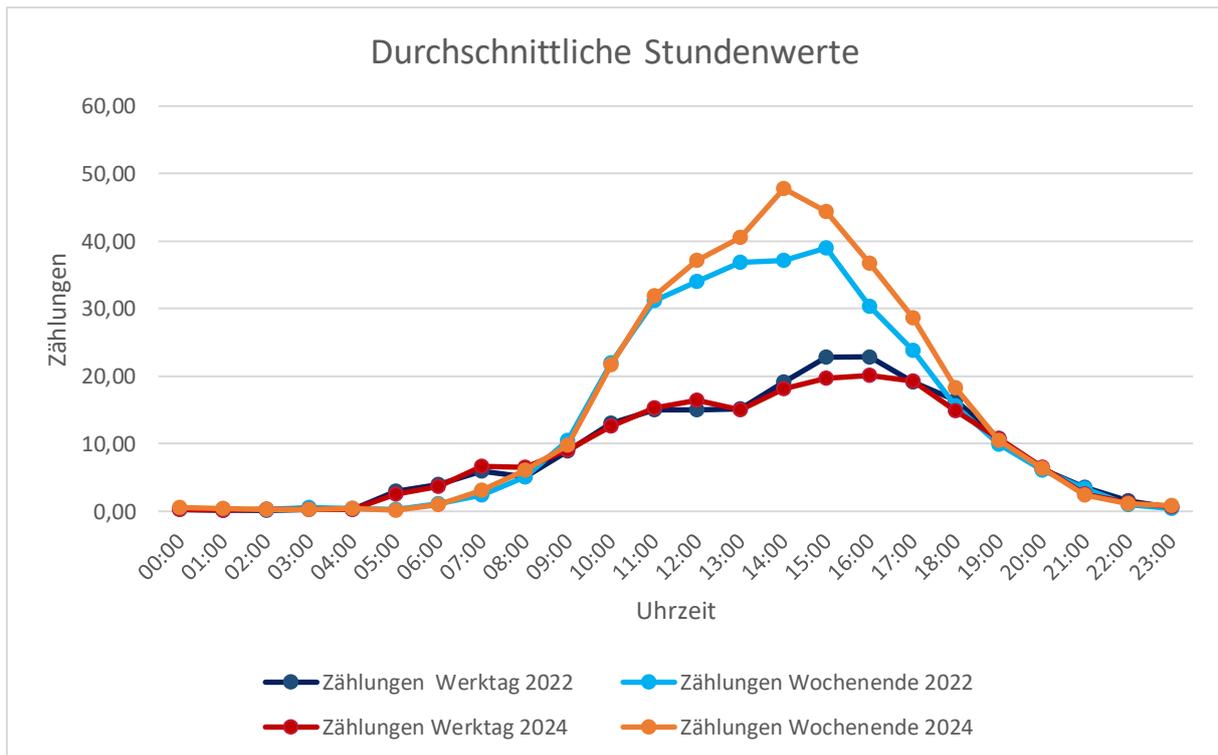


Diagramm 4: Stundengang des Radverkehrs auf dem Lahnradweg – Vergleich 2022 und 2024

### 3.6.2 Dauerzählstellen für den Radverkehr in Hessen

Insgesamt haben alle Zählstellen im Landkreis im Zeitraum vom 01.01.2024 bis zum 31.12.2024 710.875 Radfahrer\*innen gezählt. Das sind 19.222 mehr Zählungen als im Vorjahr und somit eine Steigerung um 2,7 %. Ob dieser Aufwärtstrend weiter bestehen bleibt oder ob die zusätzlichen Zählungen auf äußere Faktoren wie das Wetter zurück zu führen sind, werden die Daten der kommenden Jahre zeigen. Insgesamt ist noch festzustellen, dass der tägliche Durchschnitt an den Werktagen annähernd gleichgeblieben ist, während fast alle Zählstellen im Landkreis am Wochenende einen deutlichen Zuwachs zu verzeichnen haben.

Die Zählstelle 855 auf dem Alten Kirchhainer Weg in Marburg ist weiterhin die Zählstelle mit den meisten Zählungen und dem höchsten täglichen Durchschnitt auf das gesamte Jahr betrachtet. Sieht man sich allerdings den täglichen Durchschnitt für die Wochenende an, haben die Zählstellen 853 (Anzefahr/Kirchhain) und 864 (Roth/Weimar) die Nase vorne. Beide Zählstellen liegen auf beliebten Radrouten (Radfernweg R2 und Lahntalradweg).

Insgesamt wird im Landkreis am Wochenende und an Feiertagen mehr Rad gefahren als unter der Woche.

Wie bereits im Vorjahr ermittelt die Zählstelle in Marburg ganzjährig hohe Werte. Im Vergleich zum Vorjahr sind die Zahlen im August in 2024 nicht so stark abgefallen. Alle Zählstellen im Landkreis verzeichnen in den kühleren Monaten von November bis März weniger Zählungen

als im Rest des Jahres. Die Stundenanalysen ergeben, abgesehen von Marburg, ein hohes Verkehrsaufkommen in der Mittagszeit und am frühen Nachmittag. Im Gegensatz dazu fallen die Zahlen in Marburg zu diesen Tageszeiten deutlich ab. Hier werden die meisten Radfahrer\*innen in der Rush Hour gezählt.

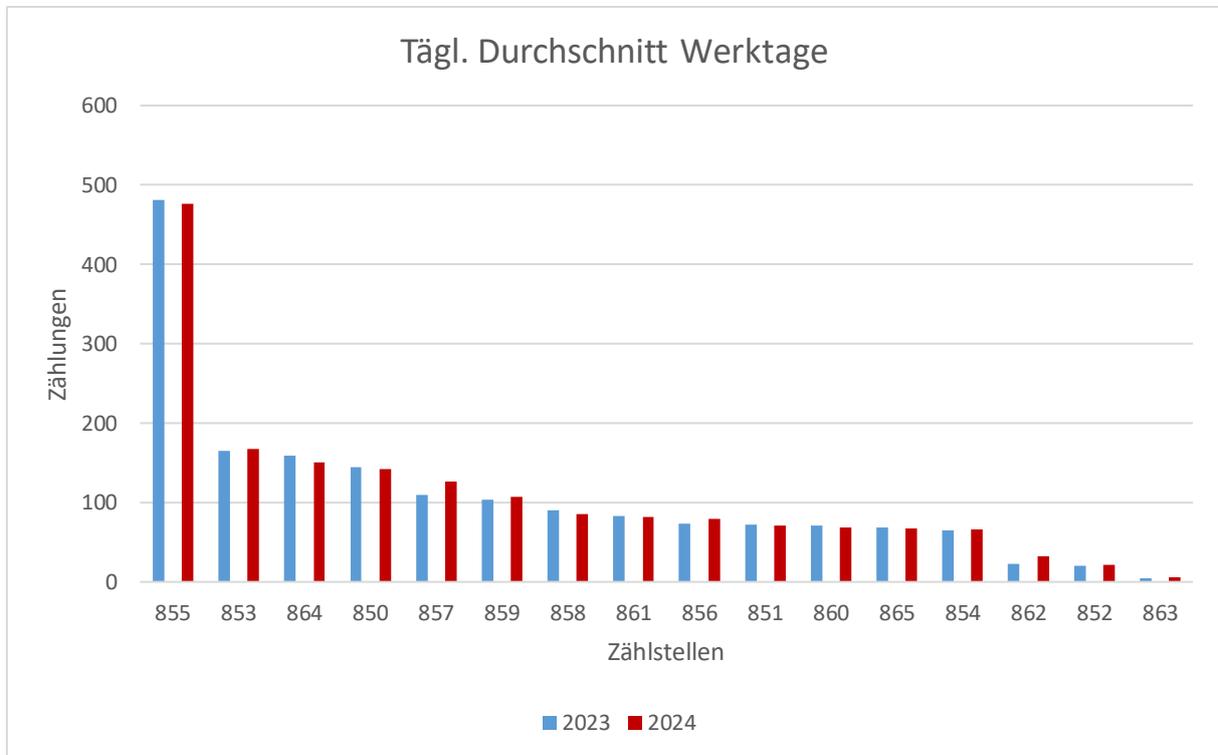


Diagramm 5: Durchschnittliches tägliches Radverkehrsaufkommen im Landkreis an den Werktagen – Vergleich 2023 und 2024

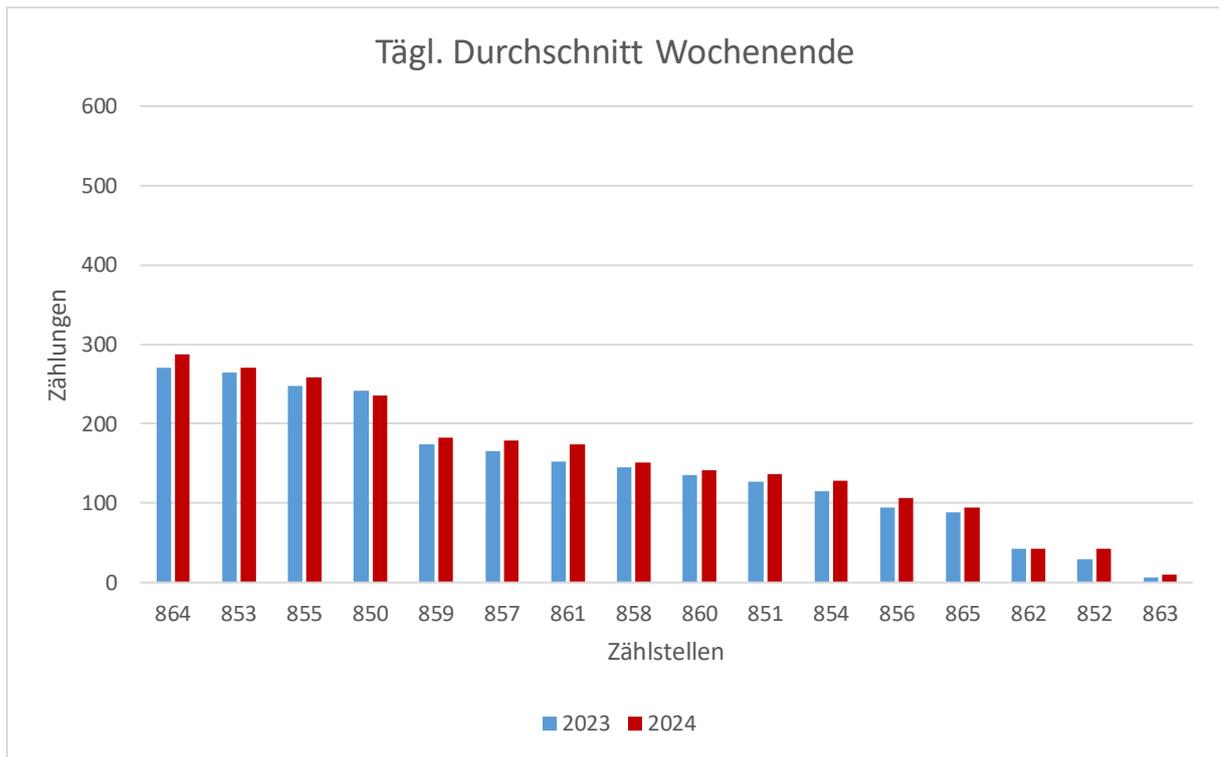


Diagramm 6: Durchschnittliches tägliches radverkehrsaufkommen im Landkreis an den Wochenenden – Vergleich 2023 und 2024

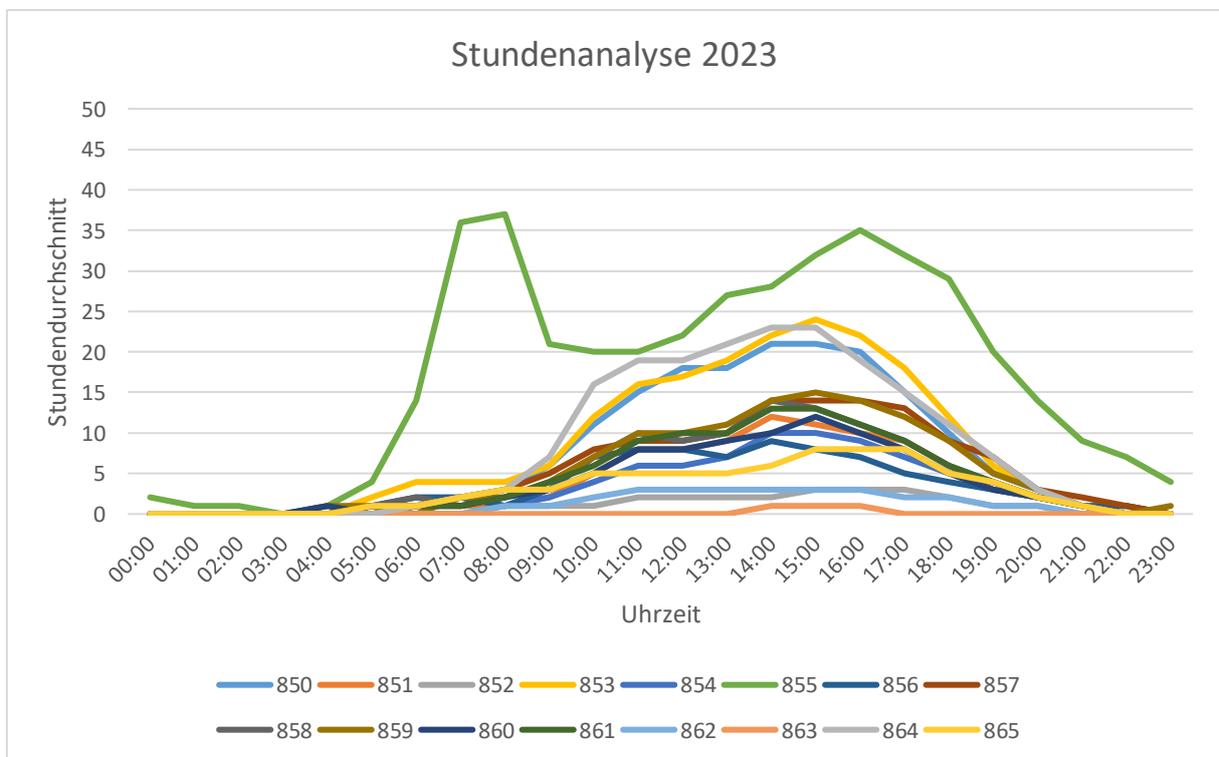


Diagramm 7: Stundengang des Radverkehrs im Landkreis 2023

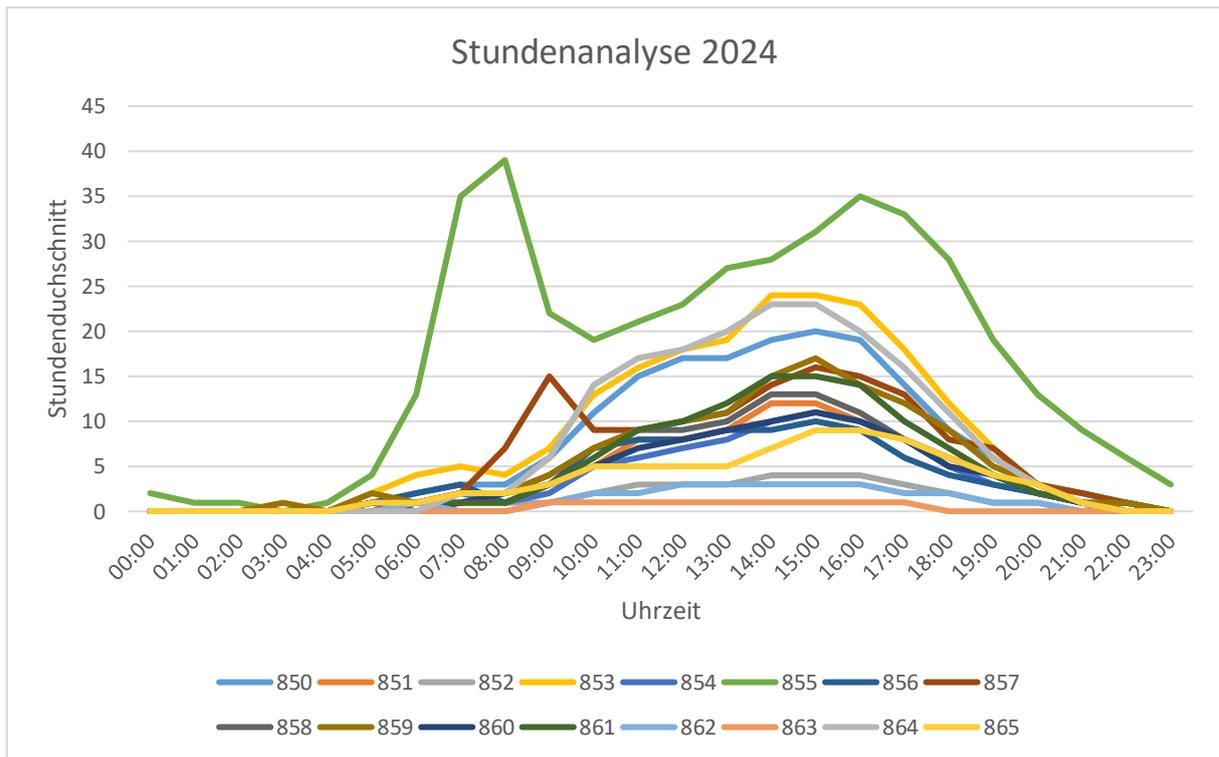


Diagramm 8: Stundengang des Radverkehrs im Landkreis 2024

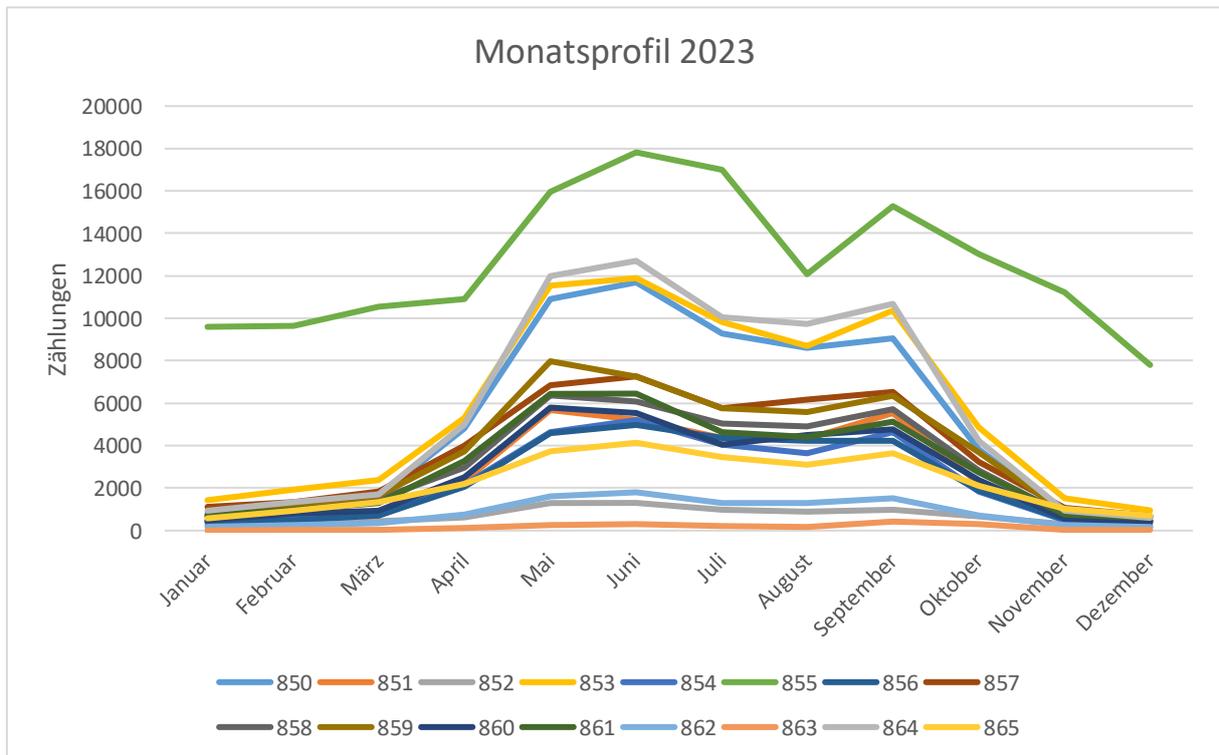


Diagramm 9: Jährliches Radverkehrsaufkommen im Landkreis 2023

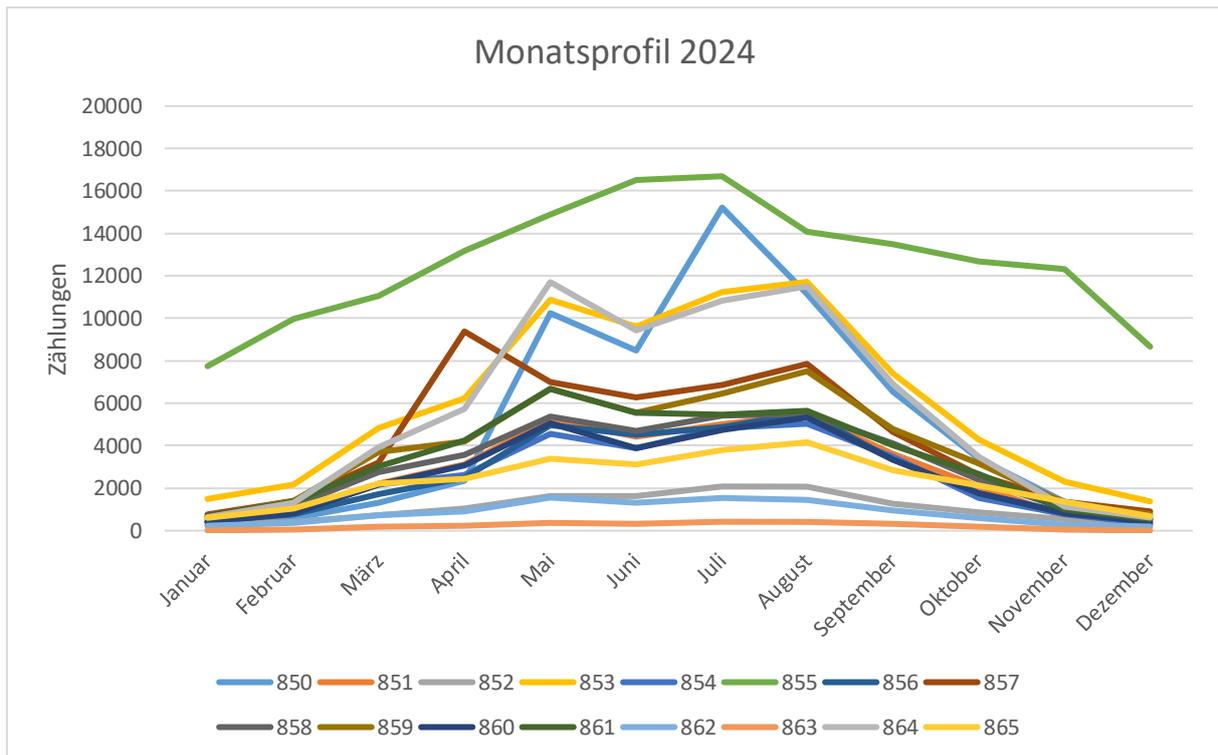


Diagramm10: Jährliches Radverkehrsaufkommen im Landkreis 2024

Durch die Verfügbarkeit der Wetterdaten können eventuelle Zusammenhänge zwischen dem Fahrverhalten und dem Wetter ermittelt werden. Dr. Jan Wessel vom Institut für Verkehrswissenschaft der WWU (Westfälische Wilhelms-Universität Münster) hat beispielsweise den Zusammenhang zwischen einem Schlechtwetterindex und dem Radverkehrsaufkommen untersucht.<sup>5</sup> In dieser Studie wurde unter anderem ein Zusammenhang zwischen einer gut ausgebauten Radinfrastruktur und einer hohen Wetterresilienz festgestellt. In Städten mit einem gut ausgebauten Verkehrsnetz ging der Radverkehr bei schlechtem Wetter um weniger als 5% zurück, während er in Städten mit einem schlechten Radwegenetz um bis zu 30% sank.

Die Werte<sup>6</sup> im Landkreis zeigen, dass an Regentagen deutlich weniger gefahren wird. Teilweise brechen hier die Zahlen an verregneten Wochenenden um 60-70 % ein. Möglicherweise hat Niederschlag eine deutlich heftigere Auswirkung auf das Freizeitradverkehrsaufkommen als auf den Alltagsradverkehr. Dr. Wessels Untersuchungen bezogen sich vor allen Dingen

<sup>5</sup> Goldmann, K., & Wessel, J. (2020). Some people feel the rain, others just get wet: An analysis of regional differences in the effects of weather on cycling. *Research in Transportation Business & Management*, 2020

<sup>6</sup> 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.

auf den Alltagsradverkehr in Städten. In Marburg sind im August 2024 die Zahlen an den verregneten Tagen tatsächlich bis zu 30 % zurück gegangen.

Die Diagramme in diesem Artikel dienen der Veranschaulichung allgemeiner Tendenzen. Daher sind einzelne Werte bestimmter Zählstellen nicht immer erkennbar. Unter folgendem Link können die Daten der Zählstellen im Einzelnen eingesehen werden: [Dauerzählstellen für den Radverkehr in Hessen](#)

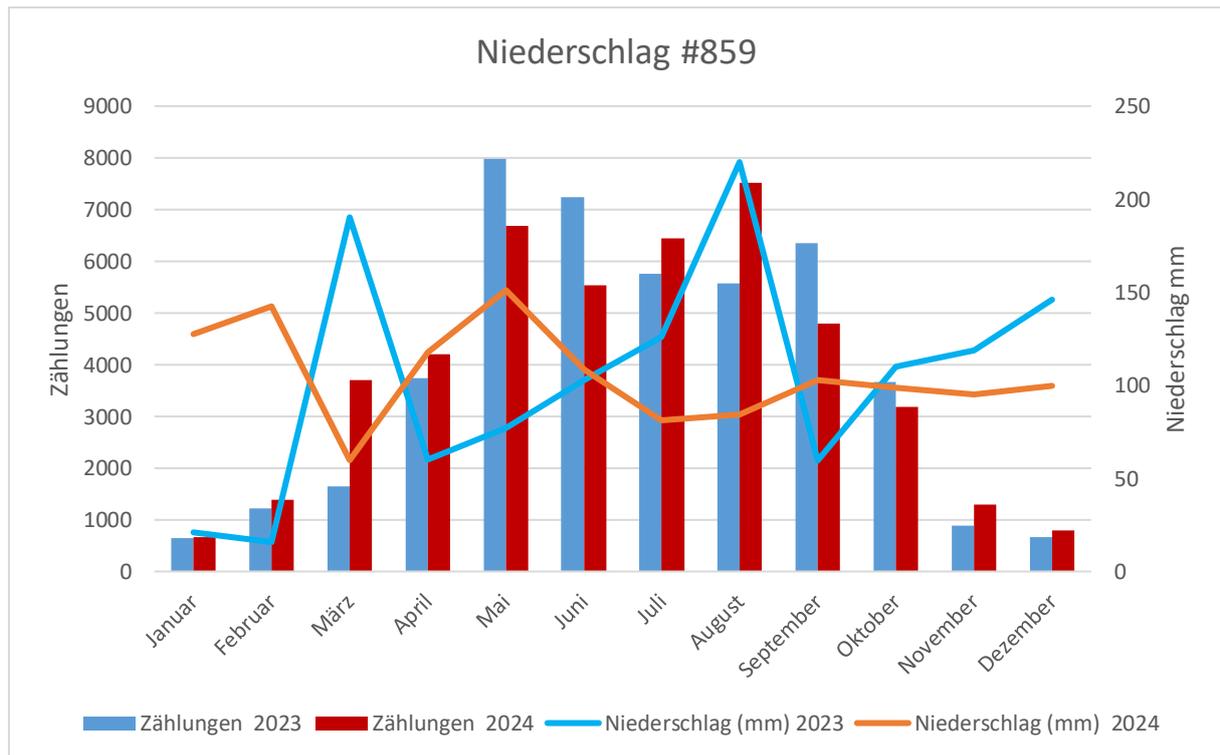


Diagramm 11: Niederschlag und Radverkehrsaufkommen, Vergleich 2023 und 2024, Zählstelle 859 - Salzböderadweg Weidenhausen

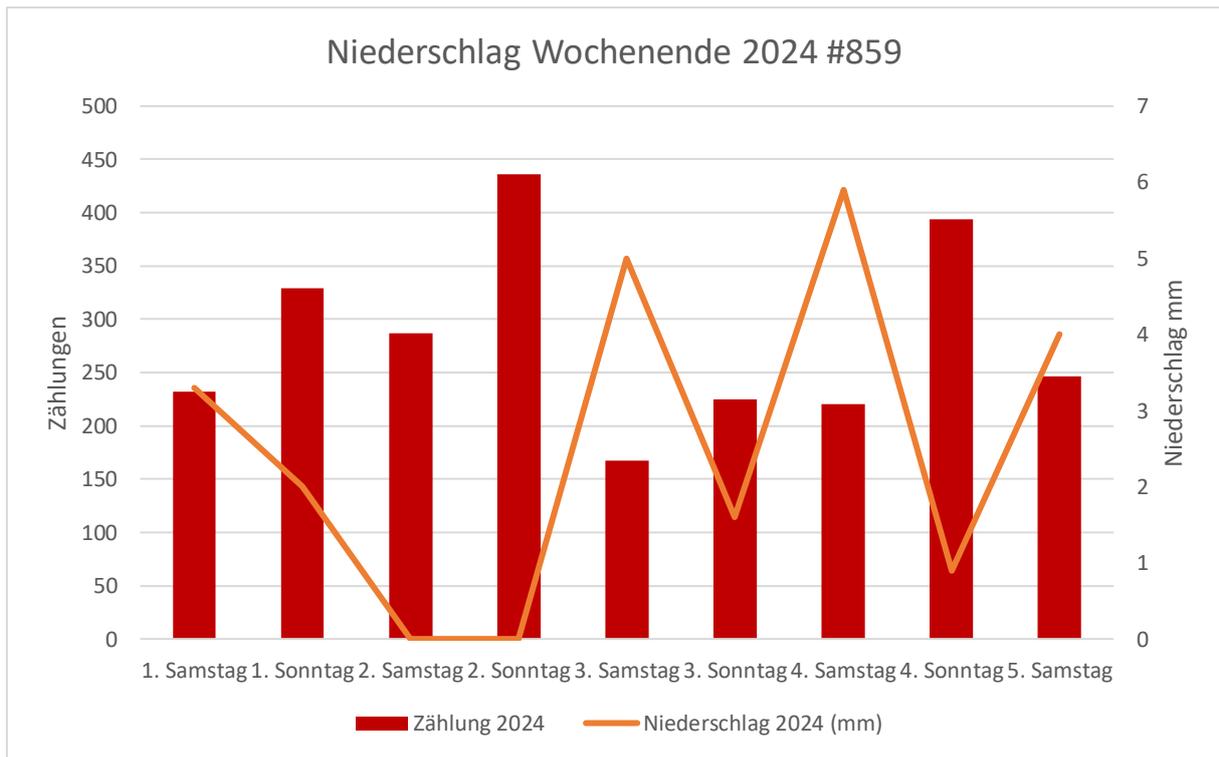


Diagramm 12: Niederschlag und Radverkehrsaufkommen am Wochenende 2024, Zählstelle 859 - Salzböderadweg Weidenhausen

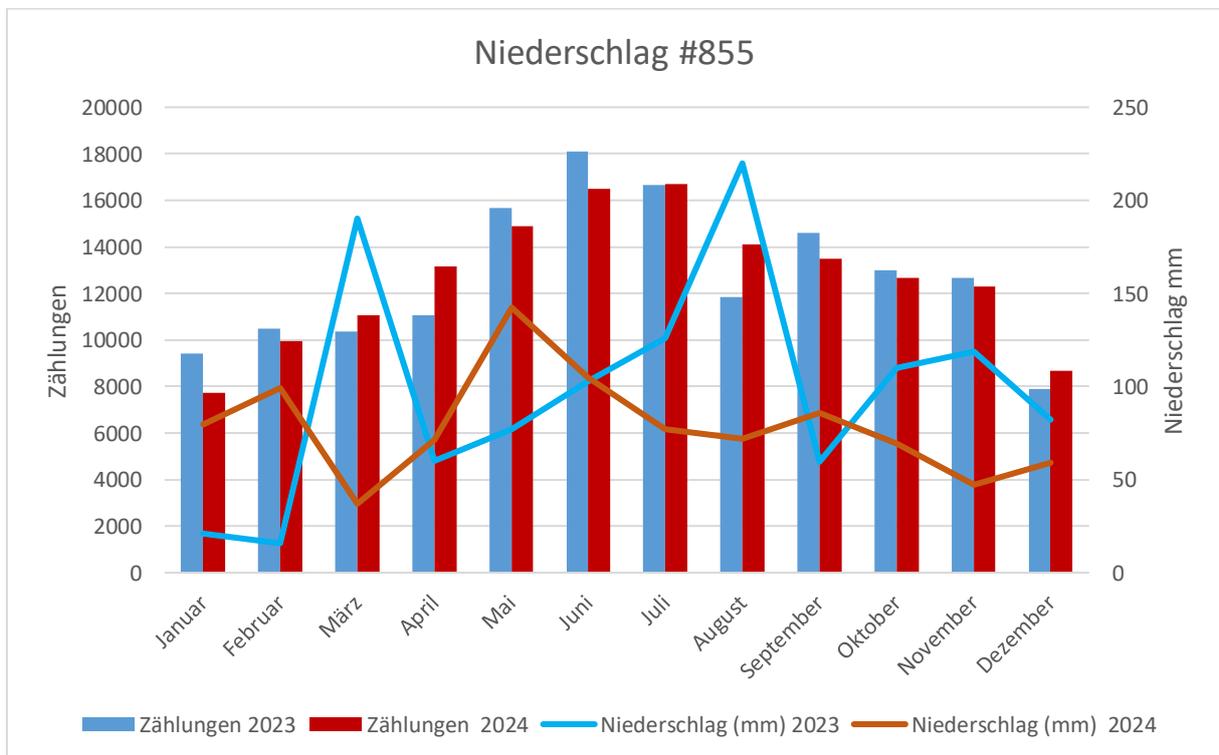


Diagramm 13: Niederschlag und Radverkehrsaufkommen, Vergleich 2023 und 2024, Zählstelle 855 - Alter Kirchhainer Weg Marburg

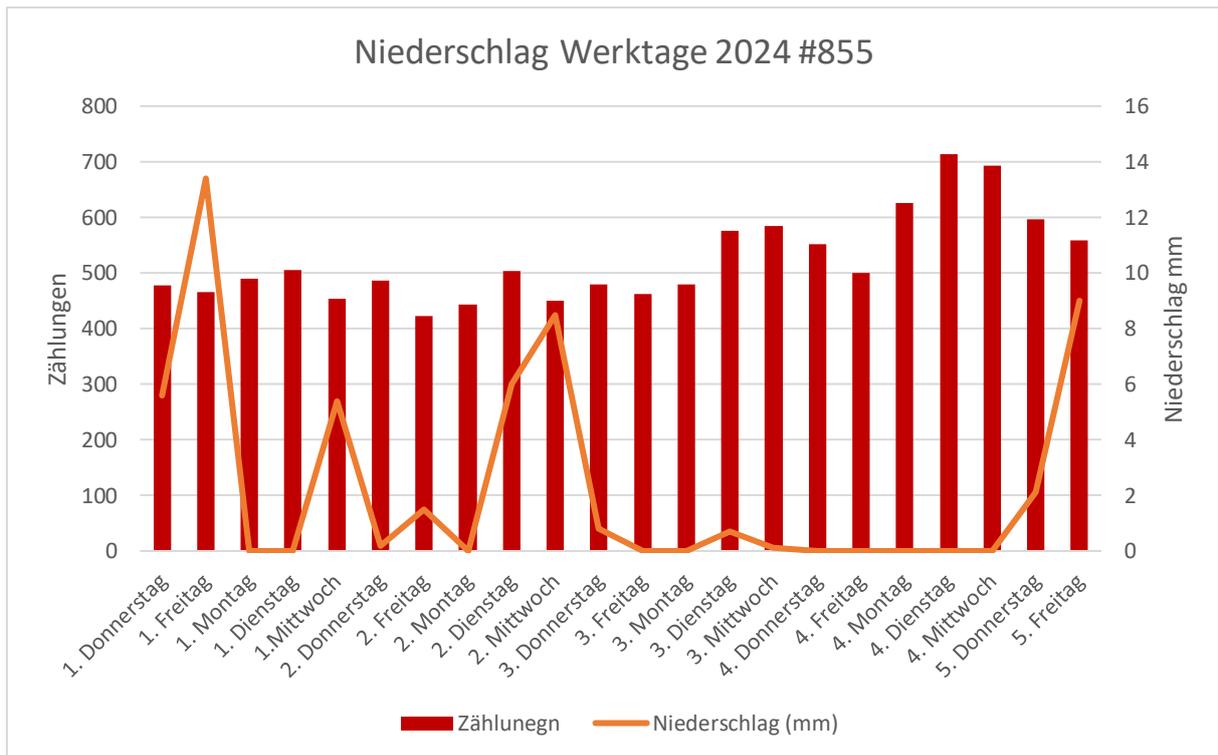


Diagramm14: Niederschlag und radverkehrsaufkommen an Werktagen, Zählstelle 855 - Alter Kirchhainer Weg

### 3.6.3 Dauerzählstellen für den Radverkehr in Hessen – Zweiter Aufruf

Nach der Abfrage in 2023 durch Hessen Mobil und der Rückmeldung zu neuen Standorten durch den Landkreis, konnten in 2024 17 neue Standorte für Dauerzählstellen im Landkreis umgesetzt werden. Die Installation erfolgte im Sommer 2024. Nach erfolgreich durchgeführter Bauabnahme werden die neuen Zählstellen ebenfalls auf der digitalen Plattform des Landes Hessen freigeschaltet. Zum Ende des Jahres 2024 ist ein Zugang zu den Daten noch nicht möglich. Ab dem nächsten Jahr können auch die Daten dieser neuen Zählstellen in die Auswertung einfließen.

<b>Standort Nummer</b>	<b>Kommune</b>	<b>Gemarkung</b>	<b>Standort</b>
1410	Münchhausen	Simtshausen	Wirtschaftsweg parallel zur B252
1411	Kirchhain	Großseelheim	Wirtschaftsweg zwischen Bauerbach und Großseelheim
1412	Ebsdorfergrund	Ebsdorf	Wirtschafts- und Radweg zwischen Beltershausen und Ebsdorf
1414	Fronhausen	Sichertshausen	Zufahrt Lahnbrücke Sichertshausen
1415	Fronhausen	Fronhausen	Kreuzung Fronhausen-Ost, Radweg Marburg - Gießen
1416	Kirchhain	Stausebach	Siedlungsstraße zwischen Kirchhain, Wasserwerk Wohratal und Rauschenberg
1417	Neustadt	Neustadt	Radweg Deutsche Einheit D4
1418	Neustadt	Neustadt	Radweg Deutsche Einheit D4, Radfernweg R2
1419	Wetter	Mellnau	Otto-Ubbelohde-Radweg
1420	Wetter	Amönau	Treibachtal-Radweg
1421	Lahntal	Sterzhausen	Otto-Ubbelohde-Radweg
1422	Dautphetal	Elmshausen	K22, Lahnradweg
1423	Breidenbach	Wolzhausen	Rotary-Fahrradweg parallel zur L3039
1425	Gladenbach	Weitershausen	Wirtschaftsweg zwischen Weitershausen und Nesselbrunn
1426	Lohra	Lohra	Salböderadweg Höhe Bushaltestelle Lohra
1427	Weimar	Niederwalgern	K56 zwischen Niederwalgern und Kehna
1428	Cölbe	Schönstadt	K3 zwischen Schönstadt und B3

Tabelle 5: Umgesetzte Standorte Dauerzählstellen im Landkreis Marburg-Biedenkopf, zweiter Aufruf

### 3.7 Abstellanlagen an Bahnhöfen – Sachstand

Radabstellanlagen sind ein wesentlicher Bestandteil der Radinfrastruktur und gewinnen zunehmend an Bedeutung. Mit dem Anstieg der Nutzung von hochpreisigen Pedelecs, E-Bikes und herkömmlichen Fahrrädern wächst auch das Bedürfnis der Radfahrer\*innen nach sicheren Abstellmöglichkeiten. Um das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel zu fördern, insbesondere bei längeren Distanzen, ist es entscheidend, eine Verbindung zu den Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) herzustellen. Dies unterstreicht die Notwendigkeit, attraktive Abstellanlagen an Bahnhöfen und Bahnhaltepunkten zu schaffen.

An mehreren Bahnhaltepunkten innerhalb des Landkreises wurde festgestellt, dass der Bedarf an sicheren Abstellmöglichkeiten bislang nur unzureichend oder gar nicht gedeckt werden konnte. Die betroffenen Kommunen und der Landkreis haben es sich daher zum Ziel gesetzt, nicht nur den aktuellen Bedarf zu erfüllen, sondern auch den zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden.

Im Radverkehrsbericht 2023 wurde bereits aufgezeigt, dass die Flächenermittlung für moderne Abstellanlagen mitunter sehr herausfordernd sein kann. Aufgrund der zahlreichen, zu berücksichtigenden Faktoren war viel Abstimmung notwendig, um die Flächen zu bestimmen.

Erfreulicherweise sind mittlerweile die Flächenprüfungen an den meisten Bahnhöfen abgeschlossen und die potenziellen Standorte für die neuen Abstellanlagen wurden identifiziert. Auch die Auswahl der Abstellanlagentypen ist größtenteils getroffen worden.

Ein Beispiel dafür ist der Bahnhof Wetter, an dem eine kommunale Fläche als besonders geeigneter Standort ausgewählt und eingehend geprüft wurde.

Dort ist geplant, in Zukunft Abstellmöglichkeiten für bis zu 24 Fahrräder zu schaffen. Um den Flächenverbrauch so gering wie möglich zu halten, wurde entschieden, eine überdachte Doppelstockparkeranlage zu installieren. Diese Art von Abstellanlage ermöglicht es, den verfügbaren Raum effizient zu nutzen, während gleichzeitig die Fahrräder vor Witterungseinflüssen geschützt sind.



Abb. 3: Quelle: Doppelstockparkeranlage; Quelle: DB Bike+Ride Offensive

Darüber hinaus werden einige abschließbare Fahrradboxen errichtet, die speziell für die sichere Verwahrung von hochpreisigen Pedelecs konzipiert sind.

In Fronhausen wird derzeit auf beiden Seiten des Bahnhofsgeländes an der Schaffung neuer Abstellanlagen gearbeitet, um den gestiegenen Bedürfnissen der Radfahrer\*innen gerecht zu werden.

Auf der Seite, die in Fahrtrichtung Gießen/Frankfurt zeigt, hat man sich für die Installation einer überdachten Sammelschließanlage entschieden. Diese Art von Abstellanlage bietet den Vorteil, dass mehrere Fahrräder sicher und wettergeschützt abgestellt werden können, was besonders für die Nutzer von hochpreisigen Fahrrädern von Bedeutung ist.

Auf der gegenüberliegenden Seite, in Fahrtrichtung Marburg, wird eine Doppelstockparkeranlage errichtet, die ähnlich der geplanten Anlage am Bahnhof Wetter gestaltet ist.

Insgesamt werden durch diese Maßnahmen am Bahnhof Fronhausen zusätzlich 48 neue Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen. Diese Erweiterung ist ein wichtiger Schritt zur Verbesserung der Radinfrastruktur in der Region. Die Schaffung dieser neuen Abstellmöglichkeiten ist nicht nur ein Gewinn für die Radfahrer\*innen, sondern auch ein Beitrag zur Förderung des Fahrrads als nachhaltiges und umweltfreundliches Verkehrsmittel.

Durch die Maßnahmen wird der Bahnhof Fronhausen zu einem attraktiven Knotenpunkt für Radfahrende, die das Fahrrad in Kombination mit dem öffentlichen Personennahverkehr nutzen möchten.

Auch an den weiteren Bahnhöfen Stadtallendorf, Bürgeln, Kirchhain, Friedensdorf und Buchenau werden ähnliche Abstellanlagen geplant und somit der Ausbau und die Modernisierung der Radinfrastruktur entlang der Bahnlinien im Landkreis vorangetrieben.

Im nächsten Schritt gilt es, die Förderanträge für die bauliche Umsetzung zu stellen und nach Bewilligung die Pläne umzusetzen.

Mit den ersten Baumaßnahmen wird 2025 zu rechnen sein.

### **3.8 Wartung Radwegweisung/Kooperation Marburg/Knotenpunktsystem**

Wie im Radverkehrsbericht 2023, Kap. 3.7 beschrieben, ist vorgesehen das Radwegweisungsnetz im Landkreis Marburg-Biedenkopf in seiner Gesamtheit neu zu erfassen, zu warten, zu aktualisieren und zum Teil neu zu konzipieren.

Aufgrund der Größe des Radwegenetzes von ca. 1.200 Km und dem damit verbunden enormen Koordinierungs- und Abstimmungsaufwand wurde durch das Team Radverkehr viel Zeit für die Erstellung und Abstimmung eines Leistungsverzeichnisses aufgewendet. Zudem wurden verschiedene Planungsbüros vorab um eine Schätzung der voraussichtlichen Kosten gebeten, welche für die Antragstellung auf Förderung bei Hessen Mobil notwendig ist. Der Antrag für die Überprüfung und in Teilen Neukonzeption des Netzes wurde zum 30. November 2024 gestellt. Die Förderung für die Umsetzung der Wegweisung soll nach Fertigstellung der Planung beantragt werden. Dies wird voraussichtlich 2026 geschehen.

Folgende Leistungsbausteine sind für die Bestandsaufnahme und Planung vorgesehen:

1. Überprüfung und Planung: Eine inhaltlich abgestimmte Planung wird (zunächst digital) erstellt.
2. Entwurfsplanung: Eine standortgetreue, umsetzbare Planung wird (im Gelände) ausgearbeitet.
3. Genehmigungsplanung: Die Standortplanung wird mit den Betroffenen vor Ort abgestimmt. Die Grundlagen für die bauliche Umsetzung werden geschaffen.
4. Ausführungsplanung: Alle Unterlagen für die Ausschreibung und die Durchführung des Projektes werden erstellt.
5. Finale Planung: Die Detailplanung der Druckdateien wird finalisiert.  
Der Antrag für die Förderung der Baumaßnahme wird gestellt.
6. Vergabe: Die Leistungen für die Herstellung und Montage der Beschilderung werden ausgeschrieben und vergeben.
7. Schilderdruck: Die Druckdateien der benötigten Schilder werden erstellt, korrekturgelesen und freigegeben.

8. Umsetzung im Gelände: Die neue Beschilderung wird installiert. Wartungsarbeiten werden ausgeführt.
9. Bauabnahme und Befahrung: Die vorgenommenen Arbeiten werden im Gelände anhand des Katasters überprüft, eventuelle Abweichungen aufgenommen und mit den Betroffenen vor Ort abgestimmt. Eine Mängelliste wird erstellt.
10. Nachmontage: Eventuelle Mängel werden behoben und dokumentiert.
11. Finale Abstimmung: Alle Mängel wurden behoben. Alle Beteiligten stimmen der Ausführung zu.

Zusätzlich zur Bestandserfassung und Planung bzw. Konzeption der FGSV<sup>7</sup>-Wegweisung soll das beauftragte Planungsbüro auch den Zustand der einzelnen Radwegeabschnitte erfassen und dokumentieren. Dies dient dem Landkreis und seinen Kommunen einerseits dazu, ein besseres Gesamtbild über die Beschaffenheit der Radverbindungen zu erhalten und ermöglicht es, auch für das bestehende Radwegenetz frühzeitig Instandhaltungsmaßnahmen planen bzw. vorbereiten zu können.

Ebenfalls betrachtet werden soll die Umsetzung eines Knotenpunktsystems für die Radwegweisung. Hierfür sollen zunächst eine Entwurfsplanung und Kostenschätzung erarbeitet werden. Da eine Knotenpunktwegweisung sowohl bei der Konzeption, bei der erstmaligen Umsetzung aber auch bei der zukünftigen Wartung -insbesondere bei Veränderungen im Wegenetz- einen hohen finanziellen Aufwand bedeutet, soll nach Erstellung der Entwurfsplanung das weitere Vorgehen abgestimmt werden.

Die Beauftragung der Planung und Bestandserfassung ist für Mitte des Jahres 2025 vorgesehen und wird voraussichtlich 1 Jahr benötigen.

---

<sup>7</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.

## 4. Innerstädtische Radverkehrskonzepte

Die Informationen zur Erstellung der innerstädtischen Radverkehrskonzepte für die Mittelstädte im Landkreis waren bereits Teil der vergangenen Radverkehrsberichte. Seit der Fertigstellung in 2023 haben sich alle Kommunen mit den Maßnahmenvorschlägen befasst und im ersten Schritt die Einbahnstraßen hinsichtlich der Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung geprüft. Wenngleich dies nur vergleichsweise kleine Maßnahmen sind, so verbessern und erleichtern sie doch das innerstädtische Radfahren.

Das gesamte Radverkehrskonzept für die Mittelstädte im Landkreis kann auf der Beteiligungsplattform des Landkreises unter <https://mein-marburg-biedenkopf.de/radverkehrsentwicklung/innenstadtkonzepte> eingesehen bzw. abgerufen werden.

Welche Maßnahmen von den einzelnen Kommunen weiterhin bereits angegangen wurden und die entsprechenden Sachstände dazu, wird im Kapitel 4.1 erläutert. Im anschließenden Kapitel 4.2. wird auf die Sach- bzw. Umsetzungsstände der weiteren kommunalen Radverkehrskonzepte bzw. des Nahmobilitäts-Checks Cölbe eingegangen.

### 4.1 Radverkehrskonzepte im Landkreis – Umsetzungsbericht

#### Stadt Kirchhain

Bereits in 2023 haben die Stadt Kirchhain und der Landkreis beschlossen, einzelne Maßnahmen aus dem innerstädtischen Radverkehrskonzept gemeinsam umzusetzen (s. Bericht 2023, Kap. 4.1). Die Hochschule Darmstadt, Fachbereich Bau- und Umweltingenieurwesen, hat direkt Ende Januar 2024 mit der Bestandsaufnahme begonnen. Nach einer kurzen Abstimmung im Rathaus Kirchhain mit den verantwortlichen Mitarbeiter\*innen und dem Team Radverkehr hatte die Projektleiterin, Frau Kehrer, gemeinsam mit ihrem studentischen Team die örtliche Situation entlang der Röthestraße, Hindenburgstraße, und Niederrheinische Straße (jeweils Kreisstraße 14) sowie der Alsfelderstraße (Gemeindestraße) erfasst.

Dies beinhaltete neben der aktuellen Situation für den Radverkehr auch bspw. Barrierefreiheit, Unfalldaten, Verkehrsmengen oder den ruhenden Verkehr. Auf Grundlage dieser Informationen und der erfassten Straßenquerschnitte wurden im Mai erste Zwischenergebnisse präsentiert und das weitere Vorgehen abgestimmt.

Die Vorstellung der finalen Ergebnisse fand im Oktober in Kirchhain im Beisein von Landrat Jens Womelsdorf und Bürgermeister Olaf Hausmann statt. Zusätzlich zur Konzeption von Radschutzstreifen auf den genannten Straßen hatten Frau Kehrer und ihr Team dabei insbesondere die Knotenpunkte betrachtet und jeweils verschiedene Varianten erstellt. Immer mit dem Blick auf die Sicherheit für den Rad- und Fußverkehr reichten diese Vorschläge von einer reinen Neuaufteilung des Verkehrsraums bis hin zu einer umfassenden Umgestaltung mit Kreisverkehren. Auch der Vorschlag für einen Verkehrsversuch auf der Röthestraße mit Einrichtung von beidseitigen Radschutzstreifen und verengter Kernfahrbahn war bzw. ist Teil der Konzeption.



Abb.3: Ergebnispräsentation Machbarkeitsuntersuchung Radschutzstreifen Kirchhain. Christina Wolf und Laura Kehrer (vorne links) von der Hochschule Darmstadt, Landrat Jens Womelsdorf (Dritter von links vorne) und Bürgermeister Olaf Hausmann (Vierter von links vorne) zusammen mit den Beteiligten Mitarbeiter\*innen aus den Verwaltungen. Quelle: Kerstin Ebert

Im Ergebnis wurde festgehalten, dass sowohl der Landkreis wie auch die Stadt im nächsten Schritt intern für die Straßen in ihrer Zuständigkeit beraten, welche Vorschläge vorrangig weiter betrachtet werden sollen. Anschließend nehmen beide Projektpartner eine gemeinsame Priorisierung vor und vereinbaren einen Zeitplan, der die Detailplanung der entsprechenden Abschnitte sowie deren Umsetzung beinhaltet. Die interne Abstimmung des Landkreises für die beiden Kreisstraßen wurde für Januar 2025 terminiert.

## Stadt Stadtallendorf

Nach Verzögerungen aufgrund notwendiger Abstimmungen mit der Förderbehörde Hessen Mobil haben die beiden ersten Projekte aus dem innerstädtischen Radverkehrskonzept Stadtallendorf in 2024 einen Förderbescheid erhalten und können in 2025 umgesetzt werden. Es handelt sich dabei zum einen die Anpassung des Radwegs parallel zur Wetzlarer Straße sowie die Schaffung eines Radweges zur Anbindung des Wohngebiets „Am Scheidfeld“ an die Stadtmitte.

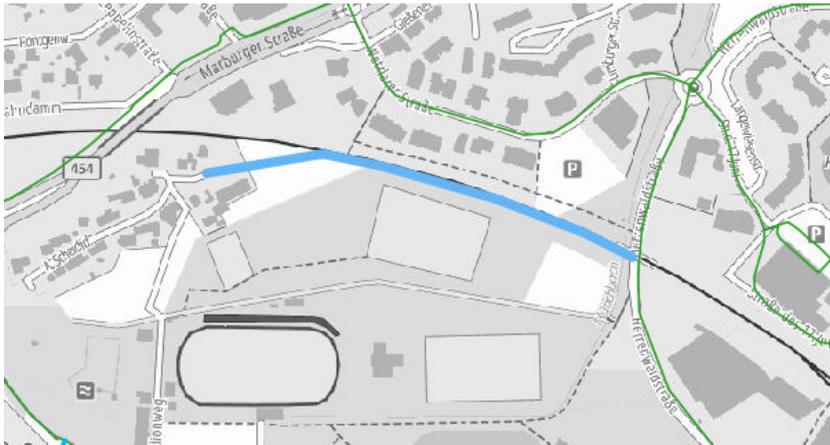


Abb. 4: Maßnahme „Am Scheidfeld“, Eigene Darstellung aus RVEP  
(Quelle: Landkreis Marburg-Biedenkopf)



Abb.: 5: Maßnahme „Wetzlarer Straße“, Eigene Darstellung aus RVEP  
(Quelle: Landkreis Marburg-Biedenkopf)

## Stadt Gladenbach

Über die Umsetzung der Maßnahmen aus dem innerstädtischen Radverkehrskonzept wurde in der Stadt Gladenbach im Jahr 2024 intensiv diskutiert. Im März hat das Team Radverkehr im Rahmen einer Magistratssitzung die Vorgehensweise bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes vorgestellt und Unterstützung für die Priorisierung und Umsetzung der Maßnahmenvorschläge angeboten.

Der Runde Tisch Radverkehr der Zukunftswerkstatt Gladenbach hat in seinen anschließenden Sitzungen des Jahres 2024 regelmäßig die Vorschläge thematisiert, die einzelnen Maßnahmen geprüft und an einem Vorgehen zur Umsetzung gearbeitet. Auch die bereits genannten Öffnungen der Einbahnstraßen wurden im Rahmen des Runden Tisches besprochen.

## **4.2 Weitere kommunale Radverkehrskonzepte**

Wie schon in den Radverkehrsberichten der vergangenen Jahre dargestellt, haben neben den Mittelstädten auch weitere Kommunen des Landkreises Radverkehrskonzepte erstellt bzw. daran gearbeitet. Dies sind die Gemeinden Lahntal, Weimar (Lahn) sowie die Städte Amöneburg und Neustadt. Letztere wird ihr Rad- und Fußverkehrskonzept Anfang des Jahres 2025 abschließen können. Weiterhin hat die Gemeinde Cölbe mit dem AGNH Nahmobilitäts-Check ebenfalls Maßnahmenvorschläge erarbeitet.

Das Team Radverkehr sowie die Nahmobilitätskoordinator\*innen unterstützen die Kommunen bei der Vorbereitung und Umsetzung von Maßnahmen aus den Konzepten.

Auch aus diesen Konzepten heraus sind bereits erste Themen in Bearbeitung. So wurde beispielsweise für die Gemeinde Cölbe in einem gemeinsamen Abstimmungstermin mit Hessen Mobil und dem Landkreis darüber diskutiert, wie durch eine Markierung von Schutzstreifen die Radverkehrsführung in der Ortsdurchfahrt sichtbarer und damit auch sicherer gemacht werden kann. Wenngleich sich alle Parteien einig sind, dass mittel- bis langfristig eine umfassende Umgestaltung der Ortsdurchfahrt notwendig ist, kann mit der Markierungslösung bereits kurzfristig etwas für den Radverkehr geschaffen werden. Die Umsetzung wird voraussichtlich in 2025 stattfinden.

Der Landkreis unterstützt mit seiner Förderrichtlinie Radinfrastruktur die Erstellung der kommunalen Radverkehrskonzepte mit bis zu 30% der anfallenden, förderfähigen Kosten.

## 5. Projekte zur Förderung des Radverkehrs

### 5.1 STADTRADELN 2024 – Der Landkreis radelt für ein gutes Klima

Das STADTRADELN 2024 ist zurück im Team Radverkehr. Seit 2020 hatte das Team Kreisentwicklung die STADTRADELN-Kampagne übernommen. Durch die Nahmobilitätskoordination konnte das Team Radverkehr diese Aufgabe nun wieder selbst übernehmen.



Abbildung 6: Siegerehrung Stadtradeln beim Tag der Nachhaltigkeit in Biedenkopf

Die STADTRADELN-Kampagne erfreute sich auch im Jahr 2024 wieder großer Beliebtheit im Landkreis Marburg-Biedenkopf.

Insgesamt haben 1.709 aktive Radler\*innen in 111 unterschiedlichen Teams teilgenommen. Im Ganzen haben die Teilnehmer\*innen dabei 373.134 Kilometer zurückgelegt.

Den ersten Platz sicherte sich Stephan Clößner, welcher für das Team weBikeBB der Firma Weber insgesamt 1.900 Kilometern erradelt hat. Auch die beiden Altstadtadler aus Wetter Alexander Heck und Ruth Mering waren sehr erfolgreich unterwegs und sind jeweils über 1.500 km gefahren.

Der erste Platz in der Teamwertung ging an die „Ranzestrampler“ aus Neustadt welche, 9.705 km gefahren sind. Platz 2 belegte das Team der Firma Weber Food Technologie GmbH aus Breidenbach mit 7.688 km. Neustadt kann zudem sehr stolz auf das „offene Team der Stadt Neustadt“ sein, welches mit 6.466 km den dritten Platz in der Teamwertung errungen hat.

Die meisten Kilometer pro Kopf konnten sich auch die Altstadtradler mit durchschnittlich 1.118,2 km pro Teammitglied erkämpfen. Platz zwei geht an die Reckless Bikers mit durchschnittlich 800 km und Platz 3 an die „Wanderfreunde Frankenberg-Südlicher Burgwald“, welche pro Teammitglied 672,9 km aufweisen können.

Erfolgreich teilgenommen haben auch die Gesamtschule in Niederwalgern und der Alfred-Wegener-Schule aus Kirchhain.

Die europaweite Initiative des Klima-Bündnisses zielt darauf ab, durch einen 21-tägigen Verzicht auf das Auto ein deutliches Zeichen für Klimaschutz und die Förderung des Radverkehrs zu setzen. Teilnehmer\*innen sind eingeladen, im Rahmen eines Wettbewerbs möglichst viele ihrer täglichen und freizeitbedingten Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen und dabei zu entdecken, wie umweltfreundliche Mobilität im Alltag aussehen kann. Gleichzeitig werden die mit der STADTRADELN-App erfassten Fahrdaten anonymisiert erfasst und später wissenschaftlich ausgewertet. Dies ermöglicht eine fundierte Analyse des Radverkehrs im Landkreis und hilft dabei, mögliche Verbesserungsmaßnahmen zu identifizieren. Weitere Informationen zur Kampagne finden Sie unter: [www.stadtradeln.de](http://www.stadtradeln.de).

Die STADTRADELN-Kampagne im Landkreis Marburg-Biedenkopf findet im Jahr 2025 vom 24. Mai bis 13. Juni statt. Gemeinsam mit den Städten und Kreisen in der Destination Lahntal soll der Kampagne noch mehr Aufmerksamkeit gewidmet und das Angebot an Touren erweitert werden. Als STADTRADELN-Star fungiert Landrat Jens Womelsdorf wieder als Vorbild und Multiplikator. Gemeinsam mit der Marburg Stadt und Land Tourismus GmbH, der Stadt Kirchhain, Gemeinde Amöneburg, Gemeinde Ebsdorfergrund sowie der Gemeinde Fronhausen wird der zweite Part der Rad Trilogie am 24. Mai 2025 eröffnet. Schwerpunktmäßig sind Unternehmen und Schulen im Landkreis zur Teilnahme am STADTRADELN aufgerufen. Das Team Radverkehr lobt in diesen Kategorien erstmalig Wanderpokale aus, welche erobert werden wollen.

Ansprechpartner für die Kampagne im Landkreis ist:

Team Radverkehr

radverkehr@marburg-biedenkopf.de

## 5.2 Lastenradverleihsystem des Landkreises

Lastenradverleihsysteme bzw. Lastenradmietsysteme (LMS) können erfolgreich im ländlichen Raum etabliert werden. Während des Projektzeitraums von 2020 bis 2023 wurden Lastenradmietsysteme in bayrischen Kommunen eingeführt und deren Wirksamkeit wissenschaftlich evaluiert. Unterstützt durch TINK (Transportrad Initiativen Nachhaltiger Kommunen) konnten wichtige Erkenntnisse für die Einführung eines LMS in kleineren Kommunen gesammelt werden. Das LMS des Landkreis Marburg-Biedenkopf startete zu einem ähnlichen Zeitpunkt. Das gewählte System des Landkreises unterscheidet sich in vielen Punkten von den LMS in den bayrischen Kommunen, dennoch können die Erkenntnisse aus Bayern genutzt werden, um das LMS des Landkreises zu evaluieren und auszubauen.

Die Kooperation zwischen dem Verein freie LASTEN e.V. und dem Landkreis zur Etablierung eines kreiseigenen Lastenrad-Verleihsystems besteht jetzt bereits seit Juni 2022. An fünf Standorten können die Lastenräder kostenfrei ausgeliehen werden. Die Buchung der Räder erfolgt über die Website des Vereins: <https://freie-lasten.org>.

Die Daten des jährlichen Projektberichtes werden im Folgenden mit den Werten der Vorjahre abgeglichen.

Lastenrad	Standort	Buchungen bis Oktober 2022	Buchungen bis Oktober 2023	Buchungen bis Oktober 2024	Buchungen gesamt seit Start
Tatatuk	Gladenbach-Weidenhausen	35	36	8	79
Rumpelstilz-schen	Dreihausen	31	10	6	47
Herr Nilsson	Wolfshausen Göttingen	45	19	3 1	68
Frau Mahlzahn	Stausebach	58	83	31	172
Frau Holle	Schwabendorf Caldern	13 25	77	78	193
<b>Gesamt</b>		<b>207</b>	<b>225</b>	<b>127</b>	<b>559</b>

Tabelle 6.: Buchungen gesamt pro Jahr

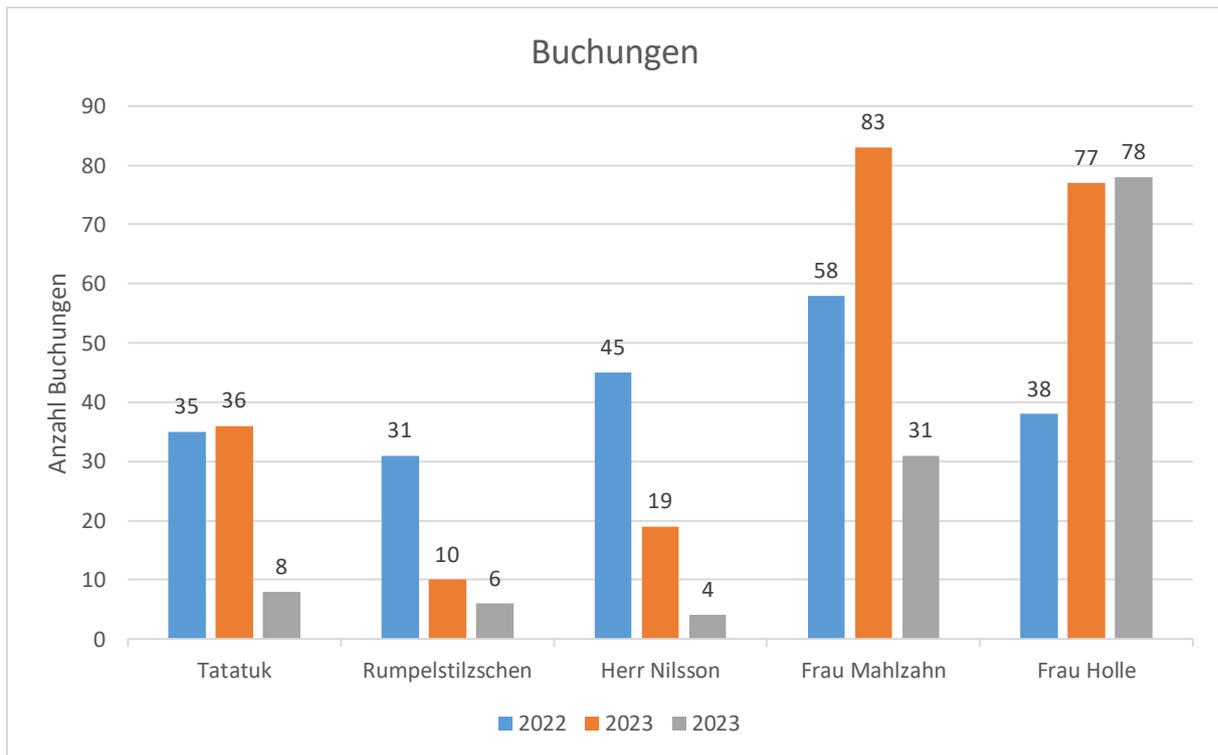


Diagramm 15: Buchungen gesamt pro Jahr

Die einzige Station, die stabile Buchungszahlen verschreiben kann, ist Caldern (Frau Holle). Weidenhausen-Gladenbach war bisher auf einem stabilen, wenn auch niedrigen Niveau. Da dieses Rad im Verlaufe des Jahres 2024 aufgrund eines Motorschadens ausgefallen ist, sind die ermittelten Zahlen nicht aussagekräftig. In Wolfshausen konnte der Standort nicht weiter betrieben werden, daher ist dieses Rad nach Göttingen umgezogen. Bisher gibt es dort annähernd keine Ausleihen, was mit der verhältnismäßig späten Aktivierung der Station im Jahr zusammenhängen könnte.

Lastenrad	Standort	Gefahrene Kilometer bis Oktober 2022	Gefahrene Kilometer bis Oktober 2023	Gefahrene Kilometer bis Oktober 2024	Gefahrene Kilometer gesamt seit Start
Tatatuk	Gladenbach-Weidenhausen	1125	2811	96	4032
Rumpelstilzchen	Dreihausen	880	864	1380	3124
Herr Nilsson	Wolfshausen Göttingen	1595	3483	2737	7815
Frau Mahlzahn	Stausebach	1900	7006	3617	12523
Frau Holle	Schwabendorf Caldern	1330	3196	3028	7554
<b>Gesamt</b>		<b>6830</b>	<b>17360</b>	<b>10858</b>	<b>35048</b>

Tabelle 7.: Gefahrene Kilometer pro Jahr

Die gefahrenen Kilometer pro Jahr sind im Vergleich zu 2023 deutlich zurück gegangen. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass das Rad in Stausebach in 2023 außergewöhnlich weit gefahren wurde und das Rad in Weidenhausen-Gladenbach aufgrund des Motorschadens 2024 fast komplett ausgefallen ist. Daher dürften sich diese Werte nur schwer miteinander vergleichen lassen.

Was jedoch verglichen werden kann, sind die durchschnittlich gefahrenen Kilometer pro Ausleihe. Leider liegen dem Landkreis nur die absoluten Ausleihen und Kilometer pro Jahr vor. Dies lässt zwar keine Rückschlüsse auf die tatsächlichen gefahrenen Kilometer pro Ausleihe zu. Wenn man allerdings den Durchschnitt ermittelt, kommt man in Wolfshausen bzw. Göttingen auf durchschnittlich 684 km pro Ausleihe. Wenn die Bürger\*innen nicht gerade nach Stuttgart, Leipzig oder Bremen zum Einkaufen fahren, muss man hier annehmen, dass die Räder eher in der Freizeit für ausgedehnte Fahrradtouren genutzt werden als für den Alltagsradverkehr.

Im Projekt „Lastenrad Bayern“ wurden Mittelwerte von 6,4 km bis 8,6 km pro Ausleihe ermittelt (Bayrisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, „Lastenrad Bayern – Abschlussbericht Modellprojekt „Lastenrad mieten, Kommunen entlasten – Aufbau eines Lastenrad-Miet-systems in Kommunen““, S21). Bei Fahrten dieser Länge ist eher davon auszugehen, dass sie Alltagserledigungen dienen und damit tatsächlich Autofahrten ersetzen.

Die Stärkung des Alltagsradverkehrs und die Einsparung von Autofahrten war eines der Ziele bei der Einführung des Lastenradverleihsystems des Landkreises. Selbst die recht konstanten Werte in Caldern erscheinen mit 35 – 42 km vergleichsweise hoch. Die Einkaufsmöglichkeiten für Caldern liegen in Sterzhausen ca. 4,2 km entfernt, in Gossfelden ca. 7,6 km entfernt bzw. in Wehrda ca. 12 km entfernt. Nun ist es durchaus möglich, dass Einkäufe oder Kindertransporte mit den Rädern abgewickelt werden und einzelne sehr lange Freizeitfahrten die Zahlen verfälschen. Um hierüber Klarheit zu erhalten, werden Angaben zu den pro Fahrt zurückgelegten Kilometern benötigt. Diese Angaben müssten durch die Nutzer\*innen selbst gemacht werden. Um die Wirkung des LMS in Zukunft besser untersuchen zu können, strebt der Landkreis an, solche Daten in 2025 zu erheben.

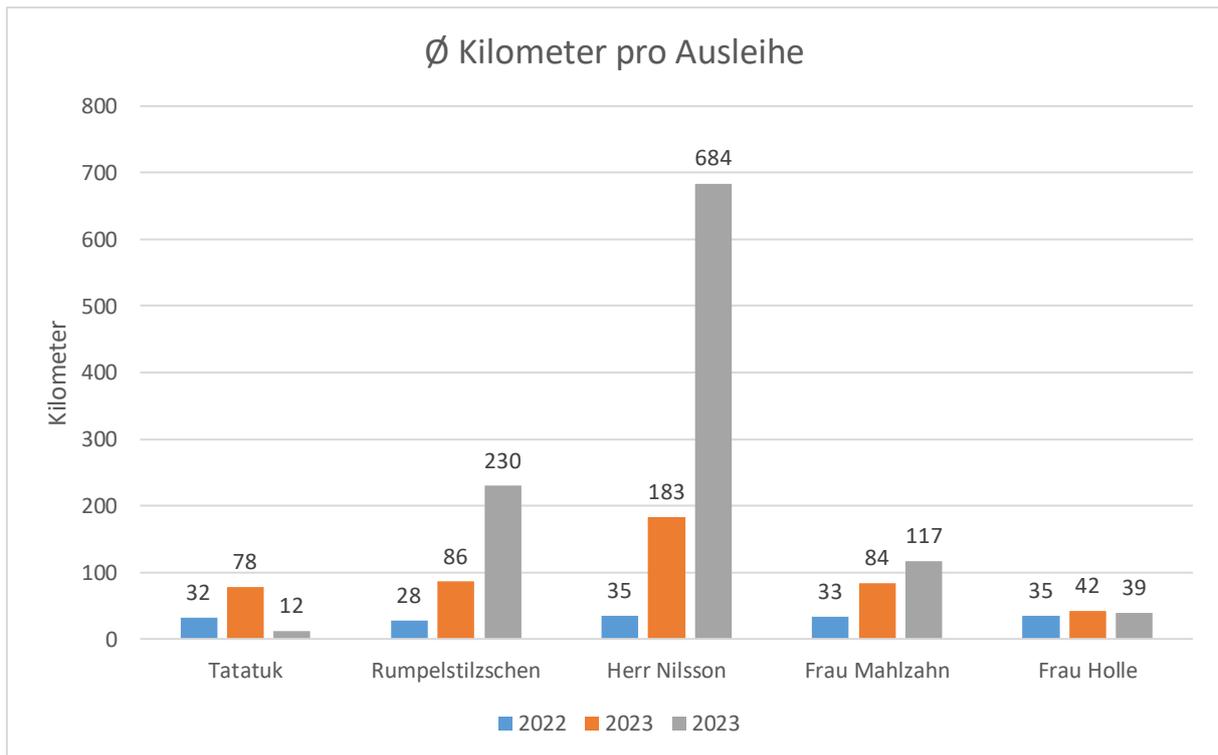


Diagramm 16: Durchschnittliche Kilometer pro Ausleihe

Insgesamt sind die Buchungen und die gefahrenen Kilometer im Vergleich mit denen des Lastenradprojekts in Bayern sehr niedrig. Dort wurden Räder 11 bis 37 Mal pro Monat ausgeliehen bzw. es gab 165 bis 506 Ausleihen pro Standort (Anzahl der Räder pro Standort lag zwischen 10 und 35). Solche Zahlen erreicht das LMS des Landkreises nicht einmal im Verlaufe eines Jahres. Auch hier muss nachgeforscht werden, woran es scheitert.

### Ausblick

Zunächst muss ermittelt werden, weshalb sich die Zahlen negativ entwickeln. Mögliche Faktoren sind ein zu geringer Bekanntheitsgrad, zu träge Reaktion bei schlecht laufenden Standorten oder auch das Buchungssystem. Parallel zur Evaluation des Lastenradsystems soll zunächst die Öffentlichkeitsarbeit verstärkt werden. Basierend auf den Ergebnissen der Umfragen, sollen dann entsprechende Maßnahmen ergriffen werden. Die genauen Ziele und Indikatoren für die Evaluation sowie Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit sollen unter anderem in Zusammenarbeit mit der AG Alltagsradeln erarbeitet werden. Diese AG setzt sich aus Mitgliedern des Radverkehrsforums zusammen und besteht seit der Gründung des Radverkehrsforums.

### **5.3 Sachstand Fahrradleasings in der Kreisverwaltung**

Seit dem 01.07.2023 haben die angestellten Mitarbeiter\*innen die Möglichkeit ein Fahrrad über das sogenannte Dienstradleasing 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 01.12.2024 wurden bereits 103 Leasingverträge abgeschlossen. Anhand der Preisspanne der geleasten Räder (zwischen 1.000 und 6.200 €) sowie des durchschnittlichen Preises aller Räder inkl. Zubehör (rund 4.100 €) lässt sich auf die gehobene Qualität der Fahrräder schließen und damit auch darauf, dass diese tatsächlich verstärkt als Alternative zum Pkw genutzt werden.

Der zuständige Fachbereich in der Kreisverwaltung rechnet mit einem weiteren Anstieg der Nachfrage zum Beginn der Fahrradsaison 2025.

### **5.4 Umweltverbund gemeinsam stärken**

#### Mobilitätsstation in Gladenbach verbindet Fuß, Rad, ÖPNV und Auto

In der Stadt Gladenbach steht eine bedeutende Umgestaltung des Busbahnhofs zur Mobilitätsstation bevor, die nicht nur die Aufenthaltsqualität an der Haltestelle und die Umsteigesituation zwischen den verschiedenen Buslinien verbessert. Mit der attraktiven Lage in der Innenstadt von Gladenbach wird die Station ein Aushängeschild für multimodale Mobilität und die Sicherheit der Fahrgäste erhöht. Mit dem ersten Bauabschnitt soll im Juli 2025 begonnen werden. Hier steht der Bau einer zusätzlichen Park and Ride-Anlage an. Der Umbau des Busbahnhofs als Mobilitätsstation ist nach dem Kirschenmarkt 2026 geplant. Das gesamte Projekt soll bis Mitte des Jahres 2027 fertiggestellt sein.

Durch zusätzliche Bushaltepositionen wird die bauliche Infrastruktur des Busbahnhofs zukünftig dem ausgeprägten öffentlichen Verkehrsangebot in Gladenbach gerecht – mit drei Schnellbussen und einem Regionalbus zuzüglich der lokalen Verkehre zur Anbindung der umliegenden Ortschaften ein wichtiger ÖPNV-Knotenpunkt.



Abb. 7: Quelle: 1 HHS PLANER + ARCHITEKTEN AG, Habichtswalder Straße 19 | 34119 Kassel

Mit der Umgestaltung wird zudem der Umweltverbund gestärkt. Ein zentrales Element ist die geplante überdachte, begrünte Radabstellanlage mit Fahrradbügeln und Platz für bis zu 28 Fahrrädern direkt an der Mobilitätsstation, die nicht nur Platz für Fahrräder bietet, sondern auch mit einer Reparaturstation ausgestattet ist. Dies fördert die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und unterstützt die Bürger\*innen dabei, ihre Wege nachhaltig zu gestalten.

Zusätzlich wird eine Kiss and Ride Zone eingerichtet, die als praktische Abhol- und Bringstation dient. Diese Zone ermöglicht es den Fahrgästen, schnell und unkompliziert ein- und aussteigen, ohne lange Parkzeiten in Kauf nehmen zu müssen. Um den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr noch attraktiver zu gestalten, wird zudem ein Park and Ride-Parkplatz in der Karl-Waldschmidt-Straße geschaffen. Auch hier ist die Errichtung einer zweiten Abstellanlage für Radfahrer\*innen geplant.

Hier können Autofahrer\*innen ihr Fahrzeug abstellen und bequem auf Busse oder andere Verkehrsmittel umsteigen. Daneben wird es eigene Halteposition für den Rufbusverkehr geben, die ein übersichtliches Ab- und Anreisen ermöglicht.

Die ganzheitliche Betrachtung von Mobilitätsketten erlaubt es, dass Reisende hier bequem zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln wechseln können, was die Erreichbarkeit und Flexibilität im Alltag erheblich steigert.

Die Planung dieser Maßnahmen erfolgte in enger Zusammenarbeit mit dem Landkreis, um eine optimale Integration in das bestehende Liniennetz zu gewährleisten. Alle Akteur\*innen des Kreises wurden in den Prozess einbezogen und haben aktiv zur Gestaltung der neuen

Mobilitätsstation am Marktplatz beigetragen. Bauherrin ist die Stadt Gladenbach. So entsteht ein modernes, funktionales und umweltfreundliches Verkehrszentrum, das die Mobilität in Gladenbach und seinem Umland nachhaltig verbessert und die Lebensqualität der Bürger\*innen erhöht.

Die Umsetzung und Planung erfolgte durch das Büro Aqua Geo Consult aus Marburg sowie HHS Planer + Architekten AG mit Sitz in Kassel.



Abb. 8: Quelle: 2 HHS PLANER + ARCHITEKTEN AGH, Habichtswalder Straße 19 | 34119 Kassel

## 6. Netzwerktätigkeit

### 6.1 Austausch mit den umliegenden Landkreisen

Austausch, Abstimmung und Vernetzung ist bei der Radverkehrsplanung, ebenso wie in anderen Themenfeldern, von großer Wichtigkeit für eine erfolgreiche Projektumsetzung. Das Team Radverkehr des Landkreises Marburg-Biedenkopf pflegt daher einen kontinuierlichen Austausch mit den Fachkolleg\*innen innerhalb des Kreises aber auch der umliegenden Landkreise. Einerseits können so Maßnahmenplanungen und Projekte effektiv abgestimmt, aber auch Profit aus den jeweiligen Erfahrungen gezogen werden.

Im Juni 2024 organisierte der Radverkehrskordinator Westhessen von Hessen Mobil eine Inforadtour für Vertreter\*innen der Landkreise Gießen, Lahn-Dill, Limburg-Weilburg und Marburg-Biedenkopf. Der Ausgangspunkt dieser Tour war der Hauptbahnhof in Gießen. Von dort aus machten sich die Teilnehmer\*innen auf den Weg, um gemeinsam mit dem Fahrrad entlang eines potenziellen Korridors für eine Radschnellverbindung zwischen Gießen und Wetzlar zu fahren. Die Route führte über Heuchelheim und Lahnau bis hin nach Wetzlar.

Während der Fahrt wurden an verschiedenen Stationen entlang der Strecke die Herausforderungen und Schwierigkeiten, die mit der Umsetzung eines solchen Projekts verbunden sind, eingehend diskutiert. Ziel dieser Gespräche war es, mögliche Lösungen zu erarbeiten und die Machbarkeit der Radschnellverbindung zu evaluieren.

Der abschließende Punkt der Tour war das Kreisamt in Wetzlar. Dort hatte das Team Radverkehr des Landkreises Marburg-Biedenkopf die Gelegenheit, über den aktuellen Stand der Radwegemaßnahmen im eigenen Landkreis zu berichten. Zudem wurde ein Ausblick auf zukünftige Projekte im Bereich Radverkehr gegeben, um die Teilnehmer\*innen über geplante Entwicklungen und Initiativen zu informieren. Diese Art des Austauschs und der Zusammenarbeit ist entscheidend, um die Radverkehrsinfrastruktur in der Region nachhaltig zu verbessern und zu fördern.

Ende September 2024 fand ein zweites Treffen mit den selben Vertreter\*innen der Landkreise sowie Hessen Mobil statt. Dieses Mal wurde die Veranstaltung in Marburg abgehalten, von wo aus die Gruppe mit dem Zug nach Cölbe reiste. Dort erläuterte der Radverkehrskordinator für Westhessen die Herausforderungen, die die Gegebenheiten in der Ortsdurchfahrt von Cölbe für den Radverkehr mit sich bringen.

Die Teilnehmenden hatten die Gelegenheit, sich die gesamte Ortsdurchfahrt anzusehen und gemeinsam über mögliche Lösungsvorschläge zu diskutieren. Diese praktische Betrachtung

der Gegebenheiten vor Ort ermöglichte es, spezifische Probleme zu identifizieren und kreative Ansätze zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zu entwickeln.

Nach der Besichtigung in Cölbe ging es mit dem Bus zurück nach Marburg. Dort wurden verschiedene problematische Stellen in der historisch gewachsenen Stadt betrachtet, wobei der Fokus erneut auf den Aspekten des Radverkehrs lag.



Abb. 9: Vertreter\*innen der Landkreise Westhessen besichtigen die OD Cölbe

Den Abschluss des Tages bildete eine Diskussionsrunde im Gebäude der Kreisverwaltung Marburg-Biedenkopf. Hierbei wurden insbesondere mögliche Projekte angesprochen, die in Kooperation geplant oder umgesetzt werden könnten. Als erstes geeignetes Projekt wurde sich auf die Kampagne STADTRADELN 2025 geeinigt. Alle vier Landkreise wollen die Kampagne im gleichen Zeitraum stattfinden lassen. Mit der Lahn als verbindendes Element, sollen gemeinsame oder abgestimmte Veranstaltungen entwickelt werden.

Für das Jahr 2025 ist wieder ein Treffen angedacht. Diesmal wird der Gastgeber der Landkreis Gießen sein.

## **6.2 Radverkehrsforum**

Seit der Gründung des Radverkehrsforums hat sich viel getan in Sachen Radverkehr im Landkreis. Dennoch waren die Teilnehmerzahlen der Sitzungen des Radverkehrsforums während der letzten Jahre rückläufig. Positiv gesehen könnte dieser Rückgang mit der gut laufenden Umsetzung des RVEP und dem damit geringeren Abstimmungsbedarf begründet werden. Um dem Forum neuen Schwung zu geben, wurde durch das Lenkungsgremium der Vorschlag eingebracht, die Diskussion wieder stärker in die Kommunen zu bringen und ein Licht auf positive Beispiele in den Landkreiskommunen zu werfen. Ganz nach dem Motto „Tu Gutes und sprich darüber“ hatten im Jahr 2024 die Gemeinde Cölbe und die Stadt Gladenbach vor Ort Gelegenheit sich und ihre Erfolge vorzustellen.

### **6.2.1 Bericht der Sitzung am 06. Mai 2024**

Die erste Sitzung des Jahres wurde als reine Präsenzveranstaltung in der Gemeinde Cölbe abgehalten.

An den Bericht zum Stand der Radverkehrsentwicklung des Landkreises inklusive Ausblick schloss sich ein reger Austausch an. So sollen bspw. zukünftig auch die Bearbeitungsstände der Maßnahmen anderer Baulastträger vorgestellt werden (insbesondere Bund und Land).

Darauffolgend stellte Bürgermeister Dr. Ried die Radwege- und Nahmobilitätsprojekte der Gemeinde Cölbe vor. Im Fokus stand dabei der Radweg zwischen Bürgeln und Betziesdorf, welcher in interkommunaler Zusammenarbeit mit der Stadt Kirchhain umgesetzt wird.

Die durch das Land Hessen geförderten Stellen der Nahmobilitätskoordination sollen explizit die Kommunen bei der Umsetzung von Nahverkehrsmaßnahmen unterstützen. Theresa von Malotki stellte die Aufgabenfelder der Nahmobilitätskoordination im Einzelnen vor.

Eine Radwegemaßnahme von Schönbach in Richtung Großseelheim wurde in den RVEP des Landkreises aufgenommen.

### **6.2.2 Bericht der Sitzung am 30. Oktober 2024**

In Gladenbach wurde der Radverkehr in den letzten Jahren durch bürgerschaftliches Engagement entschieden vorangetrieben. Der Runde Tisch Radverkehr zeigt als gutes Beispiel auf, wie Bürger\*innen und Politik gemeinsam Projekte anstoßen können. Aus diesem Grund wurde die 13. Sitzung des Radverkehrsforums in der Stadt Gladenbach abgehalten.

Die neuen Mitglieder aus der Bürgerschaft wurden begrüßt, den ehemaligen wurde für ihr Engagement gedankt.

Sebastian Grimm, Team Radverkehr, berichtete zum Stand der Radverkehrsentwicklung im Landkreis. Die Maßnahmen in Baulast des Landes und des Bundes werden in der Regel durch Hessen Mobil bearbeitet. Der Landkreis stellt regelmäßig Anfragen zu den Planungsständen der einzelnen Verbindungen. Sebastian Grimm vom Team Radverkehr erläuterte auch hier kurz die aktuellen Stände.

Herr Schulz vom Zukunftsforum Gladenbach stellte anschließend die Entstehung des Forums vor und wie aufgrund der Aktivitäten der Projektgruppe Radverkehr innerhalb des Zukunftsforums unter anderem der „Runde Tisch Radverkehr“ gegründet wurde. Der Runde Tisch Radverkehr ist ein gelungenes Beispiel dafür, wie sich Bürger\*innen im Rahmen von bürgerschaftlichem Engagement für lokale Radverkehrsentwicklung stark machen und so Radverkehrsmaßnahmen anstoßen können.

Die Nahmobilitätskoordinatorinnen Theresa von Malotki und Felicitas Wolkenfeld stellten kurz den Entwurf für einen Leitfaden zur Umsetzung von Radwegemaßnahmen vor. Gerade in kleineren Kommunen haben die Mitarbeiter\*innen oft vielfältige Aufgaben und verfügen nicht über die zeitlichen Ressourcen, sich die einzelnen Arbeitsschritte für die Planung von Infrastrukturmaßnahmen zu erarbeiten.

Die Gemeinde Lohra hatte um die Aufnahme einer Radwegemaßnahme entlang der K48 zwischen Kirchvers und Reimershausen in den Radverkehrsentwicklungsplan (RVEP) gebeten. Die Mitglieder des Radverkehrsforums beschlossen die Aufnahme der Maßnahme in den RVEP.

### **6.3 Radverkehrskonferenz**

Gemeinsam mit den Bürger\*innen hat sich der Landkreis 2016 dazu aufgemacht, den Radverkehr intensiv voran zu bringen. Diese Zusammenarbeit wird nach der Fertigstellung des RVEPs weitergeführt. Die offene Radverkehrskonferenz dient daher dazu die aktuellen Stände der Umsetzung des RVEP zu kommunizieren, aber auch die Aktualität des Plans fortlaufend zu überprüfen und zu diskutieren. In Themenvorträgen werden zudem weiterführende Aspekte der Radverkehrsentwicklung vorgestellt. Dieses Jahr wurde sich intensiv mit der Sozialgerechten Mobilität auseinandergesetzt. Denn nicht nur fehlende Infrastruktur kann die Bürger\*innen daran hindern das Fahrrad als Verkehrsmittel im Alltag zu nutzen.

### **6.3.1 Bericht der Radverkehrskonferenz am 30. Oktober 2024**

Die offene Radverkehrskonferenz des Landkreises Marburg-Biedenkopf wurde dieses Jahr im Anschluss an die Sitzung des Radverkehrsforums im Haus des Gastes in Gladenbach abgehalten. Zunächst wurden die Stände der Maßnahmen im Radverkehr vorgestellt und diskutiert. Erstmals wurden dabei auch die Maßnahmen in Baulast des Bundes und des Landes thematisiert.

Im Anschluss stellte Felicitas Wolkenfeld vom Team Radverkehr den Themenschwerpunkt sozial Mobilität und Mobilitätsarmut vor. Dabei wurde insbesondere das Projekt Social2Mobility aus der Region Hannover hervorgehoben. Einen Einblick in ein lokales Projekt gab anschließend Erich Müller vom Cölber Arbeitskreis Flüchtlinge. Dort werden gespendete Fahrräder von Ehrenamtlichen aufbereitet und an Geflüchtete abgegeben. Eine detailliertere Darstellung der Vorträge können auf der Website des Landkreises heruntergeladen werden: <https://www.marburg-biedenkopf.de/microsites/klimaschutz/team-radverkehr/radverkehrskonferenz/194010100000075897.php>

## **6.4 Lenkungsgremium**

### **Bericht 2024**

In Deutschland gibt es mittlerweile rund 84 Millionen Fahrräder und E-Bikes. Somit ist nahezu jeder Bürger und jede Bürgerin in unserem Land in der Lage sich mit dem Fahrrad fortzubewegen. Natürlich nutzen viele Menschen das Fahrrad am Wochenende zur touristischen Erkundung des Landkreises und darüber hinaus. Immer mehr Menschen steigen aber auch auf das Fahrrad in ihrem Alltag, auf dem Weg zur Schule, zur Universität oder zur Arbeit, zur Besorgung der Einkäufe oder ganz einfach auch aus Gesundheitsgründen. Dies oft auch bei Wind und Wetter. Das Fahrrad ist die perfekte Ergänzung zu den anderen öffentlichen Verkehrsmitteln des ÖPNV. Es ist in den letzten Jahren viel stärker ins Bewusstsein gerückt. Insbesondere auch durch die Verbreitung und Nutzung von E-Fahrrädern, die eine noch höhere und bequemere Nutzung und auch Reichweite ermöglichen.

Mit diesem Wandel geht natürlich auch die Anforderung an die Infrastruktur einher. Sichere Radwege innerorts, ausgebaut Radverbindungen von einem Ort zum anderen, Radabstellanlagen und Servicestationen, Sicherheitsaspekte am Fahrrad selbst oder in der persönlichen Ausstattung rücken stärker in den Fokus.

Alles Themen mit denen sich das Radverkehrsforum des Landkreises beschäftigt. Dabei geht es uns in erster Linie darum, Radfahren als selbstverständlichen und gleichberechtigten Teil

im Mobilitätsmix zu etablieren. Denn gerade bei uns im ländlichen Raum, mit durchaus deutlichen Optimierungsmöglichkeiten im ÖPNV, ist das Fahrrad die schnelle, gesunde und nachhaltige Alternative.

Im abgelaufenen Jahr haben wir die Bürgerbeteiligung des Radverkehrsforums nochmals gestärkt und neu organisiert. Nach ihrer Wahl durch den Kreistag haben sich neue und zusätzliche Bürgerinnen und Bürger im Radverkehrsforum eingebracht. In einer ersten Kennenlernrunde konnten wir gemeinschaftlich neue Ideen entwickeln, Wünsche erfassen und auch Erwartungshaltungen formulieren. An diesen wollen wir uns gemeinsam mit dem Team Radverkehr und Bürgerbeteiligung orientieren. Andererseits aber auch die politischen Entscheidungsträger im Landkreis und in den Städten und Gemeinden einbinden. Um das Thema Radfahren im Alltag weiter voranzubringen, bedarf es den Schulterschluss aller Beteiligten.

Dabei spielen verschiedene Konzepte eine Rolle. Z.B. hat sich das Stadtradeln im Landkreis mehr und mehr etabliert. Immer mehr Vereine, Kommunen und Personen nehmen an dem Projekt jedes Jahr teil.

Unser Format der hybriden Informations-Veranstaltungen zu den unterschiedlichsten Themenschwerpunkten wird gut wahrgenommen. Gerade viele Ortsbeiräte nutzen die jährlich stattfindende öffentliche Veranstaltung um sich zu den aktuellen Entwicklungen auf den neuesten Stand bringen zu lassen. Andererseits geben sie darüber hinaus wichtige Anregungen und helfen uns neue Themen rund um das Alltagsradeln zu setzen.

Mit der Präsenz des Radforums in Cölbe und Gladenbach geht das Radverkehrsforum nun auch in die Fläche des Landkreises um den Input vor Ort noch besser aufnehmen zu können und diesen auch in die Verwaltungen zurück zu spiegeln. Für 2025 planen wir wieder Veranstaltungen vor Ort und planen im Frühjahr in Rauschenberg in den Bürgerdialog zu treten. Wir freuen uns darauf dort viele Menschen für das Radfahren begeistern zu können.

Das Lenkungsgremium des Radforums freut sich auf den Dialog 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

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

<b>Stadt Biedenkopf</b>				
<b>Nr.</b>	<b>von Ort</b>	<b>nach Ort</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Baulast</b>
<b>BID01</b>	Breidenstein	Breidenbach (BRE01)	Radweg entlang der B253 (Neuaufteilung der Fahrstreifen)	Bund
<b>BID02</b>	Biedenkopf	Bad Laasphe	Neue Führung Lahntalradweg entlang der B62	Bund
<b>BID03</b>	Kombach	DT-Wolfgruben (DT06)	Radfahrgerechte Erneuerung des Brückenbauwerks	Gemeinde/ Stadt
<b>BID04</b>	Biedenkopf	Eckelshausen	Neue Führung Lahntalradweg nördlich von Eckelshausen	Kreis
<b>BID05</b>	Biedenkopf	Biedenkopf	Angebotsplanung innerhalb der Kernstadt Biedenkopf	Kreis
<b>BID06</b>	Wallau	Wallau	Angebotsplanung innerhalb des Stadtteils Wallau	Kreis
<b>BID07</b>	Wallau	Biedenkopf	Angebotsplanung über Ludwigshütte, teils auf der K109	Kreis
<b>BID08</b>	Breidenstein	Wallau	Neuanlage eines Wegs südlich vom Hundeplatz	Gemeinde/ Stadt
<b>BID09</b>	Biedenkopf	Biedenkopf	Prüfung der Lahnbrücke südwestlich vom Schulzentrum	Gemeinde/ Stadt

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

<b>Gemeinde Cölbe</b>				
<b>Nr.</b>	<b>von Ort</b>	<b>nach Ort</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Baulast</b>
<b>CÖ01</b>	Ortsdurchfahrt	Cölbe	Umgestaltung der Ortsdurchfahrt	Land
<b>CÖ02</b>	Schönstadt	WE-Oberrospe (WE04)	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung, Oberfläche	Gemeinde/ Stadt
<b>CÖ03</b>	Cölbe	LT-Sarnau	Optimierung der Oberfläche, derzeit nur Spurweg	Gemeinde/ Stadt
<b>CÖ04</b>	Bürgeln	Cölbe	Optimierung der Routenführung innerhalb von Bürgeln	Gemeinde/ Stadt
<b>CÖ05/RAU04</b>	Schönstadt	zur B3	Anlage eines Radwegs aus der Ortslage zur B3 entlang oder auf der K3	Kreis
<b>CÖ06</b>	Schwarzenborn	RAU-Schwabendorf (RAU06)	Radweg entlang der B3	Bund
<b>CÖ07</b>	Reddehausen	Schönstadt	Anlage eines Radwegeverbindung parallel zur K5	Kreis
<b>CÖ08</b>	Bürgeln	MAR-Ginseldorf (MAR01)	Schaffung einer durchgängigen Radwegeverbindung Teils entlang der K34	Kreis
<b>CÖ09</b>	Cölbe	LT-Göttingen (LT07)	straßenbegleitend zur B62, Anbindung "Cölber Eck"	Bund
<b>CÖ10</b>	Bürgeln	Betziesdorf (KI15)	Ausbau vorhandener Wege	Gemeinde/ Stadt

<b>Gemeinde Dautphetal</b>				
<b>Nr.</b>	<b>von Ort</b>	<b>nach Ort</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Baulast</b>
<b>DT01</b>	Herzhausen	Mornshausen	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	Bund
<b>DT02</b>	Hommertshausen	Silberg	Schaffung eines Radwegs am Schwindelbach bzw. K46	Kreis
<b>DT03</b>	Buchenau	Carlshütte	Überarbeitung Radwegführung R 2 / Lahntalradweg	Gemeinde/ Stadt
<b>DT04</b>	Buchenau	Elmshausen	Überarbeitung Radwegführung R 2 / Lahntalradweg, evtl. straßenbegleitende Führung	Kreis
<b>DT05</b>	Dautphe	Silberg	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung nördlich der K39	Gemeinde/ Stadt
<b>DT06</b>	Wolfgruben	BID-Kombach (BID03)	Radfahrgerechte Erneuerung des Brückenbauwerks	Gemeinde/ Stadt
<b>DT07</b>	Holzhausen	GL-Runzhäusen (GL05)	Anlage einer Radroute, Ergebnisoffene Variantenprüfung entlang der B453	Bund
<b>DT08</b>	Dautphe	Dautphe	Radwegeangebot innerhalb der Ortslage	Bund
<b>DT09</b>	Holzhausen	STE-Oberisenhausen (STE02)	Optimierung der Oberfläche	Gemeinde/ Stadt
<b>DT10</b>	Amicamp	STE-Oberisenhausen (STE06)	Optimierung der Oberfläche	Gemeinde/ Stadt

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

<b>Gemeinde Fronhausen</b>				
<b>Nr.</b>	<b>von Ort</b>	<b>nach Ort</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Baulast</b>
<b>FN01</b>	Holzhausen	W-Stedebach	Optimierung der aktuellen Radroute, Oberfläche	Gemeinde/ Stadt
<b>FN02</b>	Oberwalgern	Fronhausen	Anlage eines Radwegs entlang der L3048	Land
<b>FN03</b>	Fronhausen	Salzböden	Anlage eines Radwegs parallel der L3093 / Main-Weser-Bahn	Land
<b>FN04</b>	Fronhausen	Niederwalgern (W6)	Anlage eines Radwegs parallel der L3093 / Main-Weser-Bahn	Land
<b>FN05</b>	Hassenhausen	Hassenhausen	Lückenschluss straßenbegleitender Radweg entlang der L3048	Land
<b>FN06</b>	Bellnhausen	W-Roth	Optimierung der aktuellen Radroute, Oberfläche	Gemeinde/ Stadt

<b>Stadt Gladenbach</b>				
<b>Nr.</b>	<b>von Ort</b>	<b>nach Ort</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Baulast</b>
<b>GL01</b>	Erdhausen	EN-Hartenrod (EN3)	Radweg auf der ehem. Bahntrasse	Bund/Land
<b>GL02</b>	Mornshausen	Gladenbach	Radweg auf der Bahntrasse entlang der Ortslage Mornshausen, L3048	Land
<b>GL03</b>	Gladenbach	Gladenbach	Radwegeangebot in der Ortsdurchfahrt (B255)	Bund
<b>GL04</b>	Gladenbach	Rüchenbach	Ausbau vorh. Wege entlang der B255, Querung der B255 an der K114	Bund
<b>GL05</b>	Runzhausen	DT-Holzhausen (DT07)	Anlage einer Radroute, Ergebnisoffene Variantenprüfung entlang der B453	Bund
<b>GL06</b>	Bellnhausen	Sinkershhausen	Ausbau einer Radroute nördlich der Allna	Land
<b>GL07</b>	Fronhausen	Sinkershhausen	Ausbau einer Radroute nördlich der Allna, Grunderwerb	Kreis
<b>GL08</b>	Fronhausen	Friebertshausen	Anlage einer Radroute, Ergebnisoffene Variantenprüfung nördlich der K66, Grunderwerb	Kreis
<b>GL09</b>	Gladenbach	LH-Willershausen (LH09)	Anlage eines Radwegs entlang der B255	Bund
<b>GL10</b>	Rüchenbach	Friebertshausen	Ausbau einer Radroute südlich der K115	Kreis
<b>GL11</b>	Bellnhausen	Gladenbach	Ausbau einer Radroute, Sichere Querung der B453	Gemeinde/ Stadt
<b>GL12</b>	Gladenbach	Gladenbach	Angebotsplanung innerhalb der Kernstadts Gladenbach, Innenstadtkonzept	Kreis

<b>Stadt Kirchhain</b>				
<b>Nr.</b>	<b>von Ort</b>	<b>nach Ort</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Baulast</b>
<b>KI02</b>	Schönbach	CÖ-Bürgeln	Nutzung vorh. Feldweg/Waldweg, Kostenschätzung liegt schon vor	Gemeinde/ Stadt
<b>KI03</b>	Kleinseelheim	MAR-Schröck (MAR4)	Ausbau vorhandener Wege zwischen Ziegeleistraße und Kläranlage	Gemeinde/ Stadt
<b>KI04</b>	Kirchhain	Niederklein (STA15)	Entlang der B62	Bund
<b>KI05</b>	Sindersfeld	Betzisdorf	Prüfung einer alltagstauglichen Radroute	Kreis
<b>KI06</b>	Sindersfeld	Stausebach	Nutzung vorh. Waldweg?	Gemeinde/ Stadt
<b>KI08</b>	Emsdorf	Burgholz	Prüfung einer alltagstauglichen Radroute	Kreis
<b>KI09</b>	Emsdorf	STA-Hatzbach (STA10)	Entlang der K14	Kreis / Gemein- de/ Stadt
<b>KI10</b>	Emsdorf	Stadtallendorf (STA12)	Direkte Route nach Stadtallendorf	Kreis
<b>KI11</b>	Langenstein	Stadtallendorf (STA16)	Direkte Route nach Stadtallendorf	Gemeinde/ Stadt
<b>KI12</b>	Kirchhain	Anzefahr	vorh. Weg zu schmal, Prüfung eines Ausbaus, B62	Gemeinde/ Stadt
<b>KI13</b>	Kirchhain	Kirchhain	Angebotsplanung innerhalb der Kernstadt (R 2/D 4)	Kreis
<b>KI14</b>	Schönbach	Großseelheim	Straßenbegleitender Radweg entlang der K31	Kreis
<b>KI15</b>	Betziesdorf	Bürgeln (CÖ10)	Ausbau vorhandener Wege	Gemeinde/ Stadt
<b>KI16</b>	Kleinseelheim	EBS-Wittelsberg (EBS03)	Ausbau vorhandener Wege	Gemeinde/ Stadt
<b>KI00</b>	Kirchhain	Stadtallendorf	K14, straßenbegleitender Radweg	Kreis

<b>Gemeinde Lahntal</b>				
<b>Nr.</b>	<b>von Ort</b>	<b>nach Ort</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Baulast</b>
<b>LT01</b>	Caldern	Sportplatz Caldern	Straßenbegleitender Radweg entlang der L3092	Land
<b>LT02</b>	Caldern	Sterzhausen	Planung einer hochwasserfreien Radroute parallel zur B62	Bund
<b>LT03</b>	Caldern	Kernbach	Optimierung der aktuellen Radroute, Routenführung	Kreis
<b>LT04</b>	Sterzhausen	Michelbach	Optimierung der aktuellen Radroute, Oberfläche	Gemeinde/ Stadt
<b>LT05</b>	Sarnau	Niederwetter (WE14)	Nutzung der K81 (alt) als Radwegeverbindung	Gemeinde/ Stadt
<b>LT06</b>	Göttingen	Münchhausen (MÜ07)	Radweg auf der B252 nach der Entwidmung	Bund
<b>LT07</b>	Göttingen	Cölbe	straßenbegleitend zur B62, Anbindung "Cölber Eck"	Land

<b>Gemeinde Lohra</b>				
<b>Nr.</b>	<b>von Ort</b>	<b>nach Ort</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Baulast</b>
LH01	Willershäusen	W-Oberweimar (W20)	schnelle Route entlang der Bundesstraße nach Ober-/Niederweimar	Bund
LH02	Willershäusen	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	Land
LH05	Weipoltshäusen	Altenvers	Prüfung einer möglichen Verbindung entlang der K49	Kreis
LH06	Rollshäusen	Altenvers	Prüfung einer möglichen Verbindung entlang der K50	Kreis
LH07	Weipoltshäusen	Kirchvers	Nutzung vorhandener Wege	Gemeinde/ Stadt
LH08	Reimershäusen	Salzböden	Prüfung einer möglichen Verlegung des Salzbödetalradwegs südöstlich von Reimershäusen	Gemeinde/ Stadt
LH09	Willershäusen	Gladenbach (GL09)	Anlage eines Radwegs entlang der B255	Bund
LH10	Kirchvers	Biebertal-Krumbach	Anlage eines Radwegs entlang der L3061	Land
LH11	Kirchvers	Reimershäusen	Anlage eines Radwegs zur K48	Kreis

<b>Stadt Marburg</b>				
<b>Nr.</b>	<b>von Ort</b>	<b>nach Ort</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Baulast</b>
MAR01	Ginseldorf	CÖ-Bürgeln (CÖ08)	Schaffung einer durchgängigen Radwegeverbindung, (K34) (CÖ8)	Kreis
MAR02	Ronhausen	W-Argenstein (W9)	Schaffung einer durchgängigen Radroute	Gemeinde/ Stadt
MAR03	Hermershäusen	W-Nesselbrunn (W16)	Schaffung einer durchgängigen Radroute im Ohetal	Land
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	Hermershäusen/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	Dagobertshäusen	Marburg	Schaffung eines Radwegs entlang der K78 zur L3092	Kreis
MAR11	Dagobertshäusen	Dagobertshäusen	Schaffung eines Radwegs entlang der K78, Im Dorf bis nördlicher Feldweg	Kreis
MAR12	Dagobertshäusen	Wehrshäusen	Schaffung eines Radwegs entlang der K77 bis zur K72	Kreis
MAR13	Dilschhäusen	Einhausen	Schaffung eines Radwegs entlang der K72	Kreis

<b>Stadt Marburg</b>				
<b>Nr.</b>	<b>von Ort</b>	<b>nach Ort</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Baulast</b>
<b>MAR14</b>	Dagobertshausen	Einhausen	Schaffung eines Radwegs entlang der K78	Kreis
<b>MAR15</b>	Hermershausen	Einhausen	Schaffung eines Radwegs entlang der K68 und K71	Kreis
<b>MAR16</b>	Hermershausen	Haddamshausen	Schaffung eines Radwegs entlang der L3387	Land
<b>MAR17</b>	Hermershausen, K71	Neuhöfe	Schaffung eines Radwegs entlang der K68	Kreis
<b>MAR18</b>	Wehrshausen, K80	Marbach/Höhenweg	Schaffung eines Radwegs entlang der K72	Kreis
<b>MAR19</b>	Marbach, L3092	Marbach, K72	Schaffung eines Radwegs entlang der K80	Kreis
<b>MAR20</b>	Schröck	Moischt	Schaffung eines Radwegs entlang der K37, innerorts und außerorts	Kreis
<b>MAR21</b>	Wehrda	Wehrda Gewerbegebiet	Schaffung eines Radwegs entlang der K82, Brücke über die Lahn	Kreis
<b>MAR22</b>	Einhausen	Wehrshausen	Schaffung eines Radwegs entlang der K72	Kreis
<b>MAR23</b>	Wehrshausen, K72	Neuhöfe	Schaffung eines Radwegs entlang der K70	Kreis
<b>MAR24</b>	Neuhöfe, K70	Ockershausen	Schaffung eines Radwegs entlang der K68, Hermannstraße	Kreis
<b>MAR25</b>	Drei Linden	Tannenberg	Schaffung eines Radwegs entlang der K68, von Hermannstraße zum KVP	Kreis
<b>MAR26</b>	Schröck	AM-Roßdorf (AM02)	Schaffung eines Radwegs entlang der L3289	Land
<b>MAR27</b>	Cölbe	MAR-Wehrda	Umfahrung Gewerbegebiet, Optimierung der Oberfläche	Gemeinde/ Stadt

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

<b>Stadt Neustadt</b>				
<b>Nr.</b>	<b>von Ort</b>	<b>nach Ort</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Baulast</b>
<b>NEU01</b>	Stadtallendorf	Neustadt	Straßenbegleitender Radweg entlang der B454, Lückenschluss	Kreis
<b>NEU02</b>	Mengsberg	Momberg	Optimierung der aktuellen Radroute, Oberfläche	Kreis
<b>NEU03</b>	Mengsberg	Florshain	Optimierung der aktuellen Radroute, Oberfläche	Gemeinde/ Stadt
<b>NEU04</b>	Speckswinkel	STA-Hatzbach (STA13)	Prüfung einer Radroute entlang der L3071	Land
<b>NEU05</b>	Speckswinkel	Momberg	Prüfung einer Radroute entlang der K15	Gemeinde/ Stadt

<b>Stadt Rauschenberg</b>				
<b>Nr.</b>	<b>von Ort</b>	<b>nach Ort</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Baulast</b>
<b>RAU01</b>	Josbach	WO - Halsdorf (WO1)	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	Bund
<b>RAU02</b>	Albshausen	WO - Halsdorf (WO2)	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	Bund
<b>RAU03</b>	Schwabendorf	Rauschenberg	Prüfung einer sicheren Radroute	Gemeinde/ Stadt
<b>RAU04/ CÖ05</b>	Bracht	Schönstadt	Prüfung einer möglichen Radroute auf oder entlang K3	Kreis
<b>RAU05</b>	Schwabendorf	Bracht	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung entlang der L3077	Land
<b>RAU06</b>	Schwabendorf	CÖ-Schwarzenborn (CÖ7)	Lückenschluss entlang der B3	Bund
<b>RAU08</b>	Albshausen	Bracht-Siedlung	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	Land

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

<b>Stadt Stadtallendorf</b>				
<b>Nr.</b>	<b>von Ort</b>	<b>nach Ort</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Baulast</b>
<b>STA08</b>	Niederklein	Niederklein	Neukonzeption der Gleental-Tour nördlich von Niederklein	Gemeinde/ Stadt
<b>STA09</b>	Niederklein	Kirtorf-Lehrbach (Vogelsbergkreis)	Ungünstige Kreuzung der B62, Versatz!	Bund
<b>STA10</b>	Hatzbach	KI-Emsdorf (KI9)	Anlage eines Radwegs entlang der K 14	Kreis/ Gemeinde/ Stadt
<b>STA12</b>	Stadtallendorf	KI-Emsdorf (KI10)	Nutzung der vorhandenen Route parallel zur K12	Kreis
<b>STA13</b>	Hatzbach	NEU-Speckswinkel (NEU04)	Prüfung einer Radroute entlang der L3071	Land
<b>STA14</b>	Stadtallendorf	Stadtallendorf	Angebotsplanung innerhalb der Kernstadt	Kreis
<b>STA15</b>	Niederklein	Kirchhain (KI04)	Anlage eines Radwegs entlang der B62	Bund
<b>STA16</b>	Stadtallendorf	KI-Langenstein (KI11)	Direkte Radroute Stadtallendorf-Langenstein	Gemeinde/ Stadt

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

<b>Gemeinde Weimar / Lahn</b>				
<b>Nr.</b>	<b>von Ort</b>	<b>nach Ort</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Baulast</b>
<b>W01</b>	Niederwalgern	Lohra	schnelle Route zwischen Lohra und Niederwalgern, Bahnradweg L3061	Land
<b>W02</b>	Niederwalgern	Roth	Durchstich unter der Bahn Richtung Roth, Fahrradstellplätze am Bahnhof	Kreis
<b>W03</b>	Niederwalgern	Wenkbach	Baurecht entlang der L3093 wäre "hergestellt"(Bebauungsplan)	Land

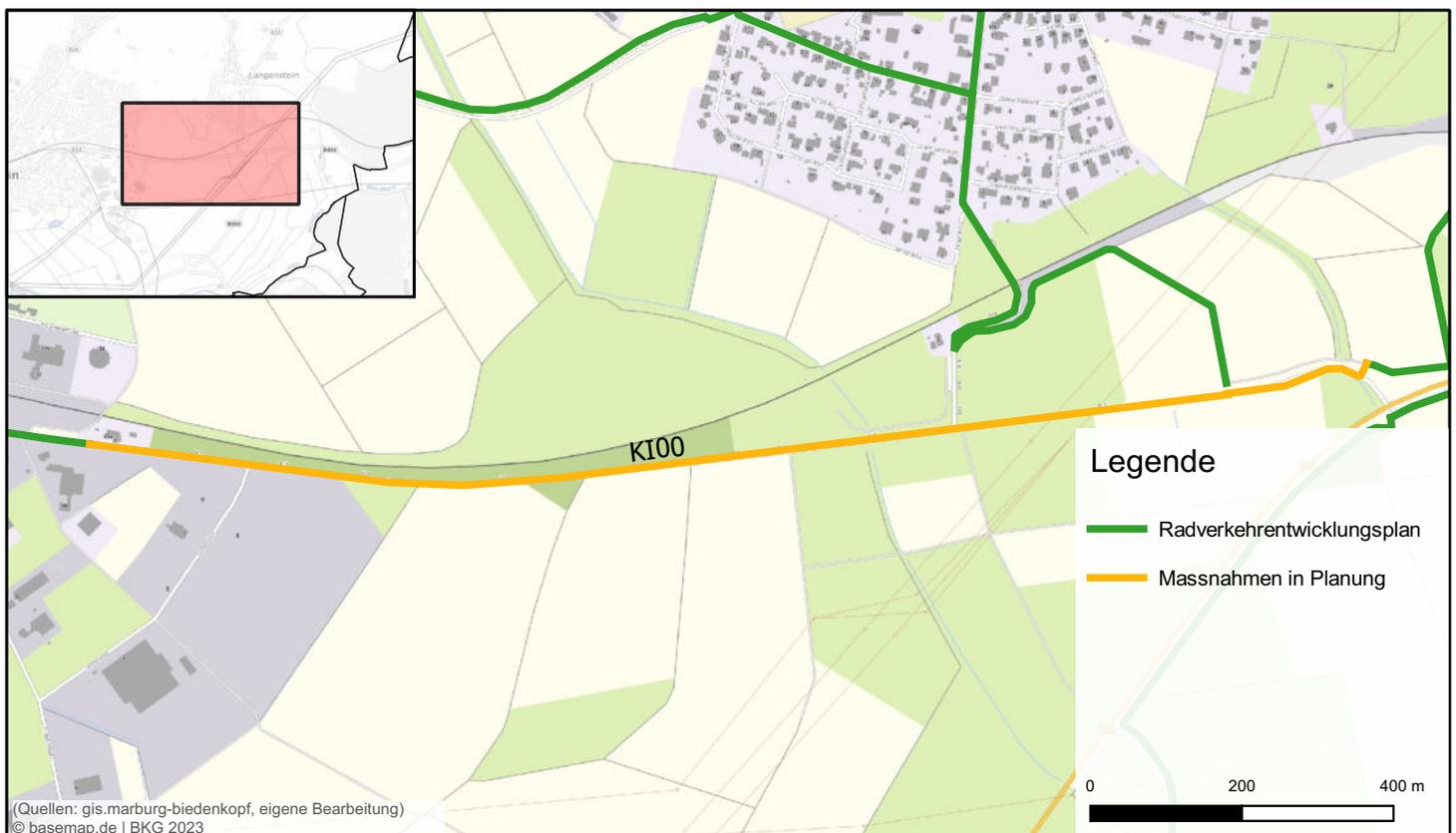
<b>Gemeinde Weimar / Lahn</b>				
<b>Nr.</b>	<b>von Ort</b>	<b>nach Ort</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Baulast</b>
<b>W04</b>	Niederweimar	Gisselberg	Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr, Anlage von Querungshilfen	Kreis
<b>W05</b>	Niederweimar	Wenkbach	Ergebnisoffene Prüfung einer optimierten Route	Gemeinde/ Stadt
<b>W06</b>	Niederwalgern	Fronhausen (FN04)	Schaffung einer schnellen alltagstauglichen Radwegeverbindung	Land
<b>W07</b>	Roth	FN-Bellnhäusen (FN06)	Umverlegung des Lahntalradwegs auf die Ostseite der Lahn	Land
<b>W08</b>	Roth	Wolfshausen	Prüfung einer sicheren Verbindung im Bereich der B3	Kreis
<b>W09</b>	Argenstein	MAR-Ronhausen (MAR02)	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	Gemeinde/ Stadt
<b>W10</b>	Allna	Hermershäusen	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	Kreis
<b>W11</b>	Allna	Oberweimar	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	Gemeinde/ Stadt
<b>W12</b>	Allna	GL – Friebertshäusen	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	Gemeinde/ Stadt
<b>W13</b>	Kehna	Niederwalgern	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	Kreis
<b>W14</b>	Kehna	Stedebach	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	Gemeinde/ Stadt
<b>W15</b>	Allna	Kehna	Prüfung einer sicheren Radwegeverbindung	Kreis
<b>W16</b>	Nesselbrunn	MAR-Hermershäusen (MAR03)	Schaffung einer durchgängigen Radroute im Ohetal	Land
<b>W17</b>	Weiershausen	Allna	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung (evtl. Brücke)	Kreis
<b>W18</b>	Haddamshausen	Niederweimar	Lückenschluss, Prüfung einer sicheren Querung der L3387	Land
<b>W19</b>	Oberweimar	Niederwalgern	Prüfung der vorh. Radroute auf Sicherheit, direkte Anbindung über das Schulgelände	Gemeinde/ Stadt
<b>W20</b>	Oberweimar	LH-Willershausen (LH01)	Prüfung einer sicheren Radwegeverbindung entlang der Bundesstraße	Bund
<b>W21</b>	Oberweimar	Wenkbach	Prüfung der vorh. Radroute auf Sicherheit (vorh. Feldwege)	Gemeinde/ Stadt

<b>Stadt Wetter</b>				
<b>Nr.</b>	<b>von Ort</b>	<b>nach Ort</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Baulast</b>
<b>WE01</b>	Münchhausen	LT-Göttingen (LT06, MÜ07)	Umgestaltung der B252 (alt) zu einer Raddirektverbindung	Bund
<b>WE02</b>	Wetter	Amönau	Anlage eines Radwegs entlang der L3091	Land
<b>WE03</b>	Wetter	LT-Goßfelden	Nutzung der L3381 (alt) als Radwegeverbindung, Erhalt der Asphaltdecke auf einer Breite von 3,50 m, Abweichung Planfeststellung	Land
<b>WE04</b>	Oberrosphe	CÖ-Schönstadt (CÖ02)	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung, Oberfläche	Gemeinde/ Stadt
<b>WE05</b>	Treisbach	Oberndorf	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung, Oberfläche	Gemeinde/ Stadt
<b>WE06</b>	Treisbach	BID-Engelbach	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung, Oberfläche	Gemeinde/ Stadt
<b>WE07</b>	Treisbach	BID-Engelbach	Schaffung eines Teilabschnitts entlang der Landesstraße	Land
<b>WE08</b>	Wetter	Wetter	Angebotsplanung innerhalb der Kernstadt	Kreis
<b>WE09</b>	Wetter	Oberrosphe	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung, Oberfläche	Hessen Forst
<b>WE10</b>	Wetter	Mellnau	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung, Oberfläche	Kreis
<b>WE11</b>	Mellnau	MÜ-Simtshausen (MÜ05)	Nutzung der K1 nach der Umwidmung zur Gemeindestraße	Kreis
<b>WE12</b>	Todenhausen	MÜ-Simtshausen	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung, Ausbau des Spurwegs	Gemeinde/ Stadt
<b>WE13</b>	Unterrosphe	LT-Göttingen	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung, Oberfläche	Kreis
<b>WE14</b>	Niederwetter	LT-Sarnau (LT05)	Nutzung der K81 (alt) als Radwegeverbindung	Gemeinde/ Stadt
<b>WE15</b>	Forsthaus Mellnau	Franzosenwiesen	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung, Oberfläche, Hessen Forst	Hessen Forst

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

**Maßnahmensteckbriefe**

## Kirchhain – B454, K14 (KI00)



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

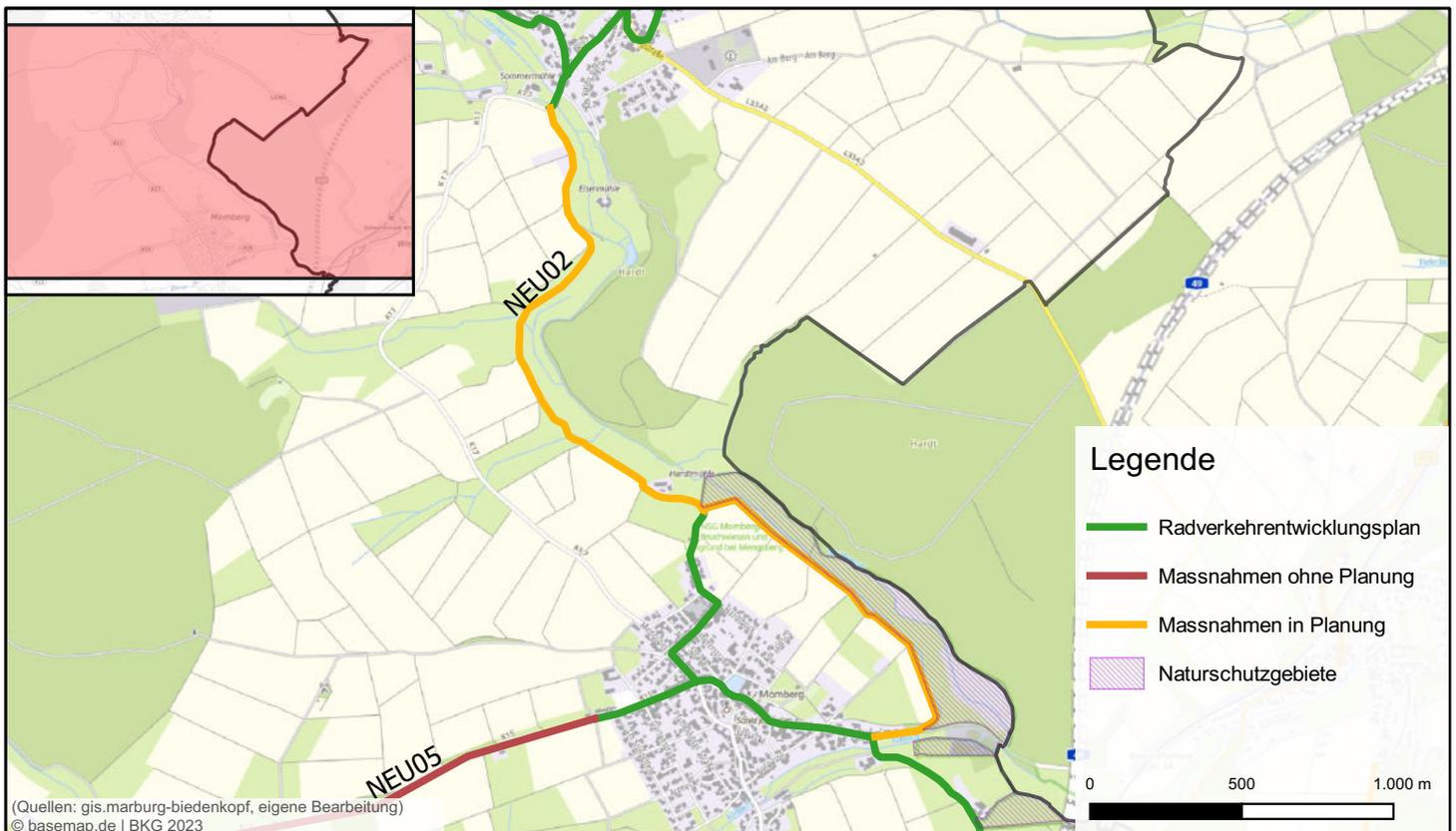
**Baulastträger:** Landkreis Marburg-Biedenkopf

**Ausbaulänge:** 1715 m

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

Auf einigen der für den Bau des Radweges vorgesehenen Flächen fanden sich Exemplare des als besonders schützenswert geltenden dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings. Es mussten Maßnahmen ergriffen werden, die die Tiere in Ersatzhabitate vergrämen. 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 Gewerbegebieterserschließung der Stadt Kirchhain Einfluss auf die vorhandene und geplante Entwässerungssituation. Anfang 2025 wird das Baurechtsverfahren eingeleitet und die geplante Bauausführung soll im 3. Quartal 2026 starten.

# Neustadt-Mengersberg – Neustadt-Mombberg, K17 (NEU02)



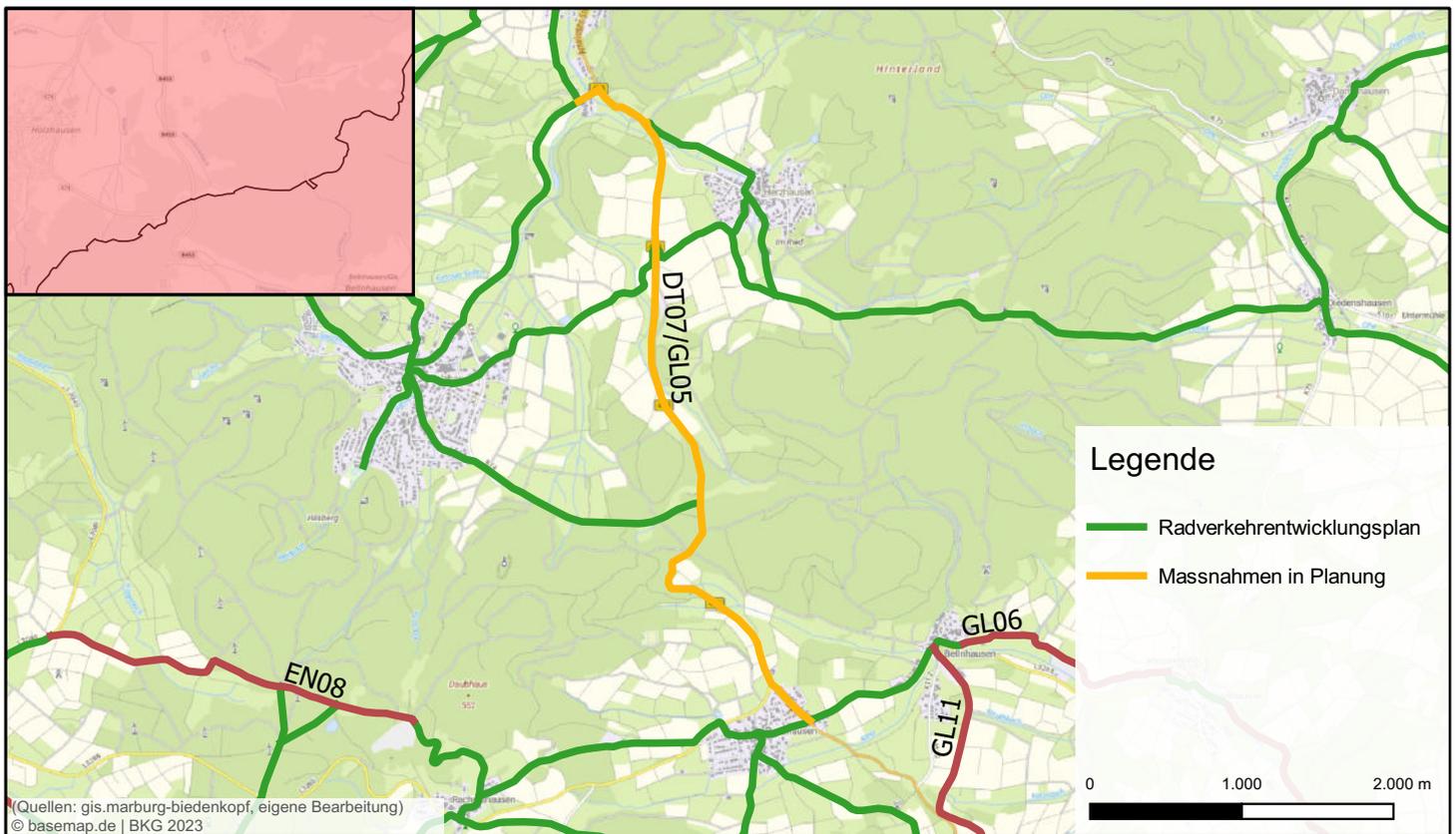
## Ausbau landwirtschaftlicher Wege parallel zur K17 zwischen Neustadt-Mombberg und Neustadt-Mengersberg

**Baulastträger:** Landkreis Marburg-Biedenkopf

**Ausbaulänge:** 1835 m

**Beschreibung:** Bei der Maßnahme handelt es sich um Planung und Ausbau eines Wirtschaftsweges parallel zur K17 in der Gemarkung von Neustadt. Durch den Ausbau der Verbindung wird eine Fahrradpendlerstrecke zwischen den Neustädter Stadtteilen Mombberg und Mengersberg geschaffen. Diese Maßnahme wurde in drei Bauabschnitte unterteilt. Die Länge des ersten Bauabschnitts vom nördlichen Ortsrand von Mombberg bis zur Hardtmühle beträgt etwa 400 m. Im Frühjahr 2024 wurde die Baumaßnahme für den 1. BA ausgeschrieben und im Anschluss vergeben. Die Fertigstellung dieses Bauabschnittes erfolgte im Juli 2024. Für den 2. und 3. Bauabschnitt wurden 2021 die Förderanträge gestellt und im selben Jahr bewilligt. Im Sommer 2022 erfolgte die Urgeländevermessung. Die für den 2. und 3. Bauabschnitt benötigten ingenieurökologischen Leistungen wurden Ende 2023 ausgeschrieben und vergeben. Die ökologische Bestandsaufnahme begann im März 2024 und wird Anfang 2025 abgeschlossen sein. Das Baurecht für den 2. und 3. Bauabschnitt soll, wie schon beim 1. Bauabschnitt, über eine naturschutzrechtliche Genehmigung geschaffen werden.

# Gladenbach-Dautphetal, B453 (DT07/GL05)



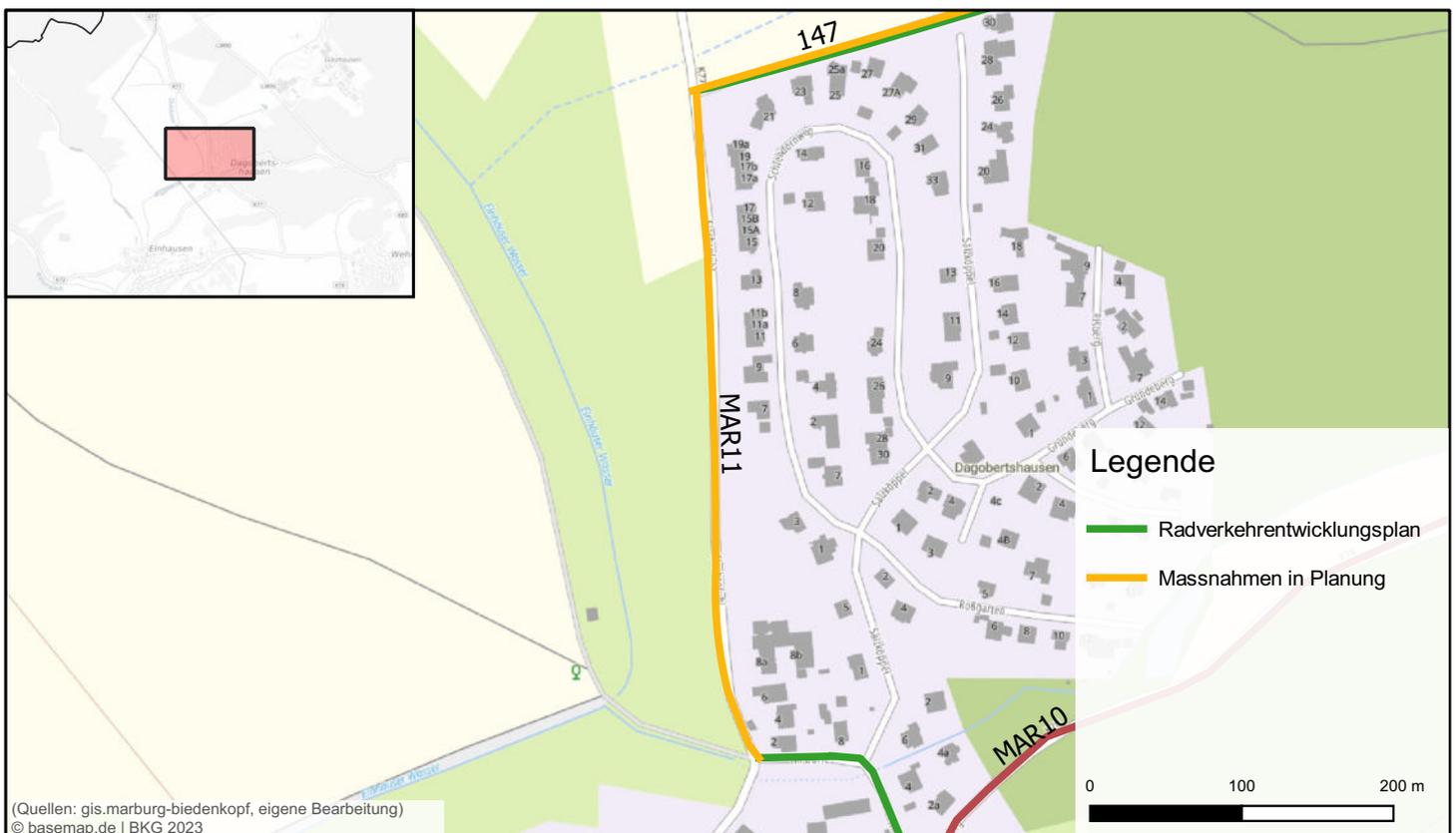
## Schaffung einer Radwegeverbindung entlang der Bundesstraße 453

**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 werden die Möglichkeiten einer Umsetzung für eine Radverbindung zwischen Dautphetal-Amelose und Gladenbach-Runzhausen untersucht. Es werden die Belange und Vorgaben des Naturschutzes und auch der Landwirtschaft mit in das Ergebnis einfließen. Eine Kostenermittlung für die mögliche Radverbindung ist ebenfalls Bestandteil dieser Studie. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie werden anschließend an den Baulastträger, die Landesbehörde Hessen Mobil, übermittelt. So soll die Möglichkeit einer schnelleren Aufnahme in das Planungsprogramm für den Radverkehr des Landes Hessen geschaffen werden.

# Marburg-Dagobertshausen, K77 (MAR11)



## Schaffung einer sicheren Radverbindung von Dagobertshausen in Richtung Görzhäuser Hof

**Baulastträger:** Landkreis Marburg-Biedenkopf

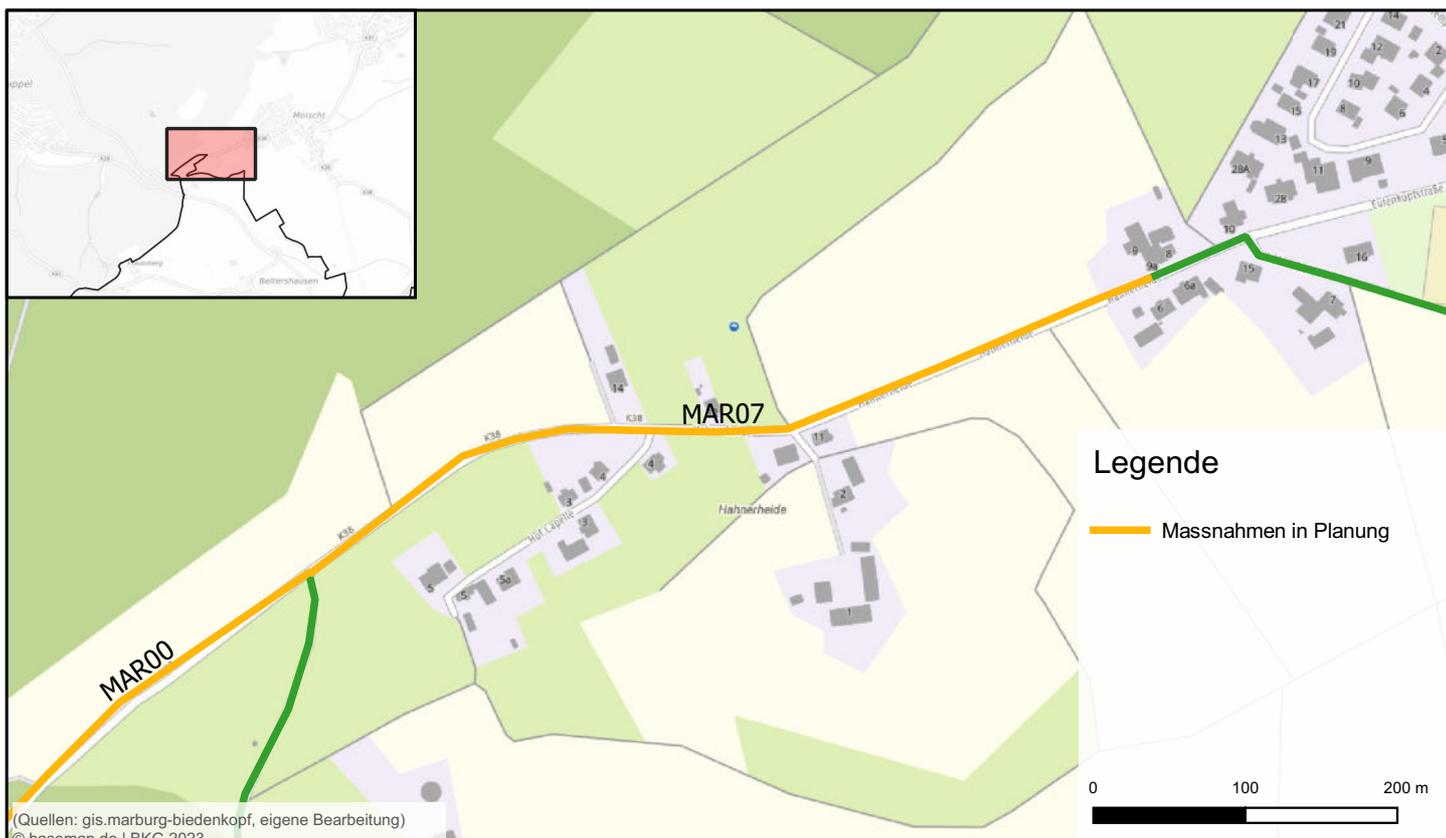
**Ausbaulänge:** 500 m

**Beschreibung:** Das Radverkehrsentwicklungskonzept sieht den Bau eines straßenbegleitenden Radwegs an der K77 von der Ortslage von Marburg-Dagobertshausen in Richtung Norden vor.

Bei dem Projekt handelt es sich um eine Maßnahme, die Teil einer Nord-Süd-Achse westlich des Marburger Rückens bildet. 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.

Im Januar 2022 wurde für diese Maßnahme der Auftrag für eine Vermessung erteilt. Ein Treffen mit Vertreter\*innen verschiedener Behörden, der Stadt und des Landkreises wurde im Dezember 2023 durchgeführt. Eine straßenbegleitende Variante ist aus naturschutzrechtlichen Gründen nicht möglich. Geplant ist eine, mit dem Fahrrad ganzjährig befahrbare Verbindung, zwischen der Straße "Salzköppel" und dem noch auszubauenden Wirtschaftsweg in Richtung der L3092. Die Umsetzung der Maßnahme ist für den Sommer 2025 geplant.

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



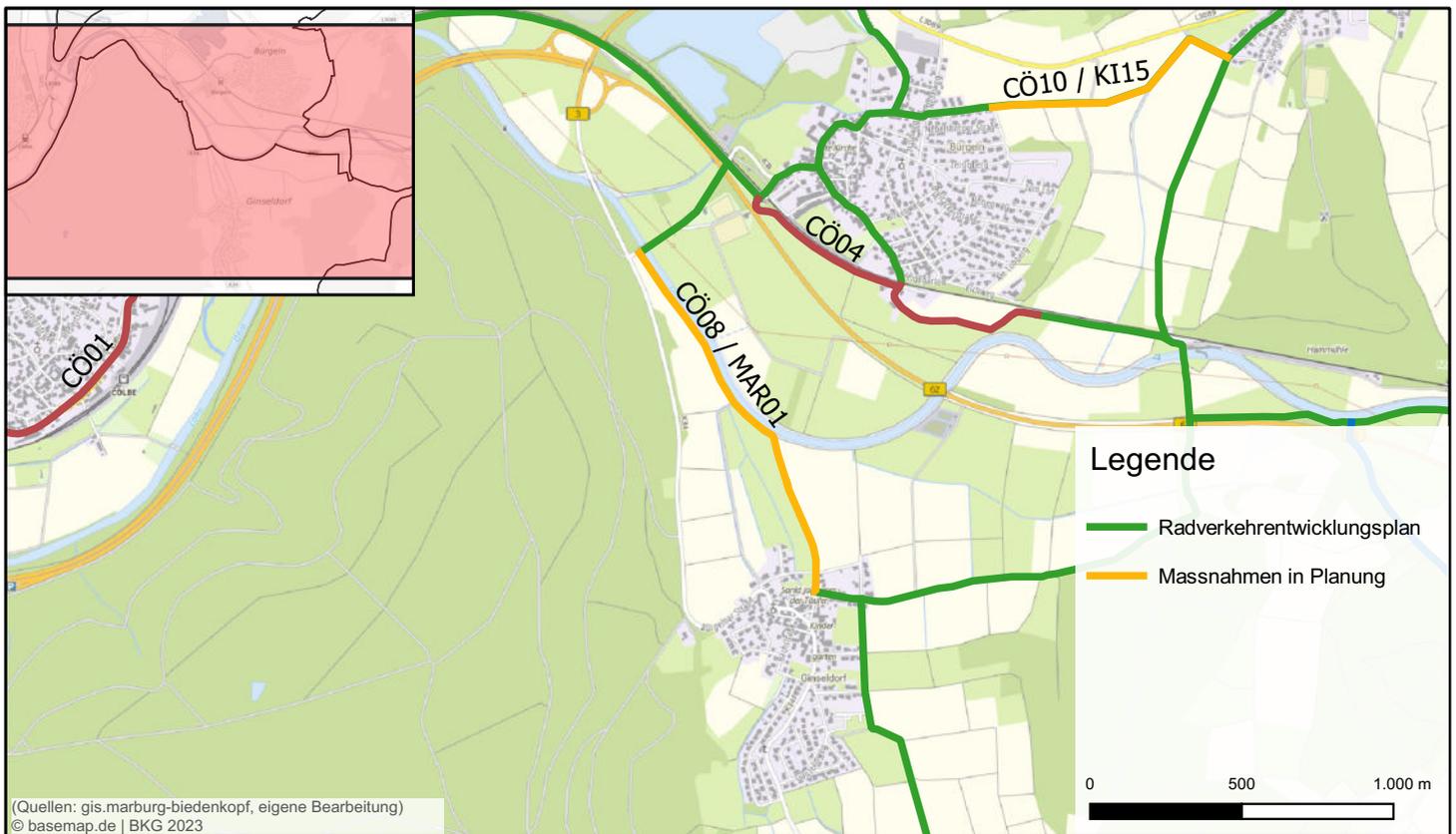
## Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K38 von Hof Capelle in die Ortslage von Moischt

**Baulastträger:** Landkreis Marburg-Biedenkopf

**Ausbaulänge:** 2145 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 Radweg entlang der L3125 von Cappel nach Hof Capelle, der an die Verbindung in den Ebsdorfergrund anschließt. Das Planungsbüro steht in regelmäßigem Austausch mit Hessen Mobil. Das Projekt ist Teil einer Nord-Süd-Achse östlich der Lahnberge. Die Trassenführung ist auf der nördlichen Seite der Kreisstraße vorgesehen, mit einer baulichen Querungshilfe auf Höhe der geplanten Bushaltestelle. Im Rahmen der Maßnahme wird in Abstimmung mit der Stadt Marburg auch die barrierefreie Umgestaltung der beiden Bushaltestellen am Ortseingang Moischt geplant. Die Vermessung wurde durchgeführt und ein Abstimmungstermin fand im März 2022 statt. Ein Grunderwerbsplan wurde erstellt, und die ingenieurökologischen Leistungen wurden vergeben. Wegen Sicherheitsabständen zu bestimmten Zwangspunkten, wie zum Beispiel eines Wartungsschachtes einer Fernwasserversorgung, wird eine Temporeduzierung im Bereich des Knotenpunktes zum Hof Capelle, geprüft. Die Umsetzung ist für Ende 2025 geplant.

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



## Ausbau eines landwirtschaftlichen Weges parallel zur K34

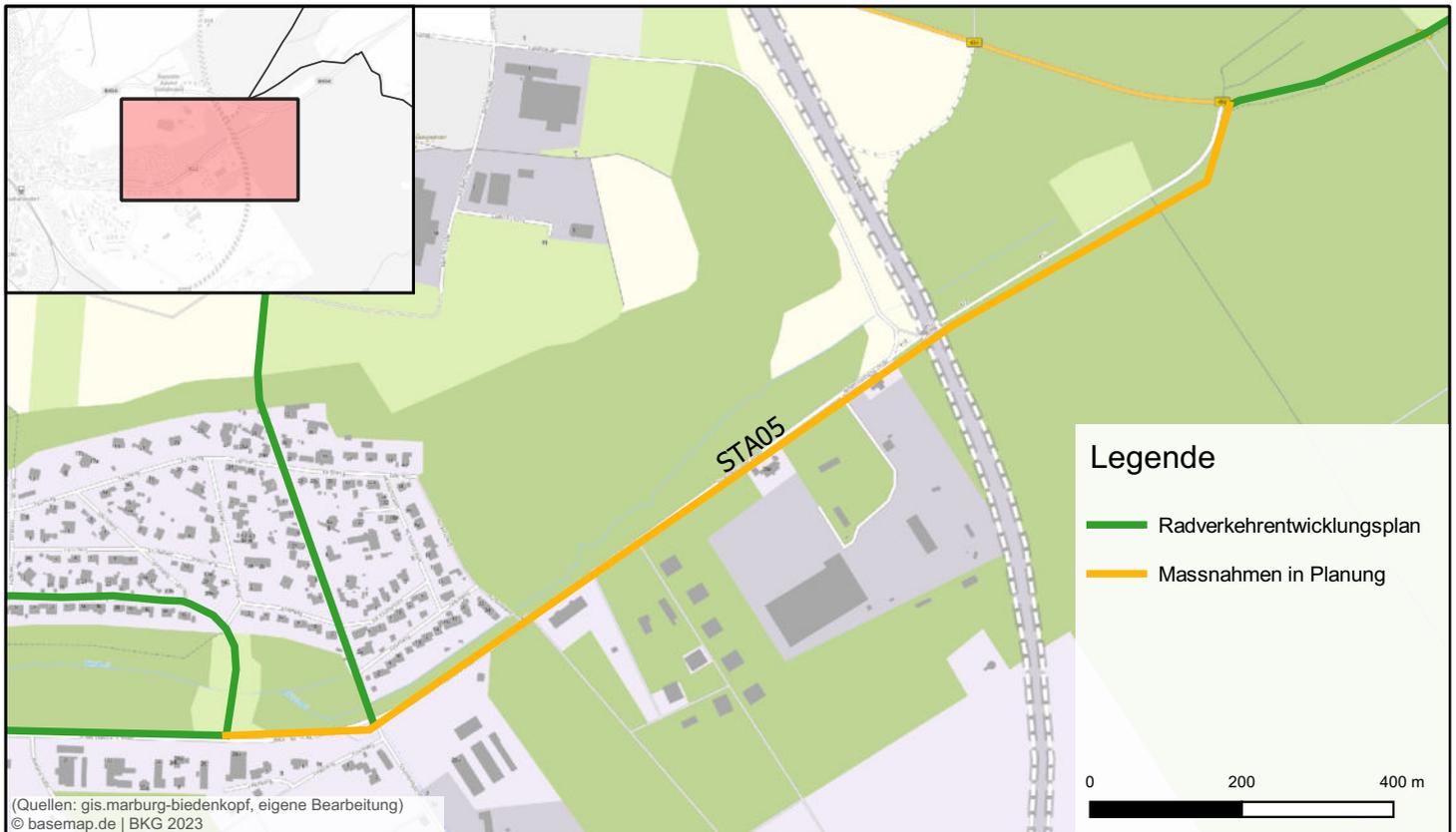
**Baulastträger:** Landkreis Marburg-Biedenkopf

**Ausbaulänge:** 1725 m

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

Die erste durch das Planungsbüro vorgestellte Variante sieht eine Trassenführung auf einem bestehenden, unbefestigten Wirtschaftsweg vor. Die gesamte Strecke befindet sich im Landschaftsschutzgebiet „Auenverbund Lahn-Ohm“ und zwei Drittel zudem im Überschwemmungsgebiet. Eine Asphaltierung ist aus naturschutzrechtlichen Gründen nicht möglich. In Abstimmung mit der Stadt Marburg soll daher lediglich eine Instandsetzung des Wirtschaftsweges umgesetzt werden. Diese entspricht zwar nicht den Qualitätsstandards und ist damit nicht förderfähig, würde aber die Befahrbarkeit der Strecke verbessern.

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



## Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K12

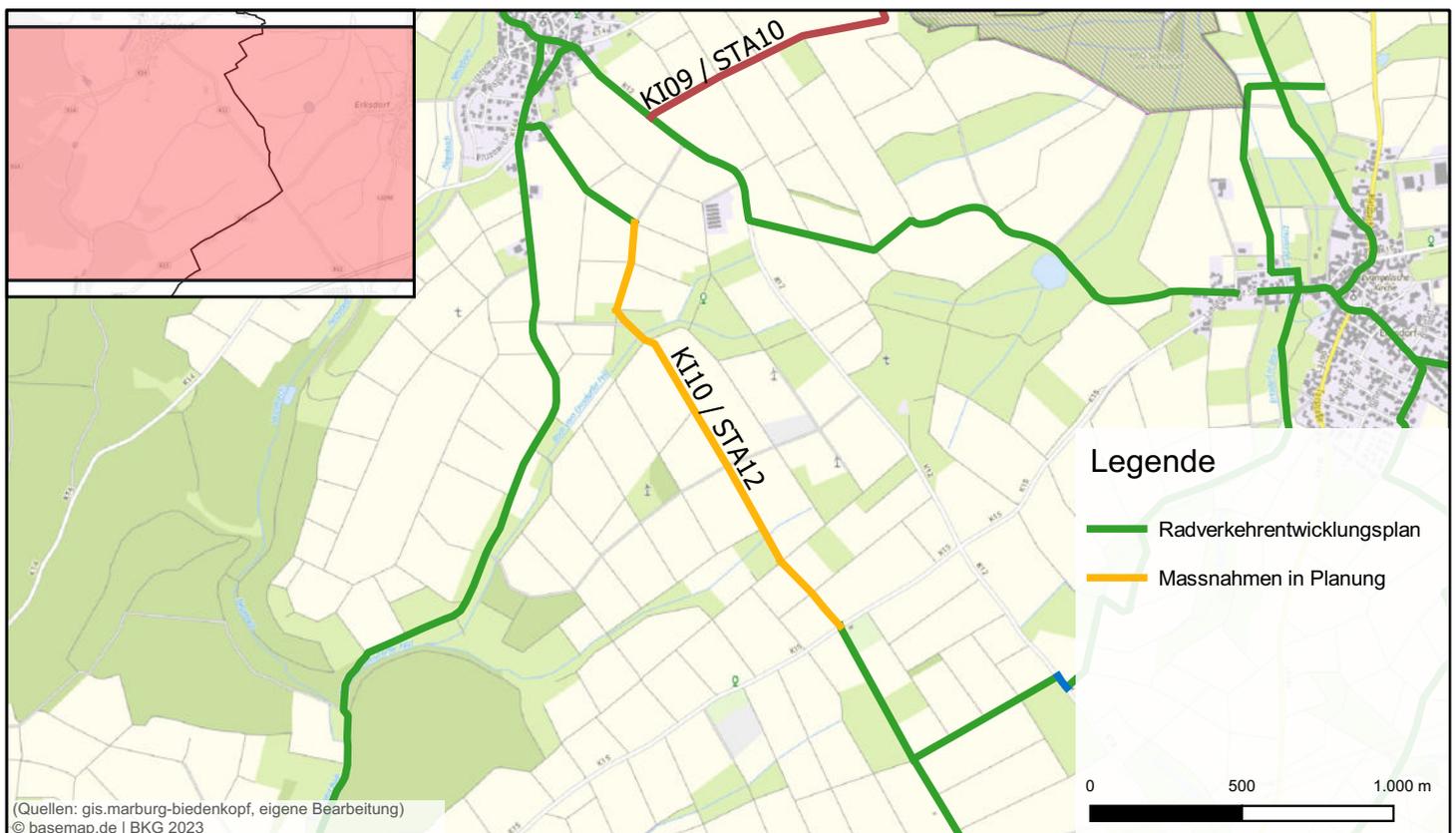
**Baulastträger:** Landkreis Marburg-Biedenkopf

**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 großen, Hessen durchziehenden Radfernwege (Radweg Deutsche Einheit, Mitteldeutschlandroute (D4), R2) als auch im Hessischen Radhauptnetz, das ebenfalls auf dieser Verbindung geführt wird. Damit erhöht der Bau dieses Radweges die Sicherheit für eine große Zahl von Radfahrenden.

Bei dieser Maßnahme wird die Trassenführung von Stadtallendorf bis zur geplanten A49 betrachtet. Der Abschnitt zwischen der A49 und der B454 wird zu einem Wirtschaftsweg mit dem Zusatz "Radverkehr frei" umgewidmet. Mit Vertreter\*innen von Hessen Mobil, der Stadt Stadtallendorf und des Landkreises wurde der Stand der Planungen rund um die A49 auf Höhe des geplanten Radweges erörtert. Nach notwendiger Pausierung konnte die Planung Ende 2023 wieder aufgenommen werden. Ein Abstimmungstermin mit Behördenvertretern wurde im Frühjahr 2024 durchgeführt. Die Ausführungsplanung soll Mitte 2025 abgeschlossen werden und der die Umsetzung der Maßnahme Ende 2025 starten.

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



## Ausbau eines landwirtschaftlichen Weges parallel zur K12

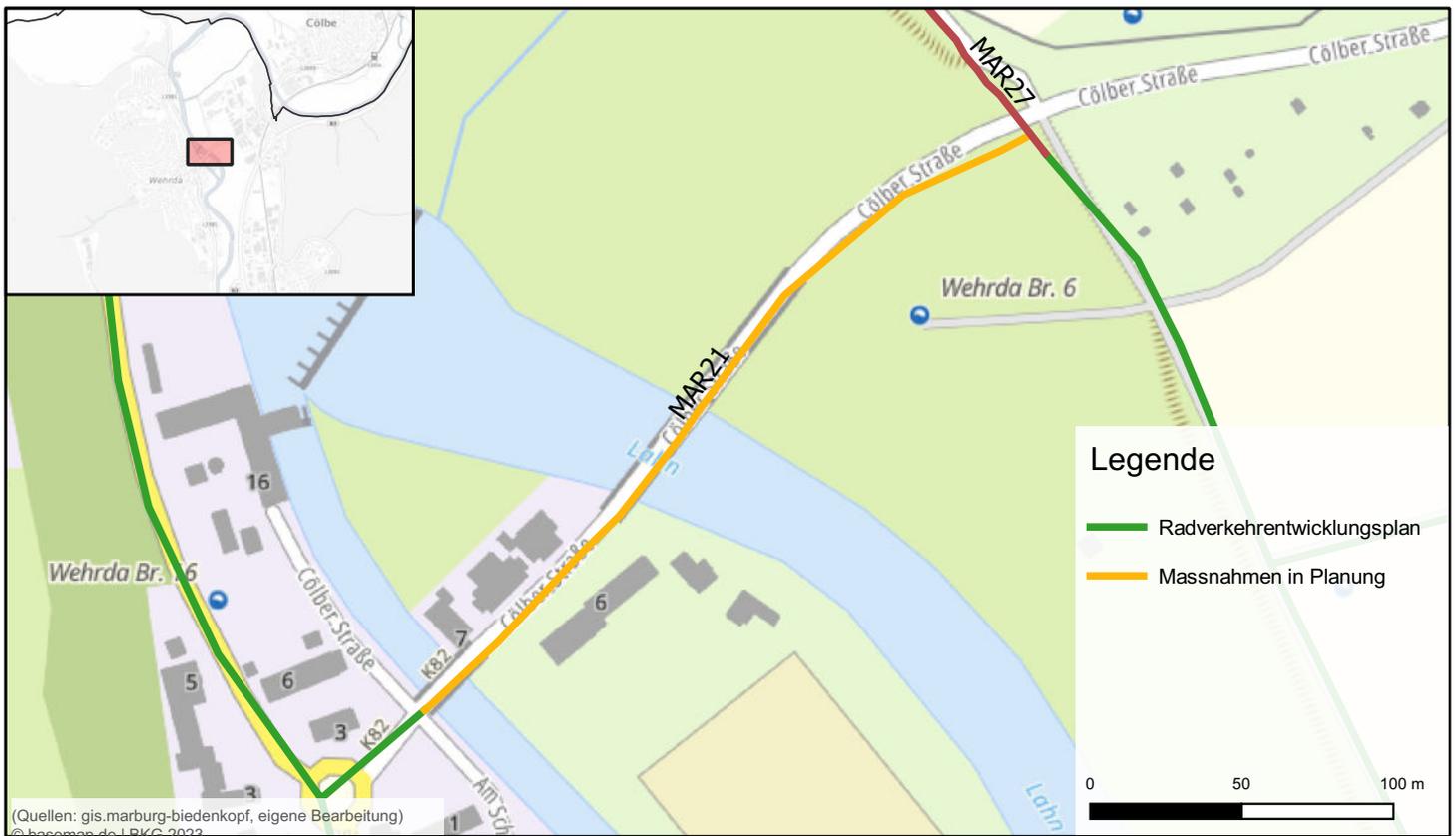
**Baulastträger:** Landkreis Marburg-Biedenkopf

**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 Vermessung der vorgesehenen Trasse erfolgte im März 2022. Bei einem vor-Ort-Termin mit Vertretern der Kommune, des Landkreises und den Ortslandwirten wurde die Planung vom beauftragten Ingenieurbüro erörtert. Zudem wurden bei einem Treffen im Dezember 2023 die Pläne verschiedenen Behörden vorgestellt. Die Ausführungsplanung ist abgeschlossen und das nötige naturfachliche Gutachten liegt vor. Das Baurecht wird Anfang 2025 geschaffen und das Grunderwerbsverfahren läuft zur Zeit noch. Der Baubeginn ist für den Herbst 2025 geplant.

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



## Schaffung eines Radweges entlang der K82

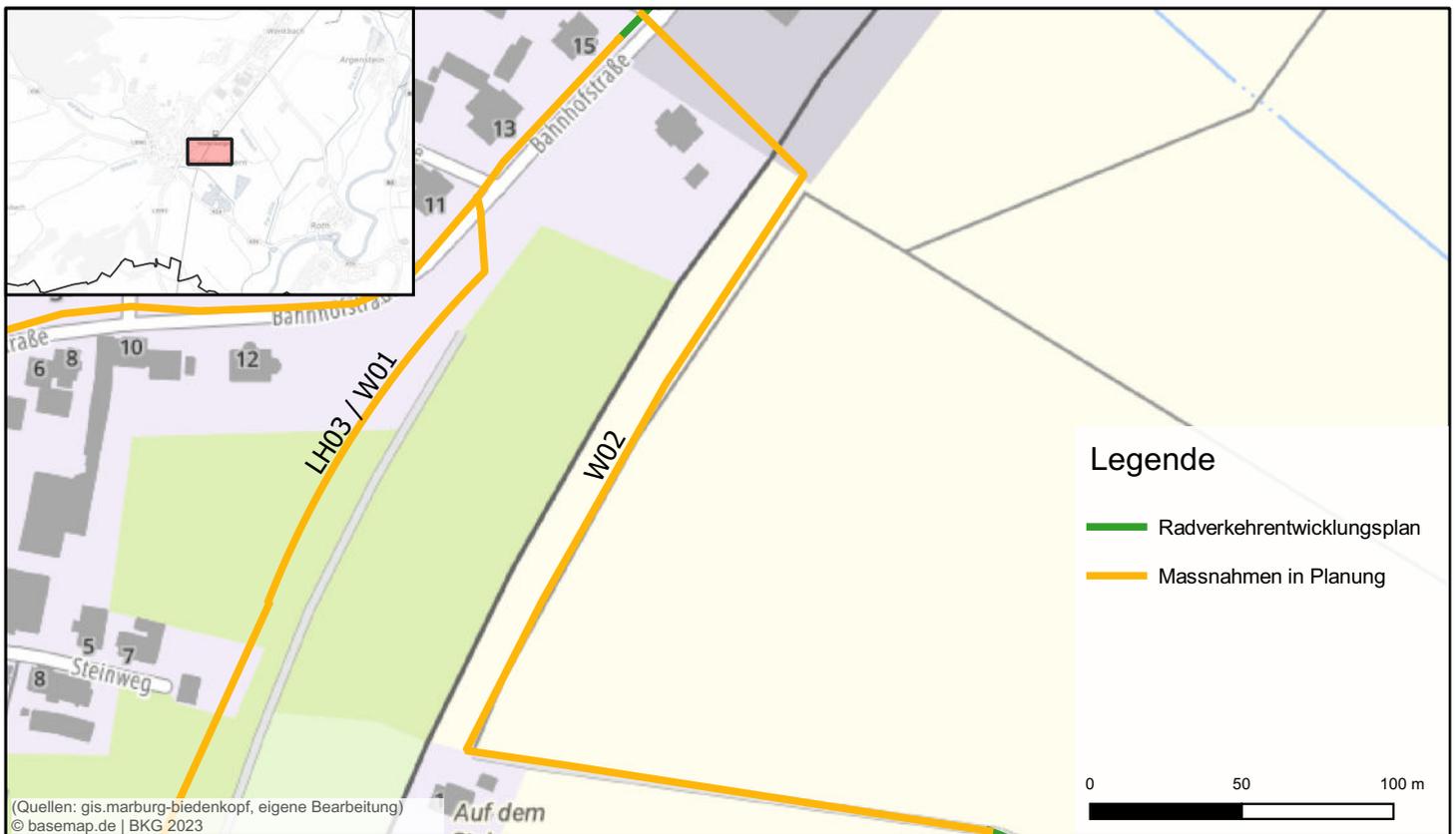
**Baulastträger:** Landkreis Marburg-Biedenkopf

**Ausbaulänge:** 276 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

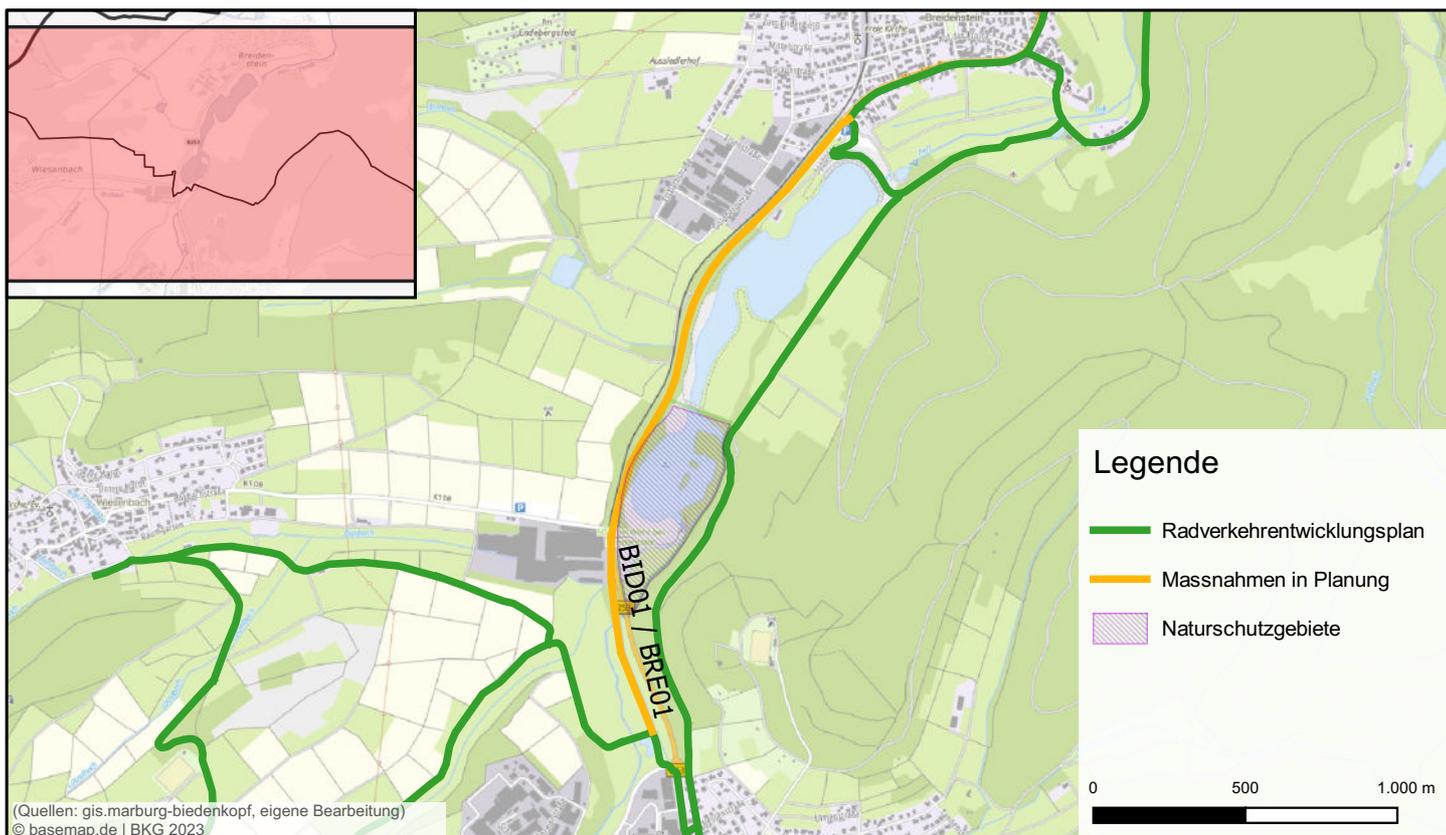
**Baulastträger:** Landkreis Marburg-Biedenkopf

**Ausbaulänge:** 460 m

**Beschreibung:** Am Bahnhof in Weimar-Niederwalgern plant die Deutsche Bahn (DB) die Einrichtung einer Verkehrsstation. Mit der Entwicklung der Verkehrsstation verbunden ist eine Unterführung bis an das hintere Gleis des Bahnhofes.

Östlich der Main-Weser-Bahnlinie wird die Radverkehrsverbindung im Anschluss an die geplante Bahnunterführung über bestehende landwirtschaftliche Wege von Niederwalgern nach Roth geführt. Um ausreichenden Komfort für die Radfahrenden zu gewährleisten, sollen diese Wege ausgebaut werden. Die Variantenuntersuchung für den „Durchstich“ ist Teil der zweiten Sammelbeauftragung. Im September 2023 fand ein Treffen mit Vertreter\*innen der Kommune, der DB, zweier Planungsbüros und des Landkreises in Weimar statt. Als Alternative zum Durchstich unter den Bahngleisen wird die Querung der Main-Weser-Bahn auf bzw. an dem vorhandenen Brückenbauwerk (K59) gesehen. Als kurzfristig umsetzbare Maßnahme soll hier zunächst die Aufbringung einer Fahrrad-Piktogrammreihe mit begleitender Geschwindigkeitsreduzierung geprüft werden. Als mittel- bis langfristige Lösung wird ein Brückenanbau bzw. eine zusätzliche Radwegebrücke geprüft.

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



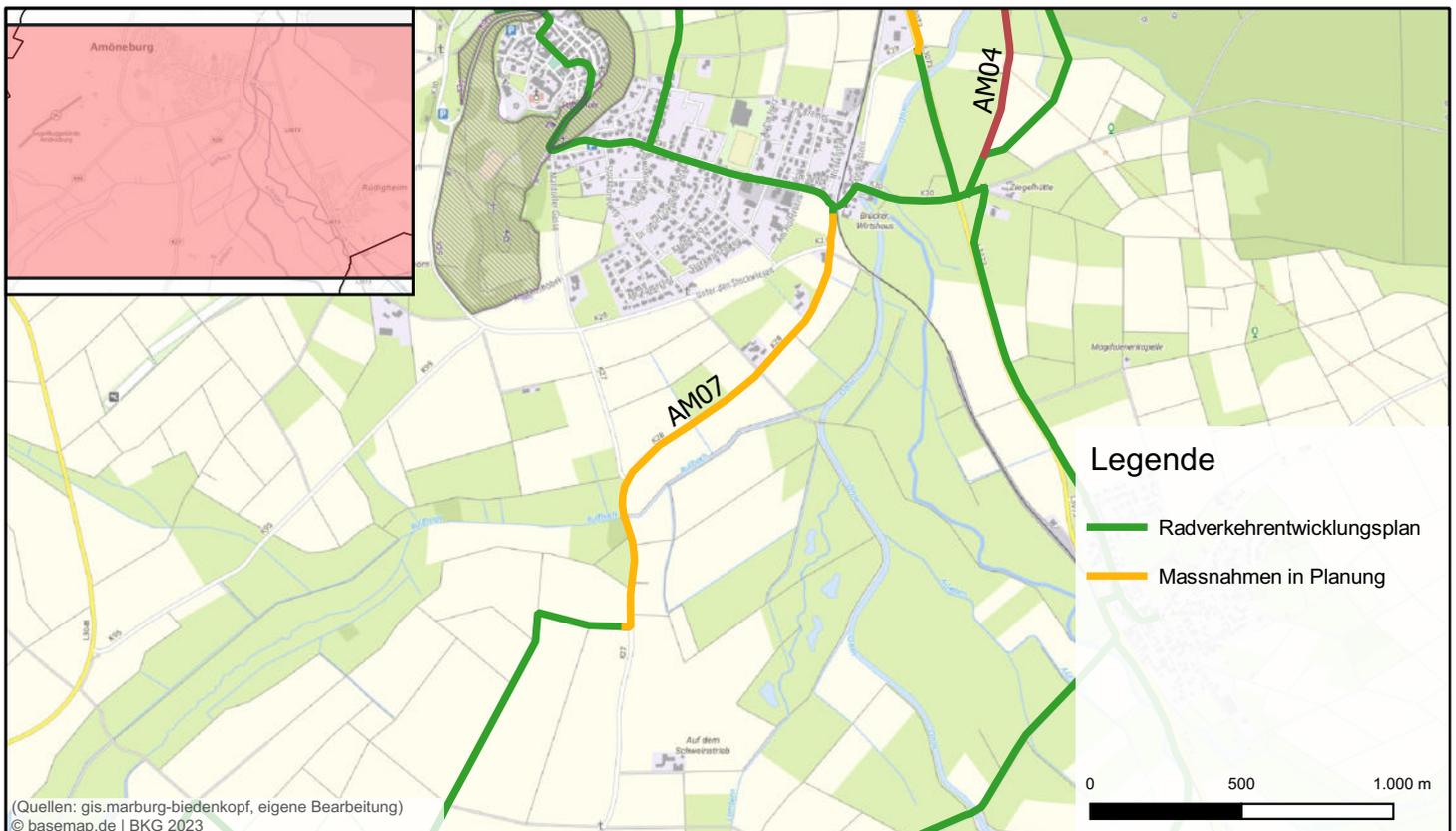
## Bau eines straßenbegleitenden Radweges zur B253

**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 ist für die Jahre 2024/25 eine Machbarkeitsstudie geplant.

# Amöneburg – Mardorf, K28/K27 (AM07)



## Bau eines straßenbegleitenden Radweges an K27 und K29 und Rückbau der K28 zum Rad- und Wirtschaftsweg

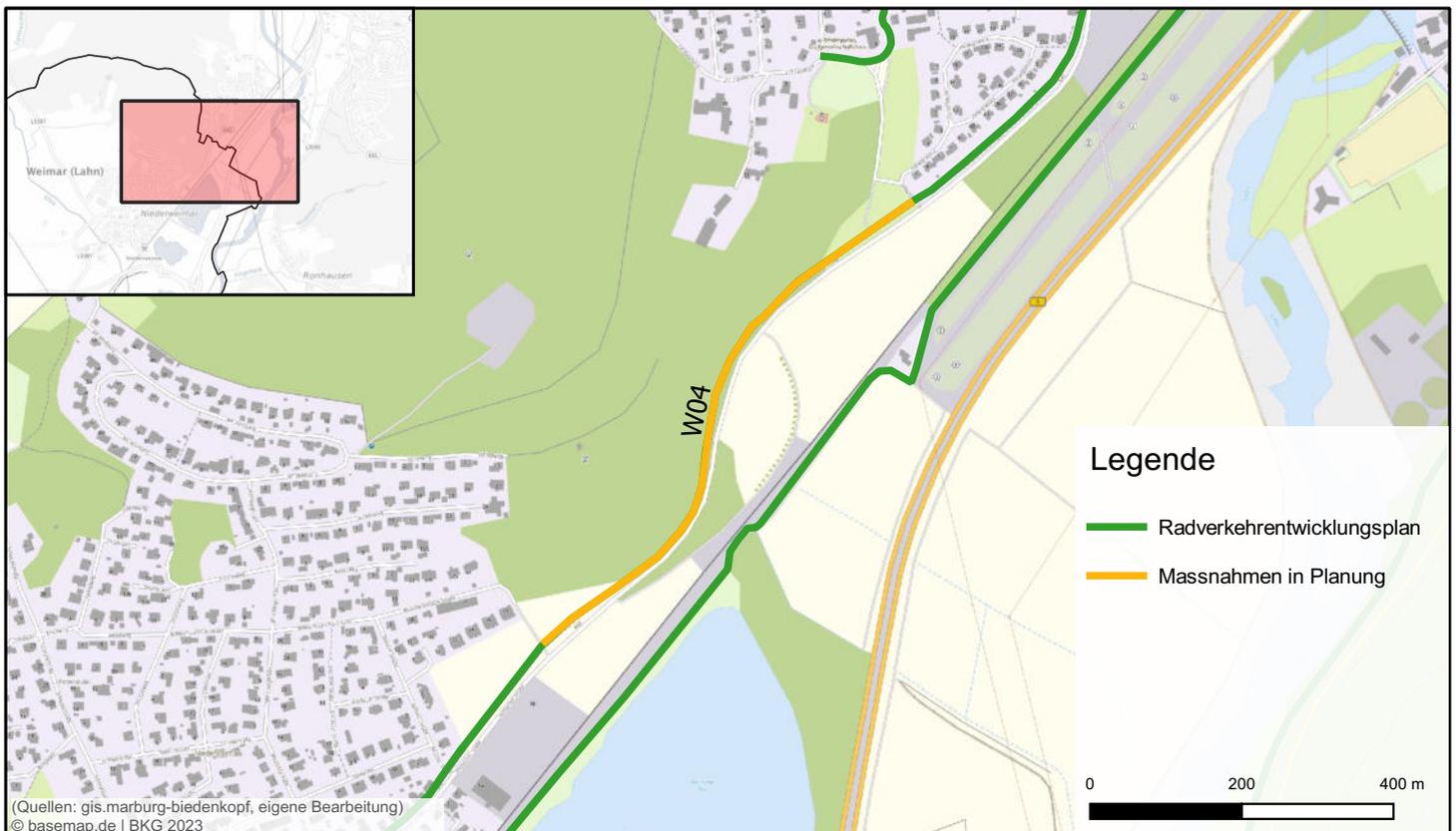
**Baulastträger:** Landkreis Marburg-Biedenkopf

**Ausbaulänge:** 1675 m

**Beschreibung:** Bei dem Projekt handelt es sich um die Schaffung einer autofreien Radverkehrsverbindung von Amöneburg-Mardorf und Amöneburg-Roßdorf zum Kernort der Stadt Amöneburg und darüber hinaus an das Netz der Hessischen Radfernwege (R6 bei der Ziegelhütte). Auch die regionale Freizeitradroute "Lange-Hessen-Radweg" (von Fronhausen nach Amöneburg) wird aktuell im Mischverkehr auf den Kreisstraßen geführt. Hier soll ein eigenständiges Angebot zur Entflechtung des Verkehrs führen.

Hier geht das Planungsbüro aufgrund der entsprechenden Abstimmungsbedarfe und Genehmigungsverfahren von einer längeren Bearbeitungszeit aus. Momentan werden noch unterschiedliche Varianten überprüft, um die endgültige Trassierung festlegen zu können. Eine der möglichen Varianten wäre eine Kombination aus einem straßenbegleitenden Radweg entlang der K27 und K29 sowie einer als Fahrradstraße umgewidmeten Kreisstrasse 28. 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.

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



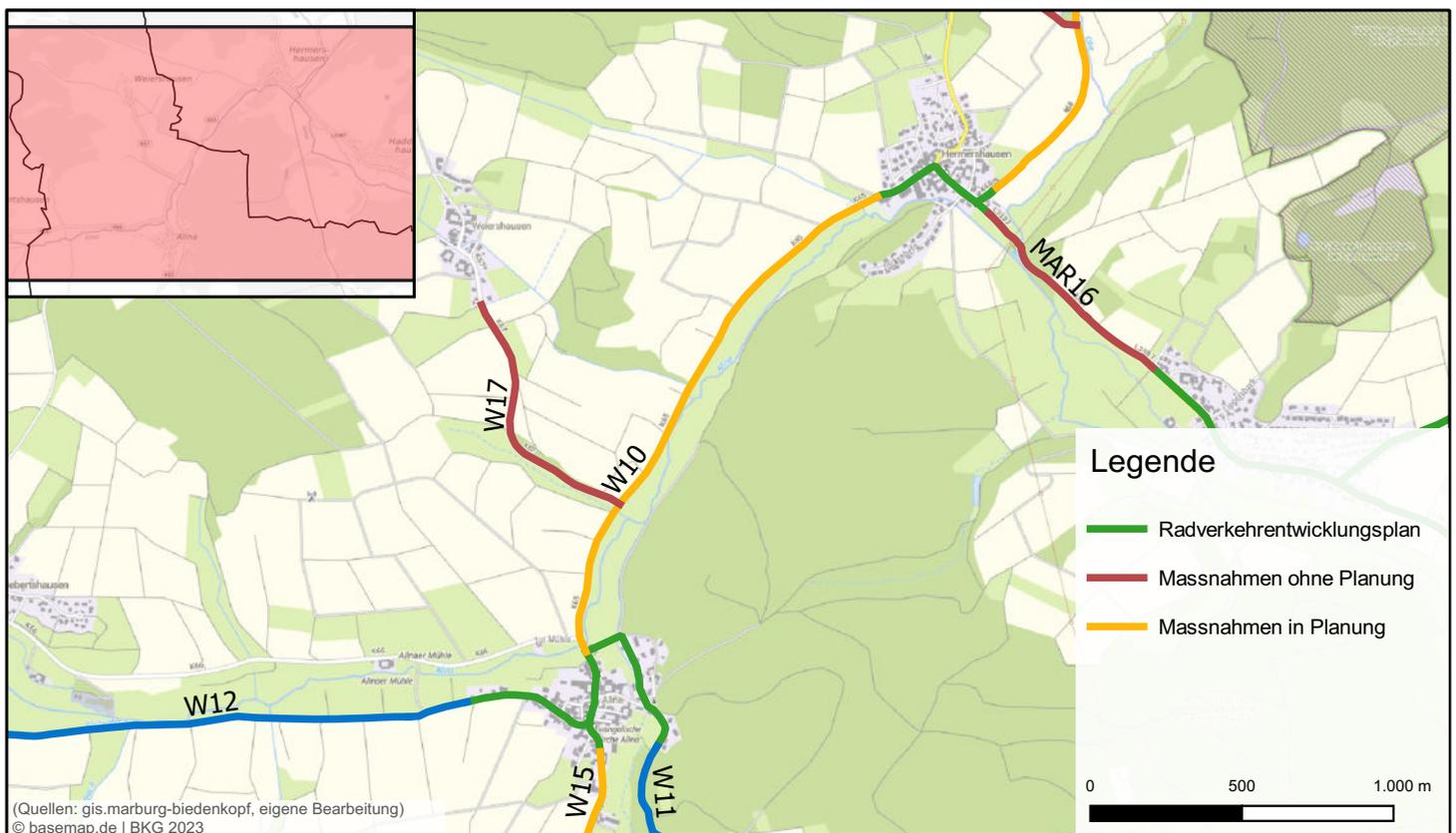
## Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr in den Ortslagen von Niederweimar und Gisselberg unter besonderer Berücksichtigung der Planung von Querungsstellen an den Ortsrändern

**Baulastträger:** Landkreis Marburg-Biedenkopf

**Ausbaulänge:** 1600 m

**Beschreibung:** Zwischen den Ortslagen von Gisselberg und Niederweimar befindet sich ein an der westlichen Seite der K42 gelegener abhängig straßenbegleitender Radweg. Dieser Radweg endet an den Ortsrändern abrupt und ohne gesicherte Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr. Hierzu soll eine Planung entwickelt werden. 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. Ein Ortstermin mit Vertreter\*innen der Stadt, des Landkreises und Behindertenvertretern fand im September 2024 statt. Die Ergebnisse dieses Treffens wurden in die Planung eingearbeitet und damit die Ausführungsplanung abgeschlossen. Im ersten Quartal 2025 soll das Baurecht erlangt werden und im Anschluss die Ausschreibung der Bauleistungen starten. Der Bau soll im Sommer 2025 begonnen werden und wird voraussichtlich 2 bis 3 Monate dauern.

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



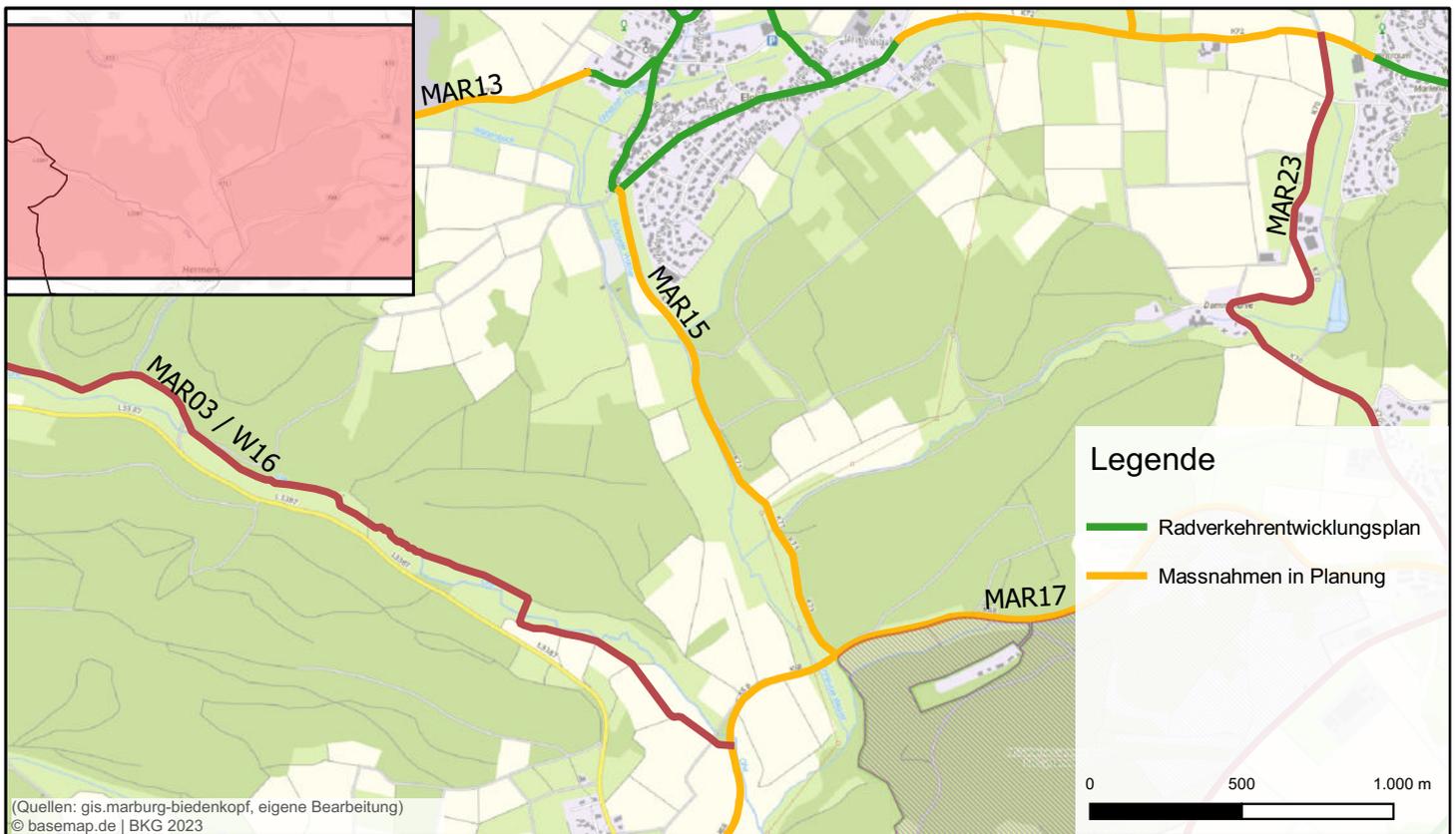
## Bau eines Radweges parallel zur K65 von Weimar-Allna nach Marburg-Hermershausen

**Baulastträger:** Landkreis Marburg-Biedenkopf

**Ausbaulänge:** 2200 m

**Beschreibung:** Bei diesem Projekt handelt es sich um die Planung einer Radverkehrsverbindung zwischen Weimar-Allna und Marburg-Hermershausen. Gemeinsam mit anderen Maßnahmen des RVEP kommt der Verbindung eine Zubringerfunktion zu, für das Erreichen des Arbeitsplatzstandortes Görzhäuser und darüber hinaus des Oberzentrums Marburg aus dem Allna- und Salzbödetal. Die Voruntersuchungen wurden abgeschlossen. Durch eine Optimierung der Planung konnte die Flächeninanspruchnahme minimiert werden. Es wurden drei Varianten geprüft und die Trasse westlich der K65 als Vorzugsvariante identifiziert. Bei einer Informationsveranstaltung wurden die Pläne Anlieger\*innen erörtert. Der nötige Grunderwerb gestaltet sich zur Zeit schwierig und könnte zu Verzögerungen in der Planungsphase führen. Die Vermessung wurde durchgeführt und die benötigte ökologische Bestandsaufnahme im Frühjahr 2024 begonnen. Diese wird im Frühjahr 2025 abgeschlossen sein. Die Ergebnisse werden in die Planung eingearbeitet. Die TÖB-Beteiligung ist für das erste Quartal 2025 geplant.

# Marburg-Hermershausen – Marburg-Einhausen, K68/K71 (MAR15)



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

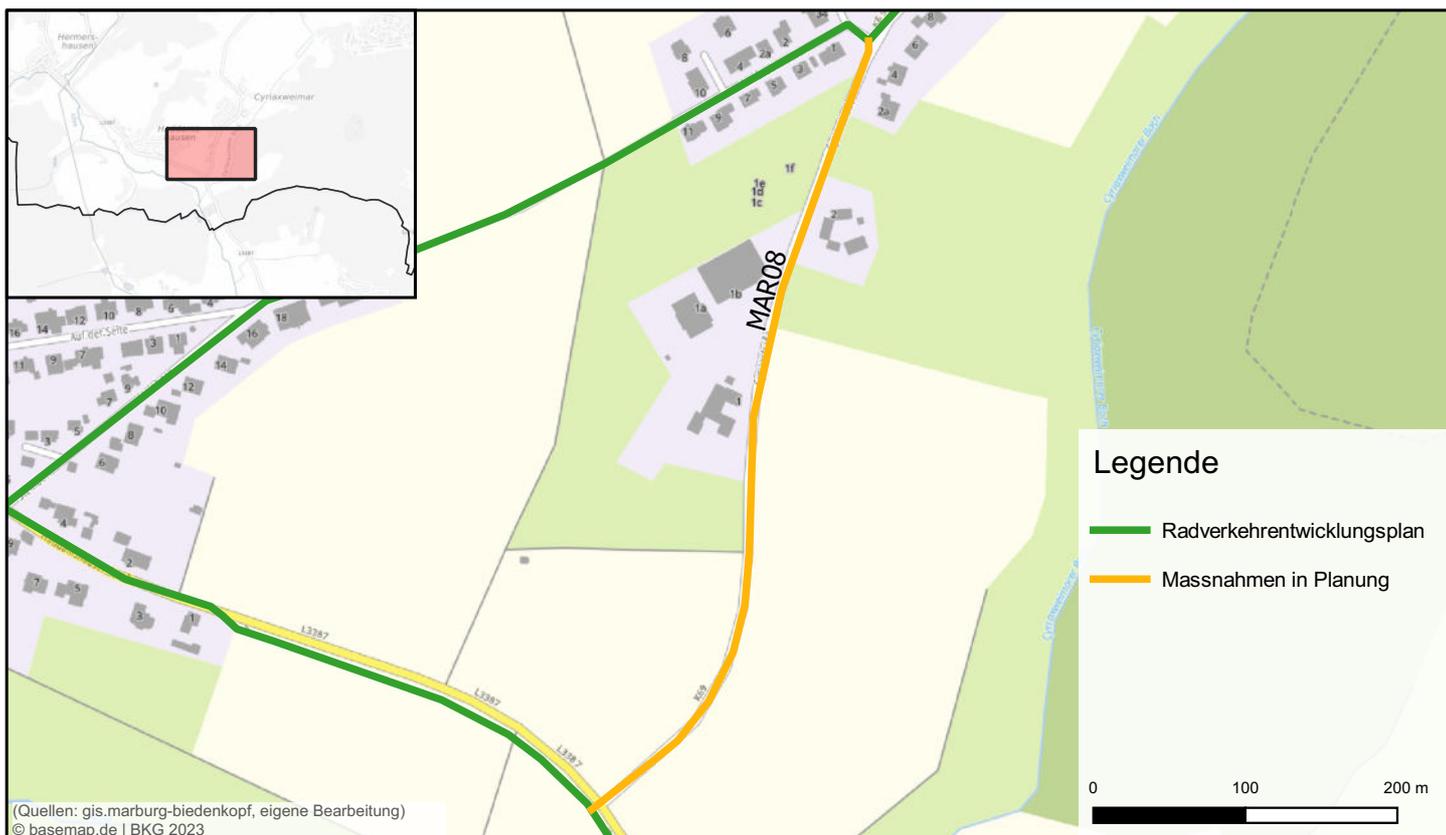
**Baulastträger:** Landkreis Marburg-Biedenkopf

**Ausbaulänge:** 2000 m

**Beschreibung:** Bei der Maßnahme handelt es sich um die Entwicklung eines Radverkehrsangebotes parallel zu der K71 zwischen Hermershausen und Einhausen. Für die Einwohner\*innen des Allnatales und auch des Salzbödetales wird die Verbindung einen Teil einer Zubringerstrecke nach Marburg und zum Gewerbestandort Görzhausen bilden. Die Maßnahme entflieht die Verkehrsarten auf der K68 und der K71 und erhöht die Sicherheit für den Radverkehr zwischen den Ortsteilen.

Im Bereich der möglichen Trassen befinden sich Überschwemmungsgebiete, Naturschutzgebiete sowie Flora- und Fauna-Habitate. Die verschiedenen Varianten wurden im Dezember 2024 der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Marburg vorgestellt und besprochen. Als Vorzugsvariante hat sich eine Kombination aus einem straßenbegleitenden Radweg zur K68 und der Weiterführung über einen Wirtschaftsweg am Waldrand westlich der K71 herausgestellt. Zudem soll der straßenbegleitende Radweg bis hin zum Knotenpunkt K68/K71 weitergeführt werden und damit den Anschluss an die ebenfalls in Planung befindliche Maßnahme MAR17 schaffen.

# 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 kann die Anbindung des Stadtteils an den die Landesstraße begleitenden Radweg und damit an das regionale Radroutennetz erfolgen.

An diesem für den Bau eines Radweges vorgesehenen 560 m langen Abschnitt der K69 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 - die sich in einer maximalen Distanz von 2,2 km befinden - genutzt. Bisher sind die Einrichtungen durch kein Radverkehrsangebot erschlossen. Die Vorzugsvariante verläuft östlich der Kreisstraße und beinhaltet auch eine bauliche Querungshilfe auf der Landesstraße, welche im Zuge der Umsetzung aufgeweitet werden muss.

Diese Planung befindet sich momentan in der Voruntersuchung.

# Marburg-Einhausen – Marburg-Wehrshausen, Radweg zur K72 (MAR22)



## Bau eines Radweges parallel zur K72 von Marburg-Einhausen nach Marburg-Wehrshausen

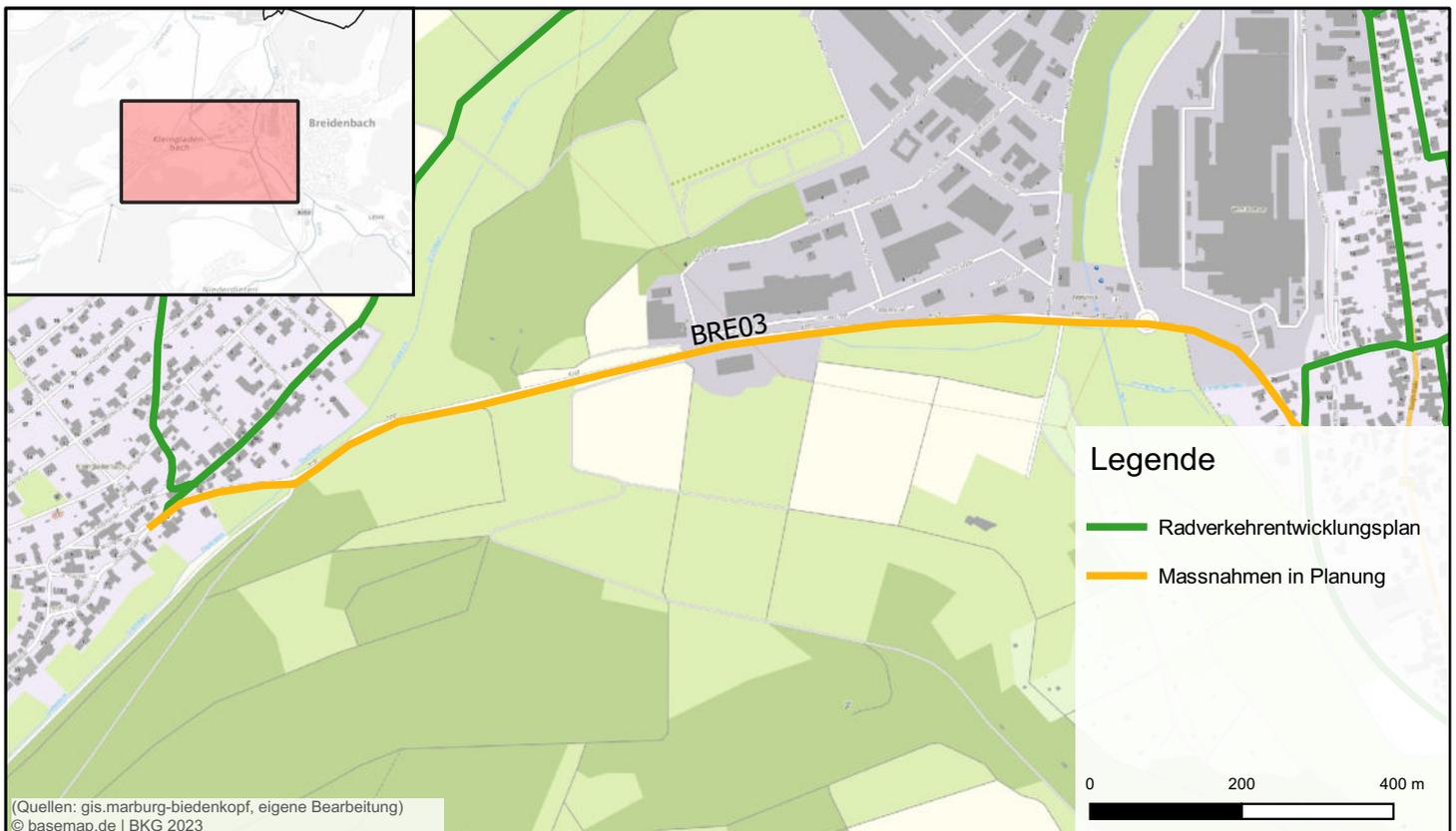
**Baulastträger:** Landkreis Marburg-Biedenkopf

**Ausbaulänge:** 1845 m

**Beschreibung:** Bei dem Projekt handelt es sich um die Planung einer Radverkehrsverbindung parallel zur K72 zwischen Marburg-Einhausen und Marburg-Wehrshausen. Die Verbindung schafft ein Radverkehrsangebot zwischen den beiden Stadtteilen der Stadt Marburg. Für die Einwohner\*innen der westlichen Stadtteile der Stadt Marburg wird die Verbindung Teil einer Zubringerstrecke in die Kernstadt bilden. Die Maßnahme entflieht die Verkehrsarten auf der K72 und erhöht den Fahrradpendler\*innenanteil von den westlichen Stadtteilen in die Innenstadt.

Die Planung befindet sich momentan in der Voruntersuchung. In dieser wird eine, teilweise über Wirtschaftswege nördlich der Kreisstraße, geführte Radverbindung, geprüft. Die Vermessung wurde durchgeführt und die ingenieurökologischen Leistungen wurden Ende 2023 ausgeschrieben und vergeben. Die ökologische Bestandsaufnahme begann im März 2024 und wird im Frühjahr 2025 abgeschlossen sein. Die TÖB-Beteiligung ist für das erste Quartal 2025 geplant.

# Breidenbach – Breidenbach-Kleingladenbach, K107 (BRE03)



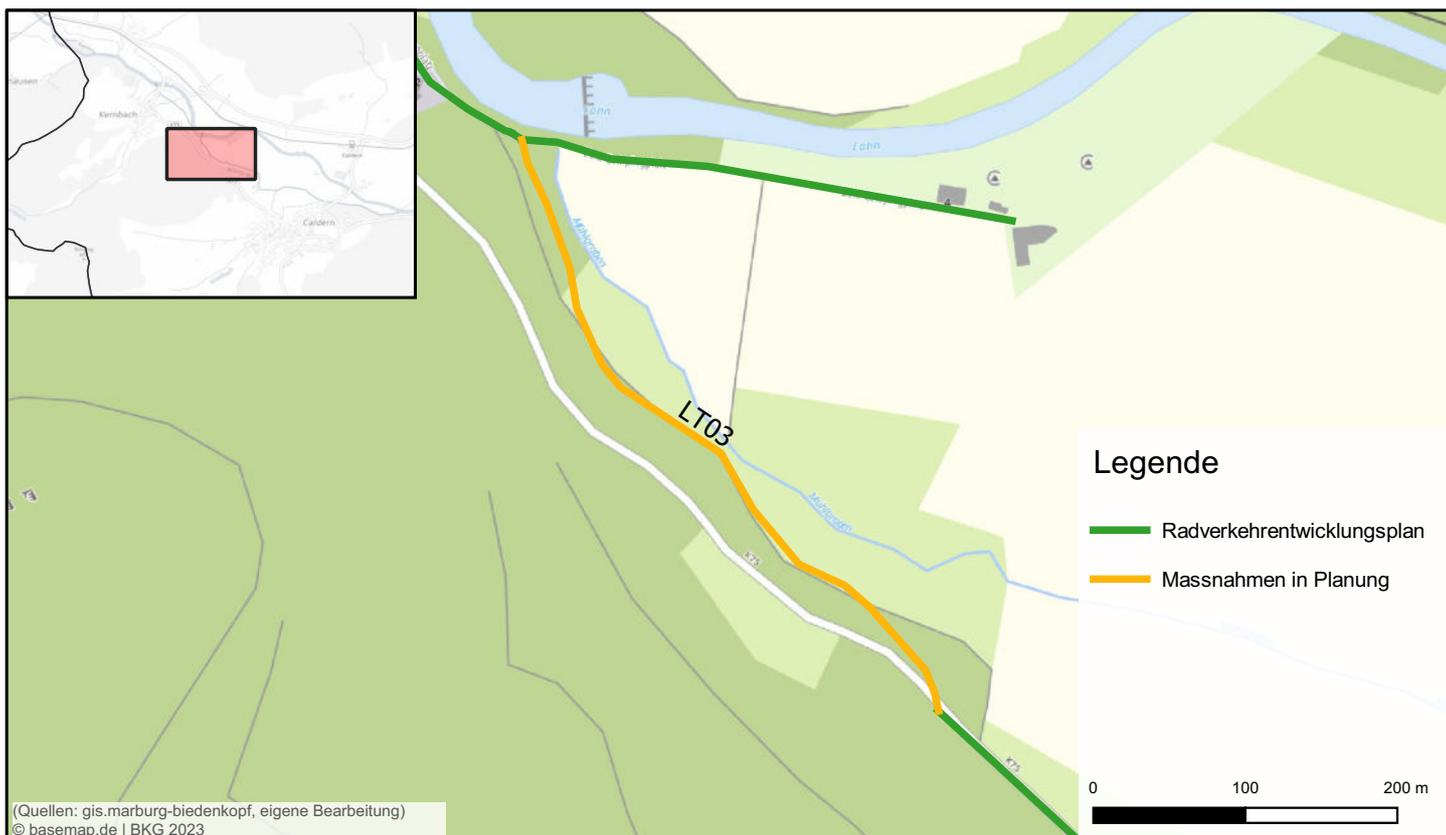
## Bau eines Radweges parallel zur K107 von Breidenbach-Kleingladenbach nach Breidenbach

**Baulastträger:** Landkreis Marburg-Biedenkopf

**Ausbaulänge:** 1630 m

**Beschreibung:** Geplant wird eine Radverbindung zwischen Kleingladenbach und Breidenbach. Durch das Angebot können Einwohner\*innen die kurze Distanz in den Kernort mit seiner Infrastruktur, den Arbeitsplätzen und der Schule sicher zurücklegen. Darüber hinaus bindet die geplante Verbindung Kleingladenbach an das überregionale Radverkehrsnetz an. Bei einem gemeinsamen Termin mit Vertreter\*innen der Kommune, verschiedener Behörden und des Landkreises wurden die Ergebnisse der Voruntersuchungen von dem beauftragten Planungsbüro vorgestellt und die nördliche Variante entlang der K107 als Vorzugstrasse identifiziert. Die Planung der Ortsumgehung Breidenbach befindet sich derzeit in der Planfeststellung. Der Geltungsbereich des Planfeststellungsverfahrens umfasst auch Flächen, welche für die Radwegeplanung relevant sind. Diese Bereiche unterliegen zur Zeit einer Veränderungssperre. Um angesichts dieser Tatsache im Radwegebau trotzdem tätig werden zu können, ist es geplant, die Strecke in zwei Bauabschnitte zu unterteilen. Der 1.BA, außerhalb des vom Planfeststellungsverfahrens betroffenen Fläche, 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.

# 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. Der auszubauende Abschnitt ist Teil des Lahntalradweges und verläuft entlang der K75 zwischen den Ortsteilen Caldern und Kernbach der Gemeinde Lahntal. Die Maßnahme soll ein alltagstaugliches Radverkehrsangebot zwischen den beiden Ortsteilen schaffen. Zudem ist der Lahnradweg von überregionaler touristischer Bedeutung. Der Auftrag für die Planung wurde Ende 2023 vergeben. Der Vorentwurf wurde im November 2024 abgeschlossen. Nach derzeitigem Stand ist die Umsetzung eines separaten Radweges entlang der K75 nicht genehmigungsfähig. Daher wird die Variante einer Fahrradstraße auf der K75 genauer geprüft. Die Maßnahme ist Teil der 3. Sammelbeauftragung.

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



## Prüfung einer alltagstauglichen Radroute

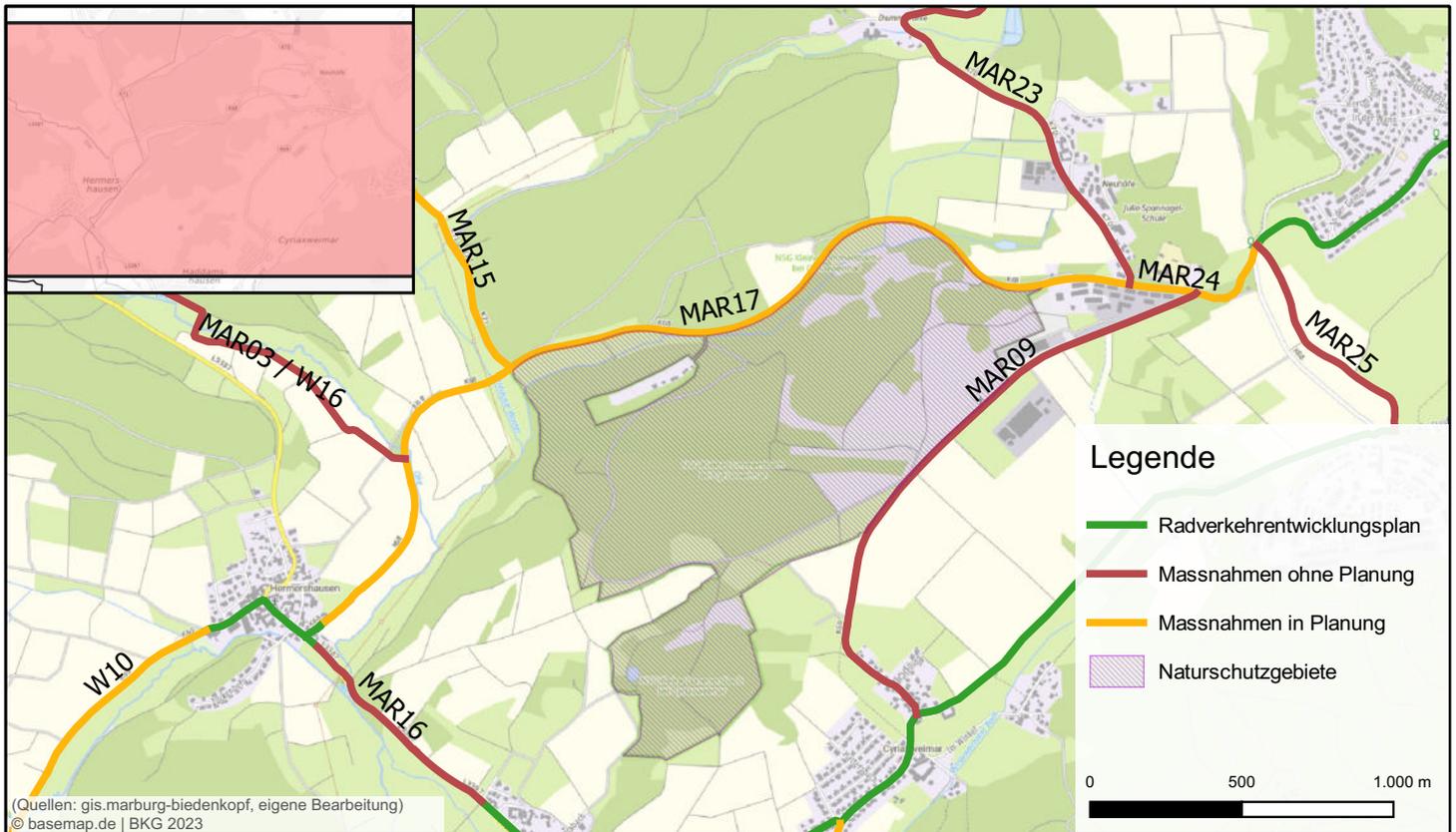
**Baulastträger:** Landkreis Marburg-Biedenkopf

**Ausbaulänge:** 2355 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. Von Burgholz findet der Radverkehr über Emsdorf Anbindung an das überregionale Radhauptnetz. Die Verbindung schafft 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 (KI10 / STA12). Die Maßnahme ist ein Teil der 3. Sammelbeauftragung. Der Auftrag für die Planung wurde Ende 2023 vergeben. Die Vorplanung ist abgeschlossen und eine Vorzugsvariante aus vorhandenen Wirtschaftswegen und einer südlich der Kreisstraße verlaufenden straßenbegleitenden Variante herausgearbeitet. Die Entwurfsplanung für die Vorzugsvariante ist in Arbeit.

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



## Schaffung eines Radweges entlang der K68

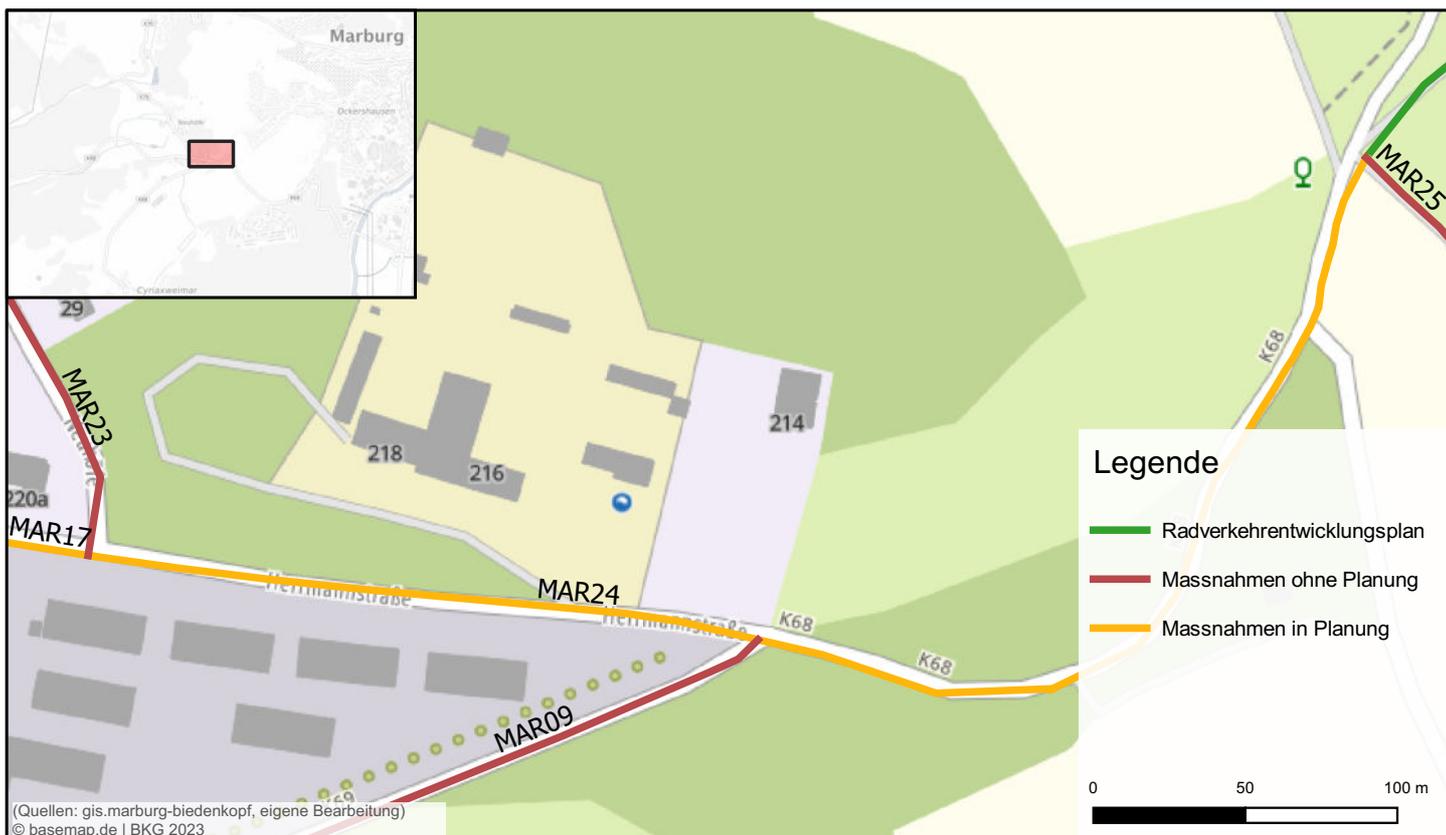
**Baulastträger:** Landkreis Marburg-Biedenkopf

**Ausbaulänge:** 3455 m

**Beschreibung:** Geplant ist hier ein straßenbegleitender Radweg. Dieser soll eine Verbindung zwischen dem Marburger Stadtteil Hermershausen zur Kernstadt Marburg herstellen. Die vorgesehene Verbindung schließt an die Maßnahme MAR24 des RVEP an, welche die westlichen Stadtteile mit der Kernstadt verbindet.

Bei der K68 handelt es sich zwar um eine recht breite Straße, allerdings fährt der Autoverkehr dadurch auch sehr schnell. Aufgrund des hohen Tempos sollte der Radweg nach Möglichkeit baulich von der Straße getrennt sein. Der Auftrag für die Planungsleistungen wurde Ende 2023 vergeben. Die Vorplanung ist mit dem Ergebnis der nördlichen Vorzugsvariante abgeschlossen und die Entwurfsplanung für diese Variante ist in Arbeit.

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



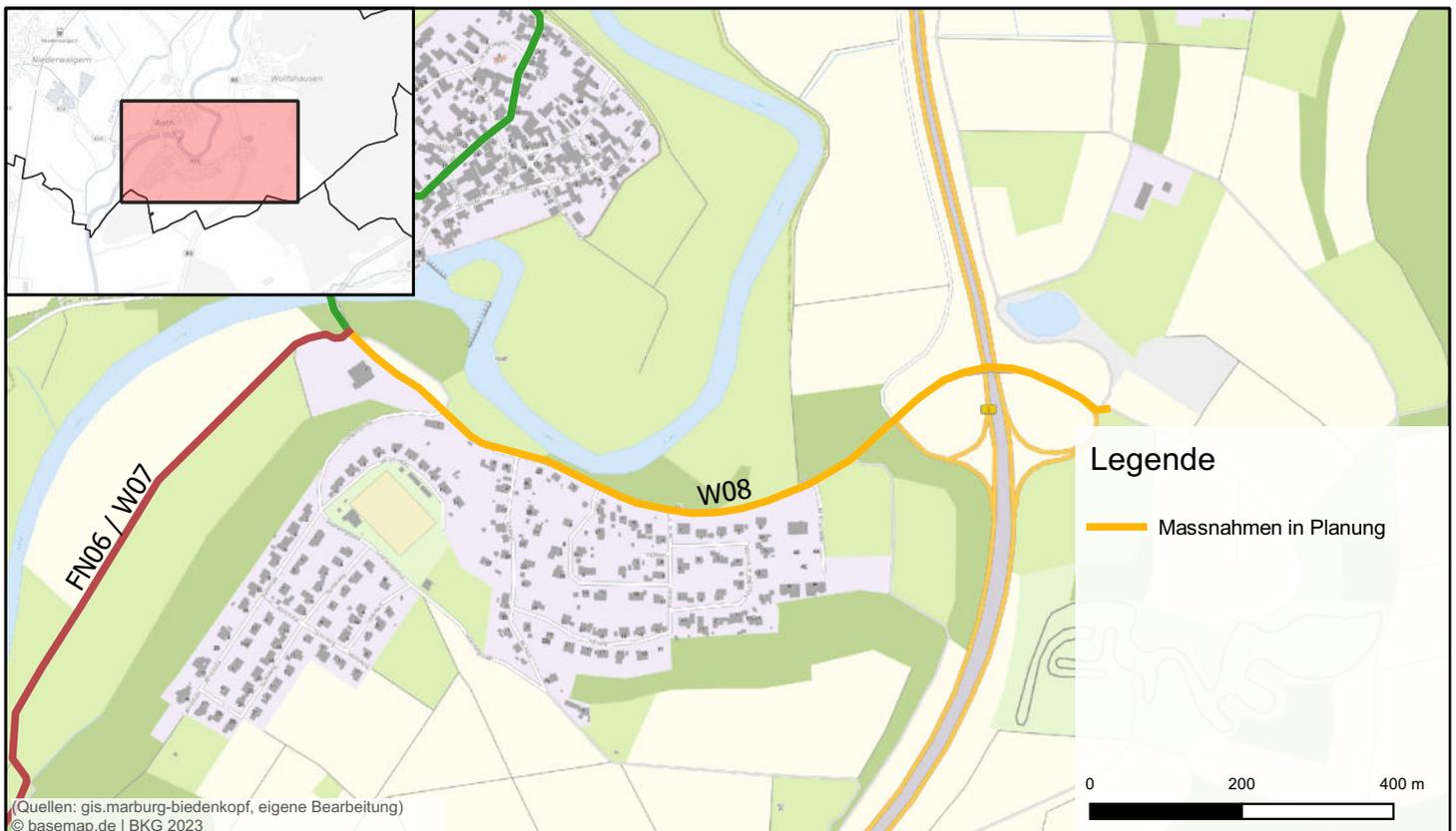
## Radweg entlang der K68

**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 und als Vorzugsvariante die nördlich der Kreisstraße 71 verlaufende Route ermittelt.

# Weimar-Roth – Weimar-Wolfshausen; K59 (W08)



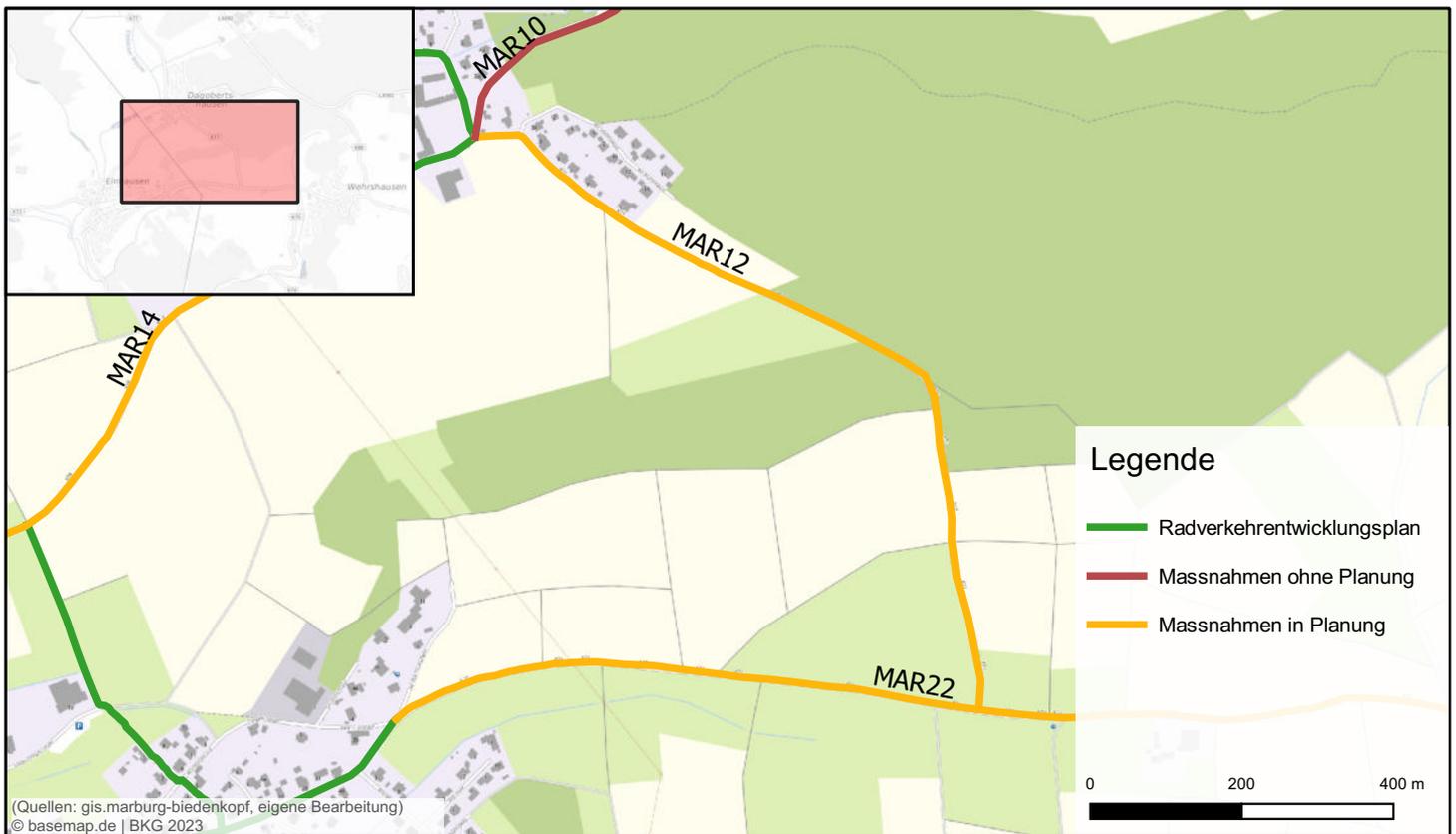
## Anschluss Wolfshausen an das Radwegenetz des Landkreises

**Baulastträger:** Landkreis Marburg-Biedenkopf

**Ausbaulänge:** 1130 m

**Beschreibung:** Diese Maßnahme sieht die Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung zwischen den Weimarer Ortsteilen Roth und Wolfshausen vor. Bisher ist Wolfshausen nicht an das Radwegenetz des Landkreises angeschlossen. Der Auftrag für diese Leistung wurde Ende 2023 vergeben. Zunächst ist Variantenuntersuchung beauftragt worden, welche eine geeignete Trassenführung für die weitere Planung ermitteln sollte. Bei dieser wurden 6 verschiedene Varianten untersucht. Drei dieser Varianten konnten frühzeitig durch die obere Wasserbehörde ausgeschlossen werden, da sie nicht genehmigungsfähig waren. Aus den drei verbliebenen Varianten wurde eine Vorzugsvariante ermittelt. Diese sieht eine Verbreiterung des vorhandenen Brückenbauwerks über die B3 vor und im weiteren Verlauf eine Führung des Radverkehrs über einen Wirtschaftsweg parallel zur Bundesstraße in nördliche Richtung bis nach Wolfshausen. Bei einem Treffen mit allen Beteiligten sollen die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie vorgestellt und das weitere Vorgehen besprochen werden. Diese Maßnahme ist Teil der 3. Sammelbeauftragung.

# Marburg-Dagobertshausen – K72 (MAR12)



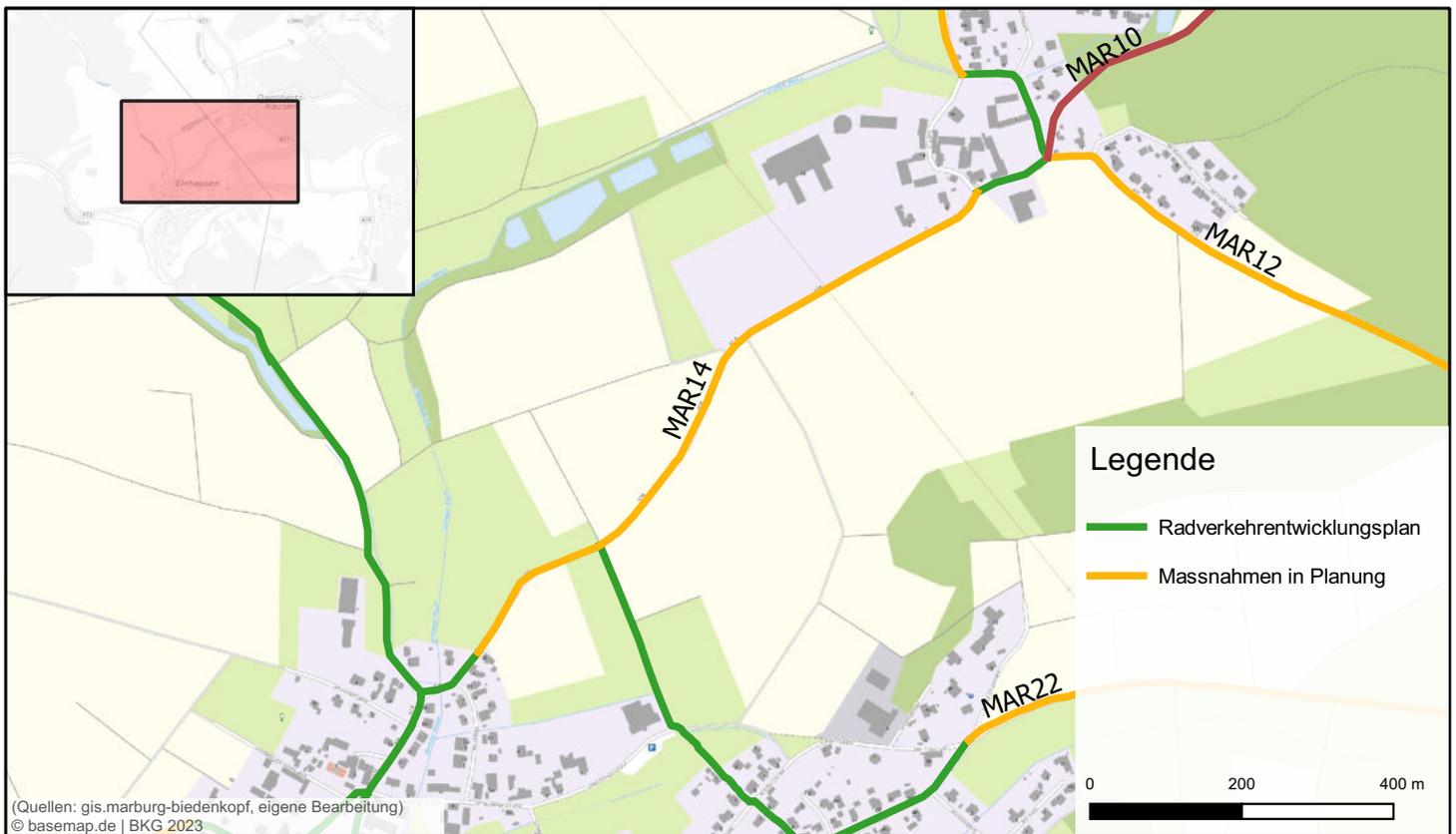
## Schaffung eines Radwegs entlang der K77 zur K72

**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. Die Maßnahme ist ein Teil der 4. Sammelbeauftragung und wurde im Hinblick auf mögliche Restriktionen verschiedenen Behörden vorgestellt. Da in diesem Bereich durch die Untere Naturschutzbehörde viel Amphibienbewegung beobachtet wurde, sollte die Anlage einer Amphibienquerung berücksichtigt werden. Der Förderantrag für den Planungsauftrag wurde im Herbst 2023 gestellt und im Juni 2024 bewilligt. Die Planungsleistung wurde Ende 2024 ausgeschrieben und wird voraussichtlich Anfang 2025 vergeben.

# Marburg-Einhausen – Marburg-Dagobertshausen (MAR14)



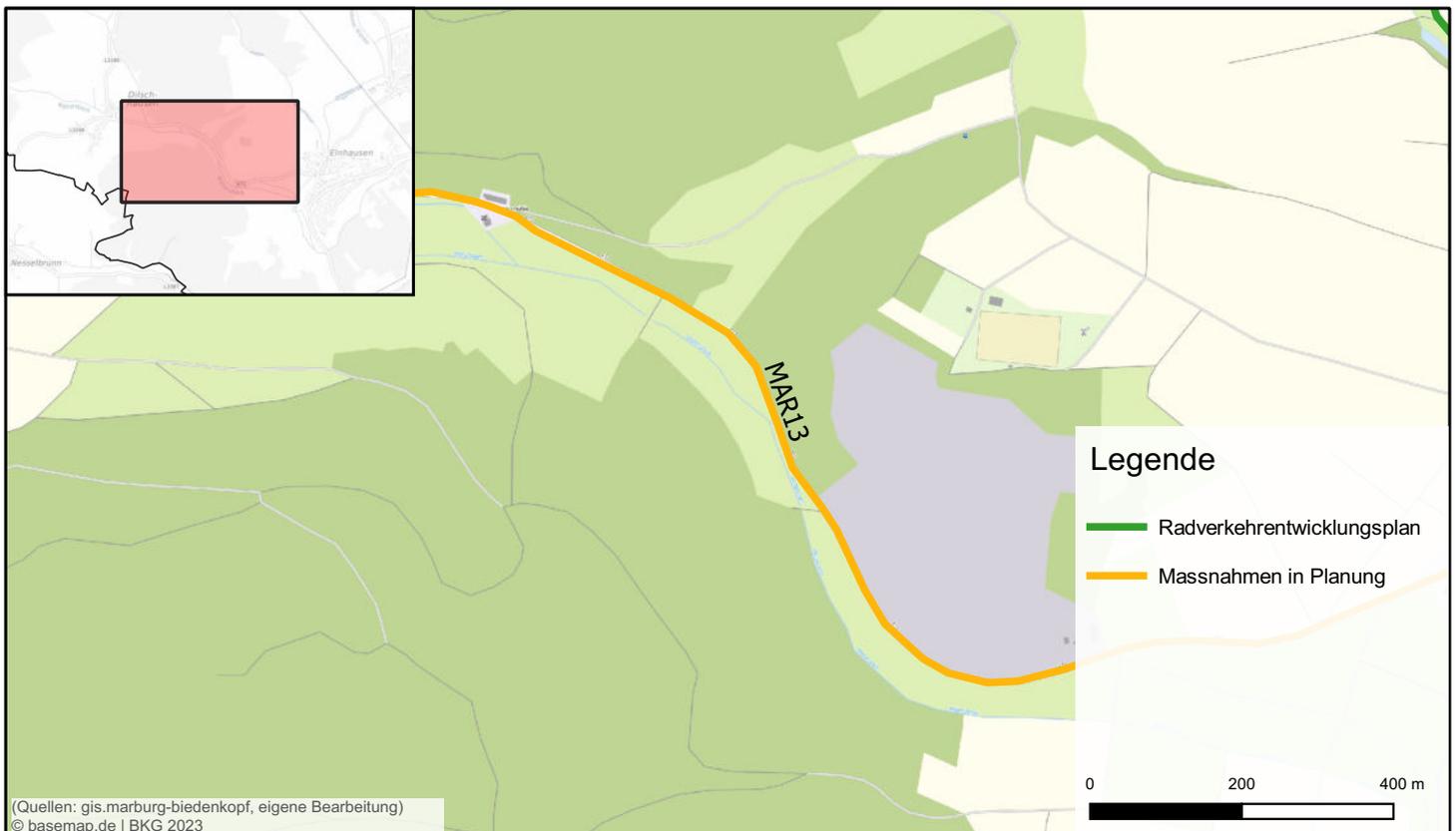
## Schaffung eines Radwegs entlang der K78

**Baulastträger:** Landkreis Marburg-Biedenkopf

**Ausbaulänge:** 1135 m

**Beschreibung:** MAR14 soll eine sichere Radverbindung entlang der K78 zwischen Einhausen und Dagobertshausen schaffen. Über diese Verbindung wird in Dagobertshausen ein Anschluss an die L3092 sowie den Pharmastandort „Görzhausen“ hergestellt. Die Planungen für die Strecke entlang der K77 in Dagobertshausen (MAR11) sowie die Zwischenverbindung zur L3092 über einen vorhandenen Feldweg wurden bereits begonnen. Im oberen Teil der vorgesehenen Verbindung ist ein straßenbegleitender Weg vorhanden. Da dieser Weg nicht der durch Hessen Mobil geforderten Mindestbreite von 2,50 m entspricht, könnte hier die Verbreiterung des vorhandenen Weges angedacht werden. Bei einem gemeinsamen Termin im Dezember 2022 wurde die Maßnahme verschiedenen Behörden vorgestellt. Diese Maßnahme ist ein Teil der 4. Sammelbeauftragung. Der Förderantrag für die Planungsleistung wurde im Herbst 2023 gestellt und im Juni 2024 bewilligt. Die Planungsleistung wurde Ende 2024 ausgeschrieben und wird voraussichtlich Anfang 2025 vergeben.

# Marburg-Dilschhausen – Marburg-Einhausen (MAR13)



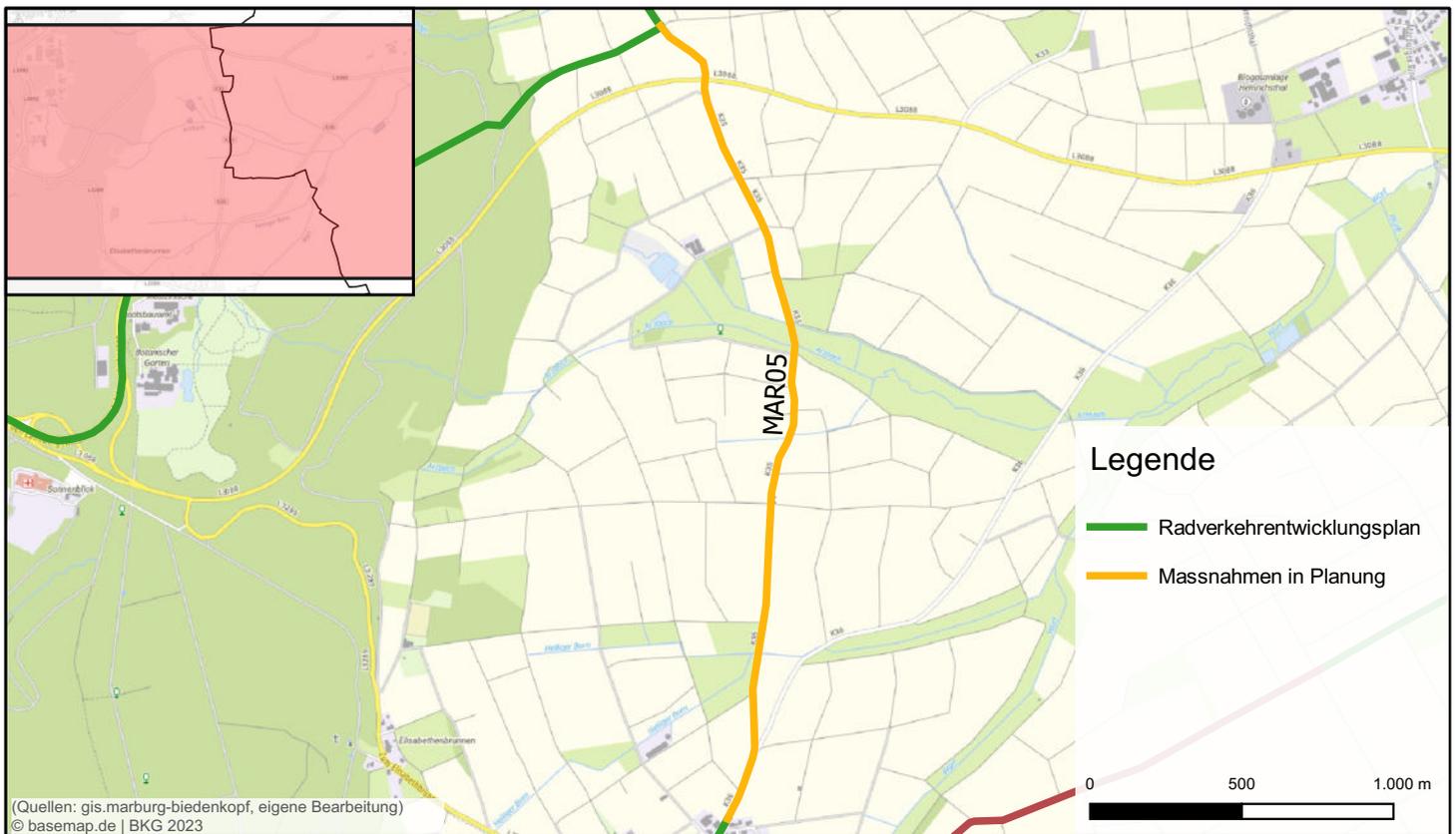
## Schaffung eines Radwegs entlang der K72

**Baulastträger:** Landkreis Marburg-Biedenkopf

**Ausbaulänge:** 2490 m

**Beschreibung:** MAR13 ist eine Maßnahme, welche die Ortschaften Dilschhausen und Einhausen verbindet und gleichzeitig, mit anderen in Planung befindlichen Maßnahmen, eine Achse bis nach Marburg bildet. Die Radverbindung soll entlang der K72 entstehen und ist Teil des 4. Maßnahmenpakets. Naturschutzrelevant hierbei sind das ausgewiesene Überschwemmungsgebiet des Wältersbachs und mehrere kleine Biotope entlang der vorgesehenen Trasse. Des Weiteren liegt die Verbindung in dem Fauna-Flora-Habitat „Lahnhänge zwischen Biedenkopf und Marburg“. Hier soll im Vorfeld zunächst durch ein Planungsbüro überprüft werden, welche Untersuchungen und Genehmigungen in welchem Umfang erforderlich werden. Insgesamt kann aufgrund der erschwerten Bedingungen von einer längeren Umsetzungsdauer ausgegangen werden. Die Maßnahme wurde bei einem gemeinsamen Termin verschiedenen Behörden vorgestellt und besprochen. Wegen der sehr anspruchsvollen Topographie und vielfältiger naturschutzrechtlicher sowie wasserschutzrechtlicher Bedenken, wird zunächst eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Die Planungsleistung wurde Ende 2024 ausgeschrieben und wird Anfang 2025 vergeben.

# Marburg-Schröck – Marburg-Bauerbach (MAR05)



## Straßenbegleitend zur K34 und K35, sichere Querung der L3088

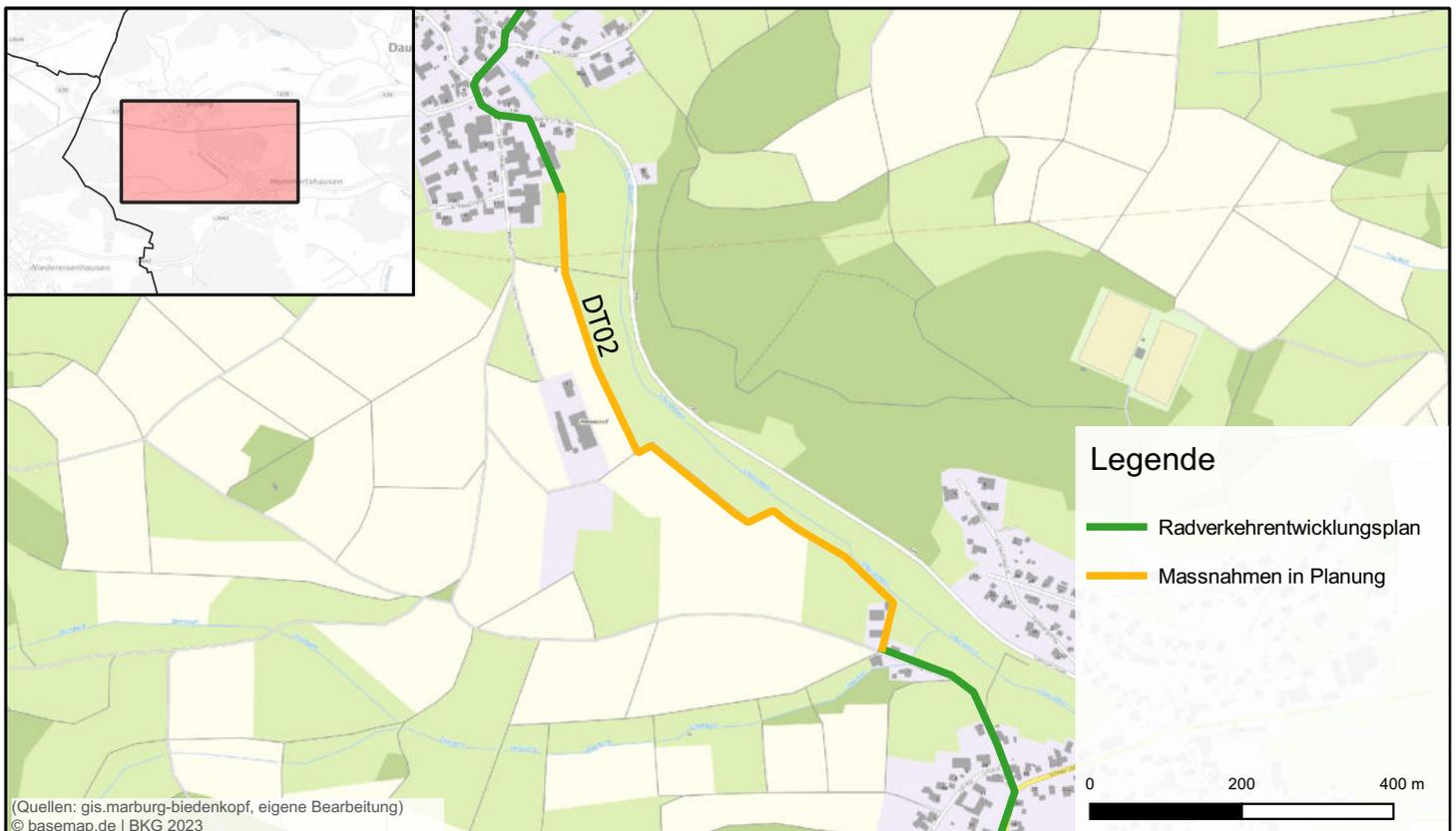
**Baulastträger:** Landkreis Marburg-Biedenkopf

**Ausbaulänge:** 2795 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 muss geklärt werden, ob ein westlich der Kreisstraße vorhandener Weg eine sinnvolle Alternative darstellt. Besondere Aufmerksamkeit muss bei dieser Verbindung auf die Querung der L3088 gelegt werden. Im Hinblick auf mögliche Restriktionen wurde diese Maßnahme bei einem gemeinsamen Termin verschiedenen Behörden vorgestellt. Der Förderantrag für den Planungsauftrag wurde im Herbst 2023 gestellt und 2024 bewilligt. Die Maßnahme ist Teil der 4. Sammelbeauftragung. Die Planungsleistungen wurden Ende 2024 ausgeschrieben und werden Anfang 2025 vergeben.



# Dautphetal-Silberg – Dautphetal-Hommertshausen (DT02)



## Schaffung eines Radweges am Schwindelbach bzw. K46

**Baulastträger:** Landkreis Marburg-Biedenkopf

**Ausbaulänge:** 845 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. Bei einem gemeinsamen Termin verschiedener Behörden wurde diese Maßnahme Ende Dezember 2022 erörtert. Zudem wurde im Dezember 2023 die Maßnahme mit Vertreter\*innen der Kommune vor Ort erläutert, um evtl. Hinweise an das ausführende Planungsbüro weitergeben zu können. Der Förderantrag für die Planungsleistung wurde im Herbst 2023 gestellt und im Sommer 2024 bewilligt. Die Planungsleistungen wurden im Anschluss ausgeschrieben und werden Anfang 2025 vergeben. Diese Maßnahme ist Teil der 4. Sammelbeauftragung.

# Weimar-Kehna – Weimar-Niederwalgern (W13)



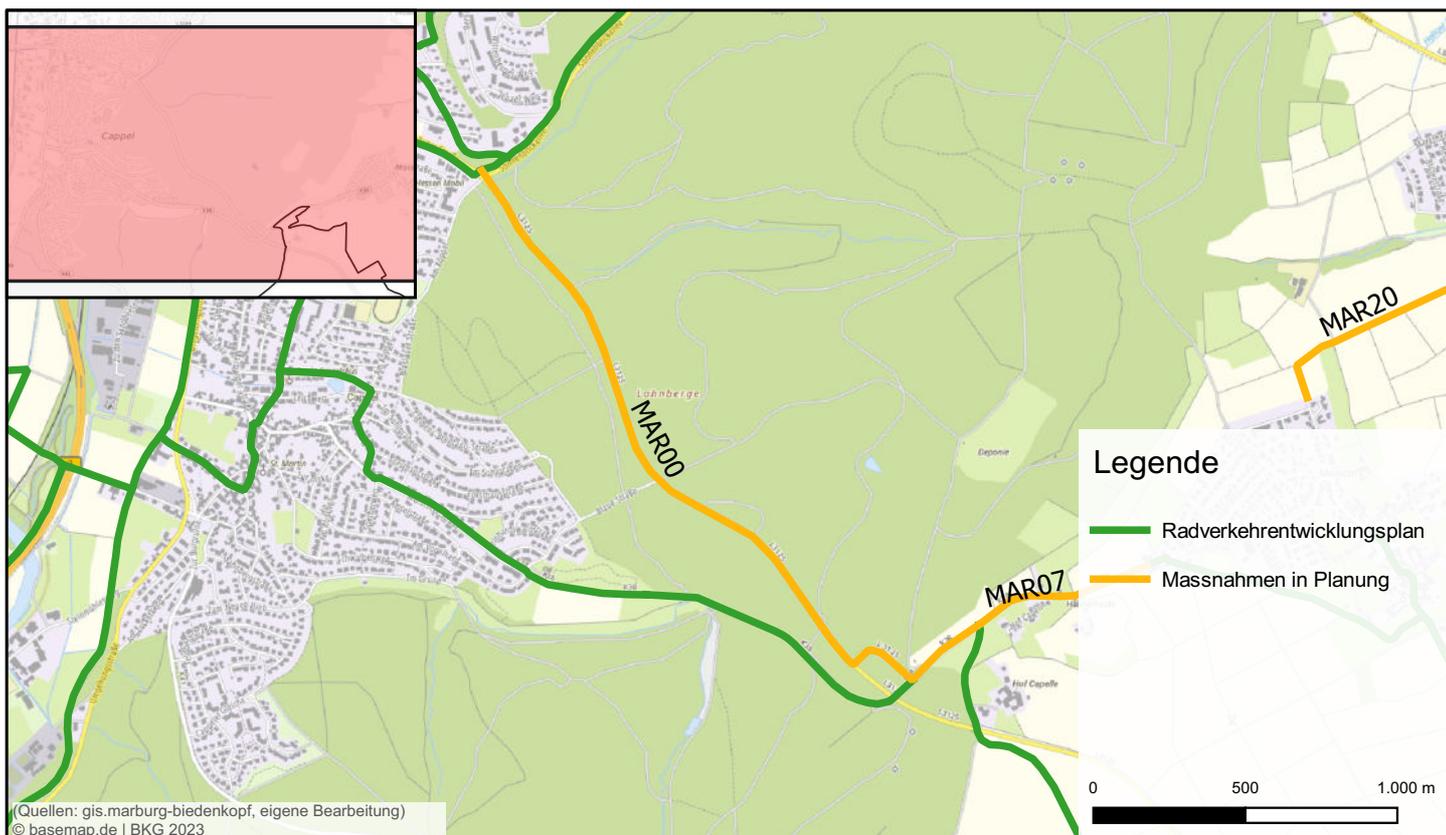
## Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung

**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 soll zunächst der Bestand geprüft werden, um zu entscheiden, 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 werden Anfang 2025 vergeben.

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



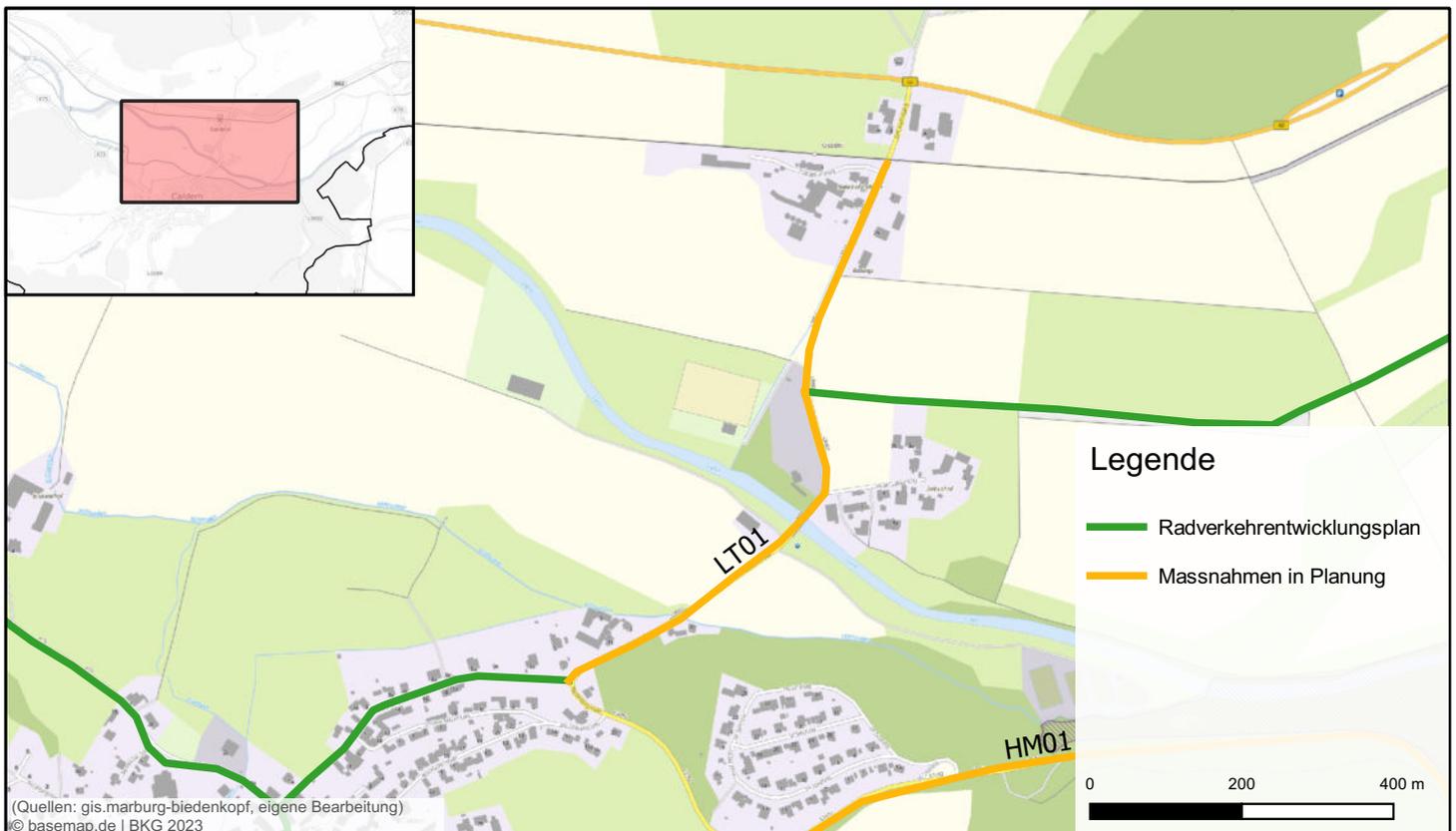
## Bau eines straßenbegleitenden Radweges

**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 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.

# Lahntal-Caldern, L3092 (LT01)



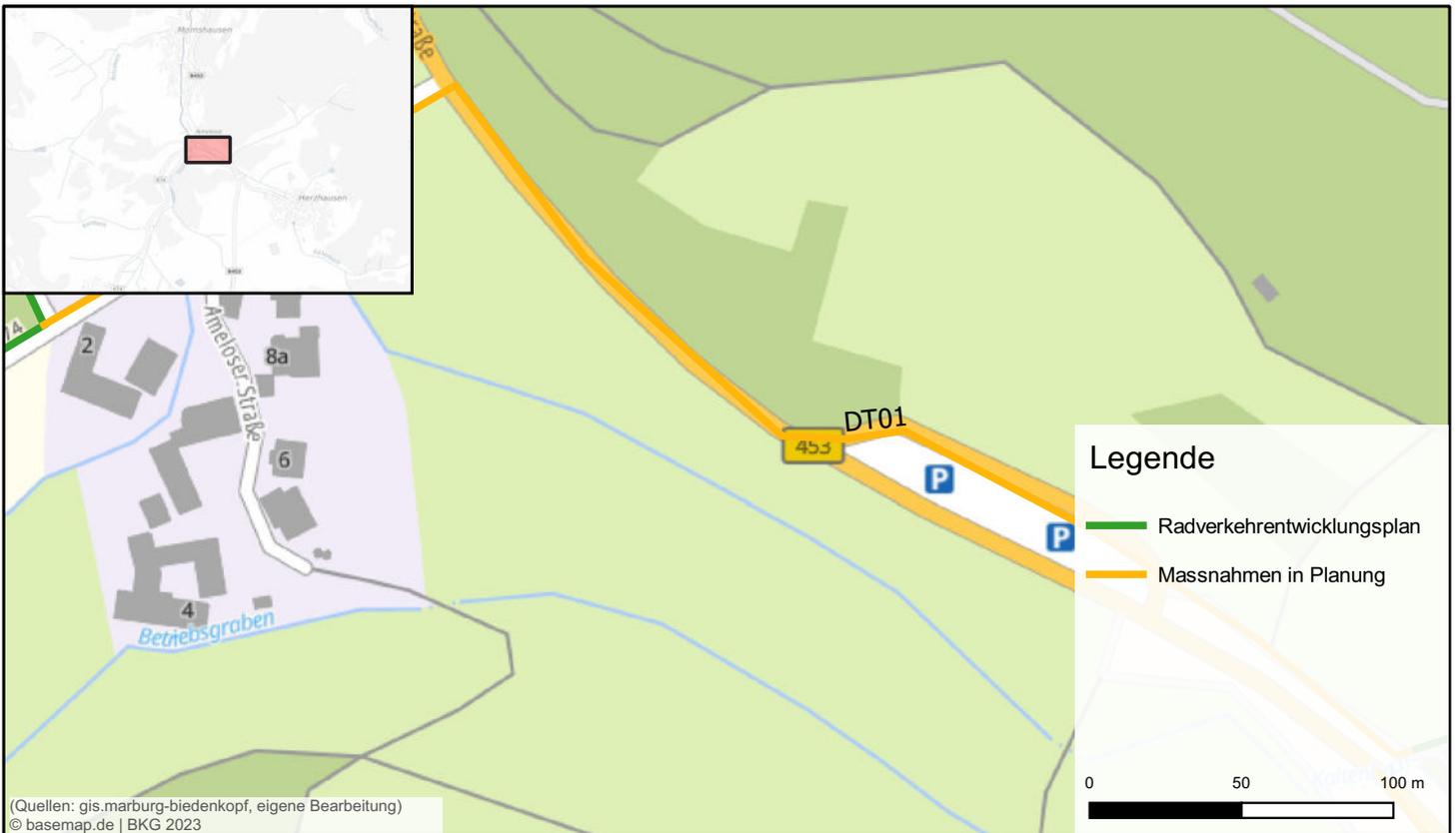
## Aufwertung des Lahnradweges durch den Bau eines straßenbegleitenden Radweges

**Baulastträger:** Lahntal / Land Hessen

**Ausbaulänge:** 1320 m

**Beschreibung:** Ein im RVEP des Landkreises mit Rang 9 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.

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



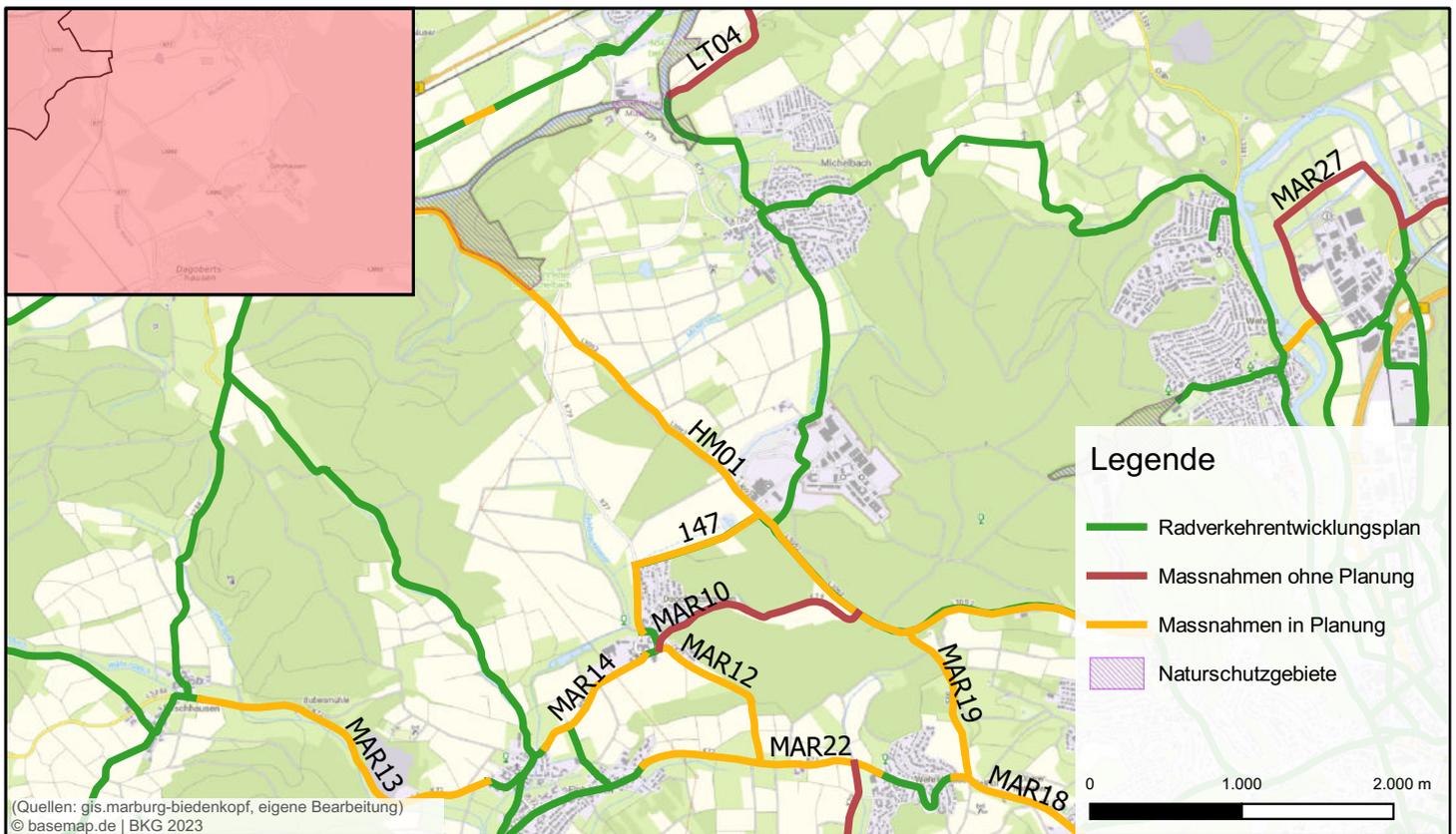
## Planung einer Radverkehrsverbindung zur B453 von Dautphetal-Herzhausen nach Dautphetal-Mornshausen

**Baulastträger:** Bundesrepublik Deutschland

**Ausbaulänge:** 890 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 wird 2025 abgeschlossen sein und das Baurecht im selben Jahr geschaffen werden.

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



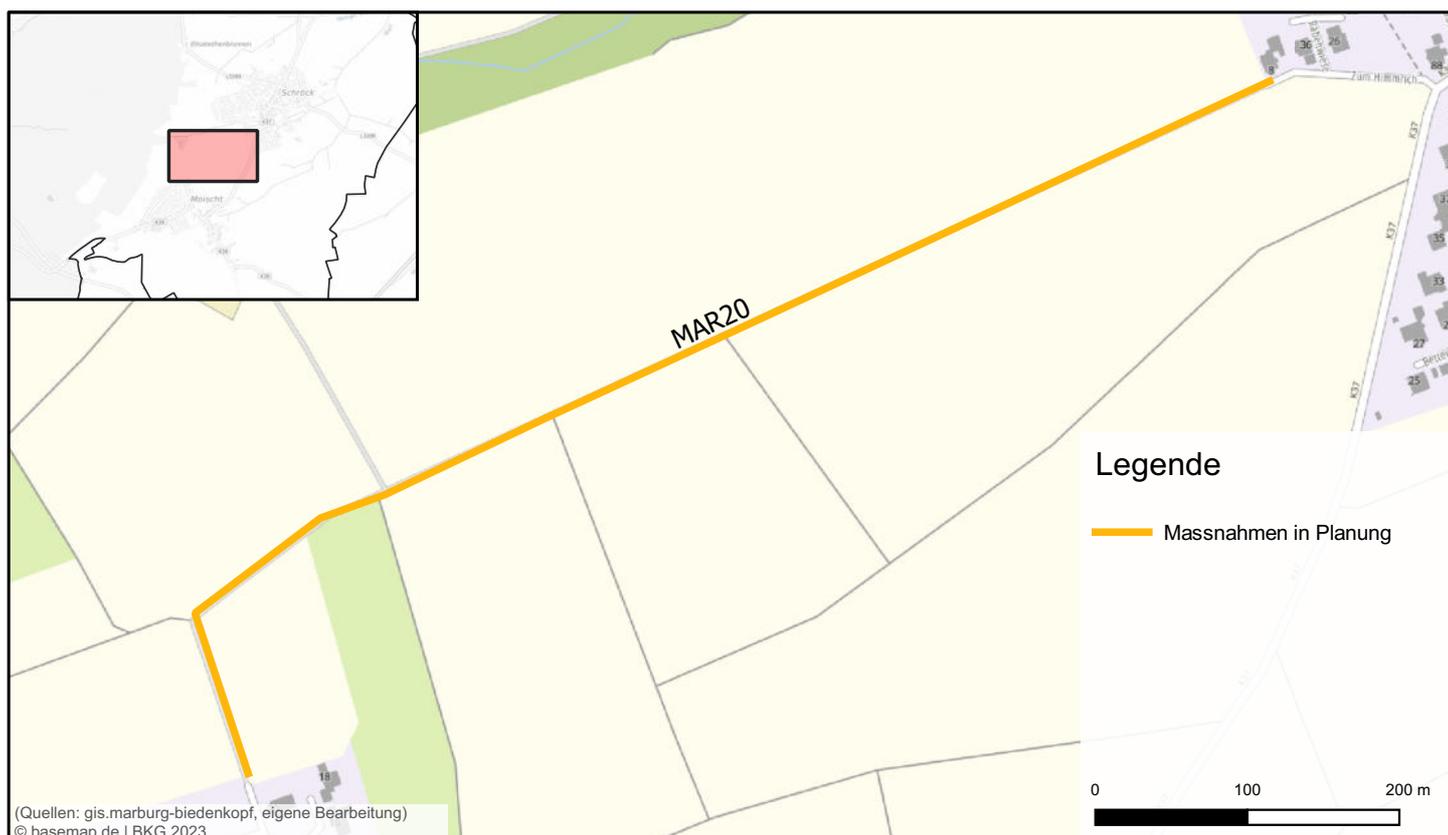
## Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der L3092 von Marbach nach Caldern

**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 Görzhäusen. 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 Görzhäusen 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.

# Marburg-Moischt - Marburg-Schröck K37 (MAR20)



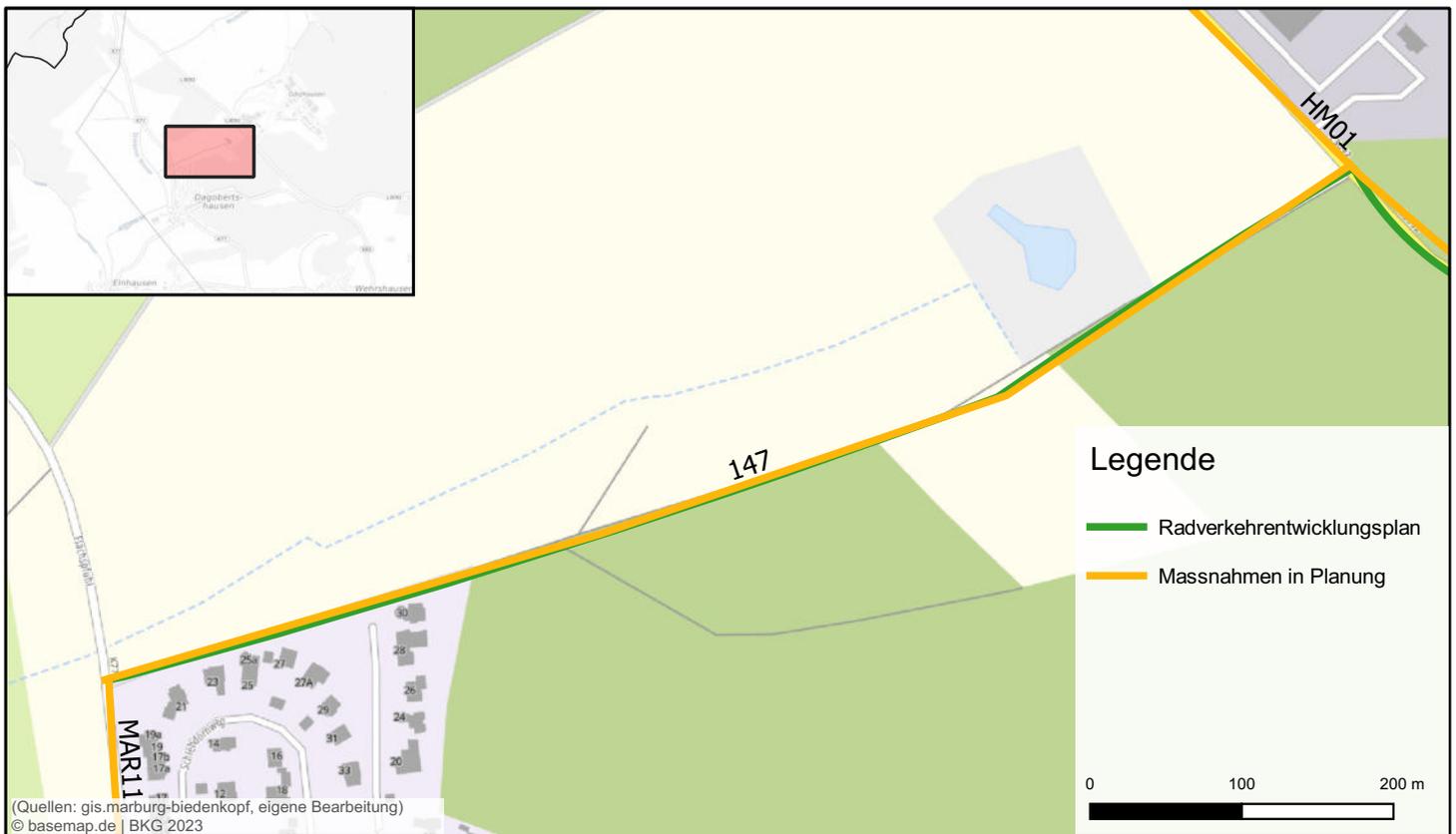
## Ausbau eines Wirtschaftsweges an der K37

**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. Die Ausführungsplanung ist abgeschlossen und die Ausschreibung für die Bauausführung für das Frühjahr 2025 geplant.

# Marburg-Dagobertshausen – Marburg-Görzhausen (147)



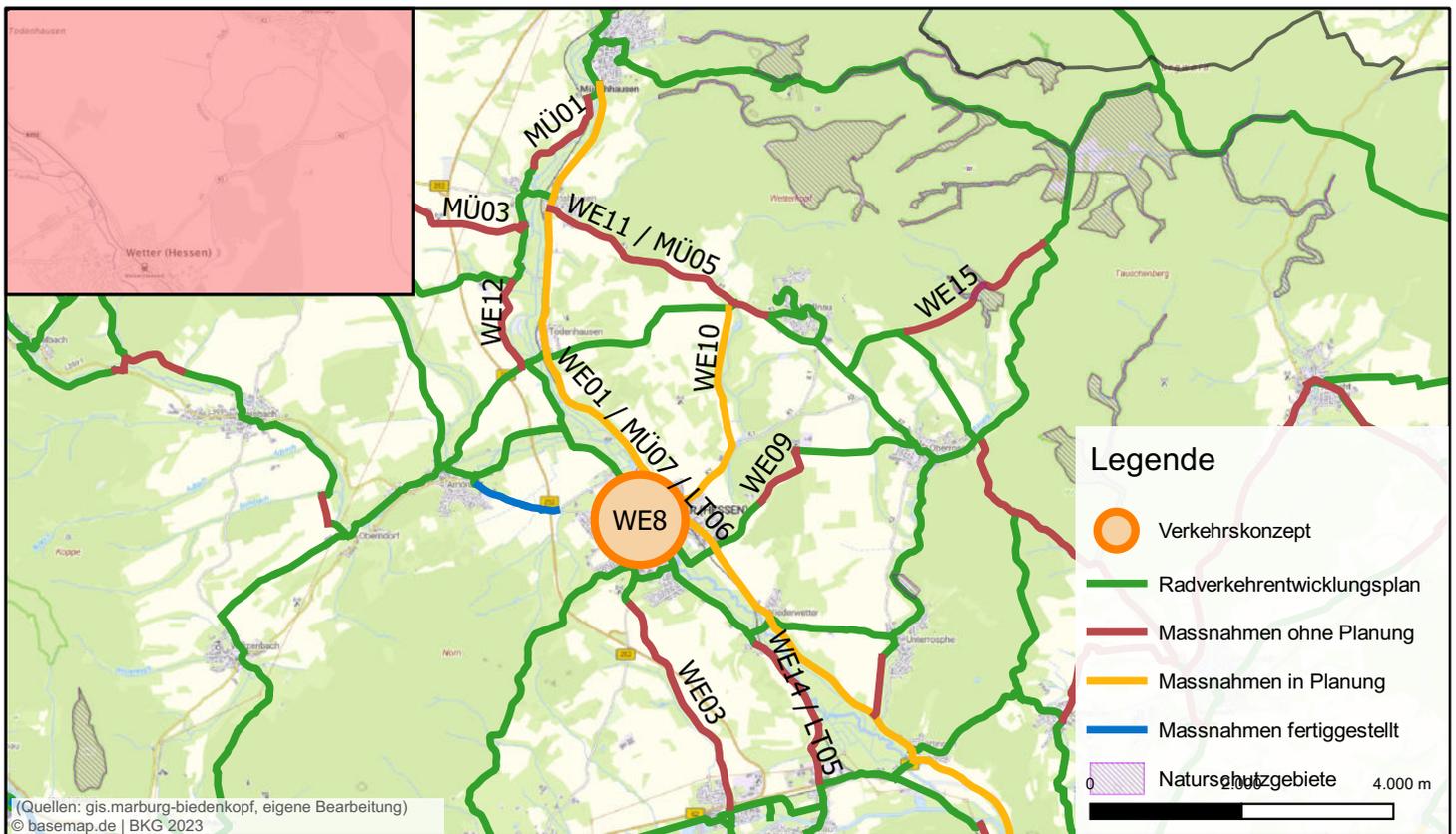
## Ausbau eines Feldwegs

**Baulastträger:** Marburg

**Ausbaulänge:** 1600 m

**Beschreibung:** Am nördlichen Ende der Bebauung führt ein geschotterter Feldweg bergauf bis an die L3092 Görzhäuser Hof. Dieser Weg soll asphaltiert und als Radweg ausgebaut werden, da er die kürzeste Strecke von Dagobertshausen zum Standort Görzhäuser Hof darstellt. Eine mögliche Ausbauplanung wurde von der Stadt Marburg erarbeitet, woraufhin die Förderung als Alltagsradweg durch das Land Hessen möglich wäre. Weiterhin wurden eine Entwurfsvermessung sowie eine Baugrunduntersuchung durchgeführt. Nach Gesprächen mit der Unteren Naturschutzbehörde hat sich herausgestellt, dass neben einer Eingriffs-/Ausgleichsplanung aufgrund angrenzender Flächen auch ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag zu erstellen ist. Die Untersuchungen hierzu wurden beauftragt, eine Beantragung von Fördermitteln kann erst nach Vorlage aller Genehmigungen erfolgen.

# Münchhausen-Münchhausen – Lahntal-Göttingen (WE01/MÜ07/LT06)



## Bau straßenbegleitender Radwege parallel zur B252 alt

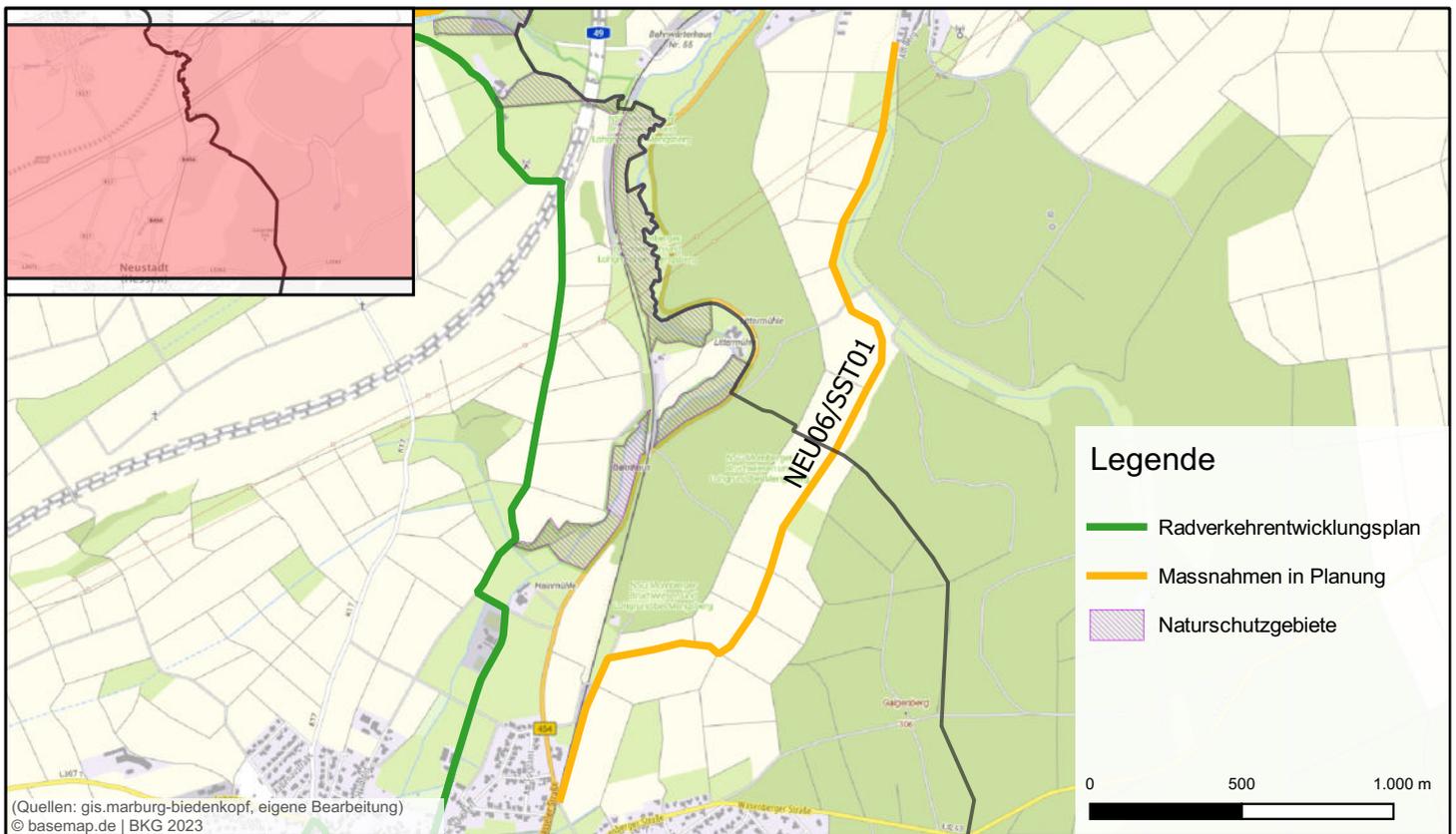
**Baulastträger:** Bundesrepublik Deutschland

**Ausbaulänge:** 11990 m

**Beschreibung:** Eines der kreisweit bedeutendsten Radverkehrsprojekte dient der radverkehrlichen Erschließung des Wetschaftstaales 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 ist eine Korridorbetrachtung zwischen Lahntal/Göttingen und Frankenberg auf einer Länge von etwa 22,5 km geplant und anschließend für das Jahr 2025 eine Machbarkeitsstudie.

# Neustadt - Schwalmstadt-Wiera (NEU06/SST01)



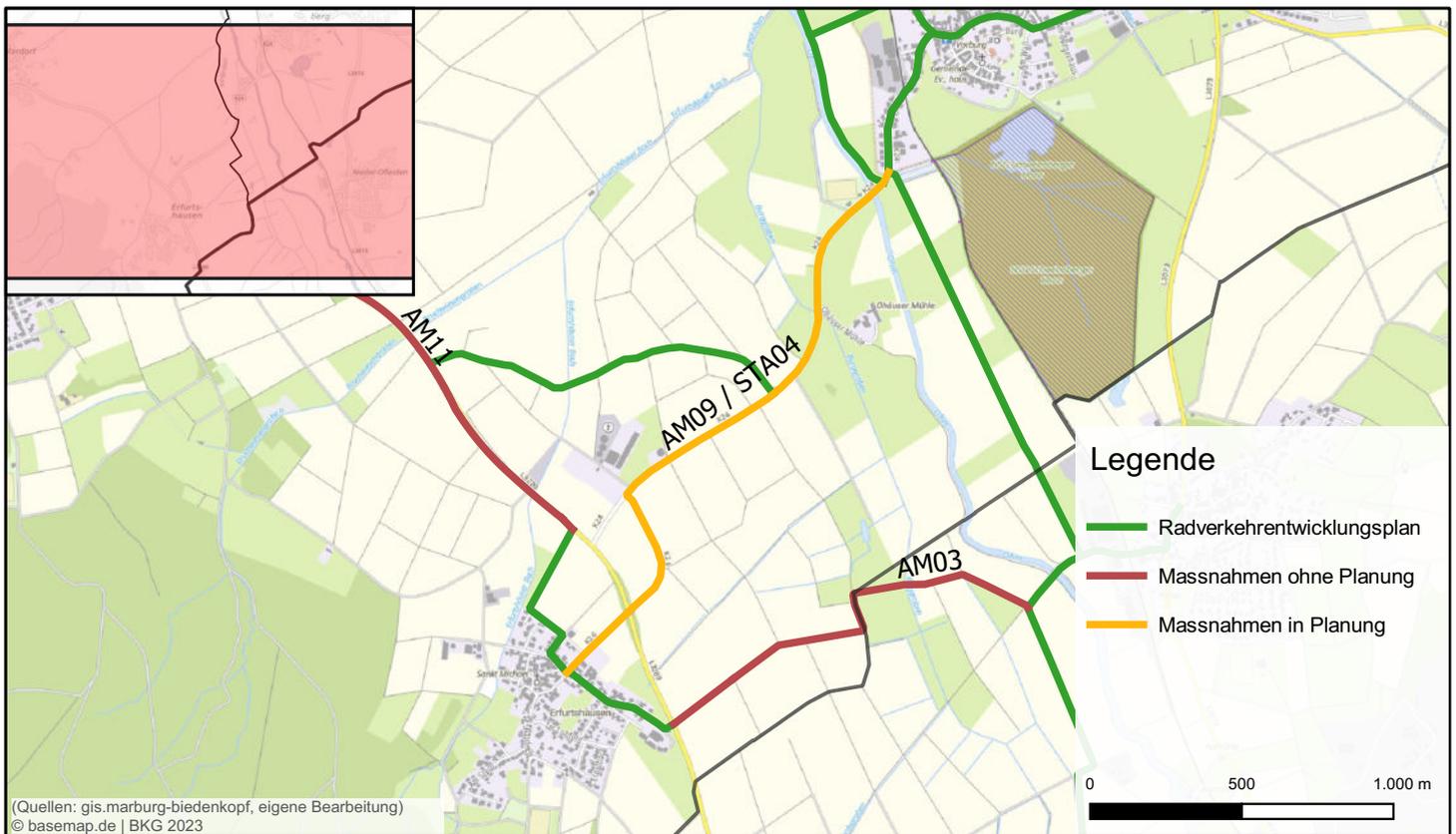
## Bau einer kreisübergreifenden Alltagsradroute zwischen Neustadt und Schwalmstadt-Wiera

**Baulastträger:** Neustadt/Schwalmstadt

**Ausbaulänge:** 3600 m

**Beschreibung:** Durch den Bau der BAB49 wurde eine wichtige, kreisübergreifende Radverbindung gekappt. Davon betroffen sind auch die übergeordnete Radrouten "D4" und "Radweg Deutsche Einheit". Der Radverkehr wurde bei den Planungen des Autobahnabschnittes nicht vollständig berücksichtigt und daher nur eine provisorische Umleitung, statt einer dauerhaften Lösung, geschaffen. In einem gemeinsamen Schreiben der Kommunen Neustadt, Schwalmstadt, Willingshausen und den beiden Landkreisen Marburg-Biedenkopf und Schwalm-Eder, an das zuständige hessische Ministerium, wurde auf diesen Missestand hingewiesen. Da keine zeitnahe Lösung in Aussicht gestellt werden konnte, möchten die Kommunen, mit Hilfe der beiden Landkreise, einen zur Zeit noch geschotterten Landwirtschaftlichen Weg, in asphaltierter Bauweise ertüchtigen und so eine neue alltagstaugliche Radroute schaffen. Antragstellung über Förderprogramm Radnetz-Deutschland erfolgte unter Federführung der Stadt Schwalmstadt in 2023. Aufgrund nicht verfügbarer Bundesmittel im Jahr 2024 wurde bislang kein Förderbescheid erteilt und damit die Maßnahme nicht begonnen. Es wird erwartet, dass für das Haushaltsjahr 2025 wieder Fördermittel bereit stehen und die Maßnahme dann beschieden werden kann.

# 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

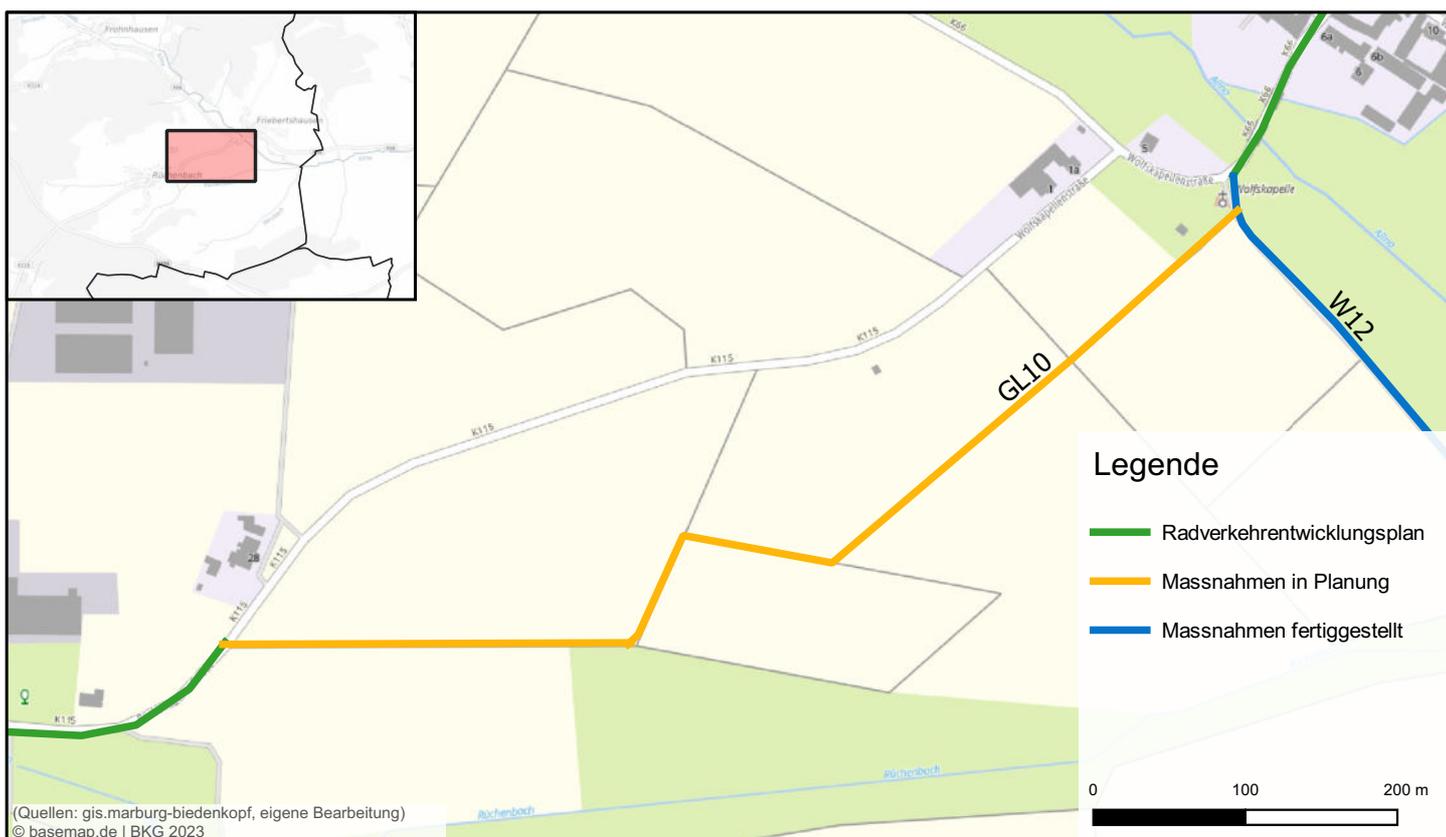
**Baulastträger:** Landkreis Marburg-Biedenkopf

**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 straßenbegleitenden Radweges entlang der beiden Kreisstraßen und eine sichere Querung der Landesstraße 3289 über das vorhandene Brückenbauwerk. Diese Maßnahme ist Teil der 5. Sammelbeauftragung und wurde verschiedenen Behörden vorgestellt. Der Förderantrag für die Planungsleistungen wurde Ende 2024 eingereicht.

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



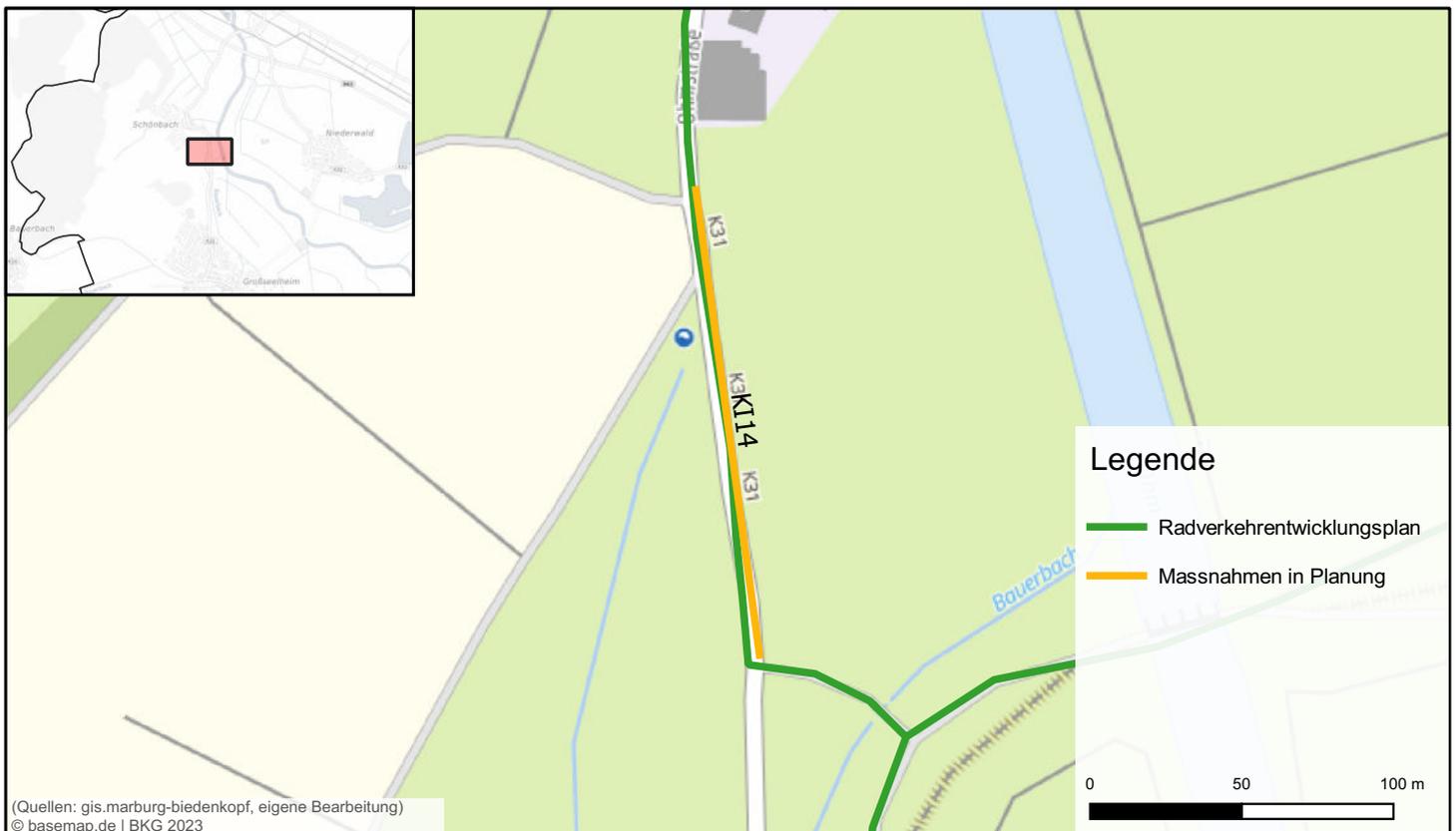
## Bau einer alltagstauglichen Radroute zur Entflechtung des Verkehrs auf der K115 zwischen Gladenbach-Rüchenbach und Gladenbach-Friebertshausen

**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. Es soll eine direkte und sichere Verbindung geschaffen. Diese Maßnahme ist ein Lückenschluss der Achse in östliche Richtung von Gladenbach über Weimar nach Marburg und somit auch ein Anbindung an die Bahnhöfe der Main-Weser-Bahn Linie. Die Maßnahme ist Teil der 5. Sammelbeauftragung und wurde bereits in der Vorbereitung verschiedenen Behörden vorgestellt. Der Förderantrag für die Planungsleistungen wurde Ende 2024 gestellt.

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



## Bau eines straßenbegleitenden Radweges entlang der K31

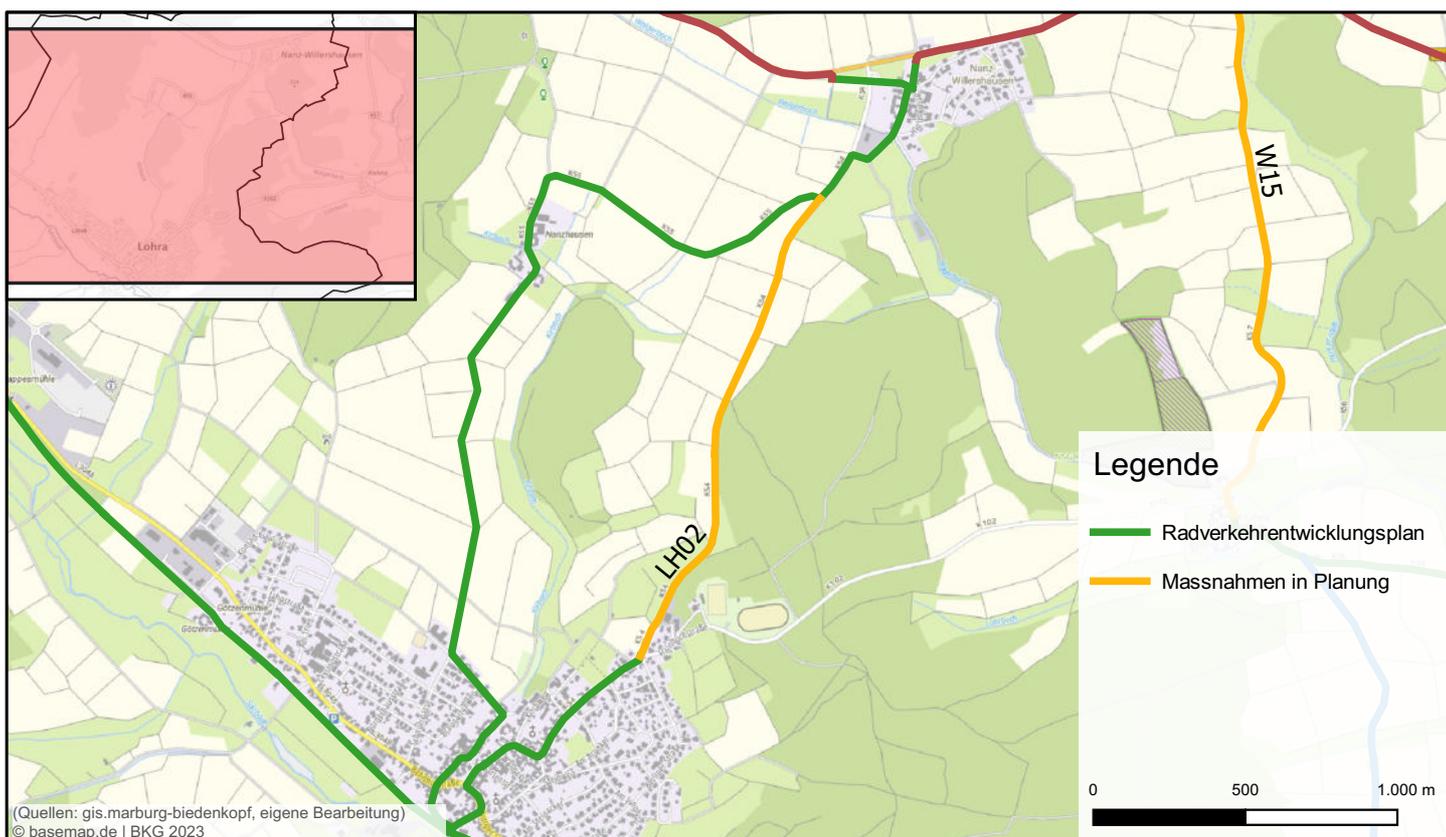
**Baulastträger:** Landkreis Marburg-Biedenkopf

**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. Die Maßnahme ist Teil des 5. Sammelpakets und wurde im Vorfeld verschiedenen Behörden vorgestellt. Der Förderantrag für die Planungsleistungen wurde Ende 2024 gestellt.

## Lohra – Lohra-Willershausen, K54 (LH02)



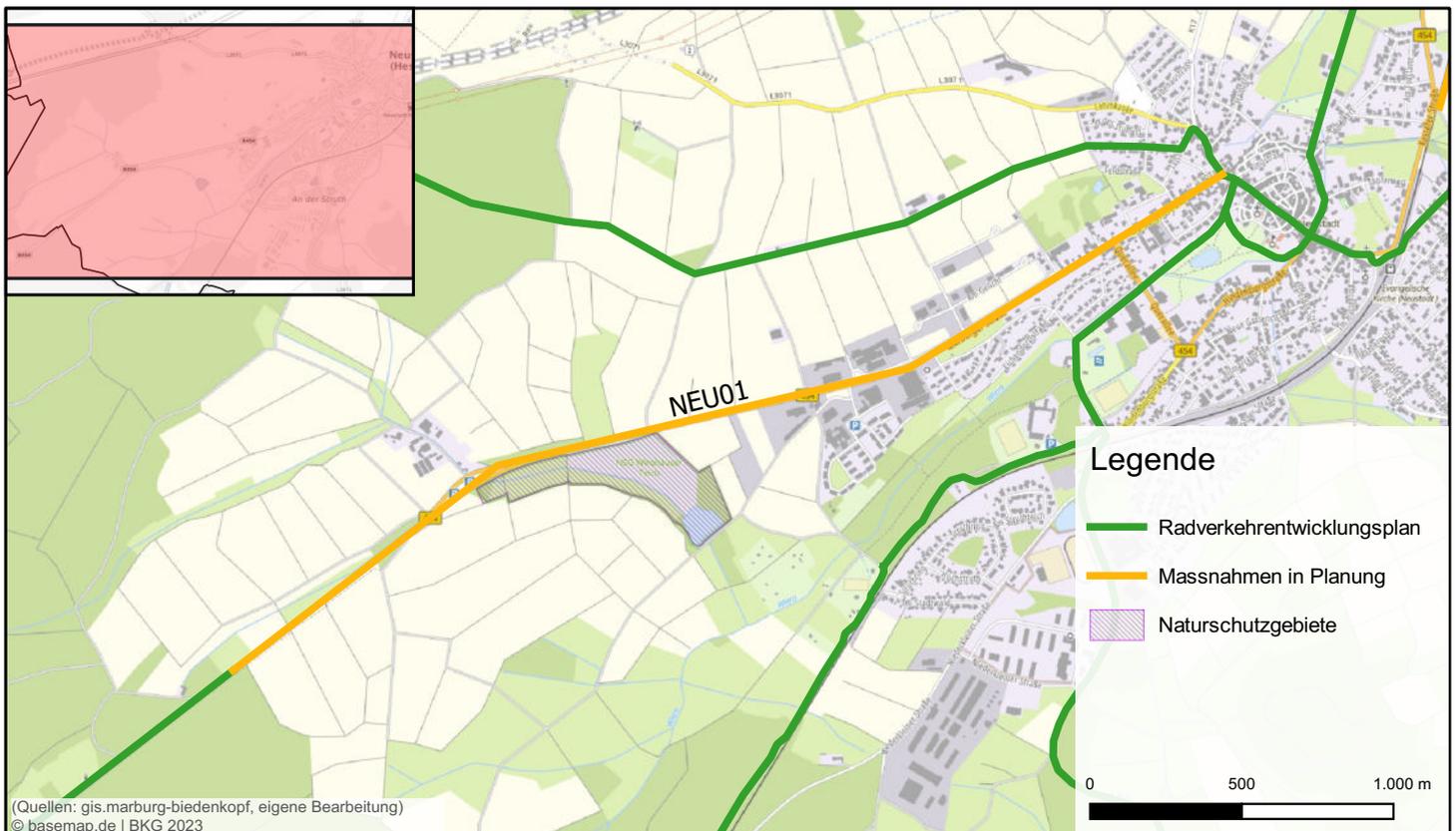
### **Bau einer alltagstauglichen Radroute zur Entflechtung des Verkehrs auf der K54 zwischen Lohra und Lohra-Willershausen**

**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 und der Förderantrag wurde am Ende des Jahres 2024 gestellt. Diese Maßnahme ist Teil der 5. Sammelbeauftragung.

# Neustadt – Stadtallendorf, B 454 (NEU01)



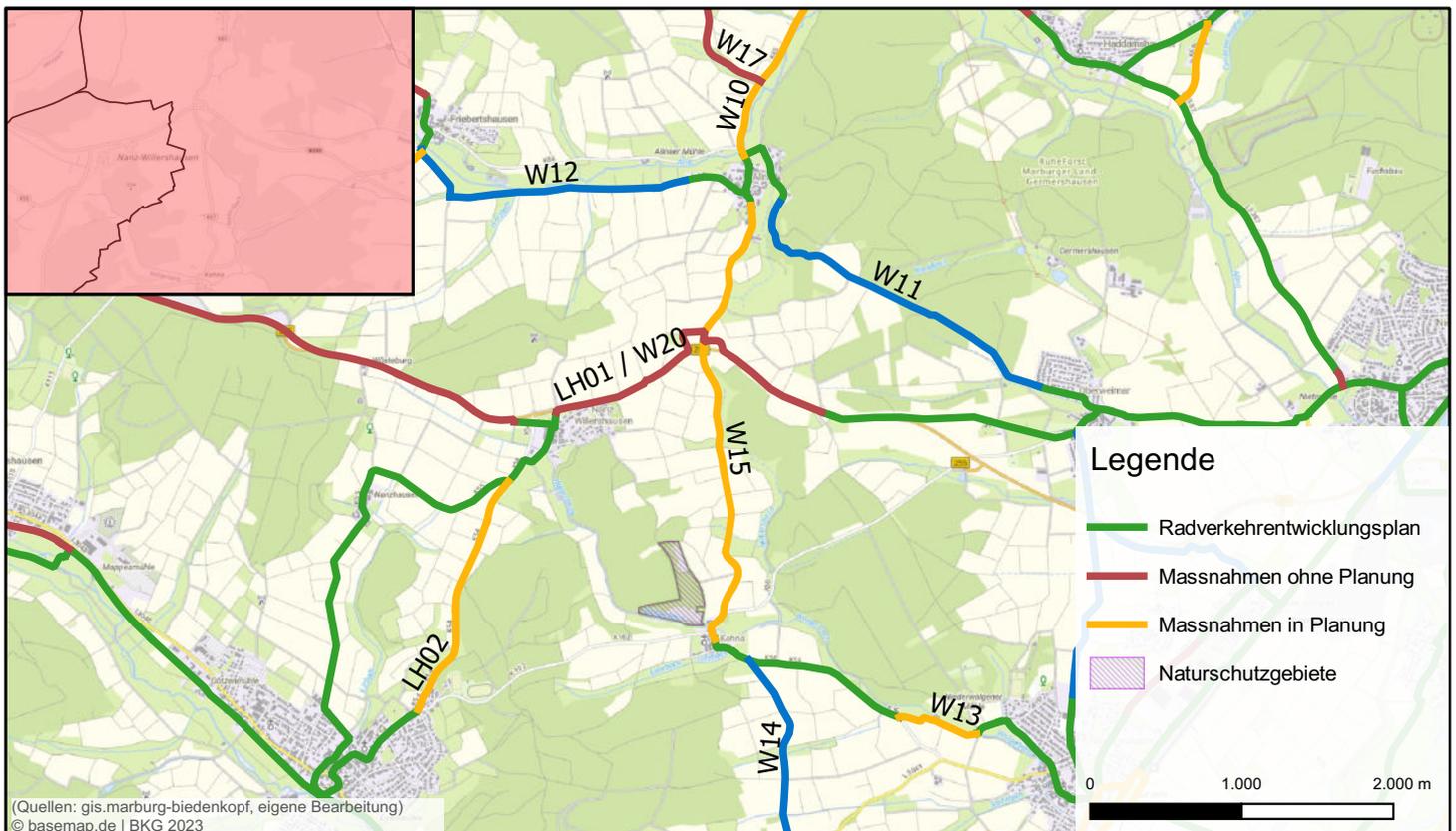
## Bau einer alltagstauglichen Radroute zur Entflechtung des Verkehrs auf der B454 zwischen Neustadt und Stadtallendorf

**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 wird 2025 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.

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



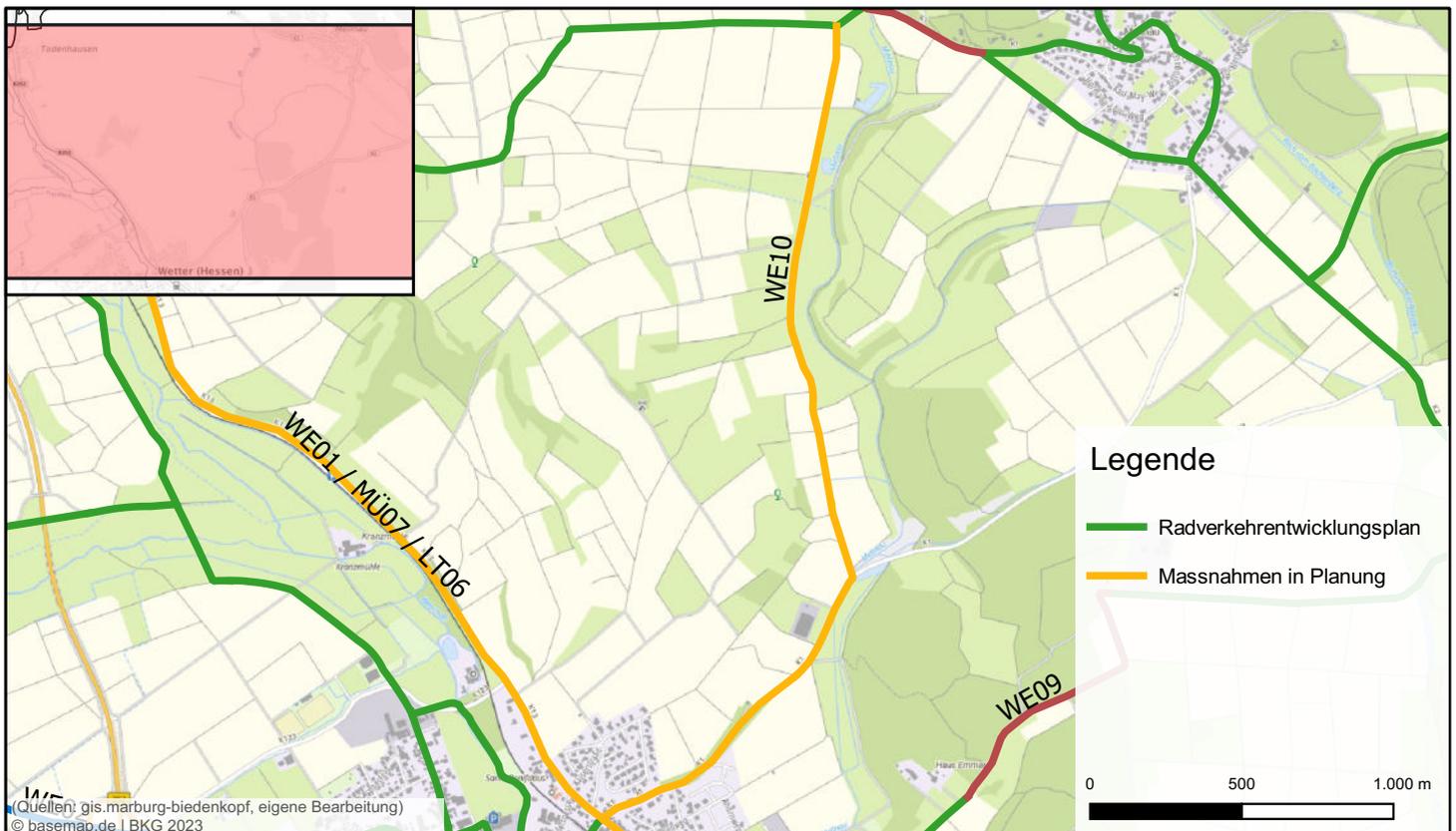
## Bau einer alltagstauglichen Radroute zur Entflechtung des Verkehrs auf der K57 und K65 zwischen Weimar-Kehna und Weimar-Allna

**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 Radwegetrasse bis Marburg und Görzhausen. Die Maßnahme ist im Zusammenhang mit den Maßnahmen W10 und MAR17 zu sehen und wurde im Vorfeld verschiedenen Behörden vorgestellt und der Förderantrag für die Planungsleistungen Ende 2024 eingereicht. Diese Maßnahme ist Teil der 5. Sammelbeauftragung.

# 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 bis zu einer Einmündung eines Wirtschaftsweges, welcher zu einem Alltagsradweg/Wirtschaftsweg ausgebaut werden soll. Dieser endet in nördlicher Richtung an einer schon vorhandenen Radwegeverbindung.

Im Rahmen der Variantenprüfung ist aber auch die Möglichkeit einer straßenbegleitenden Variante entlang der K1 bis nach Mellnau zu untersuchen. Die Maßnahme ist Teil der 5. Sammelbeauftragung. Der Förderantrag für die Planungsleistungen wurde Ende 2024 eingereicht.

# Marburg; Oberer Rothenberg – Marburg-Wehrshausen (MAR18)



## Schaffung eines Radweges an der K72 zwischen der Straße „Im Köhlersgrund“ 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 bedeutenden Arbeitsplatzstandort Görzhausen sowie eine wichtige Verbindung für den Schülerradverkehr von den westlichen Marburger Stadtteilen zu den Schulen in der Leopold-Lukas-Straße. Diese Maßnahme steht im Zusammenhang mit der Maßnahme MAR19 und schließt damit in Zukunft eine Lücke im Radverkehrsnetz. Erste Gespräche mit verschiedenen Behörden wurden bereits geführt und der Förderantrag für die Planungsleistungen Ende 2024 gestellt.

# Marburg-Wehrshausen - L3092, K80 (MAR19)



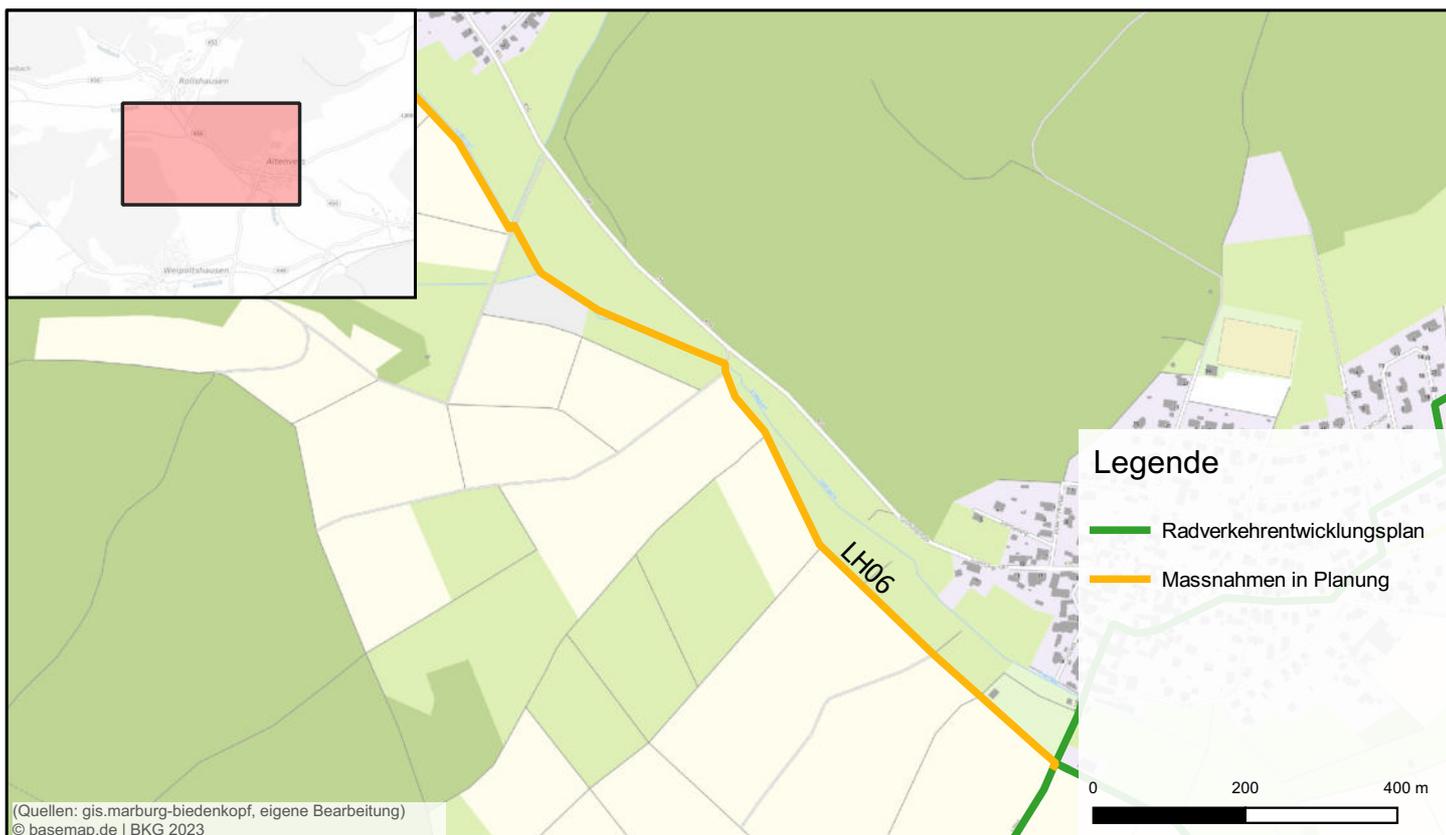
## Schaffung eines Radweges entlang der K80

**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. Diese Maßnahme steht im Zusammenhang mit der Maßnahme MAR18 und gewährleistet in Zukunft eine sichere Radverbindung für Arbeitnehmer\*innen des Pharmastandorts. Der Förderantrag für die Planungsleistungen wurde Ende 2024 gestellt.

# 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 und die Planungsleistungen werden Anfang 2025 ausgeschrieben.