



Kreisausschuss

Fachdienst Kreisentwicklung / Radverkehrsplaner

Radverkehrsentwicklung Landkreis Marburg-Biedenkopf

Bericht 2019



Impressum

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

Erstellung: Stabsstelle Dezernatsbüro der Landrätin, Fachdienst Kreisentwicklung,
Thomas Meyer, Radverkehrsplaner

Layout: mr//media, Franz-Tuczek-Weg 1, 35039 Marburg, www.mr-media.de

Kontakt: Thomas Meyer, Fachdienst Kreisentwicklung, Telefon 06421 405-6133
E-Mail: meyerth@marburg-biedenkopf.de
Web: www.marburg-biedenkopf.de

Foto Landrätin: Georg Kronenberg

Marburg, April 2020

Inhalt

Grußwort der Landrätin

1. Einleitung – Radverkehr im Landkreis Marburg-Biedenkopf

2. Infrastrukturplanung

2.1 Laufende Radverkehrsprojekte im Auftrag oder mit Beteiligung des Landkreises

2.2 Maßnahmenplanung des Landkreises in 2020

2.3 Universitätsstadt Marburg und Landkreis Marburg-Biedenkopf – koordinierte Zusammenarbeit

2.4 Maßnahmenplanung des Landes Hessen

2.5 Ausbau des Freizeitroutenetzes

2.5.1 „Höferadeln“

2.5.2 MTB-Konzept für den Naturpark Lahn-Dill-Bergland

2.6 Radzählstellen

2.6.1 Radzählstelle an der Furkation in Sterzhausen

2.6.2 Standortbestimmung für neue Radzählstellen im Landkreis – Kooperation mit der AGNH

2.7 Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes für die Stadt Stadtallendorf

2.8 Teilnahme an Verkehrsschauen der Städte und Gemeinden

3. Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit

3.1 „Rücksicht macht Wege breit“

3.2 STADTRADELN

3.3 Mobilitätstag in Biedenkopf

3.4 Offene Fahrradkonferenz des Landkreises zum „Rad-Hauptnetz Hessen“

4. Netzwerktätigkeit

4.1 Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen

4.2 Vierter hessischer Nahmobilitätskongress

4.3 ADFC-Facharbeitsgruppe Tourismus

4.4 Erster Nationaler Radtourismus-Kongress in Duisburg

4.5 Verwaltungsinterne Arbeitsgruppe Mobilität

5 Radverkehrsforum Landkreis Marburg-Biedenkopf

5.1 Vierte Sitzung des Radverkehrsforums (04.04.2019)

5.2 Fünfte Sitzung des Radverkehrsforums (16.10.2019)

6. Beschluss des Kreistages zur Radverkehrsentwicklung

7. Bericht des Lenkungsgremiums – Radforum

Grußwort der Landrätin



Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Beginn des Jahres 2019 ging der strukturierte Radverkehrsentwicklungsprozess im Landkreis Marburg-Biedenkopf in das fünfte Jahr. Nach dem vorgeschalteten Bürgerdialog in den Jahren 2015 – 2017 konnte der Kreistag zu Beginn des Jahres 2018 den abgestimmten Radverkehrsentwicklungsplan des Landkreises beschließen.

Seither gilt es, die dort identifizierten mehr als 180 Infrastrukturmaßnahmen koordiniert umzusetzen. Das hieß zunächst, zu schauen, wo der Landkreis selbst als möglicher Akteur in Frage kommt und geplante Maßnahmen verbindlich in seine Baulast übernimmt. So kann er am wirkungsvollsten gestalten, die Netzentwicklung vorantreiben und Städte und Gemeinden des Landkreises gleichzeitig entlasten.

Neben der Übernahme von Aufgaben als Baulastträger besteht eine wesentliche Rolle des Landkreises bei der Umsetzung des Infrastrukturplanes darin, weitere Verantwortliche aktiv in den Prozess einzubinden. Hier lag im Jahr 2019 der Schwerpunkt unserer Bemühungen. So haben wir nicht nur erste eigene Planungsschritte auf den Weg

gebracht, die bereits im Laufe des Jahres 2020 umgesetzt werden. Sondern es hat sich auch eine gute Kooperation mit der Landesstraßenbauverwaltung Hessen Mobil entwickelt.

Dabei konnte unsere gute konzeptionelle Vorarbeit überzeugen. So fußt der Entwurf des Landes Hessen für das Hessische Rad-Hauptnetz in unserer Region auf unserem Radverkehrsentwicklungsplan und den Informationen und Kenntnissen, die, insbesondere von Mitgliedern des Radverkehrsforums Landkreis Marburg-Biedenkopf, in den Planungsprozess einfließen. Auf der anderen Seite ist es uns 2019 gelungen, Land und Bund zur Aufnahme von Planungen und zur Übernahme von Baulasten für Projekte zu bewegen, deren Umsetzung bis dahin als illusorisch galt. Damit wächst dem Landkreis zunehmend auch eine koordinierende Funktion zu, die auch im regelmäßigen Austausch zwischen Landkreis und Universitätsstadt über die Radverkehrsentwicklung ihren Niederschlag findet und sicherlich Früchte tragen wird.

Dort wo dies möglich ist, unterstützen wir Vorhaben der Kommunen durch Recherche und Bereitstellung von für den Gestaltungsprozess

notwendigen Informationen, wenn notwendig stellen wir Flächen bereit, oder übernehmen Projekte in unsere Baulast.

Parallel zum Infrastrukturprozess haben wir zudem die Vernetzung und die Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Radverkehr mit Events und Fachveranstaltungen weiter entwickelt.

Ich bin mir sicher, dass wir mit dem eingeschlagenen Weg in die richtige Richtung gehen und schon bald spüren werden, dass mehr Radverkehr gleichbedeutend ist mit mehr Lebensqualität und darüber hinaus einen relevanten Beitrag zum Klimaschutz leistet.

Ich freue mich darauf!

Ihre

Kirsten Fründt, Landrätin

1. Einleitung

Radverkehr im Landkreis Marburg-Biedenkopf

„2017 verfügt trotz der steigenden Haushaltszahl jeder vierte Haushalt über zwei oder mehr Autos. Dieses Ausstattungsniveau hängt in hohem Maß von der Wohnregion eines Haushalts ab. In den ländlichen Regionen zählt dagegen zumindest ein Auto im Haushalt weiterhin zur Grundversorgung. Dort verfügen mehr als 90 Prozent der Haushalte über mindestens einen Pkw. Fast 40 Prozent können sogar auf zwei oder mehr Autos zugreifen.“

So beschreibt die Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ (MID) die Verfügbarkeit von Autos in den privaten Haushalten im ländlichen Raum.

Diese Aussage dürfte uneingeschränkt auch für die Mobilitäts- und Pendelsituation im Landkreis Marburg-Biedenkopf zutreffen. Diese Vermutung wird unterstützt durch die Aussage aus der MID 2017, dass der Anteil der „täglich PKW-orientierten“ bei 44 % lag und gegenüber früheren Jahren sogar leicht anstieg. Vor dem Hintergrund dieser Zahlen kann von einer Verkehrswende im ländlichen Raum bisher leider nicht die Rede sein. Der vom Landkreis 2015 und 2016 durchgeführte Bürgerdialog zum Radverkehr machte aber deutlich, dass das Potential für den Radverkehr im Landkreis längst nicht ausgeschöpft ist. Allerdings fehlt es den Bürger*innen des Landkreises an sicheren und komfortab-

len Angeboten, die zum Umstieg animieren würden. Andererseits sehen Prognosen für den Gewerbestandort Görzhausen bis 2030 ein weiteres Wachstum um 600 Arbeitsplätze. Ohne einen grundlegenden Wandel der Verkehrsinfrastruktur würde sich unter diesen Vorzeichen der Klimanotstand in der Stadt Marburg verschärfen.

In den Jahren seit Beginn der strukturierten Radverkehrsentwicklung im Landkreis Marburg-Biedenkopf wurden mit der Schaffung des Radverkehrsforums die strukturellen und mit der Abstimmung des Radverkehrsentwicklungsplans die konzeptionellen Grundlagen für den Radverkehrsentwicklungsprozess geschaffen. 2018 folgte der Beschluss des Kreistags mindestens 30 % der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen in den Radverkehr zu investieren. Damit wurde der Prozess auf solide finanzielle Füße gestellt. So konnte der Radverkehrsplaner den Schwerpunkt seiner Arbeit 2019 auf koordinierende Aufgaben richten und z.B. die Übernahme von Baulasten mit Land und Bund verbindlich klären. Auch für den vom Land Hessen initiierten Abstimmungsprozess über ein landesweites Haupt-Adroutennetz stellte der Landkreis Marburg-Biedenkopf Personal, Strukturen und Informationen gerne zur Verfügung.

Nach Aussagen der Universitätsstadt Marburg beruhen ca. 70 % des städtischen KFZ-Verkehrs auf Einpendler*innen aus den Um-

landgemeinden. Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass ein wichtiger Schritt zur Lösung unserer Klima- und Verkehrsprobleme in der 2019 intensiv voran getriebenen, Grenzen überschreitenden Zusammenarbeit in der Radverkehrsentwicklung liegt. Der Landkreis Marburg-Biedenkopf übernahm hier wichtige koordinierende Aufgaben und verständigte sich beispielweise mit der Universitätsstadt Marburg über eine abgestimmte und koordinierte Maßnahmenumsetzung, oder mit Hessen Mobil über die verbindliche Übernahme der Baulasten von Maßnahmen aus unserem Radverkehrsentwicklungsplan.

Die Ergebnisse dieser Arbeit stellt der nachfolgende Jahresbericht dar.

Thomas Meyer, Radverkehrsplaner
Fachdienst Kreisentwicklung,
Stabsstelle Dezernatsbüro der
Landrätin

2. Infrastrukturplanung

Für den infrastrukturellen Ausbau des kreisweiten Radverkehrsnetzes müssen zahlreiche Akteure in Kooperation miteinander treten. Nach Abstimmung des Radverkehrsentwicklungsplans besteht eine wichtige Aufgabe deshalb darin, identifizierten Maßnahmen eine klare Baulastträgerschaft zuzuordnen. Für eine Reihe der hochpriorisierten Maßnahmen ist dies inzwischen geschehen. In der Praxis stellt sich nun heraus, dass die Maßnahmenkoordination und die Definition von Verantwortungs- und Arbeitsbereichen wachsenden Stellenwert einnehmen.

2.1 Laufende Radverkehrsprojekte im Auftrag oder mit Beteiligung des Landkreises

Der Überblick der zwischen Landkreis und Kommunen abgestimmten Maßnahmenliste zeigt, dass der Landkreis bei einer großen Zahl von Maßnahmen – etwa einem Drittel – als Baulastträger in Frage kommt. Bei anderen Maßnahmen wird er in Absprache mit dem Land Hessen die Planung und Umsetzung von Maßnahmen stellvertretend für das Land durchführen und entsprechende Beauftragungen, bei voller Kostenerstattung durch das Land, vornehmen.

Im Laufe des Jahres 2019 konnten Planungsaufträge für eine Reihe von Maßnahmen in Baulastträgerschaft vergeben und erste Planungsschritte bearbeitet werden.

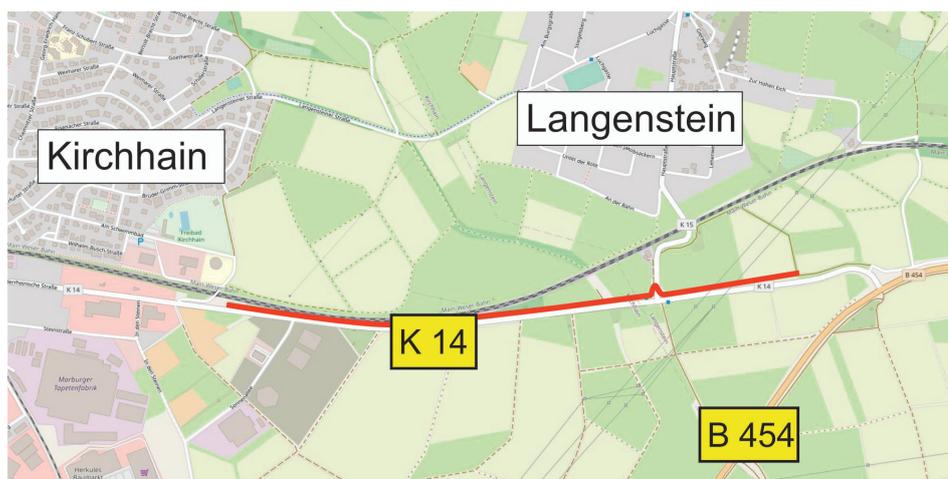
a) Stand der Planung K 14

Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K 14 von der Ortslage Kirchhain nach Hof Netz an der B 454 (Ausbaulänge 1.580 m)

Der straßenbegleitende Radweg unmittelbar nördlich der K 14 schließt die Lücke für ein durchgehendes und verkehrssicheres Angebot zwischen den Mittelzentren Kirchhain und Stadtallendorf. Darüber hinaus wurde die Verbindung als Teil des Hessischen Rad-Hauptnetzes definiert und wird Abschnitt des durch den Landkreis führenden „Radweges Deutsche Einheit“.

Die Planungen für den Radweg sind weitgehend abgeschlossen.

Auf einigen der für den Bau des Radweges vorgesehenen Flächen fanden sich Exemplare des dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings. Für den Erhalt der Biodiversität gilt der Falter als Schlüsselart und ist deshalb besonders schutzwürdig. Aus diesem Grund müssen Maßnahmen ergriffen werden, die die Tiere in Ersatzhabitats vertreiben. Deshalb ist mit einem Baubeginn der Maßnahme erst in 2021 zu rechnen.

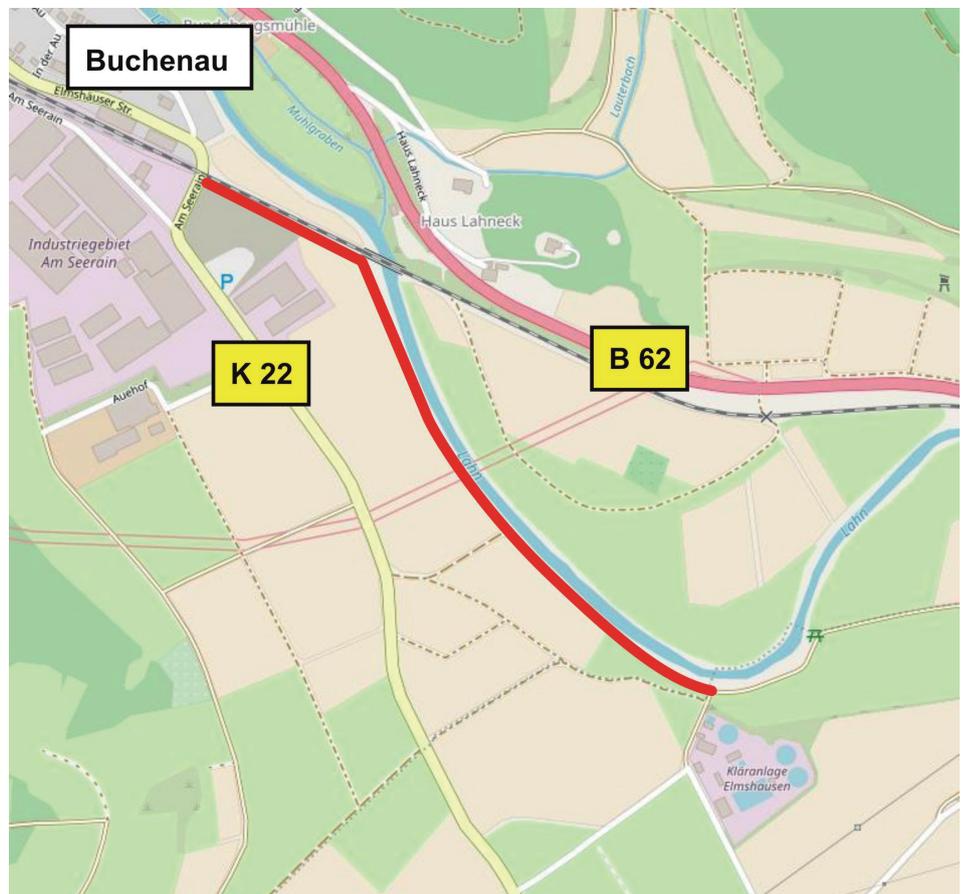


Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K 14
(Quelle: OSM und eigene Bearbeitung)

b) Stand der Planung an der K 22 in Dautphetal (DT 04)

Ausbau eines landwirtschaftlichen Weges parallel zur K 22 (Ausbau-länge: 900 m)

Zwischen Dautphetal-Buchenau und der Kläranlage in Elmshäusen werden bestehende landwirtschaftliche Wege mit dem Ziel der Verkehrsentflechtung ausgebaut. Die Verbindung ist Teil des touristisch hochfrequentierten Lahnradweges, wurde durch das Land Hessen aber auch als Teil des Hessischen Radhauptnetzes identifiziert. Damit kommt dem Projekt im Radverkehrsnetz des Landkreises Marburg-Biedenkopf hohe Bedeutung zu. Im Sommer 2019 wurde ein Planungsauftrag zur Schaffung des Baurechts vergeben. Die aktuelle Aufgabe besteht darin, Konflikte mit gewässer- und naturschutzfachlichen Ansprüchen zu klären.



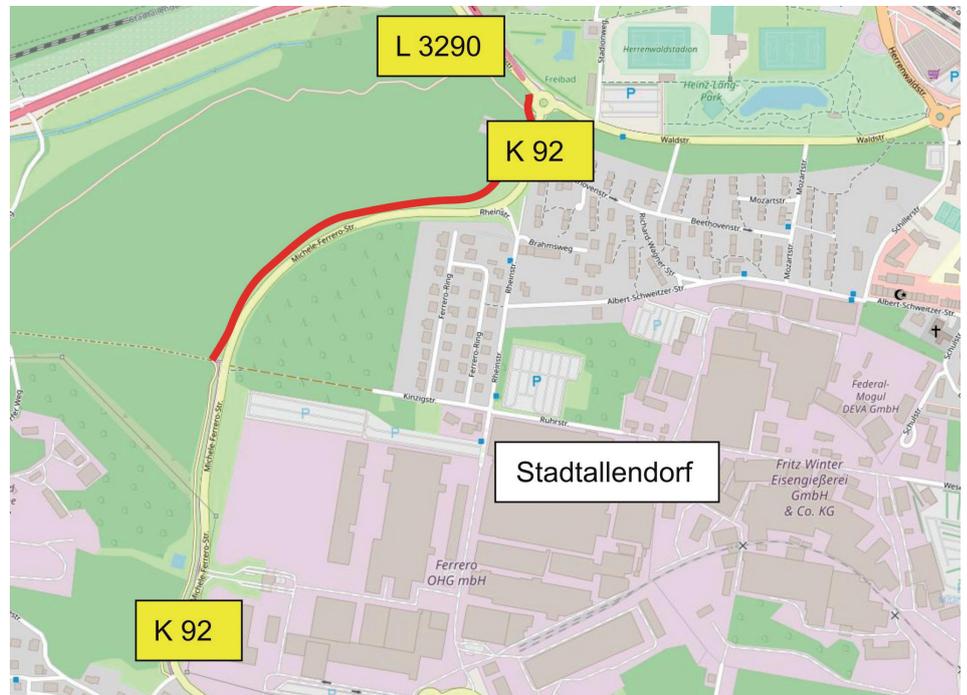
Ausbau eines Wirtschaftsweges parallel zur K 22
(Quelle: OSM und eigene Bearbeitung)

2. Infrastrukturplanung

c) Stand der Planung an der K 92 in Stadtallendorf (STA 01)

Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K 92 als Lückenschluss zwischen DAG-Gebiet und Kernstadt (Ausbaulänge 850 m)

Der straßenbegleitende Radweg an der K 92 von der Kinzigstraße bis zur Waldstraße schließt eine wichtige Lücke im innerstädtischen Radroutennetz der Stadt Stadtallendorf. Die Stadt hatte bereits in eigener Regie die Genehmigungsplanung für diesen Radweg beauftragt, so dass der Landkreis an diese bereits erbrachte Leistung anknüpfen und 2019 die Ausführungsplanung beauftragen konnte. Das Baurecht liegt seit dem ersten Quartal 2020 vor. Mit dem Baubeginn der Maßnahme ist voraussichtlich im Juni 2020 zu rechnen.

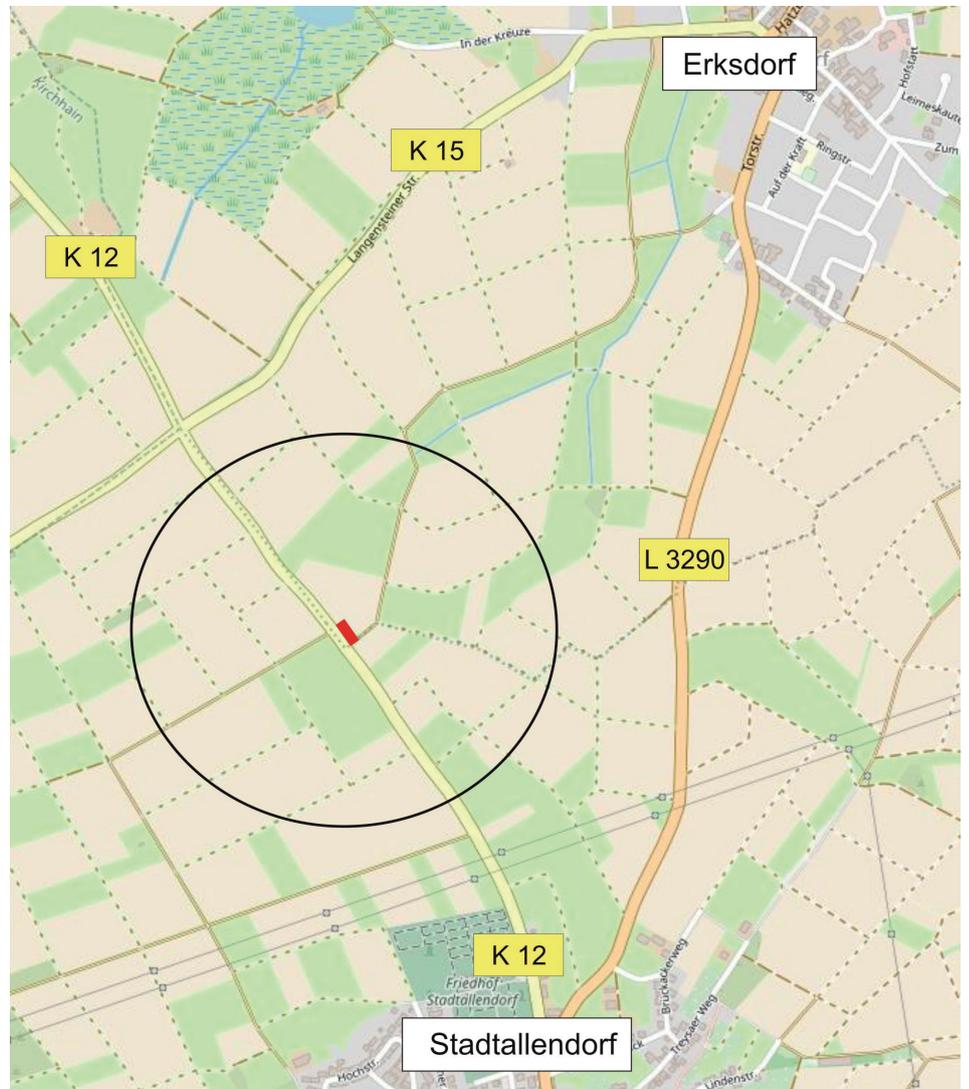


Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K 92
(Quelle: OSM und eigene Bearbeitung)

d) Stand der Planung an der K 12 (Querungsstelle) (STA 07)

Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K 12 zur besseren Absicherung der Querungsstelle (Ausbaulänge 50 m)

Die Stadt Stadtallendorf hat bereits 2011 ein kommunales Radverkehrsnetz geplant und mit Radwegweisung ausstatten lassen. Die Anbindung des Ortsteils Erksdorf an die Stadtallendorfer Kernstadt verläuft auf landwirtschaftlichen Wegen. Die Route kreuzt dabei die K 12 auf freier Strecke zwischen Stadtallendorf und Emsdorf im Versatz. D.h. bisher wird der Radverkehr auf freier Strecke auf einer Distanz von ca. 50 Metern im Mischverkehr auf der K 12 geführt. Um hier für mehr Sicherheit und Komfort für den Radverkehr zu sorgen, wird der Landkreis einen straßenbegleitenden Radweg bauen, um Radverkehr und KFZ-Verkehr auf der K 12 zu entflechten.



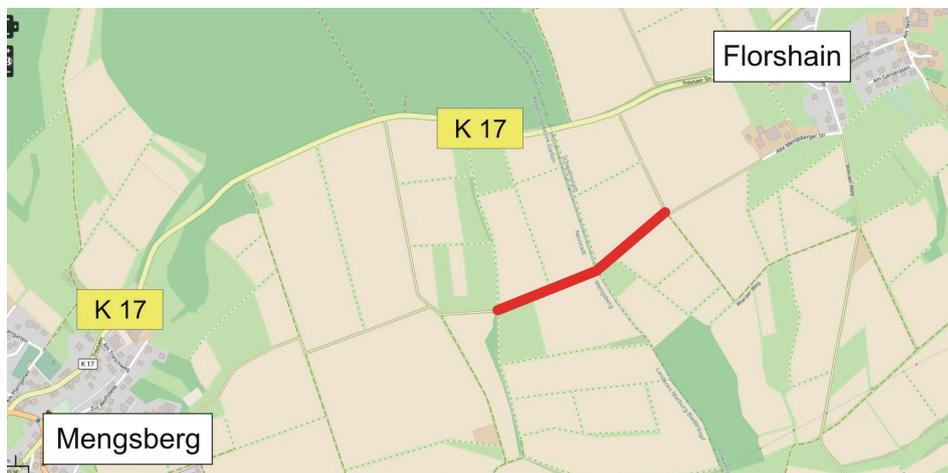
Bau einer sicheren Querungsstelle an der K 12
(Quelle: OSM und eigene Bearbeitung)

2. Infrastrukturplanung

e) Radweg zur K 17 (Mengsberg-Florshain)

Ausbau eines landwirtschaftlichen Weges parallel zur K 17 (Neu 04) (Ausbaulänge: 550 m)

Die Verbindung von Neustadt-Mengsberg nach Schwalmstadt-Florshain wurde als kreisübergreifende Verbindung in den Radverkehrsentwicklungsplan des Landkreises Marburg-Biedenkopf aufgenommen. Im Herbst 2020 ergab sich die Möglichkeit, einer zeitnahen und unbürokratischen Umsetzung des Projektes. Die Stadt Schwalmstadt im Schwalm-Eder-Kreis trat mit einer fertigen Planung und einem lukrativen Angebot zur Schließung einer ca. 540 m langen Lücke an den Landkreis heran. Bereits im Dezember 2019 konnte das Projekt mit dem Ausbau eines landwirtschaftlichen Weges parallel zur K 17 erfolgreich umgesetzt werden.



**Ausbau eines Wirtschaftsweges parallel zur K 17
(Quelle: OSM und eigene Bearbeitung)**



**Neue Radroutenverbindung zwischen Neustadt-Mengsberg und Schwalmstadt-Florshain
(Quelle: Stadt Schwalmstadt)**

f) Dreihausen – Rossberg (EBS 01)

Bau einer Radverkehrsverbindung zwischen Ebsdorfergrund-Dreihausen und -Rossberg als straßenbegleitender Radweg zur K 45 und auf landwirtschaftlichen Wegen der Gemeinde (Ausbaulänge 1.200 m)

Im Rahmen eines „Herstellungsradweges“¹ hat die Gemeinde Ebsdorfergrund Planung und Bau eines Radverkehrsangebotes zwischen den Ortsteilen Dreihausen und Rossberg übernommen. Aus Sicht des Landes Hessen handelt es sich bei dem Projekt um die Radverkehrsverbindung zur L 3125. Durch die Kooperation zwischen dem Land Hessen und der Gemeinde Ebsdorfergrund, kann die Umsetzung des Projektes, das eigentlich in der Baulast des Landes liegt, erheblich beschleunigt werden. Der Landkreis Marburg-Biedenkopf unterstützte bei der Umsetzung des Projektes, indem er Flächen an der K 45 bereitstellte.



Ausbau von Wirtschaftswegen und Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K 45 als Radverkehrsangebot zur L 3125

(Quelle: OSM und eigene Bearbeitung)

¹ Unter einem Herstellungsradweg versteht man den einmaligen Ausbau eines vorhandenen Wirtschaftsweges in der Baulast Dritter für den Radverkehr. Die Finanzierung erfolgt aus Straßenbaumitteln des Bundes.

2. Infrastrukturplanung

g) Radabstellanlagen an Bahnhöfen

Im März 2019 schlossen der Landkreis Marburg-Biedenkopf und der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) einen Kooperationsvertrag, mit dem Ziel, eine flächendeckende Verbesserung der Ausstattung mit Fahrradabstellanlagen an den Bahnhaltepunkten im Landkreis Marburg-Biedenkopf zu erreichen. Hintergrund dieser Kooperation ist eine vom Radverkehrsplaner im Herbst 2018 durchgeführte Bedarfserhebung, der zur Folge an 17 Bahnhaltepunkten im Landkreis ein unmittelbarer Bedarf für die Aufstellung zeitgemäßer Fahrradabstellanlagen besteht.

Der Kooperationsvertrag regelt die Aufgabenverteilung zwischen den Kooperationspartnern. Dabei trägt der Landkreis Verantwortung für Beauftragung und Umsetzung einer fachgerechten Planung, der RMV akquiriert die Fördermittel beim Land Hessen. Im Dezember 2019 erhielt der RMV die Förderzusage des Landes, so dass die Ausschreibung der Planungsleistungen durch den Landkreis nun erfolgen kann.



Erster Kreisbeigeordneter M. Zachow, Landrätin K. Fründt und Professor K. Ringat unterzeichnen den Kooperationsvertrag
(Quelle: Landkreis Marburg-Biedenkopf)

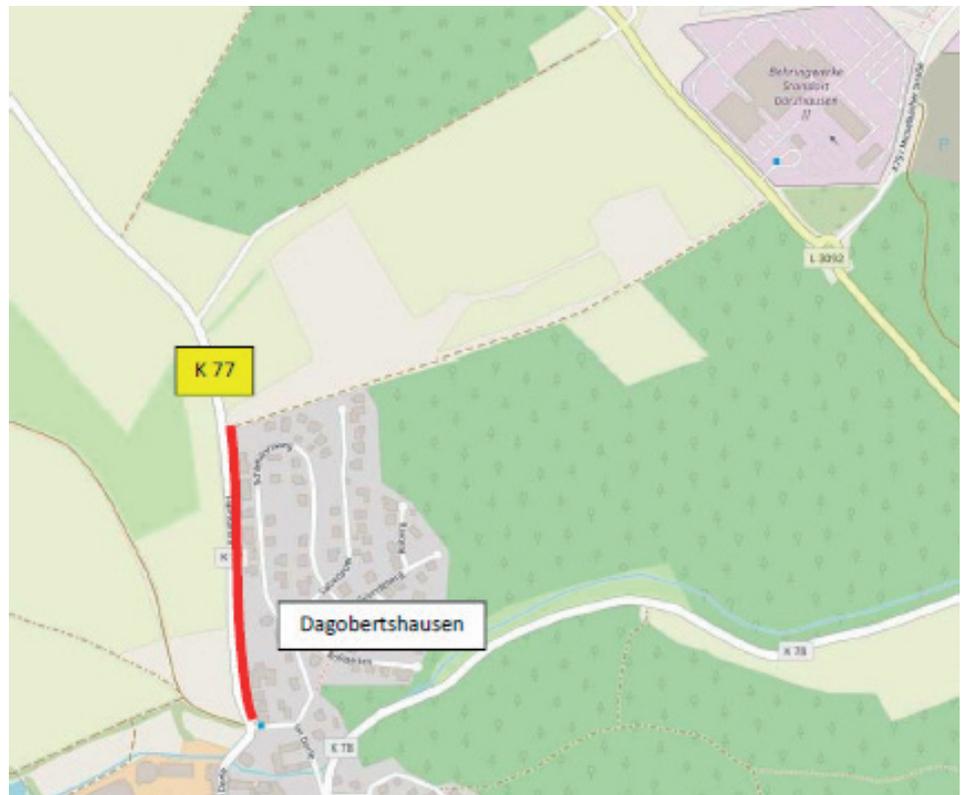
2.2 Maßnahmenplanung des Landkreises in 2020

a) Marburg-Dagobertshausen (MAR 11)

Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K 77 aus der Ortslage von Dagobertshausen bis zum nördlichen Ortsrand (Ausbaulänge 450 m)

Das Radverkehrsentwicklungskonzept sieht den Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K 77 von der Ortslage von Marburg-Dagobertshausen in Richtung Norden vor. Für die Planung dieses Projektes wurden Kostenschätzungen vorgenommen und entsprechende Mittel in den Haushalt 2020 eingestellt. Parallel hierzu wurde im September ein Antrag bei der Fördermittelabteilung von Hessen Mobil eingereicht. Mit einer Bewilligung dieser Planungsmittel und der darauf erfolgenden Vergabe des Planungsauftrages ist etwa ab Mai 2020 zu rechnen.

Bei dem Projekt handelt es sich um eine Maßnahme, die Teil einer Nord-Süd-Achse westlich des Marburger Rückens ist. Parallel zur Planung des Landkreises an der K 77, bereitet die Universitätsstadt Marburg den Ausbau eines landwirtschaftlichen Weges am nördlichen Ortsrand vor, der Dagobertshausen mit dem Gewerbestandort Görzhäuser verbindet wird.



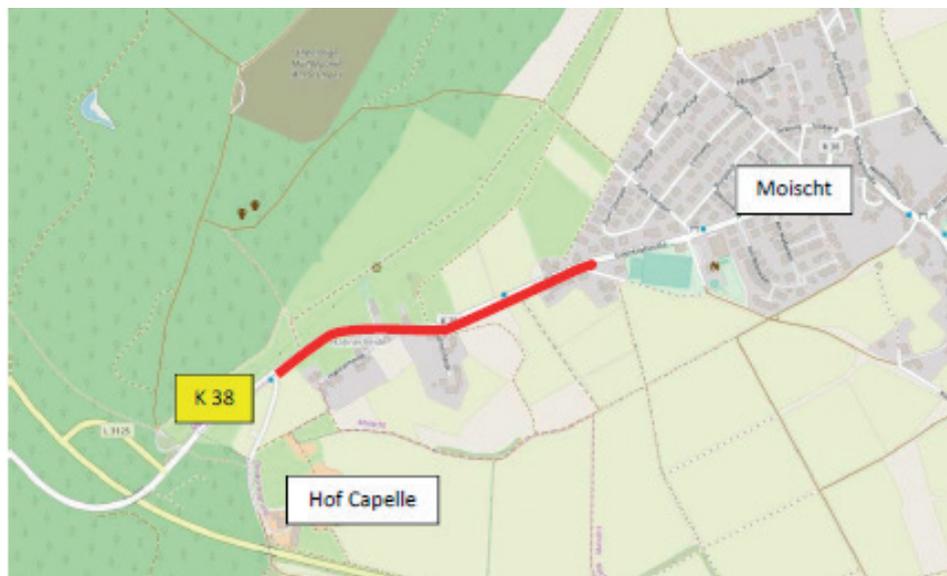
Bau eines straßenbegleitenden Radweges zur K 77
(Quelle: OSM, bearbeitet durch HS Ingenieure)

2. Infrastrukturplanung

b) Marburg-Moischt – Hof Capelle (MAR 07)

Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K 38 von Hof Capelle in die Ortslage von Moischt (Ausbaulänge 650 m)

Der Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K 38 zwischen dem Ortsrand von Moischt und Hof Capelle schafft eine sichere Anbindung des Marburger Ortsteils an den gerade in der Planung befindlichen Radweg an der L 3125 von Cappel nach Hof Capelle, wo dieser an die bereits umgesetzte Verbindung in den Ebsdorfergrund anschließt. Über die Funktion des Radweges als Ortsanbindung von Moischt hinaus, ist das Projekt Bestandteil einer Nord-Süd-Achse östlich der Lahnberge. Für die Planung dieses Projektes wurden Kostenschätzungen vorgenommen und entsprechende Mittel in den Haushalt 2020 eingestellt. Parallel hierzu wurde im September 2019 ein Fördermittelantrag bei der Fördermittelabteilung von Hessen Mobil eingereicht. Mit einer Bewilligung dieser Planungsmittel und der darauf erfolgenden Vergabe des Planungsauftrages ist etwa ab Mai 2020 zu rechnen.



Bau eines straßenbegleitenden Radweges zur K 38
(Quelle: OSM, bearbeitet durch HS Ingenieure)

c) Stadtallendorf-Kernstadt –
Anbindung an den Radweg
an der B 454 (STA 05)

Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K 12 (Ausbaulänge 1.850 m)

Der Bau des straßenbegleitenden Radweges an der K 12 von der Kernstadt in Stadtallendorf zum Radweg an der B 454 schließt eine Lücke sowohl im Netz der großen, Hessen durchziehenden Radfernwege (Radweg Deutsche Einheit, Mitteldeutschlandroute (D 4), R 2) 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. Für die Planung dieses Projektes wurden Kostenschätzungen vorgenommen und entsprechende Mittel in den Haushalt 2020 eingestellt. Parallel hierzu wurde im September 2019 ein Fördermittelantrag bei der Fördermittelabteilung von Hessen Mobil eingereicht. Mit einer Bewilligung dieser Planungsmittel und der darauf erfolgenden Vergabe des Planungsauftrages ist etwa ab Mai 2020 zu rechnen.



Straßenbegleitender Radweg an der K 12 in Stadtallendorf
(Quelle: OSM, bearbeitet durch HS Ingenieure)

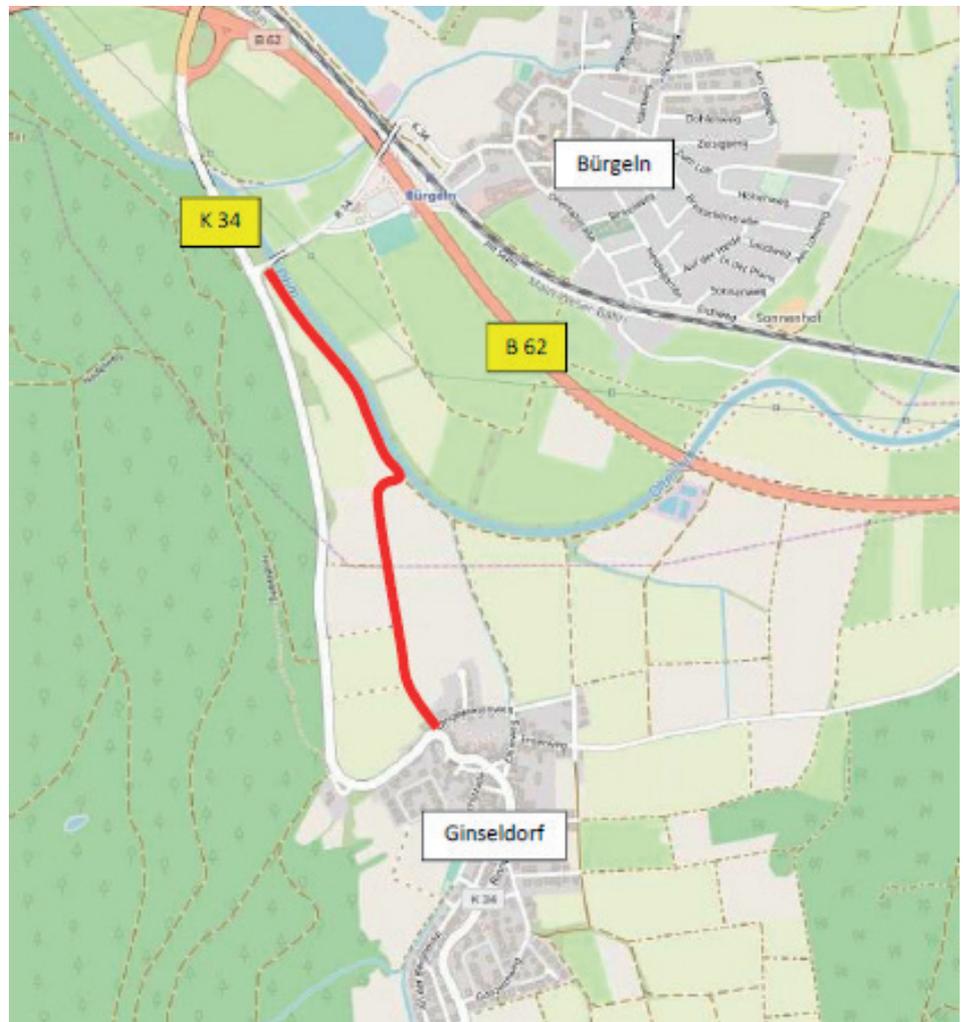
2. Infrastrukturplanung

d) Marburg-Ginseldorf – Cölbe-Bürgeln (MAR 01)

Ausbau eines landwirtschaftlichen Weges parallel zur K 34 (Ausbau- länge: 1.250 m)

Der Ausbau landwirtschaftlicher Wege parallel zur K 34 zwischen Marburg-Ginseldorf und Cölbe-Bürgeln schafft eine sichere Anbindung des Marburger Ortsteils an das Hessische Rad-Hauptnetz und zum Bahnhof in Bürgeln. Über die Funktion des Radweges als Ortsanbindung von Ginseldorf hinaus ist das Projekt Bestandteil einer Nord-Süd-Achse östlich der Lahnberge.

Für die Planung dieses Projektes wurden Kostenschätzungen vorgenommen und entsprechende Mittel in den Haushalt 2020 eingestellt. Parallel hierzu wurde im September 2019 ein Fördermittelantrag bei der Fördermittelabteilung von Hessen Mobil eingereicht. Mit einer Bewilligung dieser Planungsmittel und der darauf erfolgenden Vergabe des Planungsauftrages ist etwa ab Mai 2020 zu rechnen.



**Ausbau eines Wirtschaftsweges parallel zur K 34
(Quelle: OSM, bearbeitet durch HS Ingenieure)**

e) Kirchhain-Emsdorf –
Stadtallendorf-Kernstadt
(STA 16)

**Ausbau eines landwirtschaftlichen
Weges parallel zur K 12 (Ausbau-
länge: 2.550 m)**

Der Ausbau landwirtschaftlicher Wege parallel zur K 12 von Kirchhain-Emsdorf in die Kernstadt von Stadtallendorf schafft eine sichere Anbindung des Kirchhainer Ortschafts 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. Für die Planung dieses Projektes wurden Kostenschätzungen vorgenommen und entsprechende Mittel in den Haushalt 2020 eingestellt. Parallel hierzu wurde im September 2019 ein Fördermittelantrag bei der Fördermittelabteilung von Hessen Mobil eingereicht. Mit einer Bewilligung dieser Planungsmittel und der darauf erfolgenden Vergabe des Planungsauftrages ist etwa ab Mai 2020 zu rechnen.



**Ausbau eines Wirtschaftsweges parallel zur K 12
(Quelle: OSM, bearbeitet durch HS Ingenieure)**

2. Infrastrukturplanung

f) Kreisverkehrsplatz-Wehrda – Kaufpark-Wehrda (MAR 22)

Bau eines straßenbegleitenden Radweges zur K 12 (Ausbaulänge: 460 m)

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“. Auch für Pendelverkehre zwischen dem Wohnquartier Wehrda und der Marburger Kernstadt ist der Ausbau der Verbindung von hoher Bedeutung.

Für die Planung dieses Projektes wurden Kostenschätzungen vorgenommen und entsprechende Mittel in den Haushalt 2020 eingestellt. Parallel hierzu wurde im September 2019 ein Fördermittelantrag bei der Fördermittelabteilung von Hessen Mobil eingereicht. Mit einer Bewilligung dieser Planungsmittel und der darauf erfolgenden Vergabe des Planungsauftrages ist etwa ab Mai 2020 zu rechnen.

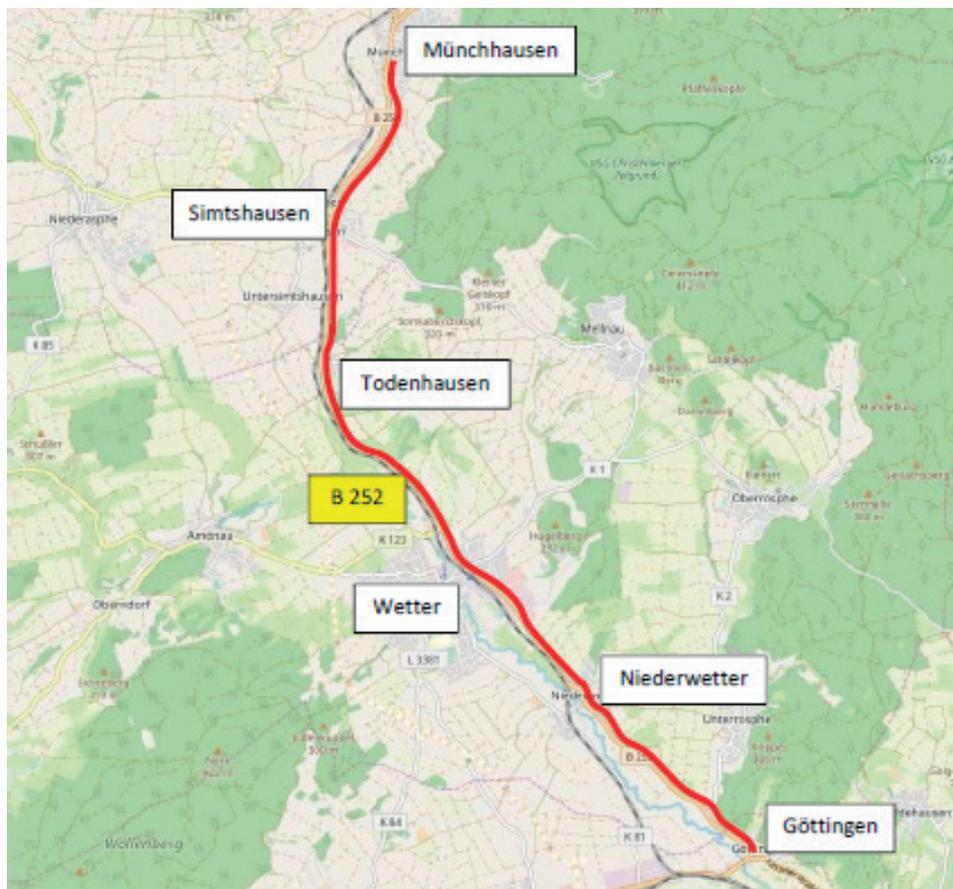


Ausbau eines Wirtschaftsweges parallel zur K 34 (Quelle: OSM, bearbeitet durch HS Ingenieure)

g) Münchhausen-Münchhausen – Lahntal-Göttingen (WE 01)

Bau straßenbegleitender Radwege parallel zur B 252 alt (Ausbaulänge: 11.230 m)

Eines der kreisweit bedeutendsten Radverkehrsprojekte dient der radverkehrlichen Erschließung des Wetschaftstales zwischen Lahntal-Göttingen und der Kreisgrenze bei Münchhausen. Auch diese Verbindung ist Teil des Hessischen Radhauptnetzes und somit von hoher überregionaler Bedeutung. Mit einer Distanz von mehr als elf Kilometern wird diese Maßnahme, auch von seiner Dimension her eines der umfassenden Projekte bei der Umsetzung des Radverkehrsentwicklungsplanes sein. Für die Planung dieses Projektes wurden Kostenschätzungen vorgenommen und entsprechende Mittel in den Haushalt 2020 eingestellt. Parallel hierzu wurde im September 2019 ein Fördermittelantrag bei der Fördermittelabteilung von Hessen Mobil eingereicht. Mit einer Bewilligung dieser Planungsmittel und der darauf erfolgenden Vergabe des Planungsauftrages ist etwa ab Mai 2020 zu rechnen.



Schaffung eines Radverkehrsangebotes auf der B 252 (alt)
(Quelle: OSM, bearbeitet durch HS Ingenieure)

2. Infrastrukturplanung

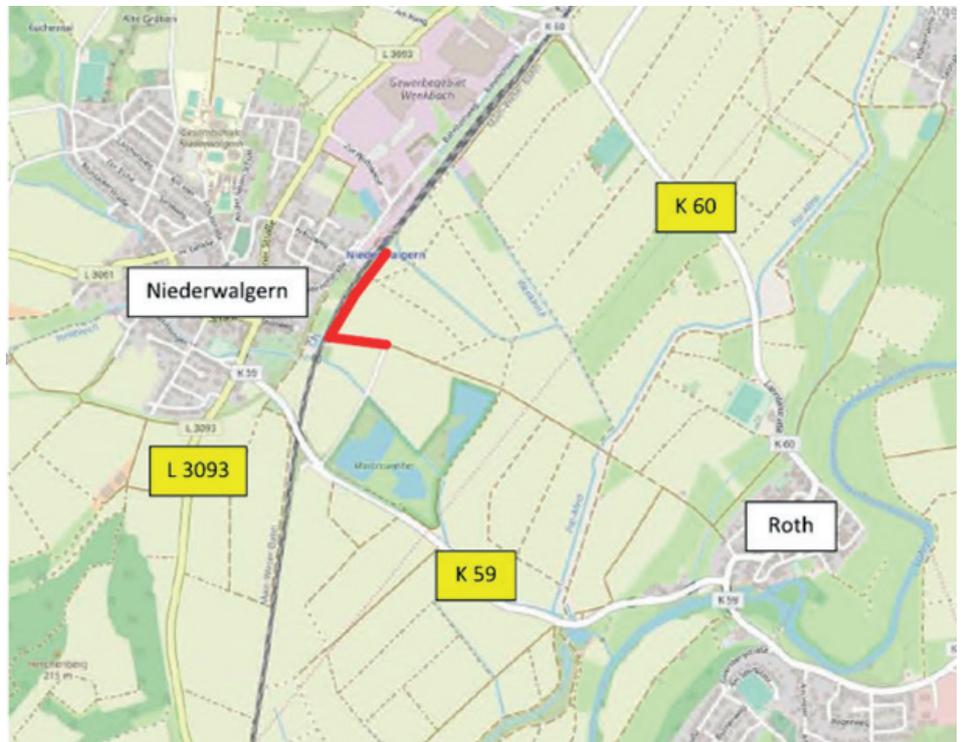
h) Weimar-Roth – Weimar-Niederwalgern (W 01)

Ausbau eines landwirtschaftlichen Weges parallel zur K 59 (Ausbau-länge: 510 m)

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.

Der Landkreis hat in enger Abstimmung mit der Gemeinde Weimar eine Übereinkunft mit der DB darüber erzielt, dass diese bei ihrem Projekt die Möglichkeit der Verlängerung der von der Bahn geplanten Unterführung bis hinter das letzte Gleis technisch vorbereiten wird. So wird der Landkreis planerisch an das DB-Projekt anknüpfen können und den „Durchstich“ für einen Fahrradtunnel schaffen.

Östlich der Main-Weser-Bahnlinie wird dann die Radverkehrsverbindung auf bestehenden landwirtschaftlichen Wegen von Niederwalgern nach Roth geführt. Um ausreichenden Komfort für die Radfahrenden zu gewährleisten, sollen diese Wege ausgebaut werden. Für die Planung dieses Wegebaus wurden Kostenschätzungen vorgenommen und entsprechende Mittel in den Haushalt 2020 eingestellt.



Ausbau eines Wirtschaftsweges parallel zur K 59
(Quelle: OSM, bearbeitet durch HS Ingenieure)

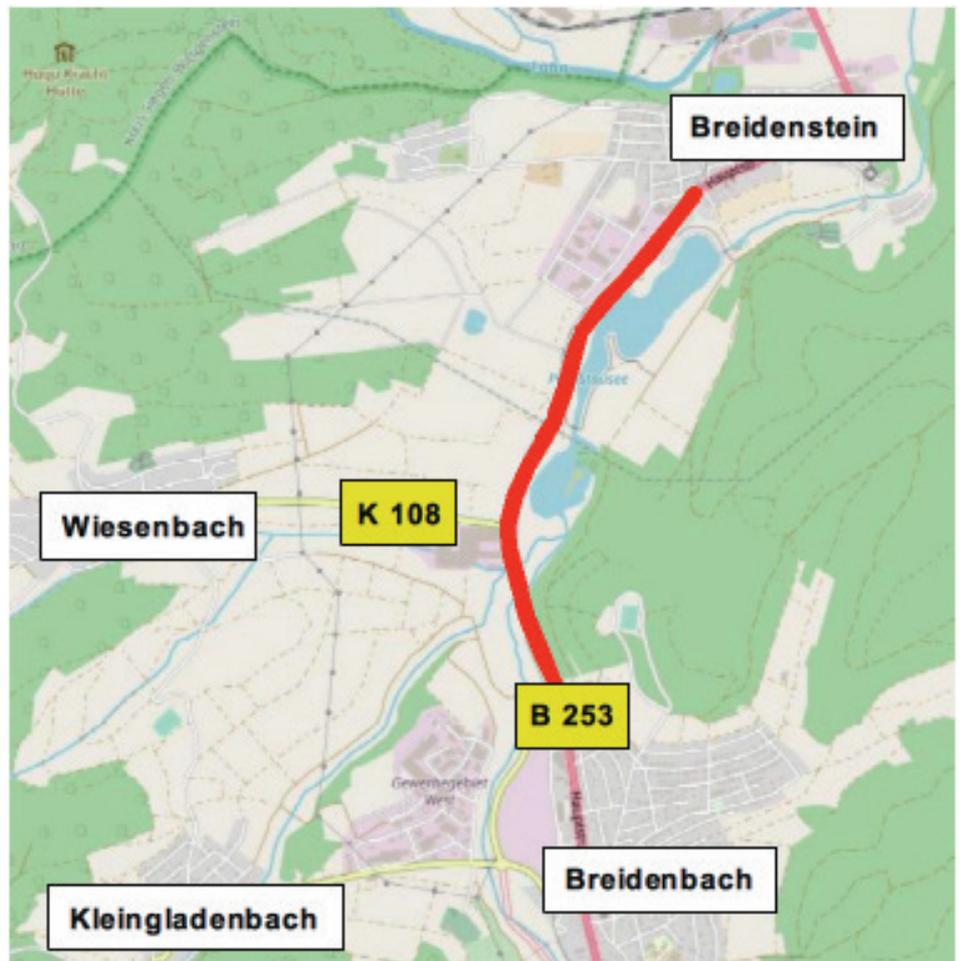
Parallel hierzu wurde im September 2019 ein Fördermittelantrag bei der Fördermittelabteilung von Hessen Mobil eingereicht. Mit einer Bewilligung dieser Planungsmittel und der darauf erfolgenden Vergabe des Planungsauftrages ist etwa ab Mai 2020 zu rechnen.

i) Breidenbach – Biedenkopf-
Breidenstein (Bre 01, Bid 01)

**Bau eines Straßen begleitenden
Radweges zur B 253 (Ausbaulänge:
11.350 m)**

Der Radverkehrsplan des Landkreises sieht eine Alltagsradverbindung zwischen Breidenbach und dem Biedenköper Ortsteil Breidenstein vor. In Gesprächen mit Hessen Mobil wurde dieses Projekt als in der Baulast des Bundes bestätigt. Gleichzeitig verständigten sich der Landkreis Marburg-Biedenkopf und Hessen Mobil darauf, dass der Landkreis stellvertretend für den Bund die Planung und Umsetzung dieser Maßnahme betreut und umsetzt. Die für Maßnahmenkoordination, Planung und Bau erforderlichen Mittel werden dem Landkreis vom Bund in vollem Umfang erstattet. Nach Abschluss der Maßnahme wird der fertige Radweg in die Baulast des Bundes übertragen werden.

Um die Umsetzung dieser Maßnahme zu beschleunigen, hat der Landkreis im Haushalt 2020 entsprechende Mittel für eine Planung berücksichtigt und wird den Auftrag für die Planung dieses Radweges vergeben.



Bau eines straßenbegleitenden Radweges zur B 253
(Quelle: OSM, bearbeitet durch HS Ingenieure)

2. Infrastrukturplanung

2.3 Universitätsstadt Marburg und Landkreis Marburg-Biedenkopf – koordinierte Zusammenarbeit

Bereits mit Aufnahme des Radverkehrsentwicklungsprozesses im Landkreis Marburg-Biedenkopf gelang es, den thematischen Austausch mit der Universitätsstadt Marburg zu intensivieren und zu verstetigen.

In einem im Herbst 2019 durchgeführten Abstimmungsgespräch zur Zusammenarbeit in der Radverkehrsentwicklung betonten Universitätsstadt und Landkreis die Bedeutung des Radverkehrs für die allgemeine Verkehrsentwicklung unserer Region und erklären ihren Willen, zur engen Zusammenarbeit in diesem Thema.

Die politisch Verantwortlichen bei Universitätsstadt und Landkreis sind sich einig darüber, das gemeinsame Vorgehen im Radverkehr in halbjährlichen Terminen auf der Leitungsebene abzustimmen. Im Vordergrund dieser Abstimmungen steht eine koordinierte Umsetzung der von Landkreis und Universitätsstadt in Ihren Radverkehrsentwicklungsplänen identifizierten infrastrukturellen Maßnahmen.

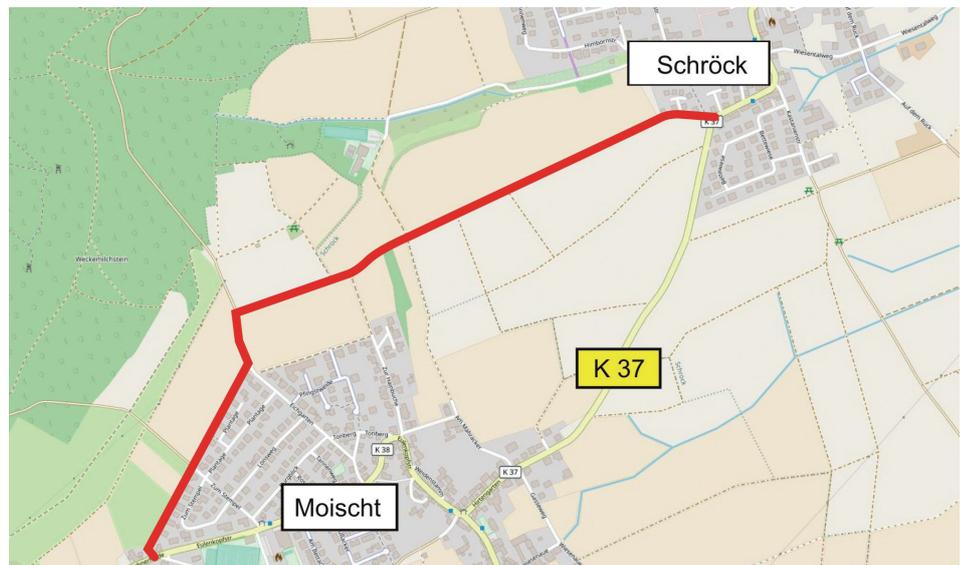
Im Rahmen dieses ersten Abstimmungstermins wurde vereinbart, dass für die Umsetzung gemeinsamer Maßnahmen ein Modus für die Kostenteilung erarbeitet wird, dass bei der Umsetzung gemeinsamer Maßnahmen jeweils einer der Partner die Federführung übernimmt und auch entsprechende Förderanträge beim Land Hessen stellt.

Folgende Projekte aus dem Radverkehrsentwicklungsplan des Landkreises werden unter Federführung der Stadt umgesetzt:

a) Marburg-Moischt – Marburg-Schröck (MAR 021)

Schaffung eines Radweges an der K 37 zwischen Moischt und Schröck

Die Stadt wird prüfen, inwieweit sich vorhandene Wirtschaftswege ausbauen und zu einem alltags-tauglichen Angebot zwischen den Ortsteilen entwickeln lassen.



Prüfung ausbaufähiger landwirtschaftlicher Wege als ortsteilverbindendes Radverkehrsangebot zur K 37 (Quelle: OSM, eigene Bearbeitung)

b) Marburg; Oberer Rothenberg – Wehrshausen (MAR 019)

Schaffung eines Radweges an der K 72 zwischen der Straße „Im Köhlersgrund“ und dem Knoten K 72 / K 80 (Ausbaulänge 850 m)

Die Verbindung an der K 72 ist für das Radverkehrsnetz der Universitätsstadt Marburg von großer Bedeutung. Sie ist Teil einer Radroute von der Innenstadt zum bedeutenden Arbeitsplatzstandort Görzhäuser. Wichtig ist die Verbindung aber auch für den Schülerradverkehr von den westlichen Marburger Stadtteilen zu den Schulen in der Leopold-Lukas-Straße in der Marburger Kernstadt. Da der größere Abschnitt dieser Verbindung in der Baulast der Universitätsstadt liegt, übernimmt die Stadt die Federführung in diesem Projekt.

Maßnahmen-Nr.	23	Länge	850 m	
Von	Marbach, Kreuzung K72/K80			
Nach	Grassenberg, Höhenweg			
entlang	Oberer Rothenberg (K72)			
Maßnahme	Maßnahme 23 entlang Oberer Rothenberg (K72) ist eine wichtige Radverkehrsachse für die westlichen Stadtteile und mit einem baulich angelegten Zweirichtungsverkehr entlang der südlichen Fahrbahnseite zu versehen.			

Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K 72 am oberen Rothenberg in Marburg (Quelle: 3. Fortschreibung der Radverkehrsplanung Marburg, S. 155)

2. Infrastrukturplanung

c) Marburg-Görzhausen – Marburg-Görzhäuser Hof (Maßnahme 147; 3. Fortschreibung RVEP Marburg)

Dieses Projekt aus der 3. Fortschreibung der Radverkehrsplanung der Stadt Marburg steht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Radverkehrsentwicklungsplan (RVEP) des Landkreises und wird in 2020 durch die Stadt vorangetrieben. Der Ausbau dieses Weges in der Baulast der Universitätsstadt schließt räumlich unmittelbar an die Maßnahme MAR 11 (siehe Kap. 2.2 a) an, deren Planung der Landkreis als Baulastträger in 2020 beauftragen wird. Beide Maßnahmen sind Teil einer alltagstauglichen Westtangente von Sterzhausen nach Hermershausen.

Maßnahmen-Nr.	147	Länge	1,6 km	 
Von	Dagobertshausen, L3092 Kreisverkehr Görzhausen			
Nach	Dagobertshausen, Flachspfuhl (K77)			
entlang	Feldweg			
Maßnahme	Am nördlichen Ende der Bebauung führt ein geschotterter Feldweg bergauf bis an die L3092 Görzhäuser Hof. Dieser Weg ist zu asphaltieren und als Radweg auszubauen, da er die kürzeste Verbindung von Dagobertshausen zum Standort Görzhäuser Hof der Behringwerke darstellt. (Maßnahme 147)			

Anbindung Dagobertshausen an Görzhäuser Hof über einen auszubauenden landwirtschaftlichen Weg (Quelle: 3. Fortschreibung der Radverkehrsplanung Marburg, S. 127)

2.4 Maßnahmenplanung des Landes Hessen

Seit der Kreistag die Umsetzung des Radverkehrsentwicklungsplanes im März 2018 beschloss, hat sich eine kontinuierliche und sehr konstruktive Austausch mit Hessen Mobil - der Straßenbauverwaltung des Landes Hessen - entwickelt. Dieser Austausch hat dazu geführt, dass sich auch Land und Bund gezielt in die Umsetzung des RVEP einbringen und Maßnahmen als in ihrer Baulast anerkennen.

a) Lahntal-Caldern (LT 01)

Aufwertung des Lahnradweges durch den Bau eines straßenbegleitenden Radweges

Ein im RVEP des Landkreises mit Rang 9 hochrangiges Projekt aus dem Radverkehrsentwicklungsplan ist die Forderung nach dem Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der L 3092 in Lahntal-Caldern von der Ortslage (Mühlenbäckerei Pfeiffer bis zum Calderner Sportplatz). Nach Aussagen von

Hessen Mobil konnte hier die Variantenuntersuchung abgeschlossen und ein technischer Vorentwurf vorgelegt werden. Aktuell arbeitet die Planungsabteilung von Hessen Mobil an der umweltfachlichen Bilanzierung zur Ermittlung des notwendigen naturschutzfachlichen Ausgleichs. Es ist geplant, dass Baurecht über ein Entfallen der Planfeststellung herzustellen. Mit der Umsetzung des Projektes wird für 2022 gerechnet.



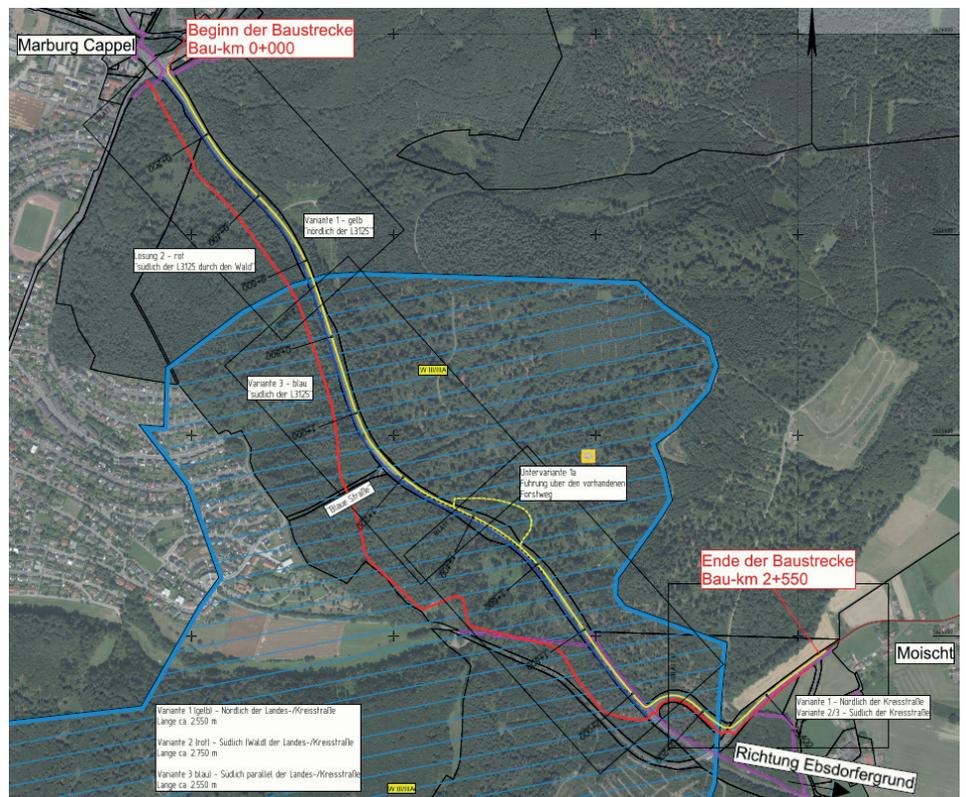
Qualitätsverbesserung am Lahnradweg, Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der L 3092 in Lahntal-Caldern (Quelle: Hessen Mobil)

2. Infrastrukturplanung

b) Marburg-Cappel – Hof Capelle

Bau eines straßenbegleitenden Radweges

Auch dieses Projekt ist nicht als Maßnahme im RVEP definiert, da der Baulastträger die Maßnahme bei der Konzeptionierung des RVEP (2018) bereits in die Planung genommen hatte. Durch die Umsetzung dieses Projektes schafft das Land eine sichere Anbindung der Gemeinde Ebsdorfergrund an die Universitätsstadt. Der Radverkehrsplaner war insbesondere in die Diskussion um die Variantenfestlegung eingebunden. Dieser Planungsschritt konnte abgeschlossen werden. Weiterhin liegt ein technischer Vorentwurf vor. Aktuell arbeiten die Planer an der umweltfachlichen Bilanzierung zur Ermittlung des Ausgleiches für die Baumaßnahme. Die Baurechtsschaffung wird auch hier über Entfallen der Planfeststellung erfolgen. Da die Träger öffentlicher Belange nach Begutachtung der Pläne keine Einwände gegen das Projekt vorbrachten, ist der Baulastträger zuversichtlich, 2021 mit dem Bau der Maßnahme beginnen zu können.



Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der L 3125 von Marburg-Cappel nach Hof Capelle (Quelle: Hessen Mobil)

c) Wetter-Amönau – Wetter

Bau eines straßenbegleitenden Radweges

Bei diesem Projekt in Baulast des Landes Hessen an der L 3091 konnte die Variantenuntersuchung inzwischen abgeschlossen und ein technischer Vorentwurf vorgelegt werden. Da auch die naturschutzfachliche Bilanzierung bereits durchgeführt wurde, erscheint ein Baubeginn nach Aussagen von Hessen Mobil bereits im Sommer 2020 realistisch.

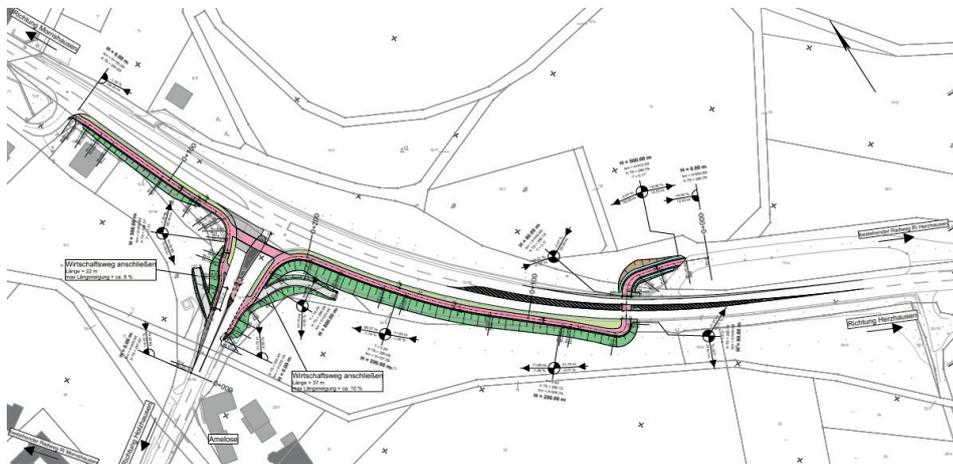


Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der L 3091 von Wetter-Amönau in Richtung Wetter (Quelle: Hessen Mobil)

2. Infrastrukturplanung

d) Dautphetal Herzhausen-Mornshausen

Die Entwicklung eines Radverkehrsangebotes zur B 453 von Dautphetal-Herzhausen nach Mornshausen in Baulast des Bundes wird ebenfalls unter der Federführung von Hessen Mobil geplant. Der Planungsstand lässt sich wie folgt beschreiben: Die Variantenuntersuchung wurde inzwischen abgeschlossen. Auch die naturschutzfachliche Untersuchung zur Festlegung eines Ausgleiches wurde bereits durchgeführt, so dass zwischenzeitlich auch die umweltfachliche Bilanzierung durchgeführt werden kann. Aktuell wird geprüft, ob eine Planungserweiterung entlang der K 74 durch Amelose denkbar ist. Das Baurecht für die Maßnahme soll über ein Entfallen der Planfeststellung erfolgen.



Planung einer Radverkehrsverbindung zur B 453 von Dautphetal-Herzhausen nach Dautphetal-Mornshausen (Quelle: Hessen Mobil)

2.5 Ausbau des Freizeit- routennetzes

Freizeitgestaltung, sportliche Aktivität und Tourismus sind für die Menschen im Landkreis Marburg-Biedenkopf maßgebliche Motive der Fahrradnutzung. Es ist davon auszugehen, dass das Freizeitradeln mit dem forcierten Ausbau des Radroutennetzes weiter zunehmen wird. Dem trägt der Landkreis mit dem Ausbau des Freizeitroutennetzes Rechnung und setzt dabei auf enge Kooperation und Vernetzung auch mit den Nachbarregionen. Letztlich zielen die Anstrengungen beim Ausbau des Freizeitroutennetzes darauf, die touristischen Arbeitsgemeinschaften im Landkreis – „Marburger Land“ im Osten und „Naturpark Lahn-Dill-Bergland“ im Westen – bei der Angebotsentwicklung zu unterstützen. Die Angebote im Radtourismus richten sich an Kurzurlauber und an Tagesgäste (aus Rhein-Main, Kassel und Ruhrgebiet) und sie zielen auf die Aufwertung unserer Region für die Naherholung. Denn die Stärkung sanfter Standortfaktoren macht unseren Raum auch in Zukunft attraktiv für mögliche Unternehmensansiedlungen und für die Entscheidung von Arbeitnehmer*innen, sich im Landkreis niederzulassen.

2.5.1 „Höferadeln“

Seit Jahren steht das Fahrrad als Fashion- und Lifestyle-Objekt im Fokus der öffentlichen Wahrnehmung. Naheliegend, dass das positive Image des Fahrrades zur Kommunikation anderer Themen gerne genutzt wird. Die Entwicklung von Themenradrouten produziert bislang aber stetig wachsende Ansprüche an die Infrastruktur und erhöht Aufwand und Kosten für Pflege und Unterhalt. Der Landkreis Marburg-Biedenkopf ist bemüht, hier nach anderen Lösungen zu suchen und im Tourismus neue, attraktive Angebote zu entwickeln, ohne dass diese den Aufbau und Unterhalt weiterer Infrastruktur notwendig machen. Ein erster Schritt der Produktentwicklung in dieser Richtung ist das „Höferadeln“ (www.marburg-tourismus.de/hoefe-radeln). Im Rahmen einer attraktiven Fahrradroute auf dem abgestimmten Radverkehrsnetz des Landkreises werden die Themen regionale bäuerliche Landwirtschaft und Gastronomie sowie landwirtschaftliche Direktvermarktung vorgestellt. Die Idee zum „Höferadeln“ wurde im Fachdienst Landwirtschaft des Landkreises Marburg-Biedenkopf in enger Zusammenarbeit mit der Marburg Stadt und Land Tourismus GmbH und dem Radverkehrsplaner des Landkreises entwickelt.



Neue Themenroute im Landkreis Marburg-Biedenkopf (Quelle: MSLT GmbH)

Ergebnis des ersten Umsetzungsschrittes ist ein Flyer und eine ansprechende Internetseite. Beispielfähig auch für andere Themen wird die neue Route zu einem digitalen Angebot weiter entwickelt werden.

2. Infrastrukturplanung

2.5.2 MTB-Konzept für den Naturpark Lahn-Dill-Bergland

11,4 Mio. Menschen in Deutschland nutzen regelmäßig ein Mountainbike – bei Jugendlichen ist das Mountainbiking ebenso beliebt wie Fußball. Der Naturpark Lahn-Dill-Bergland stellt seit einigen Jahren fest, dass die Nachfrage nach attraktiven Mountainbike-Strecken stetig steigt.

Um eine nachhaltige und naturverträgliche Entwicklung im Großschutzgebiet gewährleisten zu können, ließ der Naturpark im Rahmen einer MTB-Machbarkeitsstudie Potenziale zur Ausweisung von Touren untersuchen.

Um Überschneidungen zum Freizeit- und Alltagsradfahren frühzeitig berücksichtigen und integrieren zu können, war der Radverkehrsplaner in die Lenkungsgruppe zum Mountainbike-Konzept einbezogen und unterstützte so die Entwicklung des Projektes.

Die Studie der MTB-Tourismusberatung desire lines (Norman Bielig) liegt nun seit Juli 2019 vor: Sie kommt zu dem Schluss, dass die Umsetzung von Mountainbiketouren im Naturpark Lahn-Dill-Bergland für die einheimische Bevölkerung, sowie für Touristen unter dem Aspekt der naturfreundlichen Besucher*innenlenkung sinnvoll sei und weiter entwickelt werden sollte. Bielig empfiehlt der Region die



Tourenfahrer und Familien als Zielgruppe des MTB-Angebotes im Naturpark Lahn-Dill-Bergland (Quelle: Adobe Stock, anatoliy_gleb)

Ausweisung von Rundtouren für die Zielgruppen der Tourenfahrer*innen sowie Familien. Für letztere kommen leichtere Strecken in Frage, die etwa durch Erlebnisstationen ergänzt werden können. In der späteren Umsetzung sollen allerdings möglichst keine neuen Wege ausgebaut, sondern die bestehende Infrastruktur ausgeschil-

dert werden. Vorhandene „Mountainbike-Highlights“, wie bspw. der Flowtrail, in Bad Endbach werden so miteinander vernetzt, dass sie an die zukünftigen Touren angeschlossen werden. Inzwischen haben die Kommunen im Naturpark auf der Basis dieser Studie bereits mit der Planung konkreter Touren begonnen.

2.6 Radzählstellen

Die Stärkung des Radverkehrs erfordert bessere Informationen zu Zustand und Nutzung der Radinfrastruktur. Radverkehrsdaten können dazu beitragen, Mängel in der Infrastruktur zu identifizieren, wie z. B. unsichere Kreuzungen, zu enge Radwege oder lange Wartezeiten für den Radverkehr an Lichtsignalanlagen. Die Erhebung und Aufbereitung dieser Daten für die kommunale Verkehrsplanung ist Voraussetzung für eine Infrastrukturplanung, die sich an den Bedürfnissen der Radfahrenden orientiert. Darüber hinaus sind die Daten wichtige Grundlage für intelligente Fahr- radroutenplaner und Informationssysteme, die auf die Bedürfnisse der Radfahrenden abgestimmte Routenempfehlungen oder Warnhinweise geben.



Radzählstelle mit Solarpaneel
(Quelle: Radschlag, 2011)

2. Infrastrukturplanung

2.6.1 Radzählstelle an der Furkation in Sterzhausen

Seit 2014 verfügt der Landkreis Marburg-Biedenkopf über eine Radverkehrszählstelle. Mit ihrer Hilfe ist es möglich, die tatsächliche Nutzungsintensität von Radrouten im Landkreis zu erfassen. Das Gerät wird in der Regel einmal jährlich versetzt. Mit Bezugnahme auf Zeit, Temperatur und Niederschlag erfasst es einen kompletten Jahresgang des Radverkehrsaufkommens einer Route oder eines Routenabschnittes. Die Daten erlauben damit Rückschlüsse auf die Bedeutung einer Radroute. Indirekt lassen sie auch auf den Anlass der Fahrt schließen (z.B. Alltags- oder Freizeitradverkehr).

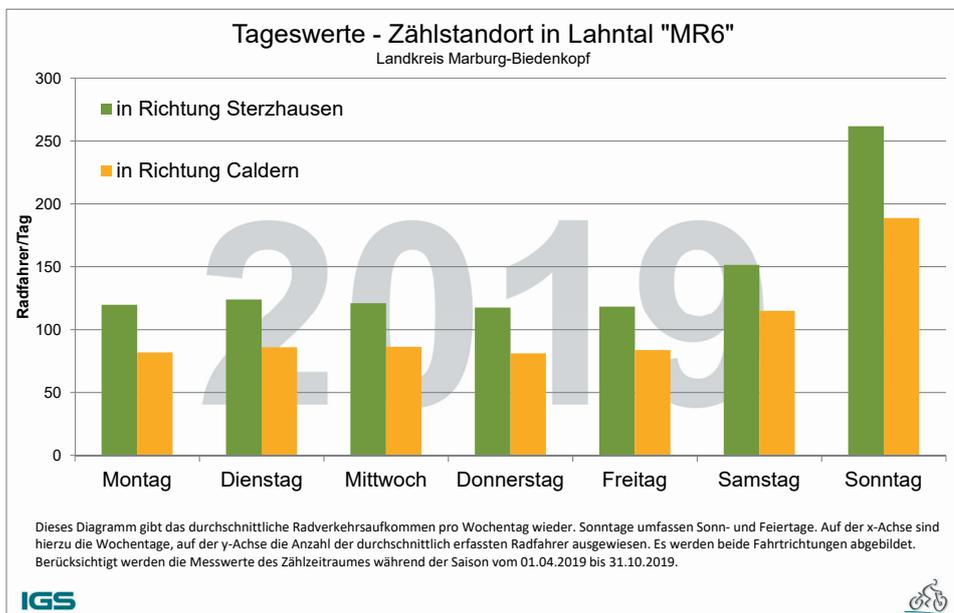
Auch 2019 erfasste die Radzählstelle den Radverkehr auf dem Lahnradweg im Bereich der Gemeinde Lahntal. Ziel der Erhebung an dieser Stelle war es, gegenüber dem Baulastträger Bund die Notwendigkeit eines ganzjährig befahrbaren Radverkehrsangebotes im oberen Lahntal zu belegen.

Inzwischen wurden die Daten, ergänzt durch Hinweise zur Überflutungshäufigkeit der Flutmulden bei Sterzhausen, den Verantwortlichen von Hessen Mobil präsentiert. In der Folge erkennt die hessische Straßenbauverwaltung an, dass der Bund hier in die Pflicht zu nehmen ist. Die Gemeinde Lahntal und Hessen Mobil verständigten sich Ende des Jahres 2019 auf eine durch den Bund zu finanzierende Brückenlösung. Mit dem Beginn ihrer Planung wird 2020 begonnen.

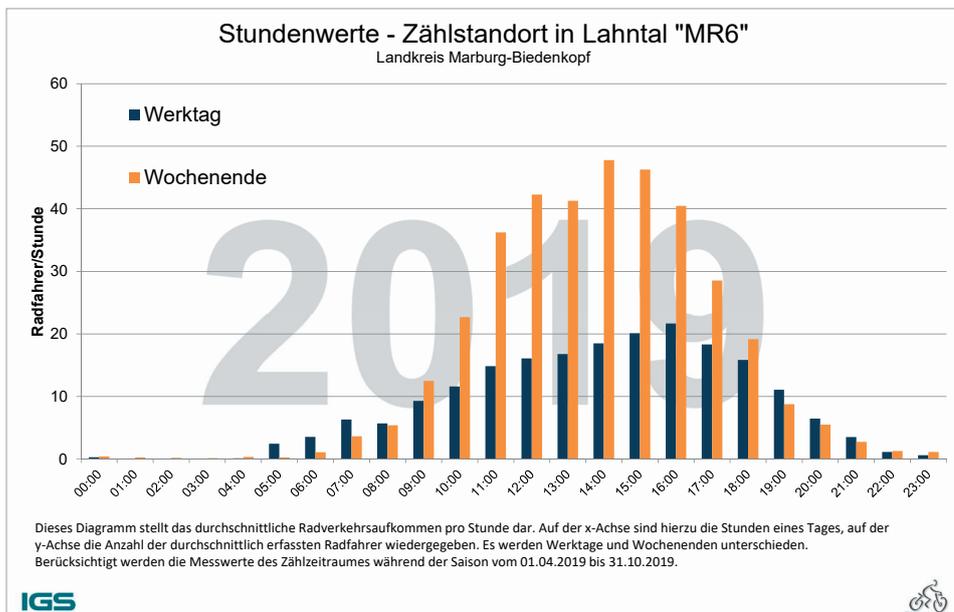
Die Charakteristik des Jahres- wie des Stundenganges des Radverkehrs auf dem Lahntal-Radweg mit Spitzenwerten in der Sommersaison, an den Wochenenden und am späten Vormittag bzw. frühen Nachmittag macht deutlich, dass auf dieser Route der Freizeitradverkehr überwiegt. Vergleichsweise hohe Werte in den frühen Morgenstunden belegen aber, dass die Freizeitroute mangels alternativer Angebote durchaus von Alltagsradlern genutzt wird.

Radverkehrsaufkommen 2019		
Radverkehrsaufkommen Jahr und Saison		
Jahr (01.01. - 31.12.)	01.01.2019 - 31.12.2019	64.245
Saison (01.04. - 31.10.)	01.04.2019 - 31.10.2019	54.633
Saisonanteil		85%
Durchschnittliches Radverkehrsaufkommen pro Tag		
Jahr	01.01.2019 - 31.12.2019	176,0
Saison	01.04.2019 - 31.10.2019	255,3
maximaler Tageswert*		
erste Jahreshälfte	01.05.2019	858
zweite Jahreshälfte	04.08.2019	820

Daten der Radzählstelle belegen die Notwendigkeit für Maßnahmen am Lahnradweg
(Quelle: IGS GmbH)



Tagesgang des Radverkehrs auf dem Lahnradweg



Stundengang des Radverkehrs auf dem Lahntalradweg in Lahntal (Quelle: IGS GmbH)

2. Infrastrukturplanung

2.6.2 Standortbestimmung für neue Radzählstellen im Landkreis – Kooperation mit der AGNH

Der Landkreis Marburg-Biedenkopf hat 2019 die Teilnahme an dem durch die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) initiierten Pilotprojekt „Daten für den Radverkehr“ zugesagt.

Auf Wunsch des Landes hat der Landkreis Marburg-Biedenkopf sechzehn Standorte benannt, an denen die Zählstellen installiert werden sollten. Während das Land die Kosten für die Beschaffung des Gerätes übernimmt, wird der Landkreis die Kosten für den Unterhalt tragen.

Mit seiner Initiative verfolgt das Land das Ziel, die eingeschränkte Verkehrsdatenlage für den Radverkehr in Hessen zu verbessern und gewonnene Erkenntnisse für die weitere Planung und Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur zu nutzen. Mit Hilfe der Zählstellen vor Ort werden die Voraussetzungen geschaffen, über einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren den Radverkehr zu zählen, auszuwerten und zu evaluieren. Die Bereitstellung der Daten wird über ein Online-Tool möglich sein. Durch das koordinierte Vorgehen des Landes wird für ganz Hessen schrittweise eine einheitliche Datengrundlage zum Radverkehr entstehen. Die Aufstellung der Zählstellen hat das Land für das Frühjahr 2020 angekündigt.

2.7 Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes für die Stadt Stadtallendorf

Der abgestimmte Radverkehrsentwicklungsplan (RVEP) des Landkreises sieht für die Innenstädte der Mittelzentren die Entwicklung innerstädtischer Radverkehrskonzepte vor. Aufbauend auf diesem RVEP, ist eine detaillierte Betrachtung der innerstädtischen Radverkehrsverbindungen vorgesehen. Um möglichst viele Bürger für das Fahrrad im Alltag oder in der Freizeit zu gewinnen, werden nicht nur infrastrukturorientierte Maßnahmen ergriffen werden. Daher enthält das Arbeitsprogramm für das Radverkehrskonzept neben Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur auch sogenannte weiche Faktoren der Radverkehrsförderung. So etwa die Analyse der Radverkehrspotenziale oder Maßnahmenbündel, die ein besseres Klima für den Radverkehr schaffen.

Der Auftrag für dieses innerstädtische Konzept konnte im Dezember 2019 vergeben werden. Der für diese Beauftragung erarbeitete Leistungstext dient als Vorlage auch für die Beauftragung weiterer Innenstadtkonzepte

2.8 Teilnahme an Verkehrsschauen der Städte und Gemeinden

Die kommunale Verkehrsschau ist in Deutschland ein verwaltungsbehördlicher Vorgang, bei dem die Straßenausstattung einer Straße regelmäßig geprüft wird. Nach der Straßenverkehrsordnung muss sie alle zwei Jahre stattfinden. Sie dient der Optimierung der Verkehrssicherheit. Besonderes Augenmerk wird bei der Verkehrsschau auf Unfallschwerpunkte gelegt. Beteiligt werden neben der verantwortlichen Straßenverkehrsbehörde, die Straßenbaubehörde und die Polizei; öffentliche Verkehrsunternehmen und sachkundige Privatpersonen können ebenfalls hinzugezogen werden. Der Radverkehrsplaner des Landkreises bringt im Rahmen der Verkehrsschauen die besondere Perspektive und Situation des Radverkehrs ein.

2019 nahm der Radverkehrsplaner an Verkehrsschauen der Universitätsstadt Marburg und der Gemeinde Wohratal teil.

3. Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit

In der Radverkehrsentwicklung ist der Kampagnenarbeit eine besondere Bedeutung beizumessen. Die niedrigen Radverkehrsanteile Mittelhessens beruhen – und das Feedback aus dem Bürgerdialog bestätigt dies – vor allem auf den fehlenden Angeboten für den Radverkehr. Dieser Mangel lässt sich kurzfristig nicht beheben. Kampagnentätigkeit kann dagegen am Verkehrsklima ansetzen. Öffentlichkeitsarbeit kann für respektvolles Miteinander der Verkehrsarten werben und zu mehr Fahrradmobilität ermutigen. So kann es gelingen, trotz mangelhafter infrastruktureller Voraussetzungen den Radverkehrsanteil mit dem Mittel der Kommunikation zu erhöhen.

3.1 „Rücksicht macht Wege breit“

Im Frühjahr 2017 starteten der Landkreis Marburg-Biedenkopf und der Kreisbauernverband Marburg-Biedenkopf e.V. die Kampagne „Rücksicht macht Wege breit“. Diese Kampagne wurde auch 2019 wieder aufgenommen und fortgeführt. Der vergriffene Hinweisflyer wurde überarbeitet und ist in den Landkreis-Kommunen und Tourist-Infos, bei der Kreisverwaltung und beim Kreisbauernverband erhältlich. Die Schablone zum Aufbringen des Hinweis-Piktogramms wurde in 2019 von folgenden Kommunen angefordert und auf den Radrouten aufgebracht:

- Bad Endbach
- Weimar (Lahn)



Rücksicht macht Wege breit
(Quelle: Gemeinde Bad Endbach)



Neues Layout:

Flyer „Rücksicht macht Wege breit“

(Quelle: Landkreis Marburg-Biedenkopf)

3. Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit

3.2 STADTRADELN

STADTRADELN ist eine nach Nürnberger Vorbild weiterentwickelte Kampagne des Klima-Bündnis, dem größten Netzwerk von Städten, Gemeinden und Landkreisen zum Schutz des Weltklimas. In Deutschland beteiligen sich inzwischen 814 Kommunen an dieser Veranstaltung. Mit der Kampagne steht Kommunen eine bewährte und leicht umzusetzende Maßnahme zur Verfügung, um in der Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität aktiv(er) zu werben. Im Rahmen des Wettbewerbs bilden sich Teams und treten für Radförderung, Klimaschutz und Lebensqualität in die Pedale. Im Zeitraum 1. Mai bis 30. September sollen an 21 aufeinanderfolgenden Tagen möglichst viele Kilometer beruflich und privat CO2-frei mit dem Rad zurückgelegt werden. Ziel der Kampagne ist es, einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten und ein Zeichen für vermehrte Radförderung in der Kommune zu setzen.

Gemeinsam mit dem Landkreis und eingebettet in dessen Aktivitäten riefen in 2019 die Gemeinde Bad Endbach, die Gemeinde Cölbe, die Universitätsstadt Marburg und die Stadt Neustadt ihre Einwohner*innen zur Teilnahme an der Klimaschutzkampagne auf.



**Abschlussveranstaltung auf dem Hof „Ahle Pitz“ in Cölbe-Schönstadt
(Quelle: Landkreis Marburg-Biedenkopf)**

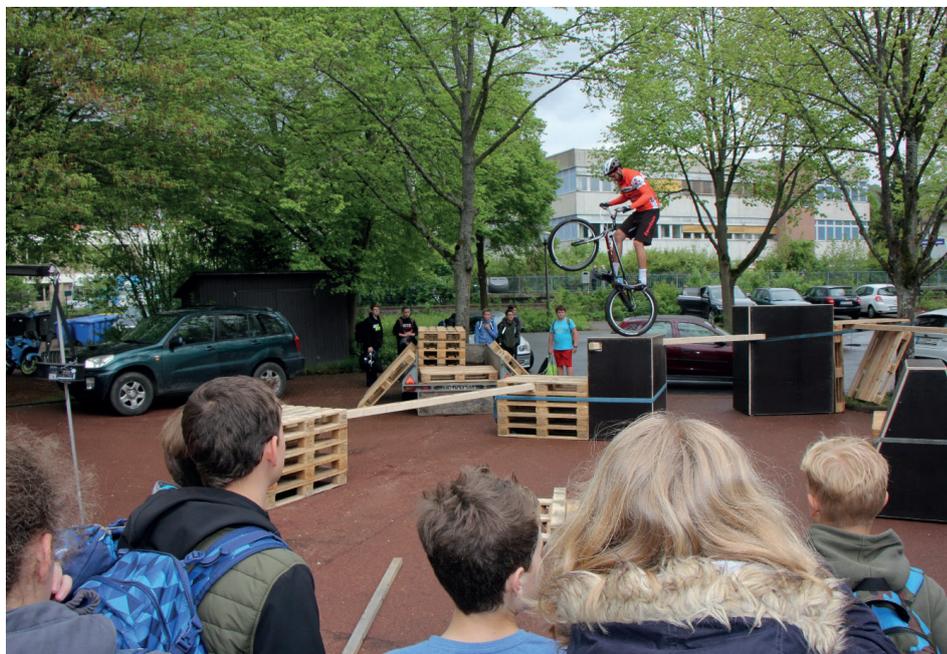
In der dreiwöchigen Laufzeit des Wettbewerbs zwischen dem 10.05. und dem 30.05.2019 haben die über 500 teilnehmenden Radlerinnen und Radler in 36 Teams 72.696 Kilometer zurückgelegt. Eröffnet wurde das Stadtradeln 2019 anlässlich des Mobilitätstages des Landkreises Marburg-Biedenkopf am Bahnhof Wissenscampus in Biedenkopf. Darüber hinaus wurden fast an jedem Tag des Kampagnenzeitraums attraktive geführte Touren im Landkreis angeboten. Auch zum Besuch von Radsportveranstaltungen im Landkreis luden die Veranstalter ein. Wie im ver-

gangenen Jahr konnten die Teilnehmer*innen unter dem Stichwort „Gipfelstürmer“ die attraktivsten Berge des Landkreises „erfahren“. Auf dem Hof „Ahle Pitz“ des St. Elisabeth-Vereins in Cölbe-Schönstadt wurde der Abschluss der Aktionszeit gefeiert. Begleitet vom Auftritt des Cölber Duos „Ananda“ (Sängerin Laura Förster und Tanja Fischbach an der Gitarre) ehrten die Organisatoren und Gastgeber Manfred Günther vom St. Elisabeth-Verein, Cölbes Bürgermeister Dr. Jens Ried und Landrätin Kirsten Fründt die Gewinner im Rennen um die meisten Kilometer.

3.3 Mobilitätstag in Biedenkopf

Gemeinsam mit dem Fachdienst Klimaschutz und erneuerbare Energien organisierte der Radverkehrsplaner des Landkreises am 10.05.2019 den zweiten Mobilitätstag des Landkreises, der diesmal in Biedenkopf im Umfeld der Bahnstation Wissenscampus und gemeinsam mit den umliegenden, weiterführenden Schulen sowie mit der Jugendherberge in Biedenkopf durchgeführt wurde.

Ziel der Veranstaltung war es, Schüler*innen, Bürger*innen und Unternehmer*innen die Möglichkeit zu geben, sich mit der Zukunft der Mobilität auseinanderzusetzen. Der Fahrradmobilität wurde im Rahmen dieser Veranstaltung viel Raum gegeben. So präsentierte der Landkreis eine akrobatische Trial-Show und präsentierte historische und außergewöhnliche Fahrräder, die unter den Schüler*innen auf großes Interesse stießen. Die Bike-School aus Stadtallendorf bot Fahrtechnik-kurse, der Marburger Verein „Freie Lasten“ präsentierte sein kostenfreies Lastenrad-Angebot.



Trial-Show auf dem Mobilitätstag in Biedenkopf (Quelle: Landkreis Marburg-Biedenkopf)

Anlässlich des Mobilitätstages unterzeichnete Landrätin Kirsten Fründt darüber hinaus einen „Letter of Intend“ mit der IVM GmbH (dem Dienstleister des Landes für Pro-

jekte zur Radverkehrsentwicklung). Ziel der Absichtserklärung ist die Entwicklung und Abstimmung von Schülerradrouennetzen für den Landkreis Marburg-Biedenkopf.



Landrätin Kirsten Fründt unterschreibt den „Letter of Intend“ zur Entwicklung und Abstimmung von Schülerradrouennetzen (Quelle: Landkreis Marburg-Biedenkopf)

3. Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit

3.4 Offene Fahrradkonferenz des Landkreises zum „Rad-Hauptnetz Hessen“

„Voraussetzung für den Radverkehr sind sichere und durchgängige Verbindungen. Das Rad-Hauptnetz Hessen bildet das Grundgerüst, das durch regionale und lokale Radnetze vervollständigt wird. Dieses flächendeckende Netz wird durch Radschnellverbindungen, Raddirektverbindungen und die Hessischen Radfernwege ergänzt. Das Rad-Hauptnetz unterstützt alle Akteure bei der systematischen Planung ihrer Radinfrastruktur.“

So definiert das Land Hessen den durch die AGNH in einem umfangreichen Beteiligungsverfahren definierten Entwurf eines landesweiten Netzes übergeordneter Radrouten und begründet die Entwicklung dieses Netzes folgendermaßen: „Das Rad-Hauptnetz Hessen dient dazu, die Planung der Radnetze in Hessen zu systematisieren und auf eine landesweit einheitliche Grundlage zu stellen. Auf Ebene des Landes stellt das Rad-Hauptnetz die Verbindungen für den Alltagsradverkehr zwischen den Oberzentren und den zugehörigen Mittelzentren dar. (...). Das Rad-Hauptnetz Hessen wird durch (...) Radschnellverbindungen bzw. Raddirektverbindungen für den Alltagsradverkehr ergänzt. Radschnell- und Raddirektverbindungen ermöglichen höhere Reisegeschwindigkeiten und dehnen damit den Einsatzbereich des Fahrrades auf größere Entfernungen aus.“



**Diskussion in der offenen Bürgerkonferenz zum Rad-Hauptnetz Hessen
(Quelle: Landkreis Marburg-Biedenkopf)**

Im Rahmen einer Regionalkonferenz, die das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung im September 2018 im Tagungszentrum der Kreisverwaltung in Cappel durchführte, bot sich Verwaltung, Politik und Bürgerschaft die Möglichkeit, die im Auftrag des Landes von Experten identifizierte Trassen dieses Rad-Hauptnetzes auf konkrete Verbindungen auch im Landkreis Marburg-Biedenkopf umzulegen. In der offenen Radverkehrskonferenz des Landkreises am 16.10.2019 gab der Landkreis einer interessierten Öffentlichkeit die Möglichkeit, sich mit dem Ergebnis dieses vom Land initiierten Abstimmungspro-

zesses auseinanderzusetzen und Kritik zu üben. Dieses Angebot wurde von den mehr als 100 Teilnehmer*innen gerne angenommen. Ein bedeutendes Ergebnis der Konferenz bestand in der Forderung nach einer Anbindung der wichtigen Arbeitsplatzstandorte des Landkreises (z.B. Lahnberge oder Görzhäuser Hof) in das Rad-Hauptnetz. Die Hinweise aus der Kreisgesellschaft wurden vom Radverkehrsplaner strukturiert und ausgewertet, damit sie im weiteren Gestaltungsprozess des Rad-Hauptnetzes mit dem Land diskutiert und bei dessen weiterer Entwicklung berücksichtigt werden können.

4. Netzwerktätigkeit

Mit der Schaffung des Radverkehrsforums Marburg-Biedenkopf regt der Landkreis zur Vernetzung und Zusammenarbeit aller Akteure in der Radverkehrsentwicklung im Landkreis Marburg-Biedenkopf an. Neben der intraregionalen Vernetzung ist er darüber hinaus in der interregionalen Zusammenarbeit aktiv. Hier bildet die Mitarbeit in der landesweiten Arbeitsgruppe Nahmobilität Hessen (AGNH) einen Schwerpunkt der Aktivitäten. Auch die Vernetzung mit bundesweiten Strukturen wird vom Landkreis vorangetrieben.

4.1 Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen

Das Land Hessen hat sich die Entwicklung der Nahmobilität zum Ziel gesetzt. Unter Nahmobilität versteht man

- Mobilität über kurze Distanzen oder über kurze Zeiträume
- Mobilität in den kleinen Netzen (Quartier, Wohn-, Arbeits- oder Einkaufsumfeld)
- Mobilität ohne Motoren, also vor allem Fuß- und Fahrradverkehr

Zurecht sieht das Land Hessen im Ausbau der nichtmotorisierten Nahmobilitätsinfrastruktur die größten Chancen für eine Verringerung des motorisierten Verkehrs und hat eine Strategie für Förderung und Ausbau der Nahmobilität entwickelt. Um diese Strategie voran zu treiben hat das Land Hessen die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) ins Leben gerufen und seine Kommunen zur Mitarbeit eingeladen. Der Landkreis Marburg-Biedenkopf ist Gründungsmitglied der AGNH.

2019 nahm der Radverkehrsplaner am dritten Nahmobilitätskongress der AGNH im House of Logistics and Mobility (HOLM) in Frankfurt teil.

In den themenspezifischen Arbeitsgruppen der AGNH bringt sich der Landkreis Marburg-Biedenkopf in der Arbeitsgruppe „Schnelle Raddirektverbindungen“ ein. Dort werden Standards für Radschnellwege formuliert und diskutiert.

4. Netzwerktätigkeit

4.1.1 Vierter hessischer Nahmobilitätskongress

Im Mai 2019 lud der Hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir zum inzwischen vierten Hessischen Nahmobilitätskongress ins HOLM in Frankfurt.

Dort berichtete Gastrednerin Frau Prof. Dr. Anke Karmann-Woessner (Amtsleiterin des Stadtplanungsamts der Stadt Karlsruhe) in einem Impulsvortrag, wie die Stadt Karlsruhe fuß- und fahrradfreundlich wird und welche Maßnahmen dafür ergriffen werden.

In der anschließenden Podiumsdiskussion mit Moderator Thiemo Graf, Minister Tarek Al-Wazir und Frau Prof. Dr. Anke Karmann-Woessner wurden aktuelle Fragen rund um das Thema Nahmobilität diskutiert. Das Vormittagsprogramm wurde mit der Benennung der neugewählten Mitglieder des Lenkungskreises abgeschlossen und die neuen Mitglieder wurden offiziell aufgenommen.



Eindrücke vom vierten Nahmobilitätskongress 2019 im HOLM
(Quelle: HMWEVW, S. Roessler)

Am Nachmittag hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, sich in verschiedenen Fachforen selbst einzubringen. Diskutiert wurde zu folgenden Themen:

- Nahmobilität im ländlichen Raum
- Radschnellverbindungen in Hessen
- Öffentlichkeitsarbeit in den Kommunen
- Daten für den Fuß- und Radverkehr
- Finanzielle Förderung
- Nahmobilitäts-Check
- Forschung zu Nahmobilität
- Schulisches Mobilitätsmanagement

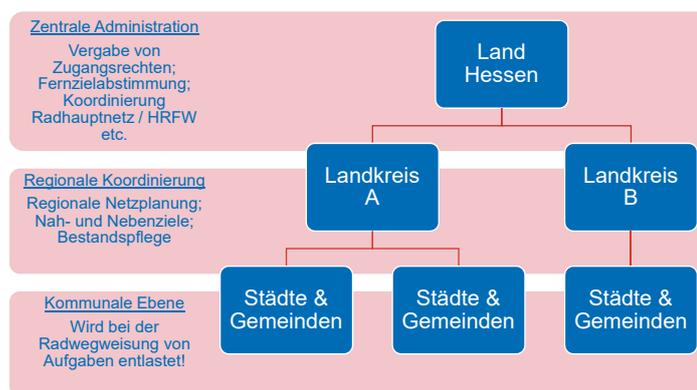
4.1.2 Regional-Workshop „Handbuch zur Radwegweisung in Hessen“

Am 13. März 2019 lud die AGNH im Tagungsgebäude des Landratsamtes in Cappel zu einem Regionalworkshop zur Radwegweisung in Hessen ein. Referenten der Veranstaltung waren Uwe Petry vom Darmstädter Planungsbüro VAR+ - Verfasser des neuen Hessischen Handbuchs zur Radwegweisung, Holger Riedel, bei Hessen Mobil verantwortlich für die Wegweisung der Hessischen Radfernwege und Thomas Meyer, Radverkehrsplaner des Landkreises Marburg-Biedenkopf. Im Rahmen der Veranstaltung wurden folgende Fragen diskutiert: Wie können vorhandene Radwegweisungsnetze ausgebaut und gepflegt werden?

Wo und wie können Themenrouten geführt und beschildert werden? Im Seminar „Handbuch Radwegweisung in Hessen“ erhielten die Teilnehmenden fachliche und methodische Impulse für die Radwegweisung vor Ort. Dazu wurden zentrale Ansätze, Methoden und Lösungen aus dem Handbuch Radwegweisung in Hessen praxisnah vorgestellt und diskutiert. In seinem Referat berichtete der Radverkehrsplaner Thomas Meyer von seinen Erfahrungen bei Aufbau und Pflege von Radwegweisungssystemen im Landkreis Marburg-Biedenkopf und hielt ein Plädoyer für den Aufbau einer landesweiten Radwegweisungsdatenbank.

Plädoyer für eine landesweite Radwegweisungsdatenbank

Organisationsmodell für ein landesweites Radwegweisungssystem



Stabsstelle Dezernatsbüro der Landrätin Fachdienst Kreisentwicklung	Akademie Nahmobilität Radwegweisung in Hessen
--	--

Organisationmodell für ein landesweites Radwegweisungssystem
(Quelle: Landkreis Marburg-Biedenkopf)

4. Netzwerkfähigkeit

4.2 ADFC-Facharbeitsgruppe Tourismus

Vom 30.-31.03. nahm der Radverkehrsplaner des Landkreises an der 57. Sitzung der ADFC-Facharbeitsgruppe Tourismus in den Räumen des ADFC-Bundesverbandes in Berlin teil. In intensiver Arbeitsatmosphäre wurden hier zahlreiche fahrradtouristische Themenstellungen diskutiert. Die Themenpalette umfasste beispielsweise Fragestellungen zur Gestaltung kinderfreundlicher Fahrradangebote, zur Entwicklung eines Leitfadens zur Knotenpunktwegweisung oder zur Gestaltung von Mountainbike-Angeboten. Darüber hinaus stand die zukünftige Verbandsentwicklung im Mittelpunkt der Gespräche.

4.3 Erster Nationaler Radtourismus-Kongress in Duisburg

Am 23. und 24. Oktober 2019 fand in Duisburg der 1. Nationale Radtourismus-Kongress als gemeinsame Veranstaltung des ADFC-Bundesverbandes und der Ruhr Touristik statt. Ziel der Veranstaltung, an der auch die Facharbeitsgruppe Tourismus des ADFC teilnahm, war unter anderem, die Potenziale des touristischen Radfahrens für die Verkehrswende herauszuarbeiten und weiter zu stärken. Zahlreiche Referent*innen berichteten über die Zukunftsperspektiven des Fahrradtourismus, über aktuelle Trends in der Produktentwicklung wie in der Vermarktung. Die Bedeutung des Fahrradtourismus für die Entwicklung des Alltagsradverkehrs wurde beispielhaft belegt.

4.4 Verwaltungsinterne Arbeitsgruppe Mobilität

Neben der Entwicklung der Fahrradmobilität im Landkreis ist der Radverkehrsplaner auch bei Überlegungen zur Entwicklung der Fahrradmobilität der Landkreismitarbeiter*innen eingebunden. Daher ist er Mitglied in der „Verwaltungsinternen Arbeitsgruppe Mobilität“. Über die Grenzen der Fachdienste hinweg werden in dieser Arbeitsgruppe Anstöße für eine klimafreundliche Mobilität der Verwaltung gegeben. 2019 lag der Schwerpunkt für den Radverkehrsplaner in der Entwicklung eines Gestaltungskonzeptes für Fahrradabstellanlagen an den Verwaltungsliegenschaften des Landkreises und an den Bahnstationen im Kreisgebiet. Die Erarbeitung des Konzeptes erfolgte in enger Abstimmung und Kooperation mit dem Fachdienst Schul- und Gebäudemanagement.

5. Radverkehrsforum Landkreis Marburg-Biedenkopf

Eine zentrale Forderung des Radverkehrsdialogs 2016 war die Einrichtung eines Radverkehrsforums als begleitendes Fachgremium zur Entwicklung einer langfristigen Radverkehrsplanung für den Landkreis und seine Kommunen. Mit Beschluss des Kreisausschusses vom 24.05.2017 wurde die Schaffung dieses Forums beauftragt. Mit der konstituierenden Sitzung nahm das Radverkehrsforum Landkreis Marburg-Biedenkopf am 05.09.2017 seine Arbeit auf.

5.1 Vierte Sitzung des Radverkehrsforums (04.04.2019)

Nach der Begrüßung durch Landrätin Kirsten Fründt eröffnete am 04.04.2019 Moderator Peter Reckling die vierte Sitzung des Radverkehrsforums Landkreis Marburg-Biedenkopf.

In dieser ersten Sitzung des Kalenderjahres wird der Organisationsstruktur, die sich das Radverkehrsforum gegeben hat, entsprechend, das Lenkungsgremium neu gewählt. Das Lenkungsgremium der ersten Sitzungsperiode, bestehend aus dem Kirchhainer Bürgermeister Olaf Hausmann, Regina Hassenpflug (Gemeinde Cölbe), Tomas Schneider (Kreistagsmitglied), Alexandra Klusmann (Region Marburger Land) und Peter Reckling (Bürger) stellte sich zur Wiederwahl und wurde von der Mehrheit des Gremiums bestätigt.

Im Folgenden berichteten die Arbeitsgruppen AG Qualitätsmanagement und AG Radschnellwege / Alltagsradeln über Ihre Tätigkeit und ihre aktuellen Diskussionsstän-

de. Unter anderem stellte die AG Qualitätsmanagement ihr Konzept der „Gemeindebesuche“ vor. Die Arbeitsgruppe unterbreitete den Kommunen im Landkreis das Angebot im Rahmen einer Radtour gemeinsam mit der Kommune eine Besichtigung des Radverkehrsnetzes durchzuführen und eine Stärke-Schwäche-Analyse vorzunehmen. Gastreferentin der vierten Sitzung des Radverkehrsforums Marburg-Biedenkopf war die Verkehrsingenieurin Lena Erler des Kölner Planungsbüros VIA eG. Im Auftrag des Landes Hessen wirkte Frau Erler mit an der Entwicklung landesweiter Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen und befasste sich mit der Identifizierung von Korridoren für Radschnellwege in Hessen. Aus erster Hand konnte Frau Erler dem Radverkehrsforum in Ihrer Präsentation jüngste Entwicklungen auf Landesebene vorstellen, die unmittelbare Auswirkungen auf die radverkehrliche Entwicklung im Landkreis Marburg-Biedenkopf haben werden.

5. Radverkehrsforum Landkreis Marburg-Biedenkopf



2. Identifizierung der Gunsträume für Radschnellverbindungen

- Raum Rhein-Main Gebiet
- Raum Frankfurt | Mannheim / HD
- Raum Wiesbaden | Mainz
- Raum Hanau | Fulda
- Raum Kassel | Göttingen
- **Raum Gießen | Marburg**
- Raum Dillenburg | Siegen
- Raum Limburg | Koblenz

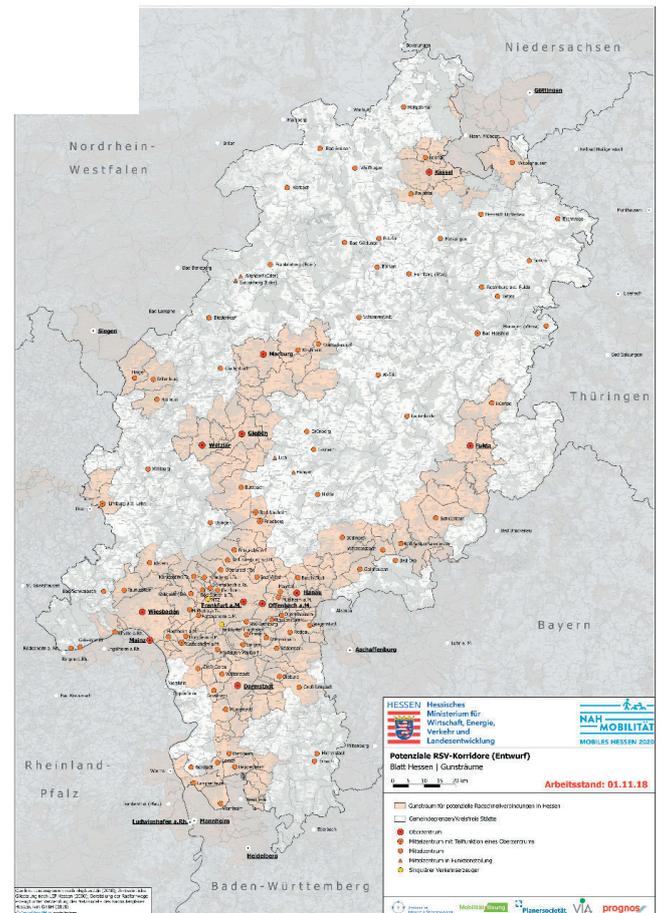


Abbildung der definierten Gunsträume [Eigene Darstellung]

WIR BEWEGEN DIE ZUKUNFT. www.nahmobilität-hessen.de

04.04.2019 | 18 | RSV Hessen | Radverkehrsforum

Gunsträume für Radschnellverbindungen in Hessen
(Quelle: Lena Erler, VIA eG)

5.2 Fünfte Sitzung des Radverkehrsforums (16.10.2019)

Die fünfte Sitzung des Radverkehrsforums fand im unmittelbaren Nachgang zur offenen Fahrradkonferenz des Landkreises zum hessischen Rad-Hauptnetz statt (siehe Kap 3.4).

In dieser Sitzung stellte der Radverkehrsplaner den Forumsmitgliedern vor, welche Maßnahmen aus dem Radverkehrsentwicklungsplan im Haushaltsjahr 2020 zur Planung ausgeschrieben werden.

Die AG Radschnellwege / Alltagsradeln hat in ihren Sitzungen einen Vorschlag erarbeitet, der sich auf die Finanzierung sowie die Verteilung der Unterhaltungskosten von Radwegen bezieht. Im Zuge der gemeinsamen Betrachtung des Netzvorschlages des Landes Hessen, sei man zu dem Schluss gekommen, dass es richtig sei, die Baulast sowie die Unterhaltungskosten für Wege analog zum Straßennetz aufzubauen. Deshalb unterbreitete die AG Radschnellwege / Alltagsradeln dem Forum folgenden Vorschlag als Beschlussempfehlung an den Kreisausschuss:

AG Alltagsradeln

Das Radverkehrsforum möge beschließen:

Der Landkreis soll dem Land den Vorschlag unterbreiten, das Radverkehrsnetz analog der Hierarchie des Straßenverkehrsnetzes zu behandeln, d.h.:

- **Den Kommunen sollen keine Lasten für Planung und Unterhalt überkommunaler Radverbindungen entstehen.**

Der Radverkehrsplaner soll eine entsprechende Beschlussvorlage für den Kreisausschuss vorbereiten!

Radverkehrsforum Marburg-Biedenkopf

16. Oktober 2019

eschlussvorlage der AG Radschnellwege / Alltagsradeln anlässlich der 5. Sitzung des Radverkehrsforums Landkreis Marburg-Biedenkopf (Quelle: Landkreis Marburg-Biedenkopf)

„Der Landkreis soll dem Land den Vorschlag unterbreiten, das Radverkehrsnetz analog der Hierarchie des Straßenverkehrsnetzes zu behandeln. D.h., den Kommunen sollen keine Lasten für Planung und Unterhalt überkommunaler Radverbindungen entstehen. Darüber hinaus soll vom Kreisausschuss des Landkreises Marburg-Biedenkopf ein entsprechender Vorschlag an den hessischen Landkreistag gegeben werden. Der Radverkehrsplaner soll eine entsprechende Beschlussvorlage für den Kreisausschuss vorbereiten.“

Zur Abstimmung über den Beschluss waren 18 Mitglieder des Radverkehrsforums anwesend. Bei keiner Enthaltung beschließt das Forum einstimmig, die oben genannte Empfehlung auszusprechen. Im nächsten Schritt wird der Radverkehrsplaner eine Beschlussvorlage formulieren, die dem Kreisausschuss zur Entscheidung vorgelegt wird.

6. Beschluss des Kreistages zur Radverkehrsentwicklung

Mit Mehrheit des Kreistages wurde folgender Beschluss zur Radverkehrsentwicklung getroffen und der Kreisausschuss mit seiner Umsetzung beauftragt:

„Der Landkreis Marburg-Biedenkopf ist bereits seit rund zwei Jahrzehnten beim Klimaschutz aktiv und fördert den Einsatz Erneuerbarer Energien. Mit dem Klimaschutzziel 100% Erneuerbare Energien, dem Klimaschutzkonzept und dem Masterplan Klimaschutz wurden bereits in der Vergangenheit wichtige Schritte unternommen, durch die der Landkreis auch überregional eine Vorreiterrolle eingenommen hat. (...)“

Für das Themenfeld Radverkehr wird in diesem Beschluss festgehalten, dass der Kreisausschuss, die *„Einführung eines Lastenrad-Verleihsystems für den Landkreis Marburg-Biedenkopf“* umzusetzen habe. Auch wurde der Beschluss gefasst, den Anteil des Radverkehrs am gesamten Mobilitätsaufkommen im Landkreis bis 2030 auf acht Prozent zu erhöhen.

7. Bericht des Lenkungsgremiums – Radforum

Das Radverkehrsforum des Landkreises Marburg-Biedenkopf hat in 2019 deutlich Fahrt aufgenommen. Als unterstützendes Beratungsgremium für den Kreisausschuss in 2017 ins Leben gerufen, ist es gelungen, das Bewusstsein für den wichtigen Beitrag des Radverkehrs in der Verkehrs- und Klimapolitik im Landkreis zu stärken.

Immer mehr Initiativen im ganzen Landkreis befassen sich mit diesem Thema. Gut, dass mit dem Radverkehrsforum eine Plattform geschaffen wurde, wo sich diese Gruppen und die einzelnen Bürgerinnen und Bürger Rat und Unterstützung holen können. Gerne nehmen wir vom Lenkungsgremium Ideen und Vorschläge auf.

Wir, das jährlich bestätigte Lenkungsgremium, sehen unsere Aufgabe darin, in enger Abstimmung mit dem Radverkehrsplaner des Landkreises die Ergebnisse der verschiedenen Arbeitsgruppen zu koordinieren, bestehende Prozesse zu verstetigen, sowie Vorschläge und Ideen aus der Bevölkerung und Impulse aus den Arbeitsgruppen an die Verwaltungen und politischen Gremien heranzutragen.

Die enge Abstimmung der Radwegeplanung in den Kommunen mit dem Radverkehrsplaner des Landkreises erscheint uns besonders wichtig. Insbesondere unter dem Aspekt, dass ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt wird. Radverkehrsplanung hört weder an der Stadt- noch an der Landkreisgrenze auf.

Aber auch ganz pragmatische Ansätze wie z.B. eine Befahrung mit den Arbeitsgruppen zur Qualitätsverbesserung in 2019, z.B. in Kirchhain, werden verfolgt.

Das Lenkungsgremium hat sich im vergangenen Jahr sechs Mal getroffen. Dabei haben wir uns zum Beispiel mit folgenden Themen befasst:

- Durchführung des Stadtradelns 2019
- Aktive Unterstützung bei der Arbeit der Arbeitsgruppen
- Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit
- Vorbereitung und Durchführung der Radverkehrsforen

Die erfolgreiche Durchführung der offenen Radverkehrskonferenz im Oktober 2019 mit vielen guten und wichtigen Impulsen zu Radwegeverbindungen bestätigt unseren Ansatz die Bürgerinnen und Bürger schneller und direkter teilhaben zu lassen. Die vier Diskussionsgruppen in diesem Forum haben einen wichtigen Grundstein für unsere weitere Arbeit und die Diskussion in den politischen Gremien gelegt. Abschließend ist uns wichtig, dass die Erfolge der thematischen und theoretischen Vorarbeiten in Maßnahmen vor Ort sichtbar werden. Das bringt unser Thema – der Radverkehr im Landkreis - noch weiter voran.

Olaf Hausmann, Sprecher des Gremiums und Bürgermeister der Stadt Kirchhain

