

Kreisausschuss

Stabsstelle Dezernatsbüro des Landrats

LANDKREIS



MARBURG
BIEDENKOPF

Radverkehrsbericht 2022 Landkreis Marburg-Biedenkopf



Impressum

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

Erstellung: Stabsstelle Dezernatsbüro des Landrats, Fachdienst Kreisentwicklung
und Klimaschutz
Team Radverkehr
Richard Bencik-Rezmann, Sebastian Grimm und Felicitas Wolkenfeld
unter Mitwirkung von Caroline Stockmann und Mariella Terzo

Titelbild: © HMWEVW – Corinna Spitzbarth

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

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

Marburg, 2023

Inhalt

| | |
|--|----|
| Grußwort | 5 |
| 1. Einleitung..... | 7 |
| 2. Entwicklung des Radverkehrs im Landkreis | 9 |
| 2.1 Handlungsgrundlage – Der Radverkehrsentwicklungsplan..... | 9 |
| 2.2 Das Team Radverkehr..... | 11 |
| 3. Infrastrukturmaßnahmen..... | 12 |
| 3.1 Maßnahmen in Baulast des Landkreises Marburg-Biedenkopf | 12 |
| 3.2 Maßnahmen in Baulast des Bundes und des Landes | 20 |
| 3.3 Kommunale Zusammenarbeit zwischen dem Landkreis und der Universitätsstadt Marburg | 23 |
| 3.4 Maßnahmen in Baulast der Kommunen | 24 |
| 3.5 Radzählstellen | 29 |
| 3.5.1 Radzählstelle an der Furkation in Sterzhäusen | 29 |
| 3.5.2 Dauerzählstellen für den Radverkehr in Hessen | 32 |
| 3.6 Abstellanlagen an Bahnhöfen | 38 |
| 3.7 Fahrrad- und Tretrollerabstellanlagen an den Schulen..... | 39 |
| 4. Innerstädtische Radverkehrskonzepte..... | 42 |
| 4.1 Weitere innerstädtische Radverkehrskonzepte..... | 44 |
| 4.2 Radverkehrskonzepte im Landkreis – Umsetzungsbericht | 44 |
| 5. Projekte zur Förderung des Radverkehrs..... | 45 |
| 5.1 Stadt- und Landradeln im Landkreis Marburg-Biedenkopf..... | 45 |
| 5.2 Lahntal Total..... | 47 |
| 5.3 Lastenradverleihsystem des Landkreises | 49 |
| 5.4 Schülerradrouten Planer + Netze | 52 |
| 5.5 Sachstand zur Umsetzung des Fahrradleasings in der Kreisverwaltung..... | 54 |
| 5.6 Umweltverbund gemeinsam stärken - Start der Naturparklinie..... | 54 |
| 6. Netzwerkfähigkeit | 57 |
| 6.1 Austausch mit den umliegenden Landkreisen/Arbeitskreis..... | 57 |
| 6.2 Radverkehrsforum..... | 57 |
| 6.2.1 Bericht der Sitzung am 29. März 2022 | 57 |
| 6.2.2. Bericht der Sitzung am 02. November 2022 | 58 |

| | |
|--|----|
| 6.3 Radverkehrskonferenz | 59 |
| 6.3.1 Bericht der Radverkehrskonferenz am 29. März 2022..... | 59 |
| 6.3.2 Bericht der Radverkehrskonferenz am 02. November 2022..... | 59 |
| 6.4 Lenkungsgremium | 60 |
| Anhang | 62 |
| Maßnahmen des Radverkehrsentwicklungsplans des Landkreises nach Kommunen | 62 |
| Maßnahmensteckbriefe | 73 |

Grußwort



Sehr geehrte Damen und Herren,

als begeisterter Radfahrer fällt es mir verständlicherweise leicht, die Vorzüge dieser Form der Mobilität zu bewerben. Es gibt viele gute Gründe, sich nicht nur in der Freizeit, sondern auch im Alltag regelmäßig auf das Fahrrad zu schwingen. Radfahren ist günstig und spart Geld, hält fit und gesund, verbraucht keine fossilen Energien und schützt damit das Klima, ist Fortbewegung für Jung und Alt und ist, je nach Streckenlänge, auch oftmals schneller als das Auto. Auch eine gute Fahrradinfrastruktur schafft wiederum positive Effekte. So wird von Radfahrenden und Fahrrädern deutlich weniger Raum beansprucht, welcher beispielsweise für das öffentliche Leben genutzt werden kann und somit die Attraktivität der Städte und Dörfer steigern kann.

Die Grundbedingungen zu verbessern, also die (Alltags-)Radverbindungen und die Fahrradinfrastruktur weiter auszubauen, dieses Ziel hat sich der Landkreis Marburg-Biedenkopf gesetzt. Mit dem zwischen 2016 und 2018 erarbeiteten Radverkehrsentwicklungsplan (RVEP) hat sich der Landkreis gemeinsam mit seinen Kommunen einen Handlungsleitfaden samt einer Aufgabenliste erstellt, welche seitdem sukzessive abgearbeitet werden. Durch eine stetige Evaluation der identifizierten Maßnahmen, wie zuletzt in 2022, ist gleichzeitig gewährleistet, dass die geplanten Verbindungen auch zukünftig dem Bedarf entsprechen. Die hohe Bedeutung, welche der Stärkung des Radverkehrs seitens des Landkreises erfährt, verdeutlicht das kommunale Investitionsprogramm des Kreises. Dieses sieht alleine bis 2026 Finanzmittel in Höhe von rund 6,3 Mio. Euro für die Planung und den Bau von neuen Radwegen vor.

Mit dem vorliegenden Radverkehrsbericht 2022 möchten wir aufzeigen, welche Fortschritte bei den laufenden Radwegemaßnahmen erzielt werden konnten. Auch soll der Bericht einen Überblick über die vielfältigen weiteren Projekte, Kampagnen und Veranstaltungen geben, mit denen im Landkreis über den reinen Radwegebau hinaus, die Nutzung des Fahrrades als Alltagsfortbewegungsmittel in den Fokus gerückt werden soll.

Diese Fortschritte und Erfolge zu erreichen gelingt nur, wenn alle gemeinsam das gleiche Ziel verfolgen und zusammenarbeiten. Ich freue mich daher sehr über die gute Kooperation zwischen der Kreisverwaltung, der Kreispolitik, den Kommunen, Hessen Mobil, den Behörden und selbstverständlich auch den Bürgerinnen und Bürgern bei diesem, oftmals auch aufwändigen und langwierigen, Prozess. Ebenso trägt das Radverkehrsforum des Landkreises eine zentrale Rolle für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes, welches diese gemeinsame Aufgabe in

beratender Funktion intensiv und umfänglich unterstützt. Auch hierfür bedanke ich mich herzlich bei allen Beteiligten.

Im Sinne unseres gemeinsamen Ziels, das Fahrrad als Verkehrsmittel im Alltag weiter zu etablieren, so bin ich mir sicher, ist dieses abgestimmte Vorgehen genau der richtige Weg.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre des Radverkehrsberichtes und freue mich auf die weitere Zusammenarbeit mit Ihnen!

Ihr

Jens Womelsdorf, Landrat

1. Einleitung

Nicht zuletzt seit der Corona-Pandemie und den Bestrebungen einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, hat das Fahrrad als Verkehrsmittel deutschlandweit an Bedeutung gewonnen und zu einem gestiegenen Bewusstsein für den Radverkehr geführt. Gleichzeitig spiegeln auch die Entwicklungen im Landkreis Marburg-Biedenkopf diese Bedeutung wider. Denn nachdem der Landkreis Marburg-Biedenkopf bereits mit seinem Vorgänger-Bericht aus dem Jahr 2020/2021 auf die Vielzahl der Aktivitäten im Bereich des Radverkehrs aufmerksam machte, möchte der Radverkehrsbericht 2022 auf die besondere Bedeutung des Radverkehrs eingehen und stellt in diesem Zuge dar, wie der Einsatz von zusätzlichen finanziellen und personellen Ressourcen zu einer bestmöglichen Umsetzung des Radverkehrs im Landkreis führen soll. Um insbesondere die Weiterentwicklung und Initiierung von Projekten voranzubringen, wurde ein Team gebildet, welches sich mit den Belangen rund um den Radverkehr befasst.

Zur Übersicht der Entwicklungen des Radverkehrs im Landkreis Marburg-Biedenkopf geht der Bericht in Kapitel zwei zunächst auf die Grundlagen zur Planung von Radverkehrsmaßnahmen ein. Mit der Vorstellung des neu gebildeten Teams Radverkehr stellt der Bericht außerdem die eingangs erwähnten zusätzlichen personellen Ressourcen dar.

Zugunsten eines ganzheitlichen Überblicks über die Umsetzung des Radverkehrsentwicklungsplanes (RVEP), werden in Kapitel drei alle Maßnahmen in Baulast des Landkreises, des Landes und der Kommunen sortiert nach den jeweiligen Bearbeitungsständen dargestellt. Daneben werden, orientiert an den Bedürfnissen der Radfahrenden, die Themen Radzählstellen und Abstellanlagen an Bahnhöfen und Schulen vorgestellt.

Als Teil der im RVEP definierten Maßnahmen im Landkreis geht der Bericht im vierten Kapitel auf die Entwicklung der Radverkehrskonzepte für die Innenstädte der Mittelzentren im Landkreis ein und stellt Radverkehrskonzepte weiterer Landkreiskommunen vor.

Über die Umsetzung des RVEP hinaus, war der Landkreis in weiteren Bereichen zur Förderung des Radverkehrs aktiv (Kapitel 5). Neben dem Stadt- und Landradeln im Landkreis, widmet sich der Bericht der Radverkehrs-Veranstaltung „Lahntal Total“, die erstmalig nach 2011 wiederstattgefunden hat. Die Kooperation zwischen dem Landkreis und dem Verein „Freie Lasten e.V.“ zur Etablierung eines kreiseigenen Lastenrad-Verleihsystem wird genauso thematisiert wie die Erstellung eines Schülerradroutenplaners für die weiterführenden Schulen im Landkreis. Weitere Projekte betreffen die Radbuslinie „Naturparklinie“ und die Einführung von Job-Bike-Leasing im Landratsamt.

In Kapitel sechs beleuchtet der Bericht die verstärkte Netzwerktätigkeit des Landkreises im Kontext des Radverkehrs. Im Zuge eines lückenlosen Alltagsradwegenetzes stand das Team Radverkehr im intensiveren Austausch mit den Landkreiskommunen und den umliegenden Landkreisen. Zu guter Letzt stellt der Bericht die Inhalte und Tätigkeiten des Radverkehrsforum, der Radverkehrskonferenzen und des Lenkungsgremium dar.

2. Entwicklung des Radverkehrs im Landkreis

Die besondere Bedeutung des Radverkehrs, speziell des Alltagsradverkehrs, im Landkreis Marburg-Biedenkopf wird durch verschiedene Faktoren deutlich. Neben der grundsätzlichen Entscheidung, durch die Erstellung eines Radverkehrsentwicklungsplans (s. Kap. 2.1) ein landkreisübergreifendes Radverbindungsnetz zu konzipieren, hat der Landkreis zudem beschlossen, durch die Bereitstellung der notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen, eine Umsetzung bestmöglich voranzubringen. So wurde in einem gesonderten Kommunalen Investitionsprogramm festgelegt, dass bis 2026 rund ein Drittel der für den Verkehr festgelegten Finanzmittel für Planung und Bau von Radverbindungen eingeplant wird. Dies entspricht Haushaltsmitteln von rund 6,3 Mio. Euro. Das im Juni / Juli 2022 neu aufgestellte Team Radverkehr hat die Aufgabe, diese gesteckten Ziele für den Landkreis und in Abstimmung mit den Kommunen und dem Land Hessen umzusetzen. In Kap. 2.2 wird das neue Team Radverkehr vorgestellt. Auf die Bearbeitungsstände der einzelnen Radverkehrsmaßnahmen sowie auf die weiteren Projekte des Landkreises wird in Kapitel 3 detailliert eingegangen.

2.1 Handlungsgrundlage – Der Radverkehrsentwicklungsplan

Die Grundlage für die Planung von Radverkehrsmaßnahmen im Landkreis Marburg-Biedenkopf bildet der Radverkehrsentwicklungsplan (RVEP). Dieser wurde im Zeitraum von 2015 bis 2018 unter breit angelegter Beteiligung der Bürger*innen, Vertreter*innen von Vereinen, Verbänden und Institutionen, der Landkreiskommunen sowie weiterer Fachbehörden erarbeitet. Dabei wurden insgesamt 181 Maßnahmen identifiziert, welche sich jeweils zu rund einem Drittel in Baulast des Landes, der Kommunen und des Landkreises befinden. Von den 68 Radverkehrsmaßnahmen, die in Verantwortung des Landkreises liegen, sind bislang über die Hälfte in Bearbeitung oder wurden bereits abgeschlossen. Genauere Infos zu den Maßnahmen werden in Kap. 3 erläutert.

Für Informationen zum Vorgehen des Landkreises im Rahmen der Maßnahmenumsetzung und den erforderlichen Planungs- bzw. Umsetzungsschritten wird an dieser Stelle auf den Radverkehrsbericht 2020/2021, Kapitel 2.1 & 2.2 verwiesen.

Im Jahr 2022 wurde neben der Fortführung der begonnenen Maßnahmen und Projekte mit der Neubesetzung des Teams Radverkehr auch der Aktualisierungs- und Ergänzungsbedarf der RVEP-Maßnahmen überprüft. Dies fand zum einen im Rahmen der Vorstellungsgespräche

des Teams bei den Kommunen statt und zum anderen wurden aufgrund des wieder verstärkten Austausches auch weitere Bedarfe direkt durch die Kommunen angemeldet. Dieser Austausch sowie die stetige Überprüfung werden auch zukünftig weiter intensiviert, da die Bedeutung des Radverkehrs nicht zuletzt durch den Klimawandel, die Pandemiesituation oder durch die Energiekrise weiter zugenommen hat.

Im Falle des Bedarfes der Aufnahme einer neuen Maßnahme in den RVEP überprüft das Team Radverkehr zunächst die vorgeschlagene Route und stellt diese dann dem Lenkungsgremium des Radverkehrsforums vor. Dieses kann dann Empfehlungen zur Aufnahme in den RVEP oder zur Ablehnung aussprechen.

Als konkretes Beispiel wird nachfolgend eine neue Radwegemaßnahme zwischen Dautphetal-Amelose und Gladenbach-Runzhausen vorgestellt (s. Abb. 1).

Zwischen dem Stadtteil Runzhausen und der Abzweigung Holzhausen an der B453 wurde im RVEP die Maßnahme DT7/GL5 aufgenommen. Aufgrund der Zuordnung zur Bundesstraße befindet sich die Baulast beim Land Hessen. In einem gemeinsamen Gespräch zwischen den beiden Kommunen, Hessen Mobil und dem Landkreis wurde dargelegt, dass eine durchgehende und alltagstaugliche Verbindung für eine Steigerung des Radverkehrsanteils sowohl in Bezug auf den Pendel- als auch auf den Einkaufs- oder Freizeitverkehr sorgt.

Aufgrund der Situation, dass diese Maßnahme zuvor nicht im RVEP enthalten war, ist die Verbindung nicht in der Dringlichkeitsbewertung zur Umsetzung von Radwegen bei Hessen Mobil enthalten. Um die Wichtigkeit der Verbindung hervorzuheben, haben sich die beiden

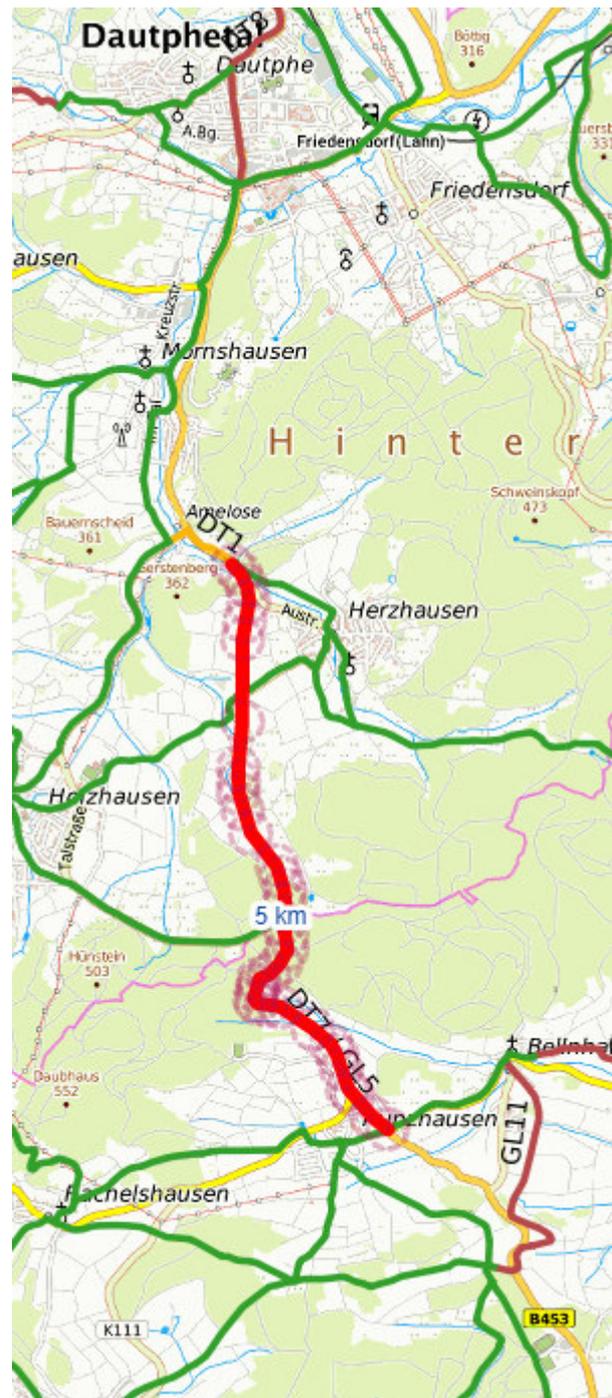


Abbildung 1: Ausschnitt RVEP LK Marburg-Biedenkopf (Quelle: Landkreis Marburg-Biedenkopf)

Kommunen und der Landkreis mit Hessen Mobil darauf abgestimmt, dass zunächst unter Federführung des Landkreises eine Machbarkeitsstudie / Vorplanung zur Routenführung erarbeitet wird. Die Ergebnisse der Untersuchung sollen anschließend mit erhöhter Priorisierung durch Hessen Mobil für die Fortführung der Planung genutzt werden können. Zum Ende des Jahres 2022 wurde ein entsprechendes Angebot zur Erarbeitung der Studie durch ein Planungsbüro von Hessen Mobil geprüft.

Im Allgemeinen ist die Aktualisierung und Ergänzung des RVEP sowie die Aufnahme von neuen Radwegemaßnahmen auch im Hinblick auf die Förderfähigkeit der Maßnahmen von Bedeutung. Denn ob eine Radverbindung in einem übergeordneten Radverkehrskonzept enthalten ist, gibt dem Fördermittelgeber einerseits Aufschluss über die Bedeutung der Maßnahme sowie andererseits darüber, ob mit der Umsetzung eine Lücke im Radwegenetz geschlossen werden kann.

2.2 Das Team Radverkehr

Nach der beruflichen Neuorientierung des langjährigen Radverkehrsplaners des Landkreises Marburg-Biedenkopf wurden die anfallenden Aufgaben zur Umsetzung des RVEP im Zeitraum von Oktober 2021 bis Juni bzw. Juli 2022 von den weiteren Mitarbeiter*innen des Fachdienstes Kreisentwicklung (seit Oktober 2022 Fachdienst Kreisentwicklung und Klimaschutz) aufgefangen. Eine Weiterentwicklung oder die Initiierung neuer Projekte war mit den derzeit vorhandenen Personalressourcen nicht oder nur in geringem Maße möglich. Der Kreistag hat diese Situation jedoch frühzeitig erkannt und beschlossen, die vakante Stelle durch zwei neue Mitarbeiter*innen zu besetzen und damit der Radverkehrsentwicklung ausreichend Kapazität zu gewähren.

Die Neubesetzungen fanden zum 01. Juni bzw. zum 01. Juli 2022 statt. Damit setzt sich das neue Team Radverkehr wie folgt zusammen:

- Frau Felicitas Wolkenfeld (M.A.) ist seit Anfang 2020 Mitarbeiterin im Fachdienst Kreisentwicklung und hat vom 01.10.2021 bis 01.06.2022 die Aufgaben der Radverkehrsentwicklung federführend betraut. Im Team Radverkehr übernimmt Frau Wolkenfeld schwerpunktmäßig das Monitoring der laufenden Förderverfahren, die Koordination der Arbeitsgruppen sowie die Koordination für die Projekte Radzählstellen und Lastenradverleih.
- Herr Richard Bencik-Rezmann ist seit dem 01.06.2022 Mitarbeiter beim Team Radverkehr. Der studierte Bauingenieur (B.Eng.) mit Schwerpunkt auf Infrastruktur- und Radwegeplanung übernimmt im Team insbesondere die Koordination und

Abstimmung der Radwegemaßnahmen mit den beauftragten Planungsbüros und die Umsetzung von Radabstellanlagen an Bahnhöfen und Bahnhaltepunkten im Landkreis.

- Herr Sebastian Grimm hat mit der Übernahme der Teamleitung das Team Radverkehr zum 01.07.2022 komplettiert. Als Geograph mit dem Schwerpunkt und den Erfahrungen in den Bereichen Regionalmanagement und Projektentwicklung liegen seine Aufgabenbereiche neben den Leitungsaufgaben und der Gremienarbeit in der Koordination der verschiedenen Radverkehrsthemen und der Abstimmung mit Vertreter*innen aus Kommunen, Behörden, Verbänden und Initiativen.

3. Infrastrukturmaßnahmen

In diesem Kapitel werden Umsetzungsmaßnahmen in der Baulast des Landkreises, des Landes und Bundes sowie der Landkreiskommunen vorgestellt. Die Baulast der einzelnen Maßnahmen richtet sich nach der Klasse der zugehörigen Straße. So befinden sich Radwege entlang von Landes- und Bundesstraßen in der Baulast des Landes Hessen oder des Bundes, in Hessen vertreten durch Hessen Mobil, Radwege entlang von Kreisstraßen in der Baulast des Landkreises und Radwege auf und entlang von Gemeindestraßen in der Baulast der jeweiligen Kommune. Die Baulast von Waldwegen liegt zudem häufig in der Baulast von Hessen Forst.

Weitere Themen dieses Kapitels sind die Radzählstellen im Landkreis sowie die Radabstellanlagen an Bahnhöfen. Neben der kreiseigenen Radzählstelle am bisherigen Standort in Sterzhausen erheben nun auch die 16 Dauerzählstellen des Projektes Daten für den Radverkehr des Landes Hessen.

3.1 Maßnahmen in Baulast des Landkreises Marburg-Biedenkopf

Die Zuwendungsbescheide für die Maßnahmen des ersten Planungsbündels lagen im Juli 2020 vor. Mit den Planungen der Maßnahmen wurde im Juli 2021 begonnen. Hier wurde bereits ein Zeitplan erstellt, der von einer Fertigstellung der Maßnahmen im September 2024 ausgeht. Bei einigen Maßnahmen zeichnet sich allerdings schon ab, dass die Vorplanung hier mehr Zeit in Anspruch nehmen wird. Bei drei Maßnahmen scheint die Umsetzung bis zu dem oben genannten Termin wahrscheinlich. Bisher wurde bei allen Maßnahmen die Grundgenermittlung abgeschlossen. Die Vorplanung ist ebenfalls größtenteils fertig gestellt. Bei den

Maßnahmen MAR11, MAR07 und STA12/KI10 wurde bereits mit der Erstellung der Entwurfsplanung begonnen. Bei diesen Maßnahmen steht als Nächstes unter anderem die Klärung des Grunderwerbs an.

Folgende Maßnahmen sind im ersten Planungsbündel enthalten:

- Weg 1: Marburg – Dagobertshausen, Radweg entlang der K77 (MAR11)
- Weg 2: Hof Capelle – Moischt, Radweg entlang der K38 (MAR07)
- Weg 3: Ginseldorf – Bürgeln, Radweg entlang der K34 (CÖ8 MAR01)
- Weg 4: Kernstadt Stadtallendorf, Radweg entlang der K12, B454 (STA05)
- Weg 5: Stadtallendorf – Emsdorf, Radweg entlang der K12 (STA12 KI10)
- Weg 6: Wehrda Kreisel – Wehrda Kaufpark, Radweg entlang der K 82 (MAR22)
- Weg 7: Roth – Niederwalgern, Radweg entlang der K59 (W02)
- Weg 8: Breidenbach – Breidenstein, Radweg entlang der B253 (BID01 BRE01)

Für die Maßnahmen des zweiten Planungsbündels hat der Landkreis im Juli 2021 die Zusagen der Förderbehörde erhalten und die Planungsleistungen der Maßnahmen ausgeschrieben. Die Beauftragung der Planungsleistungen erfolgte im Juli 2022. Das Planungsbüro ist hier mit der Ermittlung der Grundlagen befasst. 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, K42 (W04)
- Weg 4: Niederwalgern-Roth (Variantenuntersuchung), Durchstich (W02)
- Weg 5: Allna-Hermershausen, K65 (W10)
- Weg 6: Hermershausen-Elnhausen, K68 / K71 (MAR15)
- Weg 7: Cyriaxweimar-Haddamshausen, straßenbegleitender Radweg an der K69 bis L3387 (MAR08)
- Weg 8: Elnhausen-Wehrshausen, Radweg zur K72 (MAR23)
- Weg 9: Breidenbach-Kleingladenbach, K107 (BRE03)

| Nr. | Von Ort nach Ort | Sachstand | Zeitplanung |
|--|---|---|--|
| NEU 02 2. + 3. BA | Mengsberg – Momberg, K17 | ALKIS ¹ , Versorger und Ü- Karte fertig; 2. BA bereits ver- messen | Abstimmung mit Natur- und Wasserschutz in 2023 |
| AM07 | Amöneburg – Mardorf; K28 / K27 | ALKIS, Versorger und Ü- Karte fertig | Aufgrund schwieriger Tras- sierung und umfangreicher Abstimmungen und Geneh- mungsverfahren längere Bearbeitungszeit |
| W04 | Niederweimar – Gissel- berg; K42 | ALKIS, Versorger und Ü- Karte fertig; Vermessung an- gefragt | Ziel: Voruntersuchung bis Ende 2023 |
| W02 | Niederwalgern – Roth (Variantenuntersuchung) | Abstimmung mit der Deut- schen Bahn | Aufgrund umfangreicher Ab- stimmungen längere Bear- beitungszeit |
| W10 | Allna – Hermershausen; K65 | Voruntersuchung in Arbeit (Erläuterungsbericht); Vermessung angefragt | Ziel: Voruntersuchung bis Mitte 2023 |
| MAR15 | Hermershausen- EINHau- sen, K68 / K71 | ALKIS, Versorger und Ü- Karte fertig | Aufgrund schwieriger Tras- sierung und umfangreicher Abstimmungen und Geneh- mungsverfahren längere Bearbeitungszeit |
| MAR08 | Cyriaxweimar – Had- damshausen, K69 | ALKIS, Versorger und Ü- Karte fertig, Vermessung an- gefragt | Ziel: Voruntersuchung bis Ende 2023 |
| MAR23 | Einhhausen – Wehrshau- sen, K72 | ALKIS, Versorger und Ü- Karte fertig, Vermessung an- gefragt | Ziel: Voruntersuchung bis Mitte 2023 |
| BRE03 | Breidenbach – Kleingla- denbach, K107 | ALKIS, Versorger und Ü- Karte fertig, Vermessung an- gefragt | Ziel: Voruntersuchung bis Ende 2023 |

Zeitplan der zweiten Sammelbeauftragung

Für das nächste Planungsbündel wurden die Förderanträge Anfang 2022 bei der Förderbehörde eingereicht. Mit der Ausschreibung der Planungsleistungen kann Mitte 2023 begonnen werden. Folgende Maßnahmen sind im dritten Planungsbündel enthalten:

Weg 1: Lohra – Weipoltshausen /Altenvers, Prüfung einer Verbindung entlang der K49 (LH05)

Weg 2: Lohra – Rollshausen/Altenvers, Prüfung einer Verbindung entlang der K50 (LH06)

Weg 3: Kirchhain – Sindersfeld/Betzisdorf, Prüfung einer alltagstauglichen Radroute (KI05)

Weg 4: Lahntal – Calder/Kernbach, Optimierung der aktuellen Radroute (LT03)

Weg 5: Kirchhain – Emsdorf/Burgholz, Prüfung einer alltagstauglichen Radroute (KI08)

Weg 6: Marburg Hermeshausen, K 71/Neuhöfe, Radweg entlang der K68 (MAR17)

Weg 7: Marburg - Neuhöfe, K 70/Ockershausen, Radweg entlang der K68 (MAR24)

Weg 8: Weimar (Lahn) Weiershausen/Allna, alltagstaugliche Radwegverbindung (W17)

¹ ALKIS - Das Amtliche Liegenschaftskatasterinformationssystem, kurz ALKIS, ist das bundeseinheitliche Datenmodell, das die fachliche Grundlage für Inhalt und Aufbau des Liegenschaftskatasters liefert.

Auch das vierte Planungsbündel befindet sich bereits in der Vorbereitung. Mögliche Maßnahmen wurden identifiziert und beteiligten Fachbehörden und Gremien vorgestellt. Bei einem Abstimmungstermin am 14.12.2022 kamen Vertreter*innen der Unteren Wasserbehörde des Landkreises, der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises und des Fachbereichs Mobilität und Verkehrsinfrastruktur sowie Vertreter*innen der Unteren Naturschutzbehörde der Universitätsstadt Marburg und des Bauamtes zusammen, um eine erste Vorabstimmung für die Maßnahmen der vierten Sammelbeauftragung vorzunehmen. Hierbei wurden mögliche Hemmnisse identifiziert, die Zusammenhänge mit weiteren Maßnahmen des Landkreises und der Universitätsstadt betrachtet sowie eine prinzipielle Machbarkeit überprüft. Einige Maßnahmen wurden daraufhin zunächst zurückgestellt, andere vorgezogen. Sobald die Maßnahmen für die 4. Sammelbeauftragung endgültig feststehen, können auch hier die Förderanträge für Hessen Mobil sowie die Ausschreibungsunterlagen vorbereitet werden. In der engeren Auswahl für die Maßnahmen der 4. Sammelbeauftragung sind:

Weg 1: Amöneburg, Anbindung der geplanten Freizeitfläche, Fortführung Radweg entlang der K30 (AM06)

Weg 2: Wallau – Biedenkopf, Angebotsplanung über Ludwigshütte, teils auf der K109 (BID07)

Weg 3: Silberg – Hommertshausen, Schaffung eines Radwegs am Schwindelbach bzw. K46 (DT02)

Weg 4: Schröck – Bauerbach, Straßenbegleitend zur K34 und K35, Sichere Querung der L3088 (MAR05)

Weg 5: Dagobertshausen – K72, Schaffung eines Radwegs entlang der K77 (MAR12)

Weg 6: Dilschhausen – Einhausen, Schaffung eines Radwegs entlang der K78 (MAR13)

Weg 7: Einhausen – Dagobersshausen, Schaffung eines Radwegs entlang der K78 (MAR14)

Weg 8: Kehna – Niederwalgern, Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung (W13)

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

Maßnahmen in Baulast des Landkreises Marburg-Biedenkopf

| Nr. | Kommune | von Ort | nach Ort | Maßnahme in Stichworten | Status* |
|-------|----------------|-----------------|----------------------------|---|---------|
| STA14 | Stadtallendorf | Stadtallendorf | Stadtallendorf | Angebotsplanung innerhalb der Kernstadt, Innenstadtkonzept | 5 |
| KI13 | Kirchhain | Kirchhain | Kirchhain | Angebotsplanung innerhalb der Kernstadt (R2/D4), Innenstadtkonzept | 5 |
| BID05 | Biedenkopf | Biedenkopf | Biedenkopf | Angebotsplanung innerhalb der Kernstadt Biedenkopf, Innenstadtkonzept | 5 |
| BID06 | Biedenkopf | Wallau | Wallau | Angebotsplanung innerhalb des Stadtteils Wallau, Innenstadtkonzept | 5 |
| WE08 | Wetter | Wetter | Wetter | Angebotsplanung innerhalb der Kernstadt, Innenstadtkonzept | 5 |
| STA01 | Stadtallendorf | Stadtallendorf | Gewerbegebiet, K92 | Anlage eines Radwegs entlang der K92 | 5 |
| NEU03 | Mengsberg | Florshain | Neustadt | Optimierung der aktuellen Radroute, Oberfläche | 5 |
| DT04 | Dautphetal | Buchenau | Elmshausen | Überarbeitung Radwegführung R2 / Lahntalradweg, evtl. parallel zur K22 | 3 |
| KI00 | Kirchhain | Kirchhain | Stadtallendorf | K14, straßenbegleitender Radweg | 3 |
| NEU02 | Neustadt | Mengsberg | Momberg | Optimierung der aktuellen Radroute, Oberfläche | 3 |
| STA06 | Stadtallendorf | Stadtallendorf | Erksdorf | Ungünstige Kreuzung der K12, Versatz! | 3 |
| MAR11 | Marburg | Dagobertshausen | Dagobertshausen | Schaffung eines Radwegs entlang der K77, Im Dorf bis nördlicher Feldweg | 3 |
| MAR07 | Marburg | Cappel | Moischt | Schaffung eines Radwegs entlang der K38 | 3 |
| CÖ08 | Cölbe | Bürgeln | MAR-Ginseldorf (MAR1) | Schaffung einer durchgängigen Radwegeverbindung, teils entlang der K34 | 3 |
| STA05 | Stadtallendorf | Stadtallendorf | zur B454 Richtung Neustadt | Abmarkierung / Anlage einer Radverkehrsanlage auf der K12 | 3 |
| 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 |
| W02 | Weimar/Lahn | Niederwalgern | Roth | Ausbau Wirtschaftsweg | 3 |
| BID01 | Biedenkopf | Breidenstein | Breidenbach (BRE1) | Radweg entlang der B253 (Neuaufteilung der Fahrstreifen) | 3 |
| 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 |

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

| Nr. | Kommune | von Ort | nach Ort | Maßnahme in Stichworten | Status* |
|--------------|----------------|--------------------|-----------------------|--|----------------|
| W02 | Weimar/Lahn | Niederwalgern | Roth | Durchstich unter der Bahn Richtung Roth | 3 |
| W10 | Weimar/Lahn | Allna | Hermershausen | Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbin-dung | 3 |
| MAR15 | Marburg | Hermershausen | Elnhausen | Schaffung eines Radwegs entlang der K68 und K71 | 3 |
| MAR8 | Marburg | Cyriaxweimar | Haddamshau-sen/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 | Kleingladen-bach | Radwegeverbindung ent-lang der K107 | 3 |
| 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 alltagstaugli-chen Radroute | 1 |
| LT03 | Lahntal | Caldern | Kernbach | Optimierung der aktuellen Radroute, Routenführung | 1 |
| KI08 | Kirchhain | Emsdorf | Burgholz | Prüfung einer alltagstaugli-chen Radroute | 1 |
| MAR17 | Marburg | Hermershausen, K71 | Neuhöfe | Schaffung eines Radwegs entlang der K68 | 1 |
| MAR24 | Marburg | Neuhöfe, K70 | Ockershausen | Schaffung eines Radwegs entlang der K68, Hermannstraße | 1 |
| W08 | Weimar/Lahn | Roth | Wolfshausen | Prüfung einer sicheren Ver-bindung im Bereich der B3 und K59 | 1 |
| LT06 | Lahntal | Göttingen | Münchhausen (MÜ7) | Radweg auf der B252 nach der Entwidmung | 1 |
| W17 | Weimar/Lahn | Weiershausen | Allna | Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbin-dung (evtl. Brücke) | 1 |
| AM06 | Amöneburg | Amöneburg | ATMEN | Anbindung an die geplante Freizeitfläche | 1 |
| BID07 | Biedenkopf | Wallau | Biedenkopf | Angebotsplanung über Ludwigshütte, teils auf der K109 | 1 |
| DT02 | Dautphetal | Hommerts-hausen | Silberg | Schaffung eines Radwegs am Schwindelbach bzw. K46 | 1 |
| MAR05 | Marburg | Schröck | Bauerbach | Querungshilfe zur Querung der K34 als Zuwegung zu den Lahnbergen | 1 |
| MAR10 | Marburg | Dagoberts-hausen | Marburg | Schaffung eines Radwegs entlang der K78 zur L3092 | 1 |
| MAR13 | Marburg | Dilschhausen | Elnhausen | Schaffung eines Radwegs entlang der K72 | 1 |

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

| Nr. | Kommune | von Ort | nach Ort | Maßnahme in Stichworten | Status* |
|--------------|-------------|----------------------|-------------------------|--|---------|
| MAR14 | Marburg | Dagobertshausen | Elnhäusen | Schaffung eines Radwegs entlang der K78 | 1 |
| MAR20 | Marburg | Schröck | Moischt | Schaffung eines Radwegs entlang der K37, innerorts und außerorts | 1 |
| NEU05 | Neustadt | Speckswinkel | Momberg | Prüfung einer Radroute entlang der K15 | 1 |
| W13 | Weimar/Lahn | Kehna | Niederwalgern | Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbin-dung | 1 |
| AM09 | Amöneburg | Erfurtshausen | STA-Schweinsberg (STA4) | Entlang der K24, Vorentwurf auf Teilstrecke vorhanden (STA) | 0 |
| BID04 | Biedenkopf | Biedenkopf | Eckelshausen | Neue Führung Lahntalradweg nördlich von Eckelshausen | 0 |
| CÖ05 | Cölbe | Schönstadt | zur B3 | Anlage eines Radwegs aus der Ortslage zur B3 entlang der K3 | 0 |
| CÖ07 | Cölbe | Reddehausen | Schönstadt | Anlage einer Radwegeverbindung parallel zur K5 | 0 |
| GL07 | Gladenbach | Frohnhausen | Sinkershausen | Ausbau einer Radroute nördlich der Allna, Grunderwerb | 0 |
| GL08 | Gladenbach | Frohnhausen | Friebertshausen | Anlage einer Radroute, Ergebnisoffene Variantenprüfung nördlich der K66, Grunderwerb | 0 |
| GL10 | Gladenbach | Rüchenbach | Friebertshausen | Ausbau einer Radroute südlich der K115 | 0 |
| KI01 | Kirchhain | Kirchhain | Amöneburg | Erweiterung der Wegweisung, Führung durch das Hochwasserrückhaltebecken | 0 |
| KI07 | Kirchhain | Langenstein/Hof Netz | Emsdorf | Direkter Weg oder alternativ entlang der Fischteiche | 0 |
| KI09 | Kirchhain | Emsdorf | STA-Hatzbach (STA10) | Entlang der K14 | 0 |
| LH02 | Lohra | Willershausen | Lohra | Prüfung einer möglichen Radroute | 0 |
| LH07 | Lohra | Weipolts-hausen | Kirchvers | Nutzung vorhandener Wege | 0 |
| MAR06 | Marburg | Bauerbach | Lahnberge | Querungshilfe zur Querung der K34 als Zuwegung zu den Lahnbergen | 0 |
| MAR9 | Marburg | Cyriaxweimar | Neuhöfe | Schaffung eines Radwegs entlang der K69 bis zur K68 | 0 |
| MAR12 | Marburg | Dagobertshausen | Wehrshausen | Schaffung eines Radwegs entlang der K77 bis zur K72 | 0 |
| MAR18 | Marburg | Wehrshausen, K80 | Marbach/Höhenweg | Schaffung eines Radwegs entlang der K72 | 0 |

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

| Nr. | Kommune | von Ort | nach Ort | Maßnahme in Stichworten | Status* |
|--|----------------|------------------|-------------------|--|----------------|
| MAR19 | Marburg | Marbach, L3092 | Marbach, K72 | Schaffung eines Radwegs entlang der K80 | 0 |
| MAR23 | Marburg | Wehrshausen, K72 | Neuhöfe | Schaffung eines Radwegs entlang der K70 | 0 |
| MAR25 | Marburg | Drei Linden | Tannenberg | Schaffung eines Radwegs entlang der K69, von Hermannstraße zum KVP | 0 |
| MÜ05 | Münchhausen | Simtshausen | WE-Mellnau (WE11) | Nutzung der K1 nach der Umwidmung zur Gemeindestraße | 0 |
| RAU04 | Rauschenberg | Bracht | Schönstadt | Prüfung einer möglichen Radroute auf oder entlang K3 | 0 |
| WE13 | Wetter | Unterrosophe | Göttingen | Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbindung, Oberfläche | 0 |
| W15 | Weimar/Lahn | Allna | Kehna | Prüfung einer sicheren Radwegeverbindung | 0 |
| WO03 | Wohratal | Hertingshausen | Wohra | Prüfung einer möglichen Radroute auf oder entlang K6 | 0 |
| *Status: 0 – Ohne Bearbeitung, 1 – in Vorbereitung, 2 – in Ausschreibung, 3 - Planung beauftragt, 4 – In Bau, 5 – Fertiggestellt | | | | | |

3.2 Maßnahmen in Baulast des Bundes und des Landes

Die Umsetzung von Maßnahmen aus dem RVEP liegt nicht nur in Baulast des Landkreises Marburg-Biedenkopf. Auch Land und Bund, vertreten durch Hessen Mobil, fördern den Radverkehr, indem Maßnahmen aus dem RVEP umgesetzt werden. Zusätzlich gibt es auch Maßnahmen außerhalb des RVEPs, die von Hessen Mobil zur Stärkung des Radverkehrs im Landkreis unternommen werden. An fünf ausgewählten Maßnahmen wird der aktuelle Bearbeitungsstand vorgestellt. Zudem soll das Thema Radschnellwege und Raddirektverbindungen genauer betrachtet werden.

| Nr. | Kommune | von Ort | nach Ort | Maßnahme in Stichworten | Status* |
|-----------------------|-----------------------|-------------------|--------------------|---|---------|
| LT01 | Lahntal | Caldern | Sportplatz Caldern | Straßenbegleitender Radweg entlang der L3092 | 3 |
| N/A | Marburg | Marburg Lahnberge | Marburg Kernstadt | Erschließung der Lahnberge für den Radverkehr | 3 |
| MAR00 | Marburg | Marburg-Cappel | Hof Capelle | Bau eines straßenbegleitenden Radweges | 3 |
| WE02 | Wetter | Amönau | Wetter | Bau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der L3091 | 4 |
| DT01 | Dautphetal | Herzhausen | Mornshausen | Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbindung | 3 |
| LT02 | Lahntal | Caldern | Sterzhausen | Planung einer hochwasserfreien Radroute parallel zur B62 | 3 |
| CÖ09/ LT07 | Cölbe/Lahntal | Cölbe | LT-Göttingen | Straßenbegleitend zur B62, Anbindung „Cölber Eck“ | 3 |
| N/A | Cölbe/Lahntal | Cölbe | LT-Göttingen | „Blaues Wunder“ | 3 |
| LH03/ W01 | Lohra/Weimar | Lohra | Niederwalgern | Schnelle Route zwischen Lohra und Niederwalgern, Bahnradweg L3061 | 3 |
| AM01 | Amöneburg | Rüdigheim | Kirchhain | Lückenschluss R6 nördlich Ziegelhütte, parallel L3073 | 3 |
| N/A | Marburg/ Lahntal | Marbach | Caldern | Neubau Rad-/Gehweg entlang der L3092 über Görzhäuser | 3 |
| FN04/ W06 | Fronhausen/ Weimar | Fronhausen | Niederwalgern | Anlage eines Radwegs parallel der L3093/Main-Weiser-Bahn | 3 |
| W03 | Weimar | Niederwalgern | Wenkbach | Radweg (Bahnhofsweg) | 3 |
| N/A | Stadtallendorf | Innenstadt | Innenstadt | Radweg im Zuge der L3290 OD, Hauptstr./Bahnhofstr. | 3 |

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

Maßnahmen in Baulast des Bundes und des Landes

Radschnellwege/Raddirektverbindungen

Der Begriff der „Verkehrswende“ ist derzeit mehr denn je in aller Munde. Zudem hat sich Corona als Katalysator für die Hinwendung zum Fahrrad als alternatives Verkehrsmittel erwiesen, denn die Nachfrage nach Fahrrädern war in den letzten Jahren so hoch wie nie. Mehr Radfahrende führen zu einem gesteigerten Radverkehrsaufkommen, was wiederum neue Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur stellt. Radschnellwege/Raddirektverbindungen bieten insbesondere für Pendler Routen viele Vorteile: Die im Vergleich zum herkömmlichen Radweg deutlich breitere Ausgestaltung ermöglicht einen schnelleren Verkehrsfluss, was wieder zu mehr Verkehrssicherheit führt.²

Das Land Hessen hat in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) seit 2018 hessenweit 42 Korridore ermittelt, in denen sich prinzipiell Radschnell- oder Raddirektverbindungen umsetzen lassen. Des Weiteren wurden Qualitätsstandards und Musterlösungen für den Neu-, Aus- und Umbau von Radschnell- und Raddirektverbindungen verfasst, die bei der Planung zu berücksichtigen sind.

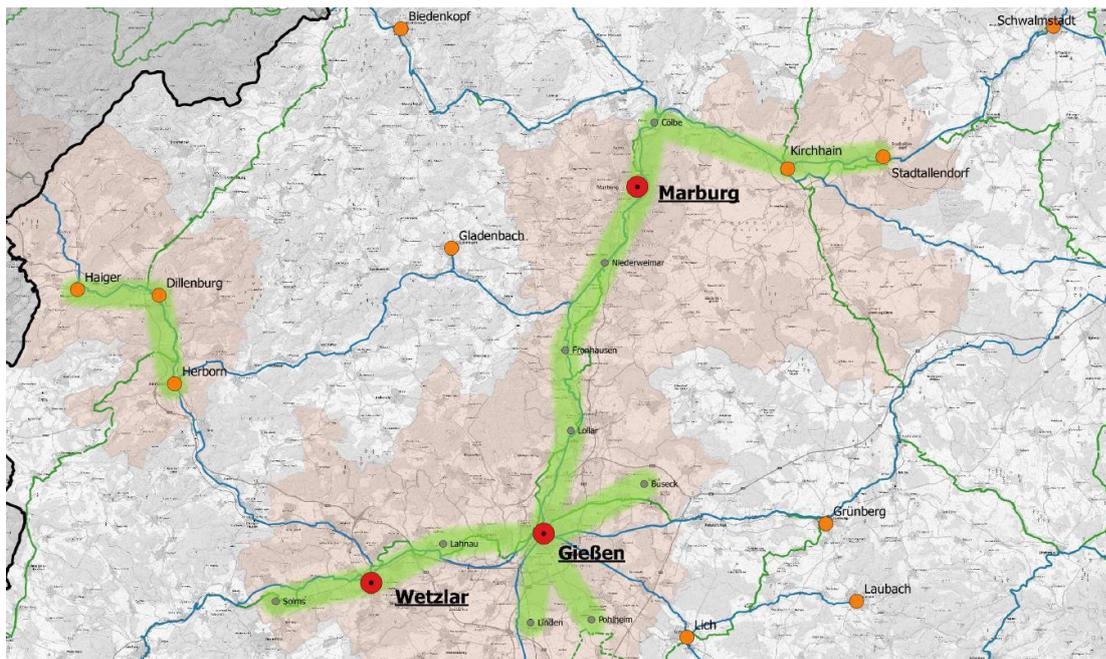


Abbildung 2: Korridore mit Potenzial für Radschnellverbindungen, Quelle: nahmobil-hessen.de

In der H RSV (Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten) werden Radschnellverbindungen als „Verbindungen im Radverkehrsnetz beschrieben, die den Zweck haben, bedeutende Quelle-Ziel-Potenziale des Alltagsradverkehrs durch einen hohen und ein

² Der Verkehrsfluss setzt sich aus verschiedenen Komponenten zusammen, wie z.B. aus der Durchschnittsgeschwindigkeit, der Fahrzeugdichte, dem Sicherheitsabstand und auch der Straßenbreite. Je besser/schneller der Verkehrsfluss ist, desto weniger Konfliktpotential herrscht.

zügiges Radfahren ermöglichenden Standard für den Radverkehr zu erschließen.“ (H RSV 2021, S.8).

Sie können sowohl regionale oder überregionale Verbindungen darstellen, aber auch im städtischen Binnenverkehr geplant werden. Im hessischen Radnetz wird, abhängig von der Nutzerzahl pro Werktag, in die drei Ausbaustufen Radverbindungen (RV), Raddirektverbindungen (RDV) und Radschnellverbindungen (RSV) unterschieden.

Radschnellverbindungen und Raddirektverbindungen sollen vorrangig dem Alltagsradverkehr dienen und für alle Nutzer*innen leicht zu bewältigen und zügig befahrbar sein. Dies sollte nach Möglichkeit direkt, ohne Umwege und stetig erfolgen. Dabei muss selbstverständlich die Verkehrssicherheit gewährleistet sein, was unter anderem durch die geforderte hohe Belagsqualität erreicht wird. Sie sollten optimal in das bestehende Radverkehrsnetz und auch städtebaulich gut integriert sein. Dabei sollte stets die Verträglichkeit von Natur und Landschaft berücksichtigt werden. Damit das Nebeneinanderfahren und Überholen wie auch die störungsfreien Begegnungen nebeneinanderfahrender Radfahrer*innen problemlos möglich sind, ist eine Breite von mindestens drei Metern nötig. Aus Sicherheitsgründen ist eine Trennung von Rad- und Fußverkehr vorgesehen und so das Konfliktpotenzial mit anderen Nutzergruppen, wie Fußgänger*innen, Joggern und Skatern minimiert. RSV sollten steigungsarm sein, damit ein kräftesparendes und zügiges Vorankommen ermöglicht wird.

Für die Kennzeichnung sowohl von RSV als auch von RDR/RVR empfehlen die H RSV die Farbe Grün. Diese sollte für die Piktogramme und die Linienführung verwendet werden. Damit orientiert sich die Kennzeichnung farblich an dem Verkehrszeichen für Radschnellwege, welches ebenfalls grün ist.

Durch eine landesweit einheitliche Potenzialanalyse wurden mehrere Korridore für mögliche Radschnellverbindungen/Raddirektverbindungen in Hessen identifiziert. Diese haben eine Breite von etwa 2 km. Einer dieser Korridore ist die Achse Gießen – Wetzlar, ein weiterer ist die Strecke Gießen – Marburg und weiterführend Marburg – Stadtallendorf. Im nächsten Schritt ist mit Hilfe einer Machbarkeitsstudie eine mögliche Trassenführung zu ermitteln, welche die baulichen und topographischen Gegebenheiten erhebt. Erste Abstimmungsgespräche mit Vertretern*innen von Hessen Mobil, den Landkreisen, den Städten und des Regierungspräsidiums über das weitere Vorgehen fanden bereits statt. In diesem Zuge hatte sich die Stadt Marburg bereit erklärt, die Koordination einer Machbarkeitsstudie für eine Trassenfindung zu übernehmen. Aufgrund derzeit fehlender personeller Ressourcen konnte das Vorhaben jedoch bislang noch nicht gestartet werden.



Abbildung 3: Piktogramm für Radschnellverbindungen, Quelle: H RSV2021, S.21

3.3 Kommunale Zusammenarbeit zwischen dem Landkreis und der Universitätsstadt Marburg

Bereits im Jahr 2016 begann der Landkreis Marburg-Biedenkopf, in enger Abstimmung mit seinen Städten und Gemeinden, in einem offenen Bürgerdialog den Radverkehrs-entwicklungsprozess digital und vor Ort im Landkreis strukturiert zu gestalten.

Beim Abstimmungsgespräch zwischen der Universitätsstadt Marburg und dem Landkreis im Herbst 2019 haben beide Seiten die Wichtigkeit einer engen Zusammenarbeit bei der Radverkehrsentwicklung betont. Bei regelmäßigen Treffen kommen die politisch Verantwortlichen der Universitätsstadt und des Landkreises zusammen. Dabei wird das gemeinsame Vorgehen abgestimmt und die Koordination der umzusetzenden Maßnahmen für die Förderung des Radverkehrs in der Region festgelegt. So wurde vereinbart, dass die Kosten für die Umsetzung gemeinsamer Maßnahmen geteilt werden und dass einer der Partner die Federführung bei der Umsetzung übernimmt und die entsprechenden Förderanträge beim Land Hessen stellt.

Nachfolgend werden vier Radwege vorgestellt, an denen die Universitätsstadt und der Landkreis gemeinsam arbeiten.

1. Schaffung eines Radweges an der K37 zwischen Moischt und Schröck.

Um die Marburger-Ortsteile Moischt und Schröck zu verbinden, soll ein Radverkehrsangebot entlang der K37 geschaffen werden. Hier wird die alternative Verbindung über vorhandene Wirtschaftswege anstelle einer neuen Trasse entlang der K37 geprüft, um den Flächenverbrauch und den Eingriff in die Natur zu minimieren. Die Zuständigkeit für die Prüfung einer alternativen Wegeführung liegt bei der Stadt Marburg. Im vergangenen Jahr wurden dafür verschiedene Trassenführungen geprüft und Baugrunduntersuchungen durchgeführt. Der Abschlussbericht dazu wird noch erstellt.

Für das Jahr 2022 ist geplant, verschiedene Ausbauvarianten mit der Unteren Naturschutzbehörde zu bewerten. Auch eine mögliche Förderung der Maßnahme wird geprüft. Dementsprechend wird die Planung fortgeschrieben und eine Kostenberechnung für die Einstellung von Haushaltsmitteln erstellt.

2. Schaffung eines Radweges an der K72 zwischen der Straße „Im Köhlersgrund“ und dem Knoten K72/ K80

Gemäß des Abstimmungsgesprächs im Jahr 2019 liegt die Zuständigkeit bei der Stadt Marburg. In den vergangenen zwei Jahren wurde eine durchgehende Variante erstellt mit Anschluss an die L 3092 als Weiterführung in Richtung Marbach und Görzhäuser Hof. Eine Intensivierung

der Planung im Bereich des geplanten Baugebietes „Oberer Rotenberg“ an der K72 erfolgte ebenfalls. Die Eingriffs- und Ausgleichsplanung kann erst nach Erarbeitung mehrerer möglicher Varianten erfolgen damit der Untersuchungsraum einschließlich der entstehenden Böschungen festgelegt werden kann.

Die Fortschreibung der Variantenuntersuchungen, die Durchführung von örtlichen Vermessungsarbeiten und die Beauftragung der Eingriffs- und Ausgleichsplanung werden als nächstes bearbeitet.

3. Ausbau eines landwirtschaftlichen Weges von Marburg Dagobertshausen zum

Standort Görzhäuser Hof

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 erarbeitet, woraufhin die Förderung als Alltagsradweg in Aussicht gestellt wurde. Weiterhin wurden eine Entwurfsvermessung sowie eine Baugrunduntersuchung durchgeführt. Die Planung soll in 2022 fortgeführt werden und eine Eingriffs-/ Ausgleichsplanung beauftragt werden. Eine Realisierung ist für das Jahr 2023 vorgesehen.

3.4 Maßnahmen in Baulast der Kommunen

In den letzten Jahren hat der Radverkehr im gesamten Landkreis immer mehr an Bedeutung gewonnen. Seit der Entwicklung des RVEP ist eine Menge geschehen: Nicht nur der Landkreis und Hessen Mobil arbeiten daran, die Lücken im Radverkehrsnetz des Landkreises nach und nach zu schließen, auch in den Kommunen gibt es rege Aktivitäten zu diesem Thema. Um das Engagement der Landkreiskommunen an einem Ort gebündelt sichtbar zu machen, sind auch die Maßnahmen in Baulast der Städte und Gemeinden in den Bericht zur Entwicklung des Radverkehrs im Landkreis aufnehmen. In der tabellarischen Übersicht kann ebenso wie bei den Maßnahmen in Baulast des Landkreises (siehe Kapitel 3.1, S.16ff) ein schneller Überblick gewonnen werden.

In der zweiten Tabelle werden Maßnahmen abgebildet, welche sich zwar nicht in der Baulast der Kommunen befinden, allerdings federführend durch diese umgesetzt werden. Häufig sind gerade die Maßnahmen entlang der Landes- und Bundesstraßen die am höchsten priorisierten. Um hier möglichst schnell in die Umsetzung gehen zu können, nutzen viele Kommunen

die Möglichkeit für Hessen Mobil in Vorleistung zu gehen und die Maßnahmen eigenständig umzusetzen.

Für ausführlichere Informationen wird auf das Geoinformationssystem (GIS) des Landkreises verwiesen. Dort werden wichtige Dokumente zu den einzelnen Planungsständen hinterlegt werden.

Maßnahmen in Baulast der Landkreiskommunen (in alphabetischer Sortierung)

| Nr. | Kommune | von Ort | nach Ort | Maßnahme in Stichworten | Status* |
|--|------------------------------|------------|----------------------------|--|---------|
| AM08 | Amöneburg | Roßdorf | KI-Kleinseelheim | Ausbau vorhandener Wege | 5 |
| CÖ02/ WE04 | Cölbe | Schönstadt | WE-Oberrospe (WE4) | Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbindung, Oberfläche. Geplant ist die Entsiegelung der Oberfläche bis zum Langen Grund in Absprache mit Hessen Forst | 1 |
| N/A | Cölbe | Bürgeln | Betziesdorf | Optimierung der Oberfläche, Ausbau zum Rad- und Wirtschaftsweg; Federführung Cölbe | 1 |
| DT09/ STE02 | Dautphetal | Holzhausen | STE-Obereisenhausen (STE2) | Optimierung der Oberfläche | 1 |
| EBS05 | Ebsdorfergrund | Ebsdorf | Beltershausen | Ausbau vorh. Wirtschaftsweg (evtl. Förderung AfB) | 5 |
| EBS06 | Ebsdorfergrund | Ebsdorf | Heskem | Ausbau vorh. Wirtschaftsweg - "Lange Hessen" (evtl. Förderung AfB) | 5 |
| FN01 | Fronhausen | Holzhausen | W-Stedebach | Optimierung der aktuellen Radroute, Oberfläche | 5 |
| KI02 | Kirchhain | Schönbach | CÖ-Bürgeln | Nutzung vorh. Feldweg/Waldweg, Kostenschätzung liegt schon vor | 4 |
| N/A | Kirchhain/ Stadtallendorf | Emsdorf | Langenstein | Ausbesserung bestehender Wirtschaftswege | 4 |
| *Status: 0 – Ohne Bearbeitung, 1 – in Vorbereitung, 2 – in Ausschreibung, 3 - Planung beauftragt, 4 – In Bau, 5 – Fertiggestellt | | | | | |

| Nr. | Kommune | von Ort | nach Ort | Maßnahme in Stichworten | Status* |
|-----------------------|----------------|-----------------|---------------------|---|----------------|
| MAR14 | Marburg | Dagobertshausen | Einhausen | Schaffung eines Radwegs entlang der K78, Wassergebundene Decke ist vorhanden, kein akuter Handlungsbedarf | 0 |
| NEU03 | Neustadt | Mengsberg | Florshain | Optimierung der aktuellen Radroute, Oberfläche | 5 |
| STE2/ DT09 | Steffenberg | Obereisenhausen | DT-Holzhausen (DT9) | Optimierung der Oberfläche, gemeinsam mit Gemeinde Dautphetal | 1 |
| W05 | Weimar | Niederweimar | Wenkbach | Ergebnisoffene Prüfung einer optimierten Route | 5 |
| W11 | Weimar | Allna | Oberweimar | Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbindung | 5 |
| W12 | Weimar | Allna | GL – Frieberthausen | Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbindung | 5 |
| W14 | Weimar | Kehna | Stedebach | Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbindung | 5 |
| W19 | Weimar | Oberweimar | Niederwalgern | Prüfung der vorh. Radroute auf Sicherheit, direkte Anbindung über das Schulgelände | 5 |
| W21 | Weimar | Oberweimar | Wenkbach | Prüfung der vorh. Radroute auf Sicherheit (vorh. Feldwege) | 5 |
| WE05 | Wetter | Treisbach | Oberndorf | Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbindung , Oberfläche | 1 |
| WE06 | Wetter | Treisbach | BID-Engelbach | Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbindung , Oberfläche | 5 |
| WE09 | Wetter | Wetter | Oberrospehe | Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbindung , Oberfläche | 5/0 |
| WE12 | Wetter | Todenhausen | MÜ-Simtshausen | Schaffung einer alltags-tauglichen Radwegeverbindung, Ausbau des Spurwegs | 1 |

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

Maßnahmen in Baulast der Landkreiskommunen

Maßnahmen unter Federführung der Landkreiskommunen

| Nr. | Kommune | von Ort | nach Ort | Maßnahme in Stichworten | Status |
|--|----------------|------------------|------------------------|---|--------|
| EN02 | Bad Endbach | Hartenrod | Eisemroth (LDK) | Nutzung der ehem. Bahntrasse als Radweg inkl. Tunnelbauwerk | 3 |
| EBS01 | Ebsdorfergrund | Dreihausen | Roßberg | Entlang der K45 / L3125 | 5 |
| EBS04 | Ebsdorfergrund | Roßberg | Wermertshausen | Entlang der L3125, Zubringer zum Jugendwaldheim Roßberg, Waldkindergarten | 1 |
| FN04/ W06 | Fronhausen | Fronhausen | Weimar – Niederwalgern | Anlage eines Radwegs parallel der L3093/Main-Weser-Bahn | 3 |
| KI05 | Kirchhain | Betziesdorf | Sindersfeld | Prüfung einer alltagstauglichen Route, umgesetzt als wassergebundene Decke, Asphaltierung der Strecke entlang der Kreisstraße wird durch den LK weiterhin geprüft | 5 |
| MAR18 | Marburg | Wehrshausen, K80 | Marbach/Höhenweg | Schaffung eines Radwegs entlang der K72, Planung durch die Stadt für den Landkreis | 3 |
| MAR22 | Marburg | Einhausen | Wehrshausen | Schaffung eines Radwegs entlang der K72, Planung durch die Stadt für den Landkreis | 3 |
| WO01/ RAU01 | Rauschenberg | Josbach | WO - Halsdorf (WO1) | Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung | 3 |
| WO02/ RAU02 | 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 | | | | | |

Maßnahmen unter Federführung der Landkreiskommunen

Radweg Hartenrod-Siegbach

Der zwischen den Gemeinden Bad Endbach und Siegbach geplante Alltagsradweg soll auf der ehemaligen Eisenbahntrasse der Aar-Salzbödebahn geführt werden, die dafür aufgrund ihrer geringen Steigungen ideal ist.

Ein wesentlicher Bestandteil dieser Streckenvariante ist der ehemalige Eisenbahntunnel zwischen Hartenrod und Eisemroth. Hier könnte ein attraktiver Lückenschluss zwischen dem 44 Kilometer langen Seenradweg (Aartalsee-Perfstausee) und dem 30 Kilometer langen Salzböderadweg (Hartenrod – Staufenberg Odenhausen) mit guter ÖPNV-Anbindung entstehen.

Untersuchungen der Standsicherheit, Verkehrssicherheit, Dauerhaftigkeit und Bodenverhältnisse des Eisenbahntunnels wurden im September 2022 durchgeführt und haben ergeben, dass der Tunnel grundsätzlich für die geplante Radwegnutzung geeignet ist.

Natur- und artenschutzrechtlich hat zunächst die Erfassung von Fledermausaktivitäten innerhalb des Tunnels Priorität, da er verschiedenen Fledermausarten als Winterquartier dient. Die Aktivitäten der Fledermäuse im Tunnel wurden dabei mittels akustischer Dauererfassung seit Januar 2022 bis ca. Mitte November 2022 erfasst. Derzeit läuft hierzu die Auswertung der Daten.

Nach der Datenauswertung wird bis ca. Ende März 2023 ein Gutachten erstellt, das aufzeigen soll, inwieweit und unter welchen Bedingungen die vorgesehene Radwegnutzung des Eisenbahntunnels unter Berücksichtigung des gebotenen Artenschutzes möglich ist.

Für die Wintermonate, in denen die Fledermäuse den Tunnel als Ruhequartier nutzen und dieser verschlossen wird, soll der Radweg über eine Winterumfahrung geführt werden.

Die Außenarbeiten für die weiteren artenschutzrechtlichen Untersuchungen entlang der geplanten Radwegtrasse wurden im Oktober 2022 abgeschlossen. Ihre Auswertung und Nachbearbeitung hängen von dem Ergebnis der Fledermauserfassung im Eisenbahntunnel ab und sind ab ca. April 2023 vorgesehen.

Dann werden die erforderlichen Biotoptypenkartierungen, Lebensraumtypologie und Flora-Erfassungen zusammengestellt und der landschaftspflegerische Begleitplan, der Artenschutzfachbeitrag, ein Variantenvergleich und die FFH-Prüfung (Flora-Fauna-Habitat-Verträglichkeitsprüfung) ausgearbeitet.

Endgültige Planungssicherheit hinsichtlich des Radwegverlaufs wird erst nach der Erteilung der naturschutzrechtlichen Genehmigung bestehen.

Für die Planungsleistungen bei diesem Projekt geht die Gemeinde Bad Endbach im Rahmen einer Verwaltungsvereinbarung mit Hessen Mobil in Vorleistung.

Die Planungskosten wie auch die bauliche Ausführung des Radweges übernimmt Hessen Mobil.

Julian Schweitzer

Bürgermeister der Gemeinde Bad Endbach

3.5 Radzählstellen

Die Stärkung des Radverkehrs erfordert bessere Informationen zu Zustand und Nutzung der Radinfrastruktur. Trotz der zunehmenden Bedeutung des Fahrrads als Verkehrsmittel, sind belastbare Daten des Radverkehrs als Planungsgrundlage bislang nur begrenzt vorhanden. Hier können Dauerzählstellen Abhilfe schaffen. Sie können langfristige Entwicklungen abbilden und jahreszeitliche, wöchentliche und saisonale Schwankungen darstellen. Die Daten können auch Auskunft darüber geben, ob die Verbindungen eher für den Alltagsradverkehr oder touristisch genutzt werden. Dies kann als Argumentationsgrundlage für den Ausbau gegenüber dem jeweiligen Baulastträger oder bei Fördermittelgebern dienen.

3.5.1 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 (zum Beispiel Alltags- oder Freizeitradverkehr).

Auch in 2022 hat die Radzählstelle den Radverkehr auf dem Lahnradweg im Bereich der Gemeinde Lahntal erfasst. Ziel der Erhebung an dieser Stelle war in der Vergangenheit, gegenüber dem Baulastträger Bund, die Notwendigkeit eines ganzjährig befahrbaren Radverkehrsangebotes im oberen Lahntal zu belegen. Die Daten wurden, 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 wurde 2020 begonnen.

In Absprache mit dem Planungsbüro, das die Zählstelle zur Verfügung stellt und die Daten auswertet, wird die Zählstelle auch in 2023 weiterhin am Standort an der Furkation in Sterzhäusern verbleiben. Eine eventuelle Versetzung der Zählstelle wird im Zusammenhang mit dem geplanten Austausch der Zählstelle gegen ein neueres Gerät in 2023 allerdings in Betracht gezogen. Die Erneuerung der Zählstelle konnte im Jahr 2022 aufgrund von Lieferschwierigkeiten nicht mehr erfolgen. Bei den Werten für das Jahr 2022 ist zu beachten, dass es ab dem 17.02.2022 durch Lockerung des Fundaments zu Fehlmessungen kam. Die Messung wurde daraufhin am 12.04.2022 eingestellt. Nach Neuinstallation und Einmessung des Gerätes Mitte Mai, lieferte die Zählstelle ab dem 25.05.2022 wieder Daten.

| Radverkehrsaufkommen 2022 | | |
|--|-------------------------|--------|
| Radverkehrsaufkommen Jahr und Saison | | |
| Jahr (01.01. - 31.12.) | 01.01.2022 - 31.12.2022 | 55.545 |
| Saison (01.04. - 31.10.) | 01.04.2022 - 31.10.2022 | 48.129 |
| Saisonanteil | | 87% |
| Durchschnittliches Radverkehrsaufkommen pro Tag | | |
| Jahr | 01.01.2022 - 31.12.2022 | 152,2 |
| Saison | 01.04.2022 - 31.10.2022 | 224,9 |
| maximaler Tageswert* | | |
| erste Jahreshälfte | 12.06.2022 | 689 |
| zweite Jahreshälfte | 07.08.2022 | 632 |

Abbildung 4: Daten der Radzählstelle belegen die Notwendigkeit für Maßnahmen am Lahnradweg.*In den maximalen Tageswerten werden nur tatsächliche Messwerte berücksichtigt (Quelle: IGS GmbH)

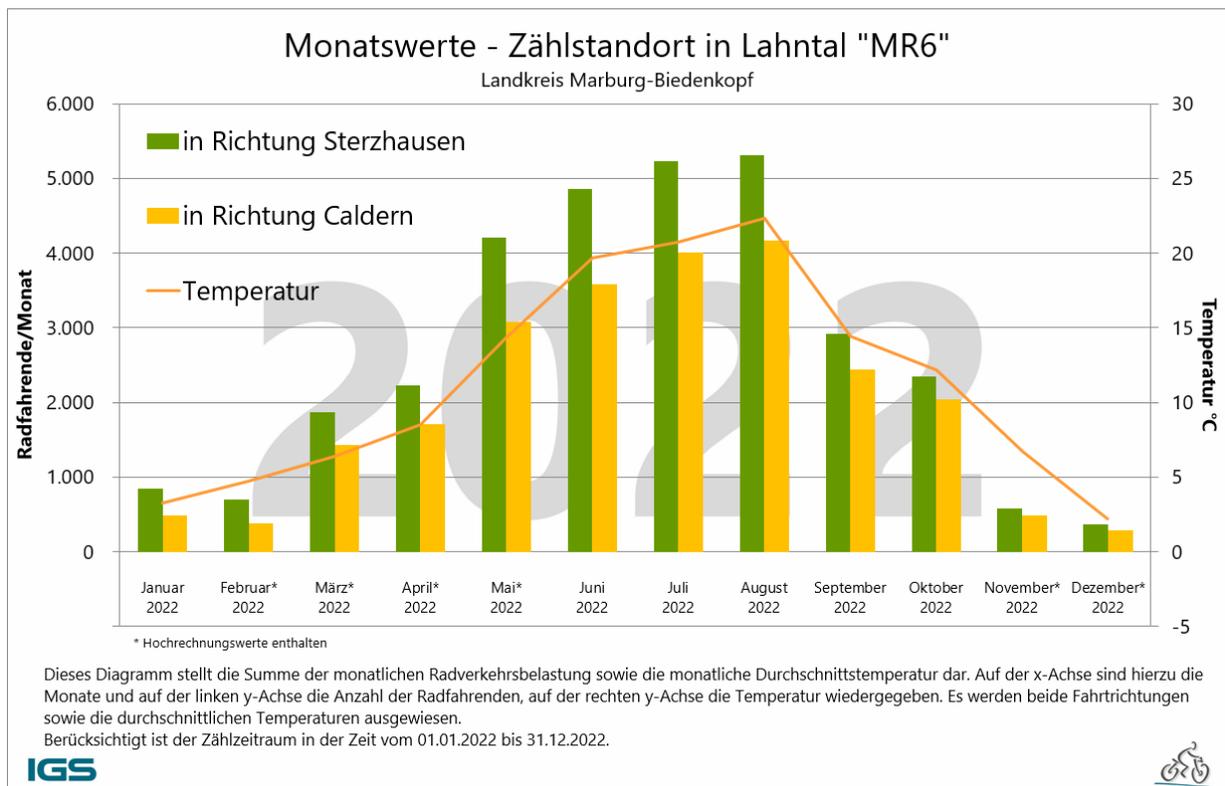


Abbildung 5: Jährliches Radverkehrsaufkommen auf dem Lahnradweg 2022 (Quelle: IGS GmbH)

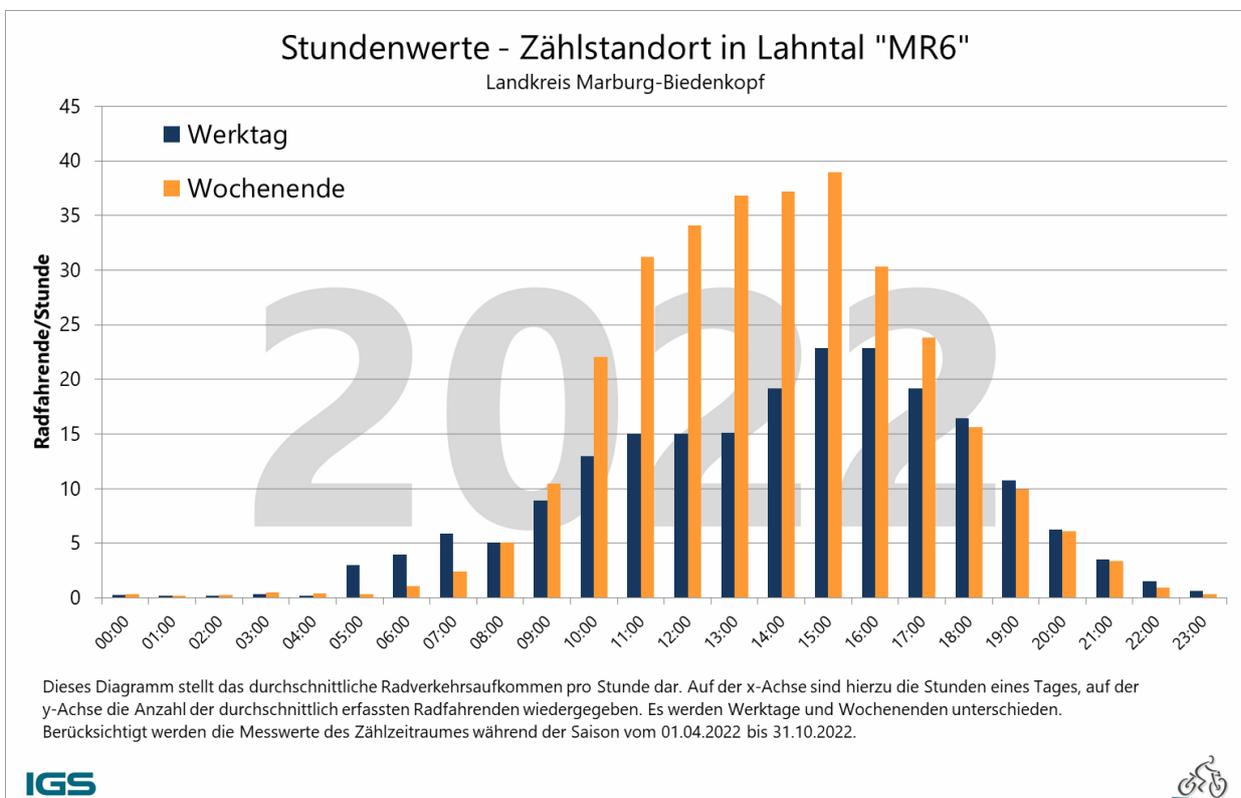


Abbildung 6: Stundengang des Radverkehrs auf dem Lahntalradweg in Lahntal 2022 (Quelle: IGS GmbH)

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 beziehungsweise frühen Nachmittag macht deutlich, dass auf dieser Route der Freizeitradverkehr überwiegt. Vergleichsweise hohe Werte in den frühen Morgenstunden belegen aber auch, dass die Freizeitroute mangels alternativer Angebote durchaus von Alltagsradlern genutzt wird. Nachdem in 2020 ein sehr hohes Aufkommen an Radfahrenden erfasst wurde, fielen diese Werte in 2021 deutlich ab³. In 2022 konnte wieder ein erheblicher Zuwachs gegenüber 2021 festgestellt werden, wenn auch die Spitzenwerte aus 2020 nicht wieder erreicht werden konnten.

3.5.2 Dauerzählstellen für den Radverkehr in Hessen

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

Insgesamt sollen hessenweit an 270 Standorten Dauerzählstellen errichtet werden. Eine Übersicht über alle Standorte ist auf der Website www.Raddaten-hessen.de verfügbar. Auf Wunsch des Landes hat der Landkreis Marburg-Biedenkopf 16 Standorte benannt, an denen die Zählstellen installiert werden sollten. Während das Land die Kosten für die Beschaffung des Gerätes übernimmt, trägt der Landkreis die Kosten für den Unterhalt. Des Weiteren hat das Land Hessen sieben Dauerzählstellen im Landkreis errichten lassen, die im Besitz des Landes verbleiben.

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. Mithilfe 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.

³ Radverkehrsbericht 2020 /2021, S. 19-21

| Standort Nummer | Kommune | Gemarkung | Standort |
|-----------------|----------------|----------------|--|
| 850 | Cölbe | Cölbe | Hessischer Radfernweg R 2 |
| 851 | Kirchhain | Kirchhain | Hessischer Radfernweg R 6 |
| 852 | Stadtallendorf | Stadtallendorf | Niederrheinische Straße, Hessischer Radfernweg R 2 |
| 853 | Kirchhain | Anzefahr | Hessischer Radfernweg R 2 |
| 854 | Biedenkopf | Breidenstein | Hessischer Radfernweg R 8 |
| 855 | Marburg | Marburg | Alter Kirchhainer Weg |
| 856 | Biedenkopf | Wallau | Alte Straße, Hessischer Radfernweg R2 |
| 857 | Wetter | Wetter | Querung der K123 "In der Binge" |
| 858 | Wohratal | Halsdorf | Auestraße, Hessischer Radfernweg R6 |
| 859 | Gladenbach | Weidenhausen | An der Hüttenseite, Salzböderadweg |
| 860 | Gladenbach | Erdhausen | An der B255, wird vermutlich verlegt |
| 861 | Ebsdorfergrund | Hachborn | An der L3048, Lange-Hessen-Radweg |
| 862 | Lohra | Kirchvers | Gießener Landstraße, L3061 |
| 863 | Neustadt | Momberg | Hardtmühlenweg |
| 864 | Weimar (Lahn) | Roth | Lahntalradweg |
| 865 | Angelburg | Gönnern | Auf dem Kreuz |

Umgesetzte Standorte für die Dauerzählstellen des Landkreises (Quelle: Landkreis Marburg-Biedenkopf)

Mit der Beschaffung der Dauerzählstellen wurde die Firma Eco Counter GmbH beauftragt. Nachdem im März 2022 die Baueinweisung erfolgt war, konnte unmittelbar im Anschluss mit der Errichtung der Dauerzählstellen begonnen werden. Bei den verbauten Modellen handelt es sich um sogenannte Zelt-Induktionsschleifen. Diese bestehen aus einer Drahtwicklung in Rautenform, welche in etwa 4 cm Tiefe unter den Belag verlegt wird. Die Sensoren erfassen die elektromagnetische Signatur der Fahrräder anhand von 13 Parametern. Die eigentliche Zählstelle befindet sich in einem wasserfesten Schacht neben der Fahrbahn.

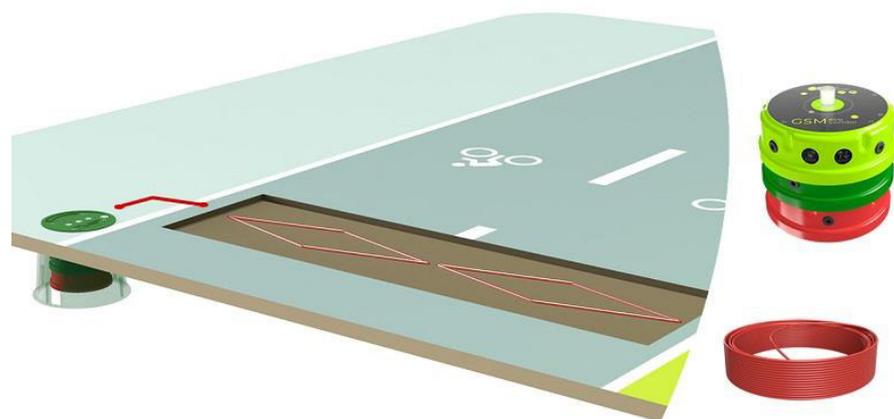


Abbildung 7: Aufbau einer Dauerzählstelle (Quelle: Eco Counter)

Nach einem Probetriebszeitraum erfolgte im Oktober 2022 die Bauabnahme der Zählstellen durch einen Mitarbeiter der Firma Eco Counter und das Team Radverkehr. Bei dieser Abnahme wurde eine Prüfung der Detektionsgenauigkeit vorgenommen. Hierfür wurden manuell die Zählerstände zurückgesetzt und eine bestimmte Anzahl von Radfahrenden mit Hilfe von



Abbildung 8: Herr Blum (Eco Counter) und Frau Wolkenfeld (Team Radverkehr) überprüfen die Detektionsgenauigkeit der Zählstelle 856 (Quelle: Landkreis Marburg-Biedenkopf)

Probefahren simuliert. Alle Dauerzählstellen im Kreis funktionierten bei der Überprüfung wie vorgesehen.

Unter folgendem Link können alle Dauerzählstellen in Hessen eingesehen und auch die Daten abgerufen werden: <https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=8080>

Eingesehen werden kann dort die Gesamtheit aller Radfahrenden pro Tag zusammen oder aufgeteilt nach Richtungen sowie die Anzahl der Radfahrenden in einem bestimmten selbst gewählten Zeitfenster. Es können die durchschnittlichen Werte für die Arbeitswoche, eine gesamte Woche oder einen Monat abgerufen werden. Zudem werden die Spitzenwerte für den stärksten Tag, die stärkste Woche sowie den stärksten Monat angezeigt. Die Zählstellen des Kreises haben seit ihrer Installation im Sommer folgende Daten gesammelt:

| Zähl- stelle | Gemarkung | Installation | Gesamtwert (ab Installa- tion) | Spitzenwert (Tag) | Tägl. Durch- schnitt |
|-----------------|----------------|--------------|--------------------------------------|----------------------|-------------------------|
| 850 | Cölbe | 24.08.2022 | 16080 | 955 | 145 |
| 851 | Kirchhain | 22.08.2022 | 9047 | 438 | 80 |
| 852 | Stadtallendorf | 30.08.2022 | 6422 | 145 | 61 |
| 853 | Anzefahr | 07.09.2022 | 13714 | 606 | 141 |
| 854 | Breidenstein | 06.09.2022 | 5613 | 634 | 57 |
| 855 | Marburg | 07.09.2022 | 41795 | 763 | 431 |
| 856 | Wallau | 06.09.2022 | 5396 | 228 | 55 |
| 857 | Wetter | 25.08.2022 | 14324 | 1149 | 130 |
| 858 | Halsdorf | 29.08.2022 | 10303 | 361 | 97 |
| 859 | Weidenhausen | 18.07.2022 | 20845 | 597 | 141 |
| 860 | Mornshausen | 18.08.2022 | 9419 | 488 | 81 |
| 861 | Hachborn | 26.08.2022 | 11153 | 553 | 102 |
| 862 | Kirchvers | 18.08.2022 | 4325 | 151 | 37 |
| 863 | Momberg | 30.08.2022 | 404 | 41 | 4 |
| 864 | Roth | 23.08.2022 | 18286 | 714 | 163 |
| 865 | Gönnern | 20.07.2022 | 13540 | 267 | 93 |

Daten der Dauerzählstellen im Landkreis, Stand 13.12.2022

Die entsprechenden Werte der Jahres- und Stundengänge, Spitzenwerte je nach Saison und Wochentag lassen, wie bei der Zählstelle in Sterzhausen, Rückschlüsse auf eine Nutzung im touristischen Sinne bzw. auf Alltagsradverkehr zu. Diese Werte können nicht öffentlich und momentan auch noch nicht durch das Team Radverkehr eingesehen werden. Nach Abschluss der Installation aller Dauerzählstellen in Hessen werden die Mitarbeitenden in den jeweiligen Kommunen nach einer Schulung Zugang zu weiteren Daten und Nutzungsmöglichkeiten erhalten. Daher kann in diesem Bericht noch keine Aufschlüsselung nach z. B. Stundenwerten erfolgen. Die Auswertung der Daten wird in den zukünftigen Berichten deutlich ausgebaut.

Mit den bisher vorhandenen Daten können aber bereits Rückschlüsse auf die Frequentierung einzelner Verbindungen gezogen werden. So fallen die täglichen Durchschnittswerte der Zählstellen im Bereich der B252 (850 und 857) recht hoch aus. Zwei Zählstellen des Landes Hessen bei Todenhausen erfassen zum einen die Radfahrenden auf der B252 und zum anderen auf einem Radweg parallel zur Bundesstraße. In der Auswertung ist zu erkennen, dass der Radweg parallel zur B252 rege genutzt wird, allerdings wenige Radfahrende direkt auf der B252 unterwegs sind. Diese Werte legen die Nutzung der B252 (alt) als Radverbindung von Münchhausen über Wetter nach Cölbe nach Fertigstellung der neuen B252 nahe.

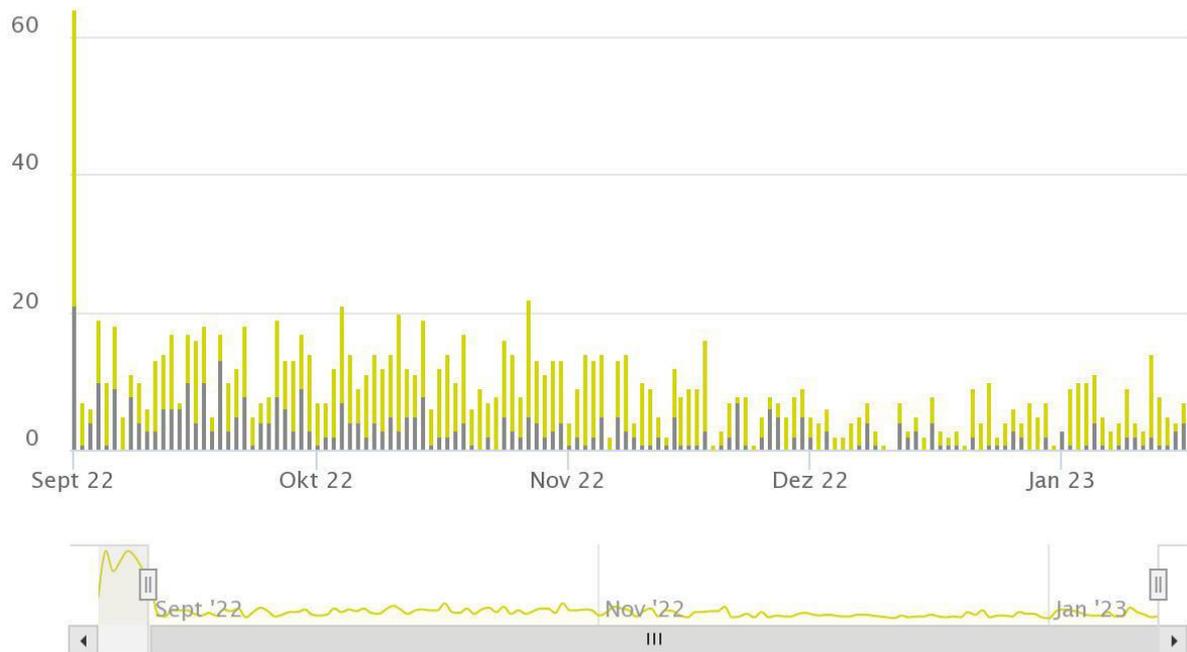


Abbildung 9: Zählstelle 090 auf der B252 bei Todenhausen, Zählungen seit 01.09.2022: 1276 (Quelle eco-counter)

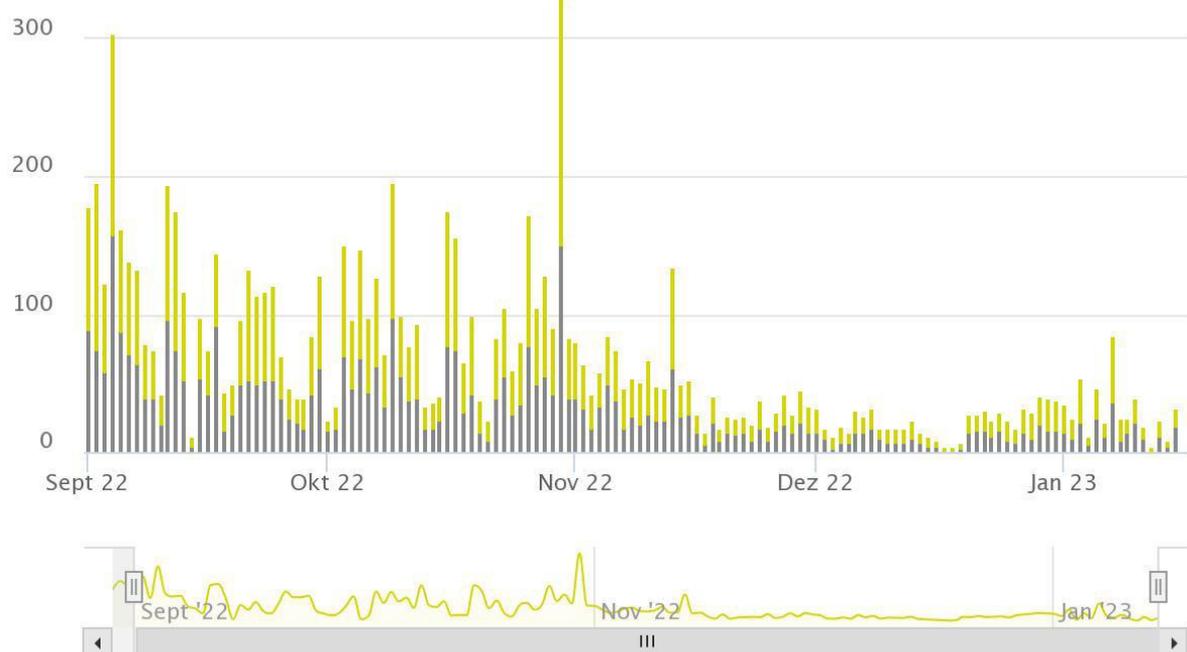


Abbildung 10: Zählstelle 082 an der B252 bei Todenhausen, Zählungen seit 01.09.2022: 8974 (Quelle eco-counter)

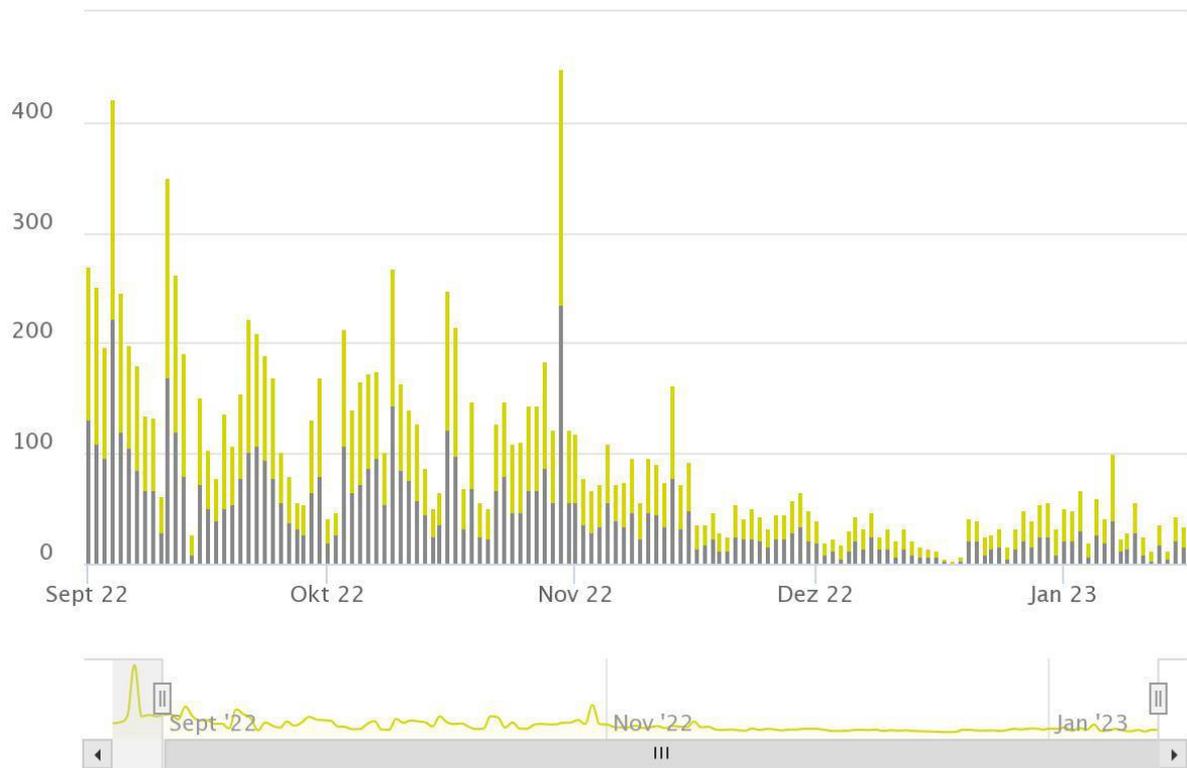


Abbildung 11: Zählstelle 857 an der B252 bei Wetter, Zählungen seit 01.09.2022: 13035 (Quelle eco-counter)

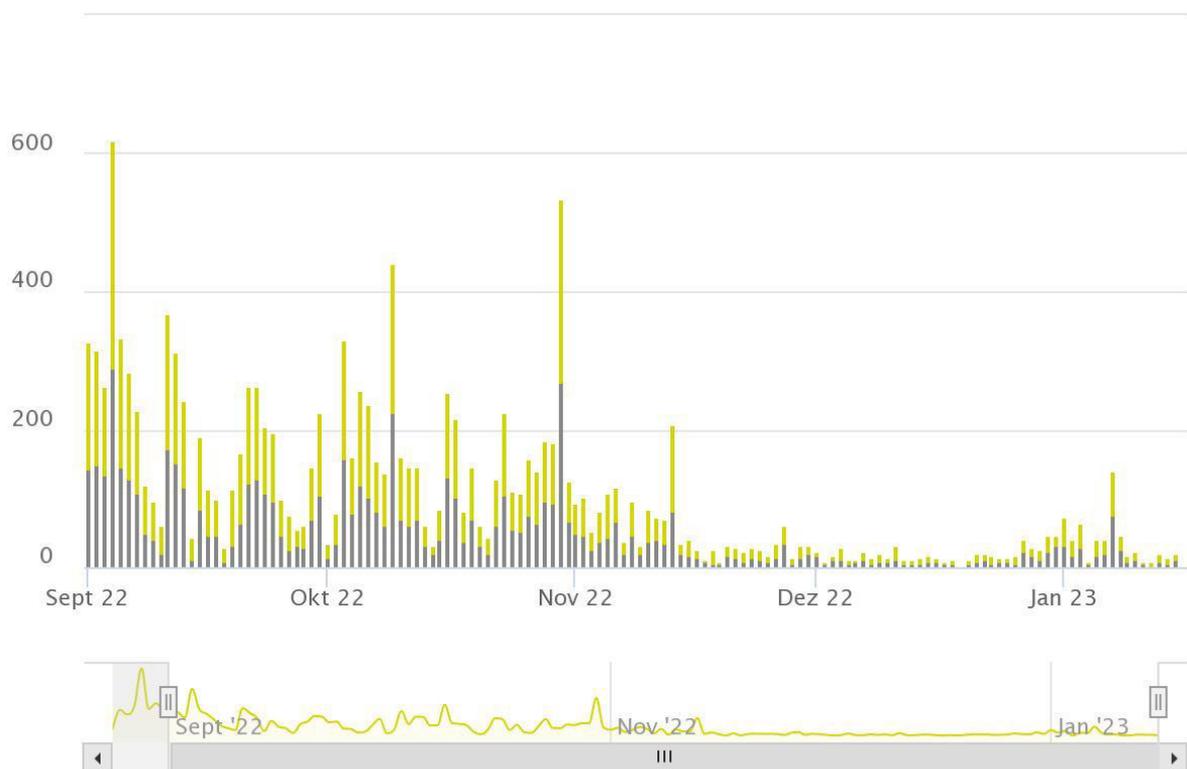


Abbildung 12: Zählstelle 850 an der B 62 bei Cölbe, Zählungen seit 01.09.2022: 13902 (Quelle eco-counter)

3.6 Abstellanlagen an Bahnhöfen

Radabstellanlagen stellen einen wichtigen Bestandteil der Radinfrastruktur dar. Durch den immer größer werdenden Anteil an hochpreisigen Pedelecs, E-Bikes und herkömmlichen Fahrrädern, steigt auch der Wunsch der Radfahrenden, nach sicheren Abstellmöglichkeiten. Um das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel zu stärken, ist es besonders sinnvoll, es mit den Verkehrsangeboten des ÖPNV zu verknüpfen. Daraus ergibt sich die hohe Bedeutung attraktiver Abstellanlagen an Bahnhöfen und Bahnhaltepunkten.

Eine bereits im Herbst 2018 durchgeführte Bedarfserhebung ergab damals einen Bedarf für die Aufstellung zeitgemäßer Fahrradabstellanlagen an 17 Bahnhaltepunkten im Landkreis Marburg-Biedenkopf. Im März 2019 schlossen der Landkreis Marburg-Biedenkopf und der Rhein-Main-Verbund (RMV) daraufhin einen Kooperationsvertrag mit dem Ziel die Ausstattung an den ermittelten Bahnhöfen zu verbessern.

Trotz wiederholter Ausschreibung konnte im Zuge der Umsetzung kein Planungsbüro mit der fachgerechten Planung der Abstellanlagen beauftragt werden. Daraufhin einigten sich der Landkreis Marburg-Biedenkopf und der RMV auf eine Umsetzung des Projektes im Zuge des Förderprogrammes „Bike+Ride Offensive“ der Deutschen Bahn.

Ein erster Schritt stellte hierbei eine erneute Abfrage der Bedarfe bei den Kommunen dar. Gemäß dieser Evaluation kommen folgende Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte für die Errichtung von Fahrradabstellanlagen in Frage:

| Kommune | DB-Bhf.-Name | Bestand Anzahl B-R-Stellplätze | Davon überdacht | Bestand Fahrradboxen | Wunschzahl Stellplätze zusätzlich | Planung Fahrradboxen |
|----------------|---------------------|--------------------------------|-----------------|----------------------|-----------------------------------|----------------------|
| Wetter | Wetter | 0 | 0 | 0 | 15 | 0 |
| Lahntal | Sarnau | 6 | 0 | 0 | 5 | 0 |
| Lahntal | Goßfelden | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 |
| Lahntal | Sterzhausen | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 |
| Lahntal | Caldern | 8 | 0 | 0 | 5 | 0 |
| Dautphetal | Buchenau | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 |
| Dautphetal | Friedensdorf (Lahn) | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 |
| Stadtallendorf | Stadtallendorf | 20 | 20 | 0 | 10 | 5 |
| Kirchhain | Kirchhain | 22 | 22 | 0 | 10 | 5 |
| Kirchhain | Anzefahr | 5 | 0 | 0 | 5 | 0 |
| Cölbe | Bürgeln | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 |

Ermittelte Bedarfe an den Bahnhöfen und Bahnhaltepunkten im Landkreis

Im ersten Quartal des Jahres 2023 werden mit Vertreter*innen der Kommunen; der DB und des Landkreises Vor-Ort-Termine an den Bahnhöfen durchgeführt werden. Im Zuge dieser Begehungen sollen gemeinsam die genauen Standorte sowie die jeweiligen Ausführungen der Abstellanlagen ermittelt werden. Im Anschluss gilt es noch, Flächenprüfungen durchzuführen und eventuell Gestattungsverträge mit den Grundeigentümern abzuschließen. Bei der baulichen Umsetzung der Abstellanlagen stehen Reihen-Bügel-Anlagen, Doppelstock-Anlagen sowie Sammelschließanlagen zur Auswahl. Nach Möglichkeit sollen die Anlagen überdacht und beleuchtet werden. Die zur Auswahl stehenden Anlagen sind DIN zertifiziert und entsprechen dem Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).



Abbildung 13: Reihen-Bügel-Anlage (Quelle: DB)

3.7 Fahrrad- und Tretrollerabstellanlagen an den Schulen

Bereits einige Zeit vor Corona wurde erkannt, dass es nicht nur einen erhöhten Bedarf an Fahrradabstellanlagen gibt, sondern sinnvoller Weise ein modulares System zum Einsatz kommen sollte. Es wurde eine Marktanalyse durchgeführt, die im Besonderen regionale Anbieter im Fokus hatte. Vielversprechende Ansätze mit einem lokalen Unternehmen sind nicht über den Entwurfscharakter hinausgekommen, sodass ab 2019 wieder neu gedacht werden musste. Zwischenzeitlich wurden an einigen der insgesamt 74 Schulstandorten (61 Schulen) bereits kleinere Maßnahmen umgesetzt. Hierbei wurde in der Regel auf Produkte der Firma Orion zurückgegriffen (siehe Beispielfotos der Grundschule Wetter).



Abbildung 14: Abstellanlage Grundschule Wetter (Quelle: Landkreis Marburg-Biedenkopf)

Folgende Anforderungen sollen die Anlagen an den Landkreis Schulen erfüllen:

- Ein- oder zweiseitig nutzbar, je nach Bedarf an Stellplätzen und verfügbarer Fläche
- Evtl. Ausführung in Doppelstockausführung, wenn die vorhandene Grundfläche gering ist
- Zwei- oder einseitige Einhausung mit Sicherheitsglas incl. Vogelschutzbeklebung
- Überdachung aus Sicherheitsglas als Pultdach
- Solarpanel mit LED-Innenbeleuchtung
- Modulare Möglichkeit der Größe, also Anpassung je Standort in z.B. zehner Schritten
- Insb. an Grundschulen zusätzl. Möglichkeit an Abstellmöglichkeiten für Tretroller



Abbildung 15: Tretrollerabstellanlage Grundschule Wetter (Quelle: Landkreis Marburg-Biedenkopf)

Um einen ersten sog. Prototyp zu schaffen, wird der

Bedarf an der Gesamtschule Stadtallendorf, „Georg-Büchner-Schule“, abgedeckt werden.

Dabei soll auf die Produkte der Firma Orion zurückgegriffen werden, welche ebenfalls zur Umsetzung der Abstellanlagen an den Bahnhöfen eingesetzt werden. Parallel sollen entsprechende Fördermöglichkeiten aus verschiedenen Programmen abgeschöpft werden.

Kurzbeschreibung „Fahrradabstellanlage GSE Heskem“

Die Errichtung der Fahrradabstellanlage an der Gesamtschule in Heskem (auch als Fahrradbahnhof bezeichnet) erfolgt im Rahmen einer interkommunalen Zusammenarbeit zwischen Landkreis und Gemeinde und entspricht den Förderbedingungen der Richtlinie „Nahmobilität“. Die überdachte Doppelparkanlage mit insgesamt 48 Stellplätzen wird auf dem Schulgrundstück installiert und befindet sich somit im öffentlichen Raum, bzw. an einer öffentlichen Einrichtung. Ein dauerhafter Zugang ist für jeden möglich und auch gewünscht, da die zentrale Lage sowohl eine unmittelbare Anbindung an die Gesamtschule mit ca. 900 Schülerinnen und Schülern, das benachbarte Schwimmbad als auch den angrenzenden Busbahnhof sicherstellt. Ziel ist es, den Verkehr von und zur Schule sicherer und



Abbildung 16: Beispielbild überdachte Doppelparkanlage (Quelle: Orion-Bausysteme)

umweltfreundlicher zu gestalten und auch ein bewusstes Mobilitätsverhalten bei Kindern und Jugendlichen zu fördern. Durch die Bereitstellung der Fahrradabstellanlage soll die Attraktivität und Akzeptanz des Radverkehrs gesteigert werden. Die Maßnahme steht im zeitlichen und räumlichen Zusammenhang mit der Maßnahme „Busbahnhof“. Da am Busbahnhof direkt keine Fahrradabstellanlage vorgesehen ist, soll die Anlage auch den über den Busbahnhof ankommenden oder abfahrenden Personen als Fahrradparkplatz dienen. Für E-Bikes besteht eine Lademöglichkeit am benachbarten Hallenbad der Gemeinde. Die Kosten der Anlage belaufen sich auf ca. 225.000 €, die mit knapp 169.000 € vom Land Hessen gefördert werden. Der Eigenanteil des Landkreises beträgt ca. 48.000 €, die Gemeinde steuert ca. 8.000 € dazu.

4. Innerstädtische Radverkehrskonzepte

Die Erarbeitung von Radverkehrskonzepten für die Innenstädte der Mittelzentren im Landkreis ist Teil der Maßnahmen im Radverkehrsentwicklungsplan (RVEP). Das erste Konzept für die Stadt Stadtallendorf konnte bereits im Jahr 2021 fertiggestellt werden. Umfangreiche Informationen zu den Inhalten und Ergebnissen dieses Konzeptes wurden bereits im Radverkehrsbericht 2020/2021 vorgestellt. Erste Umsetzungserfolge werden im folgenden Kapitel vorgestellt. Für die Mittelstädte Biedenkopf, Gladenbach, Kirchhain und Wetter wurden die beauftragten Radverkehrskonzepte zum Ende des Jahres 2022 nun ebenfalls fertiggestellt.

Insgesamt wurden für die vier Mittelstädte 112 Maßnahmenvorschläge durch das Planungsbüro gemeinsam mit den jeweiligen Vertreter*innen aus der Bürgerschaft, der Kommunalpolitik sowie aus Vereinen, Verbänden und weiteren Behörden erarbeitet, mit denen die Verkehrsteilnahmebedingungen für Radfahrende verbessert werden sollen.

Das nachfolgende Schema in Abb. 17 verdeutlicht den Ablauf der Konzepterarbeitungen:



Abbildung 17: Ablauf Erarbeitung Radverkehrskonzept (Quelle: Planungsbüro VAR+ 2022)

Der Schwerpunkt der Radverkehrskonzepte liegt dabei auf der Nahmobilität innerhalb der Kernstädte und bezieht insbesondere die Ziele des Alltagsverkehrs wie Geschäfte, Schulen, Praxen und weitere Einrichtungen der täglichen Versorgung ein. Der RVEP des Landkreises

wurde im Zuge der Konzeption des örtlichen Haupt- und Nebennetzes integriert, um lückenlose Anbindungen an die umliegenden Kommunen sicherzustellen. Die in den Konzepten erarbeiteten Verbesserungsvorschläge setzen sich zusammen aus Maßnahmen baulicher Art, welche oftmals auch einen erhöhten Planungs- und Kostenaufwand bedeuten, wie auch aus kostengünstigen und einfachen Lösungen, die dennoch eine deutliche Erleichterung für die Radfahrenden darstellen. Hierunter fallen bspw. das Aufbringen von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn oder die Optimierung bestehender Beschilderung bspw. zur Durchlässigkeit von Sackgassen für Fuß- und Radverkehr. Als Beispiele für baulich aufwendige Lösungen sind Querungsstellen oder das Einrichten von Fahrradstraßen zu nennen. Die folgenden Abbildungen zeigen beispielhafte Maßnahmenvorschläge aus den Konzepten:

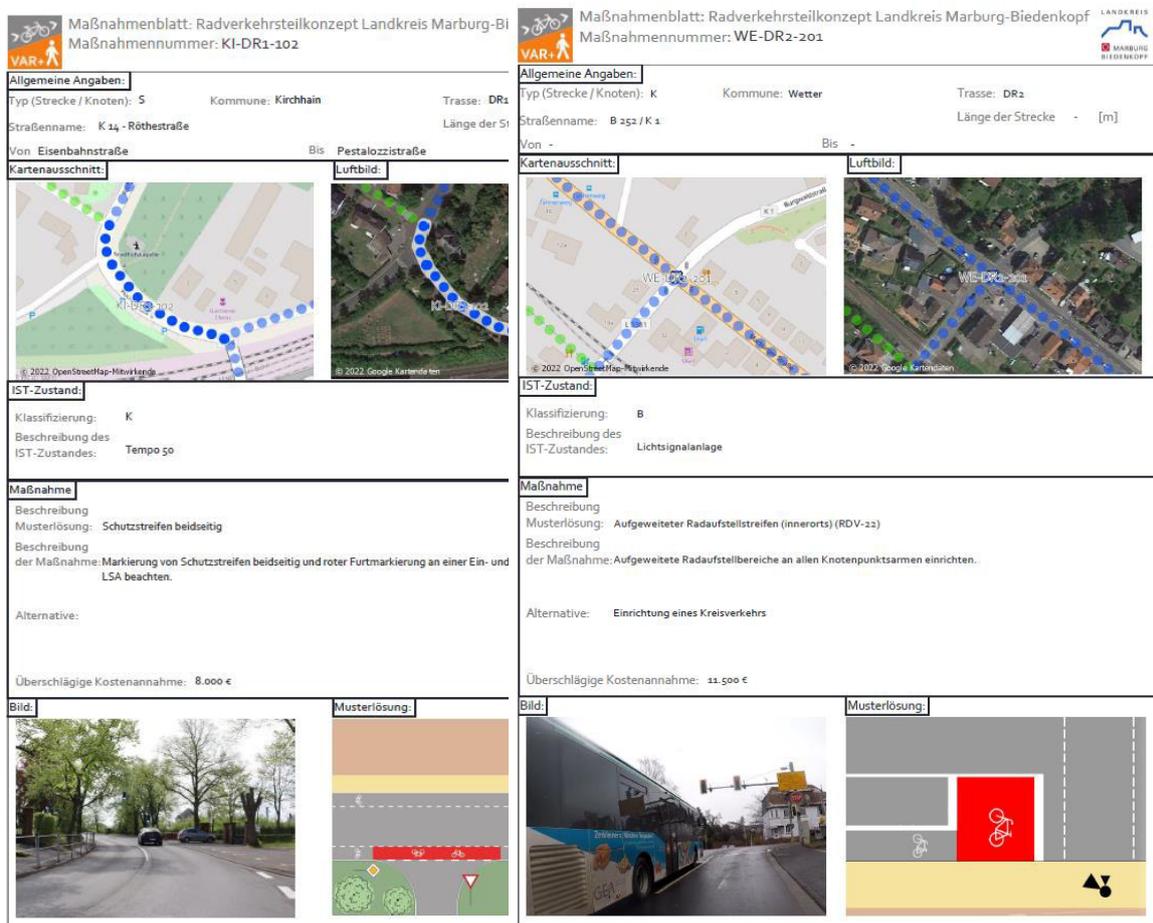


Abbildung 18: Beispielhafte Maßnahmensteckbriefe (Quelle: Planungsbüro VAR+ 2022)

Im Ergebnis haben die Kommunen durch die jeweiligen Konzepte umfassende Grundlagen und Handlungsleitfäden für die Verbesserung der Verkehrssituation der Radfahrenden. Durch die Übertragbarkeit der Lösungsvorschläge können jedoch auch alle weiteren Landkreiskommunen einzelne Maßnahmen für ihre jeweiligen Bedarfe übernehmen.

Der Gesamtbericht zu den Radverkehrskonzepten mitsamt der Anhänge und Übersichtskarten wird auf der Internetseite des Landkreises abrufbar sein.

4.1 Weitere innerstädtische Radverkehrskonzepte

Neben den Mittelstädten werden zwischenzeitlich auch in weiteren Landkreiskommunen entsprechende Radverkehrskonzepte erarbeitet. So laufen beispielsweise in Weimar (Lahn) oder in Amöneburg bereits die Bestandserfassungen sowie die Beteiligungsworkshops. Das Team Radverkehr des Landkreises ist jeweils in beratender Funktion beteiligt, um die Abstimmung der Maßnahmen zu unterstützen.

Mit der neu aufgelegten Förderrichtlinie Radinfrastruktur (Februar 2023) stellt der Landkreis den Kommunen zusätzliche finanzielle Unterstützung für die Erstellung von Radverkehrskonzepten in Aussicht. Durch die Förderung sollen auch kleinere Kommunen motiviert werden, sich dem Thema anzunehmen und Möglichkeiten der Verbesserung für die Radfahrenden zu erarbeiten.

4.2 Radverkehrskonzepte im Landkreis – Umsetzungsbericht

In diesem Kapitel wird beginnend mit dem Radverkehrsbericht 2022 über die Umsetzung von Maßnahmen aus den innerstädtischen bzw. kommunalen Radverkehrskonzepten berichtet.

Als eine der ersten Maßnahmen ist die Neumarkierung von Radschutzstreifen auf der Kreisstraße 14 in Kirchhain (Niederrheinische Straße – Röthestraße) angedacht. Dieser Abschnitt wurde insbesondere für Pendler*innen als wichtige Verbindung identifiziert. Die Umsetzung der Maßnahme soll 2023 stattfinden.

5. Projekte zur Förderung des Radverkehrs

5.1 Stadt- und Landradeln im Landkreis Marburg-Biedenkopf

STADTRADELN ist eine Aktion des Klima Bündnisses, bei dem 21 Tage das Rad als Verkehrsmittel im Vordergrund steht. Ein Wettbewerb, mit dem jeder Radelnde, jedes Team, jeder Verein, jede Kommune, jede Schule und jedes Unternehmen einen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann. Der Landkreis Marburg-Biedenkopf nimmt seit einigen Jahren an STADTRADELN teil und die Kampagne erfreut sich immer größerer Beliebtheit.

So hat der Landkreis Marburg-Biedenkopf im Jahr 2022 gemeinsam mit mittlerweile 10 Städten und Gemeinden, das sind Marburg, Neustadt, Cölbe, Kirchhain, Wetter, Amöneburg, Gladenbach, Bad Endbach, Fronhausen, Weimar, an der Kampagne STADTRADELN teilgenommen. Die Zahl der teilnehmenden Kommunen wie auch die Zahl der Radelnden ist zum Vergleich der vergangenen Jahre noch einmal gestiegen. Dies macht deutlich, dass das Rad für die Bürgerinnen und Bürger als Fortbewegungsmittel im Alltag sowie in der Freizeit immer wichtiger wird.

Während im Jahr 2021 1.125 aktiv Radelnde an der Kampagne teilgenommen haben, waren es 2022 1.270. Das ist ein tolles Ergebnis!

Preisträger*innen im Jahr 2022

In der Kategorie „Einzelradler*innen mit den meisten Kilometern“ wurden folgenden Ergebnisse erzielt:

Platz 1: rund 1464 gefahrene Kilometer

Platz 2: rund 1414 gefahrene Kilometer

Platz 3: rund 1240 gefahrene Kilometer

Kategorie: „Das Team mit den meisten Kilometern (absolut)“:

Platz 1: Das Gymnasium Philippinum aus Marburg mit insgesamt 17.254 gefahrenen Kilometern

Platz 2: Die Stadtverwaltung Marburg mit insgesamt 16.315 gefahrenen Kilometern

Platz 3: Die Steinmühle mit rund 14.1579 gefahrenen Kilometern

Kategorie: „Das Team mit den meisten Kilometern pro Kopf“:

Platz 1: Das Team WFSB mit zwei Teilnehmenden und rund 1.051 gefahrenen Kilometern

Platz 2: Das Team RADioAKTIV ebenfalls mit zwei Teilnehmenden und rund 1.273 gefahrenen Kilometern

Platz 3: Das Unterteam Pharmaserv mit vier Teilnehmenden und rund 2.185 gefahrenen Kilometern

Ergebnisse der teilnehmenden Kommunen:

| Platz | Kommune | absolute km | Einwohner*in | km* |
|-------|---|-------------|--------------|-----|
| 1. | Marburg im Landkreis Marburg-Biedenkopf | 148.098 | 1,91 | 4,9 |
| 2. | Neustadt (Hessen) im Landkreis Marburg-Biedenkopf | 18.971 | 2,02 | 4,7 |
| 3. | Cölbe im Landkreis Marburg-Biedenkopf | 8.649 | 1,30 | 1,2 |
| 4. | Kirchhain im Landkreis Marburg-Biedenkopf | 3.348 | 0,20 | 0,3 |
| 5. | Wetter (Hessen) im Landkreis Marburg-Biedenkopf | 2.992 | 0,33 | 0,0 |
| 6. | Amöneburg im Landkreis Marburg-Biedenkopf | 2.305 | 0,46 | 2,1 |
| 7. | Gladenbach im Landkreis Marburg-Biedenkopf | 1.826 | 0,15 | 0,1 |
| 8. | Bad Endbach im Landkreis Marburg-Biedenkopf | 820 | 0,10 | 0,0 |
| 9. | Fronhausen im Landkreis Marburg-Biedenkopf | 595 | 0,14 | 0,0 |
| 10. | Weimar (Lahn) im Landkreis Marburg-Biedenkopf | 121 | 0,02 | 0,1 |

Abbildung 19: Ergebnisse der teilnehmenden Kommunen (Quelle: Stadtradeln)

Gesamtergebnis Landkreis Marburg-Biedenkopf:



Abbildung 20: Gesamtergebnis Landkreis Marburg-Biedenkopf (Quelle: Stadtradeln)

Ausblick – STADTRADELN 2023

Nur gemeinsam kann dem Ziel, der angestrebten Klimaneutralität, nähergekommen werden. Der Landkreis hofft daher, auch im Jahr 2023 wieder viele Radler*innen bei der STADTRADELN-Kampagne begrüßen zu dürfen. Der Kampagnenzeitraum im Jahr 2023 beginnt bereits etwas früher als im Jahr 2022:

05. Juni 2023 – 25. Juni 2023.

Seien Sie wieder mit dabei und radeln Sie gemeinsam mit für eine klimafreundliche Zukunft!

5.2 Lahntal Total

Nach mehr als einem Jahr Planung wurde am Pfingstsonntag 2022 die Fahrrad-Großveranstaltung „Lahntal Total“ erfolgreich wiederbelebt. Die Veranstaltung in diesem Format fand zuletzt im Jahr 2011 statt. Seitdem hat das Thema Radverkehr deutlich an Relevanz in der Debatte um den Klimaschutz hinzugewonnen. Auch die Zahlen der Besucher*innen im Jahr 2022 machen deutlich, dass die Nutzung des Rades als Fortbewegungsmittel im Alltag nicht mehr wegzudenken ist. Mit knapp 33.000 Besucher*innen konnten die Teilnehmer*innenzahlen der letzten Male noch einmal übertroffen werden.

Beginnend in Biedenkopf-Wallau zog sich die Veranstaltungsroutenroute einmal quer durch den halben Landkreis bis nach Cölbe, wo die fast 40 km lange Route auf die B3 geleitet wurde und in die 800-Jahr-Jubiläumsfeier der Stadt Marburg „Tischlein deck dich“ mündete. Mit dieser einzigartigen Kombination beider Veranstaltungen zog der Landkreis an diesem Tag weit über die regionalen Grenzen hinaus die Aufmerksamkeit auf sich.



Dem Thema Radverkehr als eines der wichtigsten Mobilitätsthemen der Gegenwart und Zukunft wurde damit eine außergewöhnliche Plattform geboten. Das Engagement des Landkreises in Sachen Klimaschutz und Nachhaltigkeit konnte neben der Signalwirkung eines ganzen Tages für den Radverkehr auch durch das erweiterte Zugangebot ins obere Lahntal hinein erreicht werden. In enger Zusammenarbeit mit dem RMV sowie der Kurhessenbahn und der



DB Sicherheit wurde ein Konzept entwickelt, das den Gästen am Veranstaltungstag ermöglichte, kostenlos im Stundentakt zwischen Bad Laasphe und Marburg zu verkehren. Der motorisierte Individualverkehr konnte dadurch an diesem Tag auf ein Minimum beschränkt werden (die Auslastung der Umleitungsstrecken sowie der Parkplätze kann als entspannt bezeichnet werden) und zusätzlich hatten die Veranstaltungsteilnehmenden die Möglichkeit, den Landkreis und seine Landschaft auf verschiedenen Routen zu entdecken. Die Veranstaltung erhielt dadurch auch die Bedeutung eines touristischen Events.

Wichtige Unterstützung in der Planung und Umsetzung leisteten die teilnehmenden Kommunen (Biedenkopf, Lahntal, Cölbe und Dautphetal) sowie die lokalen Vereine mit ihrer kooperativen Zusammenarbeit im Voraus und ihren Aktionen und Angeboten am Veranstaltungstag selbst.

Weder im Voraus oder im Nachhinein erreichten den Landkreis Beschwerden der Bevölkerung, noch konnte während des Veranstaltungstages selbst eine besorgniserregende Meldung verzeichnet werden. Aufgrund der stark gestiegenen Sicherheitsanforderungen, die im Vorhinein kaum zu antizipieren waren, kann Lahntal Total 2022 als eine Art Pilotprojekt in der großformatigen Veranstaltungs- und Verkehrsplanung angesehen werden.



5.3 Lastenradverleihsystem des Landkreises

Der Landkreis kooperiert mit dem Verein freie Räder e. V. um ein kreiseigenes Lastenrad-Verleihsystem zu etablieren. Der Verein freie Räder e. V. Marburg stellt bereits seit 2017 Lastenräder im Stadtgebiet der Stadt Marburg zur freien Verfügung. Um auch den Bürger*innen in den ländlichen Regionen des Landkreises Marburg-Biedenkopf den Zugang zu freien Lastenrädern zu ermöglichen, wurde eine entsprechende Vereinbarung mit dem Verein unterzeichnet. Zeitgleich einigten sich der Verein und der Landkreis auf die anzuschaffenden Modelle und deren Ausstattung. Der Landkreis setzt hierbei auf die Expertise und die Erfahrung des Vereins. Die Anschaffung von fünf Lastenrädern mit Elektrounterstützung, ausklappbarem Kindersitz für bis zu zwei Kinder und einer Ladefläche für eine Zuladung von bis zu 100 Kilogramm erfolgte Anfang 2022. Der offizielle Starttermin für das Projekt war Mitte Juni 2022. Die Lastenräder werden durch den Verein verwaltet und an wechselnden Standorten im Landkreis platziert, um möglichst vielen Menschen die Chance zu geben, die Lastenräder ausleihen zu können. Der Verein hat bereits sehr viele Anfragen von Gemeinden und Privatpersonen erhalten, die Interesse an einer Lastenradstation haben. Als erste fünf Stationen wurden folgende Standorte festgelegt: Dreihausen (Ebsdorfergrund), Wolfshausen (Weimar), Schwabendorf (Rauschenberg), Stausebach (Kirchhain), Weidenhausen (Gladenbach). Das Lastenrad aus Schwabendorf wechselte im September 2022 nach Caldern (Lahntal).

Eine Ausleihe ist über die Website des Vereins möglich. Teil der Kooperation zwischen dem Landkreis und dem Verein ist ein Jahresbericht zur Entwicklung des Lastenradprojekts. Die Ergebnisse des Berichtes für das Jahr 2022 (Stand 31.10.2022) werden im Folgenden vorgestellt:

Ausleihstationen gewinnen/qualifizieren

Indikator: Anzahl stabiler Stationen

Bisher aktive Stationen:

- Dreihausen (seit April 2022)
- Schwabendorf (April 2022 bis August 2022)
- Caldern (seit September 2022)
- Stausebach (seit April 2022)
- Weidenhausen-Gladenbach (seit April 2022)
- Wolfshausen (seit April 2022)

Die Nachfrage nach Lastenrädern war bereits vor Anlaufen des Projektes so groß, dass sich mehr interessierte Standorte meldeten, als Räder verfügbar waren. Dazu trug unter anderem die Meldung der Pressestelle des Landkreises über die Kooperation im Projekt „Freie Lasten“ bei. Auch nach Beginn des Projektes kamen noch weitere Interessierte dazu. Weiterhin interessiert an einem Lastenrad sind:

- Bad Endbach
- Neustadt
- Weimar
- Wohratal-Langendorf
- Warzenbach/Wetter
- Amönau
- Leidenhofen
- Fronhausen (Lahn)

Über mögliche Umzüge der Räder soll im Frühjahr entschieden werden.

Bevölkerung erreichen

Indikator: Anzahl registrierter Benutzer*innen

Auf der Buchungsplattform der Webseite <https://freie-lasten.org> sind Stand Oktober 2022 insgesamt knapp 1290 Nutzer*innenaccounts registriert. Dies entspricht der Gesamtzahl der Menschen, denen das Projekt bekannt ist und die die Lastenräder in der Stadt Marburg sowie im Landkreis Marburg-Biedenkopf nutzen.

Stabile Nachfrage nach den Rädern

Indikator: Buchungen differenziert nach Stationen.

Die Tabelle zeigt die Gesamtzahl der Buchungen der einzelnen Räder an ihren jeweiligen Stationen. Die exakten Buchungszahlen setzen sich wie folgt zusammen:

| Lastenrad | Standort | Buchungen |
|-----------------|-------------------------|-----------|
| Tatattuk | Weidenhausen-Gladenbach | 35 |
| Rumpelstilzchen | Dreihausen | 31 |
| Herr Nilsson | Wolfshausen | 45 |
| Frau Mahlzahn | Stausebach | 58 |
| Frau Holle | Schwabendorf | 13 |
| Frau Holle | Caldern | 25 |

Buchungszahlen der Landkreis-Lastenräder

Die Buchungen entsprechen nicht den Buchungstagen. Die Anzahl dieser liegt höher, da Fahrzeuge bis zu drei Tage ausgeliehen werden können.

Wertschätzung der Räder sicherstellen

Indikator: Ausfalltage durch Vandalismusschäden

Im gesamten Projektzeitraum seit April 2022 sind keine Fälle von Vandalismusschäden aufgetreten. Alle Nutzer*innen haben die Räder schadensfrei und in gutem Zustand zurückgebracht.

Auch bezüglich der Ausfälle aufgrund von Reparaturen/regulären Wartungen sind keine erhöhten Wartungstage erkennbar.

Gefahrene Kilometer

Die Lastenräder weisen Stand Oktober die folgenden Kilometerstände auf:

| Lastenrad | Standort | Kilometerstände |
|------------------|-------------------------|------------------------|
| Tatattuk | Weidenhausen-Gladenbach | 1125 km |
| Rumpelstilzchen | Dreihausen | 880 km |
| Herr Nilsson | Wolfshausen | 1595 km |
| Frau Mahlzahn | Stausebach | 1900 km |
| Frau Holle | Schwabendorf & Caldern | 1330 km |

Gefahrene Kilometer der Landkreis-Lastenräder

Ausblick

Aufgrund des großen Zuspruches und des offensichtlichen Bedarfes plant der Landkreis im Jahr 2023 weitere Lastenräder anzuschaffen und in den Kommunen nach dem bewährten System in Kooperation mit dem Verein Freie Lasten e.V. zur Verfügung zu stellen. Zur finanziellen Unterstützung soll das Programm des Landes Hessen zur „Förderung von kommunalen Klimaschutz- und Klimaanpassungsprojekten sowie kommunalen Informationsinitiativen“ in Anspruch genommen werden. Dieses unterstützt Kommunen und Landkreise bei der Einrichtung kommunaler Verleihsysteme von CO²-armen Mobilitätssystemen sowie deren Anschaffung für den innerkommunalen Gebrauch. Darunter fallen auch E-Lastenräder.

Eine Ausweitung der derzeitigen Lastenradflotte von fünf auf zehn oder sogar 15 Räder ist angedacht. Die Förderantragstellung ist für das Frühjahr 2023 vorgesehen.



Abbildung 21: Offizieller Starttermin: Charlotte Straka, Wolfgang Schuch und Benni Nichell vom Verein Freie Räder e.V., der Erste Kreisbeigeordnete Marian Zachow sowie Felicitas Wolkenfeld vom Fachdienst Kreisentwicklung (Quelle: Landkreis Marburg-Biedenkopf)

5.4 Schülerradrouten Planer + Netze

Mit dem Fahrrad zur Schule zu kommen hat viele Vorteile. Bewegung mit dem Fahrrad hält fit, steigert das Konzentrationsvermögen und das Selbstbewusstsein. Das Mobilitätsverhalten hat schon in jungen Jahren Einfluss auf die spätere Einstellung zu diesem Thema. Zudem wird so auch das Problem der Elterntaxis umgangen. Kommen die Kinder mit dem Rad zur Schule, gefährden an der Schule haltende Autos nicht die Verkehrssicherheit. Viele Menschen empfinden jedoch den Schulweg als zu unsicher. Um den Schüler*innen und Eltern eine Möglichkeit zu bieten, den Schulweg mit dem Rad so sicher wie möglich zu gestalten, hat der Landkreis Marburg-Biedenkopf zusammen mit der ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) einen Schülerradroutenplaner für die weiterführenden Schulen des Landkreises erstellt. Hierfür wurden im Bestandnetz des Landkreises geeignete, möglichst sichere Routen für den Weg zu Schule ausgewiesen.

Die Erarbeitung erfolgte in Zusammenarbeit mit den Schulen, den Schulträgern, Vertreter*innen der Kommunen, Eltern, der Polizei und weiteren Akteur*innen. Zunächst wurde durch das externe Fachbüro sweco ein Vorentwurf des Netzes erstellt. In einem nächsten Schritt wurden Schülerradroutenbeiräte zur Abstimmung der Entwürfe gebildet. Für den Landkreis Marburg-

Biedenkopf kamen drei Beiräte Mitte November 2021 online zusammen. Während der angeregten Diskussionen wurden alternative Routen aufgezeigt, Verbindungen verworfen sowie weitere Aufmerksamkeitspunkte⁴ hinzugefügt. Auch im Nachgang zu den Beiräten konnten die Beteiligten weitere Hinweise an das Fachbüro übermitteln. Die offizielle Freischaltung des Radroutenplaners erfolgte kurz vor dem Start des neuen Schuljahres am 02.09.2022.

Die technische Grundlage für die online-Darstellung des Schülerradroutenplaners baut auf dem Radroutenplaner Hessen (<https://radroutenplaner.hessen.de>) auf. Bei der Benutzung kann einfach die Schule ausgewählt, die Startadresse eingegeben und die Route berechnet werden. Ebenso wie der Radroutenplaner Hessen kann der Schüler-Radroutenplaner auf der eigenen Internetseite eingebunden werden. Somit haben sowohl die Schulen, die Kommunen als auch der Landkreis selbst die Möglichkeit, das Angebot schnell zugänglich zu machen.



Abbildung 22: Testen den neuen Schulradroutenplaner: Sebastian Grimm vom Fachdienst Kreisentwicklung des Landkreises Marburg-Biedenkopf, Thorsten Lerch vom Schülerradroutenbeirat, Marburgs Stadträtin Kirsten Dinnebier, Landrat Jens Womelsdorf, Felix Rensch-Opelt, Projektleiter der ivm GmbH, und Richard Bencik-Rezmann vom Fachdienst Kreisentwicklung (v.l.).(Quelle: Landkreis Marburg-Biedenkopf)

⁴ Aufmerksamkeitspunkte sind Hinweise auf Verkehrssituationen, die besondere Aufmerksamkeit erfordern, bspw. Kreuzungen, Bahnübergänge oder Hauptverkehrsstraßen

5.5 Sachstand zur Umsetzung des Fahrradleasings in der Kreisverwaltung

Immer mehr Arbeitgeber nutzen das System des Fahrradleasings und bieten ihren Mitarbeitenden an, ein neues Fahrrad für den Weg zur Arbeitsstelle aber auch für den privaten Gebrauch zu erhalten. Die Mitarbeitenden können sich dazu ein im Rahmen des Leasingvertrags verfügbares Fahrrad oder Pedelec aussuchen und dieses dann für bspw. drei Jahre entsprechend nutzen. Die Systematik ist dabei vergleichbar mit der Nutzung von Dienst-Pkws. Am Ende der Leasinglaufzeit können die Fahrräder durch die Mitarbeitenden übernommen werden.

Bekommen Mitarbeitende also ein Dienstfahrrad gestellt, dann muss dieses in der Regel als geldwerter Vorteil versteuert werden. Die Höhe der Versteuerung richtet sich nach dem Kaufpreis. Ein Prozent von diesem werden den Mitarbeitenden vom Bruttogehalt monatlich abgezogen (Endgeldumwandlung), wodurch auch die Steuerlast geringer ausfällt. Neben den Effekten für die Gesundheit und das Klima profitieren die Arbeitnehmenden also zusätzlich auch durch eine finanzielle Ersparnis im Vergleich zum Direktkauf.

Seit dem 01. März 2021 ist der Tarifvertrag zur Entgeltumwandlung zum Zweck des Leasings von Fahrrädern auch im kommunalen öffentlichen Dienst (TV-Fahrradleasing) in Kraft.

Der Landkreis Marburg-Biedenkopf arbeitet daran, das Dienstradangebot auch für seine Mitarbeitenden zur Verfügung zu stellen. Bis zum Frühjahr des Jahres 2023 lief dazu die öffentliche Ausschreibung zur Auswahl des Dienstleisters und Leasinggebers. Die öffentliche Ausschreibung ist seit Ende April formal abgeschlossen. Den Zuschlag hat die Ride Mobility GmbH erhalten. Die konkrete Einführung wird nun direkt mit Anbieter geplant und wird zeitnah erfolgen.

5.6 Umweltverbund gemeinsam stärken - Start der Naturparklinie

Seit dem 1. Mai 2022 gibt es im Landkreis Marburg-Biedenkopf einen Rad- und Wanderbus. Raus aus dem Alltag und ab in den Naturpark Lahn-Dill-Bergland ist dabei das Motto: Die neue Naturpark Linie fährt an allen Wochenend- und Feiertagen sowie an Brückentagen bis zum 3. Oktober vom Bahnhof in Niederwalgern nach Bad Endbach und wieder zurück. Der Rad- und Wanderbus mit der offiziellen Bezeichnung MR-30 kann in seinem Fahrradanhänger bis zu 20 Fahrräder transportieren und somit auch Gruppen einen entspannten Start in den Wochenendausflug ermöglichen.

Von Gießen und Marburg aus gibt es regelmäßige Zuganbindungen nach Niederwalgern, wo der Fahrradbus zwischen 8 und 18 Uhr im Zweistundentakt startet. In einer halben Stunde fährt die Naturpark Linie die Strecke über Lohra und Gladenbach nach Bad Endbach. Ab hier ist eine Weiterfahrt mit dem Freizeitbus der Blauen Linie zum Aartalsee und bis in den Westerwald möglich. Von da geht es dann zurück - in Wanderschuhen, mit dem Rad oder wieder mit dem Bus.



Abbildung 23: Naturparklinie (Quelle: Georg Kronenberg)

Rund um die Naturpark Linie lässt sich der eigene Wochenendausflug individuell planen: ob eine Fahrradtour auf dem Salzböderadweg, eine Wanderung auf den zertifizierten Extratouren im Naturpark oder die Lausch-Tour beim Höfe Radeln. Auch für Mountainbiker ist der Fahrradbus interessant, da die Naturpark Linie direkt zum Flowtrail nach Bad Endbach fährt.



Abbildung 24: Bis zu 20 Räder können mit dem Anhänger transportiert werden. Der Hänger ermöglicht komfortable und verkehrssichere Ent- und Beladung (Quelle: Landkreis Marburg-Bie-

Die Naturpark Linie ist ein Kooperationsprojekt zwischen dem Landkreis Marburg-Biedenkopf, dem Regionalen Nahverkehrsverband (RNV), der Marburg Stadt und Land Tourismus GmbH (MSLT), den Gemeinden Weimar, Lohra, Gladenbach und Bad Endbach sowie dem Naturpark Lahn-Dill-Bergland.

Nach der ersten Saison lässt sich bereits ein gutes Fazit ziehen: Neben der Nutzung im Freizeitverkehr, wird der Bus auch im klassischen Sinne als ÖPNV-Angebot (ohne Fahrradmitnahme) genutzt. Für die Etablierung eines derartigen Produktes ist erfahrungsgemäß eine Einführungsphase von 3 – 4 Jahren üblich. Für das Jahr 2023 sind mit der MarburgStadtLand-Tourismus GmbH (MSLT) und der Region Lahn-Dill-Bergland bzw. dem Naturpark verschiedene Aktionen, Events und

Marketingmaßnahmen geplant, um das Produkt „Naturparklinie“ noch stärker am Markt zu platzieren.

Mehr Informationen: <https://www.rmv.de/c/de/start/marburg-biedenkopf/regionale-informationen/naturpark-linie-rad-und-wanderbus>

6. Netzwerktätigkeit

6.1 Austausch mit den umliegenden Landkreisen/Arbeitskreis

Der Radverkehrsentwicklungsplans (RVEP) zeigt die Zielvorstellung eines lückenlosen Alltagsradwegenetzes innerhalb des Landkreises Marburg-Biedenkopf auf. Radverbindungen über die Landkreisgrenzen hinweg wurden hierbei zwar mitbedacht, konnten allerdings, aufgrund nicht flächendeckend verfügbarer Radverkehrskonzepte in den Nachbarlandkreisen, nur einen Teil der bestehenden Bedarfe abbilden.

Das Team Radverkehr hat aus diesem Grund zusätzlich zu den Landkreiskommunen auch die Radverkehrsverantwortlichen der umliegenden Kreise besucht. Neben den Zielen, sich gegenseitig kennenzulernen und sich zu Projekten und Kampagnen zum Alltagsradverkehr auszutauschen, dienten die Besuche vornehmlich dazu, die kreisübergreifenden Maßnahmen aus dem RVEP mit den Vorhaben der Nachbarkreise abzustimmen.

Weiterhin stieß der Vorschlag des Teams Radverkehr, einen regelmäßigen gemeinsamen Austausch zu organisieren, bei allen Radverkehrsbeauftragten auf große Zustimmung. Da die Entwicklung des Alltagsradverkehrs in allen Kreisen unterschiedlich weit fortgeschritten ist, wird großes Potenzial darin gesehen, von den Erfahrungen im Netzwerk zu profitieren.

6.2 Radverkehrsforum

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. Mai 2017 wurde die Schaffung dieses Forums beauftragt. Mit der konstituierenden Sitzung nahm das Radverkehrsforum Marburg-Biedenkopf am 5. September 2017 seine Arbeit auf. Aufgrund der Corona-Pandemie fanden die zwei Sitzungen des Radverkehrsforums im Jahr 2022 digital statt.

6.2.1 Bericht der Sitzung am 29. März 2022

Nach der Eröffnung durch den ersten Kreisbeigeordneten Marian Zachow eröffnete Alexandra Klusmann, Mitglied des Lenkungsgremiums, die Neunte Sitzung.

Als nächster Tagesordnungspunkt war die Wahl des Lenkungsgremiums angesetzt. Zur Wahl stellt sich das bisherige Lenkungsgremium bestehend aus: Tomas Schneider, Alexandra Klusmann, Olaf Hausmann, Regina Hassenpflug, Peter Reckling und Andreas Feußner. Zusätzlich äußert Charlotte Busch, Mobilitätsmanagerin des Teams Mobilitätsmanagement und Kreisstraßen des Landkreises Marburg-Biedenkopf, ihr Interesse an der Mitarbeit im Lenkungsgremium und stellt sich zur Wahl. Das Lenkungsgremium wird ohne Gegenstimmen per Akklamation bestätigt.

Im Folgenden stellte Ulrich Buddemeier, Fachdienstleiter Kreisentwicklung, den Prozess der Radverkehrsentwicklung und aktuelle Vorhaben vor. Des Weiteren wurde auf den neu strukturierten Radverkehrsbericht verwiesen. Zum Abschluss wurden kurz die künftige Personalstruktur und die Bildung des Teams Radverkehr erläutert.

Nach einer offenen Fragerunde im Chat berichtete Peter Reckling von den Tätigkeiten der AG Alltagsradeln. Nach einer weiteren Fragerunde endete die Veranstaltung.

6.2.2. Bericht der Sitzung am 02. November 2022

Landrat Jens Womelsdorf eröffnete das digitale Radverkehrsforum und begrüßte alle Teilnehmenden.

Im Anschluss berichtete Sebastian Grimm vom Team Radverkehr zum Stand der Radverkehrsentwicklung des Landkreises und gab einen Ausblick auf kommende Tätigkeiten. Hierbei stellte er zunächst das neu gebildete Team Radverkehr bestehend aus Frau Felicitas Wolkenfeld, Herrn Richard Bencik-Rezmann sowie sich selbst vor. Das Team Radverkehr ist vordergründig für die Entwicklung des Alltagsradverkehrs im Landkreis Marburg-Biedenkopf zuständig. Es ist dem Fachdienst Kreisentwicklung angegliedert und wird bei Bedarf durch weitere Mitarbeitende des Fachdienstes bei seinen Aufgaben unterstützt. Im Anschluss an die Vorstellung ging Herr Grimm auf den Umsetzungsstand des Radverkehrsentwicklungsplans (RVEP) ein. Den Abschluss bildeten weitere Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs wie die Einführung eines Lastenradverleihsystems, die Erarbeitung des Schülerradroutenplaners und die Installation von Dauerzählstellen. Als nächstes stellte Caroline Stockmann die Aktionen „Lahn-Total“ und „Stadtradeln“ vor.

Nach einer Frage- und Antwortrunde im Chat berichtete Herr Tobias Tengler vom Planungsbüro VAR+ über die Erstellung des Radverkehrskonzepts für die Stadt Gladenbach und stellt beispielhaft Maßnahmen vor. An diesen Bericht schloss sich eine weitere Frage- und Antwortrunde im Chat sowie eine digitale Abfrage zu Themenschwerpunkten für die kommenden Veranstaltungen an. Im Anschluss daran wurde die Sitzung geschlossen.

6.3 Radverkehrskonferenz

Seit dem Start einer strukturierten Radverkehrsentwicklung im Jahr 2015 steht die Kreisverwaltung immer im Dialog mit der Bürgerschaft. Teil davon sind die regelmäßigen, offenen Konferenzen zu Themen der Radverkehrsentwicklung. Dazu gehört auch die Bereitstellung umfassender Informationen und Transparenz im „Geoportal des Landkreises“ genauso wie aktive Mitwirkungsmöglichkeiten zu schaffen. Auf Radkonferenzen werden in der Regel aktuelle Entwicklungen thematisiert und diskutiert sowie Themenvorträge zu unterschiedlichen Aspekten des Radverkehrs gehalten.

6.3.1 Bericht der Radverkehrskonferenz am 29. März 2022

Auch diese Konferenz wurde aufgrund der Corona-Pandemie wieder digital abgehalten. Neben dem ersten Kreisbeigeordneten Marian Zachow und Ulrich Buddemeier (vom Fachdienst Kreisentwicklung) nahmen Nils Böttge vom Planungsbüro „Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement“ (IVM) sowie Herr Thorsten Lerch, Lehrer an der Georg-Büchner-Schule, teil. Im Anschluss an die Vorträge konnten die Teilnehmer*innen der Konferenz im Chat Fragen stellen. Diese Möglichkeit wurde rege angenommen. Themen der Veranstaltung waren eine grundlegende Einführung in die Prozesse der Radverkehrsentwicklung sowie ein kurzer Bericht zu den aktuellen Umsetzungsständen des RVEP, der Aktionstag „Lahntal Total“ sowie „Schülerradeln“. Nach Herrn Buddemeiers Bericht zu den Tätigkeiten des Landkreises im Bereich der Radverkehrsentwicklung informierte Caroline Stockmann vom Fachdienst Kreisentwicklung zum Aktionstag „Lahntal Total“. Im Anschluss stellte Nils Böttge in seinem Vortrag das Projekt „Schülerradrouten Planer+Netze“ vor, an welchem sich der Landkreis Marburg-Biedenkopf beteiligt. Abschließend berichtete Herr Lerch über die Aktion „Bike-School“ und führte aus wie das Schulradeln gefördert werden kann. Eine Kurzdokumentation zu dieser Veranstaltung sowie die Präsentation befinden sich im Archiv der Beteiligungsplattform des Landkreises (www.mein-marburg-biedenkopf.de).

6.3.2 Bericht der Radverkehrskonferenz am 02. November 2022

Auch die zweite Radverkehrskonferenz des Jahres am 02. November 2022 fand wieder digital statt. Diesmal nahmen Landrat Jens Womelsdorf, Sebastian Grimm vom Team Radverkehr sowie Prof. Dr. Follmann von der TU Darmstadt teil. Wie bei den vorherigen Konferenzen hatten die Teilnehmer*innen im Anschluss an die Vorträge die Möglichkeit, Fragen im Chat zu stellen. In seiner Begrüßung hob Landrat Jens Womelsdorf die Bedeutung des Radverkehrs in Bezug auf die anhaltende Klimakrise hervor. Es schloss sich der Beitrag von Sebastian Grimm zur Radverkehrsentwicklung im Landkreis Marburg-Biedenkopf an. Zunächst stellte er das neu gebildete Team Radverkehr, bestehend aus Richard Bencik-Rezmann, Felicitas Wol-

kenfeld sowie sich selbst, vor. Nach einem Bericht zu den Umsetzungsständen der Maßnahmen des RVEP und weiteren Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs stellte Caroline Stockmann die Aktionen „Lahntal Total“ (Rückblick) und „Stadtradeln“ (Ausblick) vor.

Den nächsten Programmpunkt stellte der Vortrag „Themenschwerpunkt: Sicherheit beim Radfahren“ von Prof. Dr. Jürgen Follmann von der Hochschule Darmstadt dar. Herr Prof. Dr. Follmann ging umfassend auf viele Aspekte für eine sichere Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr ein.

Auch hier sind die Kurzdokumentation, die Präsentation sowie Prof. Dr. Follmanns gesamter Vortrag auf der Beteiligungsplattform des Landkreises hinterlegt.

6.4 Lenkungsgremium

Bericht 2022

Mit dem Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine hat sich die gesamte weltpolitische Lage dramatisch verändert. Der Begriff „Zeitenwende“ beschreibt nur unzureichend, dass die Geschehnisse in der Ukraine auch für die Gesellschaft bei uns vor Ort dramatische Veränderungen mit sich gebracht haben und bringen werden.

Die Inflation und erhöhten Preise für Energie sorgen dafür, dass auch Mobilität verstärkt neu gedacht wird. Man spürt, dass neben dem Preis insbesondere die Versorgungssicherheit inzwischen eine ähnlich wichtige Rolle spielt. Wir alle suchen Möglichkeiten besser mit unseren begrenzten Ressourcen umzugehen und suchen nach günstigen und umweltschonenden Alternativen. Dies zeigt sich auch in dem erhöhten Interesse das Fahrrad nicht nur als Freizeitvehikel zu nutzen, sondern als echte Alternative im Alltagsgebrauch, ob zum Einkaufen, auf dem Weg zur Arbeit oder in die Schule.

Im Landkreis Marburg-Biedenkopf arbeitet das Radforum eng mit den verantwortlichen Kolleginnen und Kollegen des Landkreises zusammen, um für die Bürgerinnen und Bürger eine verbesserte Infrastruktur zu schaffen, Radwege auszubauen, Lücken zu schließen, neue Bedarfe zu erkennen und das Radfahren sicherer zu machen. Daher freuen wir uns, dass das Team Radverkehr im Landkreis endlich personell aufgestockt wurde, um den vielen Vorhaben und Anforderungen gerecht zu werden.

Wir freuen uns auch darüber, dass in diesem Jahr die innerstädtischen Radverkehrskonzepte in sechs Kommunen erstellt und sogar schon die eine oder andere Maßnahme umgesetzt wurde. Die Radwegeauszeichnung im gesamten Landkreis wurde von West nach Ost deutlich

verbessert. Eine enge Abstimmung bezüglich der Radwege-Planungen ist zwischen der Fachabteilung des Landkreises und den einzelnen Kommunen erfolgt, auch um die bisherigen Planungen nochmals zu evaluieren und falls notwendig neu zu bewerten und anzupassen.

Das Lenkungsteam des Radforums hat sich auch in diesem Jahr regelmäßig getroffen, um die oben genannten Aspekte aktiv zu begleiten und die Impulse aus der Bürgerschaft weiterzugeben. Nicht nur in die Verwaltung des Landkreises hinein, sondern eben auch in die Kommunen. Denn nur in enger Zusammenarbeit aller kann es gelingen, möglichst schnell mehr für das Radfahren im Alltag zu erreichen. Daran arbeiten wir.

Auch in diesem Jahr haben wir mit zwei öffentlichen Veranstaltungen vielen Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit gegeben, sich direkt einzubringen und aus erster Hand informiert zu werden. Die Fachvorträge zu den unterschiedlichsten Themen geben Impulse für zukünftige Entwicklungen. Das Online-Format wird gut angenommen, obgleich wir uns darauf freuen, sich wieder einmal „live“ zu sehen und sich auszutauschen.

Das Lenkungsteam freut sich auf die Impulse von Ihnen – egal ob aus Politik, Verwaltung oder der Bürgerschaft, um sich auch weiterhin zielorientiert für die Belange des Radverkehrs einzusetzen. Danke für ihre Unterstützung!

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 / Rfs) vom OE bis Abzweig Hauptstraße | Land |
| ANG04 | Gönnern | Steffenberg (STE05) | Straßenbegleitender Radweg entlang der L3042 | Land |

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

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

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

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

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

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

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

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

| Stadt Kirchhain | | | | |
|------------------------|--------------------------|-------------------------|---|--------------------|
| Nr. | von Ort | nach Ort | Bemerkung | Baulast |
| KI01 | Kirchhain | Amöneburg | Erweiterung der Wegweisung, Führung durch das Hochwasserrückhaltebecken (keine Priorisierung) | Kreis |
| KI02 | Schönbach | CÖ-Bürgeln | Nutzung vorh. Feldweg/Waldweg, Kostenschätzung liegt schon vor | Gemeinde/ Stadt |
| KI03 | Kleinseelheim | MAR-Schröck (MAR4) | Ausbau vorhandener Wege zwischen Ziegeleistraße und Kläranlage | Gemeinde/ Stadt |
| KI04 | Kirchhain | Niederklein (STA15) | Entlang der B62 | Bund |
| KI05 | Sindersfeld | Betzisdorf | Prüfung einer alltagstauglichen Radroute | Kreis |
| KI06 | Sindersfeld | Stausebach | Nutzung vorh. Waldweg? | Gemeinde/ Stadt |
| KI07 | Langenstein/ Hof Netz | Emsdorf | Direkter Weg oder alternativ entlang der Fischteiche | Kreis |
| KI08 | Emsdorf | Burgholz | Prüfung einer alltagstauglichen Radroute | Kreis |
| KI09 | Emsdorf | STA-Hatzbach (STA10) | Entlang der K14 | Kreis |
| KI10 | Emsdorf | Stadtallendorf (STA12) | Direkte Route nach Stadtallendorf | Kreis |
| KI11 | Langenstein | Stadtallendorf (STA16) | Direkte Route nach Stadtallendorf | Gemeinde/ Stadt |
| KI12 | Kirchhain | Anzefahr | vorh. Weg zu schmal, Prüfung eines Ausbaus, B62 | Gemeinde/ Stadt |
| KI13 | Kirchhain | Kirchhain | Angebotsplanung innerhalb der Kernstadt (R 2/D 4) | Kreis |
| KI14 | Kleinseelheim | EBS-Wittelsberg (EBS03) | Ausbau vorhandener Wege | Gemeinde/ Stadt |
| KI00 | Kirchhain | Stadtallendorf | K14, straßenbegleitender Radweg | Kreis |

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

| Gemeinde Lohra | | | | |
|-----------------------|-----------------|-----------------------|---|--------------------|
| Nr. | von Ort | nach Ort | Bemerkung | Baulast |
| 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 | Weipolts-häusen | Altenvers | Prüfung einer möglichen Verbindung entlang der K49 | Kreis |
| LH06 | Rollshäusen | Altenvers | Prüfung einer möglichen Verbindung entlang der K50 | Kreis |
| LH07 | Weipolts-häusen | Kirchvers | Nutzung vorhandener Wege | Gemeinde/ Stadt |
| LH08 | Reimers-häusen | Salzböden | Prüfung einer möglichen Verlegung des Salzbödetalradwegs südöstlich von Reimershausen | Gemeinde/ Stadt |
| LH09 | Willershäusen | Gladenbach (GL09) | Anlage eines Radwegs entlang der B255 | Bund |
| LH10 | Kirchvers | Biebertal-Krumbach | Anlage eines Radwegs entlang der L3061 | Land |

| Stadt Marburg | | | | |
|----------------------|------------------|-------------------------|---|--------------------|
| Nr. | von Ort | nach Ort | Bemerkung | Baulast |
| MAR01 | Ginseldorf | CÖ-Bürgeln (CÖ09) | Schaffung einer durchgängigen Radwegeverbindung, (K34) (CÖ9) | Kreis |
| MAR02 | Ronhausen | W-Argenstein (W9) | Schaffung einer durchgängigen Radroute | Gemeinde/ Stadt |
| MAR03 | Hermers-häusen | 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 |
| MAR06 | Bauerbach | Lahnberge | Querungshilfe zur Querung der K34 als Zuwegung zu den Lahnberge | Kreis |
| MAR07 | Cappel | Moischt | Schaffung eines Radwegs entlang der K3 | Kreis |
| MAR08 | Cyriaxweimar | Hermers-häusen/L3387 | Schaffung eines Radwegs entlang der K69 bis zum R/G an der L3387 | Kreis |
| MAR09 | Cyriaxweimar | Neuhöfe | Schaffung eines Radwegs entlang der K69 bis zur K68 | Kreis |
| MAR10 | Dagoberts-häusen | Marburg | Schaffung eines Radwegs entlang der K78 zur L3092 | Kreis |
| MAR11 | Dagoberts-häusen | Dagoberts-häusen | Schaffung eines Radwegs entlang der K78, Im Dorf bis nördlicher Feldweg | Kreis |
| MAR12 | Dagoberts-häusen | Wehrshäusen | Schaffung eines Radwegs entlang der K77 bis zur K72 | Kreis |
| MAR13 | Dilschhäusen | Einhausen | Schaffung eines Radwegs entlang der K72 | Kreis |

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

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

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

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

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

| Stadt Stadtallendorf | | | | |
|-----------------------------|----------------|-------------------------------------|--|--------------------|
| Nr. | von Ort | nach Ort | Bemerkung | Baulast |
| STA08 | Niederklein | Niederklein | Neukonzeption der Gleental-Tour nördlich von Niederklein | Gemeinde/ Stadt |
| STA09 | Niederklein | Kirtorf-Lehrbach (Vogelsberg-Kreis) | Ungünstige Kreuzung der B62, Ver-satz! | Bund |
| STA10 | Hatzbach | KI-Emsdorf (KI9) | Anlage eines Radwegs entlang der K 14 | Kreis |
| STA12 | Stadtallendorf | KI-Emsdorf (KI10) | Nutzung der vorhandenen Route paral-lel zur K12 | Kreis |
| STA13 | Hatzbach | NEU-Specks-winkel (NEU04) | Prüfung einer Radroute entlang der L3071 | Land |
| STA14 | Stadtallendorf | Stadtallendorf | Angebotsplanung innerhalb der Kern-stadt | Kreis |
| STA15 | Niederklein | Kirchhain (KI04) | Anlage eines Radwegs entlang der B62 | Bund |
| STA16 | Stadtallendorf | KI-Langen-stein (KI11) | Direkte Radroute Stadtallendorf-Lan-genstein | Gemeinde/ Stadt |

| Gemeinde Steffenberg | | | | |
|-----------------------------|----------------------|-------------------------|--|--------------------|
| Nr. | von Ort | nach Ort | Bemerkung | Baulast |
| STE01 | Niedereisen-hausen | Niedereisen-hausen | Neuordnung der innerörtlichen Rad-wege, Schelde-Lahn Straße/Bahnhof-straße | Gemeinde/ Stadt |
| STE02 | Obereisen-hausen | DT-Holzhaus-en (DT09) | Optimierung der Oberfläche, gemein-sam mit Gemeinde Dautphetal | Gemeinde/ Stadt |
| STE03 | Quotshausen | Quotshausen | Verlegung Radweg auf ehem. Bahntrasse, innerorts | Gemeinde/ Stadt |
| STE04 | Oberhören | BRE-Oberdie-ten (BRE02) | Straßenbegleitender Radweg entlang der L3331, BRE2 | Land |
| STE05 | Niedereisen-hausen | ANG-Gönnern (ANG04) | Straßenbegleitender Radweg entlang der L3042 | Land |
| STE06 | STE-Oberei-senhausen | Amicamp (DT10) | Optimierung der Oberfläche | Gemeinde/ Stadt |

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

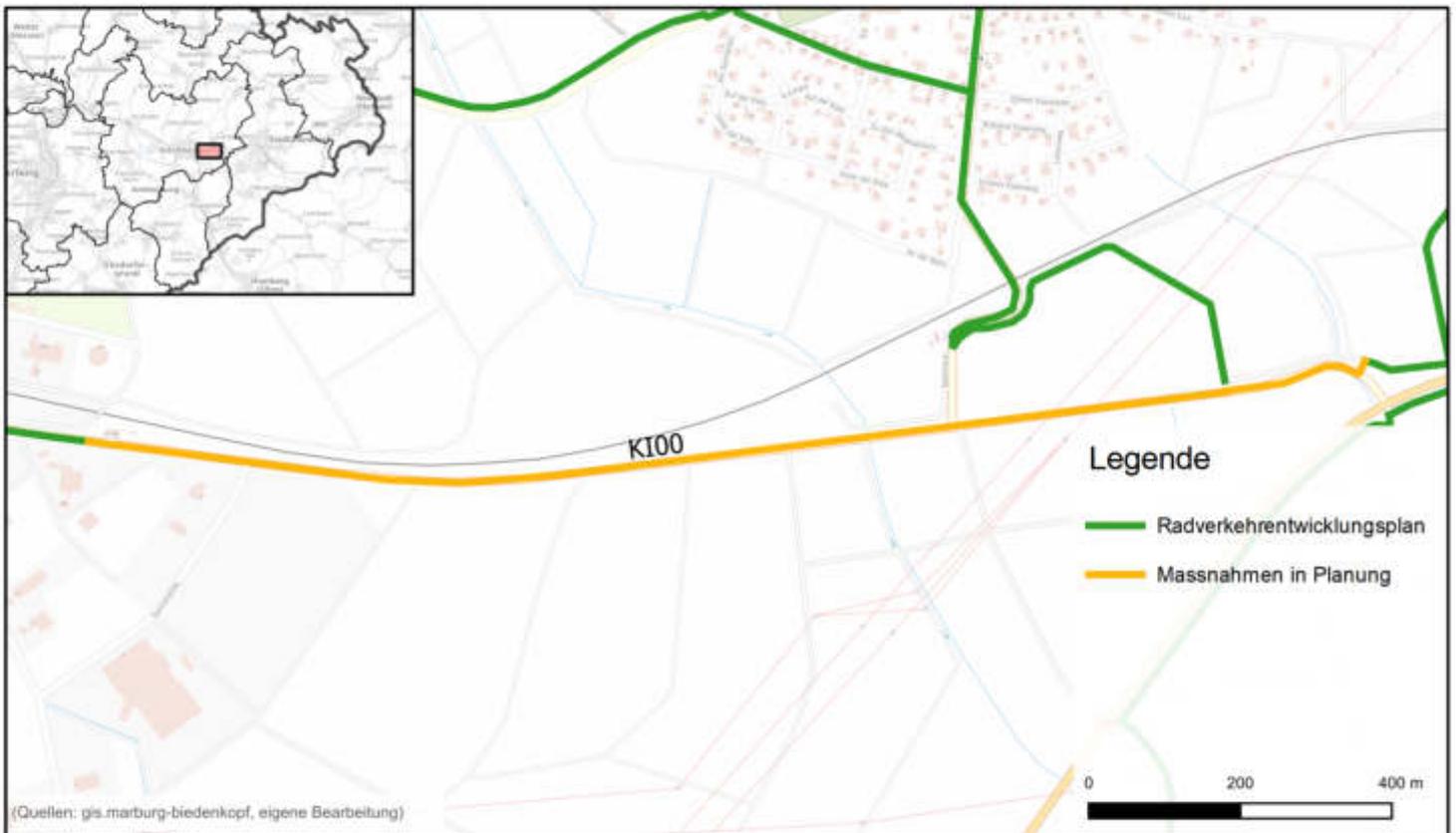
| Gemeinde Weimar / Lahn | | | | |
|-------------------------------|----------------|---------------------------|--|--------------------|
| Nr. | von Ort | nach Ort | Bemerkung | Baulast |
| W04 | Niederweimar | Gisselberg | Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr, Anlage von Querungshilfen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

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

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

Maßnahmensteckbriefe

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

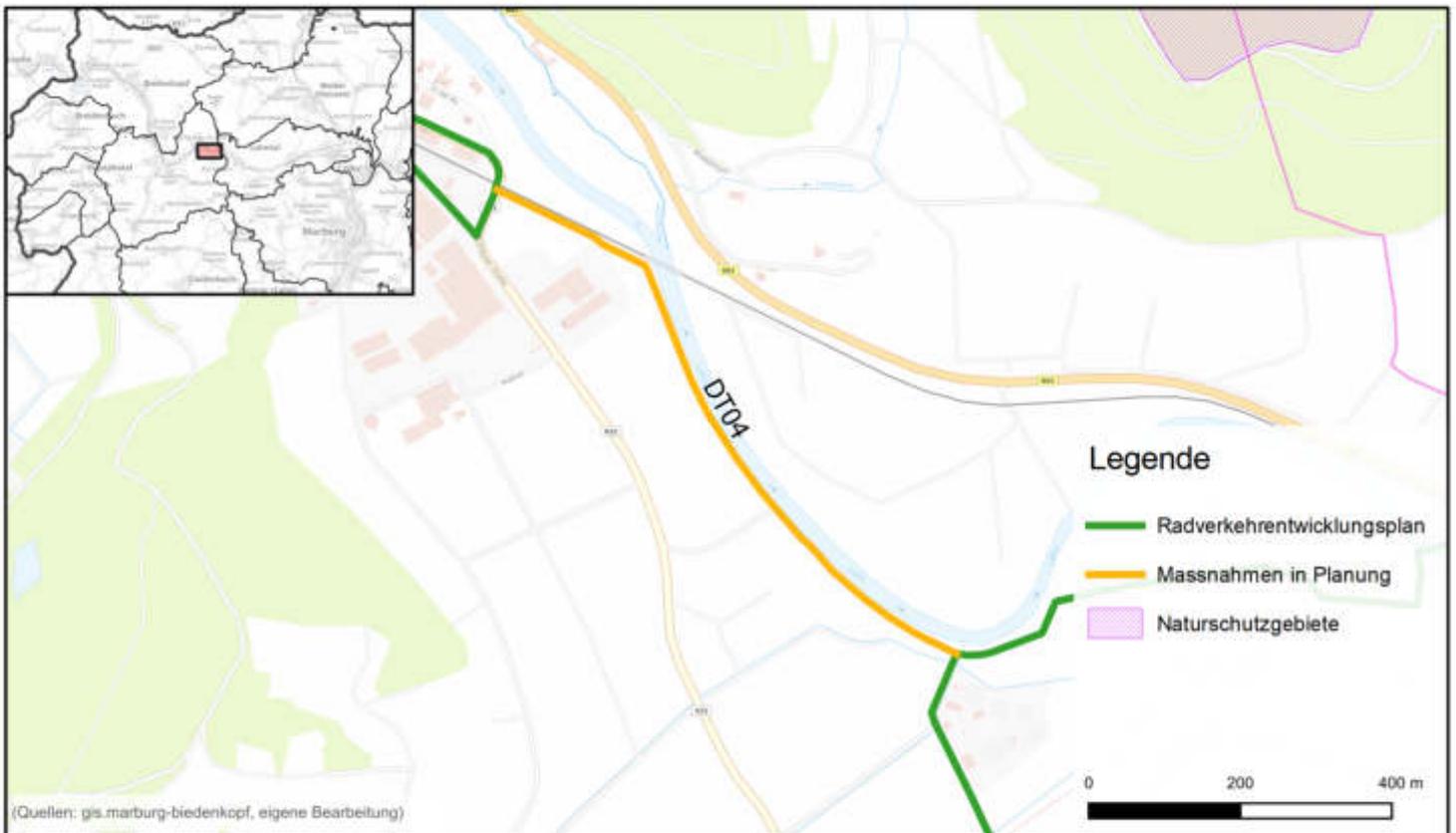
Beschreibung:

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“.

Die Planungen für den Radweg sind weitgehend abgeschlossen. Er wird als straßenbegleitender Radweg zur K14 unmittelbar nördlich der Straße errichtet.

Auf einigen der für den Bau des Radweges vorgesehenen Flächen fanden sich Exemplare des als besonders schützenswert geltenden dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings. Es müssen Maßnahmen ergriffen werden, die die Tiere in Ersatzhabitate vergrämen. Der Vorentwurf wurde im Herbst 2022 erstellt. Geplant war die Baurechtschaffung bis Ende 2022 abgeschlossen zu haben, damit die Ausführungsplanung im Frühjahr 2023 an die Bauabteilung von Hessen Mobil übergeben werden kann. Dies wird sich nach aktuellem Stand jedoch auf den Herbst 2024 verzögern. Der Abschluss der Bauvorbereitung und die Vergabe der Leistungen für den Bau sind aktuell für den Winter 2024 vorgesehen. Planmäßig soll im Frühjahr 2025 mit dem Bau begonnen werden.

Dautphetal-Buchenau – Dautphetal-Elmshausen, K22 (DT04)



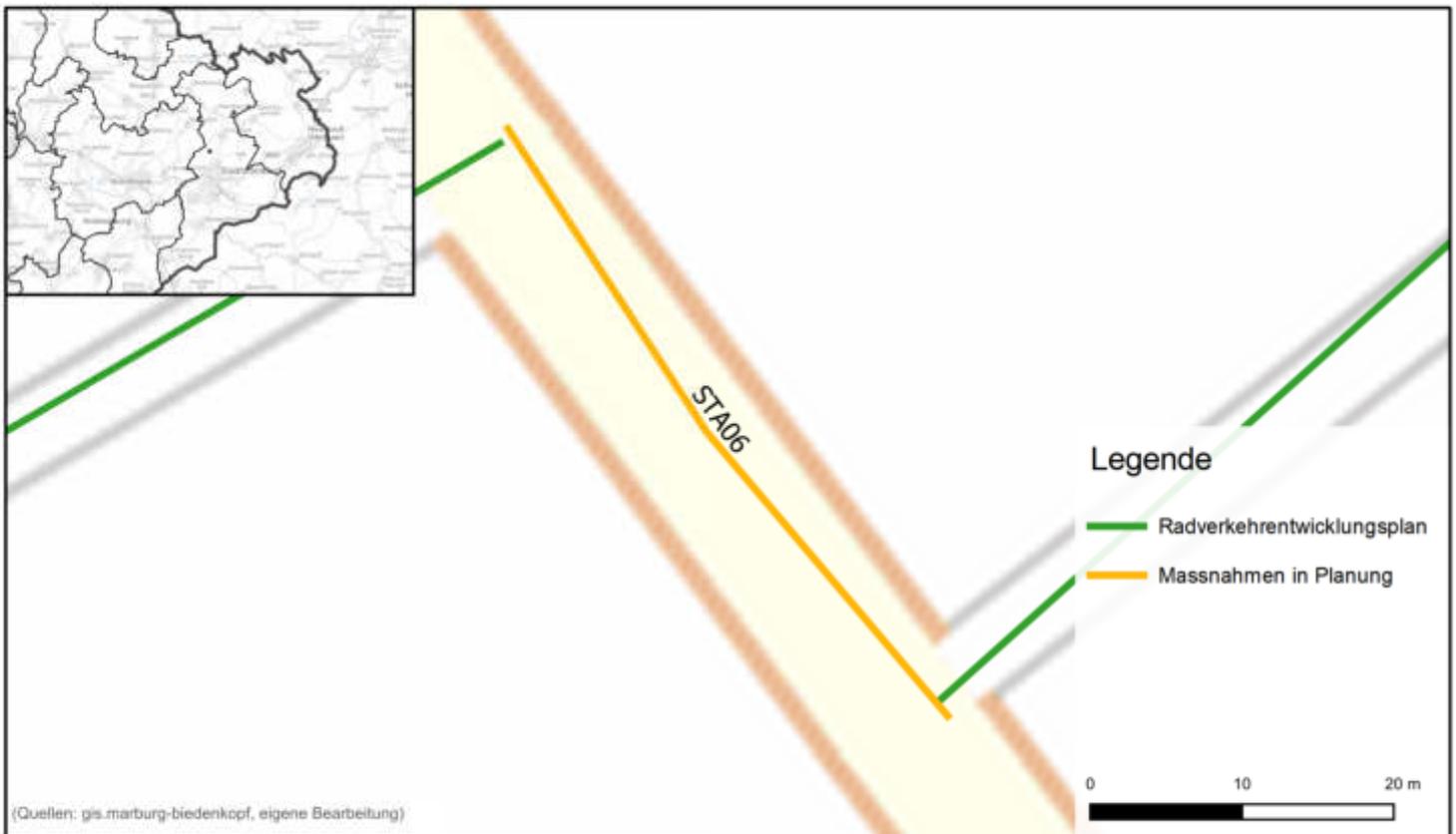
Ausbau eines landwirtschaftlichen Weges parallel zur K22

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 899 m

Beschreibung: Zwischen Dautphetal-Buchenau und der Kläranlage in Elmshausen sollen bestehende landwirtschaftliche Wege mit dem Ziel der Verkehrsentflechtung ausgebaut werden. 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 durchgeführten Variantenprüfungen haben ergeben, dass im Umfeld der K22 keine brauchbare alltagstaugliche Variante zu finden ist. Aus diesem Grund waren umfangreiche Abstimmungen mit verschiedenen Fachbehörden durchzuführen. Im Herbst 2022 wurde im Rahmen eines Abstimmungstermins die Umsetzung als Spurweg vorgeschlagen, da dieser bei den bestehenden naturschutzfachlichen und wasserrechtlichen Restriktionen eine geringere Eingriffswirkung bedeuten würde. Dieser Vorschlag wurde mit der Oberen Naturschutz- und Oberen Wasserrechtsbehörde geprüft. Im Ergebnis ist jedoch auch der Ausbau als Spurweg nicht mit den naturschutzrechtlichen Belangen vor Ort vereinbar. Die Umsetzung der Radverbindung auf der vorgesehenen Trasse ist daher nicht möglich.

Stadtallendorf – Kirchhain-Erksdorf, K12 (Querungsstelle) (STA06)



Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K12 zur besseren Absicherung der Querungsstelle

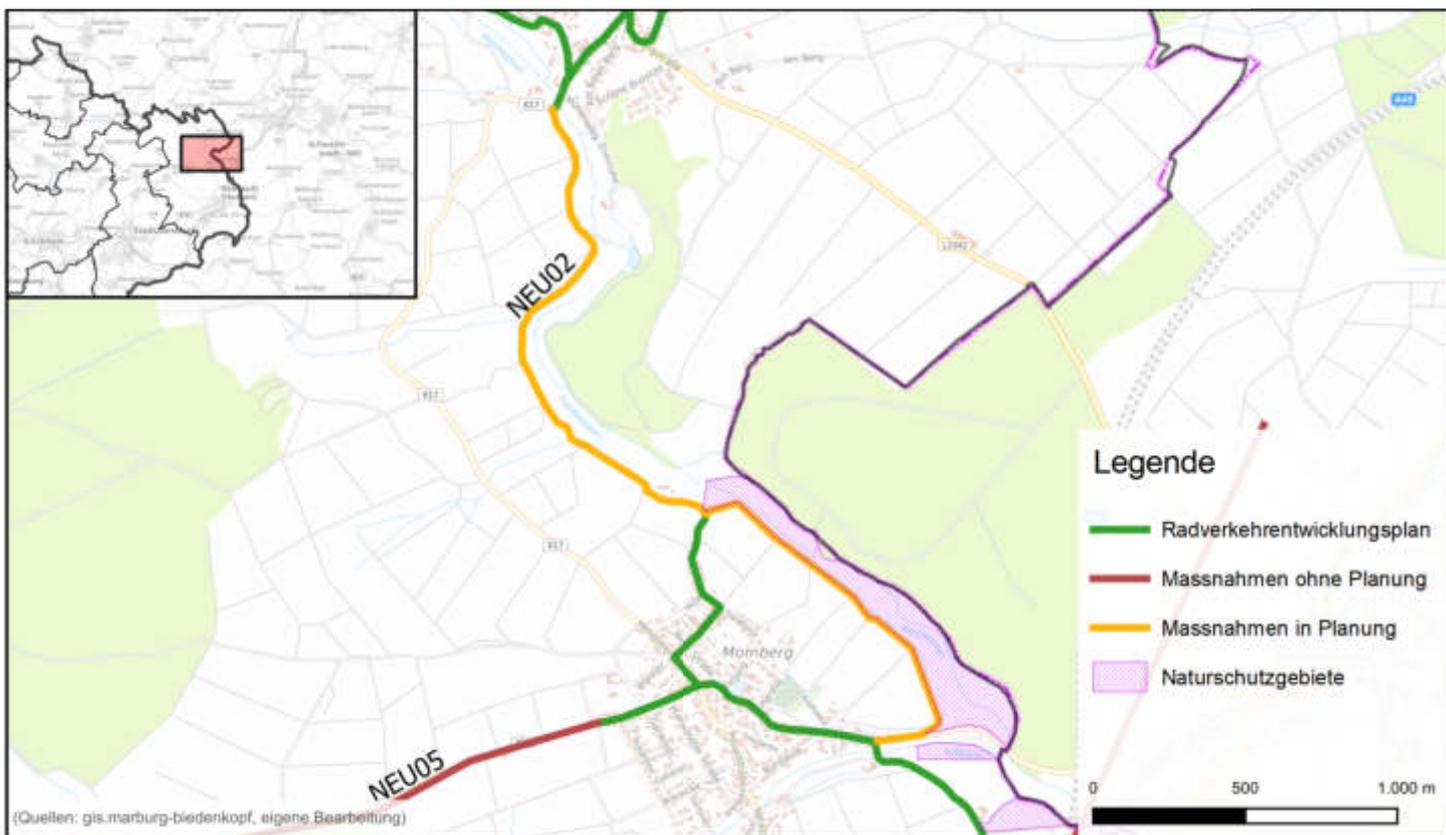
Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 422 m

Beschreibung: 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 K12 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 K12 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 K12 zu entflechten. Die Planung wurde Ende 2019 beauftragt. Für diese Maßnahme wurde ein Förderantrag bei Hessen Mobil gestellt. Der Zuwendungsbescheid lag im November 2021 vor. Alle notwendigen Unterlagen zur Beantragung des Baurechts wurden im August 2022 bei Hessen Mobil eingereicht. Nach Erhalt des Baurechtsbescheids können die Leistungen für den Bau ausgeschrieben werden. Der Abschluss dieser Maßnahme ist für Ende 2023 vorgesehen.

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



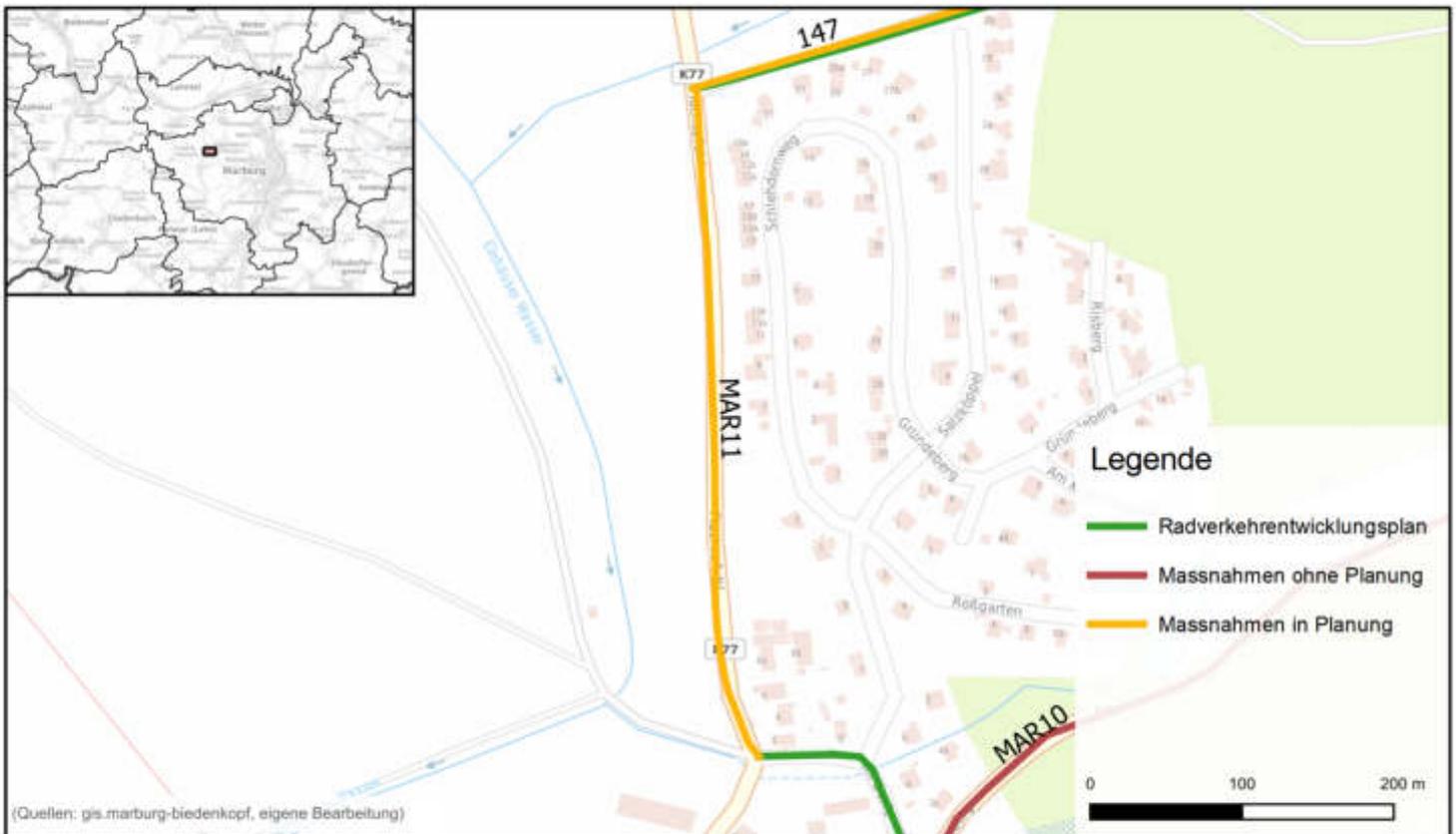
Ausbau landwirtschaftlicher Wege parallel zur K17 zwischen Neustadt-Momberg und Neustadt-Mengsberg

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 1835 m

Beschreibung: Bei der Maßnahme handelt es sich um Planung und Ausbau eines Wirtschaftsweges parallel zur K17 in der Gemarkung von Neustadt. Durch den Ausbau der Verbindung wird eine Fahrradpendlerstrecke zwischen den Neustädter Ortsteilen Momberg und Mengsberg geschaffen. Diese Maßnahme wurde in drei Bauabschnitte unterteilt. Die Länge des ersten Bauabschnitts vom nördlichen Ortsrand von Momberg bis zur Hardtmühle beträgt etwa 400 m. Für diesen 1. Bauabschnitt wurde im Juni 2020 ein Förderantrag bei Hessen Mobil gestellt, der Zuwendungsbescheid lag im Dezember 2020 vor. Der Auftrag zur Planung wurde am 20.09.2021 an ein Planungsbüro vergeben. Der naturschutzrechtliche Ausgleich ist bereits erfolgt. Die TÖB-Beteiligung wird Anfang 2023 durchgeführt und der Antrag auf Baurechtschaffung über eine naturschutzrechtliche Genehmigung wird Mitte 2023 gestellt. Die Bauleistungen für diese Maßnahme sollen voraussichtlich bis Ende 2023 abgeschlossen werden. Für den 2. und 3. Bauabschnitt wurden 2021 die Förderanträge gestellt und im selben Jahr bewilligt. Im Sommer 2022 erfolgte die Urgeländevermessung.

Marburg-Dagobertshausen, K77 (MAR11)



Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K77 aus der Ortslage von Dagobertshausen bis zum nördlichen Ortsrand

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

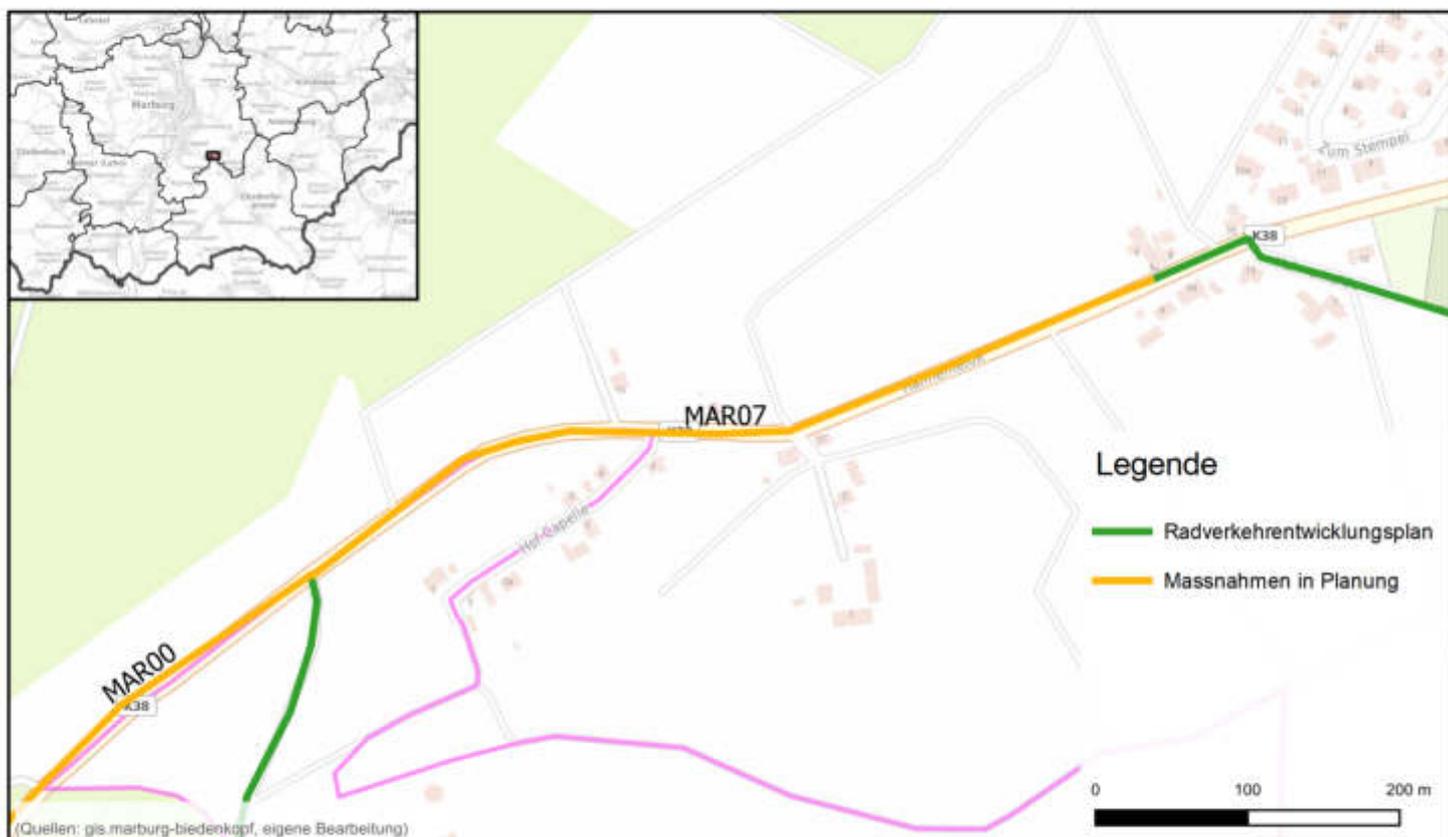
Ausbaulänge: 499 m

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 an der K77, bereitet die Universitätsstadt Marburg den Ausbau eines landwirtschaftlichen Weges am nördlichen Ortsrand vor, der Dagobertshausen mit dem Gewerbestandort Görzhausen verbindet.

Der erste Variantenansatz des Planungsbüros sieht die Anlage einer Querungshilfe am Bauende vor. Die Trassenführung ist nur auf der linken Fahrbahnseite möglich. Im Januar 2022 wurde für diese Maßnahme der Auftrag für eine Vermessung erteilt. Im März 2022 fand ein Abstimmungstermin mit Vertreterinnen der Stadt Marburg, der Stadtwerke und Hessen Mobil statt. Die dort gemachten Anmerkungen werden in die Planung eingearbeitet. Laut Planungsbüro ist eine Umsetzung dieser Maßnahme bis Ende 2024 wahrscheinlich.

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



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

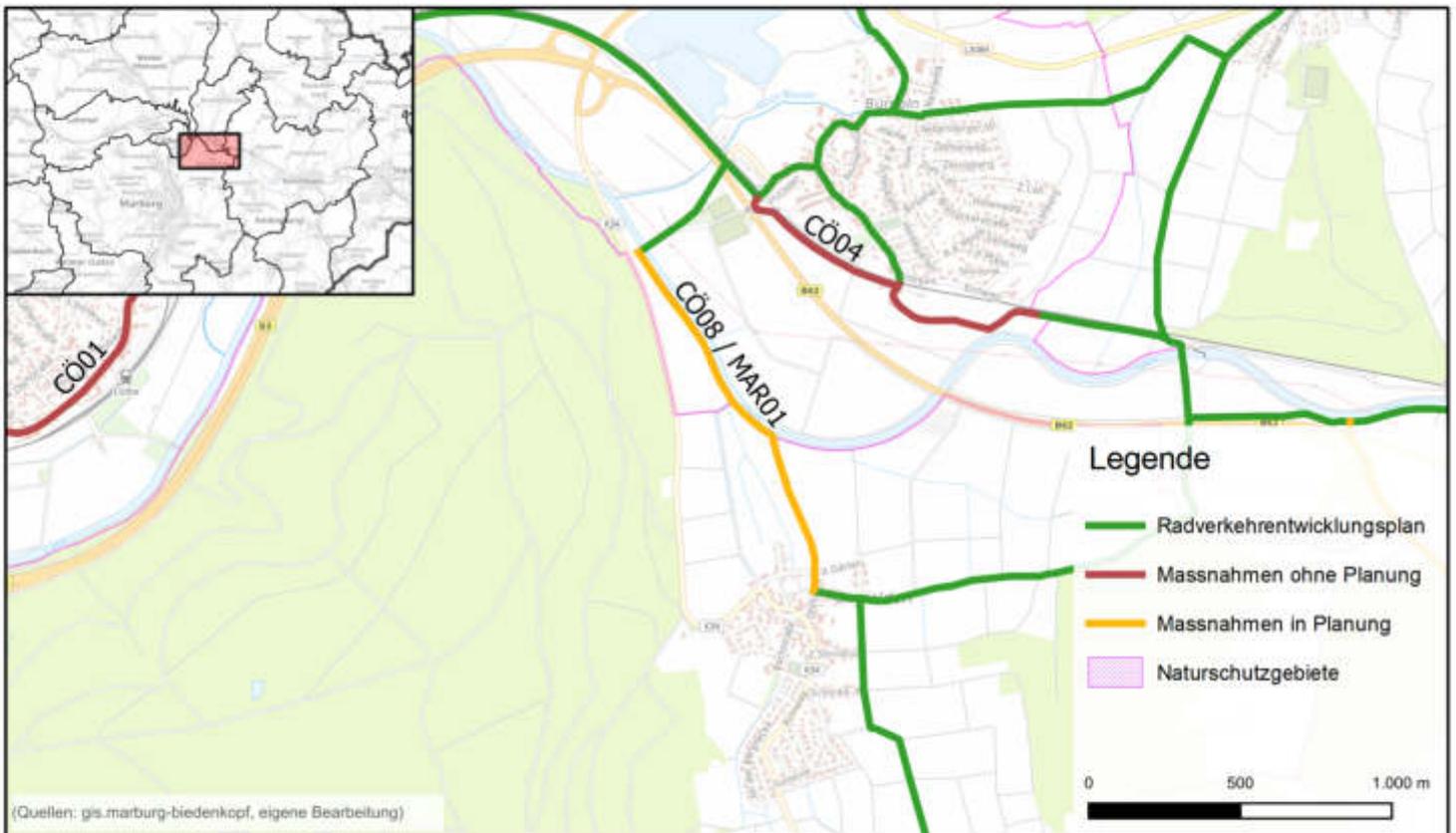
Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 2142 m

Beschreibung: Der Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K38 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 L3125 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.

Die Variante des Planungsbüros sieht eine Trassenführung auf der nördlichen Seite rechts neben der Fahrbahn vor. Die Vermessung zur Ermittlung der benötigten Flächen wurde im Januar 2022 beauftragt und ist Anfang Februar 2022 erfolgt. Am 03.03.2022 fand hier ein Abstimmungstermin mit Vertreter*innen der Stadt Marburg, der Stadtwerke und Hessen Mobil statt. Thema war unter anderem der Anschluss dieses Weges an den Radweg entlang der L3125 von Cappel nach Beltershausen. Im weiteren Verlauf wird umfassender Grunderwerb notwendig sein. Ein entsprechender Grunderwerbsplan wird erstellt. Das Planungsbüro hält eine bauliche Umsetzung dieses Radweges bis Ende 2024 für wahrscheinlich.

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



Ausbau eines landwirtschaftlichen Weges parallel zur K34

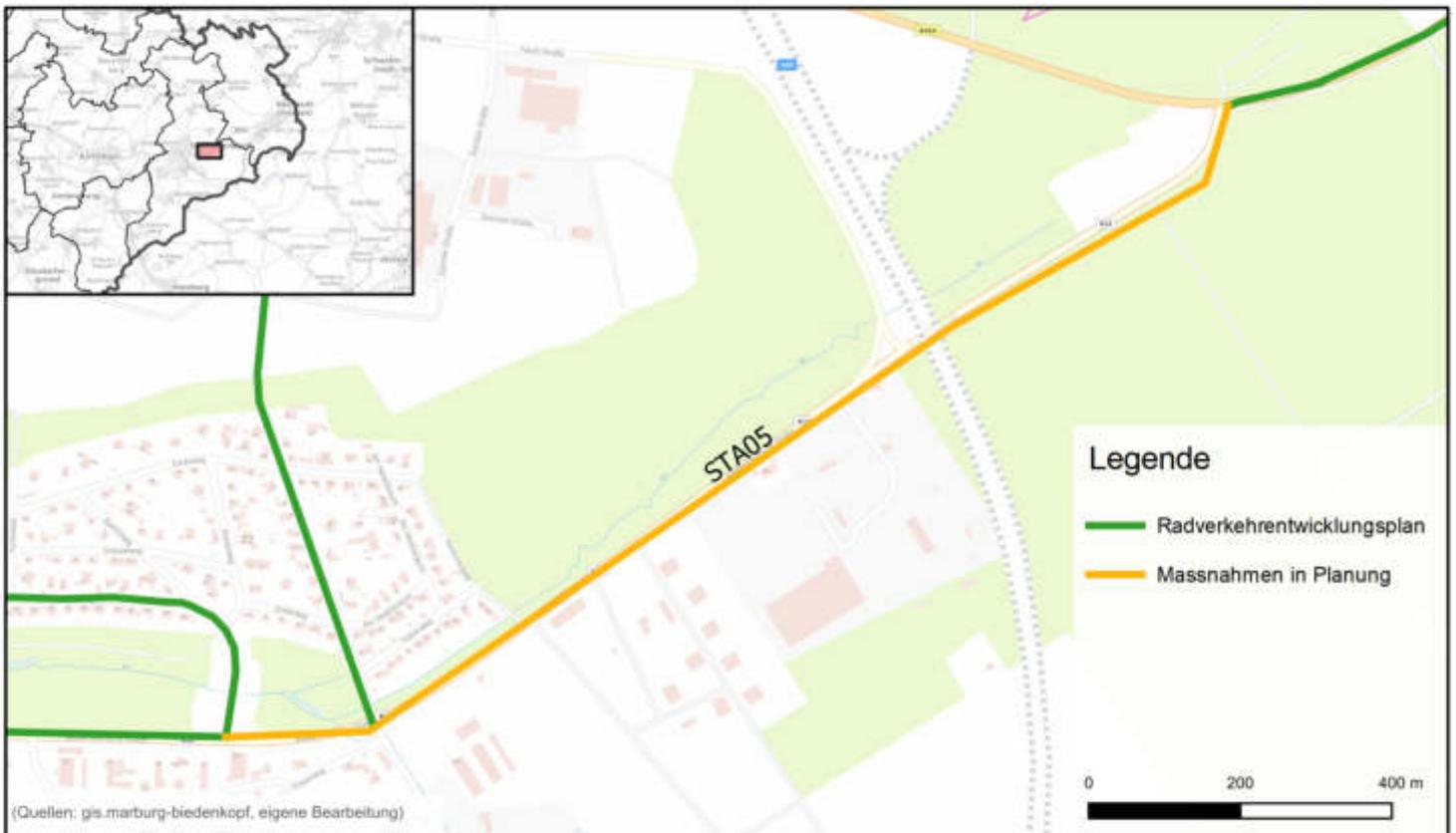
Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 1724 m

Beschreibung: Der Ausbau landwirtschaftlicher Wege parallel zur K34 zwischen Marburg-Ginseldorf und Cölbe-Bürgeln schafft eine sichere Anbindung des Marburger Ortsteils an das hessische Radhauptnetz 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.

Die erste durch das Planungsbüro vorgestellte Variante sieht eine Trassenführung auf einem bestehenden, unbefestigten Wirtschaftsweg vor. Über zwei Drittel der Strecke befinden sich im Überschwemmungsgebiet. Die gesamte Strecke befindet sich im Landschaftsschutzgebiet „Auenverbund Lahn-Ohm“. Im weiteren Verlauf der Planung müssen die UNB und die Wasserbehörde unbedingt einbezogen werden. Möglicherweise sind hier weitere Varianten zu betrachten .

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



Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K12

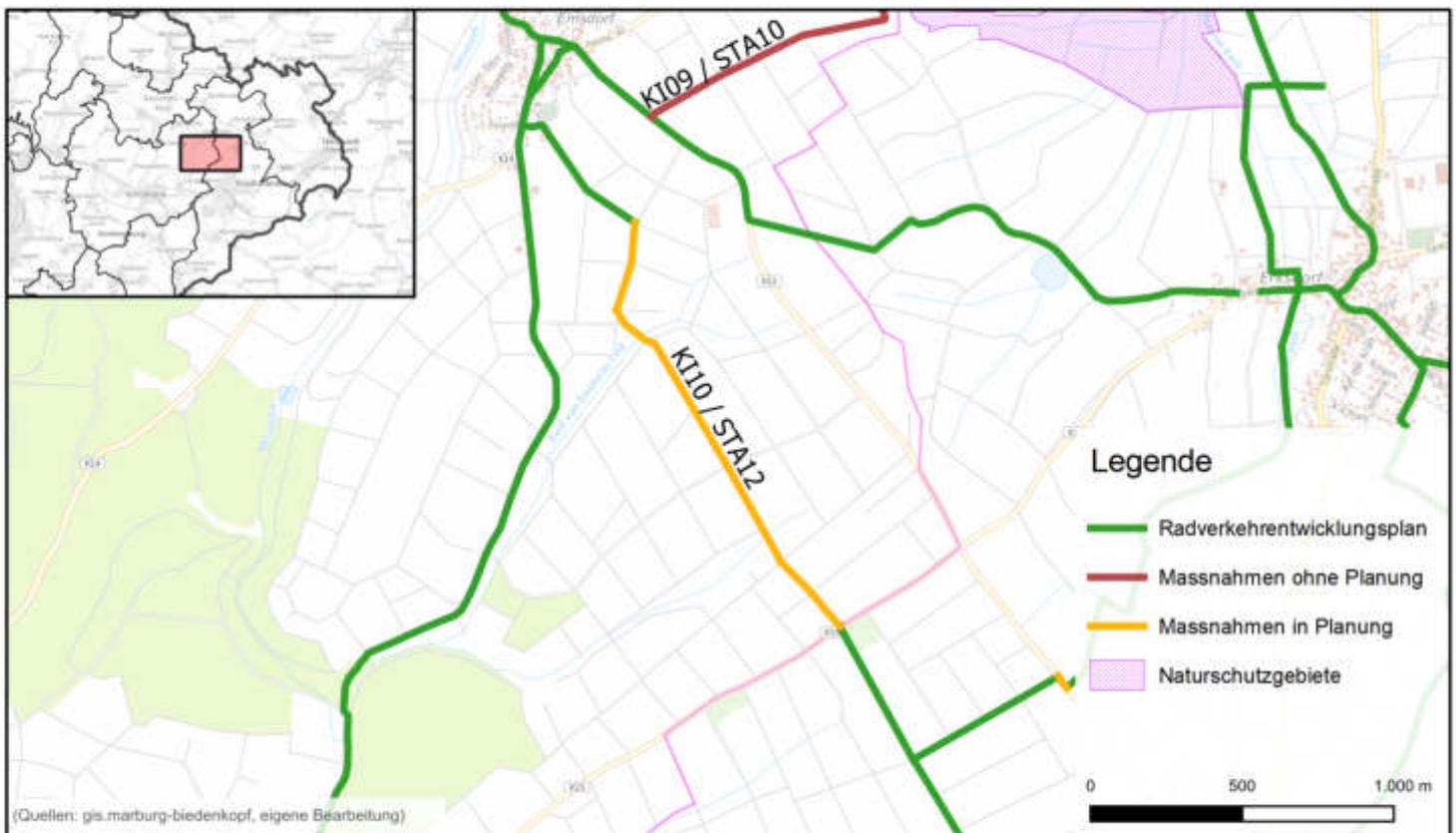
Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

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 zunächst die Trassenführung von Stadtallendorf bis zur geplanten A49 betrachtet. Der Abschnitt bis zur B454 wird nach Abschluss der Bauarbeiten an der A49 weiter untersucht.

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



Ausbau eines landwirtschaftlichen Weges parallel zur K12

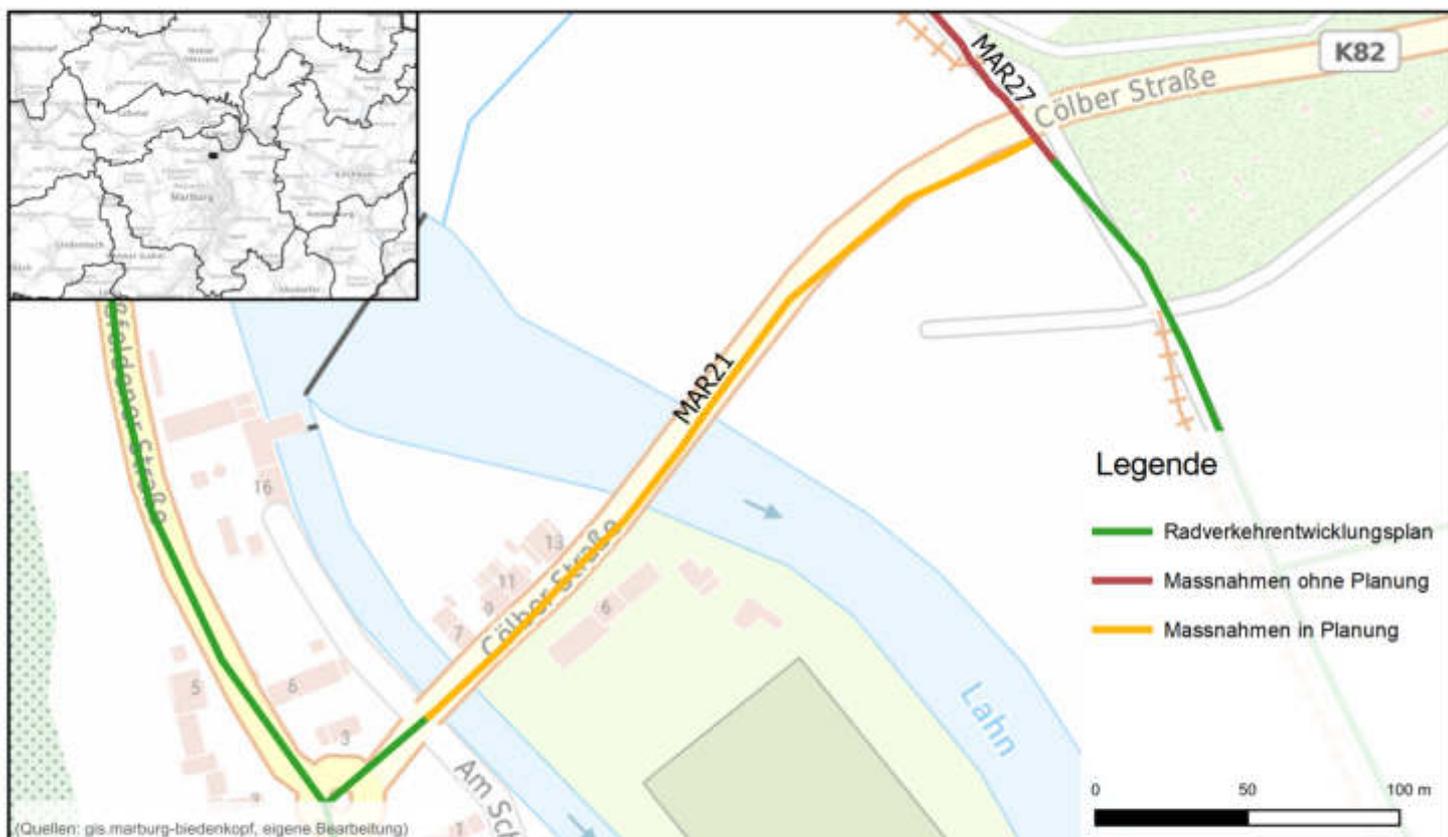
Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 2873 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 ICE-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 erste vorgestellte Variante des Planungsbüros sieht eine Trassenführung auf bestehenden Wirtschaftswegen vor. Die Querung der K15 soll mit Hilfe einer Mittelinsel erfolgen. Die Vermessung der vorgesehenen Trasse erfolgte im März 2022. Sollten die benötigten Grundflächen schnell zur Verfügung gestellt werden können, kann dieser Radweg bis Ende 2024 baulich umgesetzt werden.

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



Schaffung eines Radweges entlang der K82

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

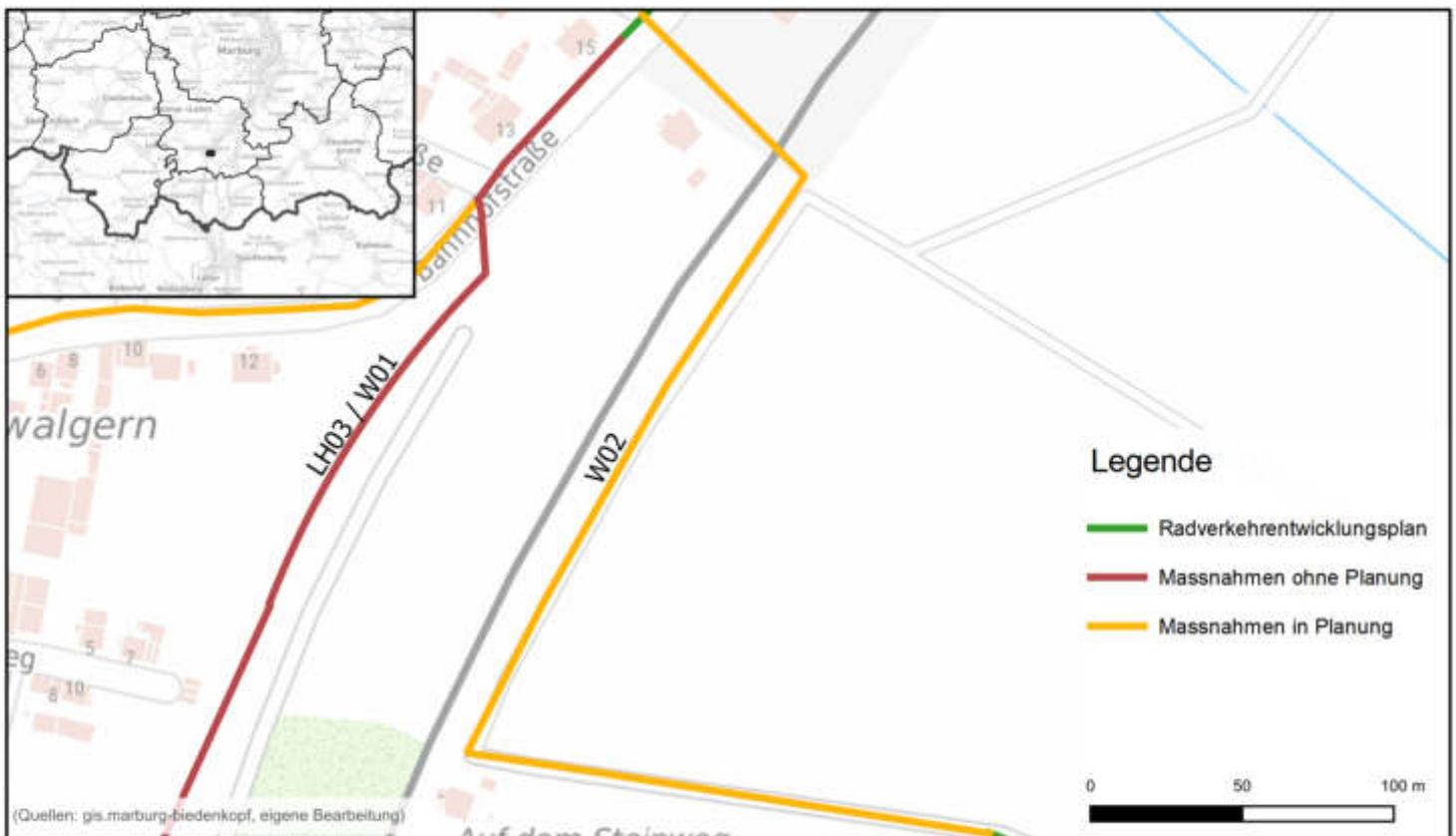
Ausbaulänge: 276 m

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. Im Bereich der Querung der Lahn hat die Voruntersuchung jedoch die Notwendigkeit eines Brückenneubaus ergeben.

Zunächst sind hier die wasserrechtliche Genehmigungsfähigkeit, die naturschutzrechtliche Genehmigungsfähigkeit sowie der Grunderwerb zu klären. Im weiteren Verlauf der Planung wird auch der Kreisel überarbeitet werden müssen, um dort die verkehrlichen Abläufe für die Fußgänger*innen und Radfahrer*innen eindeutiger zu regeln.

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



Ausbau eines landwirtschaftlichen Weges parallel zur K59

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

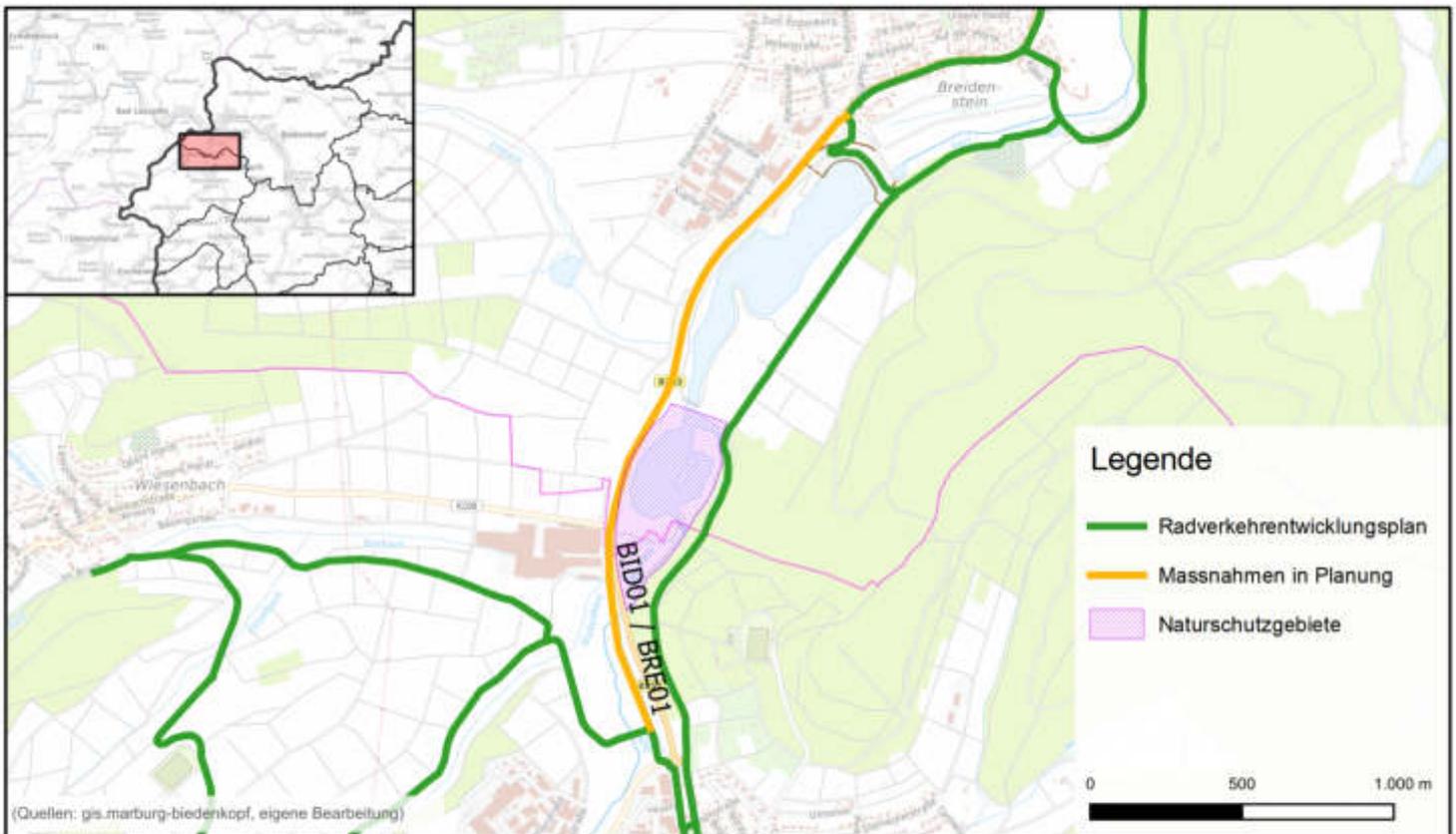
Ausbaulänge: 461 m

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.

Der Landkreis hat in enger Abstimmung mit der Gemeinde Weimar 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 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 .

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



Bau eines straßenbegleitenden Radweges zur B253

Baulastträger: Bundesrepublik Deutschland

Ausbaulänge: 1627 m

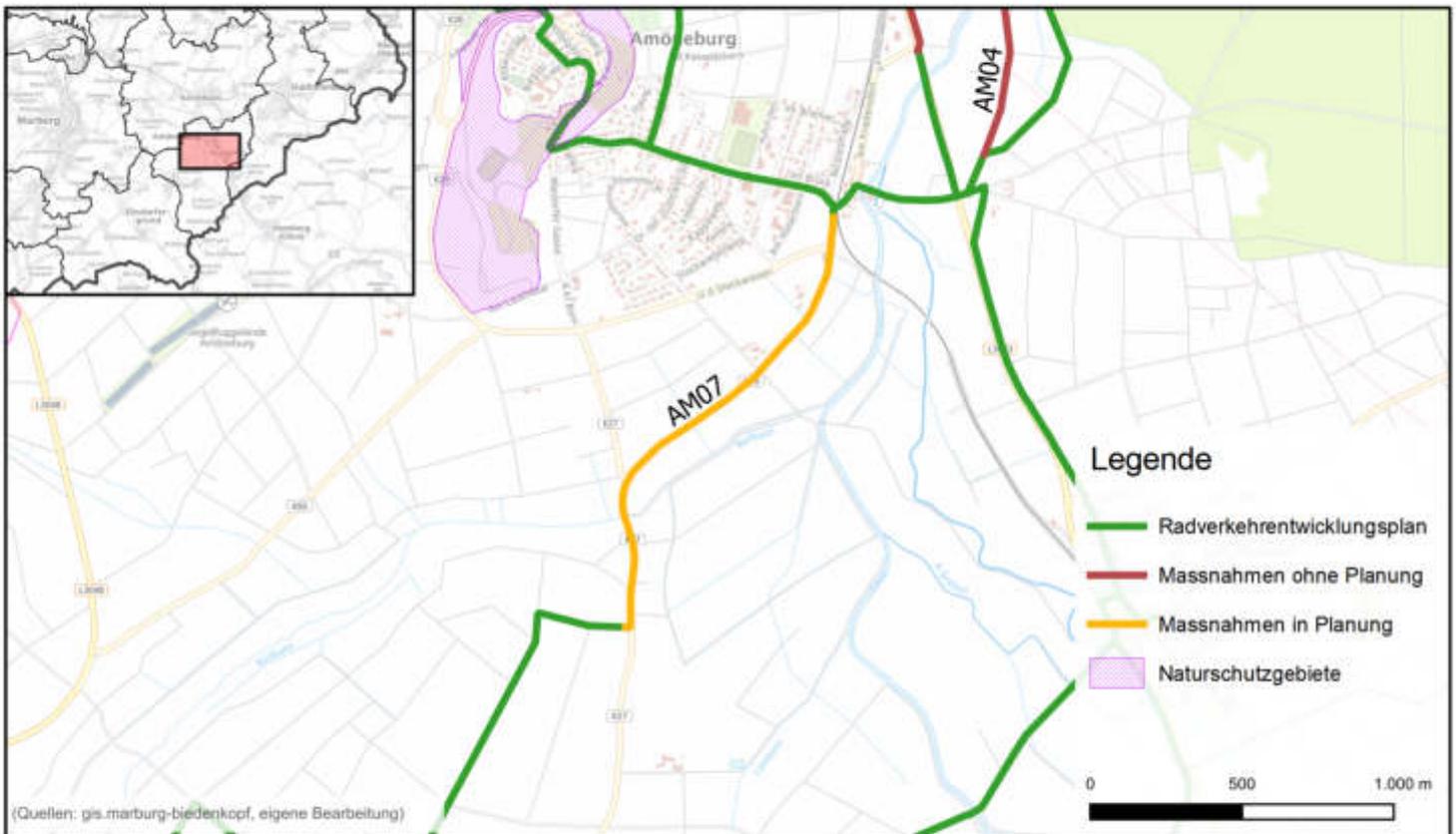
Beschreibung: Der Radverkehrsplan des Landkreises sieht eine Alltagsradverbindung zwischen Breidenbach und dem Biedenköpfer Ortsteil Breidenstein vor. In Gesprächen mit Hessen Mobil wurde dieses Projekt als in der Baulast des Bundes bestätigt.

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.

Zunächst war ein Verlauf innerhalb der Parzelle Gleisanschluss angrenzend an das Unternehmen Christmann & Pfeifer vorgesehen. Da dieser Gleisabschnitt sehr wahrscheinlich reaktiviert wird, werden diese Flächen nicht für den Radwegebau zur Verfügung stehen.

Bei einem Abstimmungstreffen mit dem Planungsbüro, Vertreter*innen von Hessen Mobil, der betroffenen Kommunen sowie des Landkreises wurde festgehalten, dass die Führung auf der westlichen Seite aufgrund der topographischen Bedingungen am sinnvollsten ist. Das Planungsbüro wird hier die benötigten Flächen ermitteln, damit deren Verfügbarkeit überprüft werden kann. Sobald diese Schritte abgearbeitet sind, wird ein Koordinationstreffen mit den Planungsbüros der weiteren Planungen im Bereich der Bundesstraße organisiert werden.

Amöneburg – Mardorf, K28/K27 (AM07)



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

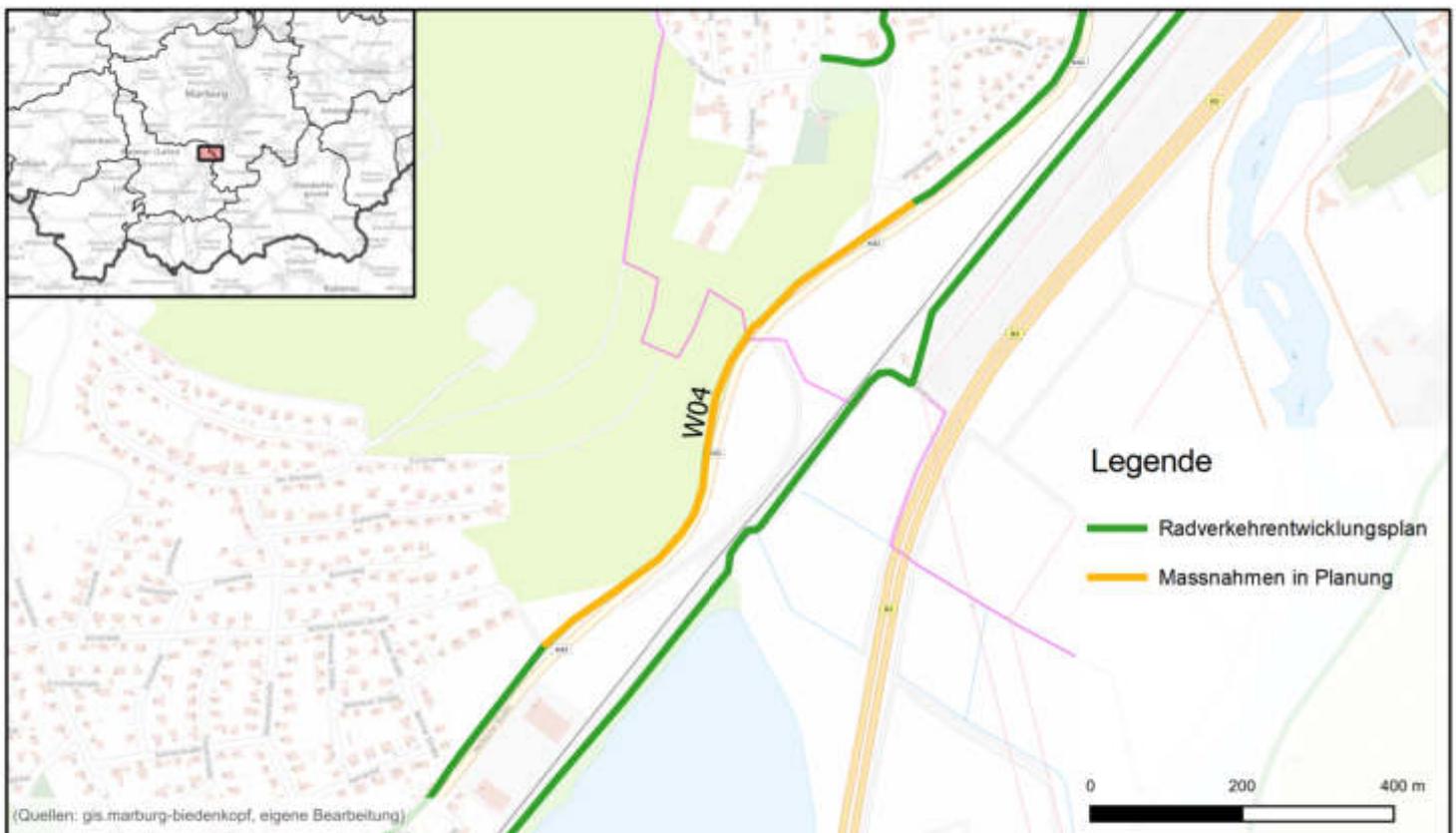
Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 1673 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.

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

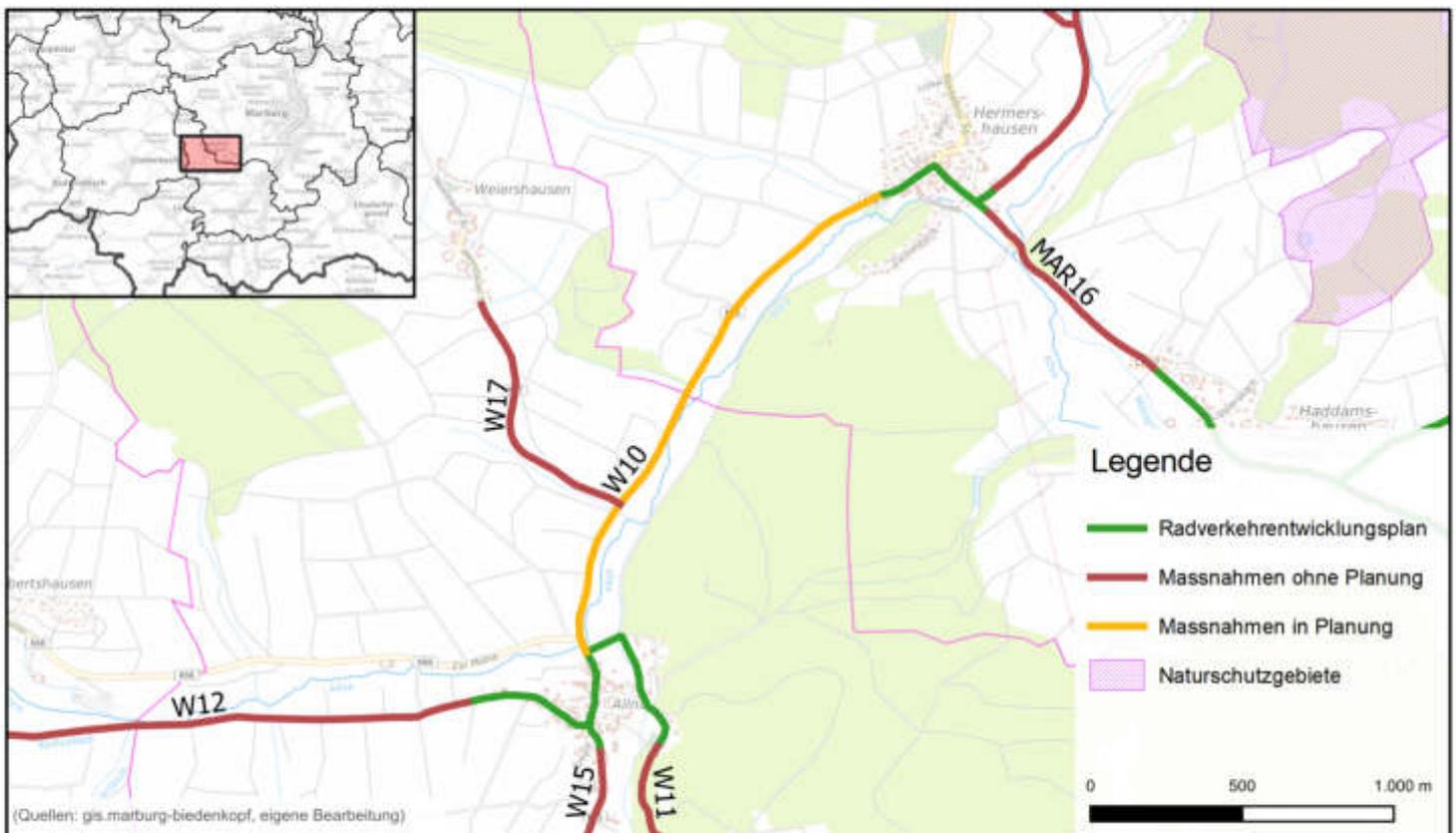
Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

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.

Bei dieser Maßnahme arbeitet das Planungsbüro momentan an der Voruntersuchung. Als nächster Arbeitsschritt steht die Vermessung der vorgesehenen Trasse aus. Planmäßig soll die Voruntersuchung Ende 2023 abgeschlossen werden.

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



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

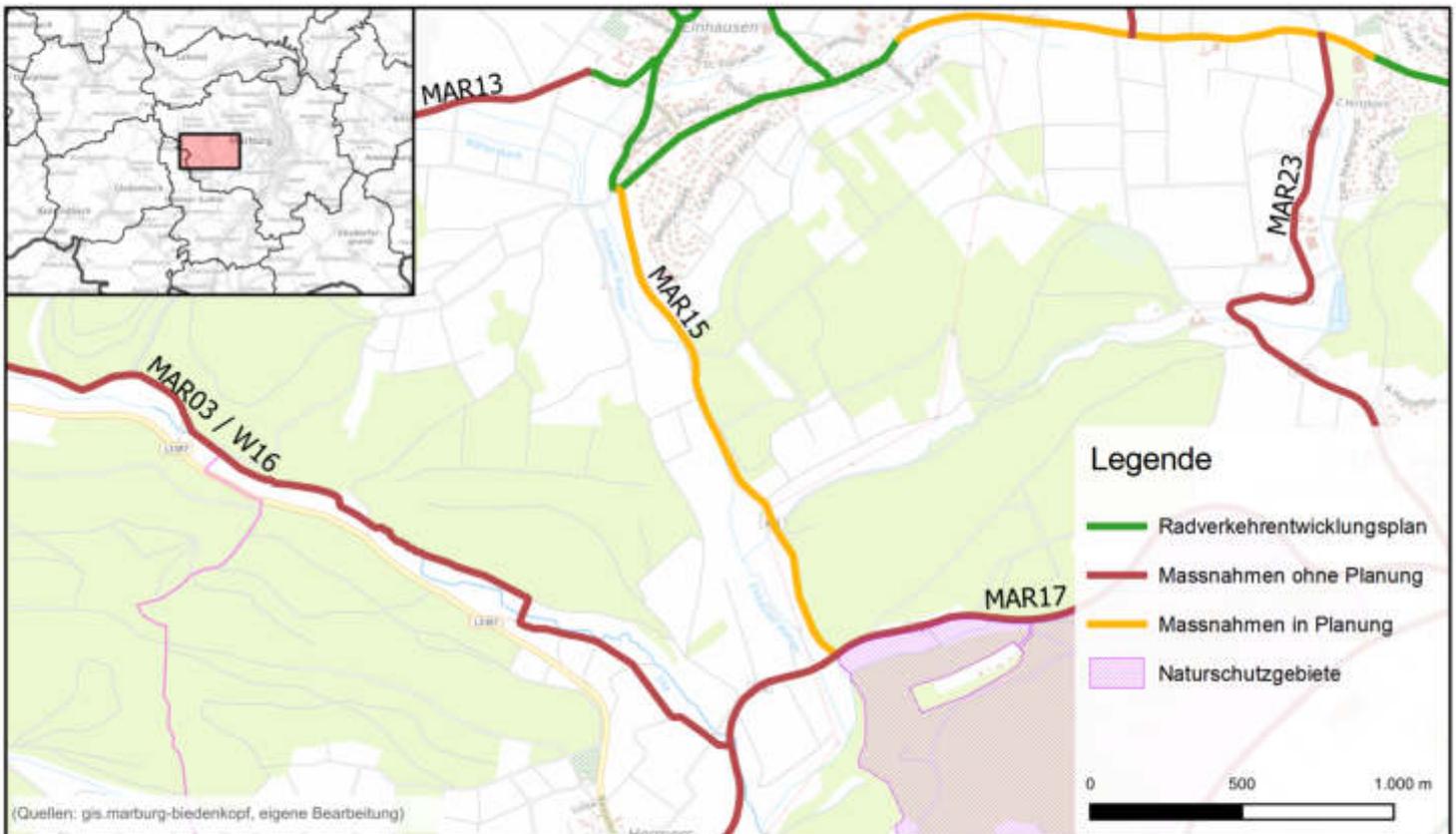
Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 2214 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 Zubringerfunktion zu, für das Erreichen des Arbeitsplatzstandortes Görzhäusen und darüber hinaus des Oberzentrums Marburg aus dem Allna- und Salzbödetal.

Auch diese Planung befindet sich momentan in der Voruntersuchung. Diese soll bis Mitte 2023 abgeschlossen werden. Ein Angebot für die Vermessung wurde angefragt.

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



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

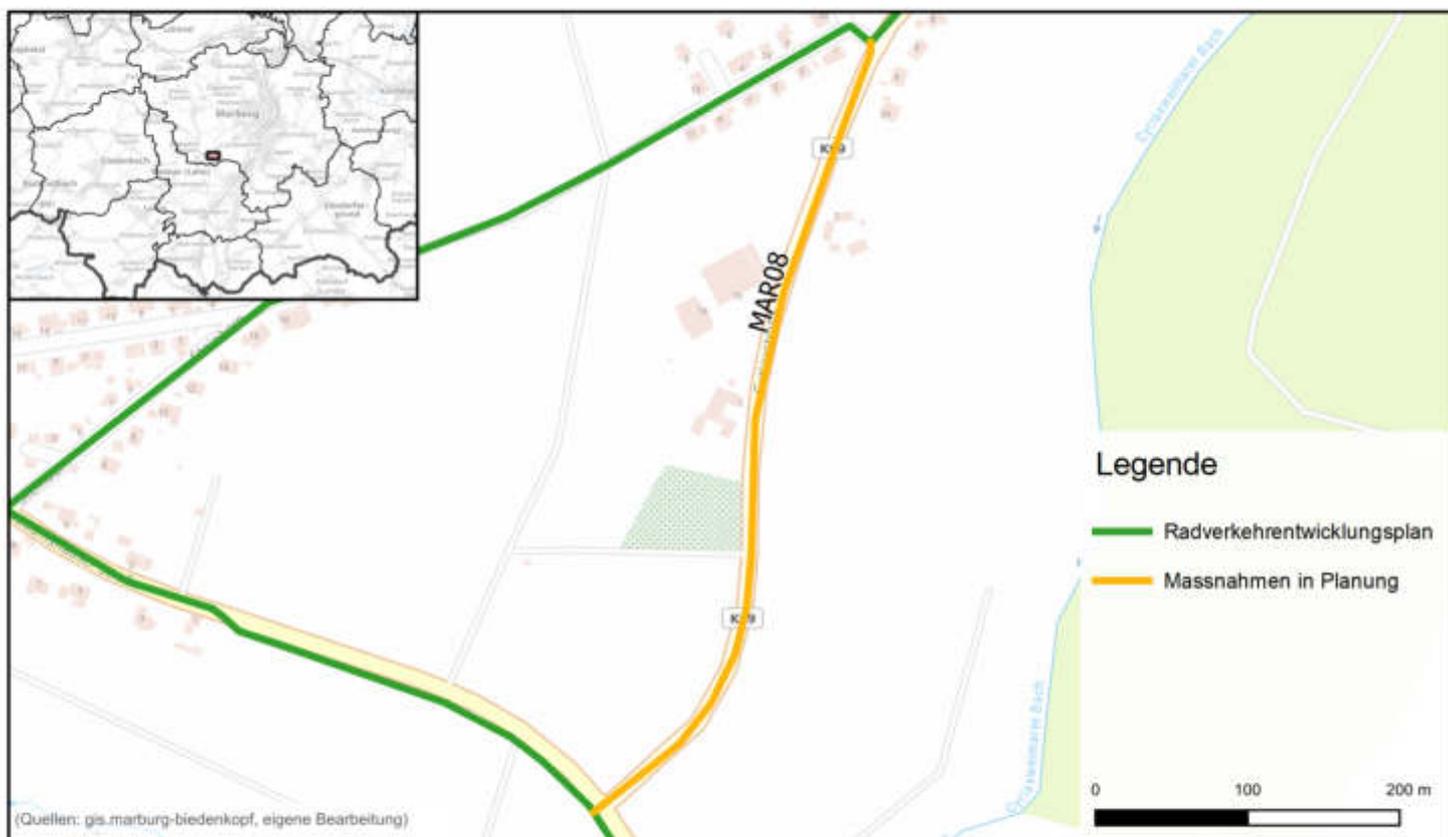
Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 2000 m

Beschreibung: Bei der Maßnahme handelt es sich um die Entwicklung eines Radverkehrsangebotes parallel zu den Kreisstraßen K68 und K71 zwischen Marburg-Hermershausen und Einhausen. Für die Einwohner*innen des Allnatales und auch des Salzbödetales (Gladenbach) wird die Verbindung einen Teil einer Zubringerstrecke nach Marburg und zum Gewebestandort Görzhäuser 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. Aufgrund der Betroffenheit dieser Gebiete und den damit verbundenen Abstimmungsbedarfen und Genehmigungen geht das Planungsbüro bei dieser Maßnahme von einer längeren Bearbeitungszeit aus.

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

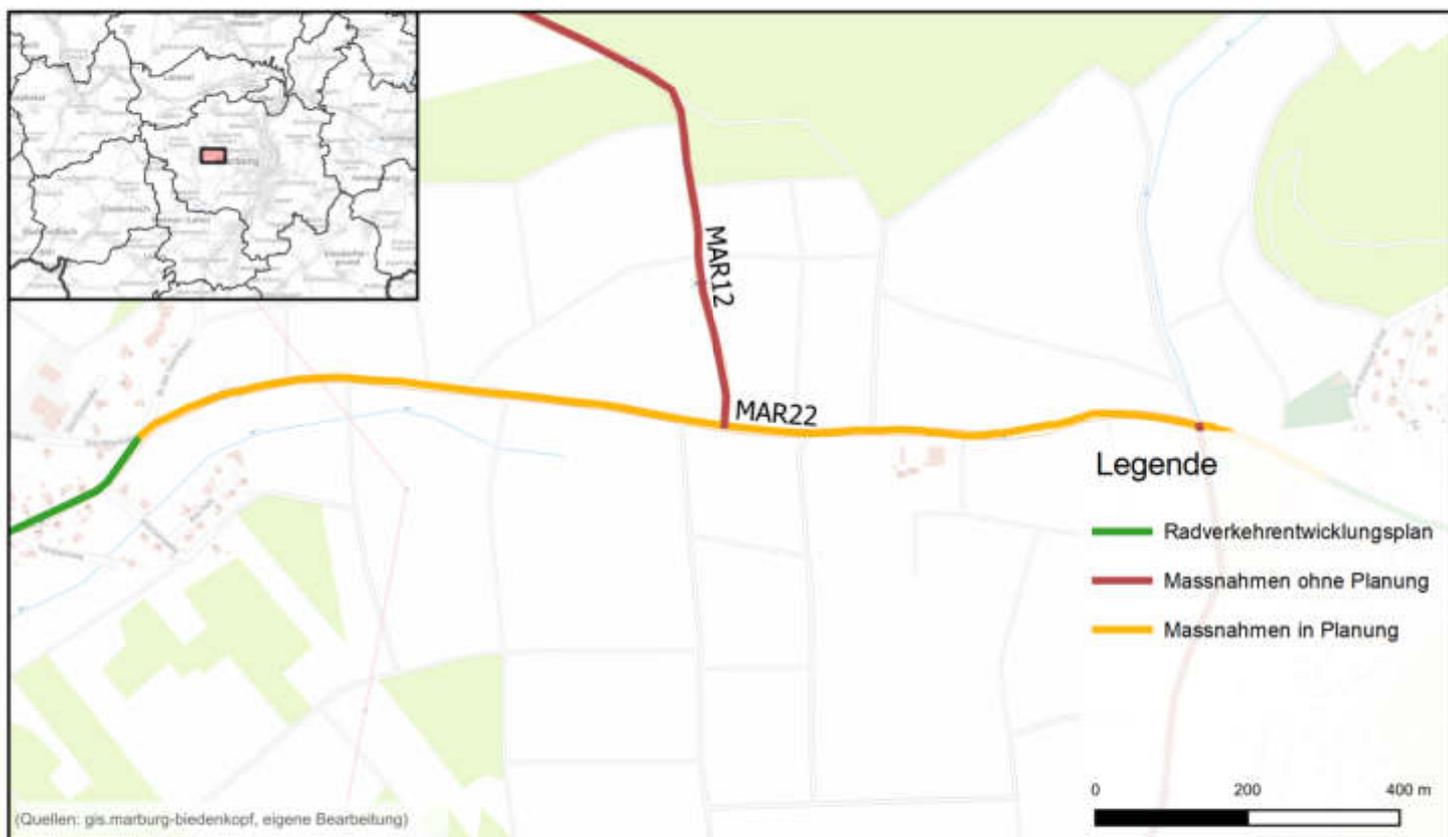
Ausbaulänge: 560 m

Beschreibung: Bei der Maßnahme handelt es sich um die Planung eines straßenbegleitenden Radweges an der K69 von der Ortslage des Marburger Ortsteiles Cyriaxweimar hin zur L3387. Hier kann die Anbindung des Ortsteiles 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 Ortsteiles Cyriaxweimar, als auch der Ortsteile Haddamshausen und Hermershausen - die sich in einer maximalen Distanz von 2,2 km befinden - genutzt. Bisher sind die Einrichtungen durch kein Radverkehrsangebot erschlossen.

Auch diese Planung befindet sich momentan in der Voruntersuchung. Diese soll bis Ende 2023 abgeschlossen werden. Ein Angebot für die Vermessung wurde angefragt.

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



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

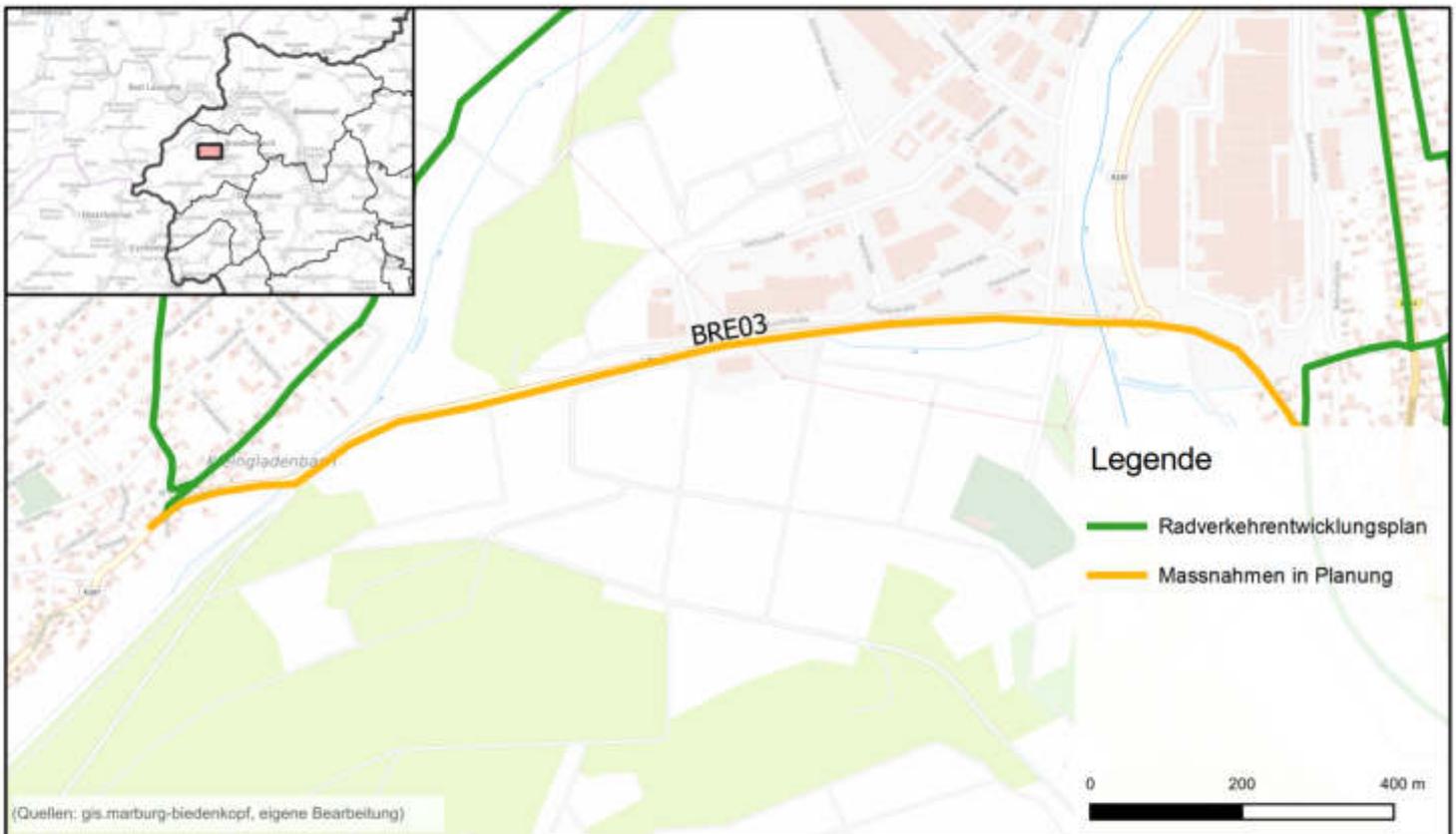
Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 1846 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 Ortsteilen 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.

Auch diese Planung befindet sich momentan in der Voruntersuchung. Diese soll bis Mitte 2023 abgeschlossen werden. Ein Angebot für die Vermessung wurde angefragt.

Breidenbach – Breidenbach-Kleingladenbach, K107 (BRE03)



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

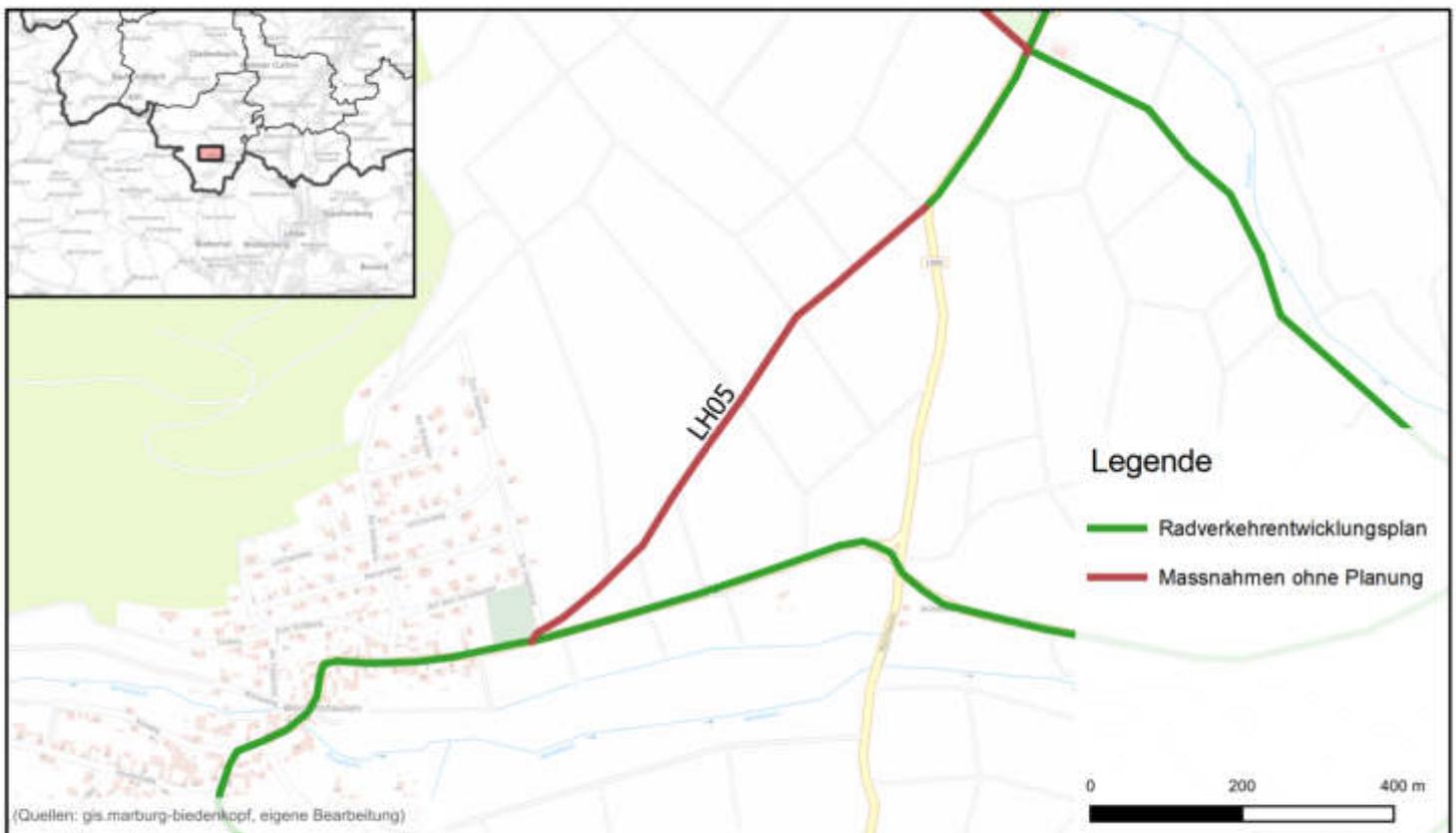
Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 1631 m

Beschreibung: Bei dem Projekt handelt es sich um die Planung einer Radverkehrsverbindung zwischen Breidenbach-Kleingladenbach und dem Kernort der Gemeinde Breidenbach. Durch das Angebot können Einwohner*innen des Ortsteiles Kleingladenbach die kurze Distanz (1,5 km) in den Kernort mit seiner Infrastruktur und seinen Arbeitsplätzen und der Schule auf sicheren Wegen mit dem Fahrrad zurücklegen. Darüber hinaus bindet die geplante Verbindung Kleingladenbach an das überregionale Radverkehrsnetz (HRFW Nr. 8) an. Die Maßnahme entflieht die Verkehrsarten auf der K107 und erhöht die Sicherheit für den Radverkehr zwischen den Ortsteilen.

Auch diese Planung befindet sich momentan in der Voruntersuchung. Diese soll bis Ende 2023 abgeschlossen werden. Ein Angebot für die Vermessung wurde angefragt.

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



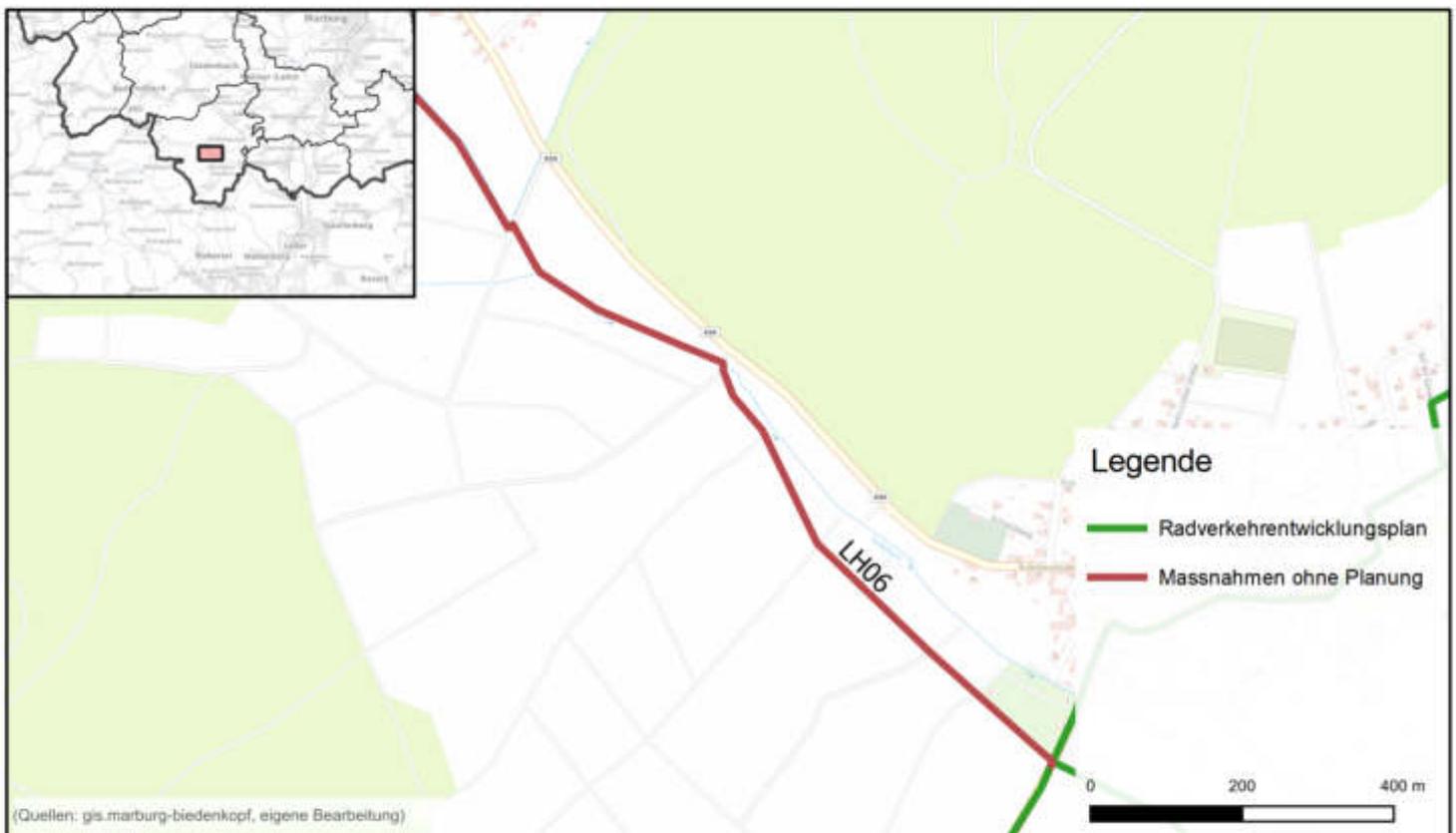
Bau einer sicheren Radverkehrsverbindung zwischen den Lohrarer Ortsteilen Weipoltshausen und Altenvers entlang der K49

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf / Lohra

Ausbaulänge: 1024 m

Beschreibung: Bei dem Projekt handelt es sich um eine Planung zur Schaffung einer sicheren Radverkehrsverbindung zwischen Lohra-Weipoltshausen und -Altenvers. Es soll eine direkte und topographisch möglichst attraktive Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen geschaffen werden. Von Altenvers aus soll mittelfristig die Anbindung an die Radhauptachse im Salzbödetal hergestellt werden.

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



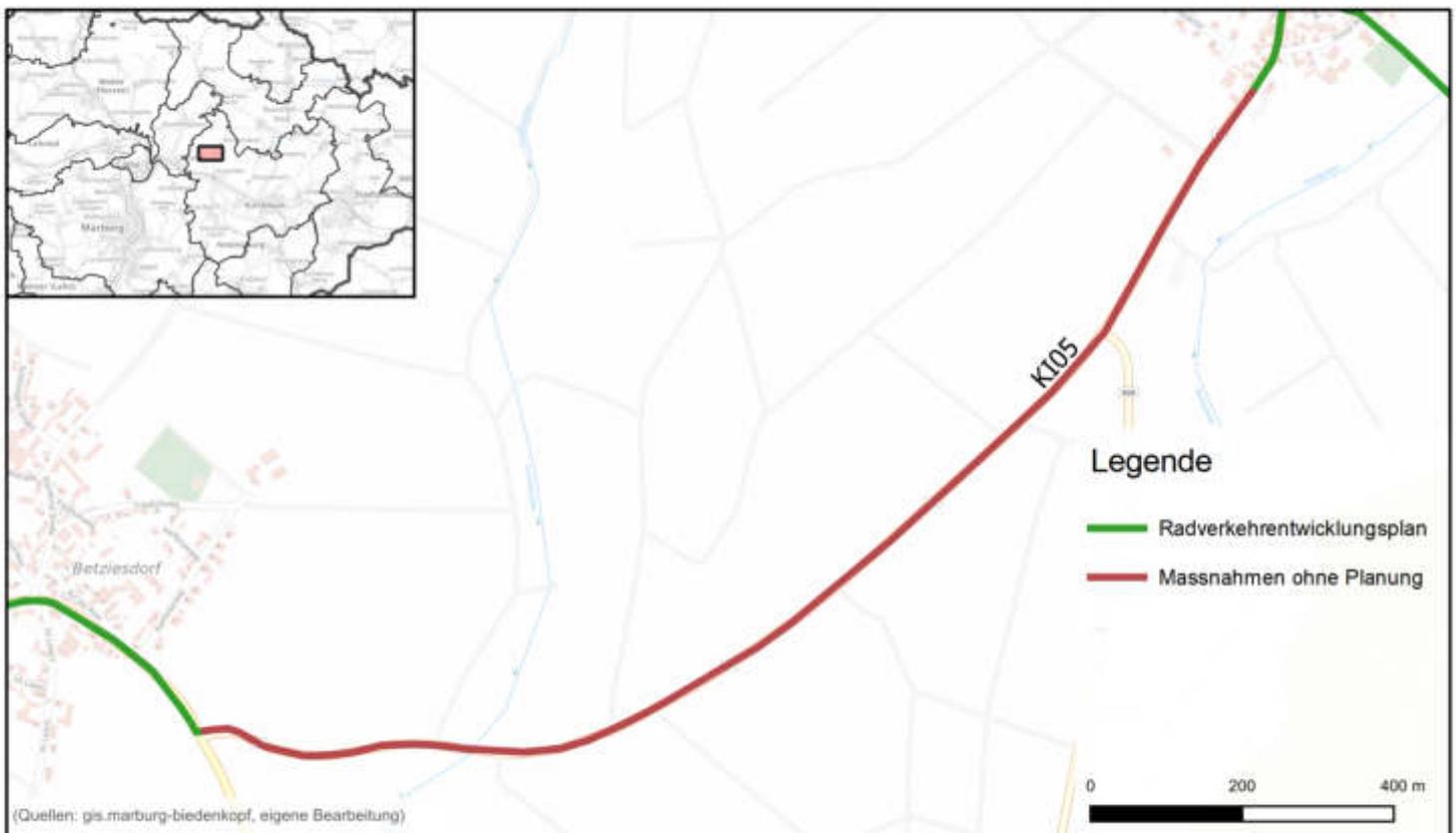
Bau einer sicheren Radverkehrsverbindung zur Entflechtung des Radverkehrs auf der K50 zwischen den Lohraer Ortsteilen Rollshausen und Altenvers

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.

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



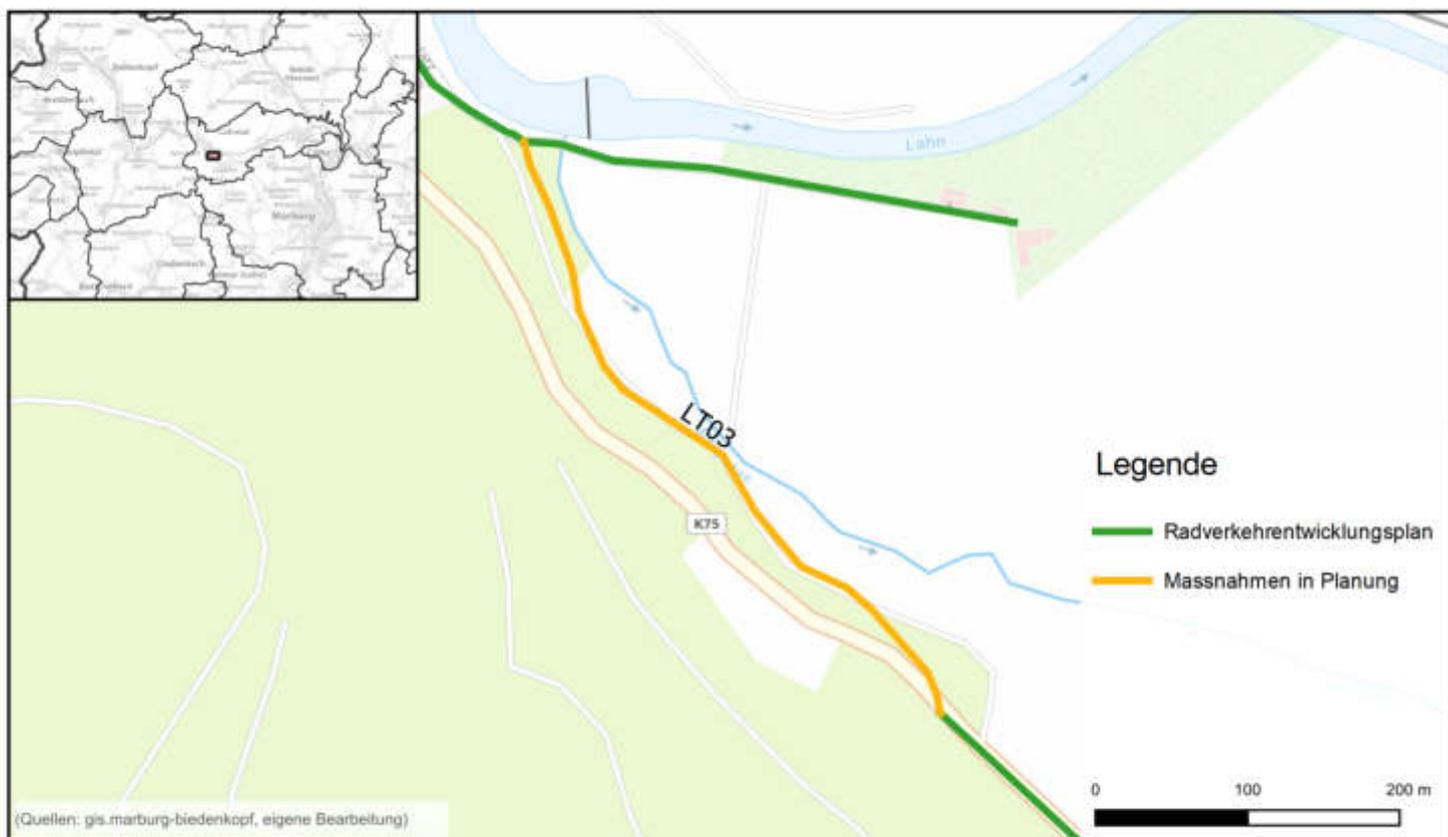
Bau einer alltagstauglichen Radroute zur Entflechtung des Verkehrs auf der K9 zwischen Kirchhain-Sindersfeld und Kirchhain-Betzisdorf

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 1926 m

Beschreibung: Bei dem Projekt handelt es sich um eine Planung zur Entflechtung der Verkehre auf der K9 zwischen Kirchhain-Sindersfeld und Kirchhain-Betzisdorf. Es soll eine direkte und topographisch möglichst attraktive Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen geschaffen werden. Von Betzisdorf findet der Radverkehr über Bürgeln Anbindung an das überregionale Radhauptnetz.

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



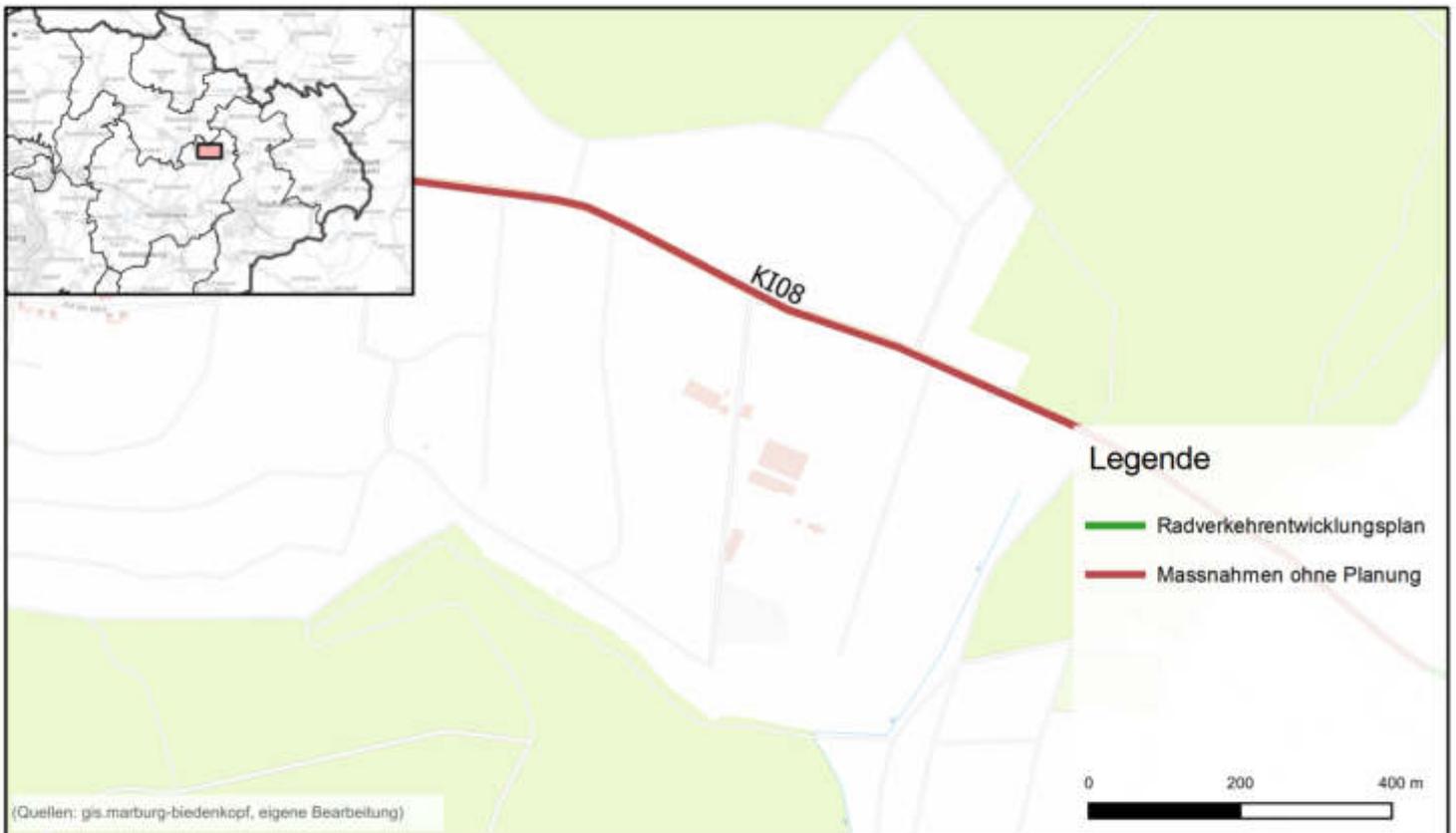
Optimierung der aktuellen Radroute

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 1367 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 neue Route soll die Verkehre auf der K75 entflechten sowie ein alltagstaugliches Radverkehrsangebot zwischen den beiden Ortsteilen schaffen. Zudem ist der Lahnradweg von überregionaler touristischer Bedeutung.

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



Prüfung einer alltagstauglichen Radroute

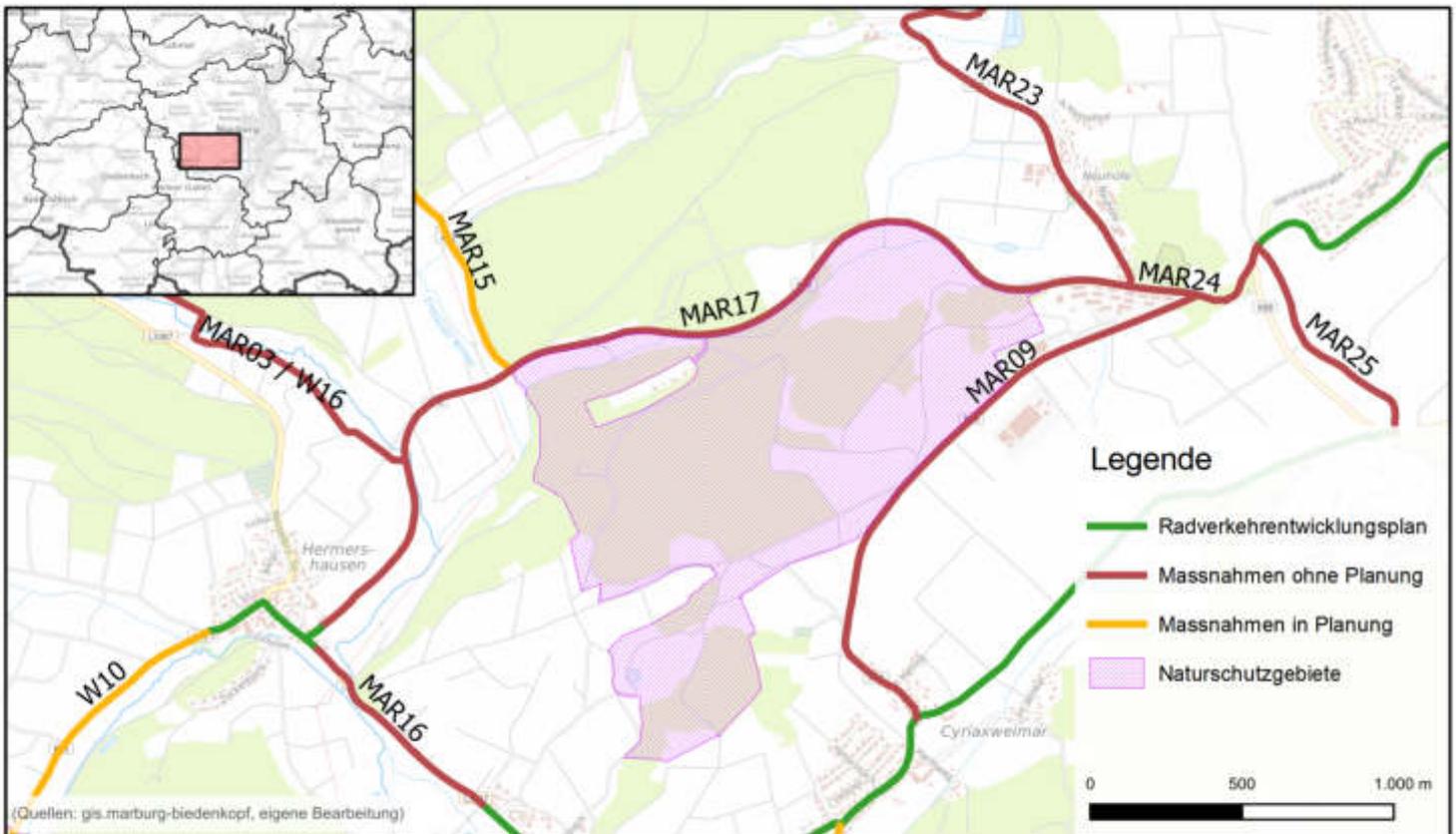
Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

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 Ortsteilen 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).

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



Schaffung eines Radweges entlang der K68

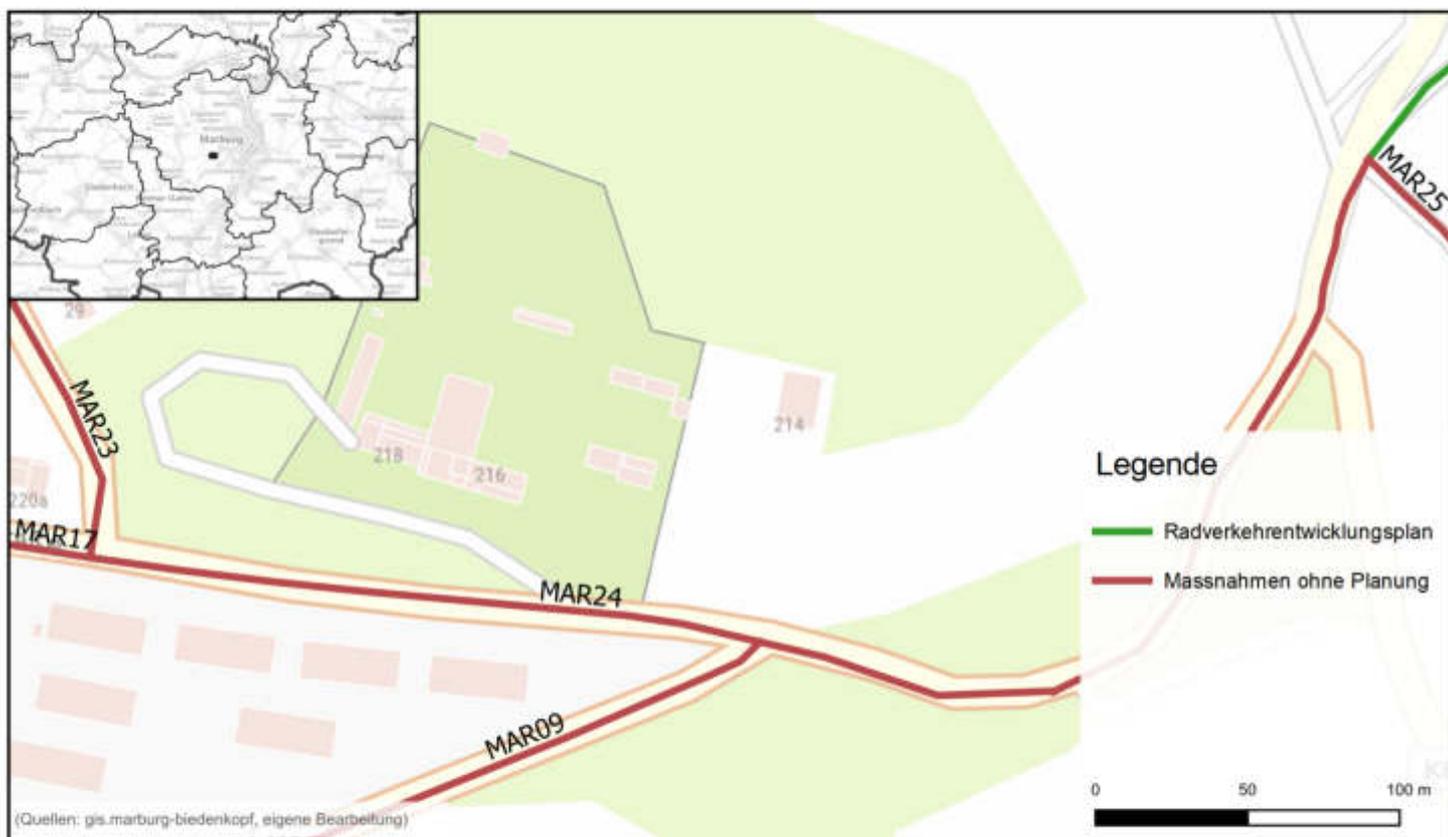
Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 3456 m

Beschreibung: Geplant ist hier ein straßenbegleitender Radweg. Der Radweg soll eine Verbindung zwischen dem Marburger Ortsteil 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.

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



Radweg entlang der K68

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

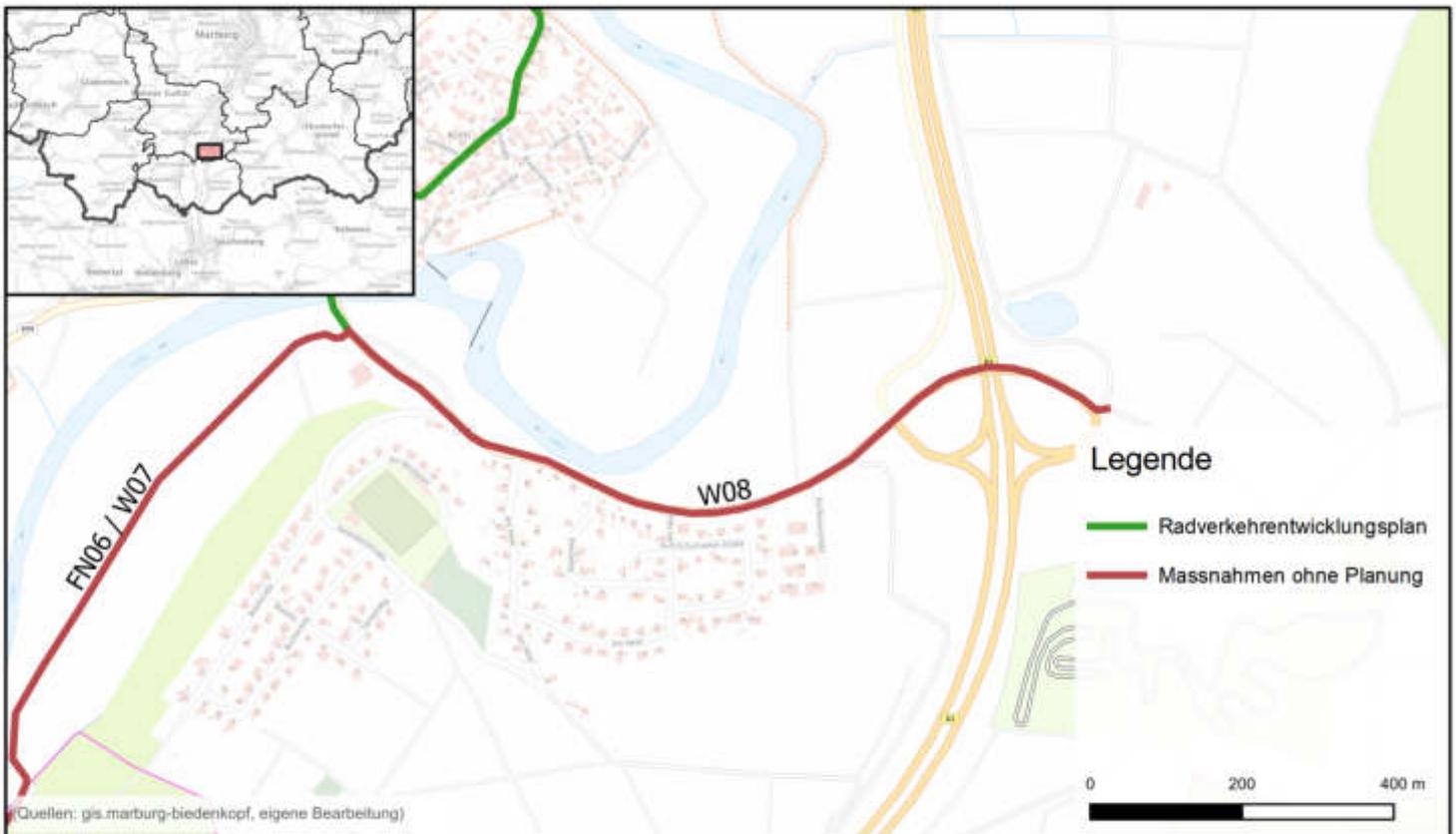
Ausbaulänge: 614 m

Beschreibung: 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 Teil der dritten Sammelbeauftragung ist.

MAR22 ist Teil der zweiten Sammelbeauftragung.

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



Anschluss Wolfshausen an das Radwegenetz des Landkreises

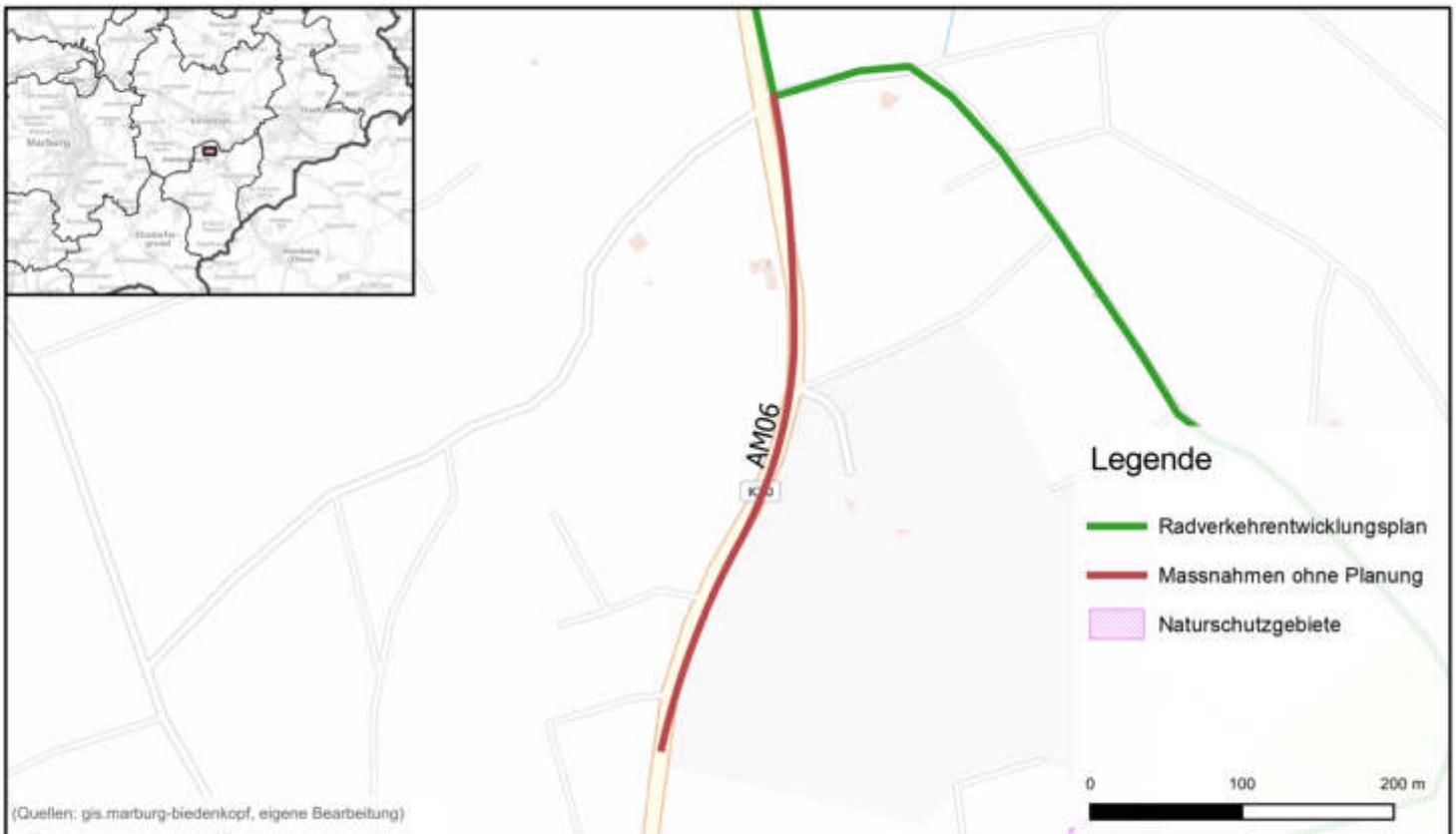
Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 1131 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.

Hier soll zunächst eine Variantenuntersuchung beauftragt werden, welche eine geeignete Trassenführung für die weitere Planung ermittelt.

Amöneburg (AM06)



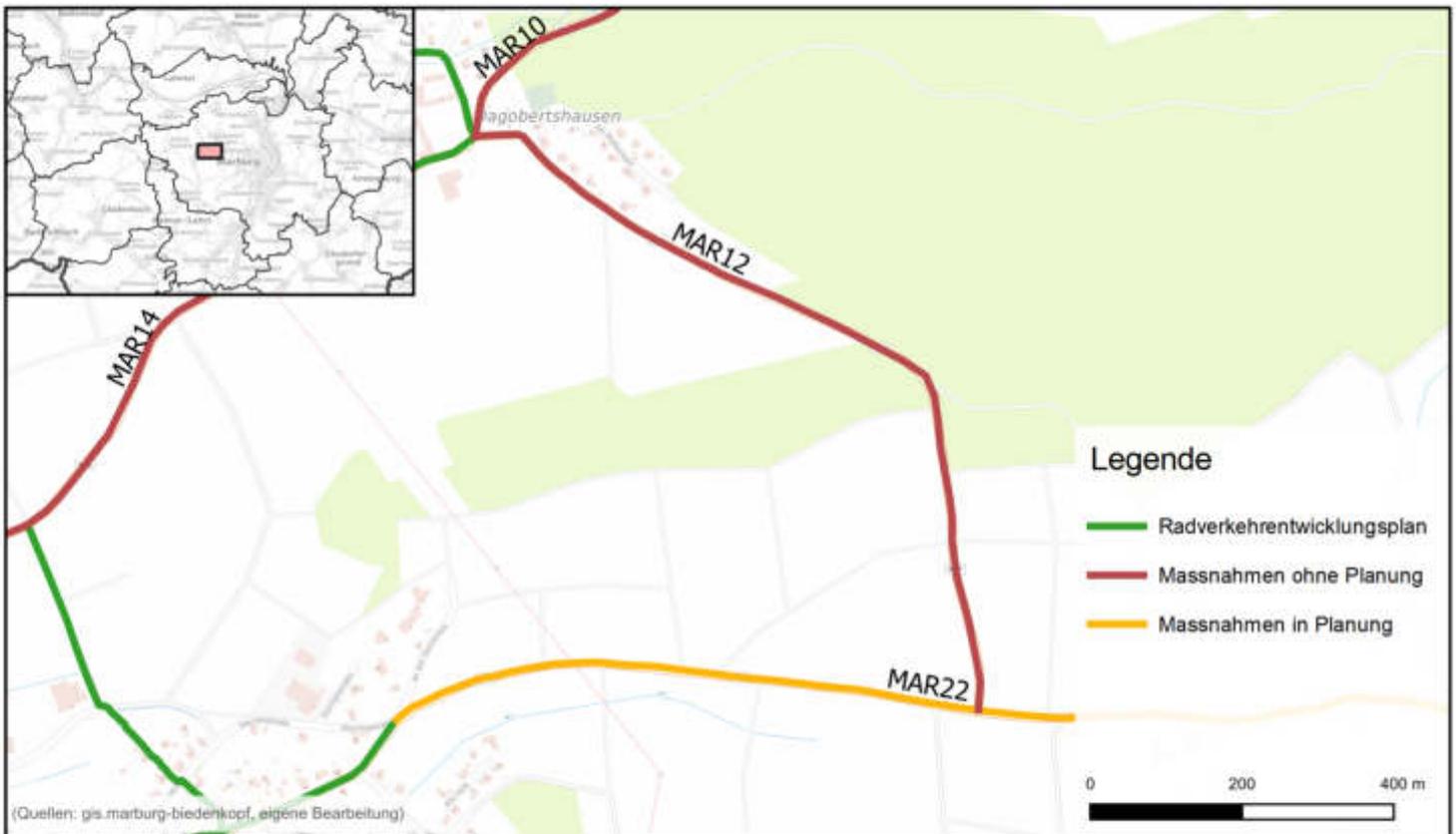
Anbindung an die geplante Freizeitfläche

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 450 m

Beschreibung: Die Maßnahme AM06 ist eine Fortführung des bestehenden Radweges entlang der K30 bis hin zu der geplanten Freizeitfläche, welche auf dem Gebiet des ehemaligen Basaltbruchs entstehen soll. Es wird überprüft, ob die Verbindung bis zur Straße „Tiergarten“ fortgeführt werden kann, um so einen Ringschluss mit den bereits südlich und östlich des Basaltbruchs vorhandenen Radverbindungen herzustellen. Weiterhin soll die eventuelle Sanierung und Verbreiterung des bereits bestehenden Radweges mit untersucht werden.

Marburg-Dagobertshausen – K72 (MAR12)



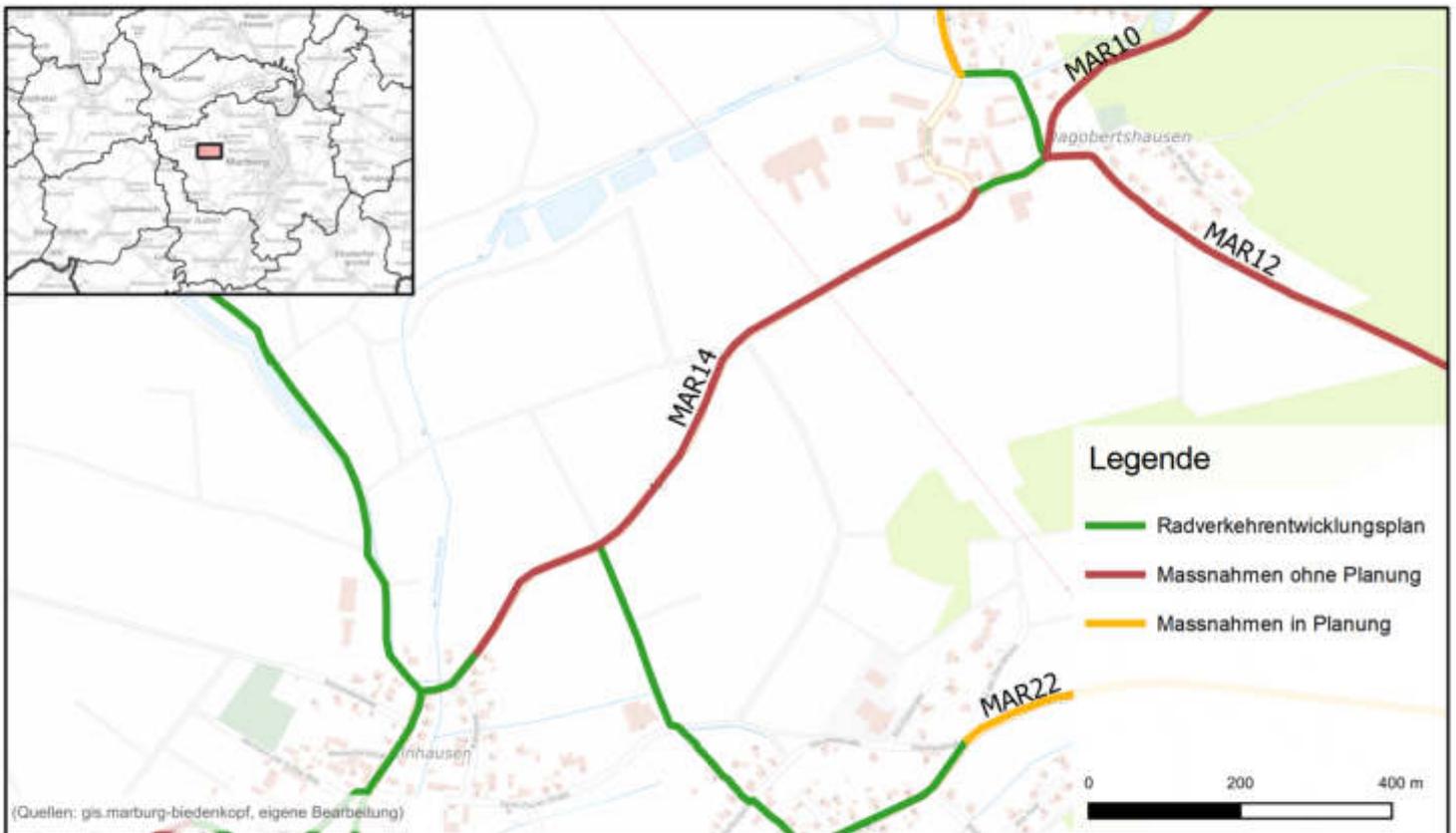
Schaffung eines Radwegs entlang der K77 zur K72

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. Da in diesem Bereich durch die Untere Naturschutzbehörde viel Amphibienbewegung beobachtet wurde, sollte die Anlage einer Amphibienquerung berücksichtigt werden.

Marburg-Einhausen – Marburg-Dagobertshausen (MAR14)



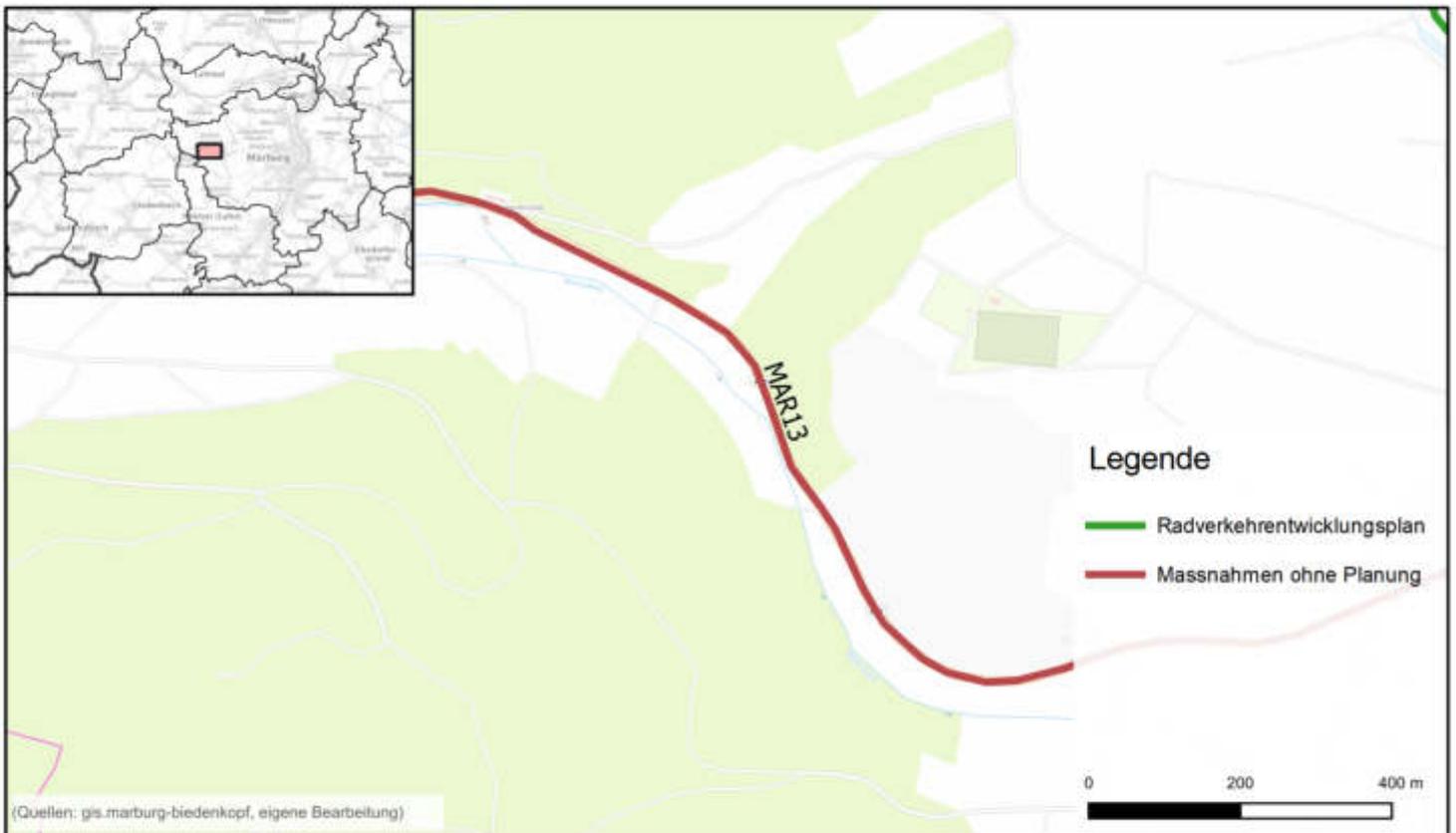
Schaffung eines Radwegs entlang der K78

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 1136 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.

Marburg-Dilschhausen – Marburg-Einhausen (MAR13)



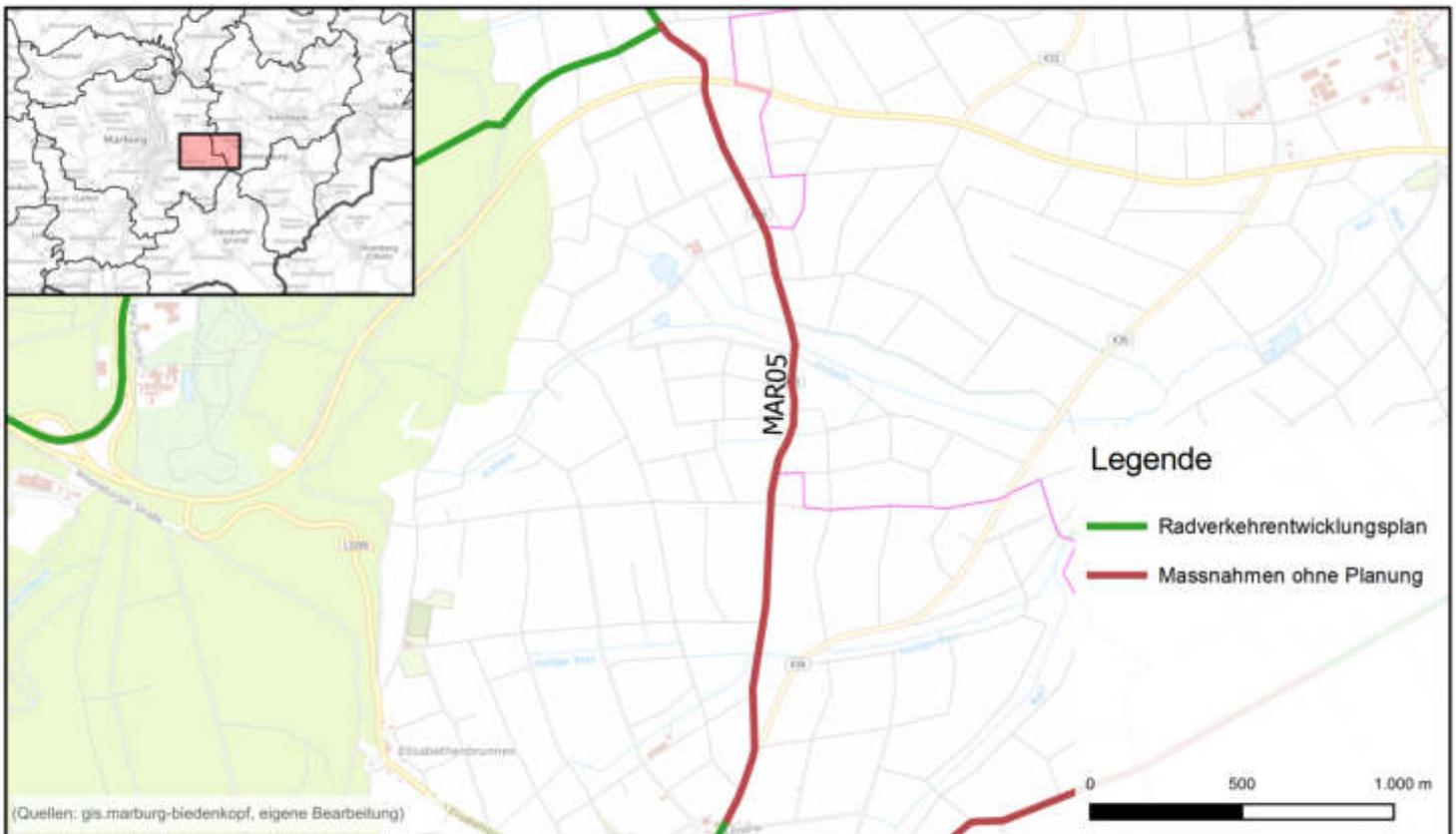
Schaffung eines Radwegs entlang der K72

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 2489 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. 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.

Marburg-Schröck – Marburg-Bauerbach (MAR05)



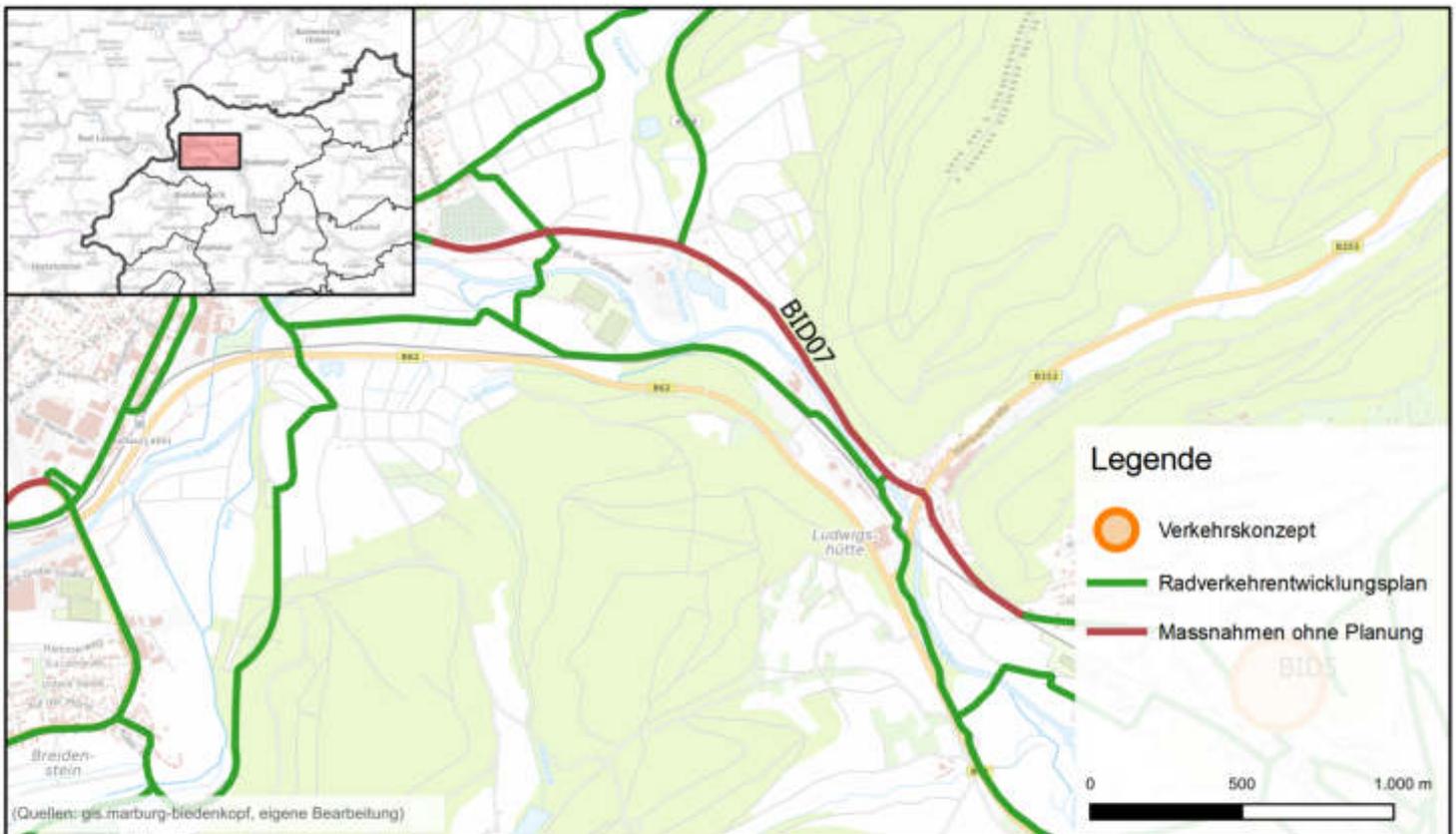
Straßenbegleitend zur K34 und K35, sichere Querung der L3088

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 2794 m

Beschreibung: Bei der Maßnahme MAR5 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.

Biedenkopf-Wallau – Biedenkopf (BID07)



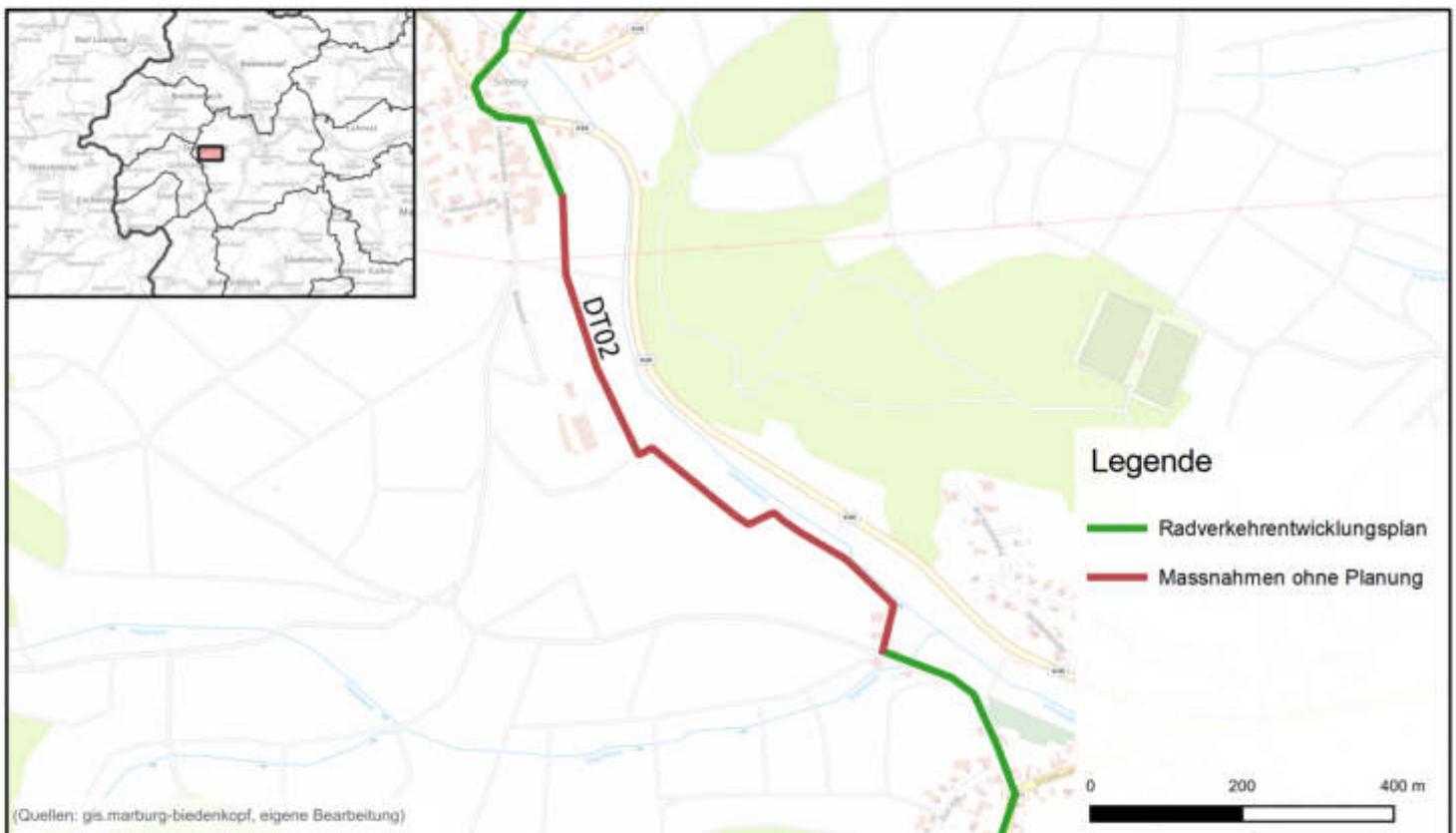
Angebotsplanung über Ludwigshütte, teils auf der K109

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 3947 m

Beschreibung: BID07 ist die am höchsten priorisierte und wahrscheinlich die auch am schwierigsten umzusetzende Maßnahme im 4. Maßnahmen-Paket. Sie verbindet Wallau mit Biedenkopf und führt teils an der K109 entlang. Die Maßnahme grenzt an bzw. quert zu Teilen ein Landschaftsschutzgebiet (Auenverbund Lahn-Ohm), grenzt im Anschluss an ein Vogelschutzgebiet (Hessisches Rothaargebirge) und führt entlang der Lahn, an der in diesem Bereich mehrere Hochwassergebiete mit mittlerer und niedriger Wahrscheinlichkeiten ausgewiesen sind. Des Weiteren ist entlang der Lahn ein Fauna-Flora-Habitat ausgewiesen, welches als Hochwassergebiet mit hoher Wahrscheinlichkeit gekennzeichnet ist.

Dautphetal-Silberg – Dautphetal-Hommertshausen (DT02)



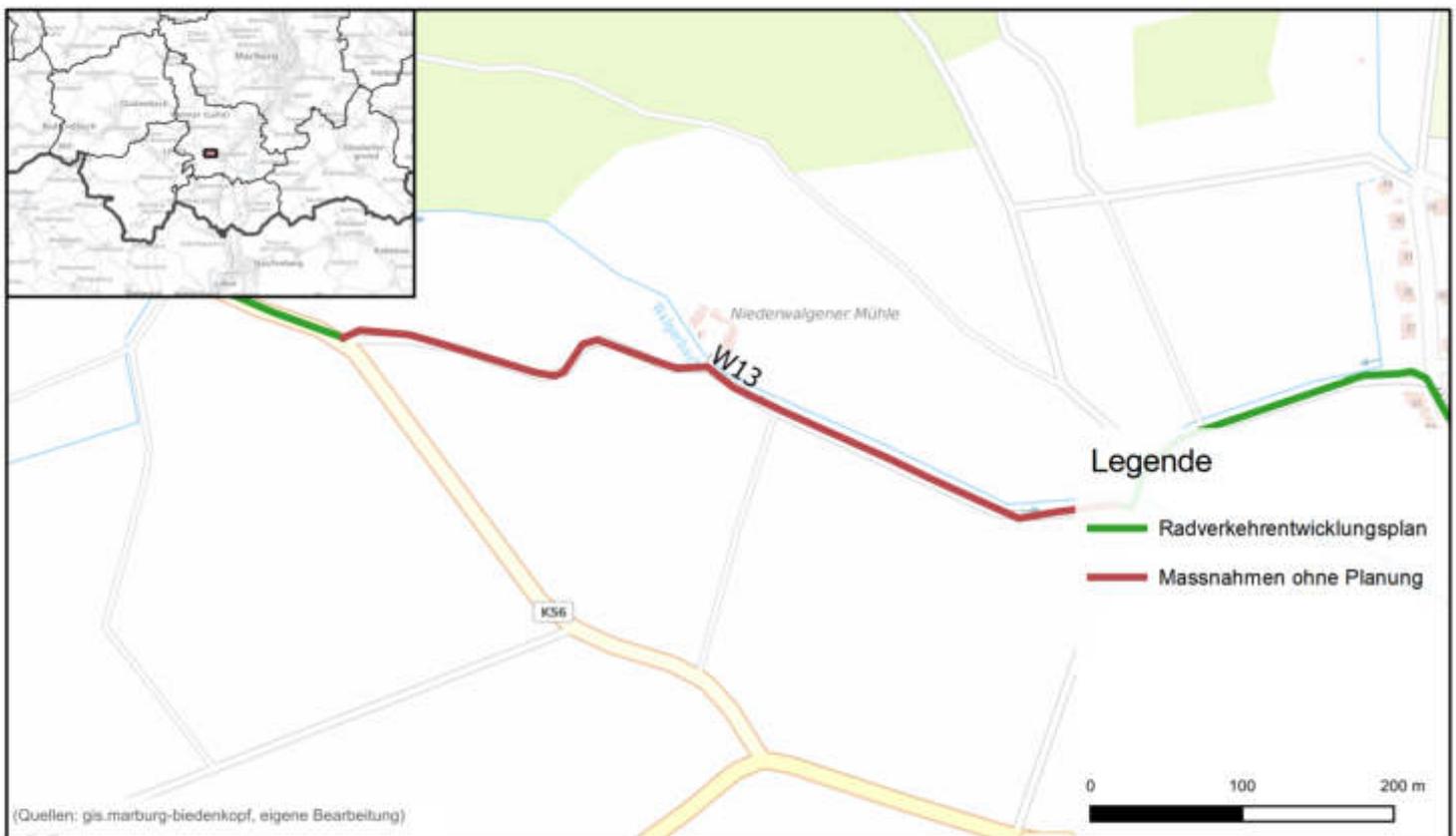
Schaffung eines Radwegs am Schwindelbach bzw. K46

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 844 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.

Weimar-Kehna – Weimar-Niederwalgern (W13)



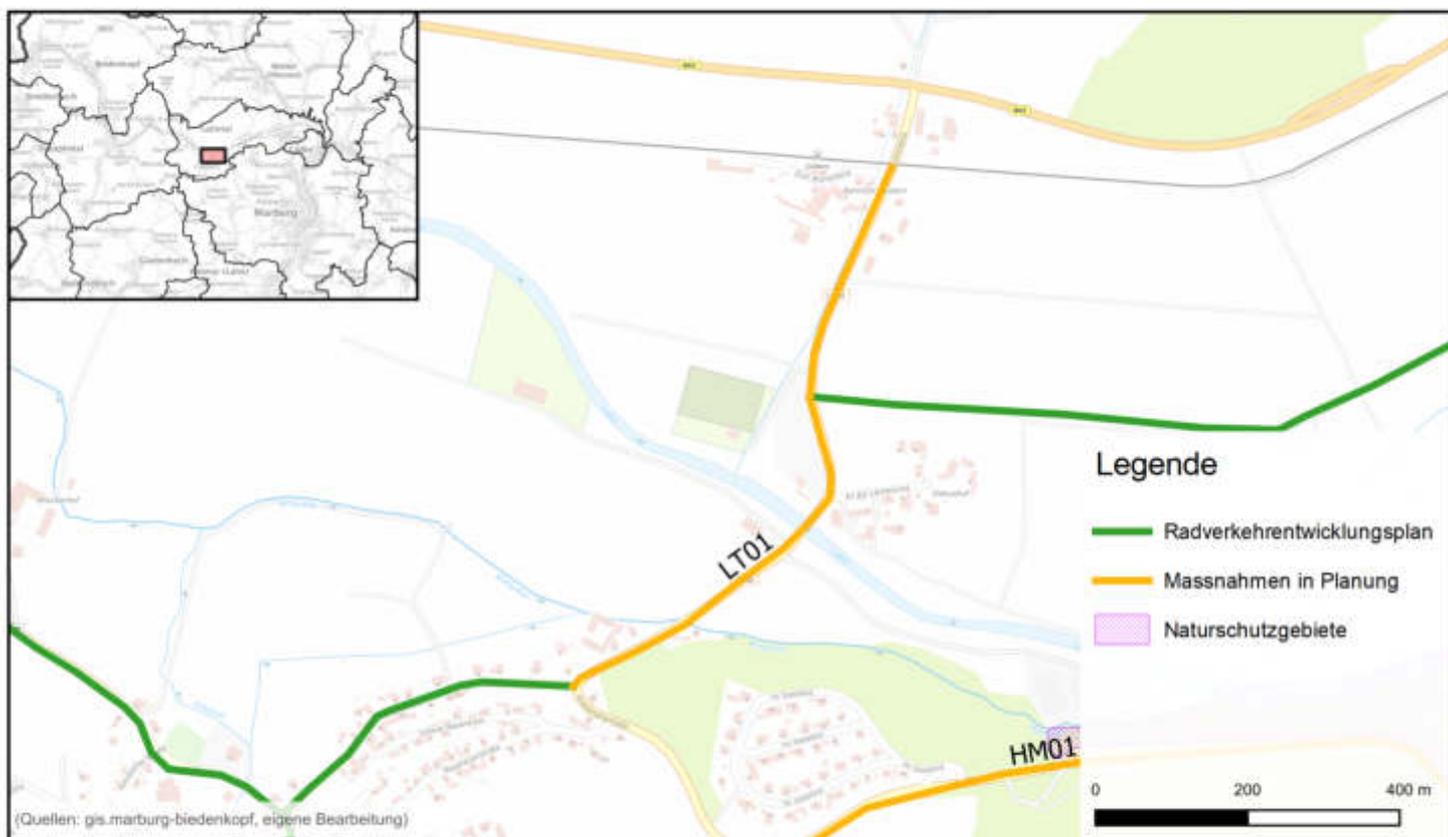
Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung

Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 2124 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.

Lahntal-Caldern, L3092 (LT01)



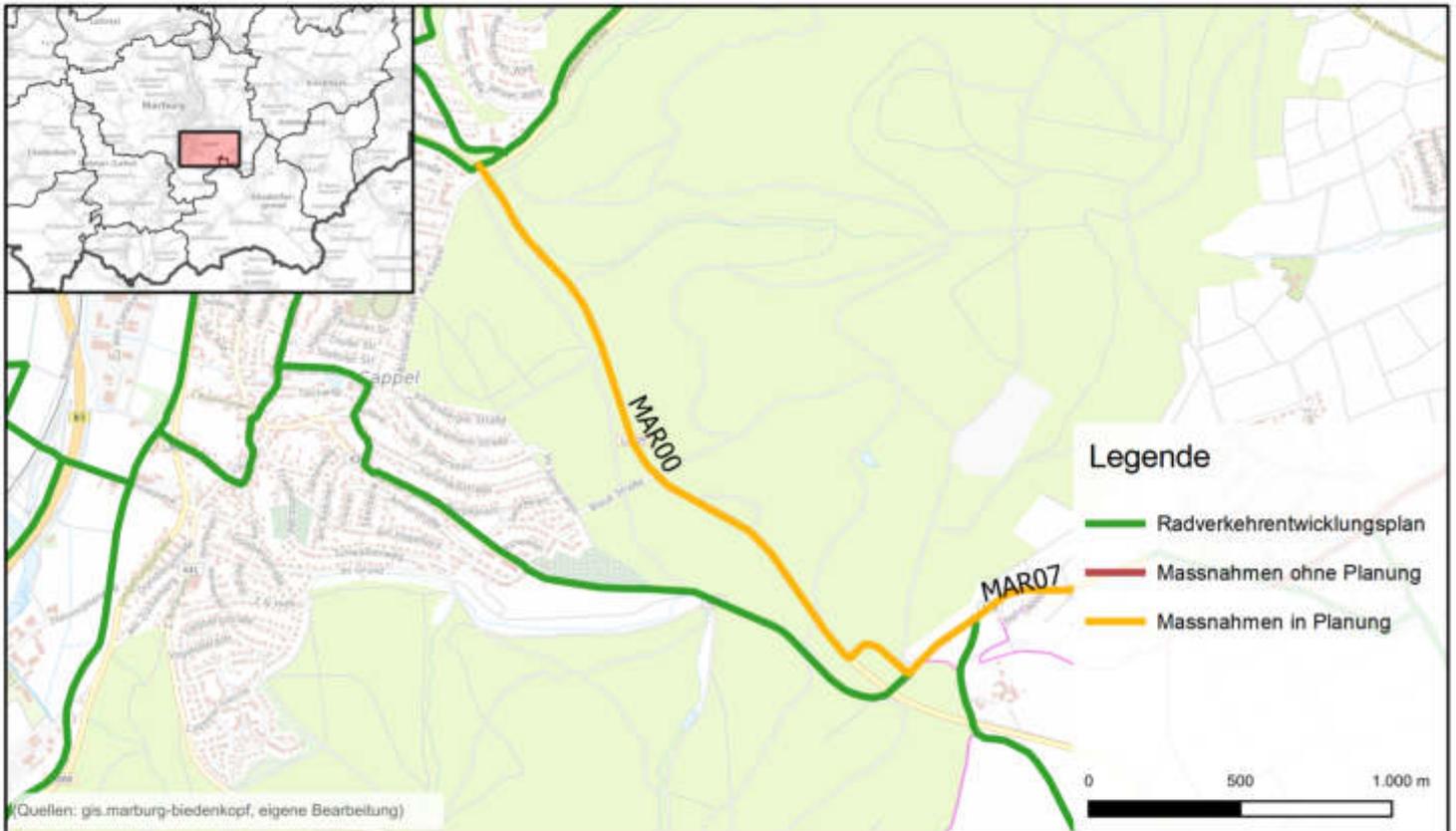
Aufwertung des Lahnradweges durch den Bau eines straßenbegleitenden Radweges

Baulastträger: Lahntal / Land Hessen

Ausbaulänge: 1322 m

Beschreibung: Ein im RVEP des Landkreises mit Rang 9 hochrangiges Projekt aus dem RVEP ist die Forderung nach dem Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der L3092 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 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.

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



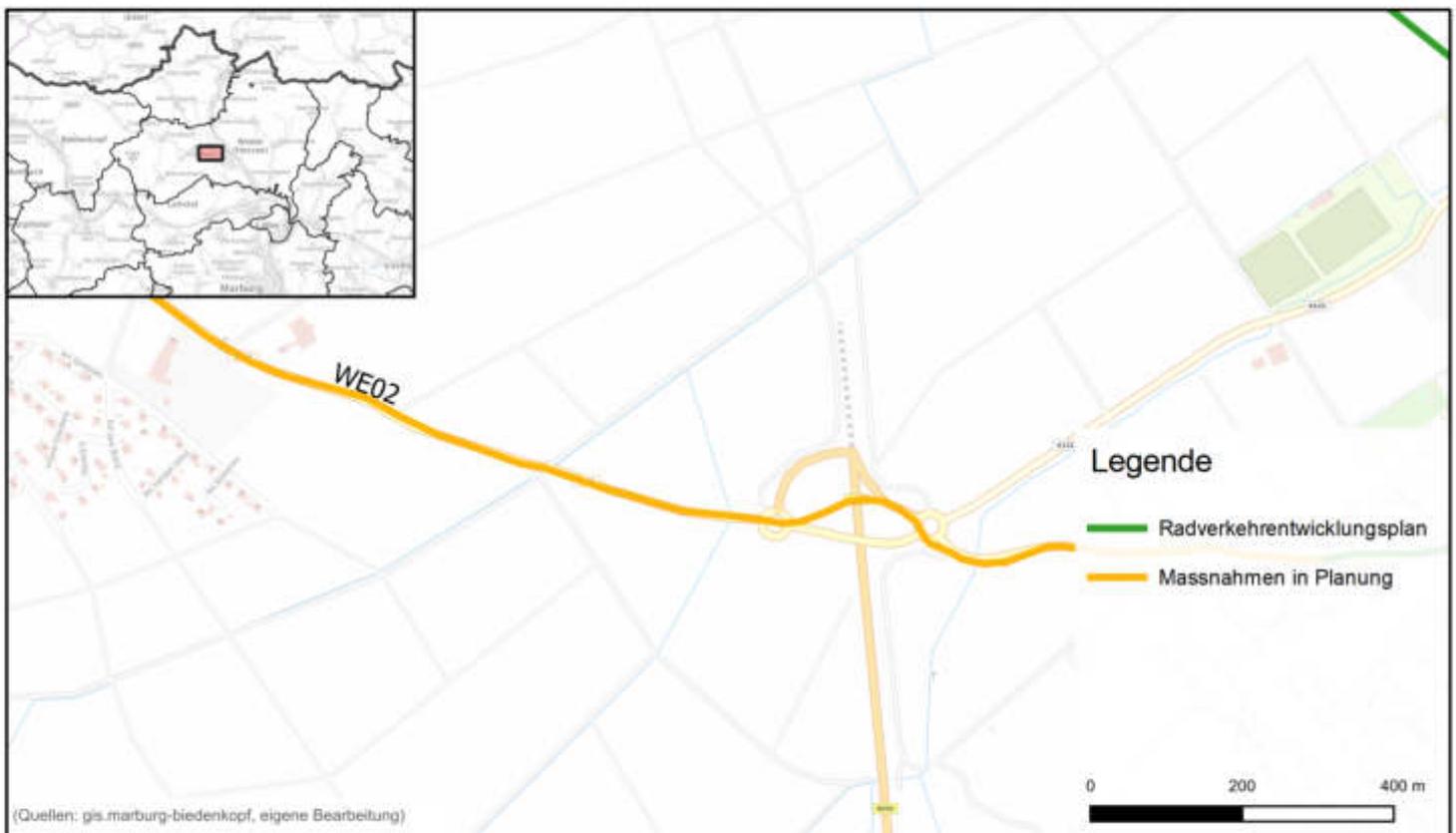
Bau eines straßenbegleitenden Radweges

Baulastträger: Land Hessen

Ausbaulänge: 2638 m

Beschreibung: 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 des 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*innen an der umweltfachlichen Bilanzierung zur Ermittlung des Ausgleiches für die Baumaßnahme. Die Baurechtschaffung wird auch hier über Entfallen der Planfeststellung erfolgen.

Wetter-Amönau – Wetter, L3091 (WE02)



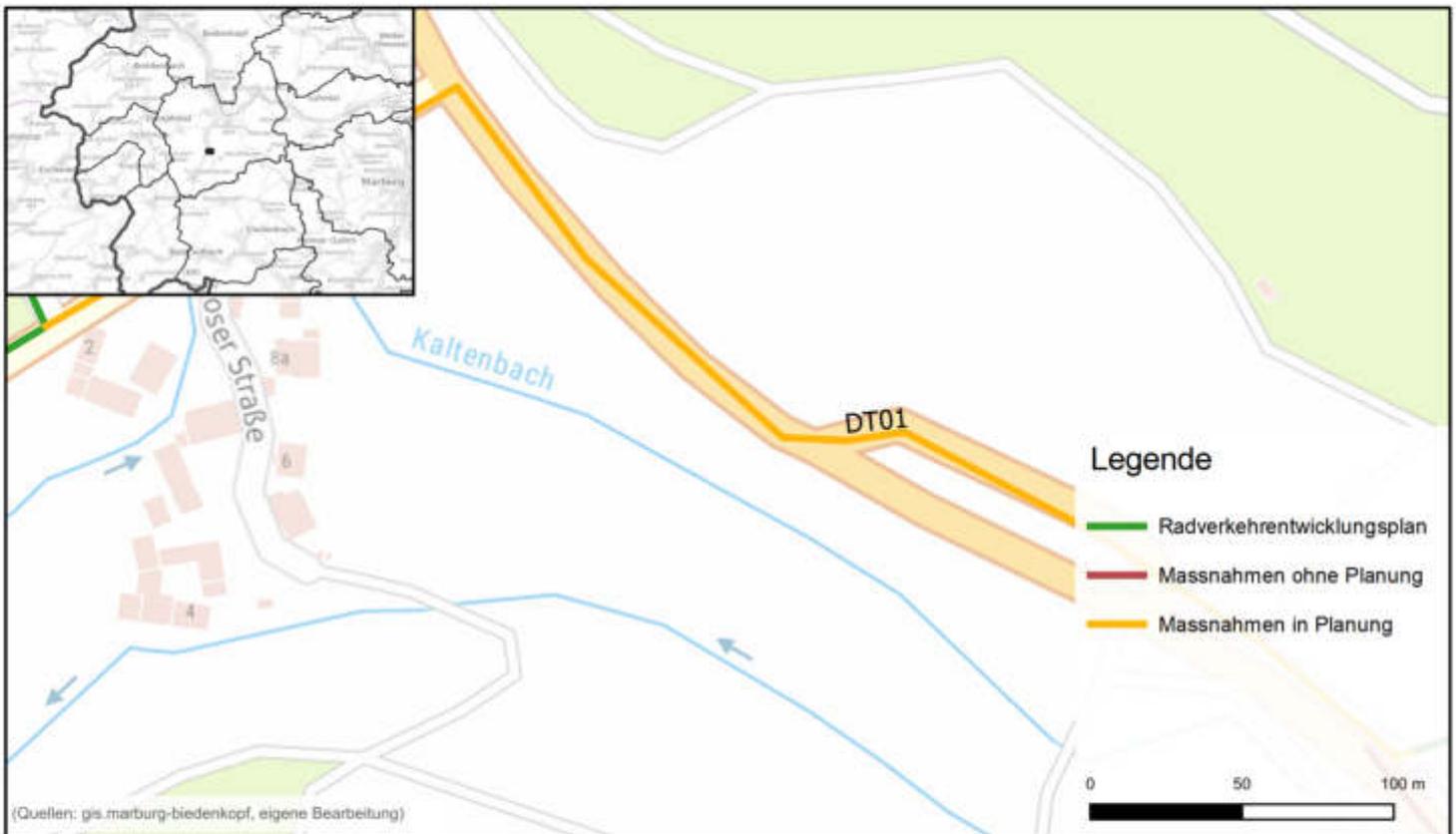
Bau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der Landstraße L3091

Baulastträger: Land Hessen / Wetter

Ausbaulänge: 2655 m

Beschreibung: Bei diesem Projekt in Baulast des Landes Hessen an der L3091 konnte die Variantenuntersuchung inzwischen abgeschlossen und ein technischer Vorentwurf vorgelegt werden. Die naturschutzfachliche Bilanzierung wurde bereits durchgeführt. Die Planunterlagen wurden durch den Landkreis geprüft. Mit dem Bau des Radweges konnte nicht wie geplant in 2020 begonnen werden, da das Baurecht anders als ursprünglich vorgesehen nun über ein Planfeststellungsverfahren geschaffen werden musste. Inzwischen ist der Radweg in der Umsetzung. Mit den vorbereitenden Arbeiten wurde im Dezember 2022 begonnen. Im Frühjahr 2023 soll der Bau abgeschlossen sein.

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



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

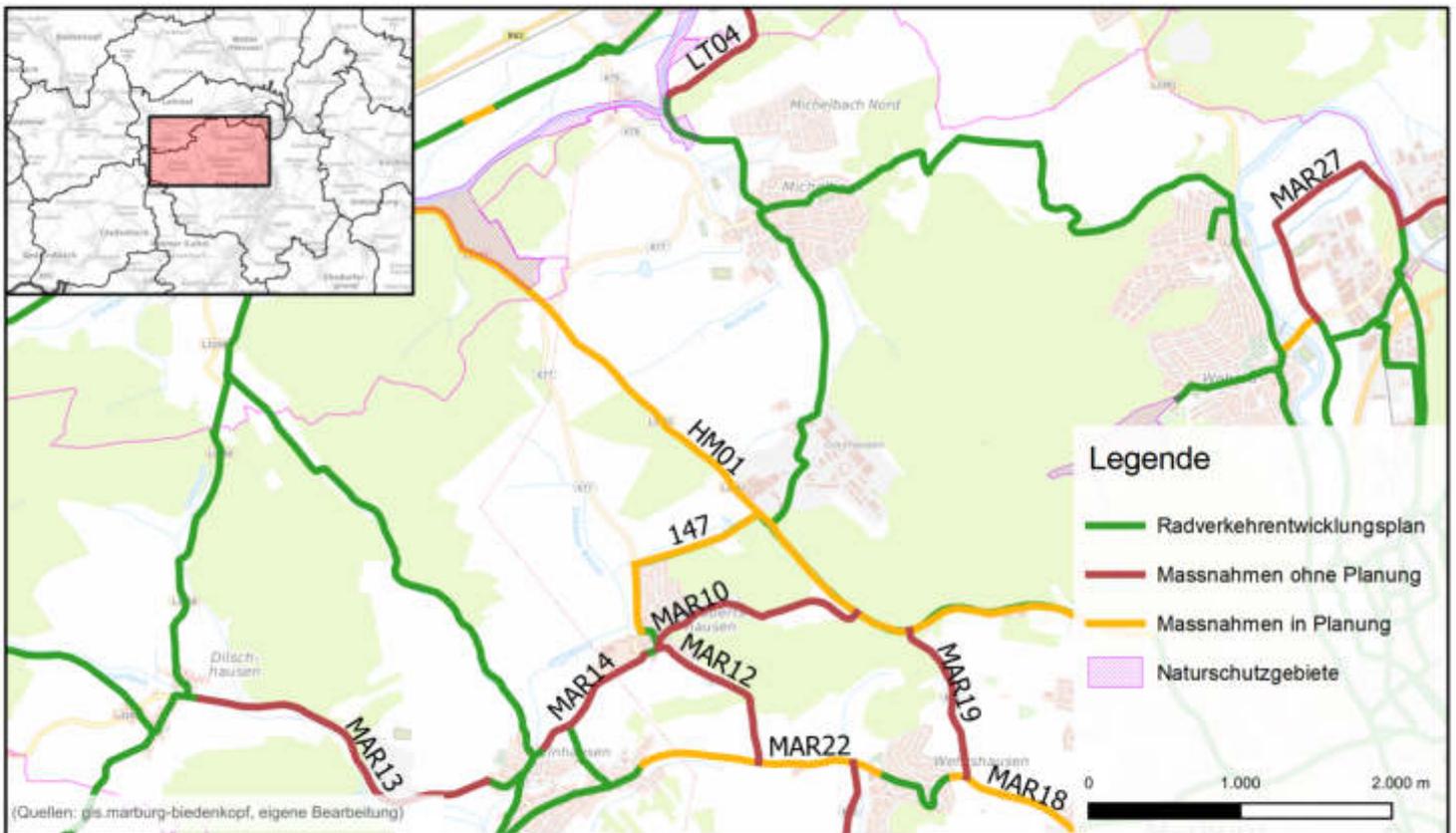
Baulastträger: Bundesrepublik Deutschland

Ausbaulänge: 893 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. Hessen Mobil ist bereit, Planung und Umsetzung auch für diesen Abschnitt zu übernehmen. Ebenso verläuft auf der südlichen Seite der B453 ein Anschluss des Radweges von der Ameloser Str. aus Richtung Mornshausen zur Einmündung der K74.

Der aktuelle Stand stellt sich wie folgt dar: Es wurde geprüft, ob eine Planungserweiterung entlang der K74 durch Amelose denkbar ist. In der Stellungnahme des Landes Hessen wurde diesbezüglich festgestellt, dass sowohl konstruktiv als auch hinsichtlich der vorhanden Tragfähigkeit eine Verbreiterung der Dautphebrücke eine wirtschaftlich und technisch sinnvolle Lösung darstellt.

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



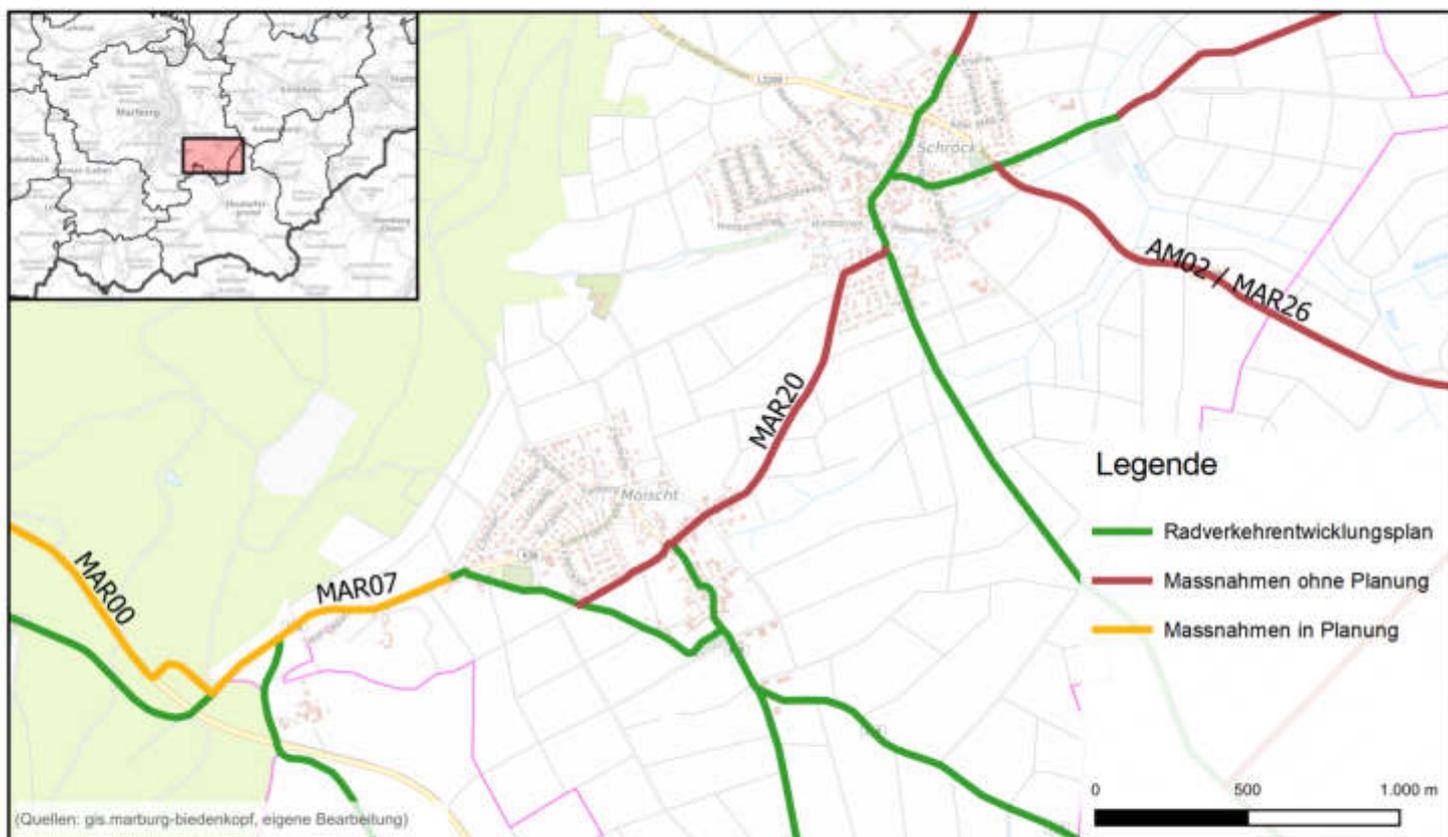
Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der L3092 von Marbach nach Caldern

Baulastträger: Land Hessen

Ausbaulänge: 6860 m

Beschreibung: Durch die Maßnahme HM01 soll eine alltagstaugliche Radverbindung zwischen Marburg/Marbach und Lahntal/Caldern geschaffen werden. Der straßenbegleitende Radweg führt entlang der L3092 und schafft somit einen attraktiven und verkehrssicheren Zugang zum Gewerbegebiet Görzhausen. Dieses Projekt ist ursprünglich nicht als Maßnahme im RVEP vorgesehen gewesen, aber als zu schließende Lücke erkannt worden.

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



Schaffung eines Radweges an der K37 zwischen Moischt und Schröck

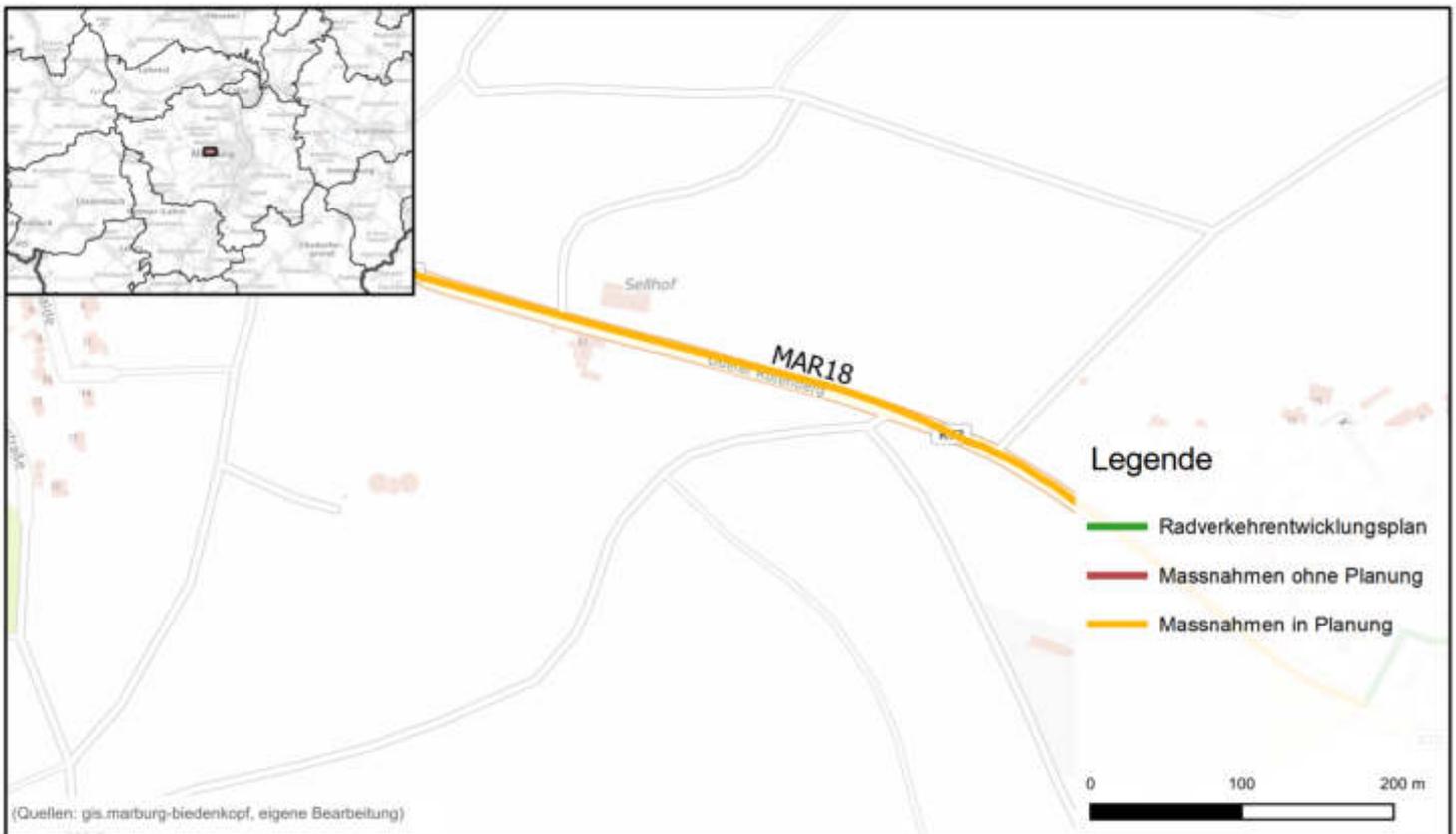
Baulastträger: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Ausbaulänge: 2000 m

Beschreibung: Die Stadt wird prüfen, inwieweit sich vorhandene Wirtschaftswege ausbauen und zu einem alltagstauglichen Angebot zwischen den Ortsteilen entwickeln lassen. Hierfür wurden in 2022 verschiedene Trassenführungen geprüft und Baugrunduntersuchungen durchgeführt. Der Abschlussbericht steht noch aus.

Als nächste Schritte stehen die Bewertungen der Ausbauvarianten durch die Untere Naturschutzbehörde sowie die Überprüfung der Fördermöglichkeiten an.

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

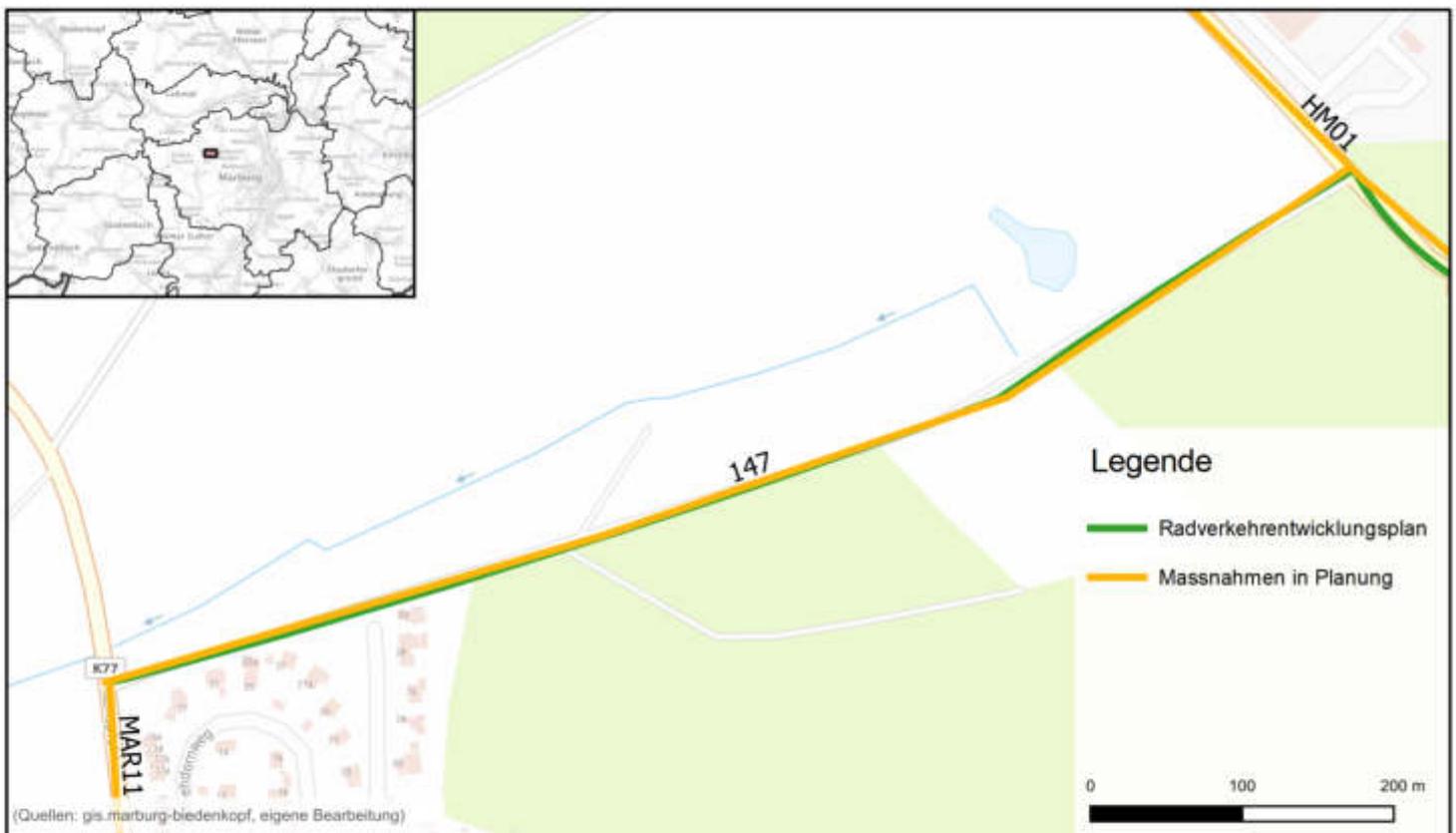
Ausbaulänge: 850 m

Beschreibung: 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 Görzhausen sowie eine wichtige Verbindung für den Schülerradverkehr von den westlichen Marburger Stadtteilen zu den Schulen in der Leopold-Lukas-Straße. Zunächst werden mehrere Varianten erstellt und mit allen Beteiligten abgestimmt. Anschließend müssen diese dann mit der Naturschutzbehörde besprochen werden. Um bei diesen Gesprächen eine Vorzugsvariante herauszuarbeiten, muss eine artenschutz- und naturschutzfachliche Bestandsaufnahme sowie eine Eingriffs- und Ausgleichsplanung erstellt werden.

Es folgen die Fortschreibung der Variantenuntersuchungen, die Durchführung von örtlichen Vermessungsarbeiten und die Beauftragung der Eingriffs- und Ausgleichsplanung.

Die Erstellung und Zusammenstellung aller für das Verfahren notwendiger Unterlagen ist ein langwieriger Prozess und es ist daher noch nicht abzusehen, wann mit der Entwurfs- und Genehmigungsplanung sowie dem Erstellen eines Förderantrages begonnen werden kann. Eine Voranmeldung ist aber bereits erfolgt.

Marburg-Dagobertshausen – Marburg-Görzhausen (147)



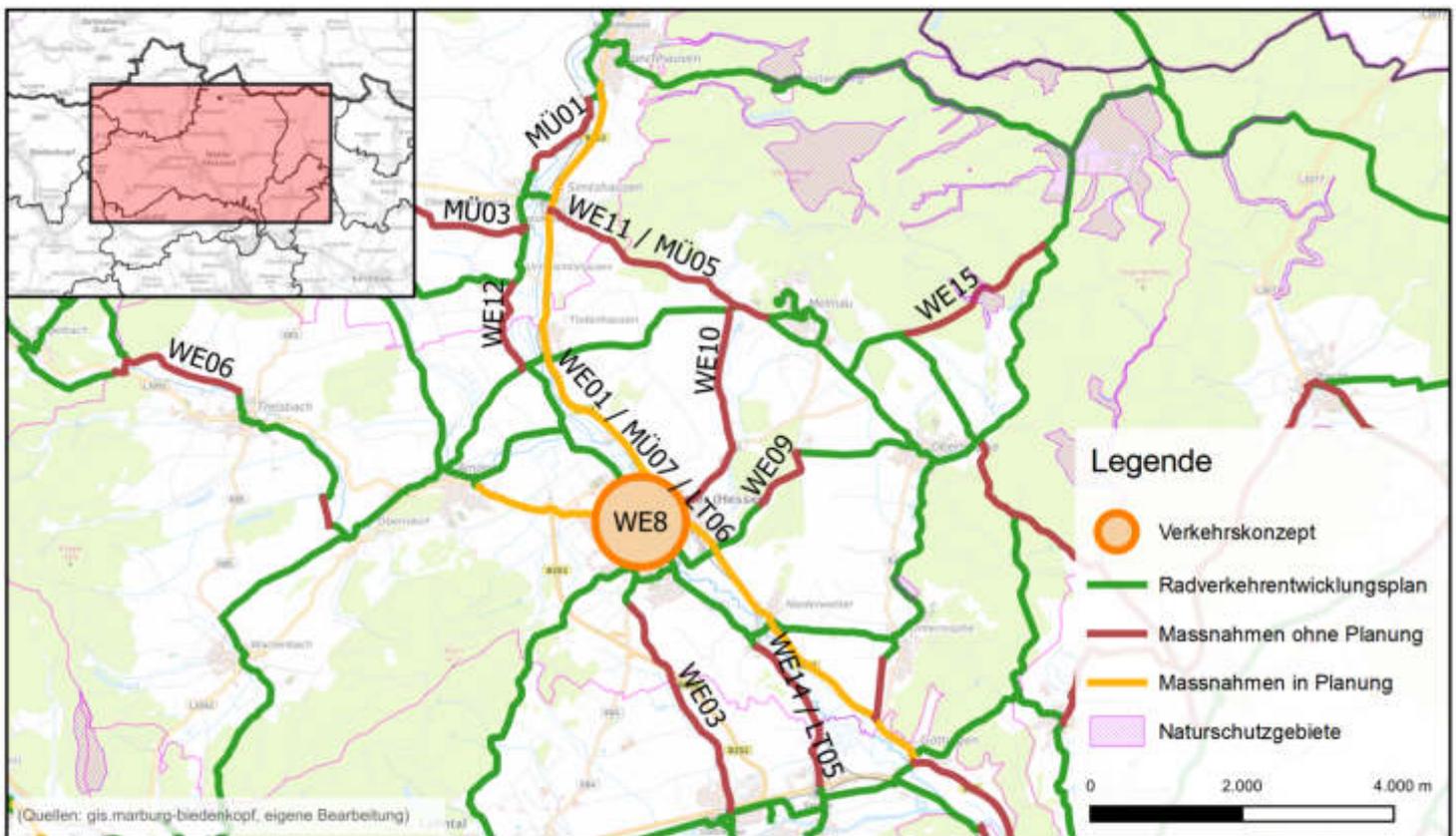
Ausbau eines Feldwegs

Baulastträger: Marburg

Ausbaulänge: 1600 m

Beschreibung: Dieses Projekt aus der 3. Fortschreibung der Radverkehrsplanung der Stadt Marburg steht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem RVEP des Landkreises. Der Ausbau dieses Weges in der Baulast der Universitätsstadt schließt räumlich unmittelbar an die Maßnahme MAR11 an, deren Planung der Landkreis als Baulastträger in 2021 beauftragt hat. Beide Maßnahmen sind Teil einer alltagstauglichen Westtangente von Sterzhausen nach Hermershausen. Eine mögliche Ausbauplanung wurde erarbeitet, woraufhin die Förderung als Alltagsradweg in Aussicht gestellt wurde. Weiterhin wurden eine Entwurfsvermessung sowie eine Baugrunduntersuchung durchgeführt. Die Planung soll in 2022 fortgeführt werden und eine Eingriffs-/ Ausgleichsplanung beauftragt werden. Eine Realisierung ist für das Jahr 2023 vorgesehen.

Münchhausen-Münchhausen – Lahntal-Göttingen (WE01)



Bau straßenbegleitender Radwege parallel zur B252 alt

Baulastträger: Bundesrepublik Deutschland

Ausbaulänge: 11990 m

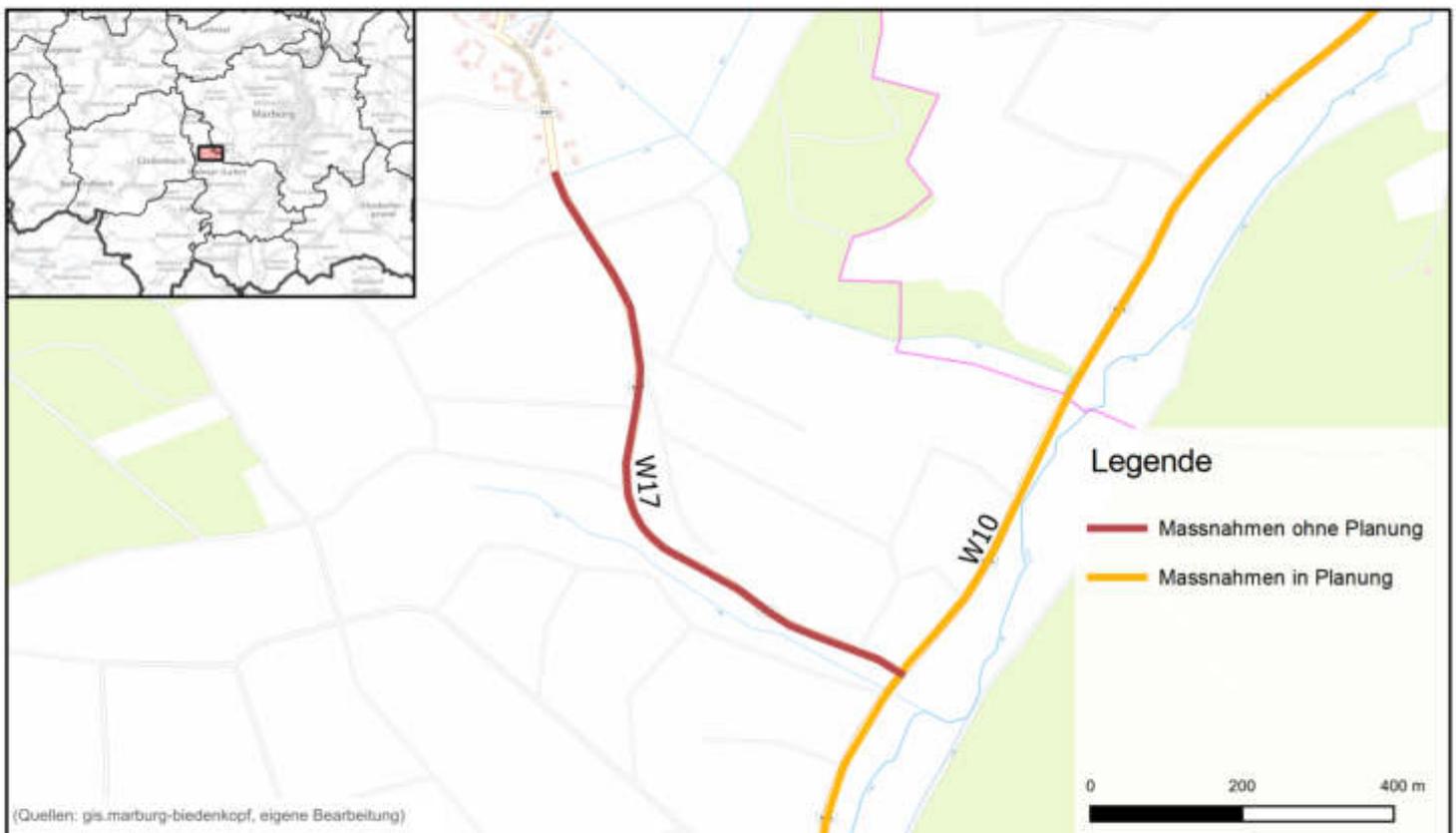
Beschreibung: Eines der kreisweit bedeutendsten Radverkehrsprojekte dient der radverkehrlichen Erschließung des Wetschaftstales zwischen Lahntal-Göttingen und der Kreisgrenze bei Münchhausen. Auch diese Verbindung ist Teil des Hessischen Radhauptnetzes und somit auch von hoher überregionaler Bedeutung. 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.

In einem Abstimmungsgespräch zwischen Hessen Mobil, dem Landkreis und den betroffenen Kommunen wurde festgehalten:

Zunächst wird die Dringlichkeitsbewertung des Landes Hessen abgewartet. Anschließend gibt es folgenden Möglichkeiten für das weitere Vorgehen:

- I. Die Maßnahme wird hoch priorisiert und Hessen Mobil übernimmt die Vorplanung
- II. Die Maßnahme wird hoch priorisiert und der Landkreis übernimmt die Vorplanung
- III. Die Maßnahme wird nicht ausreichend priorisiert und der Landkreis übernimmt die Vorplanung.

Weimar-Weiershausen – Weimar-Allna, K67 (W17)



Alltagstauglicher Radweg entlang der K67

Baulastträger: Weimar

Ausbaulänge: 1703 m

Beschreibung: Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung und eventuell Brücke.

Steht im Zusammenhang mit der Maßnahme W10, die Teil der zweiten Sammelbeauftragung ist.

Die Planung wurde aufgrund der noch ausstehenden Ergebnisse der Untersuchungen für die Maßnahme W10 zurück gestellt. Statt dessen wurde die Variantenuntersuchung für die Maßnahme W08 vorgezogen.