



„Radverkehrsentwicklung im Landkreis Marburg-Biedenkopf“

Kurzdokumentation¹

Programm:

1. Begrüßung
(Marian Zachow, Erster Kreisbeigeordneter Marburg-Biedenkopf)
2. Aktuelle Radverkehrsentwicklung im Landkreis
(Thomas Meyer (TM), Radverkehrsplaner im Fachdienst Kreisentwicklung)
3. Fragen und Austausch
4. Vortrag Impulse zum Radverkehr im ländlichen Raum
(Peter Gwiasda (PG), Radverkehrsplaner vom Planungsbüro VIA Köln eG)
5. Fragen und Austausch
6. Ende der Veranstaltung

1. Begrüßung

Marian Zachow, der Erste Kreisbeigeordnete, begrüßt zur digitalen Radverkehrskonferenz. Er freue sich, auch im Namen der Landrätin, dass diese Veranstaltung trotz der Corona-Entwicklung digital stattfinden könne, da die Radverkehrsentwicklung und die Verkehrswende wichtige Eckpunkte des Landkreises seien. Ein großes Vorhaben des Landkreises sei zum Beispiel die Entwicklung des ersten Kreisradwirtschaftswegs. Dies wäre der erste hessen- und vermutlich auch deutschlandweite Kreisradwirtschaftsweg und fördere die Entwicklung des Radverkehrs. Zudem falle die Finanzierung weitaus geringer aus als eine Sanierung der Kreisstraße. Der Vorschlag werde in der nächsten Kreistagssitzung thematisiert.

Tomas Schneider, Mitglied des Lenkungsgremiums des Radverkehrsforums Marburg-Biedenkopf, übernimmt die Moderation des Abends. Er begrüßt das Plenum und gibt Hinweise zur Technik und zur Netiquette

¹ Erstellt FD Bürgerbeteiligung und Ehrenamtsförderung

2. Aktuelle Radverkehrsentwicklung im Landkreis

Thomas Meyer stellt in seinem Vortrag die aktuellen Vorhaben zur Radverkehrsentwicklung und Radinfrastruktur des Landkreises Marburg-Biedenkopf vor. Diese beinhalten neben Planungen und Auftragsvergaben auch die Umsetzung von Maßnahmen in 2021. Des Weiteren geht er auf die Beschilderung der Radwege und die innerstädtischen Radverkehrskonzepte ein. Er gibt zudem einen kurzen Überblick über das Stadtradeln und die Radverkehrszahlen 2020. Dabei thematisiert er auch die Zählstationen. (Siehe hierzu Folien 7-15 der Gesamtpräsentation)

Im Anschluss wurden Fragen aus dem Plenum gestellt.

3. Fragen und Austausch²

Fragen konnten per Chat und über Audiozuschaltung gestellt werden. Tomas Schneider moderierte die Fragerunde. Die Fragen und Antworten sind in der Veranstaltung protokolliert worden.

Frage: Wann wird mit dem innerstädtischen Radverkehrskonzept für Gladenbach zu rechnen sein?

Antwort (TM): Einen konkreten Termin gebe es bisher noch nicht, voraussichtlich aber in 2021.

Frage: Wie werden die Bevölkerung und die lokalen Akteure in Gladenbach beteiligt?

Antwort (TM): Zunächst werde mit den Kommunen und den beauftragten Büros das Gespräch gesucht. Das gemeinsame Vorgehen solle dann besprochen und geplant werden. Klar sei jedoch, dass ähnlich wie in Stadtallendorf auch die Bürgerinnen und Bürger beteiligt werden.

Frage: Sind die Zählzeiten vom gesamten Jahr?

Antwort (TM): Ja, die Daten seien auf dem Lahnradweg das gesamte Jahr über gesammelt worden.

Frage: Können die Zählzeiten bitte veröffentlicht werden?

Antwort (TM): Die Daten können bei ihm erfragt werden und die Daten können auch auf der Bürgerdialogseite hochgeladen werden.

² Hinweis: Fragen werden inhaltlich nicht wörtlich wiedergegeben

Frage: Werde es weitere Zählstände im Landkreis geben?

Antwort (TM): Das Land Hessen und der Landkreis werden im Rahmen einer Kooperation ab dem nächsten Jahr Radzählstellen an 16 Standorten im Landkreis betreiben

Frage: Nach welchen Kriterien werden die neuen Zählstationen im Landkreis verteilt und wo sollen diese stehen? Können sie auch auf Mischwegen stehen, wo nicht nur Radverkehr sondern auch PKW und LKW entlangfahren?

Antwort (TM): Die genauen Standorte werden der Öffentlichkeit, wegen möglichem Vandalismus nicht mitgeteilt. Es werde per Infrarotschatten gemessen und die Unterscheidung zwischen PKW und Fahrrädern sei grundsätzlich gegeben, aber je höher das Verkehrsaufkommen, desto höher sei die Fehlerrate bei den Messungen. Deshalb sollten es Standorte mit einer geringen Autobelastung seien.

Frage: Kann man erfahren in welchen Kommunen diese Zählstationen stehen werden?

Antwort (TM): Es sei auf eine kreisweite Verteilung geachtet worden. Sicher könne veröffentlicht werden, in welchen Kommunen ein Standort angeregt worden sei.

Frage: Wofür sollen denn die Daten der zukünftigen Zählstationen genutzt werden?

Antwort (TM): Damit könne herausgefunden werden wo die Hauptverkehrsströme seien. Ziel sei die umfassendere Erfassung und Evaluation des Radverkehrsanteils am gesamt Verkehr, dies sei auch wichtig um eine Steigerung des Radverkehrs nachvollziehbar zu evaluieren.

Frage: Wie sieht die Radwegeplanung in Cölbe aus?

Antwort (TM): Eine mögliche Umgestaltung der Ortsdurchfahrt und der Führung des Lahnradweges im Cölber Ortsgebiet werde aktuell diskutiert. Im Sommer sei dazu eine Arbeitsradtour geplant gewesen, die auf Grund der Erkrankung der Landrätin verschoben worden sei. Die Wiederholung des Termins sei fest eingeplant.

Frage: Sind Radwegweiser (Schilder) auch für Radrouten möglich und nicht nur für Radwege?

Antwort (TM): Hierbei sei zwischen den unterschiedlichen rechtlichen Definitionen eines Radweges und einer Radroute zu unterscheiden. Ein Radweg sei straßenverkehrstechnisch definiert und durch eine entsprechende Gebotsbeschilderung STVO-rechtlich bindend gekennzeichnet. Radrouten hingegen seien nicht unbedingt benutzungspflichtige Wege, der Radverkehr werde hier auf Wegen unterschiedlichster Widmung geführt.

Frage: Schließen die innerstädtischen Konzepte die Stadtteile mit ein?

Antwort (TM): Die innerstädtischen Radkonzepte seien nur für die tatsächlich

innerstädtischen Bereiche vorgesehen. Hier bestehe ein hohes Konfliktpotential und damit Handlungsbedarf. Die Ortsteile sollen in den Konzepten nicht konkret mitgeplant werden. Im Rahmen der Erarbeitung der Innenstadt-Konzepte werden Musterlösungen entwickelt, die Kommunen als Vorlage zur selbstständigen Entwicklung von Lösungen für den Radverkehr dienen können.

Frage: Wie sieht die Radentwicklung zwischen Buchenau und Kernbach (Radhauptachse zwischen Biedenkopf und Marburg) aus?

Antwort (TM): Im Zuge der Planung habe sich dieses Projekt als komplizierter herausgestellt als zunächst vermutet. Zunächst war der Ausbau eines landwirtschaftlichen Weges an der Lahn vorgesehen, der der K 22 zugeordnet worden wäre, allerdings befänden sich Teile des Weges im Überschwemmungsgebiet und im FFH-Gebiet (Lahnaue), sodass es keine alltagstauglichen Möglichkeiten des Ausbaus gebe. Im Zuge weiterer Variantenprüfungen werde nun die andere Seite der Lahn (B62) in Augenschein genommen.

Frage: Wie ist der aktuelle Stand beim Radwegbau entlang der L3125 (Beltershäuser Straße bis Hof Capelle)?

Antwort (TM): Dies falle nicht in den Zuständigkeitsbereich des Landkreises. Hessen Mobil plane den straßenbegleitenden Bau für 2021.

Frage: Wie ist der aktuelle Stand beim Radweg von Wolferode nach Hatzbach (Stadtallendorf)?

Antwort (TM): Derzeit gebe es keinen Radweg oder landwirtschaftlichen Weg zwischen Wolferode und Hatzbach. Die Verbindung, die hier identifiziert sei, liege in Baulastträgerschaft des Landes Hessen, welches derzeit an einer Priorisierungssystematik für alle identifizierten Maßnahmen im Land arbeite. Diese Priorisierung werde darüber entscheiden, ob und wann die Verbindung durch das Land realisiert werde.

Frage: Ist die Gemeinde Weimar an dem Gespräch zwischen dem Landkreis, RMV und DB beteiligt, bei dem es um den Radweg Roth-Niederwalgern geht?

Antwort (TM): Die Gemeinde Weimar sei bei diesem ersten Gespräch nicht anwesend, werde aber grundsätzlich über alle Entwicklungen informiert und einbezogen.

Frage: Ist schon etwas geplant zur 4. Hauptachse Marburg-Gladenbach-Herborn? Falls nein, wer muss aktiv werden?

Antwort (TM): Es gebe Ideen. Zunächst müsse allerdings die Machbarkeitsstudie zur Wiederbelebung der Salzbödetal-Bahnstrecke abgewartet werden. Diese sei für 2021 angesetzt. Danach könne überlegt werden, ob ein Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse oder bahnbegleitend geführt werde. Oder ob eventuell ein komplett neuer Radweg gestaltet

werden müsse.

Anmerkung (Herr Zachow): Es gebe bei Hessen Mobil eine lose Planung, welche eine die Eisenbahntrasse begleitende Lösung anstrebt. Hessen Mobil stehe mit der Stadt Gladenbach in Verbindung. Dies kam zuletzt wohl aufgrund einer personellen Veränderung ins Stocken. Des Weiteren gebe es erste Planungen bezüglich des Eisenbahntunnels zwischen Hartenrod und Siegbach. Die Machbarkeitsstudie sehe zudem eine „Straßenbahn“ Lösung vor, da dies baulich leichter zu realisieren sei. Bei der Reaktivierung der Bahntrasse sei jedoch immer im Blick zu behalten, dass die Realisierung dieses Projektes gut 20 Jahre dauern könne.

Frage: Wie ist der aktuelle Stand der Radwegeplanung zwischen Fronhausen und Niederwalgern (L3093)?

Antwort (TM): Der Landkreis ist in dieses Vorhaben aktuell nicht eingebunden. Das Land Hessen stehe wohl in Verbindung mit der Gemeinde Fronhausen, es sei eine Verwaltungsvereinbarung abgeschlossen worden. Die Gemeinde übernimmt damit die Planung dieser Verbindung für das Land. Details müssen bei Hessen Mobil erfragt werden.

4. Vortrag über Impulse des innerörtlichen Raums

Peter Gwiasda gibt anschließend Impulse zum innerörtlichen Radverkehr im ländlichen Raum. Er weist Unterschiede und Gemeinsamkeiten des städtischen und ländlichen Raums in Bezug auf den Radverkehr auf. Weiterhin geht er auf die Netzplanung ein, was ihn dann zur dualen Netz- und Maßnahmenplanung (Hauptverkehrsstraßennetz – Nebenstraßen) führt. Es werden die besten Lösungen bezüglich vernetzter Mobilität im ländlichen Raum angesprochen und anhand mehrerer Beispiele anschaulich dargestellt. (Siehe hierzu die Präsentation „2020-Klein und Mittelstädte – Marburg.Biedenkopf.pptx“)

5. Fragen und Austausch³

Fragen konnten per Chat und über Audiozuschaltung gestellt werden. Tomas Schneider moderierte die Fragerunde. Die Fragen und Antworten sind in der Veranstaltung protokolliert worden.

Frage: Vielleicht wäre MaaS (Mobility as a Service) eine gute PKW-freien Alternative.

Antwort (PG): MaaS bedeute, dass sich Personen Autos und Fahrräder entweder für kurze oder längere Zeit ausleihen können. Dies sei eine gute Alternative, entwickle sich aber im ländlichen Raum momentan noch sehr langsam.

³ Hinweis: Fragen werden inhaltlich nicht wörtlich wiedergegeben

Frage: Gibt es Modelle von MaaS für den ländlichen Raum?

Antwort (PG): Verkehrsbetriebe in Großstädten seien ins Carsharing und Radsharing eingestiegen. Im ländlichen Raum werde dies in naher Zukunft auch noch aufkommen.

Aussage eines Teilnehmenden: Junge Menschen würden sich zunehmend in der Wohnortwahl daran orientieren, welches Mobilitätsangebot sie vorfinden. Hier verliere der ländliche Raum, da viele junge Menschen kein Interesse mehr an der Nutzung von PKW hätten. Daher sei die Entwicklung alternativer Mobilität zum motorisierten Individualverkehr sei deshalb auch im ländlichen Raum ein zwingender Standortfaktor.

Antwort (PG): Dies sei eine klassische „Henne-Ei-Diskussion“. Es gebe beide Effekte im ländlichen Raum – Menschen, die merken, dass sie kein Auto brauchen und Menschen, die nicht für Kleinigkeiten 10 km weit fahren wollen und daher wegziehen. Sicher sei dennoch wichtig den ländlichen Raum in der Mobilitätsentwicklung nicht zu vergessen.

Frage / Aussage eines Teilnehmenden: In Marburg haben nur 3% der Studis ein Auto.

Antwort (PG): Das Angebot des Studententickets sei für diese Entwicklung sehr förderlich.

Anmerkung (TS): Hier in Hessen werde diese Entwicklung auch durch die Einführung der Schüler- und Jobtickets befördert.

Frage: Bei Planung eines größeren Neubaugebietes soll Radverkehr gleich mitgedacht werden. Was ist aus Ihrer Sicht zu beachten?

Antwort (PG): In Deutschland gebe es eher wenige Best-Practice-Beispiele. Sinnvoll sei bevorrechtigte Querungen und das sog. „grüne Netz“, also besonders geeignete querungsarme Strecken über Nebenstraßen, mitzudenken werden. Dies ermögliche schon Kleinkindern das sichere Radfahren.

6. Ende der Veranstaltung

Der Erste Kreisbeigeordnete Marian Zachow bedankt sich bei allen Beteiligten. Die Veranstaltung habe viele Impulse und Informationen gegeben.