



Kreisausschuss

Fachdienst Kreisentwicklung / Radverkehrsplaner

Radverkehrsbericht 2020 / 2021



Impressum

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

Erstellung: Stabsstelle Dezernatsbüro der Landrätin, Fachdienst Kreisentwicklung,
Felicitas Wolkenfeld und Çağgül Doğan unter Mitwirkung von
Caroline Stockmann und Mariella Terzo

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

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

Marburg, Januar 2022

Inhalt

Grußwort.....	4
1. Einleitung.....	6
2. Grundlagen der Radverkehrsplanung.....	7
2.1 Der idealtypische Verlauf einer Radwegeplanung	8
2.2 Konkretes Vorgehen des Landkreises	9
3. Infrastrukturmaßnahmen.....	10
3.1 Maßnahmen in Baulast des Landkreises Marburg-Biedenkopf.....	10
3.2 Maßnahmen in Baulast des Bundes und des Landes	15
3.3 Kommunale Zusammenarbeit zwischen dem Landkreis und der Universitätsstadt Marburg	16
3.4 Ausbau der Radwegweisung im Landkreis	17
3.5 Radzählstellen.....	18
3.5.1 Radzählstelle an der Furkation in Sterzhausen	19
3.5.2 Standortbestimmung für neue Radzählstellen im Landkreis – Kooperation mit der AGNH	22
4. Innerstädtische Radverkehrskonzepte	23
4.1 Radverkehrskonzept für die Stadt Stadtallendorf.....	23
4.2 Weitere innerstädtische Radverkehrskonzepte.....	24
5. Projekte zur Förderung des Radverkehrs.....	25
5.1 Stadt- und Landradeln im Landkreis Marburg-Biedenkopf.....	25
5.2 Höfe-Radeln.....	26
5.3 Lademöglichkeiten für Pedelecs und E-Bikes.....	27
5.4 Einführung eines Lastenradsystems für den Landkreis Marburg-Biedenkopf.....	27
5.5 Schülerradrouten Planer + Netze.....	28
5.6 Radfahren neu entdecken	28
6. Netzwerktätigkeit.....	29
6.1 Siebte Nationale Radverkehrskonferenz	29
6.2 Mobilikon	29
6.3 Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen	30
6.4 Radverkehrsforum.....	31
6.4.1 Bericht zur Sitzung am 25.05.2020	31
6.4.2 Bericht zur Sitzung am 29.10.2020	31
6.4.3 Bericht zur Sitzung am 25.03.2021	32
6.5 Berichte zu den Radverkehrskonferenzen des Landkreises ab 2020	32
6.5.1 Radverkehrskonferenz am 25. Mai 2020.....	32
6.5.2 Radverkehrskonferenz am 29.10.2020	33
6.5.3 Radverkehrskonferenz am 25.03.2021	33
6.6 Lenkungsgremium	35
6.6.1 Bericht 2020.....	35
6.6.2 Bericht 2021.....	36
Anhang	37
Maßnahmen des Radverkehrsentwicklungsplans des Landkreises nach Kommunen.....	37
Ergänzende Informationen zu den Maßnahmen in Baulast des Landkreises.....	46
Ergänzende Informationen zu den Maßnahmen in Baulast des Bundes und des Landes Hessen.....	78
Ergänzende Informationen zu den Maßnahmen in Kooperation zwischen dem Landkreis Marburg-Biedenkopf und der Universitätsstadt Marburg.....	83

Grußwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

laut der Studie „Verkehrswende trotz Pandemie? Mobilität und Logistik während und nach der Corona-Krise“ der Frankfurt University of Applied Sciences hat das Fahrrad, forciert durch die Pandemie, als Verkehrsmittel deutlich an Attraktivität gewonnen. Während im Jahr 2019 in Hessen 5,2 Prozent der Arbeitnehmer*innen mit dem Rad zur Arbeit gefahren sind, steigerte sich der Wert im darauffolgenden Jahr auf 6,5 Prozent. Außerdem gaben 7,8 Prozent der hessischen Befragten an, dass sie „nach Corona“ das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit nutzen wollen. Ähnliches gilt auch für die Wege zum Einkaufen, zu Freizeitaktivitäten und Besuchen von Freund*innen und Familie. Es zeigt sich also, welches Potential im Radverkehr steckt. Auf diesen Erkenntnissen baut der Landkreis Marburg-Biedenkopf schon seit Jahren auf. Nach dem vorgeschalteten Bürger*innen-Dialog in den Jahren 2015 bis 2017 hat der Kreistag Anfang 2018 den abgestimmten Radverkehrsentwicklungsplan des Landkreises verabschiedet. Seither gilt es, die dort identifizierten über 180 Infrastrukturmaßnahmen umzusetzen. Die Zuständigkeiten

der Maßnahmen liegen dabei in etwa zu je einem Drittel bei den Kommunen, beim Landkreis oder bei Hessen Mobil. Rund die Hälfte der Maßnahmen in Baulast des Landkreises befinden sich derzeit in unterschiedlichen Phasen der Umsetzung. Den größten Zeitfaktor stellen bei der Umsetzung des Radverkehrsentwicklungsplans (RVEP) die Planungen dar. Eine idealtypisch verlaufende Radwegeplanung dauert etwa sechs Jahre, wobei der Zeitaufwand für die Beantragung von Fördergeldern und die anschließende Vergabe noch nicht mit eingerechnet ist. Diese nehmen in der Regel nochmals mindestens ein Jahr in Anspruch.

Die Entwicklung der Radverkehrskonzepte für die Innenstädte der Mittelzentren im Landkreis sind ebenfalls Teil weiterer Maßnahmen im Radverkehrsentwicklungsplan des Landkreises.

Der Radverkehr ist dabei auf solide finanzielle Füße gestellt. Immerhin fließen mindestens 35 Prozent der Investitionen für die Verkehrsinfrastruktur in den Prozess der Radverkehrsentwicklung. Die Ergebnisse der Förderung des Radverkehrs im Landkreis Marburg-Biedenkopf stellt der nachfolgende Bericht dar.



Auch wenn aufgrund der Corona-Pandemie einige der geplanten Aktionen verschoben werden mussten, gibt es positive Errungenschaften. Wir haben 2020 damit begonnen, ein Radverkehrskonzept für die Stadt Stadtallendorf zu entwickeln. Mit der Entwicklung der Innenstadtkonzepte für die anderen Mittelstädte des Landkreises wurde im Jahr 2021 begonnen. Dabei wurden die Bürger*innen aktiv mit eingebunden. Außerdem haben wir trotz der Pandemie entsprechende Öffentlichkeitsarbeit in Form von Events und Kampagnen wie STADTRADELN betrieben. Auch haben wir die Herausforderungen,

die die Corona-Pandemie hervor-
gebracht hat, angenommen und
beispielsweise das erste digitale
Radverkehrsforum sowie die erste
offene digitale Radverkehrskonfe-
renz abgehalten. Die Planungen für
die nächste offene Radverkehrskon-
ferenz sowie der Wiederauflage von
„Lahntal total“ im Jahr 2022 laufen
bereits. Andere Aktionen wiederum
konnten aufgrund der Pandemie
nicht wie geplant stattfinden. So
musste die Teilnahme des Landkrei-
ses an dem Projekt „Radfahren neu
entdecken“, welches Bürger*innen
und Unternehmen die Vorteile eines
Pedelecs oder E-Bikes aufzeigt, ab-
gesagt werden.

Die Arbeit ist somit noch nicht be-
endet. Um im Landkreis Marburg-
Biedenkopf eine umweltverträgli-
chere Alltagsmobilität zu etablieren,
müssen weiterhin bessere Rahmen-
bedingungen für das Fahrrad und
den öffentlichen Verkehr geschaffen
werden. Denn nicht nur aus ge-
sundheitlichen Gründen für die
Bevölkerung, sondern auch aus der
Sicht des Klimaschutzes bleibt das
Fahrrad immer noch Spitzenreiter
bei den Transportmitteln.

Ich bin davon überzeugt, dass wir
mit unserem eingeschlagenen Weg
in die richtige Richtung gehen. Ich
freue mich auf die kommenden Ent-
wicklungen im Radverkehr!

Ihr



Marian Zachow,
Erster Kreisbeigeordneter

1. Einleitung

Seit dem letzten Bericht aus dem Jahr 2019 hat der Landkreis Marburg-Biedenkopf eine Vielzahl an Aktivitäten im Bereich des Radverkehrs initiiert und umgesetzt. So wurden unter anderem zahlreiche Planungsleistungen für den Bau von Radverkehrsanlagen beauftragt oder ausgeschrieben. Eine ausführliche Darstellung der einzelnen Maßnahmen wie bisher mit Übersichtskarten sowie Erklärungstexten hat den Radverkehrsbericht zunehmend umfangreicher und dadurch auch unübersichtlicher werden lassen. Eine Möglichkeit, sich einen schnellen Überblick über das Fortschreiten des Radverkehrsentwicklungsplans zu verschaffen, hat der Bericht in seiner alten Form nicht mehr geboten.

Aus diesem Grund wurde dieser Bericht für die Jahre 2020 und 2021 umstrukturiert und benutzerfreundlicher gestaltet. Im nachfolgenden Abschnitt wird zunächst der idealtypische Verlauf einer Radverkehrsplanung dargestellt, um dann näher auf das Vorgehen des Landkreises bei der Umsetzung konkret einzugehen. Hierbei wird auch auf eventuelle Probleme und Hemmnisse hingewiesen, die Auswirkungen auf die Umsetzungsdauer haben können.

Mit Kenntnis der einzelnen Planungsschritte können im nächsten Schritt alle Maßnahmen in Baulast des Landkreises entsprechend ihrer Bearbeitungsstände kategorisiert werden. So kann auf einen Blick erfasst werden, wie sich die Umsetzung des Radverkehrsentwicklungsplans insgesamt entwickelt. Eine nähere Beschreibung aller aktiv in Bearbeitung befindlicher Maßnahmen, wie bisher mit Übersichtskarte und Erklärungstext, befindet sich nun im Anhang. Hier werden auch aktuelle Planungsschritte für die einzelnen Maßnahmen konkret erläutert. Des Weiteren enthält der Anhang Tabellen mit allen Maßnahmen des Radverkehrsentwicklungsplans –geordnet nach Kommunen.

Der Entwicklung der Radverkehrskonzepte für die Innenstädte der Mittelzentren im Landkreis wird ein weiterer Abschnitt gewidmet. Auch sie sind definierte Maßnahmen im Radverkehrsentwicklungsplan des Landkreises.

Neben der Umsetzung des Radverkehrsentwicklungsplanes war der Landkreis in weiteren Bereichen rund um den Radverkehr aktiv. So wurde unter anderem der Ausbau der Radwegweisung vorangetrie-

ben. Hierfür wurden auf bereits abgestimmten Routen neue Wegweiser gesetzt beziehungsweise alte erneuert. Zur Stärkung des Schüleradverkehrs hat der Landkreis am Projekt „Schülerradrouen Planer und Netze“ des Landes Hessen teilgenommen. Auch beim Stadtradeln waren die Bürger*innendes Landkreises in den Jahren 2020 und 2021 wieder aktiv.

2. Grundlagen der Radverkehrsplanung

Die Grundlage für die Planung von Radverkehrsmaßnahmen im Landkreis Marburg-Biedenkopf bildet der Radverkehrsentwicklungsplan (RVEP). Erarbeitet wurde dieser für den Landkreis Marburg-Biedenkopf im Zeitraum von 2015 bis 2018. Zunächst wurde durch ein Planungsbüro eine Bestandsaufnahme der Netzinfrastruktur vorgenommen. Aus den dort dokumentierten Schwachpunkten und Mängeln wurden Vorschläge für Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur abgeleitet. Diese Maßnahmenvorschläge wurden auf Regionalveranstaltungen vorgestellt. Während dieser Veranstaltungen, aber auch im Nachgang im Zuge eines Online-Dialoges, konnten Bürger*innen ihre Ideen und Anregungen zu den Radrouten einbringen. Das fertige Konzept für den Landkreis lag 2018 vor.

Das geplante mögliche Gesamtroutennetz innerhalb des Landkreises umfasst ca. 1.100 Kilometer. Die Länge der 181 definierten Infrastrukturmaßnahmen addiert sich auf ca. 290 Kilometer. Des Weiteren wurde die Erstellung von Innenstadtkonzepten für die Mittelzentren im Radverkehrsentwicklungsplan aufgenommen.

Von den 181 definierten Maßnahmen des Radverkehrsentwicklungsplans des Landkreises Marburg-Biedenkopf befinden sich rund ein Drittel der Maßnahmen in Baulast des Kreises. In 2020 und 2021 wurden an der Hälfte dieser Maßnahmen erste und weiterführende Arbeitsschritte vorgenommen. Im folgenden Abschnitt wird der idealtypische Verlauf einer Radwegeplanung vorgestellt und auf die Aufgaben, die im Zuständigkeitsbereich des Landkreises liegen, eingegangen. In diesem Zusammenhang werden auch eventuelle Hindernisse und deren Auswirkungen aus dieser Maßnahmenumsetzung näher betrachtet.

2.1 Der idealtypische Verlauf einer Radwegeplanung


Bei einem idealtypischen Verlauf einer Radwegeplanung geht man von zwei Jahren für die Bedarfsplanung, ein bis zwei Jahre für die Vorplanung, sechs Monate für das Raumordnungsverfahren (wenn erforderlich), ein Jahr für die Entwurfsplanung, sechs Monate für die

Genehmigungsplanung und sechs Monate für die Ausführungsplanung aus. Es können also durchaus fünf bis sechs Jahre vergehen, bevor ein Radweg überhaupt gebaut werden kann. Im Falle des Landkreises kann die Bedarfsplanung allerdings als erledigt betrachtet werden, da diese mit der Erstellung des RVEPs bereits erfolgt ist. Die Bedarfe wurden ermittelt und die

daraus abgeleiteten Maßnahmen werden in den kommenden Jahren umgesetzt. Für die Umsetzung der weiteren Planungsschritte werden externe Ingenieurbüros durch den Landkreis beauftragt. Zur Veranschaulichung der Planungsschritte wird das Ablaufschema von Hessen Mobil angefügt.

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement

Alle Zeiten verstehen sich zzgl. dem zeitlichen Aufwand für die Vergabe.
Die angegebenen Zeiten sind Schätzwerte für ein Standardprojekt und in Abhängigkeit der vorhandenen Randbedingungen entsprechend anzupassen.



Phase	Planungsschritte				kalkulierter Zeitbedarf
	Radwegeplanung	Bauwerksplanung	Natur & Umwelt	weitere Fachbereiche	
Vorplanung	Voruntersuchung nach RE: Grundlagenermittlung Variantenuntersuchung (Linie, Knotenpunkte, Erfordernis von Bauwerken Neubau/ Umbau, ggf. Umbau Straßenerneuerung B/L) Variantenbewertung Verkehrsanlage interne Abstimmung mit dem Straßenbaustraßenbauer ca. 6-9 Monate		Bestandserhebung Flora & Fauna (i.d.R. Betretungs-/ Befahrungserlaubnis erforderlich) ggf. FFH-Vorprüfung Bewertung umweltfachlicher Kriterien Vorgabe: 1 Jahr (ein Vegetationszyklus)	Vermessung, nachdem Vermessungsumfang / Groblinie bekannt (i.d.R. Betretungserlaubnis erforderlich) weitere Fachbeiträge wie Verkehrsführungskonzept, Brandschutzgutachten, etc.	i.d.R. 1 Jahr (wegen der umweltfachlichen Untersuchung sowie dem frühesten Start einer Vermessung)
	Vorstellen und Abstimmen des Ergebnisses Verkehrsanlage bei den TÖBs Einarbeitung der Abstimmungsergebnisse → Abschluss der Vorplanung, ggf. Abschluss einer Planungsvereinbarung (bei selbstständigen Radwegabschnitten)				1-3 Monate
Entwurfsplanung	Vorentwurf nach RE: Detaillierte Ausarbeitung der Vorzugsvariante Verkehrsanlage (einschl. Entwässerung) interne Abstimmung mit dem Straßenbaustraßenbauer ca. 6 Monate	Vorskizze je Bauwerk (Entfällt, wenn in der Strecke kein neues BW erforderlich wird/ kein bestehendes BW umgebaut werden muss) Grundlagenermittlung Ermittlung möglicher Bauwerkskonstruktionen für Neubau/ alternativ Umbaukonzept einschl. bauzeitlicher Flächenbedarfe/ Baubehelfe Variantenentscheid Bauwerk	ggf. FFH-Verträglichkeitsprüfung Artenschutzbeitrag Landschaftspflegerischer Begleitplan ca. 3-4 Monate	Baugrunduntersuchung und Gutachten (ggf. Betretungs-/Befahrungserlaubnis und weitere Erlaubnisse erforderlich) ggf. weitere Fachbeiträge erforderlich	6-9 Monate (mit BW länger, da Baugrundgutachten erst auf das Ergebnis der Vorskizze warten muss)
	Einarbeitung Abstimmungsergebnisse → Abschluss der Entwurfsplanung				1-3 Monate, zzgl. Grunderwerb
Gen. Planung	Feststellungsentwurf nach RE: Ergänzungen zum Grunderwerb → Abschluss der (technischen) Genehmigungsplanung				
	Baurechtsverfahren (Entfallen der Planfeststellung, Plangenehmigung, Planfeststellung, B-Plan der Kommune)				Entfallen der PlaFe/ Plangenehmigung ca. 6 Monate
	Entscheidung zum Baurecht ggf. Einarbeitung der Änderungen infolge des Baurechtsverfahrens → Abschluss Genehmigungsplanung				PlanG. 1,5 Jahre PlaFe 2 Jahre
Ausf. Planung	Ausführungsentwurf Detailplanung: Bauentwurf	Bauwerksentwurf (sofern erforderlich, Empfehlung: Bearbeitungsstart bereits während der Baurechtschaffung): Detaillierte Ausarbeitung zur Vorzugslösung	Landschaftspflegerische Ausführungsplanung		3-6 Monate (mit BW länger, falls nicht schon überlappend begonnen wird)

Quelle: Hessen Mobil

2.2 Konkretes Vorgehen des Landkreises

Einige der im RVEP enthaltenen Maßnahmen konnte der Landkreis bereits erfolgreich umsetzen. Ein Beispiel hierfür ist der Radweg entlang der K 92 in Stadtallendorf. Hier hatte die Stadt Stadtallendorf bereits in Eigenregie die Genehmigungsplanung durchführen lassen. Auf dieser Grundlage konnte der Landkreis 2019 die Ausführungsplanung beauftragen. Mit den Bauarbeiten wurde im Juli 2021 begonnen und sie konnten Mitte November 2021 abgeschlossen werden.

Üblicherweise werden Maßnahmen in Bündeln zu sieben bis neun Maßnahmen in Auftrag gegeben. Um die Finanzierung der Radewegeplanungen zu gewährleisten, werden Anträge bei der Förderbehörde (beispielsweise Hessen Mobil) gestellt. Parallel zur Prüfung der Antragsunterlagen durch die Förderbehörde werden die Ausschreibungsunterlagen vorbereitet. Die Förderbehörde entscheidet viermal im Jahr über die eingereichten Förderanträge. Nach dem Erhalt der Zuwendungsbescheide können die Planungsleistungen ausgeschrieben werden. Bei einer Beschaffung dieser Größenordnung und Komplexität kommt ein EU-weites Verhandlungsverfahren mit öffentlichem Teilnahmewettbewerb zum Einsatz. Bei diesem Verfahren kann jedermann die Teilnahme beantragen, jedoch wird nach Prüfung der Teilnahmeanträge nur eine Auswahl von Teilnehmenden zur Abgabe eines Erstangebotes aufgefordert.

In der Regel ist nach neun Monaten der günstigste Bieter ermittelt. Nach der Genehmigung der Auftragsvergabe durch den Kreisausschuss kann die Beauftragung des Planungsbüros erfolgen. Danach findet ein erstes Abstimmungsgespräch zwischen dem Planungsbüro und dem Landkreis statt. Hierbei erhält das Planungsbüro die benötigten Geo-Informationsdaten sowie wichtige Kontaktdaten der zu beteiligenden Personen und Institutionen. Im Verlaufe der Planung werden in regelmäßigen Abständen weitere Abstimmungsgespräche abgehalten.

Nachdem das Planungsbüro sich mit den örtlichen Gegebenheiten vertraut gemacht hat, werden erste mögliche Variantenansätze vorgelegt. Einige Ansätze können direkt weiter verfolgt werden. Andere Maßnahmen gestalten sich schwieriger, da die Gegebenheiten die ursprüngliche Routenführung schwierig bis unmöglich machen. Diese Hemmnisse können unter anderem der Verlauf der Route durch ein Wasser- oder Naturschutzgebiet sein, die Querung einer stark befahrenen Straße oder schwierige Grundverhältnisse. In solchen Fällen müssen oft weitere Varianten gesucht und die Möglichkeiten gegeneinander abgewogen werden. Die einzelnen Planungsbündel werden parallel abgearbeitet. Während bereits an Maßnahmen geplant wird, befinden sich andere in der Ausschreibung und für wiederum weitere werden die Förderanträge und die Ausschreibungsunterlagen vorbereitet.

Sobald die Entwurfsplanung vorliegt, werden neue Anträge bei der Förderbehörde für die bauliche Umsetzung gestellt. Auch hier werden zeitgleich die Ausschreibungsunterlagen bearbeitet. Nach dem Erhalt der Zuwendungsbescheide können die Leistungen für die Baumaßnahme ausgeschrieben und vergeben werden. So sollen in Zukunft nach und nach alle Maßnahmen in Bau- last des Landkreises in die Umsetzung gehen.

3. Infrastrukturmaßnahmen

In diesem Kapitel werden Umsetzungsmaßnahmen in Baulast des Landkreises, des Landes und Bundes sowie in Baulast von Kommunen am Beispiel der Stadt Marburg vorgestellt. Anschließend wird auf den Ausbau der Radwegweisung eingegangen und die Radzählstelle an dem bisherigen Standort in Sterzhäusen sowie das Projekt Dauerzählstellen für den Radverkehr des Landes Hessen thematisiert.

3.1 Maßnahmen in Baulast des Landkreises Marburg-Biedenkopf

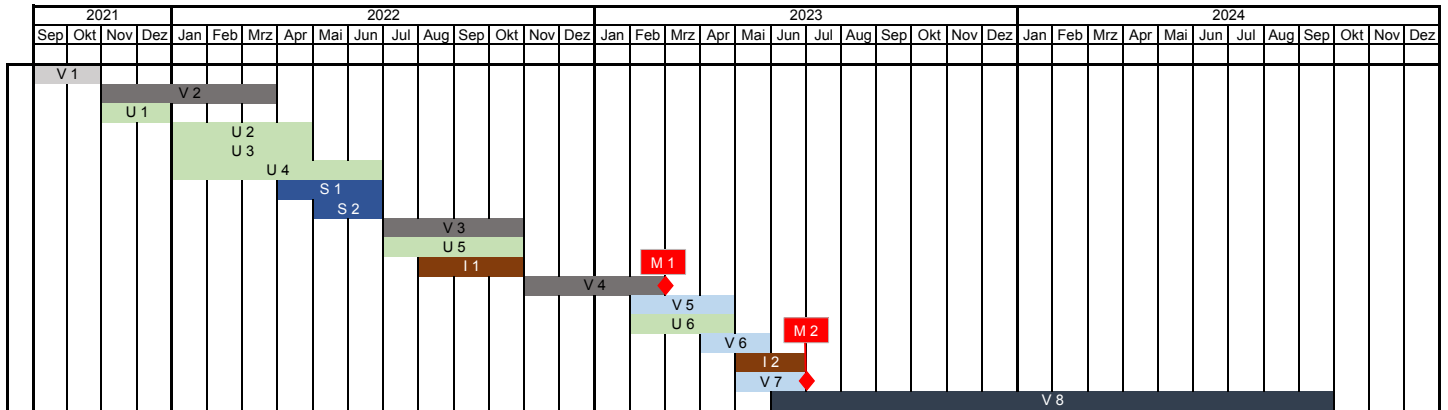
Die Zuwendungsbescheide für die Maßnahmen des ersten Planungsbündels lagen im Juli 2020 vor. Mit den Planungen der Maßnahmen wurde im Juli 2021 begonnen. Hier wurde bereits ein Zeitplan erstellt, der von einer Fertigstellung der Maßnahmen im September 2024 ausgeht. Bei einigen Maßnahmen zeichnet sich allerdings schon ab, dass die Vorplanung hier aus den oben genannten Gründen (siehe Kapitel 2) mehr Zeit in Anspruch nehmen wird. Bei drei Maßnahmen scheint die Umsetzung bis zu dem oben genannten Termin wahrscheinlich. Folgende Maßnahmen sind im ersten Planungsbündel enthalten:

- Weg 1: Marburg – Dagobertshausen, entlang der K77 (MAR11)
- Weg 2: Hof Capelle – Moischt, entlang der K 38 (MAR07)
- Weg 3: Ginseldorf – Bürgeln, Radweg entlang der K 34 (CÖ8 MAR1)
- Weg 4: Kernstadt Stadtallendorf, Radweg entlang der K 12, B 454 (STA05)
- Weg 5: Stadtallendorf – Emsdorf, Radweg entlang der K 12 (STA12 KI10)
- Weg 6: Wehrda Kreisel – Wehrda Kaufpark, Radweg entlang der K 82 (MAR22)
- Weg 7: Roth – Niederwalgern, Radweg entlang der K 59 (W02)
- Weg 8: Breidenbach – Breidenstein, Radweg entlang der B 253 (BID1 BRE1)

Für die Maßnahmen des zweiten Planungsbündels hat der Landkreis im Juli 2021 die Zusagen der Förderbehörde erhalten und die Planungsleistungen der Maßnahmen ausgeschrieben. Eine Bewertung der Angebote ist erfolgt und es wird von einer Beauftragung der Planungsleistungen Anfang 2022 ausgegangen. Folgende Maßnahmen sind im zweiten Planungsbündel enthalten:

- Weg 1: Mengersberg – Momberg, parallel zur K17 (2. + 3. BA) (NEU02)
- Weg 2: Amöneburg – Mardorf, K28/K27 (AM7)
- Weg 3: Niederweimar – Gisselberg, K 42 (W4)
- Weg 4: Niederwalgern – Roth (Variantenuntersuchung), K59 landwirtschaftlicher Weg (W2)
- Weg 5: Allna – Hermeshausen, K 65 (W10)
- Weg 6: Hermershausen – Einhausen, K68/K71 (MAR15)
- Weg 7: Cyriaxweimar – Haddamshausen, straßenbegleitender Radweg an der K69 bis L 3387 (MAR08)
- Weg 8: Einhausen – Wehrshausen, Radweg zur K72 (MAR 23)
- Weg 9: Breidenbach – Kleingladenbach, K107 (BRE3)

Die folgende Abbildung dient zur Veranschaulichung der vorläufigen Terminplanung für die Maßnahmen der ersten Sammelbeauftragung und wurde vom Planungsbüro erstellt.



- Projektvorbereitung (Grundlagenermittlung (V 1))
- Planung (Vorplanung (V 2), Entwurfsplanung (V 3), Genehmigungsplanung (V 4))
- Ausführungsvorbereitung (Ausführungsplanung (V 5), Vorbereiten der Vergabe (V 6), Mitwirken bei der Vergabe (V 7))
- Bauphasen (Bauoberleitung (V 8))
- Umweltplanung (Prüfung UVP-Pflichtigkeit (U 1), Biotoptypkartierung und faunistische Kartierung (U 2), FFH-Verträglichkeitsprüfung/ FFH-Ausnahmeprüfung mit Entwicklung von Kohärenzmaßnahmen (U 3), artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (U 4), Landschaftspflegerische Begleitplanung/ LBP (U 5), Landschaftspflegerische Ausführungsplanung/ LAP (U 6))
- Ingenieurbauwerke (Entwurfsplanung (I 1), Ausschreibung (I 2))
- Sonstiges (Vermessung (S 1), Baugrund (S 2))
- Meilensteine (Beantragung Fördermittel (M 1), Vergabe mit Vorliegen des Fördermittelbescheids (M 2))

Quelle: KH Planwerk

Für das nächste Planungs­bündel sind momentan die Förderanträge in Vorbereitung, sodass diese ebenfalls Anfang 2022 bei der Förderbehörde eingereicht werden können. Folgende Maßnahmen sind im dritten Planungs­bündel enthalten:

- Weg 1: Lohra – Weipoltshausen /Altenvers, Prüfung einer Verbindung entlang der K49 (LH5)
- Weg 2: Lohra – Rollshausen/Altenvers, Prüfung einer Verbindung entlang der K50 (LH6)
- Weg 3: Kirchhain – Sindersfeld/Betzisdorf, Prüfung einer alltagstauglichen Radroute (KI5)
- Weg 4: Lahntal – Calder/Kernbach, Optimierung der aktuellen Radroute (LT3)
- Weg 5: Kirchhain – Emsdorf/Burgholz, Prüfung einer Alltagstauglichen Radroute (KI8)
- Weg 6: Marburg Hermeshausen, K71/Nauhöfe, Radweg entlang der K68 (MAR17)
- Weg 7: Marburg – Neuhöfe, K70/Ockershausen, Radweg entlang der K68 (MAR24)
- Weg 8: Weimar (Lahn) Weiershausen/Allna, Alltagstaugl. Radwegverb. (W17)

Nr.	Kommune	von Ort	nach Ort	Maßnahme in Stichworten	Status*
STA14	Stadtallendorf	Stadtallendorf	Stadtallendorf	Angebotsplanung innerhalb der Kernstadt	5
STA1	Stadtallendorf	Stadtallendorf	Gewerbegebiet, K92	Anlage eines Radwegs entlang der K92, Planung und Kosten liegen vor	5
NEU3	Neustadt	Speckswinkel	Neustadt	Optimierung der aktuellen Radroute, Oberfläche	5
DT4	Dautphetal	Buchenau	Elmshausen	Überarbeitung Radwegführung R 2 / Lahntalradweg, evtl. parallel zur K22	3
KI15	Kirchhain	Kirchhain	Stadtallendorf	K14, straßenbegleitender Radweg	3
STA5	Stadtallendorf	Stadtallendorf	zur B454 Richtung Neustadt	Abmarkierung / Anlage einer Radverkehrsanlage auf der K12	3
MAR22	Marburg	Wehrda	Wehrda Gewerbegebiet	Schaffung eines Radwegs entlang der K82, Brücke über die Lahn	3
KI13	Kirchhain	Kirchhain	Kirchhain	Angebotsplanung innerhalb der Kernstadt (R2/D4)	3
BID1	Biedenkopf	Breidenstein	Breidenbach (BRE1)	Radweg entlang der B253 (Neuaufteilung der Fahrstreifen)	3
BID5	Biedenkopf	Biedenkopf	Biedenkopf	Angebotsplanung innerhalb der Kernstadt Biedenkopf	3
BID6	Biedenkopf	Wallau	Wallau	Angebotsplanung innerhalb des Stadtteils Wallau	3
W2	Weimar/Lahn	Niederwalgern	Roth	Ausbau Wirtschaftsweg	3
WE8	Wetter	Wetter	Wetter	Angebotsplanung innerhalb der Kernstadt	3
CÖ8	Cölbe	Bürgeln	MAR-Ginseldorf (MAR1)	Schaffung einer durchgängigen Radwegeverbindung Teils entlang der K34	3
KI10	Kirchhain	Emsdorf	Stadtallendorf (STA12)	Direkte Route nach Stadtallendorf	3
MAR11	Marburg	Dagobertshausen	Dagobertshausen	Schaffung eines Radwegs entlang der K77, Im Dorf bis nördlicher Feldweg	3
STA6	Stadtallendorf	Stadtallendorf	Erksdorf	Ungünstige Kreuzung der Kreisstraße 12, Versatz!	3
NEU2	Neustadt	Mengsberg	Momberg	Optimierung der aktuellen Radroute, Oberfläche	3
MAR7	Marburg	Cappel	Moischt	Schaffung eines Radwegs entlang der K38	3
BRE3	Breidenbach	Breidenbach	Kleingladenbach	Radwegeverbindung entlang der Kreisstraße 107	2
W2	Weimar/Lahn	Niederwalgern	Roth	Durchstich unter der Bahn Richtung Roth	2
AM7	Amöneburg	Amöneburg	Mardorf / Roßdorf	Radweg entlang K28 und K27, "Lange Hessen"	2
MAR23	Marburg	Elnhausen	Wehrshausen	Schaffung eines Radwegs entlang der K72	2
W10	Weimar/Lahn	Allna	Hermershausen	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	2
W4	Weimar/Lahn	Niederweimar	Gisselberg	Optimierte Routenführung entlang der neuen Rampen auf die B3, K42	2
*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*
MAR15	Marburg	Hermershausen	Einhausen	Schaffung eines Radwegs entlang der K68 und K71	2
MAR8	Marburg	Cyriaxweimar	Haddamshausen/ L3387	Schaffung eines Radwegs entlang der K69 bis zum R/G an der L3387	2
KI5	Kirchhain	Sindersfeld	Betzisdorf	Prüfung einer alltagstauglichen Radroute	2
LT6	Lahntal	Göttingen	Münchhausen (MÜ7)	Radweg auf der B252 nach der Entwidmung	1
LH5	Lohra	Weipoltshausen	Altenvers	Prüfung einer möglichen Verbindung entlang der K49	1
LH6	Lohra	Rollshausen	Altenvers	Prüfung einer möglichen Verbindung entlang der K50	1
LT3	Lahntal	Caldern	Kernbach	Optimierung der aktuellen Radroute, Routenführung	1
KI8	Kirchhain	Emsdorf	Burgholz	Prüfung einer alltagstauglichen 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
W17	Weimar/Lahn	Weiershausen	Allna	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung (evtl. Brücke)	1
BID7	Biedenkopf	Wallau	Biedenkopf	Angebotsplanung über Ludwigshütte, teils auf der K109	0
AM6	Amöneburg	Amöneburg	ATMEN	Anbindung an die geplante Freizeitfläche	0
W13	Weimar/Lahn	Kehna	Niederwalgern	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	0
CÖ5	Cölbe	Schönstadt	zur B3	Anlage eines Radwegs aus der Ortslage zur B3 entlang der K3	0
W8	Weimar/Lahn	Roth	Wolfshausen	Prüfung einer sicheren Verbindung im Bereich der B3 und K 59	0
RAU4	Rauschenberg	Bracht	Schönstadt	Prüfung einer möglichen Radroute auf oder entlang Kreisstraße 3	0
WE13	Wetter	Unterrospehe	Göttingen	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung, Oberfläche	0
MAR10	Marburg	Dagobertshausen	Marburg	Schaffung eines Radwegs entlang der K78 zur L3092	0
MÜ5	Münchhausen	Simtshausen	WE-Mellnau (WE11)	Nutzung der K1 nach der Umwidmung zur Gemeindestraße	0
AM9	Amöneburg	Erfurtshausen	STA-Schweinsberg (STA4)	Entlang der K24, Vorentwurf auf Teilstrecke vorhanden (STA)	0
LH2	Lohra	Willershausen	Lohra	Prüfung einer möglichen Radroute	0
NEU5	Neustadt	Speckswinkel	Momberg	Prüfung einer Radroute entlang der K15	0
MAR14	Marburg	Dagobertshausen	Einhausen	Schaffung eines Radwegs entlang der K78	0
MAR13	Marburg	Dilschhausen	Einhausen	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*
KI9	Kirchhain	Emsdorf	STA-Hatzbach (STA10)	Entlang der K14	0
MAR6	Marburg	Bauerbach	Lahnberge	Querungshilfe zur Querung der K34 als Zuwegung zu den Lahnberge	0
BID4	Biedenkopf	Biedenkopf	Eckelshausen	Neue Führung Lahntalradweg nördlich von Eckelshausen	0
GL10	Gladenbach	Rüchenbach	Friebertshausen	Ausbau einer Radroute südlich der K115	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
MAR5	Marburg	Schröck	Bauerbach	Straßenbegleitend zur K34 und K35, sichere Querung der L3088	0
MAR12	Marburg	Dagobertshausen	Wehrshausen	Schaffung eines Radwegs entlang der K77 bis zur K72	0
MAR9	Marburg	Cyriaxweimar	Neuhöfe	Schaffung eines Radwegs entlang der K69 bis zur K68	0
W15	Weimar/Lahn	Allna	Kehna	Prüfung einer sicheren Radwegeverbindung	0
GL7	Gladenbach	Frohnhausen	Sinkershausen	Ausbau einer Radroute nördlich der Allna, Grunderwerb	0
GL8	Gladenbach	Frohnhausen	Friebertshausen	Anlage einer Radroute, Ergebnisoffene Variantenprüfung nördlich der K66, Grunderwerb	0
CÖ7	Cölbe	Reddehausen	Schönstadt	Anlage eines Radwegeverbindung parallel zur K5	0
KI7	Kirchhain	Langenstein/Hof Netz	Emsdorf	Direkter Weg oder alternativ entlang der Fischteiche	0
LH7	Lohra	Weipoltshausen	Kirchsvers	Nutzung vorhandener Wege	0
WO3	Wohratal	Hertingshausen	Wohra	Prüfung einer möglichen Radroute auf oder entlang Kreisstraße 6	0
KI1	Kirchhain	Kirchhain	Amöneburg	Erweiterung der Wegweisung Führung durch das Hochwasserückhaltebecken (keine Priorisierung)	0
MAR18	Marburg	Wehrshausen, K80	Marbach/Höhenweg	Schaffung eines Radwegs entlang der K72	0
MAR19	Marburg	Marbach, L3092	Marbach, K72	Schaffung eines Radwegs entlang der K80	0
MAR20	Marburg	Schröck	Moischt	Schaffung eines Radwegs entlang der K37, innerorts und ausserorts	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.

1. Radweg in Caldern (Lahntal)

Im Ortsteil Caldern der Gemeinde Lahntal soll ein straßenbegleitender Radweg entstehen, welcher sich von der Mühlenbäckerei Pfeiffer bis zum Calderner Sportplatz erstreckt. Dadurch soll der Lahnradweg aufgewertet werden. Die Maßnahme befindet sich im Vorentwurf. Die Fertigstellung des Vorentwurfs ist für das erste Quartal 2022 vorgesehen. Im Anschluss daran erfolgt dann die Schaffung des Baurechts, bevor die Maßnahme umgesetzt werden kann.

2. Radweg zwischen Marburger Lahnberge und Marburger Kernstadt

Eine weitere Maßnahme, um den Radverkehr zu fördern, ist die radverkehrliche Erschließung der Marburger Lahnberge an die Marburger Kernstadt. Die Voruntersuchungen sind am Laufen und werden ebenfalls im Jahr 2022 abgeschlossen sein.

Auf den Landesstraßen L 3088 und L 3092 wird auf den Marburger Lahnbergen zwischen der Karl-von-Frisch-Straße (Höhe Botanischer Garten) und der Abfahrt Hansenhäuser/Sonnenblickallee stadteinwärts ein durchgängiger Radfahrstreifen markiert. 2,50 Meter breit wird dieser Radfahrstreifen im rechten Bereich der Fahrbahn der Landesstraße sein. Für den motorisierten Verkehr steht ein 3,50 Meter breiter Fahrstreifen zur Verfügung.

Die größte Veränderung für den motorisierten Verkehr: In Richtung Marburger Innenstadt/ Cappel wird auf Höhe der Großseelheimer Straße/Abzweig Sonnenblickallee der bislang rechte Fahrstreifen zum Radfahrstreifen umfunktioniert und darf daher nur noch von Fahrradfahrern genutzt werden. Der aus Richtung Kirchhain kommende Verkehr muss daher zukünftig immer auf die Großseelheimer Straße auffahren – unabhängig davon, ob er geradeaus in Richtung Innenstadt fahren oder nach rechts in Richtung Cappel/Richtsberg abbiegen möchte¹.

¹ <https://mobil.hessen.de/press/pressarchiv/l-3088-l-3092-neuer-radfahrstreifen-auf-den-marburger-lahnbergen>

3. Radweg zwischen Cappel (Marburg) und Hof Capelle in Ebsdorfergrund

Mit der Umsetzung eines straßenbegleitenden Radweges entlang der L 3125 von Marburg Cappel nach Hof Capelle wird eine sichere Anbindung der Gemeinde Ebsdorfergrund an die Stadt Marburg geschaffen. Der Vorentwurf soll im ersten Quartal 2022 abgeschlossen sein. Danach kann mit der Baurechtschaffung begonnen werden, bevor die Maßnahme baulich umgesetzt wird.

4. Radweg zwischen Amönau (Wetter) und Wetter

Entlang der L 3091 soll ein straßenbegleitender Geh- und Radweg entstehen, welcher vom Ortsteil Amönau der Gemeinde Wetter Richtung Stadt Wetter führen soll. Die ursprünglich geplante Baurechtschaffung über ein Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung konnte nicht erfolgen, da ein Eigentümer keine Besitzüberlassung erteilte. Deshalb musste ein Planungs-genehmigungsverfahren über das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) erfolgen. Die Erteilung des Baurechts durch das HMWEVW wird in Kürze erwartet. Der Baubeginn ist für das Jahr 2022 geplant.

5. Radverkehrsangebot zwischen Herzhausen (Dautphetal) und Mornshausen (Gladenbach)

Die Entwicklung einer Radverkehrs-anbindung zur B 453 von Herzhausen nach Mornshausen liegt in Baulast des Bundes und wird unter Federführung von Hessen Mobil umgesetzt. Für die Fertigstellung des Vorentwurfs wird noch die abschließende Entscheidung über eine gemeinsame Nutzung der Dautphe-Brücke im Zuge der einmündenden K 74 benötigt.

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 Radverkehrsentwicklungsprozess 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 K 37 zwischen Moischt und Schröck.

Um die Marburger-Ortsteile Moischt und Schröck zu verbinden, soll ein Radverkehrsangebot entlang der K 37 geschaffen werden. Hier wird die alternative Verbindung über vorhandene Wirtschaftswege anstelle einer neuen Trasse entlang der K 37 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 K 72 zwischen der Straße „Im Köhlersgrund“ und dem Knoten K 72/ K 80

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 K 72 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 L 3092 Görzhäuser Hof. Dieser Weg soll asphaltiert und als Radweg ausgebaut werden, da er die kürzeste Strecke von Dagobertshausen zum Standort Görzhäuser Hof darstellt.

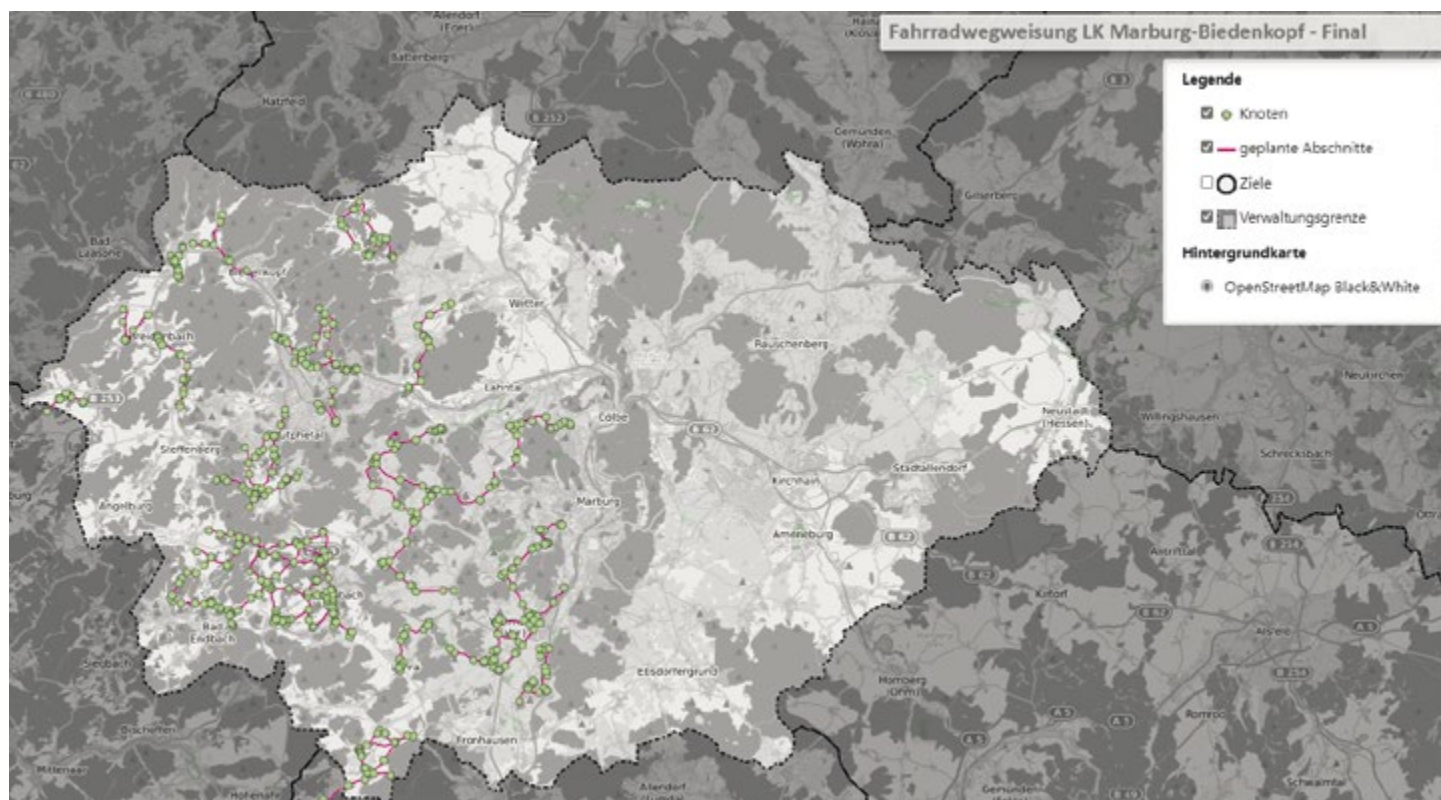
Eine mögliche Ausbauplanung wurde erarbeitet, woraufhin die Förderung als Alltagsradweg in Aussicht gestellt wurde. Weiterhin wurden eine Entwurfsvermessung sowie eine Baugrunduntersuchung durchgeführt. Die Planung soll in 2022 fortgeführt werden und eine Eingriffs-/ Ausgleichsplanung beauftragt werden.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

4. Aufwertung des Lahnradweges durch Routenverlegung zwischen Rohnhausen und Argenstein (Weimar)

Der Lahnradweg wird von Cappel zunächst auf die alte Kreisbahnstraße verlegt und bis Rohnhausen geführt. Von dort führt die Route auf der alten K 42 Trasse bis nach Argenstein weiter. Da von der Verlegung mehrere Kommunen betroffen sind, liegt die Federführung für die Maßnahme beim Landkreis. Damit die Umsetzung der Maßnahmen weiter voranschreitet, ist eine Prüfung notwendig, um zu klären, ob der bestehende Ausbaustandard der alten K 42 den Anforderungen genügt. Dies liegt im Zuständigkeitsbereich des Landkreises. Darüber hinaus sind Umbaumaßnahmen mit Planfeststellungsunterlagen „Lückenschluss B3a“ abzugleichen.

3.4 Ausbau der Radwegweisung im Landkreis

Für den Ausbau der Wegweisung im abgestimmten Radroutennetz des Landkreises um 200 Kilometer wurde im Jahr 2020 die Planung vorgenommen. Damit wächst das ausgewiesene Radnetz im Landkreis von 475 auf 675 Kilometer (ca. 100.000,- € Gesamtinvestition). Die Maßnahme ist 2021 in die Umsetzung gegangen. Der Maßnahmenabschluss ist für die erste Hälfte von 2022 vorgesehen. Hinzu kommt die vom Land Hessen unterhaltene Wegweisung der Radfernwege. Inklusiv der Wegweisung der Radfernwege, die vom Land Hessen betreut wird, verfügt der Landkreis dann über ein Netz von ausgewiesenen Radrouten von 832 Kilometern.



Ausbau der Radwegweisung im Landkreis 2020/2021(Quelle: Planungsbüro RV-K)

3.5 Radzählstellen

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



Radzählstelle mit Solarpaneel (Quelle: Radschlag, 2011)

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 2020 und 2021 erfasste die Radzählstelle den Radverkehr auf dem Lahnradweg im Bereich der Gemeinde Lahntal. Ziel der Erhebung an dieser Stelle war es, gegenüber dem Baulastträger Bund die Notwendigkeit eines ganzjährig befahrbaren Radverkehrsangebotes im oberen Lahntal zu belegen. Inzwischen wurden die Daten, ergänzt durch Hinweise zur Überflutungshäufigkeit der Flutmulden bei Sterzhausen, den Verantwortlichen von Hessen Mobil präsentiert.



Standort der Zählstelle (Quelle: IGS)

Radverkehrsaufkommen 2020		
Radverkehrsaufkommen Jahr und Saison		
Jahr (01.01. - 31.12.)	01.01.2020 - 31.12.2020	89.230
Saison (01.04. - 31.10.)	01.04.2020 - 31.10.2020	78.376
Saisonanteil		88%
Durchschnittliches Radverkehrsaufkommen pro Tag		
Jahr	01.01.2020 - 31.12.2020	243,8
Saison	01.04.2020 - 31.10.2020	366,2
maximaler Tageswert*		
erste Jahreshälfte	21.05.2020	1.309
zweite Jahreshälfte	12.07.2020	1.025

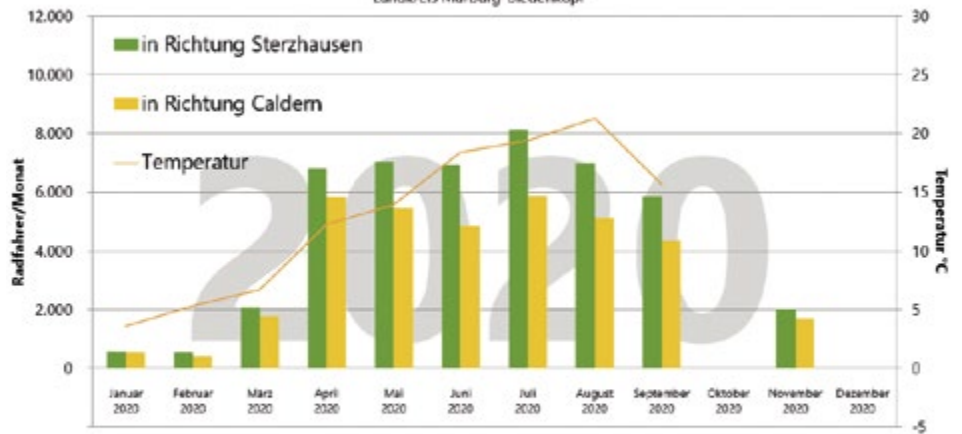
Daten der Radzählstelle belegen die Notwendigkeit für Maßnahmen am Lahnradweg (Quelle: IGS GmbH)

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 2022 weiterhin am Standort an der Furkation in Sterzhäusen verbleiben.

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, dass die Freizeitroute mangels alternativer Angebote durchaus von Alltagsradlern genutzt wird.

Monatswerte - Zählstandort in Lahntal "MR6"

Landkreis Marburg-Biedenkopf



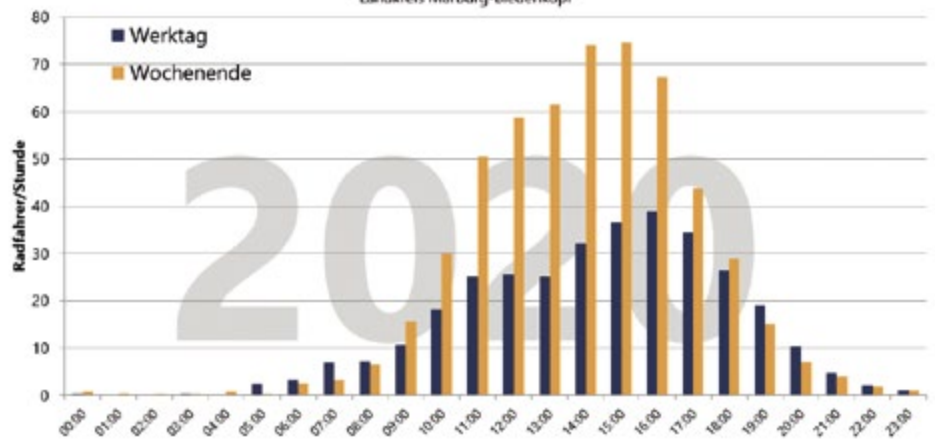
Dieses Diagramm stellt die Summe der monatlichen Radverkehrsbelastung sowie die monatliche Durchschnittstemperatur dar. Auf der x-Achse sind hierzu die Monate und auf der linken y-Achse die Anzahl der Radfahrer, auf der rechten y-Achse die Temperatur wiedergegeben. Es werden beide Fahrrichtungen sowie die durchschnittlichen Temperaturen ausgewiesen. Berücksichtigt ist der Zählzeitraum in der Zeit vom 01.01.2020 bis 31.12.2020.



Jährliches Radverkehrsaufkommen auf dem Lahnradweg (Quelle: IGS GmbH)

Stundenwerte - Zählstandort in Lahntal "MR6"

Landkreis Marburg-Biedenkopf



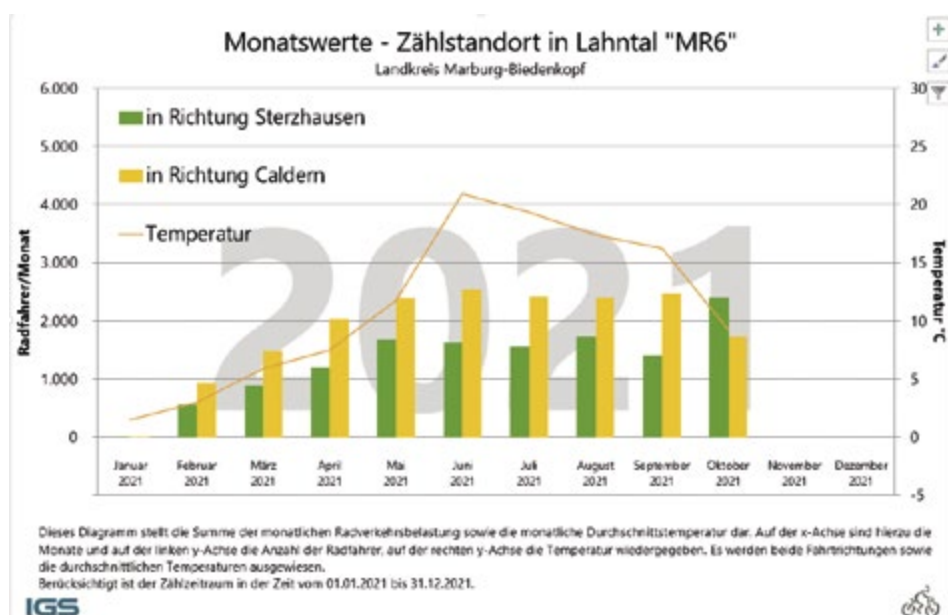
Dieses Diagramm stellt das durchschnittliche Radverkehrsaufkommen pro Stunde dar. Auf der x-Achse sind hierzu die Stunden eines Tages, auf der y-Achse die Anzahl der durchschnittlich erfassten Radfahrer wiedergegeben. Es werden Werktage und Wochenenden unterschieden. Berücksichtigt werden die Messwerte des Zählzeitraumes während der Saison vom 01.04.2020 bis 31.10.2020.



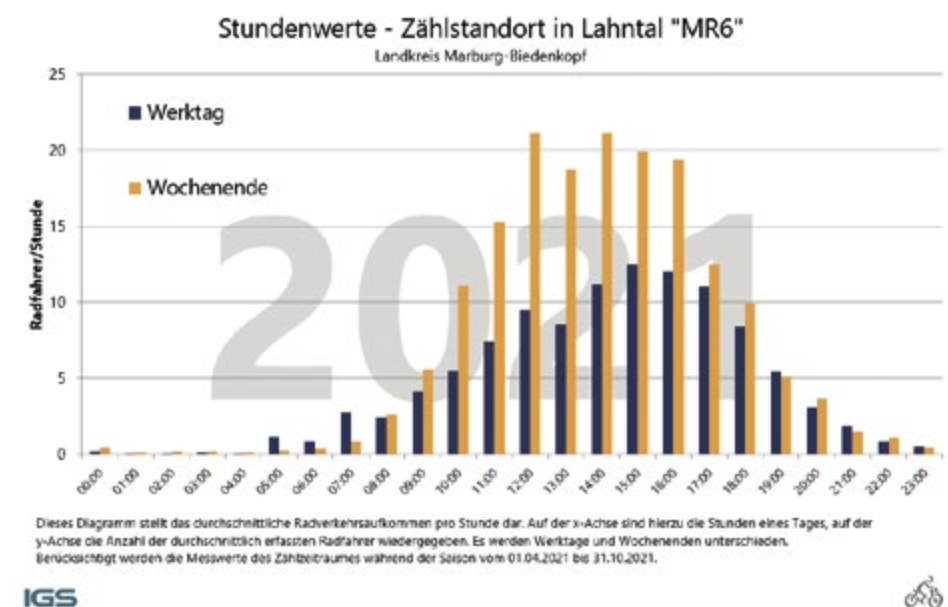
Stundengang des Radverkehrs auf dem Lahntalradweg in Lahntal 2020, Quelle: IGS GmbH

Radverkehrsaufkommen 2021		
Radverkehrsaufkommen Jahr und Saison		
Jahr (01.01. - 31.12.)	04.01.2021 - 31.10.2021	31.509
Saison (01.04. - 31.10.)	01.04.2021 - 31.10.2021	27.620
Saisonanteil		88%
Durchschnittliches Radverkehrsaufkommen pro Tag		
Jahr	04.01.2021 - 31.10.2021	104,7
Saison	01.04.2021 - 31.10.2021	129,1
maximaler Tageswert*		
erste Jahreshälfte	13.06.2021	360
zweite Jahreshälfte	09.10.2021	473

Quelle: IGS GmbH(Quelle: IGS GmbH)



Jährliches Radverkehrsaufkommen auf dem Lahnradweg 2021 (Quelle: IGS GmbH)



Stundengang des Radverkehrs auf dem Lahntalradweg in Lahntal 2021, Quelle: IGS GmbH

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

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

Auf Wunsch des Landes hat der Landkreis Marburg-Biedenkopf 16 Standorte benannt, an denen die Zählstellen installiert werden sollen. Während das Land die Kosten für die Beschaffung des Gerätes

übernimmt, wird der Landkreis die Kosten für den Unterhalt tragen. Mit seiner Initiative verfolgt das Land das Ziel, die eingeschränkte Verkehrsdatenlage für den Radverkehr in Hessen zu verbessern und gewonnene Erkenntnisse für die weitere Planung und Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur zu nutzen. 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.

In 2020 wurden mit den Grundstückseigentümern der Standorte bereits Gestattungsverträge über die Errichtung und den Betrieb der Zählstellen abgeschlossen. Parallel dazu hat Hessen Mobil den Auftrag zur Errichtung der Dauerzählstellen ausgeschrieben. In 2021 konnte der Auftrag für die Beschaffung der Dauerzählstellen vergeben werden. Mit der Errichtung der Dauerzählstellen wird aller Voraussicht nach im Frühjahr 2022 begonnen.

Standort Nummer	Kommune	Gemarkung	Standort
850	Cölbe	Cölbe	Hessischer Radfernweg R2
851	Kirchhain	Kirchhain	Hessischer Radfernweg R6
852	Stadtallendorf	Stadtallendorf	Niederrheinische Straße, Hessischer Radfernweg R2
853	Kirchhain	Anzefahr	Hessischer Radfernweg R2
854	Biedenkopf	Breidenstein	Hessischer Radfernweg R8
855	Marburg	Marburg	Alter Kirchahiner Weg
856	Biedenkopf	Wallau	Alte Straße, Hessischer Radfernweg R2
857	Wetter	Wetter	Querung der K 123 "In der Binge"
858	Wohratal	Halsdorf	Auestraße, Hessischer Radfernweg R6
859	Gladenbach	Weidenhausen	An der Hüttenseite, Salzböderadweg
860	Gladenbach	Erdhausen	An der B 255, 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

Geplante Standorte für die Dauerzählstellen (Quelle: Landkreis Marburg-Biedenkopf)

4. Innerstädtische Radverkehrskonzepte

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

4.1 Radverkehrskonzept für die Stadt Stadtallendorf

Im August 2020 stellte das zuständige Planungsbüro die ersten Analyse-Ergebnisse und Grundsätze der Radverkehrsplanung in Stadtallendorf vor. Rund 25 Bürger*innen nahmen an der offenen Bürger*innenkonferenz zum Radverkehrskonzept in Stadtallendorf teil. Schon vor Ort konnten die Teilnehmenden ihre Erfahrungen zum Thema Radverkehr in Stadtallendorf einbringen. Dabei wurden insbesondere drei Punkte erwähnt: Fahrradabstellanlagen, der bisherige Entwurf des untersuchten Wegenetzes sowie weitere Hinweise und

Ergänzungen. Im September 2020 fand die Online-Diskussion auf der Bürger*innenbeteiligungsplattform des Landkreises Marburg-Biedenkopf statt. Die Vorschläge wurden wie die Hinweise in der Präsenzveranstaltung von der Verwaltung und dem zuständigen Planungsbüro geprüft und einbezogen. Die Ergebnisse sollen als Musterlösungen für typische Problembereiche dienen, die auch anderen Kommunen im Kreis zu Gute kommen können.

Im März 2021 konnte das 142 Seiten starke Radverkehrskonzept für den Kernstadtbereich der Stadt von Landrätin Kirsten Fründt an Bürgermeister Christian Somogyi übergeben werden. Auf den 142 Seiten findet sich ein detailliertes Handlungskonzept mit Empfehlungen für insgesamt 234 Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrssituation im Stadtkern. Die Vorschläge der Gutachter reichen dabei von kurzfristigen Maßnahmen, wie etwa der Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer, über mittelfristig zu organisierende Umbauarbeiten bis hin zu langfristig zu planenden Neubauten von Radwegen oder Abstellanlagen. Zudem berücksichtigt werden Fragen der E-Bike-Mobilität. Grundlage für die Planungen war unter anderem eine detaillierte Erfassung des aktuellen Zustandes der Radwege-Situation, die Analyse von Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung der letzten fünf Jahre. Zudem hatten Mitarbeitende knapp 100 Kilometer der Wege vor Ort mit dem Rad befahren, dokumentiert und bewertet.

Bei der Erarbeitung des Konzepts sind insbesondere die Ideen der Bürger*innen Stadtallendorfs eingeflossen, die während einer dreiwöchigen digitalen Bürgerbeteiligung und der Bürgerkonferenz gesammelt wurden.

Mit diesem umfangreichen Maßnahmenkatalog ist eine sehr konkrete Arbeitsgrundlage für die kommenden Jahre erarbeitet worden. Die Abfolge wird sich vor allem danach richten, welche Relevanz eine Maßnahme für den Schulweg und die Verkehrssicherheit hat, welche der Maßnahmen eine hohe Priorität bei den Bürger*innen hat und wie sich das Ganze in das Gesamtnetz einfügt.

Außerdem finden sich Vorschläge zur Verbesserung der Streckenführung. Für die Hauptstraßen der Innenstadt, beispielsweise der Hauptstraße, Bahnhofstraße und Niederkleiner Straße, gibt es wegen des starken Autoverkehrs und begrenzten Flächen kaum Handlungsspielräume. Als Alternative schlagen die Gutachter ein durchgängiges Netz abseits der Hauptverkehrsstraßen vor. Dieses „Grüne Netz“ soll vor allem für Kinder, Senior*innen oder auch Fahranfänger*innen komfortabel und sicher genutzt werden können.

Neben den Straßen in der Zuständigkeit der Stadt Stadtallendorf sind auch der Landkreis mit seinen Kreisstraßen und Hessen Mobil mit Bundes- und Landesstraßen in die Planungen einbezogen.

4.2 Weitere innerstädtische Radverkehrskonzepte

Auf das Radverkehrskonzept der Stadt Stadtallendorf sollen noch weitere Radverkehrskonzepte von Mittelzentren im Landkreis folgen. Auf Grundlage des kreisweiten Radentwicklungsplans werden für die Städte Biedenkopf, Biedenkopf-Wallau, Gladenbach, Kirchhain und Wetter Radverkehrskonzepte entwickelt. Bei ihrer Erstellung ist der Landkreis unterstützend tätig.

Dafür hat der Kreis eine Planungsgemeinschaft zweier erfahrener Ingenieurbüros beauftragt. Gemeinsam mit den Stadtverwaltungen, den Bürger*innen sollen die Ortskerne der teilnehmenden Kommunen auf Stärken, Schwächen und eventuell notwendige Arbeiten hin überprüft werden. Der Kreis hat deshalb in allen vier Städten Bürgerkonferenzen zum Thema Radverkehr organisiert. Bei den Veranstaltungen wurden Entwürfe der geplanten Radverkehrsnetze vorgestellt. Neben der direkten Beteiligung der Bürger*innen im Rahmen der Konferenz, hat die Bevölkerung auch die Möglichkeit, sich an einem Online-Dialog über die Beteiligungsplattform www.mein-marburg-biedenkopf.de zu beteiligen. Dadurch kann die Expertise der Bürger*innen über ihre Stadt mit in den Entwicklungsprozessen eingebunden werden, sodass eine am Bedarf der Menschen orientierte Radverkehrsinfrastruktur entwickelt werden kann.

Die Kommentare werden von dem das Radverkehrskonzept erarbeitenden Planungsbüro und der Verwaltung geprüft und in die Bearbeitung einbezogen. Für 2022 ist geplant, die Radverkehrsentwicklungskonzepte den Städten zu übergeben.

5. Projekte zur Förderung des Radverkehrs

In diesem Kapitel werden mehrere Aktivitäten vorgestellt, die der Landkreis unternimmt, um Menschen zu motivieren, das Fahrrad öfter zu nutzen.

5.1 Stadt- und Landradeln im Landkreis Marburg-Biedenkopf

Der Landkreis Marburg-Biedenkopf hat sich bereits 2007 zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2040 unabhängig von atomaren und fossilen Brennstoffen zu werden. Im Bereich der Mobilität kommt der Entwicklung des Radverkehrs im Landkreis daher eine besondere Bedeutung zu.



Plakat zur Aktion „STADTRADELN“

Unter dem Motto „Auf die Räder, fertig, los!“ nahm der Landkreis Marburg Biedenkopf im Jahr 2020 zum dritten Mal an der europaweiten Kampagne STADTRADELN teil. Mit der Klimaschutzkampagne will das Klima-Bündnis, ein europaweites Netzwerk von Kommunen, für das Thema der nachhaltigen Fortbewegung werben. Ziel ist es, innerhalb der Aktionszeit möglichst viele klimafreundliche Kilometer zurückzulegen. Dabei fahren Schulklassen, Vereine, Organisationen, Unternehmen, Bürger*innen und auch Verwaltungen um die Wette. Im Zuge der Kampagne werden Deutschlands fahrrad-aktivste Kommunen sowie die fleißigsten Radelteams in den Kommunen selbst gesucht. Alle Teilnehmenden radelten in Teams innerhalb von 21 zusammenhängenden Tagen, vom 8. bis 28. August 2020, um die Wette, um möglichst viele Fahrradkilometer zurückzulegen. Dies konnte der Weg zur Arbeit, aber auch die

Radtour am Wochenende sein. Die zurückgelegten Kilometer auf dem Fahrrad trugen die Teilnehmenden per App ein.

Unter Beteiligung von den sechs Kommunen Bad Endbach, Kirchhain, Marburg, Neustadt, Stadtallendorf und Wetter konnte ein vielfältiges Rahmenprogramm für die Kampagnendauer auf die Beine gestellt werden. Den Auftakt bildete dabei das „Höfe-Radeln“. Zusammen ging es entlang dem „Caspersch-Hof“, den Höfen „Schmelzmühle“, „Café Schönmühle“ und „Hofgut Friedelhausen“, weiter über das Gartencafé „Daniels“ und die „Zeiteninsel“ zurück zum „Seepark Niederweimar“. Dazwischen erwarten die Teilnehmer*innen Stopps mit Vesper beim „Caspersch-Hof“ und Kaffee, Kuchen und Snacks im „Gartencafé Daniels“ sowie eine geführte Besichtigung der „Zeiteninsel“. Die gemeinsame Radtour zum „Annapark“ in Kirchhain rahmte die Kampagne zusammen mit der Siegerehrung am 10. September ab.



Stadtradeln 2020 (Quelle: stadtradeln.de)



Stadtradeln 2021 (Quelle: stadtradeln.de)

Die Ergebnisse des Jahres 2020 können sich sehen lassen! Im Vergleich zum Jahr 2019 hat der Landkreis Marburg-Biedenkopf einen Zuwachs von 295 Radler*innen, 21 Teams und 105.911 geradelten Kilometern.

Auch im Jahr 2021 war der Landkreis Marburg-Biedenkopf erneut bei der Kampagne STADTRADELN vertreten. Diesmal unter dem Motto „Stadt- und Land Radeln“. An der bundesweiten Aktion nahmen 1125 Radelnde, 32 Kreistagsbeigeordnete und 81 Teams aus dem Landkreis teil. Neben der Bevölkerung und den Schulen des Landkreises haben die Kreisverwaltung, die Kommunen Bad Endbach, Kirchhain, Marburg, Neustadt, Stadtallendorf, Wetter und diesmal auch Weimar (Lahn) kräftig in die Pedale getreten. Im Vergleich zum Vorjahr konnten 38 Tonnen CO₂ – Emissionen eingespart werden. Auch die Anzahl der Teilnehmenden hat sich beinahe verdoppelt. Außerdem fuhren die Radelnden fast 82.000 Kilometer mehr als im Vorjahr. Wie auch im Vorjahr erhielten die Erstplatzierten Preise in Form von Gutscheinen und Fahrradartikeln.

5.2 Höfe-Radeln

Der Landkreis Marburg-Biedenkopf hat mit seinem Fachbereich „Ländlicher Raum und Verbraucherschutz“ eine thematische Rad-Route entwickelt, die zum Kennenlernen der Lebensweise und Landwirtschaft in der Region Marburg-Biedenkopf einlädt. Startpunkt ist der Bahnhof in Niederweimar.

Dabei verbindet die Strecke unter dem Motto „Höfe-Radeln“ auf rund 30 Kilometern Bauernhöfe, zum Teil mit Direktvermarktung, Landgasthöfe und ehemalige Mühlen. Radfahrer*innen können dort für regionale Köstlichkeiten einkehren. Entlang einer Rad-Themenroute können Rad-Begeisterte eine Vielzahl sehenswerter Stationen entdecken. Die „Zeiteninsel“ in Weimar-Argenstein, das Vogelschutzgebiet „NATURA 2000“ bei Weimar-Niederwalgern, der „Caspersch-Hof“ in Lohra-Damm oder das „Hofgut Friedelhausen“ in Lollar sind nur einige Beispiele. An der Route befinden sich vier Bahnhöfe, so dass ein klimafreundlicher Tagesausflug möglich ist. Die Route reiht sich in das Radtourismus-Angebot der Marburg Stadt und Land Tourismus GmbH (MSLT)

Die Route verbindet dabei die malerischen Landschaften der Landkreise Marburg-Biedenkopf und Gießen.

Die Themen-Route wurde im Jahr 2021 um eine digitale Audiotour ergänzt. Mithilfe der Lauschtour-App können Radler*innen und Besucher*innen zusätzlich wertvolle Informationen zu den verschiedenen attraktiven Stationen des Höfe-Radelns erhalten. Um die Audiotour-App zu nutzen, muss sie zunächst heruntergeladen werden. Die App ist kostenlos für jedes Smartphone erhältlich und ist mit iOS und mit Android kompatibel. Zum Herunterladen im App Store oder Play Store wird „Die Lauschtour-App“ eingegeben.

Wenn die App heruntergeladen ist, kann das Global Positioning System (GPS) aktiviert werden. In diesem Fall geht die Route erst dann los, wenn man sich am jeweiligen Standort befindet. Die Gesamtdauer des Hör-Erlebnisses beträgt ungefähr 40 Minuten. Die Lauschtour-App wurde durch öffentliche Mittel (LEADER) gefördert. Das Gesamtbudget beträgt 20.000 €.

5.3 Lademöglichkeiten für Pedelecs und E-Bikes

Seit Juli 2020 besteht für Bediente sowie für Kund*innen der Kreisverwaltung die Möglichkeit, an der Hauptstelle Pedelecs und E-Bikes kostenlos aufzuladen. Hierzu wurden neben der kreiseigenen Tankstelle drei Ladezugänge errichtet. Der zum Laden notwendige RFID-Chip kann an der Telefonzentrale gegen Pfand (Personalausweis) abgeholt werden. Nach Aktivierung eines Ladezugangs kann das Pedelec/E-Bike für drei Stunden durchgehend geladen werden.

5.4 Einführung eines Lastenradsystems für den Landkreis Marburg-Biedenkopf

Der Landkreis strebt eine Kooperation mit dem Verein freie Lasten e.V. an, um ein kreiseigenes Lastenrad-Verleihsystem aufzubauen. Der Verein freie Räder e.V. 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 war für das Jahr 2021 geplant. Durch Lieferengpässe verschiebt sich der Ankauf der Lastenräder auf Anfang 2022. Die Lastenräder sollen durch den Verein verwaltet und an wechselnden Standorten im Landkreis platziert werden. 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: Dreihäusen (Ebsdorfergrund), Wolfshausen, Schwabendorf, Stausebach, Weidenhausen-Gladenbach. Eine Ausleihe wird über die Website des Vereins möglich sein.



Lastenräder des Vereins freie Lasten e.V. (Quelle: Landkreis Marburg-Biedenkopf)

5.5 Schülerradrouten Planer + Netze

Die Verbesserung der Verkehrssituation für den Schülerverkehr ist dem Kreis ein wichtiges Anliegen. Daher wurde in 2021 damit begonnen, im Landkreis Marburg-Biedenkopf im Zusammenhang mit dem Projekt „Schülerradrouten Planer und Netze“ des Fachzentrums Schulisches Mobilitätsmanagement ein Schülerradroutennetz für die weiterführenden Schulen im Landkreis zu erarbeiten. Die Koordinierung des Projekts erfolgt durch das Integrierte Verkehrs- und Mobilitätsmanagement (ivm). Idee und Ziel ist es, ein flächendeckendes Schülerradroutennetz für alle weiterführenden Schulen in Hessen zu erarbeiten und als Schülerradroutenplaner digital zugänglich zu machen. Der Anteil der Schüler*innen, die mit dem Fahrrad zur Schule fahren, soll erhöht werden. Auf dem Bestandsnetz des Landkreises werden hierfür geeignete möglichst sichere Routen für den Weg zur Schule ausgewiesen.

Die Erarbeitung erfolgt 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. Hierfür wurden in den Sommermonaten Befahrungen vorgenommen sowie Steckbriefe zur

Erfassung der Radverkehrssituation vor Ort an die beteiligten Schulen und Kommunen gesandt. Im Anschluss fand eine erste Bearbeitung der Entwürfe durch Schüler der Georg-Büchner-Gesamtschule in Stadtallendorf an Schul-Projekttagen statt. 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 Aufmerksamkeitspunkte hinzugefügt. Auch im Nachgang zu den Beiräten konnten die Beteiligten weitere Hinweise an das Fachbüro übermitteln. Bis Frühjahr 2022 wird das final abgestimmte Schülerradroutennetz für den Landkreis Marburg-Biedenkopf vorliegen und online zugänglich gemacht werden.

Die technische Grundlage für die Online-Darstellung des Schülerradroutenplaners baut auf dem Radroutenplaner Hessen auf. Die Oberflächen der beiden Plattformen ähneln sich im Aufbau sehr. Ebenso wie der Radroutenplaner Hessen kann der Schüler-Radroutenplaner auf der eignen Internetseite eingebunden werden. Somit haben sowohl die Schulen, die Kommunen als auch der Landkreis selbst die Möglichkeit, das Angebot schnell zugänglich zu machen.

5.6 Radfahren neu entdecken

Für 2020 war die Teilnahme des Landkreises an dem Projekt „Radfahren neu entdecken“ der AGNH geplant. Hierfür sollten Bürger*innen des Landkreises für einen Zeitraum von drei Monaten die Möglichkeit erhalten, vom Land Hessen kostenfrei zur Verfügung gestellte Fahrradmodelle mit E-Antrieb mit bis zu 45 km/h Unterstützung auszutesten. Nach einer ersten Ausgaberunde wurde das Projekt aufgrund der sich zuspitzenden Corona-Situation vorerst gestoppt. Eine Entscheidung über Nachholtermine wurde zunächst nicht getroffen.

6. Netzwerkfähigkeit

6.1 Siebte Nationale Radverkehrskonferenz

Um den individuellen Verkehr in den kommenden Jahren weg vom Auto und hin zum Radverkehr zu verlagern, hat sich im Jahr 2021 erneut der Nationale Radverkehrskongress zusammengefunden. Auch Vertreter*innen des Landkreises Marburg-Biedenkopf nahmen an dem im Jahr 2009 vom Bundesverkehrsministerium ins Leben gerufenen Kongress teil.

Am 27. sowie 28. April 2021 trafen sich virtuell aber auch in Präsenz nationale wie auch internationale Akteur*innen, Expert*innen, Wissenschaftler*innen, Aktivist*innen, etc. in Hamburg. Auf zahlreichen Bühnen und parallel stattfindenden Vorträgen und Diskussionen haben sich die Teilnehmenden über die aktuellen Fragen und Herausforderungen sowie auch Chancen und Potenziale bei der Entwicklung und Gestaltung des Radverkehrs ausgetauscht. Unter anderem wurden Themen wie Barrierefreiheit in Großstädten, Ausbau der Rad-Infrastruktur und Innovationen in der Radverkehrsentwicklung behandelt.

Neben der Vorstellung des Nationalen Radverkehrsplan 3.0 wurde der Deutsche Fahrradpreis verliehen. Hierin wurde Hessen mit seinen „Qualitätsstandards und Musterlösungen für das Radnetz Hessen – Sicher Radfahren für alle“ in der Kategorie „Infrastruktur“ mit

dem 3. Preis dotiert. An den darin formulierten Planungsstandards zur Schaffung einer hochwertigen und attraktiven Rad-Infrastruktur orientiert sich auch der Landkreis Marburg-Biedenkopf in der Formulierung und Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrsentwicklungsplanes des Landkreises.

6.2 Mobilikon

Mobilikon ist ein Online-Nachschlagewerk für passgenaue Mobilitätslösungen vor Ort. Es ist Teil des Modellvorhabens MogLeb (Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse) und wurde Mitte 2019 ins Leben gerufen. Mobilikon untergliedert sich in die vier Kategorien: Maßnahmen, Beispiele aus der Praxis, Instrumente und Hilfe zur Umsetzung. Als Grundlage für die Inhalte dienen Forschungsprojekte, Modellvorhaben, Fachpublikationen und ähnliche Quellen sowie Erkenntnisse aus Interviews mit Verbänden, Behörden und Unternehmen.

Der Landkreis Marburg-Biedenkopf ist seit 2021 mit den Artikeln „Radverkehrsentwicklungsprozess im Landkreis Marburg-Biedenkopf“ und „Bürgerdialog bei der Erstellung innerstädtischer Radkonzepte im Landkreis Marburg-Biedenkopf“ in der Kategorie „Beispiel aus der Praxis“ auf Mobilikon vertreten. Neben der genauen Vorstellung der

Projekte wurden unter anderem der Planungsbeginn, das Einführungsdatum, die Zielsetzung und die Umsetzungskosten transparent dargestellt. Auch die bisherigen Erfolge und Ergebnisse für den Radverkehrsentwicklungsprozess im Landkreis Marburg-Biedenkopf wurden erläutert sowie die positiven Erfahrungen der Einbeziehung der Bürger*innen als Alltagsexpert*innen, im Rahmen des „Bürgerdialog bei der Erstellung innerstädtischer Radkonzepte im Landkreis Marburg-Biedenkopf“.

Mobilikon ist ein gemeinsames Projekt des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) und des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat im Rahmen des Programms Region gestalten. Mobilikon wird durch das Bundesprogramm Ländliche Entwicklung (BULE) finanziert.

6.3 Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen

Das Land Hessen hat sich die Entwicklung der Nahmobilität zum Ziel gesetzt. Unter Nahmobilität wird die Mobilität über kurze Distanzen oder kurze Zeiten, Mobilität in den kleinen Netzen (Quartier, Wohnumfeld, Arbeitsumfeld oder Einkaufsumfeld) und die Mobilität ohne Motoren, also vor allem Fuß- und Fahrradverkehr verstanden.

Zurecht sieht das Land Hessen im Ausbau der nichtmotorisierten Nahmobilitätsinfrastruktur die größten Chancen für eine Verringerung des motorisierten Verkehrs und hat eine Strategie zu Förderung und Ausbau der Nahmobilität entwickelt.

Um diese Strategie voran zu treiben hat das Land Hessen die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) ins Leben gerufen und seine Kommunen zur Mitarbeit eingeladen. Der Landkreis Marburg-Biedenkopf ist Gründungsmitglied der AGNH.

In den themenspezifischen Arbeitsgruppen der AGNH bringt sich der Landkreis Marburg-Biedenkopf in der Arbeitsgruppe „Schnelle Rad-direktverbindungen“ ein. Dort werden Standards für Radschnellwege formuliert und diskutiert. Am 28.09.2020 nahm der Radverkehrsplaner am Koordinierungstreffen zur Entwicklung der Radschnellwege im Raum Wetzlar-Gießen-Marburg teil.

Ursprünglich war der fünfte hessische Nahmobilitätskongress für Mai 2020 im HOLM in Frankfurt geplant. Aufgrund der Corona-Pandemie wurde der Kongress auf 2021 verschoben.

Einige der geplanten Themen wurden im Verlaufe des Jahres als Online-Seminare angeboten:

- **„Radhauptnetz Hessen – aktuelle Entwicklungen und Planungen“**
- **Online-Seminar zum Leitfaden Radabstellanlagen**
- **Online-Seminar zur Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit**

Diese Seminare boten nicht nur die Möglichkeit, sich über die jeweiligen Themen zu informieren, sondern konnten auch dazu genutzt werden sich aktiv einzubringen. Alle Seminarunterlagen und Präsentationen stehen weiterhin bei der Akademie Nahmobilität zur Verfügung.

Unter dem Motto „Nahmobilität – einfach machen“ wurde der 5. Nahmobilitätskongress schließlich am 1. Juli 2021 digital abgehalten. In 15 Fachforen wurde der Austausch zur praktischen Umsetzung von Projekten in Hessen angeboten. Die Themen reichten dabei von der finanziellen Förderung von Maßnahmen, Planungshilfen für den Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur bis zur Vorstellung der kostenfreien Angebote der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH). Alle Forenbeiträge wurden aufgezeichnet und stehen weiterhin auf Nahmobilitaet-hessen.de zur Verfügung.

6.4 Radverkehrsforum

Eine zentrale Forderung des Radverkehrsdialogs 2016 war die Einrichtung eines Radverkehrsforums als begleitendes Fachgremium zur Entwicklung einer langfristigen Radverkehrsplanung für den Landkreis und seiner Kommunen. Mit Beschluss des Kreisausschusses vom 24. Mai 2017 wurde die Schaffung dieses Forums beauftragt. Mit der konstituierenden Sitzung nahm das Radverkehrsforum Landkreis Marburg-Biedenkopf am 5. September 2017 seine Arbeit auf. Aufgrund der Corona-Pandemie fanden die zwei Sitzungen des Radverkehrsforums im Jahr 2020 sowie die Sitzung in 2021 digital statt.

6.4.1 Bericht zur Sitzung am 25.05.2020

Nach der Begrüßung durch die Landrätin Kirsten Fründt eröffnete Moderator und Bürgermeister Olaf Hausmann als Sprecher des Lenkungsgremiums des Radverkehrsforums die sechste Sitzung. Entsprechend der Organisationsstruktur des Radverkehrsforums war für die Frühjahrssitzung 2020 die Wahl des Lenkungsgremiums angesetzt. Aufgrund der digitalen Form der Veranstaltung wurde die Wahl auf die kommende Sitzung im Herbst 2020 verschoben.

Im Folgenden berichtete der Radverkehrsplaner Thomas Meyer über die aktuellen Vorhaben und Planungen. Auch die Arbeitsinhalte der AG Qualitätsmanagement wurden durch den Radverkehrsplaner vorgestellt. Peter Reckling stellte die Inhalte der AG Alltagsradeln vor. Im Anschluss an die Vorträge gab es im Chat eine offene Fragerunde.

6.4.2 Bericht zur Sitzung am 29.10.2020

Zur siebten Sitzung des Radverkehrsforums begrüßte der erste Kreisbeigeordnete Marian Zachow. Die Moderation der digitalen Veranstaltung wurde von Tomas Schneider, Mitglied des Lenkungsgremiums, übernommen.

Zunächst wurden neue Mitglieder des Forums vorgestellt. Sven Hoffmann von der IG Mobilität sowie Hermann Schulz vom Zukunftsforum Gladenbach hatten sich mittels eines Motivationsschreibens um die Mitarbeit beworben. Das Lenkungsgremium des Radverkehrsforums hatte anschließend im Sommer entschieden, die Beiden als Vertreter ihrer Initiativen aufzunehmen. Als nächstes stand die Neuwahl des Lenkungsgremiums auf der Tagesordnung. Das Lenkungsgremium besteht in der nächsten Sitzungsperiode aus Tomas Schneider, Alexandra Klusmann, Olaf Hausmann, Regina Hassenpflug, Andreas Feußner und Peter Reckling.

Im Folgenden berichtete der Radverkehrsplaner Thomas Meyer über die Aktivitäten des Landkreises im Radverkehr. Dabei wurde unter anderem auf die Erarbeitung der innerstädtischen Radverkehrskonzepte für die Mittelzentren im Landkreis eingegangen. Weitere wichtige Punkte stellten der Ausbau der Radwegweisung sowie der Bau des Radweges entlang der K 92 in Stadtallendorf dar. Es schlossen sich die Berichte der AGs Qualitätsmanagement und Alltagsradeln ab. Wie bei der letzten Sitzung endete die Veranstaltung mit einer Fragerunde.

6.4.3 Bericht zur Sitzung am 25.03.2021

Nach der Begrüßung durch die Landrätin Kirsten Fründt folgte ein aktueller Bericht des Radverkehrsplaners Thomas Meyer. Hier wurde unter anderem über die Übergabe des Radverkehrskonzeptes an die Stadt Stadtallendorf am 2. März 2021 berichtet. Die AG Qualitätsmanagement konnte ihr Konzept der „Ortsbefahrungen“ im Zeichen von Corona im vergangenen Jahr nicht umsetzen und war deshalb im vergangenen Halbjahr nicht aktiv. Die Arbeitsgruppe Alltagsradeln konnte über einen Zuwachs an Mitgliedern berichten. Die Arbeit der Gruppe wird nun durch Vertreter*innen aus den Gemeinden Lahntal und Gladenbach bereichert. Thematisch hatte sich die AG in den vergangenen Wochen mit den Planungen in Stadtallendorf, der Radwege-Situation zum Industrie-Standort Görzhäuser Hof sowie dem Lahntal beschäftigt.

Zum Abschluss der Veranstaltung hatten die Mitglieder wieder die Möglichkeiten zum Austausch.

6.5 Berichte zu den Radverkehrskonferenzen des Landkreises ab 2020

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

6.5.1 Radverkehrskonferenz am 25. Mai 2020

Rund 70 Teilnehmende nutzten die Möglichkeit, an der ersten digitalen Radkonferenz des Landkreises Marburg-Biedenkopf teilzunehmen. Die Teilnahme war mit dem Computer, Laptop oder Tablet möglich. Neben Landrätin Kirsten Fründt und dem ehemaligen Radverkehrsplaner des Landkreises Marburg-Biedenkopf, Thomas Meyer, nahmen auch Felix Weidner (Leiter der Steuerungsgruppe Radverkehr Hessen Mobil) und Eugen Reichwein (Regionaler Bevollmächtigter West Hessen, Hessen Mobil) teil. Die Möglichkeit, Fragen per Chatfunktion oder per Audiozuschaltung zu stellen, haben die Teilnehmenden gut angenommen. Neben der Vorstellung der Ergebnisse der letzten Sitzung des Radverkehrsforums stellte Thomas Meyer seinen Bericht zur Radverkehrsentwicklung 2018 im Landkreis Marburg-Biedenkopf vor. Außerdem bietet das Geoinformationssystem des Landkreises Informationen über einzelne Maßnahmen. Mit einer neuen Funktion können nun Pläne und weitere Hintergrundinformationen direkt mit einem Klick auf die Maßnahmen abgerufen werden. Eine farbliche Darstellung der unterschiedlichen Umsetzungsstände ermöglicht einen schnellen Überblick. Felix Weidner präsentierte die Radverkehrsstrategie des Landes Hessen und die Ergebnisse des Fahrrad Monitors 2019. Außerdem erläuterte er die Aufgaben und Tätigkeiten der Steuerungsgruppe Radverkehr von Hessen Mobil.

Dazu gab es noch ein Lob: Die Sanierungsoffensive des Landes und

der Aufbau einer „Task Force Radverkehr“ würden für den Ausbau der Radinfrastruktur große Chancen bieten. Gerade durch die Task Force werde Radverkehr nicht nur finanziell, sondern auch personell gestärkt, so Weidner. Eugen Reichwein gab einen Überblick über die elf geplanten Radverkehrs-Maßnahmen von Hessen Mobil im Kreis. Darunter waren unter anderem die Planungen zur Schaffung eines Radweges zwischen Marburg-Cappel und Hof Capelle-Moischt. Am Ende fand eine Fragerunde statt. Fragen, die aus zeitlichen Gründen nicht beantwortet werden konnten, wurden dokumentiert und im Online-Dialog zur Veranstaltung nachträglich beantwortet.

6.5.2 Radverkehrskonferenz am 29.10.2020

Auch die siebte Sitzung der Radverkehrskonferenz im Oktober 2020 fand online statt. Diesmal nahmen der Erste Kreisbeigeordnete Marian Zachow, der Radverkehrsplaner des Landkreises und Peter Gwiasda, Radverkehrsplaner vom Planungsbüro VIA Köln eG, teil. Der Radverkehrsplaner des Landkreises stellte die aktuellen Vorhaben zur Radverkehrsentwicklung und -infrastruktur des Landkreises Marburg-Biedenkopf vor. Auch die Beschilderung der Radwege und die innerstädtischen Radverkehrskonzepte wurden thematisiert. Nach einer kurzen Frage- und Austauschrunde gab Peter Gwiasda Impulse zum innerörtlichen Radverkehr im ländlichen Raum. Dabei wies er auf Unterschiede und Gemeinsamkeiten des städtischen und ländlichen Raums beim Thema Radverkehr hin. Zur Sprache kamen auch mögliche Lösungen bezüglich vernetzter Mobilität, also der Verknüpfung von Rad- mit dem öffentlichen Nahverkehr, im ländlichen Raum. Danach konnten sich die Teilnehmenden wieder einbringen und Fragen stellen. So stand beispielsweise die Frage im Raum, ob „Mobility as a Service“, also die Möglichkeit, Autos und Fahrräder für eine längere Zeit ausleihen zu können, auch im ländlichen Raum ein Thema wäre. Der Referent hielt das Konzept zwar für eine gute Alternative, jedoch entwickelt sich dies in ländlichen Gebieten sehr langsam.

6.5.3 Radverkehrskonferenz am 25.03.2021

Am 25.03.2021 führte der Landkreis Marburg-Biedenkopf seine dritte offene Radverkehrskonferenz durch. Pandemiebedingt fand auch diese Veranstaltung digital statt. Mit mehr als 80 Teilnehmenden war die Veranstaltung gut besucht. Das Interesse der Kreisbevölkerung an der Konferenz spiegelt die Bedeutung des Fahrrades in den Diskussionen um die Zukunft der Mobilität.

Pünktlich um 18.45 Uhr hieß Landrätin Kirsten Fründt die Teilnehmenden an der offenen Radverkehrskonferenz herzlich willkommen. In Ihrer Begrüßung machte sie deutlich, dass die Radverkehrsentwicklung im Landkreis einen hohen Stellenwert genießt. Dabei bezog sie sich insbesondere auch auf die Investitionsüberlegungen: Kreispolitik und Verwaltung haben ein mehrjähriges Investitionsprogramm des Landkreises auf den Weg gebracht, in dem dem Radverkehr neben anderen Infrastrukturmaßnahmen eine bedeutende Rolle zukommt. Bis 2026 sind Investitionen im Radverkehrsnetz des Landkreises in Höhe von ca. 20 Millionen € vorgesehen. So wird der Landkreis in engem Zusammenspiel mit kommunalen Akteuren, Land und Bund die Radverkehrsentwicklung auf der Basis des abgestimmten Radverkehrsentwicklungsplans auf stabile Füße stellen.

Welche Entwicklungen und Fortschritte die Radverkehrsentwicklung im Landkreis im vergangenen halben Jahr machte, darüber berichtete in der Konferenz der Radverkehrsplaner des Landkreises. Er informierte über den Stand der Planungen von Radwegen in Baulast des Landkreises und fasste den Stand der Aktivitäten bei der Entwicklung innerstädtischer Radverkehrskonzepte zusammen, die der Landkreis für die Städte Biedenkopf, Gladenbach, Kirchhain, Stadtallendorf und Wetter beauftragt hat. In diesem Zusammenhang wies er auf Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung hin.

Ausbau und Pflege der Radwegweisung sind ein weiteres Schwerpunktthema, an dem der Landkreis in den vergangenen Monaten arbeitete. So wird der vorhandene Wegweisungsbestand aktuell im ganzen Landkreis gewartet und soll ab Juni wieder in neuem Glanz erscheinen. Bis zum Herbst werden außerdem weitere 200 Kilometer des mit den Kommunen abgestimmten Radroutennetzes mit einer neuen Wegweisung ausgestattet sein.

Mit dem Vortrag des Arnberger Radverkehrsbeauftragten Hauke Karnath knüpfte die Veranstaltung an das Thema der innerstädtischen Radverkehrskonzepte an. Eindrucksvoll berichtete der Gast davon, welche Überlegungen und Anstrengungen die Stadt Arnberg unternahm, um dem Radverkehr trotz schwieriger topographischer Verhältnisse einen festen Platz in der Mobilität der Stadt zu schaffen.

In einem dritten Vortrag berichtete Annett Nusch, Leiterin des Planungsdezernates, von Hessen Mobil am Standort Marburg über den Stand der Planungen von Radwegen, die die Radverkehrsplaner*innen von Hessen Mobil am Standort Marburg in Baulast des Landes Hessen oder des Bundes bearbeiten: Von insgesamt 52,5 Kilometern Radwegen in sieben Nord- und Westhessischen Landkreisen, werden 17,5 Kilometer im Landkreis Marburg-Biedenkopf geplant. Darüber hinaus hat Hessen Mobil mit einigen Kommunen des Landkreises Verwaltungsvereinbarungen geschlossen. Im Rahmen dieser Vereinbarungen verständigte man sich darauf, dass die Kommunen stellvertretend für und mit fachlicher Unterstützung durch Hessen Mobil die Planung und Umsetzung von Radwegen an klassifizierten Straßen des Landes und des Bundes vorantreiben. Die dabei entstehenden Kosten werden den Kommunen dabei durch Land und Bund vollständig erstattet. Von insgesamt 20 Kilometern, die in Mittel- und Nordhessen auf diese Weise geplant werden, befindet sich die Hälfte der Strecken im Landkreis Marburg-Biedenkopf. Damit kann der Landkreis eine führende Rolle in der Radverkehrsentwicklung im ländlichen Hessischen Raum für sich beanspruchen.

6.6 Lenkungsgremium

Das Lenkungsgremium besteht aus Mitgliedern des Radverkehrsforums. Es trifft sich einmal im Monat. Das Gremium ist beratend tätig und fungiert als Multiplikator.

Nachfolgend berichtet das Lenkungsgremium über seine Tätigkeiten in den Jahren 2020 und 2021.

6.6.1 Bericht 2020

Radfahren im schönsten aller hessischen Landkreise ist attraktiv und macht Spaß. Davon haben sich im letzten Jahr immer mehr Menschen überzeugen können. Auch aufgrund der Covid-19-Pandemie haben viele Menschen aus dem Landkreis ihren Urlaub vor Ort verbracht und die heimische Region zu Fuß oder eben mit dem Fahrrad erkundet. Aber auch viele Radtouristen waren auf unseren Radwegen anzutreffen.

Das seit einigen Jahren etablierte Radverkehrsforum des Landkreises hat es sich zum Ziel gesetzt, neben der touristischen Nutzung des Fahrrads auch die Nutzung des Fahrrads im Alltag für eine nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätspolitik zu etablieren.

Gerade in diesem Bereich haben wir im letzten Jahr deutliche Impulse gespürt und diese auch gerne aufgenommen und vertieft. Sei es zum Beispiel durch die aktive Teilnahme und Bewerbung des „Stadt und Landradeln“ oder durch die Entwicklung innerstädtischer Radverkehrskonzepte.

Das „Stadt- und Landradeln“ erfreut sich immer größerer Beliebtheit. Mehr und mehr Gruppen und Einzelteilnehmer haben sich registriert und teilgenommen. Die Wege

zur Arbeit, zum Einkaufen oder zur Erkundung der näheren Umgegend wurden mit dem Fahrrad gemacht. Dies ist ein wunderbarer Trend, der sich hoffentlich fortsetzt. Wir freuen uns darauf, dass die Aktion auch in 2021 eine Fortsetzung findet.

Unterstützt wird dies natürlich auch durch die Möglichkeit, sicher und ohne Gefährdung über das Land und durch die Gemeinden und Städte zu radeln. Innerstädtische Radkonzepte spielen dabei eine wesentliche Rolle. Mit dem Pilotprojekt in Stadallendorf ist unter großer Beteiligung der interessierten Bürger*innen dieses Thema aufgenommen worden. Für 2021 sollen individuelle Konzepte auch in den anderen Mittelstädten entwickelt werden.

Wir, das in 2020 wieder gewählte Lenkungsgremium, bestehend aus Vertretern von Politik, Verwaltung und Interessenverbänden sehen unsere Aufgabe darin, den Landkreis bei dieser Aufgabe zu unterstützen, Impulse zu setzen und mit den Anregungen aus den Arbeitsgruppen und der Bevölkerung Anregungen zu geben. Dabei profitieren wir alle von der guten und engen Zusammenarbeit mit dem Radverkehrsplaner des Landkreises.

Das Lenkungsgremium hat sich in 2020 fünfmal getroffen. Neben den oben genannten Themen haben wir uns intensiv mit den Vorbereitungen zu den offenen Radkonferenzen und den Radverkehrsforen im Frühjahr und im Herbst beschäftigt. Unsere Entscheidung, den Bürger*innen mit der Radkonferenz eine offene Beteiligungsplattform zu bieten, bewährt sich mehr und mehr. Zudem hat möglicherweise auch die virtuelle Durchführung eine höhere Teilnahme forciert. Dies freut uns. Neben den regelmäßigen Berichten

zur Fortentwicklung des Radverkehrs und der Baumaßnahmen im Landkreis hatten wir mit den Berichten zur Radverkehrsstrategie des Landes Hessen, der Maßnahmenplanung von Hessen Mobil und Trends in der innerörtlichen Radverkehrsplanung interessante Themen vorgestellt, die zu lebhaften Diskussionen im Chat führten. Danke an dieser Stelle sowohl an die Referenten als auch an die fleißigen Diskutanten. Wir werden für 2021 wieder interessante Themen auswählen.

Abschließend möchten wir einen Blick nach vorne wagen. Für unsere Region wird es heute und in Zukunft wichtig sein, die Aktivitäten rund um das Radfahren gut zu vernetzen. Isolierte Konzepte und Ideen werden nicht erfolgreich sein. Deswegen fördern wir eine enge Abstimmung zwischen dem Landkreis Marburg-Biedenkopf und der Stadt Marburg – aber natürlich auch der Kommunen untereinander, mit den Nachbarkreisen und dem Land Hessen.

Die Umsetzung einzelner Baumaßnahmen sowie die verbesserte Beschilderung von Radwegen werden zur Erhöhung der Akzeptanz des Radfahrens führen.

Mit der Covid-19-Pandemie waren wir gezwungen, neue Wege der Kommunikation und des Miteinanders zu gehen. Heute sind Videokonferenzen fast schon eine Selbstverständlichkeit. Diese Art der Kommunikation wird uns auch zukünftig begleiten. Aber nichts kann einen persönlichen und regen Austausch ersetzen. Darauf freuen wir uns.

Zu guter Letzt: Danke an alle, die uns in unserer Arbeit unterstützt haben.

Ihr Lenkungsgremium

6.6.2 Bericht 2021

Wie schnell so ein Jahr vergeht und man im Rückblick betrachtet, was im abgelaufenen Jahr alles geschehen ist. Gerade auch hier bei uns vor Ort. Mit der Kommunalwahl und der Bundestagswahl sind politische Änderungen eingetreten, die auch und insbesondere die Mobilität betreffen. Verkehr und Mobilität wird an vielen Stellen neu gedacht und unser bisheriges Mobilitätsverhalten wird vielerorts in Frage gestellt. Nicht nur in den Großstädten sondern auch bei uns – im ländlichen Raum.

Dabei spielt natürlich das Fahrrad eine immer wichtigere Rolle. Nicht nur für den Fahrradausflug am Wochenende, sondern im Alltag – auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkaufen, auf dem Weg zur Uni oder zur Schule.

Immer mehr Kommunen nehmen sich den geänderten Mobilitätsanforderungen an und prüfen ihre Radwegenbindungen und die Radinfrastruktur oder erarbeiten Konzepte und investieren in diese Bereiche. Das Radverkehrsforum des Landkreises leistet hier wertvolle Unterstützung und setzt Impulse.

Das Lenkungsgremium des Radverkehrsforums als direkter Draht zu Politik und dem Landkreis hilft, die Ideen aus dem Radverkehrsforum umzusetzen. Dies geschieht im guten Dialog mit der Verwaltung des Landkreises oder auch vor Ort bei den Kommunen.

So konnten in 2021 die innerstädtischen Radverkehrskonzepte in sechs Kommunen des Landkreises weiter vorangebracht werden. Im Frühjahr 2022 werden diese abge-

schlossen sein. Sie sind dann für die einzelnen Städten und Gemeinden eine sehr gute Grundlage für die weitere Entwicklung des Radverkehrs vor Ort.

Gemeinsam mit den Schulen wurden zudem die Schulradwege an den großen Schulstandorten im Landkreis überprüft und überarbeitet. –für die Sicherheit unserer Kinder.

Diese beiden bedeutenden Projekte sind unter großer Mitwirkung und Beteiligung der Bürger*innen in unserem Landkreis erarbeitet worden. Wir bedanken uns an dieser Stelle für ihre aktive Mitarbeit, die guten Ideen und Impulse.

Dies motiviert uns als Lenkungsgremium, uns auch weiterhin zielorientiert für die Belange des Radverkehrs einzusetzen. Sei es in den verschiedenen Arbeitstreffen, dem Radverkehrsforum oder öffentlichen Veranstaltungen – digital oder in Präsenz.

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
AM1	Rüdigheim	Kirchhain	Lückenschluss R6 nördlich Ziegelhütte, parallel L3073	Land
AM2	Roßdorf	MAR-Schröck (MAR27)	Schnelle Verbindung in Richtung Marburg/Lahnberge	Land
AM3	Erfurtshausen	Nieder-Ofleiden	Anbindung an den R6	Gemeinde/ Stadt
AM4	Amöneburg	Stadtallendorf	kurze Verbindung zwischen Ziegelhütte und der B62	Gemeinde/ Stadt
AM5	Amöneburg	Kirchhain	Kurze Verbindung zwischen Kesselgasse und der L3073	Gemeinde/ Stadt
AM6	Amöneburg	ATMEN	Anbindung an die geplante Freizeitfläche	Kreis
AM7	Amöneburg	Mardorf / Roßdorf	Radweg entlang K28 und K27, "Lange Hessen"	Kreis
AM8	Roßdorf	KI-Kleinseelheim	Ausbau vorhandener Wege	Gemeinde/ Stadt
AM9	Erfurtshausen	STA-Schweinsberg (STA4)	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
ANG1	Hirzenhain Bahnhof	Lixfeld	Verlegung Radweg auf ehem. Bahntrasse	Land
ANG2	Frechenhausen	Gönnern	Anlage Rad- / Gehweg, evtl. Verbreiterung Gehweg südlich von Gönnern	Land
ANG3	Gönnern	Gönnern	Prüfung Mischverkehr (Schutzstreifen / Rfs) vom OE bis Abzweig Hauptstraße	Land
ANG4	Gönnern	Steffenberg (STE5)	Straßenbegleitender Radweg entlang der L 3042	Land

Stadt Biedenkopf				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
BID1	Breidenstein	Breidenbach (BRE1)	Radweg entlang der B253 (Neuaufteilung der Fahrstreifen)	Bund
BID2	Biedenkopf	Bad Laasphe	Neue Führung Lahntalradweg entlang der B62	Bund
BID3	Kombach	DT-Wolfgruben (DT6)	Radfahrgerechte Erneuerung des Brückenbauwerks	Gemeinde/ Stadt
BID4	Biedenkopf	Eckelshausen	Neue Führung Lahntalradweg nördlich von Eckelshausen	Kreis
BID5	Biedenkopf	Biedenkopf	Angebotsplanung innerhalb der Kernstadt Biedenkopf	Kreis
BID6	Wallau	Wallau	Angebotsplanung innerhalb des Stadtteils Wallau	Kreis
BID7	Wallau	Biedenkopf	Angebotsplanung über Ludwigshütte, teils auf der K109	Kreis
BID8	Breidenstein	Wallau	Neuanlage eines Wegs südlich vom Hundeplatz	Gemeinde/ Stadt
BID9	Biedenkopf	Biedenkopf	Prüfung der Lahnbrücke südwestlich vom Schulzentrum	Gemeinde/ Stadt

Gemeinde Breidenbach				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
BRE1	Breidenbach	BID-Breidenstein (BDI1)	Radweg entlang der B253 (Neuaufteilung der Fahrstreifen)	Bund
BRE2	Oberdieten	STE-Niederhörten (STE4)	Prüfung einer Radwegeverbindung in Richtung Steffenberg, STE4	Land
BRE3	Breidenbach	Kleingladenbach	Radwegeverbindung entlang der Kreisstraße 107	Kreis

Gemeinde Cölbe				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
CÖ1	Ortsdurchfahrt	Cölbe	Umgestaltung der Ortsdurchfahrt	Land
CÖ2	Schönstadt	WE-Oberrospe (WE4)	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung, Oberfläche	Gemeinde/ Stadt
CÖ3	Cölbe	LT-Sarnau (LT5)	Optimierung der Oberfläche, derzeit nur Spurweg	Gemeinde/ Stadt
CÖ4	Bürgeln	Cölbe	Optimierung der Routenführung innerhalb von Bürgeln	Gemeinde/ Stadt
CÖ5	Schönstadt	zur B3	Anlage eines Radwegs aus der Ortslage zur B3 entlang der K3	Kreis
CÖ6	Schwarzenborn	RAU-Schwabendorf (RAU6)	Radweg entlang der B3	Bund
CÖ7	Reddehausen	Schönstadt	Anlage eines Radwegeverbindung parallel zur K5	Kreis
CÖ8	Bürgeln	MAR-Ginseldorf (MAR1)	Schaffung einer durchgängigen Radwegeverbindung Teils entlang der K34	Kreis
CÖ9	Cölbe	LT-Göttingen (LT7)	Straßenbegleitend zur B62, Anbindung "Cölber Eck"	Land

Gemeinde Dautphetal				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
DT1	Herzhausen	Mornshausen	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	Bund
DT2	Hommertshausen	Silberg	Schaffung eines Radwegs am Schwindelbach bzw. K 46	Gemeinde/ Stadt
DT3	Buchenau	Carlshütte	Überarbeitung Radwegführung R 2 / Lahntalradweg	Gemeinde/ Stadt
DT4	Buchenau	Elmshausen	Überarbeitung Radwegführung R 2 / Lahntalradweg, evtl. straßenbegleitende Führung	Kreis
DT5	Dautphe	Silberg	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung nördlich der K39	Gemeinde/ Stadt
DT6	Wolfgruben	BID-Kombach (BID3)	Radfahrgerechte Erneuerung des Brückenbauwerks	Gemeinde/ Stadt
DT7	Holzhausen	GL-Runzhausen (GL5)	Anlage einer Radroute, Ergebnisoffene Variantenprüfung entlang der B453	Bund
DT8	Dautphe	Dautphe	Radwegeangebot innerhalb der Ortslage	Bund
DT9	Holzhausen	STE-Obereisenhausen (STE2)	Optimierung der Oberfläche	Gemeinde/ Stadt
DT10	Amicamp	STE-Obereisenhausen (STE6)	Optimierung der Oberfläche	Gemeinde/ Stadt

Gemeinde Ebsdorfergrund				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
EBS1	Dreihausen	Roßberg	Entlang der K45 / L3125	Land
EBS2	Heskem-Mölln	Dreihausen	Lückenschluss nördlich der K43 entlang der L3125	Land
EBS3	Wittelsberg	KI-Kleinseelheim (K114)	Ausbau vorh. Wirtschaftsweg (evtl. Förderung AfB)	Gemeinde/ Stadt
EBS4	Roßberg	Wermertshausen	Entlang der L3125, Zubranger zum Jugendwaldheim Roßberg, Waldkindergarten	Land
EBS5	Ebsdorf	Beltershausen	Ausbau vorh. Wirtschaftsweg (evtl. Förderung AfB)	Gemeinde/ Stadt
EBS6	Ebsdorf	Heskem	Ausbau vorh. Wirtschaftsweg - "Lange Hessen" (evtl. Förderung AfB)	Gemeinde/ Stadt

Gemeinde Fronhausen				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
FN1	Holzhausen	W-Stedebach	Optimierung der aktuellen Radroute, Oberfläche	Gemeinde/ Stadt
FN2	Oberwalgern	Fronhausen	Anlage eines Radwegs entlang der L3048	Land
FN3	Fronhausen	Salzböden	Anlage eines Radwegs parallel der L3093/ Main-Weser-Bahn	Land
FN4	Fronhausen	Niederwalgern (W6)	Anlage eines Radwegs parallel der L3093/ Main-Weser-Bahn	Land
FN5	Hassenhausen	Hassenhausen	Lückenschluss straßenbegleitender radweg entlang der L3048	Land
FN6	Bellnhausen	W-Roth	Optimierung der aktuellen Radroute, Oberfläche	Gemeinde/ Stadt

Stadt Gladenbach				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
GL1	Erdhausen	EN-Hartenrod (EN3)	Radweg auf der ehem. Bahntrasse	Kreis
GL2	Mornshausen	Gladenbach	Radweg auf der Bahntrasse entlang der Ortslage Mornshausen, L3048	Land
GL3	Gladenbach	Gladenbach	Radwegeangebot in der Ortsdurchfahrt (B255)	Bund
GL4	Gladenbach	Rüchenbach	Ausbau vorh. Wege entlang der B255, Querung der B255 an der K114	Bund
GL5	Runzhausen	DT-Holzhausen (DT7)	Anlage einer Radroute, Ergebnisoffene Variantenprüfung entlang der B453	Bund
GL6	Bellnhausen	Sinkershausen	Ausbau einer Radroute nördlich der Allna	Land
GL7	Frohnhausen	Sinkershausen	Ausbau einer Radroute nördlich der Allna, Grunderwerb	Kreis
GL8	Frohnhausen	Friebertshausen	Anlage einer Radroute, Ergebnisoffene Variantenprüfung nördlich der K66, Grunderwerb	Kreis
GL9	Gladenbach	LH-Willershausen (LH9)	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
KI1	Kirchhain	Amöneburg	Erweiterung der Wegweisung Führung durch das Hochwasserrückhaltebecken (keine Priorisierung)	Kreis
KI2	Schönbach	CÖ-Bürgeln	Nutzung vorh. Feldweg/ Waldweg Kostenschätzung liegt schon vor	Gemeinde/ Stadt
KI3	Kleinseelheim	MAR-Schröck (MAR4)	Ausbau vorhandener Wege zwischen Ziegeleistraße und Kläranlage	Gemeinde/ Stadt
KI4	Kirchhain	Niederklein (STA15)	Entlang der B62	Bund
KI5	Sindersfeld	Betzisdorf	Prüfung einer alltagstauglichen Radroute	Kreis
KI6	Sindersfeld	Stausebach	Nutzung vorh. Waldweg?	Gemeinde/ Stadt
KI7	Langenstein/Hof Netz	Emsdorf	Direkter Weg oder alternativ entlang der Fischteiche	Kreis
KI8	Emsdorf	Burgholz	Prüfung einer alltagstauglichen Radroute	Kreis
KI9	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 (R2/D4)	Kreis
KI14	Kleinseelheim	EBS-Wittelsberg (EBS3)	Ausbau vorhandener Wege	Gemeinde/ Stadt
KI15	Kirchhain	Stadtallendorf	K14, straßenbegleitender Radweg	Kreis

Gemeinde Lahntal				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
LT1	Caldern	Sportplatz Caldern	Straßenbegleitender Radweg entlang der L3092	Land
LT2	Caldern	Sterzhausen	Planung einer Hochwasserfreien Radroute parallel zur B62	Bund
LT3	Caldern	Kernbach	Optimierung der aktuellen Radroute, Routenführung	Kreis
LT4	Sterzhausen	Michelbach	Optimierung der aktuellen Radroute, Oberfläche	Gemeinde/ Stadt
LT5	Sarnau	Cölbe (CÖ4)	Optimierung der aktuellen Radroute, Oberfläche	Gemeinde/ Stadt
LT6	Göttingen	Münchhausen (MÜ7)	Radweg auf der B252 nach der Entwidmung	Kreis
LT7	Göttingen	Cölbe	straßenbegleitend zur B62, Anbindung "Cölber Eck"	Land

Gemeinde Lohra				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
LH1	Willershäusen	W-Oberweimar (W20)	Schnelle Route entlang der Bundesstraße nach Ober-/Niederweimar	Bund
LH2	Willershäusen	Lohra	Prüfung einer möglichen Radroute	Kreis
LH3	Lohra	W-Niederwalgern (W1)	Schnelle Route zwischen Lohra und Niederwalgern, Bahnradweg L3061	Land
LH4	Altenvers	Damm	Prüfung einer möglichen Route über teils vorhandene Wege	Land
LH5	Weipoltshäusen	Altenvers	Prüfung einer möglichen Verbindung entlang der K49	Kreis
LH6	Rollshäusen	Altenvers	Prüfung einer möglichen Verbindung entlang der K50	Kreis
LH7	Weipoltshäusen	Kirchsvers	Nutzung vorhandener Wege	Kreis
LH8	Reimershäusen	Salzböden	Prüfung einer möglichen Verlegung des Salzbödetalradwegs südöstlich von Reimershäusen	Gemeinde/ Stadt
LH9	Willershäusen	Gladenbach (GL9)	Anlage eines Radwegs entlang der B255	Bund
LH10	Kirchsvers	Biebertal-Krumbach	Anlage eines Radwegs entlang der L3061	Land

Stadt Marburg				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
MAR1	Ginseldorf	CÖ-Bürgeln (CÖ9)	Schaffung einer durchgängigen Radwegeverbindung, (K34) (CÖ9)	Kreis
MAR2	Ronshäusen	W-Argenstein (W9)	Schaffung einer durchgängigen Radroute	Gemeinde/ Stadt
MAR3	Hermershäusen	W-Nesselbrunn (W16)	Schaffung einer durchgängigen Radroute im Ohetal	Land
MAR4	Schröck	KI-Kleinseelheim (KI3)	Schaffung einer durchgängigen Radroute	Gemeinde/ Stadt
MAR5	Schröck	Bauerbach	Straßenbegleitend zur K34 und K35, sichere Querung der L3088	Kreis
MAR6	Bauerbach	Lahnberge	Querungshilfe zur Querung der K34 als Zuwegung zu den Lahnberge	Kreis
MAR7	Cappel	Moischt	Schaffung eines Radwegs entlang der K38	Kreis
MAR8	Cyriaxweimar	Hermershäusen/ L3387	Schaffung eines Radwegs entlang der K69 bis zum R/G an der L3387	Kreis
MAR9	Cyriaxweimar	Neuhöfe	Schaffung eines Radwegs entlang der K69 bis zur K68	Kreis
MAR10	Dagobertshäusen	Marburg	Schaffung eines Radwegs entlang der K78 zur L3092	Kreis
MAR11	Dagobertshäusen	Dagobertshäusen	Schaffung eines Radwegs entlang der K78, Im Dorf bis nördlicher Feldweg	Kreis
MAR12	Dagobertshäusen	Wehrshäusen	Schaffung eines Radwegs entlang der K77 bis zur K72	Kreis
MAR13	Dilschhäusen	Einshäusen	Schaffung eines Radwegs entlang der K72	Kreis
MAR14	Dagobertshäusen	Einshäusen	Schaffung eines Radwegs entlang der K78	Kreis
MAR15	Hermershäusen	Einshäusen	Schaffung eines Radwegs entlang der K68 und K71	Kreis
MAR16	Hermershäusen	Haddamshäusen	Schaffung eines Radwegs entlang der L3387	Land
MAR17	Hermershäusen, K71	Neuhöfe	Schaffung eines Radwegs entlang der K68	Kreis
MAR18	Wehrshäusen, 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

Stadt Marburg				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
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	Tannenbergr	Schaffung eines Radwegs entlang der K68, von Hermannstraße zum KVP	Kreis
MAR26	Schröck	AM-Roßdorf (AM2)	Schaffung eines Radwegs entlang der L3289	Land
MAR27	Cölbe	MAR-Wehrda	Umfahrung Gewerbegebiet, Optimierung der Oberfläche	Land

Gemeinde Münchhausen				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
MÜ1	Münchhausen	Ober-Simtshausen	Erneuerung Lahn-Eder-Radweg	Gemeinde/ Stadt
MÜ2	Münchhausen	Wollmar	Anlage eines Radwegs parallel zur B236	Bund
MÜ3	Niederasphe	Simtshausen	Schaffung einer alltagstauglichen Radroute, Oberflächenbefestigung	Gemeinde/ Stadt
MÜ4	Münchhausen	Ernstshausen	Sperrung des Wegs für KFZ-Verkehr, Durchlässigkeit für die Landwirtschaft beachten	Gemeinde/ Stadt
MÜ5	Simtshausen	WE-Mellnau (WE11)	Nutzung der K1 nach der Umwidmung zur Gemeindestraße	Kreis
MÜ6	Oberasphe	Niederasphe	Bau eines straßenbegleitende Radwegs entlang der L3090	Land
MÜ7	Münchhausen	LT-Göttingen (LT6, WE1)	Radweg auf der B252 nach der Entwidmung	Kreis

Stadt Neustadt				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
NEU1	Stadtallendorf	Neustadt	Straßenbegleitender Radweg entlang der B454, Lückenschluss	Bund
NEU2	Mengsberg	Momberg	Optimierung der aktuellen Radroute, Oberfläche	Kreis
NEU3	Speckswinkel	Neustadt	Optimierung der aktuellen Radroute, Oberfläche	Gemeinde/ Stadt
NEU4	Speckswinkel	STA-Hatzbach (STA13)	Prüfung einer Radroute entlang der L3071	Land
NEU5	Speckswinkel	Momberg	Prüfung einer Radroute entlang der K15	Kreis

Stadt Rauschenberg				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
RAU1	Josbach	WO - Halsdorf (WO1)	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	Bund
RAU2	Albshausen	WO - Halsdorf (WO2)	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	Bund
RAU3	Schwabendorf	Rauschenberg	Prüfung einer sicheren Radroute	Gemeinde/ Stadt
RAU4	Bracht	Schönstadt	Prüfung einer möglichen Radroute auf oder entlang Kreisstraße 3	Kreis
RAU5	Schwabendorf	Bracht	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung entlang der L3077	Land
RAU6	Schwabendorf	CÖ-Schwarzenborn (CÖ7)	Lückenschluss entlang der B3	Bund
RAU7	Ernsthausen	STA-Wolferode (STA11)	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	Land
RAU8	Albshausen	Bracht-Siedlung	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	Land

Stadt Stadtallendorf				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
STA1	Stadtallendorf	Gewerbegebiet, K92	Anlage eines Radwegs entlang der K92, Planung und Kosten liegen vor	Kreis
STA2	Hatzbach	Wolferode	Anlage eines Radwegs entlang der L3071, Richtung Ernsthausen zum R6	Land
STA3	Niederklein	Schweinsberg	Anlage eines Radwegs entlang der L3290	Land
STA4	Schweinsberg	AM-Erfurtshausen (AM9)	Entlang der K24, Vorentwurf auf Teilstrecke vorhanden	Kreis
STA5	Stadtallendorf	zur B454 Richtung Neustadt	Abmarkierung / Anlage einer Radverkehrsanlage auf der K12	Kreis
STA6	Stadtallendorf	Erksdorf	Ungünstige Kreuzung der Kreisstraße 12, Versatz!	Kreis
STA7	Stadtallendorf	Niederklein	Ungünstige Radwegkreuzung Innerorts, Rheinstraße/ Niederkleiner Straße	Land
STA8	Niederklein	Niederklein	Neukonzeption der Gleental-Tour nördlich von Niederklein	Gemeinde/ Stadt
STA9	Niederklein	Lehrbach	Ungünstige Kreuzung der Bundesstraße 62, Versatz!	Bund
STA10	Hatzbach	KI-Emsdorf (KI9)	Anlage eines Radwegs entlang der K14	Kreis
STA11	Wolferode	RAU-Ernsthausen (RAU7)	Anlage eines Radwegs entlang der L3071	Land
STA12	Stadtallendorf	KI-Emsdorf (KI10)	Nutzung der vorhandenen Route parallel zur K12	Kreis
STA13	Hatzbach	NEU-Speckswinkel (NEU4)	Prüfung einer Radroute entlang der L3071	Land
STA14	Stadtallendorf	Stadtallendorf	Angebotsplanung innerhalb der Kernstadt	Kreis
STA15	Niederklein	Kirchhain (KI4)	Anlage eines Radwegs entlang der B62	Bund
STA16	Stadtallendorf	KI-Langenstein (KI11)	Direkte Radroute Stadtallendorf-Langenstein	Gemeinde/ Stadt

Gemeinde Steffenberg				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
STE1	Niedereisenhausen	Niedereisenhausen	Neuordnung der innerörtlichen Radwege, Schelde-Lahn Straße/Bahnhofstraße	Gemeinde/ Stadt
STE2	Obereisenhausen	DT-Holzhausen (DT9)	Optimierung der Oberfläche, gemeinsam mit Gemeinde Dautphetal	Gemeinde/ Stadt
STE3	Quotshausen	Quotshausen	Verlegung Radweg auf ehem. Bahntrasse, innerorts	Gemeinde/ Stadt
STE4	Oberhörln	BRE-Oberdieten (BRE2)	Straßenbegleitender Radweg entlang der L 3331, BRE2	Land
STE5	Niedereisenhausen	ANG-Gönnern (ANG4)	Straßenbegleitender Radweg entlang der L 3042	Land
STE6	STE-Obereisenhausen	Amicamp (DT10)	Optimierung der Oberfläche	Gemeinde/ Stadt

Gemeinde Weimar / Lahn				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
W1	Niederwalgern	Lohra	schnelle Route zwischen Lohra und Niederwalgern, Bahnradweg L3061	Land
W2	Niederwalgern	Roth	Durchstich unter der Bahn Richtung Roth, Fahrradstellplätze am Bahnhof	Kreis
W3	Niederwalgern	Wenkbach	Baurecht entlang der L3093 wäre "hergestellt" (Bebauungsplan)	Land
W4	Niederweimar	Gisselberg	Optimierte Routenführung entlang der neu gestalteten Rampen auf die B3	Kreis
W5	Niederweimar	Wenkbach	Ergebnisoffene Prüfung einer optimierten Route	Gemeinde/ Stadt
W6	Niederwalgern	Fronhausen (FN4)	Schaffung einer schneller alltagstauglichen Radwegeverbindung	Land
W7	Roth	FN-Bellnhausen (FN6)	Umverlegung des Lahntalradwegs auf die Ostseite der Lahn	Land
W8	Roth	Wolfshausen	Prüfung einer sicheren Verbindung im Bereich der B3	Kreis
W9	Argenstein	MAR-Ronshausen (MAR2)	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 - Friebertshausen	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 (MAR3)	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 vorhandenen Radroute auf Sicherheit, direkte Anbindung über das Schulgelände	Gemeinde/ Stadt
W20	Oberweimar	LH-Willershausen (LH1)	Prüfung einer sicheren Radwegeverbindung entlang der Bundesstraße	Bund
W21	Oberweimar	Wenkbach	Prüfung der vorhandenen Radroute auf Sicherheit (vorhandene Feldwege)	Gemeinde/ Stadt

Stadt Wetter				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
WE1	Münchhausen	Göttingen (LT6, MÜ7)	Umgestaltung der B252 (alt) zu einer Raddirektverbindung	Gemeinde/ Stadt
WE2	Wetter	Amönau	Anlage eines Radwegs entlang der L3091	Land
WE3	Wetter	Goßfelden	Nutzung der L3381 (alt) als Radwegeverbindung, Erhalt der Asphaltdecke auf einer Breite von 3,50 m, Abweichung Planfeststellung	Gemeinde/ Stadt
WE4	Oberrosophe	CÖ-Schönstadt (CÖ2)	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung, Oberfläche	Gemeinde/ Stadt
WE5	Treisbach	Oberndorf	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung, Oberfläche	Gemeinde/ Stadt
WE6	Treisbach	BID-Engelbach	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung, Oberfläche	Gemeinde/ Stadt
WE7	Treisbach	BID-Engelbach	Schaffung eines Teilabschnitts entlang der Landesstraße	Land
WE8	Wetter	Wetter	Angebotsplanung innerhalb der Kernstadt	Kreis
WE9	Wetter	Oberrosophe	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung, Oberfläche	Gemeinde/ Stadt
WE10	Wetter	Mellnau	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung, Oberfläche	Gemeinde/ Stadt
WE11	Mellnau	MÜ-Simtshausen (MÜ5)	Nutzung der K1 nach der Umwidmung zur Gemeindestraße	Kreis
WE12	Todenhausen	MÜ-Simtshausen	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung, Ausbau des Spurwegs	Gemeinde/ Stadt
WE13	Unterrosophe	Göttingen	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung, Oberfläche	Kreis
WE14	Niederwetter	LT-Sarnau (LT5)	Nutzung der K81 (alt) als Radwegeverbindung	Gemeinde/ Stadt
WE15	Forsthaus Mellnau	Franzosenwiesen	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung, Oberfläche, Hessen Forst	Kreis

Gemeinde Wohratal				
Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung	Baulast
W01	Halsdorf	RAU-Josbach (RAU1)	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	Bund
W02	Halsdorf	RAU-Albshausen (RAU2)	Schaffung einer alltagstauglichen Radwegeverbindung	Bund
W03	Hertingshausen	Wohra	Prüfung einer möglichen Radroute auf oder entlang Kreisstraße 6	Kreis

Ergänzende Informationen zu den Maßnahmen in Baulast des Landkreises

Kirchhain – B 454, K 14 (KI00)

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

Der straßenbegleitende Radweg an der K 14 schließt die Lücke für ein durchgehendes und verkehrssicheres Angebot zwischen den Mittelzentren Kirchhain und Stadtallendorf. Darüber hinaus wurde die Verbindung als Teil des hessischen 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 K 14 unmittelbar nördlich der Straße errichtet.

Auf einigen der für den Bau des Radweges vorgesehenen Flächen fanden sich Exemplare des dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings. Für den Erhalt der Biodiversität gilt der Falter als Schlüsselart und ist deshalb besonders schutzwürdig. Aus diesem Grund müssen Maßnahmen ergriffen werden, die die Tiere in Ersatzhabitats vertreiben. Deshalb ist mit einem Baubeginn der Maßnahme in 2022 zu rechnen.



Straßenbegleitender Radweg an der K 14 (Quelle: OSM und eigene Bearbeitung)

Dautphetal-Buchenau – Dautphetal-Elmshausen, K 22 (DT04)

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

Zwischen Dautphetal-Buchenau und der Kläranlage in Elmshausen werden bestehende landwirtschaftliche Wege mit dem Ziel der Verkehrsentflechtung ausgebaut. Die Verbindung ist Teil des touristisch hoch frequentierten 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 K 22 keine brauchbare alltagstaugliche Variante zu finden ist. Mit Hessen Mobil muss das weitere Vorgehen bei dieser Verbindung, die auch Teil der Radhauptachse ist, geklärt werden



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

Stadtallendorf, K 92 (STA 01)

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

Der straßenbegleitende Radweg an der K 92 von der Kinzigstraße bis zur Waldstraße schließt eine wichtige Lücke im innerstädtischen Radroutennetz der Stadt Stadtallendorf. Die Stadt hatte bereits in eigener Regie die Genehmigungsplanung für diesen Radweg beauftragt, so dass der Landkreis an diese bereits erbrachte Leistung anknüpfen und 2019 die Ausführungsplanung beauftragen konnte. Das Baurecht lag im ersten Quartal 2020 vor. Mit den Bauarbeiten wurde im Sommer 2021 begonnen. Der Radweg wurde im November 2021 fertig gestellt.



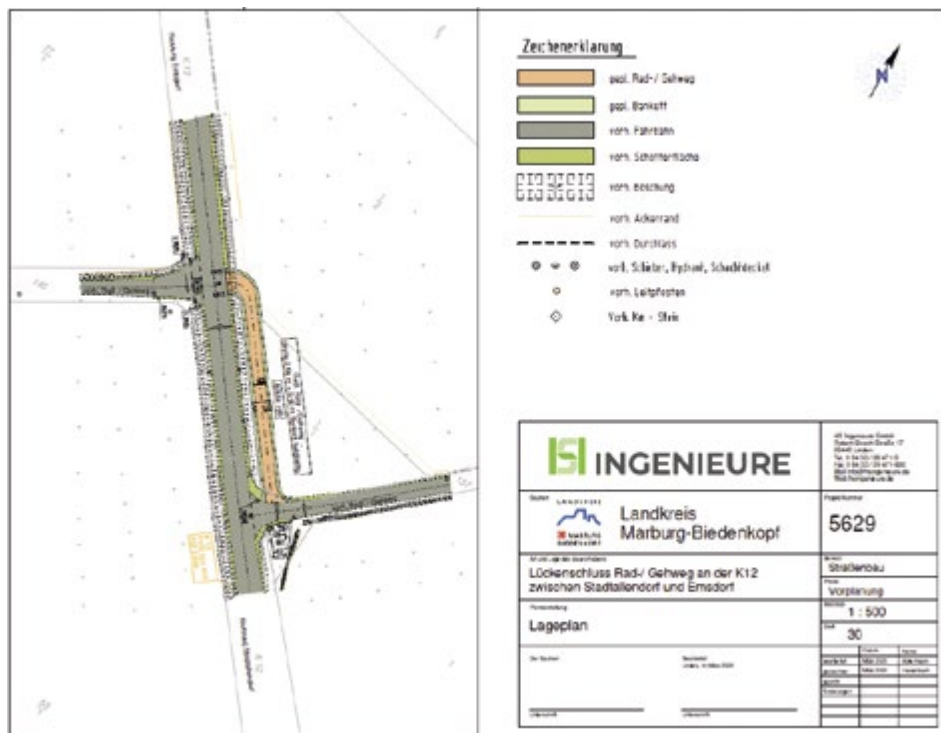
Straßenbegleitender Radweg an der K 92 (Quelle: OSM und eigene Bearbeitung)

Stadtallendorf – Kirchhain-Erksdorf, K 12 (Querungsstelle) (STA 07)

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

Die Stadt Stadtallendorf hat bereits 2011 ein kommunales Radverkehrsnetz geplant und mit Radwegweisung ausstatten lassen. Die Anbindung des Ortsteils Erksdorf an die Stadtallendorfer Kernstadt verläuft auf landwirtschaftlichen Wegen. Die Route kreuzt dabei die K 12 auf freier Strecke zwischen Stadtallendorf und Emsdorf im Versatz. Das heißt: Bisher wird der Radverkehr auf freier Strecke auf einer Distanz von ca. 50 Metern im Mischverkehr auf der K 12 geführt.

Um hier für mehr Sicherheit und Komfort für den Radverkehr zu sorgen, wird der Landkreis einen straßenbegleitenden Radweg bauen, um Radverkehr und KFZ-Verkehr auf der K 12 zu entflechten. Die Planung wurde Ende 2019 beauftragt. Für diese Maßnahme wurde ein Förderantrag bei Hessen Mobil gestellt. Der Zuwendungsbescheid lag im November 2021 vor. Die Umsetzung der Maßnahme ist für 2022 vorgesehen.

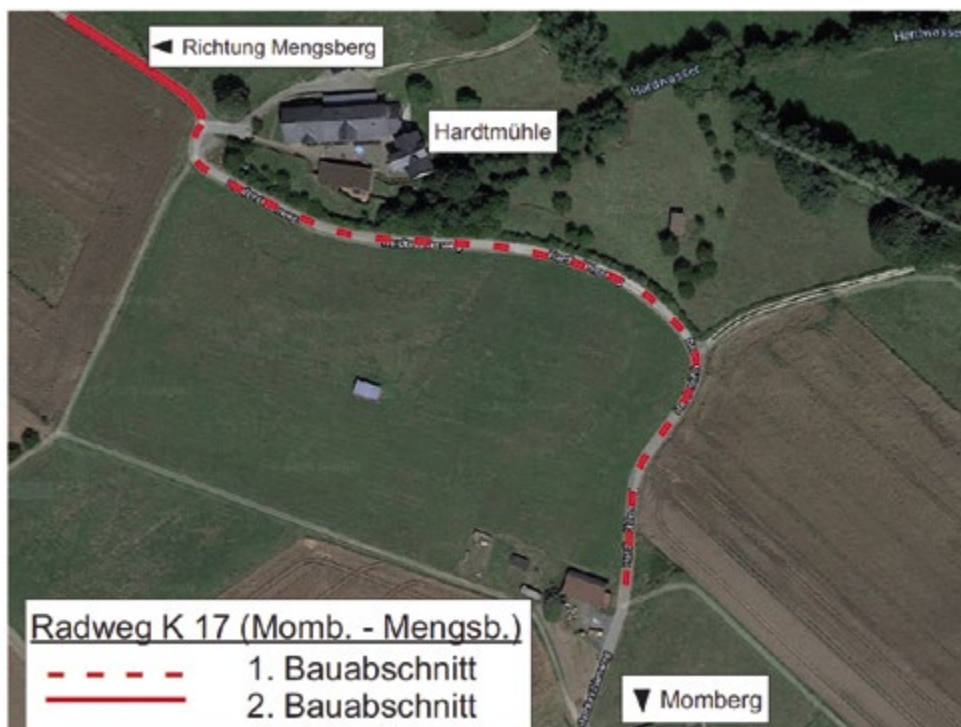


Vorentwurf für eine sichere Querungsstelle an der K 12 (Quelle: HS Ingenieure)

Mengsberg – Momberg (Neu 02, 1. Bauabschnitt)

Ausbau landwirtschaftlicher Wege parallel zur K 17 zwischen Neustadt-Momberg und Neustadt-Mengsberg (1. Bauabschnitt von Momberg zur Hardtmühle, Ausbaulänge: 404 m)

Bei der Maßnahme handelt es sich um Planung und Ausbau eines Wirtschaftsweges parallel zur K 17 in der Gemarkung von Neustadt. Durch den Ausbau der Verbindung wird eine Fahrradpendlerstrecke zwischen den Neustädter Ortsteilen Momberg und Mengsberg geschaffen. Für diese Maßnahme wurde im Juni 2020 ein Förderantrag bei Hessen Mobil gestellt, der Zuwendungsbescheid lag im Dezember 2020 vor. Die Planungsleistung für den Ausbau dieses Wegabschnitts wurden in 2021 auszuschreiben und zu vergeben. Mit dem Abschluss der Baumaßnahmen ist Ende 2022 zu rechnen.



Ausbau landwirtschaftlicher Wege zwischen Neustadt-Momberg und Neustadt-Mengsberg, 1. Bauabschnitt von Momberg zur Hardtmühle (Quelle: Google Maps, eigene Bearbeitung)

Ebsdorfergrund-Dreihausen – Ebsdorfergrund-Rosßberg (EBS 01)

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

Im Rahmen eines „Herstellungsradweges“² hat die Gemeinde Ebsdorfergrund Planung und Bau eines Radverkehrsangebotes zwischen den Ortsteilen Dreihausen und Rosßberg übernommen. Aus Sicht des Landes Hessen handelt es sich bei dem Projekt um die Radverkehrsverbindung zur L 3125. Durch die Kooperation zwischen dem Land Hessen und der Gemeinde Ebsdorfergrund konnte die Umsetzung des Projektes, das eigentlich in der Baulast des Landes liegt, erheblich beschleunigt werden. Der Landkreis Marburg-Biedenkopf unterstützte bei der Umsetzung des Projektes, indem er Flächen an der K 45 bereitstellte. Am 21.06.2020 konnte der Radweg eingeweiht werden.



Ausbau von Wirtschaftswegen und Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K 45 als Radverkehrsangebot zur L 3125 (Quelle: OSM und eigene Bearbeitung)

² Unter einem Herstellungsradweg versteht man den einmaligen Ausbau eines vorhandenen Wirtschaftsweges in der Baulast Dritter für den Radverkehr. Die Finanzierung erfolgt aus Straßenbaumitteln des Bundes.marburger-lahn-bergen

1. Planungsbündel

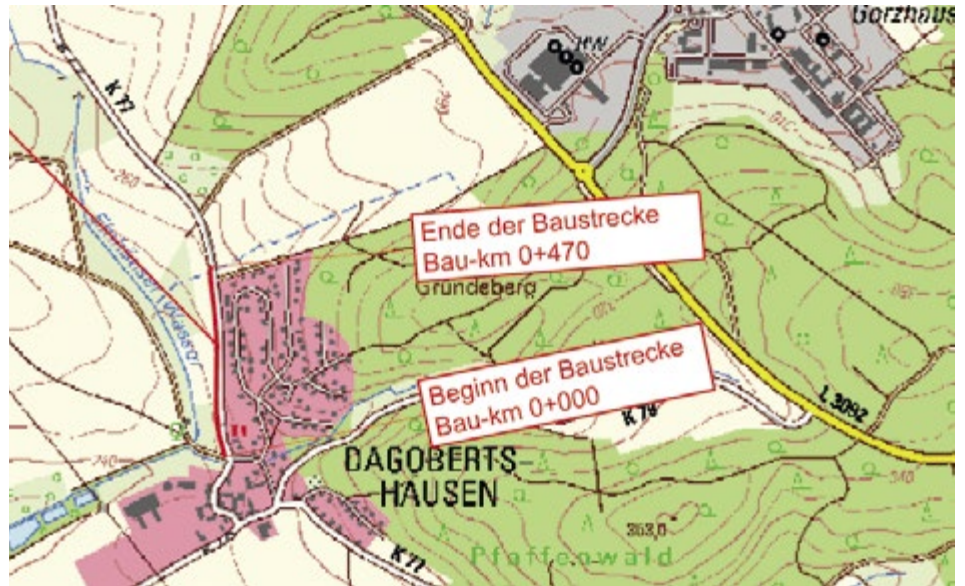
Der Auftrag für diese Planungsleistungen wurde im Juli 2021 vergeben. Erste Variantenansätze wurden durch das Planungsbüro bereits im Dezember 2021 vorgestellt.

Weg 1 Marburg-Dagobertshausen, K 77 (MAR 11)

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

Das Radverkehrsentwicklungskonzept sieht den Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K 77 von der Ortslage von Marburg-Dagobertshausen in Richtung Norden vor.

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 K 77 bereitet die Universitätsstadt Marburg den Ausbau eines landwirtschaftlichen Weges am nördlichen Ortsrand vor, der Dagobertshausen mit dem Gewerbestandort Görzhausen verbindet.



Variante Straßenbegleitender Radweg zur K 77 (Quelle: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation, Bearbeitung KH Planwerk)

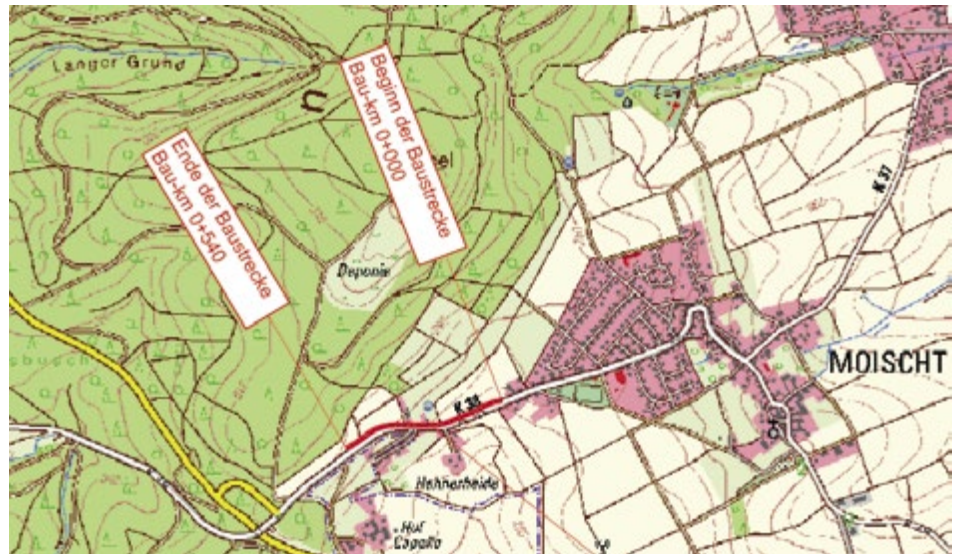
Der erste Variantenansatz des Planungsbüros sieht die Anlage einer Querungshilfe am Bauende vor. Die Trassenführung ist nur auf der linken Fahrbahnseite möglich. Laut Planungsbüro ist eine Umsetzung dieser Maßnahme bis Ende 2024 wahrscheinlich.

Weg 2 Marburg-Moischt – Hof Capelle, K 38 (MAR 07)

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

Der Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K 38 zwischen dem Ortsrand von Moischt und Hof Capelle schafft eine sichere Anbindung des Marburger Ortsteils an den gerade in der Planung befindlichen Radweg an der L 3125 von Cappel nach Hof Capelle, wo dieser an die bereits umgesetzte Verbindung in den Ebsdorfergrund anschließt. Über die Funktion des Radweges als Ortsanbindung von Moischt hinaus, ist das Projekt Bestandteil einer Nord-Süd-Achse östlich der Lahnberge.

Die Variante des Planungsbüros sieht eine Trassenführung auf der nördlichen Seite rechts neben der Fahrbahn vor. Das Planungsbüro hält eine bauliche Umsetzung dieses Radweges bis Ende 2024 für wahrscheinlich.

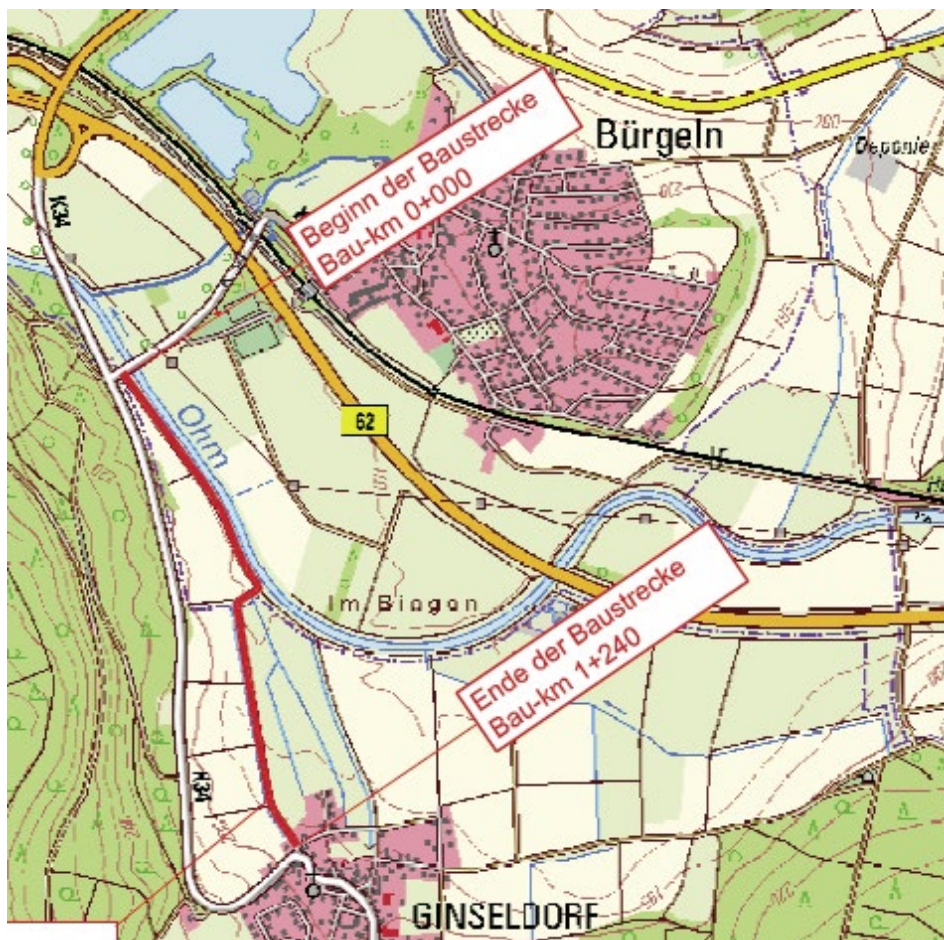


Variante Straßenbegleitender Radweg zur K 38 (Quelle: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation, Bearbeitung KH Planwerk)

Weg 3 Marburg-Ginseldorf –
Cölbe-Bürgeln, K 34
(CÖ8 MAR 01)

**Ausbau eines landwirtschaftlichen
Weges parallel zur K 34
(Ausbaulänge: 1.250 m)**

Der Ausbau landwirtschaftlicher Wege parallel zur K 34 zwischen Marburg-Ginseldorf und Cölbe-Bürgeln schafft eine sichere Anbindung des Marburger Ortsteils an das hessische 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 Plaungsbüro vorgestellte Variante sieht eine Trassenführung auf einem bestehenden, unbefestigten Wirtschaftsweg vor. Über Zweidrittel der Strecke befinden sich im Überschwemmungsgebiet. Die gesamte Strecke befindet sich im Landschaftsschutzgebiet „Auenverbund Lahn-Ohm“. Im weiteren Verlauf der Planung müssen die Untere Naturschutzbehörde (UNB) und die Wasserbehörde unbedingt einbezogen werden. Möglicherweise sind hier weitere Varianten zu betrachten.



Variante Ausbau eines Wirtschaftsweges parallel zur K 34 (Quelle: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation, Bearbeitung KH Planwerk)

Weg 4 Stadtallendorf-Kernstadt – Anbindung an den Radweg an der B 454, K 12 (STA 05)

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

Der Bau des straßenbegleitenden Radweges an der K 12 von der Kernstadt in Stadtallendorf zum Radweg an der B 454 schließt eine Lücke sowohl im Netz der großen, Hessen durchziehenden Radfernwege (Radweg Deutsche Einheit, Mitteldeutschlandroute (D 4), R 2) als auch im Hessischen Radhauptnetz, das ebenfalls auf dieser Verbindung geführt wird. Damit erhöht der Bau dieses Radweges die Sicherheit für eine große Zahl von Radfahrenden.

Bei dieser Maßnahme wurde zunächst die Trassenführung von Stadtallendorf bis zur geplanten A49 betrachtet. In 2022 wird in enger Abstimmung mit der Stadt Stadtallendorf die weitere Planung des Abschnittes bis zur B 454 besprochen werden.



Variante Straßenbegleitender Radweg zur K 38 (Quelle: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation, Bearbeitung KH Planwerk)

Weg 5 Kirchhain-Emsdorf – Stadtallendorf-Kernstadt, K 12 (KI10 / STA12)

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

Der Ausbau landwirtschaftlicher Wege parallel zur K 12 von Kirchhain-Emsdorf in die Kernstadt von Stadtallendorf schafft eine sichere Anbindung des Kirchhainer Ortsteils an das hessische Radhauptnetz und zum ICE-Bahnhof in der Kernstadt von Stadtallendorf. Darüber hinaus ist Emsdorf Wohnort zahlreicher in Stadtallendorf tätiger Arbeitspendler, für die ein sicheres Angebot geschaffen wird.

Die erste vorgestellte Variante des Planungsbüros sieht eine Trassenführung auf bestehenden Wirtschaftswegen vor. Sollten die benötigten Grundflächen schnell zur Verfügung gestellt werden können, kann dieser Radweg bis Ende 2024 baulich umgesetzt werden



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

Weg 6 Kreisverkehrsplatz-Wehrda – Kaufpark-Wehrda, K 82 (MAR 22)

Schaffung eines Radweges entlang der K82 (Ausbaulänge: 460 m)

Der Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K82 vom Kreisverkehrsplatz in Marburg-Wehrda und dem Kaufpark Wehrda schafft ein sicheres Angebot für Fahrten zwischen dem Wohnquartier in Wehrda und dem Arbeits- und Einkaufsstandort „Kaufpark Wehrda“. Auch für Pendelverkehre zwischen dem Wohnquartier Wehrda und der Marburger Kernstadt ist der Ausbau der Verbindung von hoher Bedeutung.

Die erste Variante des Planungsbüros sieht hier eine Trassenführung auf dem bestehenden und zu verbreiternden Rad- und Gehweg vor. Im Bereich der Querung der Lahn ist im Verlauf der Planung zu klären, ob ein gesondertes Bauwerk neu errichtet werden soll oder ob das bestehende Brückenbauwerk verbreitert wird. Hemmnisse stellen bei dieser Maßnahme die Platzverhältnisse dar sowie die Lage in einen Landschaftsschutzgebiet.



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

Weg 7 Weimar-Roth – Weimar-Niederwalgern, K 59 (W 02)

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

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

Der Landkreis hat in enger Abstimmung mit der Gemeinde Weimar 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.



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

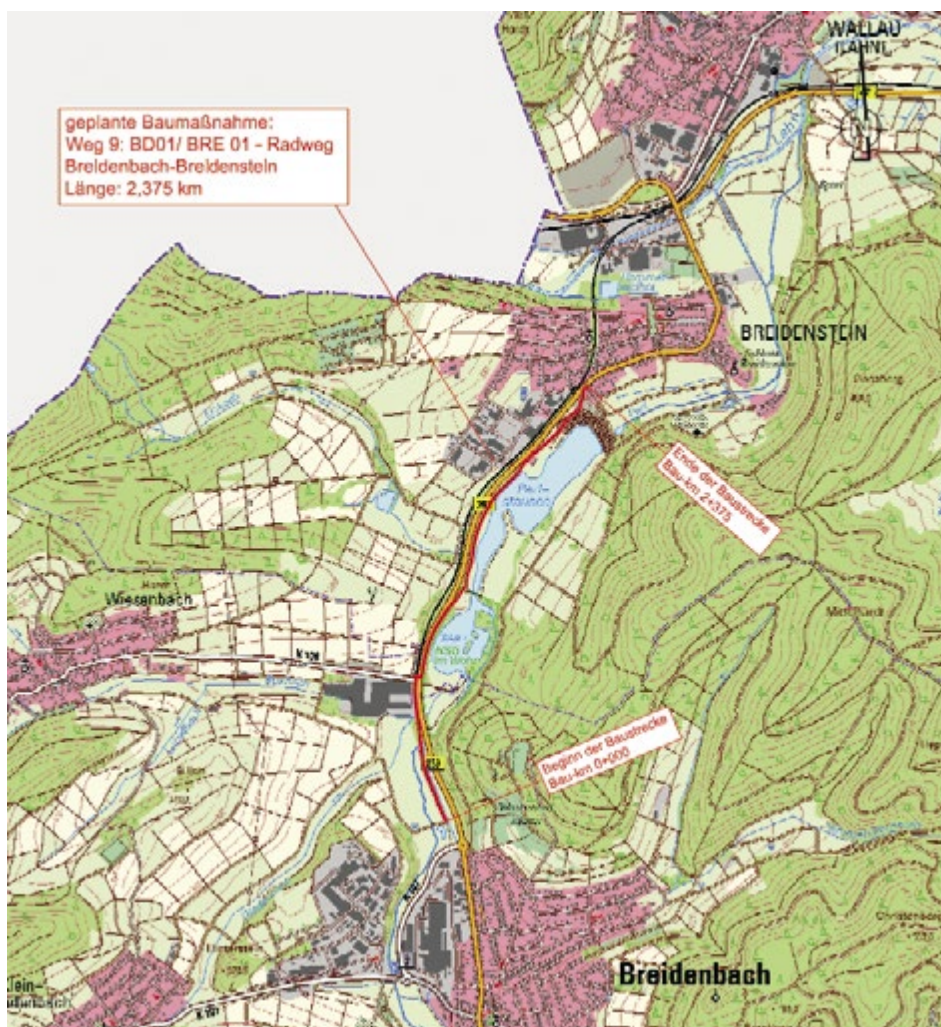
Weg 8 Breidenbach – Biedenkopf-Breidenstein, B 252 (BRE 01, BID01)

Ausbau der B 252 (alt) zu einer schnellen Raddirektverbindung (Ausbaulänge: 1.150 m)

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

Gleichzeitig verständigten sich der Landkreis Marburg-Biedenkopf und Hessen Mobil darauf, dass der Landkreis stellvertretend für den Bund die Planung und Umsetzung dieser Maßnahme betreut und umsetzt. Die für Maßnahmenkoordination, Planung und Bau erforderlichen Mittel werden dem Landkreis vom Bund in vollem Umfang zurück erstattet. Nach Abschluss der Maßnahme wird der fertige Radweg in die Baulast des Bundes übertragen werden.

Am Bauanfang in Breidenbach wird der Radweg an den bestehenden Rad- und Gehweg angeschlossen. Im weiteren Trassenverlauf sieht die erste vorgestellte Variante des Planungsbüros eine Führung innerhalb der Parzelle Gleisanschluss angrenzend an das Unternehmen Christmann & Pfeifer vor. Da dieser



Bau eines straßenbegleitenden Radweges zur B 253 (Quelle: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation, Bearbeitung KH Planwerk)

Gleisabschnitt sehr wahrscheinlich reaktiviert wird, werden diese Flächen nicht für den Radwegebau zur Verfügung stehen. Das Planungsbüro wird für diese Maßnahme eine Variantenuntersuchung vornehmen um mögliche neue Trassen zu ermitteln.

Münchhausen-Münchhausen – Lahntal-Göttingen (WE 01)

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

Eines der kreisweit bedeutendsten Radverkehrsprojekte dient der radverkehrlichen Erschließung des Wetschaftstales zwischen Lahntal-Göttingen und der Kreisgrenze bei Münchhausen. Auch diese Verbindung ist Teil des Hessischen Radhauptnetzes und somit 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.

Dieser Radweg liegt vermutlich in der Baulast des Bundes. Die Vergabe des Planungsauftrages für diese Maßnahme musste daher zurück gestellt werden.



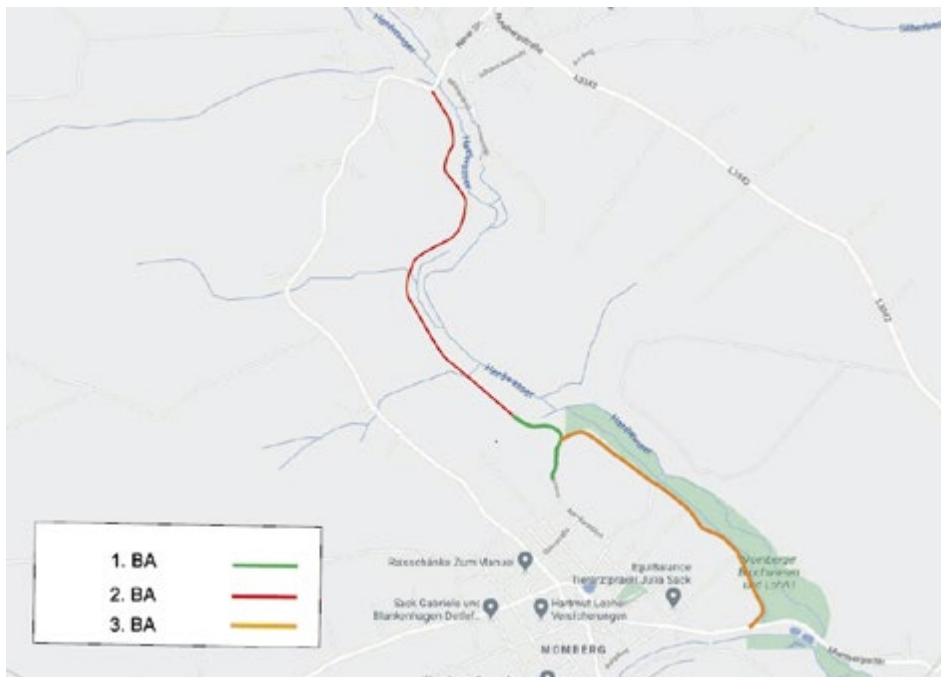
Schaffung eines Radverkehrsangebotes auf der B 252 (alt)
(Quelle: OSM, bearbeitet durch HS Ingenieure)

2. Planungsbündel

Weg 1 Neustadt-Mengersberg – Neustadt-Momberg, K 17 (Neu 02, 2. + 3. Bauabschnitt von der Hardtmühle nach Mengersberg)

Ausbau landwirtschaftlicher Wege parallel zur K 17 zwischen Neustadt-Momberg und Neustadt-Mengersberg (Ausbaulänge: 2.805 m)

Diese Maßnahme bildet den zweiten und dritten Abschnitt des Ausbaus landwirtschaftlicher Wege zwischen Mengersberg und Momberg. Bei dem Projekt geht es darum, die Verkehre auf der K 17 zwischen Neustadt-Mengersberg und -Momberg zu entflechten und eine sowohl landschaftlich, wie topographisch attraktive Verbindung in einen dem Radverkehr angemessenen Komfortzustand zu bringen. Die zum Ausbau vorgesehene Verbindung ist darüber hinaus ein Teil des Wiera-Wohra-Radweges, einer Kreisgrenzen überschreitenden Freizeitradrouten der Landkreise. Der Auftrag für die Planung des ersten Bauabschnitts dieser Maßnahme wurde bereits in 2021 vergeben.



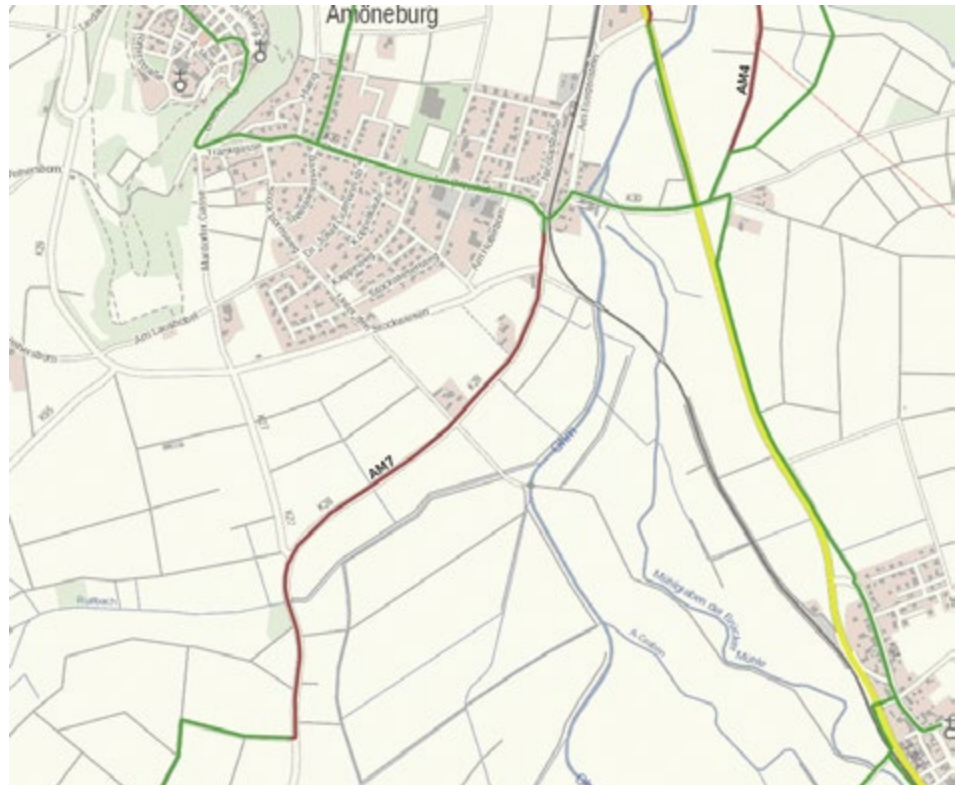
Ausbau landwirtschaftlicher Wege zwischen Neustadt-Momberg und Neustadt-Mengersberg, 2. + 3. Bauabschnitt von der Hardtmühle nach Mengersberg

(Quellen: gis.marburg-biedenkopf, eigene Bearbeitung; ACP Projektmanagement GmbH)

Weg 2 Amöneburg-Mardorf, K28/K27 (AM7)

**Bau eines straßenbegleitenden
Radweges an K 27 und K 29 und
Rückbau der K 28 zum Rad- und
Wirtschaftsweg
(Ausbaulänge ca. 650 m)**

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 (R 6 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.



**Bau eines straßenbegleitenden Radweges an K 27 und K 29 und Rückbau der K 28
(Quellen: gis.marburg-biedenkopf, eigene Bearbeitung)**

Weg 3 Niederweimar – Gisselberg, K 42 (W4)

Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr in den Ortslagen von Niederweimar und Gisselberg unter besonderer Berücksichtigung der Planung von Querungsstellen an den Ortsrändern (Ausbaulänge ca. 1600 m)

Zwischen den Ortslagen von Gisselberg und Niederweimar befindet sich ein an der westlichen Seite der K 42 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 für den 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.



Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr in den Ortslagen von Niederweimar und Gisselberg unter besonderer Berücksichtigung der Planung von Querungsstellen
(Quelle: Google Maps, Bearbeitung ACP Projektmanagement GmbH)

Weg 4 Niederwalgern – Roth (Variantenuntersuchung) (W2)

Durchstich am Bahnhof Weimar- Niederwalgern

Bei der Maßnahme handelt es sich um einen „Durchstich“ der Main-Weser-Bahn am Bahnhof in Niederwalgern. Die DB plant für den Bahnhof eine Unterführung, um die Querung der Reisenden über das Gleis zu beseitigen. Die Öffnung dieser bis an das zweite Gleis führende Unterführung wird nach Absprache mit der Planungsabteilung der DB planerisch vorbereitet, sodass eine Anschlussplanung zur Erweiterung der Unterführung zu einem Bahnkreuzungspunkt ohne weiteres geschaffen werden kann. Hier wird zunächst die Untersuchung von Varianten beauftragt werden. Der Ausbau des sich anschließenden landwirtschaftlichen Weges ist Teil des 1. Planungsbündels.



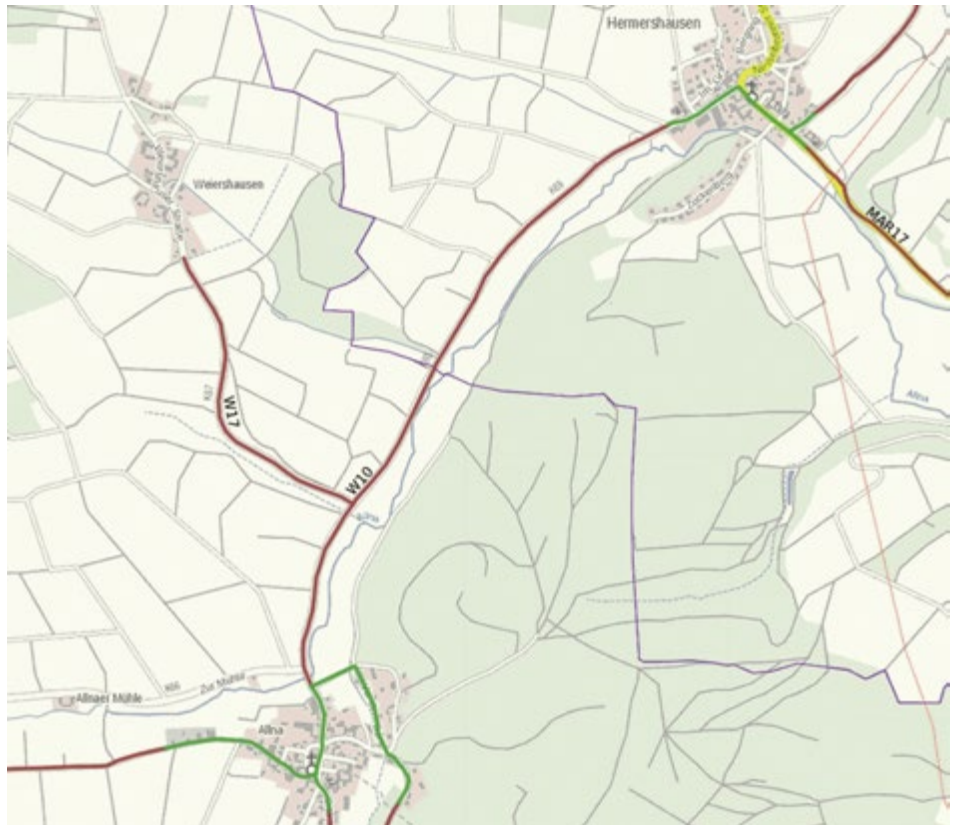
Durchstich am Bahnhof Weimar-Niederwalgern

(Quellen: gis.marburg-biedenkopf, eigene Bearbeitung)

Weg 5 Allna – Hermershausen, K 65 (W10)

Bau eines Radweges parallel zur K 65 von Weimar-Allna nach Marburg-Hermershausen
(Ausbaulänge: ca. 2.000 m)

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 Görzhausen und darüber hinaus des Oberzentrums Marburg aus dem Allna- und Salzbödetal.



Bau eines Radweges parallel zur K65 (Quellen: gis.marburg-biedenkopf, eigene Bearbeitung)

Weg 6 Hermershausen – Einhausen, K68/K71 (MAR15)

Bau eines Radweges zur K 68 und K 71 von Marburg-Hermershausen nach Einhausen (Ausbaulänge ca. 1850 m)

Bei der Maßnahme handelt es sich um die Entwicklung eines Radverkehrsangebotes parallel zu den Kreisstraßen K 68 und K 71 zwischen Marburg-Hermershausen und Einhausen. Für die Einwohner des Allnatales und auch des Salzbödetales (Gladenbach) wird die Verbindung einen Teil einer Zubringerstrecke nach Marburg und zum Gewebestandort Görzhausen bilden. Die Maßnahme entflechtet die Verkehrsarten auf der K 68 und der K 71 und erhöht die Sicherheit für den Radverkehr zwischen den Ortsteilen.



Bau eines Radweges zur K 68 und K 71
(Quellen: gis.marburg-biedenkopf, eigene Bearbeitung)

Weg 7 Cyriaxweimar – Haddamshausen, straßenbegleitender Radweg an der K 69 bis L 3387 (MAR08)

Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K 69 zwischen der Ortslage von Marburg-Cyriaxweimar und dem Radweg an der L 3387 (Ausbaulänge: ca. 560 m)

Bei der Maßnahme handelt es sich um die Planung eines straßenbegleitenden Radweges an der K 69 von der Ortslage des Marburger Ortsteiles Cyriaxweimar hin zur L 3387. 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 Meter langen Abschnitt der K 69 liegen sowohl der Allna-Kindergarten, als auch die Grundschule Cyriaxweimar. Beide Einrichtungen werden sowohl von den Bewohnern des Ortsteiles Cyriaxweimar, als auch der Ortsteile Haddamshausen und Hermershausen –die sich in einer maximalen Distanz von 2,2 Kilometern befinden – genutzt. Bisher sind die Einrichtungen durch kein Radverkehrsangebot erschlossen.



Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K 69
(Quellen: gis.marburg-biedenkopf, eigene Bearbeitung)

Weg 8 Einhausen – Wehrshausen, Radweg zur K72 (MAR 23)

Bau eines Radweges parallel zur K 72 von Marburg-Einhausen nach Marburg-Wehrshausen (Ausbaulänge: ca. 1.600 m)

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 der westlichen Stadtteile der Stadt Marburg wird die Verbindung Teil einer Zubringerstrecke in die Kernstadt bilden. Die Maßnahme entflechtet die Verkehrsarten auf der K 72 und erhöht den Fahrradpendler-Anteil von den westlichen Stadtteilen in die Innenstadt.



Bau eines Radweges parallel zur K 72 (Quellen: gis.marburg-biedenkopf, eigene Bearbeitung)

Weg 9 Breidenbach – Kleingladenbach, K107 (BRE3)

Bau eines Radweges parallel zur K 107 von Breidenbach-Kleingladenbach nach Breidenbach (Ausbaulänge: ca. 1.400 m)

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 des Ortsteiles Kleingladenbach die kurze Distanz (1,5 Kilometer) 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 entflechtet die Verkehrsarten auf der K 107 und erhöht die Sicherheit für den Radverkehr zwischen den Ortsteilen.



Bau eines Radweges parallel zur K 107 (Quellen: gis.marburg-biedenkopf, eigene Bearbeitung)

3. Planungs­bündel

Für das dritte Planungs­bündel werden momentan die Förderanträge vorbereitet.

Weg 1 Lohra-Weipoltshausen – Lohra-Altenvers, K 49 (LH 5)

Bau einer sicheren Radverkehrs­verbindung zwischen den Lohrer Ortsteilen Weipoltshausen und Altenvers entlang der K 49 (Ausbaulänge 1024 m)

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.



Prüfung einer Verbindung von Weipoltshausen nach Altenvers entlang der K49 (Quelle: HS Ingenieure Gießen)

Weg 3 Kirchhain-Sindersdorf – Kirchhain-Betziesdorf, K 9 (KI 5)

Bau einer alltagstauglichen Radroute zur Entflechtung des Verkehrs auf der K 9 zwischen Kirchhain-Sindersdorf und Kirchhain-Betziesdorf (Ausbaulänge: 1926 m)

Bei dem Projekt handelt es sich um eine Planung zur Entflechtung der Verkehre auf der K 9 zwischen Kirchhain-Sindersdorf und Kirchhain-Betziesdorf. Es soll eine direkte und topographisch möglichst attraktive Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen geschaffen werden. Von Betziesdorf findet der Radverkehr über Bürgeln Anbindung an das überregionale Radhauptnetz.



Prüfung einer Verbindung zwischen Kirchhain-Sindersdorf und Kirchhain-Betziesdorf entlang der K9 (Quelle: HS Ingenieure Gießen)

Weg 5 Kirchhain-Emsdorf – Kirchhain-Burgholz, K12 (KI 8)

Prüfung einer alltagstauglichen Radroute (Ausbaulänge: 2355 m)

Bei dem Projekt handelt es sich um eine Planung zur Entflechtung der Verkehre auf der K 12 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 K 12 (KI10 STA12).



Prüfung einer alltagstauglichen Radroute zwischen Kirchhain-Emsdorf und Kirchhain-Burgholz entlang der K 12 (Quelle: HS Ingenieure)

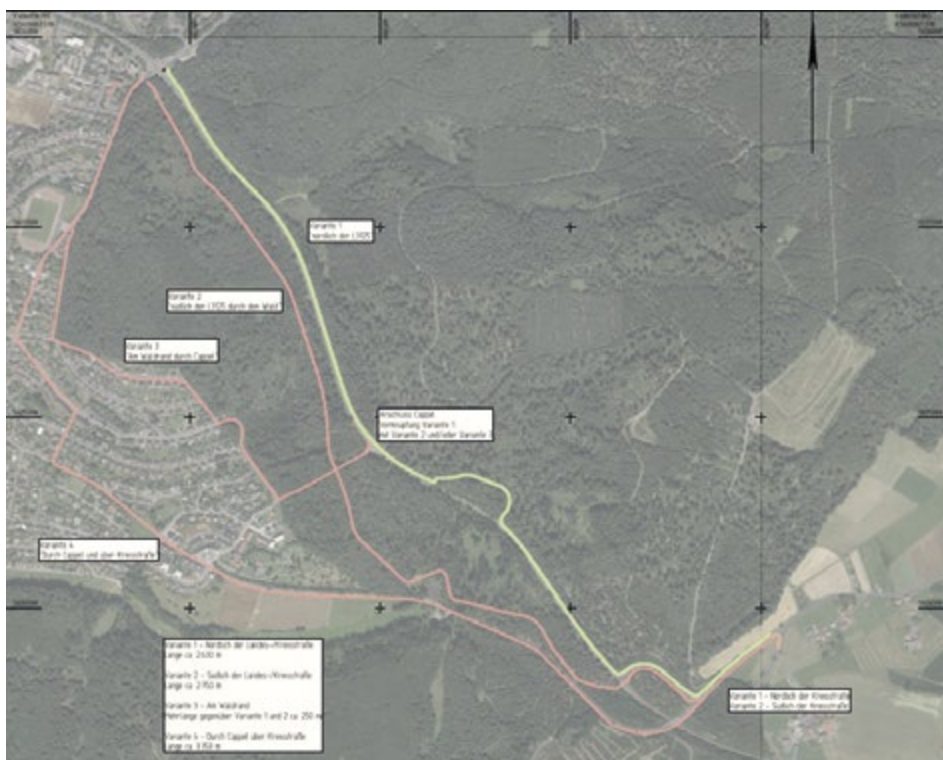
Ergänzende Informationen zu den Maßnahmen in Baulast des Bundes und des Landes Hessen

Marburg-Cappel – Hof Capelle

Bau eines straßenbegleitenden Radweges

Mit dem Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der L 3125 soll die Gemeinde Ebsdorfergrund über den Hof Capelle an Marburg-Cappel angebunden werden.

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.



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

Marburg-Lahnberge

Bau eines straßenbegleitenden Radweges

Hessen Mobil arbeitet auch an der radverkehrlichen Erschließung der Lahnberge an die Kernstadt Marburg (L 3088/ L 3092). Dieses bedeutsame Projekt findet sich nicht im Radverkehrsentwicklungsplan des Landkreises, da dieser –in Abstimmung mit der Universitätsstadt – lediglich die Marburger Außenstadtteile mit in die Betrachtung nahm. Kernstadt und Lahnberge wurden konzeptionell in der dritten Fortschreibung des Radverkehrsentwicklungsplans der Universitätsstadt betrachtet.



Entwurf zur Erschließung der Marburger Lahnberge für den Radverkehr (Quelle: Hessen Mobil)

Wetter-Amönau – Wetter

Bau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der Landstraße L3091

Es ist geplant, Wetter-Amönau an die Stadt Wetter durch einen straßenbegleitenden Geh- und Radweg an der L 3091 zu verbinden.



**Geplanter Radweges an der L 3091 von Wetter-Amönau in Richtung Wetter
(Quelle: Hessen Mobil)**

Dautphetal-Herzhausen – Dautphetal-Mornshausen

Die Entwicklung eines Radverkehrsangebotes zur B453 von Dautphetal-Herzhausen nach Mornshausen in Baulast des Bundes wird unter der Federführung von Hessen Mobil geplant. Der aktuelle Stand stellt sich wie folgt dar: Es wurde geprüft, ob eine Planungserweiterung entlang der K 74 durch Amelose denkbar ist. In der Stellungnahme des Landes Hessen wurde diesbezüglich festgestellt, dass sowohl konstruktiv als auch hinsichtlich der vorhandenen Tragfähigkeit des Bauwerkes eine Verbreiterung des Bauwerkes wirtschaftlich und technisch eine sinnvolle Lösung darstellt.



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

Lahntal-Caldern (LT 01)

Aufwertung des Lahnradweges durch den Bau eines straßenbegleitenden Radweges

Eine Maßnahme im RVEP des Landkreises ist die Forderung nach dem Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der L 3092 in Lahntal-Caldern von der Ortslage Mühlenbäckerei Pfeiffer bis zum Calderner Sportplatz.



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

Ergänzende Informationen zu den Maßnahmen in Kooperation zwischen dem Landkreis Marburg-Biedenkopf und der Universitätsstadt Marburg

Marburg-Moischt – Marburg-
Schröck (MAR 021)

Schaffung eines Radweges an der K 37 zwischen Moischt und Schröck

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



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

Marburg; Oberer Rothenberg
– Wehrshausen (MAR 019)

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

Die Verbindung an der K 72 ist für das Radverkehrsnetz der Universitätsstadt Marburg von großer Bedeutung. Sie ist Teil einer Radroute von der Innenstadt zum bedeutenden Arbeitsplatzstandort Görzhäusen. Wichtig ist die Verbindung aber auch für den Schülerradverkehr von den westlichen Marburger Stadtteilen zu den Schulen in der Leopold-Lukas-Straße in der Marburger Kernstadt.

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



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

Marburg-Görzhausen –
Marburg-Görzhäuser Hof
(Maßnahme 147; 3. Fort-
schreibung RVEP Marburg)

**Ausbau eines landwirtschaftlichen
Weges von Dagobertshausen zum
Standort Görzhäuser Hof**

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

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

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

Marburg-Ronhausen – Weimar-Argenstein (Mar 02, W 09)

Aufwertung des Lahnradweges durch Routenverlegung

Der Lahnradweg ist eine der wichtigsten touristischen Radroute in der Destination Lahntal und wird zukünftig von Cappel zunächst auf die alte Kreisbahntrasse verlegt und bis Ronhausen geführt und weiter über die alte K 42 Trasse nach Argenstein. Vor allem auf dem Wegeabschnitt zwischen Ronhausen und Argenstein sind Qualitätsverbesserungen für den Radverkehr notwendig.



Koordiniertes Vorgehen zur Qualitätsverbesserung des Lahnradweges, Routenverlegung zwischen Cappel und Argenstein und Aufwertung von Wegeabschnitten
(Quelle: OSM, eigene Bearbeitung)