



**STADT
WETTER (HESSEN)**



LANDKREIS
**MARBURG
BIEDENKOPF**

Radverkehrskonzept für die Kernstadt von Wetter

- TOP 1 – Begrüßung der Stadt Wetter
- TOP 2 – Ausgangslage und Hintergrund
- TOP 3 – Zielsetzungen und Schwerpunkte
- TOP 4 – Grundsätze der Radverkehrsplanung
- TOP 5 – Erste Analyseergebnisse
- TOP 6 – Diskussion und Abstimmung
- TOP 7 – Zeitplan

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (iSA)



Das ist die Präsentation für den öffentlichen Auftakt, der am 18.01.2022 als Webkonferenz veranstaltet wurde.

Die kurzen Erläuterungen zu den einzelnen Folien sollen als Grundlage für den Online-Dialog dienen.

Zunächst geht es etwas allgemeiner um das Thema Radverkehrsplanung und

- Ab TOP 5 geht es speziell um die Infrastruktur in der Stadt Wetter! -



TOP 2: Ausgangslage und Hintergrund

Thomas Meyer
Landkreis Marburg-Biedenkopf
-> jetzt Hessen Mobil



Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (iSA),

Webkonferenz, 18.01.2022

RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter

2



Der Radverkehrsentwicklungsplan des Landkreis Marburg-Biedenkopf ist der Ausgangspunkt. Er sieht die Anbindung der Mittelzentren sowie der Stadteile vor. Außerdem die Erstellung von Radverkehrskonzepten für die Kernstädte der Mittelzentren.

<https://gis.marburg-biedenkopf.de/project/radrouten>

- Bau eines Radwegs zur B 252 (Raddirektverbindung Sarnau – Frankenberg)
- Radverkehrsverbindung auf der ehemaligen K 1 und K 81

Zielsetzungen des Landkreises:

- die Sicherheit des Radverkehrs in Wetter erhöhen
- ein innerstädtisches Radverkehrsnetz entwickeln
- den Radverkehr sichtbar machen
- Bevölkerung und Verwaltung für die Situation des Radverkehrs sensibilisieren
- den Radverkehrsanteil an der Gesamtmobilität in Wetter erhöhen.



TOP 3: Zielsetzungen und Schwerpunkte Stadt Wetter

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (iSA)

Webkonferenz, 18.01.2022

RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter

3



In der Stadt Wetter wurde Ende 2021 bereits ein Schülerradroutenprojekt durchgeführt. Gerade mit einem E-Bike sind viele Strecken in der Stadt Wetter gut und effizient zurücklegen.

Ein Ziel wird es sein den vermutlich niedrigen Modal-Split zu Gunsten des Radverkehrs zu verschieben.

Dazu treibt die Stadt Wetter bereits Maßnahmen an, wie z. B. eine zukünftige Bike and Ride Station am Bahnhof!

TOP 4: Grundsätze der Radverkehrs- planung

Angebots- planung



Radschnellweg Darmstadt-Frankfurt



Fahrradabstellanlage mit Einhausung

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (iSA)

Webkonferenz, 18.01.2022

RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter

4



„Wer Radwege säht, wird Radverkehr ernten.“

Sagt Felix Weisbrich, Amtsleiter in Friedrichshain-Kreuzberg, Berlin

Befragungen zeigen auch immer wieder, dass Menschen gerne mehr Fahrrad auf geeigneteren Wegen fahren wollen.

**TOP 4:
Grundsätze der
Radverkehrs-
planung**

Regelwerke

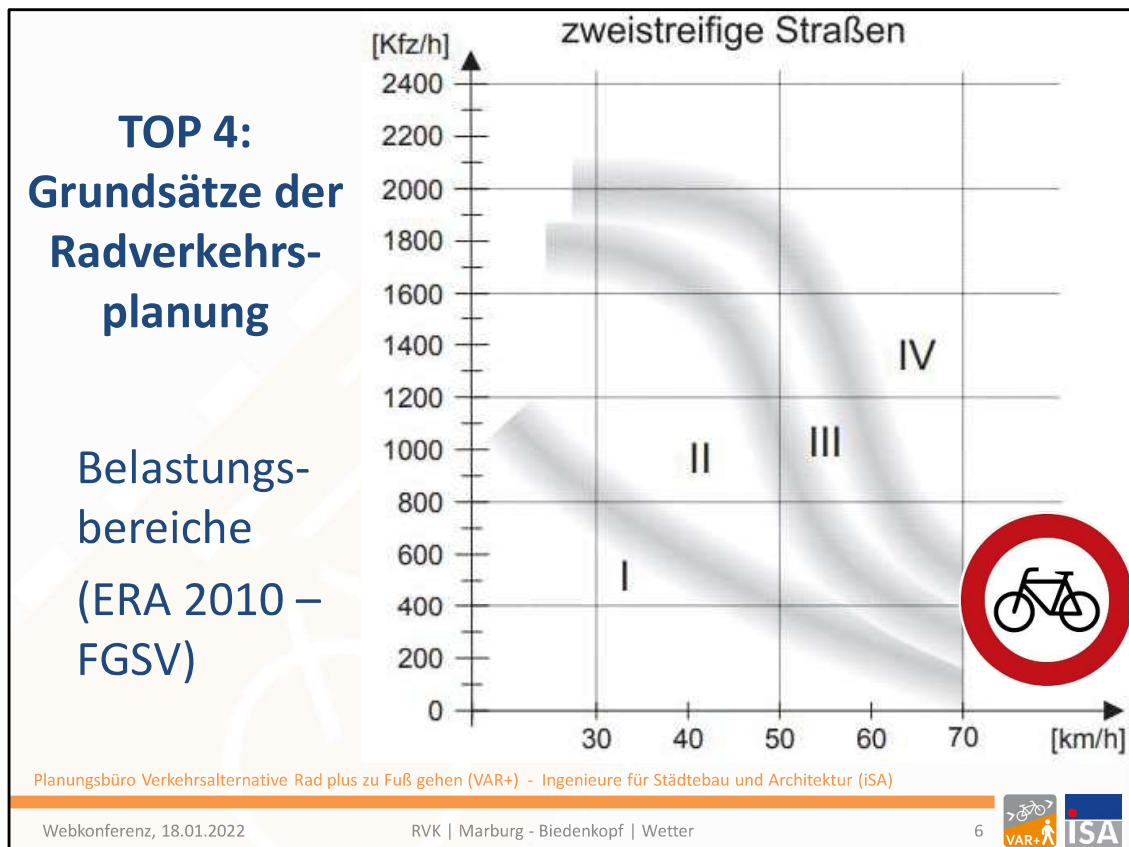
Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (iSA)

Webkonferenz, 18.01.2022 RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter 5

Die StVO ermöglicht grundsätzlich Anordnungen, die der Verkehrssicherheit zuträglich sind.

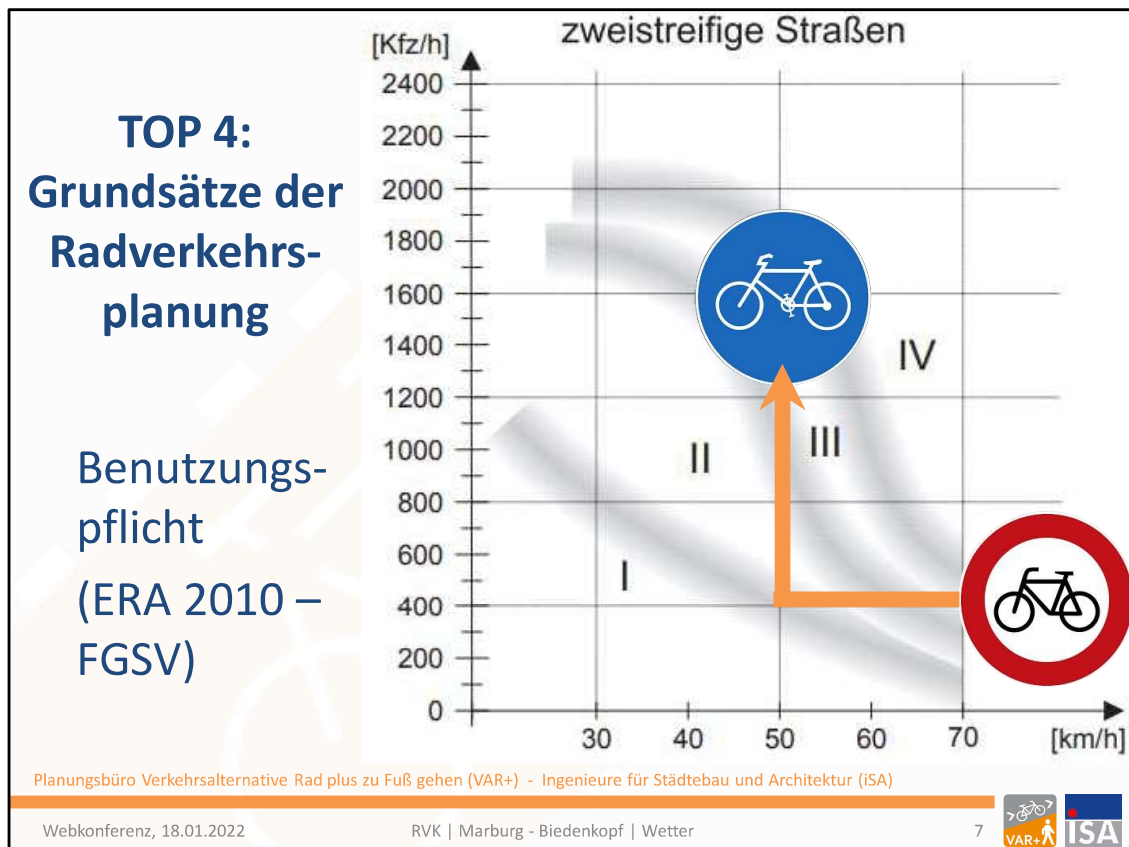
Die FGSV regelt im Einklang mit der StVO die entwurfstechnischen Anforderungen von Verkehrsanlagen.

Die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) des Landes Hessen definiert Qualitätsstandards und Musterlösungen, die im Radnetz Hessen und darüber hinaus angewendet werden sollen.



Aus Kfz pro Spitzenstunde und zulässiger Höchstgeschwindigkeit wird ein Gefährdungspotenzial abgeschätzt.

Es ergeben sich Belastungsbereiche, deren Abgrenzung nur grob ist.



Bei den höchsten Gefährdungspotenzialen soll ein Benutzungspflichtiger Radweg für die Verkehrssicherheit notwendig sein.



Routen auf bestehenden Radverkehrsanlagen im Rad-Hauptnetz Hessen	800 km	Radverkehrsanlagen: baulich getrennte Radwege, Schutzstreifen, Radfahrstreifen. Qualität unbekannt.
Routen mit Führung im Mischverkehr im Rad-Hauptnetz Hessen	1.700 km	Mischverkehr: Tempo-30-Zonen, gering belastete Straßen (T50-T70), Wirtschaftswege

Radnetz Hessen (AGNH)

TOP 4: Grundsätze der Radverkehrsplanung

- Mischverkehr im Radnetz Hessen

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (iSA)

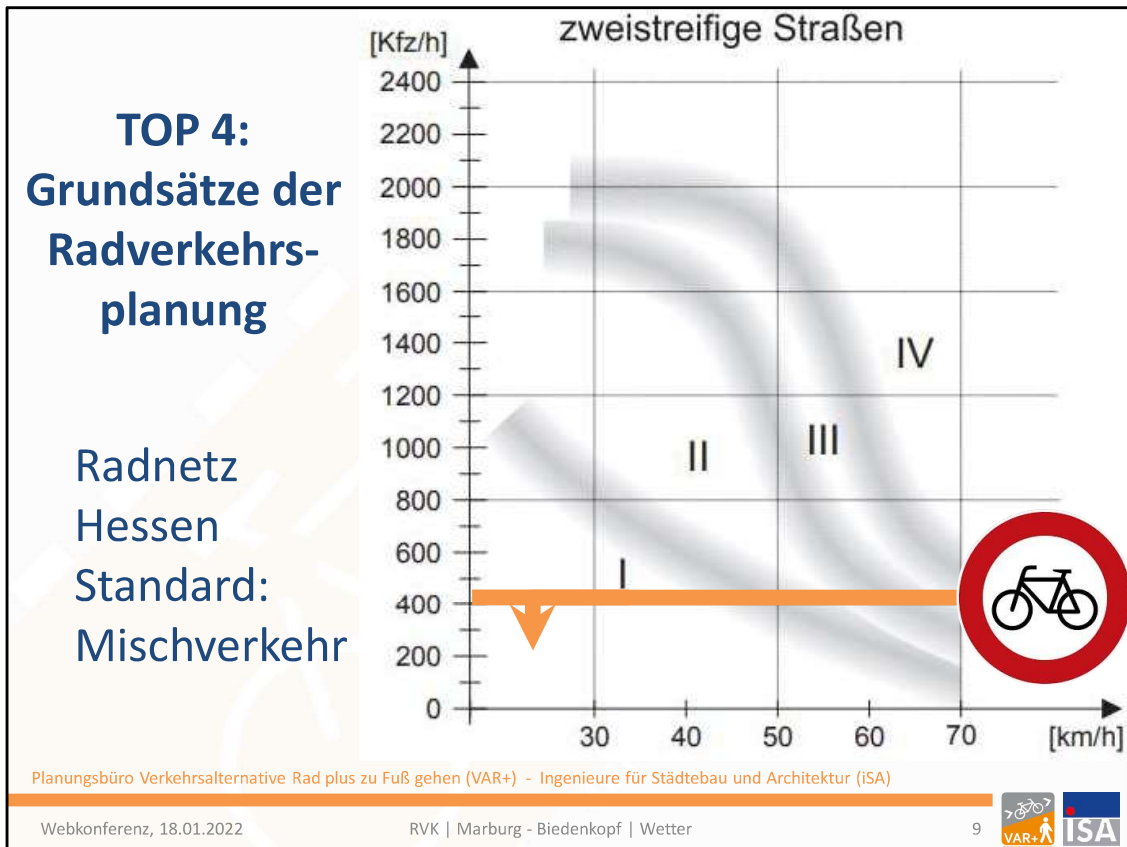
Webkonferenz, 18.01.2022

RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter

8



Im Radnetz Hessen ist weniger als ein Drittel der Wege auf benutzungspflichtigen Radwegen.



Viele Wege im Radnetz Hessen sind im Mischverkehr bei niedriger Geschwindigkeit und oftmals geringer Verkehrsbelastung.



TOP 4: Grundsätze der Radverkehrsplanung

- Überholen im Mischverkehr

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (iSA)

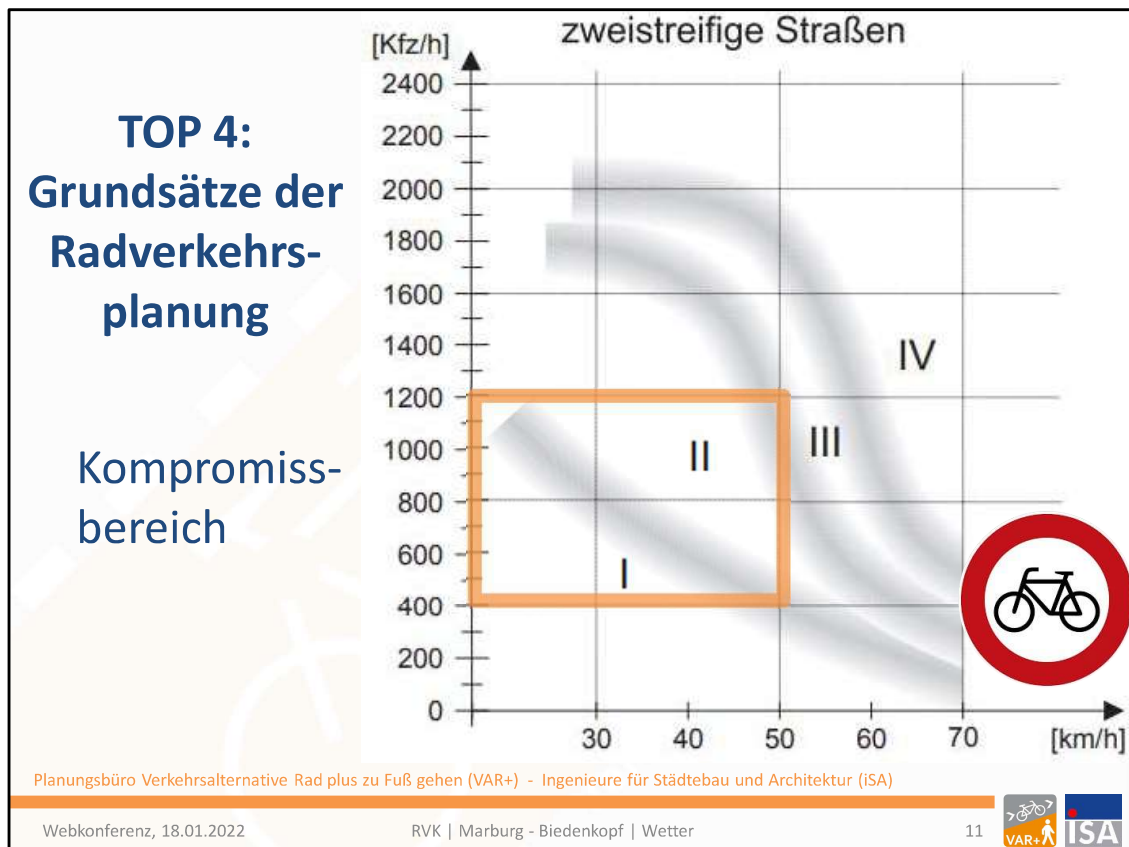
Webkonferenz, 18.01.2022

RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter

10



Bei der scheinbar unumgänglichen Führung im Mischverkehr sind Überholvorgänge von Kfz verunsichernd für Weniger-Verkehrsgeübte und bei höheren Geschwindigkeiten auch sehr gefährlich für Verkehrsgeübte. Die Führung im Mischverkehr ist ein zentrales Thema im Radverkehrskonzept.



Wenn die Zahl der Kfz pro Spitzenstunde steigt erhöhen sich auch die potenziellen Überholvorgänge deutlich.

Die Aufteilung des verfügbaren Straßenraums lässt oft nur eine Führung im Mischverkehr zu.

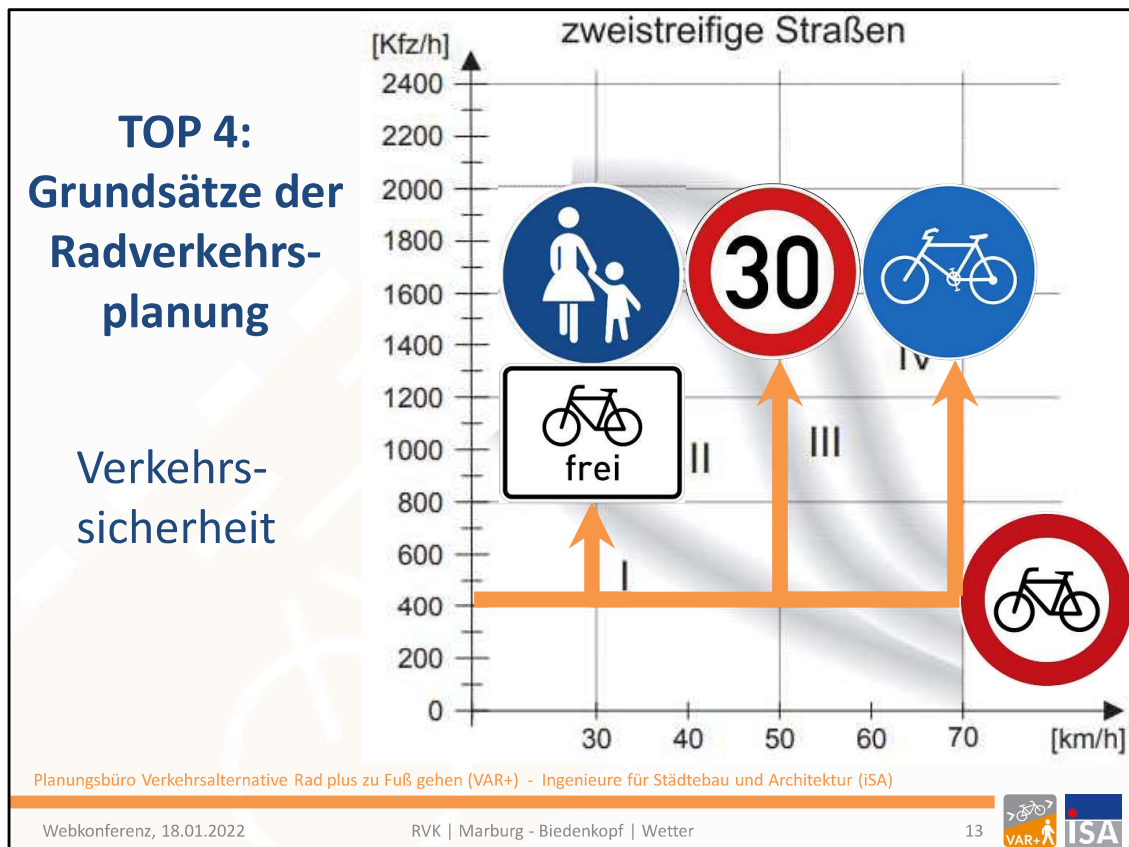
Als Kompromiss wird die Fahrbahn unter allen fahrenden Verkehrsmitteln aufgeteilt.



TOP 4: Grundsätze der Radverkehrsplanung

- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (ISA)



Gerade in Innenstädten sind zu wenige Flächen für getrennte Radwege verfügbar. Um die Verkehrssicherheit für den Radverkehr gewährleisten zu können eignet sich oft eine Reduzierung der Geschwindigkeit. Der Gehweg kann für den Radverkehr freigegeben werden, um auf eine gefährliche Strecke hinzuweisen und eine sichere Alternative anzubieten.

15-30 km/h → 4-7 km/h

TOP 4: Grundsätze der Radverkehrsplanung

- Gehweg mit Radverkehr frei

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (iSA)

Webkonferenz, 18.01.2022 RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter 14

Das Fahrrad ist nicht breiter als der Mensch selbst und damit sehr flexibel.
Jedoch ist beim „Gehwegfahren“ auf die Schrittgeschwindigkeit zu achten.



TOP 4: Grundsätze der Radverkehrsplanung

- Piktogramme auf der Fahrbahn

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (iSA)

Webkonferenz, 18.01.2022

RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter

15



Verkehrsübten, die nicht Schrittgeschwindigkeit fahren wollen sollte mit Piktogrammen ein Angebot auf der Fahrbahn gemacht werden.



TOP 4: Grundsätze der Radverkehrsplanung

- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit

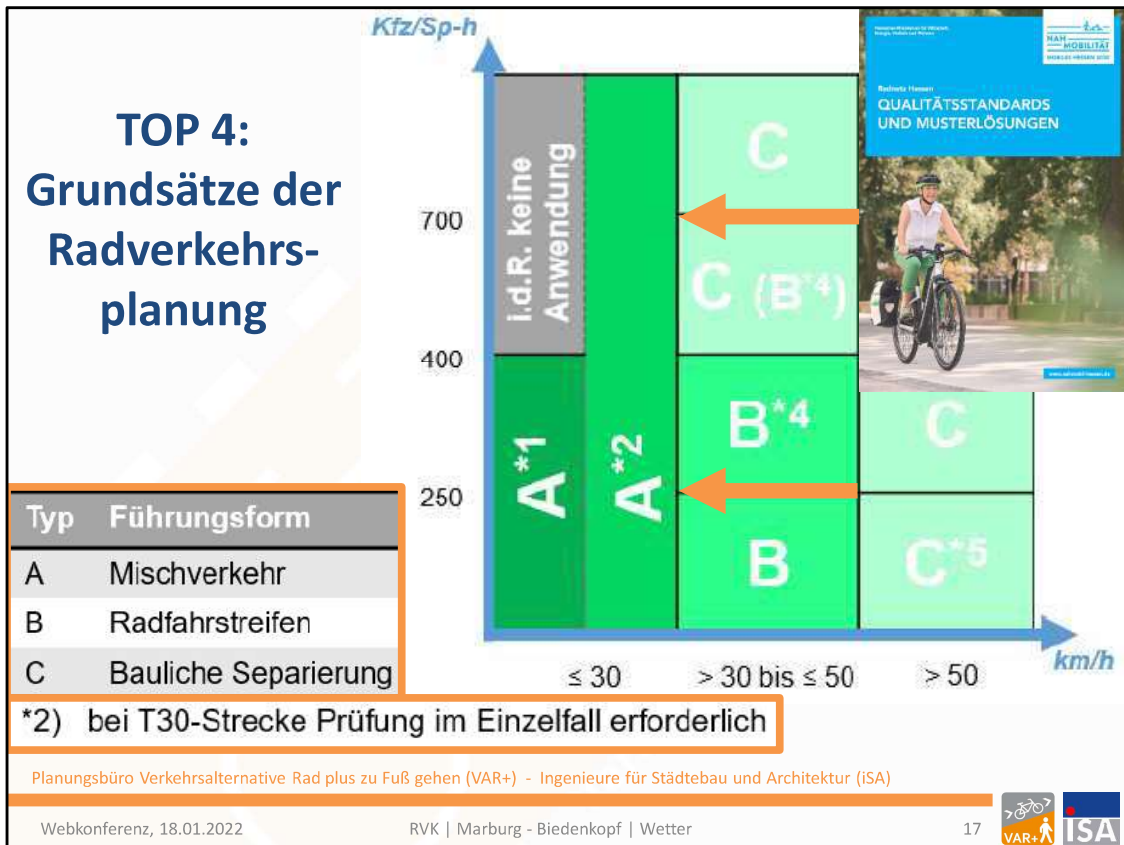
Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (ISA)

Webkonferenz, 18.01.2022

RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter

16





Die AGNH fasst zusammen: „Mischverkehr nur bei Tempo 30“
 Außerdem sind weitere Prüfungen erforderlich!



TOP 5: Erste Analyseergebnisse

- Alternative zur L 3381

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (ISA)

Webkonferenz, 18.01.2022

RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter

18



Die Bahnhofstraße ist eine zentrale Achse an der sich ein Großteil aller Verkehre in der Stadt Wetter bündeln.

Eine alternative Verbindung zur Bahnhofstraße ist sehr umwegig und damit nicht attraktiv.

Für ein durchgängiges und sicheres Radverkehrsnetz ist die Führung in der Bahnhofstraße eine Voraussetzung.



TOP 5: Erste Analyseergebnisse

- Alternative zur L 3381

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (iSA)

Webkonferenz, 18.01.2022

RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter

19





TOP 5: Erste Analyseergebnisse

- L 3381: Überholen im Mischverkehr

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (iSA)

Webkonferenz, 18.01.2022

RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter

20





TOP 5: Erste Analyseergebnisse

- L 3381: Überholverbot bei Gegenverkehr

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (iSA)

Webkonferenz, 18.01.2022

RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter

21



Ein Fahrradfahrer ist etwa 1 m breit und mit dem vorgeschriebenen Überholabstand von 1,50 m ist ein Überholen bei Gegenverkehr nicht zulässig.



TOP 5: Erste Analyseergebnisse

- Schutzstreifen mit verengter Kernfahrbahn

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (iSA)

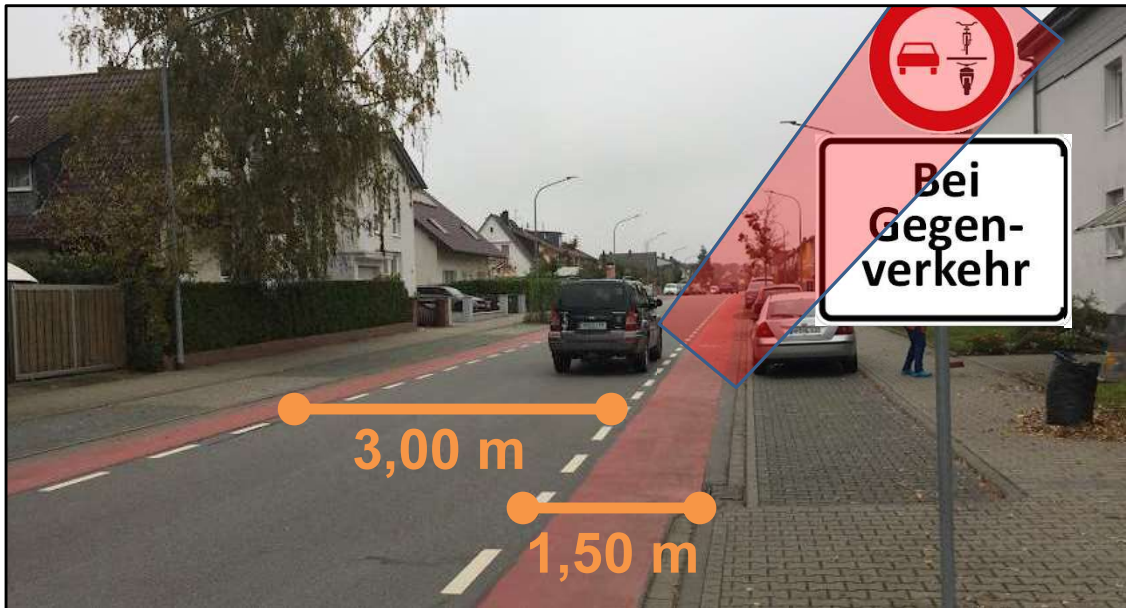
Webkonferenz, 18.01.2022

RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter

22



Markierungslösungen können diesen Sachverhalt intuitiv begreifbarer machen.
Damit wird die Verkehrssicherheit erhöht.



TOP 5: Erste Analyseergebnisse

- Überholverbot bei Gegenverkehr in der Praxis

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (iSA)

Webkonferenz, 18.01.2022

RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter

23



Eine verengte Kernfahrbahn (unter 4,50 m Breite) trägt zur Verkehrsberuhigung bei.



TOP 5: Erste Analyseergebnisse

- L 3381: Am Untertor (L) / Schulstraße (G)

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (iSA)

Webkonferenz, 18.01.2022

RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter

24



Der Knoten Am Untertor / Schulstraße am Kopfe der Bahnhofsstraße führt den Fahrverkehr mit einer abknickenden Vorfahrt.

TOP 5: Erste Analyseergebnisse

- **Musterlösung: Abknickende Vorfahrt**

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (iSA)

Webkonferenz, 18.01.2022 RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter 25

VAR+ iSA

Dafür gibt es eine Musterlösung der AGNH!



TOP 5: Erste Analyseergebnisse

- Am Untertor / Schulstraße: Abknickende Vorfahrt

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (iSA)

Webkonferenz, 18.01.2022

RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter

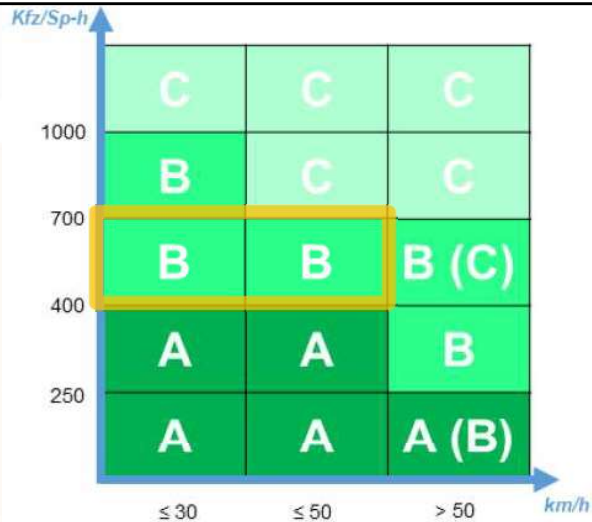
26



Vor allem das Linksabbiegen vom Bahnhof Richtung Schulstraße ist eine wichtige Fahrbeziehung.

TOP 5: Erste Analyseergebnisse

Querungshilfen an der L 3381



Typ	Führungsform
A	Keine Querungshilfe (max. 1 Fahrstreifen je Fahrtrichtung)
B	Querungshilfe ($v_{\max} = 70$ km/h; max. 1 Fahrstreifen je Quervorgang)

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (ISA)

Bei erhöhter Verkehrsbelastung ist maximal ein Fahrstreifen je Quervorgang der Standard.

Wohnen

Schule

TOP 5: Erste Analyseergebnisse

- **Fahrbahnverengung**

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (iSA)

Webkonferenz, 18.01.2022 RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter 28

Bei dem Schülerradroutenprojekt wurde eine Verbindung über das Obertor identifiziert. Eine Alternative wäre durch den Park am Klosterberg denkbar.

Wohnen ← **Schule**

TOP 5: Erste Analyseergebnisse

- Fahrbahnverengung

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (iSA)

Webkonferenz, 18.01.2022 RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter 29

Eine Fahrbahnverengung bergabseitig beruhigt den Verkehr stadteinwärts.
Außerdem wird ein Aufstellbereich geschaffen, der die Verkehrssicherheit beim Queren erhöht.



The map displays a street network in Marburg with several key features:
 - A red dashed line indicates a route through the city center, passing a church marked with a cross.
 - Orange arrows highlight specific intersections: one at the junction of a street and Gänseberg, and another at the intersection of Am Bruch and Gänseberg.
 - Labels include 'RVEP Am Bruch', 'Gänseberg', and 'K81'.
 - A blue 'P' symbol is visible on the left side of the map.

TOP 5: Erste Analyseergebnisse

- RVEP

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (ISA)

Webkonferenz, 18.01.2022 RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter 30



Weiter Stadteinwärts gibt es zwei wichtige Querungen im Radverkehrsnetz.
Insbesondere von Am Bruch kommend können die Sichtbeziehungen verbessert werden.



TOP 5: Erste Analyseergebnisse

- Am Untertor / Alter Graben

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (iSA)

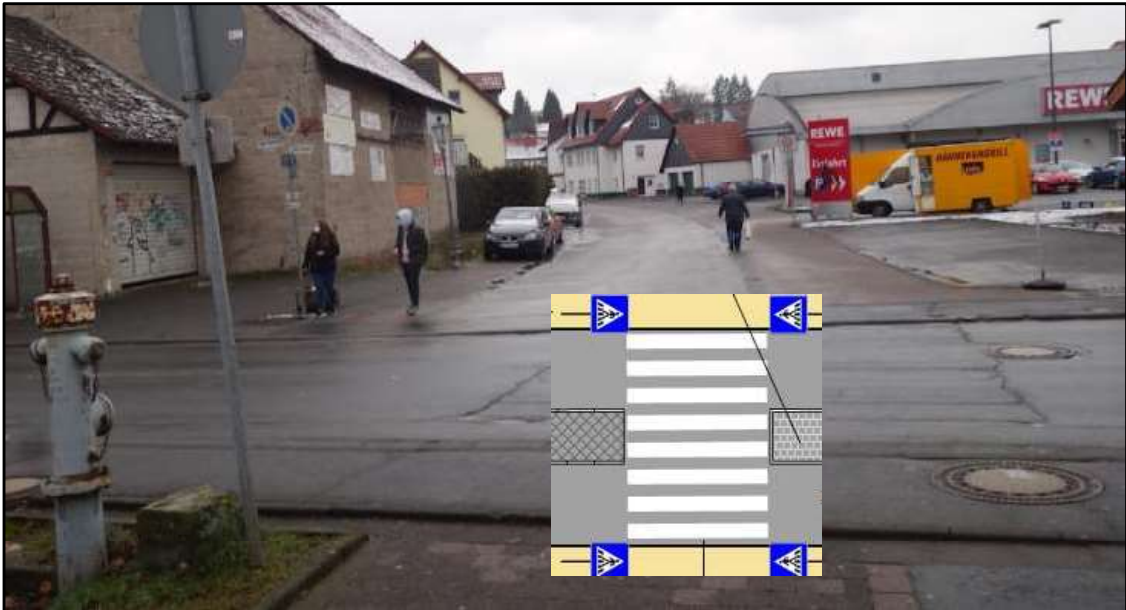
Webkonferenz, 18.01.2022

RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter

31



Die Supermärkte und weitere Geschäfte befinden sich für viele Menschen, die in der Stadt Wetter wohnen auf der anderen Seite vom Untertor.



TOP 5: Erste Analyseergebnisse

- Am Untertor / Alter Graben: Fußgängerüberweg

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (ISA)

Webkonferenz, 18.01.2022

RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter

32



Diese wichtige Querung kann mit einem Fußgängerüberweg gesichert werden, der gleichzeitig den Verkehr in der Kernstadt beruhigt.



TOP 5: Erste Analyseergebnisse

- Alter Graben: Verkehrsraumgestaltung

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (iSA)

Webkonferenz, 18.01.2022

RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter

33



Die Straße Alter Graben kann durch z. B. Pflanzkübel oder alternierendes Parken beruhigt werden.



TOP 5: Erste Analyseergebnisse

- Dörnertsgasse/Fontanestraße

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (iSA)

Webkonferenz, 18.01.2022

RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter

34



Die Verbreiterung des Gemeinsamen Geh- und Radwegs (siehe Verkehrszeichen nächste Folie) ermöglicht den Zweirichtungsradsverkehr und den Begegnungsverkehr von Fuß und Rad. Sie erhöht die Verkehrssicherheit.



TOP 5: Erste Analyseergebnisse

- Dörnertsgasse/Fontanestraße

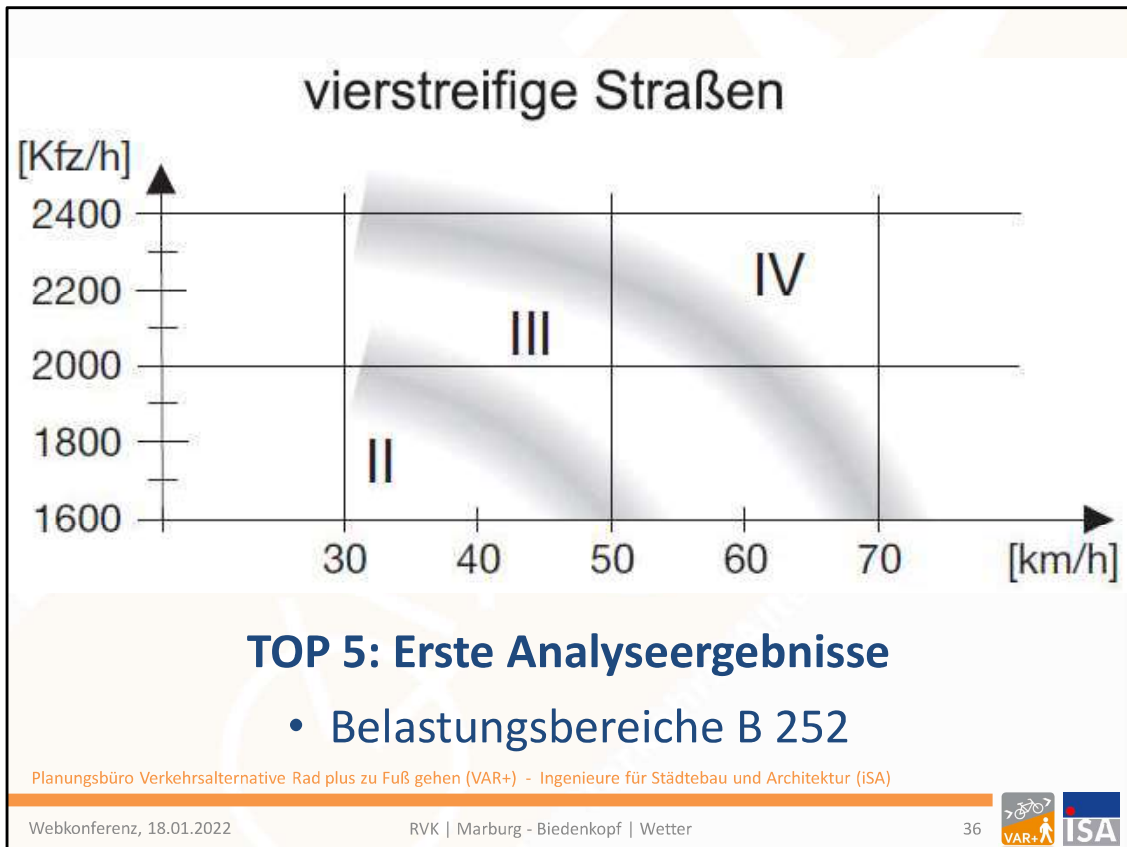
Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (iSA)

Webkonferenz, 18.01.2022

RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter

35





Auf der alten B 252 könnte in Zukunft die Verkehrsbelastung sinken.



TOP 5: Erste Analyseergebnisse

- Pop-Up-Bikelane ?

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (iSA)

Webkonferenz, 18.01.2022

RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter

37



Vielleicht würde ein Fahrstreifen nicht mehr benötigt werden um den Kfz-Verkehr zu führen.



TOP 5: Erste Analyseergebnisse

- Knoten B 252: Aufgeweiteter Radaufstellstreifen

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (ISA)

Webkonferenz, 18.01.2022

RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter

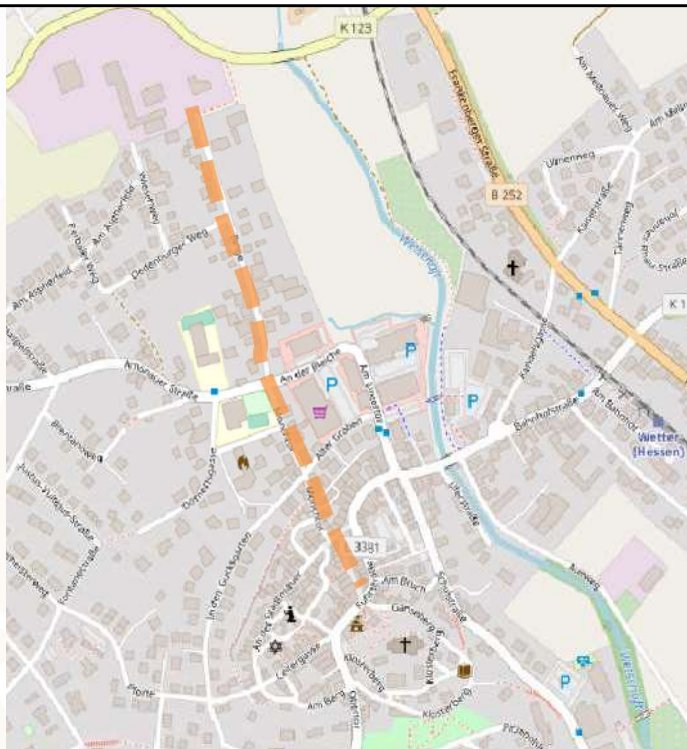
39



Die Verkehrssicherheit am Knoten zur Bahnstraße kann erhöht werden.

TOP 5: Erste Analyseergebnisse

Fahrradstraße für den Radverkehrsentwicklungsplan



Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (ISA)

Webkonferenz, 18.01.2022

RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter

40



Hier könnte eine Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr mit einer Fahrradstraße geführt werden. In diesem Zuge würde eine bevorrechtigte Führung am Knoten Binge – Mönchtor den Verkehr in der Amöner Straße bzw. an der Burgwaldschule beruhigen.



TOP 5: Erste Analyseergebnisse

- Schulstraße im Radverkehrsentwicklungsplan

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (iSA)

Webkonferenz, 18.01.2022

RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter

41



Hier wird der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Kurzfristig sollten hier zumindest Piktogramme markiert werden.

Langfristig ist im Zuge einer verkehrlichen Entwicklung z. B. mit der neuen B 252 auch eine Fahrradstraße in Betracht zu ziehen.



TOP 5: Erste Analyseergebnisse

- Wegebefestigung an der Wetschaft

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (iSA)

Webkonferenz, 18.01.2022

RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter

42



Die Wetschaft bietet einen Weg, der – wenn befestigt – an den Lahntalradweg erinnern kann!



TOP 5: Erste Analyseergebnisse

- Naturschutz

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (iSA)

Webkonferenz, 18.01.2022

RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter

43



Belange des Naturschutzes und die mögliche Alternative (siehe Folie 40) sprechen vor allem kurzfristig dagegen.



TOP 5: Erste Analyseergebnisse

- Mischverkehr auf der Amöner Straße

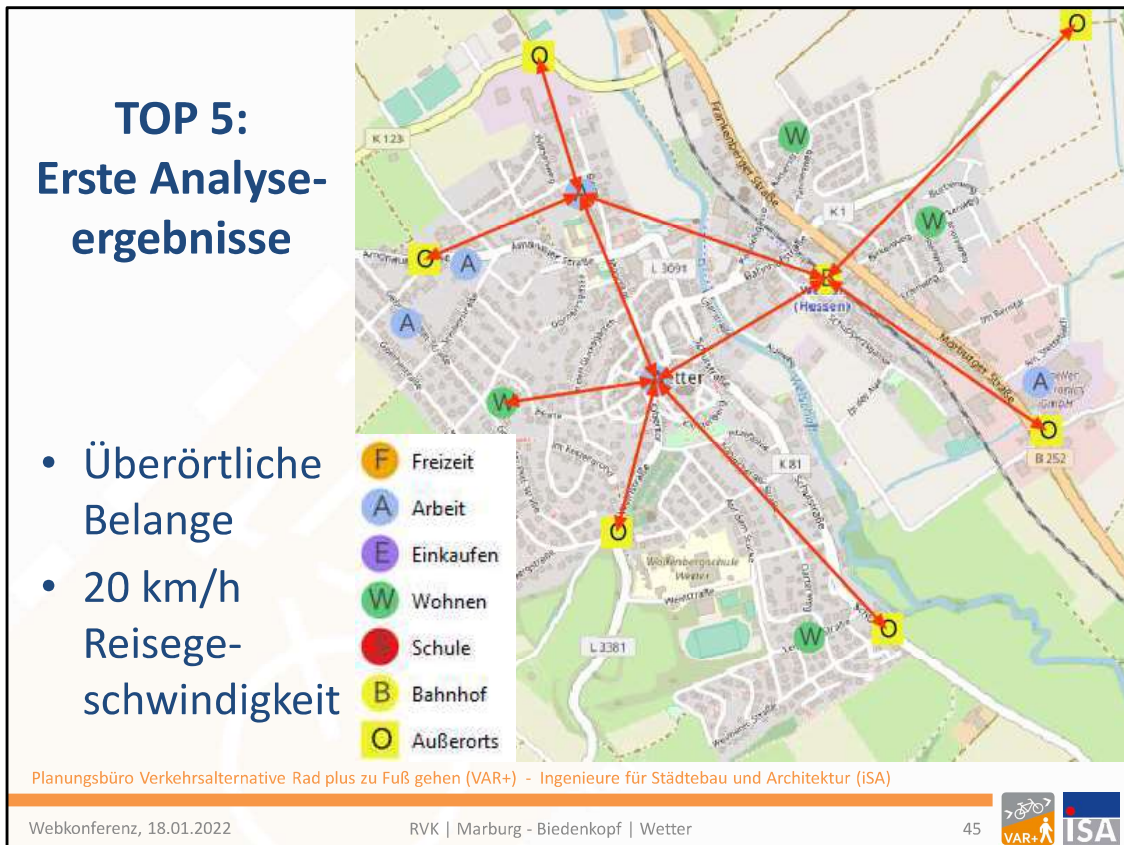
Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (ISA)

Webkonferenz, 18.01.2022 RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter 44



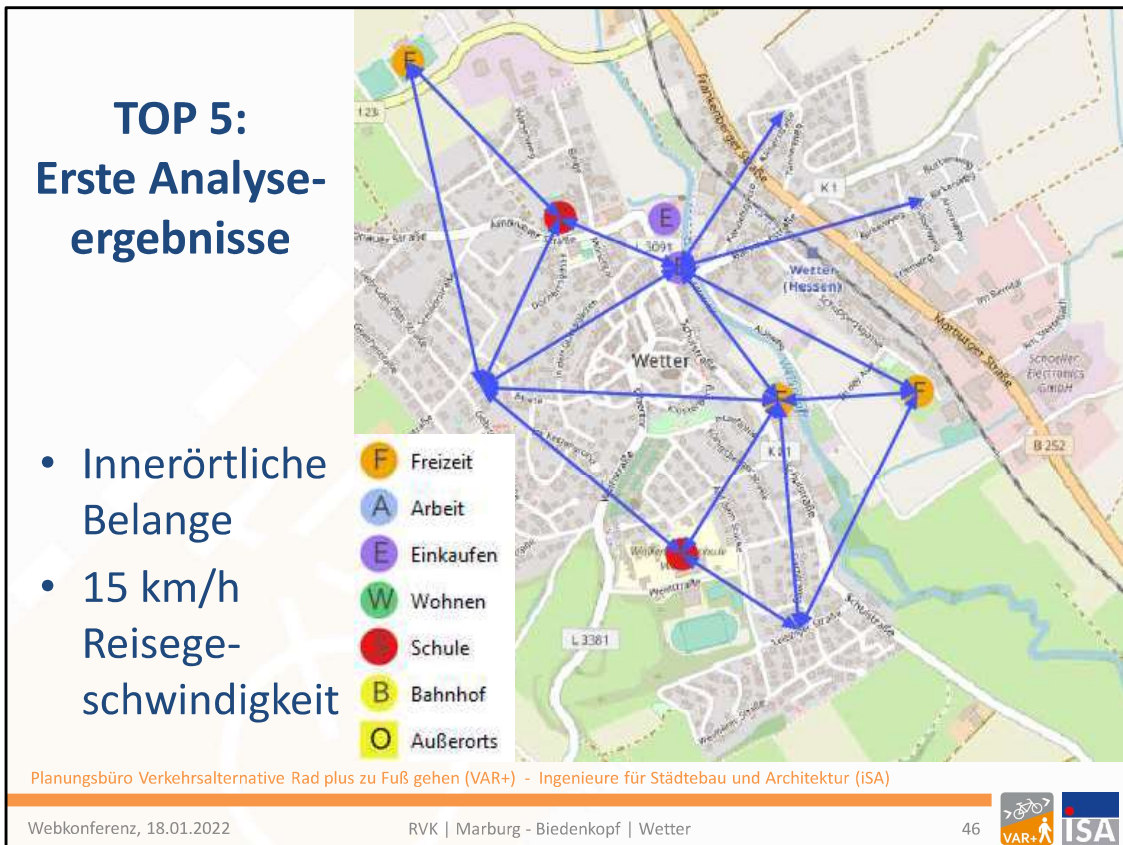
Für die Anbindung nach Amönau gibt es eine Planung im Radverkehrsentwicklungsplan (siehe <https://gis.marburg-biedenkopf.de/project/radrouten>)

Es gibt Überlegungen das Gewerbegebiet an die K 123 anzubinden. Dann würde auch die Amöner Straße entlastet werden.



Das sind die Wunschlinien des überörtlichen Radverkehrs. Nach den Vorgaben der AGNH sollen auf überörtlichen Radrouten Reisegeschwindigkeiten von 20 km / h erreicht werden können. Zu der entsprechenden Zielgruppe gehören in erster Linie die Verkehrsgeübten.

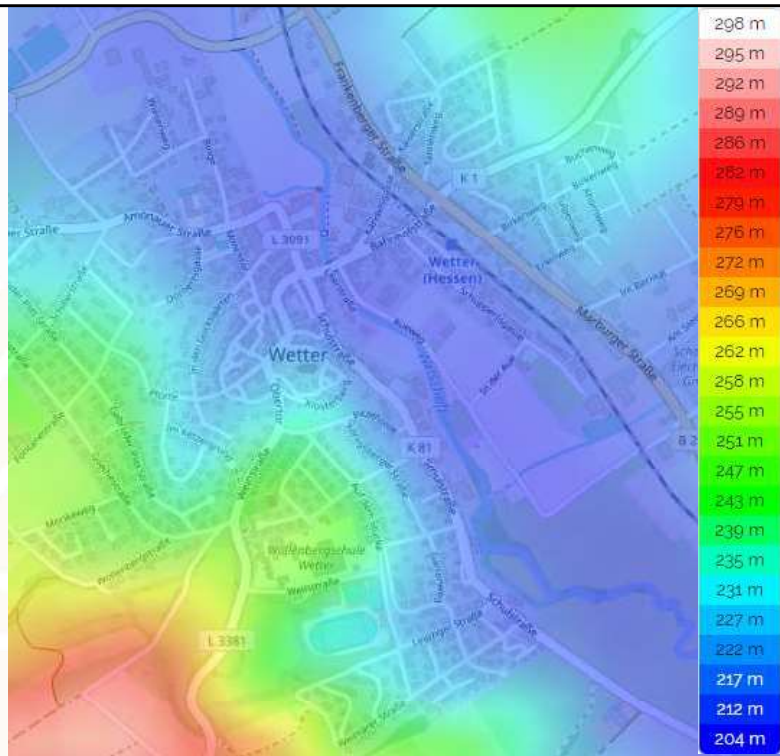
Für weniger Verkehrsgeübte müssen ggf. Alternativen gesucht werden – z. B. Richtung Mellau.



Die Besonderheit des Radverkehrs ist die Effizienz auf kürzeren Wegen ab 1 km. Deshalb müssen die innerörtlichen Belange besonders beachtet werden. Überlagerungen von innerörtlichen und überörtlichen Belangen sprechen zumeist für Handlungsbedarf – wie z. B. die Bahnhofsstraße oder die Schulstraße.

TOP 5: Erste Analyse- ergebnisse

- Steigungen bis 6 %
- Oberflächen überwiegend gut
- Breiten 5-6 m



Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (ISA)

Webkonferenz, 18.01.2022

RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter

47



Die Anforderungen an Barrierefreiheit (< 3 % Steigung) können nicht überall erfüllt werden. Aber auch ohne E-Bike sollten die guten Straßen in der Kernstadt von Wetter problemlos zurückzulegen sein.

Auffällig sind die Breiten der Straßen und die damit verfügbaren Flächen. Eine Trennung der Verkehrsmittel ist quasi von vornherein ausgeschlossen.

TOP 5: Erste Analyse- ergebnisse

- überörtliche Haupttrouten (IR II / IR III)



Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (ISA)

Webkonferenz, 18.01.2022

RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter

48

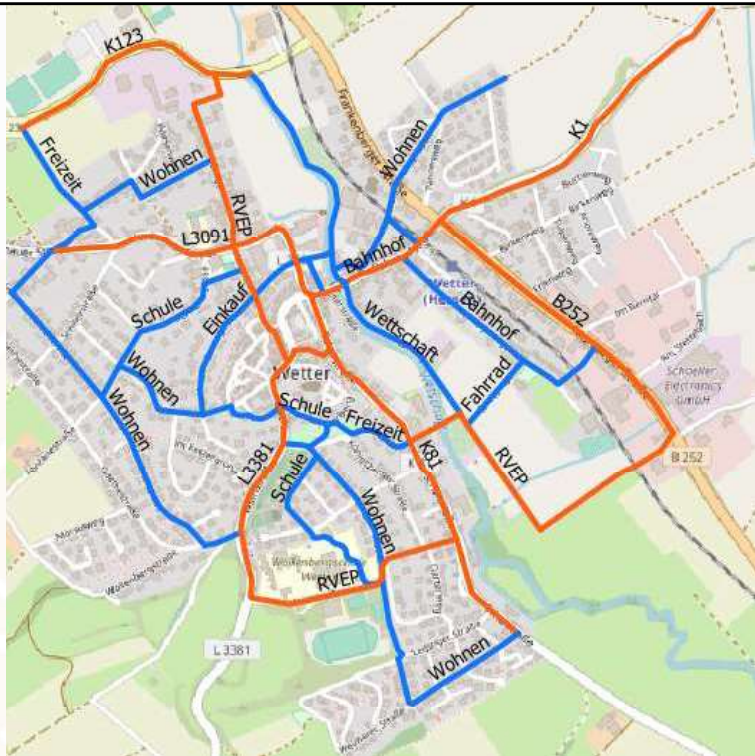


Die Umlegung der überörtlichen Wunschlinien auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz ergibt das Grundgerüst für das Radverkehrsnetz der Stadt Wetter.

Dabei wurden die direktesten und möglichst steigungsarmen Verbindungen mit guten Oberflächen gewählt auf denen wenig Reisezeitverluste entstehen.

TOP 5: Erste Analyse- ergebnisse

- Mit innerörtlichen Haupttrouten (IR IV)



Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (ISA)

Webkonferenz, 18.01.2022

RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter

49



Die innerörtlichen Haupttrouten des Radverkehrs ergänzen das Radverkehrsnetz der Stadt Wetter.

Es ist sichergestellt, dass sich 90 % aller Haushalte in 200 m Entfernung zu einer Radverkehrsanlage befinden.

The slide features a header with the 'STADTRADELN' logo (a blue circle with a white bicycle) and the text 'STADTRADELN Radeln für ein gutes Klima'. Below this is a large orange banner with the text 'DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS 2022' and a call to action 'Ab 15.09.2021 bewerben!'. The main content area is white with the heading 'TOP 6: Diskussion und Abstimmung' and a bullet point '• Regelmäßige Aktionen'. The footer contains the text 'Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (iSA)', 'Webkonferenz, 18.01.2022', 'RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter', the number '50', and logos for 'VAR+' and 'iSA'.

STADTRADELN
Radeln für ein gutes Klima

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS 2022
Ab 15.09.2021 bewerben!

TOP 6: Diskussion und Abstimmung

- Regelmäßige Aktionen

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (iSA)

Webkonferenz, 18.01.2022 RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter 50 VAR+ iSA

Ein weiteres Ziel ist es, den Radverkehr im Gespräch zu halten!



TOP 7: Zeitplan

- Online-Beteiligung vom Landkreis

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad plus zu Fuß gehen (VAR+) - Ingenieure für Städtebau und Architektur (ISA)

Webkonferenz, 18.01.2022

RVK | Marburg - Biedenkopf | Wetter

51



Wir freuen uns auf Ihre Beteiligungen!