Kenntnisnahme	Vorlagen-Nr.: **VO/6785/2019** Status: öffentlich Datum: 18.04.2019
Dezernat: Fachdienst: Sachbearbeiter/in:	II 66 - Tiefbau Schmidt, Katharina

Beratungsfolge:

Gremium	**Zuständigkeit**	**Sitzung ist**
Magistrat	Vorberatung	Nichtöffentlich
Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr	Kenntnisnahme	Öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Kenntnisnahme	Öffentlich

Umsetzung des Radverkehrsentwicklungsplans - Priorisierungsworkshop am 13. März 2019

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, die Ergebnisdokumentation des Priorisierungsworkshops zur Umsetzung des Radverkehrsentwicklungsplans am 13.03.2019 zur Kenntnis zu nehmen.

Sachverhalt:

Am 13.03.2019 hat ein Priorisierungsworkshop zu der geplanten Schwerpunktsetzung des Radverkehrsentwicklungsplans im Erwin-Piscator-Haus stattgefunden. Hierbei handelte es sich um einen nichtöffentlichen Workshop mit ca. 70 geladenen Gästen u.a. mit Mitgliedern des Radverkehrsbeirates, Interessenverbänden des Radverkehrs, Ortsvorsteher/innen, AG-Mobilität der Dorfentwicklung (IKEK), Mitglieder des Umwelt- und Verkehrsausschusses der Stadtverordnetenversammlung, relevanten Arbeitgebern, Vorsitzende der innerstädtischen Werbekreise, Verkehrsdezernent und Baudezernent, Radverkehrsbeauftragter LK MR-Biedenkopf und interessierten Einwohner/innen.

Der Workshop hat über die bestehenden Schwerpunkte in der Radverkehrsplanung und Routenvorschläge informiert, einzelne Maßnahmen besprochen und Prioritäten zur Umsetzung diskutiert. Ziel war es, innerhalb des vom Magistrat vorgegebenen Prioritätenrahmens weitere Detaillierungen vorzunehmen, so dass die Verwaltung für die Umsetzung der Vorgaben einen guten Handlungsleitfaden erhält.

Zum Beginn des Workshops, gab es einen Impulsvortrag zur Zielsetzung des Workshops und der Radverkehrspriorisierung (vgl. Anlage 1, Präsentationsfolien). Der Schwerpunkt des Workshops bildete die Arbeit an drei parallelen Thementischen, mit vorab gesetzten Leitfragen zum Thema Radverkehr. Die Unterteilung erfolgte in die Bereiche Ost, Mitte

und West Marburgs. An den Thementischen waren neben einer Moderation auch jeweils fachliche Ansprechpartner/-innen der Stadtverwaltung anwesend. Für Radverkehrsthemen, die über die vorgegebenen Prioritäten der Stadtpolitik hinausgingen, gab es einen „Themenspeicher“.
Es wurden neue und ergänzende Routenvorschläge und besondere Bedarfe und Potenziale herausgearbeitet welche nun in den weiteren Planungsprozess der Verwaltung eingehen sollen.

Im Rahmen des geplanten Tages der Mobilität am 04.05.2019 soll die Öffentlichkeit mit einem Informationsstand über die Ergebnisse des Priorisierungsworkshops informiert werden.

Dr. Thomas Spies
Oberbürgermeister

Wieland Stötzel
Bürgermeister

Beteiligung an der Vorlage durch:

FBL 6	**FD 66**	**FD 15**	**FD 33**
K	B	B	B

A: Anhörung; B: Beteiligung; K: Kenntnisnahme; S: Stellungnahme

Finanzielle Auswirkungen:

Anlagen:
Anlage 1
Impulsvortrag zur Zielsetzung der Veranstaltung am 13. März 2019

Anlage 2
Ergebnisdokumentation zum Priorisierungsworkshop am 13. März 2019

Umsetzung des Radverkehrsentwicklungsplans der Universitätsstadt Marburg

Herzlich Willkommen

im Erwin-Piscator-Haus zum

Priorisierungsworkshop

am 13. März 2019

Ablauf der Veranstaltung

- **Begrüßung durch den Verkehrsdezernenten**
  Herrn Oberbürgermeister Dr. Thomas Spies

- **Einführung in den Ablauf der Veranstaltung**
  Fridtjof Ilgner, team ewen
  Annkatrin Jünger, team ewen

- **Impulsvortrag zur Zielsetzung der Veranstaltung**
  Dr. Stefan Blümling, FDL Referat für Stadt-, Regional u. Wirtschaftsentwicklung
  Michael Hagenbring, FD Straßenverkehr

Ablauf der Veranstaltung

- **Arbeit an den Thementischen (Osten/Westen/Mitte/Themenspeicher)**
  Begleitet durch verschiedene Fachkräfte der Verwaltung
- **Vorstellung der wichtigsten Ergebnisse von den Thementischen**
  Moderatoren der Thementische
- **Ausblick und weiteres Vorgehen nach dem Workshop**
  Thomas Engelbach, FDL Tiefbau
- **Ende der Veranstaltung ist um ca. 20:30 Uhr**

Impulsvortrag zur Vorbereitung der Radverkehrspriorisierung

Dr. Stefan Blümling

Leiter des Referates für Stadt-, Regional- und Wirtschaftsentwicklung

Michael Hagenbring

FD Straßenverkehr

Der aktuelle Radverkehrsentwicklungsplan

- Bereits die 3. Fortschreibung (nach 1984 und 1998)
- Erstellt von der Planungsgruppe Nord (PGN) aus Kassel
  - 194 streckenbezogene Maßnahmen
  - 57 punktuelle Maßnahmen
- Am 05. Mai 2017, nach umfangreichem Beteiligungsprozess von der StVV beschlossen
- Umsetzung soll unter Berücksichtigung der aktuellen Green City Planung erfolgen.

Green-City-Plan Marburg

Der Green-City- Plan hatte zum Ziel, lokale verkehrliche Maßnahmen zur NO_2-Reduktion zu untersuchen und hinsichtlich ihrer Wirkungen zu bewerten.

Der ausführliche GCP kann heruntergeladen werden unter

https://www.marburg.de/allris/vo020.asp?VOLFDNR=15728

oder Stichwort: „Green-City-Plan“ auf www.Marburg.de

Green-City-Plan Marburg: Radverkehr

Eines von 5 Themenfeldern war der Radverkehr:

- Ausbau von Fahrrad-Leihangeboten
- Ausbau der Fahrradabstellanlagen
- Optimierung vorhandener Radwegeverbindungen
- Schaffung neuer Radverkehrsverbindungen

Starker Fokus auf Pendlerverbindungen

- ➢ Die im GCP-Plan aufgeführten Maßnahmen werden auf Realisierung geprüft und weiter priorisiert.
- ➢ Ein Ergebnis sind die Vorarbeiten zur Priorisierung der Radverkehrsverbindungen (heute Thema).

Ziele des Priorisierungsworkshops

1. Über Schwerpunkte und Routenvorschläge informieren

2. Innerhalb der vom Magistrat gesetzten Prioritäten fachliche Anregungen aufnehmen

   - zu den besonderen Bedarfen und Potentialen der einzelnen Routenvorschläge
   - zu den Einzelheiten der Routenführung (z.B. Wirtschaftswege oder Querungen)
   - darauf aufbauend zu den Schwerpunktsetzungen bei der konkreten Umsetzung (Welche Route zuerst?)

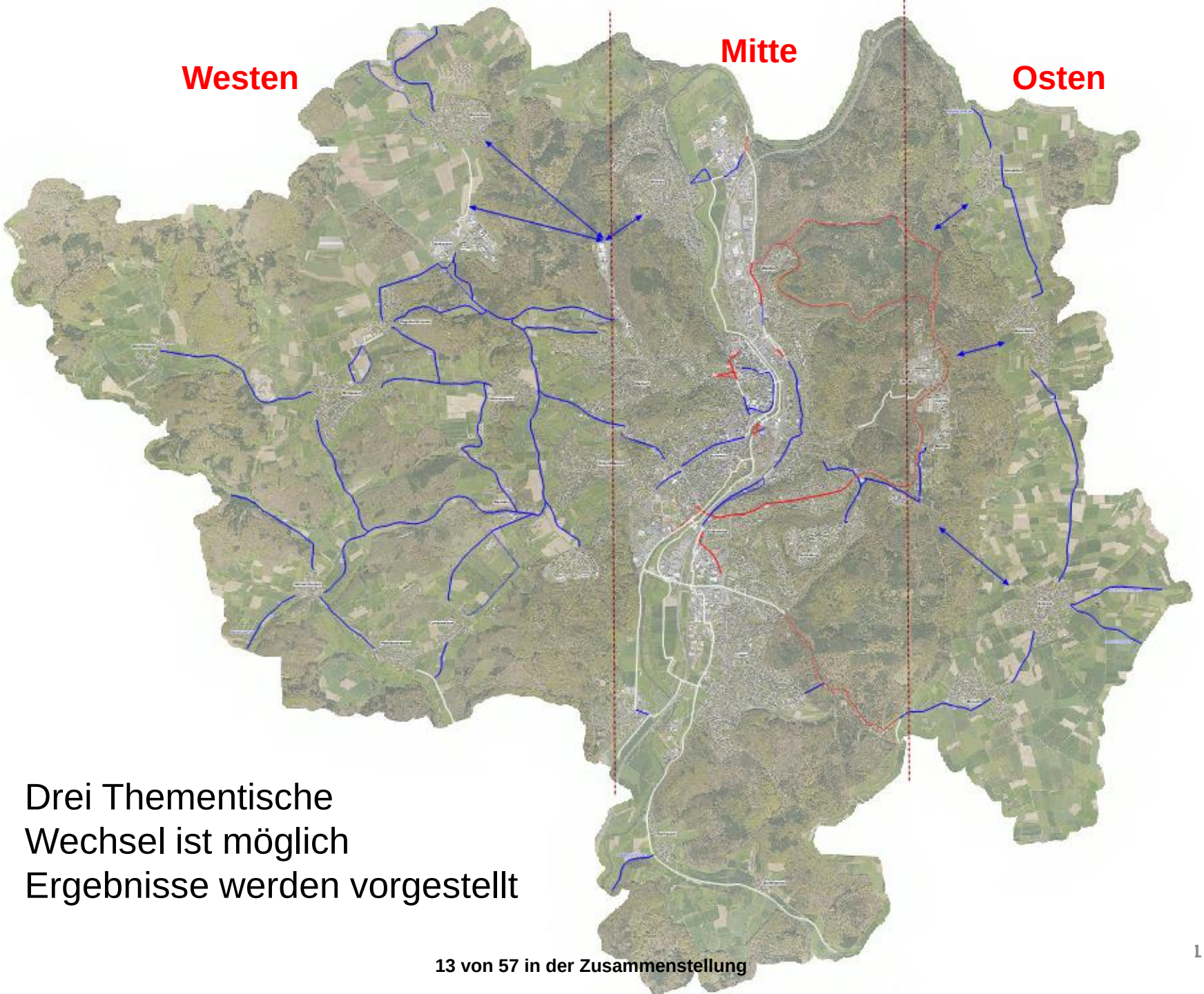
Vorgaben für die Arbeit an den 3 Thementischen

✓ *Anbindung der neuen Universitätsbibliothek an das städtische „Radwegenetz“*

- Anbindung der großen Arbeitgeber im Westen und Osten an die Innenstadt und die Außenstadtteile (Pendlerrouten)
- Schaffung einer durchgehenden „schnellen“ Nord/Süd-Alltagsradverkehrsverbindung östlich der Bahntrasse
- Ausweisung weiterer Fahrradstraßen im Innenstadtgebiet

Herausforderungen für die Radverkehrsplanung

- Lange Planungszeiten für baulich angelegte Radwege
- Hohe Kosten
- Straßenbaulast (Landkreis, Hessen Mobil, Hessen Forst, Privatpersonen)
- Nutzen/Potenzial muss nachgewiesen werden.



- Drei Thementische
- Wechsel ist möglich
- Ergebnisse werden vorgestellt

Thementisch „Marburgs Mitte“

- Schnelle Nord-Süd-Verbindung, östlich der Bahnstrecke
- Anbindung der Pharmastandorte im Westen aus Richtung Innenstadt
- Anbindung des UKGM und der Universitätsstandorte im Osten aus Richtung Innenstadt
- Ausweisung weiterer Fahrradstraßen in der Innenstadt

Leitfragen Thementisch „Marburgs Mitte“

- Wie würden Sie die großen Arbeitgeber im Westen und Osten aus Richtung der Innenstadt sinnvoll anbinden?
- Welchen Verlauf würden Sie der neuen Nord-Süd-Alltagsroute östlich der Bahnstrecke geben?
- Wie würden Sie die innerstädtische Ost-West-Querung für den Radverkehr verbessern?
- Wie würden Sie die Ausweisung der einzelnen innerstädtischen Fahrradstraßen priorisieren?

Betreuung Thementisch „Marburgs Mitte“

- Fachbegleitung: **Diogo Henriques Soares**

  FD Tiefbau, Radverkehrsbeauftragter

  Michael Hagenbring

  FD Straßenverkehr

- Moderation: **Dr. Griet Newigger-Addy**

  FDL Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern

Thementisch „Marburger Westen“

- Anbindung der Pharmastandorte „Görzhäuser Hof“ und „Hinkelbachtal“ an die westlichen Stadtteile Marbach, Michelbach, Elnhausen, Dagobertshausen und Dilschhausen.
- Verbindung der westlichen Stadtteile untereinander und an die Innenstadt.
- Anbindung der westlichen Stadtteile an das überörtliche Radwegenetz u. a. i. R. Lahntal, Wehrda

Leitfragen Thementisch „Marburger Westen“

- Welche Radverkehrsverbindungen (südliche und westliche Stadtteile, sowie Innenstadt) zu den Standorten Görzhausen und Hinkelbachtal sollen mit welcher Priorität weiter verfolgt werden?

- Welche Radverkehrsverbindungen von Norden her (Wehrda/Lahntal) zu den Standorten Görzhausen und Hinkelbachtal sollen mit welcher Priorität weiter verfolgt werden?

- Welche (Wirtschafts)Wege halten Sie für geeignet, eine attraktive Verbindung zwischen den Stadtteilen im Westen herzustellen? Wie sollten diese aussehen, damit sie ausreichend sicher sind?

Betreuung Thementisch „Marburger Westen“

- Fachbegleitung: **Dr. Stefan Blümling**

  FDL Stadt-, Regional- und Wirtschaftsentwicklung

  Felix Schäfer

  FD Straßenverkehr

- Moderation: **team ewen**

Thementisch „Marburger Osten“

- Anbindung des UKGM und der Universitätsstandorte auf den Lahnbergen, an die östlichen Stadtteile Ginseldorf, Bauerbach, Schröck und Moischt.
- Verbindung der östlichen Stadtteile untereinander und an die Innenstadt.
- Anbindung der östlichen Stadtteile an das überörtliche Radwegenetz i. R. Cölbe, Kirchhain und Ebsdorfergrund.

Leitfragen Thementisch „Marburger Osten“

- Über welche (Wirtschafts)Wege und mit welcher Priorität würden Sie das UKGM, die Universitätsstandorte und die Innenstadt an die östlichen Stadtteile anschließen?

- Welche (Wirtschafts)Wege halten Sie für geeignet, eine attraktive Verbindung zwischen den Stadtteilen im Osten herzustellen? Wie sollten diese aussehen, damit sie ausreichend sicher sind?

- Welche Potenziale zur Steigerung der Fahrradnutzung sehen Sie für die von Ihnen priorisierten Radwegeverbindungen entlang der Kreis- und Landesstraßen?

- Welche Radverkehrsverbindung zu den Nachbargemeinden würden Sie mit welcher Priorität verfolgen?

Betreuung Thementisch „Marburger Osten“

- Fachbegleitung: **Thomas Engelbach**

  FDL Tiefbau

  Harald Schröder

  FDL Straßenverkehr

- Moderation: **team ewen**

Sonstige Radverkehrsthemen

Bitte nutzen Sie unseren Themenspeicher
für alle anderen Anmerkungen zum Radverkehr

Hier betreut Sie

Jonas Daniel Becker
FD Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern

Vielen Dank!

Arbeit an den Thementischen

- Drei Thementische
  - Ost / Mitte / West // Themenspeicher Radverkehr
- Thementische können gewechselt werden
  - Moderation erinnert nach ca. 25 Minuten
- Kurzvorstellung der Diskussionen im Plenum
- Pause / Catering steht bereit

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit
und vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

MARBURG UNIVERSITÄTSSTADT

schon mal MITGEMACHT?

team ewen | Konflikt- und Prozessmanagement

Umsetzung des Radverkehrsentwicklungsplans der Universitätsstadt Marburg

Priorisierungsworkshop am 13. März 2019 Ergebnisdokumentation

Entwurf

Termin Mittwoch, 13.03.2019, 17:30 Uhr bis 20:30 Uhr, Erwin-Piscator-Haus

Ablauf

Begrüßung durch Oberbürgermeister Herrn Dr. Spies

Impulsvortag zur Zielsetzung des Workshops und der Radverkehrspriorisierung, Dr. Blümling, Hr. Hagenbring

Arbeit an Thementischen Osten, Mitte, Westen

Zusammenfassung und Ausblick

Begrüßung durch OB, Herr Dr. Spies

Der Oberbürgermeister der Stadt Marburg, Herr Dr. Spies, begrüßt die Teilnehmenden zum Priorisierungsworkshop zur Umsetzung des Radverkehrsentwicklungsplan der Stadt Marburg. Der Radverkehrsentwicklungsplan der Stadt Marburg befindet sich in der 3. Fortschreibung und eine Vielzahl an Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern liege vor. An der Erstellung der 3. Fortschreibung hatten bereits viele Akteure aus der Stadtgesellschaft teilgenommen.
Die Stadtpolitik hat folgende Prioritätensetzung für die Umsetzung des Radverkehrsentwicklungsplan gesetzt (Zuständigkeitsbereich der Universitätsstadt Marburg):

- Radverkehrsanbindung der neuen Universitätsbibliothek an das das städtische Radwegenetz verbessern.
- Radverkehrsanbindungen zu den großen Arbeitgebern im Westen („Behringwerke“ im Hinkelbachtal und Görzhäuser Hof) und Osten (UKGM und Philipps Universität auf den Lahnbergen) verbessern.
- Anbindung der Stadtteile untereinander und an die Kernstadt verbessern.
- „Schnelle“ Nord-Süd-Innenstadtverbindung für den Radverkehr auf der Ostseite der Bahntrasse.
- Prüfung von Fahrradstraßen in der Innenstadt

Die Stadtverwaltung ist mit der Umsetzung dieser Maßnahmen beauftragt. In dem heutigen Workshop sollen unter den vorgegebenen Prioritäten einzelne Maßnahmen besprochen und Prioritäten zu Umsetzung diskutiert werden. Die Hinweise und Rückmeldungen fließen in den Planungsprozess mit ein.

Herr Dr. Spies macht in seiner Begrüßung ebenfalls deutlich, dass die Diskussionen zu dem Thema Verkehr nicht immer einfach sind, da es viele verschiedene Belange zu berücksichtigen gilt. Auch innerhalb der Stadtpolitik werde zum Thema Verkehr kontrovers diskutiert. Insgesamt ist Marburg durch seine Topographie

Entwurf

eingeschränkt, so dass von allen Verkehrsteilnehmern Kompromisse eingegangen werden müssen. Er freue sich sehr darüber, dass am heutigen Workshop viele verschiedene Akteursgruppen vertreten sind, um die Fragen zum Radverkehr zu diskutieren.

Begrüßung durch Hr. Ilgner, Moderation

Teilnehmenden und stellt den geplanten Ablauf des Workshops vor: Neben der Begrüßung ist ein kurzer Input zur aktuellen Radverkehrsplanung durch die Stadtverwaltung vorgesehen. Schwerpunkt bildet aber die Arbeit an drei parallelen Thementischen zu den Bereichen Osten, Mitte und Westen. Die Teilnehmenden können die verschiedenen Thementische besuchen. Für Radverkehrsthemen, die über die vorgegebenen Prioritäten der Stadtpolitik hinausgehen, gibt es einen „Themenspeicher". Diese Themen werden ebenfalls von der Stadtverwaltung gesichtet und fließen in den weiteren Planungsprozess ein.

Impulsvortrag zur Zielsetzung des Workshops und der Radverkehrs-priorisierung, Hr. Dr. Blümling, Hr. Hagenbring

Herr Dr. Blümling (Leiter des Referates für Stadt-, Regional- und Wirtschhaftsentwicklung) und Herr Hagenbring (Fachdienst Straßenverkehr) präsentieren die Ziele des heutigen Workshops und geben einen Input zu dem aktuellen Radverkehrsentwicklungsplan (vgl. Präsentationsfolien).
Der Radverkehrsplan befindet sich in der 3. Fortschreibung nach 1984 und 1998 und wurde von der Planungsgruppe Nord (PGN) aus Kassel erstellt. Insgesamt sind in dem Entwicklungsplan 194 streckenbezogene und 57 punktuelle Maßnahmen vorgeschlagen. Im Mai 2017 wurde dieser Plan nach umfangreichen Beteiligungsprozess durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen.

Ebenfalls berücksichtigt ist der Green-City-Plan (GCP) Marburgs. Der GCP hat das Ziel, lokale verkehrliche Maßnahmen zur Reduktion von NO_2 zu untersuchen und deren Wirkung zu bewerten. Ein Themenfeld im GCP ist die Stärkung des Radverkehrs, um Menschen zum Umstieg auf dieses „saubere Verkehrsmittel" zu bewegen.
Mit dem heutigen Workshop soll über die bestehenden Schwerpunkte in der Radverkehrsplanung / Routenvorschläge informiert und innerhalb der vom Magistrat gesetzten Prioritäten fachliche Anregungen aufgenommen werden. Grundsätzlich gilt es auch die Herausforderungen der Radverkehrsplanung aufzuzeigen. So muss neben langen Planungszeiten für baulich angelegte Radwege, den hohen Kosten und der Frage nach dem Baulastträger (Stadt, Landkreis, Hessen Mobil, Hessen Forst, Privatpersonen) auch der Nutzen/ das Potenzial nachgewiesen werden.

Den Rahmen für die Diskussion an den drei Thementischen bilden folgende Leitfragen:

Mitte

Entwurf

- *Wie würden Sie die großen Arbeitgeber im Westen und Osten aus Richtung der Innenstadt sinnvoll anbinden?*
- *Welchen Verlauf würden Sie der neuen Nord-Süd-Alltagsroute östlich der Bahnstrecke geben?*
- *Wie würden Sie die innerstädtische Ost-West-Querung für den Radverkehr verbessern?*
- *Wie würden Sie die Ausweisung der einzelnen innerstädtischen Fahrradstraßen priorisieren?*

Westen

- *Welche Radverkehrsverbindungen (südliche und westliche Stadtteile, sowie Innenstadt) zu den Standorten Görzhausen und Hinkelbachtal sollen mit welcher Priorität weiterverfolgt werden?*
- *Welche Radverkehrsverbindungen von Norden her (Wehrda/Lahntal) zu den Standorten Görzhausen und Hinkelbachtal sollen mit welcher Priorität weiterverfolgt werden?*
- *Welche (Wirtschafts)Wege halten Sie für geeignet, eine attraktive Verbindung zwischen den Stadtteilen im Westen herzustellen? Wie sollten diese aussehen, damit sie ausreichend sicher sind?*

Osten

- *Über welche (Wirtschafts)Wege und mit welcher Priorität würden Sie das UKGM, die Universitätsstandorte und die Innenstadt an die östlichen Stadtteile anschließen?*
- *Welche (Wirtschafts)Wege halten Sie für geeignet, eine attraktive Verbindung zwischen den Stadtteilen im Osten herzustellen? Wie sollten diese aussehen, damit sie ausreichend sicher sind?*
- *Welche Potenziale zur Steigerung der Fahrradnutzung sehen Sie für die von Ihnen priorisierten Radwegeverbindungen entlang der Kreis- und Landesstraßen?*
- *Welche Radverkehrsverbindung zu den Nachbargemeinden würden Sie mit welcher Priorität verfolgen?*

Rückfragen & Hinweise

Besteht auch Kontakt und Austausch mit den Nachbarkommunen?

Ja, sowohl bei der Erstellung des Green City-Plans, als auch bei der Radwege Thematik besteht ein Austausch. Besonders der Landkreis ist für viele Radwegeverbindungen über die Stadt Marburg hinaus, der zuständige Ansprechpartner.

Entwurf

Die Verkehrsregeln sollten Radfahrer-Freundlich gestaltet werden, bspw. grüner Pfeil für rechtsabbiegende Radfahrer. Oder auch baulich getrennte Radstreifen neben der Straße.

Hier sind verschiedene Maßnahmen in der Prüfung. Jedoch gelte es auch die weiteren Verkehrsteilnehmer zu schützen. In diesem Fall die Fußgänger. Bspw. sind in Marburg auch viele sehbehinderte Menschen unterwegs, deren Belange gilt es auch zu wahren.
Insgesamt ist der Verkehrsraum in Marburg durch die „Enge der Stadt" begrenzt, deshalb lassen sich nicht überall eigene Fahrradwege bauen, da diese in Konkurrenz zu den Fußwegen treten können.

Die Priorisierung der gesamten Verkehrspolitik sollte das Auto an letzte Stelle setzen. Auch halten sich Autofahrerinnen und Autofahrer nicht immer an die Verkehrsregen und überfahren bspw. durchgehende Linien.

In Fahrradstraßen gilt, was hier gewünscht wird. Das Tempo bestimmt das Fahrrad und hat entsprechenden Vorrang. Autos müssen entsprechend langsam fahren. Grundsätzlich ist es wünschenswert, wenn alle Verkehrsbeteiligten mehr Rücksicht aufeinander nehmen. Kontrollen können nicht immer und überall erfolgen.

Ist Hessen Forst in die Planung miteingebunden. Es scheint so, dass hier bis jetzt eine schlechte Kommunikation stattgefunden hat.

Mit Hessen Forst steht die Stadt in Kontakt, speziell zu den Fragen im Marburger Osten.

Können an der angesprochenen Sternfahrt am Tag der Mobilität auch Menschen mit Behinderung teilnehmen?
Hinweis aus dem Publikum: Es gibt Lastenräder zum Ausleihen, die auch Rollstuhlfahrer mitnehmen können.

Es sollten die verschiedenen Ziele nicht isoliert betrachtet werden, sondern gemeinschaftlich gedacht werden. So können Synergien genutzt werden. Bei der anstehenden Bürgerbeteiligung zum Marburger Westen sollte das Thema Radverkehr auch eine Rolle spielen.

Das aktuell gewählte Beteiligungsformat ist zu loben. Beim Green-City-Plan wurde leider nicht eine solche Beteiligung durchgeführt.

Das Ziel des GCP ist eine Reduktion der schädlichen NO_2 -Werte; auch um Fahrverbote in Marburg zu verhindern. Der GCP musste sehr schnell erstellt werden, um Fördermittel des Bundes beantragen zu können. Mit diesen Fördermitteln sollen und können auch Maßnahmen zur Verbesserung der Radwege eingesetzt werden. Ein Schwerpunkt im GCP bildet deshalb auch der Radverkehr.

Entwurf

Wo wird der neue Standort für die Luftmessstation sein?

Dazu kann noch keine Aussage getroffen werden. Der Standort wird von der entsprechenden Stelle des Landes Hessen festgelegt. Nicht von der Stadt Marburg.

Es ist zu loben, dass die Politik Radverkehrsmaßnahmen priorisiert. Es sollte mehr Personal für den Radverkehr / Radverkehrsplanung eingestellt werden und die Effekte sollen evaluiert werden.

Um den Radverkehr in einer Stadt weiterzuentwickeln werden eine Vielzahl von Akteuren aus verschiedenen Fachbereichen benötigt. Es zählt die Arbeit des ganzen Teams. Einzelne neue Stellen können nicht immer so viel bewegen.

Warum sind nicht alle Mittel für den Radverkehr aus dem Jahr 2017 abgerufen worden?

Grundsätzlich ist die Bauverwaltung sehr engagiert, die zu Verfügung stehenden Mittel zu nutzen. Es kommt jedoch leider bei Baumaßnahmen immer wieder zu Verzögerungen.

Arbeit an Thementischen Osten, Mitte, Westen

Herr Ilgner erklärt den weiteren Ablauf, für die anstehende Arbeitsphase. An den Thementischen sind neben einer Moderation auch jeweils fachliche Ansprechpartner der Stadtverwaltung dabei. Es gilt die vorliegenden Radrouten zu besprechen und miteinander zu diskutieren. Mögliche Priorisierungen sollen festgehalten werden. Er erinnert an Bedeutung der verschiedenen Farben der eingezeichneten Routen in den Karten:

- weiße Strecken: Schon vorhanden
- rote Strecken: Werden jetzt umgesetzt
- Blaue Strecken: Stehen zur Diskussion

Im Anschluss an die Phase werden die Schwerpunkt-Themen kurz präsentiert und ein Ausblick gegeben.
Ergebnisse der Thementische siehe unten.

Zusammenfassung und Ausblick

Herr Hagenbring dankt allen Teilnehmenden für ihr großes Engagement und die vielen wichtigen Hinweise, die an allen Thementischen eingebracht wurden. Die Stadt hat nun eine „menge Arbeit“ die Ergebnisse zu sichten und fachlich einzuarbeiten. Somit ist das Ziel des Workshops, miteinander in den Austausch zu treten, mehr als erfüllt worden, erklärt Herr Hagenbring. Nach der fachlichen Beurteilung und Bearbeitung durch die Fachdienste werden die heutigen Ergebnisse in die Magistratsvorlage zur Umsetzung der Radverkehrsmaßnahmen einfließen. Geplant ist weiterhin, dass am Tage der Mobilität (4. Mai 2019) die Ergebnisse im Rahmen einer Themeninsel vorgestellt werden.

Entwurf

Thementisch Osten

Die Teilnehmenden zeichnen neben den vorgeschlagenen Radwegen eigene Vorschläge ein. Cölbe und Bürgeln könnten mit der Nr. 1003 an Ginseldorf vorbei, über vorhandene Wirtschaftswege und die Straße Auf den Lahnbergen, an das UKGM angeschlossen werden. Die Nr. 999, 1000 und 1001 könnten Bauerbach mit den Lahnbergen verbinden. Die Nr. 999 könnte vom Ortsausgang Bauerbach in Richtung Schröck (Nr. 58) zur Biologie und von dort zum Botanischen Garten sowie durch den Wald zum Hansenhaus verlaufen. Die Nr. 1000 verliefe direkt von Bauerbach zum UKGM, die Nr. 1001 hingegen würde an die Chemie angeschlossen werden. Mit der Nr. 1007 schlugen die Teilnehmenden eine Verbindung in Anschluss an die Nr. 65, von Cappel über Moischt an die Nr. 69 an.

Einige Personen aus dem Plenum, unter anderem eine Landwirtin, merken an, dass die landwirtschaftlich genutzten Wege, z. B. um Schröck und Moischt herum, die gleichzeitig als Radwege genutzt werden, für FahrradfahrerInnen nicht zumutbar sind. Daraufhin werden zwei Vorschläge gemacht. Diese Wege, da sie sowieso schon als Radwege genutzt werden, könnten ausgebaut werden. Die Wege sollen zudem regelmäßig unterhalten werden. Das betrifft unter anderem Nr. 139 Ginseldorf-Bauerbach und die Wege um die Nr. 58, 61 und 63.

Es wird von mehreren Seiten erzählt, dass viele Radwege auf den Lahnbergen, vor allem im Wald, aber auch von Moischt und Schröck kommend, gefährlich für FahrradfahrerInnen seien. Es wird sich daher mehr Zusammenarbeit zwischen der Stadtverwaltung und Hessen-Forst gewünscht. Einige der Radwege werden aufgrund der Steigung (teilweise 12-15%) und des Wetters nicht mehr fahrbar. Die Kieselsteine auf den Radwegen werden weggespült. Es werden sich befestigte oder geteerte Radwege stattdessen gewünscht. Es könnten auch die verschiedenen Wirtschaftswege zu Radwegen ausgebaut werden. Auch hier soll die Kommunikation zwischen Hessen-Forst und der Stadtverwaltung Marburg verbessert werden. Dies wurde unter anderem für die Verbindung von Moischt und Schröck auf die Lahnberge (Nr. 1007 + 69) gefordert.

Die MitarbeiterInnen des UKGM wünschen sich für die Lahnberge (v.a. Klinikum und Chemie/Biologie) mehr E-Bike-Stationen, Abstellanlagen, Ladestationen und bessere Wegeanbindung. Für deren Einrichtung sollen die Stadtverwaltung Marburg und die Universität enger zusammenarbeiten.

Das Plenum diskutiert über die Panoramastraße als Fahrradweg. Alle sind sich einig, dass die Straße für FahrradfahrerInnen zu gefährlich ist, da die Autos zu schnell fahren und zu eng überholen. Es werden zwei Vorschläge gemacht. Auf der einen Seite könnten an der Panoramastraße entlang oder in der Nähe von ihr ein Radweg gebaut werden, auf der anderen Seite könnten Geschwindigkeitsbegrenzungen für AutofahrerInnen eingeführt werden, die das Fahrradfahren attraktiver machen.

Ein paar Personen erinnern an eine straßenbauliche Maßnahme auf den Lahnbergen. Es wurde angekündigt, dass an der Kreuzung beim Botanischen Garten gebaut werden soll. An dieser Stelle wünscht sich das Plenum mindestens eine, am besten zwei Überquerungen für FahrradfahrerInnen und FußgängerInnen (Ecke Auf den Lahnbergen/Amöneburger Str./L3088). Die Brücke bei der Mensa/Chemie, sei zu

Entwurf

schmal und zu glatt im Winter und eine Überquerung am Botanischen Garten sei nur über die Leitplanken möglich und viel zu gefährlich.

Der Weg N.N., Anbindung nach Kleinseelheim hätte durch den Lückenschluss das Potenzial eine Anbindung bis ins Ohmtal und darüber hinaus zu sein.

Am Ende der Diskussionsrunde priorisieren die TeilnehmerInnen die Maßnahmen:

- Die Nr. 1001, die die TeilnehmerInnen selbst eingezeichnet haben, würde Bauerbach mit dem Uniklinikum verbinden. Die Strecke Nr. 1001 sollte vor der Nr. 1000 (auch nachträglich eingezeichnet) gebaut werden, die wiederum Bauerbach mit dem UKGM verbinden würde.
- An Stelle der Nr. 61 sollte der vorhandene Wirtschaftsweg zwischen Moischt und Schröck ausgebaut werden (Anbindung an die 1007). Die Nr. 63 sollte nicht südlich durch Moischt verlaufen, sondern westlich und eine Anbindung zur nachträglich eingezeichneten Nr. 1007 und der Nr. 69 gewährleisten. Durch diesen Radweg und die Nr. 1003 (Ginseldorf-UKGM) wäre Moischt über die Lahnberge mit Cölbe und Bürgeln verbunden. Entlang der L 3125 plant Hessenmobil schon einen Radweg nach Marburg und der Anschluss von Moischt an diesen Weg sollte direkt mitgebaut werden (westliches Teilstück der 63).
- Als weitere Anbindung von Moischt nach Schöck sowie an das Radwegenetz im Ebsdorfergrund sollte ein südöstlich von Moischt verlaufender Wirtschaftsweg ausgebaut werden.

Entwurf

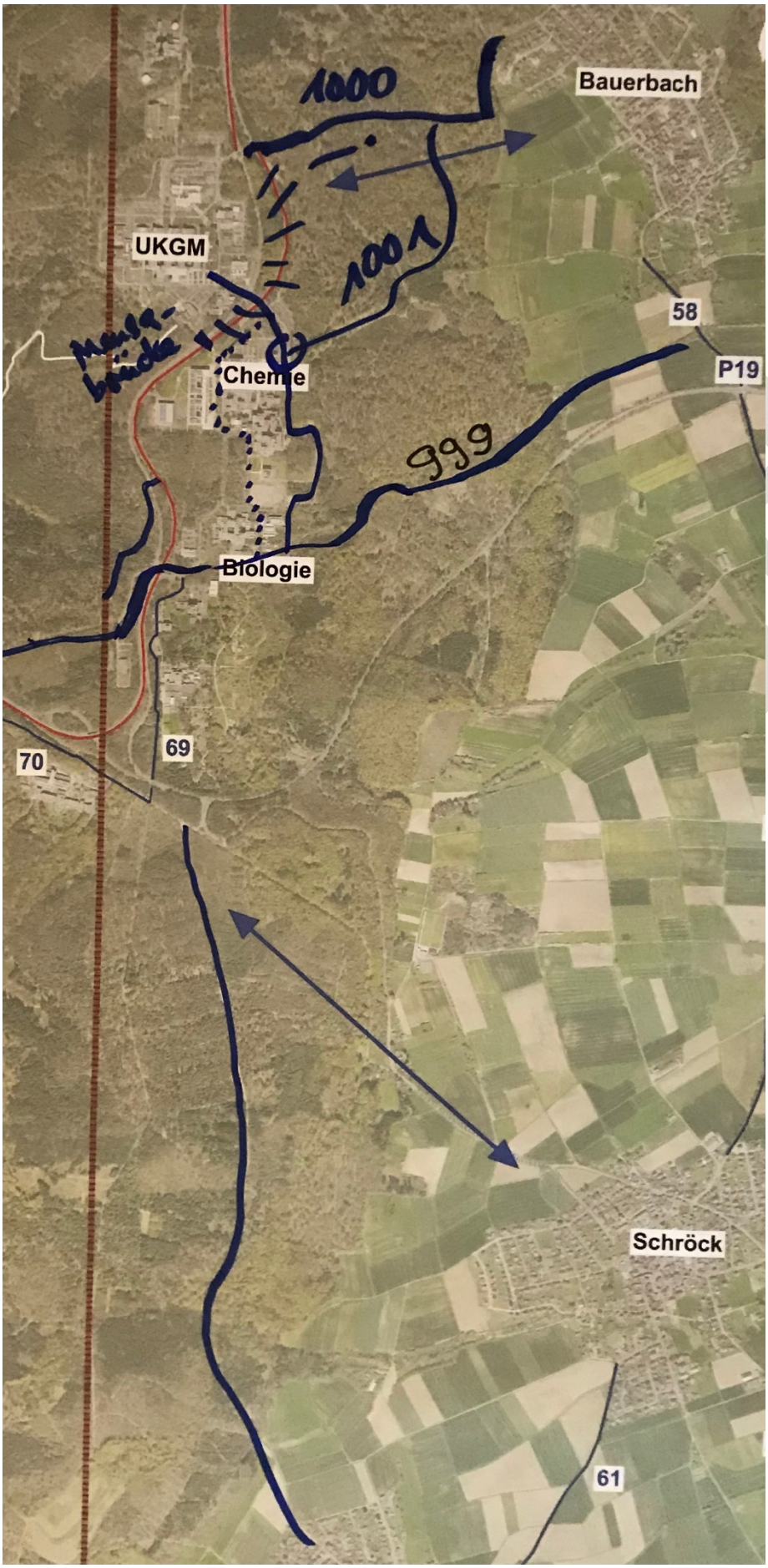
Thementisch Osten Karten

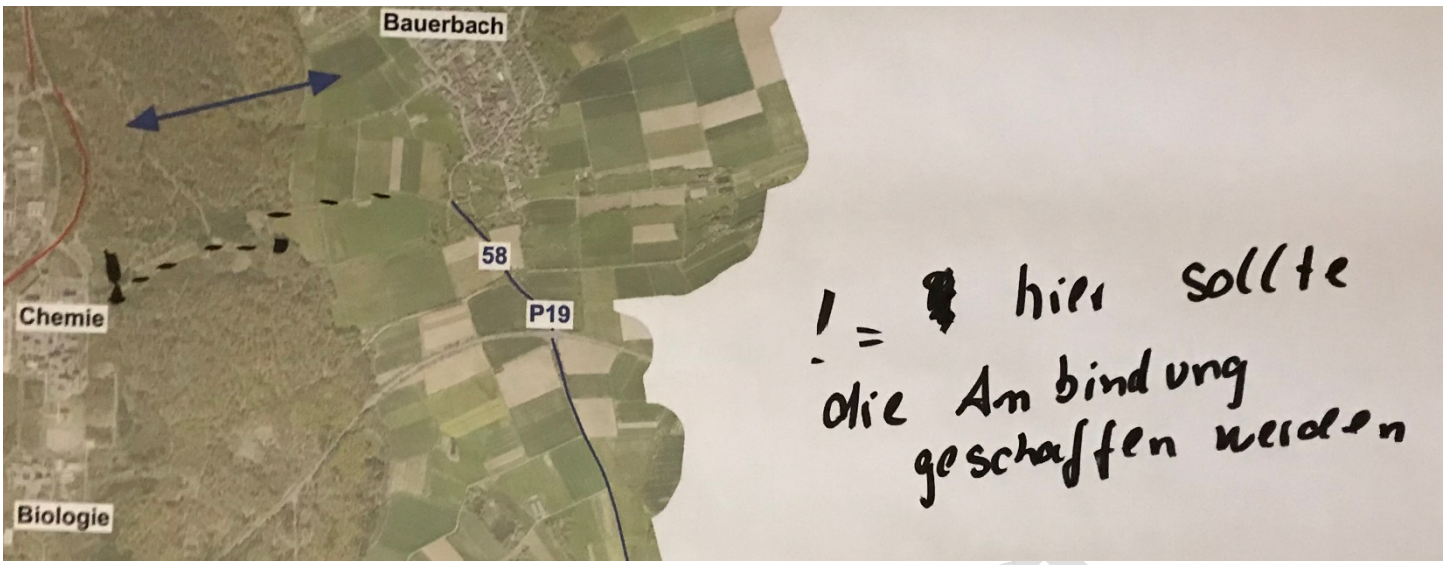
- Abstellanlagen
- E-Bikes
- Ladestationen

- Wegeanbindung
- Schmaler, einseitiger Radweg
- Maßnahmen: Verbreiterung
- Nr. 139: Ausweisung/ bauliche Maßnahme als Radweg durchgehend von Ginseldorf nach Bauerbach
- Bauliche Instandsetzung des Verbindungsweges/ Radweg zwischen Ginseldorf und Bauerbach, durchgehend als Radweg, zurzeit landwirtschaftlicher Weg
- Alter Bauerbacher Weg war asphaltiert, geht vom Stadtteilwaldtal durch den Wald mit geringer Steigung und ist sehr viel besser als die Panoramastraße
- Anbindung über Lahnberge von Bauerbach in Richtung Richtsberg
- Anbindung Bauerbach – Großseelheim
- Pflege der vorhandenen Wege, sodass sie nicht zuwachsen
- Vorhandene definierte Waldwege ertüchtigen/ pflegen → Hessenforst
- Verkehrssicherungspflicht
- Radweg/ Landwirtschaftlicher Weg: Wer säubert die Wege?
- Beschilderung + App
- Nr. 63: Die Priorität sollte hoch gesetzt werden, da Hessenmobil schon konkret plant und dieses Teilstück direkt mitgemacht werden sollte
- N.N. Lückenschloss Kleinseelheim: enormes Potential durch Anbindung ins Ohmtal + weit hinaus!
- Bauerbach → Alte Straße → geteert bis Marburg → Verlauf meist im Wald (Hessenforst) Problematik: Verkehrssicherungspflicht + Säuberung!
- Ausbau Wanderweg kleines Stück auf Unigelände (vor Tumorzentrum)
- Nr. 139: – von Anfang an ein Provisorium → Probleme vorprogrammiert wassergebundene Decke- Gefälle
- Panoramastraße aktuell keine verkehrssichere Option für Radverkehr
- Radweg Cölbe- Marburg (1): an alter Kasseler Straße ausbauen, Radweg Panoramastraße, Anbindung Radweg (4) in Cölbe verbessern
- Verbindung von Moischt nach Wittelsberg

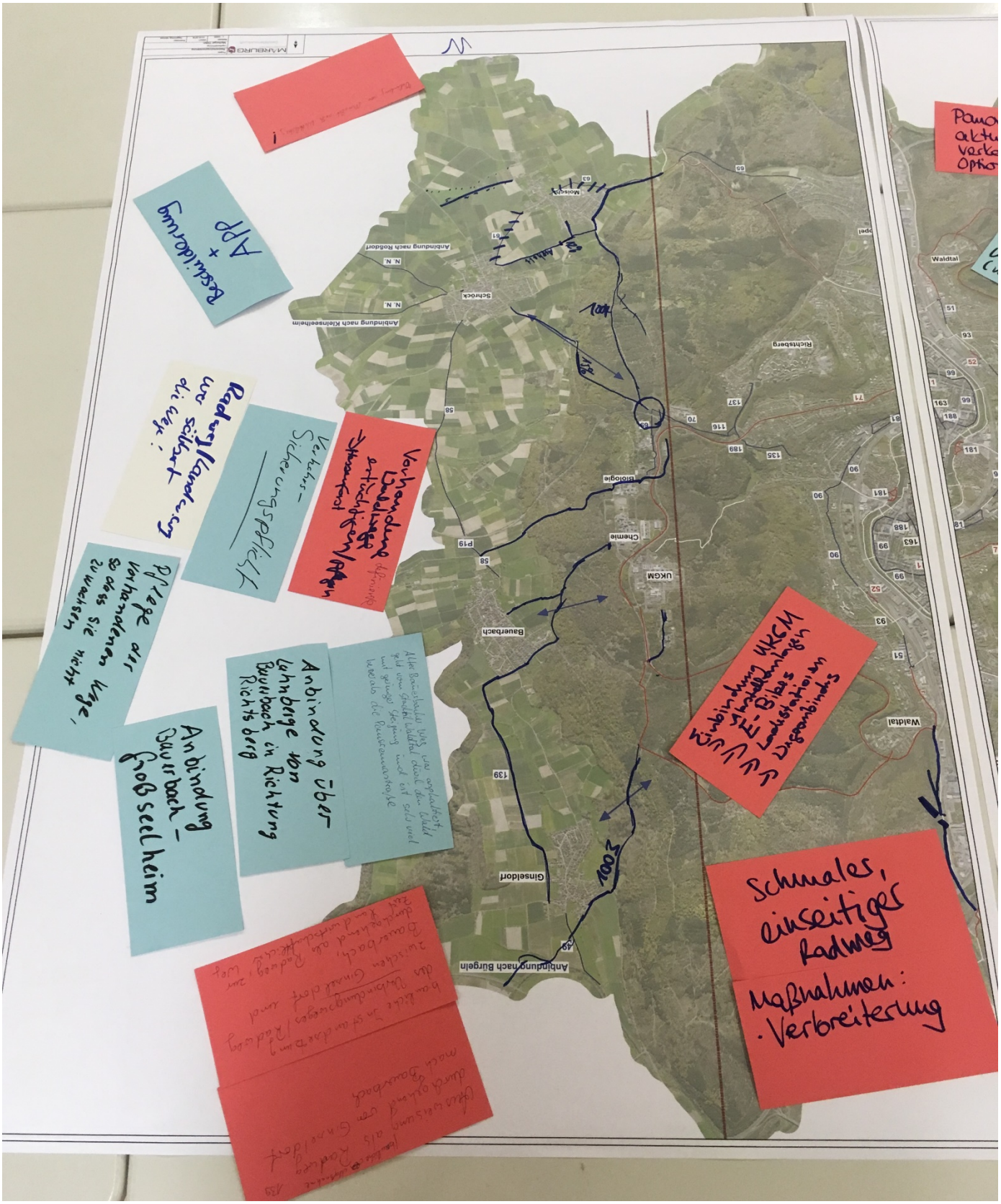
Entwurf

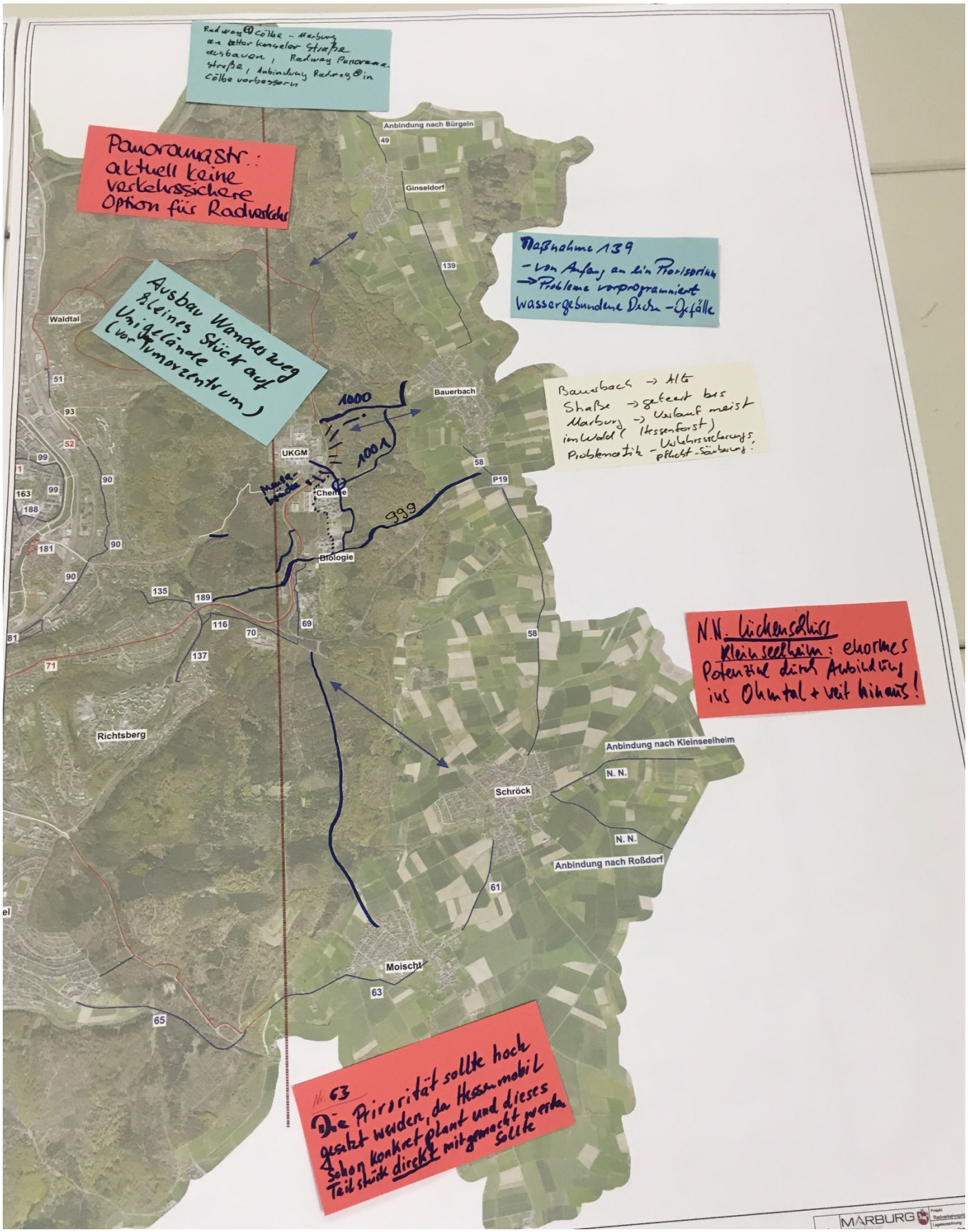
Anbindung nach Bürgeln
49
Ginseldorf
139
Bauerbach
UKGM
58
P19
Chemie
Biologie
70
69
58
Anbindung nach Kleinseelheim
N. N.
Schröck
N. N.
Anbindung nach Roßdorf
61
Moischt
63


1000
Bauerbach
UKGM
1001
58
Chemie
P19
999
Biologie
69
70
Schröck
61


Bauerbach
58
P19
Chemie
Biologie
! = hier sollte die Anbindung geschaffen werden

Entwurf


Beschilderung + APP
Radweg Lahnberge
Verbreiterung Sicherheitsstreifen
Anbindung Lahnberge von Bauerbach in Richtung Richtsberg
Anbindung Bauerbach - Frohnhausen
Einbindung UKGM in E-Bikes Ladestationen an Laborgebäude
Schmaler, einseitiger Radweg
Maßnahmen: Verbreiterung
Anbindung nach Burgeln
Ginseldorf
Bauerbach
UKGM
Chemie
Biologie
Waldtal
Richtsberg


Radweg Cölbe – Marburg an bestehender Straße ausbauen / Radweg Panoramastraße / Anbindung Radweg in Cölbe verbessern
Panoramastr.: aktuell keine verkehrssichere Option fürs Radfahren
Ausbau Wanderweg kleines Stück auf Uni-Gelände (vorm Mensazentrum)
Maßnahme 139
– von Anfang an als Priorisiert
→ Probleme vorprogrammiert
wassergebundene Decke – Ausfälle
Bauerbach → Alte Straße → getrennt bis Marburg → Verlauf meist im Wald (Hessenforst)
Problematik – Verkehrssicherungspflicht – Säuberung
N.N. Lichtenfels Kleinseelheim: enormes Potential durch Anbindung ins Ohmtal + weit hinaus!
Nr. 63
Die Priorität sollte hoch gesetzt werden, da Hessenmobil schon konkret plant und dieses Teilstück direkt mitgemacht werden sollte
Anbindung nach Bürgeln
Ginseldorf
Waldtal
Bauerbach
UKGM
Chemie
Biologie
Richtsberg
Schröck
Anbindung nach Kleinseelheim
N. N.
N. N.
Anbindung nach Roßdorf
Moischt
MARBURG

Thementisch Mitte

- P11, 187
  Gefährliche Straße, Waldwege Richtung Behringwerke sind schlecht befahrbar. Fahrräder an der Bundesstraße zu gefährlich, nicht geeignet. Dabei allerdings schöne Strecke und die Steigung ist nicht so extrem.

- Wege zu Behring Werken
  Öffentlicher Nahverkehr mehr nutzen, Angebot schaffen, Anhänger an Bus (begrenzter Service). Fahrrad zu gefährlich, Nahverkehr wird zu wenig angeboten und genutzt, besonders zu den Behringwerken. Besseres Angebort schaffen.
  Verknüpfung der Busse Richtung Hbf Mr um Anschlüsse für Fahrräder zu schaffen.
  Auch für Nahverkehr und Anschlüsse der Busse, Standorte miteinander verbinden. Niemand möchte auf der Bundesstraße Fahrrad fahren. Kombi von Bus und Waldwege.
  Idee der Seilbahn wird nochmals aufgegriffen und die Fahrradmitnahme als Alternative für Busse. Entlastung in den Stoßzeiten Ketzerbach und Marbach! Alternativrouten ordentlich ausschildern und ausweiten.
  Verbindung zwischen den Werken! Die Leute auf die Fahrräder bringen. Interessen Behringwerke und Stadt miteinander verknüpfen. Man soll nicht auf die Bundesstraße müssen. Für die Stadt ist die Sicherheit sehr wichtig. Wege sollen befestigt sein, Beleuchtung nicht so wichtig. Mit allen Arten von Fahrrädern befahrbar. Fahrgemeinschaften werden durch die Gleitzeit komplizierter. Zu viele Parkplätze. Breite Kreise an Fahrradfahrer ansprechen, auch ohne Hilfsmotoren! Nutzung soll von allen möglich sein.

- Nördlich von Wehrda
  Cölbe, Wehrda und Dörfer mehr anbinden. Momentan viel über Waldwege. Strecken sollen schnell, alltagstauglich aber auch ‚schön' sein. Ergebnisse der Standortbefragungen mit einbeziehen! Nicht vorne durch die Marbach fahren, sondern vorhandene Wege auch nutzen (Schleichwege). Wege sind z.T. nicht alltagstauglich, weil zu steil.

- Wege Richtung UKGM
  Planungen sind bereits vorhanden. Seitenstreifen verändern, allerdings momentan noch Gespräche. Panoramastraße Fahrradwege werden diskutiert. Planung geht in Richtung Waldtalstraße.

- 70 bis Biologie, auch Weg 69 mitdenken
  Vorschläge aus der Diskussion: Alternativvorschläge. Wege zur Klinik; Gut befahrbar, Schleichweg durch den Wald (im Plan so nicht eingezeichnet) der zur Fahrradstraße ausgebaut werden könnte. Wird auch öfters genutzt. Parallel sollen in Zukunft die Busse an der Hauptstraße entlangfahren, Wege dort sind sandig und geschottert. Waldweg ehemalige Abdeckerei.

Entwurf

- Moischt
  Bestehende Planung vorhanden bis zur ehemaligen Deponie, Straßenbegleitend.

- 70 bis Schröck
  Sonnenblick bis Schröck, gefährliche Kurve. Innenkurve der Landstraße.

- Waldtal
  Waldtalstraße im Winter nicht zu nutzen. Wege besser ausbauen und alltagstauglich ausbauen. Wird viel genutzt. Stadt soll sich mit Hessen Forst absprechen und besser kommunizieren, Maßnahmen ergreifen und gewährleisten wassergebundene Strecken und Asphalt ins Gespräch bringen. Wege besser pflegen und warten. Vereinbarung muss zwischen HessenForst und der Stadt ausgehandelt werden! Steigung muss unbedingt mit bedacht werden. Alte Abdeckerei ist die bessere Alternative. Alle Radwege sind allerdings wichtig, man kann nicht genug Wege haben.

- Südlich 71
  Alternativvorschläge: Knotenpunkt bei den Hansenhäusern Trasse durch Wald Rollwiesenweg bis Richtsberg Sonnenblickalle, Anschluss 137. → Fehlt nur ein kleiner Teil.

- Nr. 137
  Asphaltweg alte Abdeckerei wird favorisiert, Doppelfunktion schließt an Richtsberg an. Gute Anbindung

- Nr. 65
  Strecker durch Cappel, Goldbergstraße, Im Grund und Wald entlang als weitere Alternative. Bis ‚Eselsgrund'. Alternative Strecke für Weg 65.

- Nord-Süd (östl. der Bahn) Nr. 81
  An Cappel östlich der Bahn entlang bis ‚Chevy' sind Planungen der Stadt, unter der Konrad-Adenauer-Brücke. Unterhalb Georg-Vogt-Straße bis Waggonhalle. Viel Zustimmung.
  Kritik: gut ist, dass es eine schnelle Verbindung ist. Nutzung der Strecke nur auf einer Seite, wegen der Steigung! Auf der östlichen Seite hin, auf der westlichen Seite wieder zurück). Querungshilfen mit bedenken. Wege Unterhalb des Cappeler Berges ausbauen!

  Adolf-Reichwein Schule: kann gefährlich sein wegen Auto- und Schülerverkehr.

  Verbindung sehr wichtig! Wird gut angenommen, dichtere Anbindung gefordert. Cappeler Berg und die Waggonhalle als ‚Querungsprobleme'. Osttrasse wichtig, als Haupttrasse ist der Westen wichtiger.

  Westtrasse sehr wichtig. Machbarkeitsstudien. Beschilderung! Radfahrer

Entwurf

und Fußgänger kombinieren.

Übergänge zwischen Osten und Westen mitbedenken. Schülerpark bis Deutschhausstraße momentan schwierig.

Querungen als wichtiges Thema. Knotenpunkte mit Lahnquerung; Fußgänger behindern den Radverkehr. Bahn und Lahn als Hindernisse. Querung Adolf-Reichwein-Schule sehr wichtig! Breite Nachfrage und Zustimmung. Querungen sind nicht für Radfahrer geeignet und sind zwar ausreichend vorhanden, aber nicht gut für Radfahrer ausgebaut! Absenkung Bereich Stronsky-Steg als Vorschlag. Man muss überall bremsen und aufpassen, Alle haben sich daran gewöhnt.

Östliche Verbindung: Trennung von Fahrrädern und Fußgängern ist schwierig. Viele Fußgänger unterwegs. Breiter Ausbau gefordert. Fahrradstraßen, Autos und Fußgänger müssen mit einbegriffen sein.

- Nördlich Nr. 76
  Östliche Verbindung: Trennung von Fahrrädern und Fußgängern ist schwierig. Viele Fußgänger unterwegs. Breiter Ausbau gefordert. Fahrradstraßen, Autos und Fußgänger müssen mit einbegriffen sein.
  Weitere Alternativvorschläge:
  Bahnuntertunnelungen. Nicht genug Platz vorhanden in Marburg.
  Lahnradweg z.T. zu breit und z.T. zu schmal.

  Querung hinter der Waggonhalle Richtung Ortenbergsteg. Verbindung hoch zum Steg, z.B. Spindelweg. Querungen enden häufig an Kreuzungen (z.B. Schlosserstraße). Fahrradwege deutlich kenntlich machen. Radfußwege sollten vermindert werden, Räder und Autos auf die Straße. Verbessern und Ausweiten der vorhandenen Wege als Priorität. Neue Beläge und Ausbau. Querungen und Anschlussrouten sollten die gleiche Qualität haben wie die Hauptstraßen!

- Fahrradstraßen
  - Uferstraße soll schnellst möglichst umgesetzt werden.
  - Gisselberg, große Wiese
  - Weidenhausen, Radweg wird verlegt, weil zu viele Probleme mit Fußgängern. Neue Fahrradstraße soll ausgewiesen werden.
  - Wilhelmstraße und Schulstraße als Prüfmaßnahme.
- Diskussion
  Verhältnis zwischen Radfahrer und Fußgänger: Im Schulverkehr die Parkplätze mit bedenken (Parkverbot?).
  Uferstraße: Viele nutzen den Weg als Wendemöglichkeit.
  Fuß- und Radweg vor den Autos schützen. Zum Teil wird auf dem Radweg geparkt.
  Schulstraße – Wilhelmstraße als wichtige Radverbindung gefordert.

Entwurf

Mehr Fußverkehr vorhanden als Fahrräder, Fahrradstraßen sind dringend notwendig.

Entwurf

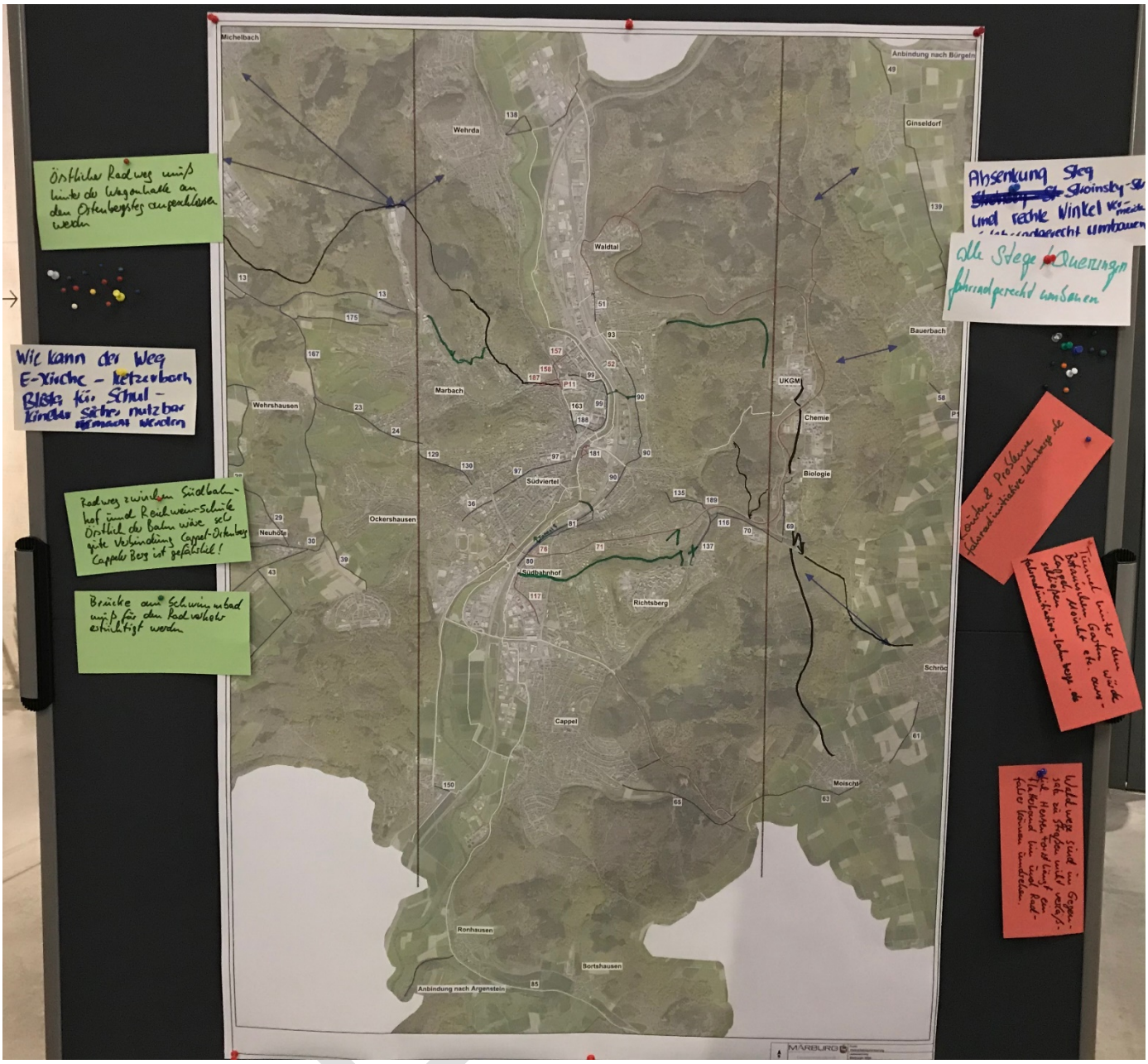
Thementisch Mitte Karten

- Radweg zwischen Südbahnhof und Reichwein Schule östlich der Bahn wäre sehr gute Verbindung. Cappel-Ortenberg Cappeler Berg ist gefährlich
- Wie kann der Weg E-Kirche – Ketzerbach Blista für Schulkinder sicher nutzbar gemacht werden?
- Östlicher Radweg muss hinter der Wagonhalle an den Ostenbergsteg angeschlossen werden
- Brücke am Schwimmbad muss für den Radverkehr ertüchtigt werden
- Absenkung Steg Stroinsky-Str. und rechte Winkel vermeiden (fahrradgerecht umbauen) Weg – Ketzerbach → Blista → neue Schule
- Alle Stege / Querungen fahrradgerecht umbauen
- Routen & Probleme fahrradinitiative-lahnberge.de
- Tunnel hinter dem Botanischen Garten würde Cappel, Moischt etc. ausschließen. Fahrradinitiative-lahnberge.de
- Waldwege sind im Gegensatz zu Straßen nicht verlässlich. Hessen Forst hängt ein Flatterband hin und Radfahrer können umdrehen.

Entwurf

Waldtal
51
93
157
52
158
187
99
P11
Marbach
90
163
99
188
UKGM
Chemie
129
97
181
90
130
97
Südviertel
90
Biologie
135
189
36
81
116
70
69
76
71
137
80
Südbahnhof
117
Richtsberg
Cappel
150
Moischt

Cappel
65


Michelbach
Wehrda
Waldtal
Marbach
Wehrshausen
Ockershausen
Neuhöfe
Südviertel
Südbahnhof
Richtsberg
Cappel
Ronhausen
Bortshausen
Anbindung nach Argenstein
Anbindung nach Bürgeln
Ginseldorf
Bauerbach
UKGM
Chemie
Biologie
Schröck
Moischt
Örtlicher Radweg muß hinter der Wegschranke an den Ortsbeginn verlegt werden
Wie kann der Weg E-Kirche – Ketzerbach Bleibt für Schul – Kinder sicher nutzbar gemacht werden
Radweg zwischen Südbahnhof und Reichsweinstraße Örtlich der Bahn wäre sehr gute Verbindung Cappel-Ortenberg Cappeler Berg ist gefährlich!
Brücke am Schwimmbad muß für den Radverkehr ertüchtigt werden
Absenkung Steg
Steinweg-Str
und rechte Winkel
Alle Stege Querungen fahrradgerecht umbauen
Örtliche Probleme fahrradinitiative-lahnberge.de
Tümpel hinter dem städtischen Botanischen Garten wächst zu stark zu
Wald wege sind im Gegensatz zu Straßen nicht verkehrs-sicher Hecken-Totholz-Einbau Radfahrer können umfallen
MARBURG

Thementisch Westen

Anmerkungen aus der Diskussion *(vgl. ebenfalls Kartenabschriebe)*:

- Tempobegrenzung bei Mischnutzung wünschenswert
- Vor allem Marbach sei sehr gefährlich → Autos fahren zu schnell und überholen gefährlich
- Befestigung von Waldwegen (Wehrda) sei wünschenswert, um (v. a. bei Nässe) Sicherheit zu gewährleisten
- Viele Wege sind dunkel → Unsicherheitsgefühl
- Nicht alle Feldwege sollten zu Radwegen umfunktioniert werden → Nutzungskonflikte
- Radverkehr darf nicht verdrängt werden → keine Priorisierung des MIV → es sollen keine Radwege angelegt werden, die für Radfahrer Umwege/extra Höhenmeter bedeuten würden
- Es sollten v. a. in den westlichen Ortsteilen Zählungen durchgeführt werden, um herauszufinden, welche Strecken zum Pendeln und welche für touristische Zwecke benutzt werden → **Priorisierung der Pendlerstrecken**
- **Generell sollten die am häufigsten benutzten Strecken priorisiert werden**

Wichtige Strecken im Marburger Westen:

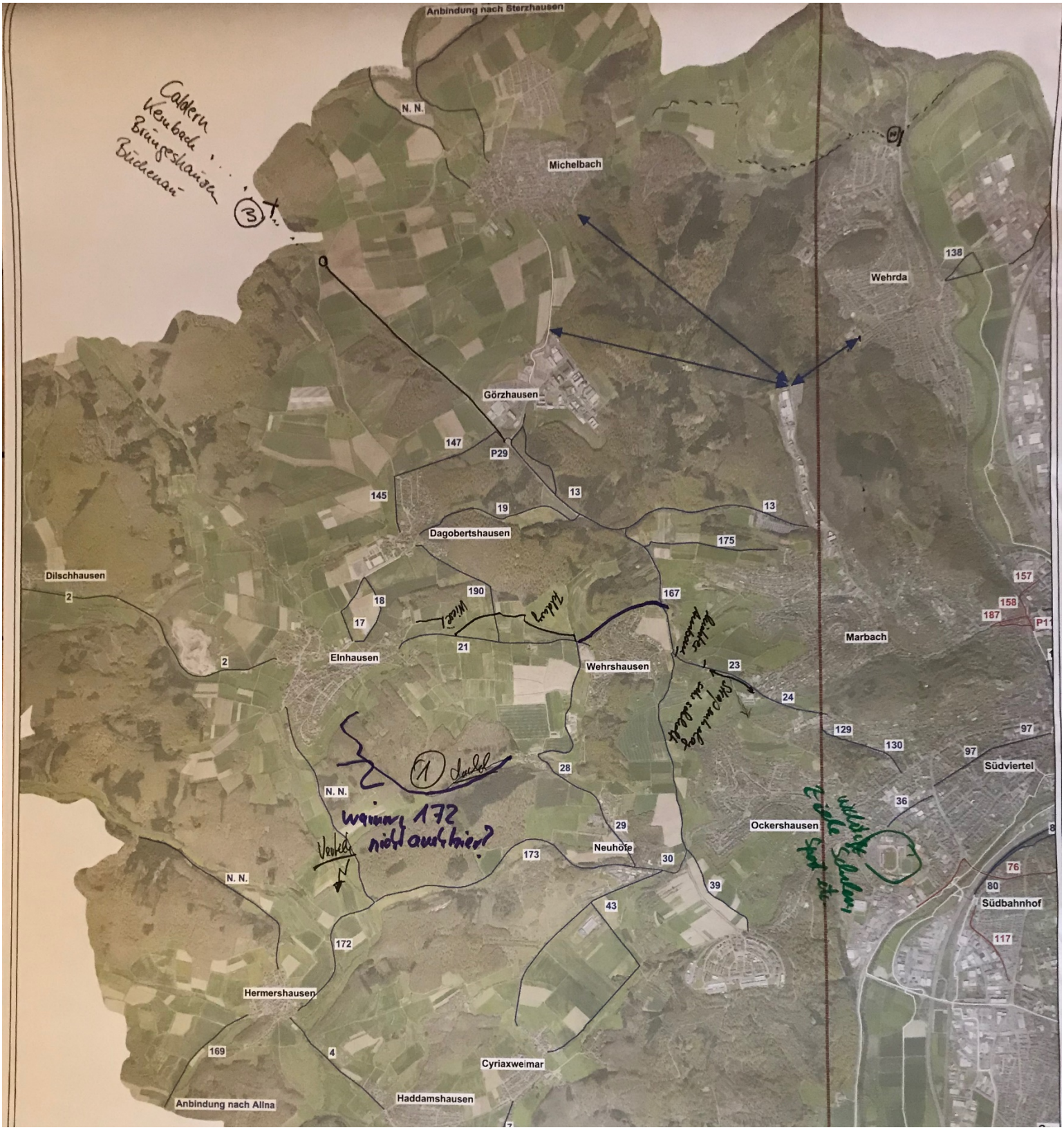
- Hermershausen, Haddamshausen, Cyriaxweimar bis Görzhausen → auf diese Weise entsteht eine Verbindung der westlichen Ortsteile
- Marbach – Ockershausen – Innenstadt
- Wehrda – Michelbach
- **Wehrda – Görzhausen (Priorisierung)**
- Marbach – Görzhausen
- **13, 167, 23, 24 (Priorisierung)**
- Michelbach – Görzhausen
- Wehrda – Hinkelbachtal
- „Marburger 8“
- **Wehrda – Hinkelbachtal – Görzhausen (Priorisierung)**
- **Marbach – Görzhausen (13, 167,23, 24) -> von Höhenweg aus und von Emil-von-Behring-Straße aus**

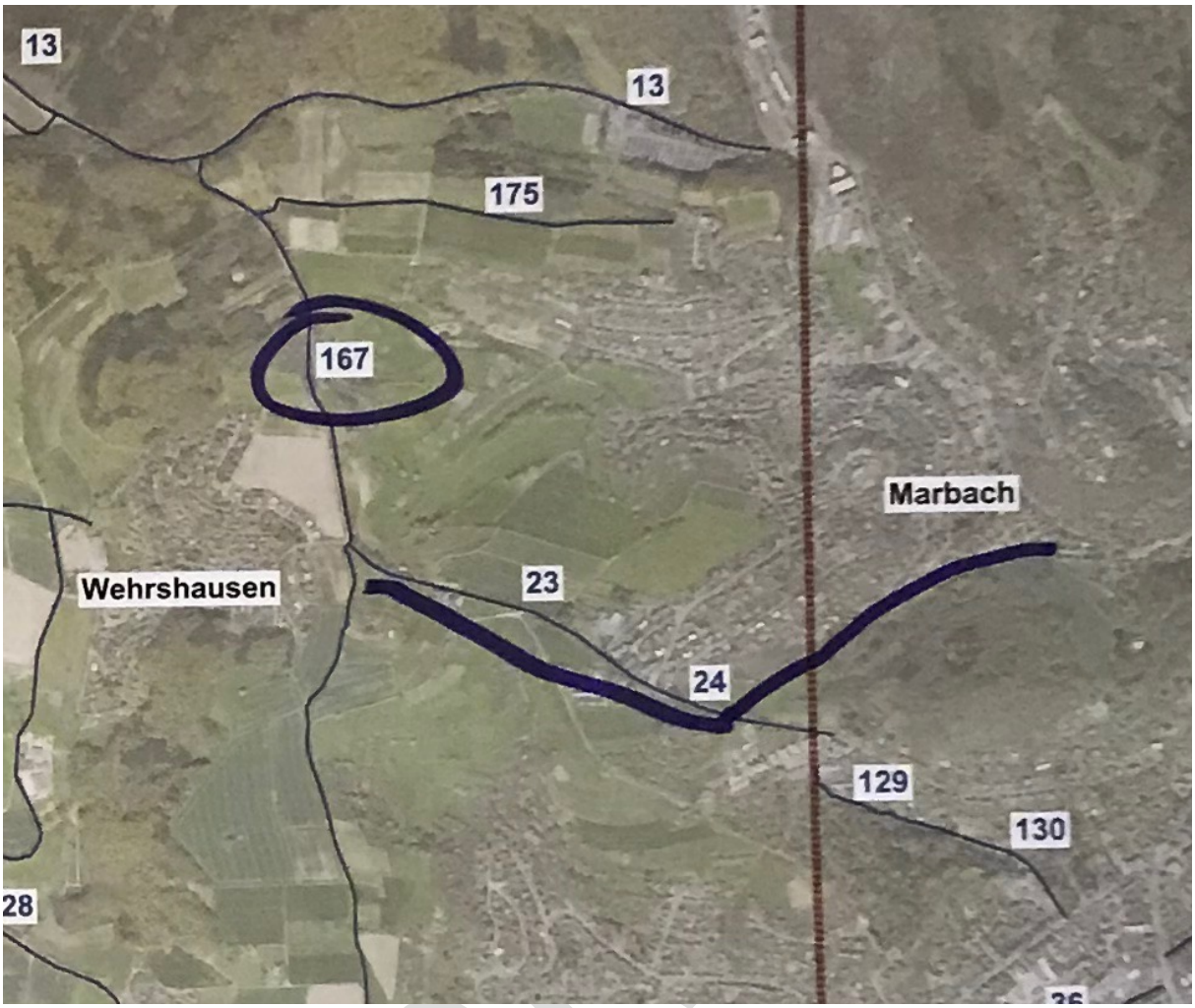
Entwurf

Thementisch Westen Karten

- Radwege „weit weg“ von der Straße werden nicht angenommen
- Görzhäuser Hof: Schichtbetrieb → Zeiten!
- Hinkelbach Tal → über 2500 Arbeitsplätze
- Nr. 2: Hier kein Radweg!
- Nr. 18: vorhandene Feldwege ertüchtigen
- Nr. 147: kein Schotter
- Nr. 4: Bahnhaltepunkt Sterzhausen + Kombi mit Rad
- Anbindung Industrie-Standorte → das ist Thema im Westen
- 6500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter „oben, auf den Bergen“
- Marbach eine „gefährliche Ecke“ (für Radfahrer)
- Nr. 1: Sicher Fahren: → gut ausgebaute Waldwege?!
- Nr. 1: Steigungen werden umfahren
- Priorisierung sollte danach gehen, wo auch verdichtet wird
- Nr. 13 – Nr. 167 – Nr. 23 Priorität
- Anbindung [Marburger Westen] über Rotenberg
- Geschwindigkeitsbegrenzung Tempo 30 km/h für Radfahrer gut
- [in] Marbach Angleichung der Geschwindigkeit [sollten die Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer angeglichen werden]
- Radfahrer [machen keine] nicht zusätzlich Höhenmeter
- Ketzerbach ausbauen für Rad
- Pendelverkehr zwischen den Werken im Marburger Westen
- Ketzerbach Tempo 30?!
- Nr. 3: Wer ist hier zuständig? Hier fehlt ein Stück Radweg. Nicht vergessen! Pendler
- Nr. 6: Wasserbehälter → zur ehemaligen K79 Reststück → hohe Priorität
- Nr. 5: Wehrda- Hinkelbachtal → sehr kurz → attraktiv (5)
- Wehrshausen → Splittung → Ockershausen & Rotenberg (Schulstandorte)
- südwestliche Stadtroute → Potential? Vernetzung wichtig! → langfristig
- 1. Prio. L 3092 begleitender Radweg aus Richtung Marbach in Richtung Gorzhauser Hof
- „Marburger 8“ → Umfahrung → a.) touristisch b.) ...
- Niederweimar - Lahntal → Tourismus
- Sichere Radwege sind wichtig! → Dunkle Wegen werden auch gemieden
- Nr. 13: Die perfekte Verbindung Marburg- Gorzhauser Hof = Emil v. Behring-Str. (Höhenprofil, Strecke); 1. Tempo 30 auf voller Länge! 2. besser: PKW weg → Bus

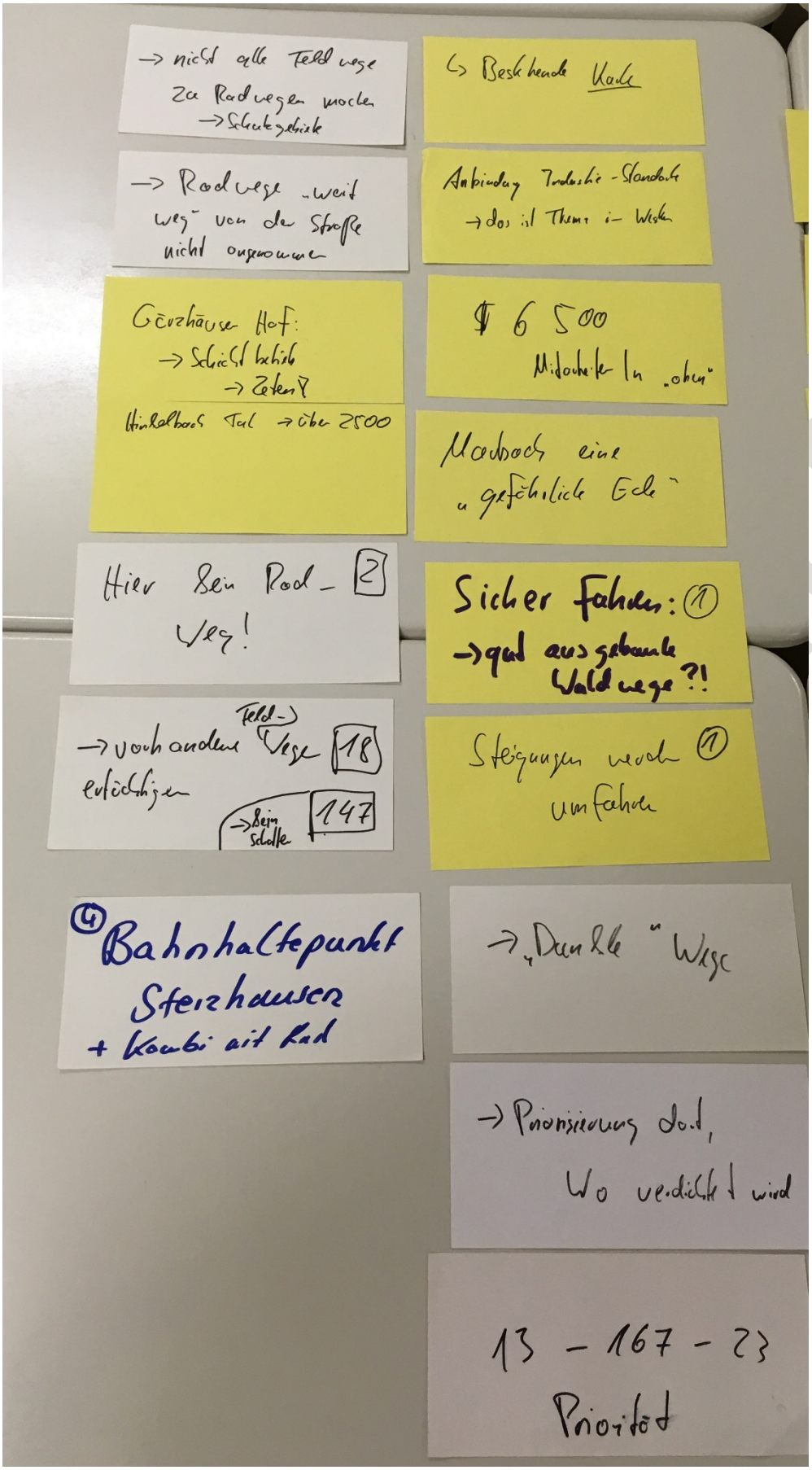
Entwurf

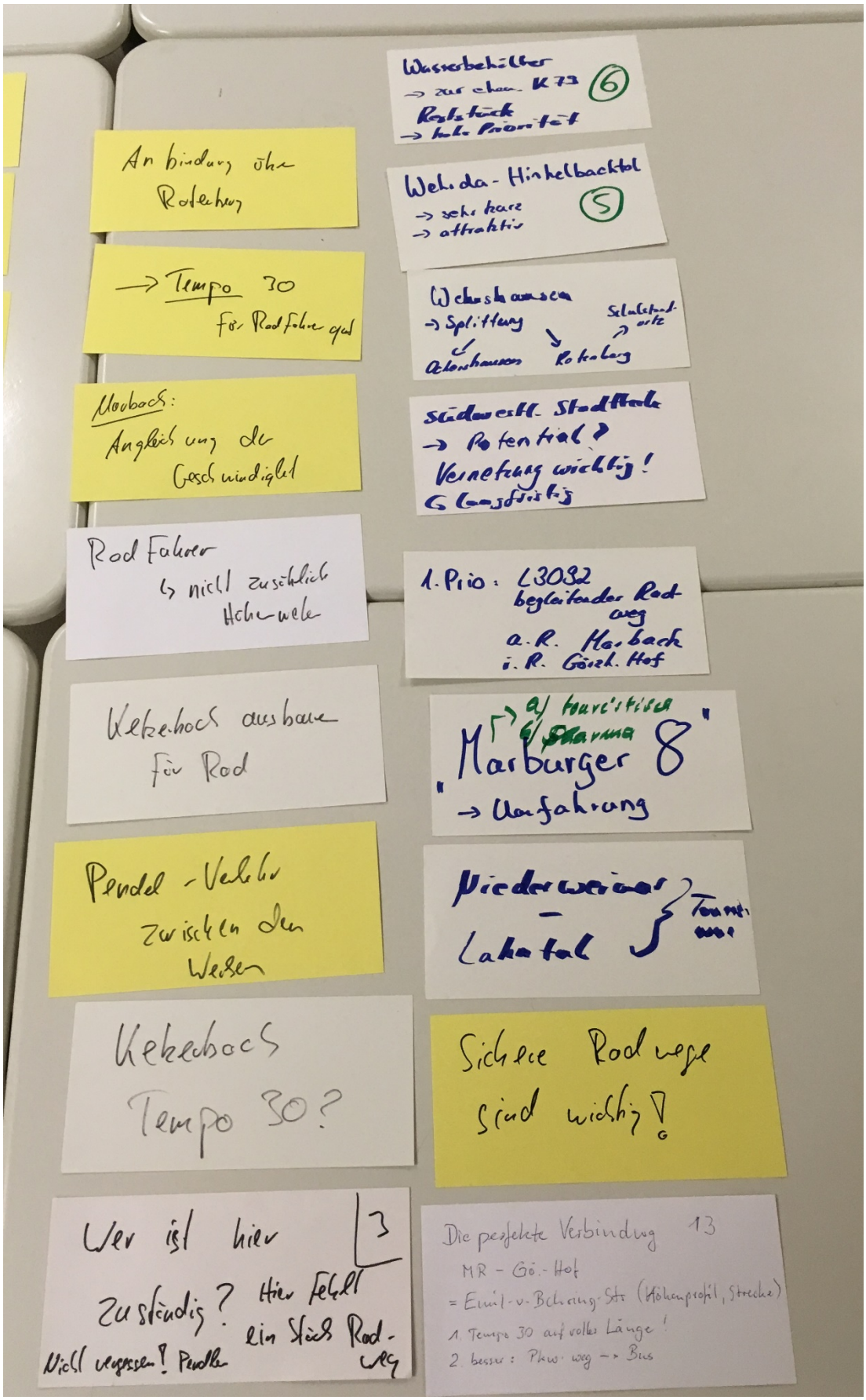

Anbindung nach Sterzhausen
N. N.
Michelbach
Wehrda
Görzhausen
Dagobertshausen
Dilschhausen
Elnhausen
Wehrshausen
Marbach
Südviertel
Ockershausen
Neuhöfe
Südbahnhof
Hermershausen
Cyriaxweimar
Haddamshausen
Anbindung nach Allna
147
P29
145
19
13
175
190
18
17
21
167
23
24
129
130
97
28
29
30
173
36
39
43
172
169
4
138
157
158
187
76
80
117
2



Entwurf

Anbindung nach Sterzhausen
N. N.
Michelbach
Wehrda
138
Görzhausen
147
P29
145
19
13
Dagobertshausen
175
190
167
18
17
21
2
Elnhausen
Wehrshausen
23
Marbach
24
129
130
97
28
N. N.
36
29
Ockershausen
Neuhöfe
173
30
39
N. N.
43
172
Hermershausen
169
4
Cyriaxweimar
Haddamshausen
7
150


→ nicht alle Feldwege zu Radwegen machen → Schutzgebiete
↳ Beschilderung Karte
→ Radwege „weit weg" von der Straße nicht angenommen
Anbindung Tradition - Standort → das ist Thema in Wiesbaden
Gerzhäuser Hof: → Schicht behebt → Zeiten?
Hinkelbach Tal → über 2500
$ 6 500 Mitdenken in „oben"
Marbach eine „gefährliche Ecke"
Hier kein Rad-Weg!
Sicher fahren: (1) → qual ausgebaute Waldwege?!
→ vorhandene (Feld-) Wege 18 ertüchtigen
→ beim Schulte 147
Steigungen weg (1) umfahren
(4) Bahnhaltepunkt Sterzhausen + Kombi mit Rad
→ „Dunkle" Wege
→ Priorisierung dort, wo verdichtet wird
13 - 167 - 23 Priorität


Wasserbehälter
→ zur ehem. K 73
Radstück
→ hohe Priorität
6
An bindung über Radweg
Wehrda - Hinkelbachtal
→ sehr schöne
→ attraktiv
5
→ Tempo 30
für Radfahrer
Wehrshausen
→ Splittung
Schulstandorte
Ockershausen
Richtung
Moorbach:
Angleichung der
Geschwindigkeit
südwestl. Stadtteile
→ Potential?
Vernetzung wichtig!
Radfahrer
↳ nicht zusätzlich
Hohenwege
1. Prio: L3082
begleitender Rad-
weg
a.R. Marbach
i.R. Gösel. Hof
Kehrbachs ausbau
für Rad
Marburger 8
→ Umfahrung
Pendel - Verkehr
zwischen den
Weilern
Wiesenweiher
-
Lahntal
Kehrbachs
Tempo 30?
Sichere Radwege
sind wichtig!
Wer ist hier
zuständig?
Hier fehlt
ein Stück Rad-
weg
Nicht vergessen! Pendler
Die perfekte Verbindung
MR - Gö.-Hof
= Emil-v.-Behring-Str (Höhenprofil, Strecke)
1. Tempo 30 auf voller Länge!
2. besser: Pkw-weg → Bus

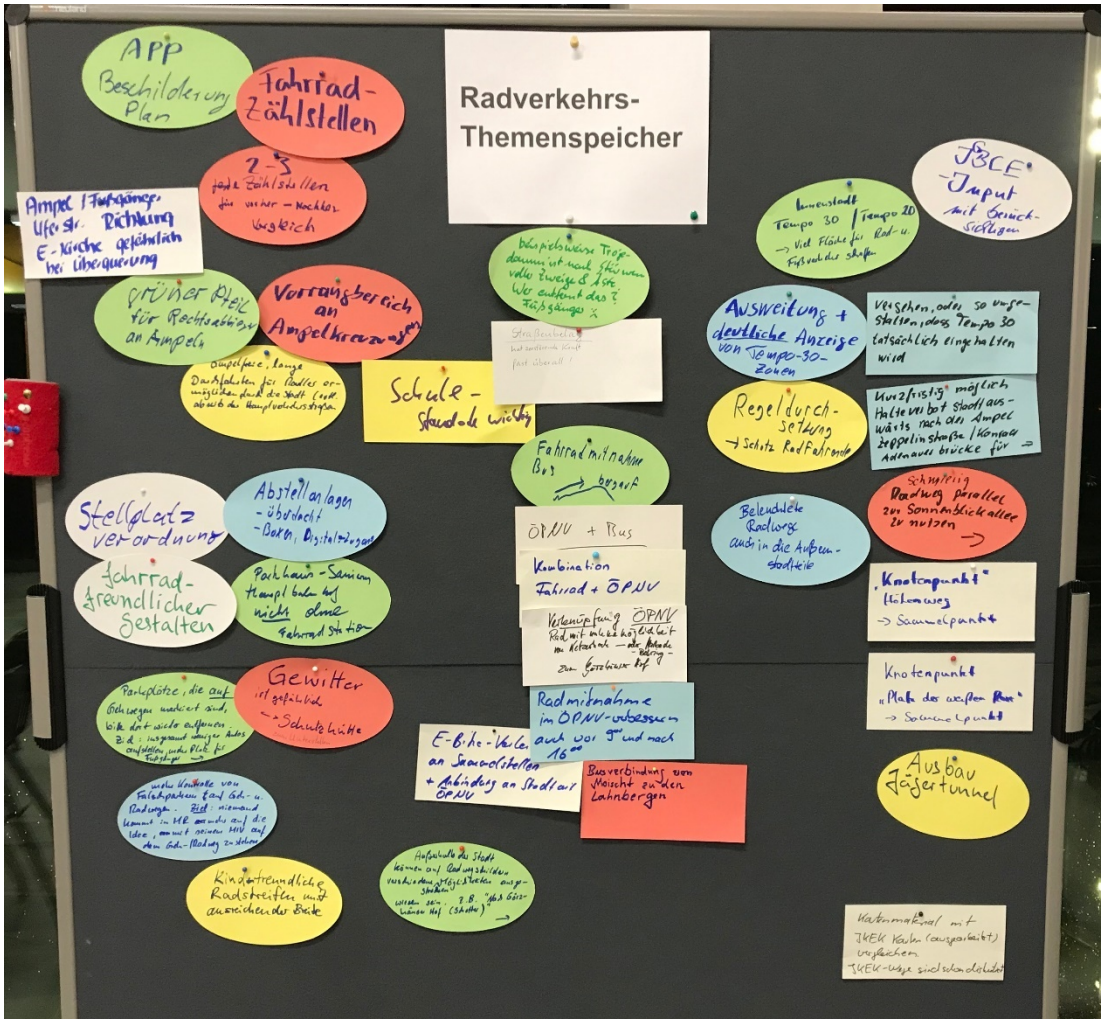
Radverkehrs-Themenspeicher

- App Beschilderung Plan
- Fahrrad Zählstellen
- 2-3 feste Zählstellen für vorher - nachher Vergleich

- Ampel Fußgänger Uferstr. Richtung E- Kirche gefährlich bei Überquerung
- Grüner Pfeil für Rechtsabbieger an Ampel
- Vorrangbereich an Ampelkreuzungen
- ampelfreie, lange Durchfahrten für Radler ermöglichen durch die Stadt (evtl. abseits der Hauptverkehrsstraßen)
- Schule - Standorte wichtig
- Stellplatzverordnung
- Abstellanlagen: überdacht, Boxen + Digitalzugang
- Fahrradfreundlicher gestalten
- Parkhaussanierung Hauptbahnhof nicht ohne Fahrradstation
- Parkplätze, die auf Gehwegen markiert sind, bitte dort wieder entfernen. Ziel: insgesamt weniger Autos aufstellen, mehr Platz für Fußgänger → parallel: ÖPNV attraktiv ausbauen und auch Werbung dafür machen
- Gewitter ist gefährlich → Schutzhütte zum Unterstellen
- Mehr Kontrolle von Falschparkern auf Geh- und Radwegen. Ziel: niemand kommt in MR mehr auf die Idee, mit seinem MIV auf dem Geh-/Radweg zu stehen
- Kinderfreundlicher Radstreifen mit ausreichender Breite
- Beispielsweise Trojedamm ist nach Stürmen voller Zweige und Äste. Wer entfernt das? Fußgänger :(
- Straßenbelag hat zerstörende Kraft fast überall!
- Fahrradmitnahme Bus bergauf
- ÖPNV + Bus
- Kombination Fahrrad + ÖPNV
- Verknüpfung ÖPNV: Radmitnahmemöglichkeit von Ketzerbach – oder Marburg Behring – zum Görzhäuser Hof
- Radmitnahme im ÖPNV verbessern, auch vor 9:00 und nach 16:00
- E-Bike Verleih an Sammelstellen Anbindung an Stadtteil ÖPNV
- Busverbindung von Moischt zu den Lahnbergen
- Außerhalb der Stadt können auf Radwegschildern verschiedene Straßenmöglichkeiten ausgewiesen sein, z. B. „nach Görzhäuser Hof (Schotter)“, „zur Uniklinik über Asphalt“, „zum Behring-Standort flache Strecke oder … bergige Strecke“; je mit Kilometerangabe (Radfahrer sind flexibel und unterschiedlich)
- Innenstadt Tempo 30/ Tempo 20 → Viel Fläche für Rad- und Fußverkehr schaffen
- JGBCE – Input mitberücksichtigen
- Ausweitung und deutliche Anzeige von Tempo-30-Zonen
- Berliner Straße, Sudetenstraße mit Fahrbahnmarkierungen für Radwege versehen oder so umgestalten, dass Tempo 30 tatsächlich eingehalten wird
- Regeldurchsetzung → Schutz Radfahrende
- Kurzfristig möglich Halteverbot stadtauswärts nach der Ampel Zeppelinstraße/ Konrad-Adenauer-Brücke für ca. 10-20m

Entwurf

- Beleuchtete Radwege auch in die Außenstadtteile
- Schwierig Radweg parallel zur Sonnenblickallee zu nutzen besonders aus Richtung Großseelheimer Straße
- „Knotenpunkt“ Höhenweg → Sammelpunkt
- Knotenpunkt „Platz der weißen Rose“ → Sammelpunkt
- Ausbau Jägertunnel
- Kartenmaterial mit JKEK Karten (ausgearbeitet) vergleichen. JKEK- Wege sind schon diskutiert



Impressionen