



Umsetzung des Radverkehrsentwicklungsplans der Universitätsstadt Marburg

Priorisierungsworkshop
am 13. März 2019
Ergebnisdokumentation



Zusammenfassung

Hintergrund

Die Stadtverordnetenversammlung beschloss am 5.5.2017 einstimmig die 3. Fortschreibung der Radverkehrsplanung der Universitätsstadt Marburg, die in einem 18-monatigen Prozess erarbeitet worden war. An dem Prozess waren neben der Verwaltung der Radverkehrsbeirat, eine externe Beratung sowie Bürgerinnen und Bürger der Stadt beteiligt.

Der **aktuelle Radverkehrsentwicklungsplan** ist sehr umfangreich und umfasst ca. 250 streckenbezogene und punktuelle Maßnahmen, um sowohl den innerstädtischen Radverkehr als auch die Verbindungen zu und zwischen den Außenstadtteilen zu verbessern.

In den letzten Monaten wurden in Kooperation mit dem Landkreis Marburg-Biedenkopf für die Umsetzung Prioritäten entwickelt, die insbesondere darauf abzielen, gute Angebote für Berufspendler zu entwickeln und in Verknüpfung mit dem Green-City-Masterplan der Universitätsstadt Marburg Luftschadstoffe in der Innenstadt zu reduzieren und so ein gesundes Wohnumfeld zu schaffen.

Folgende **Prioritätensetzung** ist für die Umsetzung vorgesehen:

Alleiniger Zuständigkeitsbereich der Stadt Marburg:

- Radverkehrsanbindung der neuen Universitätsbibliothek am Pilgrimstein verbessern (bereits für 2019 projektiert),
- Radverkehrsverbindung zu den großen Arbeitgebern im Westen („Behringwerke“ im Hinkelbachtal und Görzhäuser Hof) und Osten (Klinikum und Universitätsstandorte Lahnberge) verbessern,
- Anbindung der Stadtteile untereinander und mit der Kernstadt verbessern,
- Schnelle Nord-Süd-Innenstadtverbindung für den Radverkehr auf der Ostseite der Bahntrasse schaffen,
- Einführung von Fahrradstraßen in der Innenstadt prüfen.

Zusammenarbeit von Stadt Marburg, Landkreis Marburg-Biedenkopf und Hessen Mobil:

- Ermitteln der Bedarfe und Potenziale für straßenbegleitende Radwege entlang klassifizierter Straßen und Initiierung der einzelnen Projekte,
- Anbindung des Pharmastandortes Görzhäuser Hof aus Richtung Marbach (entlang der L 3092), Ockershausen und der Gemeinde Lahntal verbessern,
- Anschluss des Universitätsstandortes und des Klinikums auf den Lahnbergen an das überörtliche Radwegenetz verbessern.

Ziel des Workshops und Vorgehen

Der teilöffentliche Workshop, dessen Ergebnisse in diesem Bericht dokumentiert sind, zielte darauf ab, innerhalb der gesetzten Prioritäten Routenvorschläge, besondere Bedarfe und Potenziale herauszuarbeiten, die der Verwaltung später als Planungsgrundlage dienen. Die Arbeit erfolgte an drei parallelen Thementischen zu den städtischen Gebieten Osten, Mitte und Westen. Darüber hinaus konnten die Teilnehmenden zu Radverkehrsthemen, die über die vorgegebenen Prioritäten der Stadtpolitik hinausgehen, Anregungen in einem „Themenspeicher“ abgeben.

Teilnehmende und Feedback

Am Radverkehrsworkshop haben 47 Personen teilgenommen (Mitarbeiter*innen der Marburger Stadtverwaltung sind nicht eingerechnet). Das Feld der Teilnehmenden setzte sich unter anderem aus radverkehrsinteressierten Bürger*innen, Vertreter*innen von Vereinen und Initiativen mit Bezug zum Thema Radverkehr, Ortsvorsteher*innen und ehrenamtlich aktiven Personen im Rahmen des Marburger IKEK-Prozesses sowie

Vertreter*innen ortsansässiger Unternehmen zusammen. Darüber hinaus waren externe Verwaltungsmitarbeiter*innen aus dem Bereich des Verkehrswesens sowie in Marburg politisch aktive Personen anwesend.

Positiv fanden teilnehmende Bürger*innen und Verwaltungsmitarbeitende insbesondere die Möglichkeit zum Meinungsaustausch zwischen unterschiedlichen Interessengruppen, die direkte Diskussion mit den Fachleuten der Verwaltung sowie die dialogorientierte Atmosphäre und konstruktive Herangehensweise der Teilnehmenden.

Im Anschluss an die Veranstaltung haben 14 Personen den Online-Fragebogen ausgefüllt. Die Arbeitsatmosphäre, die im Workshop zur Verfügung gestellten Informationen sowie die Art der Darstellung der Inhalte wurde dabei fast ausschließlich positiv („ja“, „eher ja“) bewertet. 7 Personen haben die Dauer der Veranstaltung als „zu kurz“ empfunden, 5 Personen als „gerade richtig“, 2 Personen als „zu lang“. 6 Personen gaben an, dass eine ausreichende Möglichkeit bestand, die eigenen Interessen und Meinungen einzubringen. 7 Personen beantworteten die entsprechende Frage mit „eher nein“. 7 Personen gaben an, zum ersten Mal an einer Bürger*innenbeteiligungsveranstaltung der Universitätsstadt Marburg teilgenommen zu haben.

Zusammenfassung der Ergebnisse

An allen drei Thementischen wurden **Routenvorschläge** eingebracht, die auf den zur Verfügung gestellten Karten eingezeichnet sowie mündlich erläutert wurden. In einigen Fällen wurden auch von den Teilnehmenden selbst Kartenausschnitte mit Routenvorschlägen eingebracht (siehe Karten in dieser Dokumentation im Anhang). Ein Teil der Routenvorschläge wurde abschließend priorisiert.

Aus Sicht der Verwaltung waren dabei die neuen, bisher nicht berücksichtigten Vorschläge zu Strecken und Verbindungen, die eingebracht wurden, besonders interessant. Deutlich wurde auch, dass der Ausbau bestehender Wirtschaftswege (insb. Feldwege) für die Teilnehmenden eine hohe Bedeutung hat, da hier mit einer zügigeren Umsetzung gerechnet wird. Dies betrifft unter anderem:

- Mehrere Verbindungen zwischen Wehrda, Michelbach und Görzhausen, einschl. Anbindung der beiden Pharmastandorte.
- Anbindung der östlichen Stadtteile an die Lahnberge

Als wichtig wurde zudem der Bau neuer Querungen zwischen Ost und West über Bahn, Lahn und B3 angesehen, sowie die **Verbesserung vorhandener Querungen**, z.B. durch höhere Geländer, bessere Beläge, klare Kennzeichnung von Fahrradwegen, Vermeidung rechter Winkel und den Abbau von Stufen. Die Querungen sollen dabei unbedingt auch unter Berücksichtigung der neuen Nord-Süd-Verbindung östlich der Bahnstrecke geplant werden.

Bei der Umwidmung von Straßen in **Fahrradstraßen** wurden u.a. die Uferstraße und die Strecke Wilhelmstraße-Schulstraße auf gesamter Länge prioritär genannt.

Vorgeschlagen wurden zudem **E-Bike-Stationen und Abstellanlagen** für Fahrräder u.a. für die Lahnberge (Klinikum, Chemie/Biologie), an wichtigen Bushaltestellen und im Bereich des Hauptbahnhofs.

Im **Themenspeicher** wurden eine Reihe zusätzlicher Vorschläge gemacht, um die Radmobilität zu verbessern. Dazu zählen u.a. die Verbesserung des Transports von Rädern in Bussen durch Anhänger (insb. auf den Strecken zu den Pharmastandorten), eine verbesserte Wartung und Säuberung vorhandener Fahrradwege (z.B. durch einen so genannten Radwegewart), eine bessere Beschilderung von Radstrecken mit Angaben zu Fahrtzeiten und Belägen sowie Tempobegrenzungen für Automobile bei Mischnutzung von Straßen. Vorgeschlagen wurde zudem die Durchführung von Radverkehrszählungen, insb. für die westlichen Stadtteile.

Zur Umsetzung der Ergebnisse des Radverkehrsworkshops

Von den Teilnehmenden wurde eine Vielzahl wichtiger Vorschläge, Hinweise und Anregungen eingebracht. Diese werden nun von der Stadtverwaltung gesichtet und fachlich bewertet und – wo möglich – in die Umsetzungsplanung eingearbeitet.

Die Ergebnisse des Workshops werden nochmals am Tag der Mobilität (4. Mai 2019) der Öffentlichkeit vorgestellt.

Möglichst bis Mitte 2019 werden bis zu 5 Maßnahmen identifiziert, die im Workshop vorgeschlagen wurden und sofort umgesetzt werden können bzw. deren Umsetzung noch in 2019 eingeleitet werden kann (ggf. nicht nur Streckenertüchtigung, sondern auch Verbesserung von Querungen oder andere Maßnahmen, die im Themenspeicher vorgeschlagen wurden).

Bis Jahresende werden alle Workshop-Ergebnisse aufgearbeitet und priorisiert und mit den verwaltungsinternen Planungen abgeglichen. Auf dieser Grundlage wird die Umsetzungsplanung erarbeitet. Dabei sollen auch Ortsbeiräte und weiteren Akteure durch schriftliche Stellungnahme beteiligt werden.

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

Ablauf **Begrüßung durch Oberbürgermeister Herrn Dr. Spies**

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

Arbeit an Thematischen 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 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

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**

Der Moderator von team ewen, Herr Ilgner, begrüßt die 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 Wirtschaftsentwicklung) 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 NO₂ 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

- *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.

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 Verkehrsregeln 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?

Mobilitätseingeschränkte Teilnehmende an der Radsternfahrt werden gebeten, Fahrgemeinschaften zu bilden. Wenn dies nicht möglich ist, können sie sich an die Koordinierungsstelle Bürger*innenbeteiligung wenden, die Fahrdienste vermitteln kann.

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 NO₂-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.

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 die 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.

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 verlief 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 sind aufgrund der Steigung (teilweise 12-15%) und des Wetters nicht mehr fahrbar. Die Kieselsteine auf den Radwegen werden weggespült. Es werden daher befestigte oder geteerte Radwege 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

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

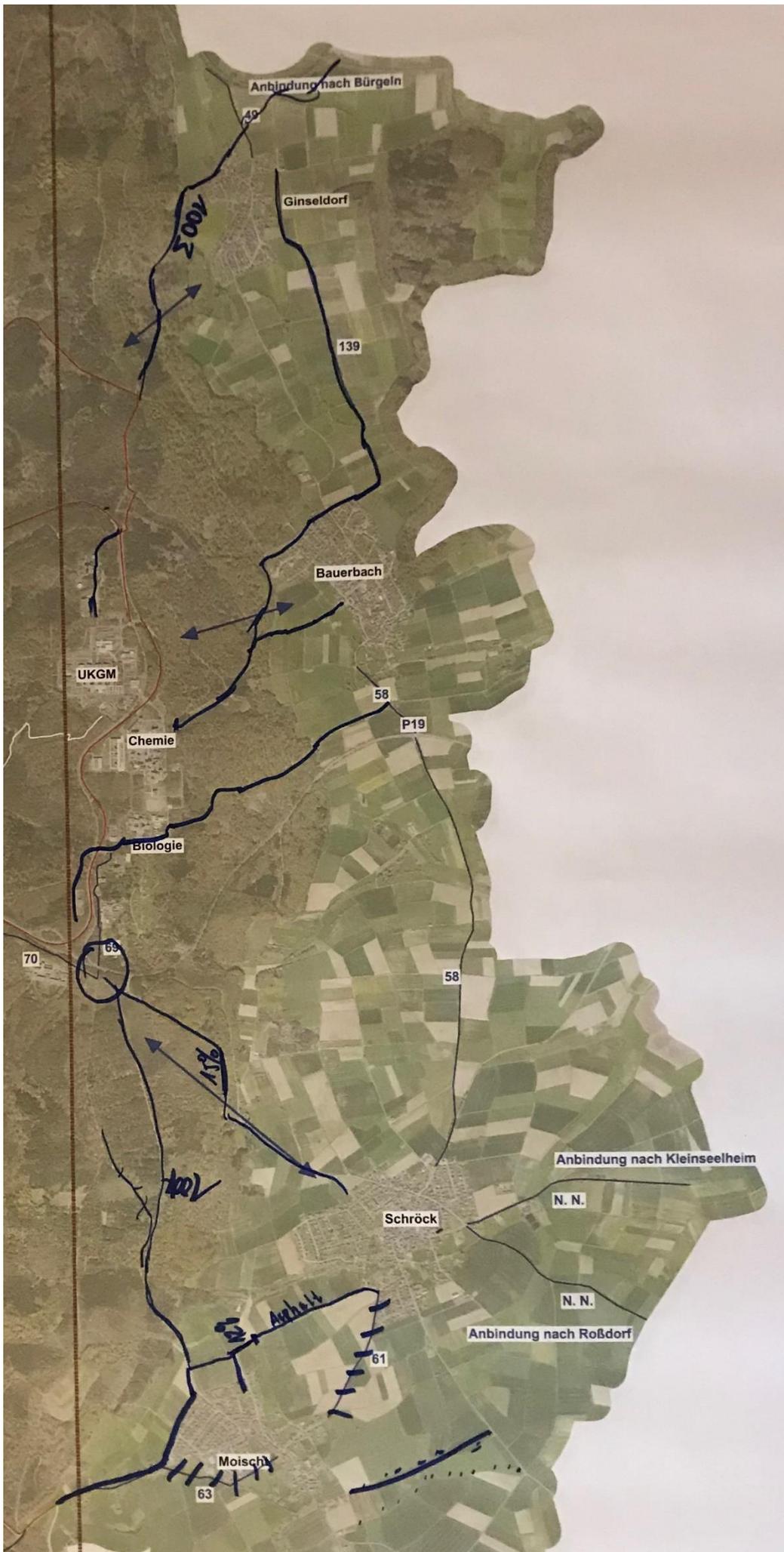
Der Weg N.N., Anbindung nach Kleinseelheim hätte durch den Lückenschluss das Potenzial eine Anbindung bis ins Ohmtal und darüber hinaus zu sein.

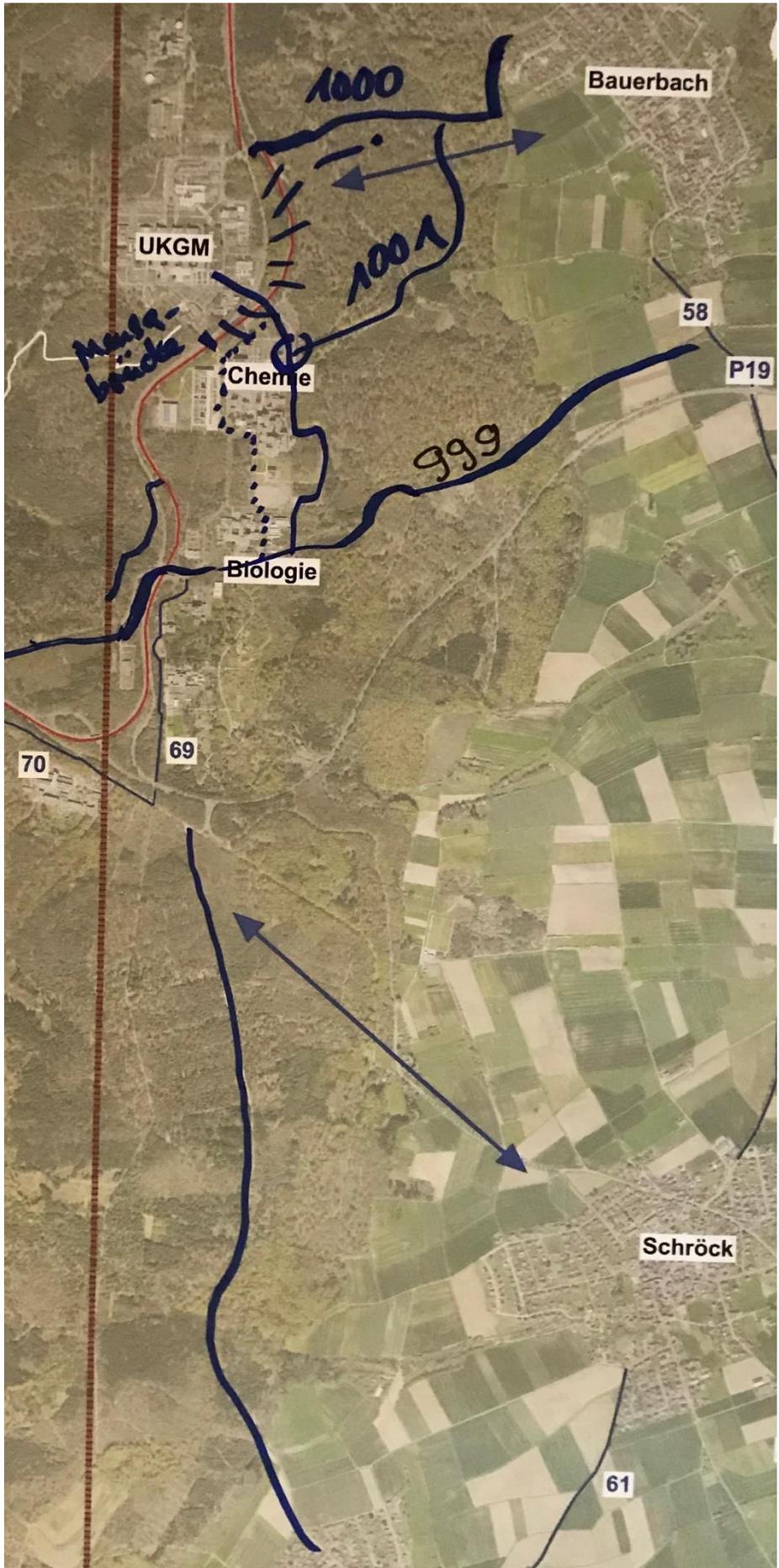
Am Ende der Diskussionsrunde priorisieren die TeilnehmerInnen die Maßnahmen:

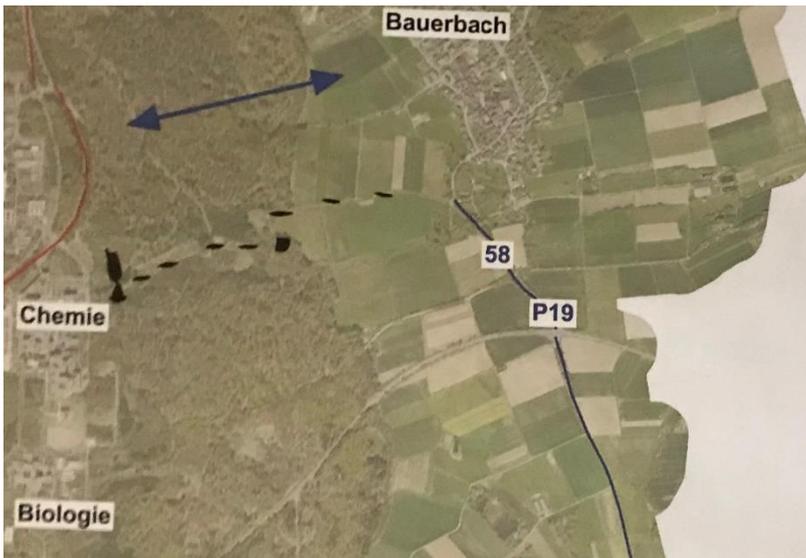
- Die Nr. 1001, die die TeilnehmerInnen selbst eingezeichnet haben, würde Bauerbach mit dem Uniklinikum verbinden. Die Strecke Nr. 1001 sollte vor der Nr. 1000 (auch nachträglich eingezeichnet) gebaut werden, die wiederum Bauerbach mit dem UKGM verbinden würde.
- An Stelle der Nr. 61 sollte der vorhandene 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.

Thementisch Osten Kartenabschrieb

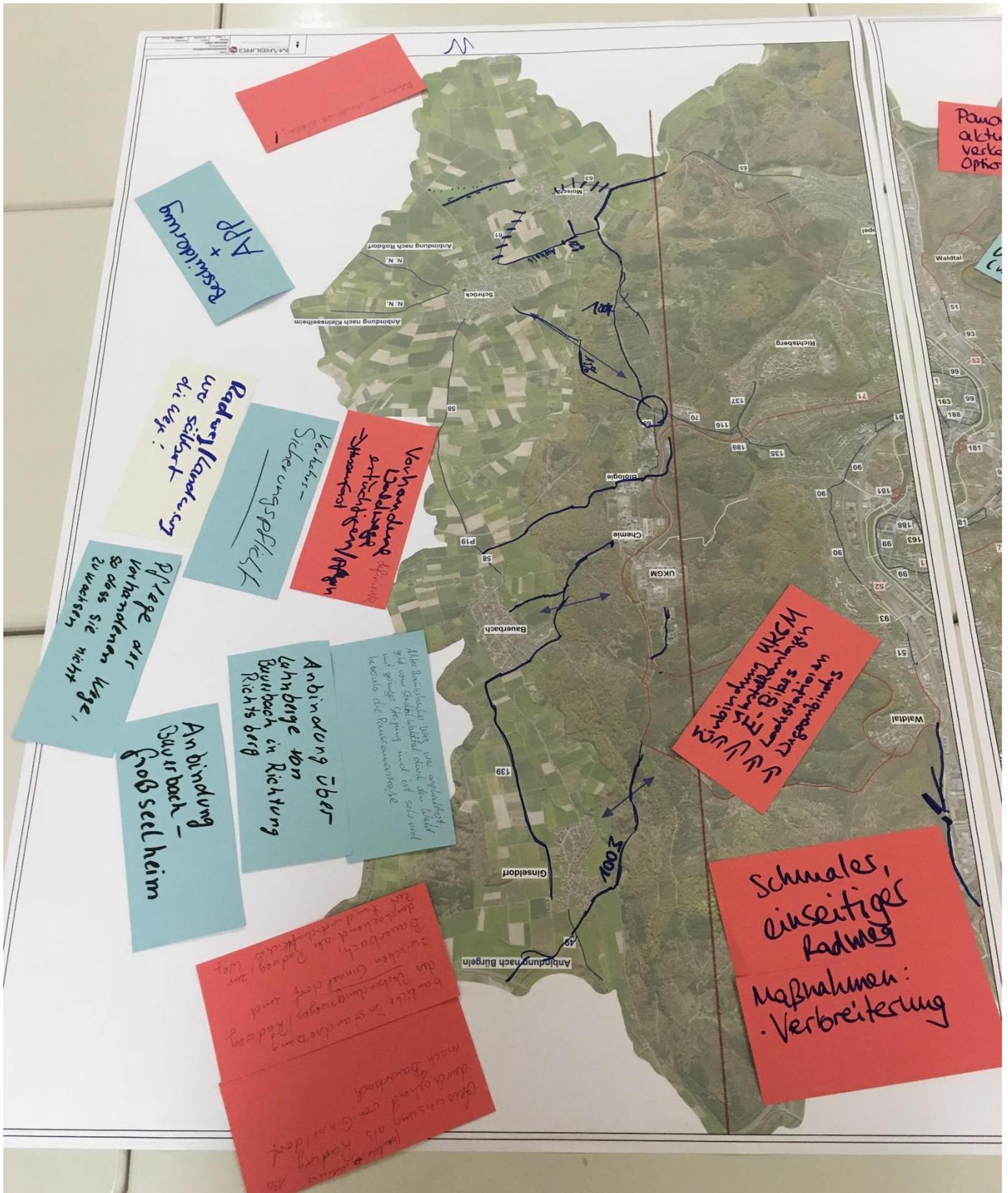
- Abstellanlagen
- E-Bikes
- Ladestationen
- Wegeanbindung
- Schmäler, einseitiger Radweg
- Maßnahmen: Verbreiterung
- Nr. 139: Ausweisung/ bauliche Maßnahme als Radweg durchgehend von Ginseldorf nach Bauerbach
- Bauliche Instandsetzung des Verbindungsweges/ Radweg zwischen Ginseldorf und Bauerbach, 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

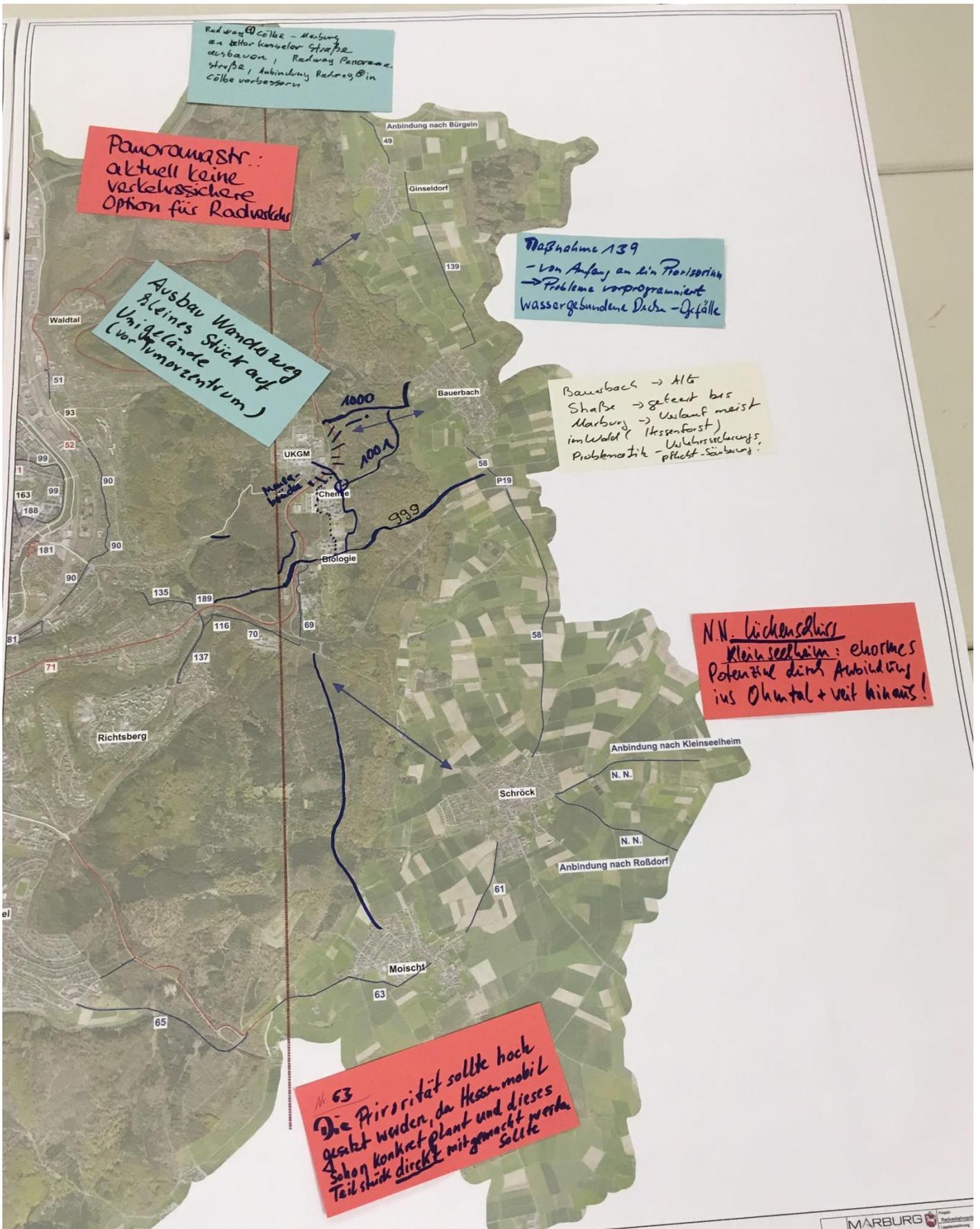






! = hier sollte
die Anbindung
geschaffen werden





**Thematisch
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 Angebot 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.

- 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

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.

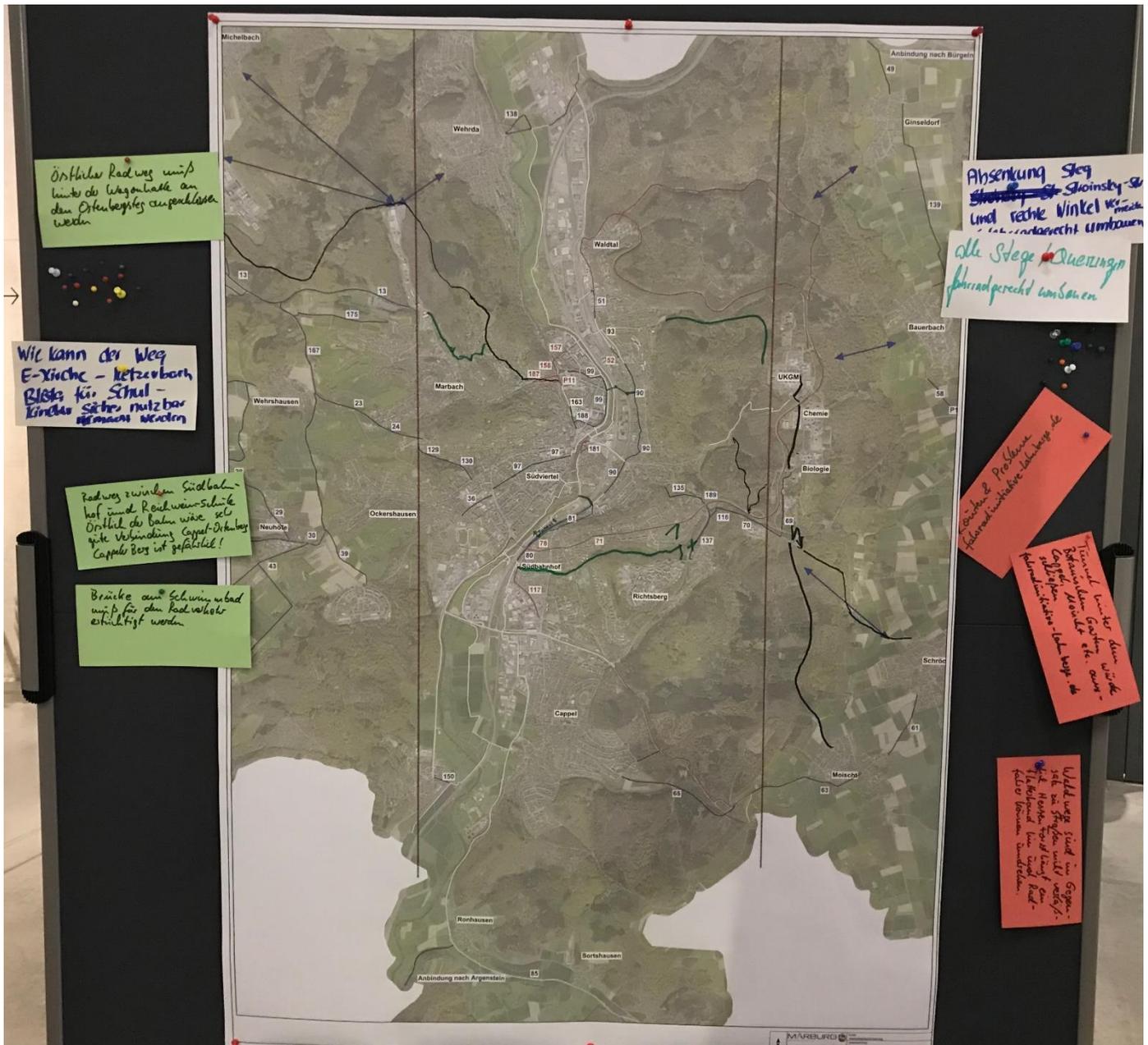
Mehr Fußverkehr vorhanden als Fahrräder, Fahrradstraßen sind dringend notwendig.

**Thematisch
Mitte
Kartenabschrieb**

- Radweg zwischen Südbahnhof und Reichwein Schule östlich der Bahn wäre sehr gute Verbindung. Cappel-Ortenberg Cappel 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.







Thematisch Mitte Ergänzungen nach Workshop

1. Ein Radweg östlich der Bahn unterhalb des Cappel Berges wäre eine tolle Sache, auch wenn der Aufwand erheblich wird.
Ein Radweg östlich der Bahn wäre bei Hochwasser auch nicht überflutet, wie es gegenwärtig die Radverbindungen an der Lahn sind
Bis zur Fertigstellung dieses Radweges (und auch nachher noch sinnvoll) sollte
2. die Brücke am Aquamar auch für Radfahrer freigegeben werden. Dazu muss vermutlich das Gelände erhöht werden. Das ist ohnehin sinnvoll. Es muss außerdem die Oberflächenbeschichtung auf dem Rampenteil erneuert werden. Sie ist mittig abgefahren. Bei Nässe wird es hier äußerst rutschig. Sie werden es erst feststellen, wenn Sie bei Nässe die Rampe herunterfahren :-).

Für viele Strecken ist diese Brücke die einzige Möglichkeit, den gefährlichen Weg den Cappeler Berg herunter zu vermeiden.

Das Gelände ist übrigens an den Brücken der Südspange genauso niedrig.

3. Für die Radverbindung hinter dem Botanischen Garten zur Klinik Sonnenblick über die Straße nach Großseelheim kann eine Brücke vielleicht einfacher und sinnvoller sein als ein Tunnel: Vom Botanischen Garten her kommt man ohnehin von oben. Es wäre eher schwierig, noch weiter runter zu kommen. Von Sonnenblick aus hat man von der alten Straße her durch das kleine Waldstück möglicherweise eine ausreichend lange Strecke, um die notwendige Höhe zu gewinnen.

Thematisch Westen

Anmerkungen aus der Diskussion (vgl. ebenfalls Kartenabschriebe):

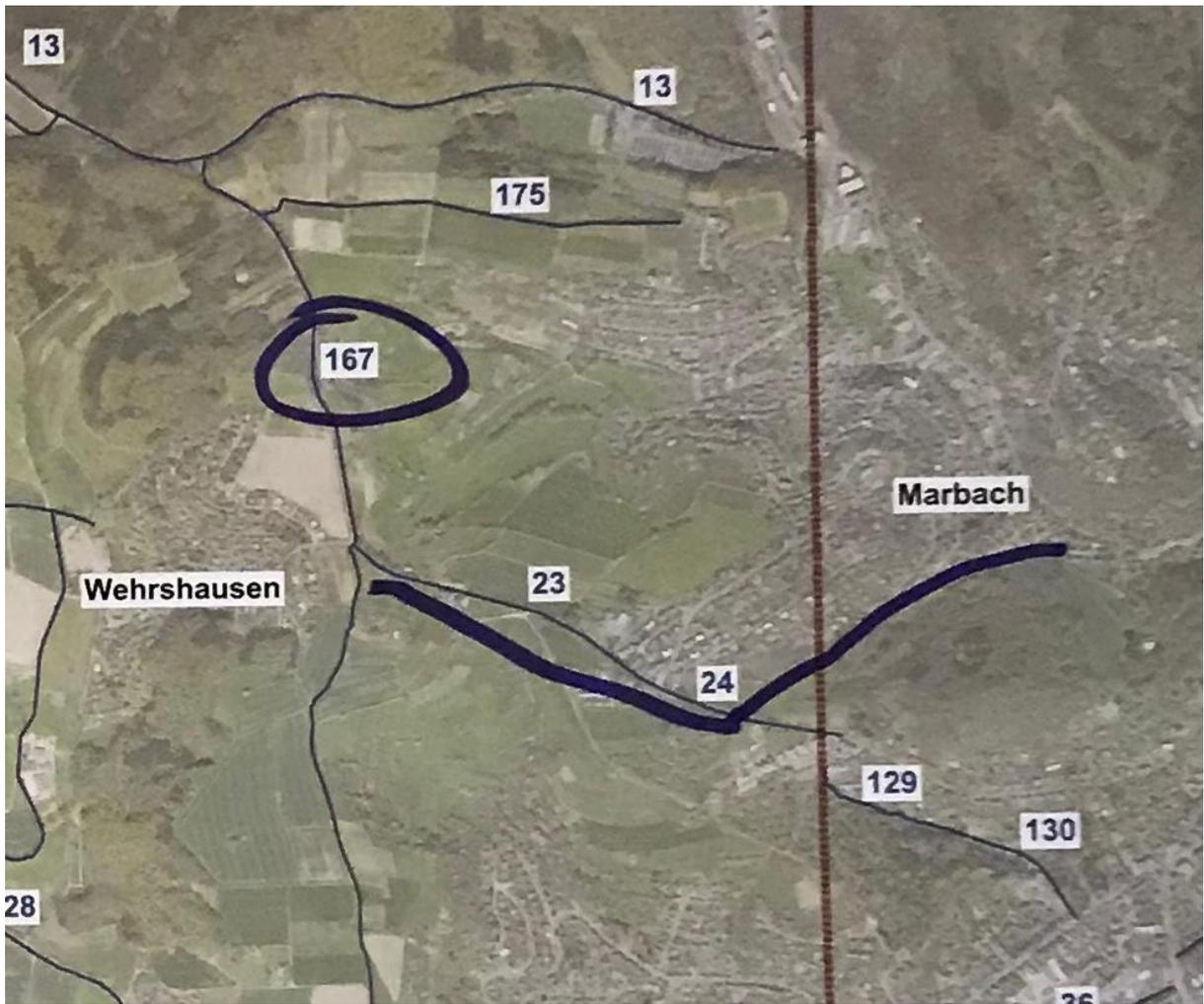
- Tempobegrenzung bei Mischnutzung wünschenswert
- Vor allem Marbach sei sehr gefährlich → Autos fahren zu schnell und überholen gefährlich
- Befestigung von Waldwegen (Wehrda) sei wünschenswert, um (v. a. bei Nässe) Sicherheit zu gewährleisten
- Viele Wege sind dunkel → Unsicherheitsgefühl
- Nicht alle 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**

**Thematisch
Westen
Kartenabschrieb**

- 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: Bahnhofstempel 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 Wege 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





→ nicht alle Feldwege
zu Radwegen machen
→ Schutzgebiete

↳ Besondere Maße

→ Radwege "weit
weg" von der Straße
nicht angrenzen

Anbindung Trails-Standort
→ das ist Thema in Werk

Görzhäuser Hof:

→ Schicht behalt
→ Zoten?

Hinkelhaas Tal → über 2500

\$ 6 500

Mitunter in "oben"

Machbar eine
"geföhliche Erde"

Hier sein Rad - [2]
Weg!

Sicher fahren: ①
→ gut ausgebaut
Waldwege?!

→ vorhanden ^{Feld-} Wege [18]
erföhigen

→ beim
Schalle [147]

Steigungen wech ①
umfahren

④ Bahnhaltepunkt
Steirhausen
+ Kombi mit Rad

→ "Dunkle" Wege

→ Priorisierung dort,
wo verdichtet wird

13 - 167 - 23

Priorität

Anbindung über
Rothberg

→ Tempo 30
für Radfahrer gut

Morbach:
Anhebung der
Geschwindigkeit

Radfahrer
↳ nicht zusätzlich
Höhepunkte

Kebebach ausbauen
für Rad

Pendel-Verkehr
zwischen den
Werken

Kebebach
Tempo 30?

Wer ist hier
zuständig? Hier fehlt
ein Stück Rad-
weg
Nicht vergessen! Pendler

Wasserbehälter
→ zur Ebene K 73 ⑥
Reststück
→ hohe Priorität

Wekida-Hinkelbacktal ⑤
→ sehr kurz
→ attraktiv

Wekshausen
→ Splittung
Aalenhausen Rothberg
Südkopf-
orte

Südwestl. Stadtkern
→ Potential?
Vernetzung wichtig!
↳ Langfristig

1. Prio: L3032
begleitender Rad-
weg
a. R. Harbach
i. R. Götz. Hof

Marburger 8
→ Auffahrung

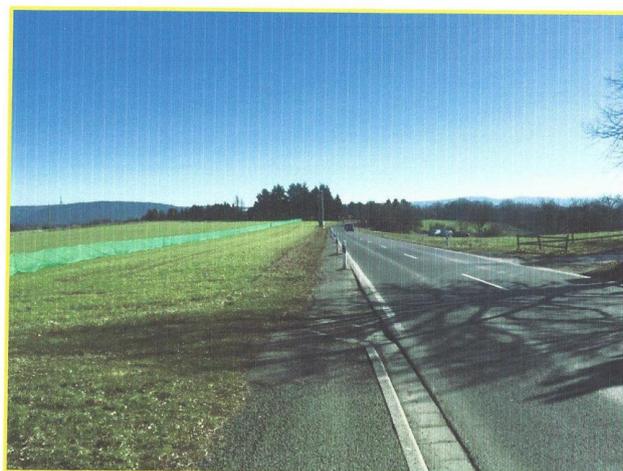
Niederweier
Lahnthal } Tourist.
weg

Sichere Radwege
sind wichtig!

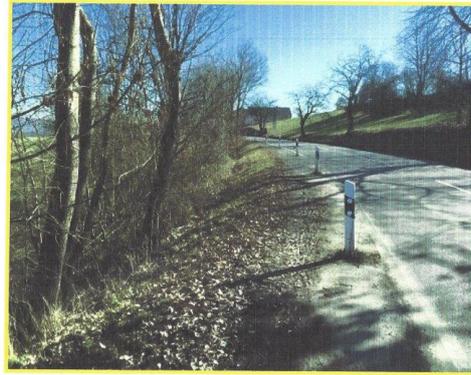
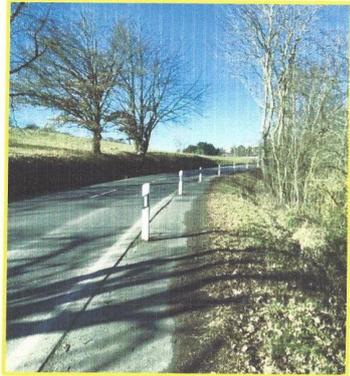
Die perfekte Verbindung 13
MR - Gö. Hof
= Einil.-v. Behang. Str. (Höhenprofil, Strecke)
1. Tempo 30 auf voller Länge!
2. besser: Pkw. weg → Bus

1.

Realisierbarkeit eines Fuß-Radweg am Oberen Rotenberg



Mit geringen
Zukäufen von
Grundstücksflächen
kann der Fuß-
Radweg
durchgehend bis
zum Anschluss
Rotenberg realisiert
werden.



Mit einer geringen Sicherung der Böschung kann ein ausreichender Fuß-Radweg gebaut werden.



Nach der Kreuzung der Kreisstraße K72/K80 endet der Fuß-Radweg.

Radfahrer müssen an gefährlicher und unübersichtlicher Stelle die Fahrbahn queren.

Mit einem Rückschnitt der Hecke ließe sich der Weg entlang der Kreisstraße leicht realisieren.

Marburg, 16.03.2016

Sehr geehrter Oberbürgermeister Dr. Thomas Spies,

das Marburger Stadtforum am 17.02.2016 beschäftigte sich mit dem Zwischenbericht zur Radverkehrsplanung in Marburg. Sie forderten dort ein respektvolles Miteinander von motorisiertem Individualverkehr und Radverkehr. Ebenso wichtig war es Ihnen zu betonen, dass Marburg um jeden Radfahrer froh sein sollte, denn dieser benötigt sowohl beim Fortbewegen, als auch beim Parken sehr wenig Platz.

Zudem wurde in der Veranstaltung ausdrücklich angeregt, sich an der Diskussion zur Ausrichtung und zukünftigen Ausgestaltung des Radwegenetzes zu beteiligen.

Wir, das sind fahradfahrende Beschäftigte der Firmen Standort Behringwerke, begrüßen Ihre und die Initiative der Stadt Marburg ausdrücklich, ein Gesamtkonzept Radverkehr zu erarbeiten und dann schrittweise umzusetzen. Wir greifen daher Ihre Aufforderung zur Mitarbeit gerne auf. Alle Unterzeichnenden kommen regelmäßig, zum Teil auch witterungsunabhängig, das ganze Jahr mit dem Rad zur Arbeit. Wir möchten dies betonen, da während der o.g. Veranstaltung im Vortrag von Diplom-Ingenieur Wolfgang Nickel von der Planungsgruppe Nord der Eindruck entstehen konnte, dass fahradgebundener Individualverkehr ein Phänomen der Sommermonate sei. Die aufgelisteten Verbesserungswünsche sind aus Erfahrungen und Ideen aller Unterzeichner zusammengetragen.

Schon während der Veranstaltung wurde der Wunsch geäußert, dass Fahrradfahrer wieder vor 09:00 Uhr den Bus benutzen dürfen. Wir unterstützen diesen Wunsch ausdrücklich, zumindest für die Anfahrt aus der Innenstadt Richtung Behringwerke. So ist die Linie 5, nachdem Schüler und Lehren an der Haltestelle Wilhelm-Roser-Straße ausgestiegen sind, typischerweise nur spärlich besetzt, hier steht der Fahrradtransport nicht in Konkurrenz z.B. zu Familien mit Kleinkind und Kinderwagen, die ebenfalls den dafür vorgesehenen Platz in der Busmitte benötigen würden. Ein Kurzstreckentransport bis zum Eingang Behringwerke (Standort Hauptwerk, Emil-von-Behring-Str.) würde für die Nutzer den aus unserer Sicht gefährlichsten Teil der Anfahrt aus der Innenstadt überwinden helfen.

Auch wenn die Anfahrt aus Richtung Ketzerbach räumlich beengt ist, so wurde bei der Neugestaltung versäumt, zumindest einen klar gekennzeichneten Radweg Richtung Standort

Behringwerke einzurichten. Uns ist bewusst, dass hier eine Vielzahl von Verkehrsteilnehmern um wenig Platz konkurrieren. Allerdings wäre Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern schon etwas geholfen, wenn eine zumindest psychologisch wichtige Markierung darauf aufmerksam macht, dass Fahrradfahrer, die einen Berg hinauffahren, langsamer unterwegs sind und dementsprechend umsichtig überholt werden müssen. Talwärts ist diese Maßnahme aus unserer Sicht nicht notwendig, da der Fahrradfahrende hier typischerweise mit dem Autoverkehr mitfließt.

Darüber hinaus würden wir es ebenfalls sehr begrüßen, wenn eine Ausweichtrasse (z.B. über den Bienenweg) oder eine andere Alternativroute für die Anfahrt Ketzerbach/ Marbacher Weg gefunden werden könnte.

Bei der weiteren Anfahrt des Standorts wird nach der Einmündung der Brunnenstrasse in die Emil-von-Behring-Straße auf der rechten Seite die Fahrbahn durch parkende Autos verstellt. Hier müssen Fahrradfahrer Richtung Fahrbahnmitte ausweichen. Die Verengung führt dazu, dass bei Fahrzeugbegegnungen (Gegenverkehr) dem Radfahrer nur geringer Platz zum Ausweichen bleibt, es entstehen nahezu täglich gefährliche Situationen. Hier würde es die Fahrbahnbreite erlauben, einen Fahrradweg einzuführen, welcher nach Möglichkeit direkt bis nach Görzhausen (Richtung Caldern) weitergeführt wird.

Einige der Unterzeichner sind allerdings darüber informiert worden, dass das Anlegen eines Fahrradweges zwischen Marburg und Caldern mit erheblichem Aufwand verbunden ist und von den Standortfirmen nicht weiter verfolgt wird. Als Gründe wurden topographische Schwierigkeiten und die geringe zu erwartende Nutzung genannt. Dies steht nun im Gegensatz zu der von allen Parteien geforderten Förderung des Fahrradverkehrs.

Wir wissen, dass Straßenkörper und Bankette an der Trasse der Landesstraße zwischen Marburg und Caldern (L 3092) z.T. im Eigentum des Landes Hessen sind. Während des Marburger Stadtforums wurde von Ortsbegehungen berichtet, bei denen die entsprechenden Ortsvertreter nicht zum Termin erschienen sind. Wir würden uns hier eine starke politische Unterstützung wünschen, denn grundsätzlich sind wir davon überzeugt, dass alle Aktivitäten der Stadt nur dann in einem sinnvollen Konzept münden, wenn es gelingt, auch die Träger der Zubringerstrassen zum Standort Behringwerke (Görzhausen I und II) davon zu überzeugen, städtische Radwege entsprechend zu verlängern. Dies gilt entsprechend auch für eine Anfahrt Rothenberg/ Sellhof/ K80, die einige der Unterzeichner ebenfalls zur Anfahrt nutzen bzw. für die Anfahrten aus den

umliegenden Orten Wehrda, Michelbach, Dagobertshausen und Elnhausen. Hier könnten aus unserer Sicht zumindest teilweise vorhandene öffentlichen Wald- und Wirtschaftswege befestigt und für den Fahrradverkehr nutzbar gemacht werden.

Wir hoffen mit unserer Initiative einen Beitrag zu leisten, um den Standort Behringwerke an ein attraktives Radwegenetz anzuschließen und damit den Anteil derer, die mit dem Rad zur Arbeit fahren, stetig zu erhöhen.

Mit freundlichen Grüßen


Karlise Kretzschmar


Gert Waudrius
Thomas Bull
Tina Kubs


Bert Zimm
Reiner Straß
Barbara Wagedid
Rolf Jansen
Andri Quisp

Sabine Börner-Sachs
Friedlitz Jan
Stephan Hummel
Jochen Jene
P. K. - Vogel

Kontakt

Dr. Martin Kraß
Wilhelmstr. 62
35037 Marburg

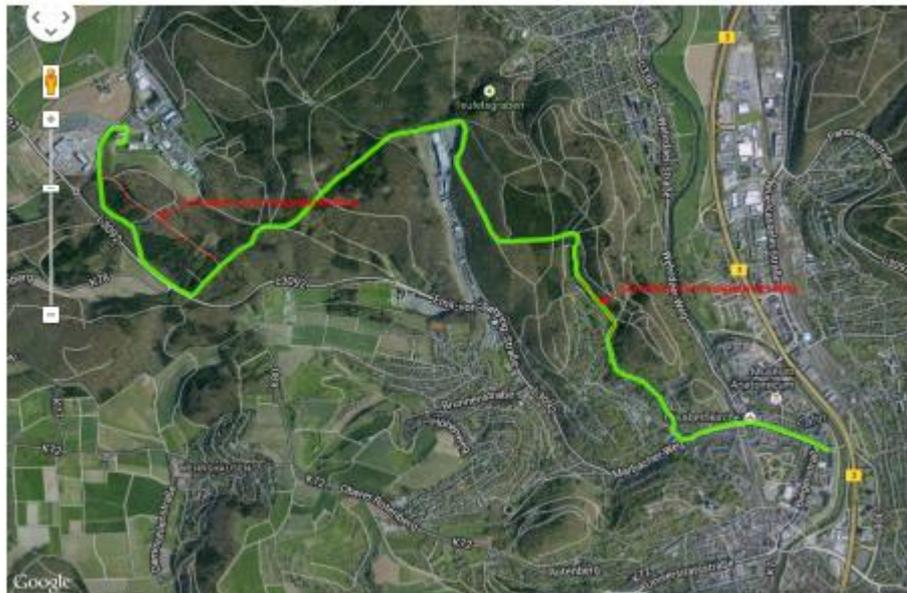
Tel.: 0151 10753708
e-mail: Martin_Kraß@web.de

3.

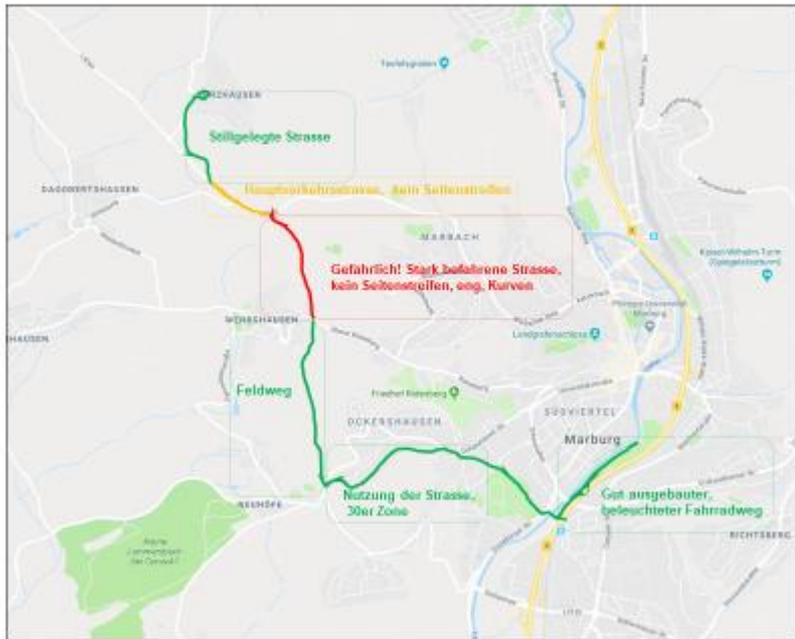
Fahrradrouten Marburg - Görzhausen

- Um eine adequate Erreichbarkeit des Standortes von Marburg Kernstadt zu erreichen werden vermutlich 2 bis 3 ausgebaute Fahrradrouten benötigt
- Hier angegeben sind nur zwei Routen, die mit leichten bis mittleren Aufwand ausgebaut werden könnten
- Eine dritte Route von Wehrda wurde hier nicht dargestellt
- Diese Routen sollten als Gesamtpaket verstanden werden, nicht als Optionen
- Für ein schlüssiges Gesamtkonzept zur Fahrradmobilität muss unbedingt auch der ÖPNV mitbetrachtet werden

Route 1: Nutzung von bereits existierenden Waldwegen – momentan nicht wetterfest



Route 2: Nutzung von Rad- und Feldwegen mit Teilnutzung der Hauptverkehrsstrassen



4.





Erläuterung zum Foto 1, Dagobertshausen - City Marburg

Über die Landstraße nach Wehrshausen, von dort über die Fischteiche nach Neuhöfe (bei Regen matschig)

von dort über die Hasenhöhe (nur 295 Meter hoch!) nach Ockerhausen (Angenehm: Ab Ortsschild Strecke für PKW Tempo 30!) vorbei an der E-Schule zum Radweg Wilhelmsstraße. Ca. 8 KM, ca. 30 Min. mit E-Bike.

Umgekehrte Strecke:

Steigung von Ockerhausen, Herrmanstraße, ist gleichmäßig und nicht zu steil und genügend Platz für Radfahrer.

(nicht wie beim Rotenberg oder Ketzerbach) Einzig nach dem Ortsschild Richtung Hasenhöhen können auf der kurvigen und engen Straßenführung (ohne Geschwindigkeitsbeschränkung!) für Radfahrer Gefahren entstehen.

Ihr sollte auf dem parallelen Fußweg bergwärts ein Radweg angelegt werden. Und auf der kurvigen

Straße ein Tempolimit von 50 KM/h bis Neuhöfe. Ich staune, wie schnell man auf manch schmalen Straßen fahren darf, selbst an der Wohnsiedlung Dagobertshausen darf mit 100 KM/h vorbei gerast werden. In der Schweiz sind schmale Straßen generell auf Tempo 80KM/h beschränkt!

(Die im Radwegeplan angegebener Gladenbachereg ist am Ende viel zu steil!).

Der Radweg von Dagobertshausen nach Ellenhausen blieb unvollendet.

Er hat seine Fortsetzung in einem landwirtschaftlichen Weg, bei Regen matschig. Müsste befestigt und gepflegt werden.

Erläuterung zu Foto 2, Dagobertshausen Michelbach

Auf einem holprigen landwirtschaftlichen Weg kommt man Richtung Görzhäuser Hof.

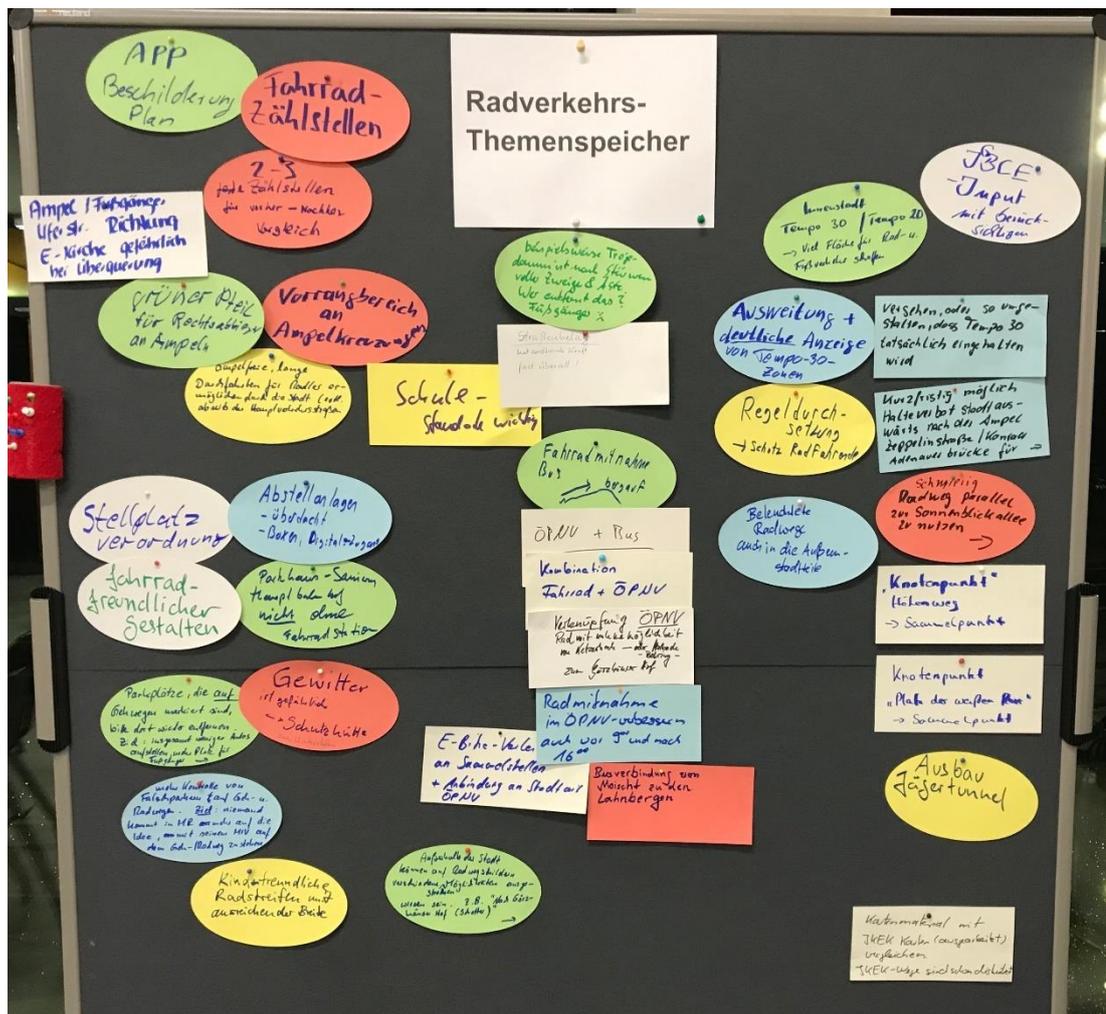
Von dort links über die Landstraße (Vorsicht Tempo 100 KM/h für PKW), auf einen gut befestigten landwirtschaftlichen Weg nach Michelbach, leider nicht als Radweg angegeben. Von Michelbach gut ausgeschilderter Radweg nach Sterzhausen und ins Lahntal.

Der neue Radweg an der Michelbacher Straße zum Görzhäuser Hof endet dort, es gibt keinen Anschluss nach Dagobertshausen. Wo bleibt da weitsichtige Planung?

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 Ketzlerbach – 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

- 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
- „Kümmere“ / Radverkehrswart mit einem Lastenrad zur regelmäßigen Befahrung von Radwegen und Beseitigung kleinerer Verunreinigungen (Zweige, Blätter, Scherben etc).



Radverkehrsthemenspeicher Ergänzungen nach Workshop

5. Gibt es eine Routine, Verschmutzungen auf Radwegen festzustellen oder sind Sie auf Hinweise durch Bürger angewiesen?

6. Ist es möglich, auf der Marburger Straße in Cappel Tempo 30 einzuführen, ohne dass aufgrund geheimnisvoller Regeln die Anwohner die Kosten der gerade abgelaufenen Sanierung der Straße tragen müssten? Letzteres hat mir der Ortsbeirat Cappel erläutert.

Impressionen

