



Kreisausschuss

Stabsstelle Dezernatsbüro der Landrätin

# Radverkehrsentwicklung Landkreis Marburg-Biedenkopf Bericht 2018



## Impressum

Herausgeber: Landkreis Marburg-Biedenkopf, Im Lichtenholz 60, 35043 Marburg  
[www.marburg-biedenkopf.de](http://www.marburg-biedenkopf.de)

Erstellung: Stabsstelle Dezernatsbüro der Landrätin, Fachdienst Kreisentwicklung,  
Thomas Meyer, Radverkehrsplaner

Layout: Daniela Deuermeier, Fachdienst Bürgerbeteiligung und Ehrenamtsförderung

Kontakt: Thomas Meyer, Fachdienst Kreisentwicklung, Telefon 06421 405-6133  
E-Mail: [meyerth@marburg-biedenkopf.de](mailto:meyerth@marburg-biedenkopf.de)  
Web: [www.marburg-biedenkopf.de](http://www.marburg-biedenkopf.de)

Foto Landrätin: Georg Kronenberg

Marburg, Februar 2019

## Grußwort der Landrätin

Sehr geehrte Damen und Herren,

von einer fahrradfreundlichen Infrastruktur lässt sich sprechen, wenn Verkehrssicherheit und klare Orientierung bei der Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur ausreichende Berücksichtigung erfahren. Eine hochwertige Infrastrukturausstattung ist grundlegende Voraussetzung, will man in einer Region Fahrradnutzung befördern und intensivieren.

Daraus folgt, dass der Ausbau der Fahrradrouten aktuellen Richtlinien und Vorschriften gemäß vorstattgeht und dass Komfort- und Sicherheitsansprüche der Radfahrenden ausreichende Berücksichtigung finden müssen.



Um das Ziel einer fahrradfreundlichen Infrastruktur umzusetzen hat der Landkreis 2015 – gemeinsam mit seinen Städten und Gemeinden und unter Einbeziehung der Expertise seiner Einwohnerschaft – einen aufwändigen Infrastrukturentwicklungsprozess in Gang gesetzt. Ein wichtiger Schritt auf diesem Weg war die Vorlage des Radverkehrsentwicklungsplans anlässlich der zweiten Sitzung des Radverkehrsforums im Frühjahr 2018. Und der Prozess beginnt bereits Früchte zu tragen: Das Land Hessen, der Landkreis Marburg-Biedenkopf sowie seine Städte und Gemeinden haben die Umsetzung hochpriorisierter Projekte bereits in Angriff genommen. Notwendige Finanzmittel wurden bereitgestellt, Planungen in Auftrag gegeben. Der Infrastrukturentwicklungsprozess im Radverkehr im Landkreis Marburg-Biedenkopf wird also konzentriert und konkret umgesetzt.

Die Entscheidung des Kreistages in Zukunft ein Drittel der investiven Ausgaben für die Verkehrsinfrastruktur in den Radverkehr zu investieren, ist hessenweit einmalig und fand ein deutschlandweites Echo.

Neben der Infrastrukturentwicklung konnten wir in 2018 in der Kampagnenarbeit für den Radverkehr Fortschritte verzeichnen. Mit unserer ersten Teilnahme an der europaweiten STADTRADELN-Kampagne haben wir 2018 zahlreiche Menschen im Landkreis zum Radfahren animiert und für positive Öffentlichkeit für den Radverkehr und wachsendes Interesse am Thema gesorgt.

In beiden Themenfeldern müssen wir fortfahren und die Aktivitäten weiter verstärken, denn Radfahren steht für Lebensqualität und vermittelt Lebensfreude. Darüber hinaus ist der Radverkehr ein substanzieller kommunaler Beitrag zum Klimaschutz.

Auch wenn die Datenlage schwierig ist, gehen Expert\*innen davon aus, dass der Anteil des Radverkehrs am Gesamt-Verkehrsaufkommen in Mittelhessen bei unter fünf Prozent liegt, im ländlichen Raum sicher geringer ist als in der Stadt.

Zehn Prozent – also eine Verdoppelung des Radverkehrsanteils im Landkreis – bis 2025. Ich finde, dass wäre ein ehrgeiziges Ziel, dass zu weiteren Anstrengungen für den Radverkehr motiviert.

Ihre

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Kirsten Fründt'.

*Kirsten Fründt*  
Landrätin

# Inhalt

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. Einleitung – Radverkehr im Landkreis Marburg-Biedenkopf .....</b>             | <b>5</b>  |
| <b>2. Infrastrukturplanung .....</b>  | <b>6</b>  |
| <b>2.1. Maßnahmenplanung Landkreis .....</b>  | <b>6</b>  |
| <b>2.2. Maßnahmenplanung Land Hessen .....</b>                                      | <b>9</b>  |
| <b>2.3. Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen .....</b>                                | <b>10</b> |
| <b>2.4. Ausbau des Freizeitradroutennetzes.....</b>                                 | <b>10</b> |
| <b>2.5. Radzählstelle .....</b>   | <b>13</b> |
| <b>3. Kampagnenarbeit und Öffentlichkeitsarbeit.....</b>                            | <b>15</b> |
| <b>3.1. „Rücksicht macht Wege breit“ .....</b>                                      | <b>15</b> |
| <b>3.2. Stadtradeln .....</b>   | <b>16</b> |
| <b>3.3. Veröffentlichung des Radtouren Pocket-Guide .....</b>                       | <b>17</b> |
| <b>4. Netzwerktätigkeit .....</b>   | <b>18</b> |
| <b>4.1. Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) .....</b>                    | <b>18</b> |
| <b>4.2. Mobilitätsausschuss des Deutschen Tourismusverbandes (DTV).....</b>         | <b>21</b> |
| <b>4.3 ADFC-Fachausschuss-Fahrradtourismus.....</b>                                 | <b>22</b> |
| <b>4.4 Radverkehrsdialo g im Webinar der Fahrradakademie .....</b>                  | <b>23</b> |
| <b>5. Radverkehrsforum Landkreis Marburg-Biedenkopf .....</b>                       | <b>24</b> |
| <b>5.1. Zweite Sitzung des Radverkehrsforums (07.03.2018) .....</b>                 | <b>24</b> |
| <b>5.2. Dritte Sitzung des Radverkehrsforums (23.10.2018) .....</b>                 | <b>25</b> |
| <b>5.3. Arbeitsgruppen des Radverkehrsforums Landkreis Marburg-Biedenkopf .....</b> | <b>25</b> |
| <b>6. Bericht des Lenkungsgremiums .....</b>  | <b>27</b> |

## 1. Einleitung – Radverkehr im Landkreis Marburg-Biedenkopf

2017 veröffentlichte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nach 2002 und 2008 zum dritten Mal die Studie „Mobilität in Deutschland“ (MID). Die in dieser Studie vorgenommene Betrachtung der Verkehrsleistung, also der zurückgelegten Personenkilometer, zeigt ein deutliches Plus für das Fahrrad wie für den öffentlichen Verkehr. So erhöht sich nicht nur der Anteil der Fahrradfahrten, auch die erbrachte Fahrleistung ist spürbar gestiegen. Es wird nicht nur öfter, sondern auch weiter Rad gefahren. In der Summe ergibt sich gegenüber 2008 ein Zuwachs der geradelten Personenkilometer um etwa ein Fünftel.

Ob und inwieweit sich diese im bundesweiten Trend festgestellten Zuwächse auf das Mobilitätsverhalten im Landkreis Marburg-Biedenkopf übertragen lassen, lässt sich aufgrund fehlender Daten empirisch nicht belegen.

Allerdings sprechen einige Indizien dafür:

- Etwa das große bürgerschaftliche wie (Presse-)öffentliche Interesse am Thema Radverkehrsentwicklung.
- Die zunehmende Bedeutung, die das Thema Radverkehr in den kommunalen Parlamenten im Landkreis genießt.
- Der subjektive Eindruck, dass der Radverkehrsanteil im Verkehrsgeschehen der Stadt Marburg und seiner Umlandkommunen zunimmt.
- Die stetig steigenden Verkaufszahlen von Pedelecs (bundesweit 720.000 Stück 2017) mit einer Steigerung um 19 % gegenüber dem Vorjahr, die der Fahrradhandel für unsere Region bestätigt.

Hinzu kommt, dass Pedelecs – der MID-Studie zufolge – kein Metropolentrend sind: *„Stattdessen findet der Trend zum Pedelec vor allem außerhalb der Metropolen statt, also dort, wo über vier Fünftel der Bevölkerung leben. Damit hat das Pedelec das Potential, den Verkehr wesentlich nachhaltiger zu prägen, als mancher Trend, der auf Kernbereiche großer Städte begrenzt ist.“* (Studie „Mobilität in Deutschland 2017; Ergebnisbericht; BMVI Berlin; Seite 90). Das heißt, die Verfasser der BMVI-Studie sehen gerade im Pedelec einen wichtigen Schlüssel für ein sich veränderndes Mobilitätsverhalten im ländlichen Raum.

Die MID-Studie betont auch, dass die Gestalt der Alltagsmobilität in der Regel eine Folge ihrer Rahmenbedingungen ist. Das heißt, die Mobilitätsentscheidung steht in Abhängigkeit von der Siedlungsstruktur, der Topografie, der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur und der Situation im Wohnungs- und Arbeitsmarkt.

Um im Landkreis Marburg-Biedenkopf eine umweltverträglichere Alltagsmobilität zu etablieren, müssen also gezielt bessere Rahmenbedingungen für das Fahrrad und den öffentlichen Verkehr geschaffen werden. Darüber hinaus sind diese beiden Verkehrsträger systematisch miteinander zu vernetzen. Dabei bestehen im Landkreis Marburg-Biedenkopf für ein solches Szenario die besten Voraussetzungen. Die Landkreisbevölkerung ballt sich in den topografischen Gunsträumen an der Lahn und ihren Nebenflüssen. Die Haupttäler sind durch Bahnlinien erschlossen. Das Oberzentrum Marburg liegt im Zentrum dieses Netzes. Damit verfügt der Landkreis im Vergleich zu vielen anderen Flächenlandkreisen über günstige Voraussetzungen, um quantitative und qualitative Angebotsverbesserungen im öffentlichen Nahverkehr zu tätigen und so die Dominanz des Autos zu reduzieren.

Thomas Meyer (Radverkehrsplaner)

Fachdienst Kreisentwicklung, Stabsstelle Dezernatsbüro der Landrätin

## 2. Infrastrukturplanung

Für den infrastrukturellen Ausbau des kreisweiten Radverkehrsnetzes müssen zahlreiche Akteure in Kooperation miteinander treten. Nach Abstimmung des Radverkehrsentwicklungsplans besteht eine wichtige Aufgabe deshalb darin, identifizierten Maßnahmen eine klare Baulastträgerschaft zuzuordnen. Für eine Reihe der hochpriorisierten Maßnahmen ist dies inzwischen geschehen. In anderen Fällen kann die Zuordnung der Baulastträgerschaft erst nach Abschluss einer vorgeschalteten Potenzialstudie erfolgen.

### 2.1. Maßnahmenplanung Landkreis

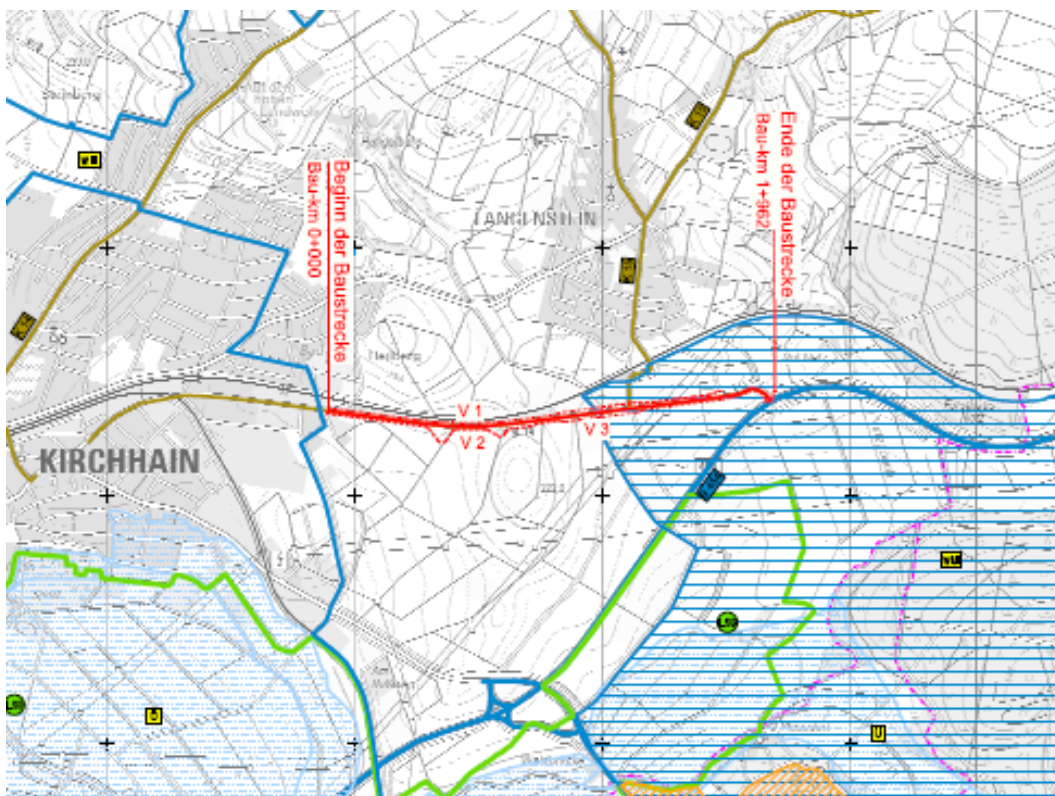
Der Überblick der zwischen Landkreis und Kommunen abgestimmten Maßnahmenliste zeigt, dass der Landkreis bei einer großen Zahl von Maßnahmen als Baulastträger in Frage kommt.

In dem knappen Jahr seit Abstimmung des Radverkehrsentwicklungsplans wurden zunächst jene Projekte weiter vorangetrieben, bei denen die besten Chancen auf zeitnahe Realisierung bestehen.

Um für diese Projekte die Finanzierungsbeihilfen des Landes zu sichern, meldete der Landkreis sie in der ersten Hälfte des Jahres 2018 zur Förderung beim Land Hessen an. Nachfolgend finden sich die vom Kreis angemeldeten Maßnahmen:

#### 2.1.1. Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K 14 in Kirchhain

Der straßenbegleitende Radweg an der K 14 schließt die Lücke für ein durchgehendes und verkehrssicheres Angebot zwischen den Mittelzentren Kirchhain und Stadtallendorf. Darüber hinaus wurde die Verbindung als Teil des hessischen Radhauptnetzes definiert. Mit einem Baubeginn für die Maßnahme ist nach aktuellem Planungsstand voraussichtlich 2020 zu rechnen.

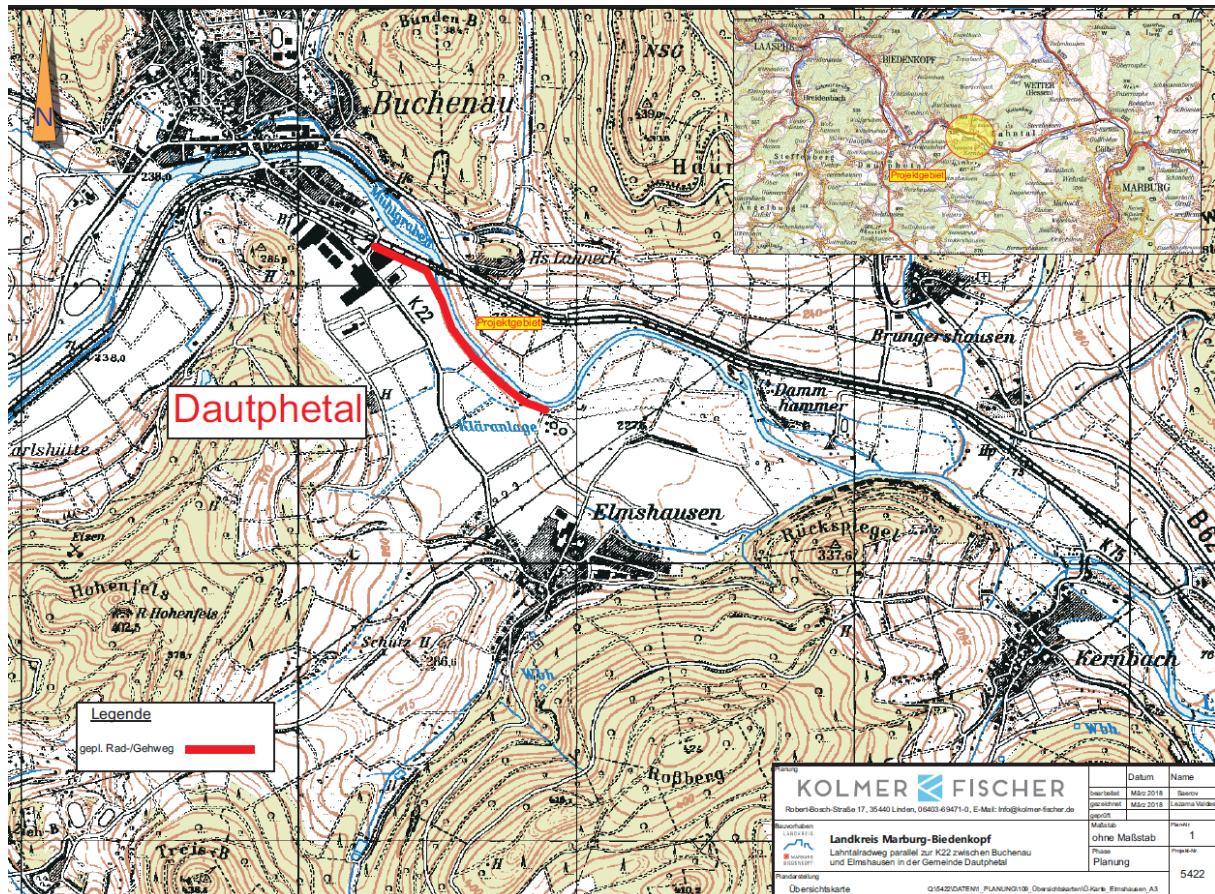


Lageplan des Radweges an der K 14 (Hessen Mobil)



## 2.1.2. Ausbau eines landwirtschaftlichen Weges an der Lahn östlich von Buchenau

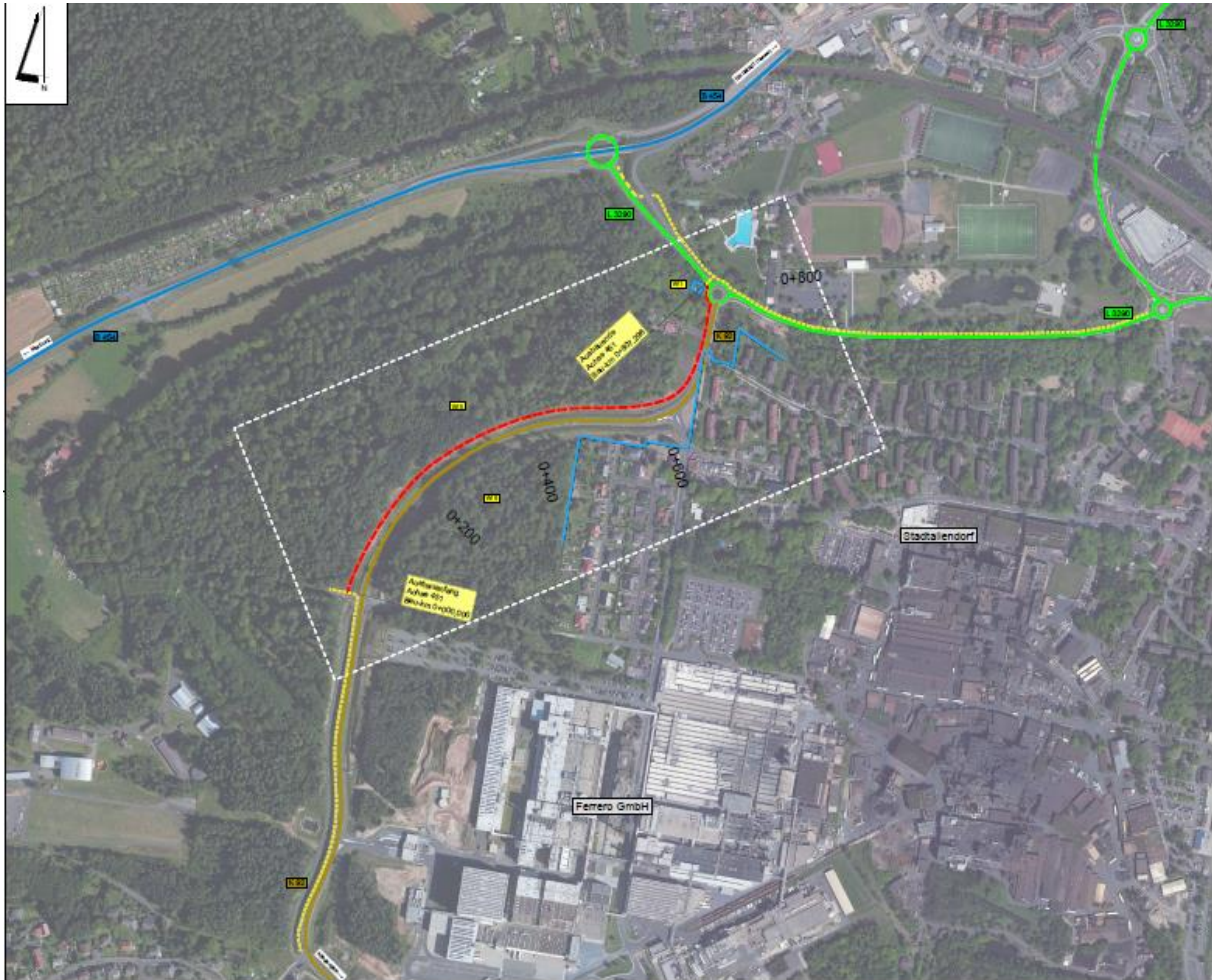
Auf einem landwirtschaftlichen Weg im Eigentum der Gemeinde Dautphetal wird der Landkreis einen Radweg entlang der Lahn errichten. Das Ziel des Wegeausbaus besteht darin, Fahrradverkehr von der K 22 zwischen Buchenau und Elmshausen fernzuhalten. Die Maßnahme führt zu einer deutlichen Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Tourismus auf dem Lahntalradweg und für den Alltagsradverkehr im oberen Lahntal. Darüber hinaus ist die Verbindung Teil des hessischen Hauptradroutennetzes. Der Ausbau des Weges wird voraussichtlich 2019 erfolgen.



Lageplan des Radweges zur K 22; Quelle: Kolmer und Fischer

### 2.1.3. Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der K 92 in Stadtallendorf

In Stadtallendorf ist die Schließung einer Lücke am straßenbegleitenden Radweg an der K 92 in Planung. Das Baurecht wird durch die Stadt Stadtallendorf geschaffen. Auch hier kann – die Sicherung der Finanzierung vorausgesetzt – ein Baubeginn in 2019 erfolgen. Der Lückenschluss hat hohe Bedeutung für Fahrradpendlerbewegungen innerhalb Stadtallendorfs, z.B. für den Weg zur Arbeit, als Schulweg oder für Einkaufsfahrten.



Lageplan des Radweges an der K 92; Quelle: Stadt Stadtallendorf



## **2.2. Maßnahmenplanung Land Hessen**

Auch das Land Hessen ist Baulastträger von Radverkehrsverbindungen, die sich aus dem Radverkehrsentwicklungsplan des Landkreises und seiner Kommunen ableiten.

Für folgende Landesstraßen sind Planungen beauftragt:

### **2.2.1 Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der L 3091 von Amönau nach Wetter**

Bei dieser Maßnahme konnte nach Aussagen Hessen Mobils im Laufe des Jahres 2018 die - Variantenuntersuchung abgeschlossen werden. Von einem Baubeginn kann nach Abschluss der naturschutzfachlichen Untersuchung vorraussichtlich 2019 ausgegangen werden.

### **2.2.2. Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der L 3092 (Panoramastraße) auf die Lahnberge**

Bei dieser Maßnahme konnte nach Aussagen Hessen Mobils im Laufe des Jahres 2018 die Variantenuntersuchung abgeschlossen werden. Mit dem Baubeginn ist vorraussichtlich 2020 zu rechnen.

### **2.2.3. Bau eines straßenbegleitenden Radweges an der L 3125 von Cappel nach Hof Capelle (Moischt)**

Bei dieser Maßnahme konnte nach Aussagen Hessen Mobils im Laufe des Jahres 2018 die Variantenuntersuchung abgeschlossen werden. Die naturschutzfachliche Untersuchung wurde in 2018 beauftragt. Mit dem Baubeginn ist vorraussichtlich 2022 zu rechnen.

Außerdem konnte in 2018 eine weitere im Radverkehrsentwicklungsplan identifizierte Verbindung bereits umgesetzt werden. Es handelt sich um den Ausbau landwirtschaftlicher Wege zwischen Heskem und Beltershausen einerseits, sowie zwischen Beltershausen und Hof Capelle andererseits. In diesem Projekt kooperierten das Land Hessen und die Gemeinde Ebsdorfergrund.

Die Radroutenverbindung wurde auf Wegen der Gemeinde Ebsdorfergrund, die für die Radnutzung ausgebaut wurden, errichtet. Die Kosten für Planung und Bau des Weges wurden der Gemeinde erstattet. Die neue Fahrradverbindung ist der L 3025 zuzuordnen.

### 2.3. Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen

Die Verknüpfung zwischen Fahrrad und Nahverkehr ist ein wichtiger Schlüssel beim Aufbau CO<sub>2</sub>-sparender Verkehrssysteme. Dabei sind das Abstellen des Rades am Bahnhof und der Umstieg in den Nahverkehr am weitesten verbreitet und bieten angesichts beschränkter Bahnbeförderungskapazitäten den höchsten Effizienzgrad.

Um diesen Anspruch umzusetzen, hat der Radverkehrsplaner eine Sondierung an den Bahnhöfen und Bahnhofsteilpunkten von Main-Weser-Bahn, Oberer Lahntalbahnhof und Burgwaldbahn vorgenommen. Im Rahmen dieser Sondierung wurde der Bestand der vorhandenen Abstellanlagen dokumentiert, ihre Qualität bewertet und die Anzahl der abgestellten Fahrräder erhoben.

Zusätzlich wurden die Fahrgastzahlen für den jeweiligen Bahnhof ausgewertet, um den potentiellen Bedarf der einzelnen Stationen realistisch bewerten zu können.



*Bedarfsgerechte Fahrradabstellanlage in Fronhausen,  
Foto: Thomas Meyer, Landkreis Marburg-Biedenkopf*

Auf der Basis dieser Sondierung konnte ein unmittelbarer Bedarf für 17 der 23 Bahnstationen im Landkreis ermittelt werden. Aktuell befindet sich der Landkreis in Kooperationsgesprächen mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund für die Erarbeitung einer Planung. Eine Umsetzung des Konzeptes soll in 2019 erfolgen.

### 2.4. Ausbau des Freizeitradroutennetzes

Freizeitgestaltung, sportliche Aktivität und Tourismus sind für die Menschen im Landkreis Marburg-Biedenkopf maßgebliche Motive der Fahrradnutzung. Es ist davon auszugehen, dass das Freizeitradeln mit dem weiteren Ausbau des Radroutennetzes weiter zunehmen wird. Dem trägt der Landkreis mit dem Ausbau des Freizeitrouternetzes Rechnung und setzt dabei auf enge Kooperation und Vernetzung mit den Nachbarregionen.

Letztlich zielen die Anstrengungen beim Ausbau des Freizeitrouternetzes darauf, die touristischen Arbeitsgemeinschaften im Landkreis – „Marburger Land“ im Osten und „Naturpark Lahn-Dill-Bergland“ im Westen – als ADFC-Rad-Reise-Regionen zertifizieren zu lassen. Mit dieser Zertifizierung verbunden, ist das Versprechen auf Umsetzung und Einhaltung der vom ADFC formulierten Qualitätsstandards für Regio-Radler.

Die Angebote im Radtourismus richten sich an Kurzurlauber, an Tagesgäste (aus Rhein-Main, Kassel und Ruhrgebiet) und sie zielen auf die Aufwertung unserer Region für die Naherholung. Denn die Stärkung sanfter Standortfaktoren macht unseren Raum auch in Zukunft attraktiv für mögliche Unternehmensansiedlungen und für die Entscheidung von Arbeitnehmern, sich im Landkreis niederzulassen.

### 2.4.1. Wegweisung und Rastplätze für den Wiera-Wohra-Radweg

Der Wiera-Wohra-Radweg ist eine naturnahe Freizeitradroute, die der Wasserscheide von Rhein und Weser folgend durch das Gilserberger Hochland führt und in Gemünden an der Wohra endet. Die Route ist ein Gemeinschaftsprojekt der Städte Gemünden und Neustadt, der Gemeinde Gilserberg und des Landkreises Marburg-Biedenkopf. Bezuschusst wurde das Projekt mit EU-Mitteln der LEADER-Regionen „Burgwald-Ederbergland“, „Kellerwald-Edersee“ und „Marburger Land“. Die Leader-Region „Marburger Land“ koordinierte die Zusammenarbeit der Projektbeteiligten einerseits und hatte die Federführung bei der Kooperation der beteiligten LEADER-Regionen.

Im Frühjahr 2018 begann der Radverkehrsplaner mit der Umsetzung des Beschilderungskonzeptes sowie der Rastplatz- und Informationsinfrastruktur für die neue, naturnahe, konditionell und fahrtechnisch anspruchsvolle Route von 23 km Länge. Zusätzlich wurden Rastplätze mit Tisch/Bank-Kombinationen und fahrradtouristischen Infotafeln ausgestattet. Die Gesamtinvestitionen beliefen sich auf 35.000,- €.



Infrastruktur am Wiera-Wohra-Radweg,  
Foto: Thomas Meyer, Landkreis Marburg-Biedenkopf

### 2.4.2. Mountainbiking-Konzept für den Naturpark Lahn-Dill-Bergland

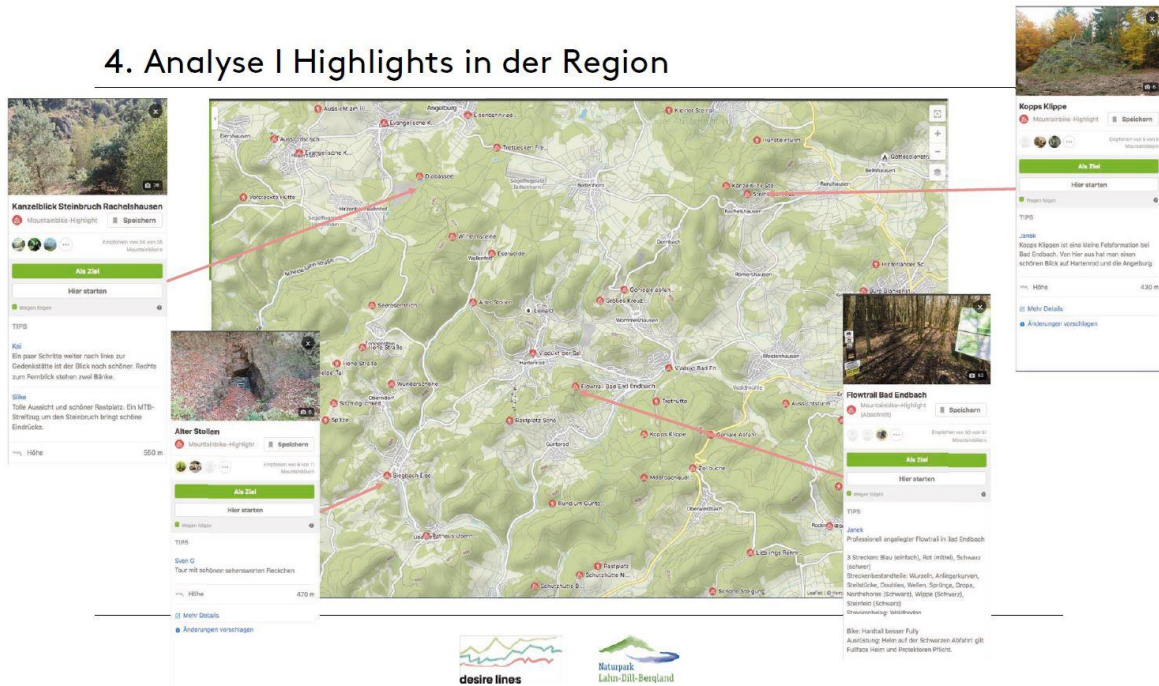
Die Motive für die Nutzung des Mountainbikes sind vielfältig. In erster Linie dürfte der Kauf eines solchen Rades von dem Gedanken an sportliche Aktivität, an aktives Landschaftserleben und der Suche nach Entspannung getragen sein. Diesen Bedürfnissen kommt unsere hiesige klein strukturierte, reich gegliederte und abwechslungsreiche Mittelgebirgslandschaft ideal entgegen.

Nachdem die im Westen des Landkreises gelegene Region Lahn-Dill-Bergland in den vergangenen Jahren ihre Profilierung als Wanderregion energisch vorantrieb, begann man in 2017 über die Entwicklung eines Mountainbikeangebotes vor dem Hintergrund nachzudenken, dass in der Region punktuell bereits vielversprechende Ansätze vorhanden sind. Mit der Vernetzung dieser Ansätze, so die Überlegung der Region, ließe sich ein neues Produkt entwickeln, das im Lahn-Dill-Bergland und über seine Grenzen hinaus wahrnehmbar wäre und die Attraktivität der Region weiter erhöhen würde.

Als Sportthema ist Mountainbiking nicht originärer Aufgabenbereich des Radverkehrsplaners des Landkreises Marburg-Biedenkopf. Seine Aktivitäten in diesem Projekt beschränken sich deshalb auf die Mitarbeit in der Steuerungsgruppe der Mountainbike-AG der Region Lahn-Dill-Bergland. Deshalb war er bei den Vorüberlegungen zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie, die die Region im Frühjahr 2018 an das Fachbüro Desire Lines in Auftrag gab, einbezogen. Ziel der Mountainbike-Konzeption für das Lahn-Dill-Bergland ist die Entwicklung untereinander vernetzter Rundtouren. Dabei wird es in der Umsetzung des Konzeptes zu Schnittstellen mit der Infrastruktur des Alltagsradverkehrsnetzes kommen. Auch dies macht die Einbindung des Radverkehrsplaners in die Steuerungsgruppe sinnvoll.



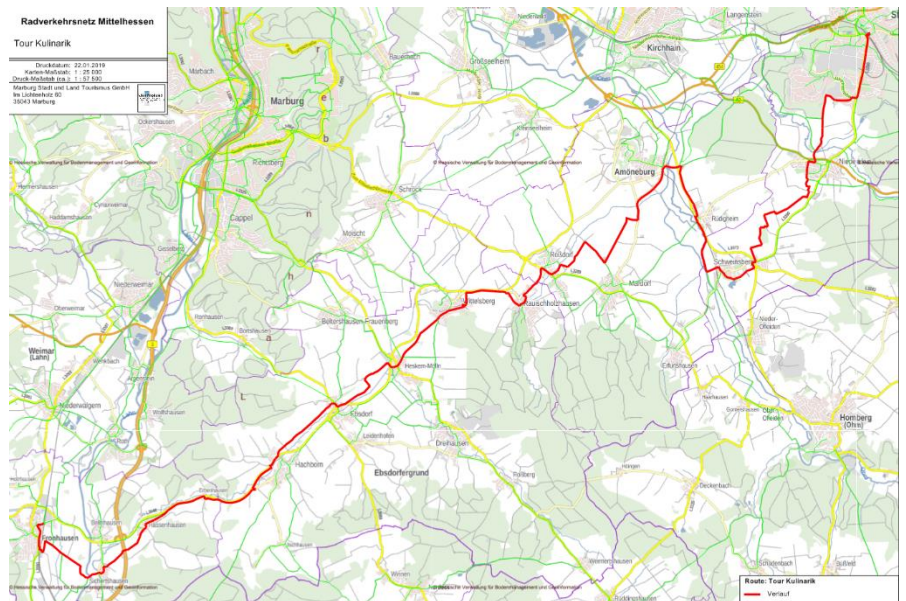
## 4. Analyse | Highlights in der Region



Präsentationsfolie des beauftragten Büros „Desire Lines“ zur MTB-Konzeption, Quelle: LEADER-Region Lahn-Dill-Bergland

### 2.4.3 Unterstützung und fachliche Beratung bei der Entwicklung spezifischer Themenradrouten

Im Landkreis Marburg-Biedenkopf entstehen zunehmend Radtouren, die der Vermittlung anderer Inhalte dienen. War der Radverkehrsplaner 2017 bei der Entwicklung der Energieradrouten des Landkreises durch den Fachdienst Klimaschutz und Erneuerbare Energien eingebunden, standen 2018 Gespräche über die Entwicklung einer Route rund um das Thema „Nahrungs- und Genussmittelproduktion – Gestern und Heute“ auf der Tagesordnung. Unter dem Arbeitstitel „Tour Culinaria“ wurde diese Idee durch den Fachbereich Ländlicher Raum und Verbraucherschutz in Kooperation mit dem Kreisbauernverband initiiert.



Verlauf der Tour Culinaria (Arbeitstitel); Quelle: Landkreis Marburg-Biedenkopf



## 2.5. Radzählstelle



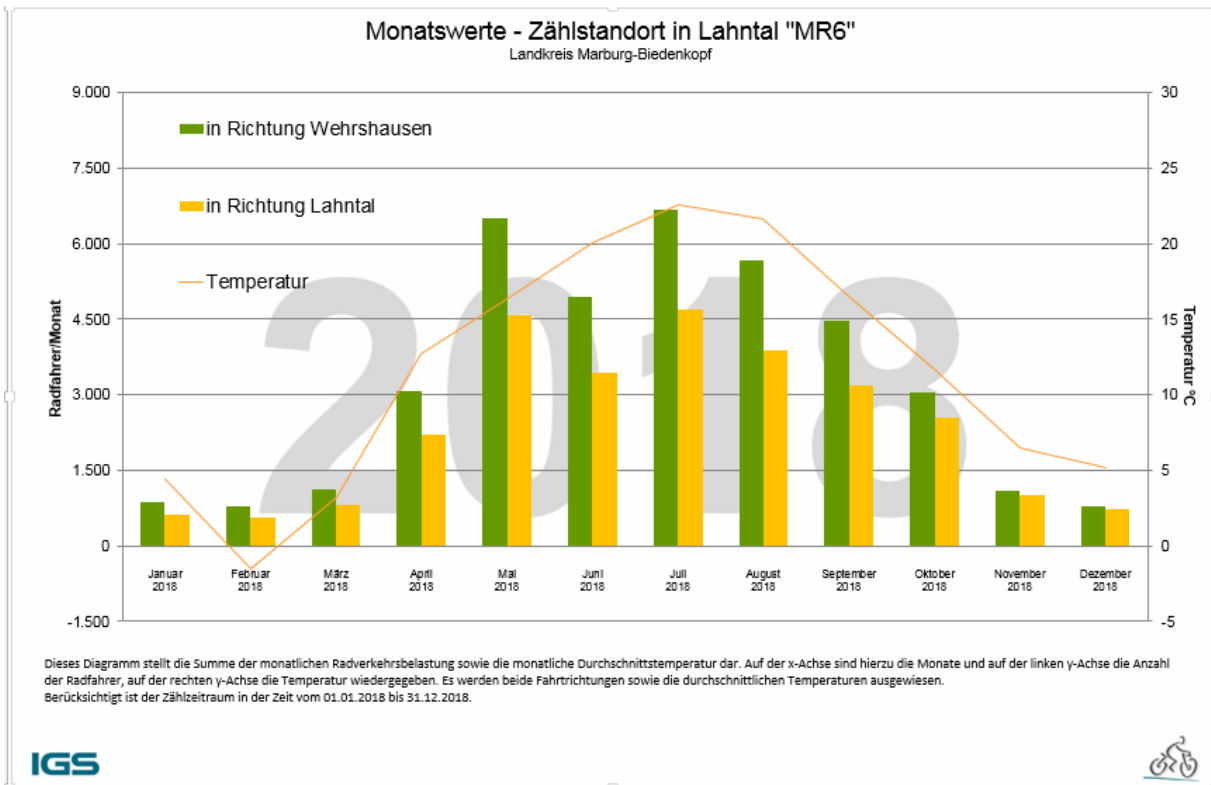
Radzählstelle mit Solarpaneel,  
Foto: Radschlag, 2011

Seit 2014 verfügt der Landkreis Marburg-Biedenkopf über eine Radverkehrszählstelle. Mit ihrer Hilfe ist es möglich, die tatsächliche Nutzungsintensität von Radrouten im Landkreis zu erfassen. Das Gerät wird in der Regel einmal jährlich versetzt. Mit Bezugnahme auf Zeit, Temperatur und Niederschlag erfasst es einen kompletten Jahresgang des Radverkehrsaufkommens einer Route oder eines Routenabschnittes. Die Daten erlauben damit Rückschlüsse auf die Bedeutung einer Radroute. Indirekt lassen sie auch auf den Anlass der Fahrt schließen (z.B. Alltags- oder Freizeitradverkehr).

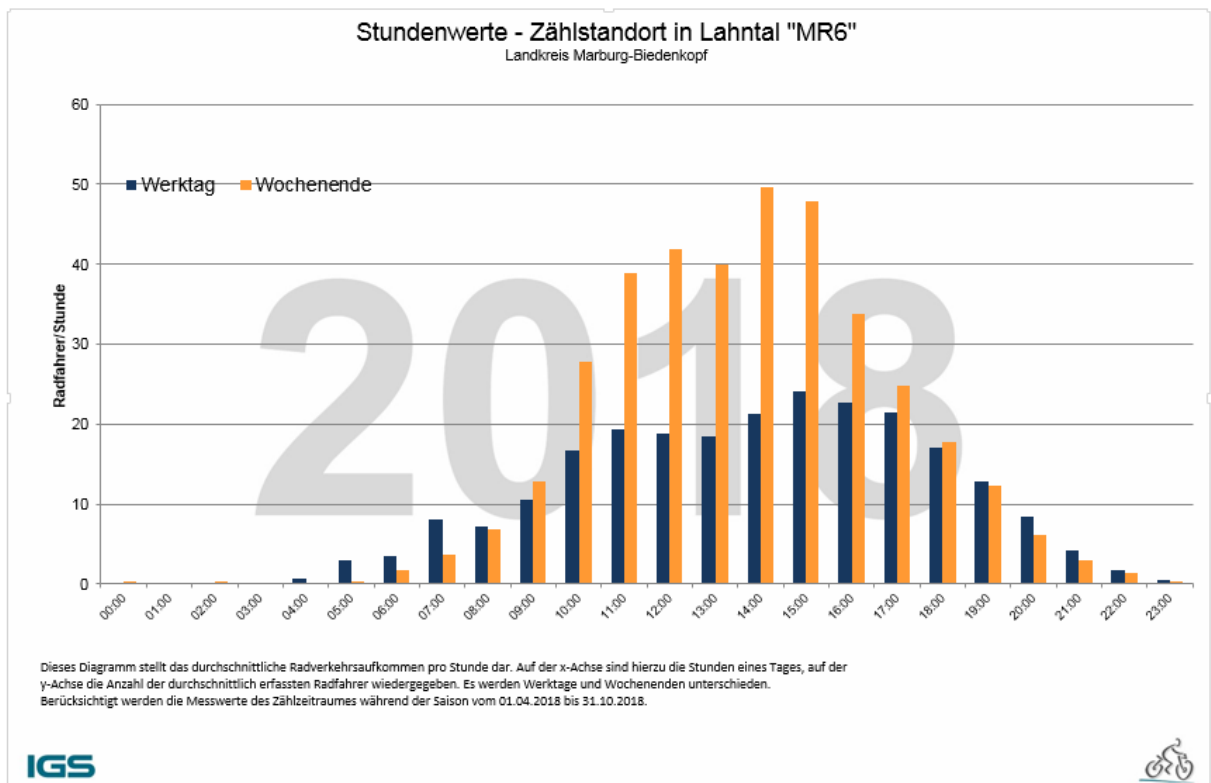
In 2018 erfasste die Radzählstelle den Radverkehr auf dem Lahntal-Radweg im Bereich der Gemeinde Lahntal. Ziel der Erhebung ist es, gegenüber dem Baulasträger Bund die Notwendigkeit eines ganzjährig befahrbaren Radverkehrsangebotes im oberen Lahntal zu belegen.

Die Charakteristik des Jahres- wie des Stundenganges des Radverkehrs auf dem Lahntal-Radweg mit Spitzenwerten in der Sommersaison, an den Wochenenden und am späten Vormittag bzw. frühen Nachmittag macht deutlich, dass auf dieser Route der Freizeitradverkehr überwiegt. Vergleichsweise hohe Werte in den frühen Morgenstunden belegen aber, dass die Freizeitroute mangels alternativer Angebote durchaus von Alltagsradlern genutzt wird.

| <b>Radverkehrsaufkommen 2018</b>                       |                         |        |
|--|-------------------------|--------|
| <b>Radverkehrsaufkommen Jahr und Saison</b>            |                         |        |
| Jahr (01.01. - 31.12.)                                 | 01.01.2018 - 31.12.2018 | 67.208 |
| Saison (01.04. - 31.10.)                               | 01.04.2018 - 31.10.2018 | 58.855 |
| Saisonanteil   |                         | 88%    |
| <b>Durchschnittliches Radverkehrsaufkommen pro Tag</b> |                         |        |
| Jahr   | 01.01.2018 - 31.12.2018 | 184,1  |
| Saison   | 01.04.2018 - 31.10.2018 | 275,0  |
| <b>maximaler Tageswert*</b>                            |                         |        |
| erste Jahreshälfte                                     | 31.05.2018              | 723    |
| zweite Jahreshälfte                                    | 19.08.2018              | 707    |



Jahresgang des Radverkehrs auf dem Lahntalradweg in Lahntal, Quelle: IGS



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

Die bei der Messung insgesamt nachgewiesenen Radverkehrszahlen auf dem Lahntalradweg verdeutlichen, die Notwendigkeit des Ausbaus eines ganzjährig nutzbaren Radverkehrsangebotes im oberen Lahntal. Und sie bieten die Datengrundlage für weitere Gespräche zur Übernahme von Baulasten durch den Bund.

### 3. Kampagnenarbeit und Öffentlichkeitsarbeit

In der Radverkehrsentwicklung ist der Kampagnenarbeit eine besondere Bedeutung beizumessen. Die niedrigen Radverkehrsanteile Mittelhessens beruhen - und das Feedback aus dem Bürgerdialog bestätigt dies - vor allem auf den fehlenden Angeboten für den Radverkehr. Dieser Mangel lässt sich kurzfristig nicht beheben. Kampagnentätigkeit kann dagegen am Verkehrsklima ansetzen. Öffentlichkeitsarbeit kann für respektvolles Miteinander der Verkehrsarten werben und zu mehr Fahrradmobilität ermutigen. So kann es gelingen, trotz mangelhafter infrastruktureller Voraussetzungen den Radverkehrsanteil mit dem Mittel der Kommunikation zu erhöhen.

#### 3.1. „Rücksicht macht Wege breit“

Im Frühjahr 2017 starteten der Landkreis Marburg-Biedenkopf und der Kreisbauernverband Marburg-Biedenkopf e.V. die Kampagne „Rücksicht macht Wege breit“. Diese Kampagne wurde in 2018 wieder aufgenommen und fortgeführt.

Entsprechend war der Hinweisflyer auch in 2018 in den Landkreis-Kommunen und Tourist-Infos, bei der Kreisverwaltung und beim Kreisbauernverband erhältlich.

Die Schablone zum Aufbringen des Hinweis-Piktogramms wurde in 2018 von folgenden Kommunen angefordert und auf den Radrouten aufgebracht:

- Ebsdorfergrund
- Homberg a.d. Ohm (mit freundlicher Unterstützung durch den Landkreis Marburg-Biedenkopf)
- Lohra
- Neustadt
- Stadtallendorf
- Weimar (Lahn)



*Fahrbahnmarkierung in Lohra,  
Foto: Thomas Meyer, Landkreis Marburg-Biedenkopf*



*Hinweis-Flyer „Rücksicht macht Wege breit“*

### 3.2. Stadtradeln

STADTRADELN ist eine nach Nürnberger Vorbild weiterentwickelte Kampagne des Klima-Bündnis, dem größten Netzwerk von Städten, Gemeinden und Landkreisen zum Schutz des Weltklimas, dem rund 1.700 Mitglieder in 26 Ländern Europas angehören. Mit der Kampagne steht Kommunen eine bewährte und leicht umzusetzende Maßnahme zur Verfügung, um in der Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität aktiv(er) zu werben. Im Rahmen des Wettbewerbs bilden sich Teams und treten für Radförderung, Klimaschutz und Lebensqualität in die Pedale. Im Zeitraum 1. Mai bis 30. September sollen an 21 aufeinanderfolgenden Tagen möglichst viele Kilometer beruflich und privat CO<sub>2</sub>-frei mit dem Rad zurückgelegt werden. Ziel der Kampagne ist es, einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten und ein Zeichen für vermehrte Radförderung in der Kommune zu setzen.

Gemeinsam mit dem Landkreis und eingebettet in dessen Aktivitäten riefen in 2018 die Gemeinde Bad Endbach, die Gemeinde Cölbe, die Universitätsstadt Marburg und die Stadt Neustadt ihre Einwohner\*innen zur Teilnahme an der Klimaschutzkampagne auf.

In der dreiwöchigen Laufzeit des Wettbewerbs zwischen dem 01.06. und dem 22.06.2018 haben die über 500 teilnehmenden Radlerinnen und Radler in 67 Teams 104.997 Kilometer zurückgelegt und damit zumindest rechnerisch mehr als zweieinhalb Mal die Erde umrundet.

Eine Radtour nach Kirchhain machte den Anfang. Der Sportkreis Marburg-Biedenkopf ermöglichte das Ablegen des Sportabzeichen Rad. Außerdem wurde eine Tour zum Hugenotten- und Waldensermarkt in Todenhausen angeboten und der Wiera-Wohra-Radweg eröffnet. Unter dem Stichwort „Gipfelstürmer“ konnten die Teilnehmer darüber hinaus die attraktivsten Berge des Landkreises „erfahren“.

Auf dem WABL-Gelände des St. Elisabeth-Vereins in Cölbe wurde der Abschluss der Aktionszeit gefeiert. Umrahmt vom Auftritt der Cölber Nachwuchsband „Soundcraft“ ehrten die Organisatoren und Gastgeber Matthias Bohn vom St. Elisabeth-Verein die Gewinner im Rennen um die meisten Kilometer.



Auf dem WABL-Gelände des St. Elisabeth-Vereins in Cölbe wurde der Abschluss der Aktionszeit gefeiert. Umrahmt vom Auftritt der Cölber Nachwuchsband „Soundcraft“ ehrten die Organisatoren und Gastgeber Matthias Bohn vom St. Elisabeth-Verein die Gewinner im Rennen um die meisten Kilometer. Foto: Landkreis Marburg-Biedenkopf



### 3.2.1. Eröffnung Wiera-Wohra-Radweg

Am 17.06.2018 wurde die Eröffnungsradtour für den Wiera-Wohra-Radweg durchgeführt. Die Veranstaltung war eingebettet in die vom Landkreis initiierte STADTRADELN-Kampagne. Mit etwa 350 Personen war die Eröffnungsradtour sehr gut besucht und ein großer Erfolg. Die rege Teilnahme lässt sich nicht allein durch das gute Wetter am Eröffnungstag erklären. In erster Linie ist der Erfolg der Veranstaltung auf die hervorragende Mobilisierung durch die Kommunen und LEADER-Regionen und die gute Zusammenarbeit zwischen dem Landkreis, den projektbeteiligten Kommunen und Regionen und der MSLT GmbH zurückzuführen.

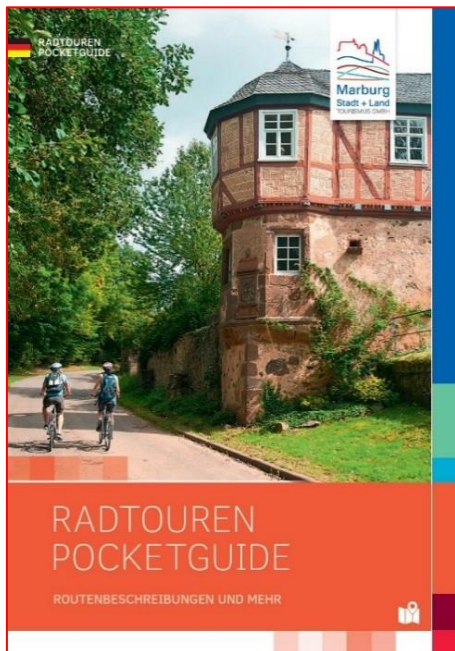


Routenlogo des Wiera-Wohra-Radweges



Eröffnung des Wiera-Wohra-Radweges in Neustadt im Rahmen der Stadtradeln-Kampagne, Foto: Landkreis Marburg-Biedenkopf

### 3.3. Veröffentlichung des Radtouren Pocket-Guide



Radtouren Pocketguide, MSLT

Anlässlich der Eröffnung des Wiera-Wohra-Radweges am 17.06.2018 präsentierte die Marburg – Stadt und Land Tourismus GmbH (MSLT) ihren „Radtouren Pocketguide“ der Öffentlichkeit. Die neue, 30 Seiten umfassende Broschüre im Din-A5-Format beschreibt die aktuell insgesamt 12 touristischen und Freizeitradrouten im Landkreis. In kompakter Form wurden für die einzelnen Routen, Sehenswürdigkeiten, Einkehrmöglichkeiten und Serviceangebote zusammengestellt. Ergänzt werden diese Informationen durch Routenskizzen, Höhenprofile und eine stichwortartige Routencharakteristik. Der Pocketguide ist das Ergebnis der Zusammenarbeit zwischen der MSLT GmbH – verantwortlich für das touristische Marketing – und dem Radverkehrsplaner des Landkreises, als Verantwortlichem für die radtouristische Infrastruktur und die Entwicklung der regionalen Themenrouten.

Aktuell ist der kostenfreie Pocketguide bei der MSLT GmbH im Erwin-Piscator-Haus in Marburg erhältlich oder kann über die Website der MSLT GmbH (<https://www.marburg-tourismus.de>) bestellt werden.

## 4. Netzwerktätigkeit

Mit der Schaffung des Radverkehrsforums Marburg-Biedenkopf regt der Landkreis zur Vernetzung und Zusammenarbeit aller Akteure in der Radverkehrsentwicklung im Landkreis Marburg-Biedenkopf an. Neben der intraregionalen Vernetzung ist er darüber hinaus in der interregionalen Zusammenarbeit aktiv. Hier bildet die Mitarbeit in der landesweiten Arbeitsgruppe Nahmobilität Hessen (AGNH) einen Schwerpunkt der Aktivitäten. Auch die Vernetzung mit bundesweiten Strukturen wird vom Landkreis vorangetrieben.

### 4.1. Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH)

Das Land Hessen hat sich die Entwicklung der Nahmobilität zum Ziel gesetzt. Unter Nahmobilität versteht man

- Mobilität über kurze Distanzen oder kurze Zeiten
- Mobilität in den kleinen Netzen (Quartier, Wohnumfeld, Arbeitsumfeld oder Einkaufsumfeld)
- Mobilität ohne Motoren, also vor allem Fuß- und Fahrradverkehr

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

Um diese Strategie voranzutreiben und die Arbeit in den Kommunen des Landes zu koordinieren und zu unterstützen, wurde im März 2016 die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) ins Leben gerufen und Landkreise, Städte, Gemeinden und Andere zur Mitarbeit eingeladen. Der Landkreis Marburg-Biedenkopf ist Gründungsmitglied der AGNH und nahm deshalb auch 2018 an den Aktivitäten der AGNH teil.



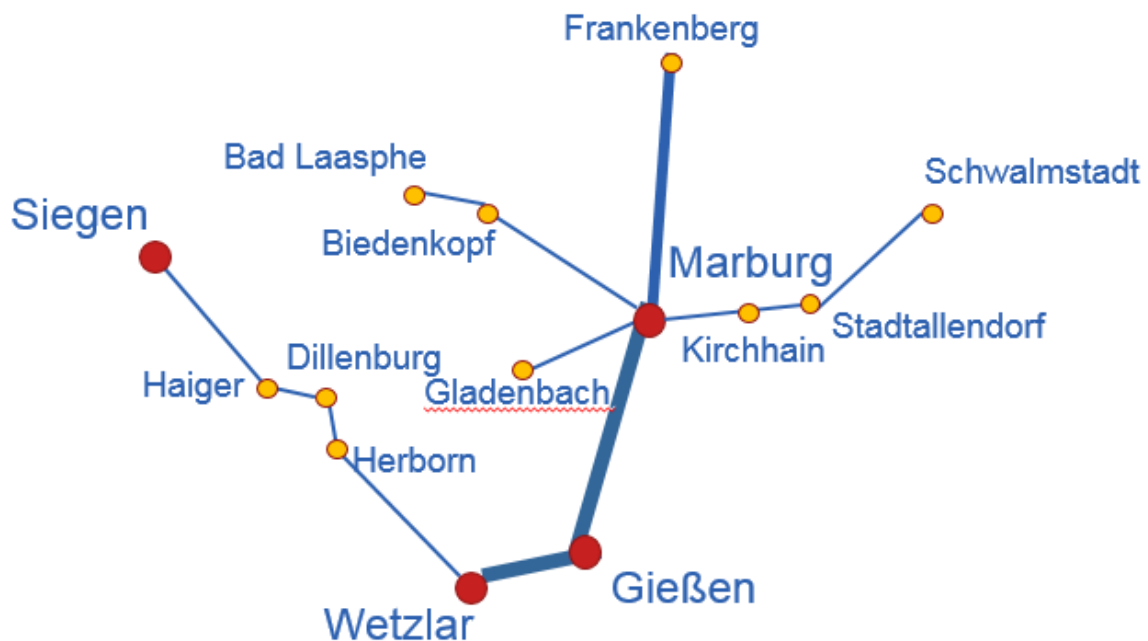
#### 4.1.1. Dritter Hessischer Nahmobilitätskongress

Auch in diesem Jahr fand der jährliche AGNH-Kongress im „House of Logistics and Mobility“ in Frankfurt statt. Mehr als 300 Fachleute und Vertreter aus Politik, kommunaler Verkehrsplanung und Wissenschaft nahmen an der zentralen Veranstaltung teil.

Unter dem Motto „Nahmobilität - einfach machen“ wurden dabei aktuelle Projekte der AGNH und des Landes Hessen sowie Maßnahmen aus hessischen Kommunen vorgestellt. Themen waren dabei

- Radschnellwege in Hessen
- die Kampagne „Stadtradeln“
- die finanzielle Förderung für Kommunen

- das neue kommunale Planungsinstrument „Nahmobilitäts-Check Hessen“
- Angebote der AGNH zur Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit von Nahmobilität
- Nahmobilität im ländlichen Raum und
- das neue Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement und die Angebote zur schulischen Mobilität in Hessen.



Hessisches Rad-Hauptnetz - Wunschnlinien Mittelhessen; Quelle: Eigene Abbildung nach AGNH

#### 4.1.2. AGNH Facharbeitskreis „Raddirektverbindungen/Radschnellwege in Hessen“

Im Rahmen der AGNH ist 2018 die Erarbeitung eines landesweiten Konzepts zu Raddirektverbindungen voran geschritten. Raddirektverbindungen bzw. Radschnellwege sollen den Alltags- und Pendelverkehr aufnehmen. Deshalb wurden insbesondere Vertreterinnen und Vertreter aus den Oberzentren und Landkreisen um Mitwirkung gebeten.

Im Rahmen des Facharbeitskreises wurden die aktuellen Diskussionen auf Bundesebene, in den benachbarten Bundesländern und in Hessen zu Gestaltungs- und Ausbaustandards von Raddirektverbindungen bzw. Radschnellwegen zusammengeführt. Ziel war es hessenweit einheitliche Standards zu entwickeln.

In diesen themenspezifischen Entwicklungsprozess hat sich der Landkreis Marburg-Biedenkopf intensiv eingebracht. Auf diesem Prozess aufbauend, konnten in 2018 die landesweiten Haupttrassen der geplanten schnellen Raddirektverbindungen identifiziert werden. In einer Reihe von Regionalkonferenzen wurden diese vor Ort präsentiert und dem teilnehmenden Publikum zur Diskussion gestellt.

Am 06.09.2018 war die AGNH zu Gast im Landkreis Marburg-Biedenkopf. Sie lud zur Regionalkonferenz Westhessen in das Tagungszentrum des Landkreises und stellte den Gästen die Analysemethodik und das daraus abgeleitete Wunschnliniennetz für ein landesweites Hauptradrouthenetz im westlichen Hessen vor.

Für den Landkreis Marburg-Biedenkopf wurden folgende Achsen als Teil eines landesweiten Radhauptnetzes definiert:

- Gießen – Marburg
- Marburg – Schwalmstadt
- Marburg – Frankenberg
- Marburg – Biedenkopf
- Marburg – Gladenbach (mit Fortführung nach Herborn).

In einer gemeinsamen Stellungnahme des Landkreises Marburg-Biedenkopf, der benachbarten westhessischen Landkreise und des Regierungspräsidiums baten diese um die Ergänzung weiterer Achsen. Hierbei handelt es sich im Landkreis Marburg-Biedenkopf um folgende Trassen:

- Gießen – Stadtallendorf
- Kirchhain – Frankenberg
- Biedenkopf – Dillenburg
- Biedenkopf – Bad Laasphe

Die AGNH nahm diese Ergänzungen zur Kenntnis.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sich die Vorstellungen und Wünsche der Region aufgrund der guten konzeptionellen Vorarbeit des Landkreises und seiner Kommunen im landesweiten Abstimmungsprozess sehr gut widerspiegeln.

#### 4.1.3. Akademie Nahmobilität in Marburg

Im Vorfeld des dritten Radverkehrsforums war die AGNH im Rahmen ihrer „Akademie Nahmobilität“ am Nachmittag des 23.10.2018 zu einer weiteren Veranstaltung zu Gast im Tagungszentrum des Landkreises. Unter dem Titel „Nahverkehr kommunizieren“ vermittelten die Referenten der AGNH fachliche und methodische Impulse für die Öffentlichkeitsarbeit im Radverkehr.

## WO WÜRDEN SIE LIEBER AUFSTEIGEN?



© Links: Übermorgen Magazin /// Rechts: BUND Baden-Württemberg

NAH  
MOBILITÄT  
MOBILES HESSEN 2020

Lifestyle vs. Moralischer Zeiaefinaer. wie spreche ich meine Zielgruppe positiv an?

Unter anderem wurden Fragen der Zielgruppendefinition und Ansprache diskutiert, Best-Practice-Einblicke vermittelt und zu thematischem Austausch und Vernetzung animiert.



## 4.2. Mobilitätsausschuss des Deutschen Tourismusverbandes (DTV)

Die Facharbeit des Deutschen Tourismusverbandes (DTV) wird in sogenannten Fachausschüssen geleistet. Die Mitgliederorganisationen entsenden jeweils fachkompetente Vertreter\*innen in diese Gremien. Die Fachausschüsse bieten den Mitgliedern ein Forum, sich deutschlandweit mit ihren Themen inhaltlich auseinander zu setzen. Sie treffen sich in der Regel zwei Mal jährlich. Sie geben Impulse für Projekte und erarbeiten selbstständig Papiere zur Beschlussfassung für den Vorstand. Die Fachausschüsse arbeiten auf der Grundlage einer Geschäftsordnung. Sie können bei Bedarf zeitlich befristet Unterarbeitsgruppen für die Bearbeitung von Einzelthemen einsetzen.

Der Landkreis Marburg-Biedenkopf vertritt den Hessischen Tourismus Verband (HTV) im Fachausschuss Mobilität. Der Mobilitätsfachausschuss beschäftigt sich beispielsweise mit Fragen der Sicherung, Entwicklung und Veränderung von Verkehrsangeboten für die unterschiedlichen Verkehrsmittel. Im Mittelpunkt der Tagungen des Jahres 2018 in Berlin und Frankfurt stand der Verbandsentwicklungsprozess. Insbesondere wurde über die Bedeutung und die Aufgaben der Fachausschüsse im Rahmen der zukünftigen Verbandsarbeit diskutiert.

Im Rahmen der Mitarbeit des DTV im **Beirat Radverkehr** des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gelang es, wichtige Impulse einer zukünftigen Entwicklung im nationalen Radtourismus einzubringen. Der DTV und seine Bündnispartner (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub, Deutscher Tourismusverband, Deutsche Zentrale für Tourismus, Landesmarketingorganisationen) verdeutlichten gegenüber dem BMVI, dass die Stärkung der Infrastrukturqualität auf dem Netz der 12 bereits bestehenden Deutschlandrouten (D-Routen), gegenüber einer weiteren Netzverdichtung Vorrang haben müsse. Die Mitglieder des DTV-Fachausschuss Mobilität stufen das Thema Qualitätsradtourismus als bedeutend ein und fordern den DTV auf, die Kommunikation mit dem BMVI zu verstetigen und im oben aufgezeigten Sinne zu vertiefen.

Die oben umrissene Diskussion kann insofern von direkter Bedeutung für den Landkreis Marburg-Biedenkopf sein, als die D-Route Nr. 4 von Wallau über Cölbe nach Neustadt den gesamten Landkreis in West-Ost-Richtung erschließt.



Rad-Netz für Deutschland, Quelle: ADFC



### 4.3 ADFC-Fachausschuss-Fahrradtourismus

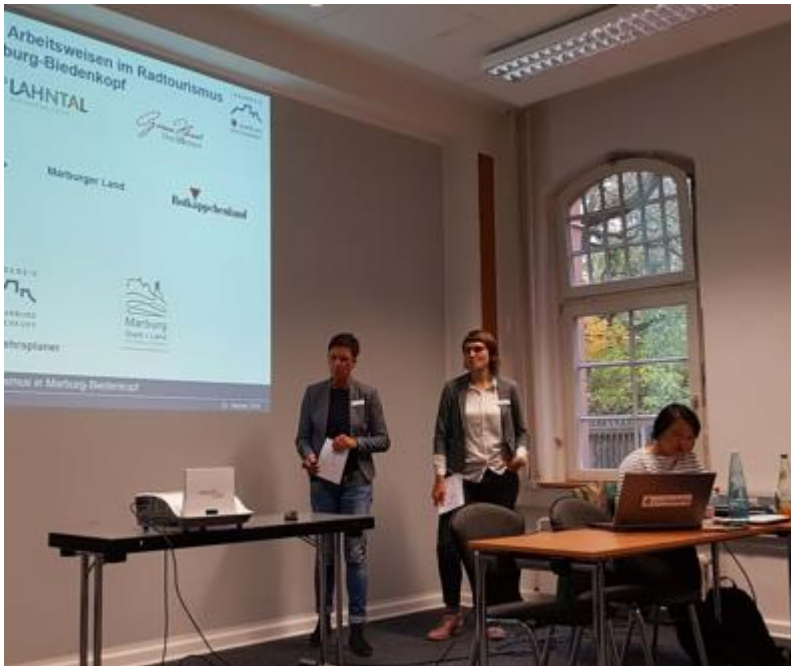
Der Radverkehrsplaner des Landkreises ist Mitglied im Fachausschuss Fahrradtourismus des ADFC-Bundesverbandes. Der ADFC-Ausschuss tagt in der Regel zweimal jährlich. Im Rahmen seiner Tagungen besucht der Ausschuss auch fahrradtouristische Regionen und begutachtet radtouristische Einrichtungen und Produkte. Er berät touristische Marketingorganisationen bei der Produktentwicklung und diskutiert mit Presse und Politik. Wichtiger Teil der Fachtagungen ist die obligatorische Fahrradexkursion in der einladenden Region. Ihr folgt die Erarbeitung einer Fachexpertise mit anschließender Diskussion mit den Einladenden.

#### 4.3.1. ADFC-Fachausschusstagung in Marburg

Auf Einladung des Landkreises Marburg-Biedenkopf führte der ADFC-Bundesfachausschuss seine Herbsttagung vom 25. bis zum 28.10.2018 in Marburg durch. Ziel der Einladung war es, von den Experten eine Gesamteinschätzung zur Qualität, sowie den Chancen für die radtouristische Entwicklung in Marburg-Biedenkopf zu bekommen. Der Radverkehrsplaner erarbeitete deshalb eine 45 km lange Rundtour, auf der dem Gremium neben schönen Radrouten und attraktiven Sehenswürdigkeiten gezielt Konflikte dargestellt wurden, die im Rahmen des Radverkehrsentwicklungsprozesses auftraten. Hierzu sollten die Experten ihre Einschätzung geben.



Der ADFC-Bundesfachausschuss unterwegs im Landkreis (Schloss Rauscholzhausen), Foto: Landkreis Marburg-Biedenkopf



Doris Autzen und Theresa von Malotki präsentieren die Radtourismusstrategie der Marburg Stadt und Land Tourismus GmbH (MSLT), Foto: ADFC

Erklärtes Ziel der Exkursion war es, gemeinsam mit den ADFC-Experten Stärken und Schwächen der Fahrradinfrastruktur in unserer Region heraus zu arbeiten, Zielgruppen und Quellmärkte zu analysieren, die mögliche Stoßrichtung für ein erfolgversprechendes fahrradtouristisches Marketing zu identifizieren und die fahrradtouristischen Möglichkeiten einer Region im Schnittpunkt von Alltagsradverkehr und Fahrradtourismus zu diskutieren.

Das Fazit der Experten lautete wie folgt: Der Landkreis verfügt über sehr schöne Fahrradverbindungen, die jedoch kein zusammenhängendes Netz bilden. Infrastruktur und Marketing müssen gezielt zu einem Produkt weiter entwickelt werden.

#### 4.4 Radverkehrsdialo g im Webinar der Fahrradakademie

Am 06.11.2018 hatten Ruth Glörfeld vom Fachdienst Bürgerbeteiligung und Ehrenamtsförderung sowie der Radverkehrsplaner des Landkreises die Möglichkeit, einer interessierten Fachöffentlichkeit den Bürgerdialog zum Radverkehr und den daraus abgeleiteten Prozess der Radverkehrsentwicklung im Rahmen eines Webinars der Fahrradakademie vorzustellen.

Die Fahrradakademie am Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) ist ein Fortbildungsinstitut, dass mit Mitteln des Nationalen Radverkehrsplans durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie mit Unterstützung des Deutschen Landkreistages, des Deutschen Städte- und Gemeindebundes und des Deutschen Städtetages finanziert wird.

Ein Webinar ist ein Seminar, das live im Internet stattfindet. In den Webinaren treffen Referent\*innen und Teilnehmer\*innen in einem Online-Seminarraum aufeinander, um per Videochat zu kommunizieren.

Das Webinar bestand aus dem Fachvortrag der beiden Referent\*innen, der in der anschließenden Frage-Antwort-Runde mit den insgesamt 23 Seminarteilnehmer\*innen aus dem gesamten Bundesgebiet diskutiert wurde.



## 5. Radverkehrsforum Landkreis Marburg-Biedenkopf

Eine zentrale Forderung des Radverkehrsdialogs 2016 war die Einrichtung eines **Radverkehrsforums** als begleitendes Fachgremium zur Entwicklung einer langfristigen Radverkehrsplanung für den Landkreis und seine Kommunen. Mit Beschluss des Kreisausschusses vom 24.05.2017 wurde die Schaffung dieses Forums beauftragt. Mit der konstituierenden Sitzung nahm das Radverkehrsforum Landkreis Marburg-Biedenkopf am 05.09.2017 seine Arbeit auf.

### 5.1. Zweite Sitzung des Radverkehrsforums (07.03.2018)



2. Sitzung des Radverkehrsforums Landkreis Marburg-Biedenkopf, Foto: Landkreis Marburg-Biedenkopf

In der zweiten Sitzung des Radverkehrsforums Landkreis Marburg-Biedenkopf präsentierte der Radverkehrsplaner den zwischen Landkreis und Kommunen abgestimmten Netzentwurf. Das abgestimmte Gesamtnetz umfasst insgesamt 1.140 km Radrouten. Um das Radroutennetz verkehrssicher und durchgängig zu gestalten wurden 182 notwendige Infrastrukturmaßnahmen identifiziert und nach dem im Bürgerdialog entwickelten Verfahren priorisiert.

Zweiter thematischer Schwerpunkt der Sitzung war die Verständigung der Mitglieder auf die zukünftige gemeinsame Organisationsstruktur und Arbeitsweise im Radverkehrsforum. Diese Regeln für die Zusammenarbeit wurden in der Arbeitsgruppe Organisationsstruktur erarbeitet und fanden die Zustimmung des Forums. Die Leitung des Radverkehrsforums obliegt einem Lenkungsgremium, dessen Mitglieder durch das Plenum des Forums Bestätigung fanden.



Mitglieder des Lenkungsgremiums, Foto: Landkreis Marburg-Biedenkopf

Das Lenkungsgremium setzt sich aus Mitgliedern des Kreistages, der Kommunalverwaltungen und Lobbygruppen, sowie aus der Bürgerschaft zusammen.

Folgende Personen sind Mitglied des Lenkungsgremiums:

- Regina Hassenpflug (Mitarbeiterin der Gemeinde Cölbe)
- Olaf Hausmann (Sprecher des Gremiums und Bürgermeister der Stadt Kirchhain)
- Alexandra Klusmann (Region Marburger Land)
- Peter Reckling (Bürger)
- Tomas Schneider (Mitglied des Kreistages)

Beratend wird das Gremium von Seiten des Landkreises Marburg-Biedenkopf durch Ruth Glörfeld (Geschäftsführung) und Thomas Meyer (Fachliche Leitung) unterstützt.



## 5.2. Dritte Sitzung des Radverkehrsforums (23.10.2018)

Im Mittelpunkt der dritten Sitzung des Radverkehrsforums Landkreis Marburg-Biedenkopf standen die Aktivitäten der Arbeitsgruppen (AG's). Ihre Diskussionen und Ergebnisse werden im folgenden Gliederungspunkt detailliert vorgestellt.

Darüber hinaus stellte der Radverkehrsplaner den Stand des Planungs- und Abstimmungsaktivitäten im Infrastrukturentwicklungsprozess vor.

## 5.3. Arbeitsgruppen des Radverkehrsforums Landkreis Marburg-Biedenkopf

Nachdem der Entwurf einer Organisationsstruktur durch die AG Organisationsstruktur in der zweiten Sitzung, die die Zustimmung des Forums erhielt, verbleiben vier Arbeitsgruppen, die sich inhaltlich mit dem Thema Radverkehr befassen.



### Bikeschool GBS



- 2 WPU MTB-Kurse
- Aktivklassen 5/6

- Projektwochen/Wandertage (Rhön, MTB Rennen Kirchhain)
- Schulfest
- TdoT



#### Techniktraining

- Grundlegendes: Funktion Schaltung und Bremsen
- Grundlegenden Bewegungskompetenzen
- Situationsangepasste Techniken



#### Ausfahrten

- Fahren in der Gruppe
- Erkundung der Umgebung
- Verkehrserziehung (Verkehrsregeln, Gefahrenquellen)
- Radfahren als Natursport



#### Fahrradwerkstatt

- Erlernen von (Not-) Reparaturen
- Wartung des eigenen MTBs

*Aktivitäten der Bike-School an der Georg-Büchner-Schule in Stadtallendorf (Thorsten Lerch; 2018)*

- Die **AG Schulradeln** regte dazu an, Schulwegrouten für die Schulen des Landkreises zu entwickeln, die Fahrradinfrastruktur in den Schulen zu verbessern, eine engere Zusammenarbeit mit den Schulen, ihren Beschäftigten und Schülern zu suchen. Auf Wunsch der Arbeitsgruppe stellte Thorsten Lerch, Lehrer an der Georg-Büchner-Schule, das Konzept der von ihm initiierten **Bikeschool Hessen** vor. Die AG fordert das Forum dazu auf, dem Landkreis zu empfehlen, das in Stadtallendorf entwickelte Bikeschool-Konzept an weiteren Schulen im Landkreis zu etablieren. Nähere Informationen zur Bikeschool Hessen finden sich im Internet unter <http://bikepoolhessen.de>.
- Die **AG Schnelle Raddirektverbindungen** befasste sich mit planerischen und infrastrukturellen Standards für schnelle Raddirektverbindungen. Insbesondere wurde diskutiert, wo es im Landkreis solcher Verbindungen bedarf. Anlässlich der *Regionalkonferenz Westhessen* zur Abstimmung eines landesweiten Radhaupttroutennetzes, zu der die AGNH nach Marburg in das Tagungszentrum des Landkreises lud, brachte sich die AG intensiv ein. So gelang es der AG und der Kreisverwaltung, dem Land die im Radverkehrsentwicklungsplan des Landkreises zusammengefassten Bedarfe zu verdeutlichen, sie in den Abstimmungsprozess zum Radhaupttroutennetz einzubringen und auf die im Rahmen des Radverkehrsentwicklungsplans identifizierten Verbindungen

umzulegen. Die Ergebnisdokumentation des Abstimmungsprozesses wird das Land im Verlaufe des Jahres 2019 vorlegen.

- Auch in der Debatte der **AG Alltagsradeln** nahm die Diskussion um Radschnellwege und schnelle Raddirektverbindungen breiten Raum ein. Die AG empfiehlt dem Radverkehrsforum darüber hinaus eine Erhebung des (Rad)-Verkehrsgeschehens durchzuführen, um eine empirische Basis über den Status Quo im Radverkehr zu bekommen. Sie regt an, in enger Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung der Universitätsstadt Marburg sowie der Personalvertretungen der Behring-Nachfolgefirmen in Marbach und Görzhausen Modellprojekte zum Arbeitspendeln zu entwickeln und in Unternehmen des Landkreises weitere Job-Bike-Modelle zu implementieren. Aufgrund der großen Schnittmengen zur AG „Schnelle Raddirektverbindungen“ beschlossen die beiden AGs in Zukunft gemeinsam zu arbeiten.
- Die **AG Qualitätsmanagement** arbeitet an Strategien zur Verbesserung der Angebotsqualität und der Infrastrukturpflege im Radverkehr. Bislang beteiligen sich erst fünf der Landkreiskommunen an der vom Land Hessen finanzierten Meldeplattform. Die AG fordert eine flächendeckende Beteiligung der Landkreiskommunen an dieser Qualitätsmanagementinitiative des Landes und regt an, gegenüber den Kommunen für die Teilnahme an der Meldeplattform zu werben. Um die Vorteile der Meldeplattform deutlich zu machen, präsentierte eine Mitarbeiterin der IVM GmbH das System „Meldeplattform Radverkehr“.

LANDKREIS  
MARBURG  
BIEDENKOPF

# Meldeplattform Radverkehr

## Nehmen Sie mit uns Kontakt auf!

Home Impressum Datenschutz Nutzungsbedingungen Kontakt Hilfe

**Auf Wiedersehen auf der Meldeplattform Radverkehr**

Dipl.-Ing. Rüdiger Bernhard Tel. +49 (0) 69 – 66 07 59 30  
Fax.+49 (0) 69 – 66 07 59 90  
Email: r.bernhard@ivm-rheinmain.de

M. Sc. Emily Swatzina Tel. +49 (0) 69 – 66 07 59 24  
Fax.+49 (0) 69 – 66 07 59 90  
Email: e.swatzina@ivm-rheinmain.de

Hier geht's zur Meldeplattform

[www.meldeplattform-radverkehr.de](http://www.meldeplattform-radverkehr.de)

Präsentationsfolie der IVM GmbH zur Meldeplattform Radverkehr

## **6. Bericht des Lenkungsgremiums**

(von Olaf Hausmann, Sprecher des Gremiums und Bürgermeister der Stadt Kirchhain)

Der Landkreis Marburg-Biedenkopf hat mit dem Radverkehrsforum ein Gremium geschaffen, mit der Zielsetzung, den Radverkehr als eine tragende Säule in der nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätspolitik im Landkreis zu etablieren. Aufgabenstellung ist die Erarbeitung von Empfehlungen an die politische Ebene, Kampagnenarbeit in Arbeitsgruppen, Projekt-Arbeitsgruppen für Infrastrukturprojekte, Vermittlung von Know-how, vertikale und horizontale Vernetzung und im Zuge dessen der Aufbau von Strukturen, die der Radverkehrsentwicklung dienlich sein können.

Das Lenkungsgremium, bestehend aus Vertretern von Politik, Verwaltung und Interessenverbänden, das auf der zweiten Sitzung des Radverkehrsforums am 07.03.2018 gewählt wurde, sieht seine Aufgabe darin, in enger Abstimmung mit dem Radverkehrsplaner des Landkreises die Ergebnisse der verschiedenen Arbeitsgruppen zu koordinieren, Impulse aus den Arbeitsgruppen an die Verwaltungen und politischen Gremien heranzutragen und bestehende Prozesse zu verstetigen.

Das Lenkungsgremium hat sich im vergangenen Jahr drei Mal getroffen. Dabei ging es uns darum die theoretischen Ansätze in möglichst viele umzusetzen und zu begleiten. Dazu einige Beispiele:

- Durchführung des Stadtradelns 2018 und die Entscheidung der dauerhaften Teilnahme
- Stadtradeln Abschlussveranstaltung auf dem WABL-Gelände in Cölbe
- Aktive Unterstützung bei der Arbeit der Arbeitsgruppen
- Unterstützung bei der Zusammenlegung und Koordination der Arbeitsgruppen
- Mithilfe bei der Bewerbung weiterer Akteure für die Arbeitsgruppe Schulradeln
- Vorbereitung und Durchführung der Radverkehrsforen

Dem Lenkungsgremium ist aber insbesondere auch die Zusammenarbeit zwischen dem Landkreis und der Stadt Marburg und den anderen Städten und Gemeinden wichtig. Die Planungen insbesondere in Marburg sollten mit den Aktivitäten in der Fläche in Einklang gebracht werden.

Darüber hinaus liegt der Augenmerk auch auf der engen Abstimmung von Projekten, die über die Kreisgrenzen hinausgehen, so z.B. die Vermarktung der Radverkehrsregion Marburg-Biedenkopf (siehe Eröffnung des Wiera-Wohra Radweges) in Verbindung mit der MLST und den angrenzenden Landkreisen oder auch die Radfernverbindungen in die Nachbarkreise.

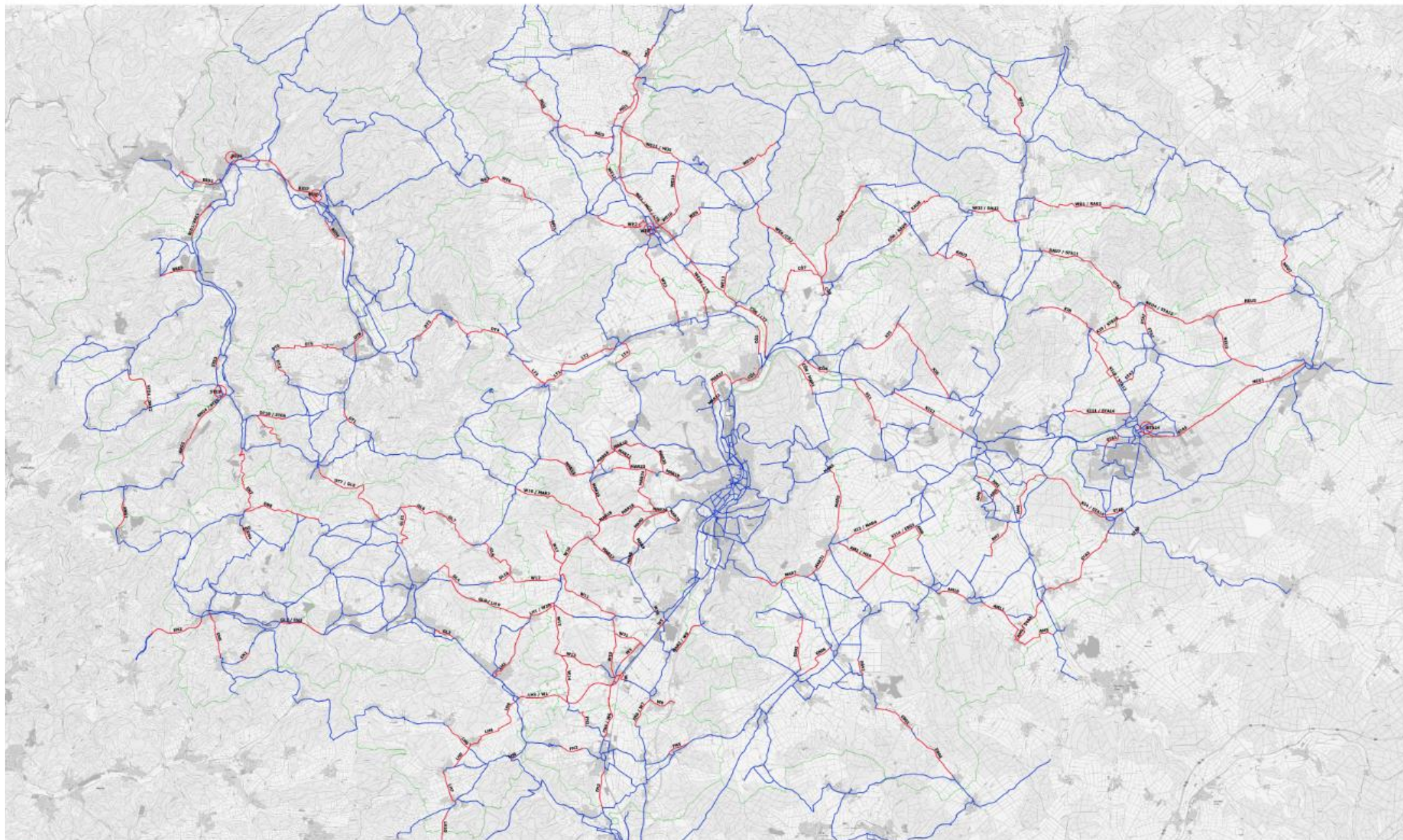
Radfahren, egal ob im Alltag, zur Schule oder an die Arbeit oder zum Freizeitvergnügen, hört nicht an der Gemeinde-, Stadt-, oder Landkreisgrenze auf. Es bedarf einer engen Abstimmung aller Akteure. Damit Radfahren sich als saubere, ökologisch wertvolle und nachhaltige, schnelle und sichere Säule der heutigen Mobilität etablieren kann, ist die Unterstützung und kreative, lösungsorientierte Zusammenarbeit vieler notwendig. Wir bedanken uns bei allen, die sich bis dato eingebracht haben.



# Radverkehrsentwicklungsplan Landkreis Marburg-Biedenkopf

Stand März 2018  
Maßstab 1:50.000

Weitere Details finden Sie unter: <https://gis.marburg-biedenkopf.de/radverkehrsentwicklung/index.html>



- ⊙ Innerstädt. Verkehrskonzept
- Radnetz
- Planungsabschnitte