Universitätsstadt Marburg

3. Fortschreibung der Radverkehrsplanung

Ergebnisbericht

30.03.2017

Planungsgruppe Nord
MOBILITÄT UND VERKEHR

Universitätsstadt Marburg

3. Fortschreibung der Radverkehrsplanung

Stand: 30.03.2017

Auftraggeber:

Universitätsstadt Marburg
Dipl.-Geogr. Wolfgang Liprecht
Referatsleiter Stadt-, Regional- und Wirtschaftsentwicklung
Markt 1, 35037 Marburg

Bearbeitung:

PGN Planungsgruppe Nord Mobilität und Verkehr
Inhaber: Dipl.-Ing. Wolfgang Nickel

Adresse. Dörnbergstraße 12, 34119 Kassel
Telefon: 0561 / 807 58-0
Telefax: 0561 / 807 58-58
Internet: www.pgn-kassel.de, www.mobilitaetsmanagement.net

Bearbeiter:
Dipl.-Ing. Wolfgang Nickel (Projektleiter)
Telefon: 0561 / 807 58-50 (Durchwahl)
E-Mail: wolfgang.nickel@pgn-kassel.de

Dipl.-Geogr. Daniel Cöster
Telefon: 0561 / 807 58-38 (Durchwahl)
E-Mail: daniel.coester@pgn-kassel.de

in Zusammenarbeit (als Unterauftragnehmer) mit:

Büro für Mobilitätsberatung & Moderation (BMM)
Inhaber: Dipl.-Geogr. Maik Scharnweber

Adresse: Kapellenstraße 8, 54332 Wasserliesch
Telefon: 06501/9207230
Telefax: 06501/9209755
E-Mail: maik.scharnweber@bmm-trier.de
Internet: www.bmm-trier.de

Zur besseren Lesbarkeit wurde nur die männliche Schreibweise genutzt. Diese Schreibweise schließt alle Personen jeden Geschlechts ein.
© PGN 2017 Text, Fotos und Abbildungen, soweit nicht anders gekennzeichnet
Inhaber der PGN Planungsgruppe Nord Mobilität und Verkehr: Dipl.-Ing. Wolfgang Nickel
Luftbilder: Google Earth
Kartengrundlagen: Quelle: Openstreetmap, Bearbeitung: PGN

Inhaltsverzeichnis

1 Vorbemerkungen 1

2 Organisation des Planungsprozesses 3

3 Befragung der Mitglieder des Radverkehrsbeirats 4

4 Leitlinien, Ziele und Handlungsfelder 10

5 Planungsgrundlagen 12

5.1 Richtlinien und Empfehlungen 12

5.2 Planung von Radverkehrsnetzen 13

5.3 Ortsbesichtigungen und Befahrungen mit Fahrrad/Pedelec, Teilnahme an Sitzungen 17

6 Situation und Rahmenbedingungen des Radverkehrs 18

6.1 Verkehrsverhalten 18

6.2 Radverkehrsunfälle 22

6.3 Besondere topografische Gegebenheiten 24

6.4 Quellen und Ziele des Radverkehrs 28

6.4.1 Einwohnerverteilung 29
6.4.2 Arbeitsplatzschwerpunkte 30
6.4.3 Ausbildungsschwerpunkte 31
6.4.4 Einzelhandel/Versorgung 34

7 Planung Radverkehrsnetz 37

7.1 Netzbestandteile der Radverkehrsanlagen und Radrouten 37

7.1.1 Übersicht der StVO-Verkehrszeichen 37
7.1.2 Baulich angelegte Radwege 41
7.1.3 Schutz- bzw. Radfahrstreifen 42
7.1.4 Radschnellwege 43
7.1.5 Fahrradstraße 45
7.1.6 Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn 46
7.1.7 Radrouten 47
7.1.8 Weitere Radverkehrsanlagen 49

7.2 Radverkehrsnetz, Planungskarte 51

7.3 Planungen Marburg Kernstadtteile 54

7.3.1 Altstadt 55
7.3.2 Campusviertel 61

7.3.3 Grassenberg 71
7.3.4 Hansenhaus 76
7.3.5 Lahnberge 83
7.3.6 Nordviertel 96
7.3.7 Oberer Richtsberg 109
7.3.8 Ockershausen 113
7.3.9 Ortenberg 126
7.3.10 Stadtwald 133
7.3.11 Südviertel 136
7.3.12 Südbahnhof 147
7.3.13 Unterer Richtsberg 155
7.3.14 Waldtal 156
7.3.15 Weidenhausen 158

7.4 Planungen Marburg Außenstadtteile 165

7.4.1 Bauerbach 167
7.4.2 Cappel 175
7.4.3 Cyriaxweimar 182
7.4.4 Dagobertshausen 186
7.4.5 Dilschhausen 190
7.4.6 Elnhausen 193
7.4.7 Ginseldorf 199
7.4.8 Gisselberg 201
7.4.9 Haddamshausen 206
7.4.10 Hermershausen 208
7.4.11 Marbach 212
7.4.12 Michelbach 219
7.4.13 Moischt 225
7.4.14 Ronhausen/Bortshausen 229
7.4.15 Schröck 232
7.4.16 Wehrda 236
7.4.17 Wehrshausen 246

7.5 Hauptradroute Lahntal-Lahnberge 251

7.6 Hauptradroute Lahntal-Marbach 271

7.7 Hauptverkehrsachsen mit Elementen von Radschnellwegverbindungen (Nord-Süd) 275

7.7.1 Hauptverkehrsachse westlich der Lahn (Gisselberg-Wehrda) 275
7.7.2 Hauptverkehrsachse östlich der Lahn (Wehrda-Cappel) 275

7.8 Radfernwege und Maßnahmen Lahntalradweg 277

7.9 Netzverknüpfungen mit dem Radverkehrsnetz im Landkreis Marburg-Biedenkopf 280

8 Ergänzende radspezifische Infrastruktur 281

8.1 Analyse Bestand Fahrradabstellanlagen 281

8.1.1 Zentrale Fahrradabstellanlagen 283

8.2 Abstellanlagen nach Stadtteilen 285

8.2.1 Campusviertel 285
8.2.2 Nordviertel 292
8.2.3 Altstadt 294
8.2.4 Weidenhausen 300
8.2.5 Südviertel 306
8.2.6 Ockershausen 310
8.2.7 Cappel 311
8.2.8 Ortenberg 312
8.2.9 Wehrda 313
8.2.10 Südbahnhof 313
8.2.11 Lahnberge 315

8.3 Fahrradabstellanlagen 319

8.3.1 Qualitätskriterien und Akzeptanz der Abstellanlagen 320
8.3.2 Anforderungen an Modellauswahl und Anordnung 323
8.3.3 Kosten für Fahrradabstellanlagen 331
8.3.4 Fahrradboxen 331
8.3.5 Kapazitäts- und Mengenkalkulation von Fahrradabstellanlagen 333

8.4 Fahrradparken an den Marburger Bahnhöfen 340

8.5 Beispiele für zu empfehlende Fahrradabstellanlagen und Ladefunktionen für Pedelecs 341

9 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit 344

9.1 Information 345

9.2 Werbung 346

9.3 Fahrrad Kundenbindung 348

9.4 Mitwirkung und Beteiligung 349

9.5 Beteiligung durch Mobilitätsmanagement 353

9.5.1 Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) 354
9.5.2 Schulisches Mobilitätsmanagement (SMM) 355

10 Anlagen 356

10.1 Ausgewählte Höhenprofile 356

10.2 Materialverzeichnis 383

10.3 Glossar 385

1 Vorbemerkungen

Die 2. Fortschreibung der Radverkehrsplanung der Stadt Marburg erfolgte in den Jahren 1997/1998 und wurde mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Marburg am 27. Februar 1998 zur Grundlage für die Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur für rund anderthalb Dekaden. Der überwiegende Teil der in der 2. Fortschreibung vorgeschlagenen Maßnahmen konnte bereits realisiert werden. Einige Maßnahmen wurden im Laufe der Zeit durch eine veränderte Situation überholt. Die vorliegende 3. Fortschreibung berücksichtigt nicht nur die durch städtebauliche Entwicklungen erforderlichen Aktualisierungen. Sie reagiert auch auf die deutlichen Veränderungen, die der Radverkehr seither aufweist. Zu diesen Veränderungen gehören vor allem:

- Die starke Zunahme der Fahrradnutzung im Alltagsverkehr
- Der wachsende Anteil der Fahrräder mit motorischer Antriebsunterstützung, vor allem der Pedelecs (im allgemeinen Sprachgebrauch meist als E-Bikes bezeichnet)
- Die zunehmende Vielfalt der Fahrräder (von Anhängergespannen über Klappfahrräder bis zu Lastenfahrrädern)
- Die Implementierung von öffentlichen Fahrradverleihsystemen
- Die mit der Zahl und Vielfalt der Fahrzeuge und Systeme zusammenhängenden differenzierten Anforderungen an die bauliche und organisatorische Infrastruktur im privaten und öffentlichen Raum (Qualität und Quantität von Abstellanlagen, Anforderungen der Verkehrssicherheit, Berücksichtigung des mit der E-Mobilität durch höhere Geschwindigkeit und Beschleunigung einhergehenden Anforderungen
- Der Wunsch und die Bereitschaft vieler Menschen, das Fahrrad noch öfter und auch für größere Entfernungen im Alltagsverkehr zu nutzen
- Die Ziele von Klima- und Umweltschutz und der sich hieraus ergebenden Chancen und Möglichkeiten für eine weitere deutliche Zunahme des Radverkehrs
- Die wachsende Bedeutung von Intermodalität (Wechsel des Verkehrsmittels auf einem Weg) und Multimodalität (Wechsel des Verkehrsmittels für einen Wegezweck im Jahreslauf)
- Zunehmender Wunsch oder Notwendigkeit zur flexiblen Nutzung vielfältiger Verkehrsmitteloptionen

Die sukzessive Umsetzung von Maßnahmen, die in der 2. Fortschreibung angelegt waren und die aktuellen Angebote zur Förderung des Radverkehrs, die allein in jüngster Zeit realisiert wurden verdeutlichen, die Dynamik, die das Thema Radverkehr auch in der Universitätsstadt Marburg aufgenommen hat.

2

Maßnahmen zur Förderung des Besitzes von Pedelecs oder die Eröffnung des großflächigen, stationsbasierten Fahrradverleihsystems „Call-a-Bike“ verweisen bereits auf die großen Potenziale, die in der Einbindung von Handlungsbereichen, die in Zukunft an Bedeutung gewinnen werden: Bike-Sharing, E-Mobilität sowie die Erschließung von Ressourcen durch noch intensivere Kooperationen mit externen Partnern der Stadtverwaltung für die Förderung des Radverkehrs. Hierzu gehören einerseits die Interessenvertretungen der Nutzer (z.B. Verkehrsverbände, der AStA der Universität und die Personalvertretungen großer Arbeitgeber). Andererseits gehören hierzu auch die privaten und öffentlichen Bau- und Planungsträger, die die Fahrradinfrastruktur in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich berücksichtigen und weiter entwickeln können. Besondere Bedeutung haben in Marburg z.B. die Universität, das Universitätsklinikum, die großen innerstädtischen und peripheren Einzelhandelsstandorte, die bedeutenden Schulstandorte sowie die großen Arbeitgeber, z.B. am Standort Behringwerke.

An diesen besonders relevanten Verkehrszielen und an den Übergangsstellen zwischen den Verkehrssystemen ÖPNV, Bahnfernverkehr, privatem Kraftfahrzeugverkehr sowie dem Radverkehr kommt daher in Zukunft der Einbeziehung zahlreicher professioneller und bürgerschaftlicher Akteure eine wachsende Bedeutung zu.

Die langjährige bewährte Zusammenarbeit vieler Akteure im Rahmen des Radverkehrsbeirates stellt in der Stadt Marburg bereits eine wichtige Säule für die Herausforderungen der Zukunft dar.

Marburg bietet indes auch zahlreiche Besonderheiten, die für die Entwicklung der Fahrradinfrastruktur als Rahmenbedingung bedeutsam sind und spezifische Lösungsansätze für den Fahrradverkehr erfordern. Diese reichen von der Umfahrung besonders sensibler Bereiche in der historischen Oberstadt über die Überwindung großer Höhenunterschiede oder naturräumlicher und baulicher Barrieren (Lahn, Bahn- und Straßentrassen, von attraktiven und sicheren Verbindungen zwischen den peripheren Stadtteilen und der Kernstadt bis zu quantitativ und qualitativ leistungsfähigen und hochwertigen Schnittstellen mit dem ÖPNV und SPV.

Städtebauliche, naturräumliche, wirtschaftliche, verkehrliche, klimatische, wassertechnische und demografische Aspekte kumulieren aufgrund der spezifischen Rahmenbedingungen der Stadt Marburg in ganz besonderer Weise. Dies führt zu Konkurrenz um Flächennutzungen und ggf. auch zu Zielkonflikten. Die Integration dieser Ansätze kann gelingen, auch durch Kompromisse, die im Einzelfall keine technisch optimale Führung des Fahrradverkehrs ermöglichen. Das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel ist ein schnelles Verkehrsmittel, welches einerseits zur Minimierung von Konfliktpotenzialen mit dem Fußgängerverkehr nur im Ausnahmefall mit diesem im Mischverkehr zu führen ist (abgesehen von den Einzelfällen, in denen eine Pflicht zur Mitnutzung von Gehwegen durch den Fahrradverkehr besteht). In vielen Fällen stellt die Mischnutzung von Kraftfahrzeug- und Radverkehr die Lösung dar, die durch flankierende Maßnahmen zur Verringerung der Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Kraftfahrzeugverkehr und Radverkehr und durch Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme und eines insgesamt „fahrradfreundlichen Klimas“ abzusichern ist, wenn keine Option zur Trennung beider Verkehrsarten besteht.

Zahlreiche gute Lösungen im Detail sind in Marburg bereits umgesetzt worden, um die besonderen Platz-, Sicherheits- und Komfortbedürfnisse des Fußgängerverkehrs sowie von mobilitätseingeschränkten Personen berücksichtigen. Die absehbare und gewünschte weitere Zunahme des Anteils des Verkehrsmittels Fahrrad am Wegeaufkommen (Modal Split)

und am Verkehrsaufwand (Kilometerleistung) erfordert indes eine Weiterentwicklung der bisherigen Radverkehrskonzeption, die die Bedürfnisse des Fußgängerverkehrs berücksichtigt und die Radverkehrsziele dennoch erreicht.

In Marburg treffen zudem sehr unterschiedliche Zielgruppen auf engem Raum aufeinander, wenngleich dies im Hinblick auf die zahlenmäßige Bedeutung räumlich sehr differenziert in Erscheinung tritt. Städtetouristen, Studierende, Stadtbesucher aus der Region (Einkaufsverkehr, Freizeitverkehr usw.) und Berufspendler stellen sehr verschiedene Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur. Den Erreichbarkeitsradius des Fahrradverkehrs auch außerhalb der bereits heute abschnittsweise relativ schnellen Nord-Süd-Achsen auszuweiten bedeutet neben dem Ausbau kombinierter Verkehre (ÖPNV und Fahrrad) auch, zügige, sichere und schnelle Wegeverbindungen zwischen den weiter entfernten peripheren Stadtteilen und der Innenstadt sowie zwischen allen Wohngebieten und den wichtigsten Zielbereichen auch quer zur Topografie anzubieten. Die großen Herausforderungen sind besonders die Ost-West-Achsen, die Verbindungen z.B. zwischen dem Universitätscampus Lahnberge und der Innenstadt sowie von dort in Richtung Marbach und Ockershausen.

Bei allen Maßnahmen für den Radverkehr sind Belange des Naturschutzes rechtzeitig und adäquat zu berücksichtigen und abzuwägen. Im Rahmen der Ausführungsplanungen erfolgen unter Beteiligung des Naturschutzbeirates naturschutzfachliche Prüfungen insbesondere bei der Neuanlage von Wegen im Außenbereich, an der Lahn, im Wald und auf Grünflächen, bei der Beleuchtung von Wegen, beim Bau zusätzlicher Lahnbrücken, bei Radwegtrassierungen in zuvor ruhiger Umgebung sowie bei der Eintragsintensität durch Winterdienst.

2 Organisation des Planungsprozesses

Die Bausteine des Planungsprozesses bauen nicht additiv aufeinander auf, sondern wurden parallel angelegt, um die jeweils aktuellen Erkenntnisse aus der Diskussion mit den beteiligten Gremien und Akteuren einbeziehen zu können.

Im Laufe des Planungsprozesses wurden die Entwurfsfassungen des Radverkehrsnetzes in einem öffentlichen Stadtforum zur Diskussion gestellt, mit den Mitgliedern des Radverkehrsbeirates und mit der Stadtverwaltung rückgekoppelt und gemeinsam weiterentwickelt und abgestimmt. Der aktuelle Entwurf beinhaltet zudem die Berücksichtigung der Ergebnisse der Abstimmung mit den Ortsbeiräten.

Das Ergebnis der Bearbeitung der 3. Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes für die Universitätsstadt Marburg ist in der Karte des geplanten Radverkehrsnetzes und ergänzend im vorliegenden Bericht dokumentiert.

Abbildung 1: Bausteine 3. Fortschreibung der Radverkehrsplanung



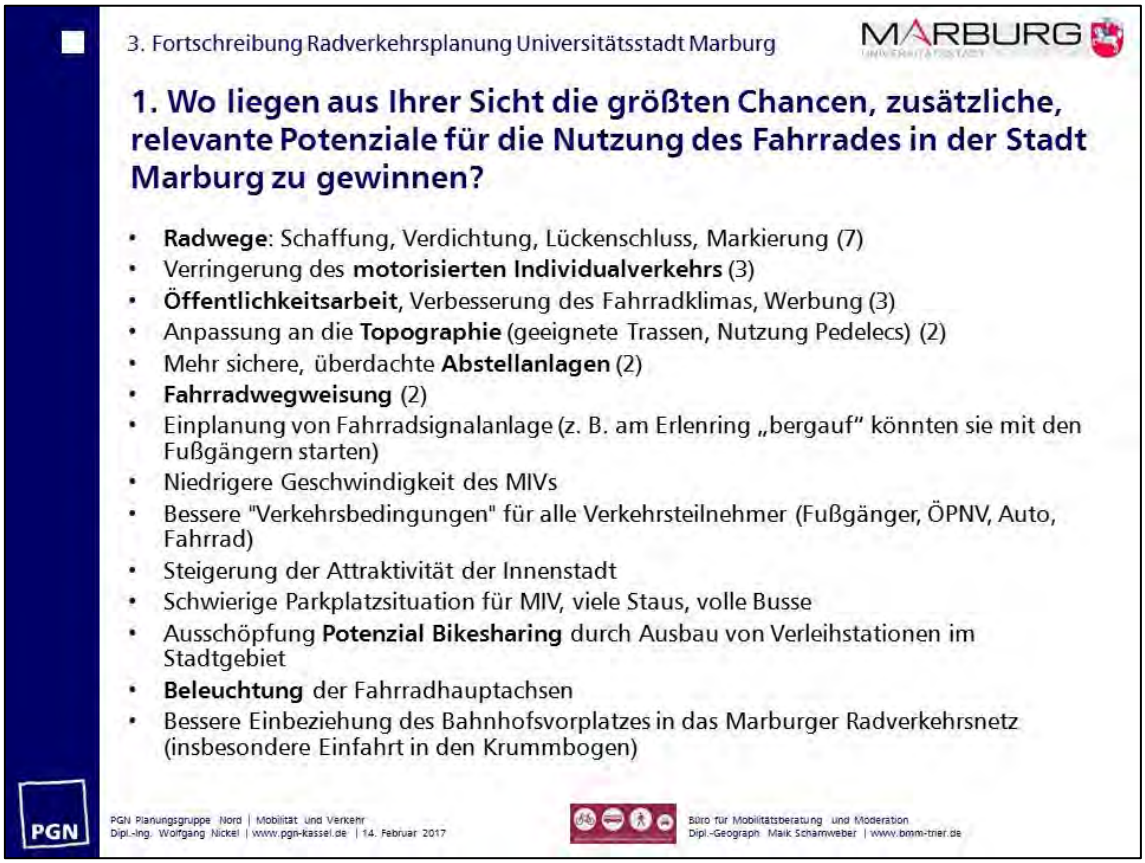
3 Befragung der Mitglieder des Radverkehrsbeirats

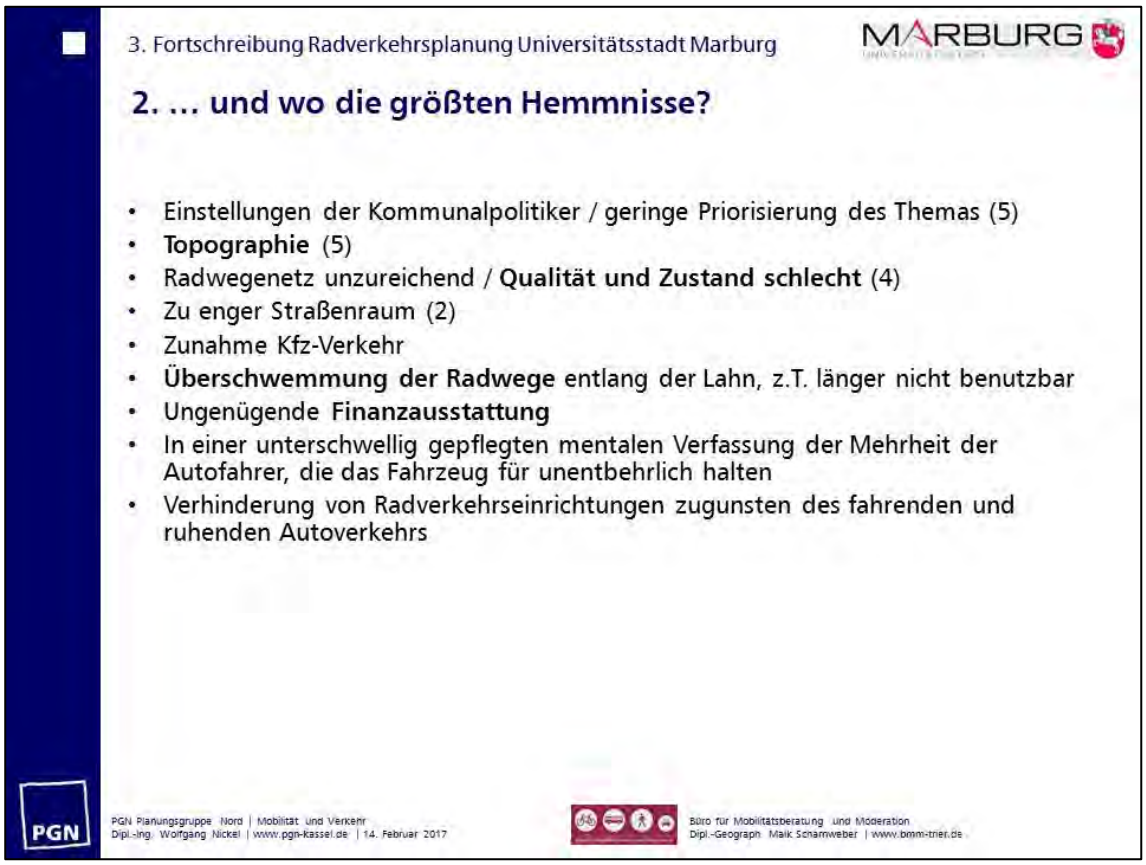
Zum Auftakt der Beratungen im Radverkehrsbeirat und zur Bearbeitung der 3. Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes wurde im August 2015 eine schriftliche Befragung der Mitglieder des Radverkehrsbeirates zur Einschätzung der aktuellen Situation und Perspektive des Radverkehrs in der Stadt Marburg durchgeführt. Das Ergebnis dieser Befragung wurde anonymisiert und kategorisiert und in der 169. Sitzung des Radverkehrsbeirates vorgestellt und diskutiert.

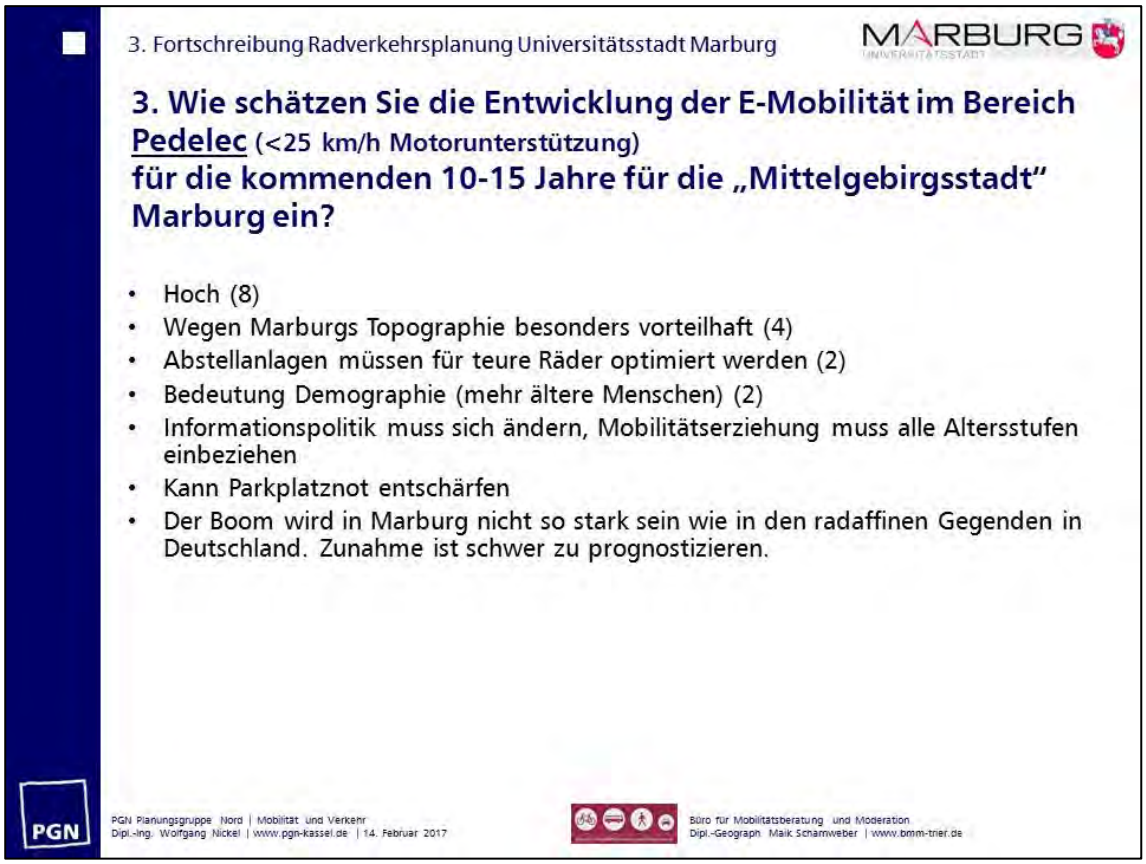
Der Fragenkatalog umfasste mit Ausnahme der Frage 8 keine vorgegebenen Antwortoptionen, um die Bandbreite und den Fokus der Antworten nicht einzuschränken. Die Befragung erhebt keinen Anspruch auf Repräsentativität, leuchtet die Thematik jedoch im Ergebnis gut aus und stellte eine Grundlage für den Einstieg in den Planungsprozess dar. Die folgenden Folien dokumentieren die redaktionell zusammengefassten Antworten, wobei bei inhaltlich vergleichbaren Antworten die Zahl der Nennungen angegeben ist.

Fragenkatalog:

1. Wo liegen aus Ihrer Sicht die größten Chancen, zusätzliche, relevante Potenziale für die Nutzung des Fahrrades in der Universitätsstadt Marburg zu gewinnen?
2. Und wo die größten Hemmnisse?
3. Wie schätzen Sie die Entwicklung der E-Mobilität im Bereich Pedelec *(bis max. 25 km/h Motorunterstützung)* für die kommenden 10-15 Jahre für die „Mittelgebirgsstadt" Marburg ein?
4. Wie schätzen Sie die Entwicklung der E-Mobilität im Bereich S-Pedelec *(bis max. 45 km/h Motorunterstützung, kennzeichenpflichtig)* für die kommenden 10-15 Jahre für die „Mittelgebirgsstadt" Marburg ein?
5. Welchen Stellenwert haben für Sie Maßnahmen zur intensiven Information und Beratung über die Möglichkeiten, Rahmenbedingungen und individuellen Vorteilen des Radverkehrs?
6. Welchen Stellenwert haben für Sie Maßnahmen zur Mobilitätserziehung?
7. Welche Hauptkonfliktpunkte mit anderen Verkehrsmitteln sehen Sie für den Fahrradverkehr im Straßen- und Wegenetz im Stadtgebiet?
8. Welche Attribute charakterisieren das Radfahren in der Universitätsstadt Marburg heute (bitte bewerten)
9. Option für weitere Anmerkungen




3. Fortschreibung Radverkehrsplanung Universitätsstadt Marburg
MARBURG
2. … und wo die größten Hemmnisse?
• Einstellungen der Kommunalpolitiker / geringe Priorisierung des Themas (5)
• Topographie (5)
• Radwegenetz unzureichend / Qualität und Zustand schlecht (4)
• Zu enger Straßenraum (2)
• Zunahme Kfz-Verkehr
• Überschwemmung der Radwege entlang der Lahn, z.T. länger nicht benutzbar
• Ungenügende Finanzausstattung
• In einer unterschwellig gepflegten mentalen Verfassung der Mehrheit der Autofahrer, die das Fahrzeug für unentbehrlich halten
• Verhinderung von Radverkehrseinrichtungen zugunsten des fahrenden und ruhenden Autoverkehrs
PGN
PGN Planungsgruppe Nord | Mobilität und Verkehr
Dipl.-Ing. Wolfgang Nickel | www.pgn-kassel.de | 14. Februar 2017
Büro für Mobilitätsberatung und Moderation
Dipl.-Geograph Maik Schamweber | www.bmm-trier.de


3. Fortschreibung Radverkehrsplanung Universitätsstadt Marburg
MARBURG
3. Wie schätzen Sie die Entwicklung der E-Mobilität im Bereich Pedelec (<25 km/h Motorunterstützung) für die kommenden 10-15 Jahre für die „Mittelgebirgsstadt" Marburg ein?
• Hoch (8)
• Wegen Marburgs Topographie besonders vorteilhaft (4)
• Abstellanlagen müssen für teure Räder optimiert werden (2)
• Bedeutung Demographie (mehr ältere Menschen) (2)
• Informationspolitik muss sich ändern, Mobilitätserziehung muss alle Altersstufen einbeziehen
• Kann Parkplatznot entschärfen
• Der Boom wird in Marburg nicht so stark sein wie in den radaffinen Gegenden in Deutschland. Zunahme ist schwer zu prognostizieren.
PGN
PGN Planungsgruppe Nord | Mobilität und Verkehr
Dipl.-Ing. Wolfgang Nickel | www.pgn-kassel.de | 14. Februar 2017
Büro für Mobilitätsberatung und Moderation
Dipl.-Geograph Maik Schamweber | www.bmm-trier.de

3. Fortschreibung Radverkehrsplanung Universitätsstadt Marburg

MARBURG UNIVERSITÄTSSTADT

4. Wie schätzen Sie die Entwicklung der E-Mobilität im Bereich S-Pedelec (>25-<45 km/h Motorunterstützung, kennzeichenpflichtig) für die kommenden 10-15 Jahre für die „Mittelgebirgsstadt" Marburg ein?

- Hoch (3)
- Weniger Potenzial als bei Pedelecs bis 25 km/h und Prognoseunsicherheit, Gründe sind Versicherungs- und Kennzeichnungspflicht, hohe Anschaffungskosten (3)
- Wenige geeignete Radwege ohne Konfliktpotential mit Fußgängern, Nutzung der Radwege in der Stadt soll ausgeschlossen bleiben (2)

PGN

PGN Planungsgruppe Nord | Mobilität und Verkehr
Dipl.-Ing. Wolfgang Nickel | www.pgn-kassel.de | 14. Februar 2017

Büro für Mobilitätsberatung und Moderation
Dipl.-Geograph Maik Schamweber | www.bmm-trier.de

3. Fortschreibung Radverkehrsplanung Universitätsstadt Marburg

MARBURG UNIVERSITÄTSSTADT

5. Welchen Stellenwert haben für Sie Maßnahmen zur intensiven Information und Beratung über die Möglichkeiten, Rahmenbedingungen und individuellen Vorteilen des Radverkehrs?

- Hoher Stellenwert (6)
- Kein vordringlicher Handlungsbedarf
- Könnte ohne viel Phantasie durchgeführt werden
- Wichtig zur Konditionierung der Öffentlichkeit und der Presse für die Wahrnehmung der vielen Vorteile des Radverkehrs in einer Stadt (wie Marburg), zur Reklamierung von rücksichtsvollem Verhalten der „Stärkeren" (Autofahrer), die allzu oft das Recht des Stärkeren hervorkehren und in Anspruch nehmen – wegen einiger Sekunden Fahrzeitverlust und aus Angst um Lackschäden Radfahrer in Lebensgefahr bringen.
- Erst durch die Information über z.B. bestehende Abstellanlagen, Mitnahmemöglichkeiten, Wegeverbindungen insbesondere neue oder geänderte, sicherheitsrelevante Aspekte etc. kann eine größer Nutzung des Fahrrades m.E. erreicht werden.

PGN

PGN Planungsgruppe Nord | Mobilität und Verkehr
Dipl.-Ing. Wolfgang Nickel | www.pgn-kassel.de | 14. Februar 2017

Büro für Mobilitätsberatung und Moderation
Dipl.-Geograph Maik Schamweber | www.bmm-trier.de

3. Fortschreibung Radverkehrsplanung Universitätsstadt Marburg

MARBURG

6. Welchen Stellenwert haben für Sie Maßnahmen zur Mobilitätserziehung?

- Sehr hoch (6)
- Das Gehen und Radfahren sollte (noch) mehr propagiert werden: Verantwortung liegt bei Schulen, Eltern (3)
- Früherziehung / Mobilitätserziehung in Kindertagesstätten wichtig (2)
- Sichere Wegeverbindungen müssen erst geschaffen werden, bevor sinnvolle Mobilitätserziehung stattfinden kann
- Situationsgerechtes Verhalten und Rücksichtnahme gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern müssen propagiert werden – dies ist wichtiger als das Einhalten formaler Regeln

3. Fortschreibung Radverkehrsplanung Universitätsstadt Marburg

MARBURG

7. Welche Hauptkonfliktpunkte mit anderen Verkehrsmitteln sehen Sie für den Fahrradverkehr im Straßen- und Wegenetz im Stadtgebiet?

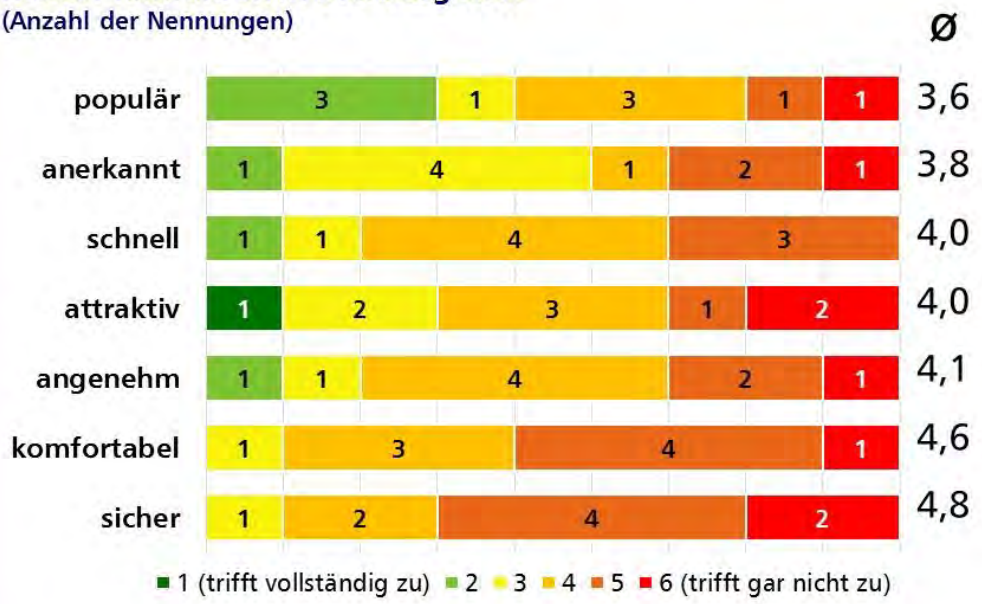
- Konflikte mit Fußgängern (6)
- Konflikte mit MIV (6)
- Schwer erkennbare Radwegekennzeichnung und -führung (3)
- Zu enge Radfahr- / Schutzstreifen, Überholen mit zu geringem Sicherheitsabstand (2)
- Topographie
- Bauliche Enge: Mischung unvermeidlich
- Gegenseitige Rücksichtnahme wichtig, dies wird in der Regel seitens des MIV beachtet, Tempo 30 auf Hauptstraßen wie Schwanallee, Universitätsstraße, Rudolphsplatz, Biegenstraße, Deutschhausstraße nicht angemessen.
- Beschilderungen werden nachweislich nicht wahrgenommen oder richtig erfasst
- Fehlverhalten wird auf eine ganze Gruppe Verkehrsteilnehmer projiziert, führt zu Spannungen
- Lücken im Radwegenetz
- Unzureichende Wegeführungen bei Neubaumaßnahmen, z.B. Bahnhofsvorplatz
- Zu wenige Abstellanlagen, dadurch "wildes" Abstellen und Behinderung des Fußgängerverkehres

3. Fortschreibung Radverkehrsplanung Universitätsstadt Marburg

MARBURG UNIVERSITÄTSSTADT

8. Welche Attribute charakterisieren das Radfahren in Marburg heute? Radfahren in Marburg ist…

(Anzahl der Nennungen)



PGN

PGN Planungsgruppe Nord | Mobilität und Verkehr
Dipl.-Ing. Wolfgang Nickel | www.pgn-kassel.de | 14. Februar 2017

Büro für Mobilitätsberatung und Moderation
Dipl.-Geograph Malik Schamweber | www.bmm-trier.de

3. Fortschreibung Radverkehrsplanung Universitätsstadt Marburg

MARBURG

9. Weitere Anmerkungen

- Der Marburger Radverkehrsplan liefert eine gute Grundlage, so dass sich die Fortschreibung auf eine Schwachstellenanalyse und Optimierung des bestehenden Radverkehrsnetzes sowie auf eine Ergänzung um Verbindungen zu Außenbereichen und dem Marburger Umland konzentrieren sollte.
- Erwartung, dass die 3. Fortschreibung der Radverkehrsplanung in und für Marburg einen Besserungsschub vor allem für die Planungsaufgaben der nächsten Zukunft sowie eine Abkehr von einer traditionell autofixierten Kommunalpolitik bringt – sowie dass die konkreten Vorgaben zügig umgesetzt werden, z. T. mit Priorität behandelt und vordringlich beachtet werden

PGN

PGN Planungsgruppe Nord | Mobilität und Verkehr
Dipl.-Ing. Wolfgang Nickel | www.pgn-kassel.de | 14. Februar 2017

Büro für Mobilitätsberatung und Moderation
Dipl.-Geograph Malik Schamweber | www.bmm-trier.de

4 Leitlinien, Ziele und Handlungsfelder

Radverkehrsförderung ist sehr vielfältig und hat viele Berührungspunkte zu anderen Verkehrsmitteln und anderen Bereichen der Stadtplanung und Entwicklung. Darüber hinaus ist sie, richtig und ambitioniert betrieben, auch komplex und aufwendig. Auch vor dem Hintergrund der begrenzten Ressourcen sollte die Radverkehrsförderung daher möglichst zielgerichtet und effizient betrieben werden. Hierfür und zur Positionierung im Zusammenspiel mit den anderen Verkehrsmitteln werden vor den Handlungsfeldern und Maßnahmen zentral bedeutende Leitlinien und Ziele definiert.

In der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes können und sollen nicht alle Einzelmaßnahmen, Planungsdetails und sich zukünftig ergebende Aspekte berücksichtigt werden. Deshalb ist es wichtig, Grundsätze zu vereinbaren, die für das weitere Handeln als Leitlinien dienen. Folgende übergeordnete Leitlinien sollen die weitere Mobilitätsentwicklung Marburgs prägen:

- Absenkung der Treibhausgasemissionen und anderer Luftschadstoffe
- Eine möglichst leise Stadt
- Mehr Sicherheit im Straßenverkehr
- zusätzliche Gesundheitsförderung in der Bevölkerung durch mehr Bewegung bei der Mobilität
- Einsparung von Verkehrsflächen durch Umstieg auf den Umweltverbund
- Minimierung des Verkehrsaufwandes bei gleichzeitiger Verbesserung der Erreichbarkeit, verkehrsmittelübergreifend

Ziele

- Erhöhung des Fahrradanteils und des Umweltverbundes am Modal Split (Wegeanteil) und am Verkehrsaufwand (Kilometerleistung)
- Zeitersparnis für den Radverkehr durch eine zügigere Radverkehrsführung
- Steigerung der durchschnittlichen mit dem Fahrrad und Pedelec im Alltagsverkehr zurückgelegten Wegelänge
- Reduktion der Unfälle mit Fahrradbeteiligung, Verringerung der Unfallschwere
- Sicheres und komfortables Abstellen der Fahrräder an Quellen und Zielen des Weges
- Gestaltung attraktiver Umsteigepunkte an den Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln (z.B. für Bike+Ride)

Handlungsfelder

Die Orientierung an den Leitlinien und die Umsetzung der Ziele erfordert deren Berücksichtigung in vielen verschiedenen kommunalen Handlungsfeldern. Um dies auf die konkrete Handlungsebene zu übertragen, sind die Ziele und Leitlinien letztendlich zu operationalisieren und in Handlungsfelder und Maßnahmenbereiche einzuordnen. Dabei gibt es viele Maßnahmen, die im alltäglichen Verwaltungshandeln in vielen kleinen Details berücksichtigt und abgearbeitet werden können und müssen. Darüber hinaus gibt es weitere, herausgehobene Maßnahmen, die grundlegende Bedeutung haben und die bisherigen Standards teilweise ablösen oder deutlich modifizieren. Für die zukünftige Radverkehrsförderung in der Universitätsstadt Marburg werden hierzu folgende Punkte vorgeschlagen:

- Die Personalkapazitäten zur Förderung des Radverkehrs sollen aufgestockt werden.

- Die investiven und konsumtiven Finanzmittel für den Radverkehr sollen aufgestockt werden, um die Umsetzung der Planung und die Instandhaltung der Wege und ergänzender Radverkehrsinfrastruktur zu gewährleisten.
- Die durchschnittliche Geschwindigkeit des Radverkehrs und die damit einhergehende Zunahme der Erreichbarkeit der Ziele soll erhöht werden durch:
    - Die jeweilige Führungsform im Straßenraum ist den modernen Standards anzupassen
    - Auf Hauptverkehrsachsen werden möglichst viele Elemente von Radschnellwegen integriert
    - Die Radverkehrsführung soll die schnell zunehmende Nutzung von Pedelecs und die absehbare Zunahme der Nutzung von S-Pedelecs berücksichtigen
    - Die bauliche Qualität der Radverkehrsanlagen, besonders der Oberflächenbeschaffenheit soll diesen Anforderungen genügen
- Die Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs soll in sensiblen Bereichen im Mischverkehr Radverkehr gesenkt werden.
- Die Flächenaufteilung im Straßenraum soll zukünftig noch mehr auf die Bedürfnisse der Verkehrsmittel des Umweltverbundes ausgerichtet werden.
- Die Durchlässigkeit für den Radverkehr soll erhöht werden durch:
    - Beschilderung durchlässiger Sackgassen
    - Öffnung von noch nicht in Gegenrichtung befahrbaren Einbahnstraßen
    - Entfernung von Umlaufsperren
    - Absenkung der Bordsteine soweit als möglich (Tastbarkeit für Blinde beachten)
- Das Angebot an qualitativ ausreichenden, öffentlichen und privaten Fahrradabstellmöglichkeiten soll bis zur Sättigungsgrenze erhöht werden.
- Die Multimodalität soll dahingehend gefördert werden, dass bisherige MIV-Nutzer je nach Anlass häufiger die verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes nutzen.
- Die Intermodalität soll dahingehend gefördert werden, dass die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel des Umweltverbundes auf einem Weg einfacher und effizienter erfolgen kann.
- Die Kommunikation und Motivation sollen wichtige Bestandteile der Mobilitätspolitik und Radverkehrsförderung in der Universitätsstadt Marburg werden:
    - Radfahrer und andere Verkehrsteilnehmer sollen verstärkt über geeignete Kommunikationsmaßnahmen über Sachverhalte und Neuigkeiten zum Radverkehr in der Universitätsstadt Marburg informiert werden
    - Potenzielle Radfahrer sollen als wichtige Zielgruppen (Schüler, Berufspendler, Studierende, Auszubildende,...) über geeignete Maßnahmen zur Fahrradnutzung motiviert werden
    - Kammern, Verbände, Betriebe und Schulen sollen als wichtige Multiplikatoren in die Kommunikation und Beteiligung eingebunden werden.

5 Planungsgrundlagen

Bei der Planung und Umsetzung der angedachten Maßnahmen ist eine Vielzahl von rechtlichen Vorgaben zu beachten. Darüber hinaus gibt es einige ergänzende und durchaus hilfreiche Richtlinien und Hinweise zur Umsetzung im Detail. Zu nennen sind hier neben der StVO und den dazugehörigen Verwaltungsvorschriften, die ERA 2010 sowie die diversen Regelwerke, Empfehlungen und Hinweise der FGSV und der BASt. Die genannten Regelwerke sind bei der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen im Rahmen der 3. Fortschreibung des Radverkehrsnetzes der Universitätsstadt Marburg zu berücksichtigen. Nachfolgend sollen die wichtigsten kurz angesprochen werden.

5.1 Richtlinien und Empfehlungen

Seit der 2. Fortschreibung der Radverkehrsplanung der Universitätsstadt Marburg sind einige Regelwerke neu gefasst worden. Herausragende Bedeutung für den Radverkehr haben hierbei die Straßenverkehrsordnung und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (StVO 2013 und ERA 2010). Vieles wurde in den letzten Jahren in der Universitätsstadt Marburg bereits bei den bisherigen Planungen berücksichtigt. Die Fülle von neuen und geänderten Netzbestandteilen und Anwendungshinweisen kann und soll nicht im Einzelnen aufgelistet werden.

So wurde die StVO und die ERA nicht komplett überarbeitet, aber gerade im Bereich Radverkehr wurde quasi eine neue Philosophie der Führungsform eingeläutet, indem innerorts nicht mehr die baulich getrennten Radverkehrsanlagen im Vordergrund stehen, sondern mit den Radfahrstreifen und den Schutzstreifen den Markierungslösungen mehr Gewicht eingeräumt wird. Dies ist sicherlich die herausragende der etwa ein Dutzend Modifizierungen. Auch in den Planungsdetails gibt es Weiterentwicklungen. So können Bordsteine durch den Einsatz taktiler Elemente auch für Sehbehinderte ausreichend sicher gestaltet werden und bis auf Null abgesenkt werden, ohne eine verbleibende, immer noch störende Bordsteinkante von 2 cm beizubehalten.

Die Hessische Bauordnung ermöglicht in ihren beiden Versionen (2002 und 2010) den Kommunen in ihren Stellplatzsatzungen bei öffentlichen und privaten Bauvorhaben eine ausreichende Zahl an Fahrradabstellplätzen bereit zu halten. Bei der Wegweisung haben sich inzwischen einheitliche Standards weitestgehend durchgesetzt. Diese werden derzeit von der herausgebenden FGSV in ihrem Merkblatt „Zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr von 1998 aktualisiert.

Die wichtigsten Regelwerke und Richtlinien werden von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegeben. Diese umfangreiche Sammlung wird durch diverse Merkblätter und Hinweise ergänzt. Dabei werden die jeweils neuesten Erkenntnisse aus Forschung und Praxis berücksichtigt. Nachfolgend werden einige der wichtigsten für Radverkehr in der aktuellsten Ausgabe kurz aufgelistet:

- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), 2010
- Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG), 2011
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), 2002
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), 2003

- Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR), 2005
- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS, 2001/2009
- Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (H RaS), 2002
- Hinweise für das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (HAV), 2003
- Hinweise zum Fahrradparken, 2012
- Hinweise zur Fahrgastinformation im öffentlichen Verkehr, 2009
- Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung, 1998 Stand 19.05.15
- Merkblätter zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, 1998
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), 2012
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), 2006

5.2 Planung von Radverkehrsnetzen

Die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) in ihrer aktuellsten Fassung von 2008 sehen verschiedene Kategorien für Radverkehrsverbindungen vor, die auch in die ERA aufgenommen wurden. Dabei wird grundsätzlich nach innerörtlichen und außerörtlichen Verbindungen unterschieden. Die weitere Differenzierung erfolgt nach der räumlichen Erschließungsfunktion zwischen überregionalen, regionalen, nahräumigen und verschiedenen innergemeindlichen Verbindungen. Zu den einzelnen Kategorien werden zudem Qualitätsmerkmale wie beispielsweise die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit, Fahrzeitverluste durch Anhalten u.a. definiert.

Abbildung 2: Netzhierarchien für den Radverkehr nach ERA[1]

Kategoriengruppe		Kategorie	Bezeichnung	Beschreibung
AR	außerhalb bebauter Gebiete	AR II	überregionale Radverkehrsverbindung	Verbindung für Alltagsradverkehr auf Entfernungen von mehr als 10 km (z.B. geeignete Verbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren, Stadt-Umland-Verbindungen)
		AR III	regionale Radverkehrsverbindung	Verbindung von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren
		AR IV	nahräumige Radverkehrsverbindung	Verbindung von Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindung zwischen Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion
IR	innerhalb bebauter Gebiete	IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung	Verbindung für Alltagsradverkehr auf Entfernungen von mehr als 10 km (z.B. zwischen Hauptzentren, innerörtliche Fortsetzung einer Stadt-Umland-Verbindung)
		IR III	innergemeindliche Hauptradverkehrsverbindung	in Oberzentren: Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum und zwischen Stadtteilzentren
		IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung	Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum der Mittel- und Grundzentren, Verbindung von Stadtteil-/Ortsteilzentren untereinander sowie zwischen Wohngebieten und allen wichtigen Zielen,
		IR V	innergemeindliche Radverkehrsanbindung	Anbindung aller Grundstücke und potentiellen Quellen und Ziele

Die RIN 2008 geht in ihrer Systematik der Radverkehrsverbindungen für die Kategorie IR II (innergemeindliche Radschnellverbindung) von einer angestrebten Fahrgeschwindigkeit von 15 – 25 km/h aus. Für die innergemeindlichen Hauptverbindungen (Kategorie IR III) und innergemeindlichen Radverbindungen (Kategorie IR IV) liegt die angestrebte Geschwindigkeit nur bei 15 – 20 km/h (RIN 2008).

Dieser Wert dürfte inzwischen zu niedrig sein, da mit Pedelecs bereits in wenigen Sekunden die Reisegeschwindigkeit von 25 km/h erreicht werden kann. Dieser Umstand sollte bei allen zukünftigen Planungen bedacht werden, denn in Zukunft wird ein Hauptaugenmerk auf den Planungen für Pedelecs liegen müssen. Dieses Verkehrsmittel erreicht gerade dort erhebliche Geschwindigkeiten und Beschleunigungen, wo der langsamere Fahrradverkehr aufgrund seiner fahrdynamisch bedingten Bewegungsprofile besonders viel seitlichen Sicherheitsraum zu anderen Verkehrsteilnehmern (Kfz-Verkehr und andere Fahrradnutzer)

1 Quelle: ERA, 2010

benötigt, nämlich an Steigungsstrecken und beim Anfahren in Knotenpunkten und an Einmündungen. Für die schnellen S-Pedelecs gilt dies noch in verschärfter Form. Derzeit läuft eine politische Diskussion, inwieweit S-Pedelecs auf Radwegen zugelassen werden können.

Neben den zu klärenden rechtlichen Fragestellungen sind diese Belange planerisch zu berücksichtigen. Dies betrifft vor allem den erhöhten Flächenbedarf bei baulich angelegten Radwegen oder Schutzstreifen (Breite, Radien). Besonders sensibel ist mit diesen Anforderungen in den beengten innerstädtischen Straßen mit vom Kfz-Verkehr getrennter Führung des Radverkehrs bzw. mit gemeinsamer Führung von Fuß- und Radverkehr umzugehen.

An den grundsätzlich der Radverkehrsplanung zur Verfügung stehenden Führungsformen und Anlagentypen hat sich seit der letzten Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes für die Universitätsstadt Marburg nicht sehr viel geändert. Lediglich die Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung ist ein inzwischen hinzugekommenes und wohl bundesweit etabliertes Instrument. An einzelnen Führungsformen sind neben den Markierungslösungen (Schutz- und Radfahrstreifen) die Einrichtungsradwege und ein- oder beidseitigen Zweirichtungsradwege vorgesehen. Die aufgrund der häufig auftretenden Konflikte problematischen gemeinsamen Geh- und Radwege sind nach wie vor möglich.

Wie eingangs bereits erwähnt, hat sich die Philosophie der Radverkehrsplanung jedoch deutlich geändert. Die baulich getrennten Radwege sind ausdrücklich nicht mehr die bevorzugte Führungsform. Demgegenüber werden inzwischen gerade innerorts die Markierungslösungen verstärkt eingesetzt.

Die jeweiligen Breiten sind ein wesentliches Kriterium für die Qualität der jeweiligen Radverkehrsanlage. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen geben explizit verschiedene Maße für die einzelnen Anlageformen an. Dabei ist das schmalste Maß der „Schutzstreifen“ im Mindestmaß mit 1,25 m. Hierbei ist allerdings darauf zu achten, dass nicht mehrere Mindestmaße nebeneinander (Radverkehrsanlage, Fahrbahn) angeordnet werden. Darüber hinaus sollten die Mindestmaße nur als Ausnahme und auf kurzen Streckenabschnitten genutzt werden. Das grundsätzlich anzuwendende Regelmaß für den Schutzstreifen als schmalste Anlageform sind 1,50 m. Hinzu kommen ggf. weitere Sicherheitsräume. Den größten Platzbedarf haben die einseitigen Zweirichtungsradwege mit 3,00 m, wobei Zweirichtungsradwege aufgrund der häufigeren Konflikte an den Einmündungen nach Möglichkeit zu vermeiden sind. Die einzelnen Maße zu den jeweiligen Anlageformen zeigt die nachfolgende Graphik (vgl. ERA 2010).

Abbildung 3: Flächenanforderungen nach ERA[2]

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg-/ Senkrechtparkständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	-	Sicherheitsraum[12]: 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	-	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtungsradweg	Regelmaß	2,00 m	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrsstärke)	0,50 m bis 0,75 m	1,10 m (Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden)
	Maß bei geringer Radverkehrsstärke	1,60 m			
beidseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß	2,50 m		0,75 m	
	Maß bei geringer Radverkehrsstärke	2,00 m			
einseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß	3,00 m			
	Maß bei geringer Radverkehrsstärke	2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	>/= 2,50 m; Breitenzuschläge abhängig von Fuß- und Radverkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6				

Eine besondere Führungsform des Radverkehrs mit stark zunehmender Bedeutung sind die Radschnellwege. In die derzeitig gültigen StVO und ERA sind die Radschnellwege noch nicht detailliert berücksichtigt. Die dort genannten Radschnellverbindungen haben noch nicht die nachfolgend erläuterten Kriterien beispielsweise der AGFS in Nordrhein-Westfalen. Die AGFS hat in Deutschland wohl die weitest gehende Definition von Radschnellwegen vorgenommen. Dort werden die Radschnellwege vor allem als schnelles, sicheres und komfortables Angebot für Radfahrer im Berufsverkehr gesehen. Dabei soll es möglich sein, auch große Mengen an Radfahrern in kleinen Zeiträumen zu bewältigen. Der „Arbeitskreis Radschnellwege" der AGFS hat daher 2013 folgende Kriterien für Radschnellwege festgelegt (AGFS, 2013):

- Wünschenswerte Mindestlänge von 5 Kilometern
- Weitestgehende Bevorrechtigung/ planfreie Führung an Knotenpunkten, Priorisierung durch Lichtsignalanlagen (grüne Welle)
- Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr
- Steigungsarm
- Wegweisung nach den Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in NRW
- Innerorts Beleuchtung (Außerorts wünschenswert)

2 Quelle: ERA, 2010

- Regelmäßige(r) Reinigung und Winterdienst
- Freihalten von Einbauten (Ausnahme Querungshilfen für den Fußverkehr)
- Service (evtl. Luftstationen, Rastplätze mit Abstellanlagen, punktuelle Überdachung als Regenschutz, etc.)

Dabei können auch für Radschnellwege die üblichen Führungsformen genutzt werden. Besonders wichtig für das sichere und zügige Fortkommen sind die zur Verfügung stehenden Breiten. Folgende Führungsformen sollten auf Radschnellwegen zur Verfügung stehen (vgl. AGFS, 2013):

- Zweirichtungsradweg (eigenständig geführt), Breite: ≥ 4,0 m;
- Einrichtungsradwege (straßenbegleitend), Breite: ≥ 3,0 m
- Zweirichtungsradweg (straßenbegleitend), Breite: ≥ 4,0 m
- Radfahrstreifen, Breite: ≥ 3,0 m (zzgl. Sicherheitstrennstreifen)
- Fahrradstraße, Breite: ≥ 3,0 m bzw. ≥ 4,0 m im Einrichtungs- bzw. Zweirichtungsverkehr (zzgl. Sicherheitsräume zum Parken)
- Tempo 30-Zone/ -Straße, In der Regel umzuwandeln in eine Fahrradstraße ansonsten Führung mit Vorrang an querenden Straßen innerhalb der Zone

5.3 Ortsbesichtigungen und Befahrungen mit Fahrrad/Pedelec, Teilnahme an Sitzungen

Neben der Auswertung des von der Stadtverwaltung zur Verfügung gestellten Materials wurden eigene Recherchen zu veröffentlichten Informationen durchgeführt. Diese umfassten besonders die Internetportale der Stadt Marburg, der Stadtwerke Marburg und der Online-Zeitung „das marburger". Zahlreiche Ortsbesichtigungen sowie Straßen- und Wegenetz-Befahrungen mit Fahrrad und Pedelec wurden durchgeführt. Die wichtigsten Termine:

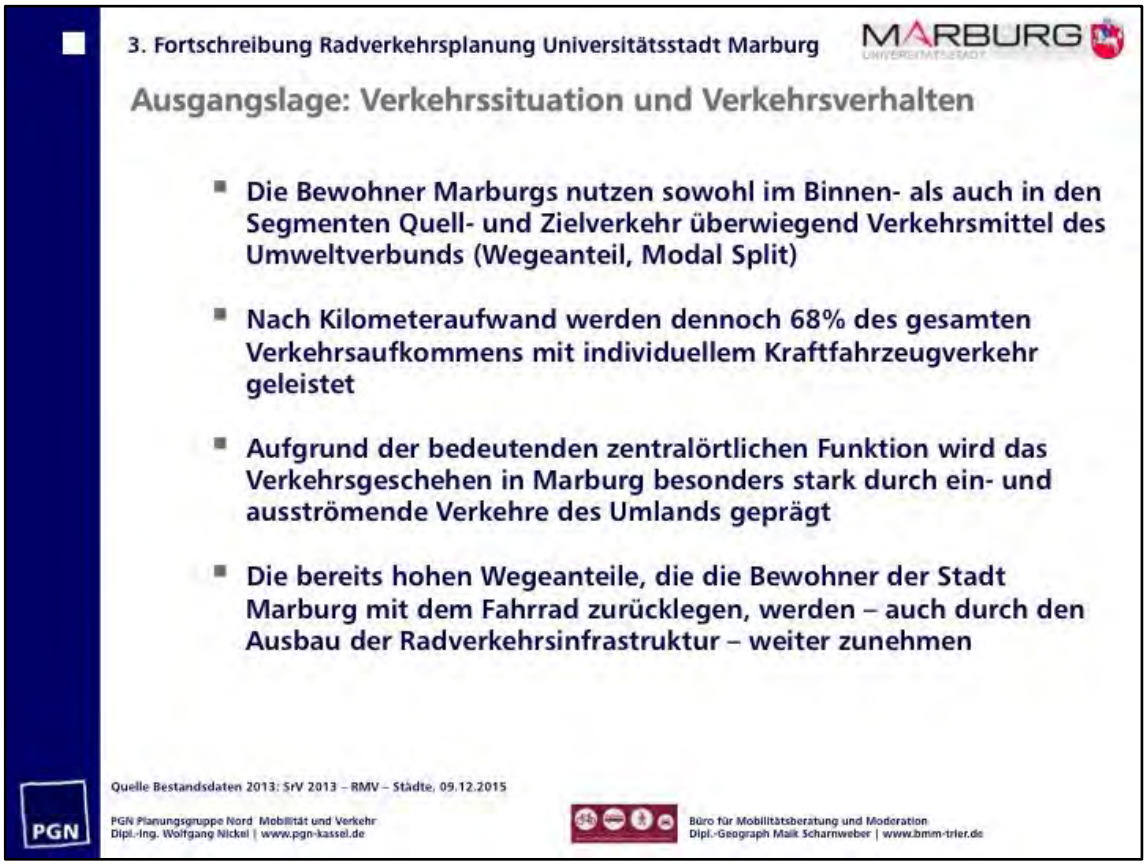
- 28.07.2015 - Starttermin mit beteiligten Ämtern der Stadtverwaltung und Ortsbesichtigungen
- 14.08.2015 - Befahrung und Ortsbesichtigung
- 10.09.2015 - Befahrung und Ortsbesichtigung
- 15.09.2015 - Radverkehrskonferenz Landkreis Marburg-Biedenkopf und Ortsbesichtigungen
- 16.09.2015 - Radverkehrsbeirat und Ortsbesichtigung
- 29.09.2015 - Befahrung und Ortsbesichtigung
- 25.11.2015 - Radverkehrsbeirat und Ortsbesichtigung
- 27.01.2016 - Radverkehrsbeirat und Ortsbesichtigung
- 23.02.2016 – Öffentlichen Zwischenpräsentation und Diskussion (Stadtforum im Rathaus Marburg) und Ortsbesichtigung
- 03.05.2016 - Befahrung und Ortsbesichtigung
- 07.05.2016 - Befahrung und Ortsbesichtigung
- 21.06.2016 - Radverkehrsbeirat und Ortsbesichtigung
- 24.08.2016 – Radverkehrsbeirat
- 10.2016 – Stellungnahmen der Ortsbeiräte zum Entwurf des Planes

6 Situation und Rahmenbedingungen des Radverkehrs

6.1 Verkehrsverhalten

Die aktuellsten verfügbaren Daten zum Verkehrsverhalten der Bewohner Marburgs wurden im Rahmen einer Mobilitätsbefragung des Rhein-Main-Verkehrsverbunds im Jahr 2013 erhoben. Dieses, Ende 2015 veröffentlichte, Material gibt einen guten Überblick über die Verkehrsteilnahme und Mobilitätsstruktur der Stadtbevölkerung. Nicht enthalten sind hier allerdings die – für die Verkehrssituation in der Stadt Marburg aufgrund der zentralörtlichen Funktionen und der starken Ein- und Auspendlerströme besonders relevanten – Verkehre der Umlandbewohner.

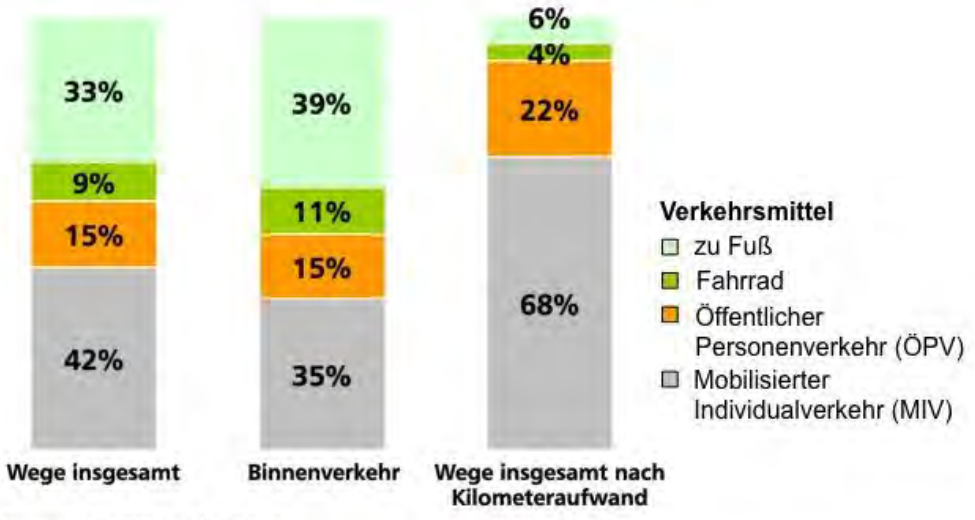
Ausgewählte Ergebnisse dieser Mobilitätsuntersuchung liegen den folgenden Abbildungen zugrunde.



3. Fortschreibung Radverkehrsplanung Universitätsstadt Marburg

MARBURG UNIVERSITÄTSSTADT

Verkehrsmittelwahl nach Hauptverkehrsmitteln
Wegeanteile (Modal Split) nach Verkehrsmitteln
Wege insgesamt auch nach Kilometeraufwand



Abweichungen von 100% = rundungsbedingt

Quelle Bestandsdaten 2013: SrV 2013 – RMV – Städte, 09.12.2015

PGN

PGN Planungsgruppe Nord Mobilität und Verkehr
Dipl.-Ing. Wolfgang Nickel | www.pgn-kassel.de

Büro für Mobilitätsberatung und Moderation
Dipl.-Geograph Maik Scharnweber | www.bmm-trier.de

3. Fortschreibung Radverkehrsplanung Universitätsstadt Marburg

MARBURG UNIVERSITÄTSSTADT

Ausgangslage: Potenziale für den Fahrradverkehr

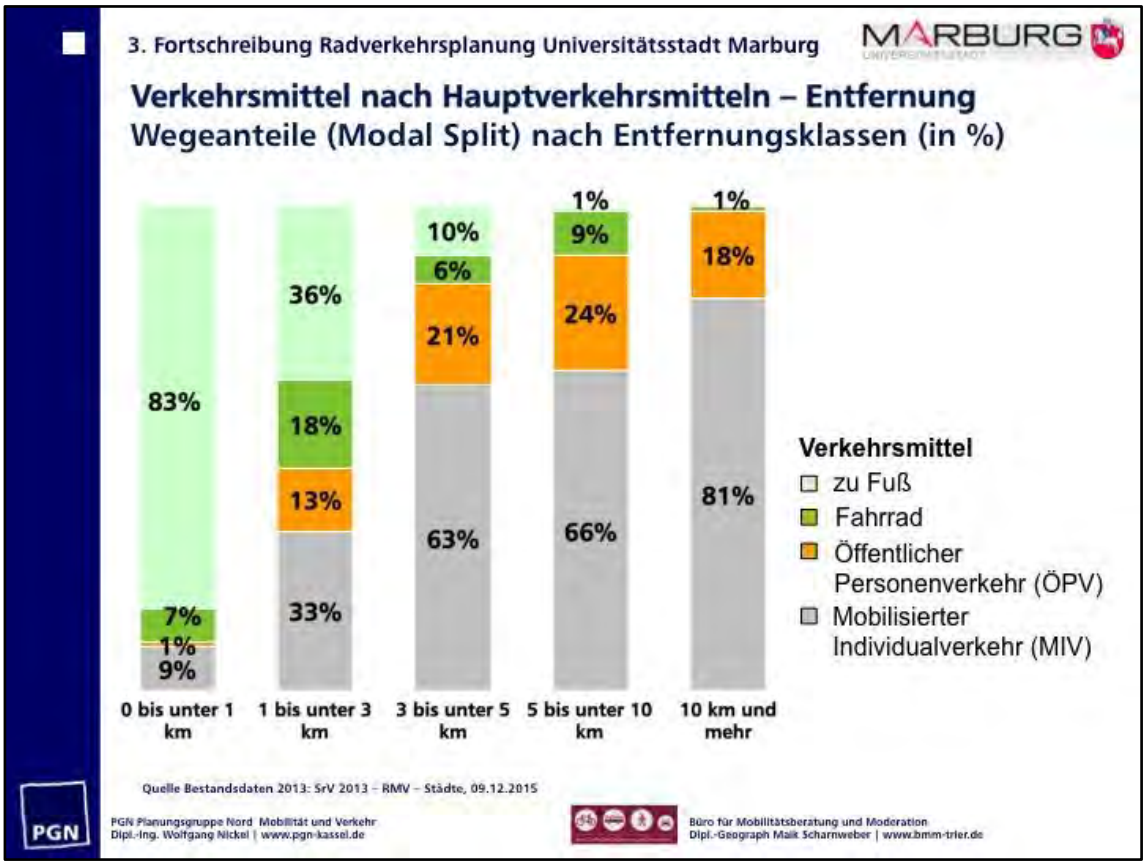
- Die durchschnittliche Länge aller Wege beträgt 7,0 km
- Die Wege zur Kita/Schule/Ausbildung sind im Mittel nur 3,5 km lang
- Die Freizeitwege sind im Mittel 7,1 km lang
- Heute hat das Fahrrad für alle Wegezwecke nur in der Entfernungsklasse zwischen 1 und unter 3 km einen bereits sehr hohen Anteil (18%), darüber fällt die Nutzung stark ab (z.B. 5 bis unter 10 km: 6% Fahrradanteil)
- Die höchsten Fahrradanteile haben die Wegezwecke Schule und Ausbildung (14%) sowie Arbeit (13%)
- Potenziale liegen bei allen Wegezwecken, durch spezifische Maßnahmen kann die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad deutlich ausgeweitet werden (Fahrrad und Pedelec)

Quelle Bestandsdaten 2013: SrV 2013 – RMV – Städte, 09.12.2015

PGN

PGN Planungsgruppe Nord Mobilität und Verkehr
Dipl.-Ing. Wolfgang Nickel | www.pgn-kassel.de

Büro für Mobilitätsberatung und Moderation
Dipl.-Geograph Maik Scharnweber | www.bmm-trier.de


3. Fortschreibung Radverkehrsplanung Universitätsstadt Marburg
MARBURG
Verkehrsmittel nach Hauptverkehrsmitteln – Entfernung
Wegeanteile (Modal Split) nach Entfernungsklassen (in %)
83%
7%
1%
9%
36%
18%
13%
33%
10%
6%
21%
63%
1%
9%
24%
66%
1%
18%
81%
0 bis unter 1 km
1 bis unter 3 km
3 bis unter 5 km
5 bis unter 10 km
10 km und mehr
Verkehrsmittel
zu Fuß
Fahrrad
Öffentlicher Personenverkehr (ÖPV)
Mobilisierter Individualverkehr (MIV)
Quelle Bestandsdaten 2013: SrV 2013 – RMV – Städte, 09.12.2015
PGN Planungsgruppe Nord Mobilität und Verkehr
Dipl.-Ing. Wolfgang Nickel | www.pgn-kassel.de
Büro für Mobilitätsberatung und Moderation
Dipl.-Geograph Maik Scharnweber | www.bmm-trier.de

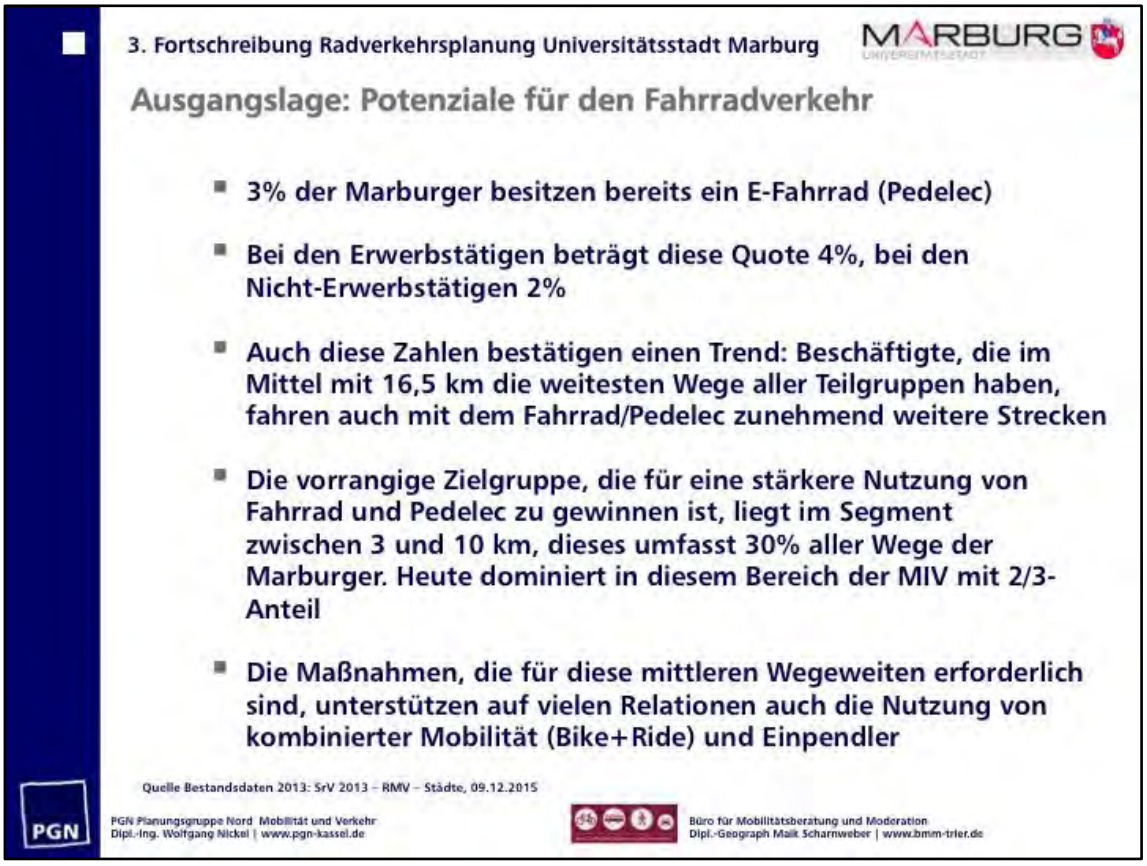

3. Fortschreibung Radverkehrsplanung Universitätsstadt Marburg
MARBURG
Ausgangslage: Potenziale für den Fahrradverkehr
3% der Marburger besitzen bereits ein E-Fahrrad (Pedelec)
Bei den Erwerbstätigen beträgt diese Quote 4%, bei den Nicht-Erwerbstätigen 2%
Auch diese Zahlen bestätigen einen Trend: Beschäftigte, die im Mittel mit 16,5 km die weitesten Wege aller Teilgruppen haben, fahren auch mit dem Fahrrad/Pedelec zunehmend weitere Strecken
Die vorrangige Zielgruppe, die für eine stärkere Nutzung von Fahrrad und Pedelec zu gewinnen ist, liegt im Segment zwischen 3 und 10 km, dieses umfasst 30% aller Wege der Marburger. Heute dominiert in diesem Bereich der MIV mit 2/3-Anteil
Die Maßnahmen, die für diese mittleren Wegeweiten erforderlich sind, unterstützen auf vielen Relationen auch die Nutzung von kombinierter Mobilität (Bike+Ride) und Einpendler
Quelle Bestandsdaten 2013: SrV 2013 – RMV – Städte, 09.12.2015
PGN Planungsgruppe Nord Mobilität und Verkehr
Dipl.-Ing. Wolfgang Nickel | www.pgn-kassel.de
Büro für Mobilitätsberatung und Moderation
Dipl.-Geograph Maik Scharnweber | www.bmm-trier.de

Abbildung 4: Schutzstreifen mit aufgeweiteter Radaufstellstreifen (Beispiel: Marburg Bahnhofsstraße)



6.2 Radverkehrsunfälle

Im Zuge der Analyse wurden von der PGN die Verkehrsunfalldaten der Polizei Marburg im Hinblick auf Radverkehrsunfälle ausgezählt und kartografisch aufbereitet. Die folgenden Abbildungen geben Aufschluss über die Unfallschwere, die Art und den Ort der Radverkehrsunfälle in den Jahren 2011 bis 2014.

Abbildung 5: Verkehrsunfalldaten nach Unfallschwere[3]

Unfallschwere	2011	2012	2013	2014	Gesamt
Unfall mit Getöteten		1			**1**
Unfall mit Schwerverletzten	5	3	5	8	**21**
Unfall mit Leichtverletzten	27	41	22	31	**121**
Sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkohol / anderer berauschender Mittel	11	16	10	8	**45**
Sachschadensunfall mit Alkohol / anderer berauschender Mittel		1	1		**2**
Gesamt	**43**	**62**	**38**	**47**	**190**

Abbildung 6: Verkehrsunfalldaten nach Beteiligung (2011-2014)[4]

Art Unfall	Anzahl	%
Fahrrad - Alleinunfall	10	**5**
Fahrrad - Fußgänger	14	**7**
Fahrrad - Fahrrad	1	**<1**
Fahrrad - Kfz	165	**87**
Gesamt	**190**	**100**

3 Verkehrsunfalldaten (PTV Euska) der Polizei Marburg

4 Verkehrsunfalldaten (PTV Euska) der Polizei Marburg

Abbildung 7: Karte 4a – Anzahl und Art der Fahrradunfälle zwischen den Jahren 2011-2014 (Marburg Gesamtstadt)

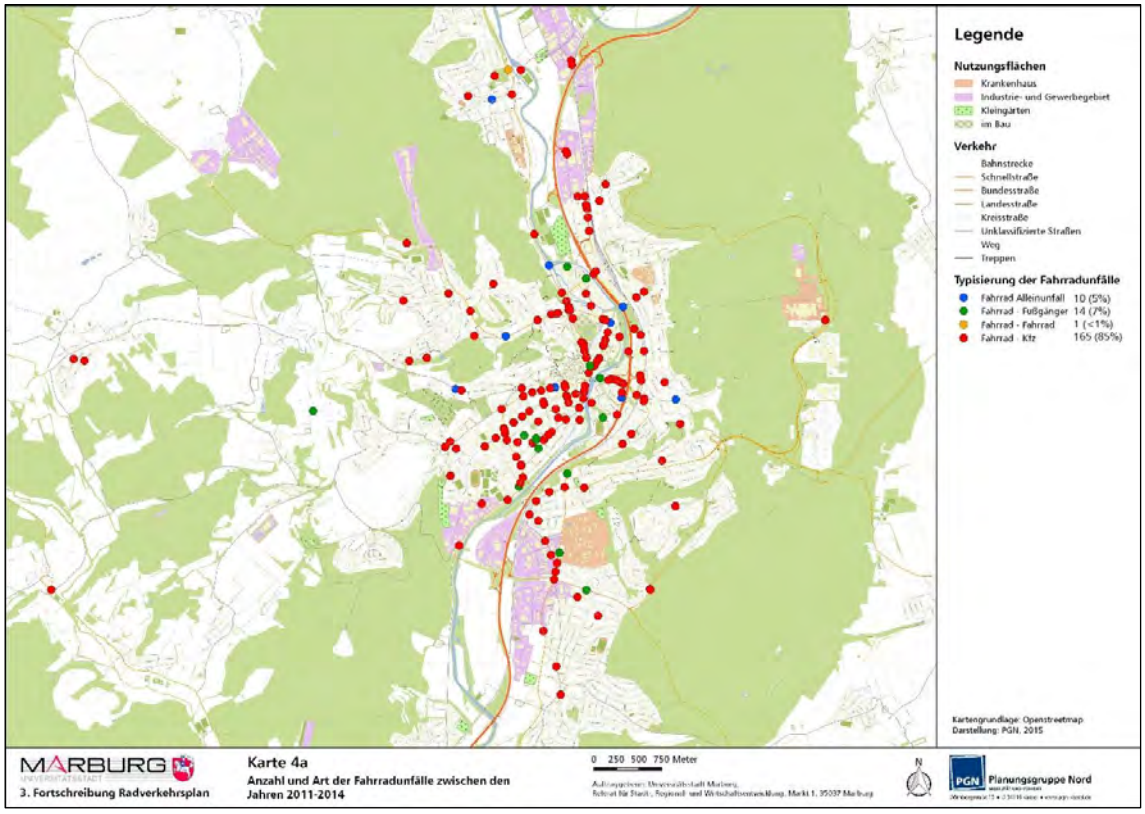
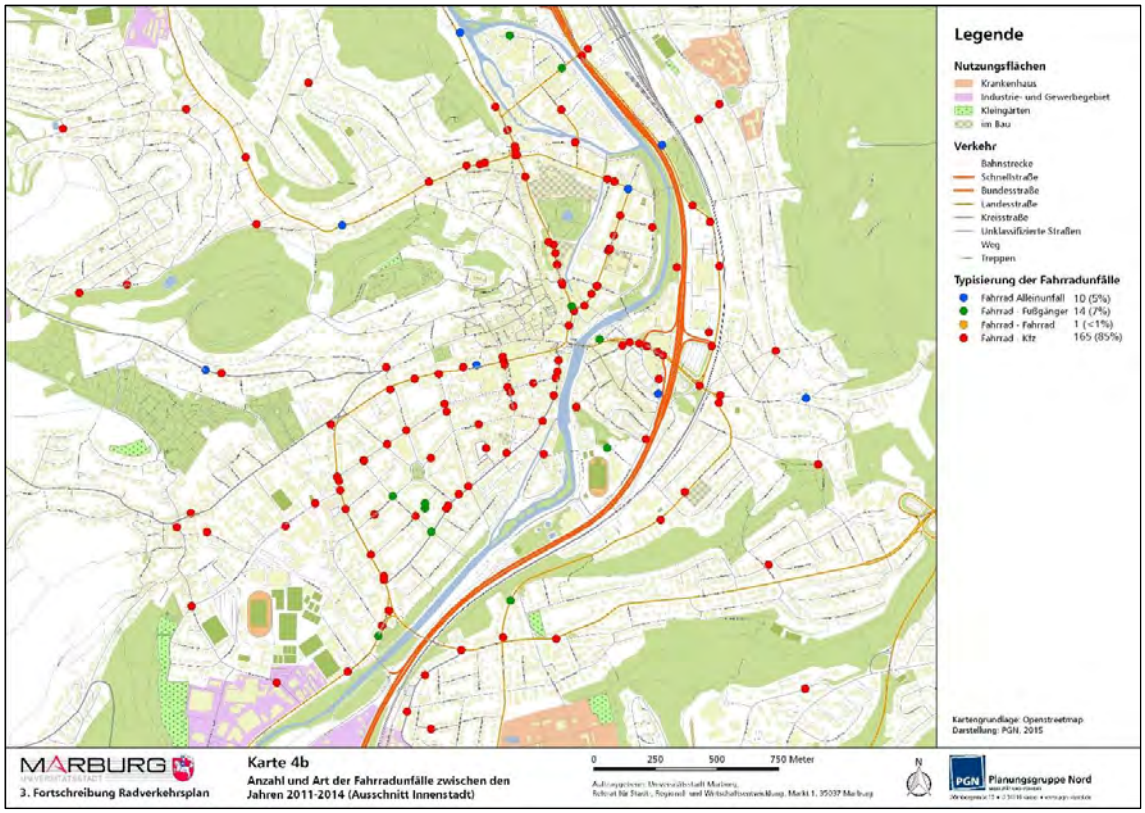


Abbildung 8: Karte 4b – Anzahl und Art der Fahrradunfälle zwischen den Jahren 2011-2014 (Marburg Kernstadt)

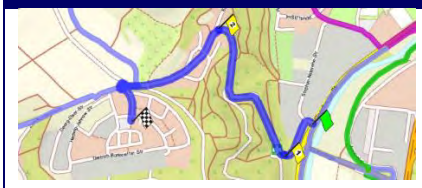
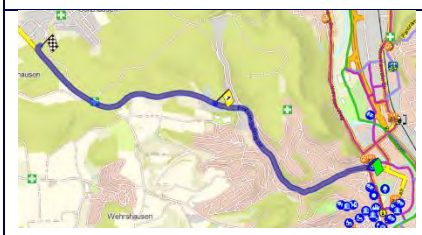
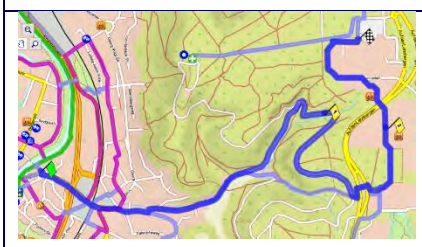


6.3 Besondere topografische Gegebenheiten

Die Universitätsstadt Marburg liegt im Lahntal auf einer Höhe von 185 m ü. NN. Eingebettet in das Marburger Bergland erstrecken sich die Höhenzüge westlich und östlich der Stadt und erreichen bis zu über 400 m Höhe. Der höchste Berg innerhalb des zu Marburg gehörenden Stadtgebiets ist mit 412 m der Störner, nordwestlich des Stadtteils Dilschhausen. Die niedrigste Stelle befindet sich im Süden der Stadt an der Lahn (173 m).[5]

Nur in Nord-Süd-Richtung ist eine steigungsarme Radverkehrsführung möglich. Einige bevölkerungsstarke Stadtteile wie z.B. Marbach, Ockershausen oder Oberer Richtsberg liegen zwischen 250 m – 280 m Höhe. Die größten Arbeitgeber der Stadt (Standort Behringwerke Marburg, Universität Campus Lahnberge und Universitätsklinikum) liegen sogar in über 300 m Höhe.

Abbildung 9: Ausgewählte Höhenprofile[6]

Streckenübersicht	Strecke	Höhe
	Gisselberger Straße Stadtwald Δ Höhe	178 m 310 m 132 Höhenmeter
	Elisabethkirche Kreisel Görzhäuser Hof Δ Höhe	188 m 342 m 154 Höhenmeter
	Erlenring Universitätsklinikum Δ Höhe	181 m 365 m 184 Höhenmeter

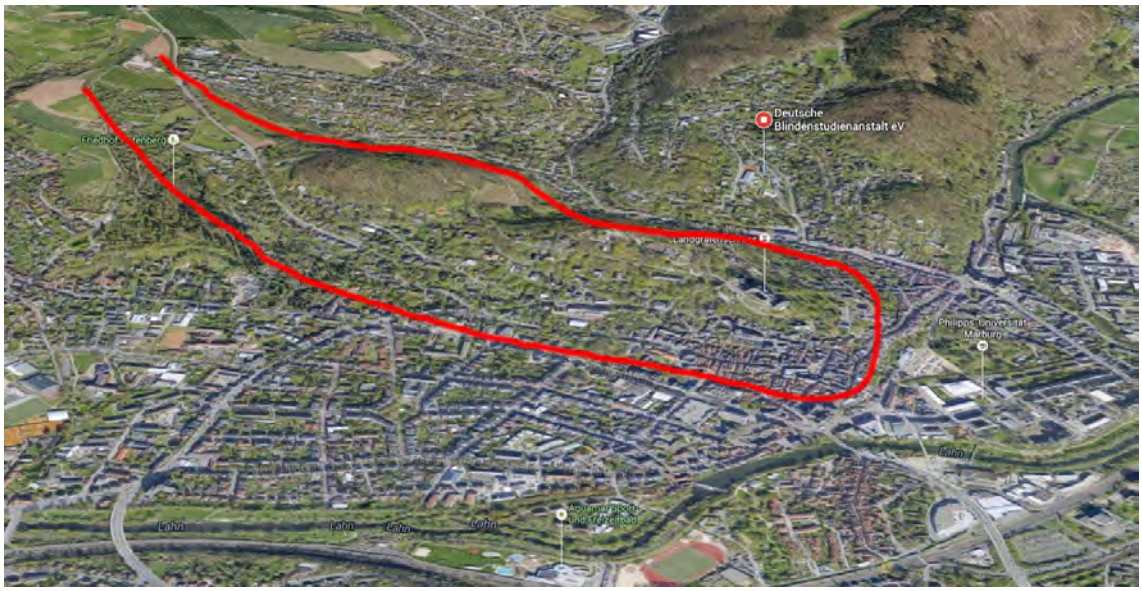
Hinweis: Weitere ausgewählte Höhenprofile befinden sich im Anhang.

Die Marburger Oberstadt liegt auf dem Ausläufer des Dammelsberges und somit ca. 50 m über der Lahn. Für diese markante Lage wurden zwei Aufzüge von der Unterstadt in die Oberstadt gebaut, um diese einfacher für Fußgänger erreichbar zu machen.

5 https://de.wikipedia.org/wiki/Marburg (Zugriff: 22.12.2015)

6 http://www.radroutenplaner.hessen.de/ (Zugriff: 15.03.2016)

Abbildung 10: Höhenzug Dammelsberg (rote Linie) bis zur Lahn (perspektivische Darstellung)[7]



Für Radfahrer ist es weiterhin beschwerlich zu den Geschäften in der Fußgängerzone der Oberstadt zu gelangen. Daher werden verstärkt die Fahrrad-Abstellanlagen an zentralen Zugangspunkten zur Oberstadt benutzt, wie z.B. beim Aufzug Pilgrimstein.

Abbildung 11: Fahrräder am Fahrstuhl Pilgrimstein



7 GoogleEarth (Zugriff: 17.06.2016)

Abbildung 12: Blick von Ortenberg Richtung Altstadt



Abbildung 13: Blick vom Oberstadtaufzug zu den Lahnbergen



Abbildung 14: Karte 1 – Übersicht Stadtteile Marburg (Gesamtstadt)

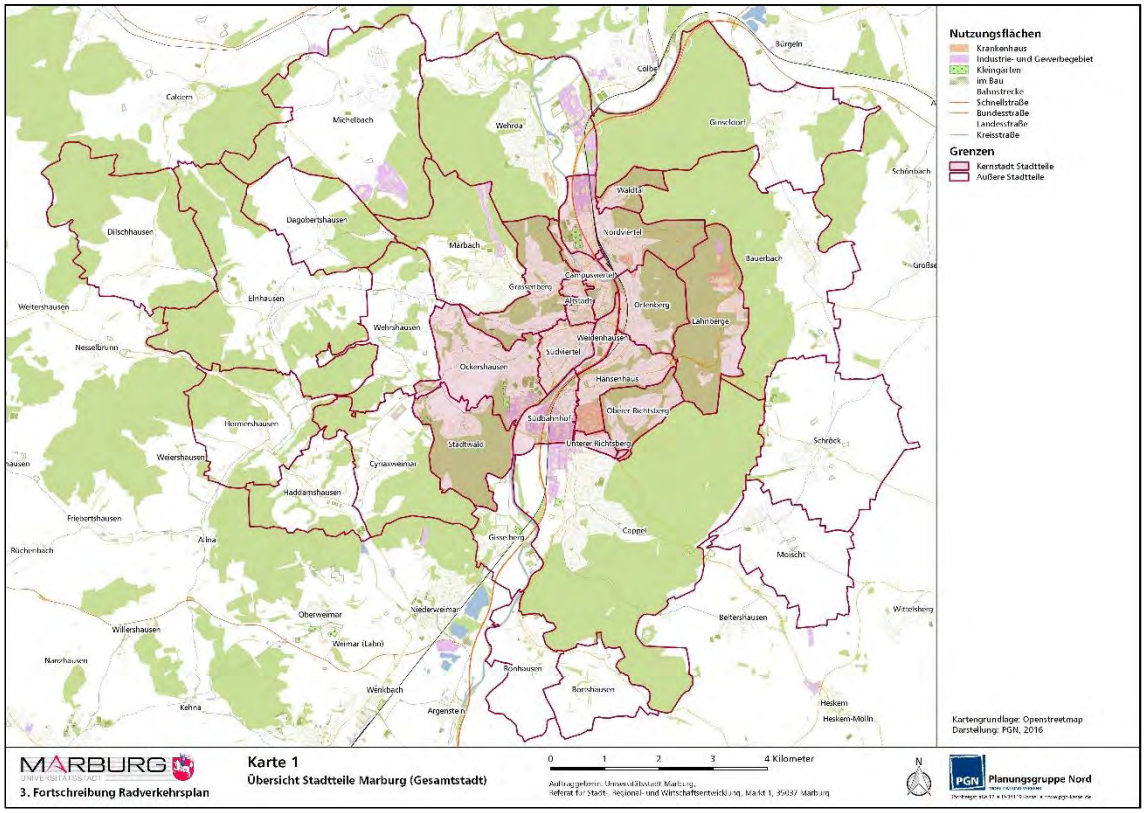
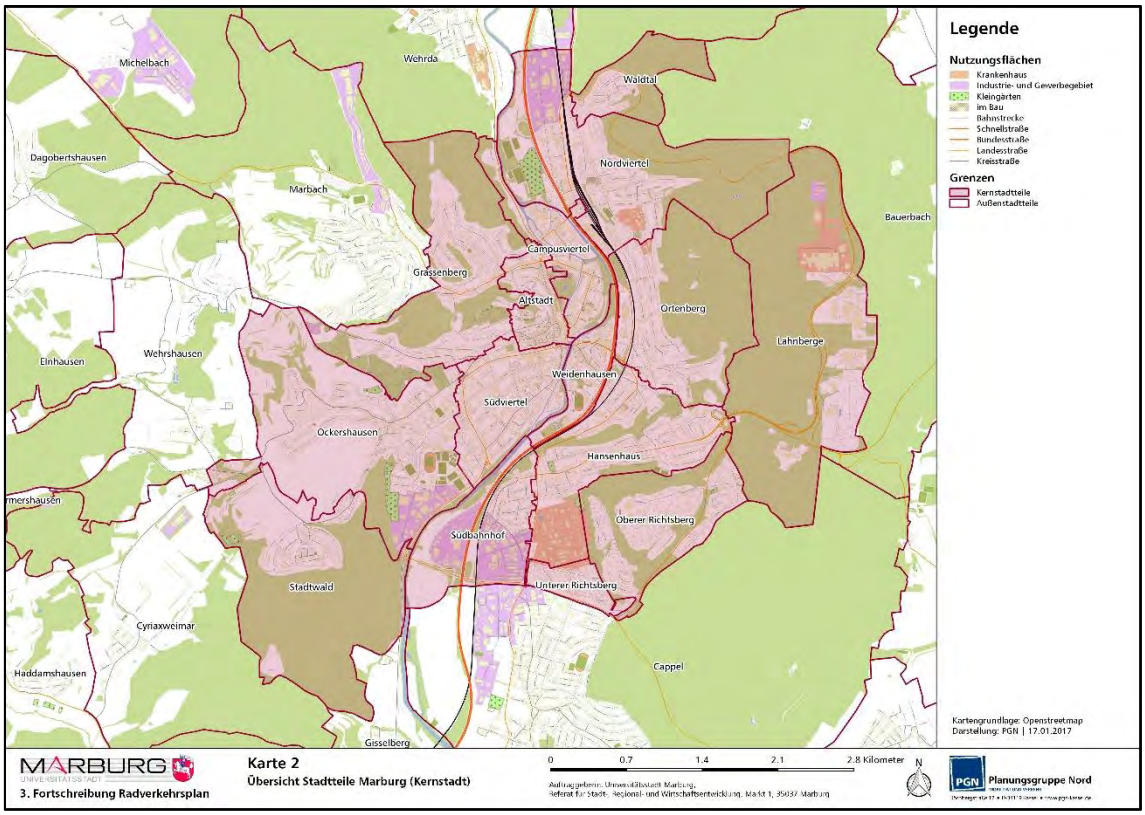


Abbildung 15: Karte 2 – Übersicht Stadtteile Marburg (Kernstadt)

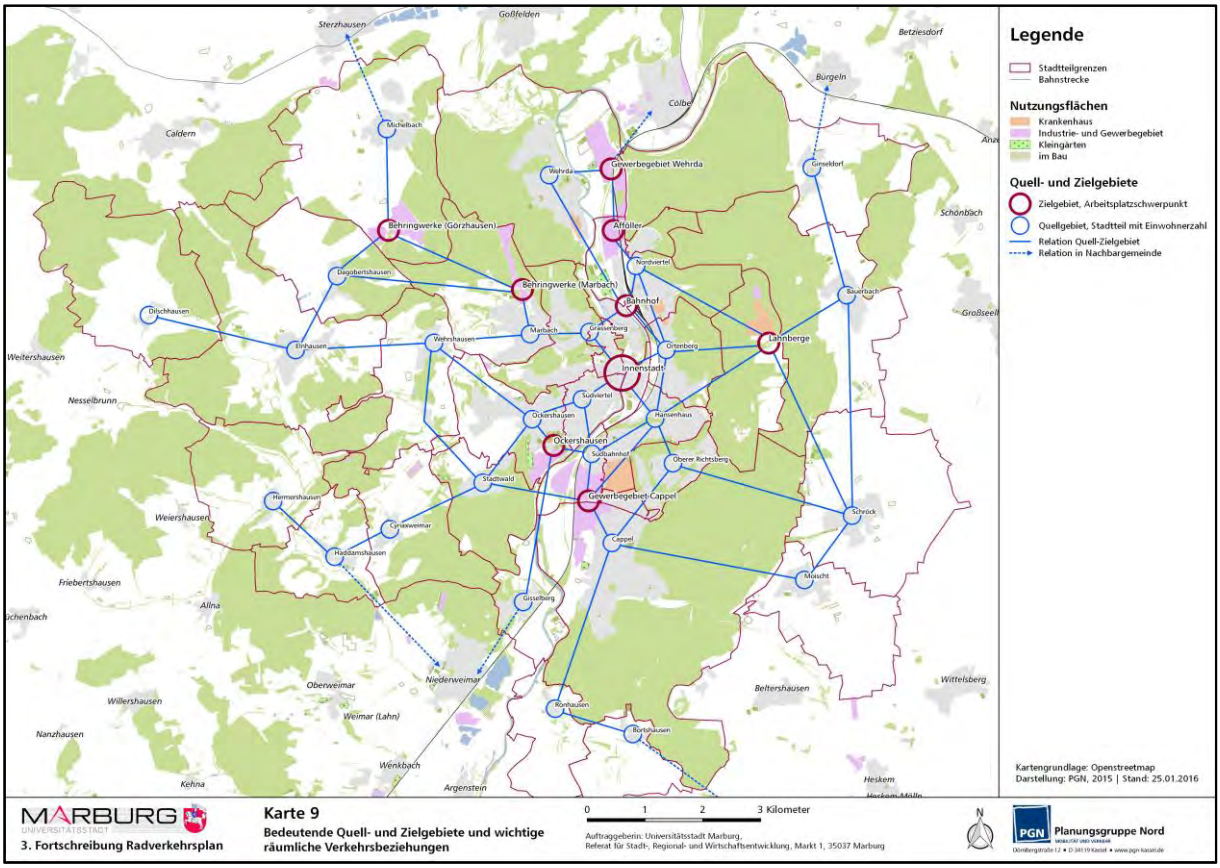


6.4 Quellen und Ziele des Radverkehrs

Quellgebiete für den Radverkehr sind im Allgemeinen alle 33 Marburger Stadtteile. Eine Ausnahme bildet der Stadtteil Lahnberge insoweit, dass hier nur vereinzelt Einwohner wohnen. Allerdings wird dieser Stadtteil nach vollendetem Ausbau des Campus Lahnberge zum größten Zielgebiet für den Berufs- und Ausbildungsverkehr östlich der Lahn werden. Eine weitere wichtige Quelle für den Radverkehr stellen die Bewohner der angrenzenden Gemeinden des Landkreises Marburg-Biedenkopf dar. In den schematisierten Quelle-Ziel-Beziehungen sind daher die wichtigsten Verbindungslinien mit dargestellt.

Karte 9 zeigt die schematische Verknüpfung zwischen Quell- und Zielgebieten für den Radverkehr.

Abbildung 16: Karte 9 – Bedeutende Quell- und Zielgebiete und wichtige räumlich Verkehrsbeziehungen



6.4.1 Einwohnerverteilung

Die Bevölkerungsverteilung im Stadtgebiet Marburg konzentriert sich sehr stark entlang des Lahntals. Innerhalb der Kernstadt Marburgs sind das Südviertel, Hansenhaus und der Obere Richtsberg die Stadtteile mit den meisten Einwohnern. In den äußeren Stadtteilen sind Cappel im Süden und Wehrda im Norden die Stadtteile mit dem größten Anteil der Bevölkerung.

Aktuelle Stadtentwicklungsprojekte zur Wohnbebauung befinden sich in Michelbach-Nord und Stadtwald. Dort werden Grundstücksflächen für eine Einzelhaus bzw. Reihenhausbebauung ausgewiesen.

Im Stadtteil Nordviertel wird mit Wohnungsbauprojekten entlang der Neuen und Alten Kasseler Straße eine Verdichtung vorgenommen.

Abbildung 17: Karte 7 – Einwohnerverteilung nach Stadtteilen

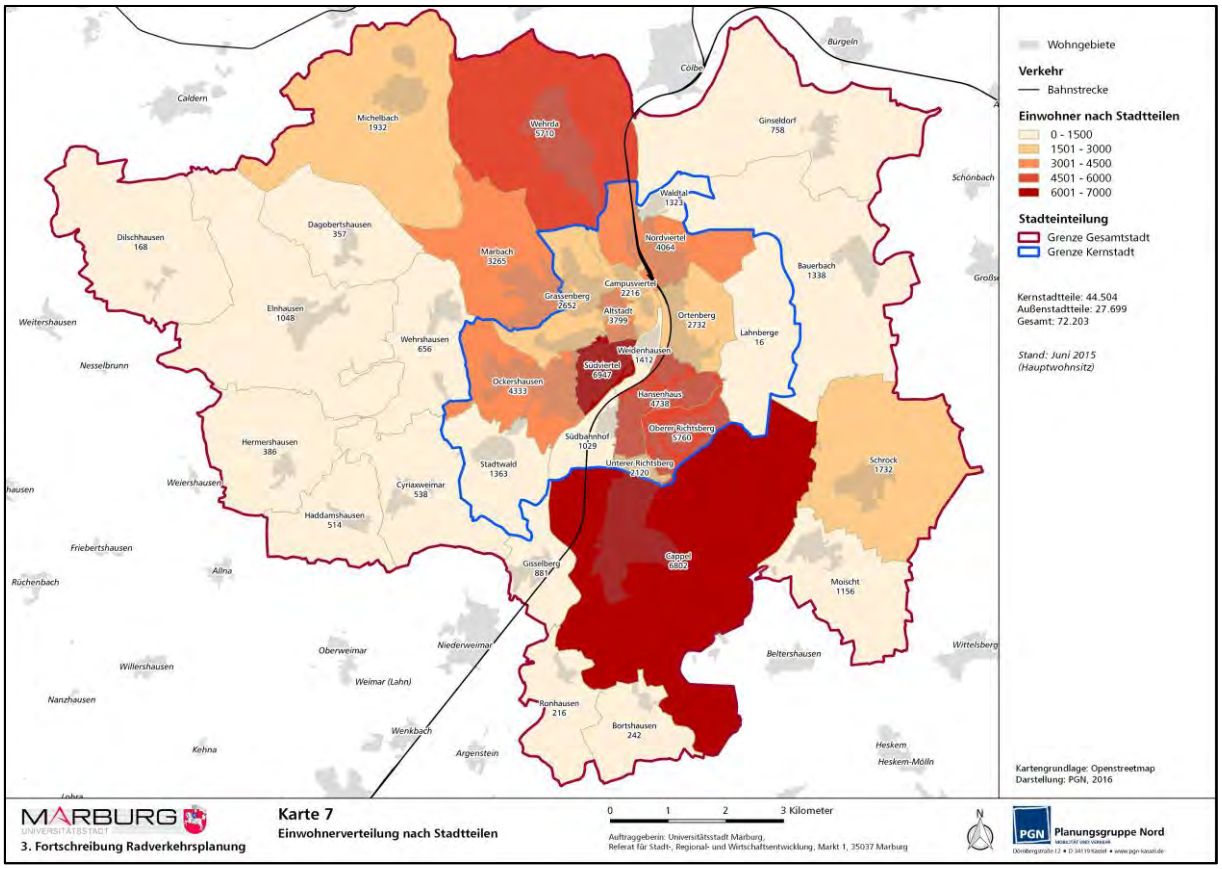
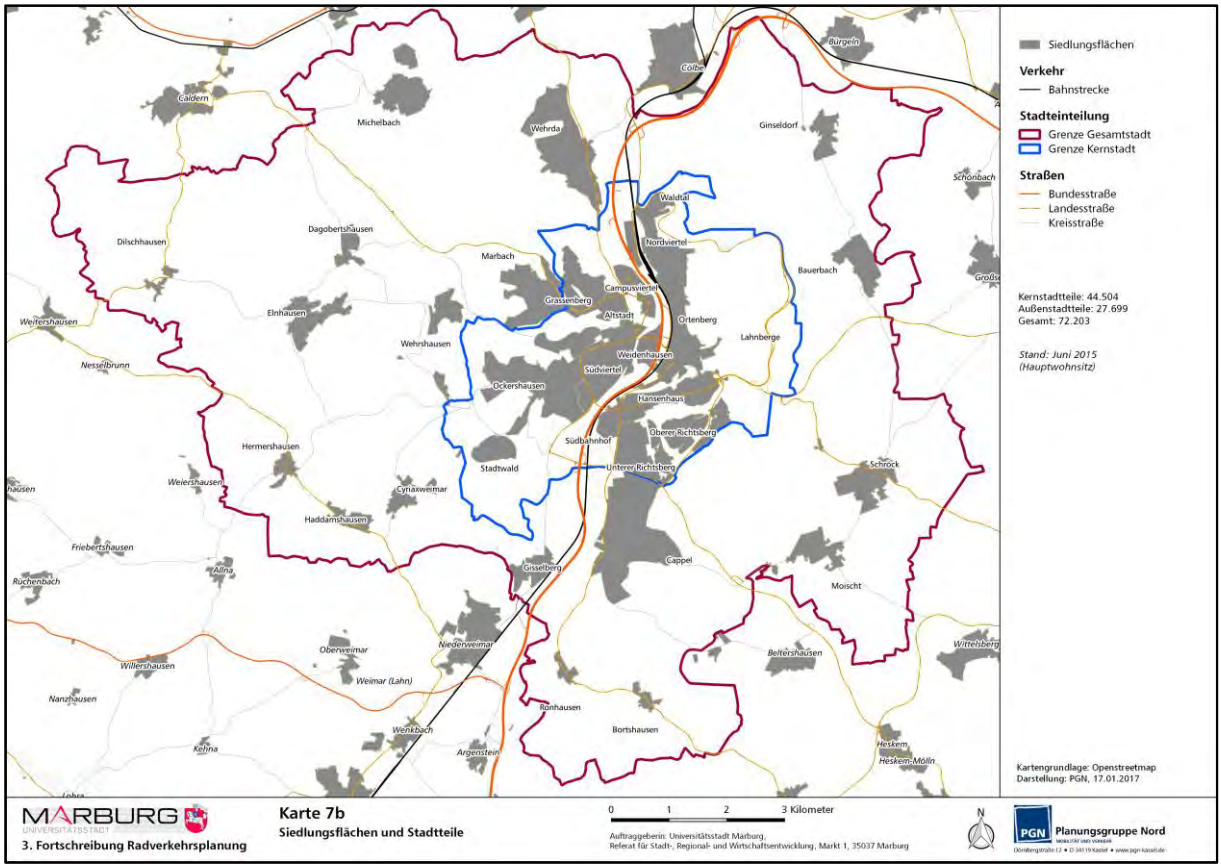


Abbildung 18: Karte 7b - Übersicht der Siedlungsflächen im Stadtgebiet Marburg



6.4.2 Arbeitsplatzschwerpunkte

Über das Stadtgebiet der Universitätsstadt Marburg verteilt können neun große Arbeitsplatzschwerpunkte identifiziert werden:

- Gewerbegebiet Wehrda
- Gewerbegebiet Affföller
- Hauptbahnhof
- Innenstadt
- Standort Behringwerke Marburg (Görzhausen)
- Standort Behringwerke Marburg (Marbach)
- Gewerbegebiet Ockershausen
- Gewerbegebiet Cappel-Süd
- Gewerbegebiet Südbahnhof
- Lahnberge

6.4.3 Ausbildungsschwerpunkte

Ein räumlicher Ausbildungsschwerpunkt liegt in Marburg-Ockershausen entlang der Leopold-Lucas-Straße. Ca. 2.300 Schüler (Elisabethschule und Gymnasium Philippinum) verlassen zur Mittagszeit das Schulgelände. Mit der naheliegenden Waldorfschule und der Kaufmännischen Schule erhöht sich die Gesamtschülerzahl auf 4.800 in diesem Bereich.

Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit, die mit einer Entschleunigung des mobilisierten Individualverkehrs eingehen, sind unumgänglich.

Mängel und Defizite, sowie eine genaue Analyse des Bereichs Leopold-Lucas-Straße wurde bereits in einem Bericht zum Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundliche Mobilität“ durch das Ingenieurbüro Stete ausführlich beschrieben.

Die weiteren Ausbildungsschwerpunkte (Karte 8a) erfordern je nach Größe ebenfalls Maßnahmen zur Schulwegesicherheit, Anfahrbarkeit mit dem Fahrrad und Fahrradabstellmöglichkeiten.

Abbildung 19: Karte 8a – Lage der Schulen und Anzahl der Schüler

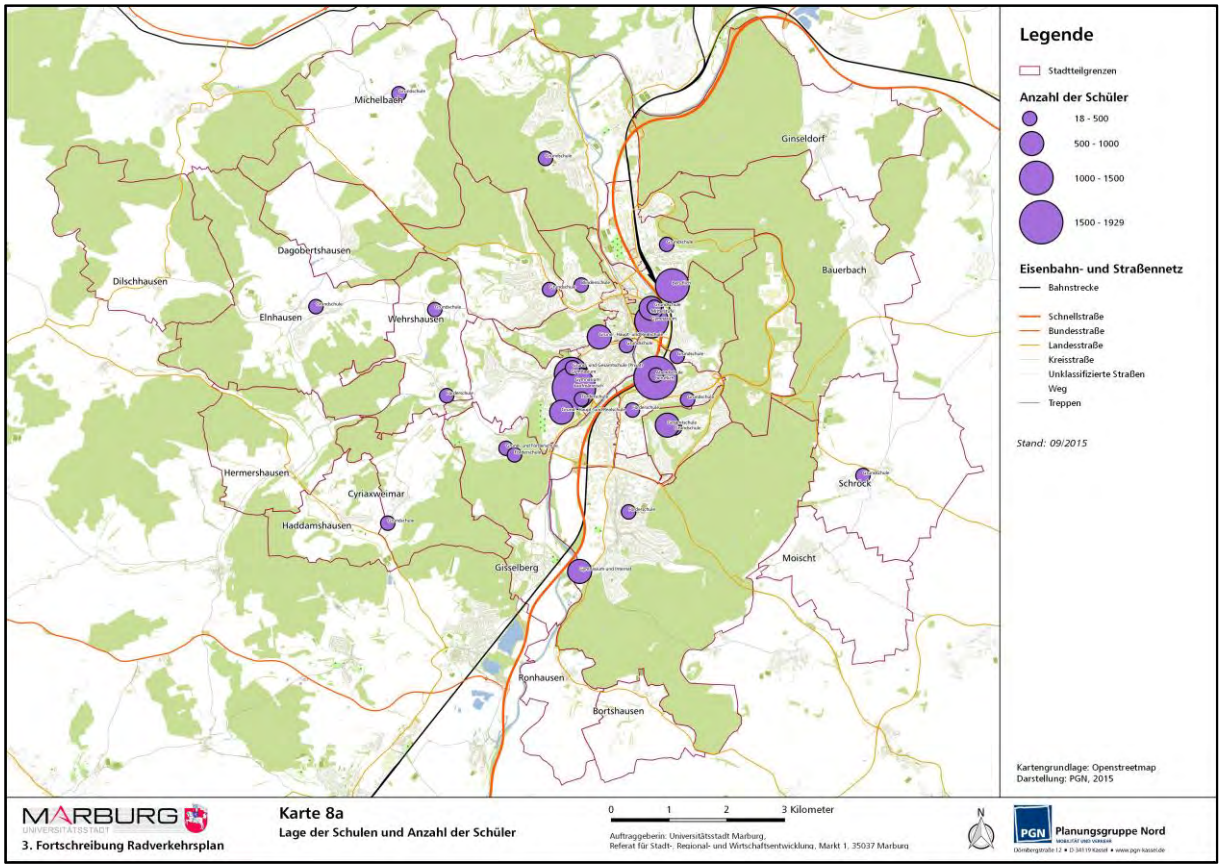


Abbildung 20: Karte 8b – Lage der Schulen und Anzahl der Schüler (Ausschnitt Kernstadt)

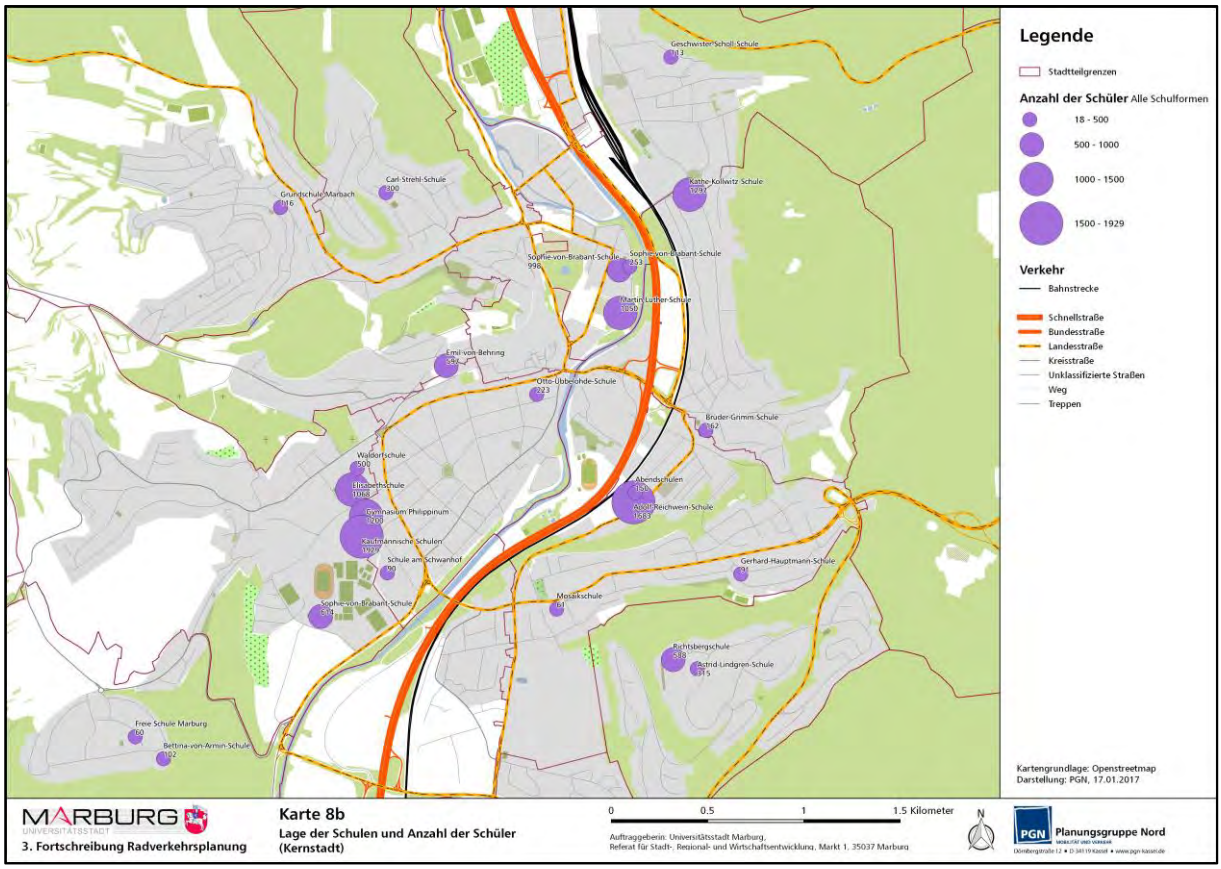


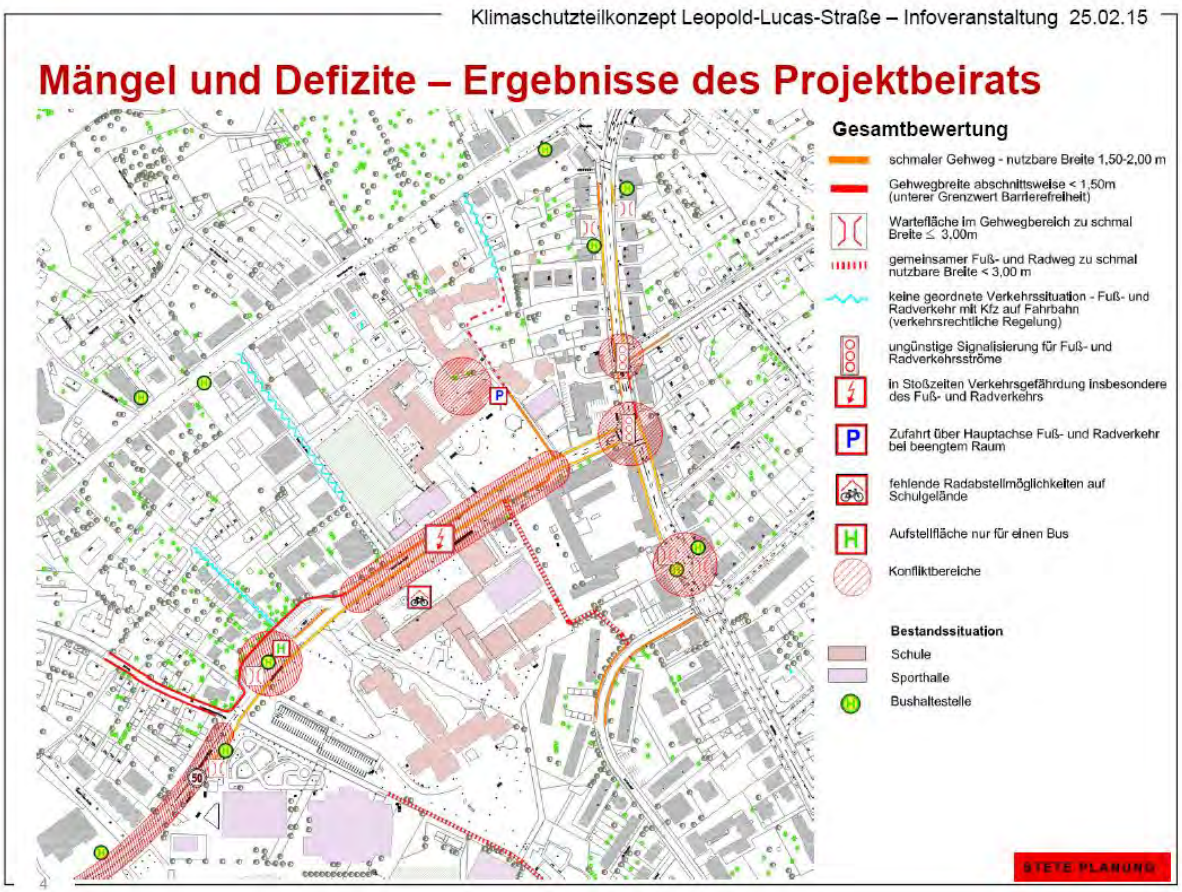
Abbildung 21: Leopold-Lucas-Straße nach Schulschluss 13:15 Uhr



Abbildung 22: Leopold-Lucas-Straße nach Schulschluss 13:15 Uhr



Abbildung 23: Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundliche Mobilität“, Schulstandort Leopold-Lucas-Straße, Marburg[8]



6.4.4 Einzelhandel/Versorgung

In der Universitätsstadt Marburg wurden durch die CIMA Beratung+Management GmbH im Jahr 2009 zwei zentrale Versorgungsbereiche definiert. Der erste zentrale Versorgungsbereich erstreckt sich wie ein Band vom Bahnhof über die Bahnhofstraße durch die Oberstadt bis in das Südviertel hinein. Ausläufer führen zum Ketzerbach und über die Weidenhäuser Brücke zum Erlenring Center.

Der zweite zentrale Versorgungsbereich liegt im Stadtteil Cappel und erstreckt sich entlang der Marburger Straße bis zum Knoten Cappeler Straße, Beltershäuser Straße, Südspange an dem eine Vielzahl an Einzelhandelseinrichtungen liegen.

Diese zentralen Versorgungsbereiche sind mit guten Radverkehrsanlagen zu erschließen. Insbesondere bei Abstellanlagen ist den zukünftigem Anforderungen und dem Bedarf (Lastenfahrräder, Elektromobilität) Rechnung zu tragen.

Wichtiger Einzelhandelsstandort ist außerdem der Kaufpark Wehrda mit einer Reihe großflächiger Anbieter die ebenfalls radverkehrstechnisch zu erschließen sind.

8 Stete Planung, 2014

Abbildung 24: Karte 46 – Lage zentraler Versorgungsbereiche

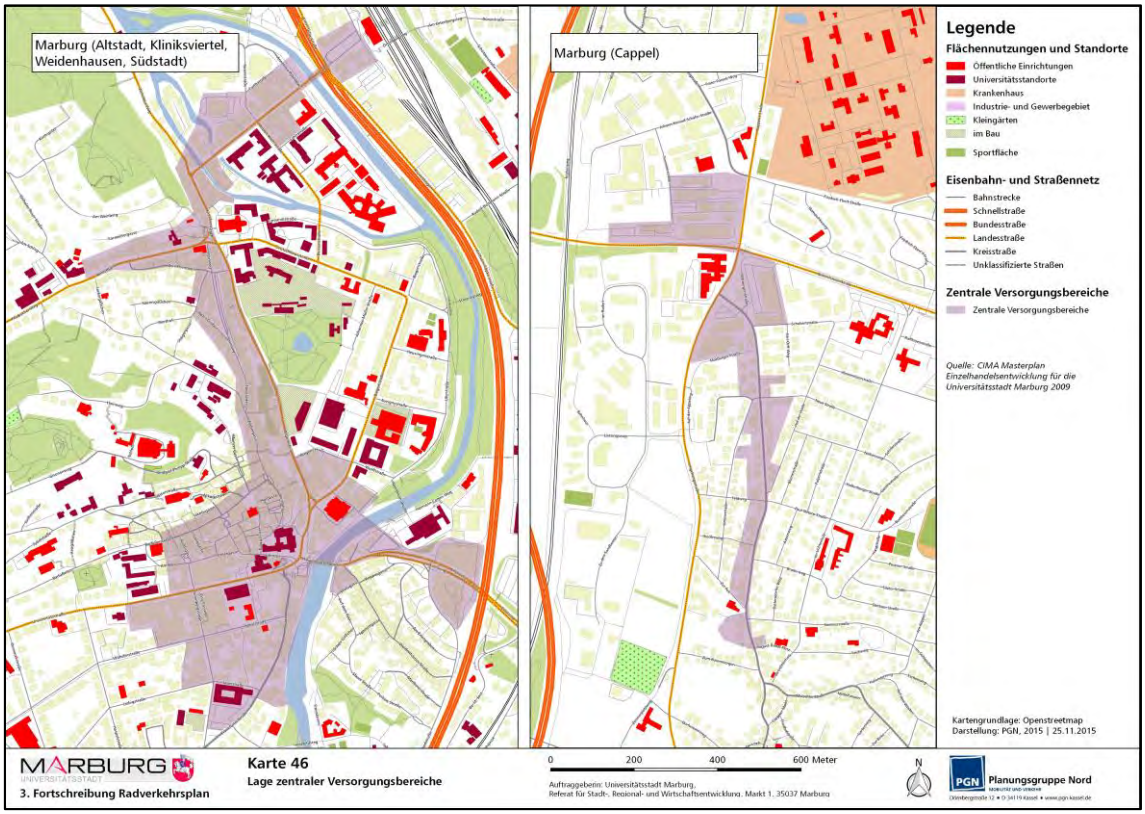
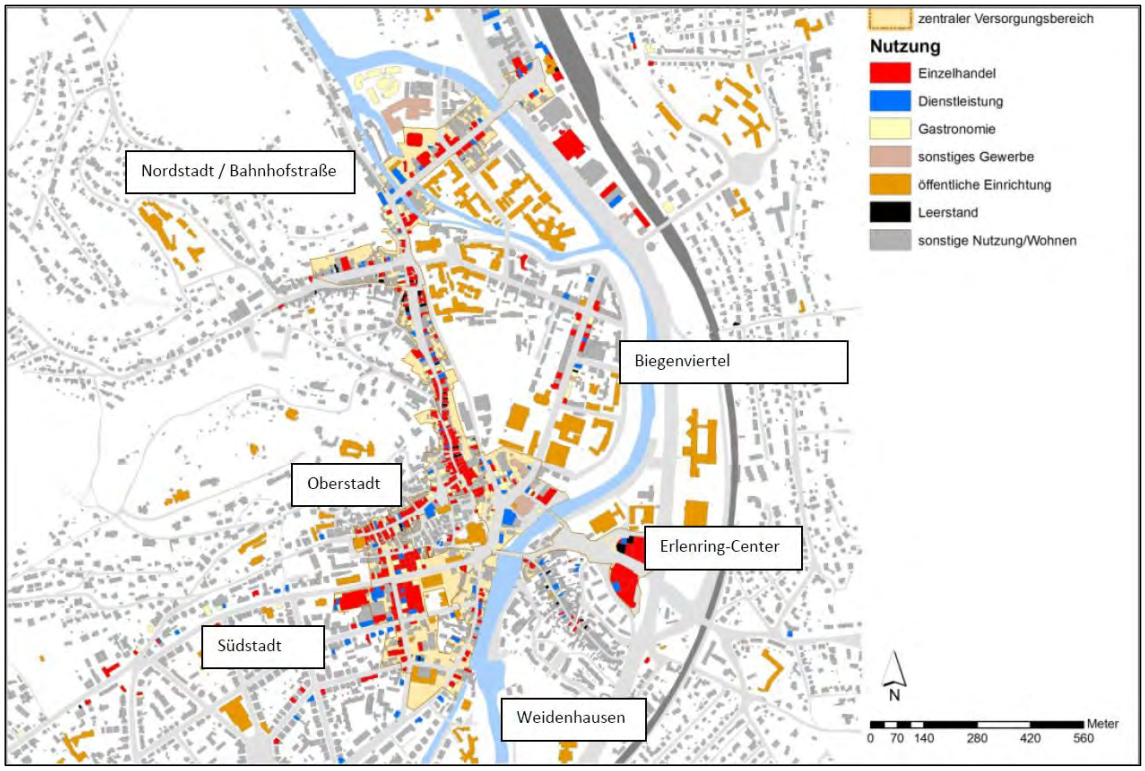


Abbildung 25: Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt mit Kernbereichen[9]



9 CIMA, 2009

Abbildung 26: Zentraler Versorgungsbereich „Nebenzentrum Cappel“[10]

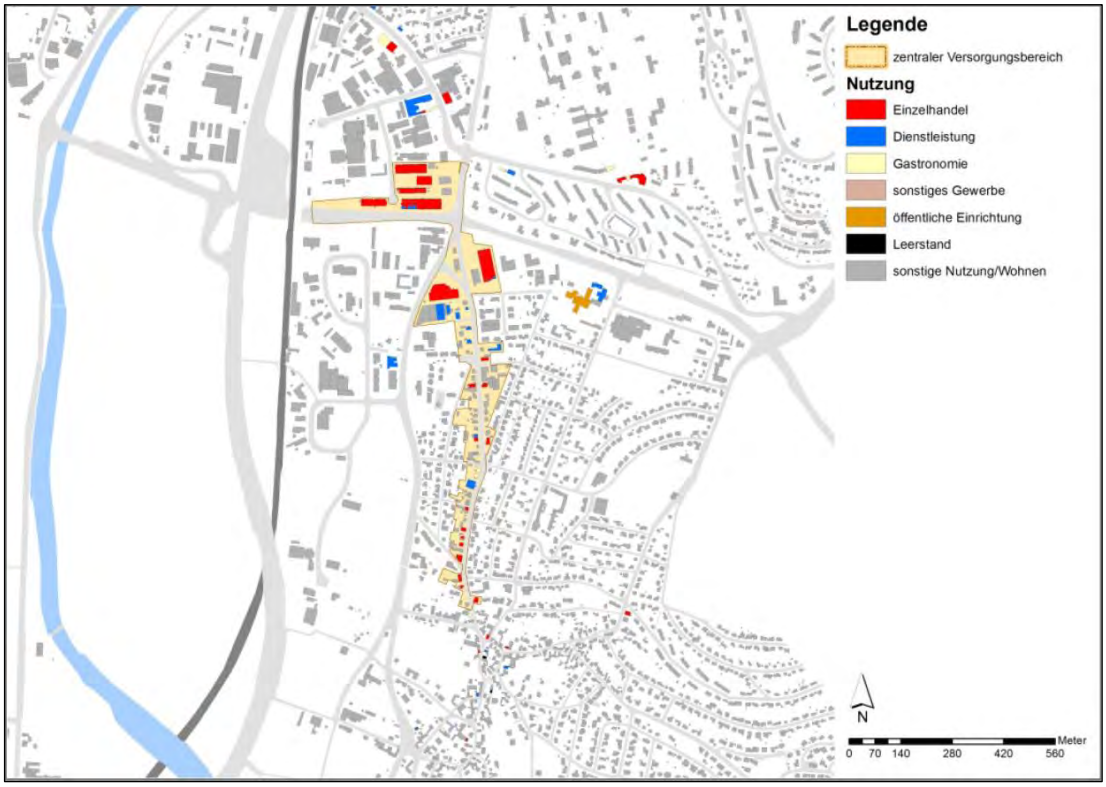
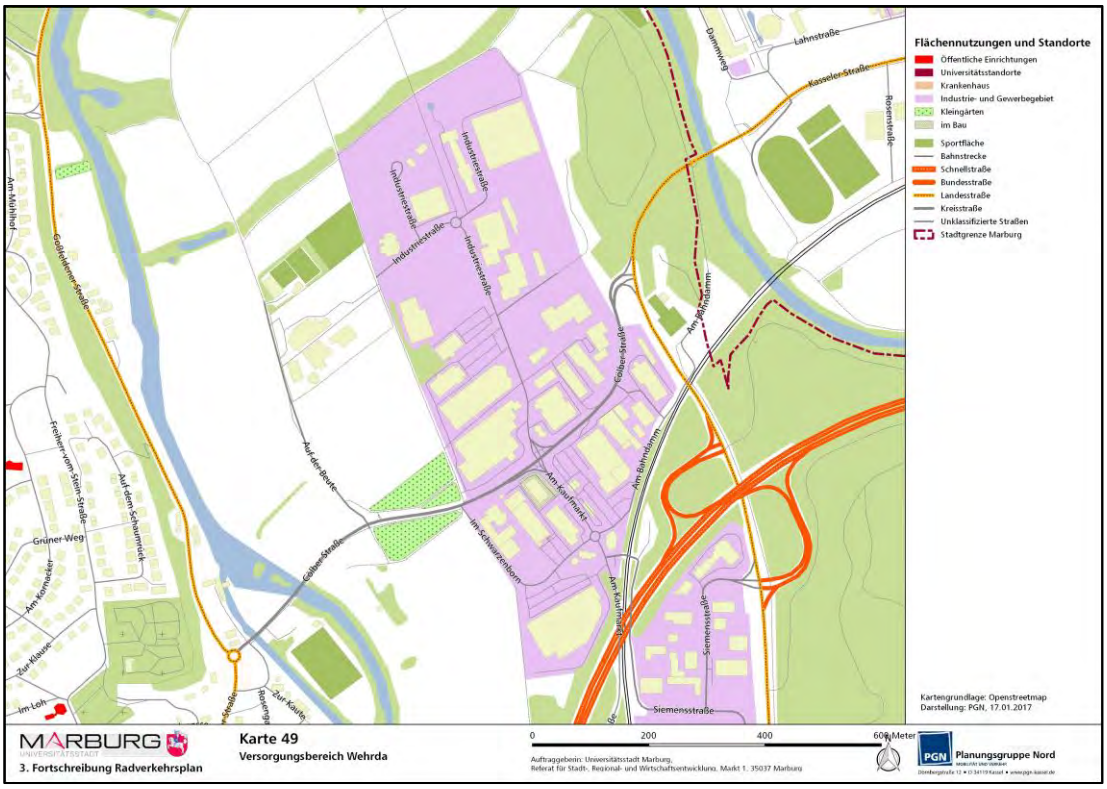


Abbildung 27: Einzelhandelsstandort Kaufpark Wehrda mit einer Reihe großflächiger Anbieter



10 CIMA, 2009

7 Planung Radverkehrsnetz

7.1 Netzbestandteile der Radverkehrsanlagen und Radrouten

Das geplante Radverkehrsnetz als Weiterentwicklung des heutigen Bestands besteht aus verschiedenen Netzbestandteilen, die entweder eine eigenständige Führung des Radverkehrs getrennt von anderen Verkehrsarten oder eine gemeinsame Nutzung von Straßen und Wegen mit anderen Verkehrsteilnehmern vorsehen. Die wichtigsten möglichen Bauformen und die straßenverkehrsrechtlichen Organisationsformen sind hier in Kurzform skizziert. Für eine vollständige und detaillierte Darstellung wird auf das Kapitel 2 (Planungsgrundlagen) verwiesen.

Die im Wesentlichen auf den Empfehlungen der ERA und der StVO basierenden Beschreibungen dienen hier lediglich zum besseren Verständnis der Netzbestandteile des Radverkehrsplans.

7.1.1 Übersicht der StVO-Verkehrszeichen

Sonderwege	
Zeichen 237 	1. Der Radverkehr darf nicht die Fahrbahn, sondern muss den Radweg benutzen (Radwegbenutzungspflicht). 2. Anderer Verkehr darf ihn nicht benutzen. 3. Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines Radwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Radverkehr Rücksicht nehmen und der andere Fahrzeugverkehr muss erforderlichenfalls die Geschwindigkeit an den Radverkehr anpassen. 4. § 2 Absatz 4 Satz 6 bleibt unberührt.
Zeichen 239 	1. Anderer als Fußgängerverkehr darf den Gehweg nicht nutzen. 2. Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines Gehwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Fußgängerverkehr Rücksicht nehmen. Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Fahrverkehr warten; er darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Erläuterung: Das Zeichen kennzeichnet einen Gehweg (§ 25 Absatz 1 Satz 1), wo eine Klarstellung notwendig ist.

Zeichen 240 	1. Der Radverkehr darf nicht die Fahrbahn, sondern muss den gemeinsamen Geh- und Radweg benutzen (Radwegbenutzungspflicht). 2. Anderer Verkehr darf ihn nicht benutzen. 3. Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Fußgänger- und Radverkehr Rücksicht nehmen. Erforderlichenfalls muss der Fahrverkehr die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen. 4. § 2 Absatz 4 Satz 6 bleibt unberührt. Erläuterung: Das Zeichen kennzeichnet auch den Gehweg (§ 25 Absatz 1 Satz 1).
Zeichen 241 	Der Radverkehr darf nicht die Fahrbahn, sondern muss den Radweg des getrennten Rad- und Gehwegs benutzen (Radwegbenutzungspflicht). 2. Anderer Verkehr darf ihn nicht benutzen. 3. Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines getrennten Geh- und Radwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, darf diese nur den für den Radverkehr bestimmten Teil des getrennten Geh- und Radwegs befahren. 4. Die andere Verkehrsart muss auf den Radverkehr Rücksicht nehmen. Erforderlichenfalls muss anderer Fahrzeugverkehr die Geschwindigkeit an den Radverkehr anpassen. 5. § 2 Absatz 4 Satz 6 bleibt unberührt. Erläuterung: Das Zeichen kennzeichnet auch den Gehweg (§ 25 Absatz 1 Satz 1).
Zeichen 242.1 	1. Anderer als Fußgängerverkehr darf die Fußgängerzone nicht benutzen. 2. Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung einer Fußgängerzone für eine andere Verkehrsart erlaubt, dann gilt für den Fahrverkehr Nummer 2 zu Zeichen 239 entsprechend.
Zeichen 244.1 	1. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. 2. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern. 3. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. 4. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.

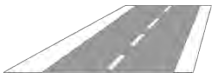
Verkehrsverbote	
Zeichen 267  	Wer ein Fahrzeug führt, darf nicht in die Fahrbahn einfahren, für die das Zeichen angeordnet ist. Erläuterung: Das Zeichen steht auf der rechten Seite der Fahrbahn, für die es gilt, oder auf beiden Seiten dieser Fahrbahn. Durch das Zusatzzeichen zu dem Zeichen 267 ist die Einfahrt für den Radverkehr zugelassen.

Geschwindigkeitsbeschränkungen	
Zeichen 274.1  	Wer ein Fahrzeug führt, darf innerhalb dieser Zone nicht schneller als mit der angegebenen Höchstgeschwindigkeit fahren. Erläuterung: Mit dem Zeichen können in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen auch Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet sein.

Verkehrsberuhigter Bereich	
Zeichen 325.1 	1. Wer ein Fahrzeug führt, muss mit Schrittgeschwindigkeit fahren. 2. Wer ein Fahrzeug führt, darf den Fußgängerverkehr weder gefährden noch behindern; wenn nötig, muss gewartet werden. 3. Wer zu Fuß geht, darf den Fahrverkehr nicht unnötig behindern. 4. Wer ein Fahrzeug führt, darf außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen nicht parken, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen und zum Be- oder Entladen. 5. Wer zu Fuß geht, darf die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt.

Hinweise	
Zeichen 357-50 	für Radverkehr und Fußgänger durchlässige Sackgasse (als Variante des in der StVO enthaltenen Zeichens 357 „Sackgasse“, nur im Verkehrszeichenkatalog abgebildet)

Markierungen	
Zeichen 340  Fahrstreifenbegrenzung und Fahrbahnbegrenzung	1. a) Wer ein Fahrzeug führt, darf die durchgehende Linie auch nicht teilweise überfahren. b) Trennt die durchgehende Linie den Fahrbahnteil für den Gegenverkehr ab, ist rechts von ihr zu fahren. c) Grenzt sie einen befestigten Seitenstreifen ab, müssen außerorts landwirtschaftliche Zug- und Arbeitsmaschinen, Fuhrwerke und ähnlich langsame Fahrzeuge möglichst rechts von ihr fahren. d) Wer ein Fahrzeug führt, darf auf der Fahrbahn nicht parken, wenn zwischen dem abgestellten Fahrzeug und der Fahrstreifenbegrenzungslinie kein Fahrstreifen von mindestens 3 m mehr verbleibt. 2. a) Wer ein Fahrzeug führt, darf links von der durchgehenden Fahrbahnbegrenzungslinie nicht halten, wenn rechts ein Seitenstreifen oder Sonderweg vorhanden ist. b) Wer ein Fahrzeug führt, darf die Fahrbahnbegrenzung der Mittelinsel des Kreisverkehrs nicht überfahren. c) Ausgenommen von dem Verbot zum Überfahren der Fahrbahnbegrenzung der Mittelinsel des Kreisverkehrs sind nur Fahrzeuge, denen wegen ihrer Abmessungen das Befahren sonst nicht möglich wäre. Mit ihnen darf die Mittelinsel überfahren werden, wenn eine Gefährdung anderer am Verkehr Teilnehmenden ausgeschlossen ist. 3. a) Wird durch Zeichen 223.1 das Befahren eines Seitenstreifens angeordnet, darf die Fahrbahnbegrenzung wie eine Leitlinie zur Markierung von Fahrstreifen einer durchgehenden Fahrbahn (Zeichen 340) überfahren werden. b) Grenzt sie einen Sonderweg ab, darf sie nur überfahren werden, wenn dahinter anders nicht erreichbare Parkstände angelegt sind und das Benutzen von Sonderwegen weder gefährdet noch behindert wird. c) Die Fahrbahnbegrenzungslinie darf überfahren werden, wenn sich dahinter eine nicht anders erreichbare Grundstückszufahrt befindet. **Erläuterung** 1. Als Fahrstreifenbegrenzung trennt das Zeichen den für den Gegenverkehr bestimmten Teil der Fahrbahn oder mehrere Fahrstreifen für den gleichgerichteten Verkehr voneinander ab. Die Fahrstreifenbegrenzung kann zur Abtrennung des Gegenverkehrs aus einer Doppellinie bestehen. 2. Als Fahrbahnbegrenzung kann die durchgehende Linie auch einen Seitenstreifen oder Sonderweg abgrenzen.

Zeichen 340  Leitlinie	1. Wer ein Fahrzeug führt, darf Leitlinien nicht überfahren, wenn dadurch der Verkehr gefährdet wird. 2. Wer ein Fahrzeug führt, darf auf der Fahrbahn durch Leitlinien markierte Schutzstreifen für den Radverkehr nur bei Bedarf überfahren. Der Radverkehr darf dabei nicht gefährdet werden. 3. Wer ein Fahrzeug führt, darf auf durch Leitlinien markierten Schutzstreifen für den Radverkehr nicht parken. Erläuterung: Der Schutzstreifen für den Radverkehr ist in regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild „Radverkehr“ auf der Fahrbahn gekennzeichnet.

7.1.2 Baulich angelegte Radwege

Die Führung des Radverkehrs erfolgt von der Fahrbahn baulich getrennt.

Voraussetzungen: Baulich angelegte Radwege werden im Seitenraum der Straßen geführt und sind durch Borde, Park- oder Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt.

Beschilderung: Wenn Radwege benutzungspflichtig sein sollen, sind Sie mit Zeichen 237 StVO als Radweg oder durch Zeichen 241 StVO als getrennter Rad- und Gehweg zu kennzeichnen. Radwege ohne diese Kennzeichnung sind nicht benutzungspflichtig.

Abbildung 28: Bespiele für bauliche Trennungen vom Kraftfahrzeugverkehr: Mischnutzung von Wegen für die gemeinsame Nutzung durch Fußgänger- und Fahrradverkehr, getrennte Führung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs und selbständig geführter Radweg durch Grünanlagen



7.1.3 Schutz- bzw. Radfahrstreifen

Die Führung des Radverkehrs erfolgt auf der Fahrbahn durch Markierungen vom Kraftfahrzeugverkehr getrennt.

Schutzstreifen

Voraussetzungen: Der Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn. Er darf von Kraftfahrzeugen nur im Bedarfsfall (z.B. Begegnung mit Lastkraftwagen) befahren werden. [...].

Beschilderung: Schutzstreifen werden nicht beschildert. Fahrzeuge dürfen auf Schutzstreifen nicht parken. [...].

Markierung: Schutzstreifen werden durch Leitlinien (Zeichen 340 StVO) mit Schmalstrichen von 1,00 m Länge und 1,00 m Lücke markiert und sind in dieser Form im Zuge vorfahrtberechtigter Straßen an Kreuzungen und Einmündung mit fortzusetzen. Ist die verbleibende Fahrgasse schmaler als 5,50 m, darf keine Leitlinie in der Fahrbahnmitte markiert werden. Die Zweckbestimmung von Schutzstreifen soll durch Fahrbahnmarkierungen mit dem Sinnbild „Fahrrad“ verdeutlicht werden.[11]

Radfahrstreifen

Voraussetzungen: Radfahrstreifen sind durch Zeichen 295 StVO (Breitstrich) abgetrennte Sonderfahrstreifen. Sie sind für den Radverkehr immer benutzungspflichtig. Der Radfahrstreifen darf vom Kraftfahrzeugverkehr nicht im Längsverkehr befahren werden, er darf jedoch zum Ein- und Abbiegen sowie zum Erreichen von Parkständen überquert werden. Andere Verkehrsteilnehmer dürfen ihn nicht benutzen. Radfahrstreifen werden grundsätzlich im Einrichtungsverkehr betrieben.

Beschilderung: Radfahrstreifen werden mit Zeichen 237 StVO gekennzeichnet.

Markierung und Piktogramme: Radfahrstreifen werden zur Fahrbahn und zum angrenzenden Parkstreifen jeweils durch eine als Breitstrich (0,25 m) ausgebildete Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295 StVO) abgetrennt. Dort wo er im Bereich von Fahrstreifenverflechtungen überfahrbar ist, wird der Radfahrstreifen mit einem unterbrochenen Breitstrich (0,50 m Strich / 0,50 m Lücke) markiert. An Einmündungen und stark befahrenen Grundstückszufahrten wird eine Furtmarkierung (0,50 m Strich/0,20 m Lücke) vorgesehen. In Problembereichen empfiehlt es sich, Radfahrstreifen (in der Regel rot) einzufärben.

Für die Verdeutlichung der Zweckbestimmung ist die Markierung des Sinnbildes Fahrrad in der Regel ausreichend. Wo die Verdeutlichung der Benutzungspflicht notwendig ist, kann auch Zeichen 237 markiert werden.[12]

11 ERA, 2010

12 ERA, 2010

Abbildung 29: Schutzstreifen/Radfahrstreifen - Beispiele aus der Universitätsstadt Marburg[13]



7.1.4 Radschnellwege

Als Radschnellwege werden direkt geführte, qualitativ hochwertige Verbindungen zwischen Wohn- und Gewerbegebieten bzw. den Stadtzentren bezeichnet. Radschnellwege ermöglichen eine gleich bleibende Fahrgeschwindigkeit mit relativ geringem Energiebedarf. Dies erreicht man durch Kreuzungsfreiheit (Unter- und Überführungen), Geradlinigkeit bzw. große Kurvenradien, durch gute Oberflächenbeschaffenheit und besondere Radwegbreiten zum Überholen und Nebeneinanderfahren.[14]

Radschnellwege sind baulich angelegte Radwege mit besonderen Prämissen. Auf diesen Radverkehrsanlagen sollen im Vergleich zu herkömmlichen „Radwegen" höhere Geschwindigkeiten erreicht werden, um auch entferntere Ziele in geringerer Zeit erreichen zu können. Um die Sicherheit und Leichtigkeit zu gewährleisten und Hochgeschwindigkeit zur ermöglichen ist die Einrichtung solcher Anlagen mit folgende Bedingungen verbunden:

- Glatter Asphalt und niveaugleiche Absenkungen
- Signalgeberfreie Signalisierung an Knotenpunkten
- Kein Fußverkehr.

13 Fotos: © PGN

14 http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/transferstelle/downloads/for_i-04_radschnellwege.pdf (Zugriff: 18.03.2016)

- Deutliche farbliche Hervorhebung und Kenntlichmachung.
- Abgrenzung zu anderen Verkehrsanlagen z.B. mit taktilen Bodenplatten zum Gehweg.
- Eine Führung über Fahrradstraßen ist möglich.

Abbildung 30: Radschnellweg - Beispiele aus Göttingen[15]



Hinweis: In der Universitätsstadt Marburg sind nur Hauptverkehrsachsen mit Elementen von Radschnellwegen als planerische Maßnahme vorgesehen.

15 Fotos: © PGN

7.1.5 Fahrradstraße

Eine Erschließungsstraße mit besonderer Bedeutung für den Radverkehr kann als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Fahrradstraßen sind mit Zeichen 244 StVO (Verkehrszeichen „Fahrradstraße“) am Beginn und Zeichen 244a am Ende gekennzeichnet. Kraftfahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise mittels Zusatzzeichen (z.B. „Kfz frei“) zugelassen.[16]

Der Kraftfahrzeugverkehr in Fahrradstraßen hat sich dem Radverkehr unterzuordnen. Radfahrer dürfen grundsätzlich nebeneinander fahren (im allgemeinen Straßennetz ist dies nur erlaubt, wenn dabei der sonstige Verkehr nicht behindert wird).

Auf Fahrradstraßen gelten die allgemeinen Vorfahrtsregeln und die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h.

Abbildung 31: Fahrradstraße - Beispiele aus Hannover[17]



16 http://www.adfc.de/verkehr--recht/gut-zu-wissen/abc-der-fachbegriffe/abc-der-fachbegriffe (Zugriff: 20.08.2016)

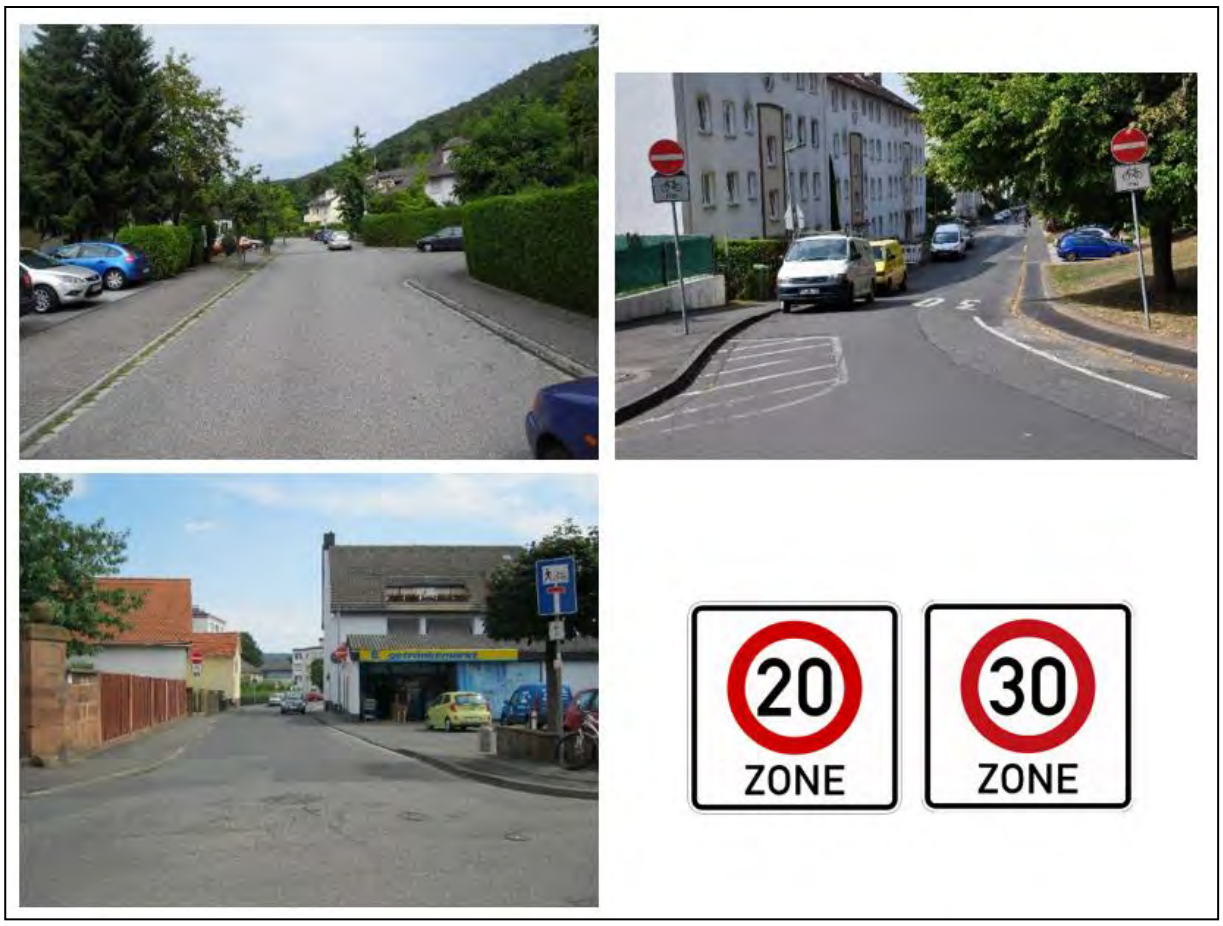
17 Fotos: © PGN

7.1.6 Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn

Unter Mischverkehr versteht man die Führung des Radverkehrs auf gemeinsamer Fläche mit anderen Verkehrsarten, auf der Fahrbahn zusammen mit dem Kraftfahrzeugverkehr oder auf dem Gehweg zusammen mit dem Fußgängerverkehr.

Um den Radverkehr im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen sicherer zu führen, sind je nach örtlicher Situation z.B. die Einrichtung von Tempo 30- oder Tempo 20-Zonen oder die Herabsetzung der höchstzulässigen Geschwindigkeit ohne Einrichtung einer Zone, z.B. auf 30 km/h sinnvoll.

Abbildung 32: Beispiele für Mischverkehr in Tempo-30-Zonen sowie Einbahnstraßen mit Zweirichtungsradverkehr aus der Universitätsstadt Marburg[18]



Die weiteren Formen der Radverkehrsführung, z.B. in Fußgängerzonen, Verkehrsberuhigten Bereichen, Einbahnstraßen usw. wird an anderer Stelle erläutert.

18 Fotos: © PGN

7.1.7 Radrouten

Radrouten im Marburger Radverkehrsnetz beschreiben eine Radverkehrsverbindung zwischen zwei Stadtteilen. Diese Routen wurden von der Marburg Stadt und Land Tourismus GmbH ausgearbeitet und mit der Universitätsstadt Marburg abgestimmt.

Die Radrouten sind unabhängig von der Verkehrsanlage über die sie verlaufen. Die Beschilderung der Radrouten orientiert sich am „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der FGSV.

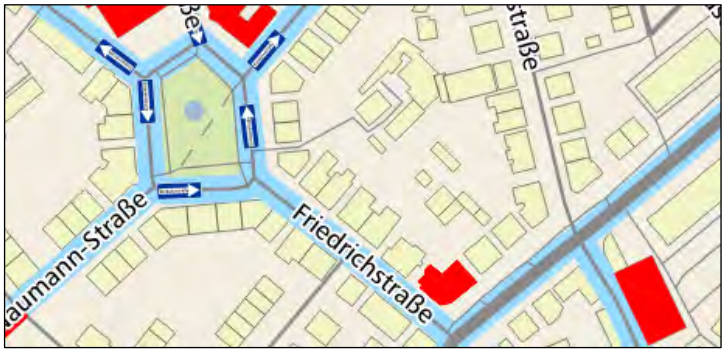
Abbildung 33: Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in der Universitätsstadt Marburg[19]



19 Foto: © PGN

Der Bestand der Radrouten wurde aus dem Fahrradstadtplan der Universitätsstadt Marburg übernommen und ist in der Planungskarte in hellblau dargestellt. Weitere Vorschläge von Radrouten durch die PGN sind gestrichelt im Plan dargestellt.

Abbildung 34: Verlauf von Radrouten in Marburg



Bei der Radwegweisung ist auf evtl. auftretende Hochwasser in der Universitätsstadt Marburg Rücksicht zu nehmen. Bei einer Nicht-Benutzbarkeit einer Radroute im Hochwasserbereich ist auf Umleitungen und Alternativtrassen hinzuweisen.

Das bestehende Wegweisungssystem wird ständig aktualisiert und auf dem neusten Stand gehalten.

Die durch die Universitätsstadt Marburg verlaufende touristische Radroute Lahntalradweg (Planungskarte: grüne Linie) ist, mit einer Zusatzplakette unter den Tabellen- und Pfeilwegweisen, kenntlich gemacht.

Abbildung 35: Beispiel einer Hochwassersituation



7.1.8 Weitere Radverkehrsanlagen

Abbildung 36: Überquerungen



Abbildung 37: Unterführungen



Abbildung 38: Überführungen



7.2 Radverkehrsnetz, Planungskarte

In der Karte Netzplanung im Originalformat DIN A1 sind alle vorgeschlagenen Netzergänzungen oder den Bestand ändernder Planungsmaßnahmen enthalten. Die einzelnen Netzabschnitte bzw. Teilstrecken sind mit einer Identifikationsnummer versehen. Darüber hinaus zeigt die Karte den Bestand von Radverkehrsanlagen sowie universitäre und weitere öffentliche Einrichtungen[20]. Diese Informationen sind aus dem Fahrradstadtplan für die Universitätsstadt Marburg (Stand 2015) übernommen worden, die zum Zeitpunkt des Arbeitsbeginns an der 3. Fortschreibung im Sommer 2015 mit wenigen Ausnahmen zwischenzeitlich realisierter Ergänzungen, den aktuellen Stand der Fahrradinfrastruktur dokumentierte.

Die Planung umfasst insgesamt 219 Maßnahmen. Diese setzen sich aus 168 linearen Maßnahmen (Strecken oder Streckenabschnitte des Radverkehrsnetzes) und 51 punktuellen Maßnahmen (z.B. die Optimierung eines Kreuzungsbereichs für den Radverkehr) zusammen.

Maßnahmen der Kategorie **Planung** sollen grundsätzlich als Netzbestandteile vorgesehen werden. Die jeweilige detaillierte Ausgestaltung der einzelnen Maßnahme (z.B. die Breite eines Radfahrstreifens, Beleuchtung, Wegweisung) wird nicht in diesem Radverkehrsnetzplan festgelegt sondern erst in einem nachfolgenden Schritt, der Detail- bzw. Ausführungsplanung.

Maßnahmen der Kategorie **Prüfmaßnahme** werden als Netzbestandteile grundsätzlich für sinnvoll erachtet und daher zur weiteren Berücksichtigung empfohlen. Aufgrund der besonderen örtlichen Situation, z.B. eines besonders beengten Straßenraums, empfindlicher naturräumlicher Rahmenbedingungen (z.B. im Uferbereich bzw. in Hochwasserzonen) oder sensibler städtebaulicher Strukturen (z.B. aufgrund von Erfordernissen des Denkmalschutzes) oder besonderer straßenverkehrsrechtlicher Aspekte sind diese Netzbestandteile im Hinblick auf ihre Realisierbarkeit zunächst vertiefend zu prüfen.

Die linearen und punktuellen Maßnahmen sind im folgenden Kapitel 4.3 nach Stadtteilen gegliedert und aus diesem Grund sowie aufgrund des methodischen Vorgehens (schrittweise, prozesshafte Entwicklung des Radverkehrsnetzes) nicht fortlaufend nummeriert.

In roter Schrift hervorgehobene Maßnahmen-Nummern kennzeichnen Einzelmaßnahmen, die sich über zwei Stadtteile erstrecken und daher auch in beiden Stadtteilen enthalten sind. Durch diese Systematik wird eine stadtteilbezogene Betrachtung und Diskussion der Maßnahmen erleichtert.

Die räumlichen Planungsbereiche sind nach Außenstadtteilen und Kernstadtteilen alphabetisch sortiert.

20 Bestand entnommen aus: Fahrradstadtplan Marburg 1:15.000, 2015 (Bearbeitung Lutz Münzer, Hrsg.: Stadt Marburg)

Abbildung 39: Radverkehrsnetz (Bestand und Planung); Streckenlängen der Netzbestandteile

3. Fortschreibung Radverkehrsplanung Universitätsstadt Marburg

MARBURG

Radverkehrsnetz (Bestand und Maßnahmen)

Streckenlängen der Netzbestandteile (Angaben in Kilometer)

Die Planungsmaßnahmen bestehen aus neuen Strecken (115,5 km) sowie aus der Umplanung von Streckenabschnitten des Bestandsnetzes (14,6 km)

Art der Radverkehrsanlage	Bestand	Minderung durch Umplanung	Einstufung nach Umplanung	Neu-planung	Prüf-maßnahme	Zielnetz
Baulich angelegter Radweg	2,4	-0,3	+1,2	56,6	0,4	60,3
Schutz- und Radfahrstreifen	12,0	-1,0	+3,8	20,8	1,0	36,6
Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn				29,2	0,7	29,9
Radschnellweg			+9,0	4,6	1,1	14,7
Fahrradstraße			+0,6	4,3	3,7	8,6
Gemeinsamer Geh- und Radweg	36,7	-13,3				23,4
Lahntalradweg*	11,3					11,3
Gesamtergebnis	**62,4**	**-14,6**	**+14,6**	**115,5**	**6,9**	**184,8**

** Lahntalradweg: Die 11,3 km Lahntalradweg sind nicht in den andere RV-Anlagen Kategorien ausdifferenziert.*

Hinweise: Strecken, die über die Stadtgrenze hinaus in benachbarte Orte weitergeführt werden, sind i.d.R. nur mit der Teilstrecke im Stadtgebiet erfasst. Radrouten: Diese Kategorie (Wegweisung) ist nicht mit erfasst. Teile der Radrouten verlaufen über die Strecken bestehender oder geplanter Radverkehrsanlagen. Dier Streckenlängen der Radrouten sind daher nicht gesondert dokumentiert. Streckenabschnitte mit Mischverkehr von Kraftfahrzeugen und Radverkehr auf der Fahrbahn wurden im Bestand nicht vermessen. Gemeinsamer Geh- und Radweg: StVO VZ 240 oder VZ 239 mit Zusatz „Radverkehr frei"

Summe der Maßnahmen

Maßnahme	Planung	*Prüfung*	Gesamt
Linear	168	*21*	189
Punktuell	51	*6*	57
	219	***27***	**246**

Abbildung 40: Legende zur Planungskarte

pgn

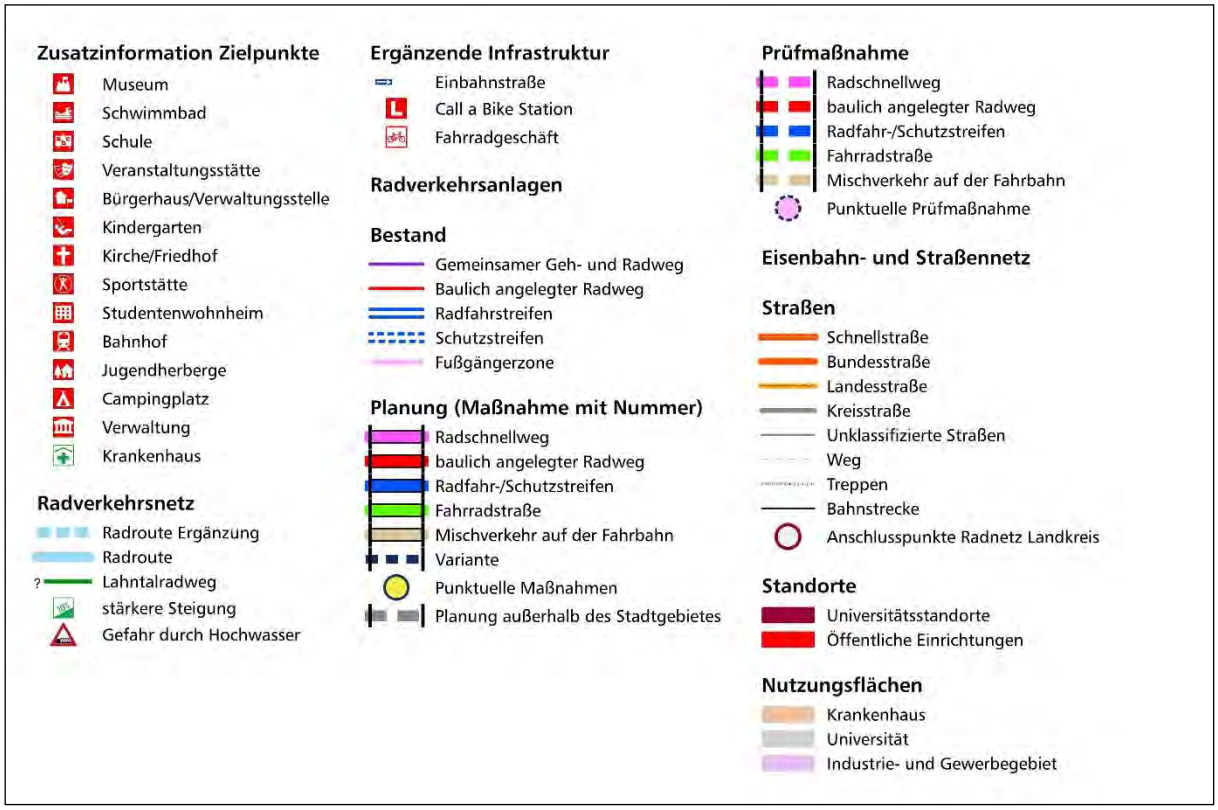
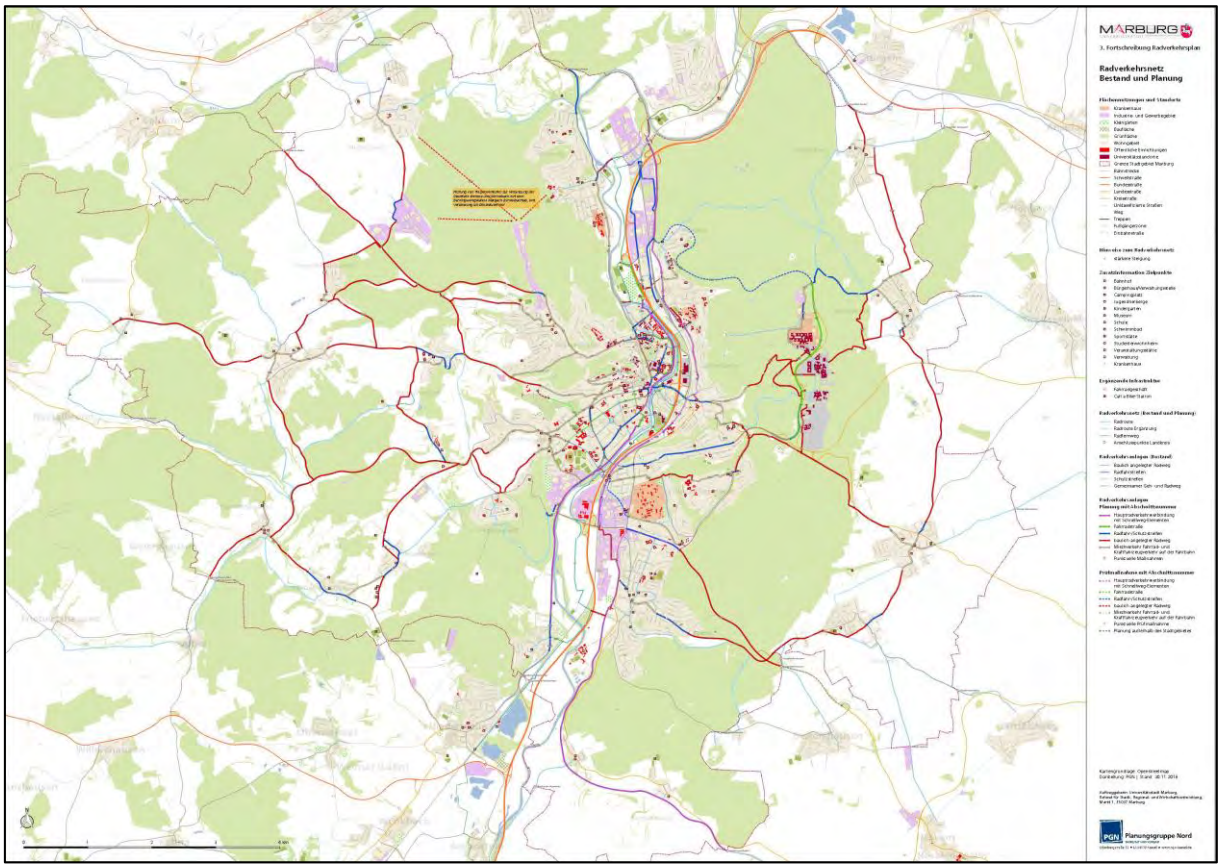
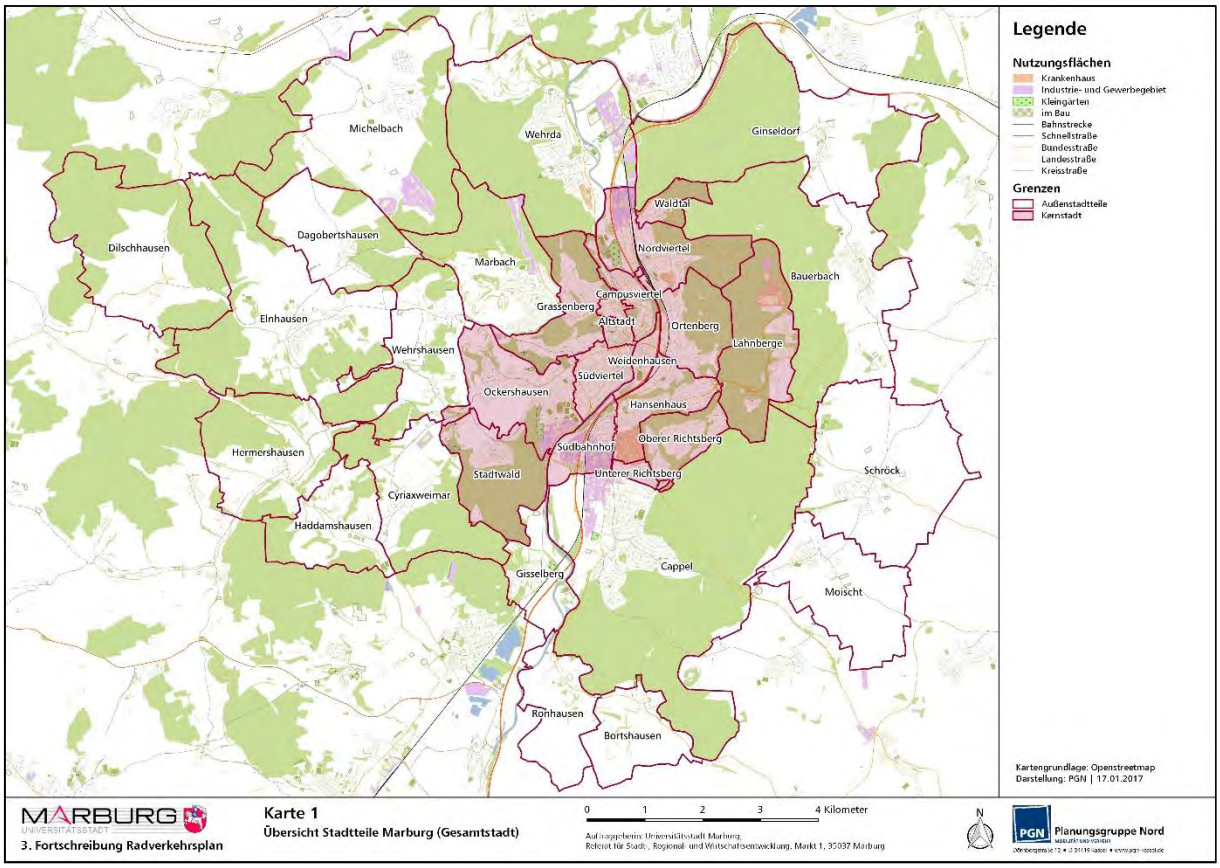


Abbildung 41: Planungskarte (Blattübersicht)



7.3 Planungen Marburg Kernstadtteile

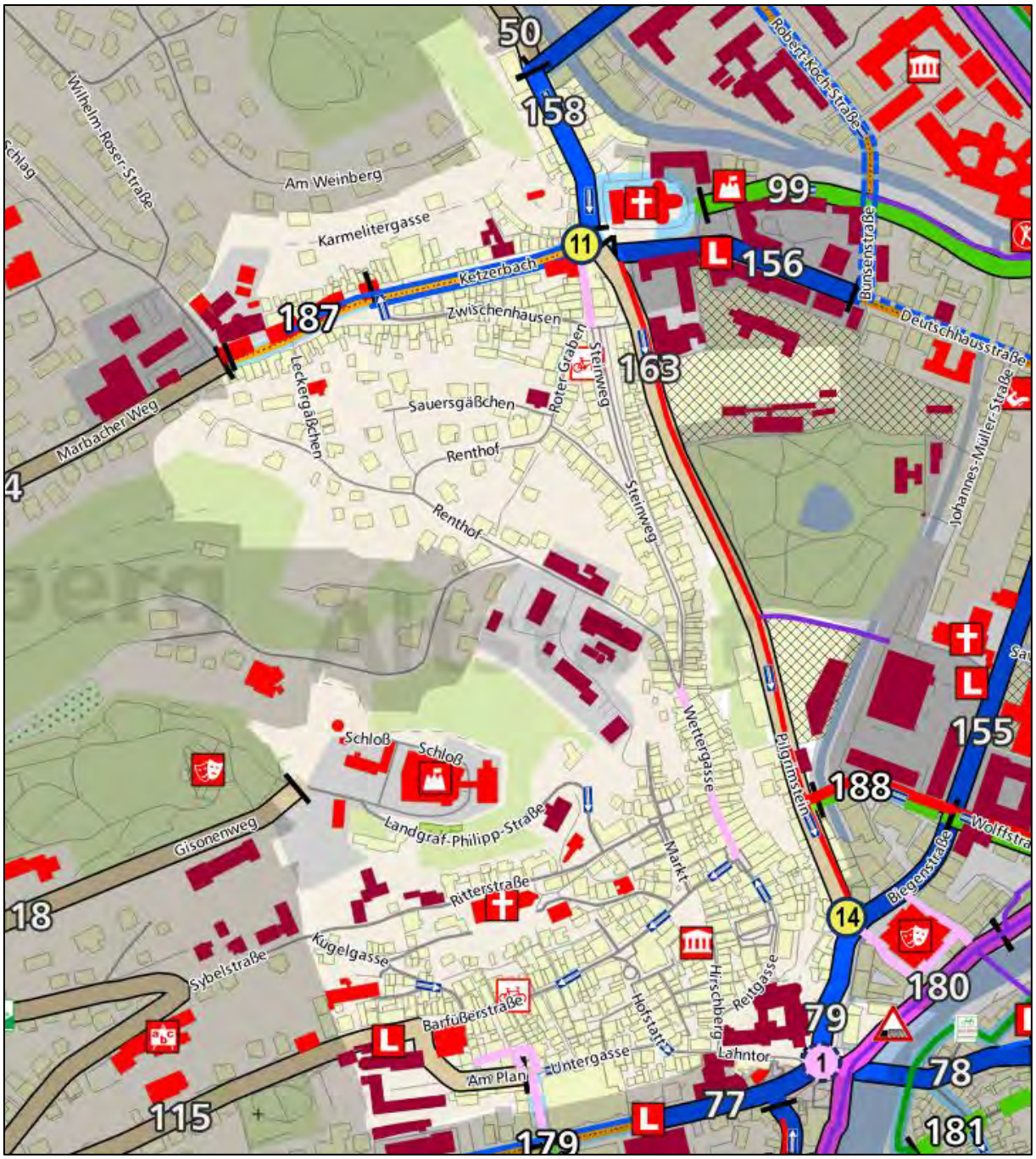
Abbildung 42: Die 15 Kernstadtteile von Marburg



7.3.1 Altstadt

Im Stadtteil Altstadt besteht aufgrund der baulichen Enge wenig Platz für eigenständige Radverkehrsanlagen. Ein Großteil der Maßnahmen bezieht sich hauptsächlich auf Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn und Schutz-oder Radfahrstreifen.

Abbildung 43: Planungen Altstadt

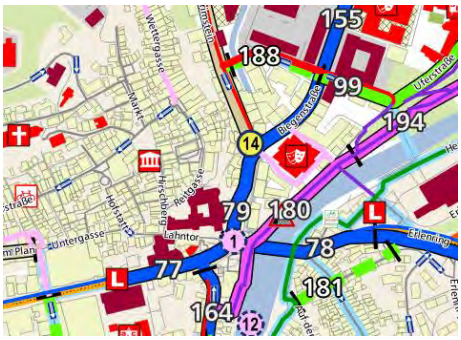


Maßnahmen Nr.: 79, 115, 158, 163, 180, 187
Punktuelle Maßnahmen: P1, P11, P14

56

Maßnahmen-Nr.	79	Länge	270 m
Von	Altstadt, Pilgrimstein		
Nach	Altstadt, Wolffstraße		
entlang	Biegenstaße (L3381)		
Maßnahme	Maßnahme 79 führt vom Rudolphsplatz über Pilgrimstein, Biegenstraße bis zur Kreuzung Wolffstraße. Auf diesem verkehrsreichen Abschnitt sind Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn in Form von Radfahrstreifen anzulegen. Die Einrichtung einer Umweltspur ist nach gegebenen Platzangebot auf der Fahrbahn der Biegenstraße zu prüfen.		





Maßnahmen-Nr.	115	Länge	530 m
Von	Südviertel, Rotenberg (K72)		
Nach	Altstadt, Hanno-Drechsler-Platz		
entlang	Barfüßertor		
Maßnahme	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn.		





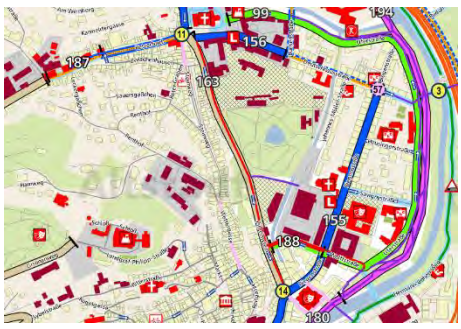
Maßnahmen-Nr.	158	Länge	170 m
Von	Altstadt, Bahnhofstraße		
Nach	Altstadt, Deutschhausstraße		
entlang	Elisabethstraße		
Maßnahme	Auf der Hauptachse zwischen Bahnhof und Rudolphsplatz (Elisabethstraße und Pilgrimsteim) soll der Radverkehr entlang der Fahrbahn auf Schutz- bzw. Radfahrstreifen geführt werden. Der Knoten Elisabethstraße/Ketzerbach ist entsprechend umzugestalten. Eine gegenläufige Radverkehrsführung ist zu prüfen.		





Maßnahmen-Nr.	163	Länge	180 m
Von	Altstadt, Bahnhofstraße		
Nach	Altstadt, Deutschhausstraße		
entlang	Pilgrimstein		
Maßnahme	Der Pilgrimstein bleibt als Einbahnstraße erhalten. Der Radverkehr soll auf Schutz- oder Fahrradstreifen in beide Richtungen geführt werden.		





58

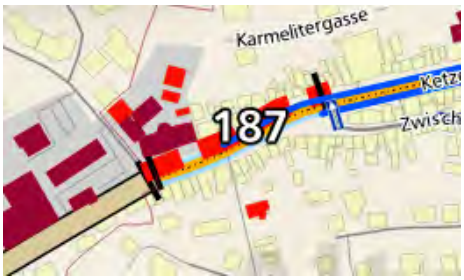
Maßnahmen-Nr.	**180**	Länge	224 m
Von	Südviertel, ehem. Volksbank		
Nach	Campusviertel, Lahnvorland		
entlang	Gesonderter Radweg		
Maßnahme	Maßnahme 180 ist eine Schlüsselstelle für die „City-Querung“. Obwohl diese Stelle sehr verwinkelt und hochwassergefährdet, ist es für den Radverkehr die beste Möglichkeit den Kfz-belasteten Knoten Rudolphsplatz zu um- bzw. unterfahren. Ein Ausbau wird empfohlen, steht aber in Abhängigkeit mit den Planungen am Rudolphsplatz[21] und im Bereich der ehem. Volksbank.		





Maßnahmen-Nr.	**187**	Länge	150m
Von	Altstadt, Wilhelm-Roser-Straße		
Nach	Altstadt, Zwischenhausen		
entlang	Ketzerbach		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: für Ketzerbach im Abschnitt Wilhelm-Roser-Straße bis Zwischenhausen: Prüfung der Freigabe des Gehweges in Richtung Elisabethstraße „Radfahrer frei“. Außerdem markierte Radstreifen Ketzerbach verbreitern.		





21 Magistrat der Universitätsstadt Marburg, Städtebaulicher Ideenwettbewerb Rudolphsplatz, 2011

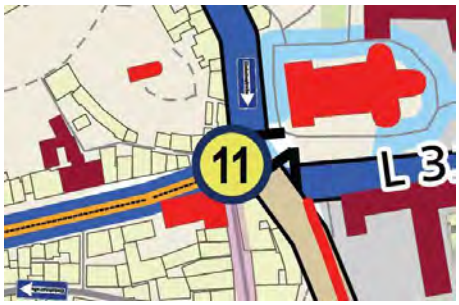
Maßnahmen-Nr.	**P1**	Art	Überführung
Stadtteil	Altstadt/Weidenhausen		
Maßnahme	Der Knoten Elisabethstraße/Deutschhausstraße und der Rudolphsplatz sind im Hinblick auf eine sichere Radverkehrsführung umzugestalten und neu abzumarkieren. Dazu gehört u.a. die Einrichtung von aufgeweiteten Radaufstellstreifen für den links abbiegenden Radverkehr. Zur Erhöhung der Sichtbarkeit empfiehlt sich eine farbliche Hervorhebung der Zuwegung und der Aufstellflächen.		





Maßnahmen-Nr.	**P11**	Art	Überquerung
Stadtteil	Altstadt		
Maßnahme	Der Knoten Elisabethstraße/Deutschhausstraße und der Rudolphsplatz sind im Hinblick auf eine sichere Radverkehrsführung umzugestalten und neu abzumarkieren. Dazu gehört u.a. die Einrichtung von aufgeweiteten Radaufstellstreifen für den links abbiegenden Radverkehr. Zur Erhöhung der Sichtbarkeit empfiehlt sich eine farbliche Hervorhebung der Zuwegung und der Aufstellflächen.		





60

Maßnahmen-Nr.	**P14**	Art	Überquerung
Stadtteil	Altstadt		
Maßnahme	Bei Maßnahme P14 wird ein Umbau der Kreuzung Biegenstraße/Pilgrimstein empfohlen, um ein sicheres Linksabbiegen in den Pilgrimstein zu ermöglichen. In 2016 bereits umgesetzt.		





7.3.2 Campusviertel

Eine Verkehrszählung der Universitätsstadt Marburg auf diesem Streckenabschnitt kam zu folgendem Ergebnis:

Verkehrszählung Uferstraße

Am Dienstag den 07.07.2015 wurde in der Uferstraße im Bereich des Stroinskysteges eine Verkehrszählung durchgeführt. Der Fachdienst Tiefbau hat eine 24h Videozählung aller Verkehrsteilnehmer in Auftrag gegeben, um den Radverkehrsanteil zu ermitteln. Bei der Zählung wurde darauf geachtet, dass diese bei gutem Wetter und an einem Wochentag außerhalb der Schul- und Semesterferien erfolgt. Es wurde in der Uferstraße im Bereich des Stroinskysteges gezählt. Hier wurde gleichzeitig der Verkehr auf der Uferstraße, dem Geh-/Radweg entlang der Uferstraße, wie auch auf dem Stroinskysteg und auf der Rampe ins Lahnvorland gezählt. Zusätzlich war eine weitere Kamera auf dem Geh- und Radweg im Lahnvorland installiert.

Die Verkehrszahlen wurden im 15 Minuten-Intervall ermittelt. Die Verkehrszählung hat für 24 Stunden folgende Verkehrsanteile ergeben. Bei den Ergebnissen werden die nördliche Uferstraße in Richtung Bunsenstraße getrennt von der südlichen Uferstraße im Bereich der Friedrich-Ebert-Schule betrachtet, da durch die Rampe ins Lahnvorland und den Stroinskysteg die Verkehrszahlen stark variieren. In dem u.a. Diagramm sind die Radverkehrszahlen aus dem Lahnvorland und der Uferstraße zusammengefasst. Hier erkennt man, dass der Radverkehr die gleichen Verkehrszahlen erreicht wie der Kfz-Verkehr und mit der Umstellung der Uferstraße zur Fahrradstraße die vorherrschende Verkehrsart sein wird. Durch die Einrichtung einer Fahrradstraße kann mit einer Verlagerung der Verkehrsströme vom Lahnvorland in die Uferstraße gerechnet werden. Ziele in der Innenstadt sind somit schneller zu erreichen. Durch die eingerichteten Radverkehrsangebote in der Nordstadt wird der Weg über die Uferstraße attraktiver gegenüber dem Weg im Lahnvorland wenn man Ziele in der Innenstadt erreichen will.[22]

22 Mitteilung aus dem Protokoll zur 170. Radverkehrsbeiratssitzung am 27.01.2015

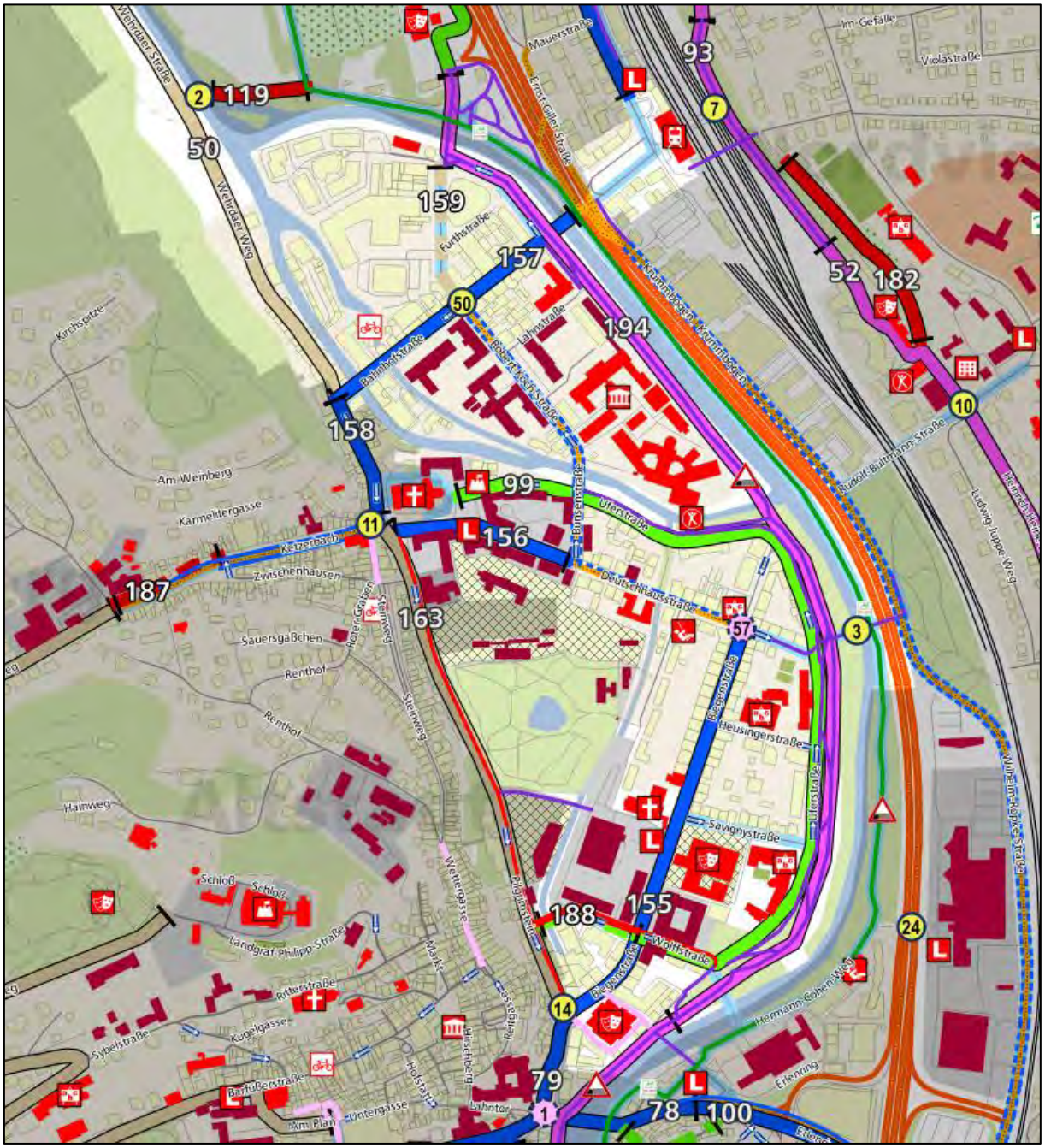
Abbildung 44: Zahlen der Verkehrszählung in der Uferstraße[23]

Uferstraße Nord	Kfz	Radverkehr	Summe
Fahrbahn	1.334	112	1.446
gem. Fuß- u. Radweg	-	494	494
Fuß- u. Radweg Lahnvorland	-	1.351	1.351
Summen	**1.334**	**1.957**	**3.291**
Prozent	**41%**	**59%**	

Uferstraße Süd	Kfz	Radverkehr	Summe
Fahrbahn	1.315	108	1.423
gem. Fuß- u. Radweg	-	1.184	1.184
Fuß- u. Radweg Lahnvorland	-	1.208	1.208
Summen	**1.315**	**2.500**	**3.815**
Prozent	**34%**	**66%**	

23 Mitteilung aus dem Protokoll zur 170. Radverkehrsbeiratssitzung am 27.01.2015

Abbildung 45: Planungen Campusviertel

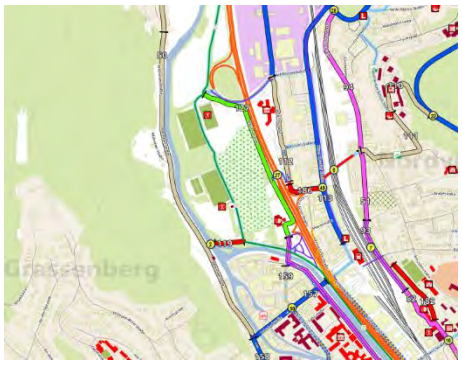


Maßnahmen Nr.: 50, 79, 99, 119, 155, 156, 157, 159, 180, 188, 194
Punktuelle Maßnahmen: P2, P3, P50

64

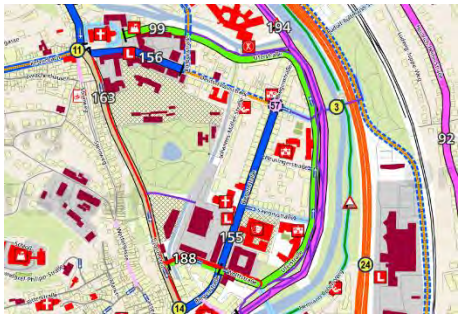
Maßnahmen-Nr.	50	Länge	1,3 km
Von	Wehrda, Wehrdaer Straße (Ortsausfahrt Hebronweg)		
Nach	Campusviertel, Bahnhofstraße (L3381)		
entlang	Wehrdaer Straße		
Maßnahme	Bei der Maßnahme 50 handelt es sich um Mischverkehr mit Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn entlang des Wehrdaer Weges (L3381) von Wehrda Ortsausgang bis zur Kreuzung Bahnhofstraße. Der Wehrdaer Weg ist eine von vier Verbindungen aus Wehrda kommend in Richtung Marburger Innenstadt. Der Lahntalradweg, die Verbindung über die Affföllerwiesen und die Neue Kasseler Straße laufen parallel in Nord-Süd Richtung.		





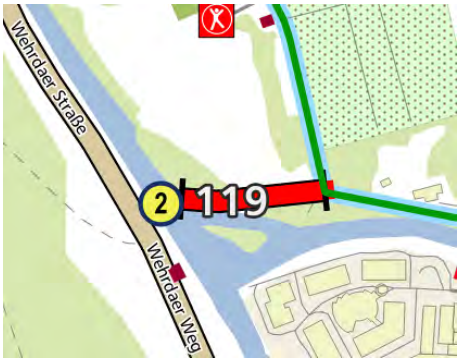
Maßnahmen-Nr.	99	Länge	1,1 km
Von	Campusviertel, Pilgrimstein/Biegenstraße/Wolffstraße		
Nach	Campusviertel, Bunsenstraße		
entlang	Uferstraße		
Maßnahme	Fahrradstraße. Wichtige Radverkehrsführung, besonders auch bei Hochwasser der Lahn. Die Maßnahme 99 soll eine Fahrradstraße entlang der Uferstraße werden. Sie soll zwischen der Biegenstraße, über die Bunsenstraße querend, über die Firmaneistraße bis zum Firmaneiplatz verlaufen.		





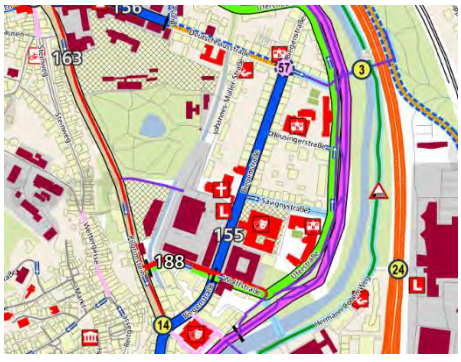
Maßnahmen-Nr.	**119**	Länge	166 m
Von	Campusviertel, Wehrdaer Weg (L3381)		
Nach	Nordviertel, Lahntalradweg		
entlang	Fußweg		
Maßnahme	Neue Radverkehrsverbindung mit punktueller Maßnahme Nr.2		





Maßnahmen-Nr.	**155**	Länge	410 m
Von	Campusviertel, Wolffstraße		
Nach	Campusviertel, Deutschhausstraße		
entlang	Biegenstraße		
Maßnahme	Maßnahme 155 sieht einen Schutz- bzw. Radfahrstreifen auf der Biegenstraße vor. Trotz der Einrichtung einer Fahrradstraße befinden sich entlang dieser Straße viele wichtige Ziele für den Radverkehr. Eine Einrichtung von Umweltspuren (Gemeinsame Bus- und Fahrradbenutzung) muss an einzelnen Stellen, wie z.B. bei Maßnahme 155 und 79 geprüft werden.		

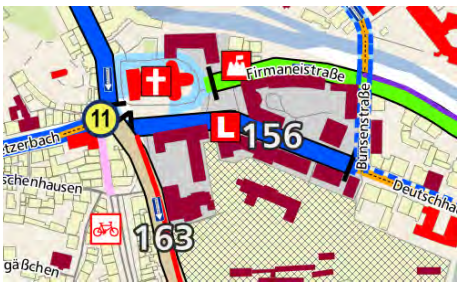




66

Maßnahmen-Nr.	156	Länge	230 m
Von	Campusviertel, Bunsenstraße		
Nach	Campusviertel, Elisabethstraße		
entlang	Deutschhausstraße		
Maßnahme	Maßnahme 156 sieht einen Schutz- bzw. Radfahrstreifen entlang der Deutschhausstraße zwischen Bunsenstraße und Elisabethstraße vor. Die Art der Radverkehrsanlage steht in Abhängigkeit von der Gestaltung des neuen Firmaneiplatzes.		





Maßnahmen-Nr.	157	Länge	390 m
Von	Campusviertel, Krummbogen		
Nach	Campusviertel, Elisabethstraße		
entlang	Bahnhofstraße		
Maßnahme	Einrichtung eines Schutz- bzw. Radfahrstreifens.		





Maßnahmen-Nr.	**159**	Länge	180 m
Von	Campusviertel, Anneliese Pohl Allee		
Nach	Campusviertel, Bahnhofstraße		
entlang	Rosenstraße		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Maßnahme 159 sieht auf der Rosenstraße Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn vor. An der Kreuzung Bahnhofstraße/Robert-Koch-Straße wird eine aufgeweitete Radaufstellfläche und eine eigene Signalisierung für den Radverkehr empfohlen.		





Maßnahmen-Nr.	**180**	Länge	224 m
Von	Südviertel, ehem. Volksbank		
Nach	Campusviertel, Lahnvorland		
entlang	Radweg		
Maßnahme	Maßnahme 180 ist eine Schlüsselstelle für die „City-Querung“. Obwohl diese Stelle sehr verwinkelt und hochwassergefährdet ist, ist es für den Radverkehr die beste Möglichkeit den Kfz-belasteten Knoten Rudolphsplatz zu um- bzw. unterfahren. Ein Ausbau wird empfohlen, steht aber in Abhängigkeit mit den Planungen am Rudolphsplatz[24] und im Bereich der ehem. Volksbank		





24 Magistrat der Universitätsstadt Marburg, Städtebaulicher Ideenwettbewerb Rudolphsplatz, 2011

68

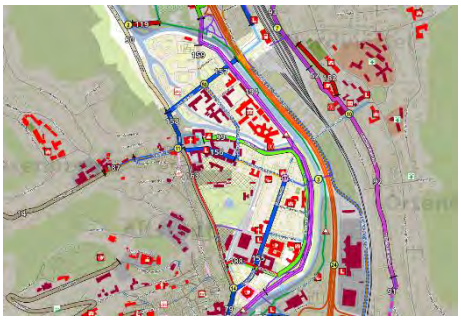
Maßnahmen-Nr.	188	Länge	133 m
Von	Campusviertel, Pilgrimstein/Biegen-straße/Wolffstraße		
Nach	Campusviertel, Bunsenstraße		
entlang	Uferstraße		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Eine Verlängerung der Fahrradstraße von der Wolffstraße zum Pilgrimstein wird empfohlen, wenn das Reglement der StVO dies ermöglicht.		





Maßnahmen-Nr.	194	Länge	1,5 km
Von	Campusviertel, Luisa-Haeuser-Brücke		
Nach	Campusviertel, Anneliese Pohl Allee		
entlang	Radweg Lahnvorland		
Maßnahme	Hauptradverkehrsverbindung mit mög-lichst vielen Elementen einer Rad-schnellverbindung		





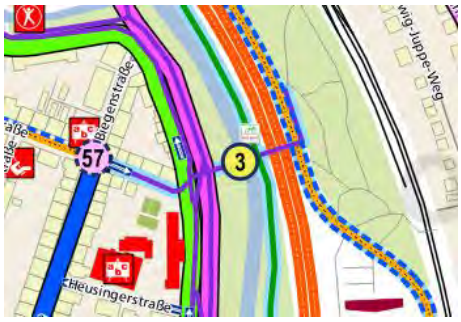
Maßnahmen-Nr.	**P2**	Art	Überführung
Stadtteil	Campusviertel/Nordviertel		
Maßnahme	Eine Entlastung des vorderen Teilstücks des Wehrdaer Weges (Bahnhofstraße bis zum Bootshaus der Universität) könnte die Maßnahme P2 zusammen mit Maßnahme 119 bringen. Hier ist eine neue Fahrradbrücke über die Lahn vorgesehen. Mit diesem Seitenwechsel auf die östlich Lahnseite kann die Bahnhofstraße umfahren werden und es ist ein schnelles Erreichen des Bahnhofs sichergestellt, sowie eine Fortführung über den Lahntalradweg in die südlichen Stadtteile möglich.		





Maßnahmen-Nr.	**P3**	Art	Überführung
Stadtteil	Campusviertel		
Maßnahme	Verbesserung der Befahrbarkeit für den Radverkehr über den „Stroinskysteg“.		





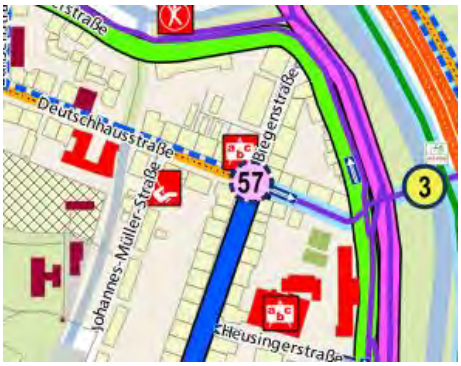
Maßnahmen-Nr.	**P50**	Art	Querungshilfe
Stadtteil	Campusviertel		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Verbesserung der Querung am Knoten Bahnhofstraße/Rosenstraße für den Radverkehr. Maßnahmen in diesem Bereich: Abmarkierungen und eigene Lichtsignalisierung für den Radverkehr, insbesondere auf der Relation Rosenstraße/Robert-Koch-Straße.		





Maßnahmen-Nr.	**P57**	Art	Querungshilfe
Stadtteil	Campusviertel		
Maßnahme	Ergänzende Prüfmaßnahme: Es ist zu prüfen, ob dem Fahrradverkehr im Kreuzungsbereich Deutschhausstraße/Biegenstraße die Querung der Kreuzung in alle vier Richtungen geradeaus ermöglicht werden kann.		

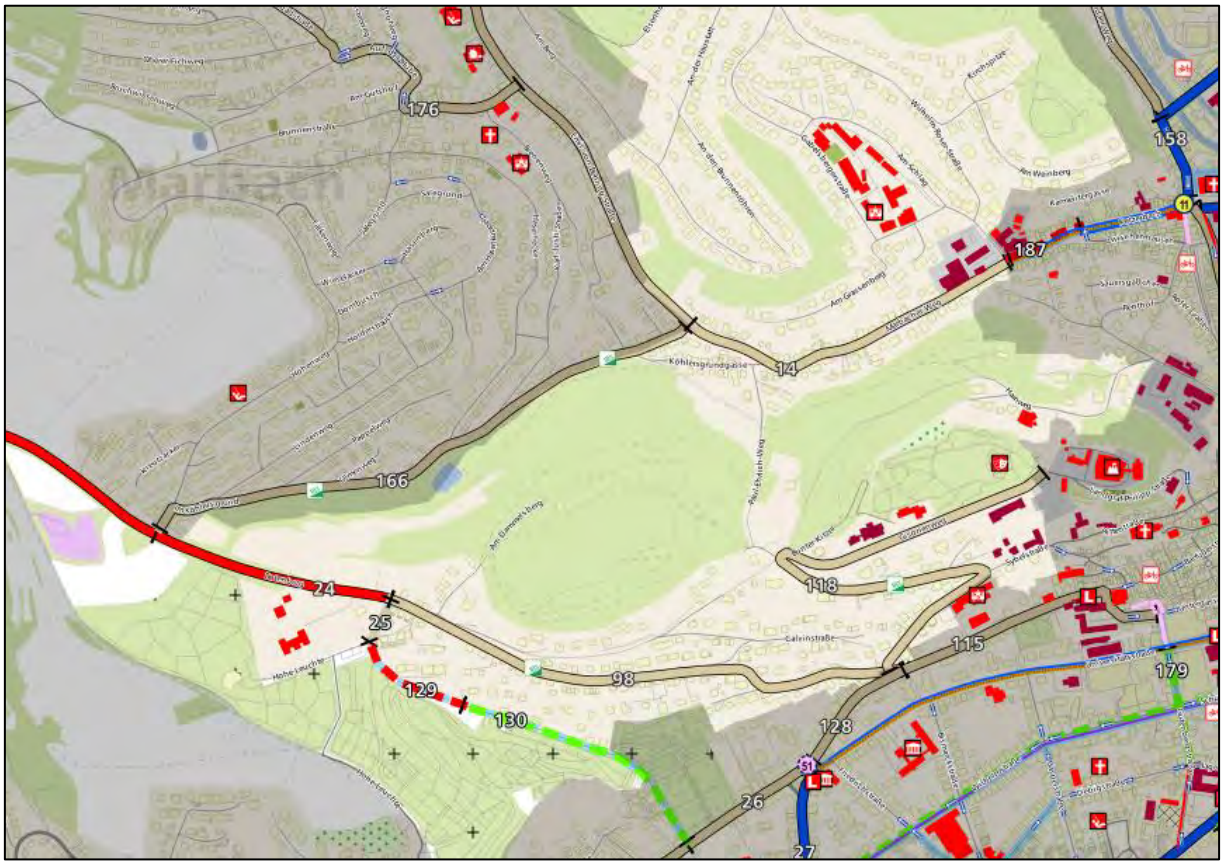




7.3.3 Grassenberg

Der Stadtteil Grassenberg grenzt im Westen an die Altstadt an und besteht aus zwei Wohngebietsteilen, die durch den Dammelsberg (318 m) und dem Schlossberg voneinander getrennt sind. Der nördliche Teil umfasst das Wohngebiet um die Deutsche Blindenstudienanstalt (Blista) und der südliche Teil das Wohngebiet entlang der Straße Rotenberg und Sybelstraße bis an die Oberstadt heran. Viel Verkehr führt durch das enge Ketzerbachtal (Marbacher Weg). Eine Umgestaltung im Hinblick auf eine sicherere gemeinsame Führung aller Verkehrsteilnehmer wird dringend empfohlen. (siehe auch Kapitel 7.6)

Abbildung 46: Planungen Grassenberg

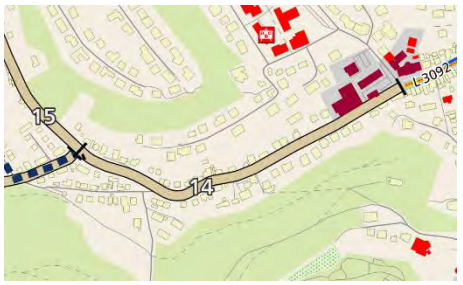


Maßnahmen Nr.: 14, 23, 24, 25, 98, 118, 129, 130

72

Maßnahmen-Nr.	14	Länge	670 m
Von	Grassenberg, Wilhelm-Roser-Straße		
Nach	Grassenberg, Im Köhlersgrund		
entlang	Marbacher Weg		
Maßnahme	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn.		





Maßnahmen-Nr.	23	Länge	850 m
Von	Marbach, Kreuzung K72/K80		
Nach	Grassenberg, Höhenweg		
entlang	Oberer Rotenberg (K72)		
Maßnahme	Bei Maßnahme 23 handelt es sich um einen baulich angelegten Zweirichtungsradweg entlang der K72 von Wehrshausen kommend bis zum Abzweig Hohe Leuchte. Ob eine südliche oder nördliche Führung in Frage kommt hängt von den Verkehrsströmen ab und ist in der Detailplanung zu bestimmen.		





Maßnahmen-Nr.	**24**	Länge	460 m
Von	Grassenberg, Höhenweg		
Nach	Grassenberg, Hohe Leuchte		
entlang	Rotenberg (K72)		
Maßnahme	Bei Maßnahme 24 handelt es sich um einen baulich angelegten Zweirichtungsradweg entlang der K72 von Wehrshausen kommend bis zur Abzweigung Hohe Leuchte. Ob eine südliche oder nördliche Führung in Frage kommt hängt von den Verkehrsströmen ab und ist in der Detailplanung zu bestimmen.		





Maßnahmen-Nr.	**25**	Länge	840 m
Von	Grassenberg, Rotenberg/Hohe Leuchte		
Nach	Grassenberg , Ockershäuser Allee		
entlang	Hohe Leuchte		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Maßnahme 25 führt über die Hohe Leuchte auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn.		





74

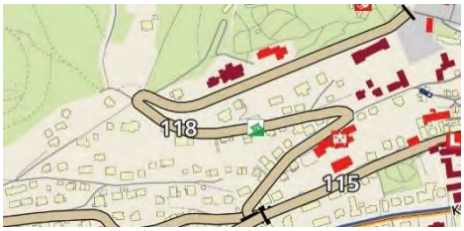
Maßnahmen-Nr.	98	Länge	1,0 km
Von	Grassenberg, Hohe Leuchte		
Nach	Grassenberg, Barfüßertor		
entlang	Rotenberg (K72)		
Maßnahme	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn. Tempo-30-Strecke.		





Maßnahmen-Nr.	118	Länge	1,23 km
Von	Grassenberg, Rotenberg/K72		
Nach	Grassenberg, Schloss		
entlang	Sybelstraße/Lutherstraße/Gisonenweg		
Maßnahme	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn. Über die Sybelstraße, Lutherstraße und den Gisonenweg kann das Schloss, sowie alle anderen Kultur- und Wohneinrichtungen der Oberstadt erreicht werden. Hier verläuft die Radverkehrsführung im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn.		





Maßnahmen-Nr.	**129**	Länge	225 m
Von	Grassenberg, Hohe Leuchte		
Nach	Grassenberg, Habichtstalgasse		
entlang	Radweg Neubau		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Baulich angelegter Radweg (Umgehung Rotenberg/Barfüßertor, Ausbau Verbindung Hohe Leuchte – Habichtstalgasse)		





Maßnahmen-Nr.	**130**	Länge	840 m
Von	Grassenberg, Rotenberg/Hohe Leuchte		
Nach	Ockershausen, Ockershäuser Allee		
entlang	Habichtstalgasse		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Auf der Habichtstalgasse (Sackgasse) ist eine Fahrradstraße bis zur Einmündung Ockershäuser Allee einzurichten.		



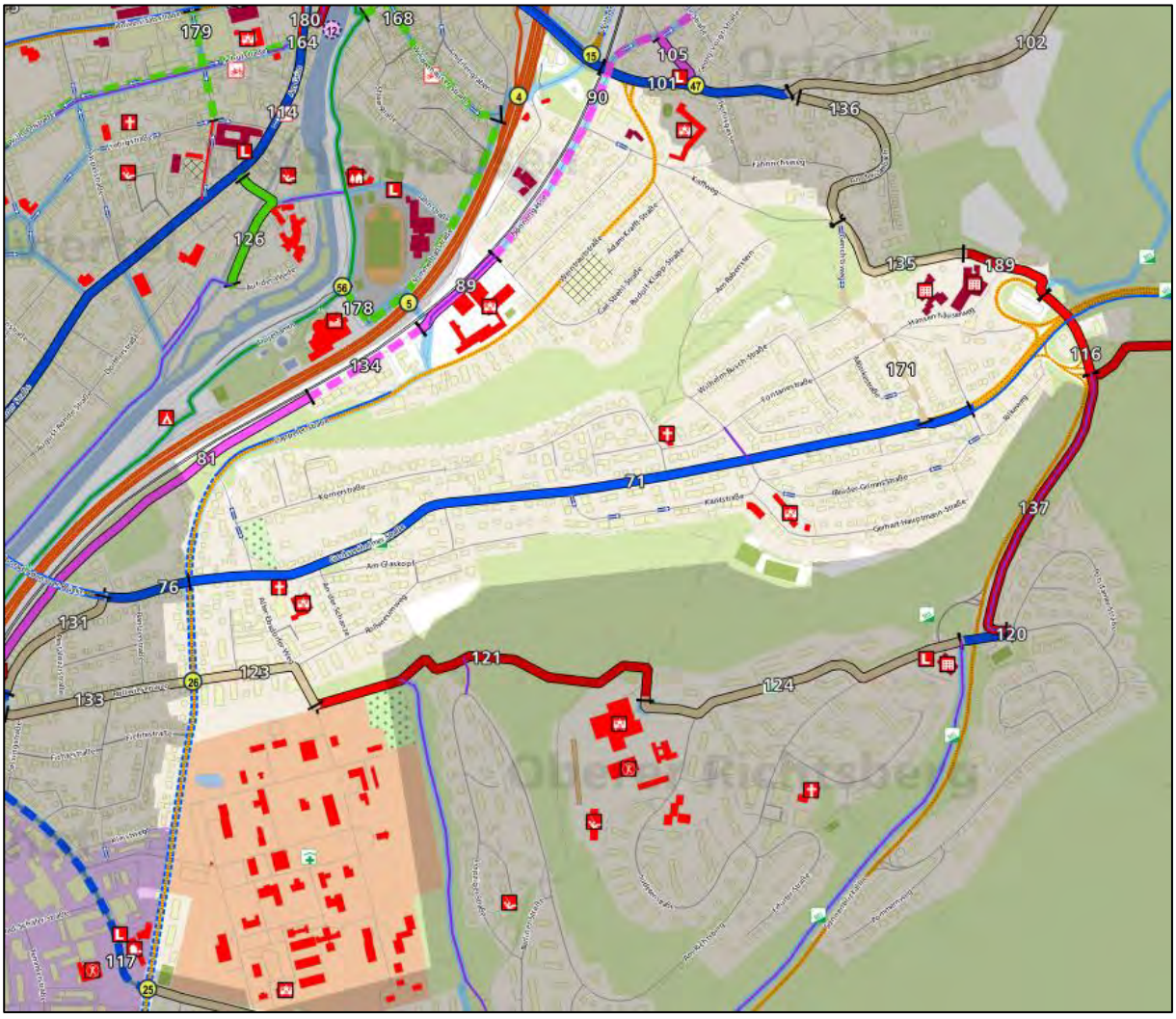


7.3.4 Hansenhaus

Der Stadtteil Hansenhaus besteht aus zwei Wohngebietsteilen. Einem nördlichen entlang der Weintrautstraße und Adolf-Reichwein-Schule und einem südlichen entlang der Großseelheimer Straße (L3088). Diese zwei Stadtteilgebiete sind aufgrund des großen Höhenunterschiedes nur über zwei Straßen miteinander verbunden. Im Westen über die Weintrautstraße/Cappeler Straße und im Osten über den Kaffweg/Gerichtsweg.

Entlang der Eisenbahntrasse ist ein neue Hauptverkehrsachse mit möglichst vielen Elementen von Radschnellwegen zwischen Cappel und Wehrda geplant. Dieser neue vom Südbahnhof kommende baulich anzulegende Hauptradroute verläuft in unmittelbarer Nähe zur Eisenbahntrasse.

Abbildung 47: Planungen Hansenhaus



Maßnahmen Nr.: 71, 81, 89, 90, 116, 121, 123, 133, 134, 135, 136, 171, 189
Punktuelle Maßnahmen: P26

Maßnahmen-Nr.	**71**	Länge	1,62 km
Von	Hansenhaus, Gustav-Freytag-Straße		
Nach	Hansenhaus, Cappeler Straße (L3089)		
entlang	Großseelheimer Straße (L3088)		
Maßnahme	Auf der Großseelheimer Straße (L3088) sind auf dem 1,6 km langen Streckenabschnitt zwischen Cappeler Straße und Gustav-Freytag-Straße auf beiden Fahrbahnseiten Radfahrstreifen einzurichten. Der Fahrbahnquerschnitt von 10m bietet ausreichend Platz für eine beidseitig geführte Radverkehrsanlage.		





Maßnahmen-Nr.	**81**	Länge	1,09 km
Von	Südbahnhof, Frauenbergstraße		
Nach	Hansenhaus, Cappeler Straße (Seitenstraße)		
entlang	Eisenbahn/B3 (parallel)		
Maßnahme	Für den neu anzulegenden Streckenabschnitt Maßnahme 81 ist eine bauliche Realisierung und der dazugehörige Grunderwerb zwischen Konrad-Adenauer-Brücke und Cappeler Straße 21 von der Universitätsstadt Marburg zu prüfen. Von der SPNV-Station bis zur Konrad-Adenauer-Brücke ist der vorhandene Pfad für einen gemeinsamen Geh- und Radweg auszubauen.		

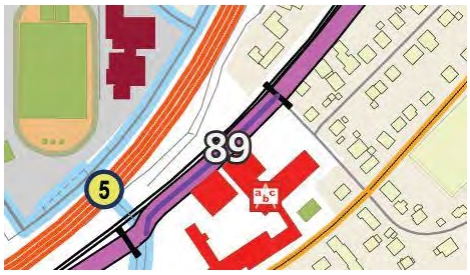




78

Maßnahmen-Nr.	89	Länge	210 m
Von	Hansenhaus, Cappeler Straße		
Nach	Hansenhaus, Nonnengasse		
entlang	Geh-und Radweg (Bahnstrecke)		
Maßnahme	Hauptverkehrsachse mit Elementen von Radschnellwegen im Bereich hinter der Adolf-Reichwein-Schule.		





Maßnahmen-Nr.	90	Länge	870 m
Von	Hansenhaus, Sylvester-Jordan-Straße		
Nach	Ortenberg, Heinrich-Heine-Straße		
entlang	Spiegelslustweg, Alfred-Wegener-Straße		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Hauptverkehrsachse mit Elementen von Radschnellwegen im Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr. Evtl. Einrichtung einer Fahrradstraße, wenn dies gemäß dem rechtlichen Reglement zulässig ist.		





Maßnahmen-Nr.	**116**	Länge	190 m
Von	Hansenhaus, L3289		
Nach	Hansenhaus, L3289		
entlang	Sonnenblickallee (L3289)		
Maßnahme	Maßnahme 116 führt als baulich angelegter Zweirichtungsradweg am östlichen Fahrbahnrand entlang der Sonnenblickallee (L3289). Diese Maßnahme ist ein Verbindungsstück der neuen Radroute von Schröck über die Lahnberge in die Innenstadt.		





Maßnahmen-Nr.	**121**	Länge	790 m
Von	Hansenhaus, Alter Ebsdorfer Weg		
Nach	Oberer Richtsberg, Richtsbergschule		
entlang	Gehweg durch Wald		
Maßnahme	Vom Alten Ebsdorfer Weg bis zur Richtsbergschule ist ein baulich angelegter Radweg zu errichten. Für diese Maßnahme 121, die durch das Wäldchen am Richtsberg verläuft, ist eine Beleuchtung des Radweges dringend erforderlich.		





80

Maßnahmen-Nr.	123	Länge	292 m
Von	Hansenhaus, Cappeler Straße		
Nach	Hansenhaus, Alter Ebsdorfer Weg		
entlang	Rollwiesenweg		
Maßnahme	Im Bereich Rollwiesenweg und Alter Ebsdorfer Weg verläuft die Radverkehrsführung im Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn.		





Maßnahmen-Nr.	134	Länge	260 m
Von	Hansenhaus, Cappeler Straße 3		
Nach	Hansenhaus, Cappeler Straße 21		
entlang	Cappeler Straße		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn. Freigabe der Privatstraße Cappeler Straße für den Radverkehr im Bereich Hausnummer 3-21. Diese Maßnahme steht in Abhängigkeit von Maßnahme 81.		





Maßnahmen-Nr.	**135**	Länge	315 m
Von	Hansenhaus, Sonnenblickallee		
Nach	Hansenhaus, An der Zahlbach		
entlang	Kaffweg (Unterer Teil)		
Maßnahme	Maßnahme 135 führt als baulich angelegter Radweg über den Kaffweg. Diese Radverkehrsverbindung ist der kürzeste Weg der süd-östlichen Stadtteile in die Innenstadt. Aufgrund der starken Steigung bzw. des starken Gefälles, sind besondere Vorkehrungen für den Radverkehr zu treffen (Hinweise etc.).		





Maßnahmen-Nr.	**189**	Länge	205 m
Von	Hansenhaus, Sonnenblickallee		
Nach	Hansenhaus, An der Zahlbach		
entlang	Kaffweg (Oberer Teil)		
Maßnahme	Maßnahme 189 führt als baulich angelegter Radweg über den Kaffweg. Diese Radverkehrsverbindung ist der kürzeste Weg der süd-östlichen Stadtteile in die Innenstadt.		

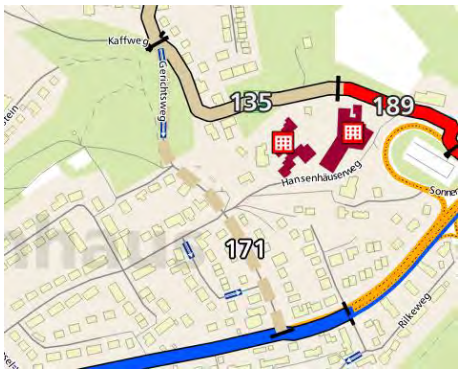




82

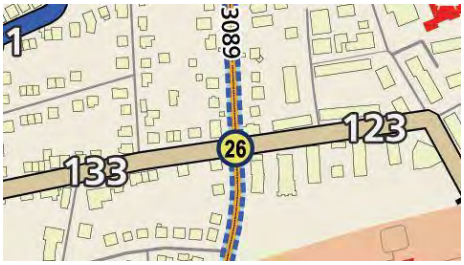
Maßnahmen-Nr.	171	Länge	460 m
Von	Hansenhaus, Großseelheimer Straße		
Nach	Hansenhaus, Kaffweg		
entlang	Gerichtsweg, Hölderlinstraße		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn. Gerichtsweg in Gegenrichtung für den Radverkehr freigeben und auf Gefährdung durch Gegenverkehr hinweisen. Evtl. Einsatz einer Leuchttafel mit Hinweistext.		





Maßnahmen-Nr.	P26	Art	Überquerung
Stadtteil	Südbahnhof		
Maßnahme	Überquerungshilfe an der Cappeler Straße auf der Relation Rollwiesenweg.		





7.3.5 Lahnberge

Der Stadtteil Lahnberge ist ein nahezu unbewohnter Kernstadtteil auf dem Höhenzug Lahnberge.

Auf den Lahnbergen befinden sich Einrichtungen der medizinischen Versorgung (Universitätsklinikum Gießen-Marburg - UKGM) und naturwissenschaftliche Institute der Philipps-Universität Marburg.

Nach dem Ausbau zum „Campus Lahnberge“ werden ca. 11.000 Mitarbeiter und Studierende die Lahnberge als tägliches Arbeits-, Ausbildungs- oder Studienziel ansteuern.

Das in Nord-Süd-Ausrichtung länglich gestreckte Areal hat eine Ausdehnung von 2,4 km (Heizkraftwerk Lahnberge bis südliches Ende Botanischer Garten).

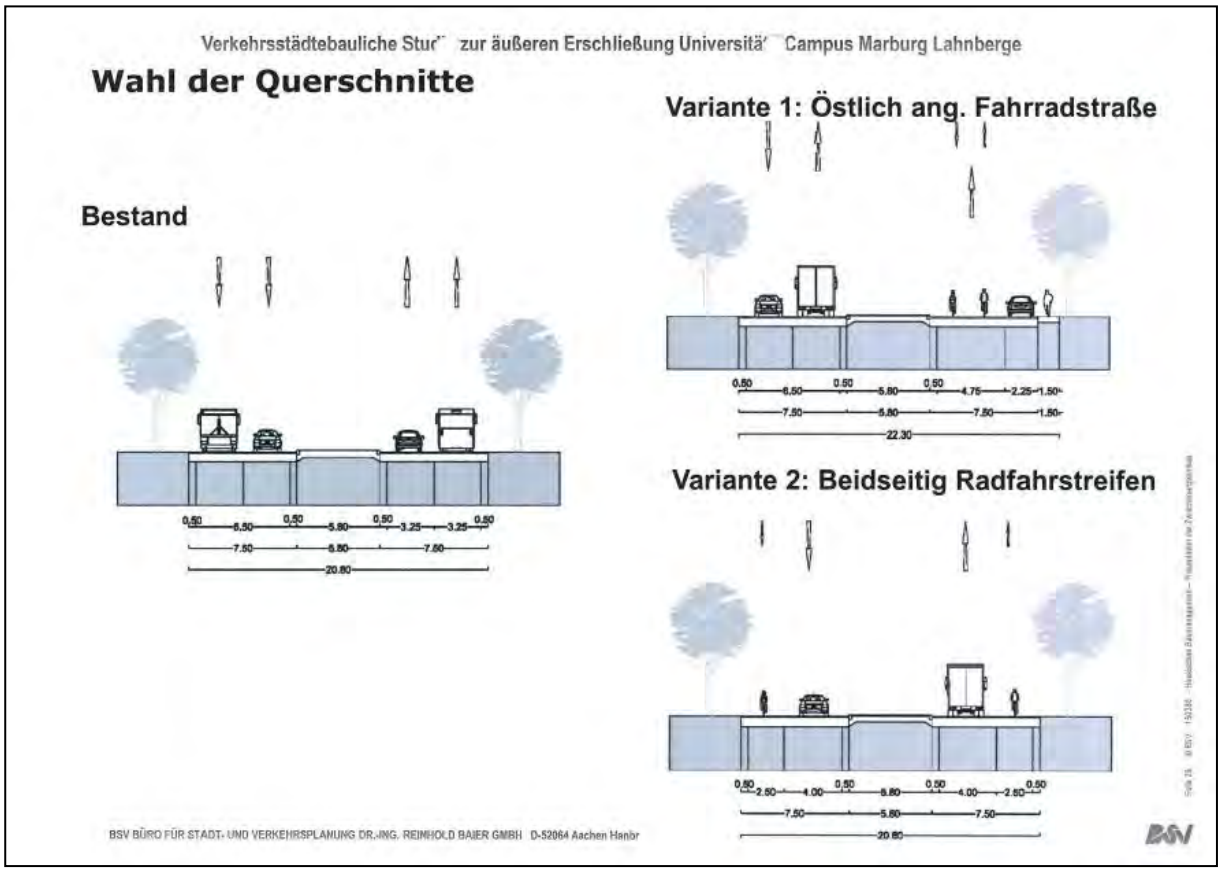
Es ist geplant, dass Areal von Marburg aus über drei, für den Radverkehr geeignete Verbindungen, erreichbar zu machen.

Abbildung 48: L3092, Auf den Lahnbergen (Blickrichtung Süden)[25]



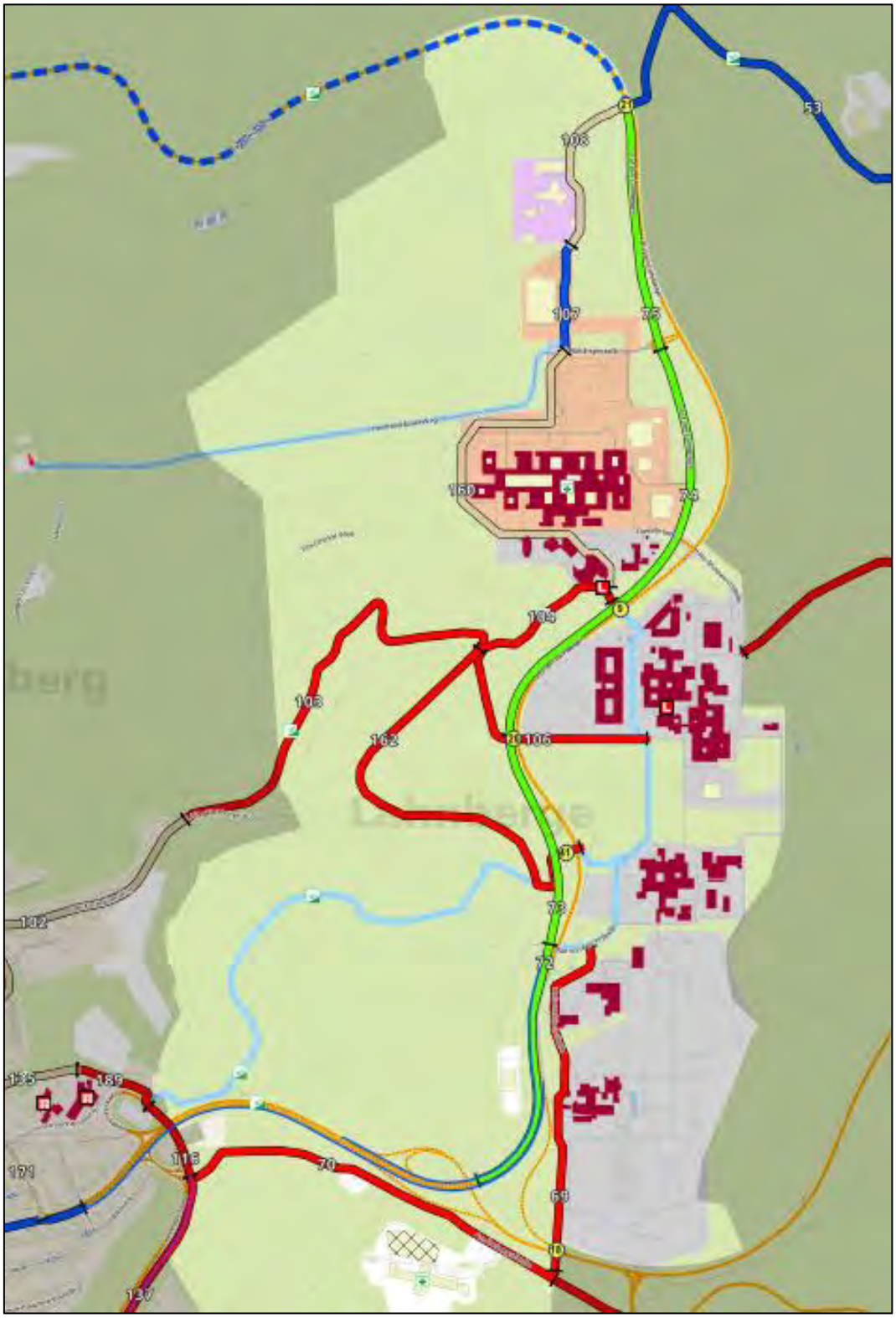
25 Foto: © PGN

Abbildung 49: Äußeren Erschließung Universitäts-Campus Marburg Lahnberge[26]



26 BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH

Abbildung 50: Planungen Lahnberge

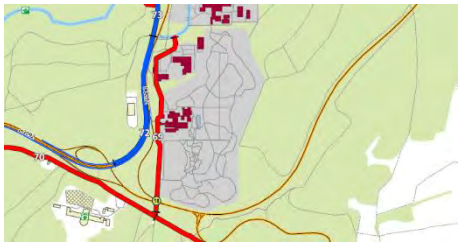


Maßnahmen Nr.:69, 70, 72, 73, 74, 75, 103, 104, 106, 107, 108, 109, 160, 162
Punktuelle Maßnahmen: P9, P18, P20, P21, P41

86

Maßnahmen-Nr.	69	Länge	790 m
Von	Lahnberge, Parkplatz Amöneburger Straße		
Nach	Lahnberge, Auf den Lahnbergen (L3092)		
entlang	Karl-von-Frisch-Straße		
Maßnahme	Die Süd-Anbindung als baulich angelegter Zweirichtungsradweg führt vom Parkplatz des Biochemisch-Pharmakologischen Centrums vorbei am botanischen Garten weiter in Richtung Klinik Sonnenblick.		





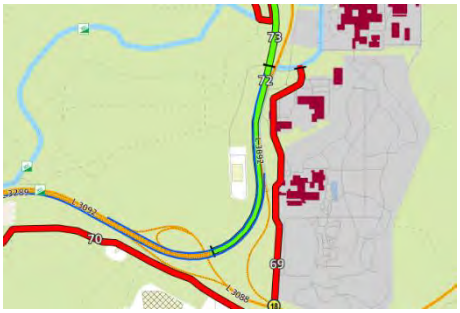
Maßnahmen-Nr.	70	Länge	920 m
Von	Lahnberge, Parkplatz Amöneburger Straße		
Nach	Oberer Richtsberg, Sonnenblickallee (L3289)		
entlang	Amöneburger Straße		
Maßnahme	Baulich angelegter Zweirichtungsradweg als Verbindung zwischen den Stadtteilen Hansenhaus und Lahnberge.		





Maßnahmen-Nr.	72	Länge	730 m
Von	Lahnberge, L3088		
Nach	Lahnberge, Gert-Siebert-Weg		
entlang	Auf den Lahnbergen (L3092)		
Maßnahme	Die Maßnahme 72 orientiert sich an die bereits entwickelten Varianten des BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH.		





Maßnahmen-Nr.	73	Länge	1,01 km
Von	Lahnberge, Gert-Siebert-Weg		
Nach	Lahnberge, Johanna-Wyttenbach-Weg		
entlang	Auf den Lahnbergen (L3092)		
Maßnahme	Die Maßnahme 73 orientiert sich an die bereits entwickelten Varianten des BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH.		





88

Maßnahmen-Nr.	**74**	Länge	390 m
Von	Lahnberge, Johanna-Wyttenbach-Weg		
Nach	Lahnberge, Kreisel Baldingerstraße		
entlang	Auf den Lahnbergen (L3092)		
Maßnahme	Die Maßnahme 74 orientiert sich an die bereits entwickelten Varianten des BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH.		





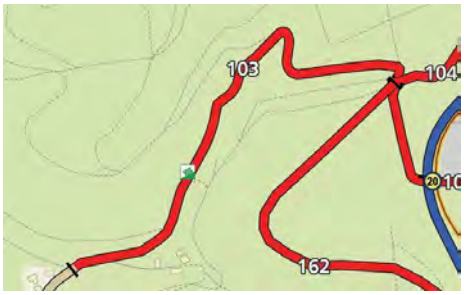
Maßnahmen-Nr.	**75**	Länge	530 m
Von	Lahnberge, Kreisel Baldingerstraße		
Nach	Lahnberge, Gert-Siebert-Weg		
entlang	Auf den Lahnbergen (L3092)		
Maßnahme	Die Maßnahme 75 orientiert sich an die bereits entwickelten Varianten des BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH.		





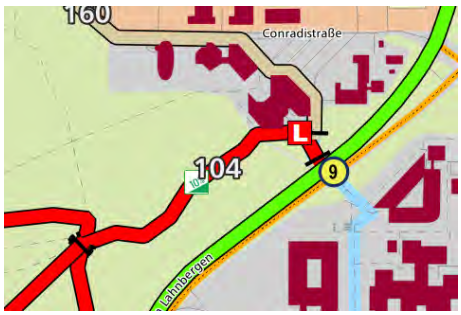
Maßnahmen-Nr.	**103**	Länge	1,06
Von	Ortenberg, Alter Kirchhainer Weg 69		
Nach	Lahnberge, Waldweg Abzweig Mensa Lahnberge		
entlang	Alter Kirchhainer Weg		
Maßnahme	Der Mitte-Verbindung, über Alter Kirchhainer Weg und das Zahlbachtal hinauf bis zur Mensa Lahnberge (Maßnahme 103 und 104), wird aufgrund der kürzesten Entfernung zur Innenstadt eine Hauptbedeutung zukommen.		





Maßnahmen-Nr.	**104**	Länge	280 m
Von	Lahnberge, Waldweg Abzweig Mensa Lahnberg		
Nach	Lahnberge, Mensa Lahnberge		
entlang	Waldweg		
Maßnahme	Der Mitte-Verbindung, über Alter Kirchhainer Weg und das Zahlbachtal hinauf bis zur Mensa Lahnberge (Maßnahme 103 und 104), wird aufgrund der kürzesten Entfernung zur Innenstadt eine Hauptbedeutung zukommen.		

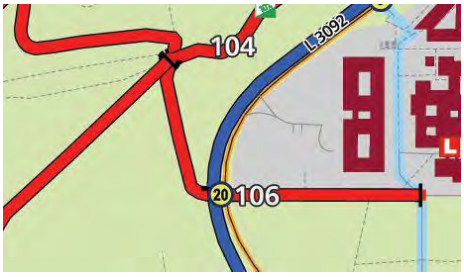




90

Maßnahmen-Nr.	106	Länge	540 m
Von	Lahnberge, Waldweg Abzweig Mensa Lahnberge		
Nach	Lahnberge, Campus Lahnberge		
entlang	Waldweg		
Maßnahme	Maßnahme 106 ist eine Verlängerung der Mitte-Verbindung und erschließt zusammen mit der punktuellen Maßnahme P20 den neuen Campus Lahnberge. Die Maßnahme ist im Benehmen mit der Universität Marburg und dem Land Hessen auszugestalten.		





Maßnahmen-Nr.	107	Länge	230 m
Von	Lahnberge, Baldingerstraße / Hermann-Bauer-Weg		
Nach	Lahnberge, Parkplatz Partikelzentrum		
entlang	Baldingerstraße		
Maßnahme	Schutz- bzw. Radfahrstreifen. Die Maßnahme ist im Benehmen mit der Universität Marburg und dem Land Hessen auszugestalten.		





Maßnahmen-Nr.	108	Länge	400 m
Von	Lahnberge, Baldingerstraße		
Nach	Lahnberge, Auf der Lahnberge (L3092)		
entlang	Erschließungsstraße zum Fernheizkraftwerk		
Maßnahme	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn. Die Maßnahme ist im Benehmen mit der Universität Marburg und dem Land Hessen auszugestalten.		





Maßnahmen-Nr.	109	Länge	3,9 km
Von	Lahnberge, Abzweig Fernheizkraftwerk		
Nach	Waldtal, Neue Kasseler Straße (L3089)		
entlang	Panoramastraße (L3092)		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Maßnahme 109 verläuft im Norden über die Panoramastraße. Hier kann zu Lasten einer der drei Fahrspuren ein abgetrennter Radfahrstreifen angelegt werden. Über die Zufahrtstraße zum Heizkraftwerk/Baldingerstraße ist ein schnelles und sicheres Erreichen des UKGM Haupteingangs möglich.		





92

Maßnahmen-Nr.	160	Länge	920 m
Von	Lahnberge, Baldingerstraße		
Nach	Lahnberge, Conradistraße		
entlang	Klinikum Erschließungsstraße		
Maßnahme	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn. Die Maßnahme ist im Benehmen mit der Universität Marburg und dem Land Hessen auszugestalten.		





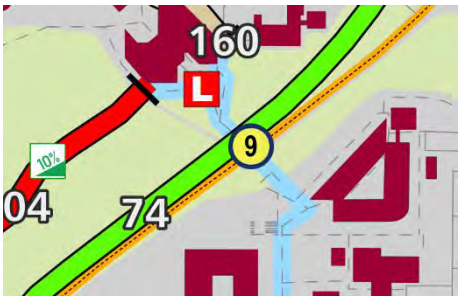
Maßnahmen-Nr.	162	Länge	1,1 km
Von	Lahnberge, Abzweig Zahlbach/Mensa Lahnberge		
Nach	Lahnberge, Unterführung L3092		
entlang	Waldweg		
Maßnahme	Baulich angelegter Radweg. Diese Maßnahme dient als Verbindungsstrecke von der Lahntal-Lahnberge Mitte-Verbindung zum südlichen Campus-Areal.		





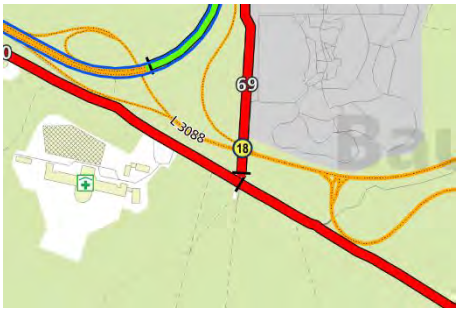
Maßnahmen-Nr.	**P9**	Art	Überführung
Stadtteil	Lahnberge		
Maßnahme	Verbesserung der Befahrbarkeit für den Radverkehr. Verbreiterung des Brückenquerschnittes. Die Brückenzuwegung von Süden aus ist zu überarbeiten und für den Radverkehr besser zu gestalten.		





Maßnahmen-Nr.	**P18**	Art	Unterführung
Stadtteil	Lahnberge		
Maßnahme	Zum Verlassen des Campus-Geländes ist hier eine neue Unterführung unter der Straße L3088 nötig.		





94

Maßnahmen-Nr.	**P20**	Art	Unterführung
Stadtteil	Lahnberge		
Maßnahme	Die punktuelle Maßnahme P20 beinhaltet einen neu anzulegenden Tunnel unter der Straße L3092 hindurch.		





Maßnahmen-Nr.	**P41**	Art	Unterführung
Stadtteil	Lahnberge		
Maßnahme	Die vorhandene Unterführung ist für den Radverkehr auszubauen. Insbesondere auch die Zuführung vom Westen her kommend.		





Maßnahmen-Nr.	**P21**	Art	Querungshilfe
Stadtteil	Lahnberge		
Maßnahme	Querungshilfe an der L3092 für den Radverkehr aus Bauerbach zu den Lahnbergen bzw. auf den Schnellradweg Richtung Marburg-Nordviertel.		





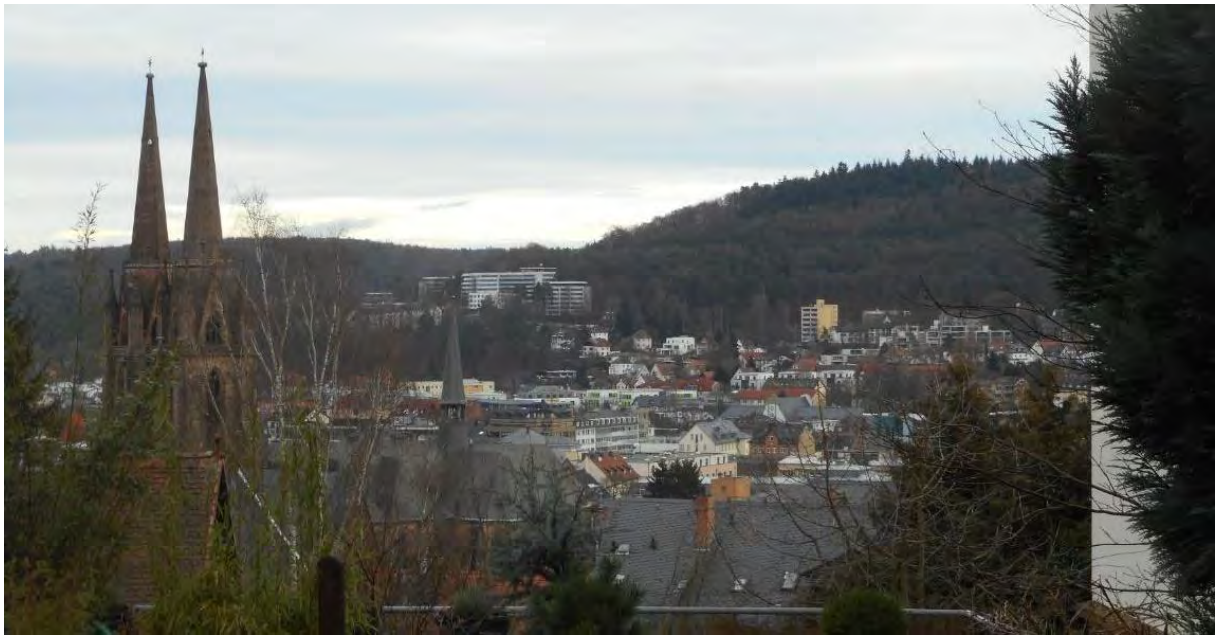
7.3.6 Nordviertel

Der Marburger Stadtteil Nordviertel besteht zum einen aus dem Industrie- und Gewerbegebiet Affföller, dem Gewerbe-Wohn-Mischgebiet zwischen B3 und Neuer Kasseler Straße, welches relativ flach zwischen der Eisenbahn und der B3 liegt und zum anderen einem Wohngebiet östlich der Eisenbahn, welches zur Panoramastraße stark ansteigend ist.

Abbildung 51: „Living" Generationen Wohnen[27]

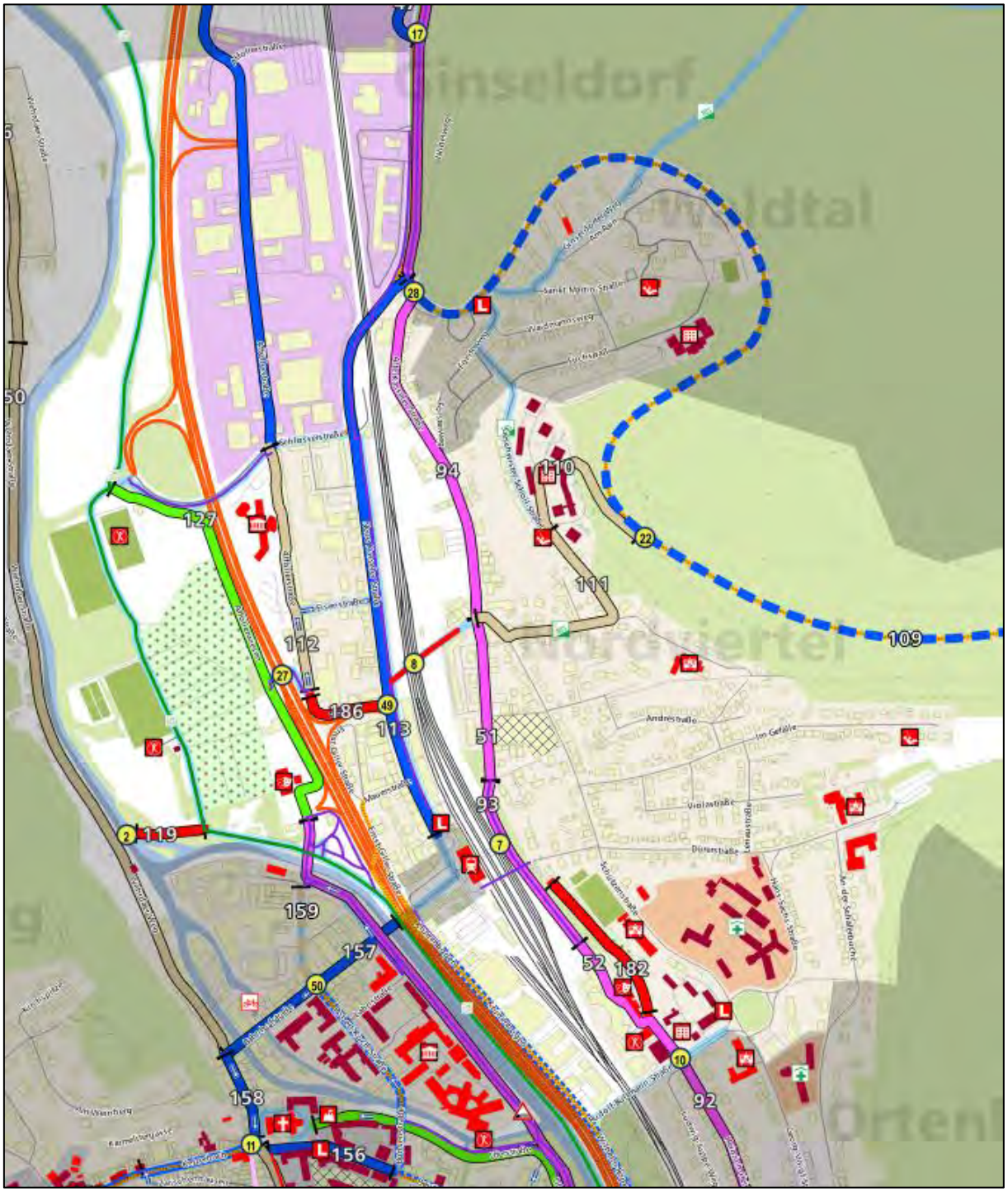


Abbildung 52: Blick in Richtung Nordviertel (Hochhäuser im Hintergrund, Studentenwohnheim an der Panoramastraße)



27 S+S Grundbesitz GmbH, http://www.sunds24.de/projekte/living (Zugriff: 13.03.2016)

Abbildung 53: Planungen Nordviertel



Maßnahmen Nr.: 48, 51, 52, 93, 94, 95, 109, 110, 111, 112, 113, 119, 127, 182, 186
Punktuelle Maßnahmen: P7, P8, P10, P17, P22, P27, P28, P49

98

Maßnahmen-Nr.	48	Länge	1,5 km
Von	Wehrda, Kreisel Am Kaufmarkt		
Nach	Nordviertel, Affföllerwiesen		
entlang	Afföllerstraße		
Maßnahme	Ein Schutz- bzw. Radfahrstreifen ist anzulegen.		





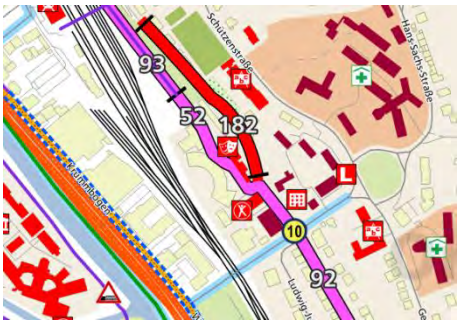
Maßnahmen-Nr.	51	Länge	290 m
Von	Nordviertel, Schützenstraße		
Nach	Nordviertel, Alte Kasseler Straße (Ende)		
entlang	Alte Kasseler Straße		
Maßnahme	Die Hauptverkehrsachse mit Elementen von Radschnellwegen führt über die Alte Kasseler Straße und mündet auf den Ginseldorfer Weg. (Maßnahme 94). Der Radverkehr wird im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt. Dieser Abschnitt ist evtl. als Fahrradstraße einzurichten.		





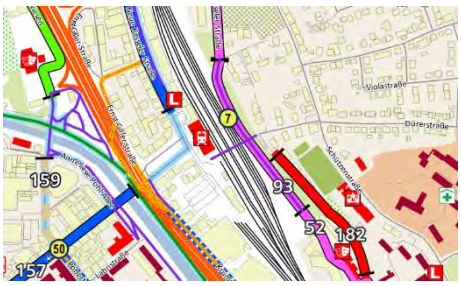
Maßnahmen-Nr.	52	Länge	300 m
Von	Ortenberg, Heinrich-Heine-Straße		
Nach	Ortenberg, Zufahrtsstraße Rudolf-Bultmann-Straße (Ende)		
entlang	Zufahrtsstraße Rudolf-Bultmann-Straße		
Maßnahme	Der geplante Nord-Süd-Hauptverkehrsachse mit Elementen von Radschnellwegen (Cappel-Wehrda) verläuft ab der Rudolf-Bultmann-Straße über das Gelände der Waggonhalle entlang der Eisenbahn (Maßnahme 52 und 93) in Form eines baulich angelegten Radweges. Aufgrund der hohen Dichte von Besucher-frequentierten Einrichtungen ist in diesem Areal einer Minimierung des Konfliktpotentials zwischen Radfahrern und Fußgängern, Rechnung zu tragen.		





Maßnahmen-Nr.	93	Länge	340 m
Von	Nordviertel, Waggonhalle		
Nach	Nordviertel, Alte Kasseler Straße		
entlang	Bisheriger Geh-und Radweg entlang der Bahntrasse		
Maßnahme	Der geplante Nord-Süd-Hauptverkehrsachse mit Elementen von Radschnellwegen (Cappel-Wehrda) verläuft ab der Rudolf-Bultmann-Straße über das Gelände der Waggonhalle entlang der Eisenbahn (Maßnahme 52 und 93) in Form eines baulich angelegten Radweges.		





100

Maßnahmen-Nr.	94	Länge	653 m
Von	Nordviertel, Schützenstraße		
Nach	Nordviertel, Ginseldorfer Weg		
entlang	Alte Kasseler Straße		
Maßnahme	Die Hauptverkehrsachse mit Elementen von Radschnellwegen führt im Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr über die Alte Kasseler Straße und mündet auf den Ginseldorfer Weg. (Maßnahme 51).		





Maßnahmen-Nr.	95	Länge	1,5 km
Von	Waldtal, Ginseldorfer Weg		
Nach	Wehrda, Am Bahndamm		
entlang	Neue Kasseler Straße (L3089)		
Maßnahme	Die Hauptverkehrsachse mit Elementen von Radschnellwegen entlang der L3089. Schutzeinrichtungen zur Fahrbahn. Fußverkehr nur auf der westlichen Seite der L3089 erlauben.		





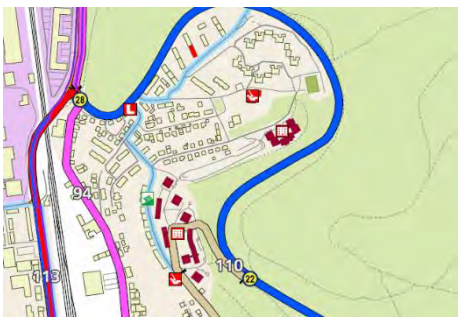
Maßnahmen-Nr.	109	Länge	3,9 km
Von	Lahnberge, Abzweig Fernheizkraftwerk		
Nach	Waldtal, Neue Kasseler Straße (L3089)		
entlang	Panoramastraße (L3092)		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Maßnahme 109 verläuft im Norden über die Panoramastraße. Hier kann zu Lasten einer der drei Fahrspuren ein abgetrennter Radfahrstreifen angelegt werden. Über die Zufahrtstraße zum Heizkraftwerk/Baldingerstraße ist ein schnelles und sicheres Erreichen des UKGM Haupteingangs möglich.		





Maßnahmen-Nr.	110	Länge	360 m
Von	Nordviertel, Panoramastraße		
Nach	Nordviertel, Geschwister-Scholl-Straße		
entlang	Durch Studentendorf		
Maßnahme	Radverkehrsführung im Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf Erschließungsstraßen des Studentendorfes.		

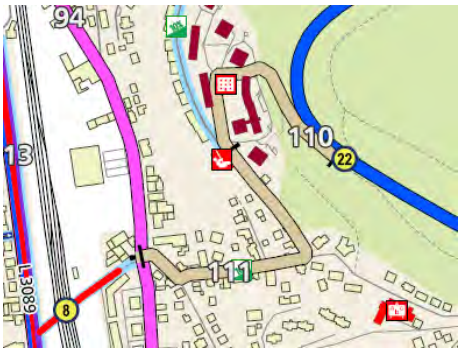




102

Maßnahmen-Nr.	111	Länge	460 m
Von	Nordviertel, Studentenhof		
Nach	Nordviertel, Alte Kasseler Straße		
entlang	Geschwister-Scholl-Straße / Pasternakstraße		
Maßnahme	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn.		





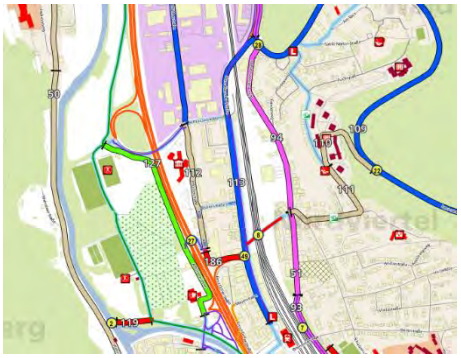
Maßnahmen-Nr.	112	Länge	440 m
Von	Nordviertel, Schlosserstraße		
Nach	Nordviertel, Heinrich-Meister-Weg		
entlang	Afföllerstraße		
Maßnahme	Maßnahme 112 sieht Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn vor. Diese Maßnahme verbindet das Gewerbegebiet Wehrda mit dem Gewerbegebiet Afföller und dem Bahnhof Marburg (Lahn). Diese Maßnahme bietet darüber hinaus eine Hochwasser-Umfahrung für den Lahntalradweg.		





Maßnahmen-Nr.	113	Länge	1,05 km
Von	Nordviertel, Ginseldorfer Weg		
Nach	Nordviertel, Bahnhof Marburg (Lahn)		
entlang	Neue Kasseler Straße (L3089)		
Maßnahme	Maßnahme 113 sieht einen Schutzstreifen entlang der Neuen Kasseler Straße vor. Die genaue Trassierung ist abhängig von der neuen Wohnbebauung entlang der Neuen Kasseler Straße. (siehe Abbildung 37: „Living“ Generationen Wohnen). Zudem ist eine Umgestaltung des Knotens Neue Kasseler Straße/Zimmermannstraße erforderlich, um den Radverkehr sicherer zum Bahnhof zu führen und den Jägertunnel als Radverkehrsverbindung unter Bahn besser einzubinden.		





Maßnahmen-Nr.	119	Länge	166 m
Von	Campusviertel, Wehrdaer Weg (L3381)		
Nach	Nordviertel, Lahntalradweg		
entlang	Fußweg		
Maßnahme	Neue Verbindung mit punktueller Maßnahme P2		





104

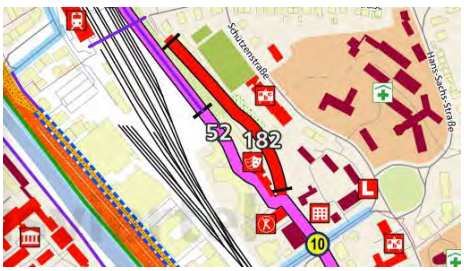
Maßnahmen-Nr.	127	Länge	783 m
Von	Nordviertel, B3 Auffahrt Marburg Nord		
Nach	Nordviertel, Parkplatz G-Werk		
entlang	Afföllerwiesen		
Maßnahme	Entlang der Straße Afföllerwiesen wird mit Maßnahme 127 eine Fahrradstraße empfohlen, da es sich bis zum G-Werk nicht um eine Durchgangsstraße handelt. Über die Straße Afföllerwiesen sollte dann zukünftig auch der Lahntalradweg ausgeschildert werden. Der Radfernverkehr kann dann die Engstelle (gemeinsamer Geh- und Radweg) an den Schrebergärten umfahren. Maßnahme 127 ist eine hochwassersichere Umfahrung des Lahntalradweges.		





Maßnahmen-Nr.	182	Länge	300 m
Von	Nordviertel, Rudolf-Bultmann-Straße		
Nach	Nordviertel, Am Ortenbergsteg		
entlang	Bahnweg		
Maßnahme	Einrichtung einer Radverkehrsverbindung vom Waggonhallengelände zum Ortenbergsteg. In 2016 realisiert.		



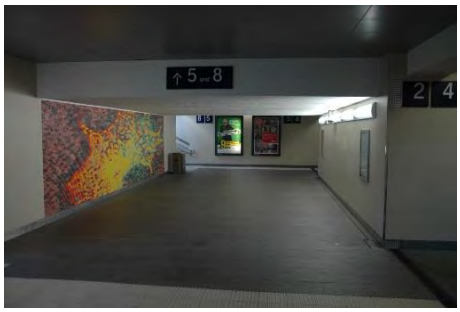


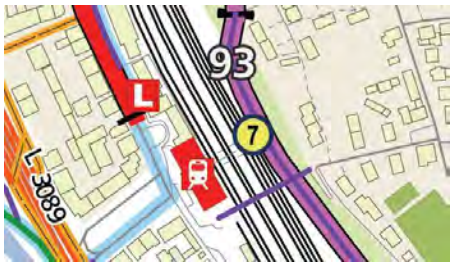
Maßnahmen-Nr.	**186**	Länge	150m
Von	Nordviertel, Neue Kasseler Straße		
Nach	Nordviertel, Afföllerstraße		
entlang	Zimmermannstraße		
Maßnahme	Wichtige Ost-West-Verbindung. Verbesserung der Befahrbarkeit Zimmermannstraße und Freigabe der Einbahnstraße in gegenläufige Richtung.		





Maßnahmen-Nr.	**P7**	Art	Unterführung
Stadtteil	Nordviertel		
Maßnahme	Um vom der Hauptverkehrsachse mit Elementen von Radschnellwegen einen Zugang zum Bahnhof herzustellen, wird eine Rampe und Treppe zum Bahnhofstunnel mit Maßnahme P7 vorgeschlagen.		

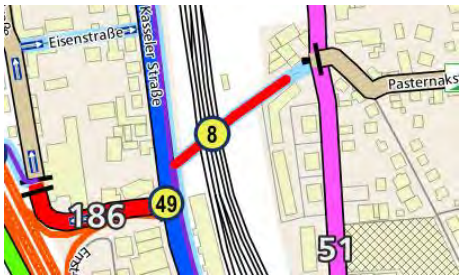




106

Maßnahmen-Nr.	**P8**	Art	Unterführung
Stadtteil	Nordviertel		
Maßnahme	Verbesserung der Befahrbarkeit für den Radverkehr durch den Jägertunnel.		





Maßnahmen-Nr.	**P10**	Art	Überquerung
Stadtteil	Nordviertel		
Maßnahme	Verbesserung der Überquerbarkeit Rudolf-Bultmann-Straße im Hinblick auf Radschnellverkehr in Nord-Süd-Richtung. (Heinrich-Heine-Straße – Waggonhalle)		





Maßnahmen-Nr.	**P17**	Art	Überquerung
Stadtteil	Nordviertel		
Maßnahme	Verbesserung der Querung Neue Kasseler Straße (L3089) in die Siemensstraße. Einrichtung einer Mittelinsel.		





Maßnahmen-Nr.	**P22**	Art	Auffahrt / Rampe
Stadtteil	Nordviertel		
Maßnahme	Rampe von der Panoramastraße auf die Zuwegung Studentendorf-Bushaltestelle Studentendorf.		





108

Maßnahmen-Nr.	**P27**	Art	Unterführung
Stadtteil	Nordviertel		
Maßnahme	Sicherung und Verbesserung der Unterführung B3 (Heinrich-Meister-Weg) zwischen Afföllerwiesen und Afföllerstraße.		





Maßnahmen-Nr.	**P49**	Art	Querungshilfe
Stadtteil	Nordviertel		
Maßnahme	Verbesserung der Überquerbarkeit des Knotens Neue Kasseler-Straße/Zimmermannstraße für den Radverkehr. Zu beachten ist dabei der Ost-West-Routenverlauf aus dem Jägertunnel kommend in Richtung Afföllerstraße Straße und Zusammenhang mit Maßnahme 186.		





7.3.7 Oberer Richtsberg

Der Obere Richtsberg ist mit seinen 5.760 Einwohnern ein als Großwohnsiedlung konzipierter Stadtteil. Die mehrgeschossigen Häuser erstrecken sich Richtung Lahnberge hangaufwärts.

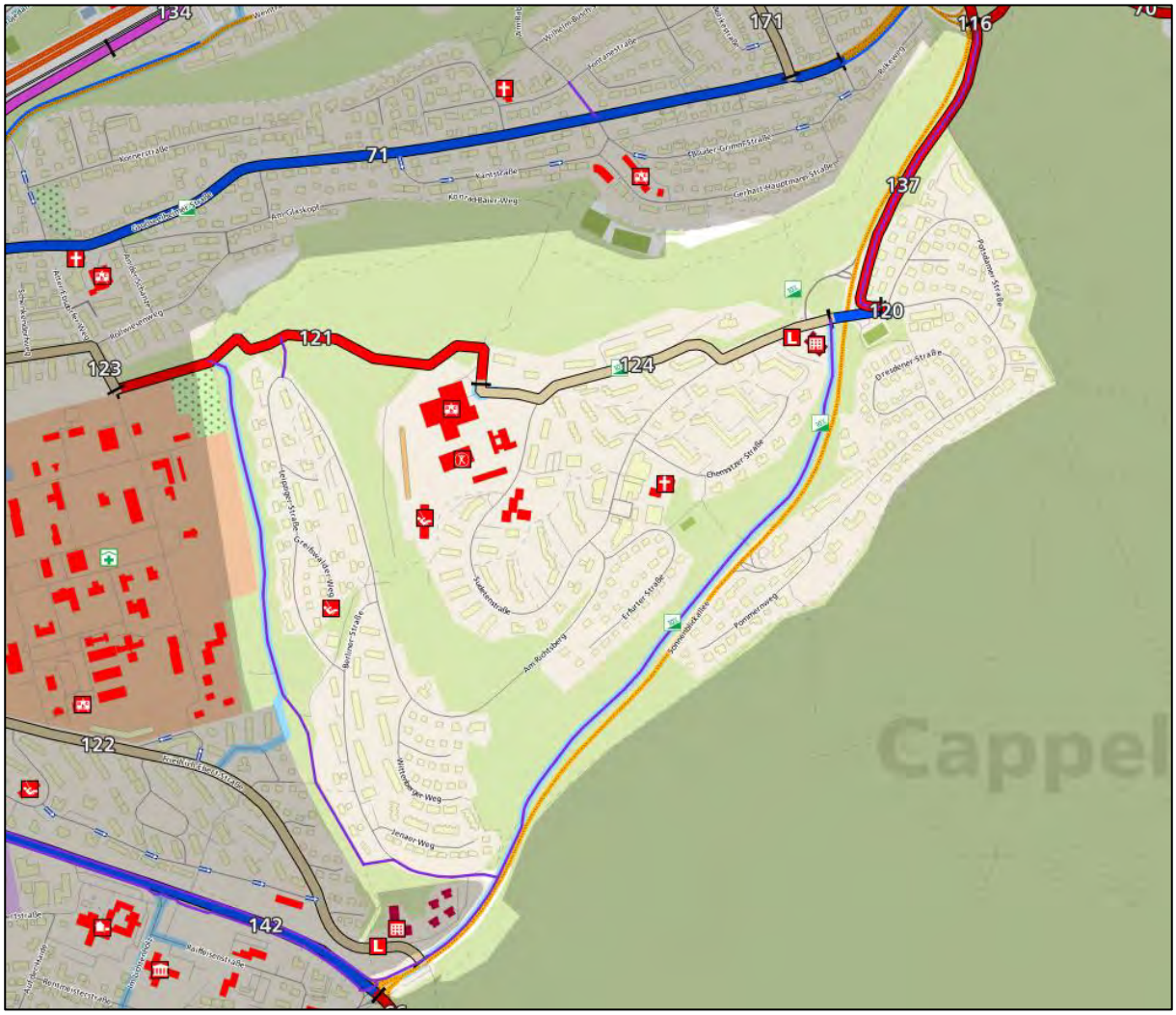
Abbildung 54: L3289 Überführung, In der Badestube (Blickrichtung Süden)[28]



28 Foto: © PGN

110

Abbildung 55: Planungen Oberer Richtsberg



Maßnahmen Nr.: 120, 121, 124, 137

Maßnahmen-Nr.	120	Länge	100 m
Von	Oberer Richtsberg, Potsdamer Straße		
Nach	Oberer Richtsberg, Studentenwohnheim		
entlang	In der Badestube		
Maßnahme	Maßnahme 120 sieht einen Schutz- bzw. Radfahrstreifen entlang der Straße In der Badestube über die Brücke Sonnenblickallee vor. Der Radverkehr entlang der L3289 (Sonnenblickallee) muss an dieser Stelle von der östlichen Seite auf die westliche Seite wechseln. Absenkungen der Bordsteine sind für eine sichere Querung vorzunehmen.		





Maßnahmen-Nr.	121	Länge	790 m
Von	Hansenhaus, Alter Ebsdorfer Weg		
Nach	Oberer Richtsberg, Richtsbergschule		
entlang	Gehweg durch Wald		
Maßnahme	Baulich angelegter Radweg. Diese Maßnahme dient der Verbindung zwischen dem Oberen Richtsberg und Hansenhaus. Der Weg ist für den Radverkehr zu kennzeichnen. Barrieren sind zu entfernen und Beleuchtung ist einzurichten.		





112

Maßnahmen-Nr.	124	Länge	691 m
Von	Oberer Richtsberg, Richtsbergschule		
Nach	Oberer Richtsberg, Studentenwohnheim Am Richtsberg		
entlang	Sudetenstraße / Am Richtsberg		
Maßnahme	Maßnahme 124 führt über Am Richtsberg, Sudentenstraße und Karlsbader Weg im Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn.		





Maßnahmen-Nr.	137	Länge	600 m
Von	Oberer Richtsberg, Auffahrt Großseelheimer Straße		
Nach	Oberer Richtsberg, In der Badestube		
entlang	Sonnenblickallee (L3289)		
Maßnahme	Maßnahme 137 sieht eine bauliche Verbesserung des Bestehenden Radweges entlang der Sonnenblickallee von In der Badestube bis zum Anschluss der L3092 (Hansenhaus) vor.		





7.3.8 Ockershausen

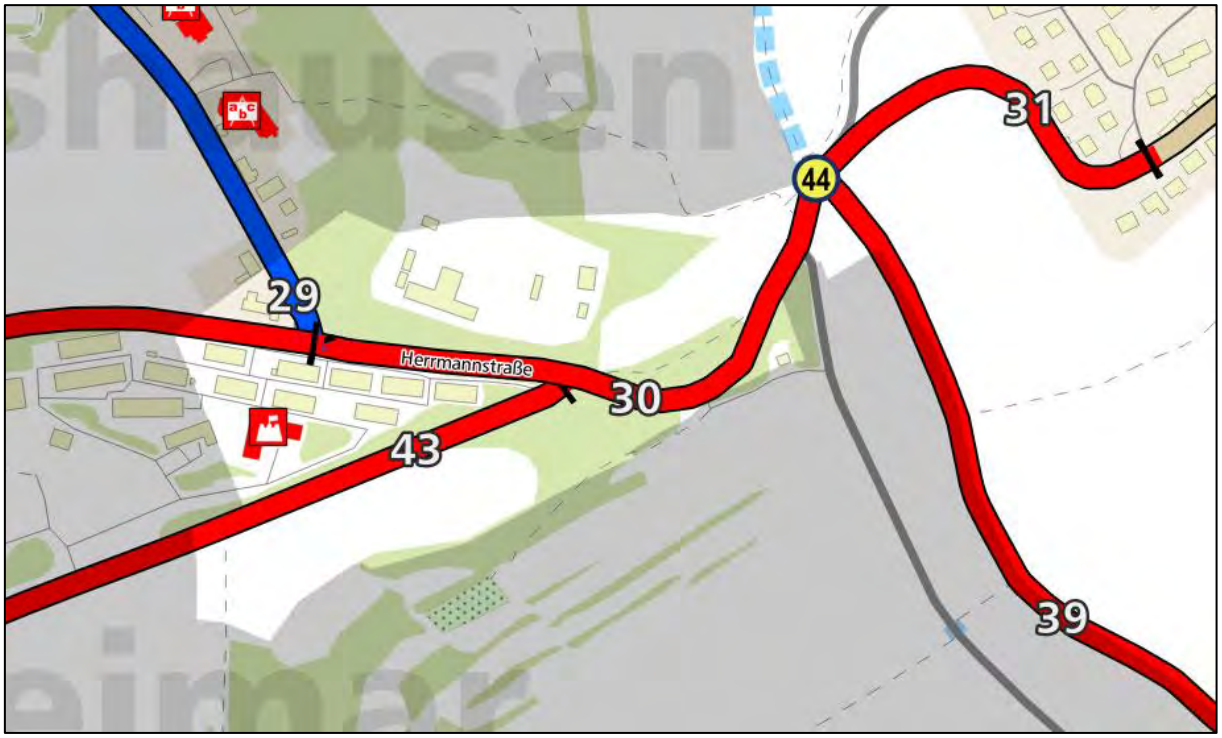
Der Stadtteil Ockershausen ist zwischen der Ockershäuser Straße, Schwanallee, Gisselberger Straße und Willy-Mock-Straße, das Sport- und Ausbildungszentrum der Universitätsstadt Marburg. Sieben Schulen, viele Sportvereine und das Georg-Gaßmann-Stadion befinden sich in diesem zentrumsnahen Kernstadtteil mit seinen rund 4.300 Einwohnern.

Für den schulischen Radverkehr sind insbesondere die Maßnahmen auf der Leopold-Lucas-Straße und im Bereich Schwanallee von großer Bedeutung.

Abbildung 56: Schulschluss in der Leopold-Lucas-Straße[29]

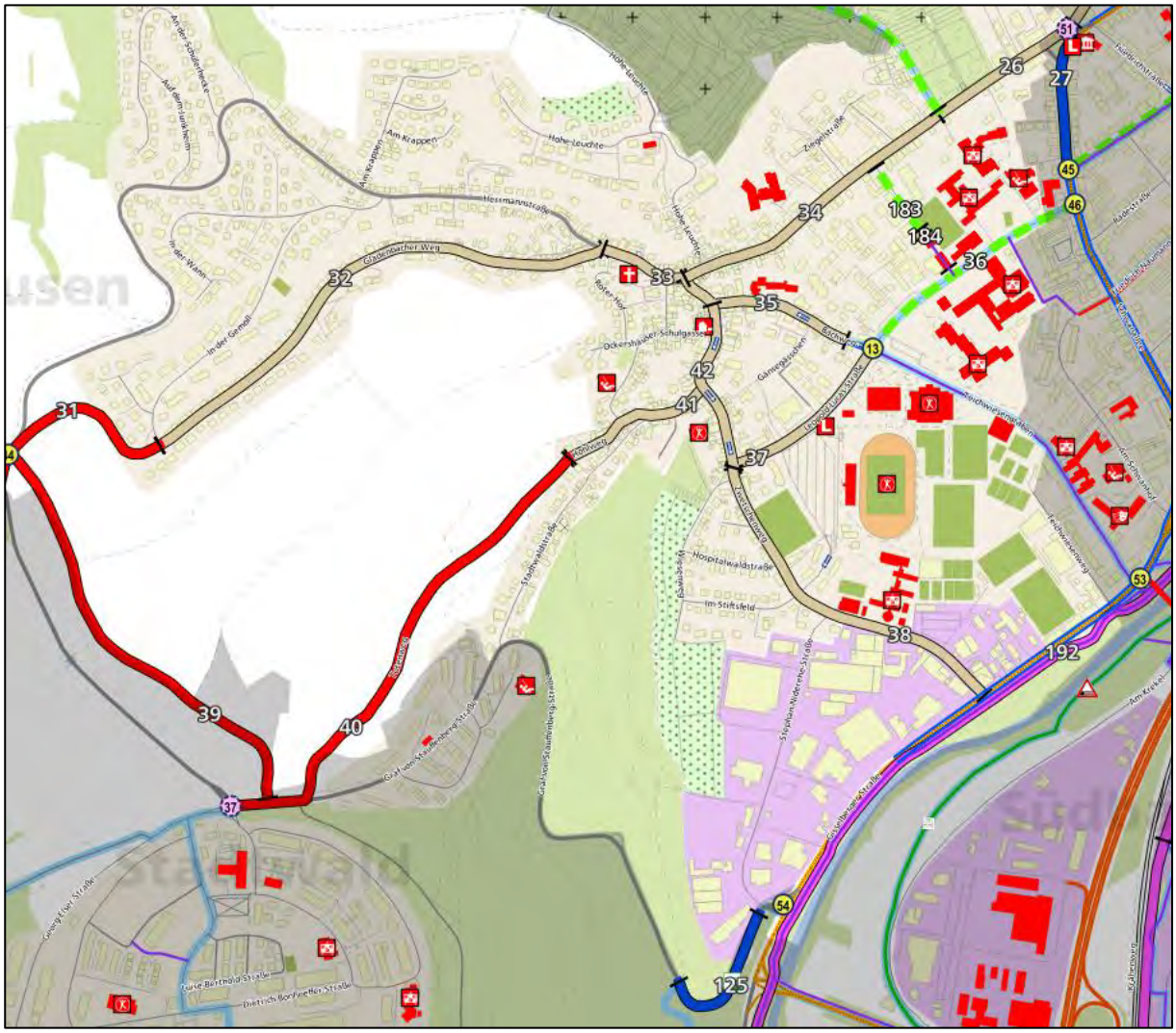


Abbildung 57: Planungen Ockershausen/Wehrshausen-Neuhöfe



29 Fotos: © PGN

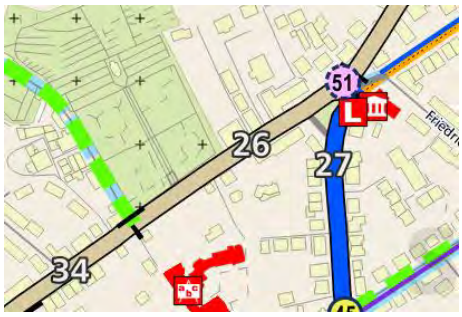
Abbildung 58: Planungen Ockershausen



Maßnahmen Nr.:26, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 130, 173, 183, 184,192
Punktuelle Maßnahmen: P13, P43, P44, P54

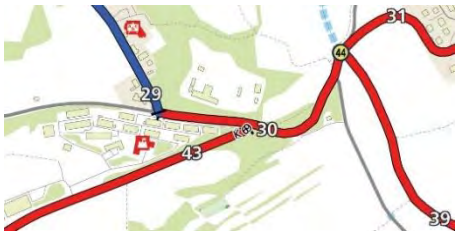
Maßnahmen-Nr.	**26**	Länge	270 m
Von	Ockershausen, Wilhelmsplatz		
Nach	Ockershausen, Habichtstalgasse		
entlang	Ockershäuser Allee		
Maßnahme	Entlang der Ockershäuser Straße ist Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeug-verkehr auf der Fahrbahn vorgesehen. Der Oberbau der Straße ist zu erneuern und das seitliche Parken übersichtlicher zu gestalten.		





Maßnahmen-Nr.	**30**	Länge	520 m
Von	Wehrshausen, Neuhöfe (K70)		
Nach	Ockershausen, Drei Linden		
entlang	Hermannstraße (K68)		
Maßnahme	Der südlich von Wehrshausen-Neuhöfe liegende Kreuzungsbereich der K68, K69 und K70 ist mit baulich angelegten Radwegen auszustatten. (Maßnahmen 30 und 43)		





116

Maßnahmen-Nr.	31	Länge	340 m
Von	Ockershausen, Drei Linden		
Nach	Ockershausen, Gladenbacher Weg		
entlang	Feldweg		
Maßnahme	Maßnahme 31 verbindet den Gladenbacher Weg mit der Hermannstraße in Form eines baulich angelegten Radverkehrsverbindung.		





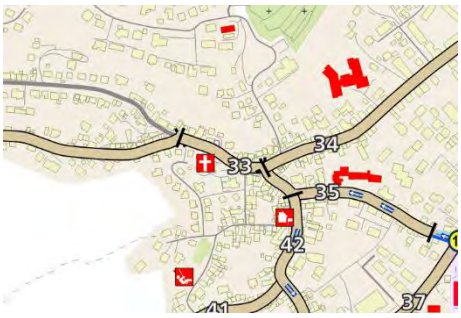
Maßnahmen-Nr.	32	Länge	920 m
Von	Ockershausen, Gladenbacher Weg		
Nach	Ockershausen, Hermannstraße/Stiftstraße		
entlang	Gladenbacher Weg		
Maßnahme	Auf dem Gladenbacher Weg führt der Radverkehr weiterhin im Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn.		





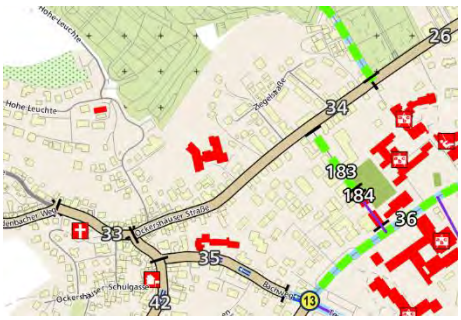
Maßnahmen-Nr.	33	Länge	160 m
Von	Ockershausen, Gladenbacher Weg		
Nach	Ockershausen, Ockershäuser Straße		
entlang	Stiftstraße		
Maßnahme	Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeug-verkehr auf der Fahrbahn.		





Maßnahmen-Nr.	34	Länge	540 m
Von	Ockershausen, Stiftstraße		
Nach	Ockershausen, Habichtstalgasse		
entlang	Ockershäuser Straße		
Maßnahme	Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeug-verkehr auf der Fahrbahn.		

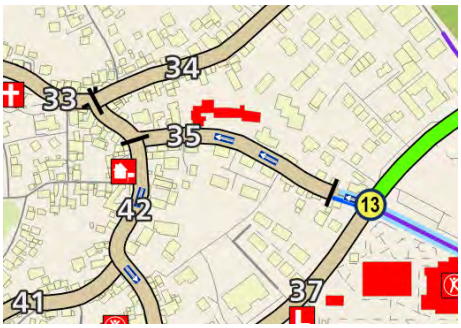




118

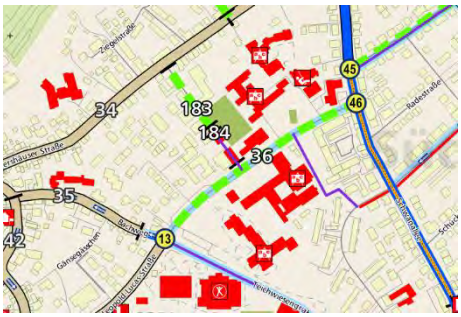
Maßnahmen-Nr.	35	Länge	310 m
Von	Ockershausen, Stiftstraße		
Nach	Ockershausen, Leopold-Lucas-Straße		
entlang	Bachweg		
Maßnahme	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn. Die Einbahnstraße Bachweg ist bereits für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet, dies kann mit Markierungen noch deutlicher hervorgehoben werden.		





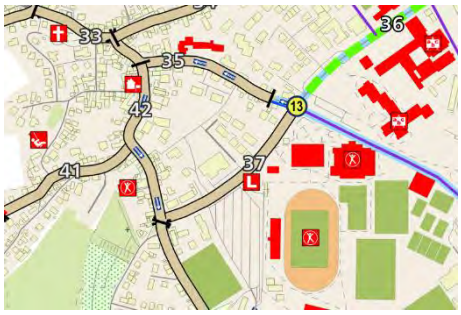
Maßnahmen-Nr.	36	Länge	440 m
Von	Ockershausen, Bachweg		
Nach	Ockershausen, Schwanallee		
entlang	Leopold–Lucas-Straße		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Maßnahme 36 sieht auf der Leopold-Lucas-Straße zwischen Bachweg und Schwanallee eine Fahrradstraße vor. Eine genauere Analyse und Beurteilung der Verkehrssituation erfolgte bereits mit dem Bericht des Büros Stete Planung.		





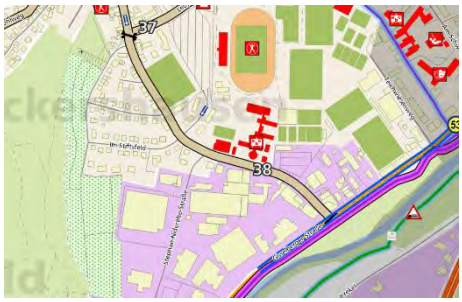
Maßnahmen-Nr.	**37**	Länge	330 m
Von	Ockershausen, Zwetschenweg		
Nach	Ockershausen, Bachweg		
entlang	Leopold-Lucas-Straße		
Maßnahme	Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn. Maßnahmen zur Verlangsamung des Kfz-Verkehrs sind dringend erforderlich.		





Maßnahmen-Nr.	**38**	Länge	630 m
Von	Ockershausen, Leopold-Lucas-Straße		
Nach	Gisselberg, Gisselberger Straße (L3125)		
entlang	Zwetschenweg und Willy-Mock-Straße		
Maßnahme	Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn. Eine Umgestaltung der Fahrbahn ist im Hinblick auf eine Verlangsamung des Kfz-Verkehrs erforderlich. (Fahrbahnquerschnitt 8,3 m)		





120

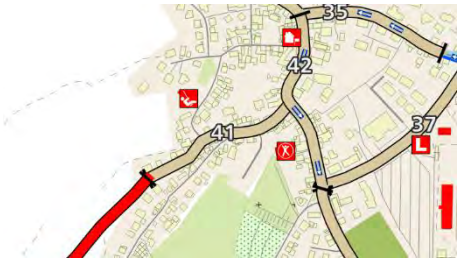
Maßnahmen-Nr.	40	Länge	590 m
Von	Stadtwald, Kreisel Graf-von-Stauffenberg-Straße		
Nach	Ockershausen, Hohlweg		
entlang	Totenweg		
Maßnahme	Die Maßnahmen 40 und 41 ermöglichen eine Radverkehrsverbindung zwischen den Stadtteilen Ockershausen und Stadtwald. Im unteren Bereich (Stadtwaldstraße und Hohlweg) mit Schutz- bzw. Radfahrstreifen (Maßnahme 41) und im oberen Bereich der bauliche Ausbau des Totenweges bis zur Graf-von-Stauffenberg-Straße.		





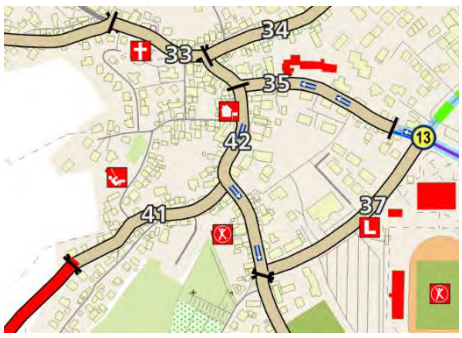
Maßnahmen-Nr.	41	Länge	280 m
Von	Ockershausen, Totenweg		
Nach	Ockershausen, Stiftstraße		
entlang	Stadtwaldstraße/Hohlweg		
Maßnahme	Die Maßnahmen 40 und 41 ermöglichen eine Radverkehrsverbindung zwischen den Stadtteilen Ockershausen und Stadtwald. Im unteren Bereich (Stadtwaldstraße und Hohlweg) im Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn (Maßnahme 41) und im oberen Bereich der bauliche Ausbau des Totenweges bis zur Graf-von-Stauffenberg-Straße (Maßnahme 40).		





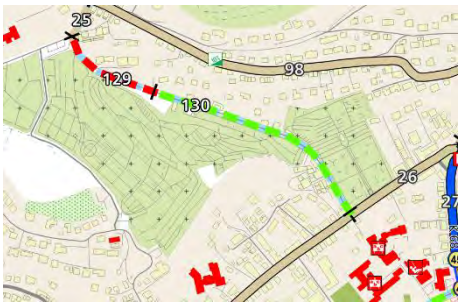
Maßnahmen-Nr.	42	Länge	310 m
Von	Ockershausen, Stadtwaldstraße		
Nach	Ockershausen, Bachweg		
entlang	Stiftstraße		
Maßnahme	Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeug-verkehr auf der Fahrbahn.		





Maßnahmen-Nr.	130	Länge	840 m
Von	Grassenberg, Rotenberg/Hohe Leuchte		
Nach	Ockershausen, Ockershäuser Allee		
entlang	Habichtstalgasse		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Auf der Habichtstalgasse (Sackgasse) ist eine Fahrradstraße bis zur Einmündung Ockershäuser Allee einzurichten.		





122

Maßnahmen-Nr.	**173**	Länge	2,3 km
Von	Hermershausen, Kreuzung K71/K68		
Nach	Ockershausen, Kreuzung Neuhöfe (K70)/Herrmannstraße (K68)		
entlang	K68		
Maßnahme	Baulich angelegter Radweg entlang der K68 von Hermershausen nach Ockershausen		





Maßnahmen-Nr.	**183**	Länge	135m
Von	Ockershausen, Leopold-Lucas-Straße		
Nach	Ockershausen, Ockershäuser Allee		
entlang	Ockershäuser Allee (Nebenstraße)		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Einrichtung einer Fahrradstraße im oberen Teil.		





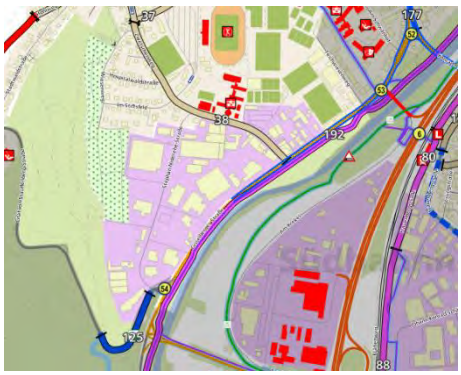
Maßnahmen-Nr.	184	Länge	72m
Von	Ockershausen, Leopold-Lucas-Straße		
Nach	Ockershausen, Ockershäuser Allee		
entlang	Ockershäuser Allee (Nebenstraße)		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Einrichtung eines baulich angelegten Radweges im unteren Teil der Ockershäuser Allee (Nebenstraße)		





Maßnahmen-Nr.	192	Länge	3,5 km
Von	Ockershausen, Südspange		
Nach	Ockershausen, Teichwiesenweg		
entlang	L3125 Gisselberger Straße		
Maßnahme	Hauptradverkehrsverbindung mit möglichst vielen Elementen einer Radschnellverbindung		

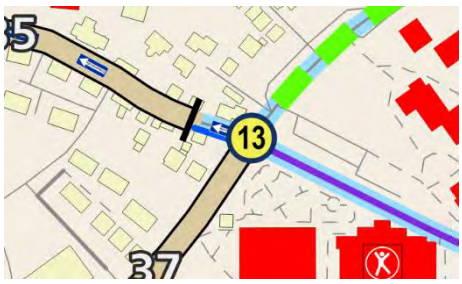




124

Maßnahmen-Nr.	**P13**	Art	Querungshilfe
Stadtteil	Ockershausen		
Maßnahme	Für den Radverkehr bessere Querung der Leopold-Lucas-Straße auf der Relation Bachweg-Teichwiesengraben.		





Maßnahmen-Nr.	**P43**	Art	Überquerung
Stadtteil	Ockershausen		
Maßnahme	Querungshilfe für den Nord-Süd-querenden Radverkehr über die K72 (Wehrshäuser Straße/Oberer Rotenberg) Maßnahme P43 betrifft den Kreuzungsbereich K80/K72 und dem Radverkehr ein sicheres queren der K72 ermöglichen, um den baulich angelegten Radweg am südlichen Fahrbahnrand zu erreichen.		





Maßnahmen-Nr.	**P44**	Art	Überquerung
Stadtteil	Ockershausen		
Maßnahme	Die Punktuelle Maßnahme P44 ist eine Querungshilfe (Mittelinsel) im Bereich von Drei Linden.		





Maßnahmen-Nr.	**P54**	Art	Querungshilfe
Stadtteil	Ockershausen		
Maßnahme	Verbesserung der Überquerbarkeit des Knotens Stephan-Niderehe-Straße/Graf-von-Stauffenberg-Straße/Gisselberger Straße (L3125)		





7.3.9 Ortenberg

Der Stadtteil Ortenberg (ca. 2.700 Einwohner) besitzt eine starke Nord-Süd-Ausrichtung und ist durch diese auch verkehrstechnisch stark geprägt. Im Westen begrenzt die B3, im Norden die Rudolf-Bultmann-Straße, im Osten die Lahnberge und im Süden der Kaffweg den Stadtteil.

Drei Straßenverkehrsachsen durchziehen den Stadtteil. Zwei davon sind für den Radverkehr relevant. Die Wilhelm-Röpke-Straße, an der bereits ein Schutzstreifen entlang führt und die Heinrich-Heine-Straße (zusammen mit Spiegelslustweg und der Alfred-Wegener-Straße), welche zu eine Hauptverkehrsachse mit Elementen von Radschnellwegen umgestaltet werden soll. Auf der Georg-Voigt-Straße ist, aufgrund des hohen Kfz-Aufkommens und der verkehrenden Buslinie 8, Radverkehr nicht zu empfehlen.

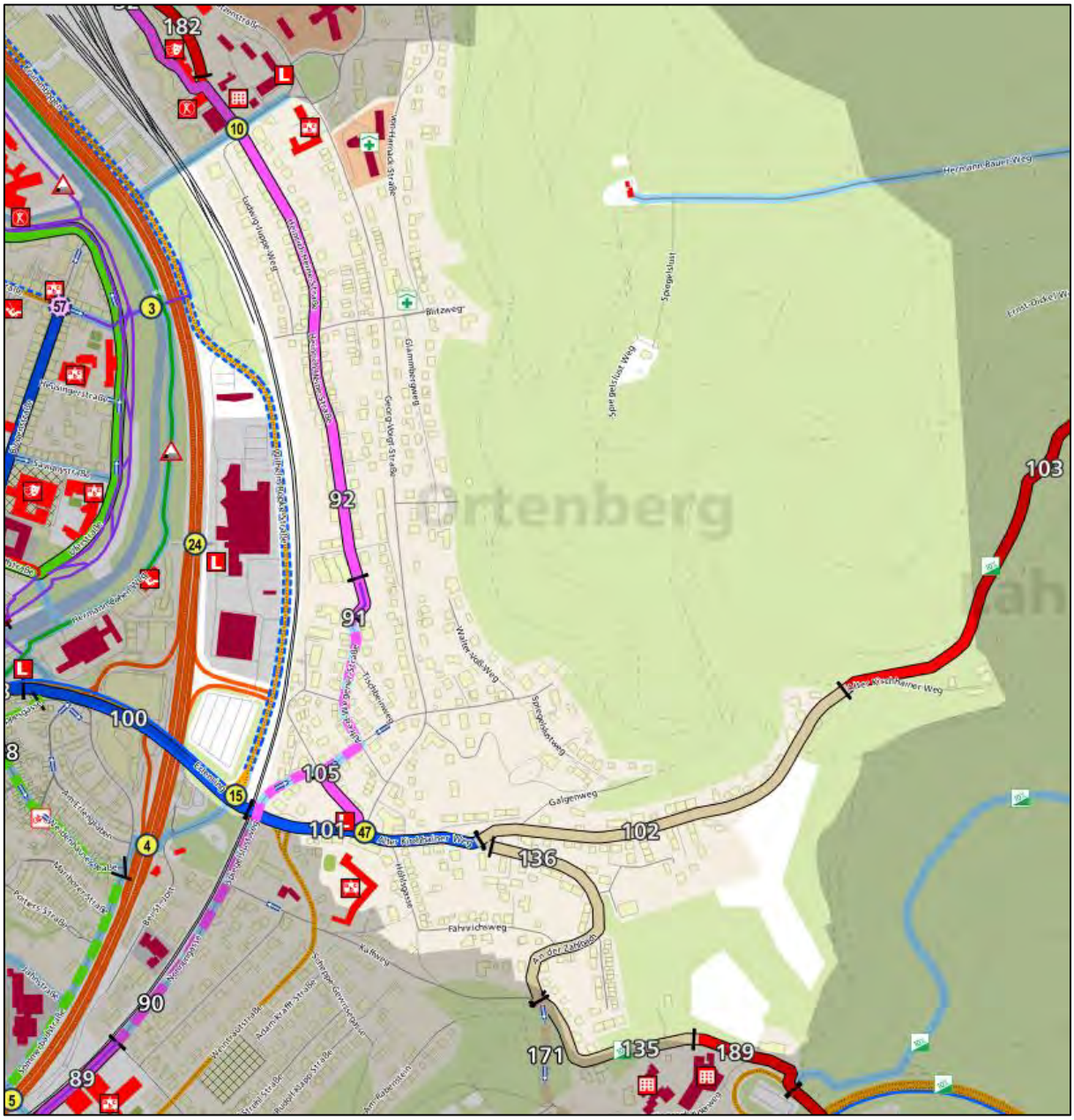
Im Süden des Stadtteils befinden sich der Erlenring und der Alte Kirchhainer Weg. Über diese Straßenabschnitte soll die Hauptradroute zu den Lahnbergen errichtet werden. (siehe Kapitel 7.5 Hauptradroute Lahntal-Lahnberge)

Abbildung 59: Verbindungsweg Heinrich-Heine-Straße / Alfred-Wegener-Straße (Maßnahme 91)[30]



30 Fotos: © PGN

Abbildung 60: Planungen Ortenberg


182
10
57
3
24
100
8
15
4
105
101
47
92
91
90
89
5
102
136
103
135
171
189
Ortenberg
Galgenweg
Fahrwicheweg
Hohlgasse
Walter-Kolb-Weg
Sperrgebietsweg
Alter Kirchhainer Weg
Neuhainer Weg
Hermann-Bauer-Weg
Spiegelslust
Spergelslust Weg
Blitzweg
Georg-Voigt-Straße
Glammbergweg
Ludwig-Uhde-Weg
Hermann-Jacob-Straße
Weimarer Straße
Frauenbergstraße
Am Lichtenhain
Am Rabenstein
Adam-Kraft-Straße
Rudolf-Krieger-Straße
Wettergasse
Am Plan
Peters-Straße
Bahnhofstraße
Bahnhofsplatz
Kasinostraße
Am Grün
Am Krekel
Am Hirtenberg
Am Pfaffenstein
Am Kalkofen
Am Rübenstein
Am Rübenstein
Am Rübenstein

128

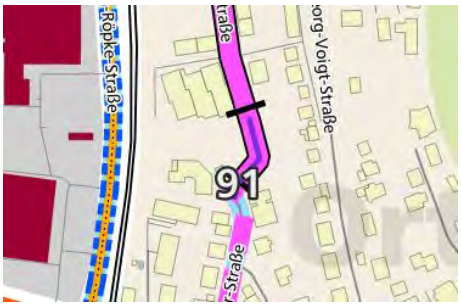
Maßnahmen-Nr.	90	Länge	870 m
Von	Hansenhaus, Sylvester-Jordan-Straße		
Nach	Ortenberg, Heinrich-Heine-Straße		
entlang	Spiegelslustweg, Alfred-Wegener-Straße		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Hauptverkehrsachse mit Elementen von Radschnellwegen im Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr. Einrichtung einer Fahrradstraße. Die neu anzulegende Hauptverkehrsachse mit Elementen von Radschnellwegen verläuft über den Spiegelslustweg und Alfred-Wegener Straße weiter über die Heinrich-Heine-Straße (Maßnahme 92).		





Maßnahmen-Nr.	91	Länge	72 m
Von	Ortenberg, Alfred-Wegener-Straße		
Nach	Ortenberg, Heinrich-Heine-Straße		
entlang	Geh- und Radweg		
Maßnahme	Die Durchlässigkeit (besonders für Sonderfahrzeuge wie Lastenräder o.ä.) des kleinen Gehweges zwischen Alfred-Wegener-Straße und Heinrich-Heine-Straße ist in Bezug auf den Radschnellverkehr baulich zu verbessern (Absenkungen und Entfernung der Basalt-Säulen).		





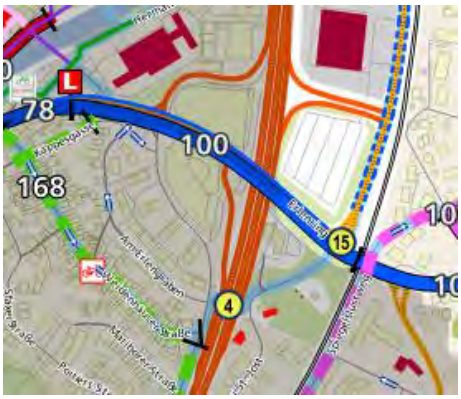
Maßnahmen-Nr.	92	Länge	770 m
Von	Ortenberg, Heinrich-Heine-Straße		
Nach	Ortenberg, Rudolf-Bultmann-Straße		
entlang	Heinrich-Heine-Straße		
Maßnahme	Der neu anzulegende Hauptverkehrsachse mit Elementen von Radschnellwegen verläuft über den Spiegelslustweg und Alfred-Wegener Straße (Maßnahme 90) weiter über die Heinrich-Heine-Straße		





Maßnahmen-Nr.	100	Länge	454m
Von	Weidenhausen, Elisabeth-Blochmann-Platz		
Nach	Ortenberg, Wilhelm-Röpke-Straße		
entlang	Erlenring		
Maßnahme	Maßnahmen 100 sieht eine Verbesserung des Schutz- und Radfahrstreifenangebotes auf dem Erlenring vor. Diese Maßnahmen haben besondere Priorität, weil diese Abschnitte der Hauptradroute Lahntal-Lahnberge zugeordnet sind. Diese Maßnahme beinhaltet auch neue fahrradgerechte Lichtsignalisierung im Bereich Wilhelm-Röpke-Straße.		





130

Maßnahmen-Nr.	101	Länge	390 m
Von	Ortenberg, Wilhelm-Röpke-Straße		
Nach	Ortenberg, An der Zahlbach		
entlang	Alter Kirchhainer Weg		
Maßnahme	Maßnahme 101 sieht die Einrichtung von Schutzstreifen vor.		





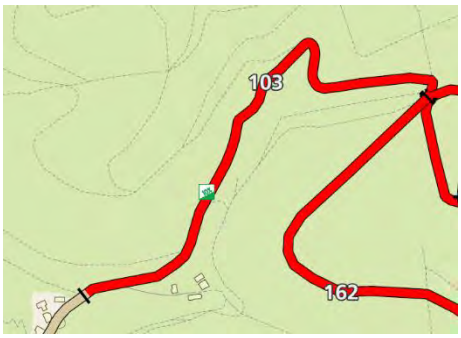
Maßnahmen-Nr.	102	Länge	693 m
Von	Ortenberg, An der Zahlbach		
Nach	Ortenberg, Alter Kirchhainer Weg 69		
entlang	Alter Kirchhainer Weg		
Maßnahme	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn. Fahrradstraße prüfen.		





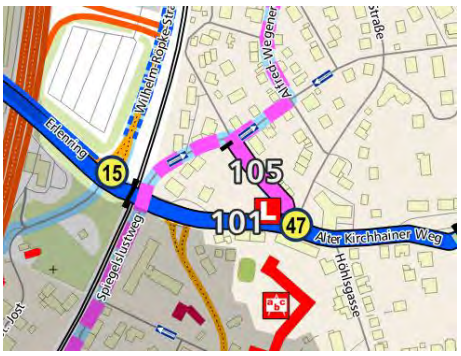
Maßnahmen-Nr.	103	Länge	1,06
Von	Ortenberg, Alter Kirchhainer Weg 69		
Nach	Lahnberge, Waldweg Abzweig Mensa Lahnberge		
entlang	Alter Kirchhainer Weg		
Maßnahme	Der Mitte-Verbindung über Alter Kirchhainer Weg und das Zahlbachtal hinauf bis zur Mensa wird aufgrund der kürzesten Entfernung zur Innenstadt eine Hauptbedeutung zukommen.		





Maßnahmen-Nr.	105	Länge	115 m
Von	Ortenberg, Alter Kirchhainer Weg		
Nach	Ortenberg, Spiegelslustweg		
entlang	An den Siechengärten		
Maßnahme	Hauptverkehrsachse mit Elementen von Radschnellwegen. Verbindung der Nord-Süd-Achse mit dem Lahntal-Lahnberge Weg.		

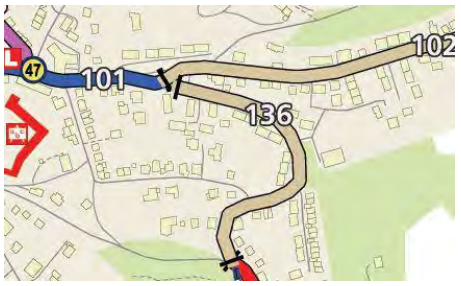




132

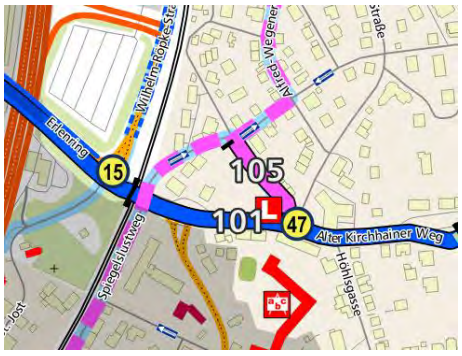
Maßnahmen-Nr.	**136**	Länge	450 m
Von	Ortenberg, Kaffweg		
Nach	Ortenberg, Alter Kirchhainer Weg		
entlang	An der Zahlbach		
Maßnahme	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn.		





Maßnahmen-Nr.	**P47**	Art	Überquerung
Stadtteil	Ortenberg		
Maßnahme	Lichtsignalisierte Querungsmöglichkeit des Knotens Alter Kirchhainer Weg/Georg-Voigt-Straße. Gesonderte Signalisierung in An den Siechengärten. Um von dem Alten Kirchhainer Weg in die Straße An den Siechengärten zu gelangen sind noch Tiefbaumaßnahmen (Absenkungen) erforderlich.		

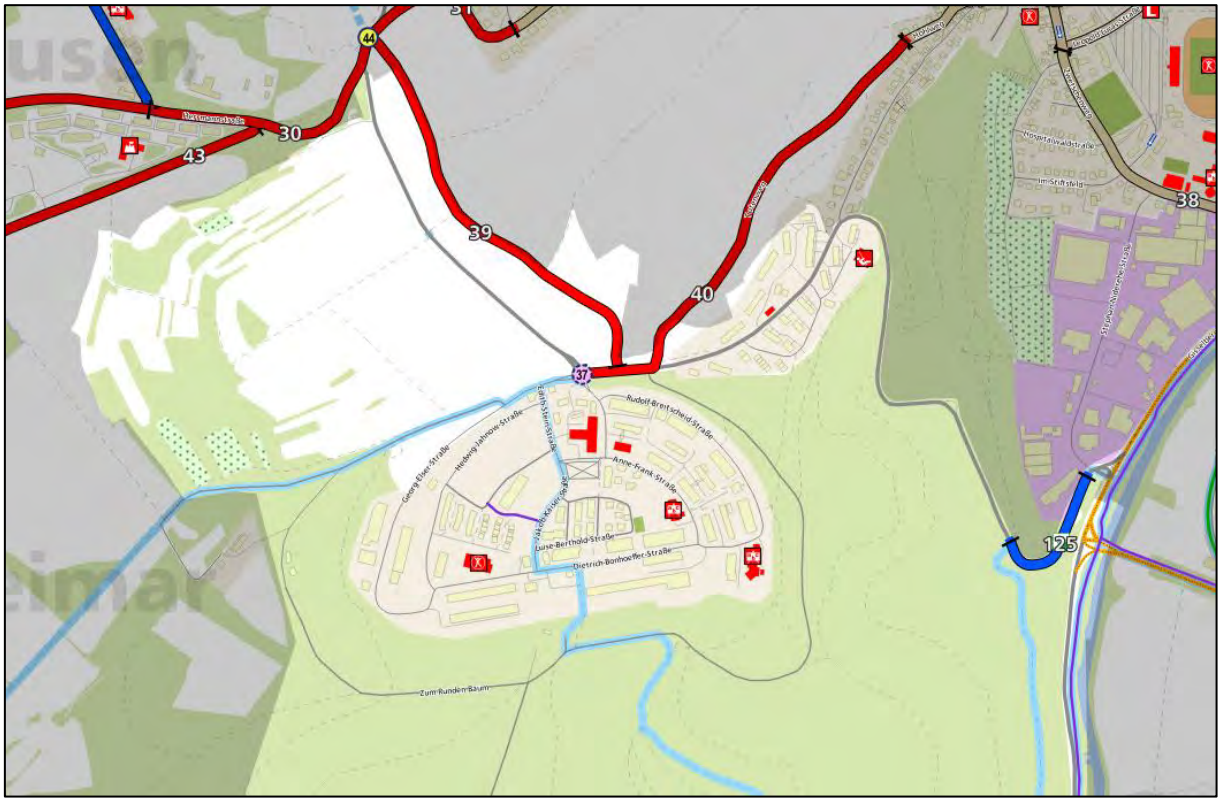




7.3.10 Stadtwald

Das Siedlungsgebiet Stadtwald befindet sich auf dem Gelände der ehemaligen Tannenbergkaserne 125 m über dem Lahntal. Auf dem Gelände befinden sich zwei Schulen (Freie Schule Marburg und Bettina-von-Arnim-Schule), sowie die Marburger Akademie für Pflege- und Sozialberufe als größere Ziele für den Radverkehr.

Abbildung 61: Planungen Stadtwald

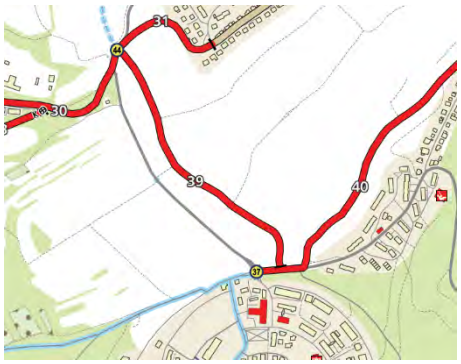


Maßnahmen Nr.: 39, 40, 125
Punktuelle Maßnahmen: P37

134

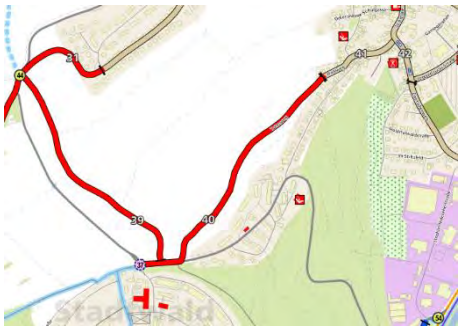
Maßnahmen-Nr.	39	Länge	730 m
Von	Wehrshausen (Neuhöfe), Hermann-straße (K68)		
Nach	Stadtwald, Kreisel, Graf-von-Stauffen-berg-Straße		
entlang	K68		
Maßnahme	Maßnahme 39 führt über den Hasen-kopf (320 m ü. NN) und verbindet den Stadtwald mit den westlich gelegenen Stadtteilen und ist als baulich angeleg-ter Zweirichtungsradweg zwischen Kreisverkehr Graf-von-Stauffenberg-Straße Hannah-Arendt-Straße und Drei Linden/Herrmannstraße anzulegen.		





Maßnahmen-Nr.	40	Länge	590 m
Von	Stadtwald, Kreisel Graf-von-Stauffen-berg-Straße		
Nach	Ockershausen, Hohlweg		
entlang	Totenweg		
Maßnahme	Maßnahme 40 ist ein baulich angeleg-ter Zweirichtungsradweg von Ockers-hausen aus über den Totenweg hoch-kommend bis zum Kreisverkehr Graf-von-Stauffenberg-Straße/Hannah-Arendt-Straße. Dies ist die einzige Alter-native zur der stark befahrenen Graf-von-Stauffenberg-Straße und Stadt-waldstraße.		





Maßnahmen-Nr.	**125**	Länge	270 m
Von	Stadtwald, Gisselberger Straße		
Nach	Stadtwald, Abzweige Waldweg zur Tannenbergkaserne		
entlang	Graf-von-Stauffenberg-Straße		
Maßnahme	Maßnahme 125 sieht erfordert eine sichere Radverkehrsführung im unteren Bereich (Kurve) der Graf-von-Stauffenberg-Straße, um hier die Absicherung und Wahrnehmung des Radverkehrs in der Kurve gegenüber dem Kfz-Verkehr zu verbessern. Sofern in dieser Maßnahme keine ERA-Konformität gewährleistet ist, muss eine Konkretisierung in der Detailplanung erfolgen.		





Maßnahmen-Nr.	**P37**	Art	Überquerung
Stadtteil	Stadtwald		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Eine sichere Querung des Kreisverkehrs K68 zum Erreichen des Wohngebiets und der Ausbildungsstätten Stadtwald. Evtl. Einrichtung einer Lichtsignalanlage.		





7.3.11 Südviertel

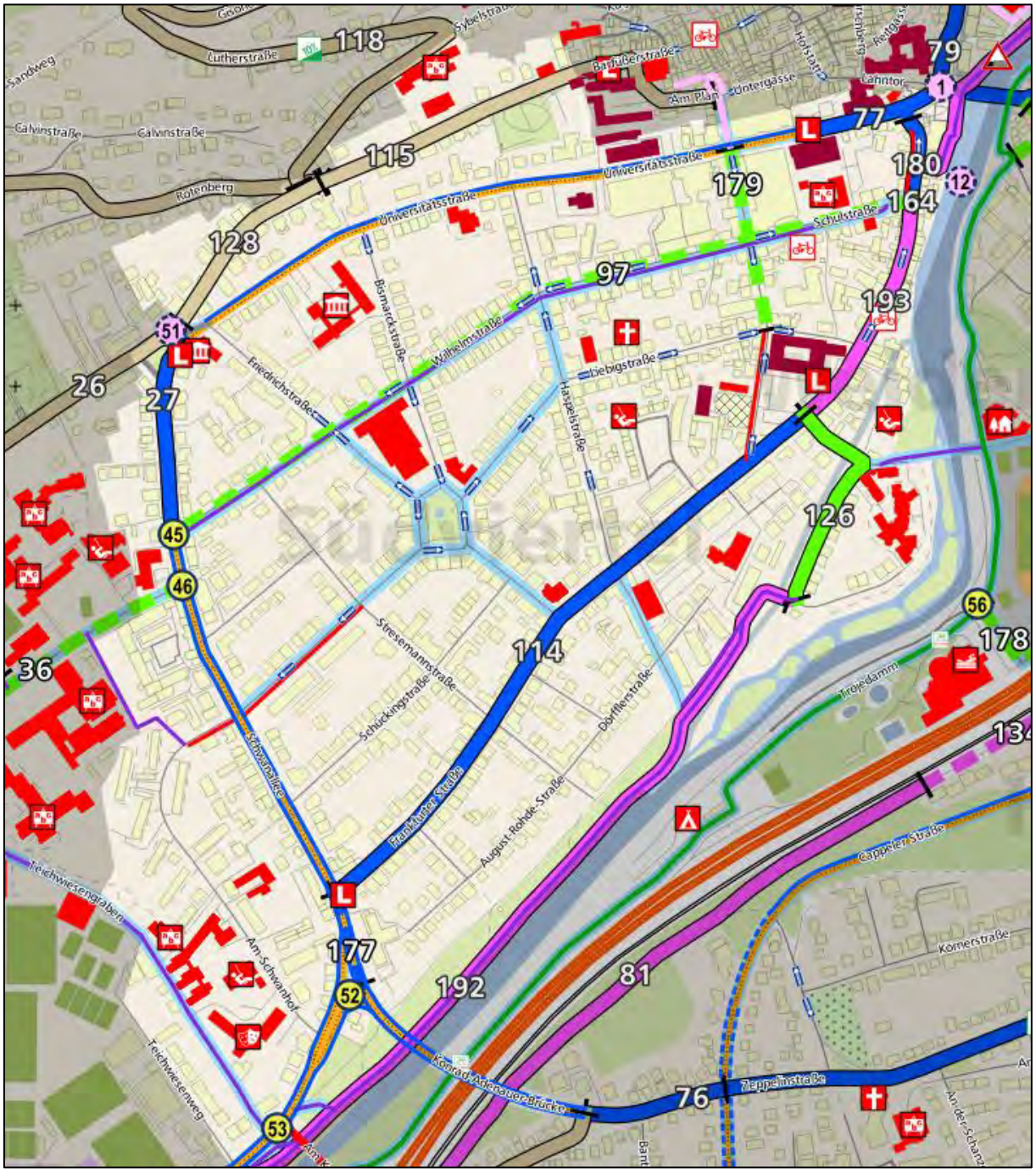
Das Südviertel ist mit seinen 7.700 Einwohnern der bevölkerungsreichste Kernstadtteil der Universitätsstadt Marburg. Das Südviertel liegt zwischen der Altstadt und Ockershausen und wird im Osten und Süden von der Lahn, im Norden von der Universitätsstraße und im Westen von der Schwanallee umgrenzt. Zur Vermeidung von Durchgangsverkehr sind im Südviertel zahlreiche Einbahnstraßen eingerichtet.

Das Südviertel hat vier Süd-West / Nord-Ost durchquerende Radverbindungsachsen. Im Norden die Universitätsstraße darunter die Wilhelmsstraße darunter die Frankfurter Straße (K7) und ganz unten entlang der Lahn und Auf der Weide.

Abbildung 62: Ohne Radverkehrsanlage – Frankfurter Straße (Blickrichtung Schwanallee)



Abbildung 63: Planungen Südviertel

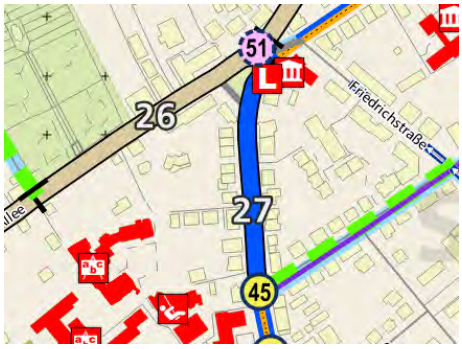


Maßnahmen Nr.: 27, 77, 97, 114, 115, 126, 128, 164, 177, 180, 192, 193
Punktuelle Maßnahmen: P1, P12, P45, P46, P51, P52, P53

138

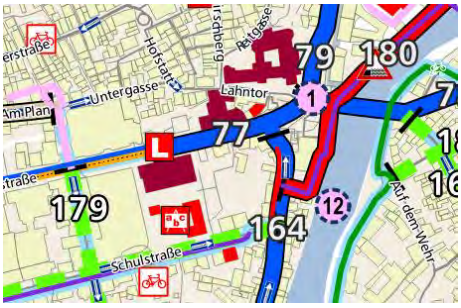
Maßnahmen-Nr.	27	Länge	240 m
Von	Südviertel, Wilhelmsplatz		
Nach	Südviertel, Wilhelmstraße		
entlang	Schwanallee (K68)		
Maßnahme	Der auf der Schwanallee vorhandene Seitenstreifen ist von der Wilhelmstraße bis zum Wilhelmsplatz zu verlängern und in einen Schutzstreifen umzuwandeln. Sofern in dieser Maßnahme keine ERA-Konformität gewährleistet ist, muss eine Konkretisierung in der Detailplanung erfolgen.		





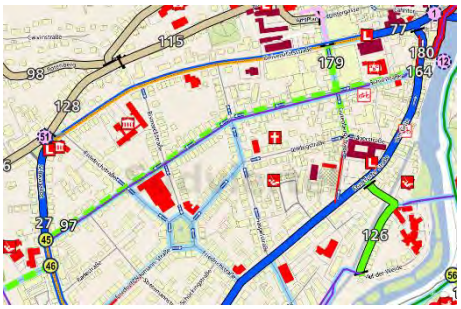
Maßnahmen-Nr.	77	Länge	180 m
Von	Südviertel, Universitätsstraße (Höhe Savignyhaus)		
Nach	Südviertel, Weidenhäuser Brücke		
entlang	Universitätsstraße		
Maßnahme	Auf der Universitätsstraße im Bereich Gutenbergstraße bis Rudolphsplatz sind auf beiden Seiten der Fahrbahn Schutz- bzw. Radfahrstreifen anzulegen.		





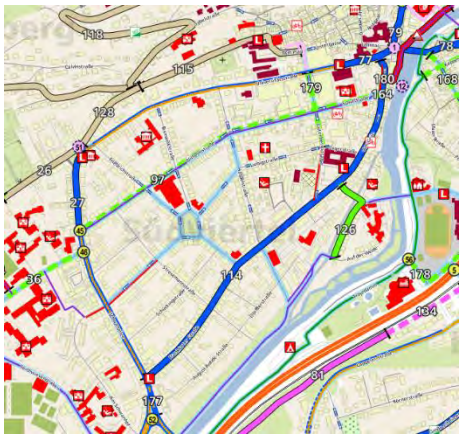
Maßnahmen-Nr.	**97**	Länge	998 m
Von	Südviertel, Schwanallee (K68)		
Nach	Südviertel, Am Grün (K7)		
entlang	Wilhelmstraße		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Als Hauptverbindung in der Südstadt ist die Wilhelmstraße anzusehen. Sie ist daher zukünftig als Fahrradstraße auszubauen.		





Maßnahmen-Nr.	**114**	Länge	1,12 km
Von	Südviertel, Schwanallee (K68)		
Nach	Südviertel, Wilhelmstraße		
entlang	Frankfurter Straße (K7)		
Maßnahme	Schutzstreifen (beidseitig). In dieser Maßnahme ist eine Neugestaltung der Fahrbahn erforderlich. Sofern in dieser Maßnahme keine ERA-Konformität gewährleistet ist, muss eine Konkretisierung in der Detailplanung erfolgen.		

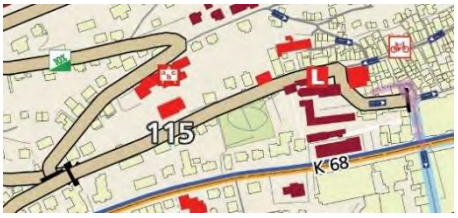




140

Maßnahmen-Nr.	115	Länge	530 m
Von	Südviertel, Rotenberg (K72)		
Nach	Altstadt, Hanno-Drechsler-Platz		
entlang	Barfüßertor		
Maßnahme	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn.		





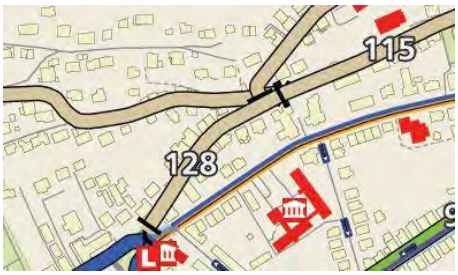
Maßnahmen-Nr.	126	Länge	284 m
Von	Südviertel, Frankfurter Straße		
Nach	Südviertel, Auf der Weide 21		
entlang	Auf der Weide		
Maßnahme	Aufgrund des geringen Kfz-Aufkommens kann die Straße Auf der Weide ebenfalls zu einer Fahrradstraße deklariert werden. In 2016 umgesetzt.		





Maßnahmen-Nr.	**128**	Länge	246 m
Von	Südviertel, Wilhelmsplatz		
Nach	Südviertel, Rotenberg/Barfüßertor		
entlang	Barfüßertor (K72)		
Maßnahme	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn.		





Maßnahmen-Nr.	**164**	Länge	100 m
Von	Südviertel, Universitätsstraße		
Nach	Südviertel, Schulstraße		
entlang	Am Grün		
Maßnahme	Schutzstreifen in Richtung der Einbahnstraße und Hochbord-geführter Radweg entgegengesetzt der Einbahnstraße.		





142

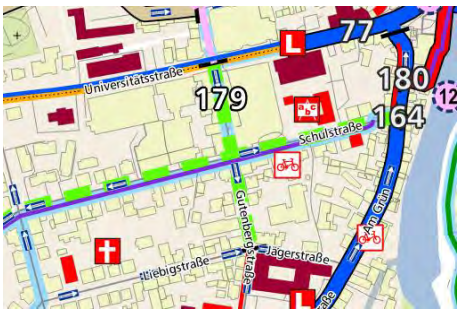
Maßnahmen-Nr.	177	Länge	115 m
Von	Südviertel, Konrad-Adenauer-Brücke (L3088)		
Nach	Südviertel, Frankfurter Straße		
entlang	Gisselberger Straße		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Maßnahme 177 sieht eine Verlängerung der Schutzstreifen von der Konrad-Adenauer-Brücke kommend bis zur Kreuzung Schwanallee/Frankfurter Straße vor. An dieser Stelle besteht erhöhte Unfallgefahr, der durch entsprechende zusätzliche Maßnahmen (z.B. Beschilderung) zu begegnen ist.		





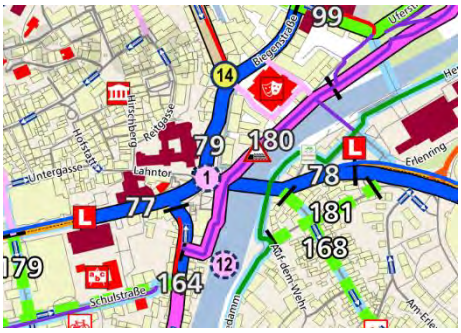
Maßnahmen-Nr.	179	Länge	224 m
Von	Südviertel, Jägerstraße		
Nach	Südviertel, Universitätsstraße		
entlang	Gutenbergstraße		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Freigabe in Gegenrichtung.		





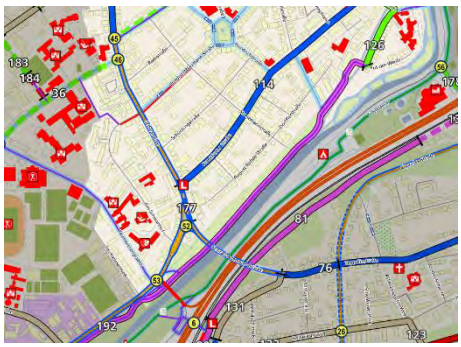
Maßnahmen-Nr.	180	Länge	224 m
Von	Südviertel, ehem. Volksbank		
Nach	Campusviertel, Lahnvorland		
entlang	Radweg		
Maßnahme	Hauptradverkehrsverbindung mit möglichst vielen Elementen einer Radschnellverbindung. Maßnahme 180 ist eine Schlüsselstelle für die „City-Durchquerung“. Obwohl sehr verwinkelt und hochwassergefährdet ist es für den Radverkehr die beste Möglichkeit den Kfz-belasteten Knoten Rudolphsplatz zu um- bzw. unterfahren. Ein Ausbau wird empfohlen, steht aber in Abhängigkeit mit den Planungen am Rudolphsplatz[31] und im Bereich der ehem. Volksbank.		





Maßnahmen-Nr.	192	Länge	3,5 km
Von	Südviertel, Teichwiesenweg		
Nach	Südviertel, Auf der Weide		
entlang	Westlicher Lahnradweg		
Maßnahme	Hauptradverkehrsverbindung mit möglichst vielen Elementen einer Radschnellverbindung		





31 Magistrat der Universitätsstadt Marburg, Städtebaulicher Ideenwettbewerb Rudolphsplatz, 2011

144

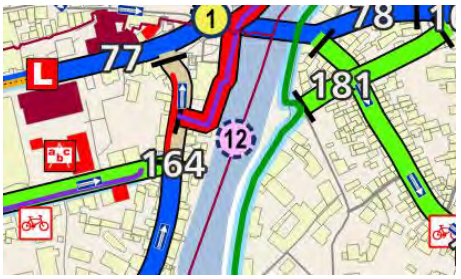
Maßnahmen-Nr.	193	Länge	300 m
Von	Südstadt, Auf der Weide		
Nach	Südstadt, Schulstraße		
entlang	K7, Am Grün		
Maßnahme	Hauptradverkehrsverbindung mit möglichst vielen Elementen einer Radschnellverbindung		





Maßnahmen-Nr.	P12	Art	Überführung
Stadtteil	Südviertel/Weidenhausen		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Prüfung einer Lahnquerung zur besseren Erreichbarkeit Altstadt-Weidenhausen. Möglichkeit zum Wechsel vom östlichen Lahnradweg auf den westlichen (Trojedamm). Die Weidenhäuser Brücke bietet mit ihrem starken Kfz- und Fußgängerverkehr eine schlechte Querungsmöglichkeit für den Radverkehr über die Lahn.		





Maßnahmen-Nr.	**P45**	Art	Überquerung
Stadtteil	Südviertel		
Maßnahme	Gesonderte Lichtsignalisierung für den Radverkehr zwischen Leopold-Lucas-Straße und Wilhelmstraße. Evtl. Schaffung eines zeitlich angelegten Querungskorridors auf dieser Relation.		





Maßnahmen-Nr.	**P46**	Art	Überquerung
Stadtteil	Südviertel		
Maßnahme	Gesonderte Lichtsignalisierung für den Radverkehr zwischen Leopold-Lucas-Straße und Wilhelmstraße. Evtl. Schaffung eines zeitlich angelegten Querungskorridors auf dieser Relation.		





146

Maßnahmen-Nr.	**P51**	Art	Querungshilfe
Stadtteil	Südviertel		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Prüfung einer möglichen Radverkehrs-führung von der Ockershäuser Allee in Richtung Barfüßertor.		





Maßnahmen-Nr.	**P52**	Art	Querungshilfe
Stadtteil	Südviertel		
Maßnahme	Verbesserung der Befahrbarkeit des Knotens Konrad-Adenauer-Brü-cke/Schwanallee/Gisselberger Straße für den Radverkehr. Verbesserung der Lichtsignalisierung.		





Maßnahmen-Nr.	**P53**	Art	Querungshilfe
Stadtteil	Südviertel		
Maßnahme	Verbesserung Überquerung Gisselberger Straße für den Radverkehr. Einrichtung einer Lichtsignalanlage für die Relation Teichwiesengraben - Am Krekel		





7.3.12 Südbahnhof

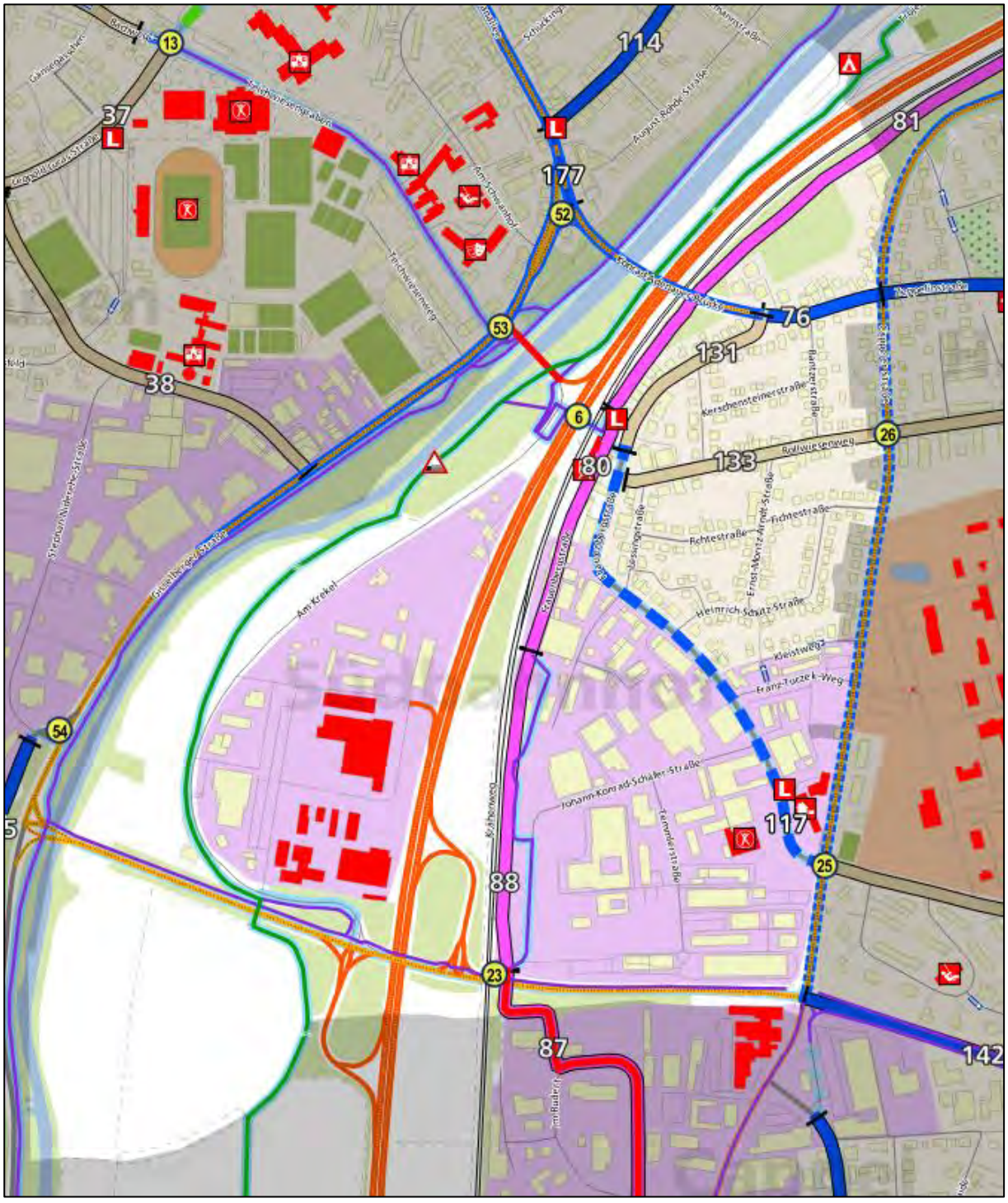
Der Kernstadtteil Südbahnhof mit seinen 1.000 Einwohnern ist hauptsächlich geprägt durch Gewerbegebiete. Die Gewerbegebiete Am Krekel und nördlich der Südspange zwischen Eisenbahn und Cappeler Straße sind größere Beschäftigungs- und Versorgungsschwerpunkte und somit auch Ziele für den Radverkehr.

Abbildung 64: Gewerbegebiete im Stadtteil Südbahnhof[32]



32 http://www.openstreetmap.de/karte.html (Zugriff: 30.05.2016)

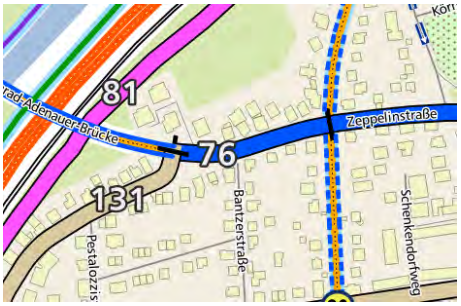
Abbildung 65: Planungen Südbahnhof



Maßnahmen Nr.: 76, 80, 81, 87, 88, 117, 131, 133
Punktuelle Maßnahmen: P6, P23, P25, P26

Maßnahmen-Nr.	76	Länge	180 m
Von	Südbahnhof, Cappeler Straße		
Nach	Südbahnhof, Konrad-Adenauer-Brücke		
entlang	Zeppelinstraße		
Maßnahme	Schutz- bzw. Radfahrstreifen.		





Maßnahmen-Nr.	80	Länge	220 m
Von	Südbahnhof, Frauenbergstraße (Ende)		
Nach	Südbahnhof, Zeppelinstraße		
entlang	Frauenbergstraße (Seitenstraße)		
Maßnahme	Durch den Stadtteil Südbahnhof verläuft östlich der Bahn der neu anzulegende Nord-Süd-Hauptverkehrsachse mit Elementen von Radschnellwegen. Aus dem Gewerbegebiet Cappel kommend unter der Südspange hindurch in das Gewerbegebiet Südbahnhof über die Johann-Konrad-Schäfer-Straße einen Verbindungsweg und der Frauenbergstraße bis zum Haltepunkt Marburg Süd.		





150

Maßnahmen-Nr.	81	Länge	1,09 km
Von	Südbahnhof, Frauenbergstraße		
Nach	Südbahnhof, Cappeler Straße (Seitenstraße)		
entlang	Eisenbahn/B3 (parallel)		
Maßnahme	Hauptverkehrsachse mit Elementen von Radschnellwegen. Für den neu anzulegenden Streckenabschnitt Maßnahme 81 ist eine bauliche Realisierung und der dazugehörige Grunderwerb zwischen Konrad-Adenauer-Brücke und Cappeler Straße 21 von der Universitätsstadt Marburg zu prüfen. Von der SPNV-Station bis zur Konrad-Adenauer-Brücke ist der vorhandene Pfad für einen gemeinsamen Geh- und Radweg auszubauen.		





Maßnahmen-Nr.	87	Länge	798 m
Von	Cappel, Lintzingsweg		
Nach	Südbahnhof, Johan-Konrad-Schäfer-Straße		
entlang	Im Rudert		
Maßnahme	Hauptverkehrsachse mit Elementen von Radschnellwegen auf bisherigen Radweg durch das Gewerbegebiet Cappel. Bauliche Trennung einrichten. Sofern in dieser Maßnahme keine ERA- und StVO-Konformität gewährleistet werden kann, muss eine Konkretisierung in der Detailplanung erfolgen.		





Maßnahmen-Nr.	88	Länge	510 m
Von	Südbahnhof, Südspange		
Nach	Südbahnhof, Frauenbergstraße		
entlang	Johann-Konrad-Schäfer-Straße		
Maßnahme	Hauptverkehrsachse mit Elementen von Radschnellwegen. Neue Führung auf der alten Kreisbahntrasse. Schienen sind bereits demontiert. Erreichbarkeit von der Südspange über eine neue Rampe (Maßnahme P23). Für den Abschnitt Maßnahme 88 ist zu prüfen, ob die Trasse der alten Kreisbahn für die Hauptverkehrsachse mit Elementen von Radschnellwegen ausgebaut werden kann. Dieser mündet auf Höhe der Traditionsmolkerei wieder auf die Frauenbergstraße.		





Maßnahmen-Nr.	117	Länge	725 m
Von	Südbahnhof, Cappeler Straße		
Nach	Südbahnhof, Südbahnhof		
entlang	Frauenbergstraße		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Maßnahme 117 ist ein auf der Frauenbergstraße, zwischen Cappeler Straße und SPNV-Station Marburg Süd, anzulegender Schutz- bzw. Radfahrstreifen. Diese Maßnahme steht in Abhängigkeit zu der lfd. Planung Karl-Theodor-Bleek-Platz. Dieser Schutz- bzw. Radfahrstreifen setzt sich auf der Zeppelinstraße bis zum Knoten Cappeler Straße fort (Maßnahme 131 und 76)		





152

Maßnahmen-Nr.	131	Länge	290 m
Von	Südbahnhof, Haltepunkt Marburg Süd		
Nach	Südbahnhof, Zeppelinstraße		
entlang	Zeppelinstraße		
Maßnahme	Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn. Diese Maßnahme steht in Abhängigkeit zu der lfd. Planung Karl-Theodor-Bleek-Platz.		





Maßnahmen-Nr.	133	Länge	393 m
Von	Südbahnhof, Frauenbergstraße		
Nach	Südbahnhof, Cappeler Straße		
entlang	Rollwiesenweg		
Maßnahme	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn.		





Maßnahmen-Nr.	**P6**	Art	Überführung
Stadtteil	Südbahnhof		
Maßnahme	Am Südbahnhof ist eine barrierefreie Überführung und ein barrierefreier Zugang (Fahrstühle) zu den Bahngleisen einzurichten. Die Leistungsfähigkeit des Übergangs ist zu verbessern. Die Rampen müssen im Hinblick auf alle Fahrradarten (z.B. Fahrradanhänger) überarbeitet werden.		





Maßnahmen-Nr.	**P23**	Art	Rampe
Stadtteil	Südbahnhof		
Maßnahme	Fahrrad-Rampe von der Südspange (L3125) auf die stillgelegte Trasse der alten Kreisbahn, der zukünftigen Hauptverkehrsachse mit Elementen von Radschnellwegen. Maßnahme P23 ist eine neu einzurichtende, zweispurige, stufenlose Rampe für den Radverkehr, die die Südspange mit der darunter führenden Hauptverkehrsachse verbindet.		





154

Maßnahmen-Nr.	**P25**	Art	Überquerung
Stadtteil	Südbahnhof		
Maßnahme	Für ein sicheres Überqueren der Cappeler Straße (L3089) sind eine für den Radverkehr getrennte Lichtsignalisierung und Abmarkierungen für einen Aufstellbereich erforderlich.		





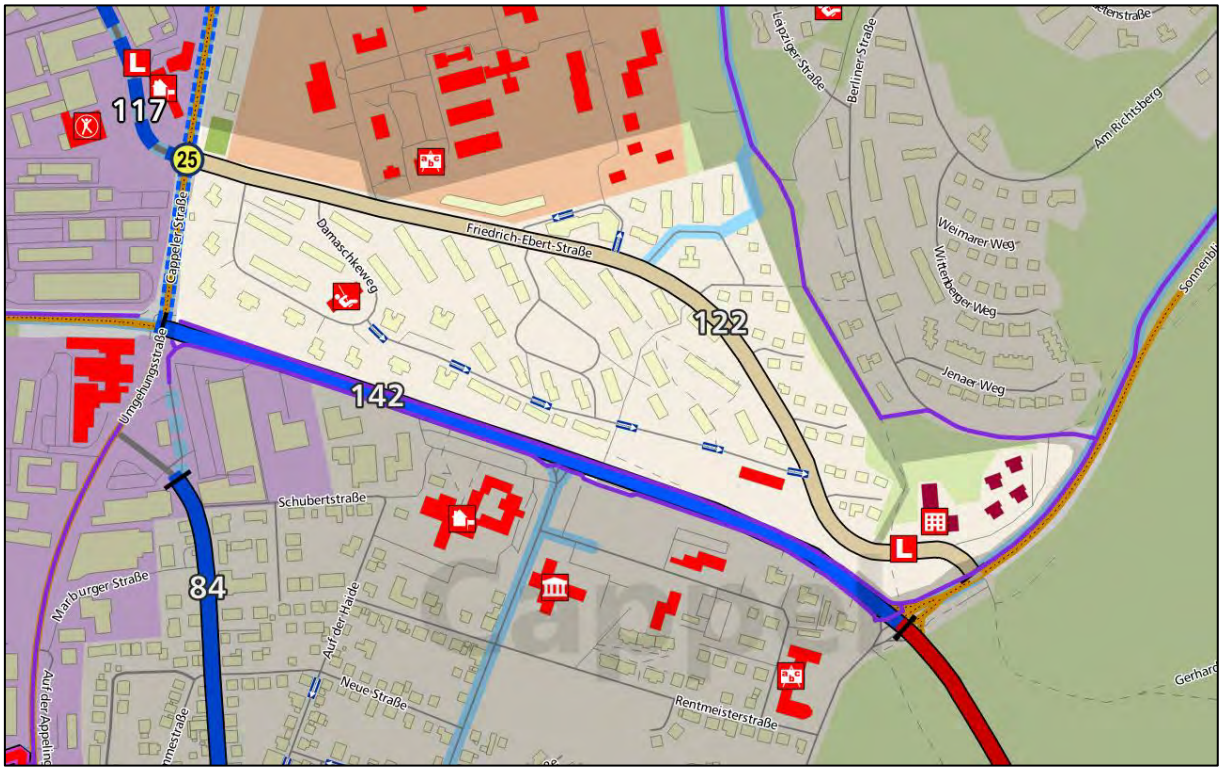
Maßnahmen-Nr.	**P26**	Art	Überquerung
Stadtteil	Südbahnhof		
Maßnahme	Überquerung der Cappeler Straße auf der Relation Rollwiesenweg.		





7.3.13 Unterer Richtsberg

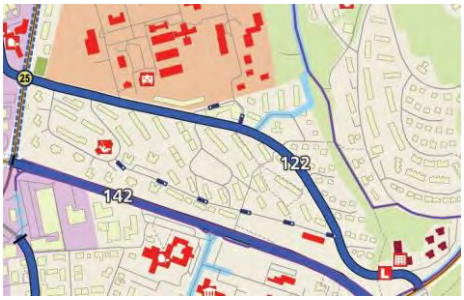
Abbildung 66: Planungen Unterer Richtsberg



Maßnahmen Nr.: 122

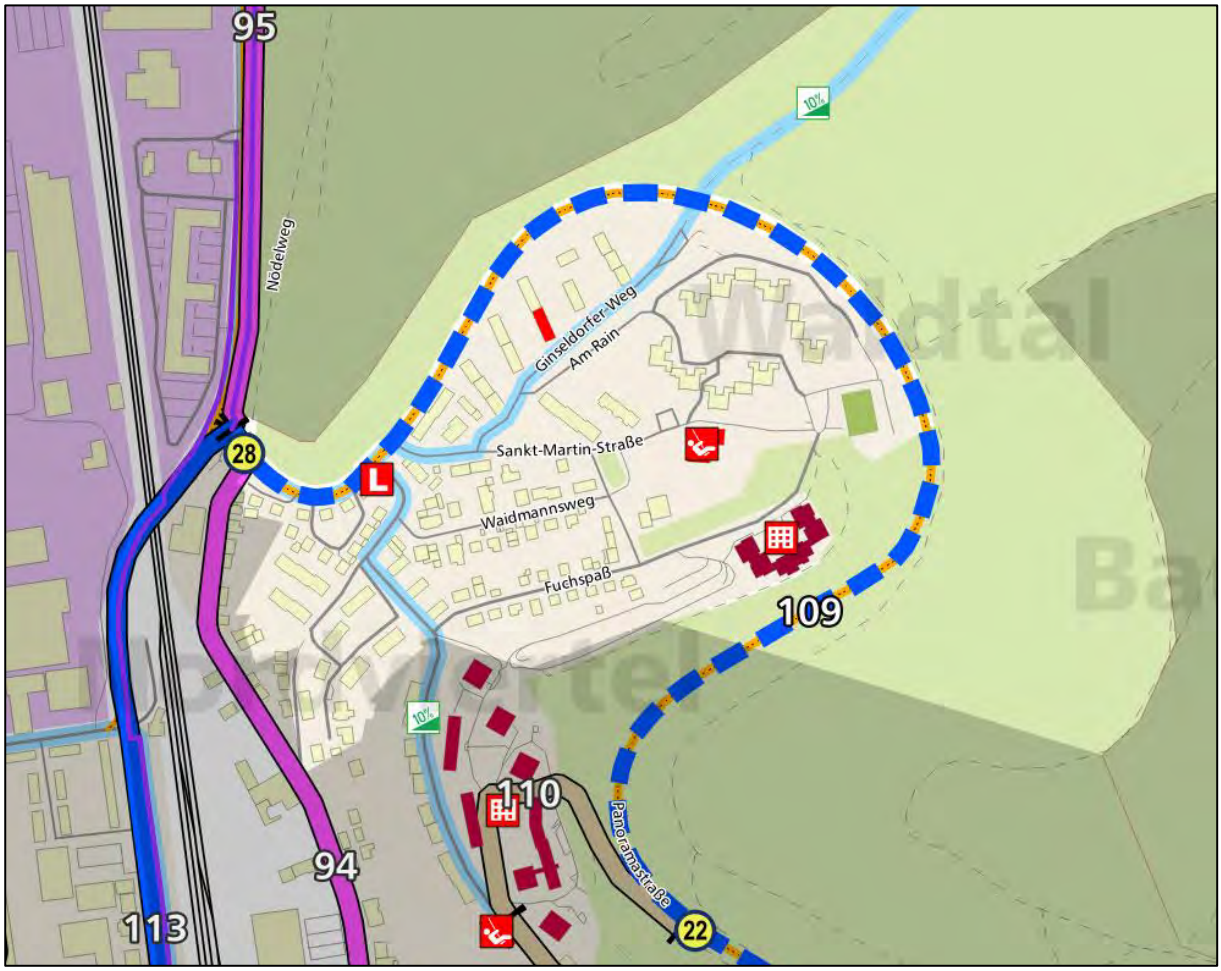
Maßnahmen-Nr.	**122**	Länge	1,08 km
Von	Unterer Richtsberg, Cappeler Straße		
Nach	Unterer Richtsberg, Sonnenblickallee (L3289)		
entlang	Friedrich-Ebert-Straße		
Maßnahme	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn. In der der Fortführung Frauenbergstraße ist diese Radverkehrsanlage die Anbindung des Unteren Richtsberges und der studentischen Wohnanlagen Christian-Wolff-Häuser mit dem Südbahnhof.		





7.3.14 Waldtal

Abbildung 67: Planungen Waldtal



Maßnahmen Nr.: 109
Punktuelle Maßnahmen: P28

Maßnahmen-Nr.	**109**	Länge	3,9 km
Von	Lahnberge, Abzweig Fernheizkraftwerk		
Nach	Waldtal, Neue Kasseler Straße (L3089)		
entlang	Panoramastraße (L3092)		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Maßnahme 109 verläuft im Norden über die Panoramastraße. Hier kann zu Lasten einer der drei Fahrspuren ein abgetrennter Radfahrstreifen angelegt werden. Über die Zufahrtstraße zum Heizkraftwerk/Baldingerstraße ist ein schnelles und sicheres Erreichen des UKGM Haupteingangs möglich.		





Maßnahmen-Nr.	**P28**	Art	Überquerung
Stadtteil	Waldtal		
Maßnahme	Der Knoten neue Kasseler Straße/Ginseldorfer Weg (Maßnahme 28) ist im Hinblick auf eine sichere Radverkehrsführung und Querung zu überarbeiten. Sicherung der Querung Ginseldorfer Weg auf der Relation Alte Kasseler Straße – Neue Kassel Straße (Richtung Wehrda).		





7.3.15 Weidenhausen

Der Stadtteil Weidenhausen stellt mit seiner Lage zwischen Lahn und B3 einen wichtigen Knotenbereich für den Radverkehr dar.

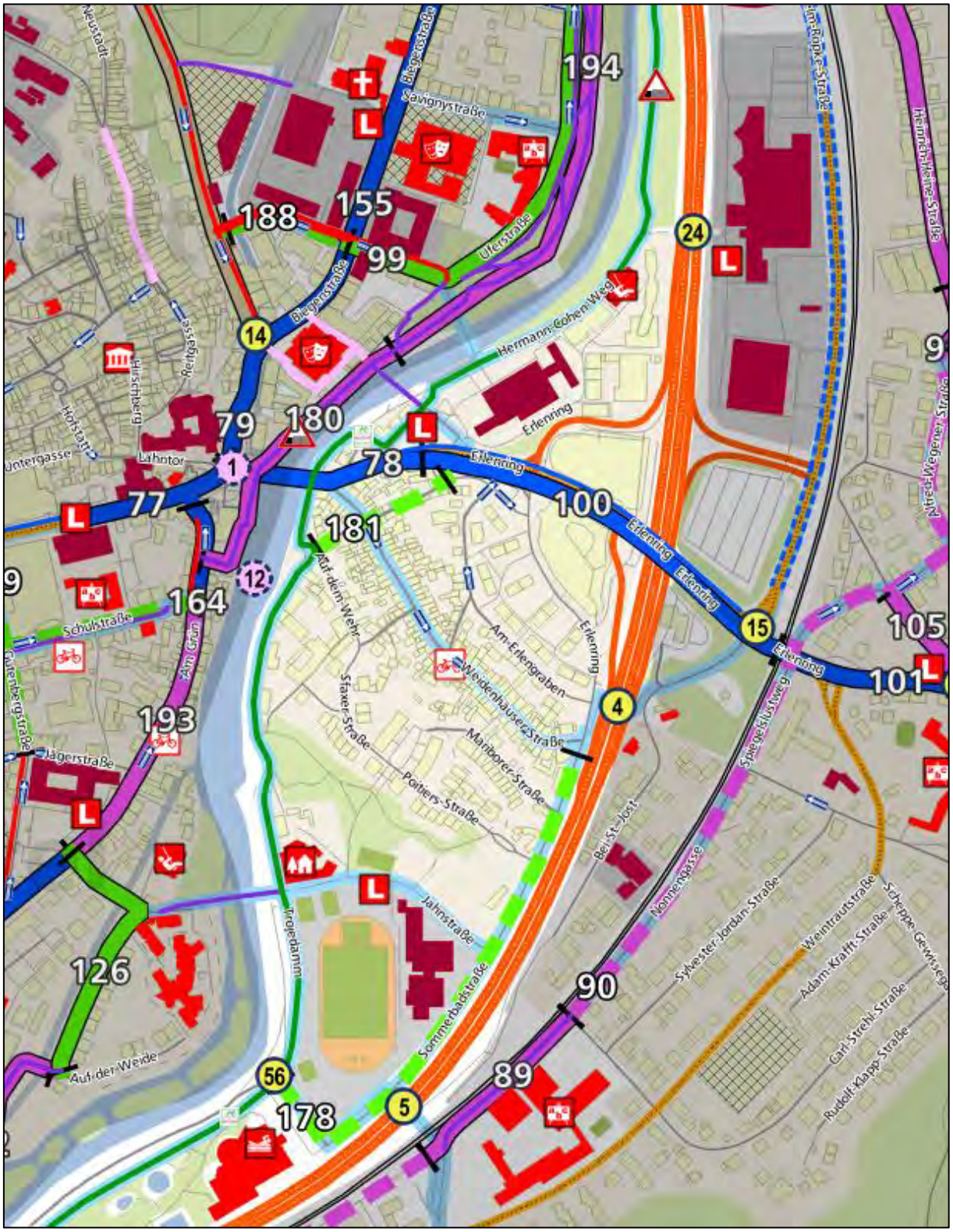
In diesem Stadtteil liegen die wichtigen Ziele wie z.B. die Zentralmensa, Sportwissenschaftliches Institut, die Jugendherberge oder das Schwimmbad Aquamar.

An der Lahn entlang führt der Lahntal-Fernradweg über den Trojedamm. Dieser wird überaus stark auch von Fußgängern genutzt, so dass eine Umfahrung für den Radfernverkehr einzurichten ist.

Abbildung 68: Trojedamm im Sommer



Abbildung 69: Planungen Weidenhausen



Maßnahmen Nr.: 78, 100, 178, 181
Punktuelle Maßnahmen: P4, P5, P24, P56

160

Maßnahmen-Nr.	78	Länge	170 m
Von	Weidenhausen, Universitätsstraße		
Nach	Weidenhausen, Erlenring		
entlang	Weidenhäuser Brücke		
Maßnahme	Maßnahme 78 sieht eine Verbesserung des Schutz- und Radstreifenangebotes auf dem Erlenring vor. Diese Maßnahme hat besondere Priorität, weil dieser Abschnitt der Hauptradroute Lahntal-Lahnberge zugeordnet ist.		





Maßnahmen-Nr.	100	Länge	454m
Von	Weidenhausen, Elisabeth-Blochmann-Platz		
Nach	Ortenberg, Wilhelm-Röpke-Straße		
entlang	Erlenring		
Maßnahme	Maßnahme 100 sieht eine Verbesserung des Schutz- und Radfahrstreifenangebotes auf dem Erlenring vor. Diese Maßnahme hat besondere Priorität, weil diese Abschnitte der Hauptradroute Lahntal-Lahnberge zugeordnet ist. Diese Maßnahme beinhaltet auch eine neue fahrradgerechte Lichtsignalisierung im Bereich Wilhelm-Röpke-Straße.		





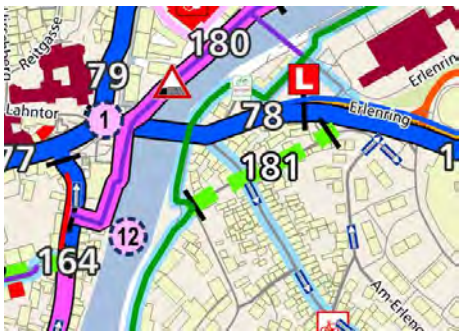
Maßnahmen-Nr.	**178**	Länge	580 m
Von	Weidenhausen, Parkplatz Aquamar		
Nach	Weidenhausen, Weidenhäuser Straße		
entlang	Sommerbadstraße		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Fahrradstraße vom Schwimmbad über die Sommerbadstraße und die Weidenhäuser Straße zum Erlenring führen.		





Maßnahmen-Nr.	**181**	Länge	m
Von	Weidenhausen, Auf dem Wehr		
Nach	Weidenhausen, Erlenring		
entlang	Wehrgasse/Kappesgasse		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Fahrradstraße vom Schwimmbad über die Sommerbadstraße und die Weidenhäuser Straße zum Erlenring führen.		

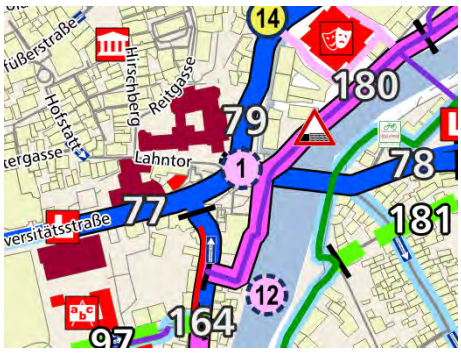




162

Maßnahmen-Nr.	**P1**	Art	Überführung
Stadtteil	Altstadt/Weidenhausen		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Radverkehrsanlage auf der Weidenhäuser Brücke. Sofern in dieser Maßnahme keine ERA-Konformität gewährleistet ist, muss eine Konkretisierung in der Detailplanung erfolgen.		





Maßnahmen-Nr.	**P4**	Art	Überführung
Stadtteil	Weidenhausen		
Maßnahme	Die punktuellen Maßnahme P4 sieht eine Verbesserung der B3-Überführung vor. Hier sind die Beläge der Rampe und die Absenkungen zur Straße im Hinblick auf Sicherheit und Fahrkomfort zu überarbeiten. Verbesserung der Befahrbarkeit für den Radverkehr über den „Louis-Adorf-Steg“.		





Maßnahmen-Nr.	**P5**	Art	Überführung
Stadtteil	Weidenhausen/Hansenhaus		
Maßnahme	Die punktuelle Maßnahme P5 sieht eine Verbesserung der B3-Überführung vor. Hier sind die Beläge der Rampe und die Absenkungen zur Straße im Hinblick auf Sicherheit und Fahrkomfort zu überarbeiten. Verbesserung der Befahrbarkeit für den Radverkehr.		





Maßnahmen-Nr.	**P15**	Art	Überquerung
Stadtteil	Weidenhausen		
Maßnahme	Verbesserung der Querung Wilhelm-Röpke-Straße auf der Relation Hauptradroute Lahntal-Lahnberge.		

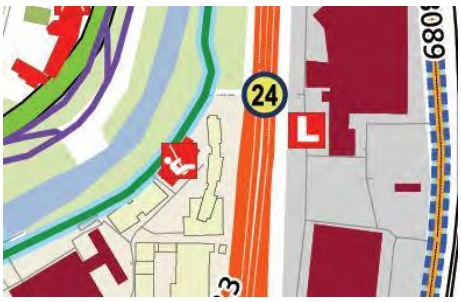




164

Maßnahmen-Nr.	**P24**	Art	Unterführung
Stadtteil	Weidenhausen		
Maßnahme	Wichtigstes Radverkehrsziel im Stadtteil Ortenberg ist der Universitätsstandort Wilhelm-Röpke-Straße. Dort befinden sich die Philosophische Fakultät und die Universitätsbibliothek. Dieser Standort ist nur über die Wilhelm-Röpke-Straße zu erreichen, bzw. über einen für den Radverkehr nicht befahrbaren Tunnel, unter der B3 durch. Da sich auf dem Universitätsgelände auch eine Call-a-Bike Station befindet, ist eine bessere Befahrbarkeit der B3-Unterführung anzustreben.		





Maßnahmen-Nr.	**P56**	Art	Querungshilfe
Stadtteil	Weidenhausen		
Maßnahme	Maßnahmen zur Absicherung (Abmarkierung) der Radverkehrsführung gegenüber dem Kfz-Verkehr am Parkplatz Aquamar und den Zufahrten zum Campingplatz.		





7.4 Planungen Marburg Außenstadtteile

Rund 82% der Marburger Stadtfläche (124 km²) entfallen auf die Außenstadtteile. Die gesamte Fläche der Stadt reicht rund 17 km von Dilschhausen im Westen bis Schröck im Osten und 13 km von Michelbach im Norden bis Ronhausen im Süden.

Abbildung 70: Übersicht des Stadtgebietes und Stadtteile der Universitätsstadt Marburg

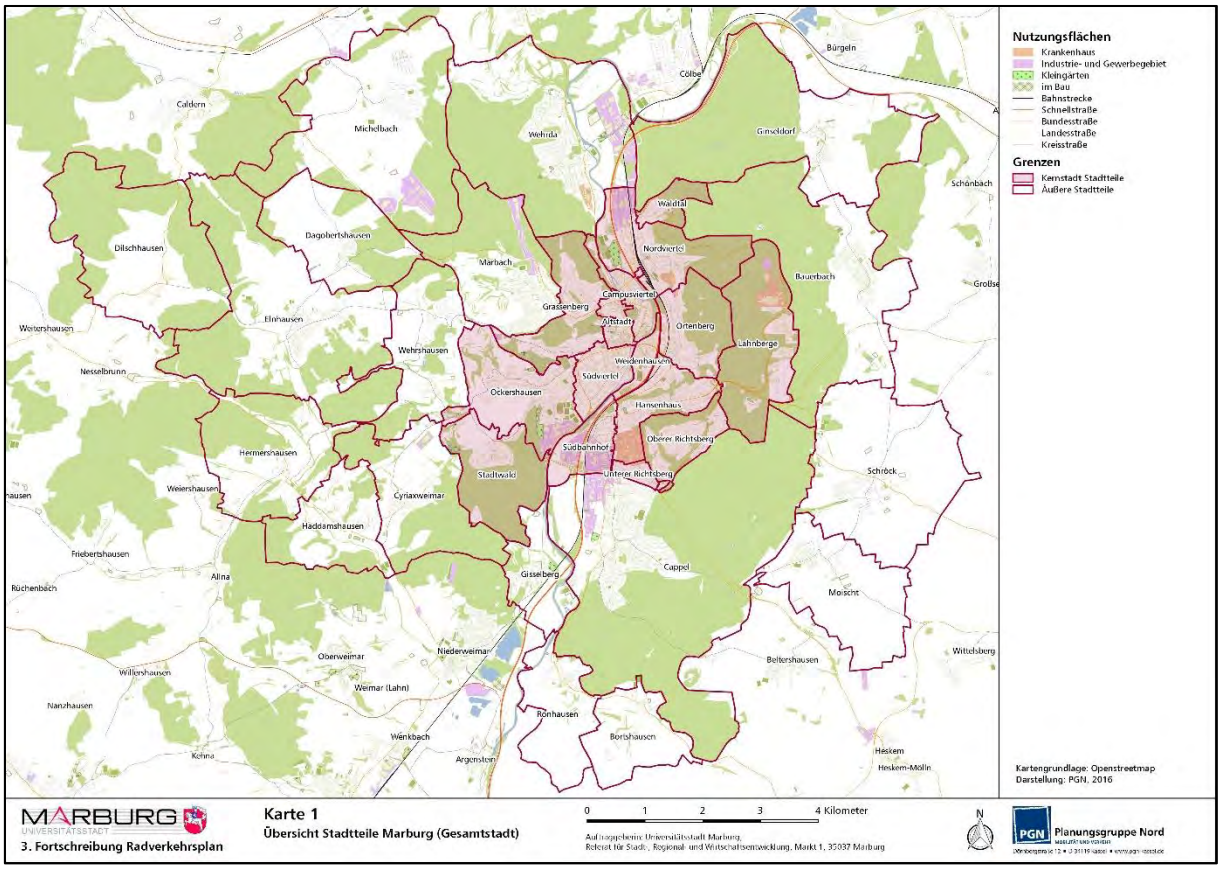
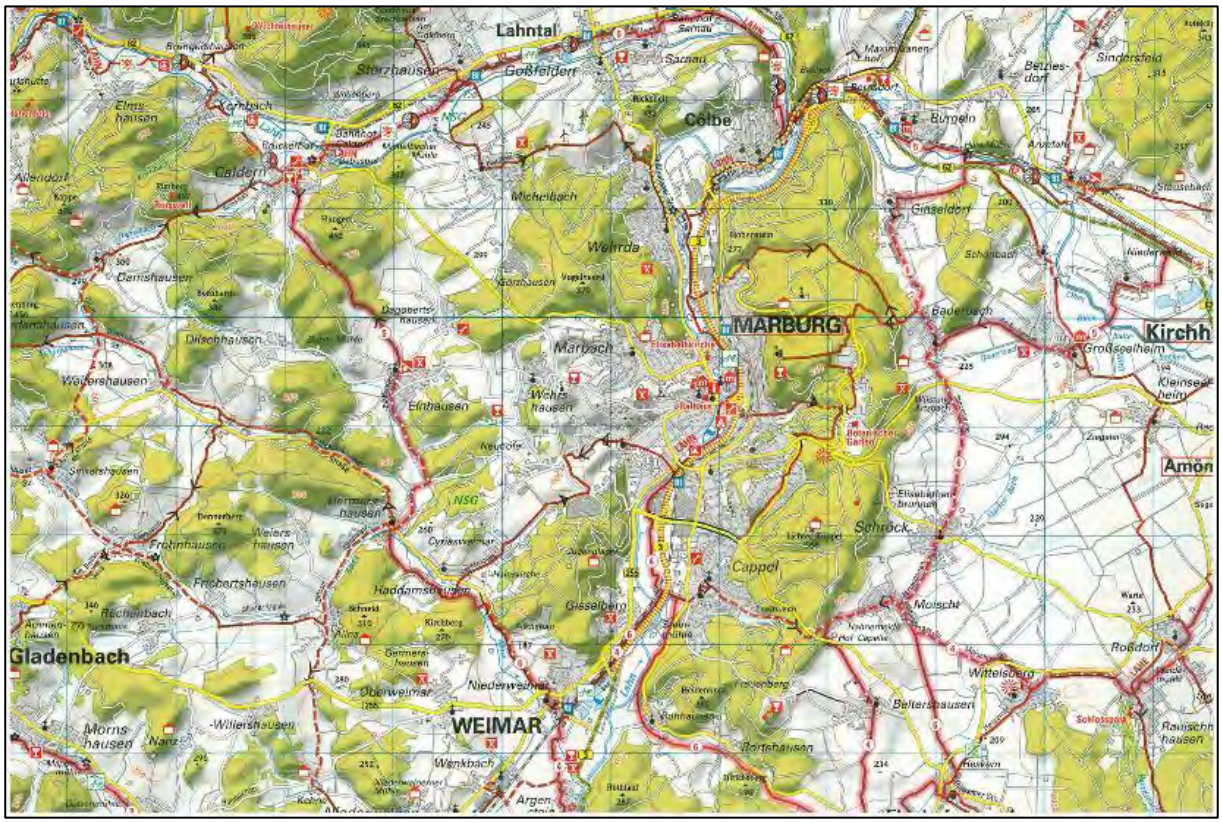


Abbildung 71: Ausschnitt ADFC Regionalkarte Lahntal (2007)[33]



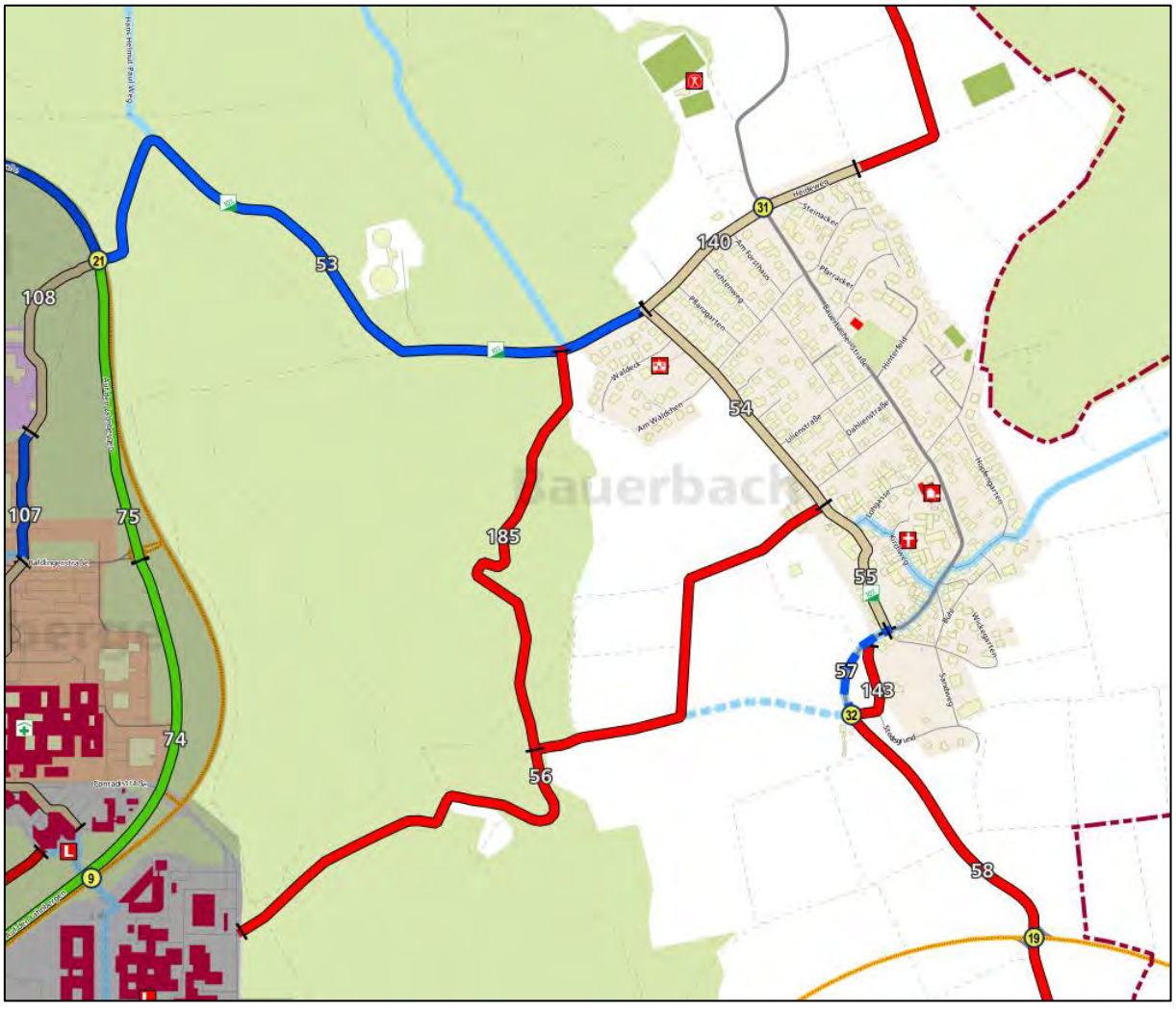
33 ADFC/BVA, 2007

7.4.1 Bauerbach

Von Bauerbach ausgehend werden vier wichtige Radverkehrsachsen geplant. Zwei von diesen führen auf die Lahnberge und von dort aus weiter Richtung Marburg. Eine Verbindung führt in den Nachbarstadtteil Ginseldorf im Norden und eine Verbindung Richtung Schröck im Süden. Innerhalb Bauerbachs wird der Radverkehr auf drei Streckenabschnitten (Zum Lahnberg, Heideweg und Am Forsthaus) im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn geführt. (Maßnahmen 54, 55 und 140).

Das Wohngebiet Bauerbach hat durch seine Nähe zu den Lahnbergen eine eher städtische, akademisch geprägte Bevölkerungsstruktur.[34] Der Bereich westlich der Straße Zum Lahnberg (Hang zum Wannkopf) ist für eine weitere Siedlungsentwicklung vorgesehen.

Abbildung 72: Planungen Bauerbach



Maßnahmen Nr.: 53, 54, 55, 56, 57, 58, 139, 140, 143, 185
Punktuelle Maßnahmen Nr.: P19, P21, P31, P32

34 http://www.stadtwerke-marburg.de/aktuelle-nachrichten+M5f056616a9e.html (Abruf: 05.02.2016)

168

Maßnahmen-Nr.	53	Länge	1,36 km
Von	Bauerbach, Auf den Lahnbergen (L3092)		
Nach	Bauerbach, Zum Lahnberg		
entlang	Verbindungsstraße L3092 - Bauerbach		
Maßnahme	Maßnahme 53 ist die alternative Verbindung auf die Lahnberge und aufgrund des schmalen Querschnitts mit einem Schutzstreifen zu versehen. Sofern in dieser Maßnahme keine ERA-Konformität gewährleistet ist, muss eine Konkretisierung in der Detailplanung erfolgen.		





Maßnahmen-Nr.	54	Länge	490 m
Von	Bauerbach, Am Forsthaus		
Nach	Bauerbach, Feldweg Zum Lahnberg/ Bettenweg		
entlang	Zum Lahnberg		
Maßnahme	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn.		





Maßnahmen-Nr.	55	Länge	280 m
Von	Bauerbach, Feldweg Zum Lahnberg/Bettenweg		
Nach	Bauerbach, Bauerbacher Straße		
entlang	Zum Lahnberg		
Maßnahme	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn.		





Maßnahmen-Nr.	56	Länge	1,63 km
Von	Bauerbach, Zum Lahnberg		
Nach	Bauerbach, Lahnberge Zentrum für Tumor- und Immunbiologie		
entlang	Feldweg/Waldweg		
Maßnahme	Für eine Verbindung in die Marburger Innenstadt kommt der Maßnahme 56 eine besondere Bedeutung zu. Diese 1,6 km lange Strecke führt von der Mitte Bauerbachs direkt in den Campus Lahnberge und von dort aus weiter in das Lahntal. Diese Verbindung ist mit einer asphaltierten Oberfläche und intelligenter Beleuchtung auszustatten.		

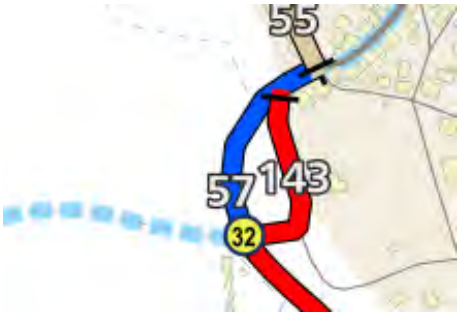




170

Maßnahmen-Nr.	57	Länge	190 m
Von	Bauerbach, Zum Lahnberg		
Nach	Bauerbach, Bauerbacher Straße (Ortseinfahrt)		
entlang	K34		
Maßnahme	Maßnahme 57, ein Schutz- bzw. Radfahrstreifen nur auf der Fahrbahn in Richtung Schröck, führt auf der Bauerbacher Straße (Kurve) ca. 190 m Richtung Ortsausgang. Sofern in dieser Maßnahme keine ERA-Konformität gewährleistet ist, muss eine Konkretisierung in der Detailplanung erfolgen.		





Maßnahmen-Nr.	58	Länge	3,21 km
Von	Bauerbach, Bauerbacher Straße (Ortsausfahrt)		
Nach	Schröck, Heljehaus		
entlang	K35		
Maßnahme	Baulich angelegter Radweg entlang der K35. Verbindung zwischen Bauerbach und Schröck. Vom Ortsausgang ist ein baulich angelegter Radweg im Zweirichtungsverkehr neben der K34 auf der Marburg zugewandten Seite einzurichten.		





Maßnahmen-Nr.	**139**	Länge	2,2 km
Von	Ginseldorf, Enserweg		
Nach	Bauerbach, Heideweg		
entlang	Feldweg		
Maßnahme	Baulich angelegter Radweg. Verbindung zwischen Ginseldorf und Bauerbach.		





Maßnahmen-Nr.	**140**	Länge	2,2 km
Von	Bauerbach, Steinacker		
Nach	Bauerbach, Zum Lahnberg		
entlang	Heideweg/Am Forsthaus		
Maßnahme	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn.		





172

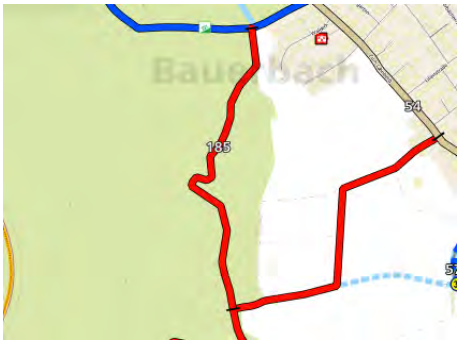
Maßnahmen-Nr.	143	Länge	170 m
Von	Bauerbach, Bauerbacher Straße (Ortseinfahrt)		
Nach	Bauerbach, Zum Lahnberg		
entlang	Stocksbach		
Maßnahme	Maßnahme 143 führt über den Stocksgrund und ist eine, für 190 m von der Hauptstraße (K34) abgewandte, alternative Führung von und in Richtung Bauerbach.		





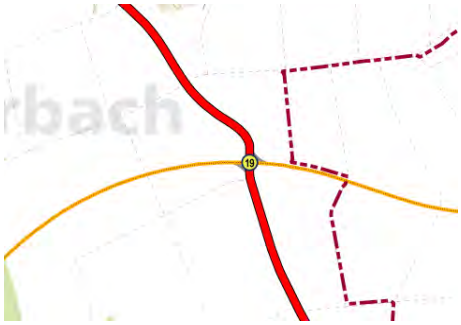
Maßnahmen-Nr.	185	Länge	870 m
Von	Bauerbach, Am Forsthaus		
Nach	Bauerbach, Waldweg		
entlang	Waldweg		
Maßnahme	Ausbau eines Waldweges von Am Forsthaus zu einer Verbindung zu den Lahnbergen.		





Maßnahmen-Nr.	**P19**	Art	Unterführung
Stadtteil	Bauerbach		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Am Knoten K34/L3088 ist eine Radverkehrs-Unterführung (Tunnel) einzurichten. Aufgrund des hohen und schnellen Kfz-Aufkommens und der damit verbundenen Unfallgefahr von und in Richtung Lahnberge ist eine Querungshilfe in Form einer Verkehrsinsel an dieser Stelle nicht ausreichend.		





Maßnahmen-Nr.	**P21**	Art	Querungshilfe
Stadtteil	Lahnberge		
Maßnahme	An der L3092 Auf den Lahnbergen reicht eine Mittelinsel um den breiten Straßenquerschnitt >20m sicher überqueren zu können.		





174

Maßnahmen-Nr.	**P31**	Art	Überquerung
Stadtteil	Bauerbach		
Maßnahme	Querungshilfe über die Bauerbacher Straße (K34).		





Maßnahmen-Nr.	**P32**	Art	Überquerung
Stadtteil	Bauerbach		
Maßnahme	Auf Höhe der Einmündung Stocksgrund auf die K34 ist eine Mittelinsel als Querungshilfe einzurichten. Diese Maßnahme dient gleichzeitig der ortseinfahrenden Verkehrsberuhigung.		

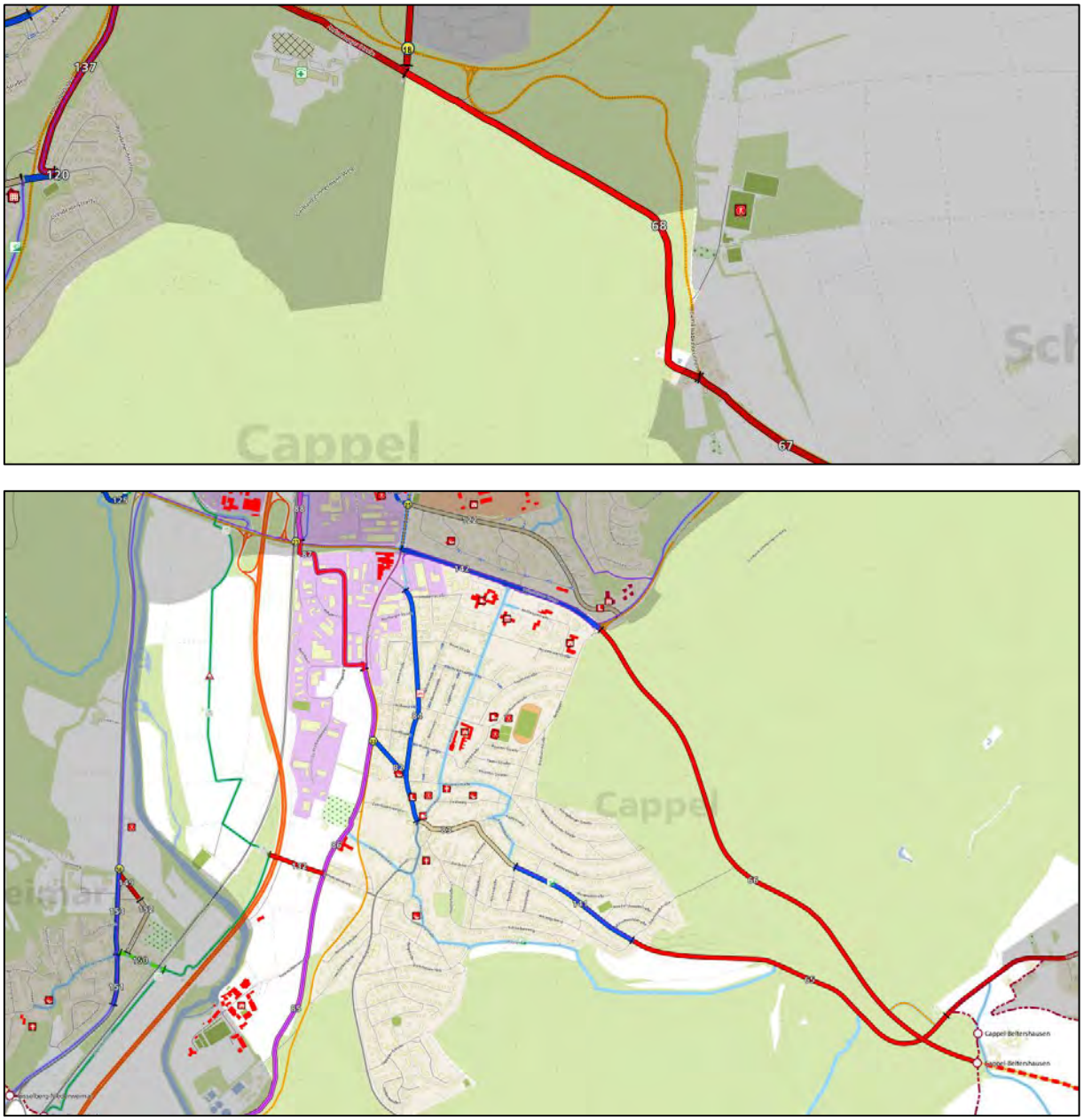




7.4.2 Cappel

Cappel ist mit seinen 7.218 Einwohnern und einer Fläche von 14,8 km³ der größte und bevölkerungsreichste Stadtteil der Universitätsstadt Marburg. Cappel ist verkehrstechnisch von der aus Süden kommenden L3089 (Umgehungsstraße) und von Osten kommenden L3125 (Beltershäuser Straße) eingefasst. Die Straßen im alten Ortskern um die Pfarrkirche St. Martin herum sind sehr schmal und zum Osten hin (Moischter Straße, K38) steil ansteigend.

Abbildung 73: Planungen Cappel



Maßnahmen Nr.: 65, 66, 68, 82, 83, 85, 86, 87, 132, 141, 142
Punktuelle Maßnahmen Nr.: P33

176

Maßnahmen-Nr.	65	Länge	1,49 km
Von	Cappel, L3125		
Nach	Cappel, Odenwaldstraße		
entlang	K38		
Maßnahme	Ab der Einmündung Odenwaldstraße, Parkplatz neuer Friedhof bis zur Stadtteilgrenze Richtung Moischt wird ein baulich angelegter Zweirichtungsradweg neben der K38 auf der südlichen Straßenseite empfohlen.		





Maßnahmen-Nr.	66	Länge	3,67 km
Von	Cappel, Sonnenblickallee (L3289)		
Nach	Beltershausen		
entlang	L3125		
Maßnahme	Für Maßnahme 66 gilt: Eine Radwegeplanung im Zuge der Sanierungsoffensive des hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung entlang der L3092 Radweg Marburg Lahnberge, ca. 3,1 km. Federführung der Planung wird bei der Universitätsstadt Marburg liegen. Es ist noch keine Festlegung bezüglich Lage etc. getroffen.[35]		





35 E-Mail von Friedrich-Wilhelm Schüttler (Hessen Mobil) vom 09.12.2015

Maßnahmen-Nr.	68	Länge	1,33 km
Von	Cappel, Parkplatz Amöneburger Straße		
Nach	Schröck, Parkplatz Elisabethbrunnen		
entlang	Amöneburger Straße		
Maßnahme	Baulich angelegter Radweg. Verbindung Schröck-Lahnberge-Marburg		





Maßnahmen-Nr.	82	Länge	200 m
Von	Cappel, Umgehungsstraße (L3089)		
Nach	Cappel, Marburger Straße		
entlang	Zur Aue		
Maßnahme	Im Kernbereich von Cappel sind in den Maßnahmen 82 und 84 Schutz- bzw. Radfahrstreifen vorgesehen.		





178

Maßnahmen-Nr.	83	Länge	510 m
Von	Cappel, Marburger Straße		
Nach	Cappel, Auf dem Wüsten		
entlang	Moischter Straße (K38)		
Maßnahme	Maßnahme 83 führt auf der Fahrbahn der K38 im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen bis zur Einmündung Sperberweg.		





Maßnahmen-Nr.	85	Länge	5,5 km
Von	Bortshausen		
Nach	Cappel		
entlang	Ehem. Kreisbahntrasse		
Maßnahme	Westlich an Cappel vorbei führt die alte Trasse der Marburger-Kreisbahn. Diese ist heute ein gemeinsamer Geh- und Radweg und bindet neben den Stadtteilen Ronhausen und Bortshausen auch das Landschulheim Steinmühle an. Die Maßnahmen 85 und 86 sehen vor, die Kreisbahntrasse zu einer Hauptradverkehrsverbindung mit möglichst vielen Elementen einer Radschnellverbindung auszubauen. Dieser Radweg verlängert sich mit Maßnahme 87 durch das Gewerbegebiet Cappel (Lintzingsweg, Im Rudert) bis zu einer Unterführung der Südspange. Hier ist der zum Teil vorhandene baulich angelegte Radweg auszubauen und für höhere Geschwindigkeiten zu sichern und abzumarkieren.		





Maßnahmen-Nr.	86	Länge	910 m
Von	Cappel, Zimmerplatzweg		
Nach	Cappel, Lintzingsweg		
entlang	Kreisbahntrasse		
Maßnahme	Westlich an Cappel vorbei führt die alte Trasse der Marburger-Kreisbahn. Diese ist heute ein gemeinsamer Geh- und Radweg und bindet neben den Stadtteilen Ronhausen und Bortshausen auch das Landschulheim Steinmühle an. Die Maßnahmen 85 und 86 sehen vor, die Kreisbahntrasse zu einer Hauptverkehrsachse mit Elementen von Radschnellwegen auszubauen. Dieser Hauptverkehrsachse verlängert sich mit Maßnahme 87 durch das Gewerbegebiet Cappel (Lintzingsweg, Im Rudert) bis zu einer Unterführung der Südspange. Hier ist der zum Teil vorhandene baulich angelegte Radweg auszubauen und für höhere Geschwindigkeiten zu sichern und abzumarkieren.		





Maßnahmen-Nr.	87	Länge	798 m
Von	Cappel, Lintzingsweg		
Nach	Südbahnhof, Johan-Konrad-Schäfer-Straße		
entlang	Im Rudert		
Maßnahme	Hauptverkehrsachse mit Elementen von Radschnellwegen auf bisherigem Radweg durch das Gewerbegebiet Cappel. Bauliche Trennung einrichten. Sofern in dieser Maßnahme keine ERA-Konformität gewährleistet ist, muss eine Konkretisierung in der Detailplanung erfolgen.		

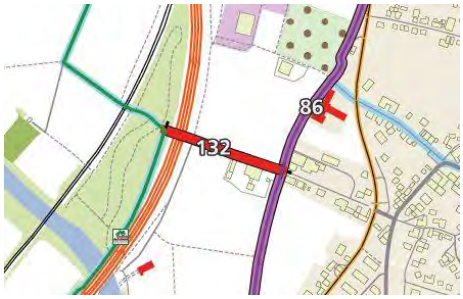




180

Maßnahmen-Nr.	132	Länge	241 m
Von	Cappel, Lahntalradweg, B3 Brücke		
Nach	Cappel, Zimmerplatzweg		
entlang	Wirtschaftsweg		
Maßnahme	Maßnahme 132 ist ein baulich anzulegender Radweg als Verbindungsweg zwischen der neuen Hauptverkehrsachse mit Elementen von Radschnellwegen und dem Lahntalradweg auf der westlichen Seite der Bundesstraße 3.		





Maßnahmen-Nr.	141	Länge	580 m
Von	Cappel, Odenwaldstraße (Neuer Friedhof)		
Nach	Cappel, Sperberweg		
entlang	Moischter Str. (K38)		
Maßnahme	Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg ist für einen beidseitigen Schutz- bzw. Radfahrstreifen aufzulösen. Sofern in dieser Maßnahme keine ERA-Konformität gewährleistet ist, muss eine Konkretisierung in der Detailplanung erfolgen. Evtl. Tempo-30-Strecke einrichten.		





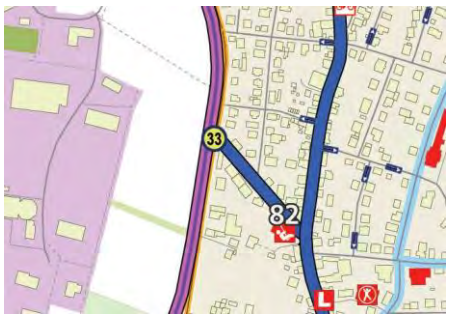
Maßnahmen-Nr.	**142**	Länge	580 m
Von	Cappel, Sonnenblickallee		
Nach	Cappel, Cappeler Str.		
entlang	Beltershäuser Str. (L3125)		
Maßnahme	Am Knoten Cappeler Straße/Beltershäuser Straße befindet sich ein großes Nahversorgungszentrum. Entlang der Beltershäuser Straße (L3125) von der Sonnenblickallee bis zur Cappeler Straße ist ein Schutz- bzw. Radfahrstreifen einzurichten. Als wichtiges Radverkehrsziel liegt hier die Kreisverwaltung Marburg-Biedenkopf.		





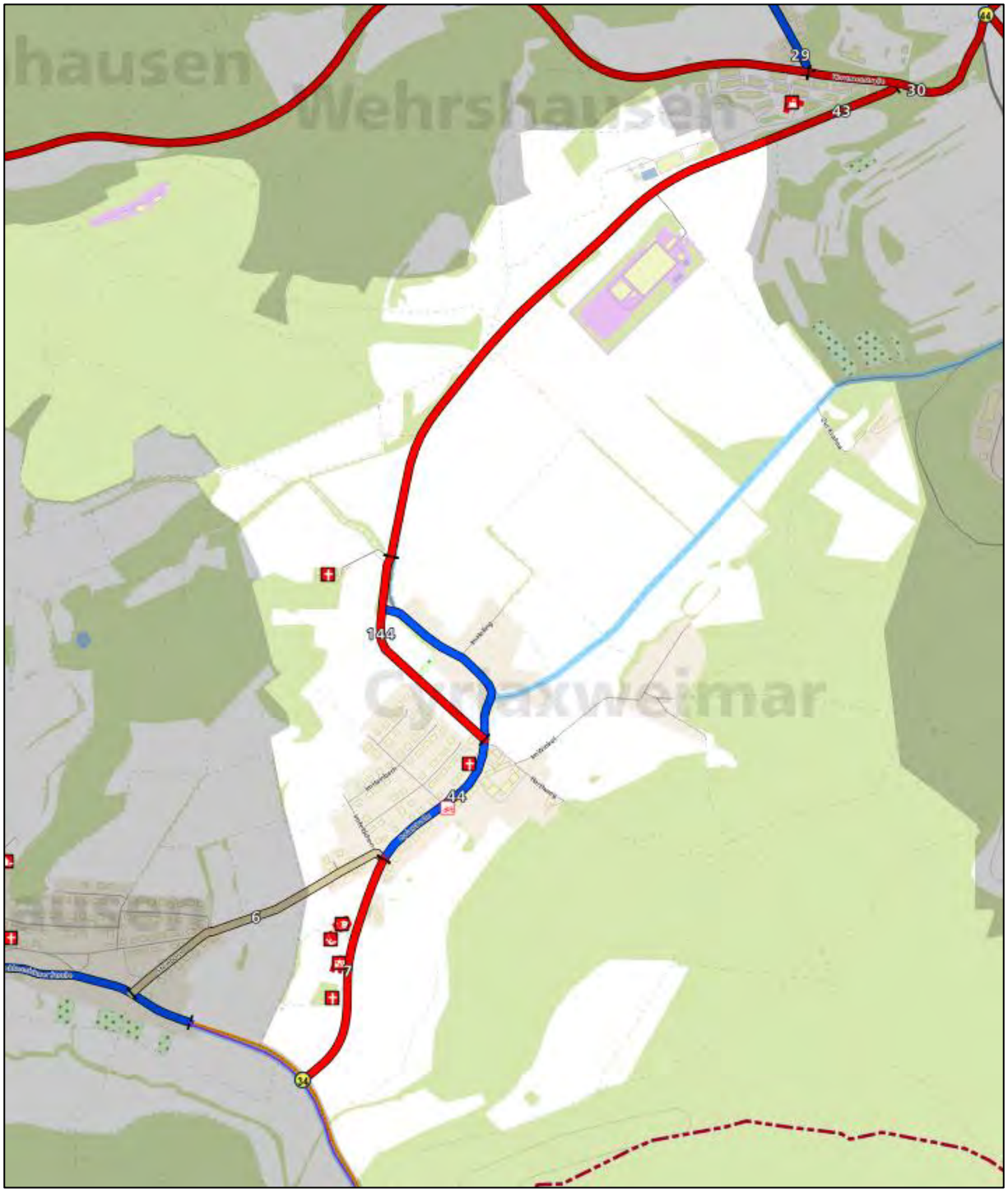
Maßnahmen-Nr.	**P33**	Art	Überquerung
Stadtteil	Cappel		
Maßnahme	Maßnahme P33 ist eine signalgesteuerte Querungshilfe der L3089 zur besseren Erreichbarkeit der Hauptverkehrsachse Richtung Innenstadt.		





7.4.3 Cyriaxweimar

Abbildung 74: Planungen Cyriaxweimar



Maßnahmen Nr.: 6, 7, 43, 44, 144
Punktuelle Maßnahmen Nr.: P34

Maßnahmen-Nr.	**6**	Länge	670 m
Von	Haddamshausen (L3387)		
Nach	Cyriaxweimar (K69)		
entlang	Steinborn / Am Grabenacker		
Maßnahme	Bei Maßnahme 6 handelt es sich um einen Verbindungsweg zwischen Cyriaxweimar und Haddamshausen. Hier wird eine Führung im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn vorgeschlagen.		





Maßnahmen-Nr.	**7**	Länge	550 m
Von	Cyriaxweimar, K69/L3387		
Nach	Cyriaxweimar, Im Feldchen		
entlang	Cyriaxstraße (K69)		
Maßnahme	Von Im Feldchen bis zur L3387 (Maßnahme 7) wird ein baulich angelegter Radweg auf der westlichen Seite entlang der K69 empfohlen. An dieser liegen bedeutende Ziele des Radverkehrs wie z.B. die Mehrzweckhalle Cyriaxweimar, der Kindergarten und die Grundschule sowie der alte Friedhof.		





184

Maßnahmen-Nr.	43	Länge	1,6 km
Von	Cyriaxweimar, Ortsausgang		
Nach	Wehrshausen (Neuhöfe), Hermannstraße (K68)		
entlang	K69		
Maßnahme	Ab Ortsausgang (Zufahrtstraße zum Friedhof ist ein baulich angelegter Zweirichtungsradweg auf der nördlichen Seite der K69 bis Neuhöfe (Kreuzung K68/K69) anzulegen.		





Maßnahmen-Nr.	44	Länge	760 m
Von	Cyriaxweimar, Cyriaxstraße (Ortseinfahrt)		
Nach	Cyriaxweimar, Im Feldchen		
entlang	Cyriaxstraße		
Maßnahme	Durch Cyriaxweimar führt die Cyriaxstraße (K69). Auf dieser ist im Ortsbereich ein Schutz- bzw.- Radfahrstreifen einzurichten.		





Maßnahmen-Nr.	**144**	Länge	520 m
Von	Cyriaxweimar, Cyriaxstraße (Harthweg)		
Nach	Cyriaxweimar, Im Feldchen		
entlang	Wirtschaftsweg		
Maßnahme	Als Radverkehrsverbindung abseits der Hauptstraße kann ein vorhandener Wirtschaftsweg zwischen Cyriaxweimar Kirche und Friedhof ausgebaut und entsprechend gekennzeichnet werden.		





Maßnahmen-Nr.	**P34**	Art	Überquerung
Stadtteil	Cyriaxweimar/Haddamshausen		
Maßnahme	Bei Maßnahme P34 handelt es sich um eine Verkehrsinsel als Querungshilfe über die L3387. Diese ist erforderlich, um den der K69 gegenüberliegenden gemeinsamen Geh- und Radweg zu erreichen. Dieser erschließt die Sportanlagen Haddamshausen und führt weiter bis nach Niederweimar (Landkreis Marburg-Biedenkopf).		

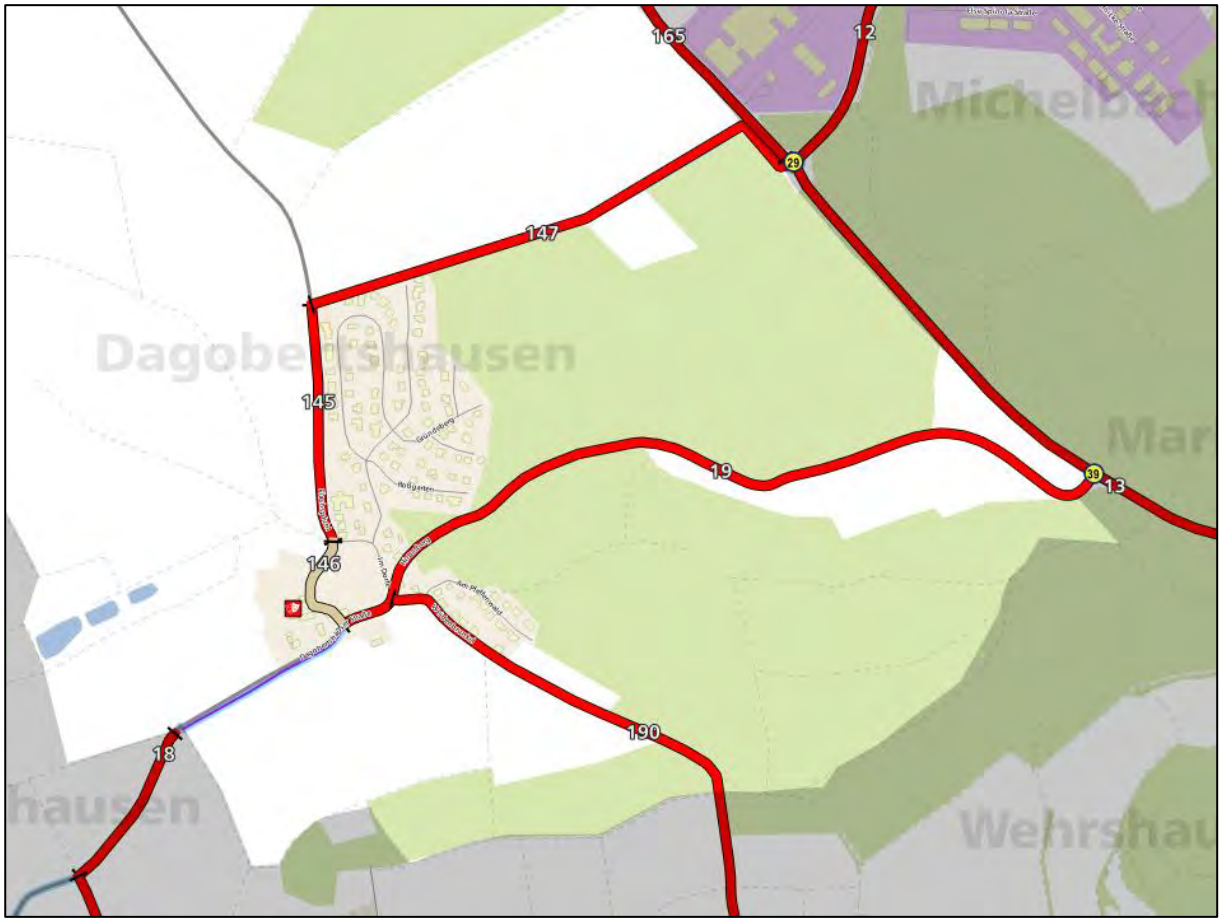




7.4.4 Dagobertshausen

Dagobertshausen ist mit 400 Einwohnern ein sehr kleiner Stadtteil der Universitätsstadt Marburg. Kirche und Schule befinden sich im Nachbarstadtteil Elnhausen. Daher kommt der Radverkehrsverbindung entlang der Dagobertshäuser Straße (K78) eine wichtige Bedeutung zu.

Abbildung 75: Planungen Dagobertshausen



Maßnahmen Nr.: 19, 145, 146, 147,190

Maßnahmen-Nr.	19	Länge	1,6 km
Von	Dagobertshausen, K77		
Nach	Dagobertshausen, L3092		
entlang	K78		
Maßnahme	Mit Maßnahme 19, einem baulich angelegten Radweg entlang der K78, wird eine schnelle Erreichbarkeit der Marburger Innenstadt ermöglicht.		





Maßnahmen-Nr.	145	Länge	1,6 km
Von	Dagobertshausen, Im Dorfe		
Nach	Dagobertshausen, Feldweg		
entlang	Flachspfuhl (K78)		
Maßnahme	Baulich angelegter Radweg.		

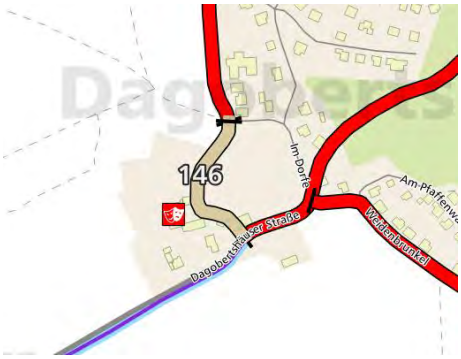




188

Maßnahmen-Nr.	**146**	Länge	1,6 km
Von	Dagobertshausen, Dagobertshäuser Straße (K78)		
Nach	Dagobertshausen, Flachspfuhl 2		
entlang	Im Dorfe		
Maßnahme	Innerhalb des Ortes (Im Dorfe, K77) ist Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn möglich bzw. ein Schutz- bzw. Radfahrstreifen empfohlen, was erst in der Detailplanung festzulegen ist.		





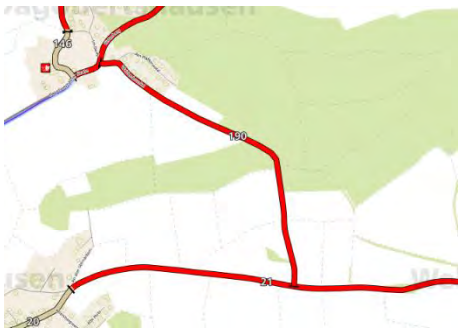
Maßnahmen-Nr.	**147**	Länge	1,6 km
Von	Dagobertshausen, L3092 Kreisverkehr Görzhausen		
Nach	Dagobertshausen, Flachspfuhl (K77)		
entlang	Feldweg		
Maßnahme	Am nördlichen Ende der Bebauung führt ein geschotterter Feldweg bergauf bis an die L3092 Görzhäuser Hof. Dieser Weg ist zu asphaltieren und als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





Maßnahmen-Nr.	**190**	Länge	1,15 km
Von	Dagobertshausen, Dagobertshäuser Straße		
Nach	Wehrshausen, K72		
entlang	K77 / Weidenbrunkel		
Maßnahme	Baulich angelegter Geh- und Radweg entlang der K77 Weidenbrunkel.		





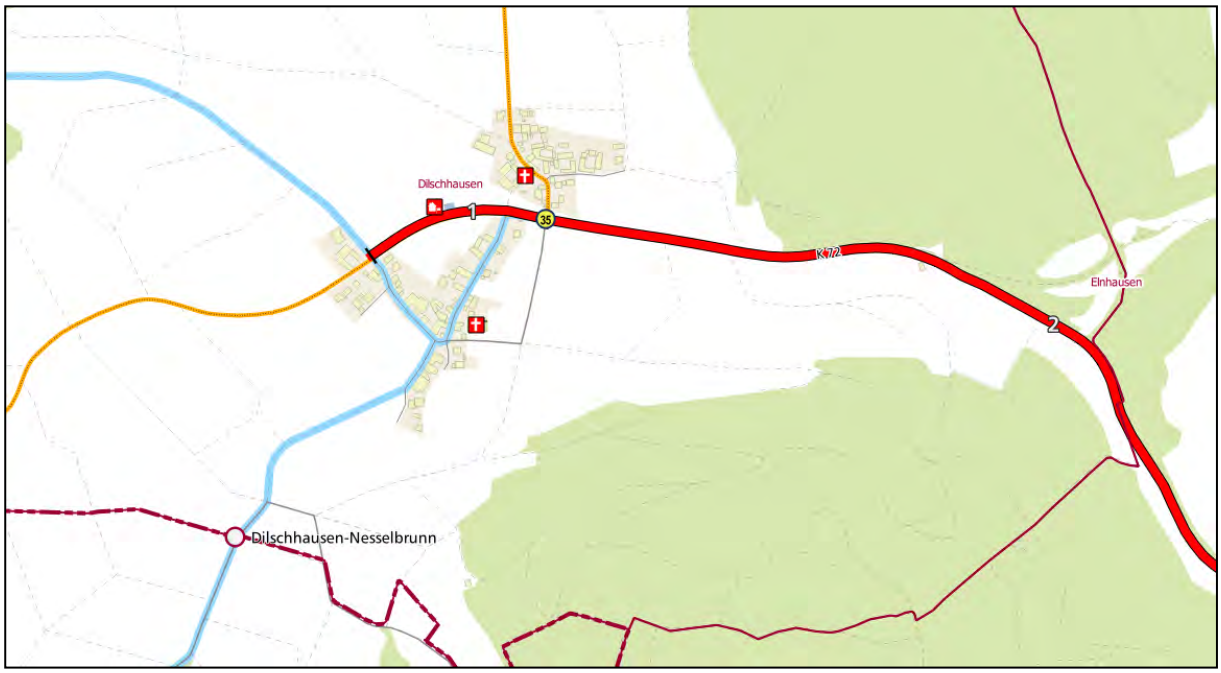
7.4.5 Dilschhausen

Dilschhausen ist mit seinen 165 Einwohnern der kleinste und mit über 9 km Luftlinie der entfernteste Stadtteil von der Innenstadt Marburgs.

Abbildung 76: Dilschhausen (Blickrichtung Elnhausen, K72)



Abbildung 77: Planungen Dilschhausen



Maßnahmen Nr.: 1, 2
Punktuelle Maßnahmen Nr.: P35

Maßnahmen-Nr.	**1**	Länge	360 m
Von	Dilschhausen, Weitershäuser Straße		
Nach	Dilschhausen, Calderner Straße		
entlang	L3288		
Maßnahme	Auf der nördlichen Seite der K72 befindet sich zwischen Weitershäuser Straße 5 und 32 bereits ein baulich angelegter Radweg (ohne Kennzeichnung). Dieser ist für die Erreichbarkeit des Bürgerhauses von Bedeutung und von der Oberfläche her zu erneuern.		





Maßnahmen-Nr.	**2**	Länge	2,6 km
Von	Dilschhausen, Ortsausgang		
Nach	Elnhausen, Ortseingang		
entlang	K72		
Maßnahme	Entlang der K72 bis Elnhausen wird ein baulich angelegter Zweirichtungsradweg empfohlen. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, dem anschließenden Talgrund des Walterbachs und Elnhäuser Wassers und des Elnhäuser Steinbruchs (starker Lkw-Zu- und Abgangsverkehr) bietet sich eine Trassenführung entlang der südlichen K72 Fahrbahnseite an.		





192

Maßnahmen-Nr.	**P35**	Art	Überquerung
Stadtteil	Dilschhausen		
Maßnahme	Um ein sicheres Erreichen des Radweges (Maßnahme 2) zu ermöglichen, muss an der Weitershäuser Straße (K72) eine Querungshilfe (Verkehrsinsel) eingerichtet werden. Maßnahme P35Überquerungshilfe (Mittelinsel) auf der L3288. Zur sicheren Erreichbarkeit des neu anzulegenden Radweges südlich entlang der K72.		





7.4.6 Elnhausen

Von Elnhausen (1.122 Einwohner) verlaufen Radverkehrsverbindungen in drei Himmelsrichtungen ausgehend. Richtung Westen entlang der K72 nach Dilschhausen. Richtung Norden entlang der K78 nach Dagobertshausen und Richtung Osten entlang der K72 Richtung Wehrshausen und weiter in die Marburger Innenstadt.

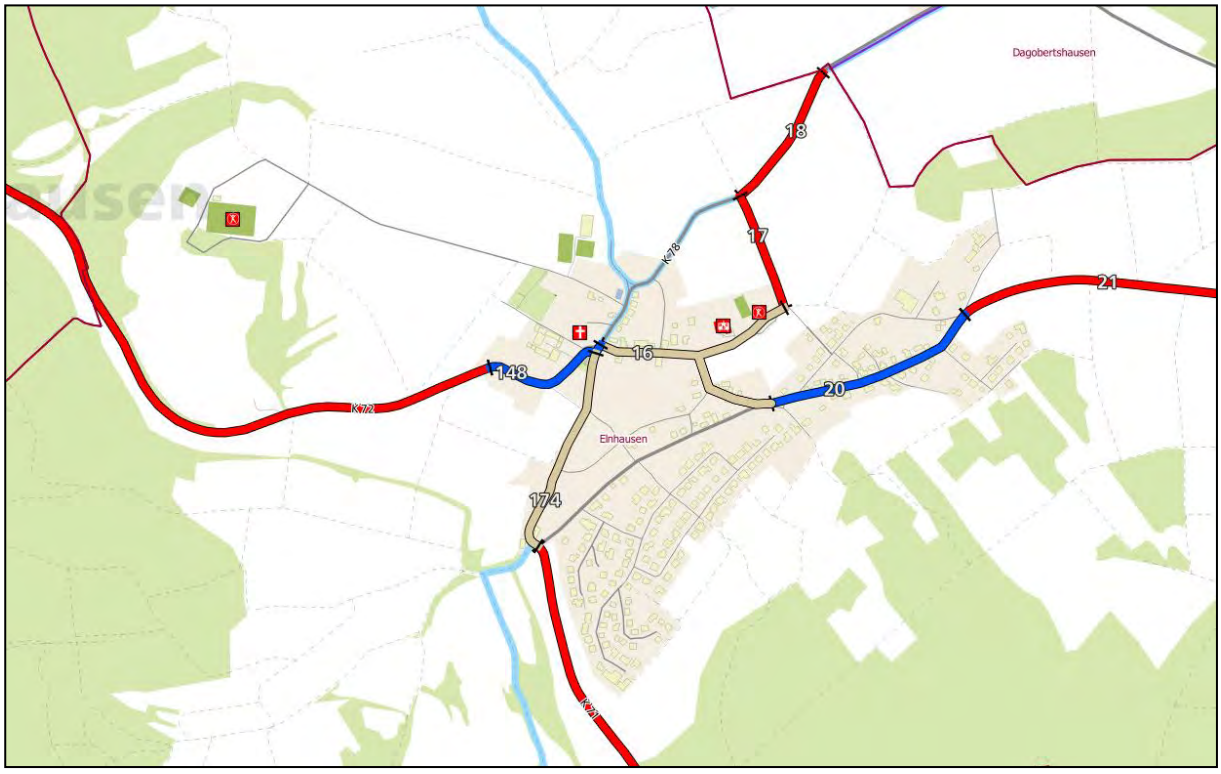
Abbildung 78: Elnhausen (K78 Blickrichtung Dagobertshausen)[36]



36 Foto: W. Liprecht (21.01.2017)

194

Aildung 79: Planungen Elnhausen



Maßnahmen Nr.: 2, 16, 17, 18, 20, 21, 148

Maßnahmen-Nr.	**2**	Länge	2,6 km
Von	Dilschhausen, Ortsausgang		
Nach	Elnhausen, Ortseingang		
entlang	K72		
Maßnahme	Maßnahme 2, ein baulich angelegter Zweirichtungsradweg entlang der Südseite der K72 endet am Ortseingangsschild, von dort aus werden Schutzstreifen bis zur Weidenbornstraße empfohlen.		





Maßnahmen-Nr.	16	Länge	650 m
Von	Elnhausen, St.-Florian-Straße		
Nach	Elnhausen, Goldberg		
entlang	Ortsdurchfahrt		
Maßnahme	Maßnahmen zur Verlangsamung des Kfz-Verkehrs. Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn.		





Maßnahmen-Nr.	17	Länge	260 m
Von	Elnhausen, Bürgerhaus		
Nach	Elnhausen, K78		
entlang	Feldweg		
Maßnahme	Mit dem Ausbau des Feldweges zwischen der Mehrzweckhalle Elnhausen (St.-Florian-Straße) und der K78 wird eine direkte Verbindung zwischen Elnhausen und Dagobertshausen geschaffen. Daran schließt die Maßnahme 18 an, ein baulich angelegter Zweirichtungsradweg entlang südlichen Fahrbahnseite der K78. Diese beiden Maßnahmen sind insbesondere dafür wichtig einem sicheren Schüler-Radverkehr zu ermöglichen.		

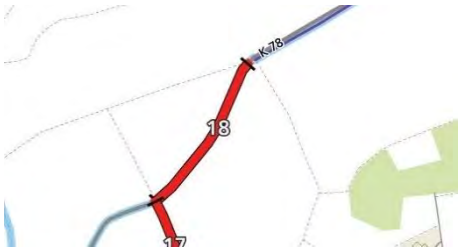




196

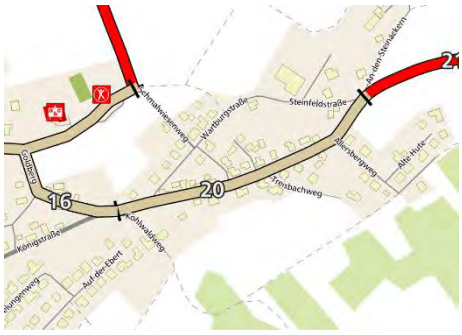
Maßnahmen-Nr.	18	Länge	330 m
Von	Elnhausen		
Nach	Dagobertshausen		
entlang	K78		
Maßnahme	Maßnahme 18 ein baulich angelegter Zweirichtungsradweg entlang südlichen Fahrbahnseite der K78. Diese Maßnahme ist insbesondere dafür wichtig einen sicheren Schüler-Radverkehr von Dagobertshausen zu ermöglichen.		





Maßnahmen-Nr.	20	Länge	480 m
Von	Elnhausen, Goldberg		
Nach	Elnhausen, Ortsausgang		
entlang	Königsstraße (K72)		
Maßnahme	Entlang der Königsstraße (K72) bis Ortsausgang wird ein beidseitiger Schutzstreifen empfohlen und daran anschließend ein weiterführender baulich angelegter Zweirichtungsradweg auf der südlichen Fahrbahnseite entlang der K72 bis Wehrshausen. Sofern in dieser Maßnahme keine ERA-Konformität gewährleistet ist, muss eine Konkretisierung in der Detailplanung erfolgen.		





Maßnahmen-Nr.	**21**	Länge	1,4 km
Von	Elnhausen, Ortsausgang		
Nach	Wehrshausen, Kreuzung K70/K72		
entlang	K72		
Maßnahme	Baulich angelegter Radweg entlang der der K72.		





Maßnahmen-Nr.	**148**	Länge	290 m
Von	Elnhausen, Ortseingang		
Nach	Elnhausen, Hermann-von-Vultee-Weg		
entlang	Dilschhäuser Straße, Am Denkmal (K72)		
Maßnahme	Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn, Tempo-30-Strecke bereits eingerichtet, evtl. deutlichere Maßnahmen zur Verlangsamung des Kfz-Verkehrs. Evtl. Aufbringung von Schutzstreifen, sofern eine ERA-Konformität gewährleistet ist.		





198

Maßnahmen-Nr.	172	Länge	3 km
Von	Hermershausen, Ortsausgang		
Nach	Elnhausen, Ortseingang		
entlang	K68 / K71		
Maßnahme	Baulich angelegter Radweg entlang der K68 / K71 von Hermershausen nach Elnhausen.		





Maßnahmen-Nr.	174	Länge	460 m
Von	Elnhausen, Kreuzung K72/K71 (Ortseingang)		
Nach	Elnhausen, Am Denkmal		
entlang	Pfaffenberg (K72)		
Maßnahme	Radverkehrsführung auf der Fahrbahn, Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr.		





7.4.7 Ginseldorf

Ginseldorf mit seinen 758 Einwohnern liegt 5 km Luftlinie nordöstlich der Marburger Kernstadt hinter den Lahnbergen. Die nächstgelegenen Ortschaften sind der Stadtteil Bauerbach ca. 3 km südlich und Bürgeln ca. 2,1 km nördlich auf der anderen Seite der Ohm und der Bundesstraße 62.

In Bürgeln befindet sich ein SPNV-Haltepunkt, von wo aus Marburg (Lahn) mit einem stündlichen Takt und sieben-minütiger Fahrzeit erreichbar ist.

Abbildung 80: Planungen Ginseldorf



Maßnahmen Nr.: 49, 139

200

Maßnahmen-Nr.	49	Länge	820 m
Von	Ginseldorf, Rinnweg		
Nach	Ginseldorf Stadtgrenze		
entlang	Feldweg entlang der Ohm (Ohmweg), K34		
Maßnahme	Baulich angelegter Radweg. Weiterführung bis zur SPNV-Haltestelle Bürgeln (1,3 km) entlang der K34.		





Maßnahmen-Nr.	139	Länge	2,2 km
Von	Ginseldorf, Enserweg		
Nach	Bauerbach, Heideweg		
entlang	Feldweg		
Maßnahme	Baulich angelegter Radweg. Verbindung zwischen Ginseldorf und Bauerbach.		





7.4.8 Gisselberg

Der Stadtteil Gisselberg (905 Einwohner) liegt ca. 4 km Luftlinie von der Marburger Innenstadt entfernt. Gisselberg liegt auf Lahn-Niveau und ist ohne großen Höhenunterschied von der Kernstadt aus zu erreichen.

Auf der Straße Große Wiese sind von der K42 bis zum Anschluss Lahntalradweg Schutz- bzw. Radfahrstreifen anzulegen.

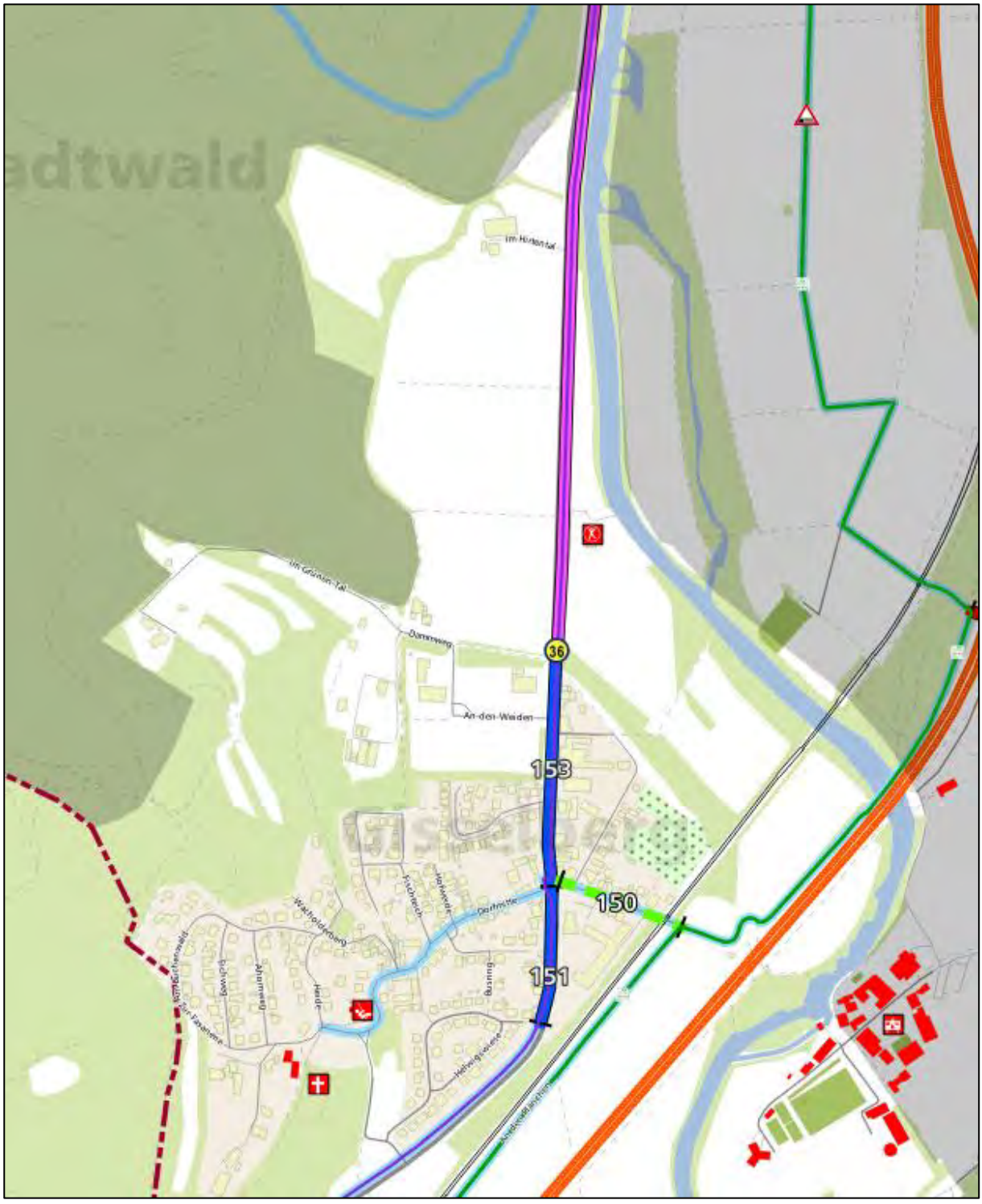
Von der Kreuzung Gießener Straße/Dorfmitte Richtung Süden sind auf beiden Fahrbahnseiten auf einer Länge von 210 m Radfahrstreifen anzulegen.

Abbildung 81: Ortseinfahrt Gisselberg (K42, Blickrichtung Süden)



202

Abbildung 82: Planungen Gisselberg



Lineare Maßnahmen Nr.: 150, 151, 153, 192
Punktuelle Maßnahmen Nr.: P36

Maßnahmen-Nr.	150	Länge	170 m
Von	Dorfmitte		
Nach	Lahntalradweg		
entlang	Große Wiese		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Einrichtung einer Fahrradstraße		





Maßnahmen-Nr.	151	Länge	210 m
Von	Dorfmitte		
Nach	Gießener Straße 24		
entlang	Gießener Straße (K42)		
Maßnahme	Schutz- bzw. Radfahrstreifen. Maßnahme steht in Abhängigkeit zu einem evtl. Kreisverkehr auf der K42.		





204

Maßnahmen-Nr.	153	Länge	360 m
Von	Gisselberg Ortseingang		
Nach	Dorfmitte		
entlang	Gießener Straße (K42)		
Maßnahme	Vom Norden kommend entlang der Gießener Straße (K42) führt ein gemeinsamer Geh- und Radweg Richtung Gisselberg. Weiter Richtung Süden ist ein Radfahrstreifen nur auf der rechten Fahrbahnseite vorgesehen. Maßnahme steht in Abhängigkeit zu einem evtl. Kreisverkehr auf der K42.		





Maßnahmen-Nr.	P36	Art	Überquerung
Stadtteil	Gisselberg		
Maßnahme	Für eine sichere Querung der Fahrbahnseite und gleichzeitige Entschleunigung des Kfz-Verkehrs empfiehlt sich eine Verkehrsinsel am Ortseingang. Maßnahme steht in Abhängigkeit zu einem evtl. Kreisverkehr auf der K42.		





Maßnahmen-Nr.	**192**	Länge	3,5 km
Von	Gisselberg Ortseingang		
Nach	Ockershausen		
entlang	K42		
Maßnahme	Hauptradverkehrsverbindung mit möglichst vielen Elementen einer Radschnellverbindung		

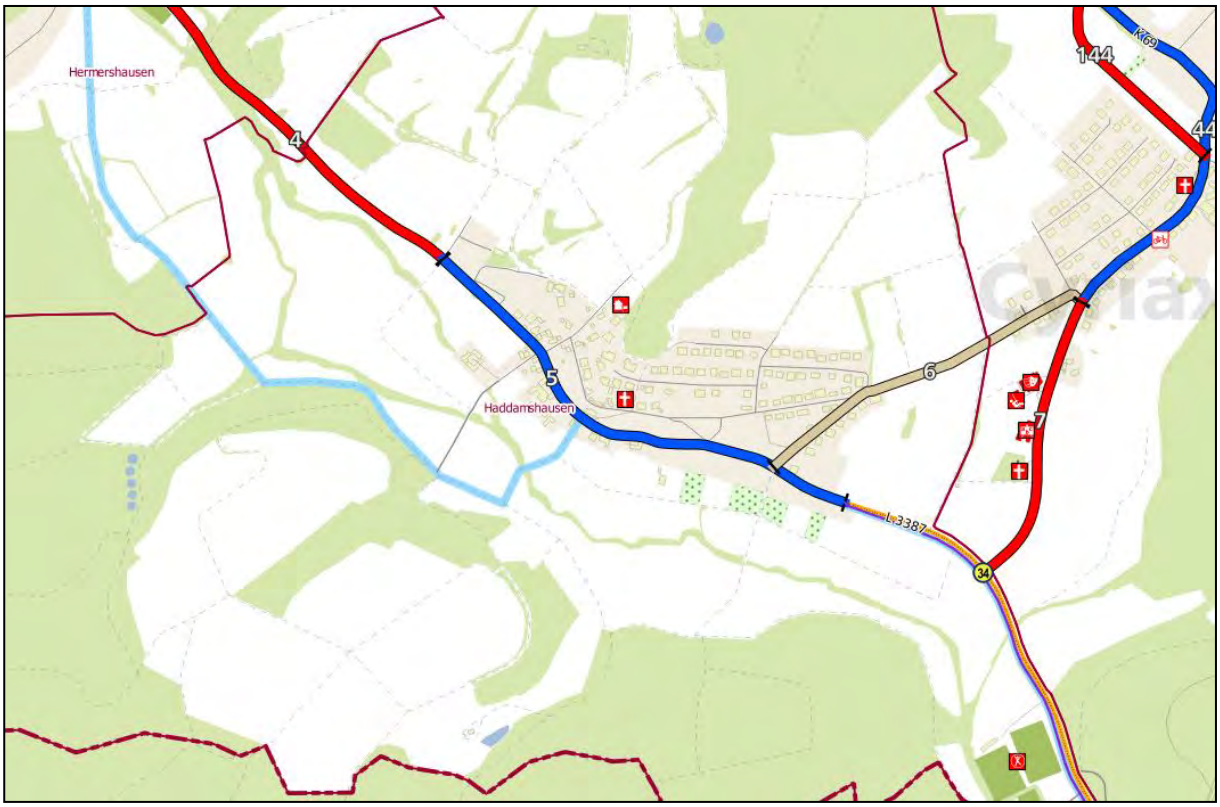




7.4.9 Haddamshausen

Durch den Stadtteil Haddamshausen (508 Einwohner) verläuft die L3387. Von Niederweimar kommend endet ein gemeinsamer Geh- und Radweg auf der südlichen Seite der Fahrbahn am Ortseingang.

Abbildung 83: Planungen Haddamshausen



Lineare Maßnahmen Nr.: 4, 5, 6
Punktuelle Maßnahmen Nr.: P34

Maßnahmen-Nr.	**4**	Länge	850 m
Von	Hermershausen, Hermershäuser Straße (K68)		
Nach	Haddamshausen, Ortseingang		
entlang	L3387		
Maßnahme	Die Maßnahme 4 entlang der L3387 Richtung Haddamshausen ist als baulich angelegter Zweirichtungsradweg entlang der Südseite der Fahrbahn anzulegen.		





Maßnahmen-Nr.	**5**	Länge	920 m
Von	Haddamshausen, Weinküppel		
Nach	Haddamshausen, Ortsausgang		
entlang	L3387		
Maßnahme	Ortsdurchfahrt. Einrichtung von Schutz- bzw. Radfahrstreifen. Sofern in dieser Maßnahme keine ERA-Konformität gewährleistet ist, muss eine Konkretisierung in der Detailplanung erfolgen. Maßnahmen zur Verlangsamung der Kfz-Geschwindigkeit innerorts werden empfohlen.		





Maßnahmen-Nr.	6	Länge	670 m
Von	Haddamshausen (L3387)		
Nach	Cyriaxweimar (K69)		
entlang	Steinborn / Am Grabenacker		
Maßnahme	Die Verbindung nach Cyriaxweimar über Steinborn führt auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen.		





7.4.10 Hermershausen

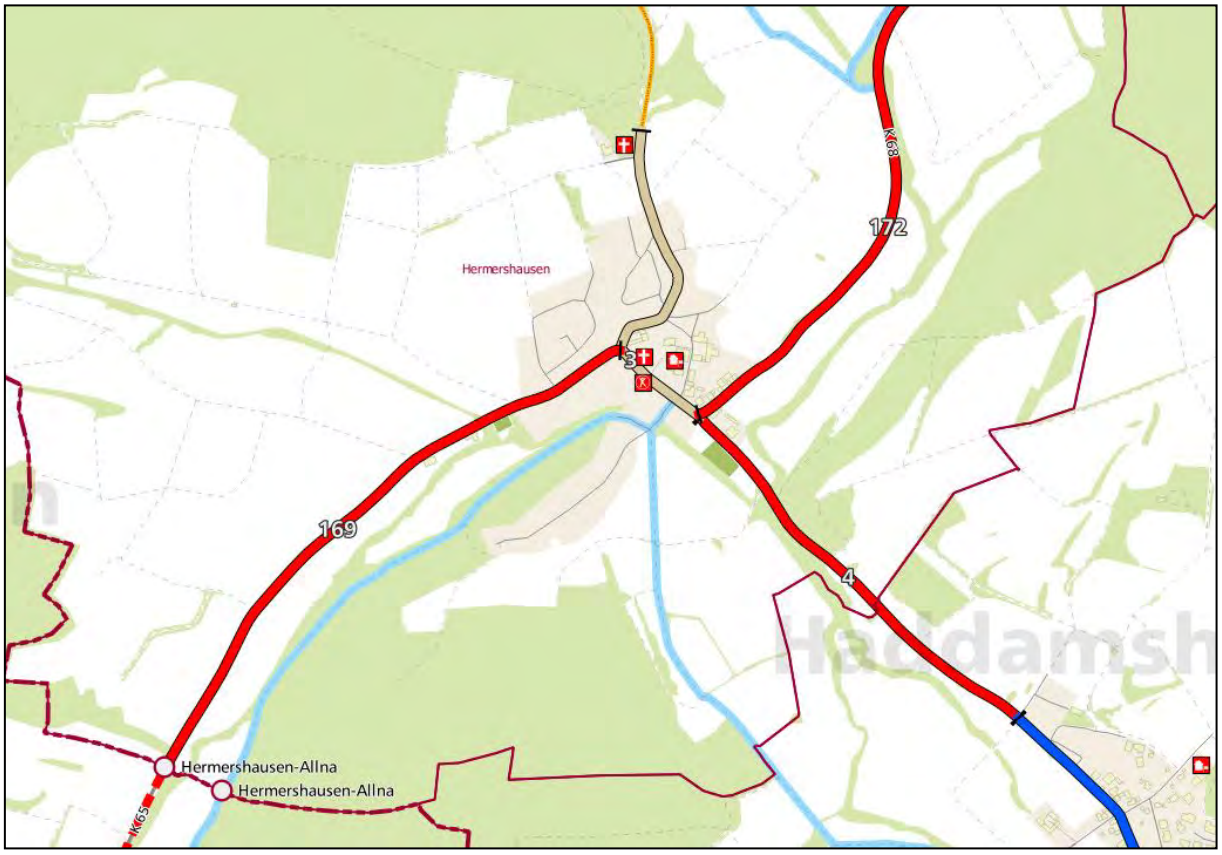
Der Stadtteil Hermershausen liegt ca. 6,5 km (Luftlinie) von der Innenstadt Marburgs entfernt. Durch Hermershausen (386 Einwohner) führt die L3387 Richtung Süd-Osten das Allnatal hinunter durch Haddamshausen nach Niederweimar (Landkreis Marburg-Biedenkopf). Die Hermershäuser Straße (K68) bindet den Stadtteil Wehrshausen-Neuhöfe an.

Abbildung 84: Ortsdurchfahrt Hermershausen[37]



37 Foto: © PGN

Abbildung 85: Planungen Hermershausen



Lineare Maßnahmen Nr.: 3, 4, 169, 172, 173

Maßnahmen-Nr.	**3**	Länge	600 m
Von	Hermershausen, Friedhof		
Nach	Hermershausen, Hermershäuser Str. (K68)		
entlang	L3387		
Maßnahme	Innerhalb der geschlossenen Ortschaft bis hinauf zum Friedhof ist der Radverkehr im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn zu führen. Aufgrund der Lage eines Reiterhofes im Ortskern an der L3387, wird dieser Straßenabschnitt häufig auch mit Pferden begangen. Maßnahmen zur Verlangsamung der Kfz-Geschwindigkeit werden empfohlen.		





210

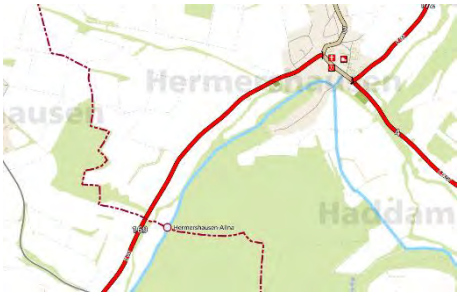
Maßnahmen-Nr.	4	Länge	850 m
Von	Hermershausen, Hermershäuser Str. (K68)		
Nach	Haddamshausen, Ortseingang		
entlang	L3387		
Maßnahme	Die Maßnahme 4 entlang der L3387 Richtung Haddamshausen ist als baulich angelegter Zweirichtungsradweg entlang der Südseite der Fahrbahn anzulegen.		





Maßnahmen-Nr.	169	Länge	2,0 km
Von	Hermershausen, Ortsausgang		
Nach	Allna, Ortseingang		
entlang	K65		
Maßnahme	Maßnahme 169 bindet mit einem straßenbegleitenden Zweirichtungsradweg entlang der K65 die Nachbargemeinde Allnatal (Landkreis Marburg-Biedenkopf) an.		





Maßnahmen-Nr.	**172**	Länge	3 km
Von	Hermershausen, Ortsausgang		
Nach	Elnhausen, Ortseingang		
entlang	K68 / K71		
Maßnahme	Maßnahme 172 ist ein baulich anzulegender Zweirichtungsradweg, der die Stadtteile Hermershausen und Elnhausen miteinander verbindet. Die Trassenführung wird an der nördlichen Fahrbahnseite angrenzend empfohlen.		





Maßnahmen-Nr.	**173**	Länge	2,3 km
Von	Hermershausen, Kreuzung K71/K68		
Nach	Ockershausen, Kreuzung Neuhöfe (K70)/Herrmannstra9e (K68)		
entlang	K68		
Maßnahme	Baulich angelegter Radweg entlang der K68 von Hermershausen nach Ockershausen		



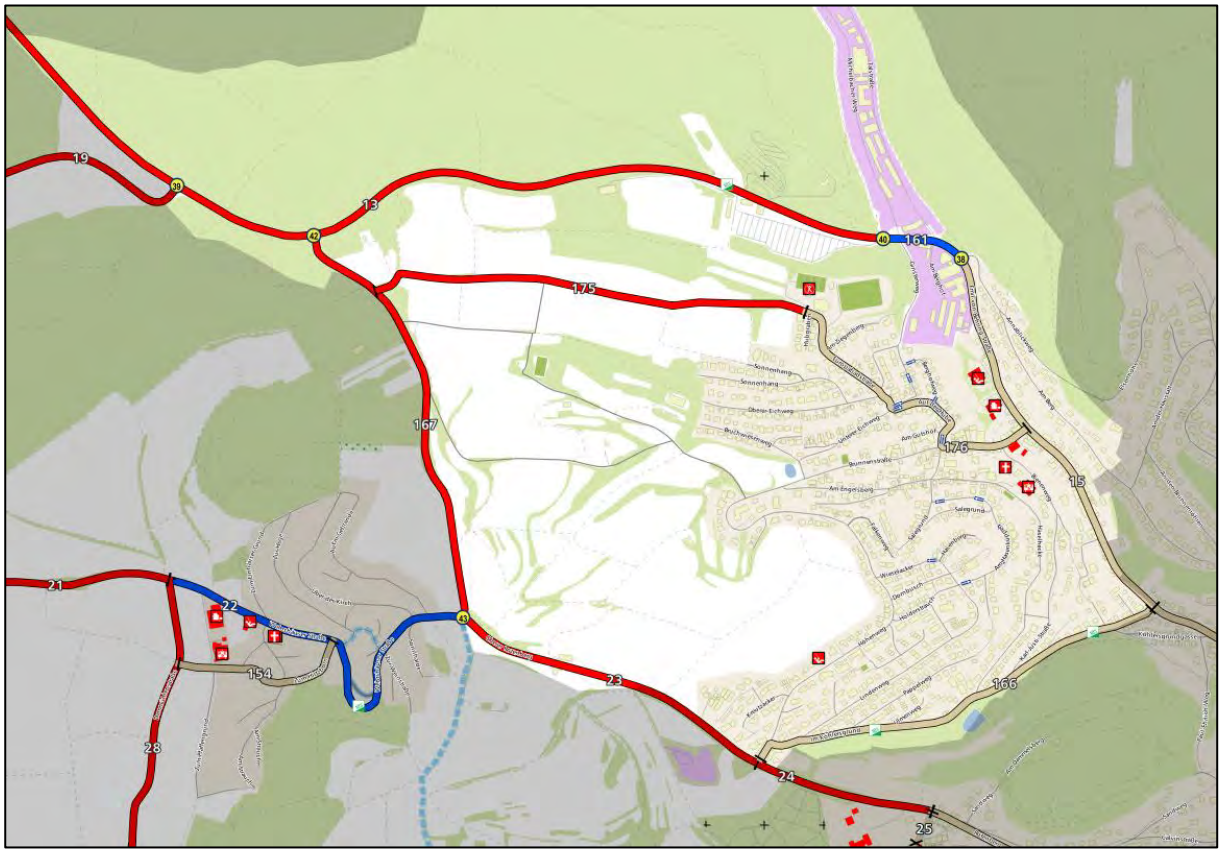


7.4.11 Marbach

Der Stadtteil Marbach ist mit seinen über 3.500 Einwohnern ein sehr zentrumsnaher und mit starker Hangneigung ausgeprägter Stadtteil.

Wichtigste Zieladresse für den Berufs-Radverkehr ist der Standort Behringwerke an der Emil-von-Behring-Straße (L3092) am Ortsausgang von Marbach.

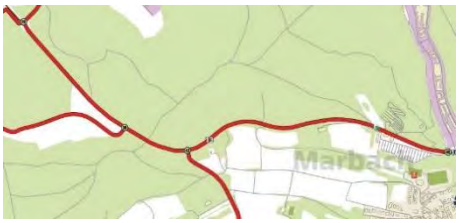
Abbildung 86: Planungen Marbach



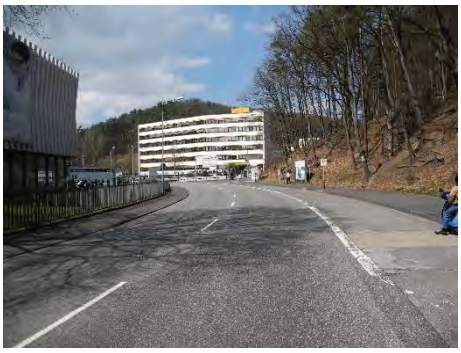
Lineare Maßnahmen Nr.: 13, 15, 23, 161, 166, 167, 175, 176
Punktuelle Maßnahmen: P38, P40, P42

Maßnahmen-Nr.	**13**	Länge	2,9 km
Von	Michelbach, Kreisverkehr Görzhäuser Hof (L3092)		
Nach	Marbach, Annablickweg		
entlang	L3092		
Maßnahme	Entlang der L3092 fehlt auf einer Länge von 2,9 km bis nach Görzhausen ein baulich angelegter Radweg. Hohe Fahrzeuggeschwindigkeiten, Schwerlastverkehr und eine anspruchsvolle Steigung machen eine für den Radverkehr bauliche Trennung von der Fahrbahn unumgänglich.		





Maßnahmen-Nr.	**15**	Länge	1,04 km
Von	Marbach, Im Köhlersgrund		
Nach	Marbach, Ginsterweg		
entlang	Emil-von-Behring-Straße		
Maßnahme	Maßnahme 15 führt über die Emil-von-Behring-Straße und Marbacher Weg durch Marbach hindurch. Hier wird die Radverkehrsführung im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn vorgeschlagen, da baulich kein Platz für eine eigenständige Radverkehrsführung zur Verfügung steht. Folgende Primärmaßnahmen sind im Abschnitt 15 zu ergreifen: Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit im gesamten Abschnitt auf 30 km/h, komplette Aufhebung der Parkerlaubnis längs zur Fahrbahn.		





214

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





Maßnahmen-Nr.	161	Länge	210 km
Von	Marbach, Annablickweg		
Nach	Marbach, Einfahrt Mitarbeiterparkplatz		
entlang	Emil-von-Behring-Straße		
Maßnahme	Schutz- bzw. Radfahrstreifen		





Maßnahmen-Nr.	**166**	Länge	1,1 km
Von	Marbach, Oberer Rotenberg		
Nach	Marbach, Marbacher Weg		
entlang	Im Köhlersgrund		
Maßnahme	Maßnahme 166 sieht eine Radverkehrsführung im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn vor. Dieser Abschnitt ist sehr steil, aber die einzige mögliche Querverbindung zwischen dem oberen Teil von Grassenberg und Wehrshausen mit dem Stadtteil Marbach.		





Maßnahmen-Nr.	**167**	Länge	1,1 km
Von	Marbach, L3092		
Nach	Marbach, K72		
entlang	K80		
Maßnahme	Maßnahme 167 verbindet mit einem baulich angelegten Radweg am östlichen Fahrbahnrand der K80 die Stadtteile Michelbach und Wehrshausen (weiter bis in die Altstadt).		

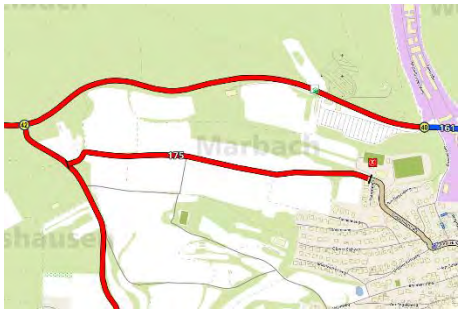




216

Maßnahmen-Nr.	175	Länge	1,1 km
Von	Marbach, K80		
Nach	Marbach, Hubgraben		
entlang	Wirtschaftsweg		
Maßnahme	Baulich angelegter Radweg.		





Maßnahmen-Nr.	176	Länge	830 m
Von	Marbach, Hubgraben		
Nach	Marbach, Emil-von-Behring-Straße		
entlang	Europabadstraße, Auf der Hube, Brunnenstraße		
Maßnahme	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn.		





Maßnahmen-Nr.	**P38**	Art	Überquerung
Stadtteil	Marbach		
Maßnahme	Querungshilfe an der Emil-von-Behring-Straße, Einmündung Annablickweg		





Maßnahmen-Nr.	**P39**	Art	Überquerung
Stadtteil	Marbach		
Maßnahme	Querungshilfe über die K78 entlang der L3092		





218

Maßnahmen-Nr.	**P40**	Art	Überquerung
Stadtteil	Marbach		
Maßnahme	Querungshilfe zwischen Parkplatz und Haupteingang Standort Behringwerke Marburg Marbach. Mittelinsel zur Reduzierung der Geschwindigkeit für den Radverkehr ausbauen.		





Maßnahmen-Nr.	**P42**	Art	Überquerung
Stadtteil	Marbach		
Maßnahme	Querungshilfe über die K80 entlang der L3092		





7.4.12 Michelbach

Der Stadtteil Michelbach liegt ca. 5,5 km (Luftlinie) nordwestlich der Kernstadt. Er ist mit seinen 1.932 Einwohnern einer der bevölkerungsstärksten Außenstadtteile. Mit dem Neubaugebiet Michelbach-Nord ist ab dem Jahr 2004 ein komplett neuer Ortsteil entstanden. Das Neubaugebiet stellt damit den Siedlungsschwerpunkt der Universitätsstadt für die westlichen Stadtteile dar.

Abbildung 87: Ortsausgang Michelbach (Michelbacher Straße/Görzhäuser Weg) Richtung Görzhausen

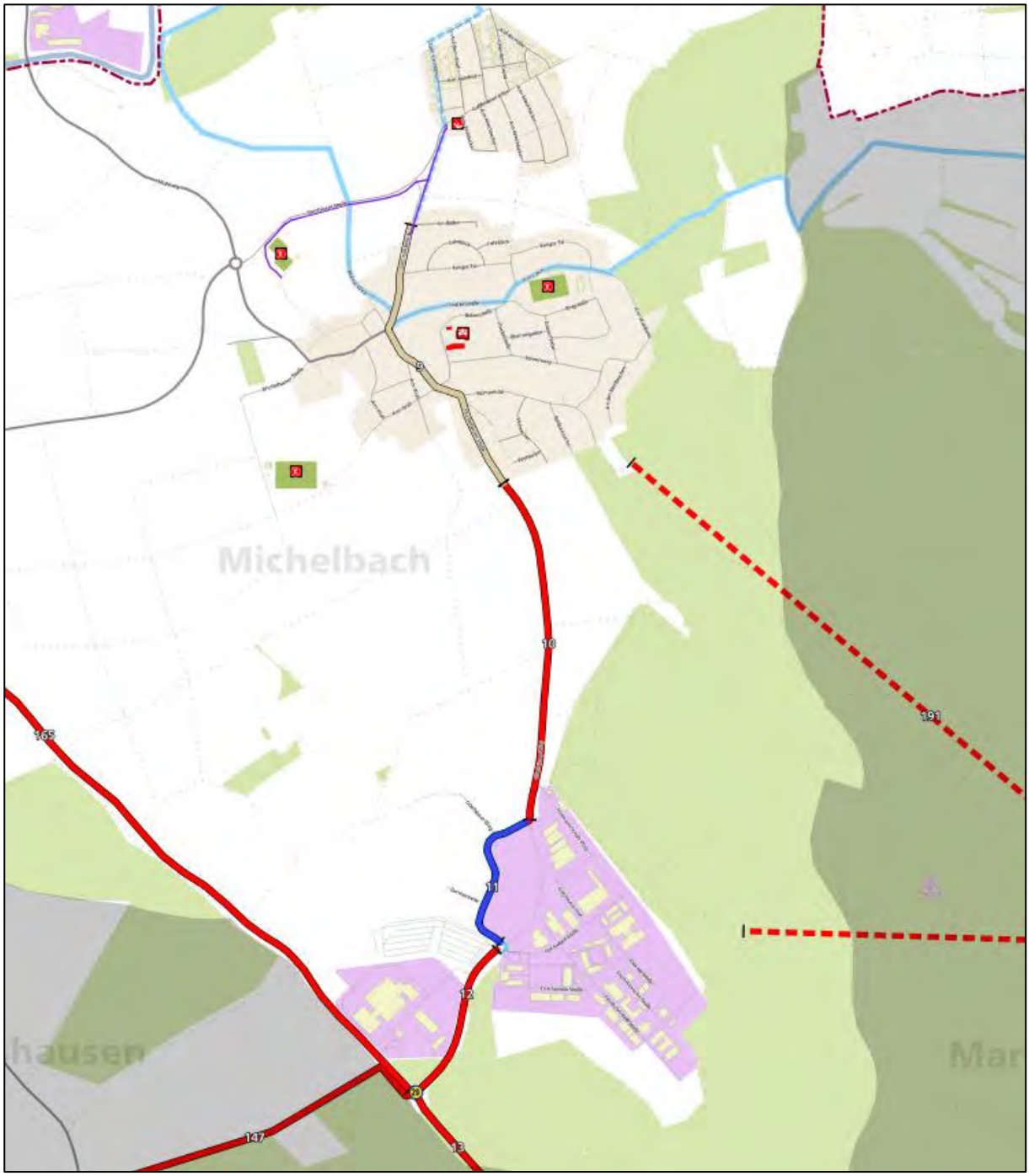


Abbildung 88: Görzhäuser Weg (Blickrichtung Süden)



220

Abbildung 89: Planungen Michelbach



Maßnahmen Nr.: 9, 10, 11, 12, 13, 165, 191
Punktuelle Maßnahmen Nr.: P29

Maßnahmen-Nr.	**9**	Länge	810 m
Von	Michelbach, Im Boden		
Nach	Michelbach, Ortsausgang		
entlang	Michelbachstraße		
Maßnahme	Maßnahme 9 sieht im Ortskern von Michelbach eine Radverkehrsführung im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn vor.		





Maßnahmen-Nr.	**10**	Länge	940 m
Von	Michelbach, Ortsausgang		
Nach	Michelbach, Görzhäuser Weg 4		
entlang	Görzhäuser Weg		
Maßnahme	Baulich angelegter Geh- und Radweg.		





222

Maßnahmen-Nr.	11	Länge	440 m
Von	Michelbach, Görzhäuser Weg 4		
Nach	Michelbach, Einfahrt Görzhäuser Hof		
entlang	Görzhäuser Weg		
Maßnahme	Auf dem Görzhäuser Weg auf Höhe der Behringwerke-Parkplätze (Görzhäuser Hof) ist eine neue Straße (Streckenverlaufsänderung) mit einem Hochbordgehweg ausgestattet, welcher mit dem Zusatzkennzeichen „Radfahrer frei“ zu versehen ist. Die Absenkungen an den Einmündungen sind nicht fahrradfreundlich gestaltet. Maßnahme 11 sieht Schutzstreifen auf der Fahrbahn vor.		





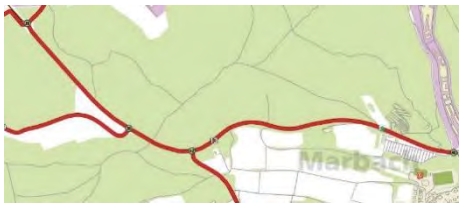
Maßnahmen-Nr.	12	Länge	540 m
Von	Michelbach, Görzhäuser Hof (Einfahrt Behringwerke)		
Nach	Michelbach, Kreisverkehr L3092		
entlang	Görzhäuser Weg		
Maßnahme	Aufgrund der ausreichenden Platzverfügbarkeit ist im oberen Verlauf der der Michelbacher Straße ein baulicher Radweg anzulegen, welcher zusammen mit einer Querungshilfe des Kreisverkehrs an der L3092 (Maßnahme P29) die Sicherheit des Radverkehrs in diesem (stark von Lkw frequentierten) Bereich erhöhen soll.		





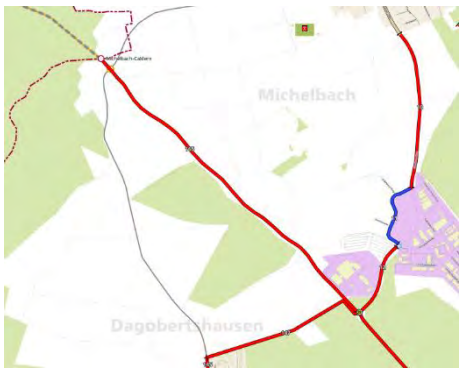
Maßnahmen-Nr.	**13**	Länge	2,9 km
Von	Michelbach, Kreisverkehr Görzhäuser Hof (L3092)		
Nach	Marbach, Annablickweg		
entlang	L3092		
Maßnahme	Eine wichtige Verbindung, bisher allerdings ohne Radverkehrsanlage, ist die Michelbacher Straße/Görzhäuser Weg, die am Gewerbegebiet Görzhäuser Hof vorbei und dann weiter entlang der L3092 über Marburg-Marbach in die Innenstadt führt.		





Maßnahmen-Nr.	**165**	Länge	2,1 km
Von	Michelbach, Kreisverkehr Görzhäuser Hof (L3092)		
Nach	Michelbach, Stadtgrenze		
entlang	L3092		
Maßnahme	Baulich angelegter Geh- und Radweg entlang der L3092.		

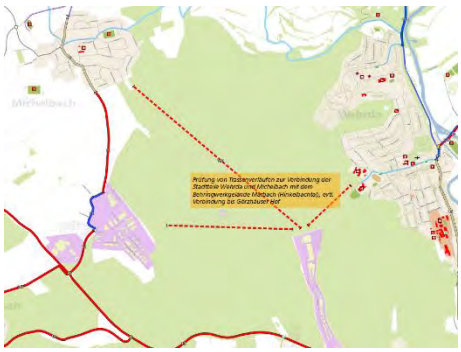




224

Maßnahmen-Nr.	191	Länge	k.A.
Von	Marbach, Hinkelbachtal		
Nach	Michelbach		
entlang			
Maßnahme	Prüfung von Trassenverläufen zur Verbindung der Stadtteile Wehrda und Michelbach mit dem Behring-werkgelände Marbach (Hinkelbach-tal), evtl. Verbindung bis Görzhäu-ser Hof		





Maßnahmen-Nr.	P29	Art	Überquerung
Stadtteil	Michelbach		
Maßnahme	Kreisverkehr Görzhäuser Weg und L3092. Durch erhöhtes Pkw und Lkw Aufkommen muss eine sichere Que-rung des Radverkehrs ermöglicht wer-den.		





7.4.13 Moischt

Durch den Stadtteil Moischt ist nur eine durchquerende Radverkehrsverbindung geplant. Von Schröck über die K37 kommend hinter dem Sportplatz entlang weiter entlang der Hahnerheide (K38) Richtung Cappel.

Abbildung 90: Moischt, Maßnahme 63[38]



Abbildung 91: Ortseinfahrt Marburg-Moischt[39]

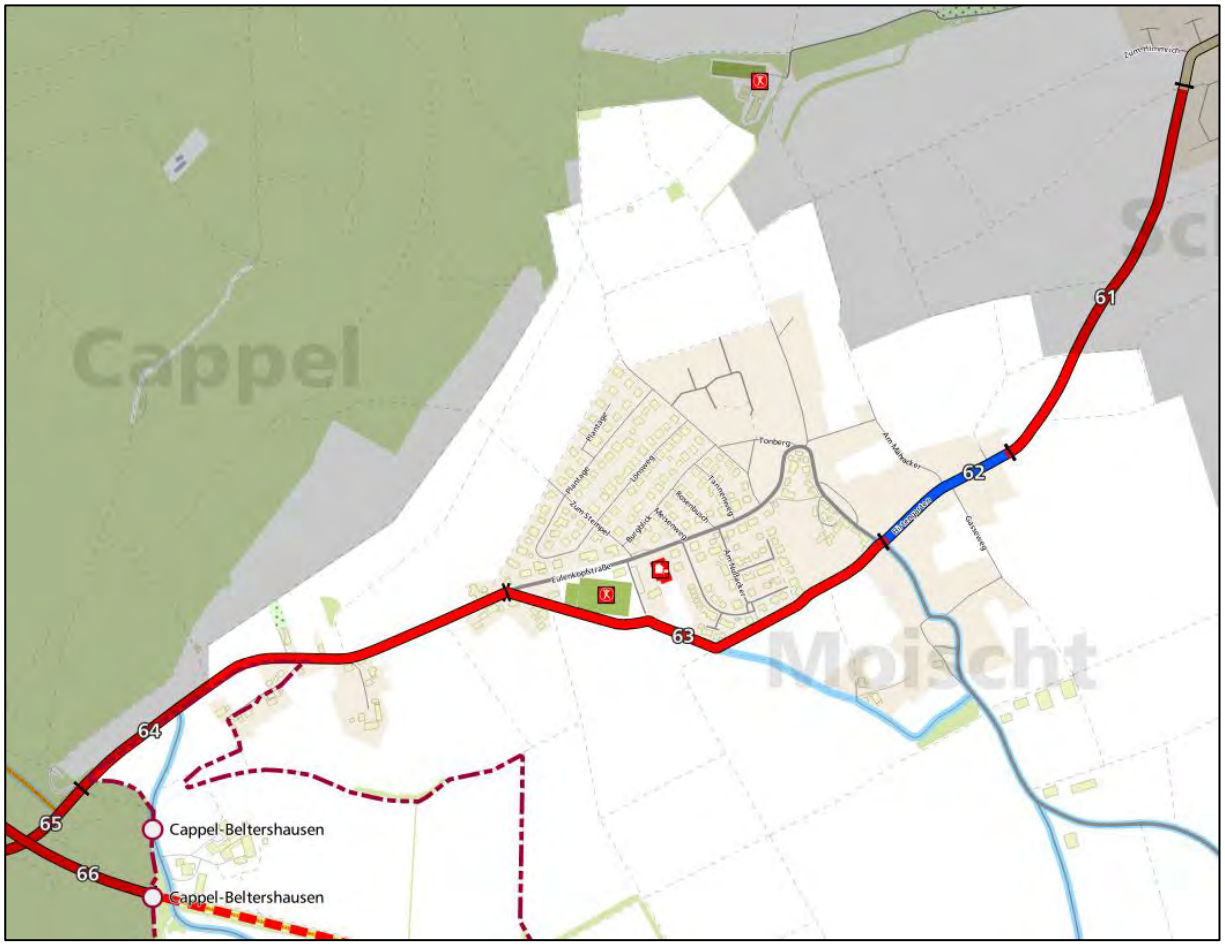


38 http://www.radroutenplaner.hessen.de/ (Zugriff: 16.03.2016)

39 Foto: © PGN

226

Abbildung 92: Planungen Moischt



Maßnahmen Nr.: 61, 62, 63, 64

Maßnahmen-Nr.	**61**	Länge	760 m
Von	Schröck, Schröcker Straße (Ortsausfahrt)		
Nach	Moischt, Hirtengarten (Ortseinfahrt)		
entlang	K37		
Maßnahme	Entlang der K37 zwischen Schröck und Moischt wird ein baulich angelegter Zweirichtungsradweg vorgeschlagen. Dieser führt entlang der nord-westlichen Fahrbahnseite und verläuft ab Ortseingang in einem beidseitigem Schutz- bzw. Radfahrstreifen.		





Maßnahmen-Nr.	**62**	Länge	290 m
Von	Moischt, Hirtengarten (Ortseinfahrt)		
Nach	Moischt, Wittelsberger Straße (K38)		
entlang	Hirtengarten		
Maßnahme	Entlang der K37 zwischen Schröck und Moischt wird ein baulich angelegter Zweirichtungsradweg vorgeschlagen. Dieser führt entlang der nord-westlichen Fahrbahnseite und verläuft ab Ortseingang in einem beidseitigem Schutz- bzw. Radfahrstreifen. Sofern in dieser Maßnahme keine ERA-Konformität gewährleistet ist, muss eine Konkretisierung in der Detailplanung erfolgen.		

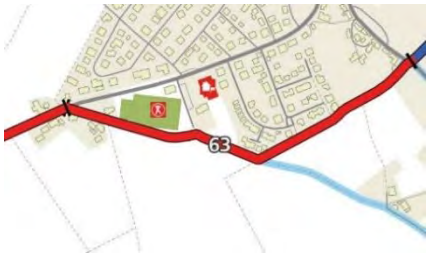




228

Maßnahmen-Nr.	63	Länge	760 m
Von	Moischt, Wittelsberger Straße (K38)		
Nach	Moischt, Hahnerheide (K38)		
entlang	Feldweg		
Maßnahme	Von der Kreuzung Hirtengarten (K37)/Wittelsberger Straße (K38) wird ein baulich angelegter Radweg von Am Bomberg bis Hahnerheide vorgeschlagen. Diese Maßnahme 63 umfährt die Eulenkopfstraße (Hauptstraße im Ort). Dieser Streckenabschnitt ist mit 33 Höhenmeter auf 0,8 km Länge ein steigungsstärkerer Abschnitt in Moischt.		





Maßnahmen-Nr.	64	Länge	880 m
Von	Moischt, Eulenkopfstraße (K38)		
Nach	Moischt, L3125		
entlang	Hahnerheide (K38)		
Maßnahme	Baulich angelegter Radweg.		

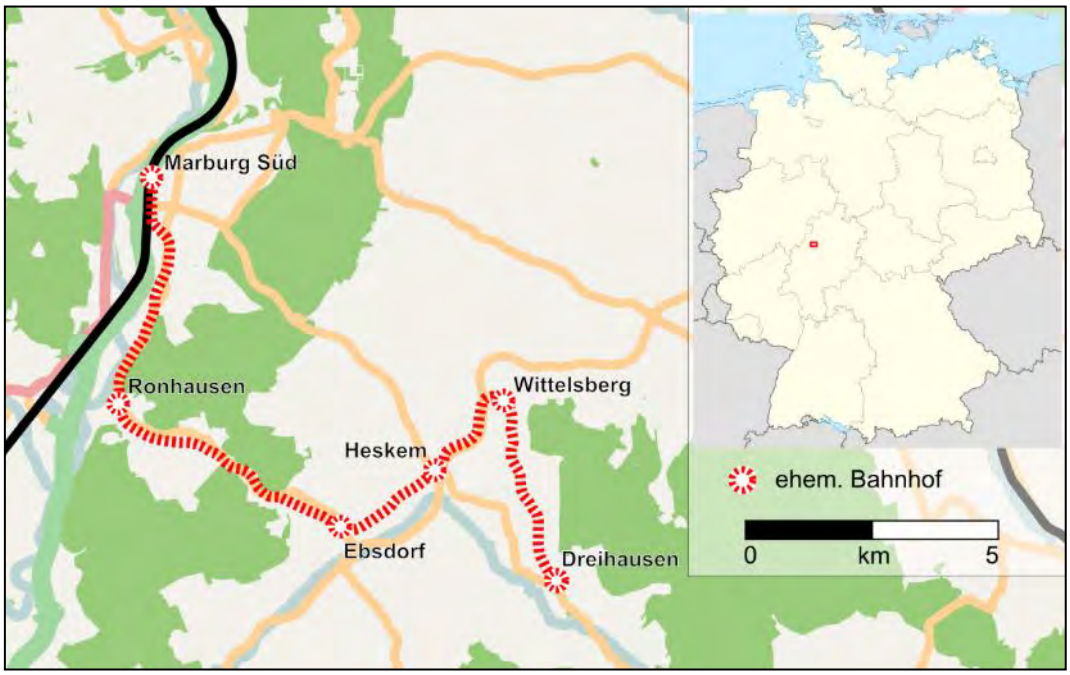




7.4.14 Ronhausen/Bortshausen

Die südlichen Außenstadtteile Ronhausen und Bortshausen mit ihren insgesamt 458 Einwohnern sind gut an das Gesamtradwegnetz der Universitätsstadt Marburg angeschlossen. Ein gemeinsamer Geh- und Radweg führt auf der stillgelegten Eisenbahntrasse der Marburger Kreisbahn (Dreihausen-Marburg Süd). Der durchgehend asphaltierte Fahrradweg weist eine minimale Steigung auf und verläuft bis zum Gewerbe- und Industriegebiet Cappel auf einer eigenen Trasse abseits der Straße.

Abbildung 93: Trasse der Marburger Kreisbahn[40]



40 „Map Marburger Kreisbahn“ von Hoff1980 - OpenStreetMap data for the backgroundthis map by NNW for the orientation map. Lizenziert unter CC BY-SA 2.0 über Wikimedia Commons - https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map_Marburger_Kreisbahn.png#/media/File:Map_Marburger_Kreisbahn.png

Abbildung 94: Gemeinsamer Geh- und Radweg auf der alten Kreisbahntrasse[41]

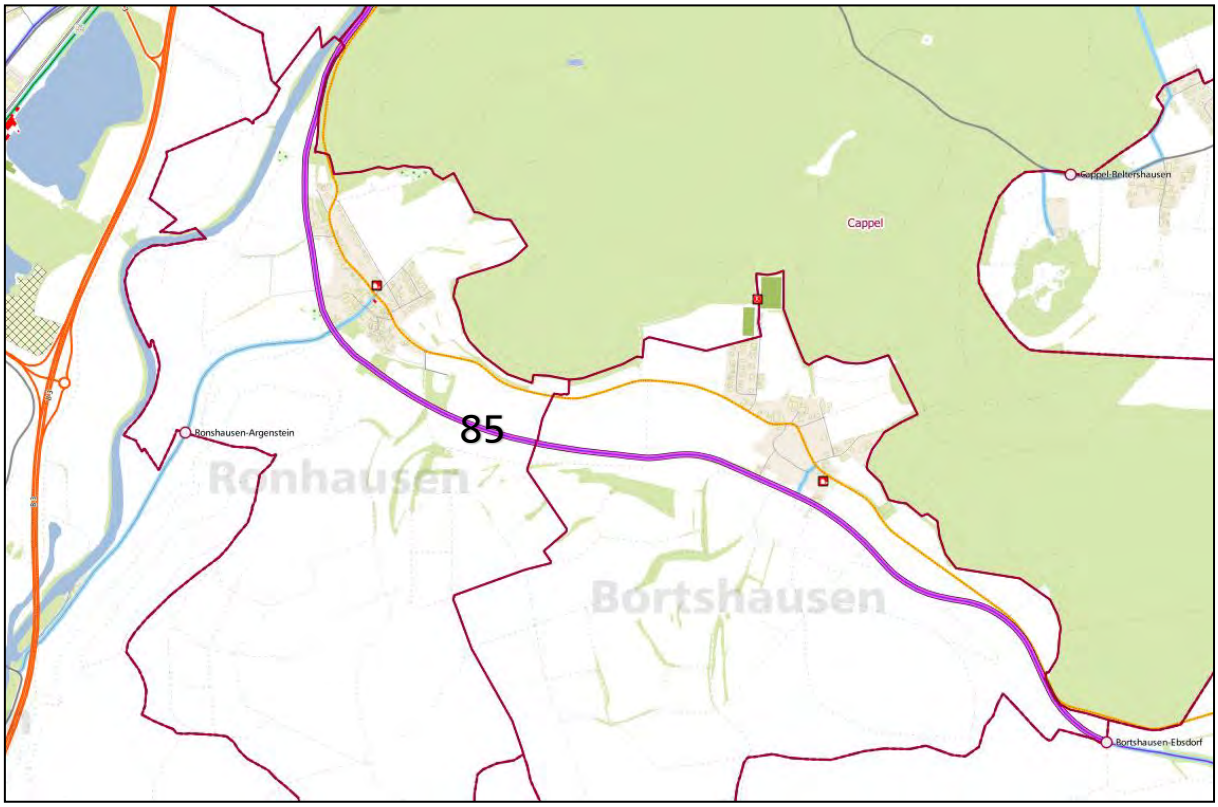


Abbildung 95: Ronhausen, Am Friedhof



41 Foto: © PGN

Abbildung 96: Planungen Ronhausen und Bortshausen



Maßnahmen Nr.: 85

Maßnahmen-Nr.	**85**	Länge	5,5 km
Von	Bortshausen		
Nach	Cappel		
entlang	Ehem. Kreisbahntrasse		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Die Maßnahme 85 sieht vor, an Straßenkreuzungen dem Radverkehr Vorfahrt einzuräumen, um somit den Bedingungen für eine Hauptradverkehrsverbindung mit möglichst vielen Elementen einer Radschnellverbindung näher zu kommen. Eine Aufhebung der Gehwegkennzeichnung ist zu prüfen.		



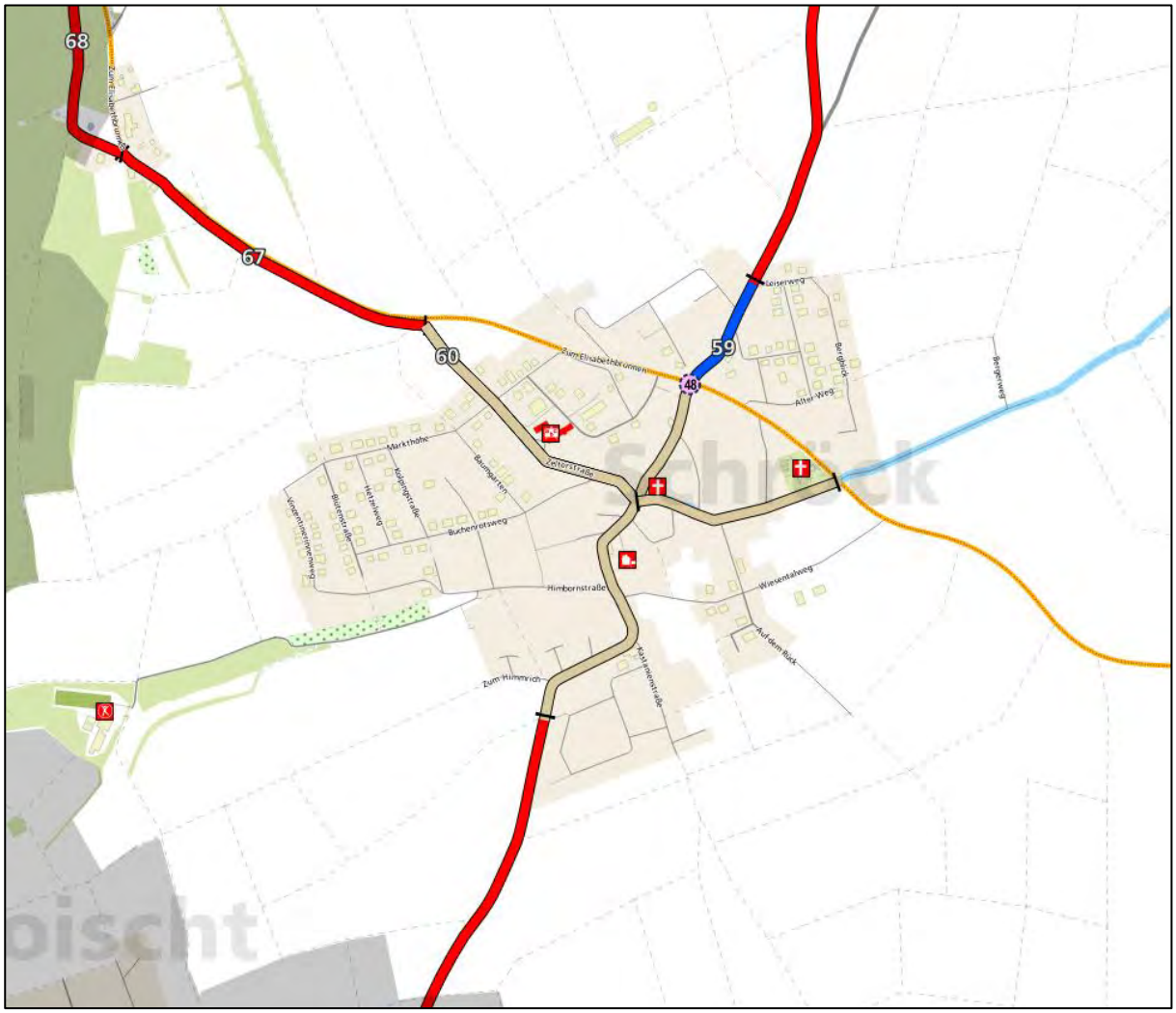


7.4.15 Schröck

Von Schröck führen Radverkehrsverbindungen in die benachbarten Stadtteile Moischt (Süden), Bauerbach (Norden) und Lahnberge (Westen).

Eine für den Radverkehr gefährliche Stelle, ist der Knoten Zum Elisabethbrunnen (L3289)/Schröcker Straße (K37). Hier ist eine neue Querungshilfe zu prüfen.

Abbildung 97: Planungen Schröck



Maßnahmen Nr.: 58, 59, 60, 61, 67
Punktuelle Maßnahme: P48

Maßnahmen-Nr.	**58**	Länge	3,21 km
Von	Bauerbach, Bauerbacher Straße (Ortsausfahrt)		
Nach	Schröck, Heljehaus		
entlang	K35		
Maßnahme	Maßnahme 58 sieht einen baulich angelegten Radweg am westlichen Fahrbahnrand der K35 vor.		





Maßnahmen-Nr.	**59**	Länge	220 m
Von	Schröck, Leiserweg (Ortseinfahrt)		
Nach	Schröck, Reutergasse (L3289)		
entlang	K36		
Maßnahme	Maßnahme 59 sieht einen Schutz- bzw. Radfahrstreifen entlang der K36 bis zum Ortsausgang vor. Sofern in dieser Maßnahme keine ERA-Konformität gewährleistet ist, muss eine Konkretisierung in der Detailplanung erfolgen.		





234

Maßnahmen-Nr.	60	Länge	1,23 km
Von	Schröck, L3289		
Nach	Schröck, Zum Himmrich		
entlang	K37		
Maßnahme	Wichtige Radverkehrsziele in Schröck sind die Grundschule und das Dorfgemeinschaftshaus. Im Kernbereich des Ortes wird eine generelle Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vorgeschlagen und somit die Radverkehrsführung im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn.		





Maßnahmen-Nr.	61	Länge	760 m
Von	Schröck, Schröcker Straße (Ortsausfahrt)		
Nach	Moischt, Hirtengarten (Ortseinfahrt)		
entlang	K37		
Maßnahme	Maßnahme 61 sieht einen baulich angelegten Radweg am westlichen Fahrbahnrand der K37 vor.		





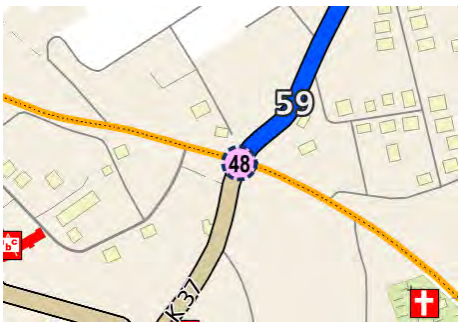
Maßnahmen-Nr.	**67**	Länge	630 m
Von	Schröck, Zelterstraße		
Nach	Schröck, Parkplatz Elisabethbrunnen		
entlang	L3289		
Maßnahme	Maßnahme 67 ist ein baulich angelegter Radweg westlich neben der L3289 bis Elisabethbrunnen und von dort aus weiter zu den Lahnbergen. Dieser ist bereits vorhanden, muss für einen Zweirichtungsradverkehr jedoch ausgebessert werden.		





Maßnahmen-Nr.	**P48**	Art	Überquerung
Stadtteil	Schröck		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Lichtsignalanlage für die Überquerung der L3289		





7.4.16 Wehrda

Der Ortsteil Wehrda, am nördlichen Stadtrand liegend, mit seinen über 6.200 Einwohnern, ist das für den Radverkehr größte Quellgebiet im Norden der Stadt. Lahnaufwärts schließt die Gemeinde Cölbe (6.700 Einwohner im Landkreis Marburg-Biedenkopf) an.

Die Wohnbebauung von Wehrda liegt ausschließlich am Hang westlich der Lahn. Östlich der Lahn befindet sich das Gewerbegebiet Wehrda mit verschiedenen Einkaufszentren und großflächigem Einzelhandel. Im Norden des Stadtteils befindet sich eine große Studierenden-Wohnanlage.

Die Entfernung vom Kreisverkehr Cölber Straße (L3381)/Wehrdaer Straße (K82) bis in das Zentrum von Marburg (Rudolphsplatz) beträgt 3,6 km über die Wehrdaer Straße und 4,7 km über den Lahntalradweg. Die Wehrdaer Straße ist mit einer hohen Verkehrsdichte, sowie einer darauf verkehrenden Buslinie sehr unangenehm für den Radverkehr zu befahren. Geringe Straßenquerschnitte (4,50 m) und ein schlechter Straßenoberbau zwischen Bahnhofstraße und Hebronweg tragen ihren Teil dazu bei.

Abbildung 98: Wehrdaer Weg (Blickrichtung Marburg Innenstadt)[42]



Der am stärksten frequentierte Verkehrsbereich in Wehrda ist die Cölber Straße (K82) vom Kreisverkehr (L3381) durch das Gewerbegebiet zum Anschluss an die Neue Kasseler Straße (L3089). Hier gibt es einen kombinierten Geh- und Radweg Richtung Osten und einen Fahrradstreifen Richtung Westen. Der Kreisverkehr selber besitzt keine Radverkehrsanlagen.

42 Foto: © PGN

Abbildung 99: Kreisverkehr L3381/K82



Abbildung 100: Cölber Straße (K82), Lahnbrücke, Blickrichtung Osten



Abbildung 101: Cölber Straße, Lahnbrücke, Blickrichtung Westen



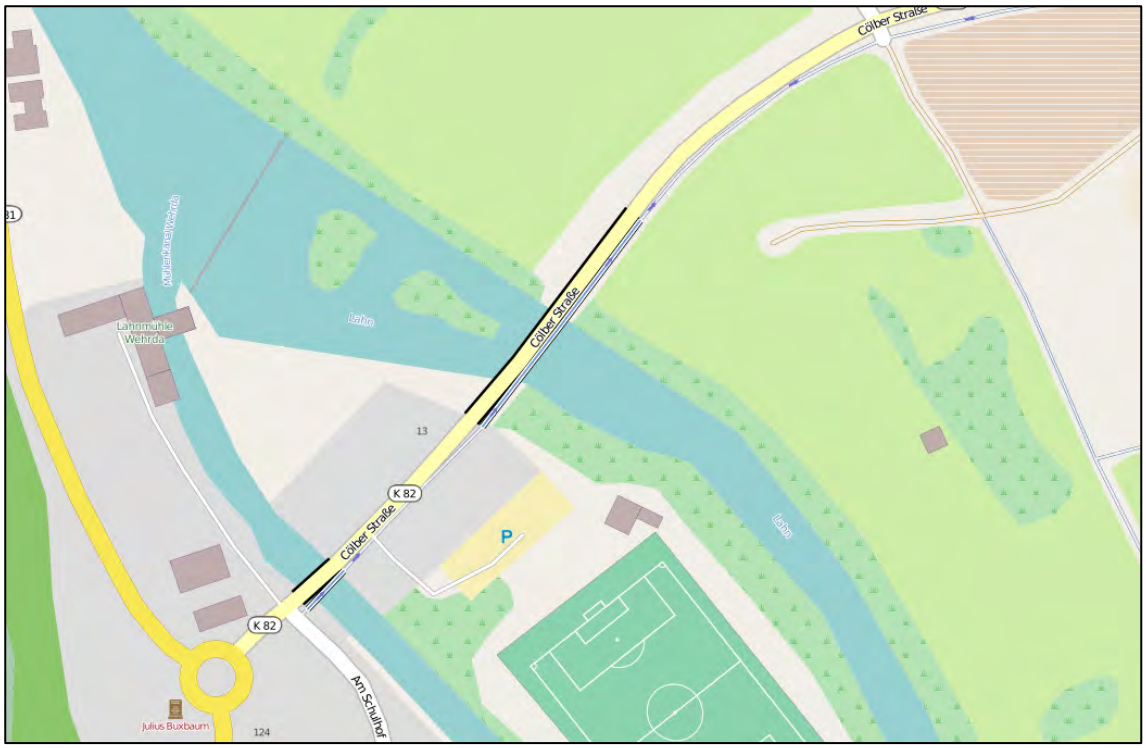
Größe Arbeitgeber in dem Stadtteil sind die Gewerbe- und Einzelhandelseinrichtungen im Gewerbegebiet Wehrda östlich der Lahn und das Diakonissenkrankenhaus im Süden des Stadtteils.

Abbildung 102: Blick von der Lahnbrücke auf Wehrda (Blickrichtung Westen)



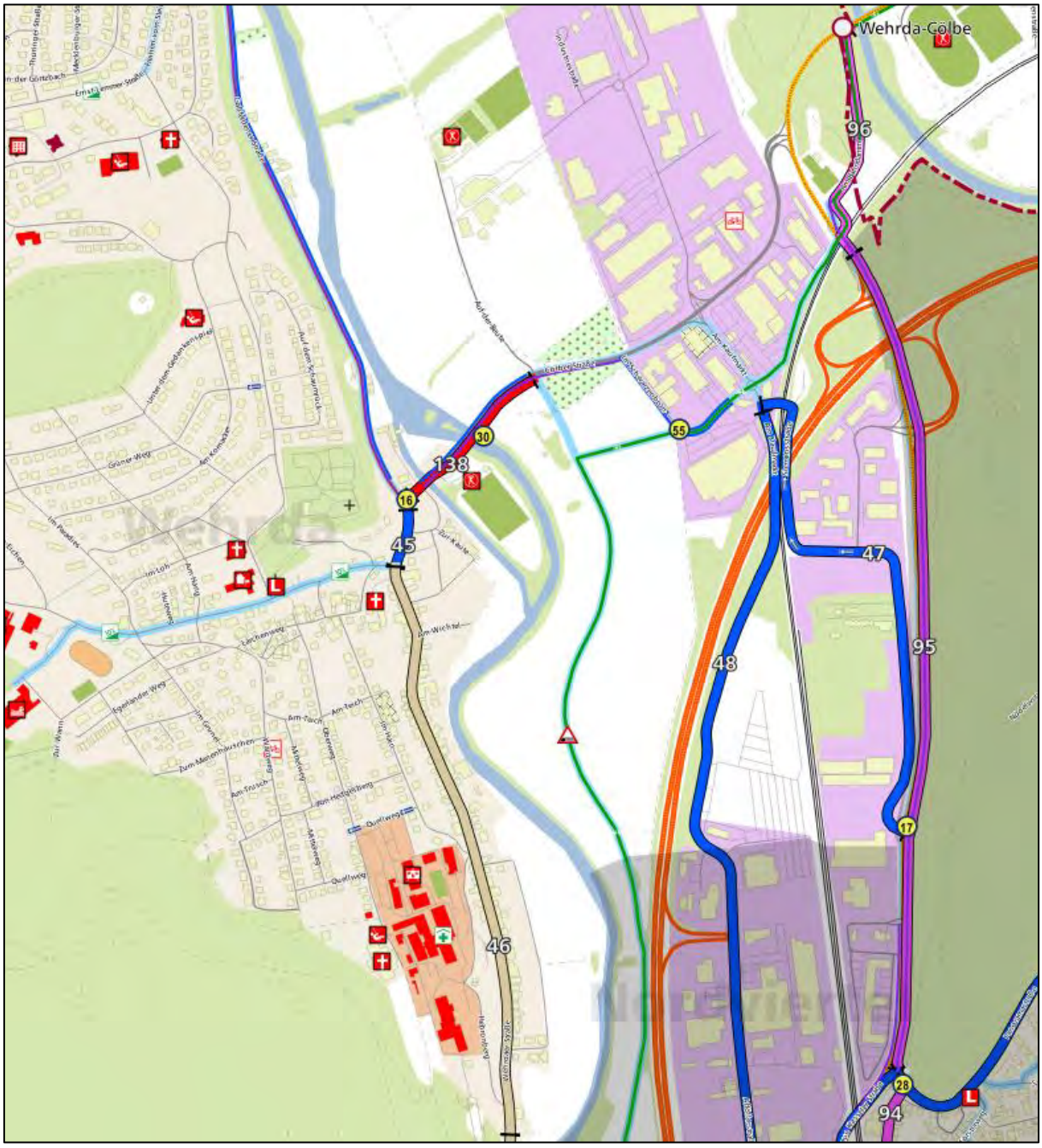
Für den Bereich Wehrda und Gewerbegebiet Nord werden folgende Ergänzungen der bestehenden Radverkehrsanlagen empfohlen:

Abbildung 103: Wehrda, Cölber Straße, Lahnbrücke[43]



43 http://www.openstreetmap.de/karte.html (Zugriff: 27.50.2016)

Abbildung 104: Planungen Wehrda



Maßnahme Nr.: 45, 46, 47, 48, 95, 96, 69, 138
Punktuelle Maßnahmen: P16, P30, P55

240

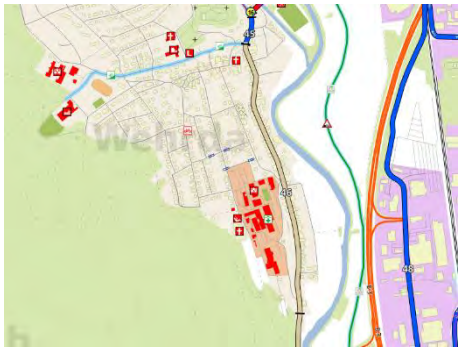
Maßnahmen-Nr.	45	Länge	110 m
Von	Wehrda, Kreisel Cölber Straße (K82)		
Nach	Wehrda, Mengelsgasse		
entlang	Wehrdaer Straße (L3381)		
Maßnahme	Schutz- bzw. Radfahrstreifen.		





Maßnahmen-Nr.	46	Länge	1,12 km
Von	Wehrda, Mengelsgasse		
Nach	Wehrda, Wehrdaer Straße (Ortseinfahrt)		
entlang	Wehrdaer Straße		
Maßnahme	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn. Der Wehrdaer Weg ist eine von vier Verbindungen aus Wehrda kommend in Richtung Marburger Innenstadt. Der Lahntalradweg, die Verbindung über die Affölllerwiesen und die Neue Kasseler Straße laufen parallel in Nord-Süd Richtung. Für das Wehrdaer Wohngebiet südlich des Huteweges und für die Besucher und Mitarbeiter des Diakonie Krankenhauses ist der Wehrdaer Weg weiterhin die kürzeste Verbindung Richtung Innenstadt.		





Maßnahmen-Nr.	47	Länge	1,0 km
Von	Wehrda, Kreisel Am Kaufmarkt		
Nach	Wehrda, Neue Kasseler Straße (L3089)		
entlang	Siemensstraße		
Maßnahme	Schutz- bzw. Radfahrstreifen.		





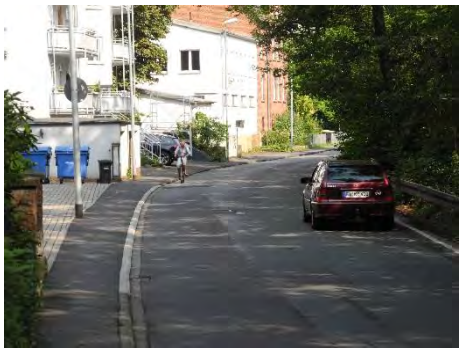
Maßnahmen-Nr.	48	Länge	1,5 km
Von	Wehrda. Kreisel Am Kaufmarkt		
Nach	Nordviertel, Afföllerwiesen		
entlang	Afföllerstraße		
Maßnahme	Schutz- bzw. Radfahrstreifen.		





242

Maßnahmen-Nr.	**50**	Länge	1,3 km
Von	Wehrda, Wehrdaer Straße (Ortsausfahrt Hebronweg)		
Nach	Campusviertel, Bahnhofstraße (L3381)		
entlang	Wehrdaer Straße		
Maßnahme	Bei der Maßnahme 50 handelt es sich um Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn entlang des Wehrdaer Weges (L3381) von Wehrda Ortsausgang bis zur Kreuzung Bahnhofsstraße. Der Wehrdaer Weg ist eine von vier Verbindungen aus Wehrda kommend in Richtung Marburger Innenstadt. Der Lahntalradweg, die Verbindung über die Affölleerwiesen und die Neue Kasseler Straße laufen parallel in Nord-Süd Richtung.		





Maßnahmen-Nr.	**95**	Länge	1,5 km
Von	Waldtal, Ginseldorfer Weg		
Nach	Wehrda, Am Bahndamm		
entlang	Neue Kasseler Straße (L3089)		
Maßnahme	Hauptverkehrsachse mit Elementen von Radschnellwegen entlang der L3089. Schutz zur Fahrbahn. Fußverkehr nur auf der westlichen Seite der L3089 erlauben.		





Maßnahmen-Nr.	96	Länge	440 m
Von	Wehrda, Am Bahndamm		
Nach	Wehrda, Neue Kasseler Straße		
entlang	Am Bahndamm/Lahntalradweg		
Maßnahme	Lahntalradweg und wichtiges Verbindungsstück zwischen Cölbe und Wehrda. Ausbau zur Hauptverkehrsachse mit Elementen von Radschnellwegen		





Maßnahmen-Nr.	138	Länge	300 m
Von	Wehrda, Am Schulhof (Kreisel)		
Nach	Wehrda, Auf der Beute		
entlang	Cölber Straße (K82)		
Maßnahme	Baulich angelegter Radweg neben der Cölber Straße über eine neue Brücke. Maßnahme P30.		





244

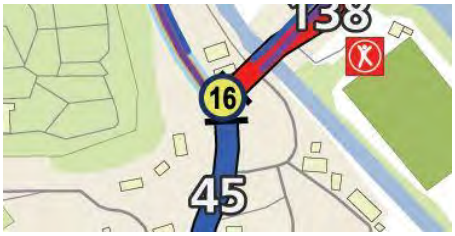
Maßnahmen-Nr.	**170**	Länge	780 m
Von	Wehrda, Ortsausgang		
Nach	Wehrda Stadtgrenze		
entlang	L3381		
Maßnahme	Schutzstreifen. Sofern in dieser Maßnahme keine ERA-Konformität gewährleistet ist, muss eine Konkretisierung in der Detailplanung erfolgen.		





Maßnahmen-Nr.	**P16**	Art	Überquerung
Stadtteil	Wehrda		
Maßnahme	Verbesserung der Durchfahrbarkeit des Kreisverkehrs Cölber Straße (K82)/Goßfeldener Str. (L3381).		





Maßnahmen-Nr.	**P30**	Art	Überführung
Stadtteil	Wehrda		
Maßnahme	Prüfmaßnahme: Empfehlung für einen Brückenneubau über die Lahn ausschließlich für den Radverkehr mit Anbindung an den Lahntalradweg. Anbau an die vorhandene Brücke, falls technisch machbar, sinnvoll (gestalterische Vorteile sowie sichtbare Radverkehrsführung bei Einfädelung der Anschlusswege)		





Maßnahmen-Nr.	**P55**	Art	Querungshilfe
Stadtteil	Wehrda		
Maßnahme	Verbesserung der Überquerung Im Schwarzenborn. Verbesserung der Einsehbarkeit. Evtl. Einrichtung einer Verkehrsinsel.		

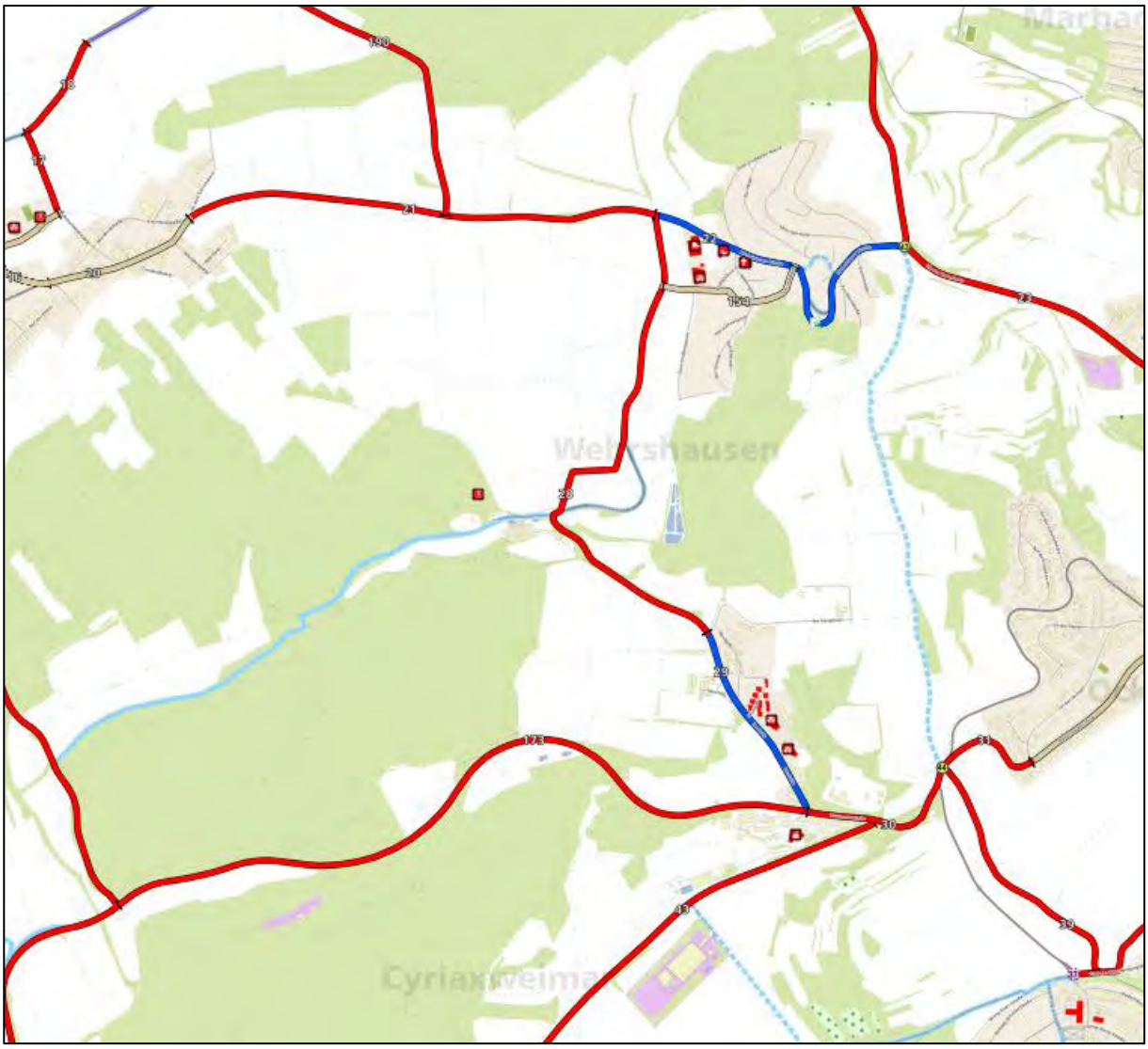




7.4.17 Wehrshausen

Wehrshausen mit seinen 656 Einwohnern liegt ca. 3 km westlich der Universitätsstadt Marburg am westlichen Hang des Marburger Rückens. Zu Wehrshausen gehört der Ortsteil Neuhöfe, dieser ist über die Dammühlenstraße mit Wehrshausen verbunden.

Abbildung 105: Planungen Wehrshausen



Maßnahmen Nr.: 21, 22, 28, 29, 154,190
Punktuelle Maßnahmen: P43

Maßnahmen-Nr.	**21**	Länge	1,4 km
Von	Elnhausen, Ortsausgang		
Nach	Wehrshausen, Kreuzung K70/K72		
entlang	K72		
Maßnahme	Maßnahme 21 sieht einen baulich angelegten Zweirichtungsradweg am südlichen Fahrbahnrand entlang der K72 vor. Dieser Radweg verbindet die Stadtteile Elnhausen und Wehrshausen.		





Maßnahmen-Nr.	**22**	Länge	860 m
Von	Wehrshausen, Kreuzung K70/K72		
Nach	Wehrshausen, Kreuzung K80/K72		
entlang	Wehrshäuser Straße (K72)		
Maßnahme	Maßnahme 22 sieht einen Schutz- bzw. Radfahrstreifen durch den Ortskern von Wehrshausen vor. Sofern in dieser Maßnahme keine ERA-Konformität gewährleistet ist, muss eine Konkretisierung in der Detailplanung erfolgen.		





Maßnahmen-Nr.	**28**	Länge	1,77 km
Von	Wehrshausen (K72)		
Nach	Wehrshausen, Neuhöfe Ortseingang		
entlang	K70		
Maßnahme	Maßnahme 28 ist ein baulich angelegter Radweg entlang der K70. Dieser Radweg verbindet die Ortsteile Wehrshausen und Neuhöfe. An diesem Abschnitt liegen die radtouristischen Ziele Kletterwald Marburg und das Hotel Dammühle.		





248

Maßnahmen-Nr.	29	Länge	620 m
Von	Wehrshausen (Neuhöfe), Am Hasselhof		
Nach	Wehrshausen (Neuhöfe), (K68)		
entlang	K70		
Maßnahme	Schutz- bzw. Radfahrstreifen. Sofern in dieser Maßnahme keine ERA-Konformität gewährleistet ist, muss eine Konkretisierung in der Detailplanung erfolgen.		





Maßnahmen-Nr.	30	Länge	520 m
Von	Wehrshausen, Neuhöfe (K70)		
Nach	Ockershausen, Drei Linden		
entlang	Hermannstraße (K68)		
Maßnahme	Baulich angelegter Radweg.		





Maßnahmen-Nr.	39	Länge	730 m
Von	Wehrshausen (Neuhöfe), Hermann-straße (K68)		
Nach	Stadtwald, Kreisel, Graf-von-Stauffen-berg-Straße		
entlang	K68		
Maßnahme	Baulich angelegter Radweg.		





Maßnahmen-Nr.	43	Länge	1,8 km
Von	Cyriaxweimar, Ortsausgang		
Nach	Wehrshausen(Neuhöfe), Hermann-straße (K68)		
entlang	K69		
Maßnahme	Baulich angelegter Radweg.		

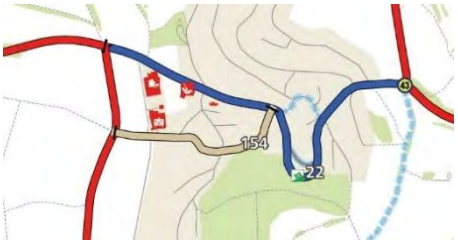




250

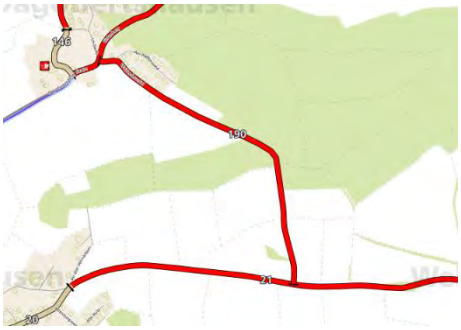
Maßnahmen-Nr.	154	Länge	470 m
Von	Wehrshausen, Dammühlenstraße (K70)		
Nach	Wehrshausen, Wehrshäuser Straße (K72)		
entlang	Zum Hirtzsporn		
Maßnahme	Maßnahme 154 sieht Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn vor.		





Maßnahmen-Nr.	190	Länge	1,15 km
Von	Dagobertshausen, Dagobertshäuser Straße		
Nach	Wehrshausen, K72		
entlang	K77/Weidenbrunkel		
Maßnahme	Baulich angelegter Geh- und Radweg entlang der K77 Weidenbrunkel.		





7.5 Hauptradroute Lahntal-Lahnberge

Neben den bereits vorhandenen Radrouten wird eine Relationen als bauliche herzustellende Hauptradroute empfohlen, um die Marburger Innenstadt mit den höher liegenden Arbeitsplatz- und Studienplatzschwerpunkten (Campus Lahnberge) zu verbinden.

Die im Klimaschutzteilkonzept empfohlene Planung wurde im Jahr 2015 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen.

Beschlussvorlage VO/3893/2015

Klimaschutzteilkonzept - Klimafreundliche Mobilität - Projekt Lahnberge

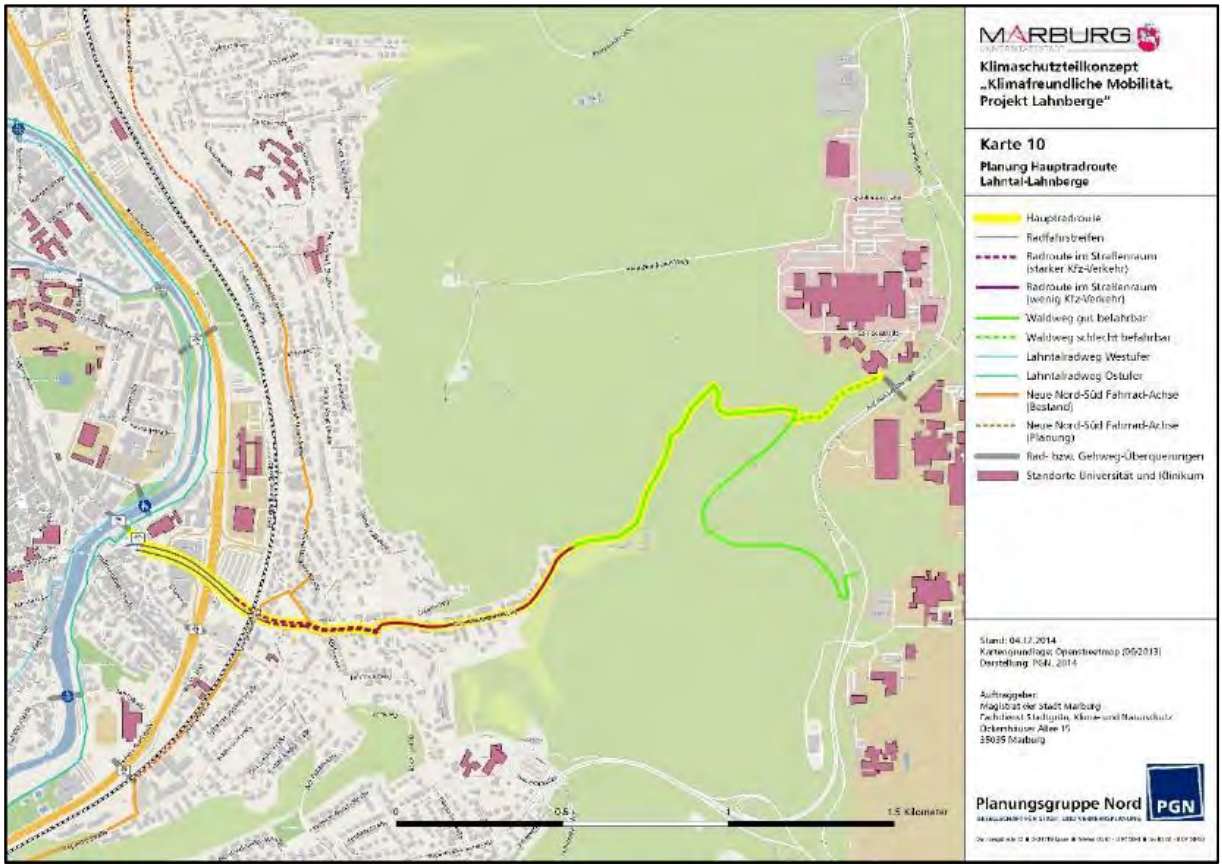
Die Stadtverordnetenversammlung hat folgenden Beschluss gefasst:

1. Das Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundliche Mobilität, Projekt Lahnberge“ soll als Grundlage für weitere Maßnahmen und Aktivitäten der Universitätsstadt Marburg im Rahmen des Klimaschutzes und der verkehrlichen Anbindung des Standortes Lahnberge und der Innenstadt Marburg dienen.

2. Die radwegetechnische Anbindung der Lahnberge (UKGM – Standort Marburg, Philipps-Universität – Campus Lahnberge) an die Innenstadt soll kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden. Die hierfür notwendigen Voraussetzungen sind kurzfristig herbeizuführen.

Es wird davon ausgegangen, dass in Zukunft die überwiegende Zahl der Zweiradnutzer mit Pedelecs oder E-Bikes diesen Weg befahren werden und diese zumal vor dem Hintergrund sich stetig verbesserter Fahrzeugtechnik die kurzen aber anspruchsvollen Steigungsstrecken auch ohne Absteigen im Alltagsverkehr problemlos bewältigen werden.

Abbildung 106: Bestand im Zuge der empfohlenen Hauptradroute Lahntal-Lahnberge



Diese Aussagen gelten jedoch nur für die Bergauffahrt, für die im Zuge der die Lahnberge erschließenden Straßenverbindungen Alternativen mit vergleichsweise stetiger Steigung bestehen. Damit besteht die Möglichkeit, die Hin- und Rückfahrt auf alternierenden Strecken zu organisieren. Hinzu kommt die Option der Kombination mit dem ÖPNV.

Die untersuchten weiteren denkbaren Verbindungswege eignen sich z.B. aufgrund ihrer Randlage, der Wegelängen und der geringeren potenziellen Nutzerfrequenz (fehlende Funktion als Sammelweg) nicht für den Ausbau zu einer Hauptradroute.

Die Hauptradroute erreicht auf einem rund 1.000 Meter langen Abschnitt eine durchschnittliche, vergleichsweise stetige, Steigung von rund 8%, die es zu überwinden gilt. Technische Maßnahmen (Fahrradlift) zur Unterstützung der Zweiradfahrer wurden diskutiert, aufgrund der hohen Kosten für Bau und Betrieb oder erwartbaren Problemen im Hinblick auf die Sicherheit der Nutzer bzw. querender Personen nicht als realistisch eingeschätzt.

Abbildung 107: Höhenprofil Hauptradroute Mensa Erlenring - Mensa Lahnberge

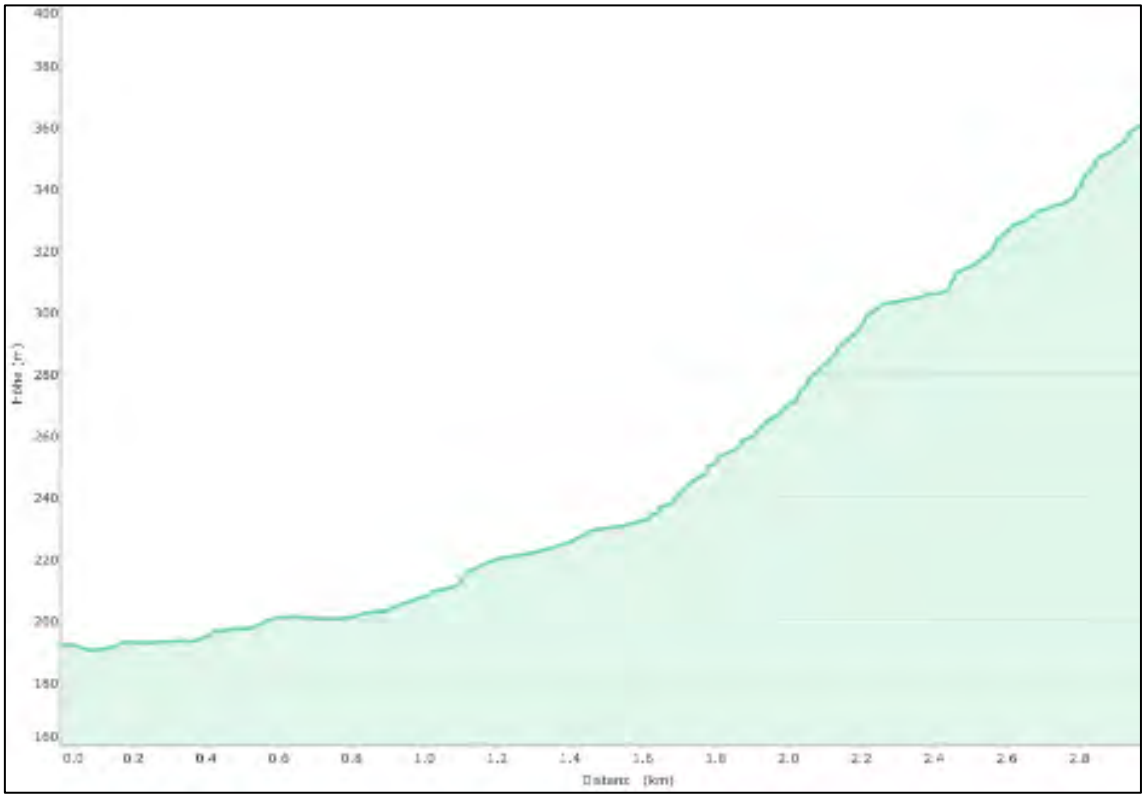
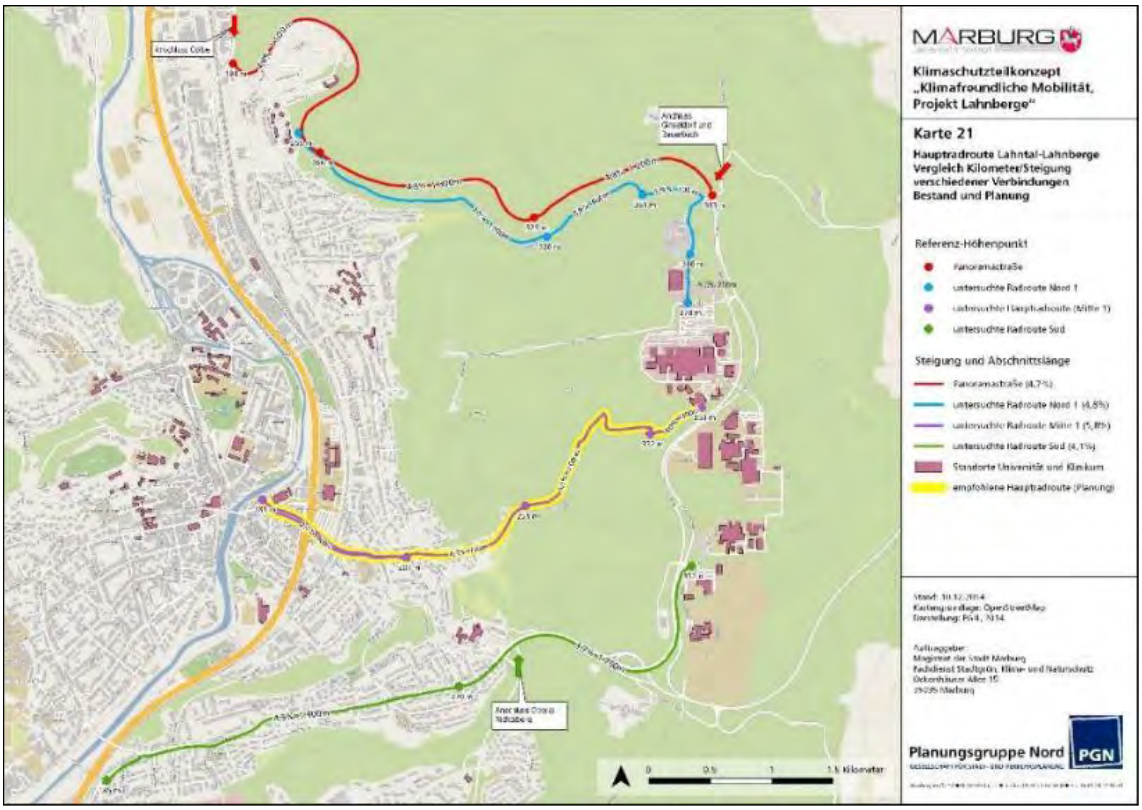


Abbildung 108: Steigungs- und Kilometervergleich der Hauptradroute mit anderen Wegeverbindungen Lahntal-Lahnberge



Die Karte basiert auf den untersuchten denkbaren Wegeverbindungen zwischen Lahntal und Standort Lahnberge. Die dargestellte Radroute Süd stellt aktuell die einzige bereits durchgehend befahrbare Radroute dar.

Die Hauptradroute zwischen Lahntal auf die Lahnberge übernimmt eine Sammelfunktion für den aus der Innenstadt und den westlichen Stadtteilen kommenden Fahrradverkehr, zudem auch für einen großen Teil des Fahrradverkehrs aus den nördlichen und südlichen Stadtteilen im Lahntal.

Die hier liegenden Wohnorte von Studierenden und Mitarbeitern der Universität sind über vorhandene bzw. auszubauende Nord-Süd-Achsen an die Hauptradroute anzubinden.

Die Hauptradroute beginnt am Elisabeth-Blochmann-Platz (Mensa Erlenring) und endet an der Mensa Lahnberge in unmittelbarer Nähe zur Überführung der Straße „Auf den Lahnbergen“ (L3092). Ergänzend sind zwei weitere Wegeverbindungen und Querungsmöglichkeiten vorgesehen.

Der Elisabeth-Blochmann-Platz ist derzeit eine für den Radverkehr freigegebene Fußgängerzone (Zeichen 242.1 und Zeichen 1022-10). Die vorhandene Treppenanlage ist zwar mit (Schiebe-)Rampen für Radfahrer ausgestattet, die jedoch kaum geeignet sind und daher kaum genutzt werden, stattdessen wird die Treppenanlage umfahren, in der Folge hat sich eine „wilde“ Rampe neben der Treppe ausgebildet. Die Hauptradroute soll als Zweirichtungsradweg am Elisabeth-Blochmann-Platz beginnen. Die Hauptradroute knüpft am Elisabeth-Blochmann-Platz (Mensa Erlenring) an das vorhandene Radwegenetz an. Der Bau einer ausreichend breiten Rampe neben der Treppenanlage ist erforderlich.

Der Elisabeth-Blochmann-Platz in der Universitätsstadt Marburg besitzt eine sehr zentrale Funktion sowohl für den Fuß- und Radverkehr als auch für den Bus- und Pkw-Verkehr. Zu den stark frequentierten Verkehrszielen gehören die Mensa Erlenring, das Studentenwerk und großflächiger Einzelhandel. Daher sind Maßnahmen erforderlich, die zu einem möglichst konfliktfreien Nebeneinander des nichtmotorisierten Verkehrs und ein Optimum an Sicherheit der Gesamtsituation bewirken.

Im Zuge der Hauptradroute ist eine eindeutige und von den anderen Verkehrsmitteln abgegrenzte Führung des Fahrradverkehrs erforderlich, querende Fußgängerströme sind durch geeignete Maßnahmen zu führen und zu sichern (z.B. durch Zebrastreifen). Um den Fahrradverkehr im Zuge der Hauptradroute nicht unvertretbar stark zu verlangsamen, wird diese strikte Entflechtung der Verkehrsmittel für notwendig erachtet.

Die Hauptradroute querende Zufahrten und Erschließungswege für den Kfz-Verkehr sollen der Hauptradroute untergeordnet werden.

Ob statt dieses Vorschlags im Bereich des Blochmann-Platzes auf Teilabschnitten andere städtebauliche bzw. verkehrsplanerische Konzepte als Weiterentwicklung der bestehenden Fußgängerzone greifen können, die weiter einen Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn vorsehen und ob dies im Zuge der Hauptradroute praktikabel ist, kann Gegenstand der Erörterung auf Ebene der Feinplanung sein.

Die Straßen im Umfeld dieses Platzes sind teilweise mit Radverkehrsanlagen ausgestattet (Radfahrstreifen), die für die Zweck der Hauptradroute bei Notwendigkeit zu ertüchtigen sind.

Die Querung des Erlenrings erfolgt an der vorhandenen Lichtsignalanlage (LSA), der heute geschaltete Umlauf bedingt eine für eine Hauptradroute zu lange Rotphase von über einer Minute (1'20") und wäre für die Hauptradroute zumindest in der Hauptverkehrszeit im Interesse einer zügigen Querung des Fahrradverkehrs zu ändern.

Abbildung 109: Bestand Radwege mit geplanter Hauptradroute im Bereich Elisabeth-Blochmann-Platz

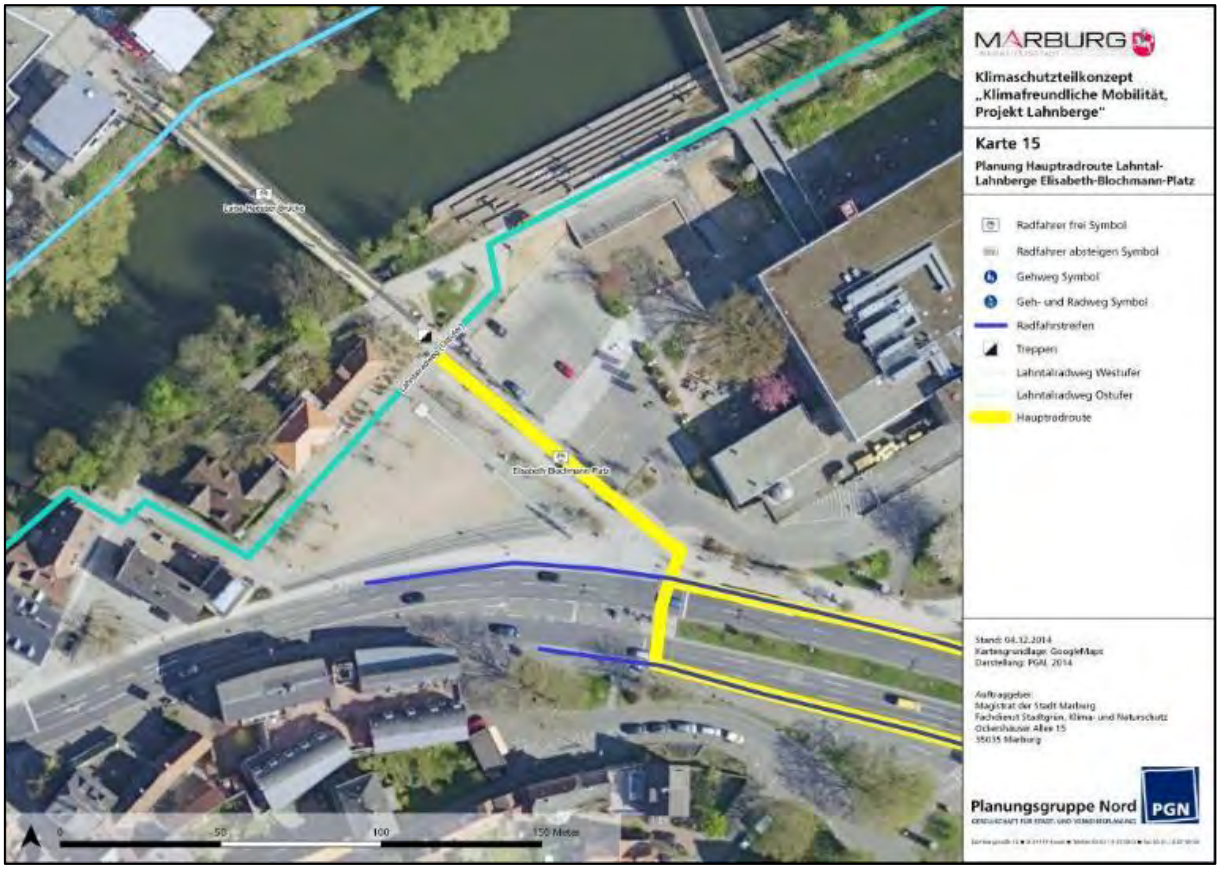


Abbildung 110: Beginn der Hauptradroute auf dem Elisabeth-Blochmann-Platz in Höhe der Mensa Erlenring, Blickrichtung: Innenstadt (04.04.2013)



Abbildung 111: „Wilde Rampe“ zwischen Luisa-Häuser-Brücke und Elisabeth-Blochmann-Platz, Blickrichtung: Lahnberge (04.04.2013)



Die Hauptradroute wird mit zweiseitigen Radfahrstreifen entlang der Hauptverkehrsstraßen Erlenring und Kurt-Schumacher-Brücke fortgesetzt. In diesem Abschnitt sind vier weitere LSA-gesteuerte Kreuzungen bzw. Einmündungen vorhanden, deren Schaltung ebenfalls für den Fahrradverkehr im Zuge der Hauptradroute zu optimieren ist.

Heute wird dieser Straßenzug von 17 Buslinien befahren, die die Haltestelle „Erlenring" bedienen. Aufgrund der hohen Belastung haben sich in der Fahrbahn stadteinwärts Spurrillen gebildet, die für den Radverkehr problematisch sind. Die Radverkehrsführung verläuft stadtein- und auswärts über markierte Radfahrstreifen. Eine Haltestellen-Umfahrung existiert nicht. Die Radfahrstreifen sind teilweise nur 1,25 breit (einschl. Breitstrichmarkierung und Entwässerungsrinne). Sie sollten als Hauptradroute durch zusätzliche Markierungen verbessert und nach Möglichkeit verbreitert werden.

Als besonders gefährlich wird die Rechtsabbiegespur des Kfz-Verkehrs am Knoten Erlenring/Wilhelm-Röpke-Straße angesehen, diese Situation ist zu entschärfen.

Entlang des gesamten Hauptverkehrsstraßenzugs ist eine durchgehende und bauliche hergestellte Trennung von Fuß- und Radverkehr erforderlich, insbesondere im Hinblick auf den deutlich schnelleren Fahrrad- und Pedelec-Verkehr.

Abbildung 112: Bushaltestelle Erlenring, Blickrichtung: Innenstadt (04.04.2013)



Abbildung 113: Erlenring, Blickrichtung: Innenstadt (04.04.2013)



Abbildung 114: Kurt-Schumacher-Brücke (über die B3), Blickrichtung: Innenstadt (18.04.2013)



Abbildung 115: Kurt-Schumacher-Brücke, Blickrichtung: Innenstadt (04.04.2013)



Abbildung 116: Knoten Kurt-Schumacher-Brücke / Wilhelm-Röpke-Straße, Blickrichtung: Innenstadt (04.04.2013)



Abbildung 117: Kurt-Schumacher-Brücke, Blickrichtung: Innenstadt (18.04.2013)



Abbildung 118: Alter Kirchhainer Weg, Blickrichtung: Kurt-Schumacher-Brücke (18.04.2013)



Abbildung 119: Kurt-Schumacher-Brücke, Blickrichtung: Lahnberge (18.04.2013)



Nach Überführung der Bahnanlagen biegt die Hauptradroute in die Straße „Alter Kirchhainer Weg“ ein. Diese Straße hat den Charakter einer relativ stark befahrenen Wohnsammelstraße mit teilweise schadhaftem Asphalt-Oberbau. Es sind Radverkehrsanlagen (Markierungen auf der Fahrbahn) vorhanden. Auf beiden Seiten der Fahrbahn wird für die Hauptradroute erforderlich, ausreichend breite Streifen für den Fahrradverkehr zu markieren, ergänzt durch Aufstellflächen für abbiegenden Fahrradverkehr im Bereich der Kreuzungen bzw. LSA.

Im Abschnitt zwischen „An der Zahlbach“ und Georg-Voigt-Straße ist derzeit Tempo 40 (Zeichen 274) angeordnet. Inwieweit diese Maßnahme zur Gewährleistung größtmöglicher Sicherheit für den Fahrradverkehr ausreicht, ist zu prüfen.

Im weiteren Verlauf der Straße „Alter Kirchhainer Weg“ ist derzeit ein Mischverkehr Kfz/Fahrrad auf der Fahrbahn mit – teilweise schadhaftem - Asphalt-Oberbau vorhanden (Tempo 30-Zone).

Grundsätzlich wird dieser Mischverkehr Rad- und Kraftfahrzeugverkehr als auch für die Hauptradroute als machbar angesehen. Allerdings sollten die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs dämpfende Maßnahmen, bessere Oberflächen und Maßnahmen zum Schutz des Radverkehrs vor sich öffnenden Türen der abgestellten Fahrzeuge (z.B. auch durch Hinweisschilder, Information der Anwohner) durchgeführt werden. Schadhafte Fahrbahnen und Markierungen sind instand zu setzen.

Am Ende der Bebauung entlang Straße „Alter Kirchhainer Weg“ befindet sich ein Wendehammer. Nach ca. 150 m biegt die Hauptradroute links ab auf einen Waldweg entlang des Zahlbachtals. Dieser verfügt am Anfang auf den ersten 500 m über einen eher lockeren aber auf der zweiten Abschnittshälfte dann relativ festen Oberbau aus Basaltschotter, der aber nur eingeschränkt gut, besonders bergab bei leichtem bis mittlerem Gefälle, aber auch bei Nässebildung durch Niederschläge befahrbar ist.

In Richtung Lahnberge führt dieser Weg auf rund 1 km Strecke über ein relativ kontinuierlich ansteigendes Gelände mit ca. 8% Steigung. Dieser Weg wird im Zuge der Hauptradroute in erforderlicher Breite für eine Befestigung mit einer Asphaltdeckschicht, Sicherungsmaßnahmen zum Hang sind erforderlich.

Maßnahme 103: Hier zweigt die Wegeführung derzeit als unbefestigter Weg (gekennzeichnete Wanderwege) über eine Länge von ca. 300 m zur Mensa Lahnberge ab. Derzeit ein sehr schlecht befahrbares Wegestück mit Querrinnen. Dieser Weg wird im Zuge der Hauptradroute in erforderlicher Breite für eine Befestigung mit einer Asphaltdeckschicht vorgeschlagen.

Maßnahme P9**:** Die Fußgängerbrücke über die L3092 „Auf den Lahnbergen" muss im Hinblick verbreitert und möglichst mit Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr gestaltet werden.

Die Maßnahmen 106 und 162 sind neben dem vorgeschlagenen Ausbau mit durchgehender Beleuchtung und zwei Wetterschutz-Unterständen auszustatten.

Abbildung 120: Maßnahme 101: Alter Kirchhainer Weg, Blickrichtung: Kurt-Schumacher-Brücke (18.04.2013)



Abbildung 121: Lichtsignalanlage an der Kreuzung Alter Kirchhainer Weg/Georg-Voigt-Straße, Blickrichtung: Innenstadt (18.04.2013)



Abbildung 122: Alter Kirchhainer Weg, Blickrichtung: Innenstadt (18.04.2013)



264

Abbildung 123: Kreuzung Alter Kirchhainer Weg / An der Zahlbach, Blickrichtung: Innenstadt (18.04.2013)



Abbildung 124: Alter Kirchhainer Weg, Blickrichtung: Lahnberge (18.04.2013)



Abbildung 125: Alter Kirchhainer Weg, Blickrichtung: Innenstadt (18.04.2013)



Abbildung 126: Wendehammer Alter Kirchhainer Weg, Blickrichtung: Lahnberge (18.04.2013)



Abbildung 127: Abzweig Waldweg (Zahlbachtal) / Alter Kirchhainer Weg, Blickrichtung Lahnberge (18.04.2013)



Abbildung 128: Alter Kirchhainer Weg, Blickrichtung: Innenstadt (18.04.2013)



Abbildung 129: Waldweg (Zahlbachtal), Blickrichtung: Innenstadt (18.04.2013)



Abbildung 130: Waldweg am Zahlbach, Blickrichtung: Lahnberge (18.04.2013)



Abbildung 131: Abzweig Waldweg (Gert-Siebert-Weg) / Waldweg zur Mensa Lahnberge (X1), Blickrichtung: Süden (18.04.2013)



Abbildung 132: Waldweg am Klinikum, Blickrichtung: Nord-Ost (im Hintergrund: Mensa Lahnberge) (18.04.2013)



Abbildung 133: Anschluss an einen Gehweg zur Mensa Lahnberge, Blickrichtung: Nord-West (18.04.2013)



Abbildung 134: Brücke über die L3092, Blickrichtung: Campus Lahnberge (Süd-Ost) (18.04.2013)



270

Abbildung 135: Blick auf einen Mitarbeiter-Parkplatz und das Hauptgebäude des Universitätsklinikums, Blickrichtung: Nord (18.04.2013)

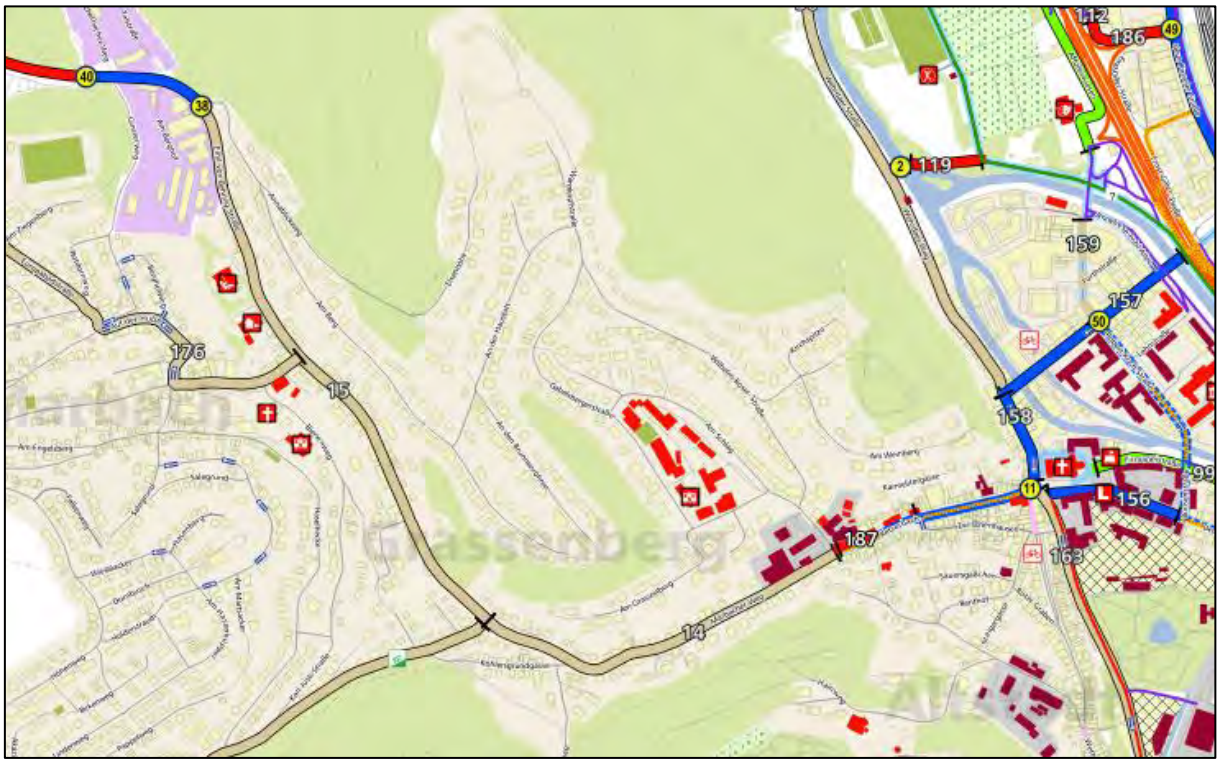


7.6 Hauptradroute Lahntal-Marbach

Der Radverkehr soll durch geeignete Maßnahmen über eine Hauptradroute, die von der Innenstadt aus über die Straßen Ketzerbach, Marbacher Weg und Emil-von-Behring-Straße bis zum Anschluss an die außerörtlichen Radwege westlich des Standorts Pharmaserv verläuft, geführt werden.

Die Bewertung mehrerer denkbarer paralleler Führungen im untergeordneten Straßennetz bzw. technisch aufwendiger Lösungen parallel zur Führung über diese Verbindung führte zu keinem akzeptablen Ergebnis. Sowohl der Ausbau von Wegen südlich als auch nördlich der genannten Straßenverbindung wäre bei für den notwendigen Ausbau für beide Fahrtrichtungen nicht nur sehr aufwendig. Beide Varianten könnten die Sammelfunktion einer Hauptradroute nicht erfüllen, da sie von der jeweils der Verkehrsquelle bzw. dem Verkehrsziel gegenüberliegende Hangseite (zum Ortskern Marbach, zum Dammelsberg bzw. zur Kirchspitze hin anziehend) durch die großen Höhenunterschiede zur talseitig verlaufenden Straßenverbindung aus nur schwer bzw. unattraktiv erreichbar wären. Auch eine technische Verbindung dieser parallelen Höhenlagen wurde untersucht.

Abbildung 136: Marbach (Streckenabschnitt Elisabethkirche – Behringwerke Marbach)

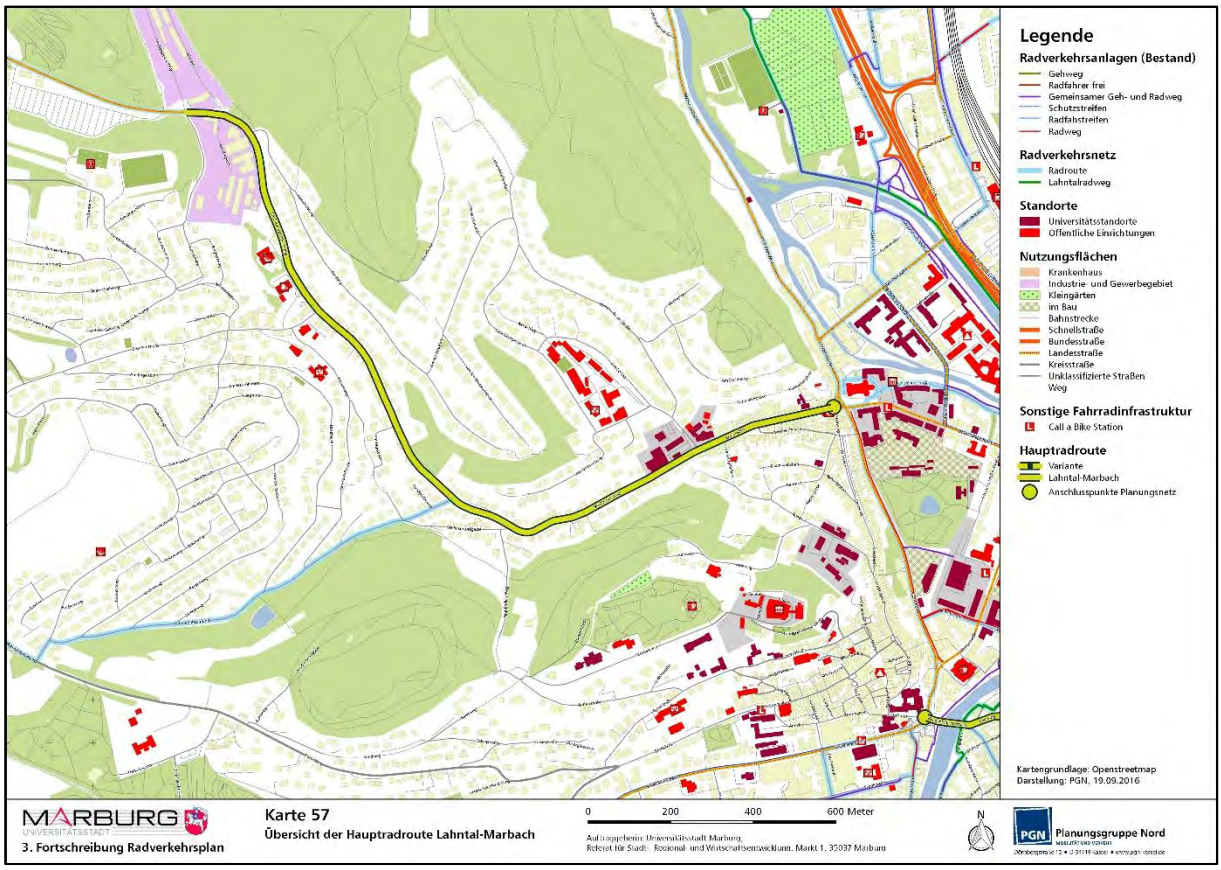


Wesentlich für die Empfehlung, die Radverkehrsführung über den beschriebenen Straßenzug zu legen sind in erster Linie die zu erwartenden Verkehrsmengen des Fahrradverkehrs. Selbst bei den angenommenen Steigerungen der Fahrrad- und vor allem der Pedelec-Nutzung sind die Verkehrsströme zu den Zielen im Bereich Marbach (vor allem der Arbeitsplätze am Standort Pharmaserv) und in umgekehrter Richtung in Richtung Innenstadt nicht sinnvoll bündelbar und ergeben keine ausreichende Quantität, die eine in beide Richtungen komfortable technische Großlösung (Aufzüge, Fahrsteige usw.) rechtfertigen könnten. Der Radverkehr aus und in Richtung Marbach wird je nach Quelle und Ziel auch in Zukunft nicht nur eine Hauptradroute nutzen, sondern sich den jeweils optimalsten Weg in einer

Mischung aus den individuellen Präferenzen für den kürzesten, schnellsten, sichersten oder komfortabelsten Weg suchen. Die Flexibilität des Verkehrsmittels Fahrrad ermöglichst gerade auch diese flexible Routenwahl, die je nach Verkehrszweck, Tageszeit usw. auch variieren kann.

Die technische Unterstützung der berganführenden Fahrt mit dem Fahrrad löst in keiner der untersuchten Optionen die Aufgabe, große Verkehrsmengen in beiden Richtungen zeitgleich zu befördern. Sie löst auch nicht das Problem, das die bergab führende Richtung aufgrund der zu überwindenden Höhenunterschiede in dieser städtebaulichen und verkehrlichen Gesamtgemengelage nicht ausreichend sicher über baulich getrennte Radwege darzustellen ist.

Abbildung 137: Übersicht Hauptradroute Lahntal-Marbach



Ein großer Teil der in Zukunft erreichbaren Potenziale der Radverkehrsnutzung wird durch die auf den starken Neigungsstrecken erreichbaren höheren Geschwindigkeiten bzw. Verzögerungserfordernissen mit dem Fahrrad als Hemmnis empfunden bzw. aus objektiven wie subjektiven Sicherheitsbedenken heraus nicht akzeptiert. Aufgrund der notwendigen Netzdichte (Erreichbarkeit der Hauptradroute) und der sonstigen querenden nichtmotorisierten und motorisierten Verkehre (z.B. der Bewohner der betreffenden Quartiere) würden selbst bei baulich aufwendigen streckenweise erforderlichen Richtungstrennungen auf Radwegen viele Verkehrsteilnehmer diese Wegeführung nicht akzeptieren.

Empfehlung für ein Maßnahmenpaket, bestehend aus:

- der Hauptradroute über die Straßenverbindung Ketzerbach, Marbacher Weg und Emil-von-Behring-Straße. Hierfür ist die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu reduzieren und es sind weitere Maßnahmen durchzuführen, die den Mischverkehr Fahrrad und Kraftfahrzeuge auf der Fahrbahn so sicher wie möglich organisieren
- dem flächenhaften Abbau von Gefahrenstellen und Hindernissen auf den – überwiegend heute bereits genutzten – ergänzenden untergeordneten Wegeverbindungen von Marbach in Richtung Innenstadt (breitere Wege, Beleuchtung, sicherer Querungsmöglichkeiten usw.)
- einer innovativen Angebotsform zur Beförderung des Radverkehrs im ÖPNV zur Überwindung des Höhenunterschieds zwischen der Marburger Innenstadt und den Bergen westlich der Lahn. Hier wird eine Weiterentwicklung des bereits seit 2014 zu den Lahnbergen existierenden Radzfatz-Konzept des Stadtverkehrs Marburg empfohlen. Die Linienführung wird vom Hauptbahnhof über die Elisabethkirche bis westlich der Hauptzufahrt zum Standort Behringwerke vorgeschlagen.

Abbildung 138: Verladerampe für einen Fahrradanhänger[44]



An den Endpunkten wird die Errichtung jeweils einer spezifischen Haltestelle mit Wendemöglichkeit für die Stadtbusse erforderlich. Die Verladung der Fahrräder soll durch Selbstverladung seitens der Fahrgäste erfolgen. Der Fahrradanhänger mit der Ladeklappe entspricht der heutigen Technik, die in der Universitätsstadt Marburg eingesetzt wird. Ergänzend werden mindestens an den Endhaltepunkten spezielle Laderampen vorgeschlagen, die mit einer Höhe von ca. 45 cm eine komfortable und schnelle Be- und Entladung der Fahrradanhänger ermöglichen. Die bauliche Gestaltung und technische Ausstattung ist der örtlichen Situation an den Haltestellen anzupassen, die Organisation der Verladung folgt dem erprobten Beispiel der Anlagen am Herrentunnel in Lübeck.

44 Abb: Equipe Lübeck, 2016

Abbildung 139: Marbacher Weg (Blickrichtung Michelbach)



Abbildung 140: Ketzerbach: Beginn der Hauptradroute Lahntal-Marbach



7.7 Hauptverkehrsachsen mit Elementen von Radschnellwegverbindungen (Nord-Süd)

Die Hauptverkehrsachse mit Elementen von Radschnellwegen zwischen Wehrda und Cappel ist ein wichtiges Maßnahmenelement für das schnelle und sichere Durchfahren der Universitätsstadt Marburg in Nord-Süd-Richtung.

Der Lahntalradweg, der schon vorhanden in Nord-Süd-Richtung verläuft, kann den an einen Radschnellweg angelegten Qualitätskriterien nicht entsprechen. Besonders das Konfliktpotential mit Fußgängern ist im Innenstadtbereich auf dem Lahntalradweg sehr hoch.

Auch die Führung eines Radschnellweges durch das Südviertel und das Campusviertel ist aufgrund der nur schwierigen Trassierung nicht möglich. Das Ziel einer verkürzten Fahrzeit von Nord nach Süd würde hier nicht erreicht.

7.7.1 Hauptverkehrsachse westlich der Lahn (Gisselberg-Wehrda)

Die westliche Lahntalseite, also die Innenstadt, soll ebenso mit qualitativ hochwertigen Radverkehrsanlagen und weiteren Maßnahmen, z.B. Fahrradstraßen erschlossen werden. Der Lahntalradweg bleibt als touristische Radroute entlang der Lahn bestehen. Die neue Hauptverkehrsachse mit Elementen von Radschnellwegen ist über zahlreiche Querverbindungen mit den Quell- und Zielgebieten auch westlich der Lahn (Innenstadt) zu erreichen und verbindet die nördlichen und südlichen Stadtteile der Universitätsstadt Marburg und die angrenzenden Orte miteinander und erlaubt eine schnelle Fahrt auch zu den Marburger Bahnhöfen.

7.7.2 Hauptverkehrsachse östlich der Lahn (Wehrda-Cappel)

Die ca. 9 km lange Hauptverkehrsachse mit Elementen von Radschnellwegen verläuft von der Stadtgrenze im Norden von Wehrda aus (Lahnbrücke Kasseler Straße, Cölbe) bis in den Süden nach Cappel (Steinmühlenweg). Die Streckenführung liegt sehr nah an der Main-Weser-Bahn. Im Bereich zwischen Südbahnhof und Adolf-Reichwein-Schule fehlt eine steigungsarme Verbindung entlang der Bahn, um hier eine Umfahrung der Cappeler Straße und kreuzungsfreie Unterquerung der Konrad-Adenauer-Brücke zu gewährleisten. Ein Streckenverlauf im Böschungsbereich der Bahnstrecke ist hier zu prüfen.

Abbildung 141: Schwierige Streckenführung für einen Radschnellweg, unter der Weidenhäuser Brücke und auf dem Trojedamm





Abbildung 142: Hauptverkehrsachse mit Elementen von Radschnellwegen (Gesamtübersicht)

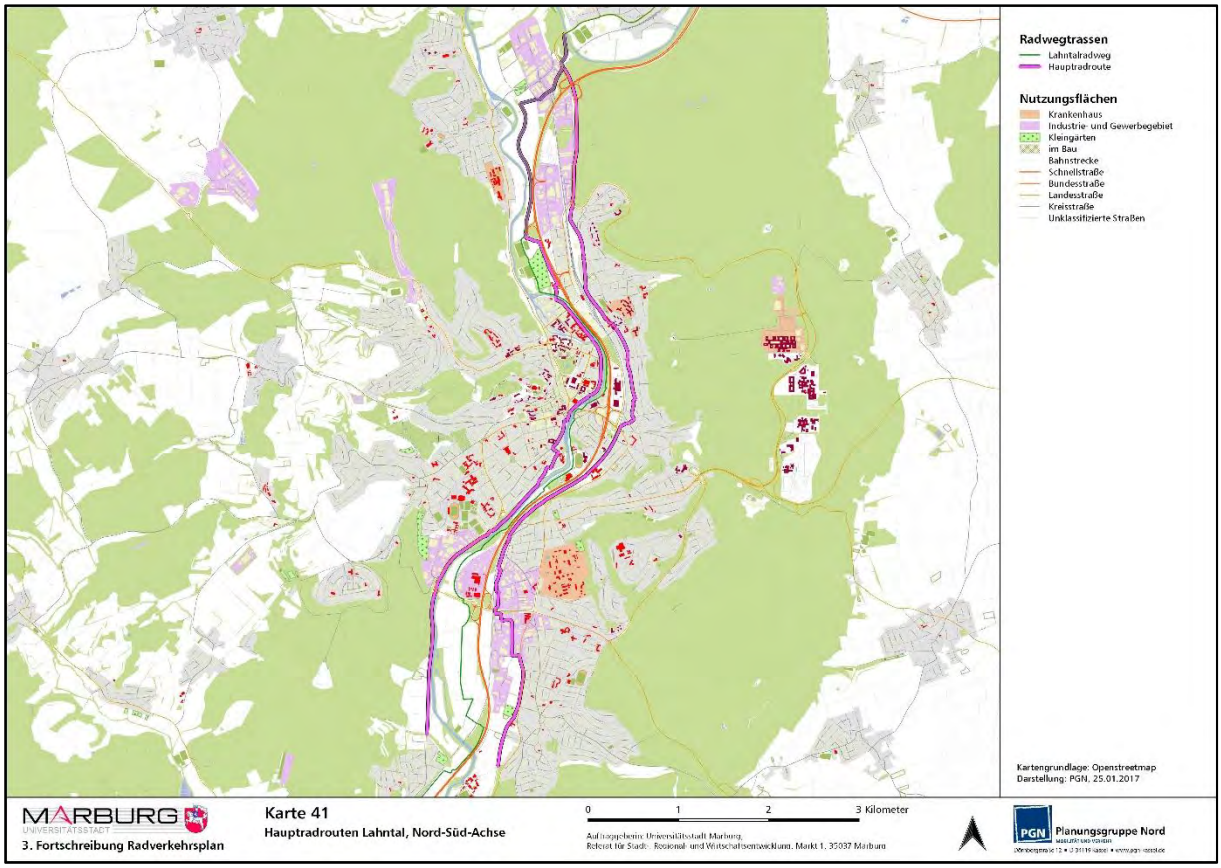
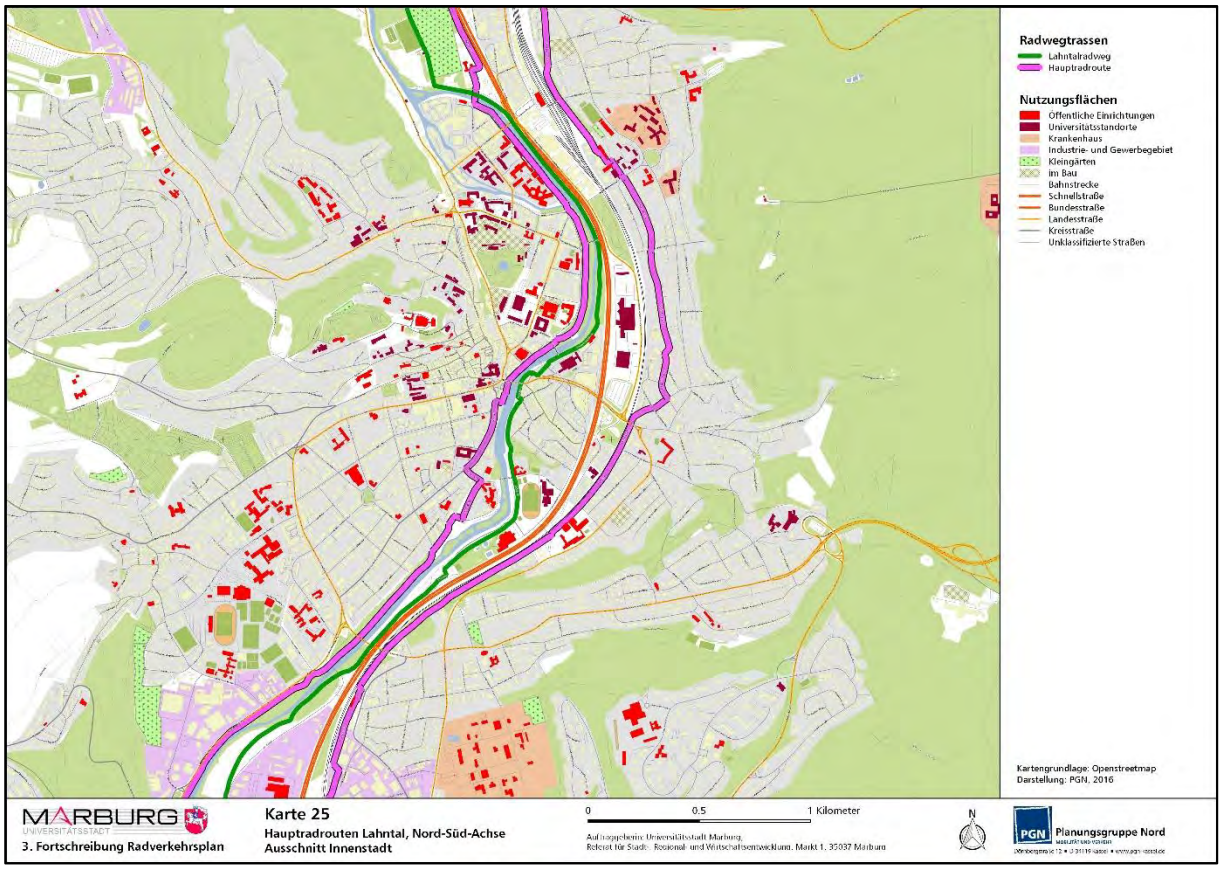


Abbildung 143: Hauptverkehrsachse mit Elementen von Radschnellwegen (violett) im Kernstadtbereich



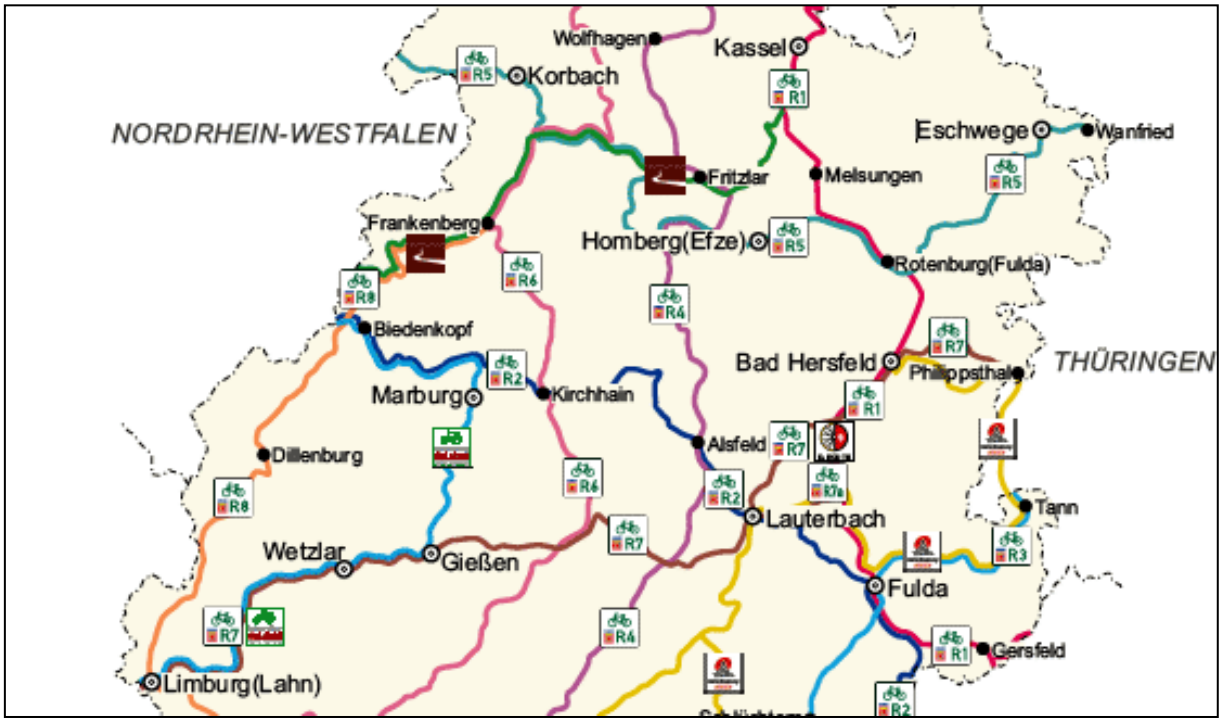
7.8 Radfernwege und Maßnahmen Lahntalradweg

Durch die Universitätsstadt Marburg führt der Lahntalradweg (Abbildung 144: Fernradwege in Mittelhessen Linie in hellblau). Die vom ADFC mit vier von fünf Sternen ausgezeichnete Qualitätsradroute verläuft über 11 km im Stadtgebiet Marburg vom Norden (Stadtgrenze Wehrda/Cölbe) innnerhalb der Lahnauen bzw. im Bereich der Altstadt direkt am Fluss bis in den Süden zur Stadtgrenze von Cappel nach Niederweimar.

Der nördliche Stadtteil Marburg-Michelbach liegt in unmittelbarer Nähe (1 km) zur Gemeinde Lahntal Ortsteil Sterzhausen. Durch diese Ortschaft verlaufen drei linienparallele Fernradwege, der Lahntalradweg, der hessische Fernradweg R2 und der deutsche Fernradweg D4 „Mittellandroute“.

Im Fall von Hochwasser werden im Planungskatalog zahlreiche Maßnahmen zur Umfahrung beschrieben, sowohl in Nord-Süd-Richtung als die die dazugehörigen Querverbindungen und Ab- und Zuwegungen.

Abbildung 144: Fernradwege in Mittelhessen[45]



Der Lahntalradweg führt über 11 km durch das Marburger Stadtgebiet. Auf ca. 3,8 km der Strecke wird dem er dem Qualitätsanspruch eines Qualitätsradweges mit einer z.T. unebenen Pflaster-Decke nicht gerecht. Der 2,4 km lange Streckenabschnitt im Süden wird im Sommer stark von Inline-Skatern genutzt, die auf dem Weg zum Weimarer See sind, aber auch vor allem mit Packtaschen beladenen Fernradfahrern.

45 http://www.adfc-hessen.de/images/Radfernwege/hrfw_w220.png (Zugriff: 27.10.2015)

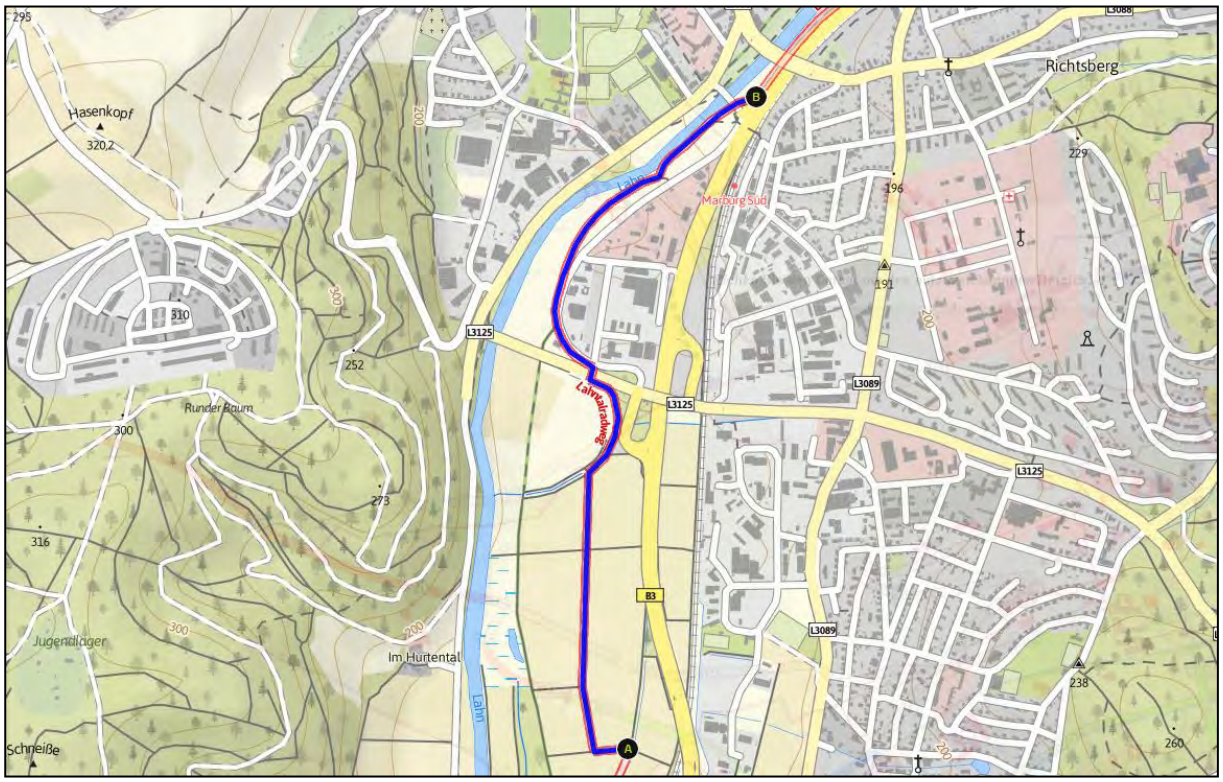
278

Auch auf dem 1,4 km langen Streckenabschnitt von der Unterführung Philosophische Fakultät bis zum Hauptbahnhof sind die Unebenheiten im Oberbau sehr hinderlich für sicheres Vorankommen.

Abbildung 145: Lahntalradweg im Bereich Cappel (Blickrichtung Norden)

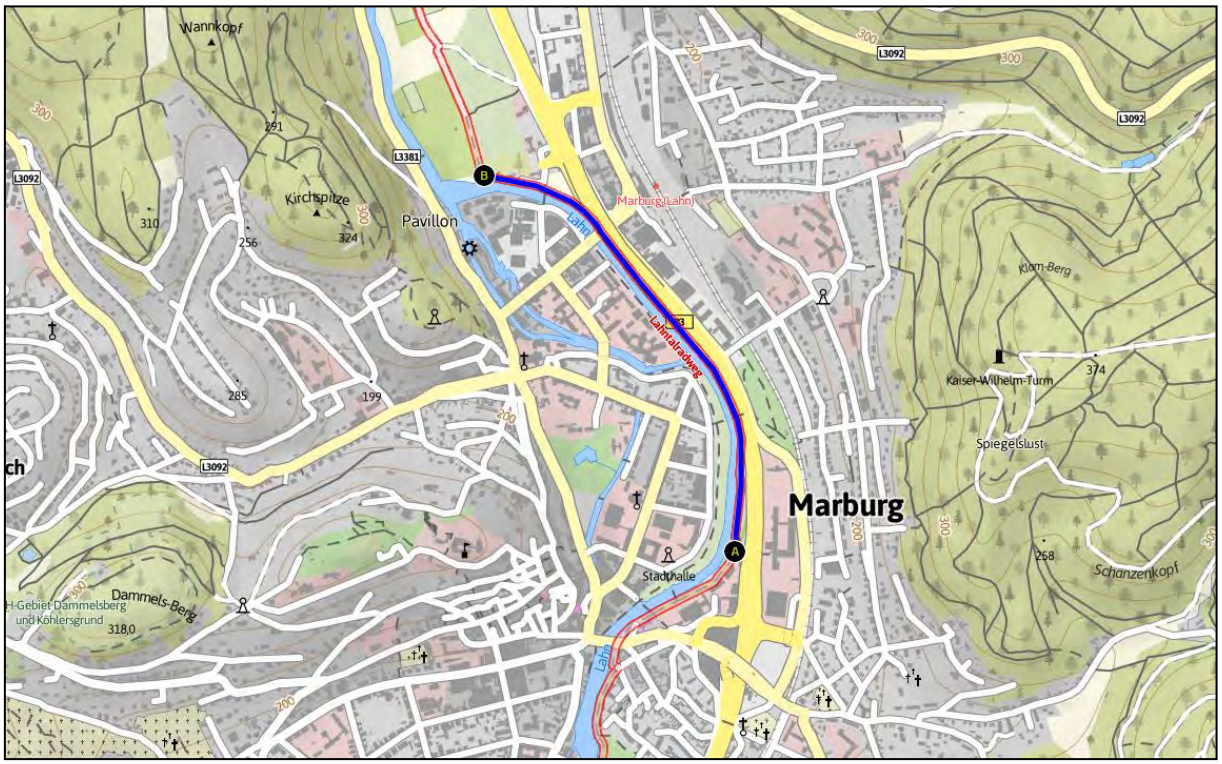


Abbildung 146: Lahntalradweg Bereich Cappel (2,4 km)[46]



46 http://www.outdooractive.com/de/tourenplaner/ (Zugriff: 30.05.2016)

Abbildung 147: Lahntalradweg Bereich Nordviertel (1,4 km)[47]



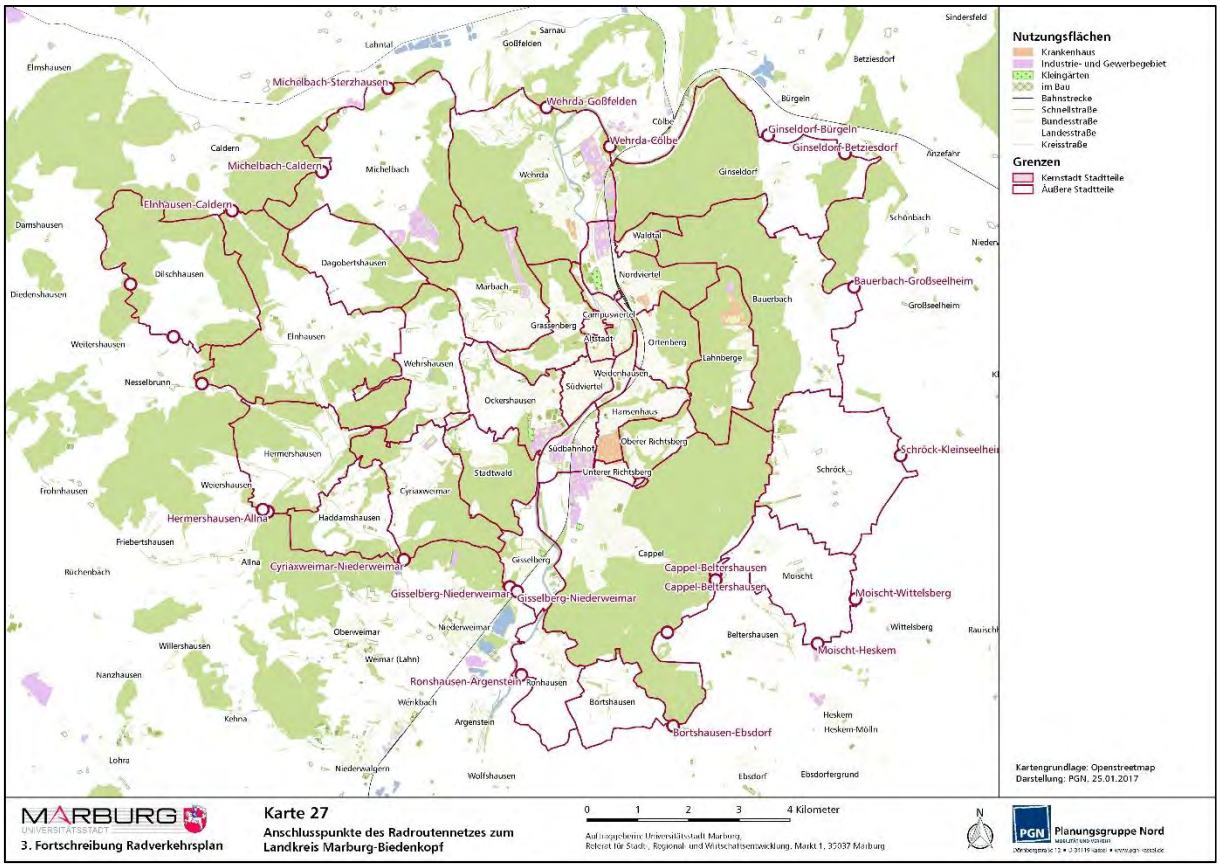
47 http://www.outdooractive.com/de/tourenplaner/ (Zugriff: 30.05.2016)

7.9 Netzverknüpfungen mit dem Radverkehrsnetz im Landkreis Marburg-Biedenkopf

Die Verknüpfung des städtischen Radverkehrsnetzes mit dem Radverkehrsnetz des Landkreises Marburg-Biedenkopf ist berücksichtigt.

Insgesamt gibt es 20 Anknüpfungspunkte an das Radroutennetz des Landkreises Marburg-Biedenkopf. Alle hier im Bericht beschrieben Planungsmaßnahmen beziehen sich auf das Stadtgebiet Marburg.

Abbildung 148: Radrouten-Verknüpfungspunkte Landkreis Marburg-Biedenkopf



8 Ergänzende radspezifische Infrastruktur

8.1 Analyse Bestand Fahrradabstellanlagen

Im Rahmen von verschiedenen Ortsbegehungen wurde 2015 und 2016 der Bestand an Fahrradabstellanlagen im Innenstadtbereich und auf den Lahnbergen erfasst. Hierbei konnten ca. 1.600 Einstellplätze identifiziert werden. Nicht öffentlich zugängliche Anlagen (z.B. Schulen), sowie Kleinstabstellanlagen wurden in der Analyse nicht erfasst.

Eine gültige Binnendifferenzierung der Abstellanlagen-Eigentümer war nur bedingt möglich und leitet sich, falls vorgenommen, aus der Grundstückslage ab.

Abbildung 149: Öffentliche Fahrradabstellanlage entlang der Elisabethstraße



Abbildung 150: Abstellanlagen in der Universitätsstadt Marburg



Abbildung 151: Verteilung der Fahrradabstellanlagen-Bauart (gerundet)

3. Fortschreibung Radverkehrsplanung Universitätsstadt Marburg

MARBURG UNIVERSITÄTSSTADT

Städtische, private und universitäre Fahrradabstellanlagen

Bauart	Anzahl Einstellplätze
Anlehnbügel, Einzelparker	760
Felgenklemmer	360
Voderradeinsteller (ADFC-zertifiziert)	200
Anlehngeländer	200
Boxen	40
Anlehnbügel, Doppelparker	40
Gesamtergebnis	1.600

Abbildung 152: Verteilung der Fahrradabstellanlagen nach Stadtteilen (gerundet)

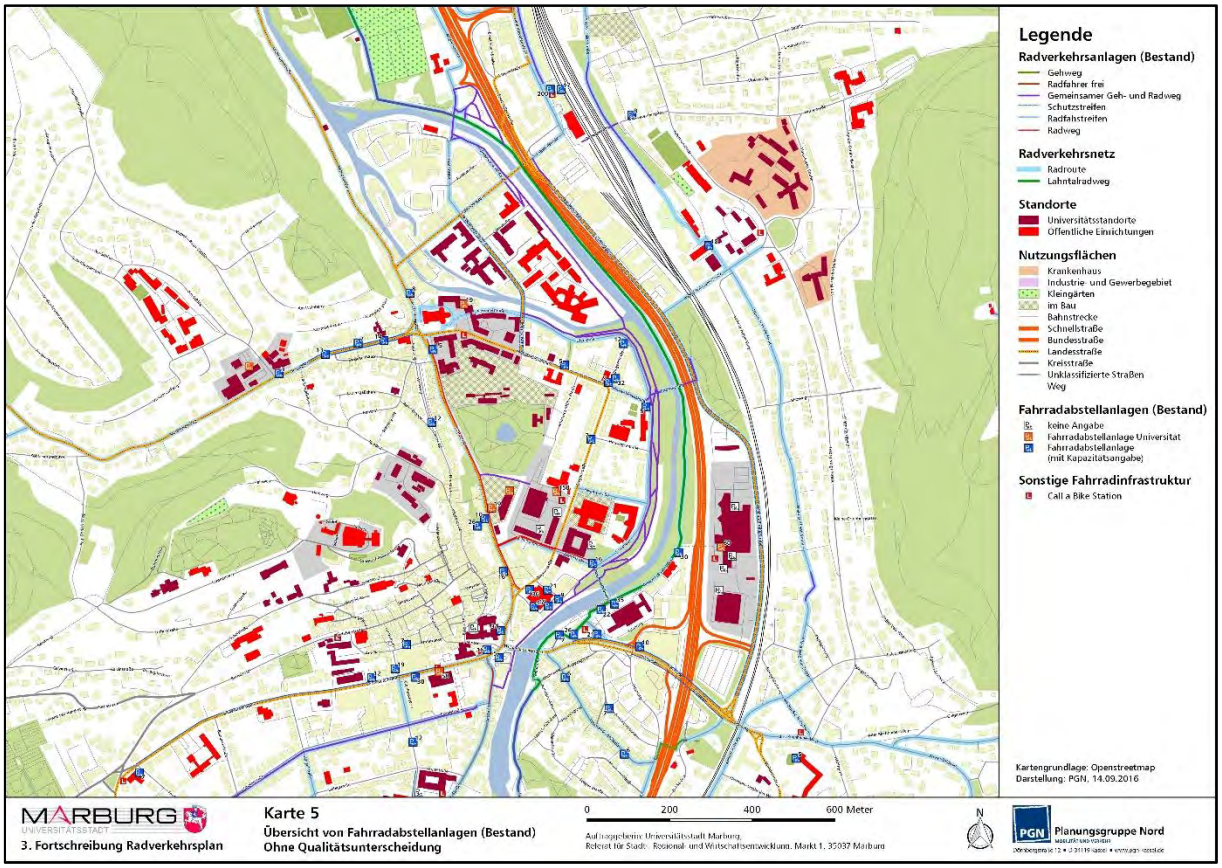
3. Fortschreibung Radverkehrsplanung Universitätsstadt Marburg

MARBURG UNIVERSITÄTSSTADT

Städtische, private und universitäre Fahrradabstellanlagen

Stadtteil	Anzahl Einstellplätze
Campusviertel	370
Nordviertel	250
Weidenhausen	220
Südviertel	220
Altstadt	160
Lahnberge	110
Ortenberg	90
Wehrda	80
Ockershausen	70
Südbahnhof	20
Cappel	10
Gesamtergebnis	1.600

Abbildung 153: Übersicht Fahrradabstellanlagen im Innenstadtbereich



8.1.1 Zentrale Fahrradabstellanlagen

In der Marburger Innenstadt werden fünf Standorte für Fahrrad-Großparkkonzepte vorgeschlagen. Drei davon dienen der fahrradfreundlichen Erreichbarkeit des zentralen Versorgungsbereiches Oberstadt, Südstadt und Erlenring und zwei weitere Anlagen einer sicheren Abstellmöglichkeit am Übergang zum SPNV an den Marburger Bahnhöfen (siehe Kapitel 8.4).

Die zentralen Fahrradabstellanlagen sollten folgende Punkte beinhalten:

- Ausreichende Kapazität für Fahrräder jeglicher Bauart (auch mehrspurige Lastenräder)
- Sicherer und schneller Zugang zu den Stellplätzen
- Wetterschutz
- Beleuchtung
- Akku-Ladeinfrastruktur
- Schließfächer für Helme, Packtaschen, Wetterschutzkleidung und zum Zwischeneinstellen von Einkäufen, besonders in der Innenstadt

Abbildung 154: Vorgeschlagene Bereiche für zentrale Fahrradabstellanlagen

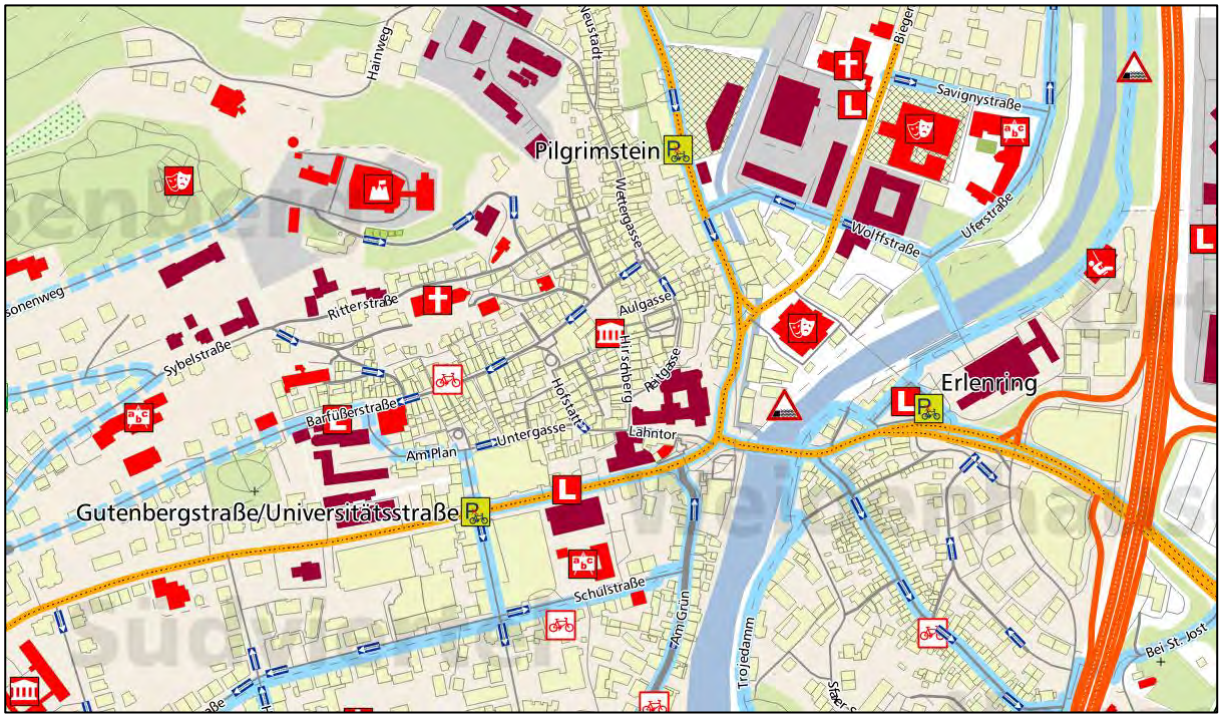


Abbildung 155: Fahrradparken in der City

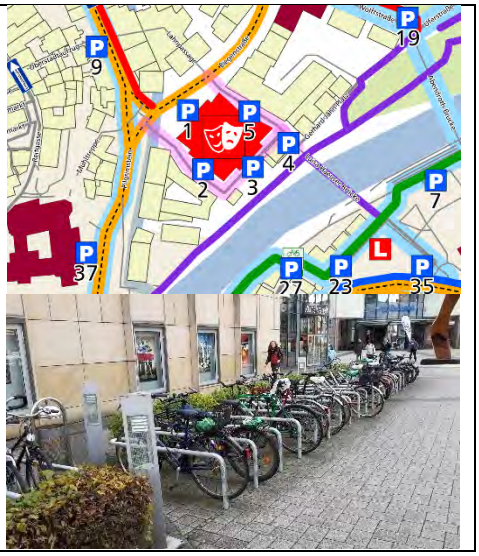


8.2 Abstellanlagen nach Stadtteilen

Die in den folgenden Tabellen getätigten Empfehlungen für diese besonders relevanten Fahrradabstellplätze sind für die einzelnen Standorte nicht als abschließend zu betrachten. Erst auf der Ebene der Detailplanung können die jeweiligen umfassenden Ausstattungsmerkmale und deren Quantität festgelegt werden. Dies betrifft auch den Wetterschutz. Grundsätzlich ist empfehlenswert, überall dort, wo es verkehrstechnisch, bautechnisch und gestalterisch machbar ist, Fahrradabstellanlagen mit Wetterschutz (Schutz vor Niederschlägen, Seitenwind, Spritzwasser des Kfz-Verkehrs usw.) auszurüsten.

8.2.1 Campusviertel

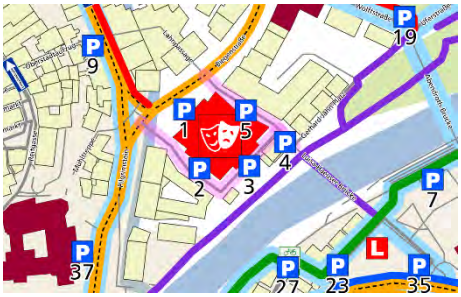
Anlagen-Nr.	1	Einstell-plätze	36
Stadtteil	Campusviertel		
Standort	Biegenstraße 1 (Cineplex)		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Keine Überdachung, Beleuchtung vorhanden, zentrale Position (Kino Center). Keine weiteren Maßnahmen erforderlich.		

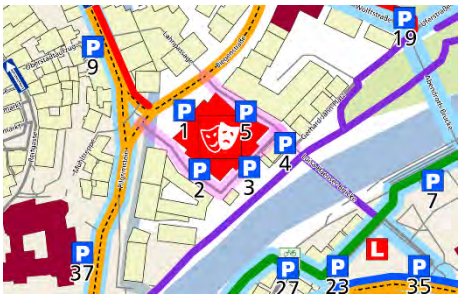


Anlagen-Nr.	2	Einstell-plätze	45
Stadtteil	Campusviertel		
Standort	Gerhard-Jahn-Platz 5		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Keine Überdachung, Beleuchtung vorhanden, zentrale Position (Kino Center) Keine weiteren Maßnahmen erforderlich.		



286

Anlagen-Nr.	3	Einstell-plätze	19	
Stadtteil	Campusviertel			
Standort	Gerhard-Jahn-Platz 21			
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker			
Beschrei-bung/Maß-nahme	Keine Überdachung, Beleuchtung vorhanden. Keine weiteren Maßnahmen erfor-derlich.			

Anlagen-Nr.	4	Einstell-plätze	9	
Stadtteil	Campusviertel			
Standort	Gerhard-Jahn-Platz 17			
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker			
Beschrei-bung/Maß-nahme	Überdachung und Beleuchtung erforderlich.			

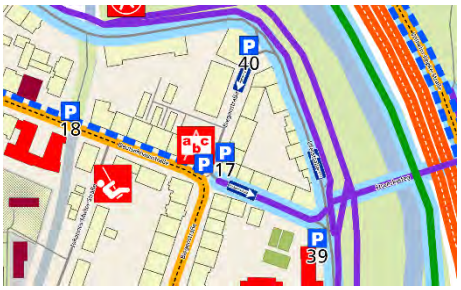
Anlagen-Nr.	16	Einstell-plätze	9
Stadtteil	Campusviertel		
Standort	Biegenstraße 51		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Mit Standort 17 zusammenge-fasst.		





Anlagen-Nr.	17	Einstell-plätze	32
Stadtteil	Campusviertel		
Standort	Biegenstraße 51		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Nicht überdachte Anlage. Bedeu-tende Einrichtung in der Nähe: Volkshochschule Keine weiteren Maßnahmen erfor-derlich.		

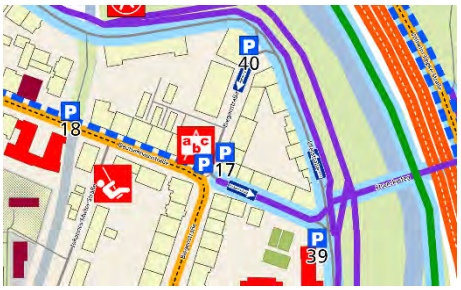




288

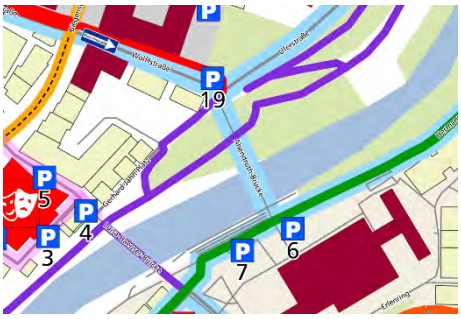
Anlagen-Nr.	18	Einstell-plätze	4
Stadtteil	Campusviertel		
Standort	Deutschhausstraße 28		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Nicht überdachte Anlage. Keine weiteren Maßnahmen erfor-derlich.		





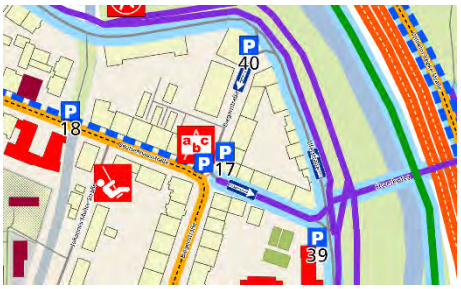
Anlagen-Nr.	19	Einstell-plätze	16
Stadtteil	Campusviertel		
Standort	Wolffstraße 1		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Nicht überdachte und nicht be-leuchtete Anlage in zentraler Lage (Nähe Abendroth-Brücke) Keine weiteren Maßnahmen erfor-derlich.		





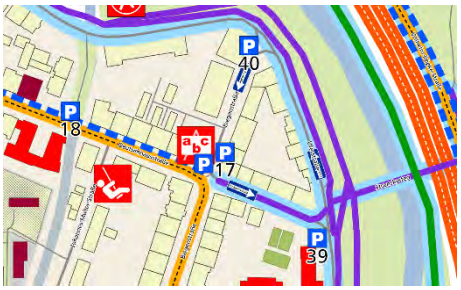
Anlagen-Nr.	39	Einstell-plätze	5
Stadtteil	Campusviertel		
Standort	Deutschhausstraße 48		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Nicht überdachte und nicht be-leuchtete Anlage. Keine weiteren Maßnahmen erfor-derlich.		





Anlagen-Nr.	40	Einstell-plätze	12
Stadtteil	Campusviertel		
Standort	Biegenstraße 52		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Nicht überdachte und nicht be-leuchtete Anlage. Keine weiteren Maßnahmen erfor-derlich.		

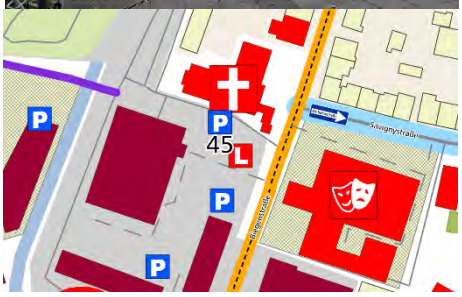




290

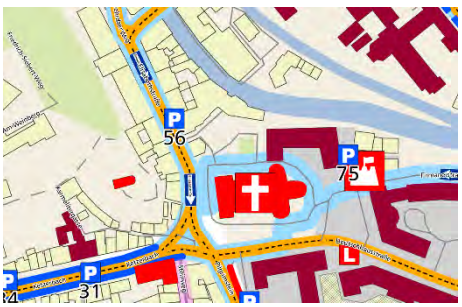
Anlagen-Nr.	45	Einstell-plätze	150
Stadtteil	Campusviertel		
Standort	Audimax		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Nicht überdachte Anlage. Bedeu-tende Einrichtung der Nähe: Audi-max, Uni Verwaltung, Stadthalle. Eigentum der Universität. Teilweise Überdachung erforder-lich.		





Anlagen-Nr.	56	Einstell-plätze	8
Stadtteil	Campusviertel		
Standort	Elisabethstraße 11		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Ungepflegte, nicht überdachte Anlage. Entfernung von Schrott-fahrrädern erforderlich. Neugestaltung in Abhängigkeit vom Umbau Elisabethstraße. (Maßnahme 158)		





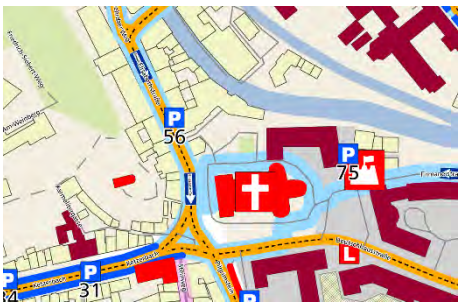
Anlagen-Nr.	70	Einstell-plätze	7
Stadtteil	Campusviertel		
Standort	Biegenstraße 26		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Nicht überdachte, nicht beleuch-tete Anlage. Keine weiteren Maßnahmen erfor-derlich		





Anlagen-Nr.	75	Einstell-plätze	19
Stadtteil	Campusviertel		
Standort	Geographisches Institut		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Nicht überdachte, nicht beleuch-tete Anlage. Bedeutende Einrich-tungen in der Nähe: Elisabethkir-che, Mineralogisches Museum Kapazitätserweiterung vor dem benachbarten Orientinstitut not-wendig.		





8.2.2 Nordviertel

Anlagen-Nr.	12	Einstell-plätze	200
Stadtteil	Nordviertel		
Standort	Bahnhof		
Bauart	Vorderradeinsteller (ADFC)		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Überdachte und gut einsehbare Anlage. Kapazitätserweiterung im Rahmen einer Fahrradstation Bahnhof Marburg (Lahn) erforderlich.		





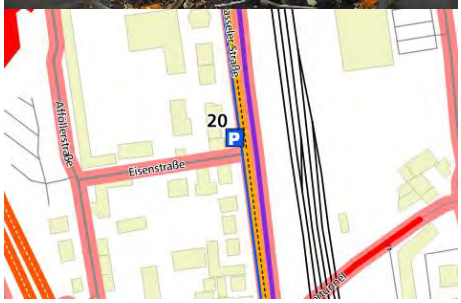
Anlagen-Nr.	13	Einstell-plätze	17
Stadtteil	Nordviertel		
Standort	Bahnhof		
Bauart	Boxen		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Möglichkeit des vollständig geschützten Abstellens, direkt angrenzend an die überdachten Vorderradeinsteller (s.o.) Kapazitätserweiterung im Rahmen einer Fahrradstation Bahnhof Marburg (Lahn) erforderlich.		





Anlagen-Nr.	20	Einstell-plätze	8
Stadtteil	Nordviertel		
Standort	Neue Kasseler Straße 20		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Keine weiteren Maßnahmen erfor-derlich.		





Anlagen-Nr.	21	Einstell-plätze	20
Stadtteil	Nordviertel		
Standort	Rudolf-Bultmann-Straße 2B		
Bauart	Anlehnbügel mit Felgenklemmer, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Überdachung erforderlich. Ge-meinsames Parkkonzept mit dem Veranstaltungszentrum Waggon-halle. Eigentum Kletterhalle.		





Anlagen-Nr.	49	Einstell-plätze	8
Stadtteil	Nordviertel		
Standort	Am Ortenbergsteg 5		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Kapazitätserweiterung und Über-dachung erforderlich. B+R Nut-zung der östlichen Stadtteile.		

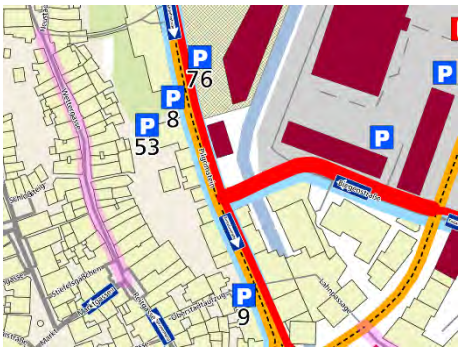




8.2.3 Altstadt

Anlagen-Nr.	8	Einstell-plätze	10
Stadtteil	Altstadt		
Standort	Pilgrimstein 17-22		
Bauart	Anlehnbügel, Doppelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Unbeleuchtete und z.T. verdreckte Abstellanlage. Keine Überdach-ung. Schließfächer nicht mehr funktionsfähig. Maßnahme: Große neue Abstell-anlage für den Fahrrad-Einkaufs-verkehr in die Oberstadt. Bewachtes Fahrradparken prüfen.		





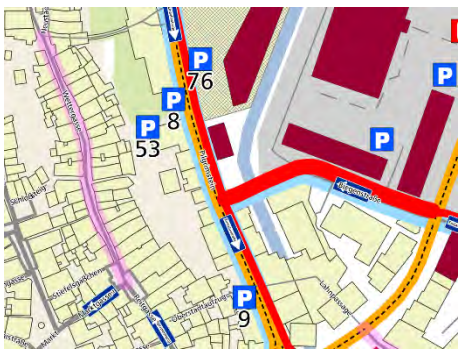
Anlagen-Nr.	53	Einstell-plätze	26
Stadtteil	Altstadt		
Standort	Pilgrimstein 17-22		
Bauart	Boxen		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Boxen seit Anfang 2016 wieder in Betrieb. Unbeleuchtete dunkle Ecke. Maßnahme: Große neue Abstell-anlage für den Fahrrad-Einkaufs-verkehr in die Oberstadt.		





Anlagen-Nr.	9	Einstell-plätze	16
Stadtteil	Altstadt		
Standort	am Fahrstuhl Pilgrimstein		
Bauart	Anlehngeländer		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Stark überlastete und verdreckte Abstellanlage. Starke Nutzung aufgrund der Lage zu den Fahr-stühlen. Maßnahme: Große neue Abstell-anlage für Fahrrad-Einkaufsver-kehr in die Oberstadt.		





296

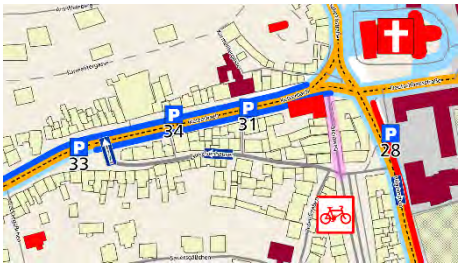
Anlagen-Nr.	11	Einstell-plätze	12
Stadtteil	Altstadt		
Standort	Steinweg 12-19		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Keine weiteren Maßnahmen erfor-derlich.		





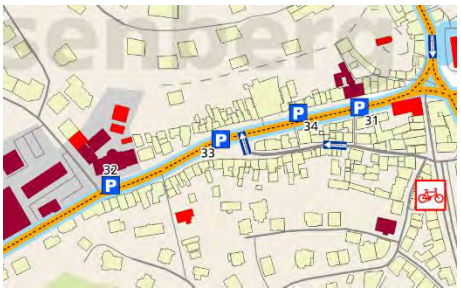
Anlagen-Nr.	31	Einstell-plätze	14
Stadtteil	Altstadt		
Standort	Ketzerbach 14		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Keine weiteren Maßnahmen erfor-derlich. *In Anlagennummer 31 sind drei Einzelanlagen (7/4/3) zusammen-gefasst.*		





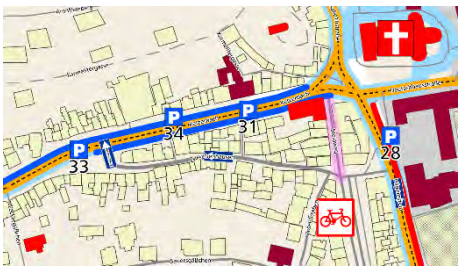
Anlagen-Nr.	32	Einstell-plätze	3
Stadtteil	Altstadt		
Standort	Ketzerbach 63		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Keine weiteren Maßnahmen erfor-derlich.		





Anlagen-Nr.	33	Einstell-plätze	13
Stadtteil	Altstadt		
Standort	Zwischenhausen 25		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Keine weiteren Maßnahmen erfor-derlich. *In Anlagennummer 33 sind drei Einzelanlagen (5/5/3) zusammen-gefasst.* *Ketzerbach 40* *Ketzerbach 43* *Zwischenhausen 25*		

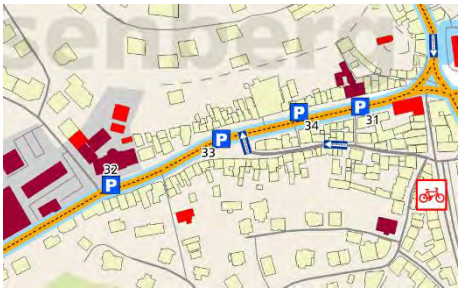




298

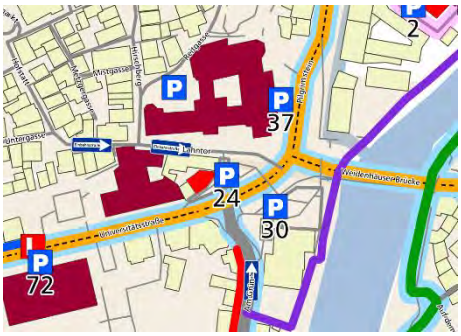
Anlagen-Nr.	34	Einstell-plätze	7
Stadtteil	Altstadt		
Standort	Ketzerbach		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Keine weiteren Maßnahmen erfor-derlich.		





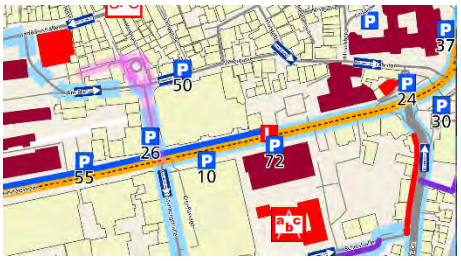
Anlagen-Nr.	37	Einstell-plätze	31
Stadtteil	Altstadt		
Standort	Mühltreppe 3		
Bauart	Anlehngeländer, Einzel- und Dop-pelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Überdachung und Beleuchtung erforderlich.		





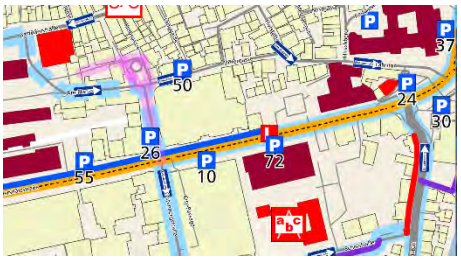
Anlagen-Nr.	50	Einstell-plätze	7
Stadtteil	Altstadt		
Standort	Untergasse 3		
Bauart	Anlehngeländer, Einzel- und Doppelparker		
Beschreibung/Maßnahme	Nicht überdachte, nicht beleuchtete Anlage. Keine weiteren Maßnahmen erforderlich		



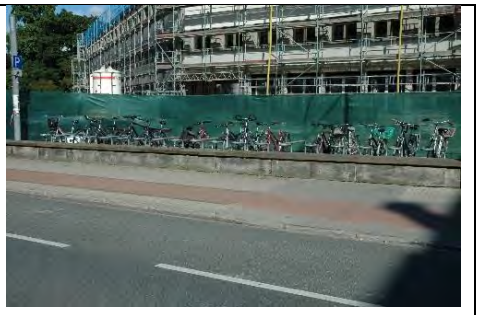
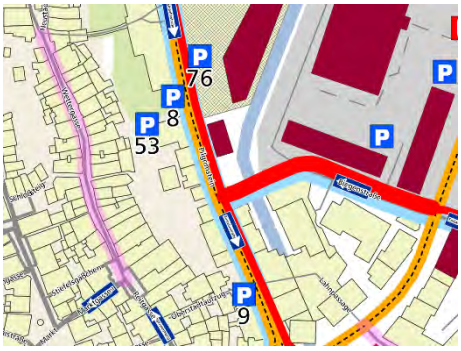


Anlagen-Nr.	55	Einstell-plätze	12
Stadtteil	Altstadt		
Standort	Universitätsstraße 23		
Bauart	Felgenklemmer		
Beschreibung/Maßnahme	Ersatz der Felgenklemmer. Überdachte, zum Teil wettergeschützte Anlage weiter ausbauen. Privateigentum Sparkasse.		

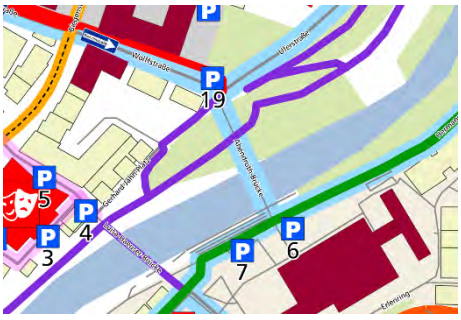




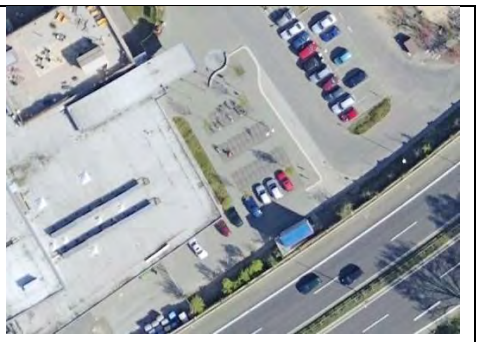
300

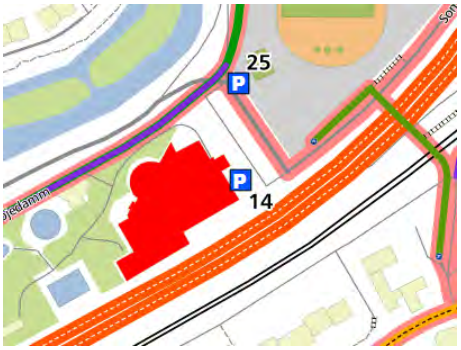
Anlagen-Nr.	76	Einstell-plätze	19	
Stadtteil	Altstadt			
Standort	Pilgrimstein16-18			
Bauart	Einzelparker			
Beschrei-bung/Maß-nahme	Überdachung und Beleuchtung erforderlich.			

8.2.4 Weidenhausen

Anlagen-Nr.	6	Einstell-plätze	35	
Stadtteil	Weidenhausen			
Standort	Mensa Erlenring			
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker			
Beschrei-bung/Maß-nahme	Nicht überdachte, nicht beleuchtete Anlage. Bedeutende Einrichtungen in der Nähe: Mensa Erlenring Gebündelte Maßnahmen in einer zentralen Fahrradabstellanlage Erlenring.			

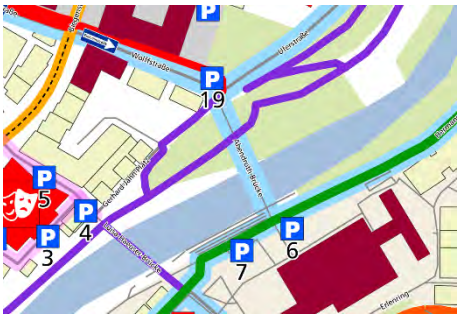
Anlagen-Nr.	14	Einstell-plätze	60
Stadtteil	Weidenhausen		
Standort	Aquamar (Schwimmbad)		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Teil-Überdachung und Beleuch-tung der Anlage erforderlich.		





Anlagen-Nr.	7	Einstell-plätze	22
Stadtteil	Weidenhausen		
Standort	Mensa Erlenring		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Gebündelte Maßnahmen in einer zentralen Fahrradabstellanlage Er-lenring.		





302

Anlagen-Nr.	22	Einstell-plätze	7
Stadtteil	Weidenhausen		
Standort	Am Erlengraben 3-5		
Bauart	Anlehngeländer		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Keine weiteren Maßnahmen erfor-derlich.		





Anlagen-Nr.	23	Einstell-plätze	26
Stadtteil	Weidenhausen		
Standort	Lingelgasse 13		
Bauart	Anlehnbügel, Doppelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Gebündelte Maßnahmen in einer zentralen Fahrradabstellanlage Er-lenring.		





Anlagen-Nr.	25	Einstell-plätze	25
Stadtteil	Weidenhausen		
Standort	Trojedamm		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Keine weiteren Maßnahmen erfor-derlich.		



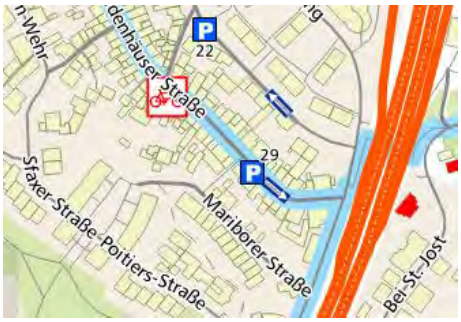
Anlagen-Nr.	27	Einstell-plätze	7
Stadtteil	Weidenhausen		
Standort	Lingelgasse 10		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Gebündelte Maßnahmen in einer zentralen Fahrradabstellanlage Erlenring.		





304

Anlagen-Nr.	29	Einstell-plätze	6
Stadtteil	Weidenhausen		
Standort	Weidenhäuser Straße 88-92		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Standort in einer Einbahnstraße.		



Anlagen-Nr.	35	Einstell-plätze	15
Stadtteil	Weidenhausen		
Standort	Erlenring 11		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Gebündelte Maßnahmen in einer zentralen Fahrradabstellanlage Er-lenring.		





Anlagen-Nr.	47	Einstell-plätze	10
Stadtteil	Weidenhausen		
Standort	Erlenring 7		
Bauart	Anlehnbügel		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Gebündelte Maßnahmen in einer zentralen Fahrradabstellanlage Erlenring.		





Anlagen-Nr.	71	Einstell-plätze	6
Stadtteil	Weidenhausen		
Standort	Weidenhäuser Straße 24		
Bauart	Anlehngeländer, Einzel- als auch Doppelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Aktuell keine weiteren Maßnahmen erforderlich.		

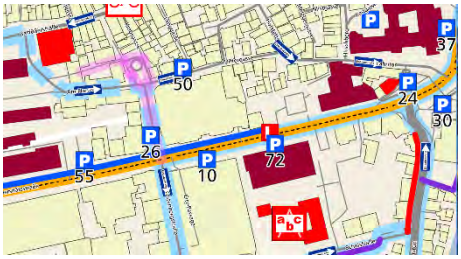




8.2.5 Südviertel

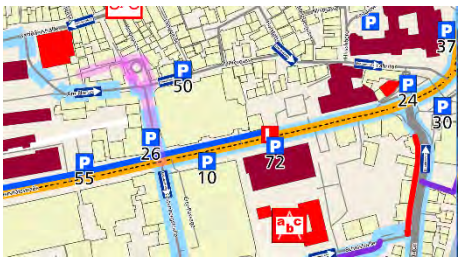
Anlagen-Nr.	10	Einstell-plätze	30
Stadtteil	Südviertel		
Standort	Universitätsstraße 15		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Gebündelte Maßnahmen und Erweiterung der Kapazität im Rahmen einer zentralen Fahrradabstellanlage Universitätsstraße/Gutenbergstraße.		





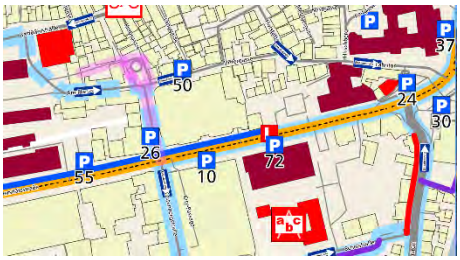
Auslagen-Nr.	24	Einstell-plätze	16
Stadtteil	Südviertel		
Standort	Lahntor 5		
Bauart	Anlehngeländer		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Gebündelte Maßnahmen und Erweiterung der Kapazität im Rahmen einer zentralen Fahrradabstellanlage Universitätsstraße/Gutenbergstraße.		





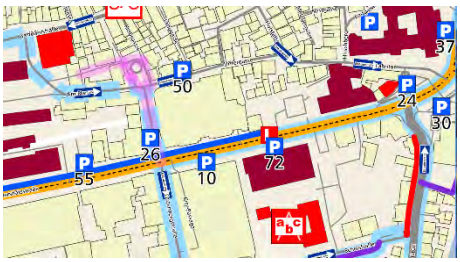
Anlagen-Nr.	26	Einstell-plätze	12
Stadtteil	Südviertel		
Standort	Gutenbergstraße 3		
Bauart	Anlehngeländer		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Gebündelte Maßnahmen und Erweiterung der Kapazität im Rahmen einer zentralen Fahrradabstellanlage Universitätsstraße/Gutenbergstraße.		





Anlagen-Nr.	30	Einstell-plätze	5
Stadtteil	Südviertel		
Standort	Universität 1		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Keine weiteren Maßnahmen erforderlich.		





308

Anlagen-Nr.	41	Einstell-plätze	6
Stadtteil	Südviertel		
Standort	Friedrichstraße 1		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Keine weiteren Maßnahmen erfor-derlich.		



Anlagen-Nr.	43	Einstell-plätze	7
Stadtteil	Südviertel		
Standort	Friedrichstraße 36		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Nicht überdachte, nicht beleuch-tete, gepflegte Anlage Bedeu-tende Einrichtung in der Nähe: Ju-gend- und Sozialamt der Universi-tätsstadt Marburg. Keine Maßnahmen erforderlich.		





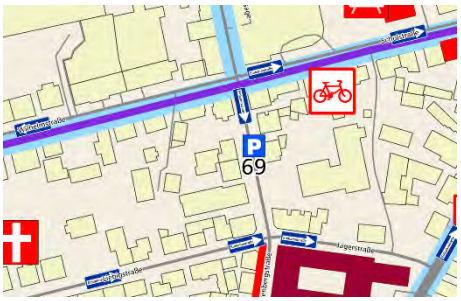
Anlagen-Nr.	68	Einstell-plätze	7
Stadtteil	Südviertel		
Standort	Frankfurter Straße 50		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Keine Maßnahmen erforderlich.		





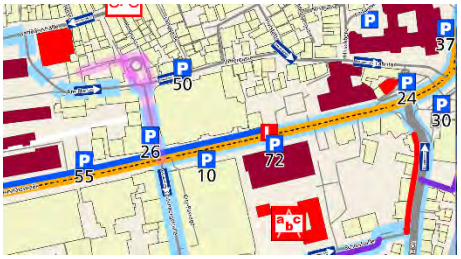
Anlagen-Nr.	69	Einstell-plätze	15
Stadtteil	Südviertel		
Standort	Gutenbergstraße 8		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Gebündelte Maßnahmen und Erweiterung der Kapazität im Rahmen einer zentralen Fahrradabstellanlage Universitätsstraße/Gutenbergstraße.		





Anlagen-Nr.	72	Einstell-plätze	58
Stadtteil	Südviertel		
Standort	Juristische Fakultät Universitätsstraße		
Bauart	Felgenklemmer		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Austausch der Felgenklemmer gegen Anlehngeländer oder Einzelparker. Eigentum der Universität. Gebündelte Maßnahmen und Erweiterung der Kapazität im Rahmen einer zentralen Fahrradabstellanlage Universitätsstraße/Gutenbergstraße.		

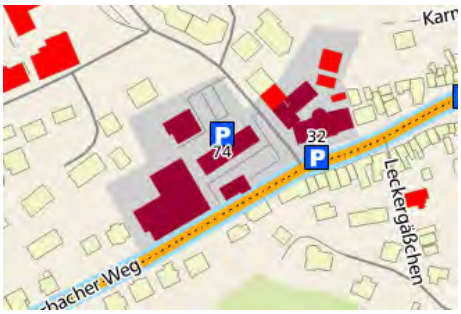




310

Anlagen-Nr.	74	Einstell-plätze	51
Stadtteil	Südviertel		
Standort	Juristische Fakultät Universitäts-straße		
Bauart	Anlehnbügel		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Keine Maßnahmen erforderlich. Eigentum der Universität.		





8.2.6 Ockershausen

Anlagen-Nr.	36	Einstell-plätze	16
Stadtteil	Ockershausen		
Standort	Am Herrenfeld 18 (Station)		
Bauart	Anlehnbügel, Doppelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Erweiterung der Kapazität.		





Anlagen-Nr.	57	Einstell-plätze	50
Stadtteil	Ockershausen		
Standort	Gisselberger Straße 49		
Bauart	Felgenklemmer		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Austausch der Felgenklemmer gegen Anlehnbügel oder Doppelparker.		

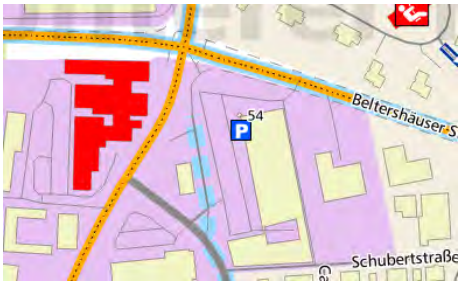




8.2.7 Cappel

Anlagen-Nr.	54	Einstell-plätze	11
Stadtteil	Cappel		
Standort	Tegut Cappel		
Bauart	Anlehnbügel		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Keine weiteren Maßnahmen erforderlich. Privateigentum der Firma tegut.		

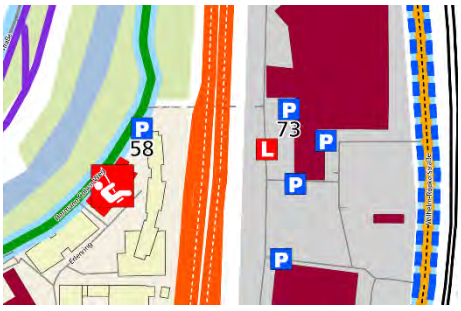




8.2.8 Ortenberg

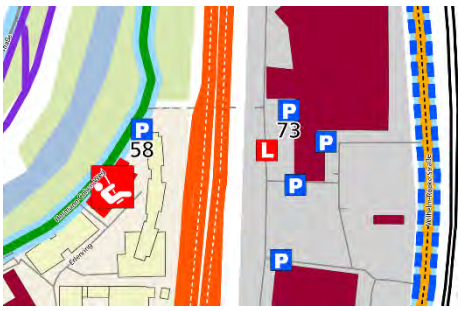
Anlagen-Nr.	58	Einstell-plätze	30
Stadtteil	Ortenberg		
Standort	Hermann-Cohen-Weg		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Keine weiteren Maßnahmen erfor-derlich. Evtl. Umgestaltung der Anlage in Abhängigkeit von Planungsmaß-nahme P24.		





Anlagen-Nr.	73	Einstell-plätze	60
Stadtteil	Ortenberg		
Standort	Philosophische Fakultät		
Bauart	Felgenklemmer		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Wetterschutz ist durch Überbau bereits vorhanden. Eigentum der Universität. Austausch der Felgenklemmer ge-gen Fahrradbügel.		

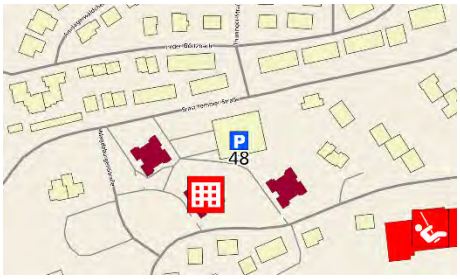




8.2.9 Wehrda

Anlagen-Nr.	48	Einstell-plätze	80
Stadtteil	Wehrda		
Standort	Studentenwohnheim		
Bauart	Felgenklemmer		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Ersatz der Felgenklemmer. Überdachte, zum Teil wettergeschützte und gut einsehbare Anlage. Keine weiteren Maßnahmen erforderlich.		

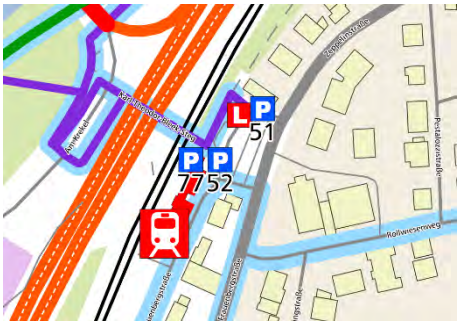




8.2.10 Südbahnhof

Anlagen-Nr.	51	Einstell-plätze	10
Stadtteil	Südbahnhof		
Standort	Südbahnhof		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Die Anlagen 51, 52, 77 sind im Rahmen eines Südbahnhof-Parkkonzeptes dringend zu überarbeiten. Überdachung, Beleuchtung und Kapazitätserweiterung sind erforderlich.		

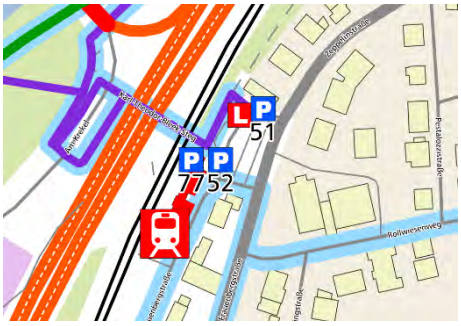




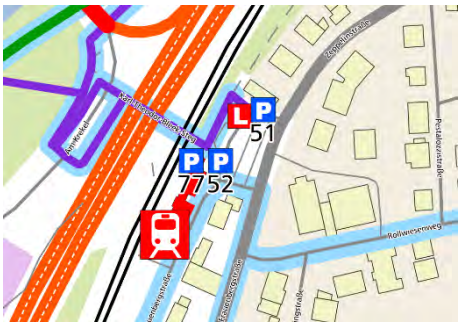
314

Anlagen-Nr.	52	Einstell-plätze	5
Stadtteil	Südbahnhof		
Standort	Südbahnhof		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Die Anlagen 51, 52, 77 sind im Rahmen eines Südbahnhof-Park-konzeptes dringend zu überarbei-ten. Überdachung, Beleuchtung und Kapazitätserweiterung sind erforderlich.		





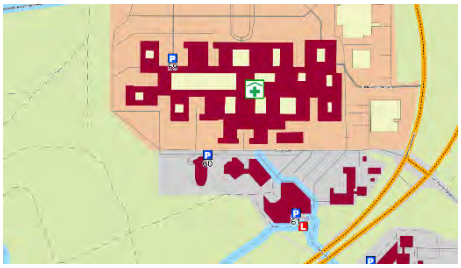
Anlagen-Nr.	77	Einstell-plätze	7
Stadtteil	Südbahnhof		
Standort	Südbahnhof		
Bauart	Anlehnbügel		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Die Anlagen 51, 52, 77 sind im Rahmen eines Südbahnhof-Park-konzeptes dringend zu überarbei-ten. Überdachung, Beleuchtung und Kapazitätserweiterung sind erforderlich.		



8.2.11 Lahnberge

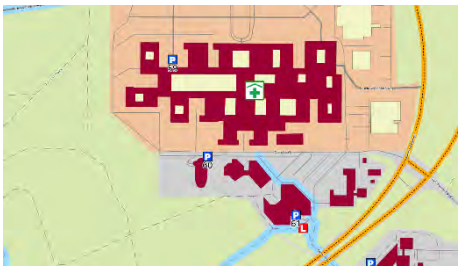
Anlagen-Nr.	59	Einstell-plätze	15
Stadtteil	Lahnberge		
Standort	Eingang Kinderklinik		
Bauart	Anlehnbügel		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Anlehnbügel in der Nähe Haupt-eingang Mutter Kind Zentrum. Ei-gentum der Universität. Überdachung erforderlich.		





Anlagen-Nr.	60	Einstell-plätze	5
Stadtteil	Lahnberge		
Standort	Conradistraße		
Bauart	Anlehnbügel		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Anlehnbügel in der Nähe von Hör-saal III. Eigentum der Universität. Überdachung erforderlich.		

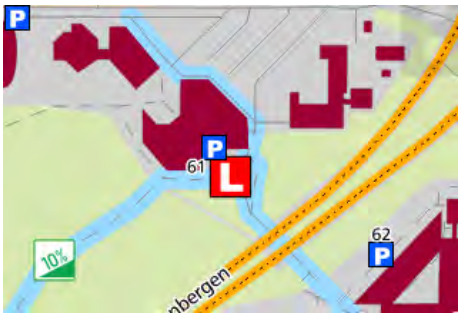




316

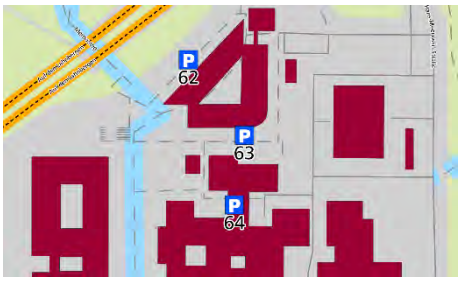
Anlagen-Nr.	61	Einstell-plätze	10
Stadtteil	Lahnberge		
Standort	Mensa Lahnberge		
Bauart	Felgenklemmer		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Wenige Felgenklemmer am Mensa-Eingang. Eigentum der Universität. Austausch der Felgenklemmer gegen Fahrradbügel und Aufstockung der Anzahl. Überdachung ergänzen.		





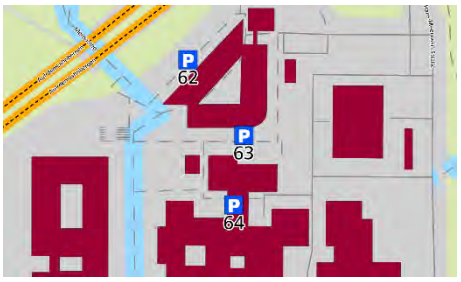
Anlagen-Nr.	62	Einstell-plätze	16
Stadtteil	Lahnberge		
Standort	Institut für Virologie		
Bauart	Anlehnbügel		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Gut einsehbare Anlage. Eigentum der Universität. Überdachung erforderlich.		



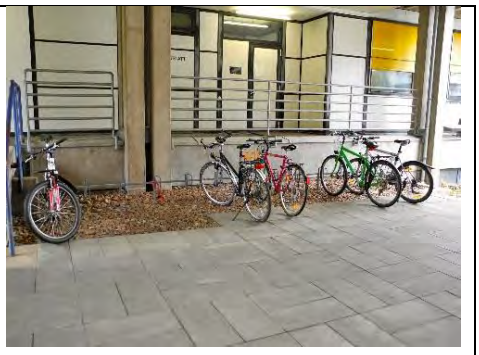


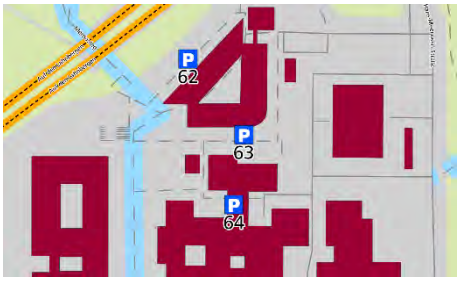
Anlagen-Nr.	63	Einstell-plätze	5
Stadtteil	Lahnberge		
Standort	Krüpe-Reibold-Weg		
Bauart	Anlehnbügel		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Nicht-überdachte Fahrradbügel an einem Institutseingang. Eigen-tum der Universität. Überdachung und breitere Zuwe-gung erforderlich.		





Anlagen-Nr.	64	Einstell-plätze	13
Stadtteil	Lahnberge		
Standort	Universität Marburg Fachbereich Chemie		
Bauart	Felgenklemmer		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Durch einen Überbau geschützte Anlange in der Nähe eines Haupt-einganges. Eigentum der Universi-tät. Austausch der Felgenklemmer ge-gen Fahrradbügel und Aufsto-ckung der Kapazität.		

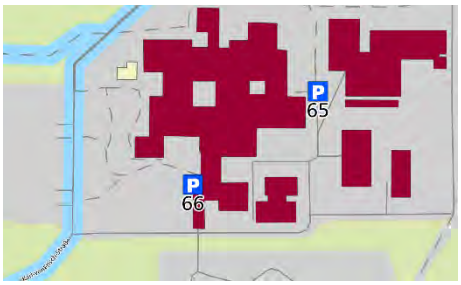




318

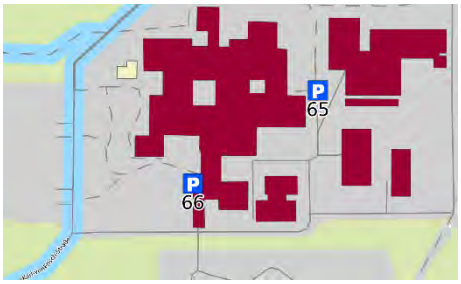
Anlagen-Nr.	65	Einstell-plätze	28
Stadtteil	Lahnberge		
Standort	Max-Planck-Institut		
Bauart	Anlehnbügel, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Durch eine Hecke und Überdach-ung gut geschützte und beleuch-tete Anlage. Eigentum der Univer-sität. Keine weiteren Maßnahmen erfor-derlich.		





Anlagen-Nr.	66	Einstell-plätze	15
Stadtteil	Lahnberge		
Standort	Fachbereich Biologie		
Bauart	Vorderradeinsteller, Einzelparker		
Beschrei-bung/Maß-nahme	Überdachte, zum Teil wetterge-schützte und gut einsehbare An-lage. Eigentum der Universität. Keine weiteren Maßnahmen erfor-derlich.		





8.3 Fahrradabstellanlagen

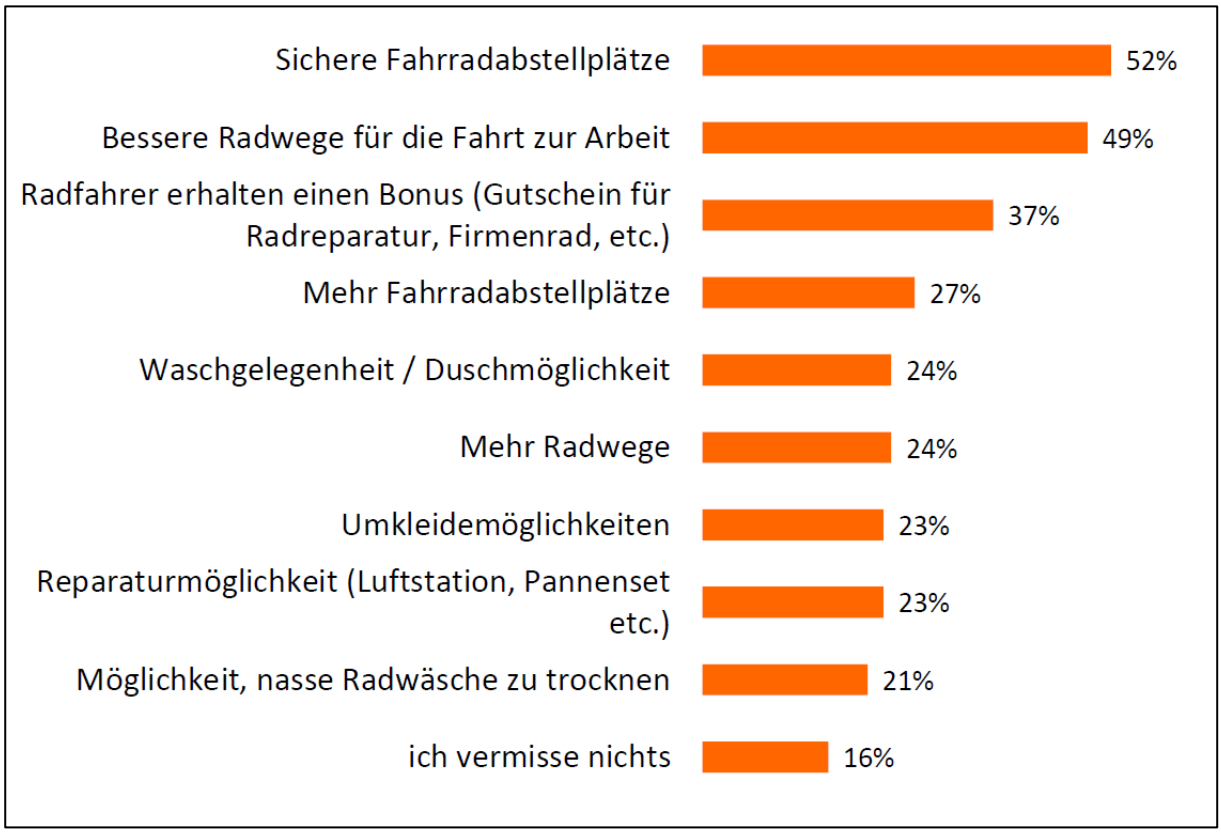
Mit den Fahrradabstellanlagen in der Universitätsstadt Marburg soll nicht nur der bestehende Bedarf an Abstellmöglichkeiten gedeckt werden, vielmehr sollen potenzielle Radfahrerinnen und Radfahrer durch sichere, komfortable und qualitativ hochwertige Fahrradabstellmöglichkeiten zu einer verstärkten Nutzung des Fahrrades motiviert werden. Daher sind an möglichst vielen Zielpunkten Fahrradabstellanlagen in ausreichendem Maß und ausreichender Qualität anzubieten. Radfahrerinnen und Radfahrer sollten sich darauf verlassen können, dass sie an jedem Fahrtziel, egal ob Einkauf, Behördengang, Arbeitsplatz oder Freizeitunternehmung, eine adäquate Möglichkeit vorfinden, um ihr Fahrrad abstellen zu können. Grundsätzlich können die Fahrradabstellanlagen in drei verschiedene Betreiber und Nutzerkategorien unterteilt werden:

- Von der öffentlichen Hand bereitgestellte Anlagen zur allgemeinen Nutzung ohne Zugangseinschränkungen (im öffentlichen Straßenraum, an öffentlichen Einrichtungen, an ÖPNV-Haltestellen)
- Privat bereitgestellte Anlagen zur allgemeinen Nutzung ohne Zugangseinschränkungen (öffentliche Einrichtungen und Institutionen in privater Trägerschaft, Einzelhandel, Freizeiteinrichtungen usw.)
- Privat bereitgestellte Anlagen mit Nutzungseinschränkung zur privaten Nutzung (auf Privatgrundstücken, Betriebsparkplätzen, Ausbildungsstätten)

Für alle Kategorien gelten in weiten Teilen gleiche Kriterien und Qualitätsmerkmale. So sind Fahrradstellplätze auch bei einer komfortablen Anordnung sehr platzsparend. Darüber hinaus sind Fahrradbügel auch relativ kostengünstig. Aufwändiger sind lediglich die Überdachungen, sofern sie nötig sind. Bei Kurzzeitparken, wie beispielsweise beim Einkaufen, kann auf eine Überdachung verzichtet werden. Eine Überdachung ist vor allem dann sinnvoll, wenn die Fahrräder für längere Zeit abgestellt werden, wie bei Ausbildungseinrichtungen und Arbeitgebern.

Die Bedeutung der Fahrradabstellanlagen zeigt sich auch an mehreren Stellen des aktuell veröffentlichen „Fahrrad-Monitor Deutschland 2015“ der Bundesregierung. Er wurde 2015 in Kooperation mit dem ADFC bundesweit von der Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH in einer repräsentativen Online-Befragung durchgeführt. Demnach stehen bei der Frage „Was wäre Ihnen wichtig, damit Sie mit dem Fahrrad zur Arbeit bzw. zur Schule/zum Ausbildungsplatz fahren würden?" für diejenigen, die bisher nicht mit dem Rad fahren, die sicheren Abstellmöglichkeiten mit 52 % an erster Stelle der Kriterien. Auf die Frage „In welchen Bereichen könnte die Politik Ihrer Meinung nach mehr für den Radverkehr tun?“ liegen die sicheren Abstellplätze mit 47 % auf dem zweiten Platz. Die bisherige Ausstattung der Städte mit Fahrradabstellanlagen wird bundesweit sehr kritisch eingeschätzt. Nur 9 % der Befragten stellen fest, dass man „Bei uns … an der Straße und an wichtigen Zielen geeignete Fahrradständer oder Abstellanlagen“ findet. Ein Viertel der Befragten stimmt dieser Aussage in Teilen zu, rund die Hälfte gar nicht. Alle Aussagen zusammen zeigen die hohe Bedeutung der Abstellanlagen (vgl. Sinus GmbH 2015).

Abbildung 156: Verbesserungswünsche im Berufs- und Ausbildungsverkehr[48]



8.3.1 Qualitätskriterien und Akzeptanz der Abstellanlagen

Je größer die Akzeptanz einer Abstellanlage ist, umso größer ist der Bedarf an Stellplätzen. Fahrradabstellplätze müssen schnell, sicher und fahrend erreichbar sein. Prägen wild geparkte Fahrräder das Bild, so ist davon auszugehen, dass die vorhandene Abstellanlage nicht den Standortbedürfnissen der Nutzer genügt. Daher sollte eine Abstellanlage so nah wie möglich am Quell- bzw. Zielort des Fahrradfahrers liegen. Dies ist in der Regel der Haupteingang der jeweiligen Einrichtung. Die Akzeptanz einer Abstellanlage sinkt mit zunehmender Distanz zum Eingangsbereich (v. a. wenn die Abstellanlage nicht einsehbar ist). Handelt es sich um eine Einrichtung, die einen längeren Aufenthalt nach sich zieht (Arbeitsplatz, Freizeiteinrichtung etc.) oder um eine Abstellanlage gehobener Qualität (z. B. mit Überdachung, Rahmenhaltern etc.), werden auch Standorte akzeptiert, die eine größere Entfernung zum Eingangsbereich aufweisen. Bei der Wahl des optimalen Standortes sind die Anfahrtsrichtung, der Eingang, die Platzverhältnisse, die Möglichkeiten zur sozialen Kontrolle und die Umgebung zu berücksichtigen. Zudem ist auf Flächen zur Erweiterung der Anlage zu achten (vgl. ADFC/SRL 1995; ERA 1995). Grundsätzlich sollten Distanzen von 50 m für Mitarbeiter und 20 m für Kunden jedoch nicht überschritten werden (vgl. Alrutz/Bohle 2001). Für die Beschäftigten einer Einrichtung ist in erster Linie der Aspekt Sicherheit von übergeordneter Bedeutung. Mitarbeiter nutzen zum Beispiel Fahrradboxen, auch wenn sich diese in einer großen Entfernung zum eigentlichen Arbeitsort befinden. Der

48 Quelle: Sinus GmbH, 2015

Schutz vor Diebstahl und mutwilliger Zerstörung sowie ausreichende Beleuchtung sind Voraussetzung für die Akzeptanz einer Abstellanlage. Dementsprechend sind dunkle Ecken zu vermeiden und es darf kein Eindruck von Vandalismus- und Diebstahlmöglichkeiten entstehen. Witterungsschutz (Überdachung) ist vor allem für Langzeitparker von besonderer Bedeutung (vgl. ADFC/SRL 1995; ERA 1995).

Über diese Punkte hinaus, sind für die Nutzer die Erreichbarkeit und der Zugang zu den Stellplätzen wichtig. Die Erreichbarkeit bezieht sich dabei auf die Anfahrt im Straßenraum und das Umfeld des Zieles. Hier sind vor allem eine sichere und zügige Anfahrt über Radverkehrsanlagen oder anderweitig fahrradfreundliche Verkehrsführungen wichtig. Auch gehört bei größeren Anlagen vor allem an vielbefahrenen oder mehrspurigen Straßen die sichere und zeitsparende Überquerungsmöglichkeit dieser Straße dazu. Der „Zugang" sollte auf jeden Fall eine „Zufahrt" sein. Damit ist die kleinräumige Führung an und in der Abstellanlage selbst gemeint. Hier sollten Bordsteinkanten, Treppenstufen, enge Tore oder Durchlässe, Umlaufsperren, störendes Mobiliar usw. vermieden werden. Die Stellplätze sollten auf jeden Fall fahrend erreichbar sein. Zusammengefasst kann zu diesem Punkte festgehalten werden, dass für die Fahrradabstellanlagen die gleichen Qualitätskriterien angewendet werden sollten wie beim Parken von Pkw. Niemand käme dabei auf die Idee, Fahrzeuge über Bordsteine oder Treppenstufen zu befördern und am Ende womöglich „halbhoch" abzustellen.

Durch die Zunahme an Elektrofahrrädern mit mehr Eigengewicht sollte dies bei Fahrädern zukünftig auch vermieden werden. Bei großen Pkw-Stellplätzen sind häufig Abbiegespuren auf der zuführenden Straße markiert, teilweise sogar mit Lichtsignalanlagen ausgestattet. Auch dies kann als Vorbild für die Erreichbarkeit von großen Fahrradabstellanlagen herangezogen werden und bei der weiteren Planung Berücksichtigung finden.

Abbildung 157: Fahrrad-Abstellsituation in der Oberstadt



Bei der Förderung des Radverkehrs sind mit stark zunehmender Bedeutung die Pedelecs und S-Pedelecs zu berücksichtigen. Dies gilt auch für deren Abstellmöglichkeiten. Dabei sind gegenüber herkömmlichen Rädern einige Spezifika zu beachten. So kosten Pedelecs im Durchschnitt deutlich mehr als normale Räder. Der Aufpreis zwischen Normalrädern und Pedelecs mittlerer Ausstattung und Qualität liegt etwa bei 1.000 bis 2.000 Euro. Diese deutlich höheren Kosten erhöhen den Bedarf an besonders sicheren Abstellmöglichkeiten.

Als zweites gilt es, das höhere Gewicht zu beachten. Die durch den Motor und vor allem den Akku etwa zehn Kilogramm schwereren Pedelecs sollten auf jeden Fall vollkommen ebenerdig abgestellt werden können. Dies gilt sowohl für die Zufahrt zur Abstellanlage, die Zuwegung innerhalb der Abstellanlage und den Fahrradbügel selbst.

Drittens ist zu überlegen, ob eine Stromversorgung bzw. Lademöglichkeit an der Abstellanlage nötig ist. Hierzu ist in mehrere Nutzergruppen zu unterscheiden. Bei Kurzzeitparkern, wie beispielsweise Einkaufsverkehr und anderen Erledigungen wird kaum ein Ladevorgang nötig sein, da dies in aller Regel innerhalb kurzer Wege oder Wegeketten erfolgt, die von allen gängigen Akkukapazitäten (40 km aufwärts) abgedeckt werden. Gleiches gilt für viele Wege zur Arbeit. Dabei ist auch die Bike & Ride-Alternative eingeschlossen. Auch hier liegen die Wege fast immer im Bereich der Akkukapazitäten, so dass für den Standardparkvorgang keine Lademöglichkeit benötigt wird. Aufgrund der Häufigkeit und Regelmäßigkeit ist im Berufsverkehr folglich weitestgehend davon auszugehen, dass es lediglich einen sporadischen Bedarf gibt, falls ein Ladevorgang aus welchen Gründen auch immer spontan erfolgen muss. Für werktätige, die mit dem Pedelec bis zum Arbeitsstandort radeln, sollte in aller Regel eine Lademöglichkeit beim Arbeitgeber bestehen. Lediglich einige wenige Branchen bzw. Arbeitgeber (z.B. Kliniken) haben noch ein Sicherheitsproblem bezüglich der Aufladung von Akkus im Gebäude. Dies könnte mit den derzeit in der Neuentwicklung befindlichen Akkus mit festem Kern gelöst werden, die gegenüber den derzeit auf dem Markt befindlichen Akkus mit flüssigem Kern deutlich sicherer bezüglich einer möglichen Brandgefahr sein werden.

Für Berufstätige und andere Langzeitparker, wie Fahrradtouristen, ergibt sich beim Abstellen von Pedelecs in den Wintermonaten ein weiteres Problem. Akkus reagieren empfindlich, wenn sie längere Zeit Minusgraden ausgesetzt sind. Dies kann im Einzelfall zu Entladungsvorgängen führen und auf Dauer die Akkukapazität bzw. -Funktionalität stören. Daher sind ganzjährige Lademöglichkeiten im Freien grundsätzlich zu hinterfragen. Bei Fahrradtouristen als zweiter Zielgruppen, mit einem Bedarf an Lademöglichkeiten aufgrund ihrer längeren Wege, gilt dies grundsätzlich auch, ist aber aufgrund des sicherlich sehr geringen Aufkommens im Winter zu vernachlässigen. Bei Berufspendlern, die regelmäßig das Fahrrad nutzen, kann auch im Winter von einer Nutzung ausgegangen werden, wobei diese in der Summe niedriger ausfällt. Gerade bei Minusgraden mit Schneefall und/oder Eisglätte sinkt die Fahrradnutzung in den weniger Fahrrad affinen Regionen gegen Null. In Fahrrad affinen Regionen wird das Fahrrad bei mehr oder weniger allen Wetterlagen genutzt.

Die Lademöglichkeiten selbst können in verschiedenen Formen angeboten werden. Offene Stromanschüsse, deren Nutzung ohne weitere technische Zugangsbeschränkung selbstständig durch den Nutzer evtl. mittels eigenem, mitgebrachten Ladegerät erfolgt, könnte vor allem in ausgewählten Bereichen einer Fahrradstation zum Einsatz kommen, der ausschließlich Dauerkunden vorbehalten ist und gut vom Personal beaufsichtigt werden kann. Häufiger werden die jeweiligen Anschlussmöglichkeit vor allem in einem Kasten, Spind o-

der ähnlichem bereitgehalten werden, um das Diebstahl- und Vandalismusproblem zu minimieren. Hier ist besonders auf eine einfache Nutzung mit geringem administrativen Aufwand zu achten. Eine noch höherwertige Form der Abstellmöglichkeit in Verbindung mit einer Lademöglichkeit ist die Fahrradbox. Hier kann der Kunde nicht nur ein eigenes Ladegerät dauerhaft unterbringen, sondern auch weitere Utensilien, wie Fahrradbekleidung, Helm, Luftpumpe usw. unterbringen.

Aufgrund der unterschiedlichen, bisher nicht normierten Ladegeräte wird es in aller Regel am sinnvollsten sein, handelsübliche Steckdosen anzubieten. Hieran können alle mitgeführten Ladegeräte angeschlossen werden. Alternativ käme auch die Bereitstellung einer repräsentativen Auswahl von Ladegeräten in Frage. Dies wäre allerdings mit einigen Kosten verbunden, da allein aus Garantiegründen mehrere Hersteller berücksichtigt werden müssten. Zudem müssten von den einzelnen Herstellern mehrere Geräte bereitgehalten werden, damit mehrere Fahrräder gleichzeitig geladen werden können.

Die Strommengen für einen Ladevorgang sind so gering, dass es in den häufigsten Fällen wenig effizient sein dürfte, diese kostenpflichtig zu machen. Der technische und administrative Aufwand dürfte in der Regel zu hoch sein. Eine Gebühr, die diesen Aufwand abdeckt und möglicherweise sogar Gewinne einbringt, dürfte die Akzeptanz derart senken, dass wiederum nur in Notfällen von der Lademöglichkeit Gebrauch gemacht werden würde. Dies hätte wiederum zur Folge, dass weniger Lademöglichkeiten benötigt würden und die Effizienz der Verwaltung der Verbleibenden noch weiter sinken würde. Insofern ist, wenn überhaupt, eher gegen die missbräuchliche Nutzung der Lademöglichkeiten vorzubeugen. Dies gilt im Grundsatz insbesondere dann, wenn genormte Steckdosen angeboten werden und hieran theoretisch andere Stromabnehmer angeschlossen werden könnten. Eine solche Konstellation erscheint für den weit überwiegenden Teil von Fahrradabstellanlagen jedoch sehr unwahrscheinlich.

8.3.2 Anforderungen an Modellauswahl und Anordnung

In der Marburger Innenstadt wurden bereits bei vielen öffentlich zugänglichen Fahrradabstellanlagen gute Anlehnbügel installiert. Nur ein Teil der erfassten Anlagen bestand aus veralteten Vorderradhaltern, die zu Schäden am Rad führen können und in der Regel kaum eine Möglichkeit zum Anschließen des Rades bieten. Einige wenige Anlagen sind in der sogenannten hoch/tief Variante installiert, womit das Einparken erschwert wird. Schwierigkeiten beim Ein- und Ausparken gibt es bei einigen Anlagen durch zu geringe Seitenabstände. Dies führt in der Praxis zu unsachgemäßer Nutzung und bei zu engen Abständen auch dazu, dass die installierten Kapazitäten nicht voll genutzt werden und Plätze frei bleiben. Fahrradabstellanlagen sollten laut ADFC folgende Anforderungen erfüllen (vgl. ADFC 2012):

- ausreichende Seitenabstände aufweisen, um leichtes Ein- und Ausparken, Anschließen und Beladen ohne Beschädigung von Nachbarrädern zu gewährleisten.
- den abgestellten Fahrrädern festen Halt bieten. Das Drehen der Lenksäule und das Wegrollen muss verhindert werden, damit Fahrräder beim Aufladen von Kindern und Gepäck auch unter Seitenwind- oder Gepäckbelastung nicht kippen (Standsicherheit).
- das gleichzeitige Anschließen des Rahmens sowie eines Laufrades ermöglichen.
- Fahrräder mit verschiedenen Abmessungen und Lenkerformen aufnehmen können. Dazu zählen Räder mit Körben sowie Kindersitzen und Packtaschen, und Kinderräder.

- das Fahrrad nicht beschädigen (Biegekräfte auf Felge, Dynamohalter, Gangschaltung, Felgenbremshebel; Abreißen von Lichtkabel oder Bowdenzug; Lackschäden durch ungeschützte Anlehnpunkte etc.).
- Passanten vor Verletzungsgefahr schützen.

Die FGSV und die AGFS in Nordrhein-Westfalen formulieren mehr oder weniger gleichlautende Kriterien (vgl. FGSV 2012 und AGFS 2003).

Hinzu kommen je nach Standort und Nutzung eine ausreichende Beleuchtung und ein Witterungsschutz bei Langzeitnutzung. Eine Überdachung ist vor allem dann sinnvoll, wenn die Fahrräder für längere Zeit abgestellt werden, also beispielsweise an den Ausbildungseinrichtungen oder Arbeitsplätzen. In der Regel lohnt es sich nur, Anlagen mit mehreren Stellplätzen zu überdachen. In einige Fällen können evtl. bestehende Dächer oder andere vorhandene bauliche Einrichtungen genutzt werden.

Im Vergleich zum Pkw benötigt ein abgestelltes Fahrrad deutlich weniger Fläche. Der Flächenbedarf für einen Fahrradstellplatz im Straßenraum liegt laut FGSV bei etwa 1,5 m^2. Dieser Wert ergibt sich aus der maximalen Länge eines Fahrrades (2 m) und einem seitlichen Abstand zum nächsten Fahrrad von etwa 80 cm. Zusätzlich ist zum Ein- und Ausparken eine Fahrgasse von 1,5 - 2 m Breite freizuhalten. Diese sollte vor allem an Standorten, an denen die Nutzer zu bestimmten Zeitpunkten massenhaft auftreten (Bahnhof, Schule etc.), breiter ausfallen. Bei guten Abstellanlagen mit guten Anlehnbügeln können auf der Fläche eines Pkw-Stellplatzes 6 – 8 Fahrräder abgestellt werden (einseitiges Parken bei 6 Bügeln oder beidseitiges Parken bei 4 Bügeln).

Nachfolgend werden mittels der folgenden Abbildungen einige häufig verwendete Modelle vorgestellt und deren wichtigste Eigenschaft in Kurzform beschrieben.

Auf den ersten beiden Fotografien sind Marburger Beispiele sogenannter Vorderradhalter abgebildet. Sie erfüllen kaum eines der aufgeführten Kriterien. Durch die ausschließliche Fixierung des Vorderrades wird diese Art der Abstellmöglichkeit in Fachkreisen auch als ‚Felgenkiller' bezeichnet und ist als ungeeignet einzustufen.

Abbildung 158: Beispiel „Felgenklemmer“



Abbildung 159: Beispiel „Felgenklemmer“



Die nächsten vier Fotos Marburger und Luxemburger Beispiele zeigen einen aus einem einzigen Rohr gefertigten Anlehnbügel mit einer Führung des Vorderrades. Sie bieten fast alle geforderten Funktionen von guten Fahrradabstellern und können empfohlen werden. Jedoch gilt es, einige Details zu beachten. So wurden die Räder im ersten Beispiel sehr ungeordnet abgestellt, obwohl der Bügel eigentlich eine klare Form vorgibt. Möglicherweise liegt dies an einem leichten Gefälle Richtung Fahrbahn, was durch die kleine Bordsteinkante auf Höhe des Vorderrades verursacht werden könnte. Zudem könnte die Tiefe der Anlage nicht ausreichend sein und die Abstellenden dazu verleiten, das Rad möglichst weit

weg von der Fahrbahn zu fixieren. Das zweite und dritte Foto zeigen die gleiche Bügelvariante in gegenüberliegender Aufstellung, wobei der beidseitig benutzbare Bügel in einem Stück Platz und Kosten spart. Das letzte der drei Fotos zeigt die Sigma-Variante in einer hochwertig gestalteten Abstellanlage mit Überdachung am Bahnhof in Diekirch (Luxemburg).

Abbildung 160: Beispiel Anlehnbügel Einzelparker



Abbildung 161: Beispiel Anlehnbügel Einzelparker mit Überdachung



Abbildung 162: Beispiel Anlehnbügel Doppelparker



Abbildung 163: Beispiel Anlehnbügel Einzelparker ohne Überdachung



Die nächsten zwei Fotos zeigen anhand Marburger Beispiele die klassischen U-Bügel in zwei unterschiedlichen Formen und moderner Ausprägung. Diese Anlehnbügel werden in der richtigen Ausführungsform den Anforderungen gerecht. Eine leichte Schwäche haben sie in der exakten Abstellposition. So können die Fahrräder auch schräg oder quer am senkrechten Pfosten angeschlossen werden. Insbesondere bei Reihenanlagen kann dies durch die Verstärkung dieses Effekts zu einer großen Unordnung führen. Dabei erzeugt die Unordnung weniger ein ästhetisches Problem als vielmehr das Auslassen von Stellplätzen, weil diese von „Querparkern" zugestellt sind. Außerdem kann bei beengten Verhältnissen durch eine große Unordnung beispielsweise ein benachbarter Fußweg oder die angrenzende Fahrbahn eingeengt werden. Zur Länge der Bügel stellt die FGSV fest: „Gute Erfahrungen liegen mit Rohrbügeln in einer Höhe von 0,80 m und eine Länge von 0,80 m bis 1,30 m vor." Bezüglich der Länge sei hier an das vorab erwähnte Problem des Schiefstehens und Querparkens verwiesen. Darüber hinaus ist es bei Bügeln mit einer Länge unter 1,5 m deutlich schwerer von beiden Seiten an diesem zu parken.

Das Modell auf dem ersten Foto hat den Nachteil, dass es zu kurz ist und nur schwer auf beiden Seiten Fahrräder angeschlossen werden können. Dabei ragen die Räder bereits in die Rinne hinein. Als zweites Problem ist das eckige Rohr festzuhalten, da durch die Kanten Lackschäden wahrscheinlicher werden. Gut ist der mittlere Querholm, der zusätzliche Anschließmöglichkeiten für Normalräder und Anlehnmöglichkeiten für Kinderräder gibt. Auf dem zweiten Foto sind diese Vorteile aufgegriffen und ein rundes, Lackschonenderes Rohr verarbeitet. Der Bügel ist allerdings auch recht kurz.

Abbildung 164: Beispiel Anlehnbügel mit Zwischenstange



Abbildung 165: Beispiel Anlehngeländer mit Zwischenstange



Die letzten beiden Fotos aus der Stadt Düren zeigen vergleichbare U-Bügel in einfacher Form, wobei der obere ausreichend lang ist und damit von beiden Seiten Fahrräder angelehnt werden können, ohne dass diese abrutschen und umfallen. Vorteil der oberen Variante ist auch die höherwertige Fertigung aus Edelstahl. Dies bietet neben der besseren Optik eine höhere Haltbarkeit und ist dabei auch Lackschonender. Es fehlt hier jedoch der Mittelholm.

Das Modell auf dem zweiten Bild ist durch den zusätzlichen Querholm funktional noch etwas besser und durch die Feuer verzinkte Fertigung auch deutlich günstiger.

Abbildung 166: Beispiel Anlehnbügel



Abbildung 167: Beispiel Anlehnbügel mit Zwischenstange



8.3.3 Kosten für Fahrradabstellanlagen

Die Preise pro Fahrradabstellplatz variieren je nach Modell und Ausführung erheblich. Einen einfachen Felgenkiller kann man bereits für rund 20,- € pro Stellplatz erhalten. Ebenso fangen minderwertige Anlehnbügel bereits bei 25,- € an. Beides ist jedoch aus funktionaler Sicht nicht zu empfehlen. Die aus funktionaler Sicht zu empfehlenden Modelle kosten zwischen 60,- und 120,- € pro Stellplatz (ADFC 2012). In der Edelstahlvariante können es bis zu 150,- € sein. Für einige Fahrradbügelmodelle werden sogar mehrere hundert Euro verlangt. Ein funktionaler Mehrwert kann dabei nicht festgestellt werden. Im Gegenteil, solche „Designerlösungen" sind unter funktionalen Aspekten oft als untauglich zu bewerten.

8.3.4 Fahrradboxen

Grundsätzlich kann für Langzeitparker auch die Installation von Fahrradboxen in Erwägung gezogen werden. Dies gilt besonders für das Abstellen hochwertiger Fahrräder wie Pedelecs und S-Pedelecs. Hierfür sind geschlossene Fahrradboxen eine gute Lösung. Hierzu sollte jedoch eine ausreichende Nutzung der Boxen gesichert sein, da sie zwischen 500,- und 1.000,- € pro Stück kosten (ADFC 2012). Die Anschaffung von Fahrradboxen sollte daher nur dort erfolgen, wo eine ausreichende Nachfrage gesichert ist. Dies z.B. kann an Bahnhöfen und anderen B + R-Anlagen, großen Arbeitgebern oder im Stadtzentrum, eingangs der Fußgängerzone, der Fall sein.

Der Vorteil von Fahrradboxen liegt darin, dass sie bei einer guten Bauart eine sehr hohe Diebstahlsicherheit gewähren. Gleiches gilt für Vandalismusschäden. Darüber hinaus können neben dem Fahrrad weitere Utensilien in der Box untergebracht werden; dies können bei privat oder dauerhaft genutzten Boxen z.B. Zubehörteile zum Fahrrad, eine Luftpumpe und anderes Werkzeug sein. Bei öffentlich vermieteten Boxen oder am Arbeitsplatz kann dies ein vorübergehend abzustellender Einkauf sein, der Fahrradhelm oder nasse Regenbekleidung am Arbeitsplatz. Fahrradboxen bieten zudem den Vorteil, dass man problemlos eine Lademöglichkeit für Elektrofahrräder installieren kann.

Ein wichtiger Bestandteil von Fahrradboxen ist deren Schließsystem. Hier können inzwischen alle gängigen Schließsysteme gewählt werden:

- Einfaches Schloss mit Schlüssel
- Pfandschloss
- Transponder-Schloss
- Zahlenschloss

Abbildung 168: Türen von Fahrradboxen mit Pfandschloss und Transponderschloss





Abbildung 169: Fahrradboxen mit elektronischen Zahlenschloss und Stromanschluss





Abbildung 170: Fahrradboxen in Reihenanlagen





8.3.5 Kapazitäts- und Mengenkalkulation von Fahrradabstellanlagen

Der Bedarf an Fahrradabstellplätzen ist grundsätzlich vom Gesamtverkehrsaufkommen und dem Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr abhängig. Der jeweilige Bedarf an den unterschiedlichen Einrichtungen (Einzelhandel, Schule, Bürogebäude etc.) wird des Weiteren von mehreren Faktoren determiniert (vgl. Alrutz/Bohle 2001):

Umgebende Topographie

Eine topographisch schwierige Erreichbarkeit von Einrichtungen (z. B. Hanglagen) bzw. eine topographisch anspruchsvolle Strecke zwischen Quell- und Zielort können die Fahrradnutzung stark einschränken. In Marburg gilt dies besonders für die historische Innenstadt und große Teile der Universität.

Lage der Einrichtung

Standorte innerhalb des Stadt- oder Gemeindegebietes (integrierte Lage) werden häufiger mit dem Fahrrad aufgesucht als solche, die sich außerhalb von Ortschaften bzw. an der Peripherie dieser befinden (nicht integrierte Lage). Denn je größer die Distanz zwischen Start- und Zielpunkt eines Weges bzw. je schlechter die Verkehrswegeinfrastruktur ist, umso mehr sinkt die Bereitschaft, das Fahrrad zu nutzen.

Möglichkeiten zur Mehrfachnutzung

In Abhängigkeit von der Lage einer Abstellanlage kann diese von verschiedenen Einrichtungen genutzt werden, die zu unterschiedlichen Tageszeiten die Spitze ihres Besucheraufkommens registrieren (z. B. tagsüber vom Einzelhandel und in den Abendstunden von einem Gastronomiebetrieb). In solchen Fällen müssen Abstellanlagen die Bedürfnisse mehrerer Nutzergruppen berücksichtigen und im Rahmen der Kapazitätsberechnung sind die einzelnen Bedarfsziffern zu addieren.

Anbindung und Bedienungshäufigkeit durch den öffentlichen Verkehr

Für Einrichtungen, die sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind, kann der Bedarf an Fahrradabstellanlagen gegenüber den Standardwerten geringer ausfallen. Dies könnte in Marburg neben dem Umfeld des Hauptbahnhofes, der Bereich an der Elisabeth Kirche, das westliche Ende des Erlenrings und der Korridor vom Rudolphsplatz über die Wilhelmstraße bis Frankfurter Straße/Theater sein.

Fahrradnutzung bei Beschäftigten und Besuchern

Je nach Betrieb und Belegschaft oder Besucherspektrum kann die Akzeptanz des Radfahrens innerhalb eines Betriebs, einer Behörde oder anderen Einrichtungen sehr unterschiedlich ausfallen und den Bedarf an Abstellplätzen stark beeinflussen. In Häusern, in denen das Radfahren z.B. durch den Arbeitgeber stark gefördert wird, werden weitaus mehr Abstellplätze benötigt als in solchen, in denen kein aktives Mobilitätsmanagement in diese Richtung betrieben wird.

Größe und Art der Einrichtung bzw. des Betriebes

Bemessungsgrundlage des Bedarfs an Fahrradabstellplätzen ist in erster Linie die Art und die Größe einer Einrichtung oder eines Betriebes. Hierbei wird zwischen Einrichtungen bzw. Betrieben mit oder ohne Publikums- und Kundenverkehr unterschieden. Des Weiteren ist die Anzahl der Beschäftigten und ggf. Kunden/Nutzer von Bedeutung, die zumeist auf Grundlage der Nettofläche des Gebäudes oder anhand der maximal möglichen Besucherzahl ermittelt werden kann.

Regelungen in Hessischer Bauordnung und Marburger Stellplatzsatzung

Wie für Pkw auch, sollten alle größeren Gebäude und anderen wichtigen Ziele mit einem hohen Verkehrsaufkommen mit ausreichend vielen Fahrradabstellplätzen ausgestattet werden. Die Hessische Bauordnung (HBO) gibt den Gemeinden dabei relativ freie Hand, wie viel Fahrradstellplätze sie im Rahmen ihrer Stellplatzablösesatzung in den einzelnen Kategorien verlangen sollten. Grundsätzlich besteht aber die Pflicht, für alle Gebäude entsprechend ihrer Funktion und ihrem Bedarf ausreichend Stellplätze für Pkw und Fahrräder zur Verfügung zu stellen. Dies gilt sowohl für öffentliche als auch für private Gebäude. Die genaue Formulierung ermöglicht durch das „ob" jedoch einen gewissen Interpretationsspielraum: „Die Gemeinden legen unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse fest, ob und in welchem Umfang bei der Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen oder sonstigen Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, geeignete Garagen oder Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Abstellplätze für Fahrräder errichtet werden müssen, (HBO 2002, § 44)". Dabei ist gerade in privaten Wohngebieten mit Einzelhausbebauung der Zusatz „Notwendige Stellplätze, Garagen und Abstellplätze dürfen nicht zweckentfremdet werden" von besonderer Bedeutung, da hier oftmals ehemalige Stellplätze in Vorgärten umgewandelt oder anderweitig genutzt werden.

Die Marburger „Satzung über die Schaffung von Stellplätzen und Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder in der Universitätsstadt Marburg" (Stellplatzsatzung) gibt für jeden Gebäudetyp eine entsprechende Zahl an Fahrradstellplätzen vor, wobei wie üblich auch die Ablöse ermöglicht wird. Hierzu ist allerdings festzuhalten, dass nur für Pkw-Stellplätze Ablösebeträge nach Zonen definiert wurden. Es ist nicht ersichtlich, ob und wenn welche Ablösen für nicht bereitgestellte Fahrradstellplätze zu entrichten sind. Hier sollte die Satzung ergänzt werden, um der Forderung den entsprechenden Nachdruck zu verleihen (vgl. Stellplatzsatzung der Universitätsstadt Marburg 2014). Grundsätzlich vorteilhaft ist die Regelung der Stellplatzsatzung Marburgs dahingehend, dass die jeweils verlangten Stellplatzzahlen durch Maßnahmen „des Mobilitätsmanagements, insbesondere durch die Nutzung von „Semester-" und „Job-Tickets", die Errichtung und Einbindung von Carsharing-Stationen …" gemindert werden kann (vgl. § 10 Stellplatzsatzung der Universitätsstadt

Marburg, 2014). Diese sinnvolle Möglichkeit zur Senkung der Autonutzung sollte jedoch um das Fahrrad als Alternative ergänzt werden.
Über die reine Stellplatzzahl hinaus soll an dieser Stelle nochmals ausdrücklich auf die notwendige Ausführungsqualität von Fahrradabstellanlagen verwiesen werden. Eine schlechte Qualität kann die tatsächlich zur Verfügung stehende Menge deutlich reduzieren. Außerdem bestimmt sie maßgeblich die Nutzung. Es wird daher vorgeschlagen, eine technische Erläuterung zu ergänzen. Dabei könnte auf bestehende Unterlagen der FGSV, des ADFC oder der AGFS verwiesen werden.

Der einzige technische Hinweis in der Marburger Stellplatzsatzung bezieht sich auf den Platzbedarf: „Je Fahrrad ist eine Fläche von 1,2 qm vorzuhalten, soweit kein genauerer Nachweis erfolgt“ (Universitätsstadt Marburg 2014). Dieser Wert sollte in Anlehnung an die Ausführungen der FGSV auf 1,3 bis 1,5 m² erhöht werden. Um „irgendwo in die Ecke gequetschte“ Fahrradabstellanlagen zu vermeiden, sollte außerdem ein Hinweis zu den notwendigen Flächen für die Fahrgasse erfolgen. Auch die Formulierung „sofern kein genauerer Nachweis erfolgt“, lässt Interpretationsspielraum bezüglich der tatsächlichen Ausführungsnotwendigkeit.

Die bisher in der Marburger Stellplatzsatzung angegeben Werte für die einzelnen Gebäudekategorien entsprechen in etwa denen der FGSV in ihren „Hinweisen zum Fahrradparken“ (FGSV 2012), wobei die dort vorgenommene Kalkulation auf Basis des Radverkehrsanteils am lokalen Modal-Split aufgrund dieser Datengrundlage eher kritisch ist. Ein anderes Verfahren verwendet die AGFS in Nordrhein-Westfalen. Sie schlägt für die unterschiedlichen baulichen Nutzungen konkrete Faktoren und damit Stellplatzmengen vor. Diese Werte sind in einer übersichtlichen Tabelle zusammengefasst. Wie eingangs erwähnt, sollten grundsätzlich an allen Zielen ausreichend viele Fahrradstellplätze bereitgehalten werden. Einige Werte der derzeitigen Marburger Stellplatzsatzung fallen dabei auf und sollten überprüft und ggf. modifiziert werden:

- So werden beim Einzelhandel nur 3 Kunden-Stellplätze auf 400 m² Verkaufsfläche verlangt. Dies kann im Durchschnitt und zeitlich gut verteilt evtl. reichen, kaum aber bei einem gleichzeitigen Auftreten mehrerer Kunden.
- Bei den Kirchen wird der Radverkehrsanteil nur auf 4,5% geschätzt. Auch dies erscheint wenig, da die Kirchen in der Regel in einer fahrradfreundlichen Entfernung liegen und zudem kein Gepäck transportiert werden muss. Darüber hinaus werben einige Kirchen für eine nachhaltige Mobilität.
- Bei Sportplätzen und –Hallen wird für die Sportler quasi eine 100%ige Quote definiert, was weit über der Realität sein dürfte. Bei den Besuchern hingegen wird bei einem Sportplatz nur mit einem Radverkehrsanteil von 2,5% gerechnet, was eher niedrig erscheint. Bezüglich der Entfernung und des Gepäcktransportes dürfte hier ähnliches gelten wie bei den Kirchen. Ein Ergebnis dieser hohen Quote könnte sein, dass die Betreiber die Quote dadurch erfüllen, dass sie bei der Auswahl der Fahrradbügel auf Modelle zurückgreifen, die zwar theoretisch eine hohe Zahl an Stellplätzen vorweist, die aber aufgrund der baulichen Mängel nur in geringer Zahl genutzt werden können und nicht den technischen Anforderungen entsprechen (Achsabstandsmaß bei Felgenkillern).
- Bei Krankenhäusern und Kliniken wird für 50 Beschäftigte nur ein Fahrradstellplatz verlangt, obwohl Klinikbeschäftigte nach Erfahrung der Gutachter eine hohe Affinität zur nachhaltigen Mobilität haben. Daher sollte dieser Wert zumindest für Standorte in Tallage erhöht werden. Widersprüchlich erscheint die Regelung, bei den

Krankenhäusern mit überörtlicher Bedeutung 50% mehr an Stellplätzen zu fordern (1,5 statt 1 Besucherstellplatz auf 50 Betten), obwohl die durchschnittliche Anfahrt bei den überörtlichen Kliniken eher länger sein dürfte und damit die Fahrradnutzung eher abnimmt.

- Grundsätzlich sollte überlegt werden, ob es sachlich gerechtfertigt ist, einzelnen Branchen die Stellplatzpflicht deutlich zu erleichtern. So sollte erwogen werden, die „Kraftfahrzeugwerkstätten" bezüglich der Ausstattung mit Fahrradstellplätzen den anderen Handwerksbetrieben anzugleichen. Es ist nach den Erfahrungen der Gutachter auch ein Irrglaube, dass die Beschäftigten in der Autoindustrie nur Auto fahren. Vielmehr haben viele große Autozulieferer und Autoproduzenten eigene Werksbusse, Jobtickets, Firmenräder usw.

Die nachfolgend dokumentierte Übersicht über Richtzahlen für notwendige Fahrradabstellplätze der AGFS NRW wird nicht hinsichtlich der einzelnen Werte (diese Ausarbeitung datiert bereits aus dem Jahr 2003), sondern als Beispiel im Hinblick auf die Differenzierung nach baulicher Nutzung und Nutzerstruktur als Beispiel abgebildet.

Abbildung 171: AGFS-NRW: Richtzahlen für notwendige Fahrradstellplätze[49]

Bauliche Nutzung	Herzustellende Fahrradabstellplätze	Davon für Besucher bzw. besondere Anlässe
Wohngebäude		
Wohngebäude außer Einfamilienhaus mit oder ohne Einliegerwohnung	1 Stpl. je 30 qm Wohnfläche	20%; mind. 2 Stpl.
Gebäude mit Altenwohnungen	1 Stpl. je 150 qm Gesamtwohnfläche	25%; mind. 2 Stpl.
Kinder-, Jugend- und Studentenwohnheime	1 Stpl. je Bett	20%
Schwestern-/Pflegerwohnheime	0,7 Stpl. je Bett	20%
Altenwohnheime	0,2 Stpl. je Bett	50%; mind. 2 Stpl.
Dienstunterkünfte	0,3 Stpl. je Bett	20%; mind. 2 Stpl.
Übergangswohnheime	0,5 Stpl. je Bett	20%; mind. 2 Stpl.
Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen		
Ladenartige Dienstleisungsbetriebe für den periodischen Bedarf	1 Stpl. je 35 qm Nutzfläche	50%
Büroartige Dienstleistungsbetriebe, Arztpraxen und vergleichbare Dienstleister	1 Stpl. je 40 qm Nutzfläche	75%
Verkaufsstätten		
Verkaufsstätten für Waren des täglichen Bedarfs	1 Stpl. je 40 qm Verkaufsfläche	75%
Fachgeschäfte	1 Stpl. je 50 qm Verkaufsfläche	75%
Warenhäuser, Verbrauchermärkte, Einkaufszentren	1 Stpl. je 80 qm Verkaufsfläche	90%
Fachmärkte (Baumärkte, Möbelhäuser etc.)	1 Stpl. je 150 qm Verkaufsfläche	75%
Versammlungsstätten (außer Sportstätten)		
Versammlungsstätten überörtlicher Bedeutung (Theater, Konzerthäuser)	0,025 Stpl. je Besucherplatz	90%
Sonstige Versammlungsstätten (Kinos, Mehrzweckhallen etc.)	0,1 Stpl. je Besucherplatz	90%
Kirchen, Bethäuser etc.	0,05 Stpl. je Besucherplatz	90%
Sportstätten		
Sportplätze	0,05 Stpl. je Besucherplatz; mind. 1 Stpl. je 250 qm Sportfläche	90%
Spiel- und Sporthallen	0,05 Stpl. je Besucherplatz; mind. 1 Stpl. je 50 qm Hallenfläche	90%
Freibäder	1 Stpl. je 100 qm Grundstücksfläche	90%
Hallenbäder	0,2 Stpl. je Kleiderablage	90%
Tennisplätze und -hallen	0,05 Stpl. je Besucherplatz; mind. 1 Stpl. je Spielfeld	90%
Fitness- und Sportstudios, Solarien, Saunen	0,2 Stpl. je Kleiderablage	90%

49 Quelle: AGFS 2003

Abbildung 172: Fortsetzung AGFS-NRW: Richtzahlen für notwendige Fahrradstellplätze[50]

Bauliche Nutzung	Herzustellende Fahrradabstellplätze	Davon für Besucher bzw. besondere Anlässe
Sportstätten		
Sonstige innerörtliche Sportanlagen	1 Stpl. je 100 qm Sportfläche	Einzelfallprüfung
Sonstige außerörtliche Sportanlagen	1 Stpl. je 500 qm Sportfläche	Einzelfallprüfung
Kegel- und Bowlingbahnen	1 Stpl. je Bahn	90%
Gaststätten und Beherbergungsbetriebe		
Gaststätten	0,15 Stpl. je Sitzplatz	90%
Reine Speisegaststätten	0,1 Stpl. je Sitzplatz	80%
Außengastronomie	0,25 Stpl. je Sitzplatz	90%
Hotels, Pensionen, Kurheime und sonstige Beherbergungsbetriebe	0,1 Stpl. je Bett; mind. 2 Stpl.	90%
Jugendherbergen	0,15 Stpl. je Bett	90%
Camping- und Zeltplätze	1 Stpl. je 600 qm Grundstücksfläche	90%
Krankenanstalten und Altenpflegeheime		
Krankenanstalten und Altenpflegeheime	0,3 Stpl. je Arbeitsplatz	20%
Schulen und andere Bildungseinrichtungen		
Kindergärten, Kindertagesstätten	0,1 Stpl. je Kindergartenplatz	50%
Grundschulen	0,25 Stpl. je Ausbildungsplatz	10%
Allgemeinbildende Schulen	0,5 Stpl. je Ausbildungsplatz	5%
Sonderschulen für Behinderte	0,1 Stpl. je Ausbildungsplatz	25%
Berufsschulen, Berufsfachschulen	0,2 Stpl. je zeitgleich nutzbarem Ausbildungsplatz	10%
Volkshochschulen und andere innerörtliche Erwachsenenbildungsstätten	0,2 Stpl. je zeitgleich nutzbarem Ausbildungsplatz	80%
Bibliotheken	1 Stpl. je 40 qm Hauptnutzfläche	90%
Fahrschulen	6 Stpl. je Lehrsaal	90%
Jugendfreizeitheime	0,4 Stpl. je Angebotsplatz	90%
Gewerbe- und Industriebetriebe, Arbeitsstätten allgemein (soweit nicht bereits aufgeführt)		
Gewerbe- und Industriebetriebe, Arbeitsstätten allgemein	0,25 Stpl. je Beschäftigtem	10%
Sonstiges		
Kleingartenanlagen	0,5 Stpl. je Kleingarten	90%
Friedhöfe	1 Stpl. je 1.500 qm; mind. 2 Stpl. je Eingang	90%
Spiel- und Automatenhallen	1 Stpl. je 40 qm Hauptnutzfläche	90%

50 Quelle: AGFS 2003

Zusammengefasst soll an dieser Stelle nochmals das Ziel der in der ganzen Stadt flächendeckend ausreichend vielen Fahrradabstellanlagen formuliert werden. Im Rahmen dieser Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes für die Universitätsstadt Marburg wird daher empfohlen, die Fahrradabstellanlagen sukzessive zu erweitern. Dies gilt sowohl für die öffentlich zugänglichen Anlagen als auch für die privaten. Für die öffentlich zugänglichen Anlagen, die durch die Stadt aufgestellt werden, sollten die vorhandenen qualitativ nicht ausreichenden Anlagen ausgetauscht werden. Dabei sollten bei Bedarf auch Mengenanpassungen erfolgen. Darüber hinaus sollten weitere Abstellanlagen an zusätzlichen Standorten installiert werden. Hierbei sollten jedoch keine Fußwege genutzt werden, sondern ungenutzte Seitenräume in Nebenanlagen. Sofern hier keine Flächen zur Verfügung stehen, sollten ggf. vorhandene Pkw-Stellplätze umgewidmet werden. Dies gilt vor allem für die verdichteten Innenstadtbereiche. Derzeit stehen der dortigen Wohnbevölkerung kaum Fahrradabstellanlagen zur Verfügung. Langfristiges Ziel sollte es sein, in allen Straßenzügen neben den Pkw-Stellplätzen auch eine ausreichende Zahl an Fahrradabstellplätzen vorzuhalten. Dabei können auch Fahrradboxen zum Einsatz kommen. Hier wäre zu überlegen, ob diese aufgrund der Kosten vermietet werden sollten.

Viele der öffentlich zugänglichen Fahrradabstellanlagen werden von privaten Betrieben oder Einrichtungen zur Verfügung gestellt. Auch hier werden die oben beschriebenen Qualitätskriterien oftmals nicht erreicht. Es ist zu vermuten, dass dies vor allem in Unkenntnis darüber geschieht. Um hier weiterzuhelfen, könnte an die Betriebe und Einrichtungen ein einfacher Infoflyer verteilt werden, um die wichtigsten Informationen bezüglich guter Fahrradbügel zu vermitteln. Noch weiter ginge das Angebot einer persönlichen Beratung vor Ort. Eine solche Beratung wird aufgrund der meistens sehr überschaubaren Situation mit einem nur sehr geringen Aufwand verbunden sein. Für aufwändigere Beratungen bei größeren Betriebsgeländen können entsprechende Gebühren erhoben oder an externe Berater verwiesen werden. Dabei sollte berücksichtigt werden, dass die Qualitätsanforderungen an Fahrradabstellanlagen bisher nur bedingt in der Architektur Berücksichtigung finden.

Für Neubauten und maßgebliche Gebäudeerweiterungen im Stadtgebiet sollten die aktuellen Bestimmungen des Paragraphen 44 der Hessischen Bauordnung und die darin enthaltenen Möglichkeiten für eine moderne fahrradfreundliche Auslegung in der Marburger Stellplatzsatzung, wie vorab angedeutet, modifiziert werden. Ergänzend hierzu wäre zu prüfen, ob die bestehenden Prüf- und Kontrollmechanismen funktionieren und ausreichend effizient sind.

8.4 Fahrradparken an den Marburger Bahnhöfen

Die Nutzung des Fahrrades als Zubringer zum ÖPNV (Bike+Ride) und die weiteren intermodalen Verknüpfungen zwischen beiden Verkehrsmitteln wird in Zukunft erheblich an Bedeutung gewinnen. Die gute Auslastung bzw. die bereits sichtbare Überlastung der bereits vorhandenen Fahrradabstellanlagen weist auf den weiteren Handlungsbedarf hin.

Für den Bahnhof Marburg (Hauptbahnhof) wird die Errichtung einer Fahrradstation vorgeschlagen, die alle Funktionen einer innovativen, leistungsfähigen Schnittstelle zwischen allen Verkehrsmitteln aufweist und für ein schrittweises Ausbaukonzept der in einem Fahrradparkhaus angebotenen Abstellplätze bei weiter zunehmender Nachfrage vorzusehen ist. Aktuell wird von einer Nachfrage von min. 400 Abstellplätzen ausgegangen.

Die Funktionen dieser Fahrradstation, die als Mobilitätsstation mit erweiterten Ausstattungen zu konfigurieren ist, die neben dem Abstellen der privaten Fahrräder von Fahrrad- und Pedelec-Verleihsystemen über Service-, Informations- und Beratungsangebote bis zum Carsharing reicht, werden in einer von diesem Bericht separierten Konzeption dargelegt.

Als Standort wird das heutige Parkdeck am südlichen Rand des Bahnhofsvorplatzes vorgeschlagen, welches mit einem vollständig wettergeschätzten Zugang zum Bahnhof entlang der Südseite des Bahnhofsgebäudes angebunden werden kann.

Für den Südbahnhof wird die Errichtung eines geringer dimensionierten, aber sukzessive erweiterbaren Fahrradparkhauses mit weiteren Funktionen einer Mobilitätsstation empfohlen.

Abbildung 173: Beispiel für eine Fahrradstation mit umfassendem Service (Parken, Reparatur, Verleih usw.): Bahnhof Stadt Ludwigsburg



8.5 Beispiele für zu empfehlende Fahrradabstellanlagen und Ladefunktionen für Pedelecs

Die folgend dokumentierten Beispiele für moderne Fahrradparksysteme für Radstationen und Fahrradparkhäuser an den Schnittstellen zwischen ÖPNV und Fahrradverkehr (Bahnhöfe usw.) zeigen nur einen Ausschnitt realisierter Anlageformen. Für alle anstehenden Fahrradinfrastrukturinvestitionen in der Stadt Marburg sind aus der Vielzahl zu empfehlender Anlageformen gemeinsam mit dem Radverkehrsbeirat und weiteren Beteiligten die jeweils örtlich und zweckbezogen besten möglichen Lösungen zu finden.

Abbildung 174: E-Bike Ladestation (Beispiel: Ludwigsburg)



Abbildung 175: einseitiger Parkständer[51]



Abbildung 176: Lademöglichkeit für Pedelec[52]



51 http://www.radspeicher.de/tl_files/radspeicher/tn_radspeicher_buegel_oberdeck.JPG (Zugriff am 18.01.2016)

52 http://www.bike-energy.com/tl_files/bilder/technologie_2014/ladeboard/Ladestation%20fuer%20E-Bike%20und%20Elektro-auto%20LINE%20L3B%20mit%20Anschluss%20fuer%203%20E-Bikes,%20E-Car%20und%20Steckdose%2004.jpg (Zugriff am 18.01.2016)

Abbildung 177: automatischer Zugang[53]



Abbildung 178: Parkständer für Lastenräder[54]



53 http://www.pro-velo.ch/fileadmin/_processed_/csm_Zutritt_Veloparking_Basel_dcef179e7e.jpg (Zugriff am 18.01.2016)

54 http://www.zukunft-mobilitaet.net/wp-content/uploads/2014/03/copenhagenize-bar-cyclehoop-schliessmechanismus.png (Zugriff am 18.01.2016)

9 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der Radverkehrsförderung Marburgs soll nicht nur der Information der Bürger und Besucher Marburgs dienen, sondern vor allem einen aktiven Dialog mit diesen und weiteren beteiligten Akteuren hervorrufen. Der Ansatz geht davon aus, dass ein Großteil der Einwohner, Arbeitspendler und Besucher zumindest grundsätzlich die Möglichkeit hat, in der Universitätsstadt Marburg das Fahrrad für verschiedene Wege zu nutzen. Viele tun dies bereits mehr oder weniger regelmäßig und haben daher auch eigene Kenntnisse, Bewertungen und Empfindungen zu diesem Thema. Diese sollen genutzt werden, um in einem moderierten Prozess die Potenziale des verträglichen und somit ressourcenschonenden Radverkehrs besser auszuschöpfen. Eine moderne Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung der Öffentlichkeit ist nicht nur wichtig, um eine möglichst hohe Akzeptanz zu erhalten, sondern auch um unter Kenntnis und Berücksichtigung des Wissens aller Beteiligten und Zielgruppen unter den vorhandenen Rahmenbedingungen zu optimalen Ergebnissen zu gelangen.

Für die Öffentlichkeitsarbeit und -beteiligung in der Radverkehrsförderung Marburgs wird daher vorgeschlagen, auf verschiedenen Ebenen alle Beteiligten anzusprechen, sie zu informieren und ihnen die Möglichkeit zur Mitwirkung zu geben. Das Konzept wird im Folgenden vorgestellt. Dabei wird auch der weitergehende Ansatz des Mobilitätsmanagement für Betriebe und Schulen einbezogen, da hier hervorragende Möglichkeiten bestehen, gezielt und kontinuierlich mit wichtigen Zielgruppen zu kommunizieren. Unterschieden werden kann die Öffentlichkeitsarbeit nach fünf Charakteristika und Bereichen, die nachfolgend eine grobe Gliederung der Vorschläge ermöglichen:

- Information
- Werbung
- Kundenbindung
- Mitwirkung und Beteiligung
- Mobilitätsmanagement

Es erfolgt dabei keine explizite definitorische Abgrenzung der einzelnen Ansätze. Dies ist insofern auch nicht beabsichtigt, als dass "nach außen" hin - abseits der rein fachlichen Diskussion - das Marketing für eine fahrradfreundliche Universitätsstadt Marburg ohnehin wie "aus einem Guss" erscheinen sollte. Die nachfolgenden Vorschläge werden daher nach inhaltlichen Zusammenhängen sortiert.

Bei den Vorschlägen zur Kommunikation werden in Teilen auch andere Verkehrsmittel angesprochen, da der Radverkehr systematisch betrachtet immer um die weiteren Verkehrsmittel des Umweltverbundes ergänzt werden sollte. Dies trifft ganz besonders für den öffentlichen Verkehr zu.

Bei den nachfolgend aufgelisteten Maßnahmen sind auch Punkte aufgelistet, die sich in Teilen kritisch mit dem derzeitigen Stand der Radverkehrsbedingungen in der Universitätsstadt Marburg auseinandersetzen. Beispielhaft zu nennen ist hier der Fahrradklimatest des ADFC und die Aktion „critical mass“. Solche Elemente sind grundsätzlich zu begrüßen, da sie zusammen mit anderen Maßnahmen geeignet sind, das gemeinsame Anliegen aller Akteure zu unterstützen, die Bedingungen für den Fahrradverkehr in der Universitätsstadt Marburg zu verbessern.

Bei der Auswahl und zeitlichen Einordnung der Maßnahmen ist darauf zu achten, dass Radverkehr verstärkt zu Saison beworben werden sollte. Doch bleibt dabei festzuhalten, dass auch im Winter Fahrrad gefahren wird. Es sollte also darauf geachtet werden, dass durch eine Betonung des Sommers kein gegenläufiges Bild suggeriert wird. Grundsätzlich sollte auch anlassbezogen kommuniziert werden. Um den Radverkehr jedoch als völlig normal zu etablieren, sollte die Kommunikation darüber hinaus kontinuierlich erfolgen.

9.1 Information

Maßnahmen der Informationen dienen dazu, den Wissensstand der Zielgruppen themenbezogen zu erweitern. Außerdem soll insbesondere auf Neuigkeiten hingewiesen werden, wie z.B. die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes. Neben solch zentralen und grundlegenden Projekten sollte auch über einzelne Maßnahmen von größerer Bedeutung, wie z.B. die Umgestaltung wichtiger Knotenpunkte, die Erstellung einer neuen Verbindung u.ä. informiert werden.

Sofern vorab vermutet werden kann, dass die Akzeptanz einer Maßnahme strittig ist, z.B. bei betroffenen Anwohnern, so könnte versucht werden, zunächst grundsätzlich über die Art und den Sinn der Maßnahme aufzuklären, ohne direkt den Bezug zur konkreten Maßnahme herzustellen. Hiermit kann möglicherweise eher eine sachliche Akzeptanz ohne persönliche Betroffenheit erreicht werden.

Insgesamt sind zur Information vielfältige Maßnahmen und Methoden denkbar, wobei die Vielfalt der zur Verfügung stehenden Medien genutzt werden sollte:

- Klassische Pressearbeit: Pressemitteilungen, Radiobeiträge und Berichte lokaler TV-Sender zu wichtigen Neuigkeiten der nachhaltigen Mobilität (z.B. Eröffnung neuer Radwege, Umgestaltung von Knotenpunkten usw.)
- Eigene Darstellungen auf der städtischen Website im Internet, bzw. in sozialen Netzwerken: kartografische Darstellung des städtischen (und kreisweiten) Radwegenetzes, wichtige Fußwegeverbindungen, Regelung des Radverkehrs in der Fußgängerzone, Verlinkung zum ÖV-Angebot, Erläuterung und Darstellung von Bike+Ride-Möglichkeiten um in die Innenstadt Marburgs zu gelangen, sonstige größere, evtl. bewachte Abstellanalagen etc.
- Vernetzung vorhandener Angebote: Um den Aspekt der Inter- und Multimodalität hervorzuheben und bei den Bürgern stärker zu verbreiten, kann ein Infoflyer gestaltet werden, der verschiedene Wegeketten mit verschiedenen Verkehrsmitteln aufzeigt und eine Linksammlung zu den Mobilitätsdienstleistern beinhaltet (auch digital im Internet)
- Wanderausstellung: Zur Information über den Radverkehr in der Universitätsstadt Marburg, inklusive aktueller Projekte, könnte eine Wanderausstellung erstellt werden. Die Ausstellung kann der Reihe nach in großen öffentlichen Institutionen mit viel Publikumsverkehr, wie der Bibliothek, der Stadtverwaltung, bei den Stadtwerken, aber auch Ausbildungseinrichtungen und großen Betrieben präsentiert werden.

Die genannten Maßnahmen und Methoden sollen alle Zielgruppen ansprechen, weshalb unterschiedliche Medien (Zeitung, Radio, Internet) genutzt werden sollten. Durch die Nutzung verschiedener Medien ist es darüber hinaus möglich, dieselbe Person auf unterschiedliche Arten - auch mehrmals – anzusprechen. Zugleich kann eine Vielzahl von Bewohnern,

Beschäftigten und Besuchern erreicht werden. Gleichwohl bleiben solche reinen Informations- bzw. "Statusmeldungen" oft nur kurzzeitig im Gedächtnis und sind daher nicht so wirkungsvoll wie Maßnahmen zur Interaktion bzw. geschickte Werbeaktionen (s. nächste Punkte zur Öffentlichkeitsarbeit).

Zeitlich orientieren sich die Maßnahmen an den Zeitpunkten, wann etwas Neues, Berichtenswertes geschieht. Als Basis sollten jedoch insbesondere im Internet alle grundlegenden Informationen zum (Rad-)Verkehr in der Universitätsstadt Marburg aufbereitet werden, um jederzeit abrufbereit zu sein.

9.2 Werbung

Während die zuerst angesprochenen Punkte zur Information vor allem der sachlichen Befassung mit der Mobilität und dem Radverkehr dienen sollen, spricht die Werbung vor allem die emotionale Seite des Angesprochenen an. Selbstverständlich darf und soll Werbung sachliche und richtige Inhalte vermitteln, aber vor allem sollte es dabei ankommen, dass umweltfreundliche Mobilität und Radfahren sinnvoll ist und Spaß machen kann. Es gibt viele verschiedene Werbemöglichkeiten und Anlässe:

- Kampagne zur Werbung für die Nutzung des Fahrrades insgesamt oder einzelne Teilaspekte und vor allem neue Angebote, mit:
  - Zeitungsanzeigen
  - Straßenbanner
  - Plakatwänden (monatsweise mieten)
  - eigenem Slogan & Logo
  - mittel- oder langfristig wäre auch die Außenwerbung an Bushaltestellen anzustreben

- auf städtischen/öffentlichen (Groß-)Veranstaltungen werben: mit Infoständen bei lokalen Festen und Sportveranstaltungen vertreten sein oder auch ohne Infostand Werbematerialeien verteilen
- mit prominenten Persönlichkeiten werben (Politik, Sport, Vertreter wichtiger Institutionen usw.)
- in lokalen Geschäften durch Aushänge/Plakate für den Einkauf mit Fahrrad werben
- Hinweiskarten zu neuen Angeboten an abgestellte Fahrräder heften
- Hinweiskarten bezüglich guter Alternativen an parkende Autos heften
- Im Straßenraum z.B. an Kreuzungen und Haltestellen werben: mit Skulpturen, Werbespots, Gemälden etc.
- Neubürgermarketing: neuen Marburger Einwohnern bei der Anmeldung in der Stadtverwaltung ein Willkommenspaket mit Informationen und Gutscheinen zukommen lassen (Fahrradstadtplan, Einkaufsgutschein des Fachhandels)
- Modenschau: Da Mode Menschen sehr auf der emotionalen Ebene anspricht, ist sie gut geeignet, für den Radverkehr zu werben, ohne dass die Fahrräder dabei im Vordergrund stehen. Die Werbung kann dabei unabhängig vom eigentlichen Verkehrsgeschehen erfolgen. Da eine eigene Modenschau in der Universitätsstadt Marburg wohl zu aufwändig wäre und die Resonanz auf eine solche Veranstaltung in Frage stehen würde, sollte eine Modenschau an anderen Veranstaltungen angedockt werden.

- Kinospots: Das Kino bietet mit seinen Vorfilmen hervorragende Möglichkeiten, Menschen auf eine angenehme Art und Weise mit verschiedenen Botschaften zu erreichen. Dabei können einerseits vorhandene Kurzfilme zum Thema Fahrrad eingesetzt werden, die eventuell über lokale Sponsoren, finanziert werden. Andererseits könnte auch ein Film speziell über die Universitätsstadt Marburg gedreht werden. Möglicherweise kann dies in Kooperation mit der Universität erfolgen. Dabei könnten auch einzelne sehr kurze Sequenzen zu speziellen Aspekten des Marburger Radverkehrs zum Einsatz kommen. Die Filme und Spots hätten insgesamt den Vorteil, dass sie auch gut ins Internet gestellt werden können. Mögliche Film-Motive könnte eine neue Radschnellverbindung sein. Eine Radschnellverbindung ist mit einer Kamera aus Fahrradperspektive gut aufzunehmen und wirkt recht dynamisch. Mit Musik unterlegt und ein paar Informationen vorab und am Ende ist auch der Aufwand relativ gering. Weitere Spots könnten zur Einrichtung oder Umgestaltung von Knotenpunkten gedreht werden, um auf einfache Weise die neuen Regelungen darzustellen.

Die Zielgruppe der Werbemaßnahmen wird im Wesentlich durch die beiden Faktoren „Motiv/Sprache/Darstellung“ und „Kontext“ bestimmt. Zur besseren Wirkung als Gesamtkonzept wird empfohlen, alle Werbemaßnahmen unter dem Dachbegriff „Fahrradfreundliches Marburg“ zusammenzufassen und diese auch durch einen weiterführenden Slogan oder ein Logo nach außen hin deutlich zu kommunizieren. Im Rahmen dieser Dachmarke und Kampagne können die Inhalte zielgruppengerecht aufbereitet werden.

Aufgrund des Erfordernisses der zielgruppenspezifischen Ansprache und Ausgestaltung ist die Zuhilfenahme externer Experten bzw. Dienstleister zu empfehlen. Personell wäre die Umsetzung entsprechender Werbemaßnahmen, wie sie in der vorigen Auflistung nur im Ansatz skizziert wurden, für die Stadtverwaltung vermutlich schwer allein umsetzbar. Während vor allem in der konzeptionellen Phase und grafischen Umsetzung externes Know-how hilfreich sein kann, können andere Bereiche von der Stadt selbst umgesetzt werden. Dies sind z.B. die Verteilung einfacher Informationsmaterialien, Postkarten usw. sowie die Motivation lokaler Betriebe zur Beteiligung an einer Werbekampagne für den Fahrradverkehr in der Stadt.

Als Partner sollten nach Möglichkeiten die lokalen Fachhändler und Fachverbände gewonnen werden. Auch die Stadtwerke Marburg sollten eingebunden werden, um durch ein gemeinsames Auftreten auch deutlich zu machen, dass ÖPNV und Fahrradverkehr sich im Umweltverbund ergänzen und ihre kluge Verbindung und Nutzung im städtischen Verkehr in der Summe eine sinnvolle und umweltfreundliche Lösung ist.

Abbildung 179: Kampagne der Stadt München zur nachhaltigen Mobilität[55]



55 Quelle: Dr. Martin Schreiner, Landeshauptstadt München 2008

9.3 Fahrrad Kundenbindung

Mit Maßnahmen der Kundenbindungen sollen die Personen, die bereits Fahrrad fahren, in ihrer Entscheidung bestärkt werden, indem sie belohnt werden. Zugleich wirkt die Aussicht auf Belohnungen auf potenzielle Radfahrer als Werbung für den Umstieg:

- Dies könnte beispielsweise durch nachfolgende Maßnahmen erfolgen:
- ein öffentlich ausgesprochenes Lob (z. B. „Danke-Plakate“ vom Oberbürgermeister)
- kleine oder größere Geschenke, beispielsweise an diejenigen, die mit dem Fahrrad den Berg zur Uni-Klinik hochgeradelt sind
- Fahrradbarometer/Fahrradfahrerzähler: Z.B. wird in Bozen (Südtirol) die Zahl der passierenden Fahrradfahrer gezählt und auf einem Display groß angezeigt. Dies stärkt das Zugehörigkeitsgefühl („Ich bin einer von denen, die mitmachen“). Darüber hinaus können Einsparungen und andere Vorteile hochgerechnet und angezeigt werden („Gemeinsam mit Dir haben wir dieses Jahr schon XY Tonnen CO_2 eingespart!“). Der aktuelle Stand und die ggf. hochgerechneten Ergebnisse können zusätzlich im Internet dargestellt werden.
- Wettbewerbe: Die Stadt sollte an Wettbewerben wie dem „Stadtradeln“ oder „Mit dem Rad zur Arbeit“ teilnehmen. Die Stadt kann zudem aber auch einen eigenen Wettbewerb anbieten, an dem sich Bürger, Betriebe, Schulen etc. beteiligen können.
- rote Teppiche an Fahrrad-Abstellanlagen etc., um die Wertschätzung für die klimafreundliche Fortbewegung zu symbolisieren.

Abbildung 180: Fahrradbarometer Bozen[56]



Zielgruppe dieses Maßnahmenblocks sind diejenigen, die bereits umweltverträglichere Verkehrsmittel wie Rad, Fußverkehr, Bus und Bahn nutzen. Die nachfolgend genannten Punkte lassen sich einzeln oder gemeinsam für die verschiedenen Verkehrsmittel umsetzen. Durch eine großflächige öffentliche Darstellung an einem zentralen Ort innerhalb der Stadt könnte eine große Zahl von Bewohnern, aber auch Besuchern aufmerksam gemacht und ein „Stadtgespräch“ initiiert werden. Die Wirkung auf das einzelne Individuum wird dabei

56 Quelle: AGFS 2015

sehr unterschiedlich sein, sollte in der Summe jedoch nicht unterschätzt werden - Belobigung und Belohnung sind wesentliche Motive menschlichen Handelns. Dies zeigt sich nicht zuletzt an der hohen Beteiligung an Wettbewerben, in denen Preise ausgelobt werden.

Da es in der Universitätsstadt Marburg eine große Zahl von Personen gibt, die bereits mit dem Fahrrad unterwegs sind, gibt es keinen Grund, mit der Belohnung lange zu warten und diese Maßnahmen hinten anzustellen. Ohnehin ist das Zusammenspiel mit den zuvor genannten zwei Bereichen wichtig. Auch die „Kunden"-Bindung sollte daher unter demselben Dachbegriff stehen wie die Werbung.

Der personelle Aufwand ist hierfür seitens der Stadtverwaltung relativ gering, selbst wenn die Teilnahme oder Auslobung eines eigenen Wettbewerbs zur umweltfreundlichen Mobilität oder speziell zum Radverkehr umgesetzt wird. Auch hierfür sollte die Kooperation mit Fachhändlern und anderen Partnern gesucht werden - und sei es „nur" für das Sponsoring oder die Sammlung von Sachpreisen.

9.4 Mitwirkung und Beteiligung

Der Mitwirkung kommt wie eingangs in diesem Kapitel beschrieben eine wichtige Rolle zu, weil die Zielgruppen nicht nur für das Thema Radverkehr sensibilisiert werden, sondern diesen auch aktiv mitgestalten sollen. Bei der Detail- und Umsetzungsplanung der Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes sollten die Beteiligten daher in unterschiedlichen Formen gezielt einbezogen werden:

- indirekt über Akteure und „Stellvertreter": Allgemein öffentliche Diskussionen über kleinere Maßnahmen oder einzelne Details von Maßnahmen sind oftmals nicht zielführend. Dennoch ist es durchaus sinnvoll, dass die Bürgerinnen und Bürger im Sinne der „öffentlichen Meinung" durch die Beteiligung relevanter Akteure (z. B. Verbände wie der ADFC, VCD, Vereine, politische Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung und sonstige Organisationen) indirekt im Prozess vertreten sind. Im Unterschied zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange kann und sollte hier der Kreis der Akteure erweitert werden. Dies kann vor allem ehrenamtlich organisierte Fachverbände betreffen, die nicht als TöB eingetragen sind. Die Universitätsstadt Marburg hat mit dem Radverkehrsbeirat bereits ein über viele Jahre bewährtes Instrument, welches fortgeführt werden sollte.

- direkt über (Planungs-)Workshops mit Bürgerbeteiligung: Zu zentralen Fragestellungen und einzelnen Projekten können Workshops mit interessierten und ggf. mit direkter Beteiligung Betroffener durchgeführt werden. Solche Planungsworkshops können und sollten nach Möglichkeit vor Ort stattfinden. Je nach Thema und Projekt kann im Einzelfall die Beteiligung eines externen Planers als neutrale Expertise sinnvoll sein. Die Beteiligung erfolgt in der Regel durch eine persönliche Betroffenheit oder allgemeines Interesse am Thema. Dabei kann es vorkommen, dass einzelne Gruppen wie beispielsweise jüngere Menschen und Kinder unterrepräsentiert sind. Dies sollte beim Einladungsverfahren soweit möglich berücksichtigt werden.

- Beteiligungsplattform im Internet: Neben der Beteiligung bei Planungen und Begleitung der Maßnahmenumsetzung kann eine Internetplattform vor allem für Meldungen von Problemen bei bereits vorhandenen Angeboten genutzt werden. Hierbei

muss zunächst keine Unterscheidung der Verkehrsmittel erfolgen, womit dieses Instrument mehreren Verkehrsarten zu Gute käme.

- Befragungen als Information, Inspiration und Denkanstoß: Je nach Aufbau und Detailtiefe können mit einer Befragung nicht nur Informationen gewonnen werden, sondern auch in umgekehrter Richtung Informationen transportiert werden. Dabei können Befragungsteilnehmer allein durch die Thematik eines Fragebogens oder einzelne Fragen durchaus inspiriert werden, beispielsweise „mal wieder mit dem Fahrrad zu fahren". Ebenso können Denkanstöße erfolgen, wenn beispielsweise auf die Gesundheitswirkung des Radelns hingewiesen wird. Um das Instrument der Befragung verstärkt zur Information und für Denkanstöße zu nutzen, können verstärkt „Kurzfragebögen" zum Einsatz kommen, die auf einfachen Wegen verteilt werden. Denkbar wäre hier z.B. ein Fragebogen in Postkartenformat, der an parkende Autos oder Fahrräder verteilt wird und unfrei eingesendet werden kann. Je nach Befragungsdesign sind hier ggf. leichte Einschränkungen in der Repräsentativität hinzunehmen, die auf der anderen Seite aber durch die gestreuten Informationen und möglicherweise erfolgten Denkanstöße kompensiert werden.

- Aktionstage: Aktionstage können zu verschiedenen Anlässen, in unterschiedlichen Formen und für unterschiedliche Zielgruppen organisiert werden. Aktionstage eignen sich besonders gut, um über Infostände entsprechend aufzuklären oder Gespräche zur Klärung von Fragen und zum Meinungsaustausch zu führen. Aktionstage können gut mit einem Fahrrad- und Helmcheck durch einen lokalen Fahrradhändler ergänzt werden. Auch ein einfacher Gesundheitscheck durch Mediziner ist mit geringem Aufwand zu organisieren. Gewinnspiele, kleine Raterunden usw. locken viele Leute und helfen, das Interesse zu steigern.

- Fahrradparcours: Für Kinder kann bei größeren Aktionstagen ein Fahrradparcours organisiert werden. Ein Parcours kann in einfacher Form mit Eigenmitteln zusammengesellt werden oder über professionelle Anbieter angeboten werden. Zu beachten ist hierbei allerdings der erhebliche Platzbedarf am Veranstaltungsort.

- Prominentenradtour: Eine weitere sehr einfache Form der Mitwirkung und Beteiligung ist die Prominentenradtour. Diese kann beispielsweise mit dem Oberbürgermeister oder dem Verkehrsdezernenten der Stadt durchgeführt werden. Die Einwohner werden zum Mitradeln einer attraktiven Route eingeladen. Während der Tour können interessante Punkte angefahren werden, wobei die Auswahl anhand landschaftlicher, kultureller oder verkehrsplanerischer Kriterien erfolgen kann.

- Critical Mass: Bei jungen Leuten sehr beliebte Form der Radtour ist die Critical Mass. So ist es keine Überraschung, dass der AStA der Universität eine solche Zusammenkunft von etwa 70 Personen im Jahr 2015 begrüßt hat.

- Sternfahrt: Mit einer stadtweit organisierten Sternfahrt kann in Medien gut auf die Belange des Radverkehrs hingewiesen werden. Darüber kann dies für Personen, die bisher nur selten oder gar nicht mit dem Fahrrad fahren, ein willkommener Anlass sein, sich den anderen anzuschließen und mitzureden. Eine Sternfahrt sollte mit anderen Elementen wie Aktionstag und/oder Infoständen kombiniert werden.

- Radsportveranstaltung: Da die Universitätsstadt Marburg ziemlich mittig in Deutschland liegt, könnte man auch einen bundesweiten Wettbewerb ausrufen, beispielsweise wer mit dem Fahrrad die weiteste Entfernung auf sich nimmt, um

nach Marburg zu kommen. Einen solchen Wettbewerb könnte man auch nach Leistungsklassen unterteilen, so dass es neben einer Sportveranstaltung auch ein sogenanntes „Jedermann"- Rennen gibt. Die Stadt Sankt Wendel hat sich schon vor mehreren Jahren im Radsport etabliert. Im Jahr 2016 soll im Duathlon (Laufen und Radfahren) eine Veranstaltung der weltweiten Powerman-Serie stattfinden.

Der personelle Aufwand seitens der Verwaltung ist bei vielen der genannten Punkte deutlich höher als in den anderen Kommunikationsbereichen, da insbesondere die Akteurs- und Bürgerveranstaltungen gut vor- und nachbereitet werden müssen. Diese Arbeiten können durch einen externen Dienstleister (Moderator, Mobilitätsexperte) unterstützt werden. Eine externe Moderation kann dabei auch dem eventuell gegebenen Eindruck der Voreingenommenheit der Verwaltung entgegenwirken. Bei Inanspruchnahme eines externen Dienstleisters wächst allerdings der finanzielle Aufwand gegenüber den zuvor beschriebenen Informationsmaßnahmen.

Die bisherigen Vorschläge werden in der nachfolgenden Tabelle kurz zusammengefasst. Dabei erfolgt auch eine Bewertung bezüglich der Potenziale, des Aufwands, der zeitlichen Umsetzbarkeit und die Ableitung der Priorität. Die angegebenen Werte wurden aufgrund der fehlenden Detaillierung nicht berechnet, sondern im Rahmen der gutachterlichen Tätigkeit abgeschätzt. Die Setzung der jeweiligen Priorität ist daher auch als Vorschlag zu verstehen. Hier wurden im Wesentlichen das Verhältnis von Aufwand und Wirkung zueinander eingeschätzt. Bei der Wirkung wurde dabei zum einen die quantitative Wirkung berücksichtigt. Zum anderen wurde auch einbezogen, wie innovativ, spektakulär u.ä. eine Maßnahme ist und dadurch eine hohe Aufmerksamkeit erreichen kann. Der Aufbau der Tabelle im Überblick:

- Gliederung der Handlungsfelder und Auflistung der Maßnahmen
- Abschätzung des quantitativen Potenzials: 0 – 5 (5 = höchstes Potenzial).
- Einordnung des Aufwandes: 0 – 5 (5 = höchster Aufwand)
- Umsetzungsdauer: < 2 oder > 2 Jahre
- Abschließende Priorität: A - C (A = höchste Priorität, C = niedrigste Priorität)

Abbildung 181: Tabellarische Übersicht mit Handlungsfeldern und Maßnahmen

Handlungsfelder und Maßnahmen			quant. Potenzial	Aufwand			Zeit (in Jahren)		Priorität
Handlungs-feld	Maßnahme	Kapitel		personell	Investition	laufend			
			0 - 5	0 - 5	0 - 5	0 - 5	< 2	> 2	A - C
Information	Pressemitteilungen, Radio, TV	9.1	5	3	0	0			A
	städtische Homepage	9.1	2	3	0	1			A
	Infoflyer zur Vernetzung d. Angebots	9.1	3	3	2	0			A
	Wanderausstellung	9.1	2	4	3	0			C
Werbung	Anzeigen, Banner, Plakatwände etc.	9.2	3	3	2	0			A
	werben auf (Groß-)Veranstaltungen	9.2	2	3	2	0			C
	mit prominenten Persönlichkeiten	9.2	2	1	0	0			A
	Aushänge in lokalen Geschäften	9.2	2	2	1	1			B
	Hinweiskarten abgestellte Fahrräder	9.2	3	2	1	0			A
	Hinweiskarten parkende Autos	9.2	4	2	1	0			A
	Werbeelemente im Straßenraum	9.2	3	3	3	1			B
	Neubürgermarketing	9.2	2	4	4	2			B
	Modenschau	9.2	2	3	2	0			C
	Spots für Kino u. Internet	9.2	2	2	4	2			C
Kundenbindung	öffentlich ausgesprochenes Lob	9.3	2	1	0	0			A
	Belohnungsgeschenke	9.3	1	1	2	0			B
	Fahrradbarometer	9.3	1	2	3	1			B
	Teilnahme Wettbewerbe	9.3	2	2	1	0			A
	Organisation Wettbewerbe	9.3	2	3	2	0			C
	rote Teppiche an Abstellanlagen	9.3	1	2	2	0			B
Mitwirkung & Beteiligung	Beteiligung Akteure & Stellvertreter	9.4	1	2	0	2			A
	Planungsworkshops	9.4	1	2	3	0			B
	Beteiligungsplattform im Internet	9.4	2	3	2	1			B
	Befragungen	9.4	2	2	3	0			C
	Aktionstage	9.4	2	2	3	0			C
	Fahrradparcours	9.4	1	2	2	0			B
	Prominentenradtour	9.4	1	1	1	0			A
	Critical Mass	9.4	1	1	0	0			B
	Sternfahrt	9.4	2	3	2	0			B
	Radsportveranstaltung	9.4	1	4	3	0			C

9.5 Beteiligung durch Mobilitätsmanagement

Information und Kommunikation sind wesentliche Bereiche des Mobilitätsmanagements für Betriebe und Schulen. Dabei besitzen das betriebliche und das schulische Mobilitätsmanagement durch die präzise Kenntnis der Arbeits- bzw. Ausbildungsstandorte, den Wohnorten und den Arbeits- und Schulzeiten eine einzigartig gute Datenbasis gegenüber anderen Bereichen der Verkehrsplanung. Zusätzlich kann über die Betriebe, Schulen und andere Ausbildungseinrichtungen sehr direkt und zielgruppengerecht mit der jeweiligen Zielgruppe kommuniziert werden. Weitere Bedeutung erfährt das Mobilitätsmanagement für Betriebe und Schulen durch sein hohes Verkehrsaufkommen, welches maßgeblich an den morgendlichen und nachmittäglichen Verkehrsspitzen und den damit verbundenen Problemen beteiligt ist.

Abbildung 182



Aufgrund der sehr informations- und kommunikationsorientierten Vorgehensweise können viele der vorab benannten Vorschläge zur Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der Radverkehrsförderung in der Universitätsstadt Marburg auch im betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagement eingesetzt werden. Dabei können Betriebe, Ausbildungseinrichtungen und Institutionen aller Art und Branchen einbezogen werden. Mit dem Universitätsklinikum, dem Standort Behringwerke Marburg und dem Schulstandort Leopold-Lucas-Straße gibt es bereits erste Ansätze in der Universitätsstadt Marburg. Diese Ansätze sollten ausgebaut und schrittweise weitere Betriebe und Schulen hinzu gewonnen werden. Die Stadtverwaltung könnte hierbei als Vorbild für weitere Marburger Betriebe vorangehen und bei sich selbst ein betriebliches Mobilitätsmanagement implementieren. Zusätzlich sollte die Verwaltung als Ansprechpartner, Initiator und Multiplikator für andere Betriebe und Schulen fungieren.

Ein erster wichtiger Arbeitsschritt zur Maßnahmenableitung und als Einstieg in die Kommunikation könnte eine stadtweite Wohnortauswertung und eine Betriebs- und Personalbefragung sein. Analog könnten diese Schritte auch bei den Schulen erfolgen.

Da die Erfahrungen in den meisten Modellregionen des Mobilitätsmanagements in Deutschland zeigen, dass anfangs nur ein kleiner Teil der Betriebe und Schulen direkt in das Thema Mobilitätsmanagement einsteigen möchten, wird ein Zwischenschritt vorgeschlagen. In diesem Schritt sollten größere Betriebe vor Ort direkt angesprochen und um einen

persönliches Gespräch gebeten werden. Die Bereitschaft hierzu ist in der Regel groß. Gleiches gilt für eine Teilnahme an einem kleinen Workshop mit anderen ausgewählten Betrieben zu den vielfältigen Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements. Mit einem gelungenen Workshops sollte die Möglichkeit bestehen, diesen fortzusetzen und auf Dauer weitere Betriebe hinzuzugewinnen. Die ersten Betriebe können dabei gemeinsam mit der Stadtverwaltung als Modellbetriebe für verschiedene Maßnahmen oder den Gesamtprozess eines Mobilitätsmanagements fungieren.

9.5.1 Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)

Das betriebliche Mobilitätsmanagement in und für einzelne Unternehmen und Institutionen bzw. für Gewerbestandorte ist ein hervorragender Ansatzpunkt auch zur Förderung der Fahrradnutzung, Im Fokus stehen hier vor allem die Wege der Beschäftigten zum Arbeitsplatz. Je nach Struktur und Branche des Betriebes sind aber auch umfassende Maßnahmen zur dienstlichen/geschäftlichen Nutzung von Fahrrad und E-Bike (Pedelec) von Bedeutung.

Zum Einstieg in ein betriebliches Mobilitätsmanagement eignen sich gerade die Informations- und Mitwirkungsmaßnahmen, da sie relativ einfach umzusetzen sind und relativ schnell eine hohe Beteiligung bringen.

Die qualifizierte Analyse der Mitarbeitermobilität über repräsentative Mitarbeiterbefragungen ist ein bewährtes Instrument, um die Rahmenbedingungen der einzelnen Beschäftigten-Gruppen (z.B. mit Differenzierung nach Ein- und Binnenpendlern, Motiven, Inter- und Multimodalität und der Abfrage von Verbesserungsvorschlägen).

Hilfreich kann zur Unterstützung der Wahrnehmung des Themas auf bestehende Kampagnen Dritter zurückgegriffen werden. Insbesondere zur Förderung des Radverkehrs gibt mit der Kampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“ von ADFC und AOK einen speziell auf den Berufsverkehr zugeschnittenen Wettbewerb. Darüber hinaus ist die Aktion „Stadtradeln“ des Klimabündnisses bereits weit verbreitet.

Bisher keine Kampagne gibt es für ein seit kurzer Zeit sehr boomendes Thema: So können privat genutzte Diensträder inzwischen genau wie Pkw auch nach der 1%-Regelung im Rahmen der Einkommenssteuergesetzgebung abgeschrieben werden. Einige Betriebe machen hiervon bereits regen Gebrauch. Es ist allerdings davon auszugehen, dass viele Betriebe und auch deren Arbeitnehmervertretungen diese gute Möglichkeit der Radverkehrsförderung noch nicht näher in Betracht gezogen haben. Ähnlich wie bei den Pkw, kommt dabei auch bei den Fahrrädern bisher häufig ein Leasing-Modell zum Einsatz. Daher könnte hierzu folglich zusammen mit einem Leasing-Anbieter für Fahrräder eine stadtweite Kampagne ins Leben gerufen werden.

Abbildung 183[57]



9.5.2 Schulisches Mobilitätsmanagement (SMM)

Die Aussagen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement gelten analog weitgehend auch für das schulische Mobilitätsmanagement. Wobei einzelne Maßnahmen und Vorschläge nur bedingt eingesetzt werden können, wie beispielsweise die vorab genannte steuerliche Abschreibung von Fahrrädern.

Des Weiteren ist eine andere Ansprache der Zielgruppe notwendig. Zudem muss berücksichtigt werden, dass die meisten Schüler ihrem Alter gemäß eine andere Mobilität aufweisen. Die Stadt hat jedoch bei den Schulen ggf. durch ihre Trägerschaft andere Zugriffsmöglichkeiten als bei Betrieben, was unter anderem auch für die Maßnahmen der Beteiligung genutzt werden kann.

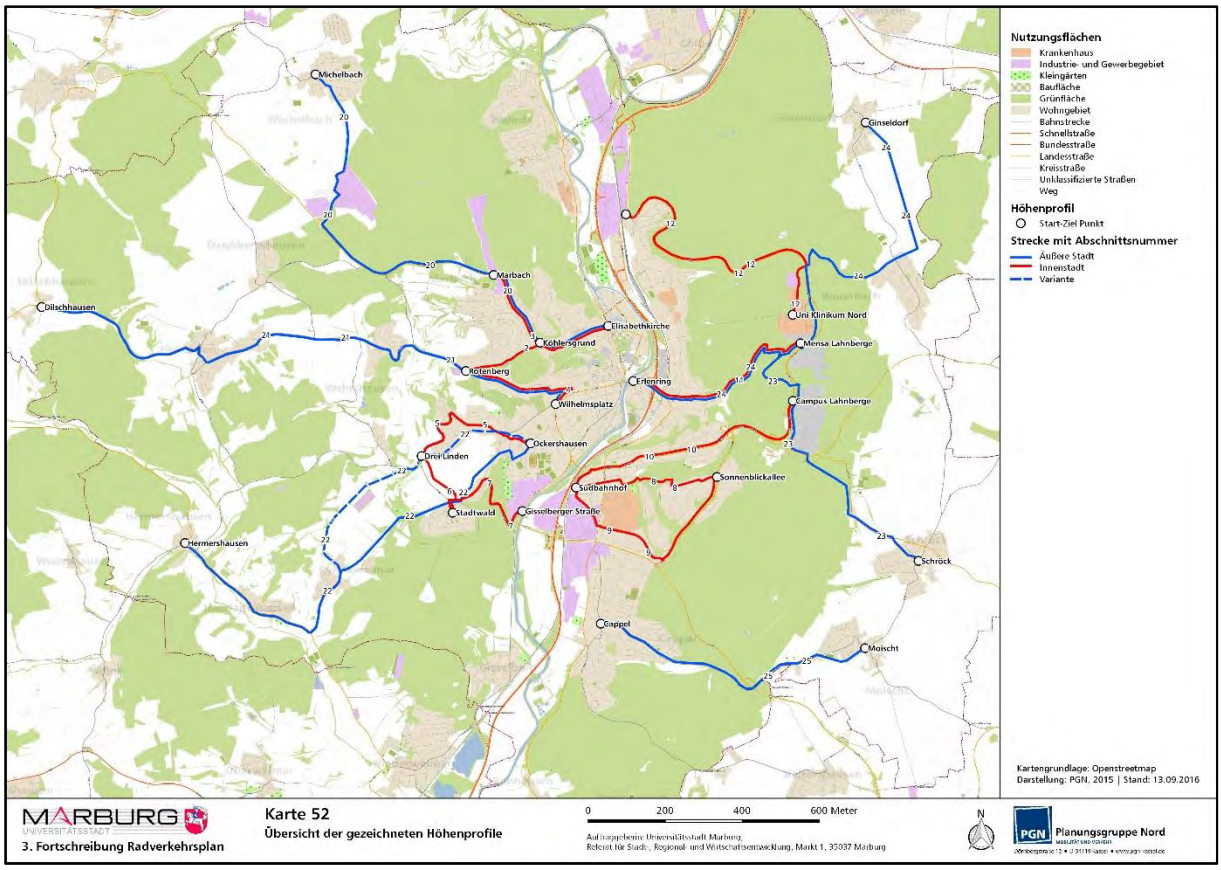
Auch für Schulen gibt es gute Kampagnen, wie z.B. die Kindermeilen des Klimabündnisses. Über einzelne Kampagnen hinaus bieten die Schulen als Bildungseinrichtungen den großen Vorteil, dass sie originär für den Informations- und Wissenstransfer zuständig sind. Daher gibt es im schulischen Mobilitätsmanagement auch den Bereich der Mobilitätsbildung. Hier können auf vielfältigste Art und Weise die Vorteile des Fahrradverkehrs angesprochen und zur Nutzung des Fahrrades motiviert werden.

57 Quelle: www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de

10 Anlagen

10.1 Ausgewählte Höhenprofile

Abbildung 184: Übersichtskarte Höhenprofile



Strecke 1

von	Elisabethkirche
bis	Im Köhlersgrund
über	Ketzerbach, Marbacher Weg
Länge	1,1 km
Ø Steigung	2,2 %
Höhenmeter gesamt	24 m



Höhenprofil



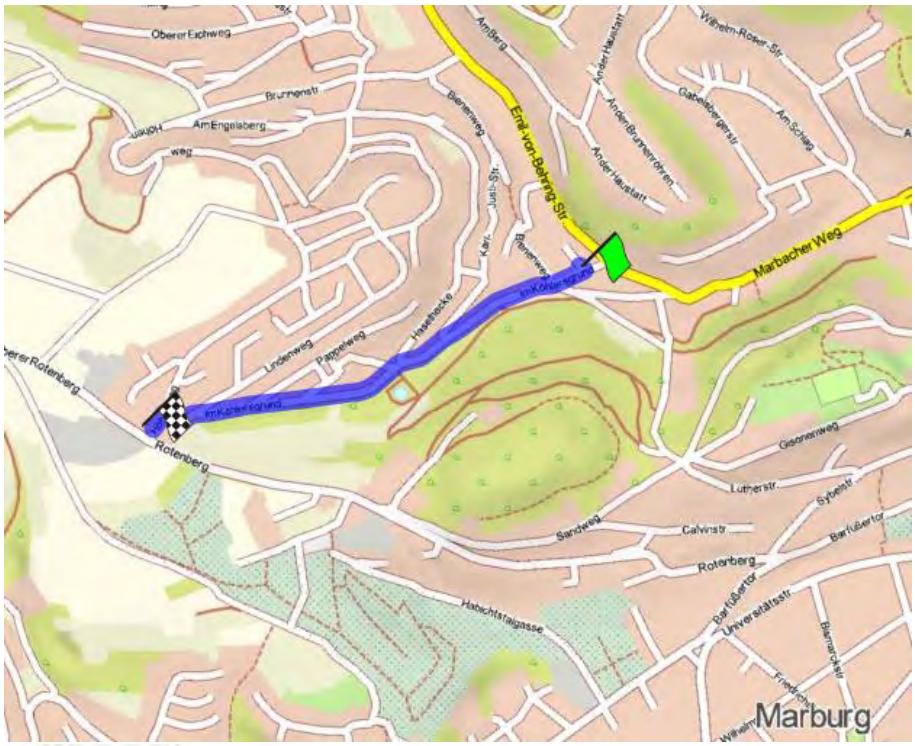
Start **Ziel**

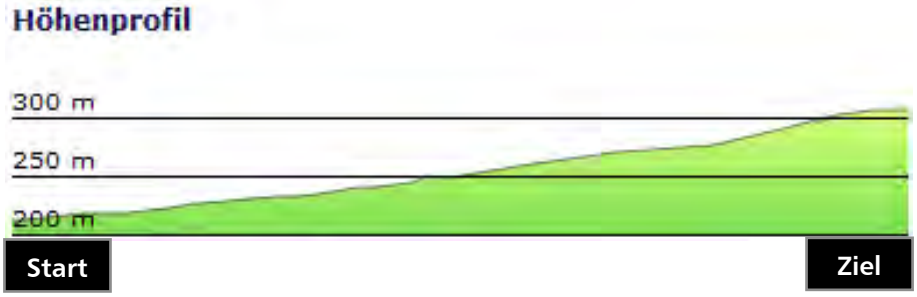
Quelle: Radroutenplaner Hessen, http://radservice.radroutenplaner.hessen.de/rrp/hessen/cgi?lang=DE, 29.02.16

358

Strecke 2

von	Im Köhlersgrund
bis	Rotenberg
über	Im Köhlersgrund
Länge	1,1 km
Ø Steigung	9,1 %
Höhenmeter gesamt	100 m



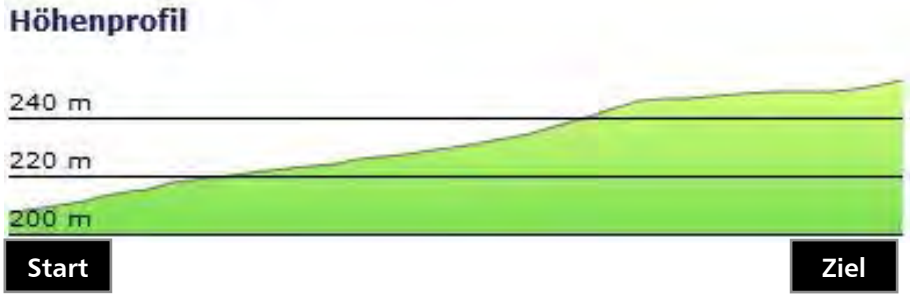


Quelle: Radroutenplaner Hessen, http://radservice.radroutenplaner.hessen.de/rrp/hessen/cgi?lang=DE, 29.02.16

Strecke 3

von	Im Köhlersgrund
bis	Marbach
über	Marbacher Weg, Emil-von-Behring-Str.
Länge	1,2 km
Ø Steigung	3,75 %
Höhenmeter gesamt	45 m





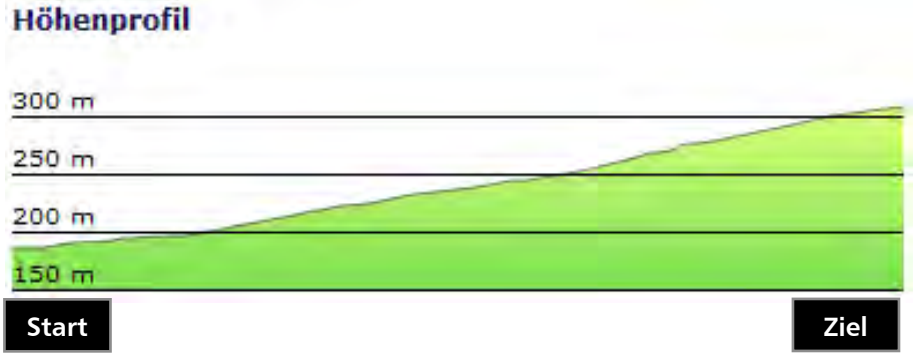
Quelle: Radroutenplaner Hessen, http://radservice.radroutenplaner.hessen.de/rrp/hessen/cgi?lang=DE, 29.02.16

360

Strecke 4

von	Wihelmsplatz
bis	Rotenberg
über	Barfüßertor, Rotenberg
Länge	1,8 km
Ø Steigung	6,7 %
Höhenmeter gesamt	122 m





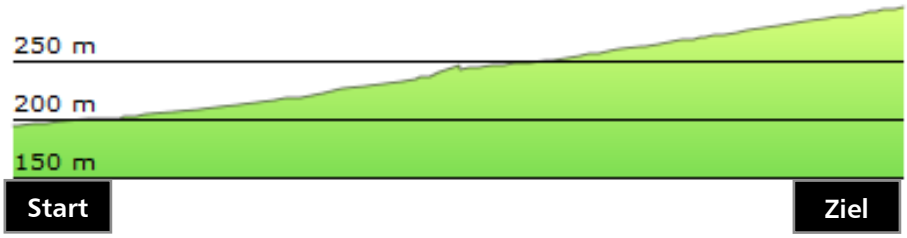
Quelle: Radroutenplaner Hessen, http://radservice.radroutenplaner.hessen.de/rrp/hessen/cgi?lang=DE, 29.02.16

Strecke 5 – Variante 1

von	Ockershausen
bis	Drei Linden
über	Ockershäuser Str. , Herrmannstr.
Länge	1,9 km
Ø Steigung	5,4 %
Höhenmeter gesamt	102 m



Höhenprofil



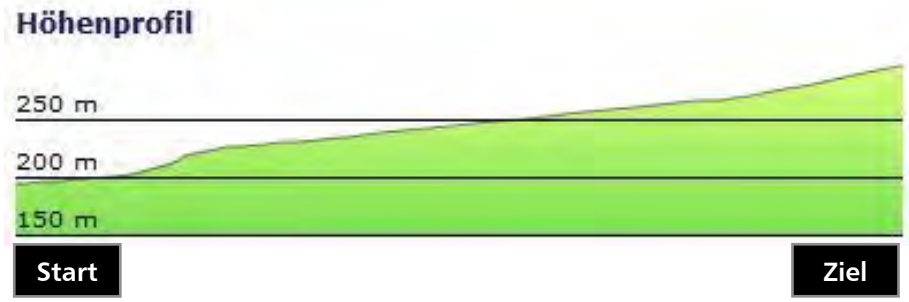
Quelle: Radroutenplaner Hessen, http://radservice.radroutenplaner.hessen.de/rrp/hessen/cgi?lang=DE, 29.02.16

362

Strecke 5 – Variante 2

von	Ockershausen
bis	Drei Linden
über	Ockershäuser Str. , Gladenbacher Weg
Länge	1,4 km
Ø Steigung	7,2 %
Höhenmeter gesamt	101 m





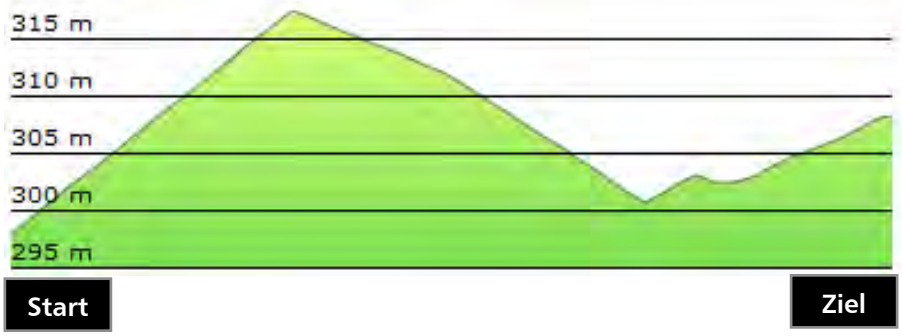
Quelle: Radroutenplaner Hessen, http://radservice.radroutenplaner.hessen.de/rrp/hessen/cgi?lang=DE, 29.02.16

Strecke 6 (Richtung Stadtwald)

von	Drei Linden
bis	Stadtwald, Anne-Frank-Straße
über	Herrmannstr. , Hannah-Arendt-Str.
Länge	1,1 km
Ø Steigung	2,5 %
Höhenmeter gesamt	27 m



Höhenprofil



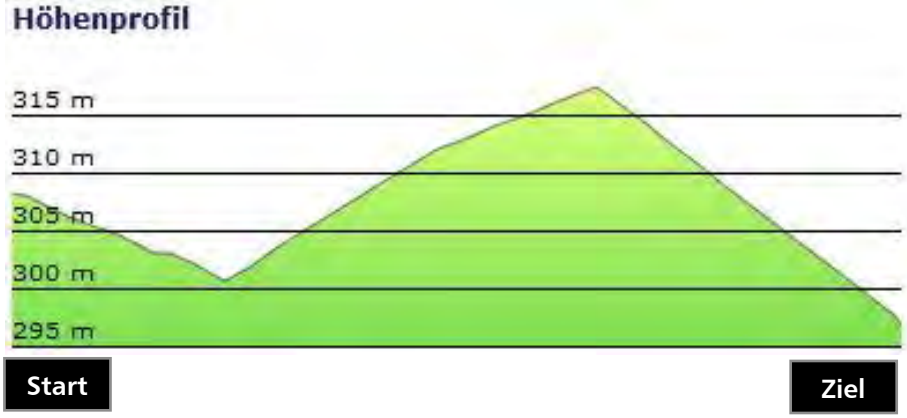
Quelle: Radroutenplaner Hessen, http://radservice.radroutenplaner.hessen.de/rrp/hessen/cgi?lang=DE, 29.02.16

364

Strecke 6 (Richtung Drei Linden)

von	Stadtwald, Anne-Frank-Straße
bis	Drei Linden
über	Herrmannstr. , Hannah-Arendt-Str.
Länge	1,2 km
Ø Steigung	1,4 %
Höhenmeter gesamt	17 m

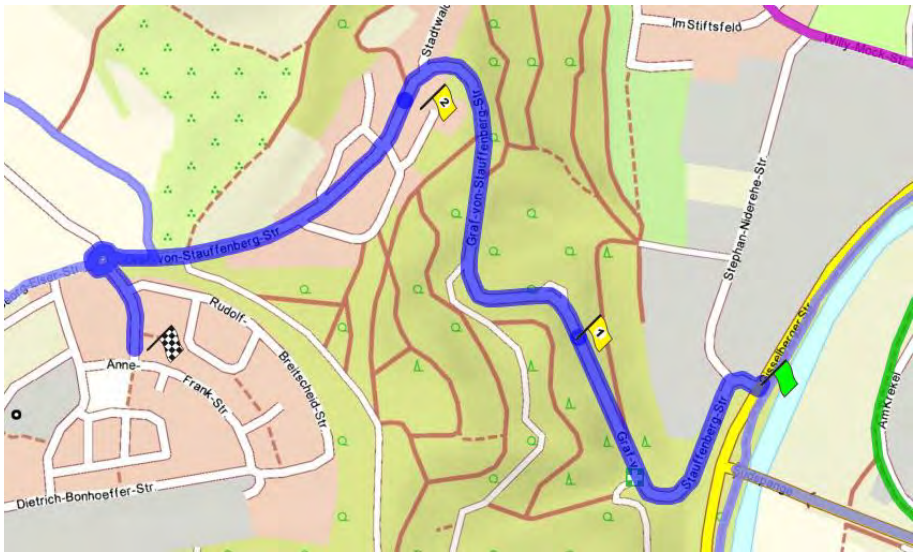




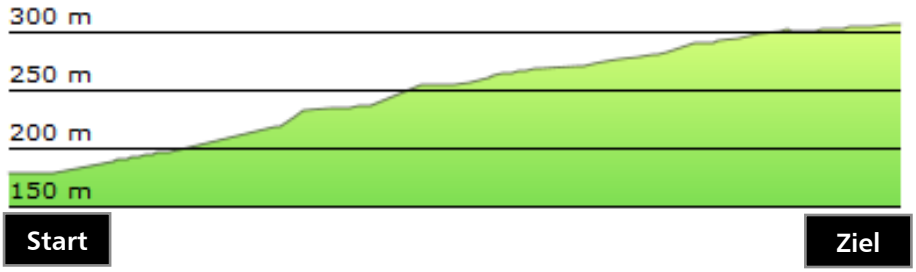
Quelle: Radroutenplaner Hessen, http://radservice.radroutenplaner.hessen.de/rrp/hessen/cgi?lang=DE, 27.04.16

Strecke 7

von	Gisselberger Straße
bis	Stadtwald Gisselberger Straße
über	Stadtwaldstr. , Graf-von-Stauffenberg-Str.
Länge	2,0 km
Ø Steigung	6,5 %
Höhenmeter gesamt	130 m



Höhenprofil



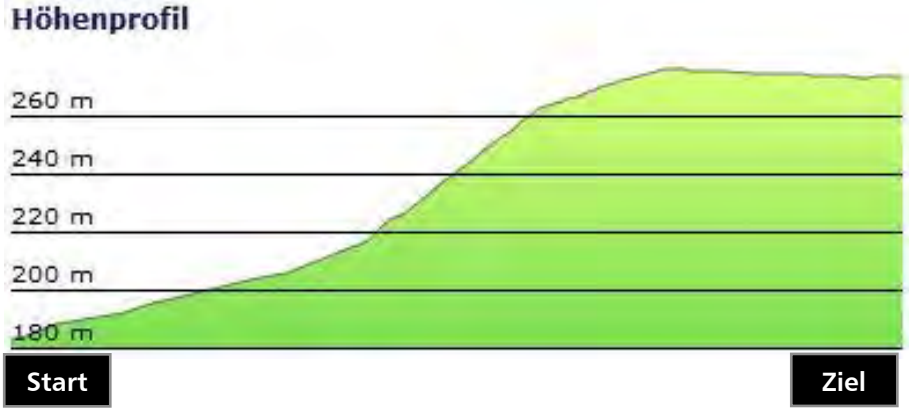
Quelle: Radroutenplaner Hessen, http://radservice.radroutenplaner.hessen.de/rrp/hessen/cgi?lang=DE, 29.02.16

366

Strecke 8

von	Südbahnhof
bis	Sonnenblickallee
über	Rollwiesenweg, Sudetenstr.
Länge	2,2 km
Ø Steigung	4,2 %
Höhenmeter gesamt	92 m



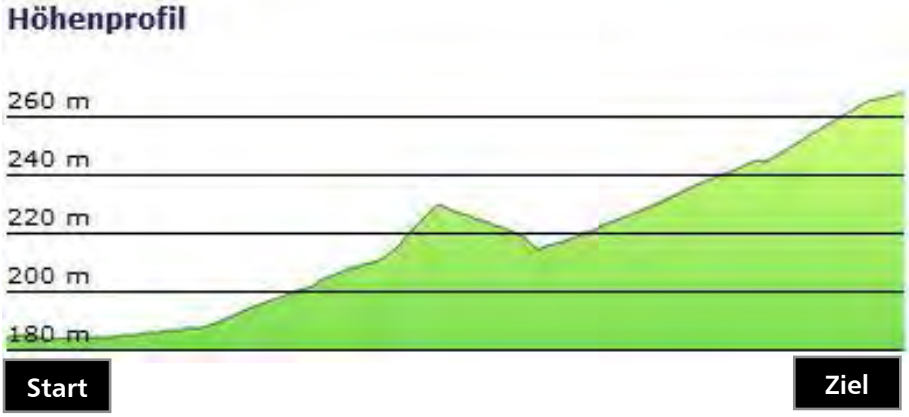


Quelle: Radroutenplaner Hessen, http://radservice.radroutenplaner.hessen.de/rrp/hessen/cgi?lang=DE, 29.02.16

Strecke 9

von	Südbahnhof
bis	Sonnenblickallee
über	Frauenbergstr., Friedrich-Ebert-Str., Sonnenblickallee
Länge	3,0 km
Ø Steigung	3,4 %
Höhenmeter gesamt	103 m





Quelle: Radroutenplaner Hessen, http://radservice.radroutenplaner.hessen.de/rrp/hessen/cgi?lang=DE, 29.02.16

368

Strecke 10

von	Südbahnhof
bis	Campus Lahnberge
über	Zeppelinstr., Großseelheimer Str., Auf den Lahnbergen
Länge	3,7 km
Ø Steigung	4,1 %
Höhenmeter gesamt	149 m



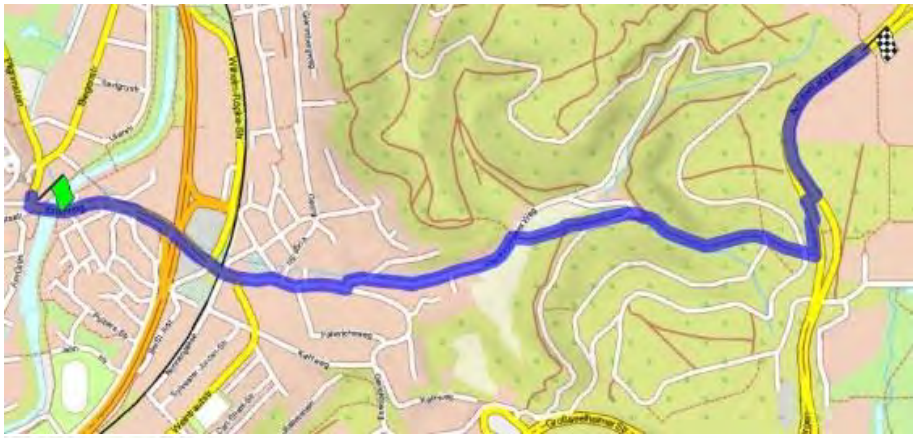
Höhenprofil

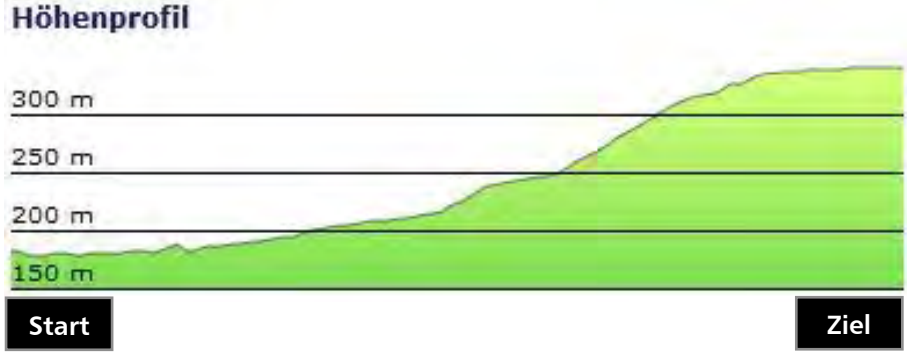


Quelle: Radroutenplaner Hessen, http://radservice.radroutenplaner.hessen.de/rrp/hessen/cgi?lang=DE, 29.02.16

Strecke 11

von	Erlenring
bis	Mensa Lahnberge
über	Rudolphsplatz, Alter Kirchhainer Weg, Auf den Lahnbergen
Länge	3,3 km
Ø Steigung	5,2 %
Höhenmeter gesamt	171 m



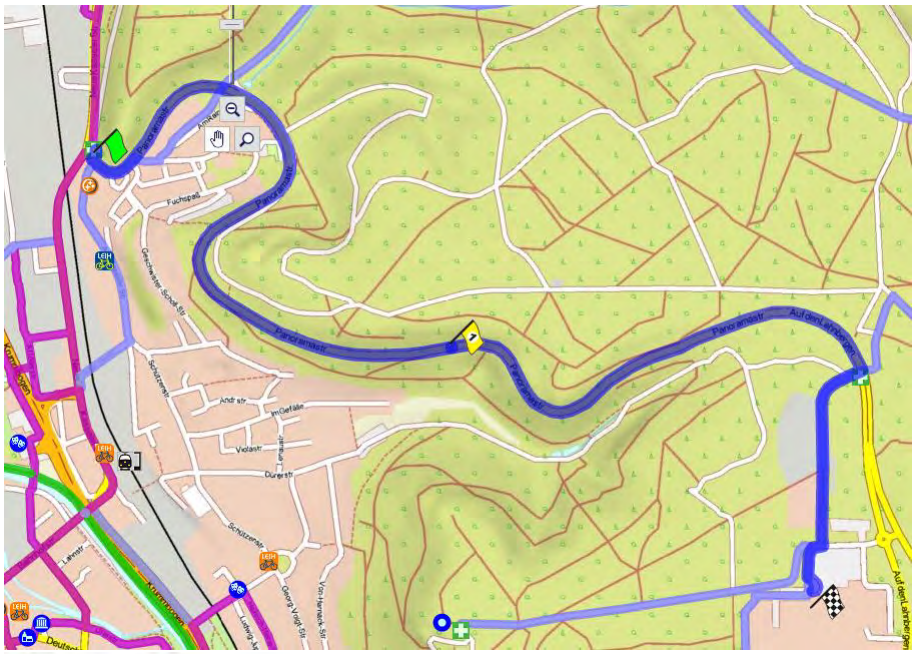


Quelle: Radroutenplaner Hessen, http://radservice.radroutenplaner.hessen.de/rrp/hessen/cgi?lang=DE, 29.02.16

370

Strecke 12

von	Neue Kasseler Straße
bis	Uni Klinikum Nord
über	Auf den Lahnbergen, Panoramastr.
Länge	4,7 km
Ø Steigung	4,1 %
Höhenmeter gesamt	195 m



Höhenprofil



Start

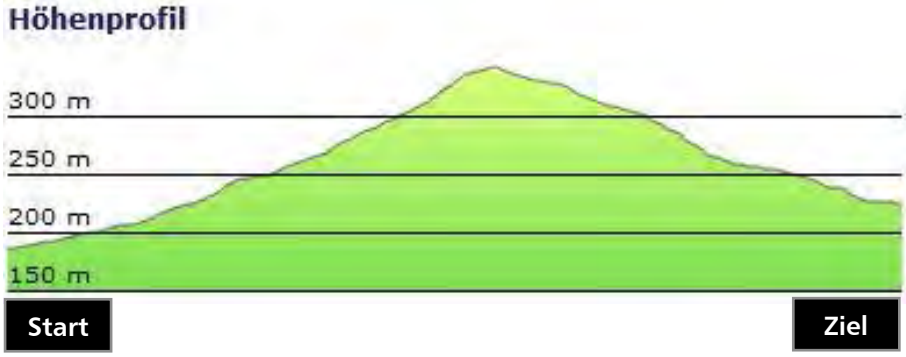
Ziel

Quelle: Radroutenplaner Hessen, http://radservice.radroutenplaner.hessen.de/rrp/hessen/cgi?lang=DE, 29.02.16

Strecke 20 (Richtung Michelbach)

von	Elisabethkirche
bis	Michelbach
über	Ketzerbach, Marbacher Weg, Emil-von-Behring-Str., Görzhauser Weg,
Länge	7,5 km
Ø Steigung	2,1 %
Höhenmeter gesamt	159 m



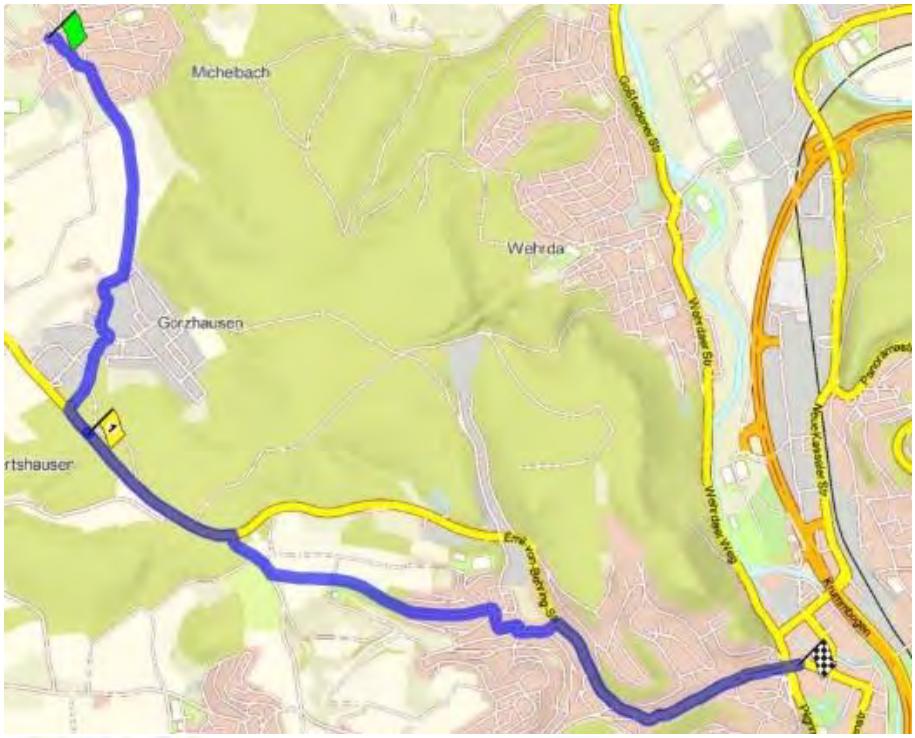


Quelle: Radroutenplaner Hessen, http://radservice.radroutenplaner.hessen.de/rrp/hessen/cgi?lang=DE, 29.02.16

372

Strecke 20 (Richtung Marbach)

von	Elisabethkirche
bis	Michelbach
über	Ketzerbach, Marbacher Weg, Emil-von-Behring-Str., Görzhauser Weg
Länge	7,5 km
Ø Steigung	1,7 %
Höhenmeter gesamt	125 m





Quelle: Radroutenplaner Hessen, http://radservice.radroutenplaner.hessen.de/rrp/hessen/cgi?lang=DE, 29.02.16

Strecke 21 (Richtung Dilschhausen)

von	Wilhelmsplatz
bis	Dilschhausen
über	Habichtstalgasse, Rotenberg, Oberer Rotenberg, Wehrshäuser Str., Königstr., Wickelborn
Länge	8,3 km
Ø Steigung	2,5 %
Höhenmeter gesamt	207 m



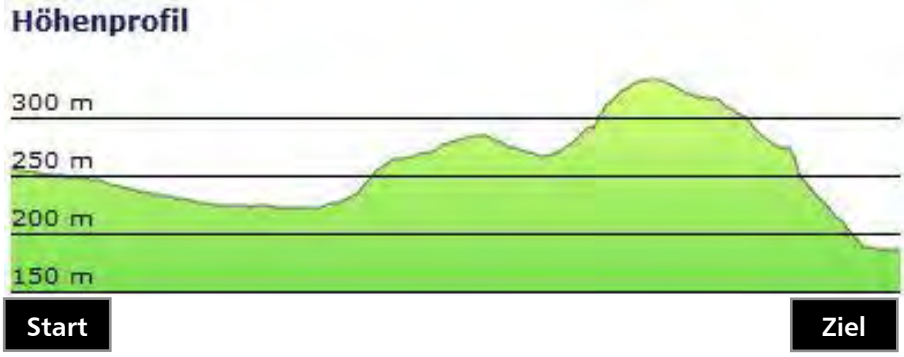
Quelle: Radroutenplaner Hessen, http://radservice.radroutenplaner.hessen.de/rrp/hessen/cgi?lang=DE, 29.02.16

374

Strecke 21 (Richtung Innenstadt)

von	Dilschhausen
bis	Wilhelmsplatz
über	Wickelborn, Königstr., Wehrshäuser Str., Oberer Rotenberg, Rotenberg, Habichtstalgasse
Länge	8,3 km
Ø Steigung	1,7 %
Höhenmeter gesamt	137 m



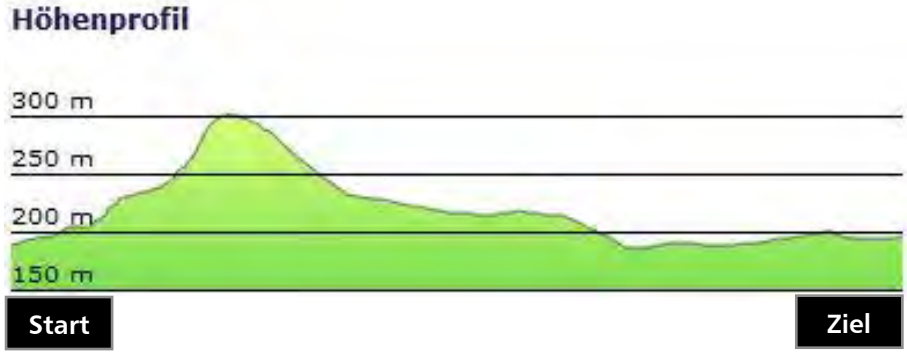


Quelle: Radroutenplaner Hessen, http://radservice.radroutenplaner.hessen.de/rrp/hessen/cgi?lang=DE, 29.02.16

Strecke 22 (Richtung Hermershausen)

von	Ockershausen
bis	Hermershausen
über	Ockershäuser Str., Stadtwald, Cyriaxstr., Haddamshäuser Str.
Länge	6,6 km
Ø Steigung	2,1 %
Höhenmeter gesamt	139 m



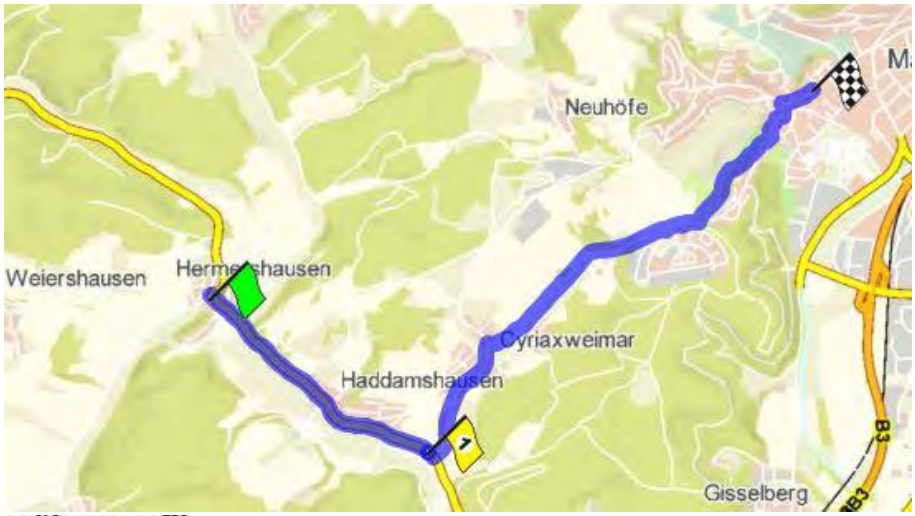


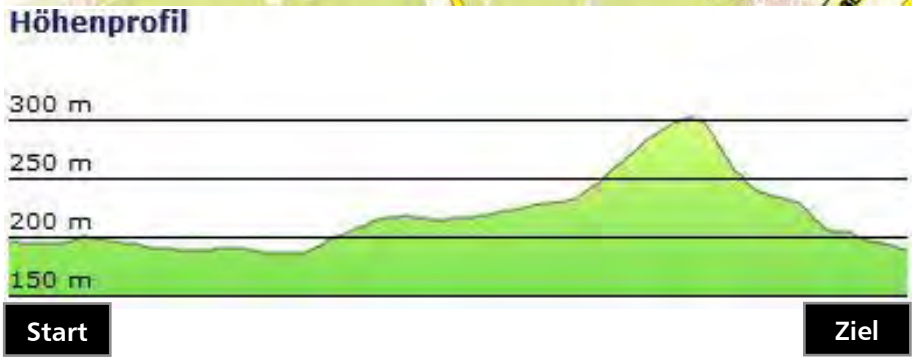
Quelle: Radroutenplaner Hessen, http://radservice.radroutenplaner.hessen.de/rrp/hessen/cgi?lang=DE, 29.02.16

376

Strecke 22 (Richtung Ockershausen)

von	Hermershausen
bis	Ockershausen
über	Haddamshäuser Str., Cyriaxstr., Stadtwald, Ockershäuser Str.
Länge	6,6 km
Ø Steigung	2,0 %
Höhenmeter gesamt	133 m

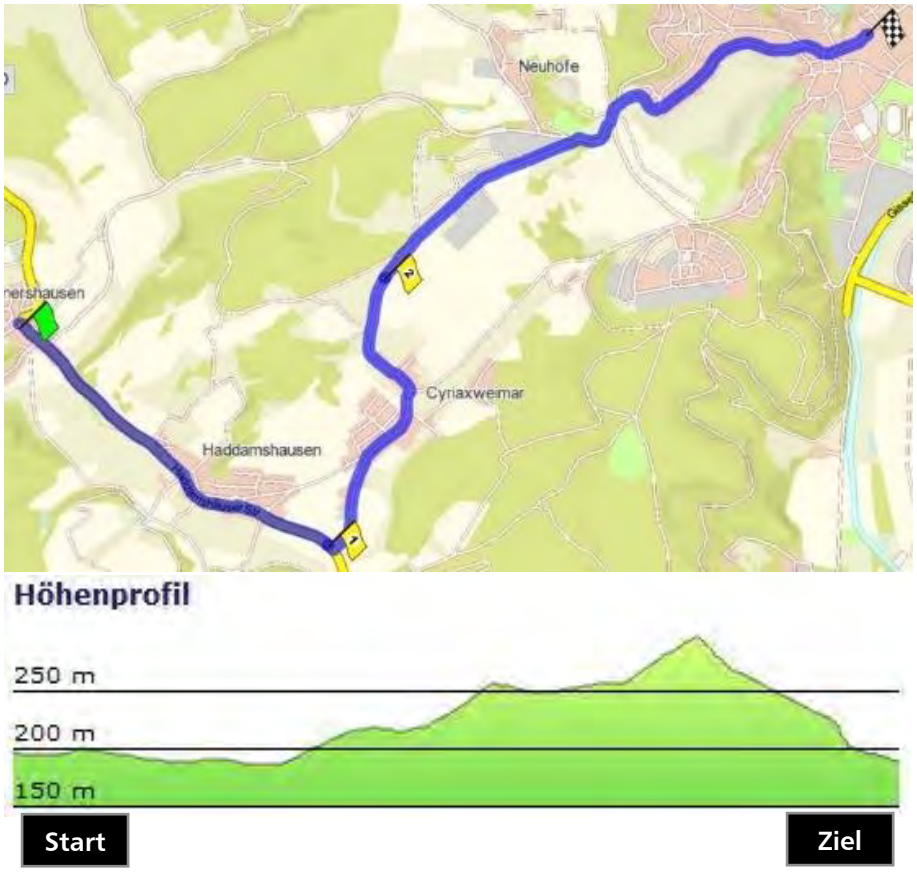




Quelle: Radroutenplaner Hessen, http://radservice.radroutenplaner.hessen.de/rrp/hessen/cgi?lang=DE, 29.02.16

Strecke 22 – Variante 2 (Richtung Ockershausen)

von	Hermershausen
bis	Ockershausen
über	Haddamshäuser Str., Cyriaxstr., Drei Linden, Gladenbacher Weg,
Länge	7,3 km
Ø Steigung	1,9 %
Höhenmeter gesamt	135 m

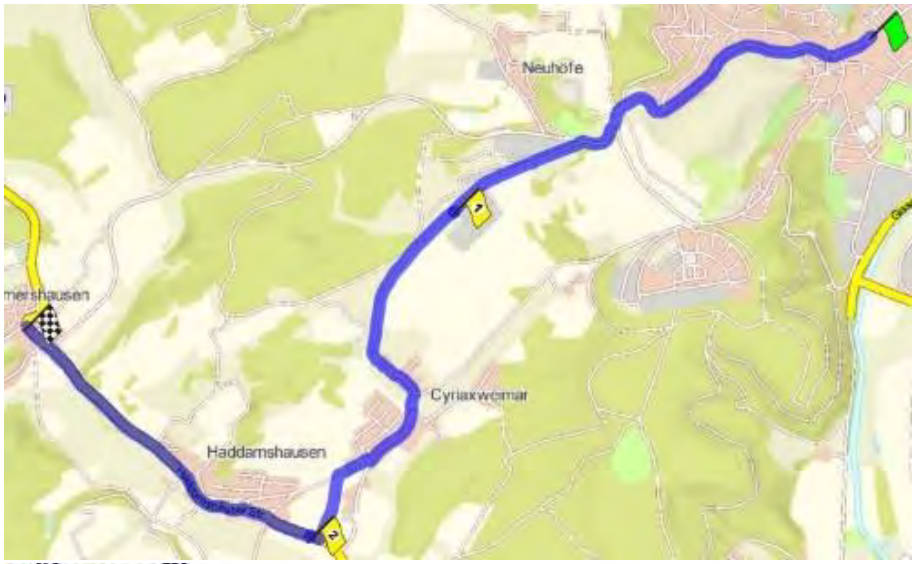


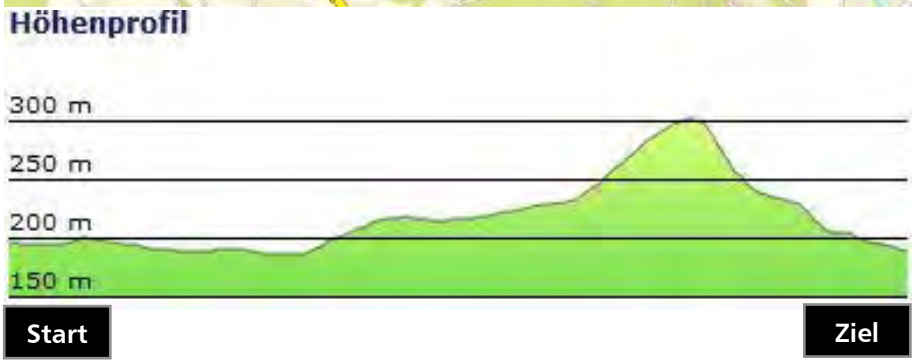
Quelle: Radroutenplaner Hessen, http://radservice.radroutenplaner.hessen.de/rrp/hessen/cgi?lang=DE, 29.02.16

378

Strecke 22 (Richtung Hermershausen)

von	Ockershausen
bis	Hermershausen
über	Gladenbacher Weg, Drei Linden, Cyriaxstr., Haddamshäuser Str.,
Länge	7,3 km
Ø Steigung	1,9 %
Höhenmeter gesamt	141 m

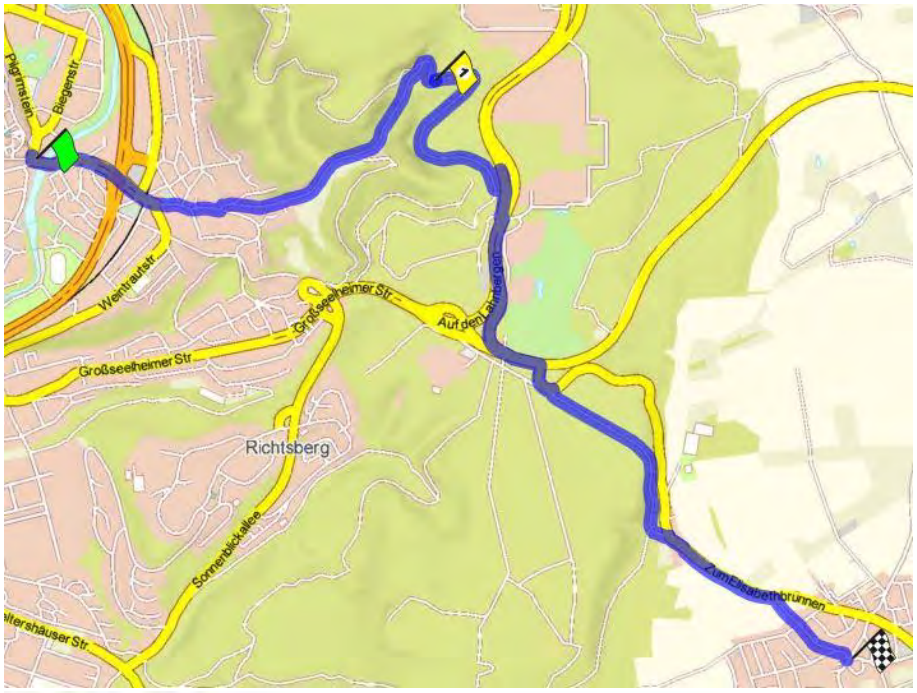




Quelle: Radroutenplaner Hessen, http://radservice.radroutenplaner.hessen.de/rrp/hessen/cgi?lang=DE, 29.02.16

Strecke 23 (Richtung Schröck)

von	Rudolphsplatz
bis	Schröck
über	Rudolphsplatz, Alter Kirchhainer Weg, Auf den Lahnbergen, Zum Elisabethbrunnen, Markthöhe
Länge	7,5 km
Ø Steigung	2,4 %
Höhenmeter gesamt	179 m





Quelle: Radroutenplaner Hessen, http://radservice.radroutenplaner.hessen.de/rrp/hessen/cgi?lang=DE, 29.02.16

380

Strecke 23 (Richtung Rudolphsplatz)

von	Schröck
bis	Rudolphsplatz
über	Markthöhe Zum Elisabethbrunnen, Auf den Lahnbergen, Alter Kirchhainer Weg, Rudolphsplatz
Länge	7,5 km
Ø Steigung	1,9 %
Höhenmeter gesamt	143 m

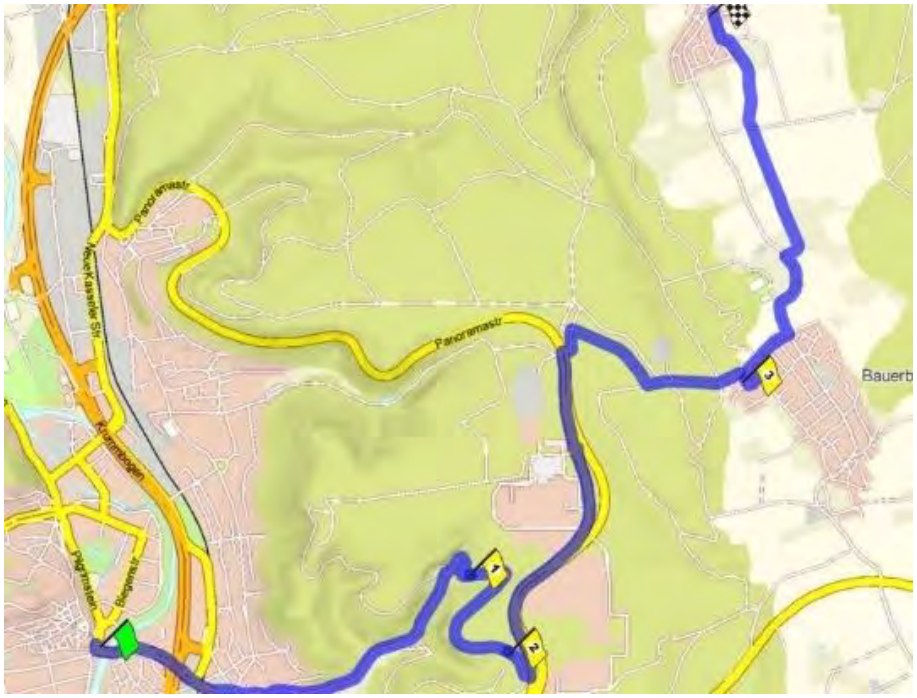


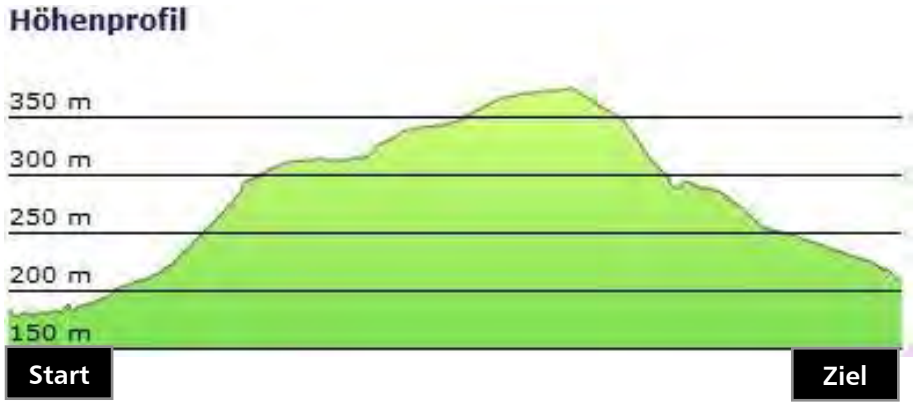


Quelle: Radroutenplaner Hessen, http://radservice.radroutenplaner.hessen.de/rrp/hessen/cgi?lang=DE, 29.02.16

Strecke 24 (Richtung Ginseldorf)

von	Rudolphsplatz
bis	Ginseldorf
über	Rudolphsplatz, Alter Kirchhainer Weg, Auf den Lahnbergen, Am Forsthaus (Bauerbach), Seelheimer Weg
Länge	9,3 km
Ø Steigung	2,2 %
Höhenmeter gesamt	207 m



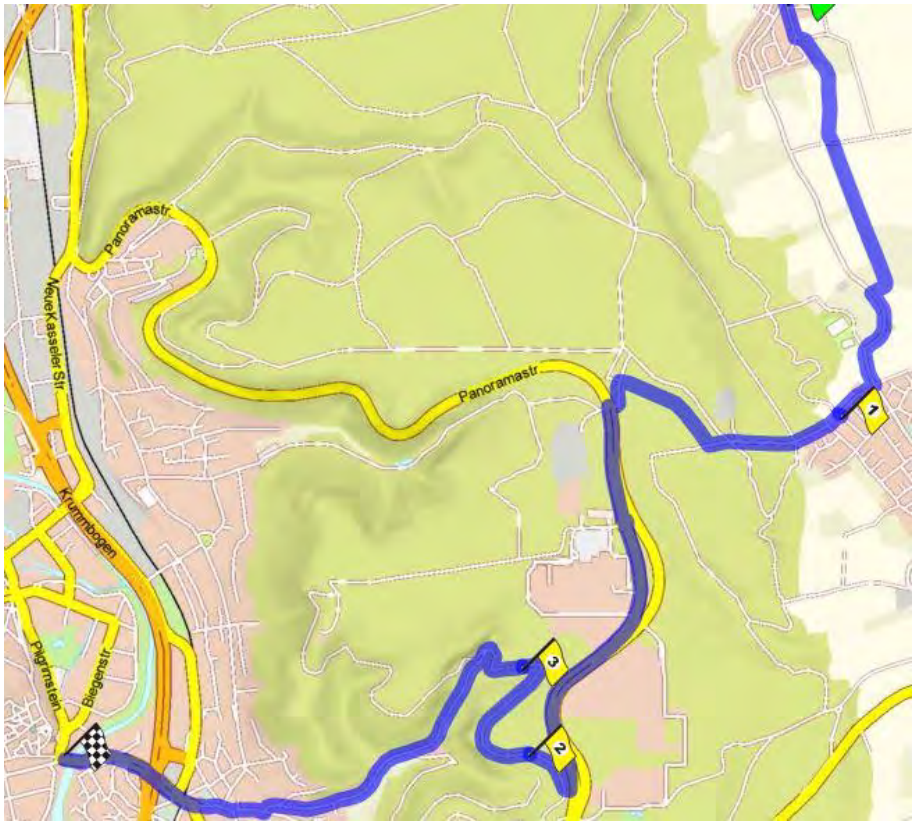


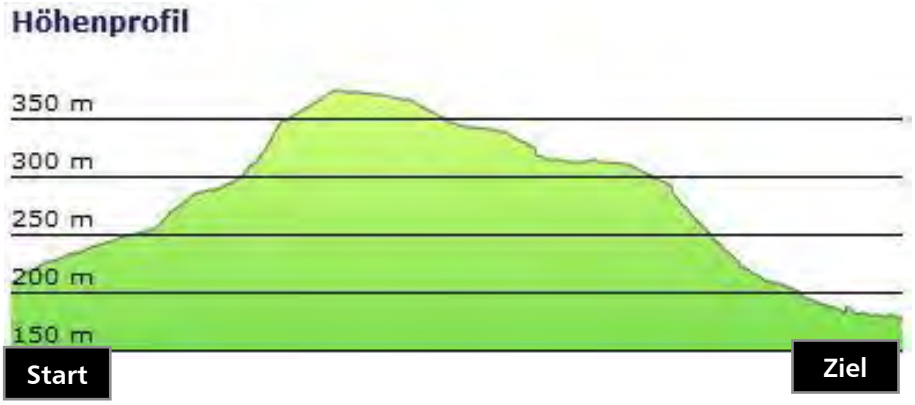
Quelle: Radroutenplaner Hessen, http://radservice.radroutenplaner.hessen.de/rrp/hessen/cgi?lang=DE, 29.02.16

382

Strecke 24 (Richtung Rudolphsplatz)

von	Ginseldorf
bis	Rudolphsplatz
über	Seelheimer Weg Am Forsthaus (Bauerbach), Auf den Lahnbergen, Alter Kirchhainer Weg, Rudolphsplatz
Länge	9,3 km
Ø Steigung	1,9 %
Höhenmeter gesamt	177 m





Quelle: Radroutenplaner Hessen, http://radservice.radroutenplaner.hessen.de/rrp/hessen/cgi?lang=DE, 29.02.16

10.2 Materialverzeichnis

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA. Köln.
- Bundesministerium für Umwelt Naturschutz und Reaktorsicherheit (2011): Integriertes Klimaschutzkonzept für die Universitätsstadt Marburg. o.O.
- Bundesministerium für Verkehr Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (2012): Nationaler Radverkehrsplan 2020. Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln. o.O.
- CIMA (2009): Masterplan Einzelhandelsentwicklung für die Universitätsstadt Marburg Untersuchungsbericht Teil II: Marktuntersuchung. München.
- Der Magistrat der Universitätsstadt Marburg, Amt für Stadtentwicklung (1998): Radverkehrsplanung Marburg 2. Fortschreibung. Marburg.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): RIN - Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. o.O.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (1998): Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr
- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)
- PGN Planungsgruppe Nord (PGN) (2015): Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität Projekt Lahnberge. Kassel.
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC), BVA Bielefelder Verlag GmbH & Co. KG (Hrsg.) (2007): ADFC Regionalkarte: Lahntal 1:75.000
- Stete Planung (2014): Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundliche Mobilität", Schulstandort Leopold-Lucas-Straße, Marburg
- AHRENS, GERD-AXEL, et.al.; Hrsg. UMWELTBUNDESAMT (2013); Potentiale des Radverkehrs für den Klimaschutz; Dessau-Roßlau
- Hess. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (2012), MID Hessenaufstockung 2008
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012), Nationaler Radverkehrsplan 2020, Berlin
- DOLL, CLAUS, et.al.; Hrsg. UMWELTBUNDESAMT (2013); Wirtschaftliche Aspekte nichttechnischer Maßnahmen zur Emissionsminderung im Verkehr; Dessau-Roßlau.
- ECKER, GÜNTHER; A-B-C-D-E-Institut — Nichtuniversitäres Institut und Verein zur Forschung und Forschungsförderung http://www.abcde-institute.org/urbane_seilbahnen_transportkapazitaeten.html#, Wels, Österreich (Seitenabruf: 28.05.2013)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. ERA.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012): Empfehlungen für Verkehrserhebungen. EVE.
- GTL; döll; BSV (o.J.): Masterplan Campus Lahnberge.
- Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) Version HBEFA 3.2 (Juli 2014)

- Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie, Lufthygienischer Monatsbericht Mai 2013
- KUHL, GUNNAR. Philipps-Universität-Marburg. Studierenden- und Mitarbeiterzahlen Lahnberge, E-Mail: 04.06.2013
- Magistrat der Universitätsstadt Marburg (o.J.): Vorhabensbeschreibung zum Förderantrag (Easy-Online) für das Klimaschutzteilkonzept "Klimafreundliche Mobilität".
- Magistrat der Universitätsstadt Marburg (2011): Integriertes Klimaschutzkonzept für die Universitätsstadt Marburg, Marburg.
- o.V. (2012): Stellplatzkonzept Philipps-Universität Marburg. Fortführung und Aktualisierung der Verkehrsuntersuchungen zur Entwicklung der Philipps-Universität Marburg in der Marburger Innenstadt. BSV Aachen, 10.01.2012.
- Rau, Christoph; Jahnke, Robby (o.J.): Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Marburg 2009-2014. Stadtwerke Marburg. Marburg.
- Regionaler Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf: Fahrpläne 2013, http://www.rnv.marburg-biedenkopf.de/content/fahrplaene.html (Seitenabruf: 06.05.2013)
- Stadtwerke Marburg Fahrplan Stadtverkehr (2013): http://stadtwerke-marburg.de/523.html (Seitenabruf: 06.05.2013)
- Strambach, Simone (2011): Mobilität und Nachhaltigkeit im Zuge städtebaulicher Restrukturierungen. Analyse zur räumlichen Mobilität & Verkehrsmittelwahl von Studierenden & Mitarbeitern/-innen der PUM, Philipps-Universität-Marburg.
- Strambach, Simone; Kohl, Hendrik; Momberg, Kristin (2011): Nachhaltige Mobilität im Zuge städtebaulicher Restrukturierungen. Räumliches Mobilitätsverhalten und Verkehrsmittelwahl von Studierenden und Mitarbeitern/-innen der Philipps-Universität Marburg. In: Geofocus, Bd. 4. Online verfügbar unter http://www.uni-marburg.de/fb19/personal/professoren/paal/geofocus_heft4.pdf
- Strambach, Simone; Kohl, Hendrik; Momberg, Kristin; Döring, Lisa (2011): Mobilität und Nachhaltigkeit im Zuge städtebaulicher Restrukturierungen. Eine Analyse zur räumlichen Mobilität und Verkehrsmittelwahl von Studierenden und Mitarbeitern/-innen der Philipps-Universität Marburg. Philipps-Universität-Marburg.
- Umweltbundesamt (2012); „Daten zum Verkehr Ausgabe 2012“, Bezugsjahr 2010 (Datenquelle: TREMOD Version 5.25 (2011))
- Universitätsstadt Marburg http://www.marburg.de/de/79548 (Seitenaufruf: 25.06.2013)
- Universitätsstadt Marburg Fahrradstadtplan 2015, Magistrat der Universitätsstadt Marburg, Kartographie: Dr. Lutz Münzer, Stand: 3/2015

10.3 Glossar

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
AOK	Allgemeine Ortskrankenkasse
AStA	Allgemeiner Studierendenausschuss
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
BMM	Betriebliches Mobilitätsmanagement
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Kfz	Kraftfahrzeug
MIV	Mobilisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
SMM	Schulisches Mobilitätsmanagement
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
TöB	Träger öffentlicher Belange
UKGM	Universitätsklinikum Gießen und Marburg
VCD	Verkehrsclub Deutschland e.V.

Straßenklassifizierung

B	Bundesstraße
L	Landesstraße
K	Kreisstraße