

# Herzlich Willkommen

## Radverkehrskonzept Gemeinde Lahntal

Vortrag: Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M.Sc.

1. Workshop | Lahntal, DGH Caldern | 01.10.2021

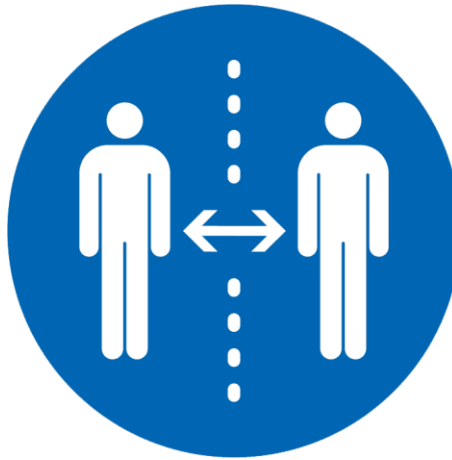


# Hinweise zu Corona-Regeln

- Maske tragen (bis zum Platz)



- Übliche Abstands- und Hygieneregeln beachten



# Begrüßung

**Herr Manfred Apell**

Bürgermeister

# Hinweise

- Die Präsentation und sonstige Materialien werden im Nachgang für alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer zum Download zur Verfügung gestellt
- Wenn Sie Anregungen haben, die nach Ihrer Auffassung nicht ausreichend berücksichtigt wurden, dürfen Sie uns im Nachgang gerne eine Mail schreiben: [titus.guettler@iks-planung.de](mailto:titus.guettler@iks-planung.de)

## **Faire Diskussionskultur!**

**Jegliche Form von Sexismus, Rassismus, Extremismus, Mobbing oder Ausgrenzung wird nicht geduldet!**



# Hinweise

Im Rahmen dieser Veranstaltung werden **Fotos** gemacht. Diese können von IKS Mobilitätsplanung und der Gemeinde Lahntal im Rahmen der Dokumentation und Öffentlichkeitsarbeit für das **Radverkehrskonzept in Lahntal** in **gedruckter Form** sowie **online verwendet** werden.

# Ablauf

18:00 Begrüßung

18:10 Inputpräsentation (IKS)

Projektstand

Bestandsanalyse

Radverkehrsnetz - Abstimmung

19:00 Rückfragen / Diskussion

19:30 Ausblick

Ende



# Projektleiter

Name **Alexander Gardyan**

Ausbildung **Dipl.-Ing. , M.Sc. Stadtplanung (Universität Kassel)**

**IKS Mobilitätsplanung**

Gründer und Geschäftsführender Gesellschafter (seit 2014)

**Universität Kassel**

Wissenschaftlicher Mitarbeiter FG Integrierte Verkehrsplanung (2016-2020)  
Lehraufträge Schwerpunkt Radverkehrsplanung (seit 2020)

**SRL e. V.**

Regionalgruppensprecher Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland (2016-2021)  
Bundesweiter Sprecherrat Forum Mensch und Verkehr (seit 2019)



# IKS Mobilitätsplanung



Fußverkehrsplanung



Radverkehrsplanung



Parkraummanagement



Beteiligung / Moderation



*Ingenieurbüro für  
konzeptionelle und  
strategische  
Mobilitätsplanung*



Kfz-Planung, HBS



Verkehrsentwicklungs-  
planung



Universitätsplatz 12  
34127 Kassel

[info@iks-planung.de](mailto:info@iks-planung.de)  
[www.iks-planung.de](http://www.iks-planung.de)

Andreas Schmitz  
Alexander Gardyan

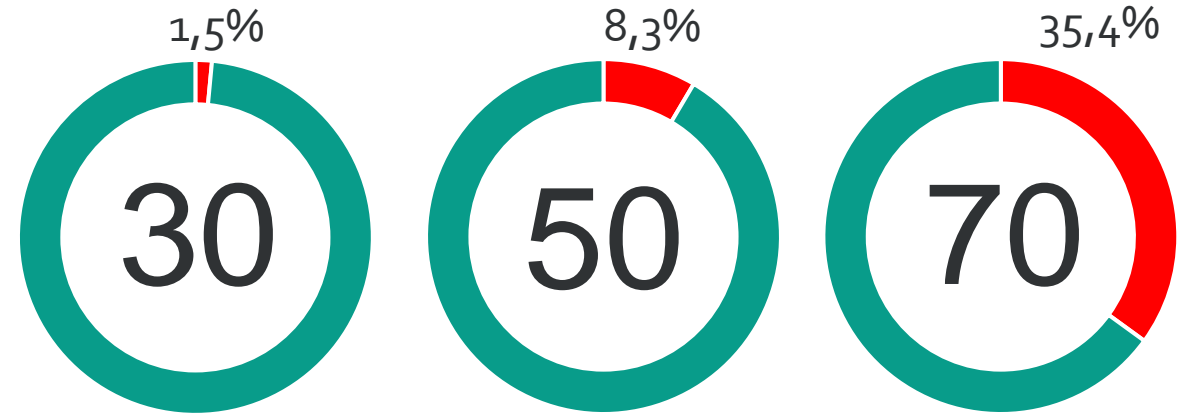
# Ausgewählte Referenzen Radverkehrsplanung

- **Limburg a.d. Lahn**  
(Radverkehrskonzept)
- **Beckum**  
(Radverkehrskonzept)
- **Wetzlar**  
(Rad- und Fußverkehrskonzept)
- **Homberg (Efze)**  
(Radverkehrskonzept)
- **Bad Wildungen**  
(Nahmobilitätskonzept und  
Trassenfindung touristischer  
Radweg)

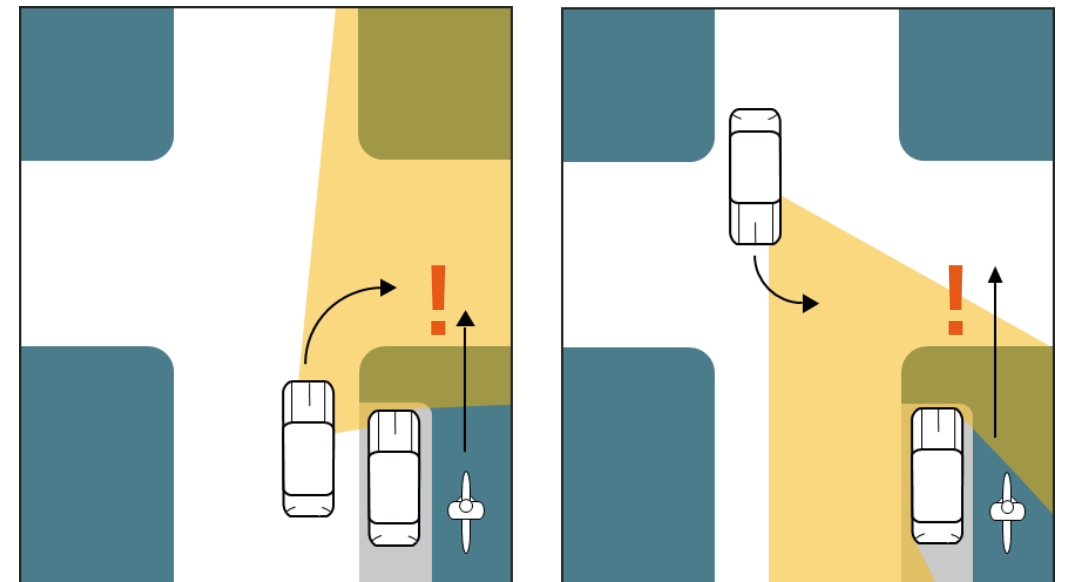


# Bürophilosophie

- Das Fahrrad ist ein Verkehrsmittel für den Alltag und den Tourismus (mit unterschiedlichen Anforderungen)
- Alle Straßen sollen für Radfahrende nutzbar sein
- E-Bikes steigern die Nutzungsmöglichkeiten bezüglich Entfernung und bewegter Topografie
- Wir planen soweit möglich auf bestehenden Wegen, um Kosten und zusätzliche Versiegelung zu minimieren
  
- **Innerorts bis Tempo 30:** Mischverkehr auf Fahrbahn
- **Innerorts Tempo 30 bis Tempo 50:** Führung auf Fahrbahnniveau (Schutzstreifen/ Radfahrstreifen)
- **Außerorts ab Tempo 50:** Führung auf eigenständiger Infrastruktur (Radweg/ gemeinsamer Geh- und Radweg)

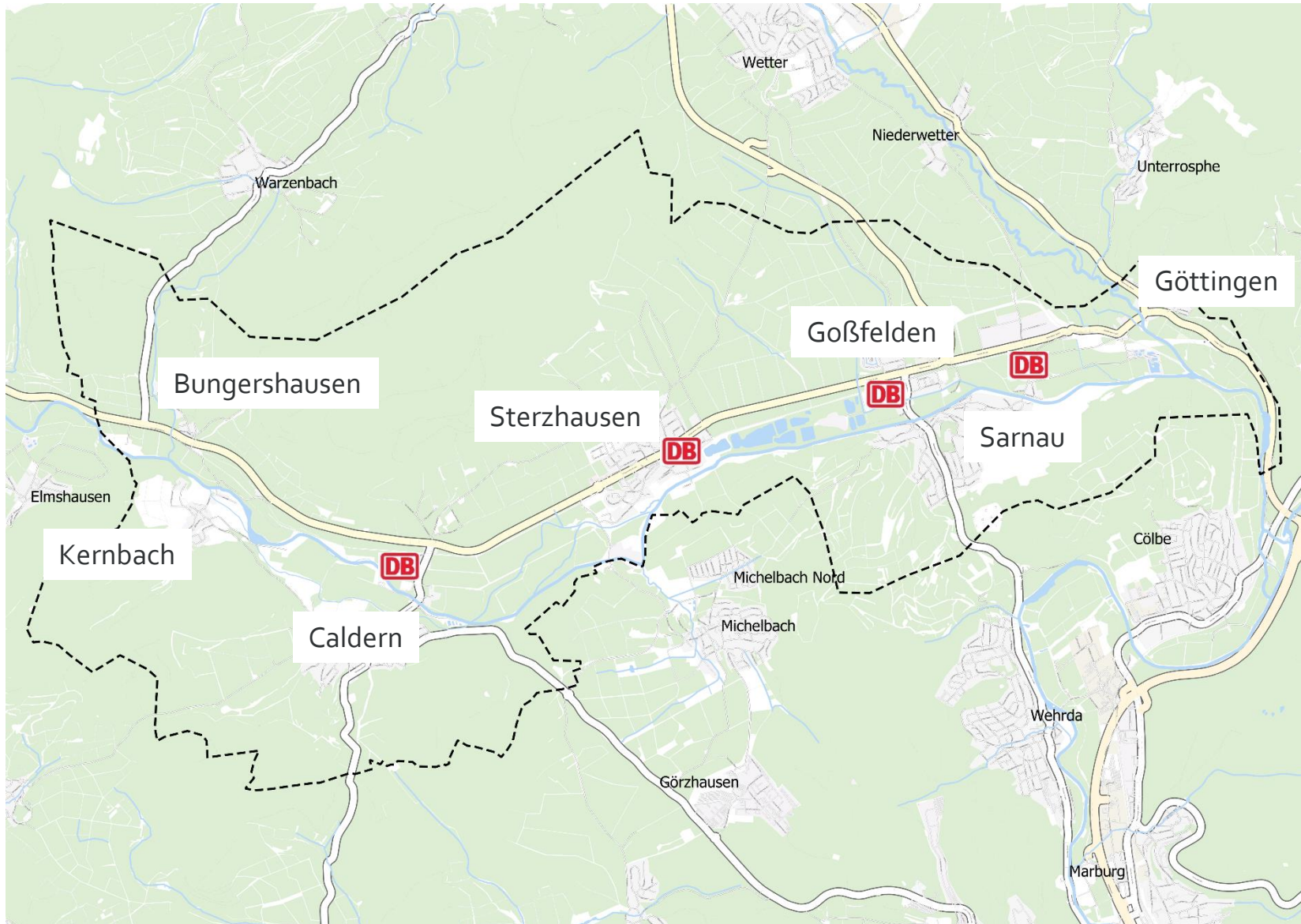


Todeswahrscheinlichkeit für Fußgänger nach Pkw-Geschwindigkeit.  
Eigene Darstellung nach Rosén, Erik & Sander, Ulrich (2009)





# Aufgabenstellung / Untersuchungsgebiet



- Radverkehrskonzept für die 7 Ortsteile (< 100 - > 2.000 EW)
- Steigerung des Radverkehrsanteils durch Verlagerung von Wegen mit Kraftfahrzeugen auf das Fahrrad
- Anbindung an angrenzende Kommunen (bewegte Topografie)
- Optimierung der touristischen Infrastruktur
- Konzept zeigt Umsetzungsempfehlungen und Varianten auf

→ **Abwägung von Zielkonflikten!**

→ **Umsetzung obliegt Politik**

# Zielsetzung der heutigen Veranstaltung (1. von 2 Workshops)

- Frühzeitige und transparente Einbeziehung
- Einbezug vorhandener Ortskenntnis
- Abstimmung des Radverkehrsnetzes und der Zielsetzung
- Projekt ist zu diesem Zeitpunkt offen für Ideen und neue Ansätze - es gibt noch kein fertiges Radverkehrskonzept!

## Bestandsanalyse + Netzabstimmung + Zielsetzung

# Vorgesehener Projektablauf



Abstimmung | Beteiligung | Öffentlichkeitsarbeit

Insgesamt 2-stufiges Beteiligungsverfahren:

1. Workshop



2. Workshop



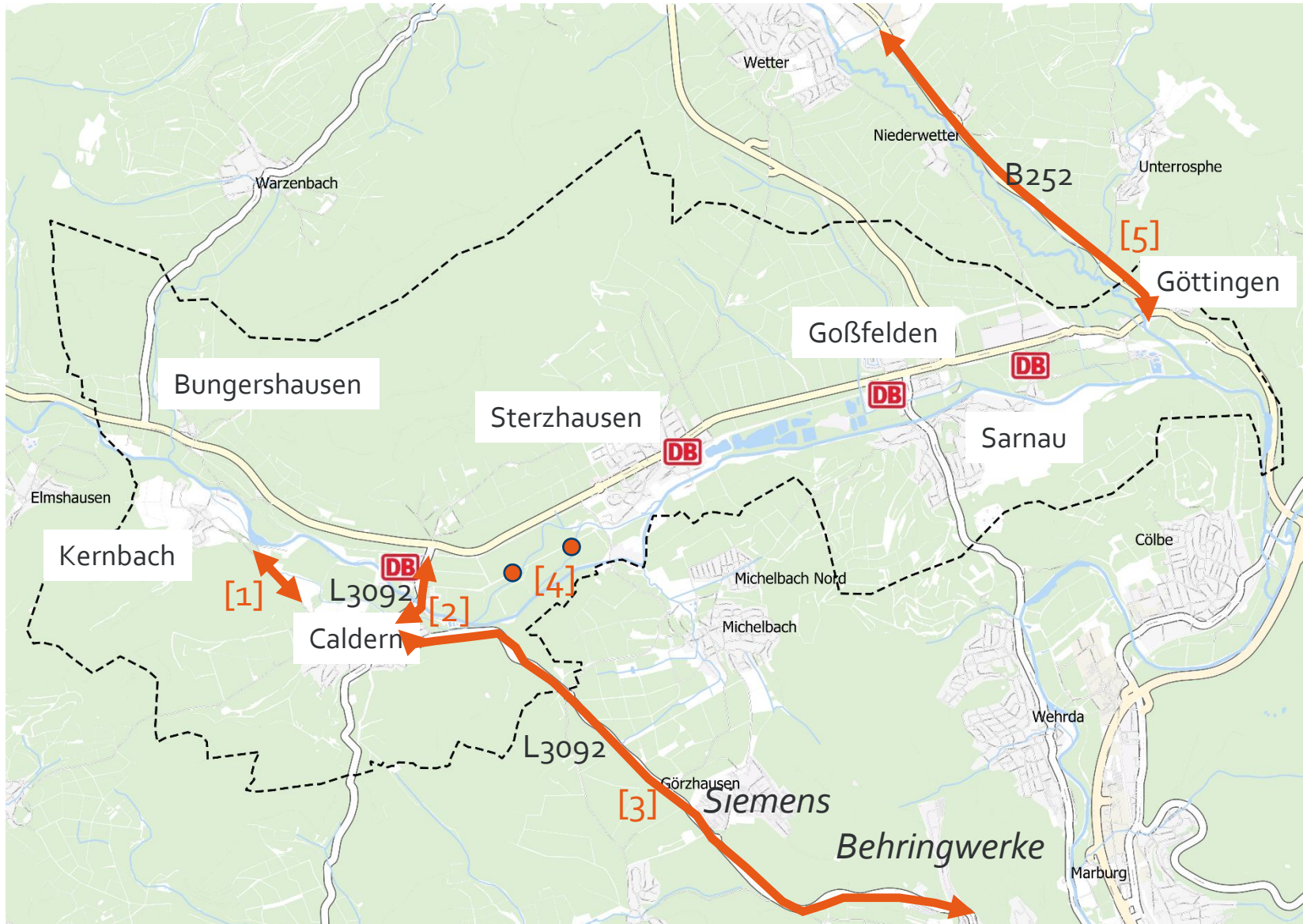


# Netzanforderung und Ausbaustandards

- Hierarchisierung des Netzes (Hauptrouen, Nebenrouen, Freizeitrouen)
- Anwendung der Standards - Anstreben von Förderfähigkeit
- Insbesondere zu berücksichtigen: Rad-Hauptnetz Hessen und touristische Radwege / Hessische Radfernwege



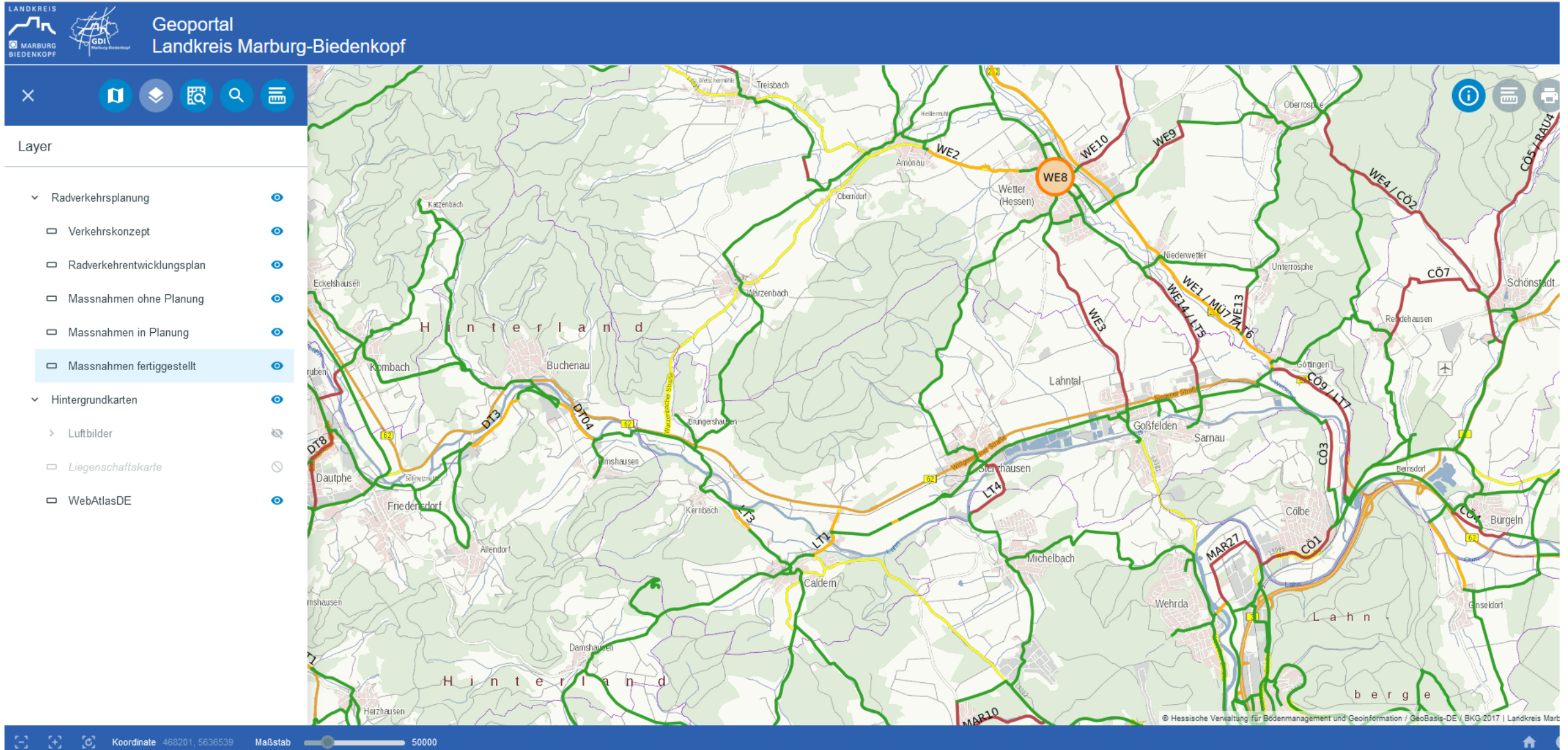
# Laufende Planungen



1. Herrichtung der aktuellen Radroute - LK Marburg Biedenkopf
2. Straßenbegleitender Radweg entlang L3092 - Hessen Mobil
3. Radwege zu den Behringwerken entlang L3092 - Hessen Mobil
4. Umgang mit den Hochwasserflutmulden
5. Umgestaltung der B252 zu Raddirektverbindung - LK Marburg Biedenkopf



# Einbindung in bestehende Netze





# Radverkehrsnetz (Stand 30.09.2021)



*Das Radverkehrsnetz wurde mit dem Radverkehrsentwicklungsplan des LK Marburg-Biedenkopf abgestimmt.*

## Legende

- | Grenze des Untersuchungsgebietes
- DB Bahnhof
- Rad-Hauptnetz Hessen
- ■ ■ ■ Hessischer Radfernweg
- Hauptroute
- Nebenroute



# Bestandserhebung

Das gesamte Radwegenetz wurde im **August 2021** befahren, um eine praxisnahe Beurteilung des Bestandes zu gewährleisten.

- Erhebung von Führungsformen, Mängeln und Konfliktbereichen
- Georeferenzierte Digitalisierung der Ergebnisse in GIS inklusive Fotos







# Bestandserhebung Führungsformen

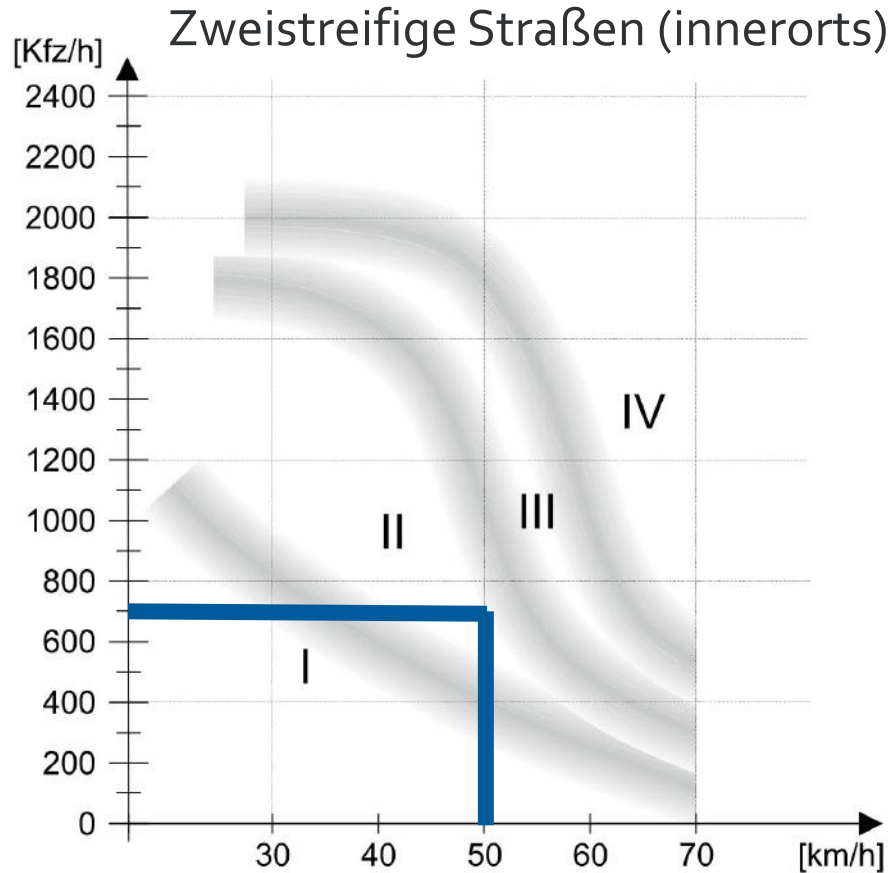


## Legende

- Grenze des Untersuchungsgebietes
-  Bahnhof
- Führung auf Fahrbahnniveau**
- Mischverkehr
- Führung im Seitenraum**
- Gemeinsamer Geh- und Radweg (Z 240 StVO)
- Sonstige**
- Weg/ Land- und Forstwirtschaftlicher Weg
- Netzlücke rechtlich nicht für Radverkehr befahrbar
- Netzlücke baulich nicht für Radverkehr befahrbar
-  Zweirichtungsradweg



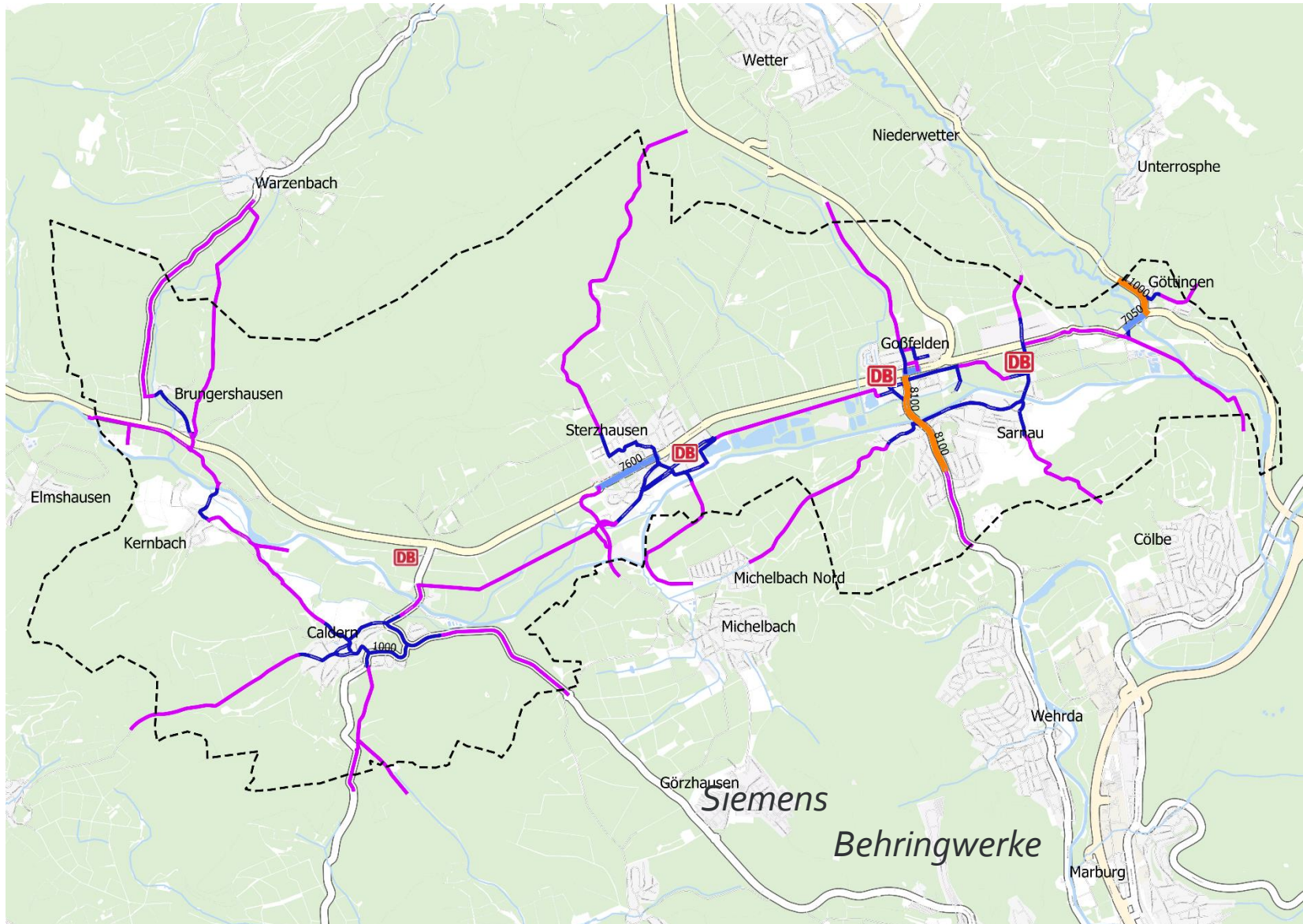
# Belastungsbereiche und empfohlene Radinfrastruktur innerorts



Belastungsbereich	Führungsformen
I	Mischverkehr
II	Schutzstreifen (auch in Kombination mit Angebot im Seitenraum)
III / IV	Radfahrstreifen Radweg (Schutzstreifen) (gemeinsamer Geh- Radweg)

Quelle: nach FGSV; ERA. S. 19

# Belastungsbereiche nach ERA



## Legende

- Grenze des Untersuchungsgebietes
- DB Bahnhof
- Belastungsbereich I
- Belastungsbereich II
- Belastungsbereich III
- Belastungsbereich IV
- Außerorts
- Verkehrsmengen nicht bekannt
- 11800 Verkehrsmenge KFZ/ 24h\*

Belastungs- bereich	Führungsformen	nach FGSV; ERA, S. 18
I	Mischverkehr	
II	Schutzstreifen (auch in Kombination mit Angebot im Seitenraum)	
III / IV	Radfahrstreifen Radweg gemeinsamer Geh- Radweg (Schutzstreifen, ggf. mit Angebot im Seitenraum)	

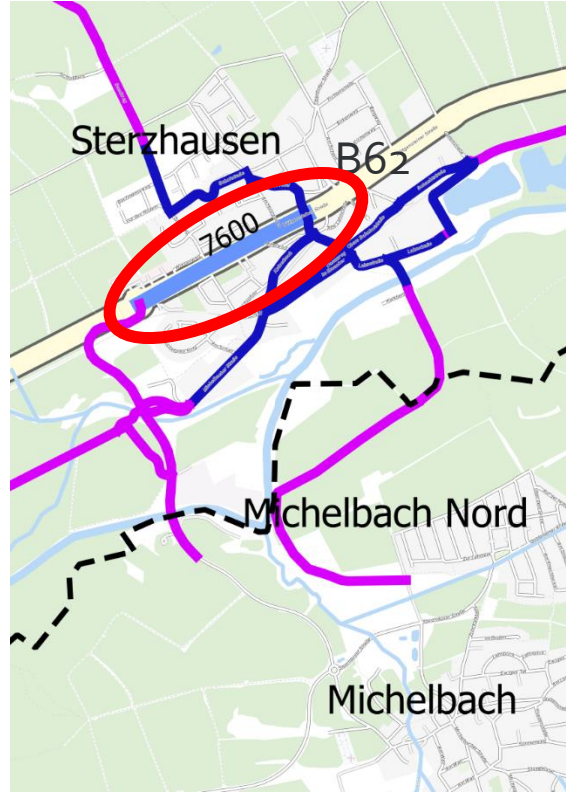
\*Verkehrsmengenberechnungen nach Hessen Mobil (2015)



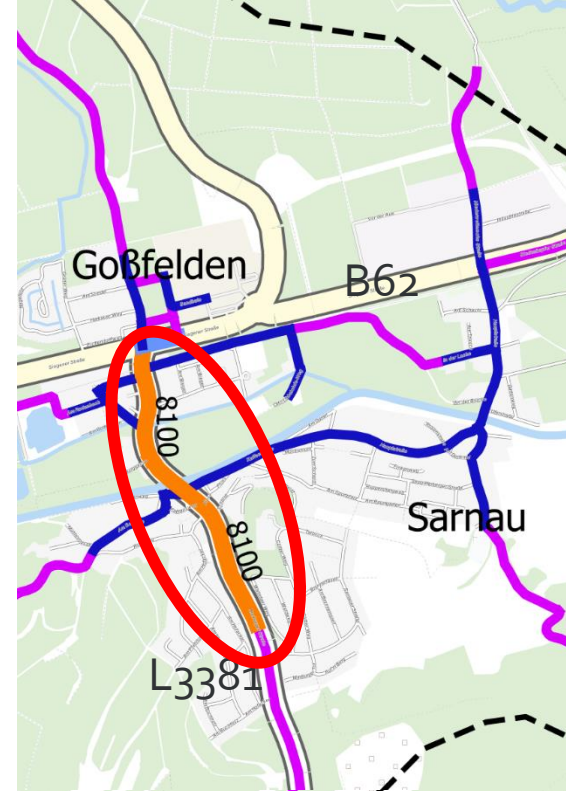
# Belastungsbereiche nach ERA (Ortskerne)



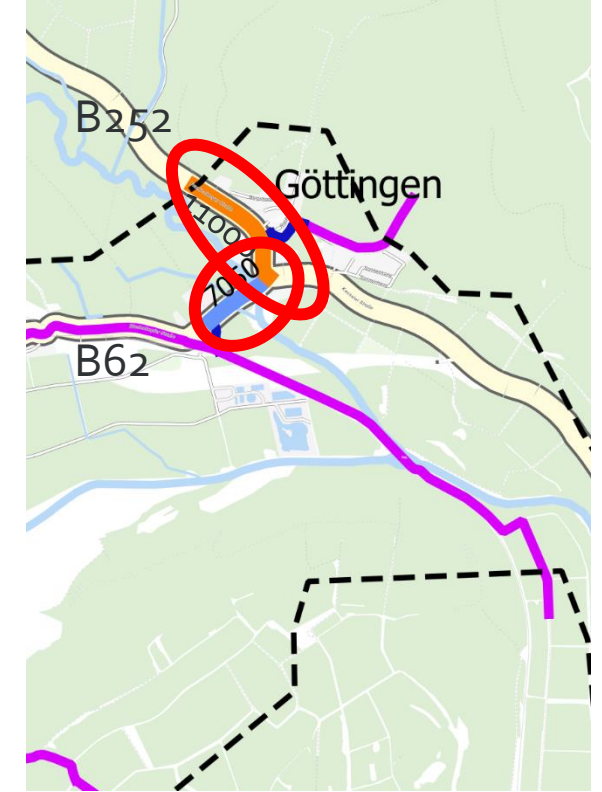
Caldern



Sterzhausen



Goßfelden + Sarnau



Göttingen

## Legende

- Grenze des Untersuchungsgebietes
- DB Bahnhof

- Belastungsbereich I
- Belastungsbereich II
- Belastungsbereich III
- Belastungsbereich IV
- Außerorts
- Verkehrsmengen nicht bekannt
- 11800 Verkehrsmenge KFZ/ 24h\*

\* Verkehrsmengen basieren auf der interaktiven Verkehrsmengenkarte von Hessen Mobil (Verkehrserhebungen aus 2015)



# Führungsform entspricht nicht der ERA - fehlende Radinfrastruktur



Sterzhausen, B62/Wittgensteiner Straße

**Führung im Mischverkehr bei Tempo 50 km/h und hohen Verkehrsstärken bietet keine Qualität für Radfahrende**



Göttingen, Kreuzung B62/ B252



Goßfelden, L3381/ Marburger Straße



# Radinfrastruktur zu schmal



R2 zwischen Kernbach und Caldern (Breite 1,50 m)



Goßfelden, Bahnhofstraße  
(Breite gemeinsamer Geh- und Radweg : 1,60 m)



# Netzlücke - Durchfahrt verboten



R2 zwischen Caldern und Sterzhausen



Weg südlich von Caldern



Weg zwischen Sterzhausen und Michelbach



# Fehlende Querungsanlagen





# Mängelanalyse

## Punktuelle Mängel



**Vorhandene Lösungen**



# Zwangspunkte - Brücken



Lahnbrücke in Goßfelden L3381 / Marburger Straße

Insbesondere Brücken sind  
Zwangspunkte, die nur selten  
kurzfristige Lösungsmöglichkeiten  
zulassen



Lahnbrücke bei Kernbach



Lahnbrücke bei Caldern



# Fehlende Abstellanlagen und Raststätten



Abstellanlagen Volksbank Sterzhausen

Es fehlt an qualitativ hochwertigen Abstellanlagen und Raststätten an ausgewählten Standorten



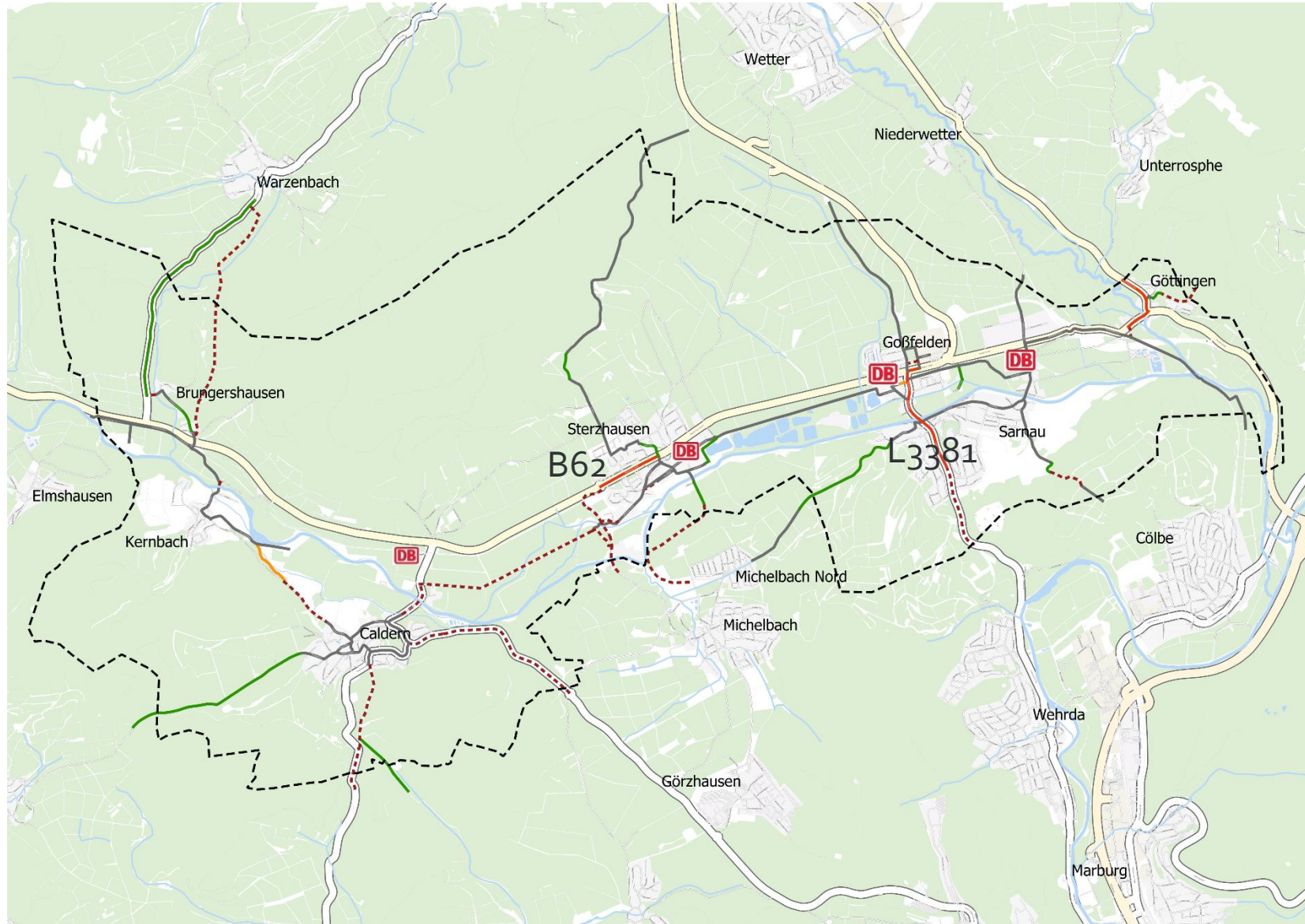
Abstellanlagen Rewe Sterzhausen



Raststätte in Kernbach



# Wesentliche Mängel

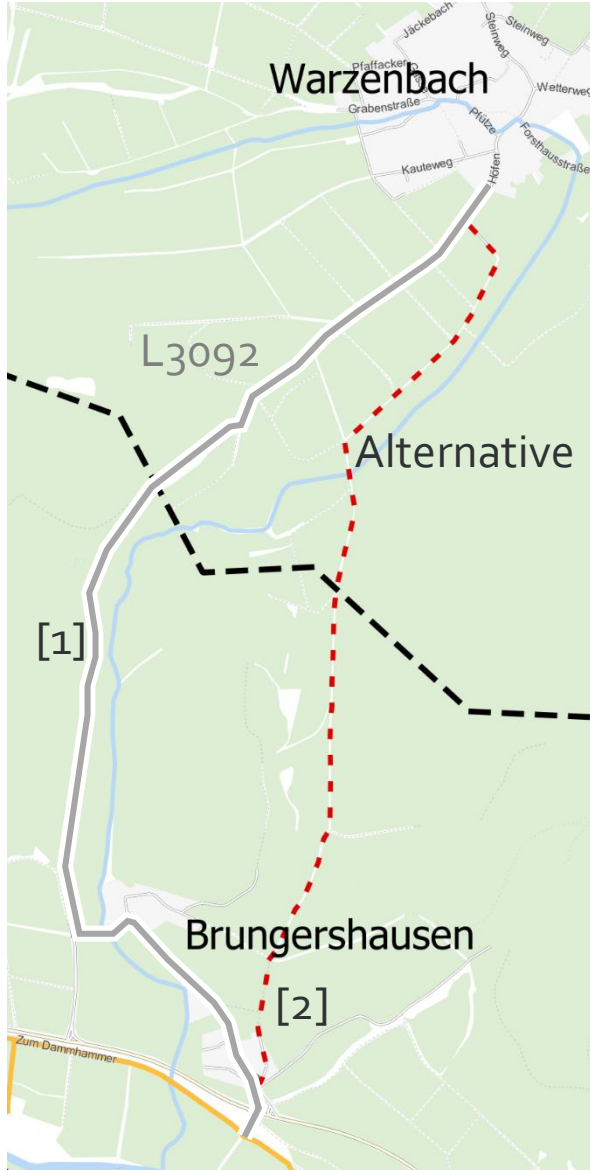


## Legende

- Grenze des Untersuchungsgebietes
- Bahnhof
- Mängel in der Führungsform innerorts (Radinfrastruktur entspricht nicht Anforderungen nach ERA)
- Mängel in den Breiten der Radinfrastruktur
- Oberflächenmängel
- Netzlücken innerorts (bauliche Netzlücke, Einbahnstraßen ohne Freigabe in Gegenrichtung)
- Netzlücken außerorte (bauliche Netzlücke, Mischverkehr ohne Alternativroute, Durchfahrt verboten)
- Radverkehrsnetz ohne wesentliche Mängel



# Verbindung Brungershausen - Warzenbach



## L3092

- 3,2 km Länge
- 57 Höhenmeter
- DTV 1050 Kfz, 50 SV
- Schmal und kurvig,
- Führung im Mischverkehr bei Tempo 100Km/h
- nicht für Radverkehr geeignet



L3092 [1]

## Alternative parallel zur L3092

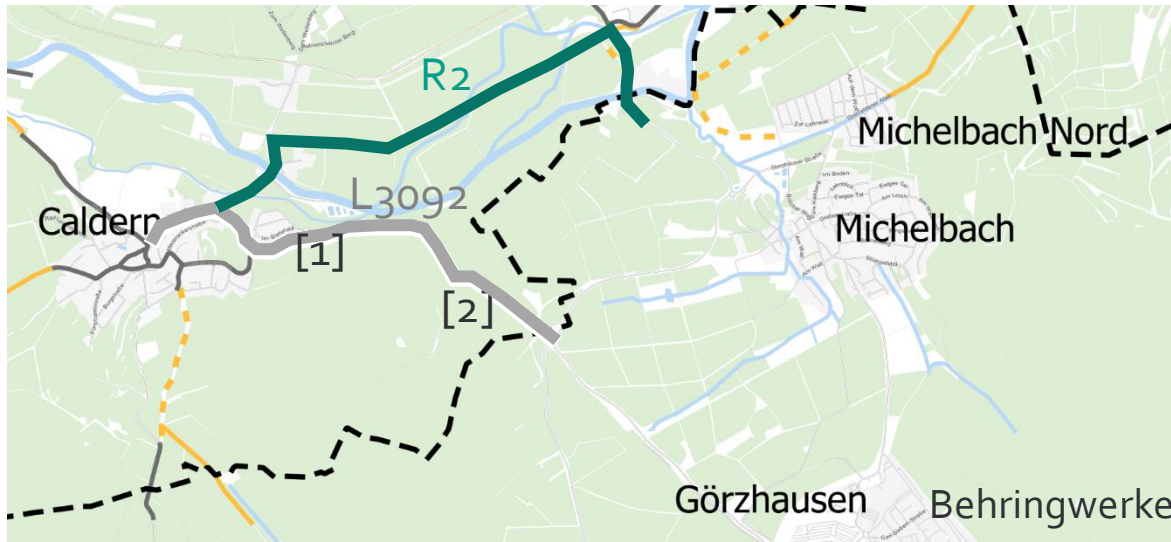
- 2,7 km Länge
- 112 Höhenmeter
- Mangelhafte Oberfläche
- Netzlücke



Alternativweg zur L3092 [2]



# Verbindung Caldern - Görzhausen (Behringwerke)

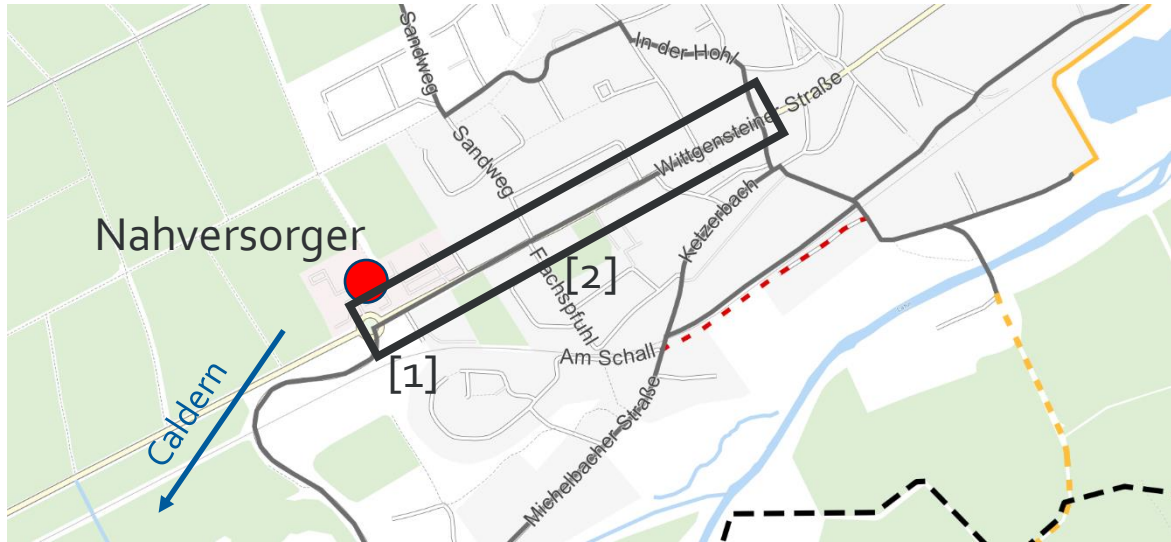


- Derzeitige Führung über L3092 im Mischverkehr mit Tempo 70/100 Km/h
- Kein Alternativweg bekannt
- Anlage eines straßenbegleitenden Radwegs wäre nötig, bauliche Umsetzung allerdings schwierig (Topographie)
- 1,75 m Abstand zur Fahrbahn + 2,50 m Radweg
- Umweg über R2 und Sterzhausen mehr als 3 Kilometer länger (keine Alternative für Alltagsverkehr)





# Anbindung Nahversorgung - Sterzhausen über B62/ Wittgensteiner Str.



Kreisverkehr in Sterzhausen [1]

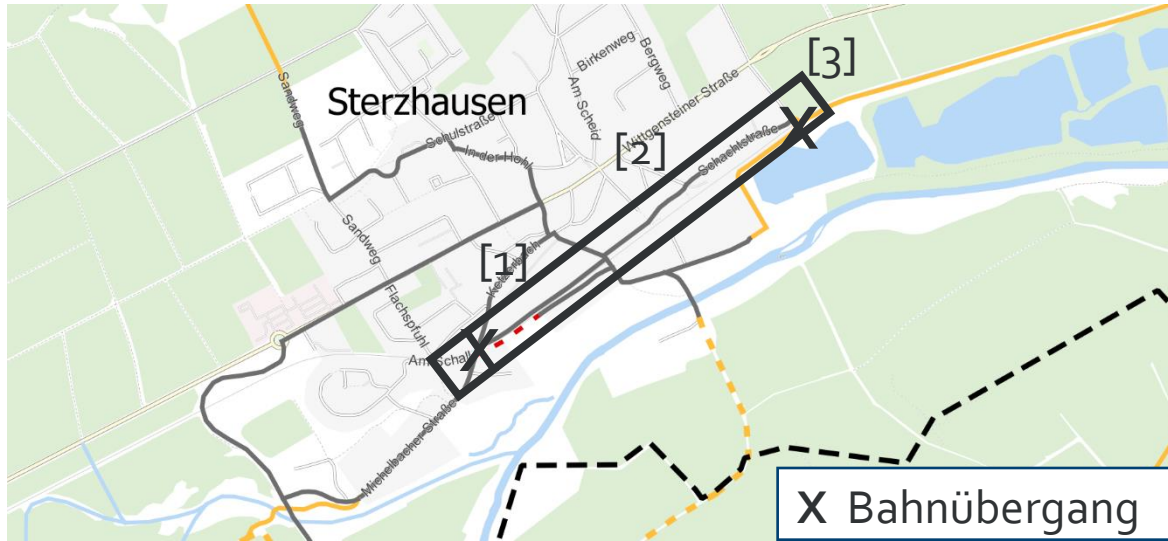
- Belastungsbereich 2 mit DTV 7.600 Kfz, davon 550 SV
- Radverkehrsinfrastruktur auf Fahrbahn angemessen (Schutzstreifen, Radfahrstreifen)
- Fahrbahnbreite variiert (von ca. 6,80 m – 8,80 m)
- Doch: Direkte Anbindung über Ortsdurchfahrt zur Nahversorgung



B62/Wittgensteiner Straße [2]



# Sterzhausen R2: V1 - bestehende Führung nördlich der Bahn



Dammstraße nördlich der Gleise [1]



Obere Bahnhofstraße [2]

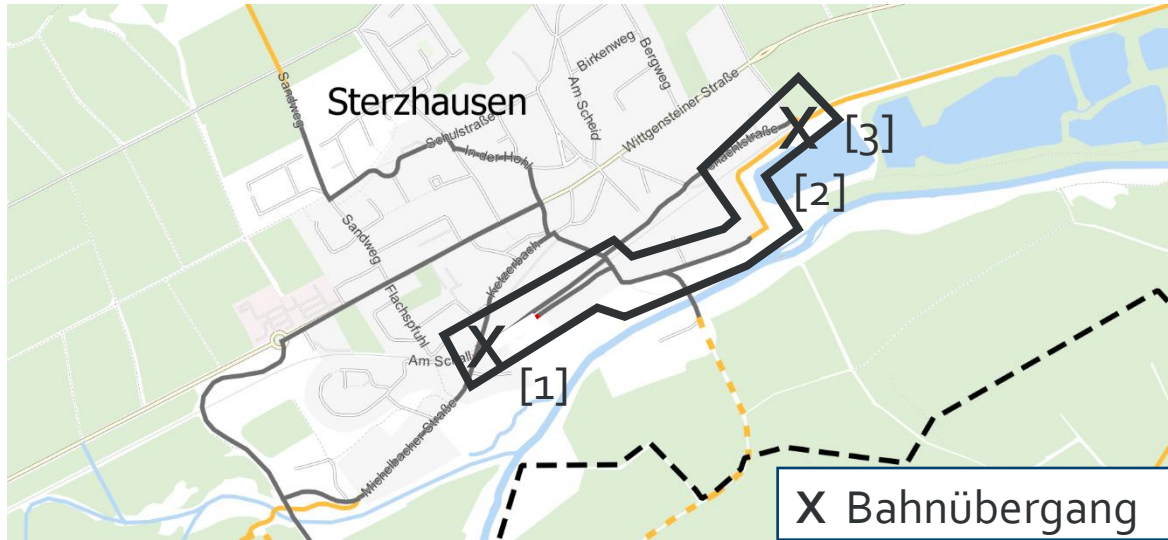


Mit Andreaskreuz ausgestattete Bahnquerung Schachtstraße [3]

- Grundsätzlich Verbindung mit guter Qualität
- Bahngleise müssen zweimal gequert werden



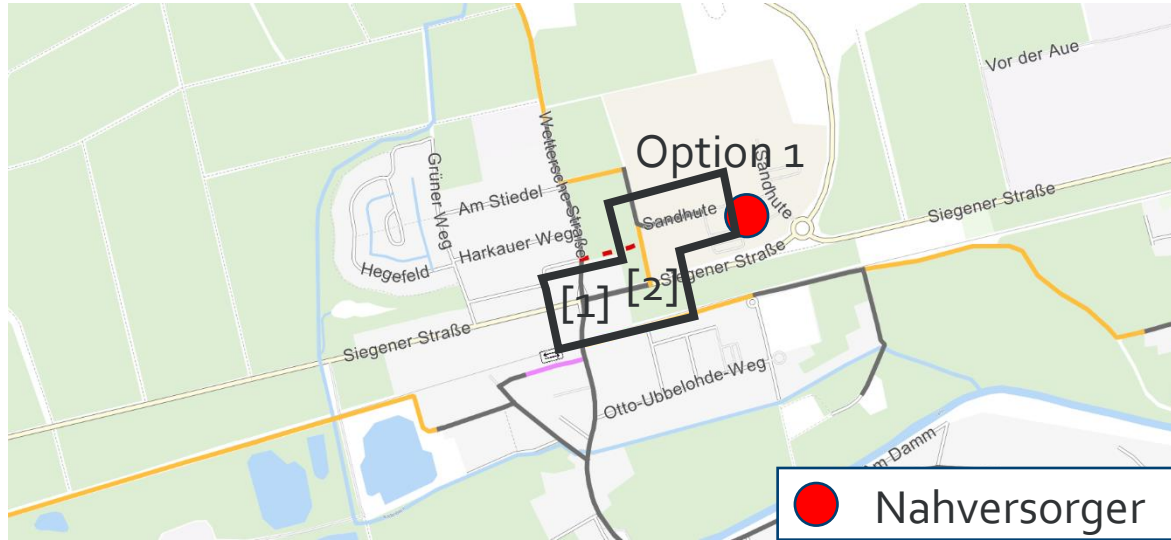
# Sterzhausen R2: V2 - optionale Führung südlich der Bahn



- Auf 200 Meter kein befestigter Weg vorhanden und Durchfahrt verboten (Michelbacher Straße bis Im Ernacker)
- Führung durch Wohnquartier
- Führung über Privatgelände
- Keine Querung der Bahntrasse



# Anbindung Nahversorger - Goßfelden über B62/ Siegener Str./ Sandhute



Fehlende Querungsmöglichkeit an der B62 [1]

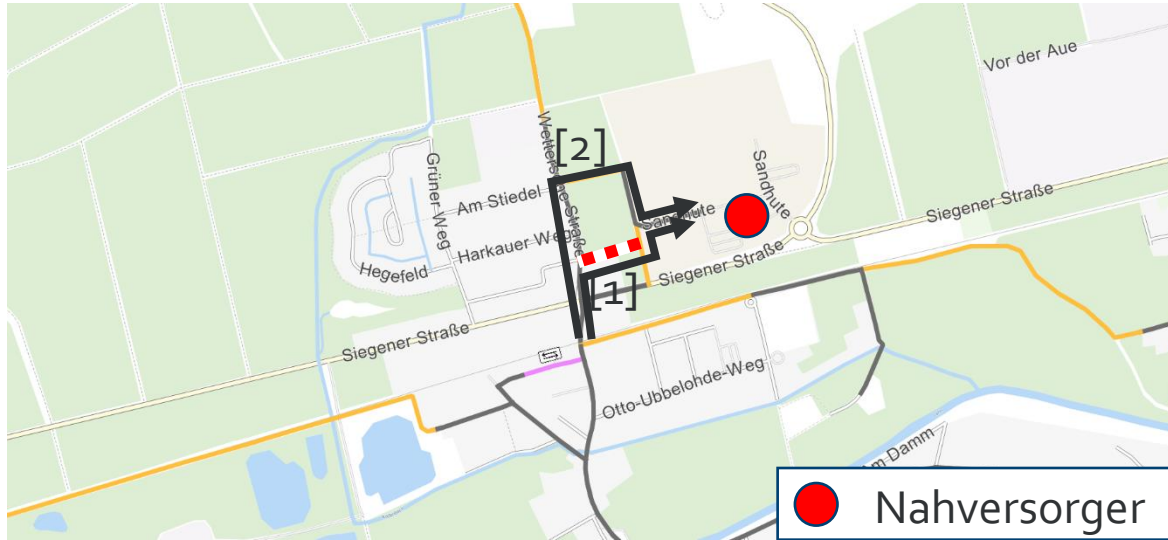
## Option 1: B62

- Gesamtlänge 350 m
- Führung über B62 (DTV von 7.050 KFZ, davon 800 SV, Belastungsbereich 2)
- Vorhandener Gehweg zu schmal für gemeinsame Führung mit dem Radverkehr
- Querungsmöglichkeit über die B62 Höhe Ortseingang fehlt



Wechsel auf Weg Richtung Sandhute [2]

# Anbindung Nahversorger - Goßfelden über Sandhute/ neuer Weg



Wettersche Straße [1]

## Option 2: Wettersche Straße, gegenüber am Stiedel

- Gesamtlänge 650 m
- Führung über Wettersche Straße, vorhandene Verbindung über Weg gegenüber von „Am Stiedel“ Richtung Sandhute

## Option 3: Wettersche Straße, Neuer Weg

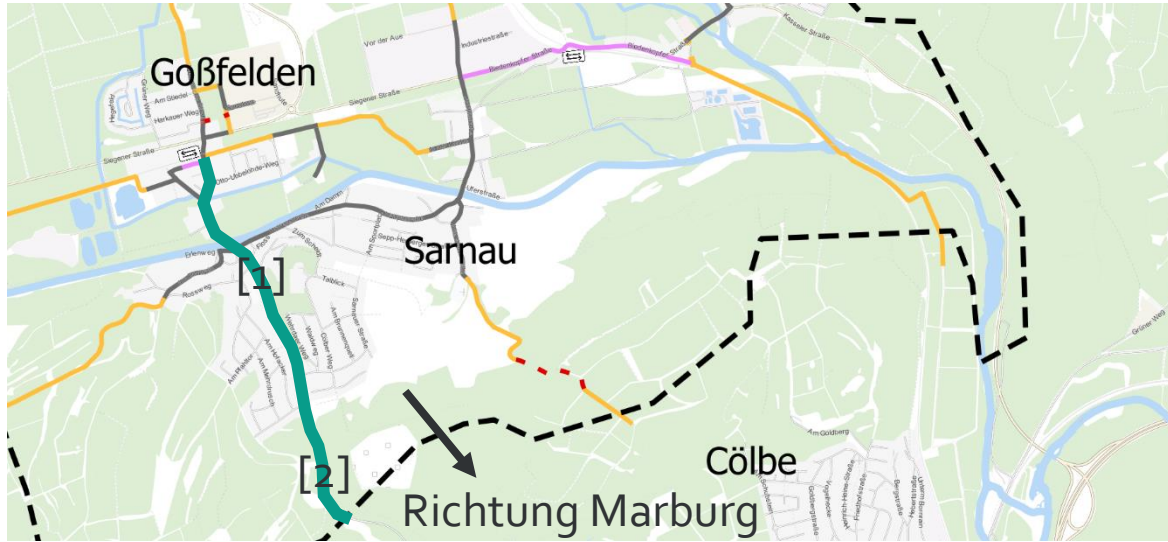
- Gesamtlänge 450 m
- kurze alltagstaugliche Verbindung durch Wegneubau auf ca. 100 m zwischen Eichendorffweg und Sandhute



Weg zwischen Am Stiedel und Sandhute [2]



# Verbindung nach Marburg: Goßfelden, Sarnau, R2 (entlang Lahn)



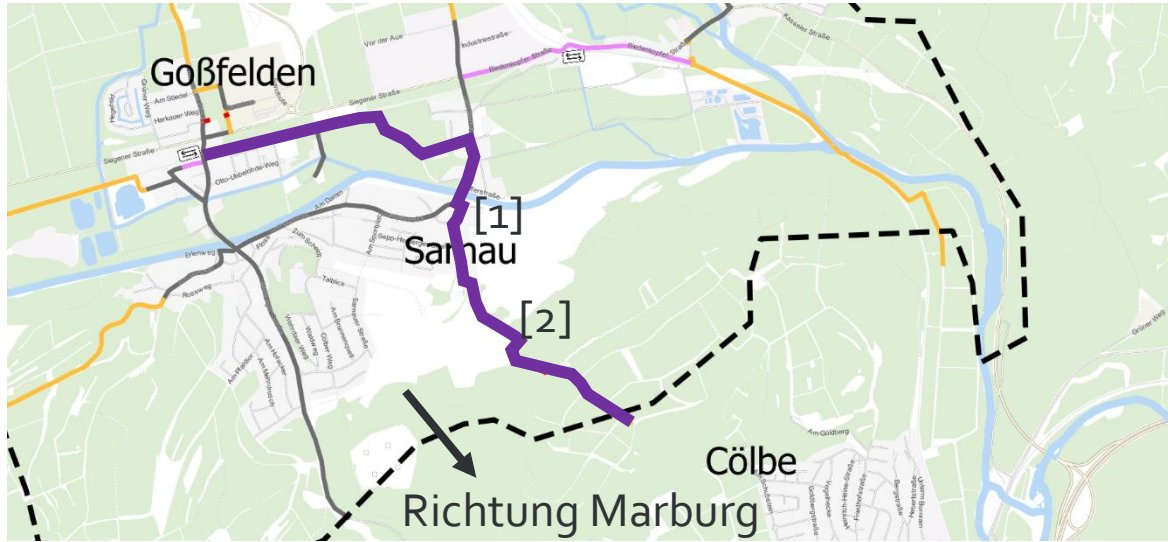
## Option 1: Marburger Straße/ L3381

- Entfernung bis Universität Marburg: 6,9 Km
- 133 Höhenmeter
- Innerorts: Führung im Mischverkehr über die Marburger Straße/L3381 (DTV 8.100, davon SV 150, Belastungsstufe 3)
- Außerorts: Führung im Mischverkehr, Tempo 80 Km/h entspricht nicht den Anforderungen



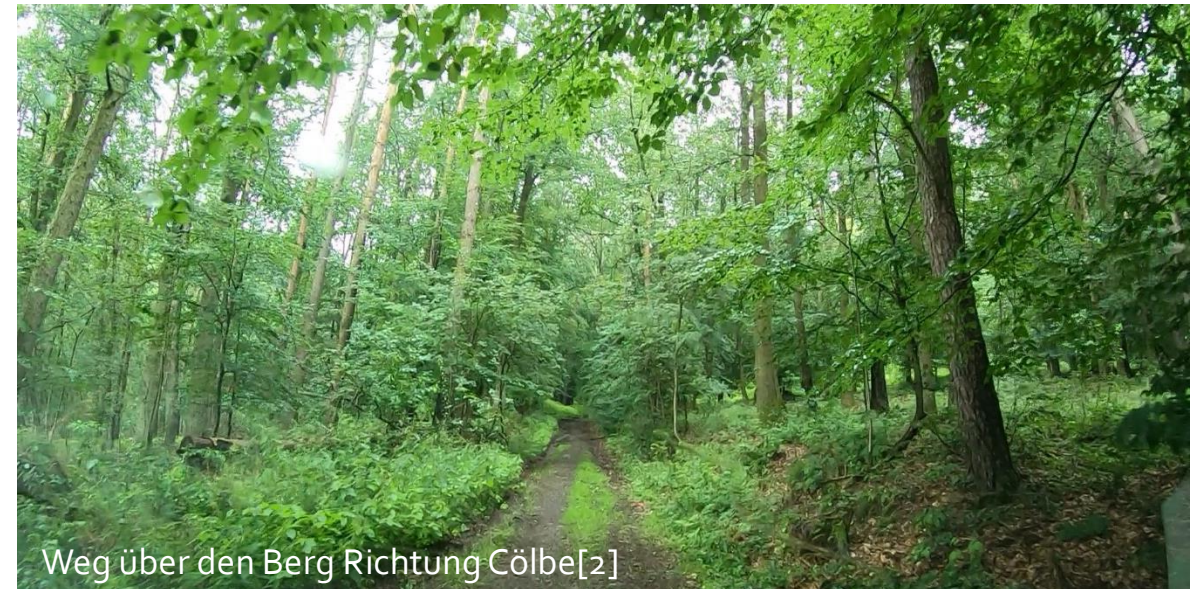


# Verbindung nach Marburg: Goßfelden, Sarnau, R2 (entlang Lahn)



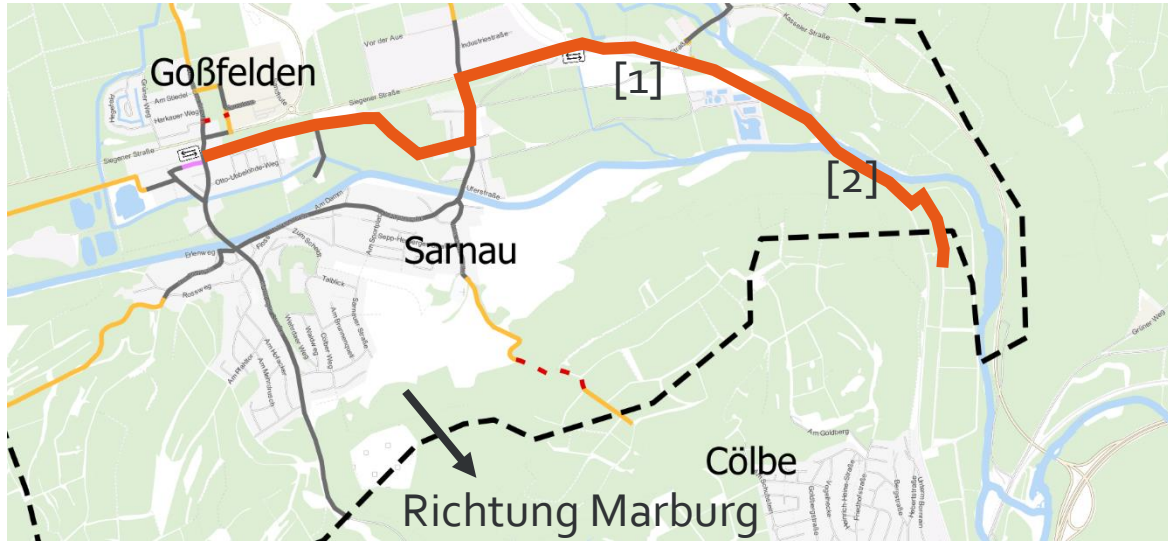
## Option 2: Sarnau

- Entfernung von Goßfelden bis Uni Marburg: 9,5 Km
- 230 Höhenmeter
- Führung durch Sarnau im Mischverkehr (Tempo 30 Km/h, Belastungsbereich 1)
- Verlauf im Untersuchungsgebiet ab Sarnau ist außerorts fahrbahnbegleitend
- Weg über Berg ist streckenweise nicht befahrbar (Netzlücke)





# Verbindung nach Marburg: Goßfelden, Sarnau, R2 (entlang Lahn)



Gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der B62 [1]

## Option 3: R2 entlang der Lahn

- Entfernung von Goßfelden bis Uni Marburg: 11,8 Km
- 45 Höhenmeter
- Verlauf im Untersuchungsgebiet ist fahrbahnunabhängig
- Hohe Aufenthaltsqualität entlang der Lahn



R2 im Lahntal[2]

# Zielsetzung

1. Aufenthalts- und Lebensqualität in der Gemeinde Lahntal erhöhen
2. Steigerung des Radverkehrsanteils durch Verlagerung von Wegen mit Kraftfahrzeugen auf das Fahrrad
3. Erhöhung des Komforts und der subjektiven und objektiven Sicherheit für alle Radfahrenden
4. Attraktive Pendler Routen entwickeln
5. Touristische Wege optimieren
6. Radkultur etablieren



# Leitfragen Diskussion

- Ist die Problemdarstellung vollständig erfasst?
- Ist die Zielsetzung vollständig?
- Haben Sie konkrete Anmerkungen, z. B. Standortempfehlungen von Fahrradabstellanlagen?
- Haben Sie weitere Ideen und Anmerkungen?

# Weiteres Vorgehen

- Präsentation und Karten werden Mitte nächste Woche zum Download bereitgestellt (anhand der Teilnehmerliste)
- Zeit für Rückmeldung bis zum Freitag, den 15.10.2021
- Nächster Workshop: Anfang 2022, Einladung über diesen Verteiler (anhand der Teilnehmerliste) und Presse





**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**

# Impressum

*Dieses Dokument ist Teil einer Präsentation und ohne die mündlichen Erläuterungen unvollständig*

## Auftragnehmer

IKS Mobilitätsplanung

Universitätsplatz 12

34127 Kassel



## Projektleiter

Alexander Gardyan

0561 - 953 79-677

[alexander.gardyan@iks-planung.de](mailto:alexander.gardyan@iks-planung.de)

© IKS Mobilitätsplanung, Kassel 2021