



Herzlich Willkommen

Radverkehrskonzept Gemeinde Lahntal

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

2. Workshop | Online - Lahntal - Kassel | 20.01.2022

Technische Hinweise

1. Audio auf „stumm“ stellen

- Als Zuhörer ist ihr Audio grundsätzlich stummgeschaltet, damit Ihre Hintergrundgeräusche die Veranstaltung nicht stören.
- Im Rahmen der Diskussion können Sie Ihre Stummschaltung freischalten. Bitte machen Sie das nur nach namentlicher Aufforderung durch den Moderator.

2. Fragen und Kommentare in den Chat

- Fragen und Kommentare sollten ausschließlich in den Chat geschrieben werden (kein „Reinrufen“). Auf Ihre Fragen im Chat wird entweder direkt oder zu einem späteren Zeitpunkt eingegangen.
- Geben Sie im Chat den Buchstaben „M“ (für Meldung) ein, wenn Sie etwas fragen oder sagen möchten. Sie werden dann durch den Moderator aufgerufen (und Ihre Stummschaltung aufgehoben).

3. Internet-Probleme

- Sollten Sie Probleme (ruckeln) bei der Video- oder Audio-Übertragung haben, können Sie Ihr Video ausschalten.

Begrüßung

Herr Manfred Apell

Bürgermeister

Ablauf

17:30 Begrüßung

17:40 Inputpräsentation (IKS)

Rückblick: Projektauftrag, Bestandsanalyse

Kurzvorstellung Konzept

Maßnahmenempfehlungen

Begleitende Diskussion

19:30 Ausblick

Ende



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

Faire Diskussionskultur!

Hinweise

Im Rahmen dieser Veranstaltung werden **Fotos/ Screenshots** 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.

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



IKS
Mobilitätsplanung


*Ingenieurbüro für
konzeptionelle und
strategische
Mobilitätsplanung*



Kfz-Planung, HBS



Verkehrsentwicklungs-
planung

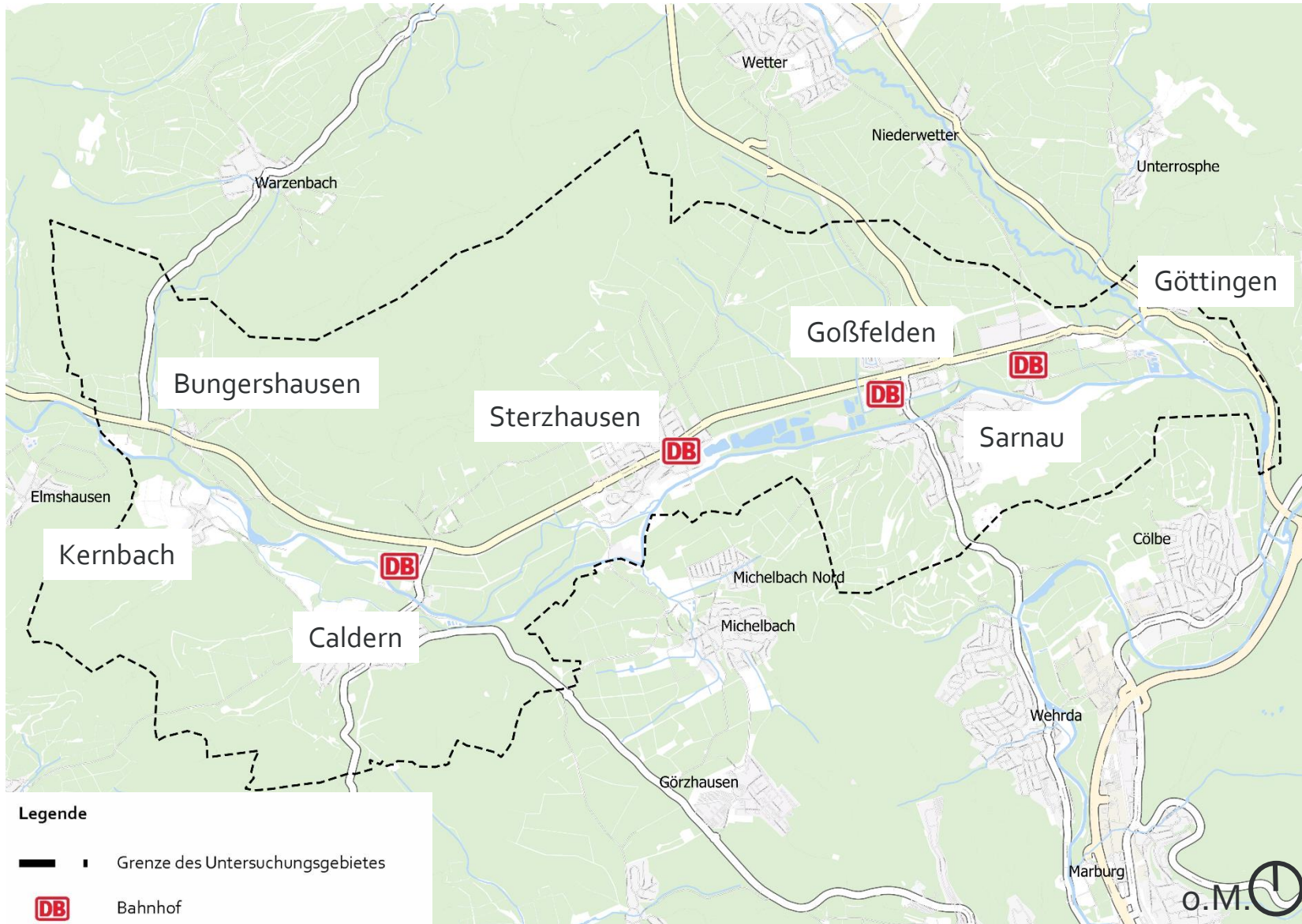


Universitätsplatz 12
34127 Kassel

info@iks-planung.de
www.iks-planung.de

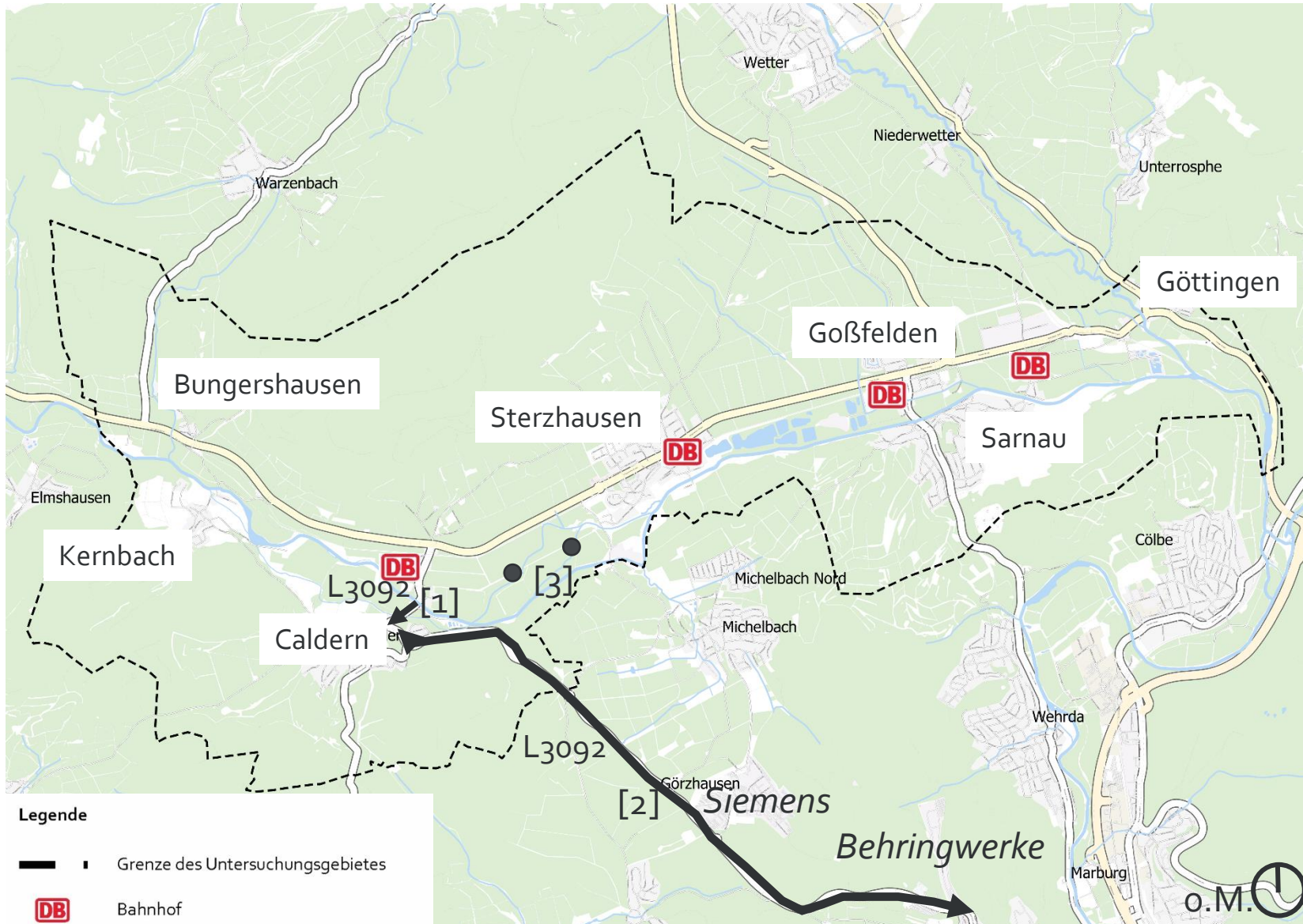
Andreas Schmitz
Alexander Gardyan

Aufgabenstellung / Untersuchungsgebiet



- Radverkehrskonzept für die 7 Ortsteile (< 100 - > 2.000 EW)
 - Steigerung des Radverkehrsanteils durch Verlagerung von Wegen mit Kraftfahrzeugen auf das Fahrrad
 - Konzept zeigt Umsetzungsempfehlungen und Varianten auf
- **Abwägung von Zielkonflikten**
- **Umsetzung obliegt Politik**

Laufende Planungen zum Radverkehr



1. Radinfrastruktur entlang L3092 - Planung Hessen Mobil, Status: Vorentwurf, voraussichtliche Fertigstellung 2022
2. Radwege zu den Behringwerken entlang L3092 - Planung Hessen Mobil, Status: Voruntersuchung, voraussichtliche Fertigstellung 2024
3. Umgang mit den Hochwasserflutmulden - Planung Hessen Mobil und Gemeinde Lahntal

Daten auf Grundlage des HMWEVW; Liste der Radwegprojekte Sanierungsinitiative. Mai 2020, S. 4-5 und der Gemeinde Lahntal

1. Workshop

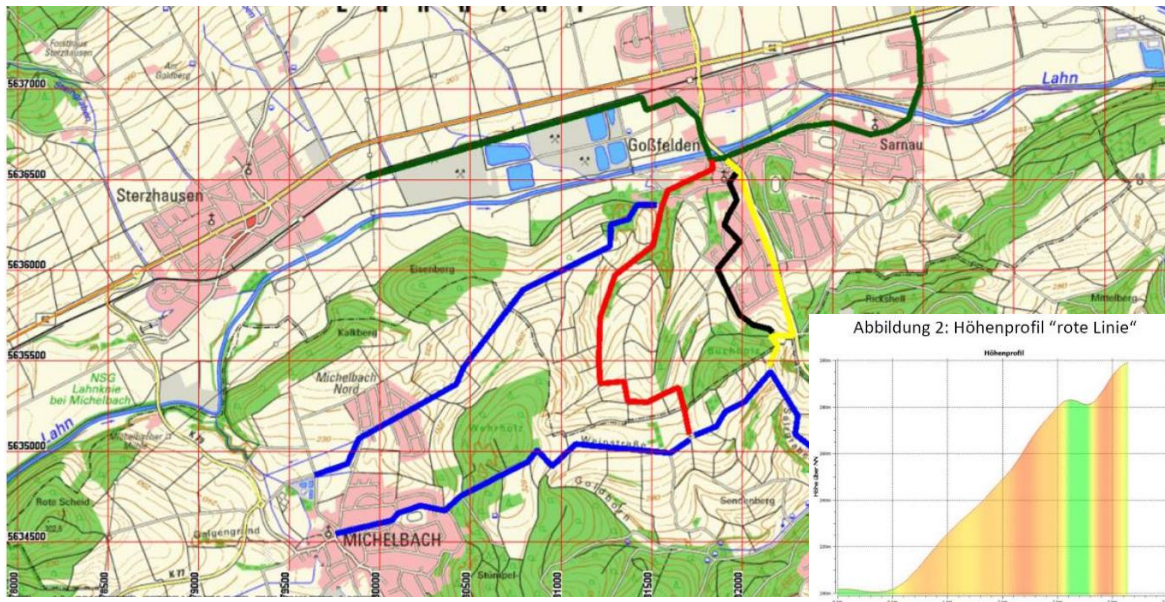


- Radtour und anschließender 1. Workshop am 01.10.2021 im DGH Caldern
- 34 Teilnehmende an der Radtour und 25 Teilnehmende am Workshop
- Im Nachgang der Veranstaltung insgesamt 44 Einzelanmerkungen

Anmerkungen und Anregungen nach dem 1. Workshop (Auswahl)

Verbindung Goßfelden - Marburg

„Hier könnte die Anbindung nach Michelbach und nach Marburg erfolgen [...] Die Linie führt entlang des Naturlehrpfades, des Landwirtschaftlichen Pfades, es sind Bänke und Rastplätze vorhanden, die Linie kreuzt den Lahnwanderweg. Nachteil: der letzte Abschnitt am Buchenholz ist unbefestigt.“



Optimierung R2

„Der Lahntalradweg als Hauptachse muss unseres Erachtens nach noch deutlich gestärkt werden. Der ist meist zu schmal und es gibt vor allen in den Ortslagen zu viele Querungen mit Konfliktpotential.“

Illegale Autorennen L3381

„Ein weiteres Ärgernis ist die inkonsequente Sicherung der gesperrten L3381 für den Radverkehr. Dieses sollte im Rahmen des Konzeptes unbedingt aufgelöst werden.“

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

Radverkehrsnetz



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

Auf Grundlage des ersten Workshops wurden Änderungen im Radverkehrsnetz vorgenommen

Legende

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

Erhebung verschiedener Problemfelder (Auswahl Mängelanalyse)



Lahn und Bahn als Barriere für Radfahrende

Friedenssteg



Standort ehemal. Isenbergs Brücke



Punktierte Konfliktbereiche im Verlauf des R2/D4

Doppelte Bahnquerung des R2/D4 im Bereich Sterzhausen



Mangel an qualitativ hochwertigen Abstellanlagen an Bahnhöfen

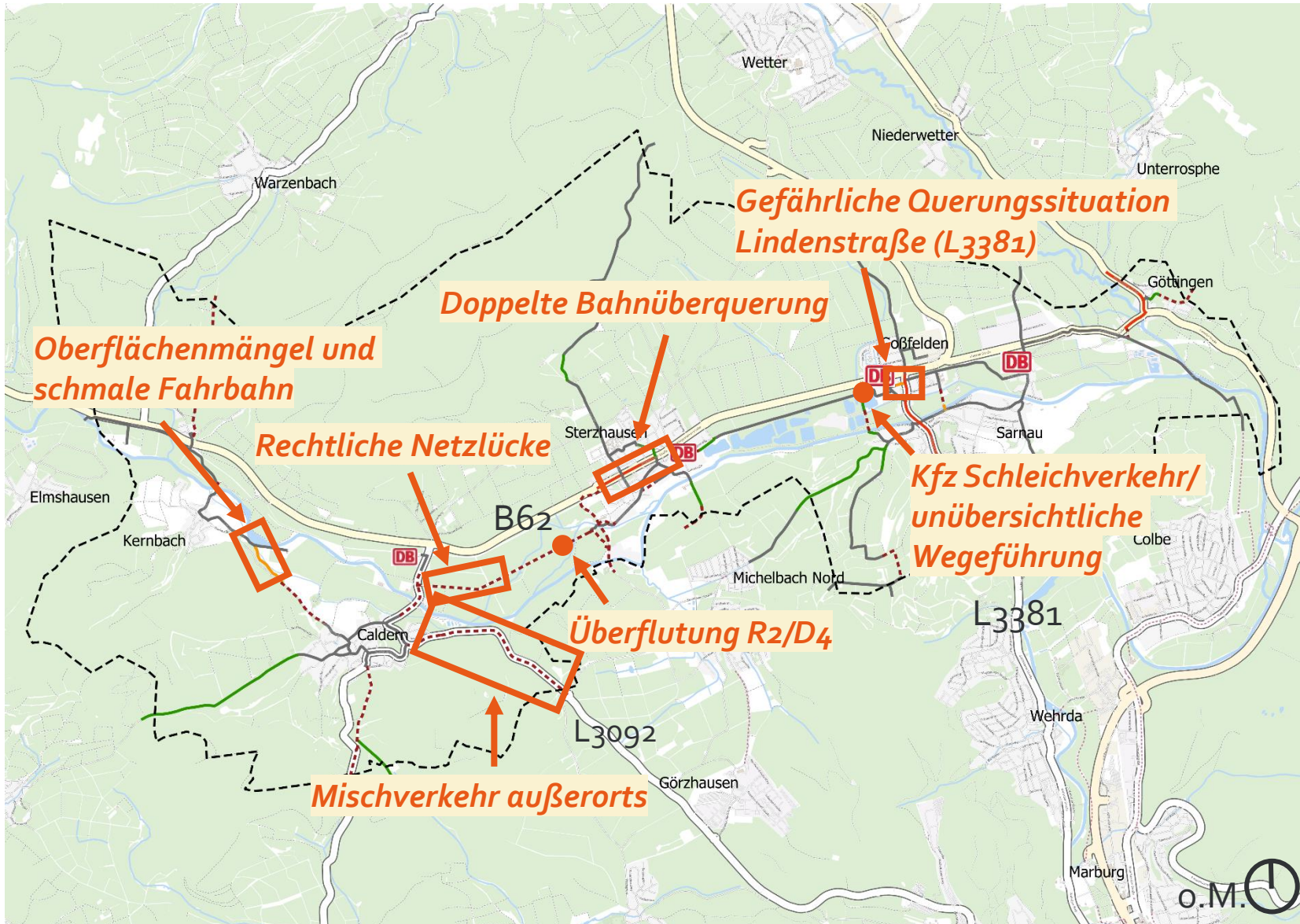
„Felgenkiller“ Sarnau Bahnhof



Fehlende oder mangelhafte Radinfrastruktur auf Hauptverkehrsstraßen innerorts

Sterzhausen, B62

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)
- Netzlücke außerorts (bauliche Netzlücke, Mischverkehr ohne Alternativroute, Durchfahrt verboten)
- Radverkehrsnetz ohne wesentlichen Mängel

Strategien und Handlungsfelder (Auswahl)

- Integrierte Planung
- Fokus auf kurzfristig umsetzbare Maßnahmen mit langfristig angelegter Zielsetzung
- Alltags- und Pendlertrassen für den Radverkehr entwickeln und optimieren
- Erreichbarkeit der Ortsteile und Anbindung angrenzender Arbeitsstandorte Städte verbessern
- Leitprojekte mit hohem Nutzen und realistischer Umsetzbarkeit entwickeln (*low-hanging fruits*)

Netzanforderung und Ausbaustandards - Förderfähigkeit

- Hierarchisierung des Radverkehrsnetzes
 - Hauptroute
 - Nebenrouten
 - Freizeitrouten
- Anwendung der Standards
- Anstreben von Förderfähigkeit



Planungsschwerpunkte

A: Pendlertrassen

B: Touristischer Radweg R2/D4

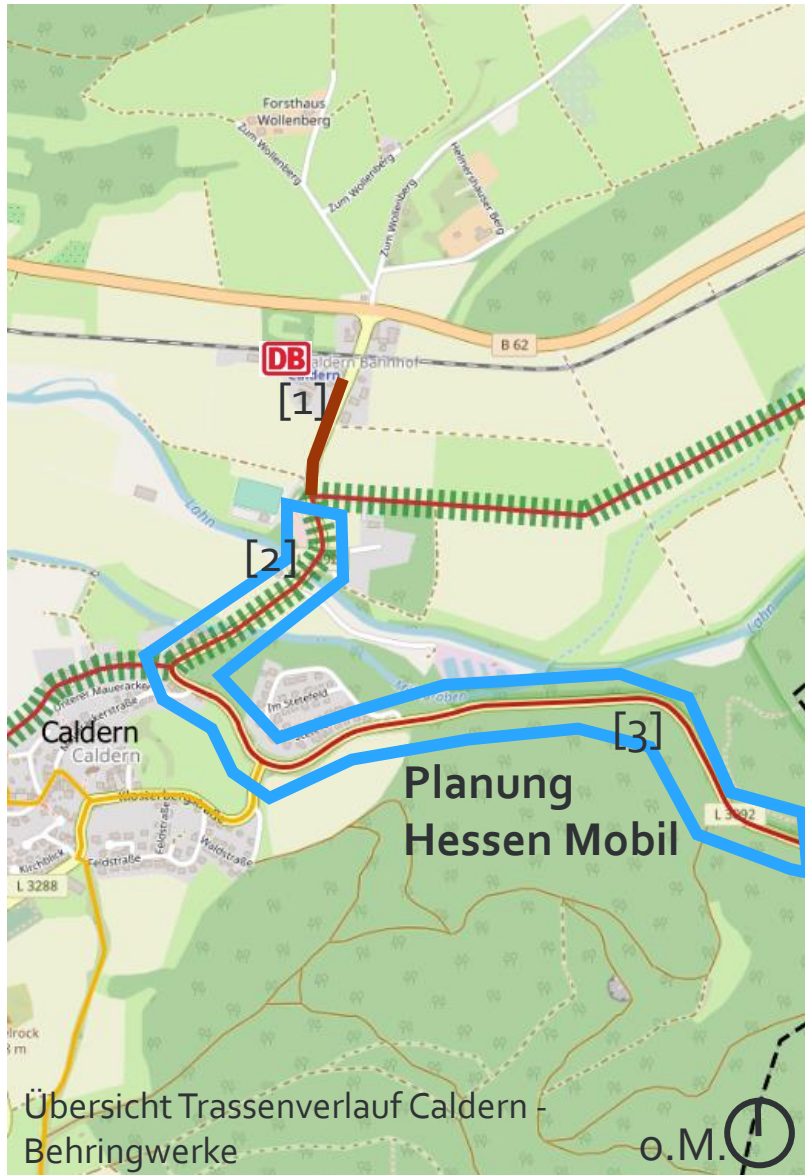
C: Ortsdurchfahrten

D: Abstellanlagen

E: Daueraufgaben und Sonstige
Maßnahmenempfehlungen

*Vorstellung ausgewählter
Maßnahmen, denkbarer
Leitprojekte*

Pendlerverbindung Caldern Bahnhof - Behringwerke



- Zufahrt vom R2/D4 nach Norden zum Bahnhof Caldern (Verknüpfung Verkehrsmittel)
- Abschnitt 320 m (Tempo 100 km/h und 50 km/h)
- Führung neben der L3092 (DTV 3.495, SV 42)
- Abschnitt von der Zufahrt R2/D4 bis Behringwerke Planung durch Hessen Mobil
- Definition als Hauptnetz mit hoher Relevanz für Pendler
- Musterlösungen Land Hessen: straßenbegleitender Radweg

Anschluss an den Bahnhof



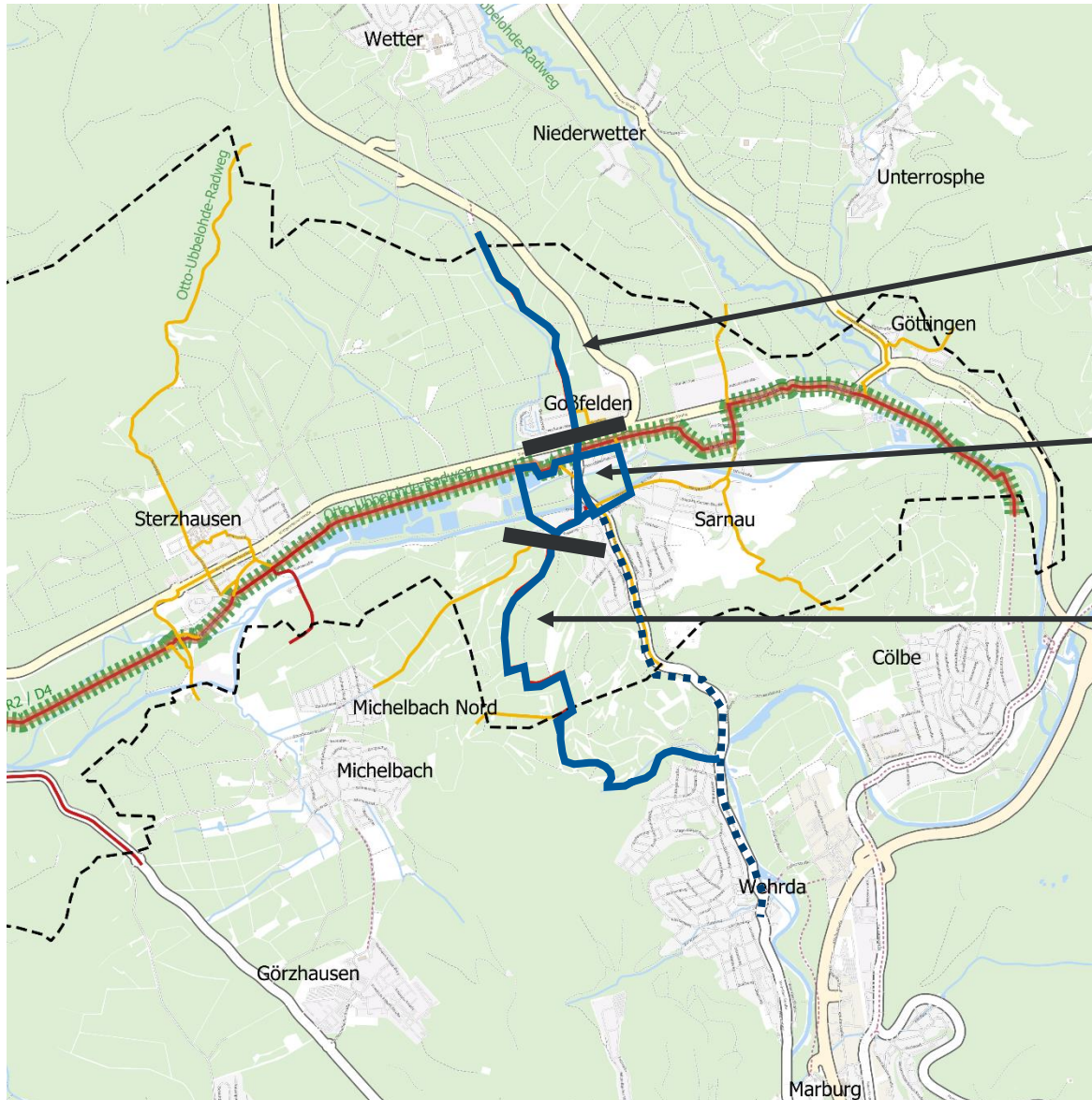
Straßenbegleitender Radweg außerorts (Tempo 100 km/h)



Führung im Mischverkehr im Tempo 50 Bereich

- Verbreiterung und Asphaltierung von 230 m Weg auf mind. 2,50 m
- Ergänzend: „Gehweg, Radverkehr frei“
 - Gemeinsame Führung vertretbar, da
 - wenig Fußverkehr - dieser hat rechtlich Vorrang
 - Kontinuierliche, durchgängige Wegeführung ohne Fahrbahnquerung

Pendlerverbindung Wetter (Hessen) - Marburg



Abschnitt 1: Wetter (Hessen) - Goßfelden

Abschnitt 2: Goßfelden

Abschnitt 3: Goßfelden - Wehrda - Marburg

Ausgangslage an alter L3381



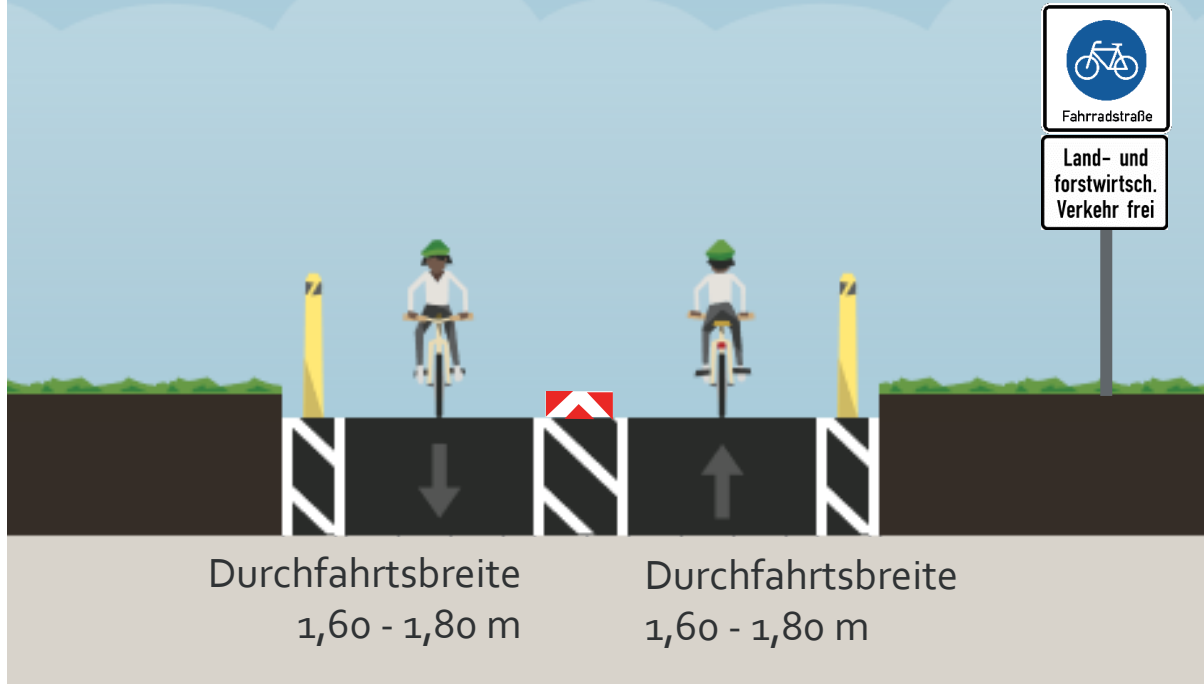
- Durch Neubau der B252 wird alte L3381 nicht mehr für den Kfz-Verkehr genutzt
- 3 km Gesamtlänge mit 5,70 m Breite
- Illegale Autorennen als Problem für Verkehrssicherheit und Lärmbelästigung trotz Beschilderung „Durchfahrt verboten“

A: Verbindung Wetter (Hessen) - Marburg L3381 als Fahrradstraße

Ortsausgang Goßfelden



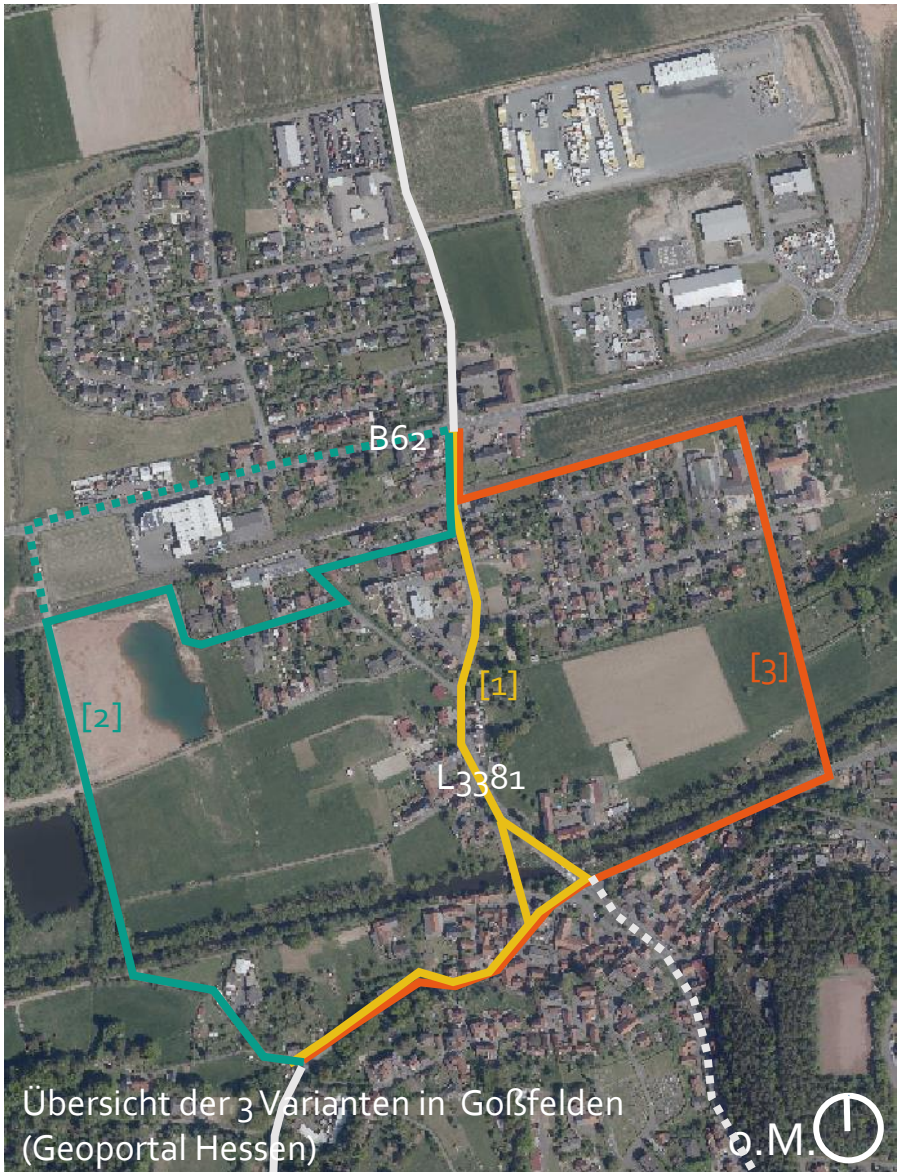
Good Practice Beispiele Limburg



- L3381 als Fahrradstraße ausbauen (VZ 244 mit Zusatzzeichen „Land- und forstwirtschaftlicher Verkehr frei“)
- Niedrige Wegsperrung und Pfosten, um Durchfahrt für Kfz zu verhindern
- Durchfahrt zwischen Sperrungen breit genug für Lastenräder und Fahrradanhänger
- Mittelfristig: Rückbau/Verschmälerung der Straße

A: Verbindung Wetter (Hessen) - Marburg

Führung durch Goßfelden



Übersicht der 3 Varianten in Goßfelden
(Geoportal Hessen)



[1] Lahnbrücken



[2] ehem. Isenbergs Brücke



[3] Friedenssteg

- 0,97 km lang
 - 7 m breite Fahrbahn, beidseitiger Gehweg, keine Radinfrastruktur
 - Über L3381 (DTV 8.101, SV 141)
-
- 1,32 km lang
 - Über B62 (DTV 7.000 - 7.600) oder über R2/D4
 - Brücke fehlt, 160 m bauliche Netzlücke, Oberflächenmangel auf bestehendem Weg
-
- 1,50 km lang
 - Über Otto-Ubbelohde-Schule, Lahnfeldhalle, Otto-Ubbelohde-Haus
 - Friedenssteg und Zuweg nicht für Radverkehr freigegeben, baulich nur bedingt geeignet

Ausgangslage über die L3381



Neue Lahnbrücke



Alte Lahnbrücke

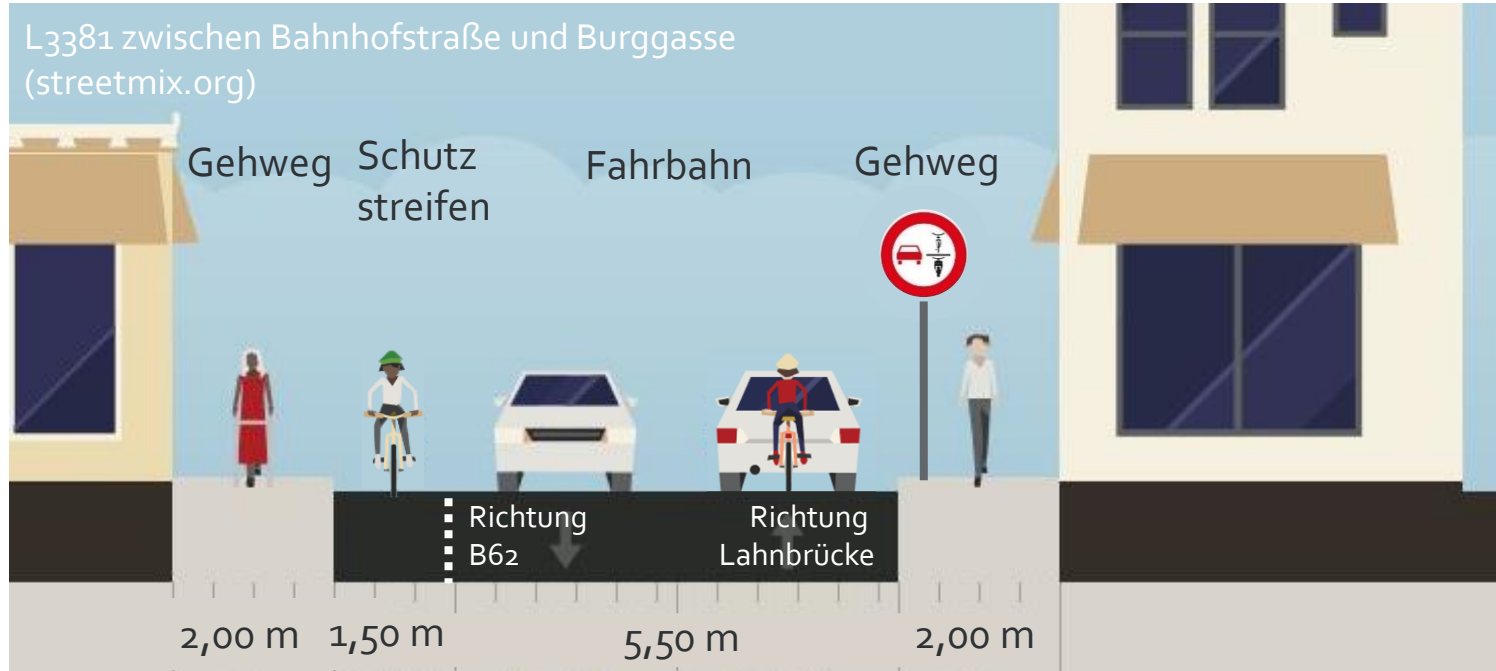


Lindenstraße Höhe der Sparkasse

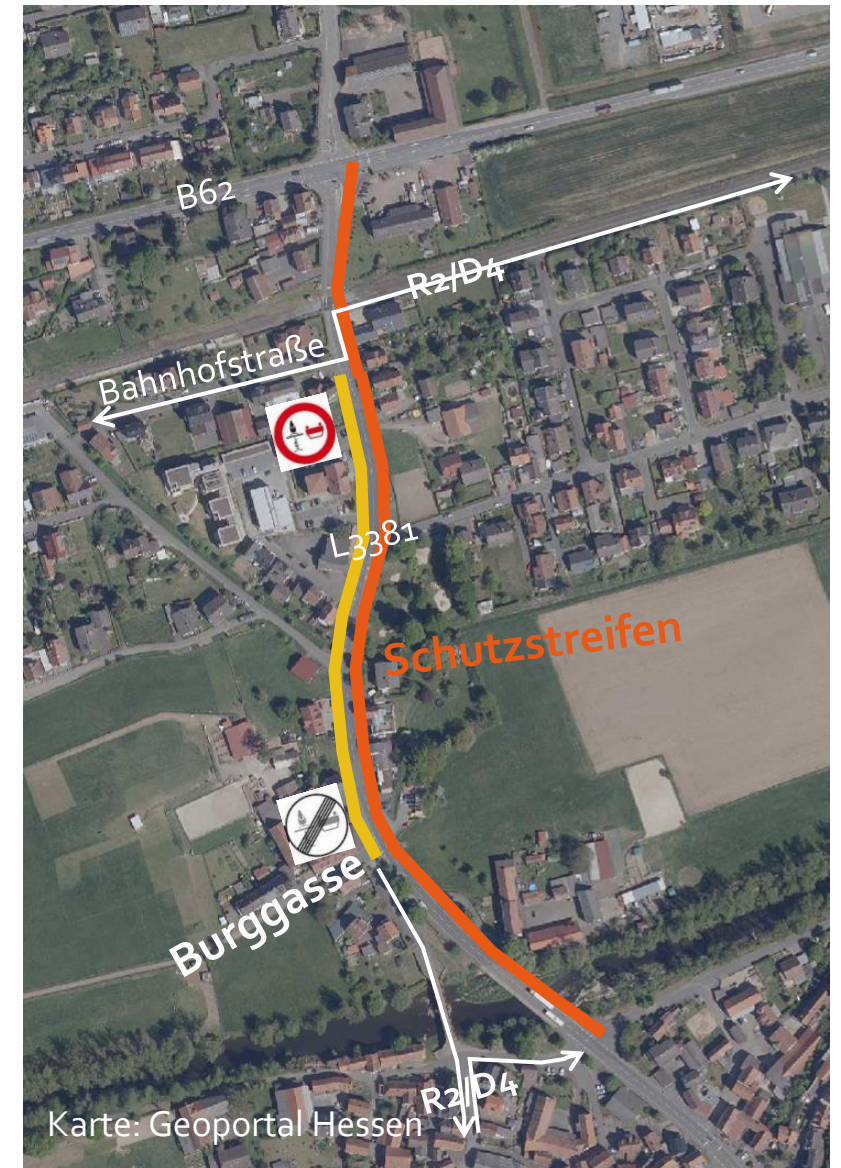
- Lindenstraße (L3381): DTV 8.101, SV 141 (Belastungsbereich 2: Schutzstreifen wird empfohlen)
- Breite 7 m - Nach Regelwerken keine Anlage von beidseitigen Schutzstreifen/ Radfahrstreifen möglich
- Sowohl alte als auch neue Lahnbrücke können vom Radverkehr genutzt werden

L3381 von Bahnhofstraße bis Burggasse

L3381 zwischen Bahnhofstraße und Burggasse
(streetmix.org)



- Abschnitt insgesamt 290 m
- Einseitiger Schutzstreifen (Ostseite)
- „Überholverbot einspuriger Fahrzeuge“ VZ 277.1 (Westseite)
- Ergänzend: Tempo 30 km/h (Einzelfallprüfung)



Zuweg zur Isenbergsbrücke



- Unbefestigter Zuweg (180 m) mit nutzbarer Breite von 1,60 m (nördlich ehemalige Isenbergs Brücke)
- Asphaltierung auf 2,50 m erforderlich
- Oberflächenmängel auf dem Zufahrtsweg zu Oppermann ausbessern - regelmäßige Fahrbahnreinigung erforderlich

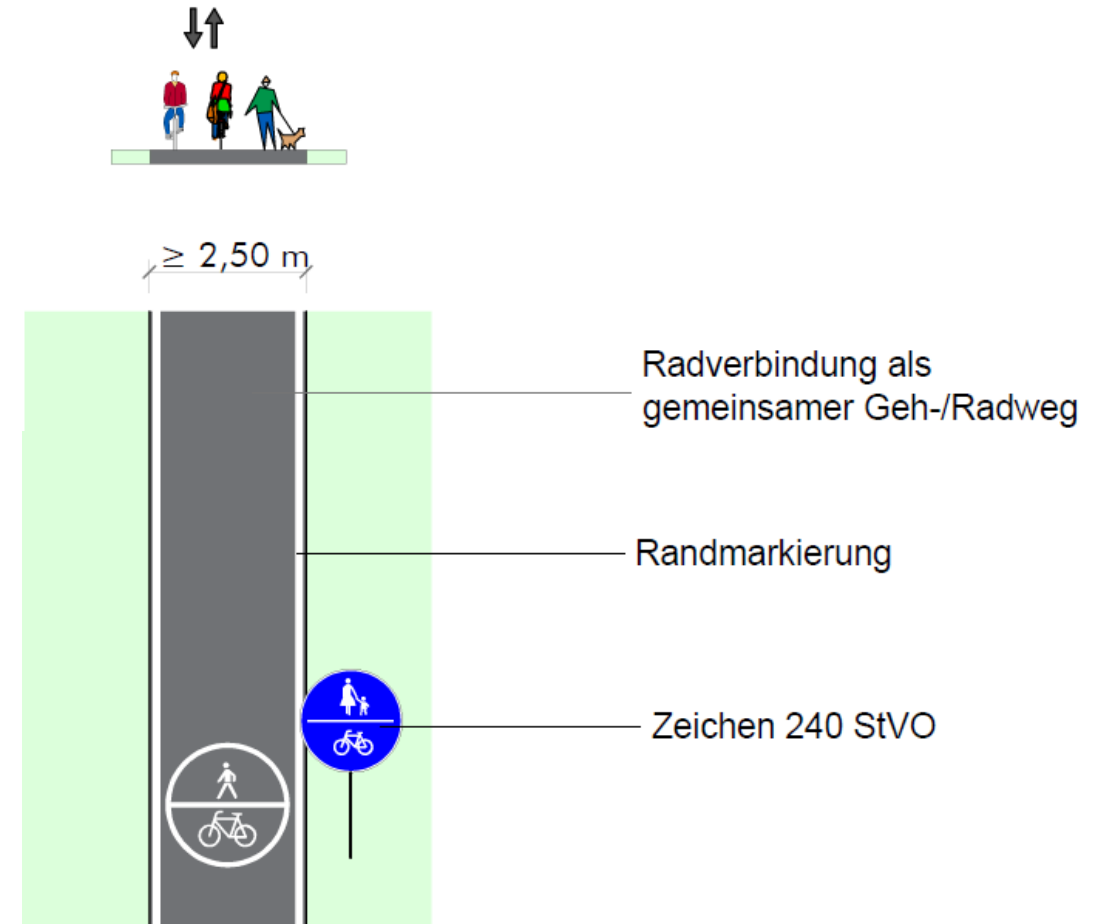


Abbildung auf Grundlage: HMWEVW; Qualitätsstandards und Musterlösungen: Musterlösungen für Radverbindungen - Musterblatt RV-2. Wiesbaden 2020

Isenbergs Brücke - Good Practice Beispiele



Europaradweg Gänsefurther Brücke (Reif Baugesellschaft)

- Neubau der Gänsefurther Brücke mit einer Bausumme von 120.000 Euro und einer Bauzeit von 8 Monaten (<https://reif-leipzig.de/projekt/europaradweg-gaensefurther-bruecke-in-stassfurt/>)

Neue Rad- und Gehwegbrücke statt Steg-Sanierung

Weilburg: Die Stadt hat eine neue Rad- und Gehwegbrücke über die Lahn errichtet, statt gemeinsam mit der Deutschen Bahn den jahrzehntelang genutzten Eisenbahnsteg instand zu setzen. Dafür entstehen Kosten von 2,2 Millionen Euro für eine "deutlich komfortablere Lösung als bei einer Sanierung des bisherigen Stegs". Die Mehrkosten betreffen nicht nur die Weilburger, sondern alle Steuerzahler in Hessen, weil das Projekt vom Land gefördert wurde.

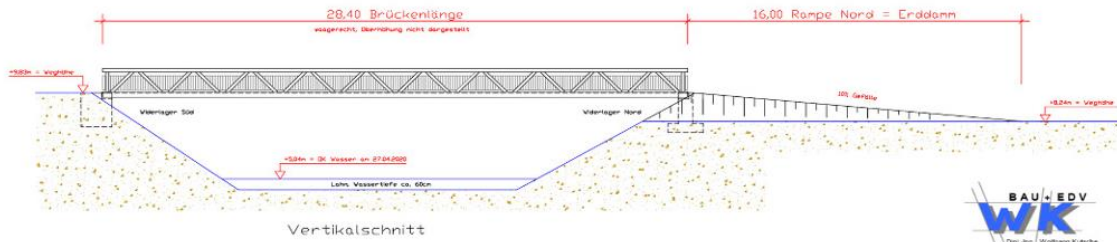


Der "Eiserne Steg" (links), die neu errichtete Rad- und Gehwegbrücke über die Lahn, liegt dir...

Aktuelle Kostenschätzung für die Isenbergsbrücke

Isenbergs Brücke neu, Überbau L= 28,40 m aus Aluminium

Stand 13.12.2021



Kostenrechnung

Leistung	Kosten	Art der Ermittlung
Genehmigungsverfahren Planung der Fundamente Statische Prüfung Vermessung Erstellen der beiden Stahlbeton-Fundamente (Widerlager Süd + Nord) Montagekran (2 Std Montagezeit) Gewicht Brücke = ca. 7,5 to	70.000,00 €	geschätzt
Aluminiumbrücke (5kN/m ²) mit Aluminiumprofilen Auflager lose Auflager fest Geländer-Verkleidung mit Aluminiumfüllstäben Beschichtung der Brückenkonstruktion (ohne Brückenunterseite) in RAL oder DB Belagsbeschichtung PU - R13 prüffähige Statik - Brücke (inkl. Planungs- und Bestandsunterlagen) Aufbau: Glück GmbH Transport	130.232,00 €	Angebot der Fa. Glück GmbH vom 13.12.2021
optional: befahrbar für Dienstfahrzeuge bis 3,5 to	5.538,00 €	
Summe netto:	205.770,00 €	
MWSt (19,0 %):	39.096,30 €	
Summe brutto:	244.866,30 €	



Aluminiumbrücke in Bad Vilbel (Bild: Glück GmbH)

- Ausführungen der Bürger-Initiative Isenbergs Brücke
- Aktuelles Angebot der Fima Glück GmbH vom 13.12.2021

Datengrundlage: Bürger-Initiative Isenbergsbrücke (BIIB)

Ausgangslage am Friedenssteg



- Brücke nicht für Radverkehr freigegeben
- Bauliche Gestaltung lässt nur bedingt Radverkehr zu
- Trotzdem sind vielfache Nutzungen mit dem Rad zu beobachten (Anbindung Schule, KiTa, Otto-Ubbelohde-Haus...)

A: Verbindung Wetter (Hessen) - Marburg

Planung am Friedenssteg



Kurzfristig

- Bauliche Anpassungen
- Rampen auf 2,00 m verbreitern, Neigung auf 3 bis 4 Prozent verringern (Empfehlung Hessen Mobil)
- Freigabe für Radverkehr prüfen
- „Radverkehr frei“ an Zuweg ergänzen

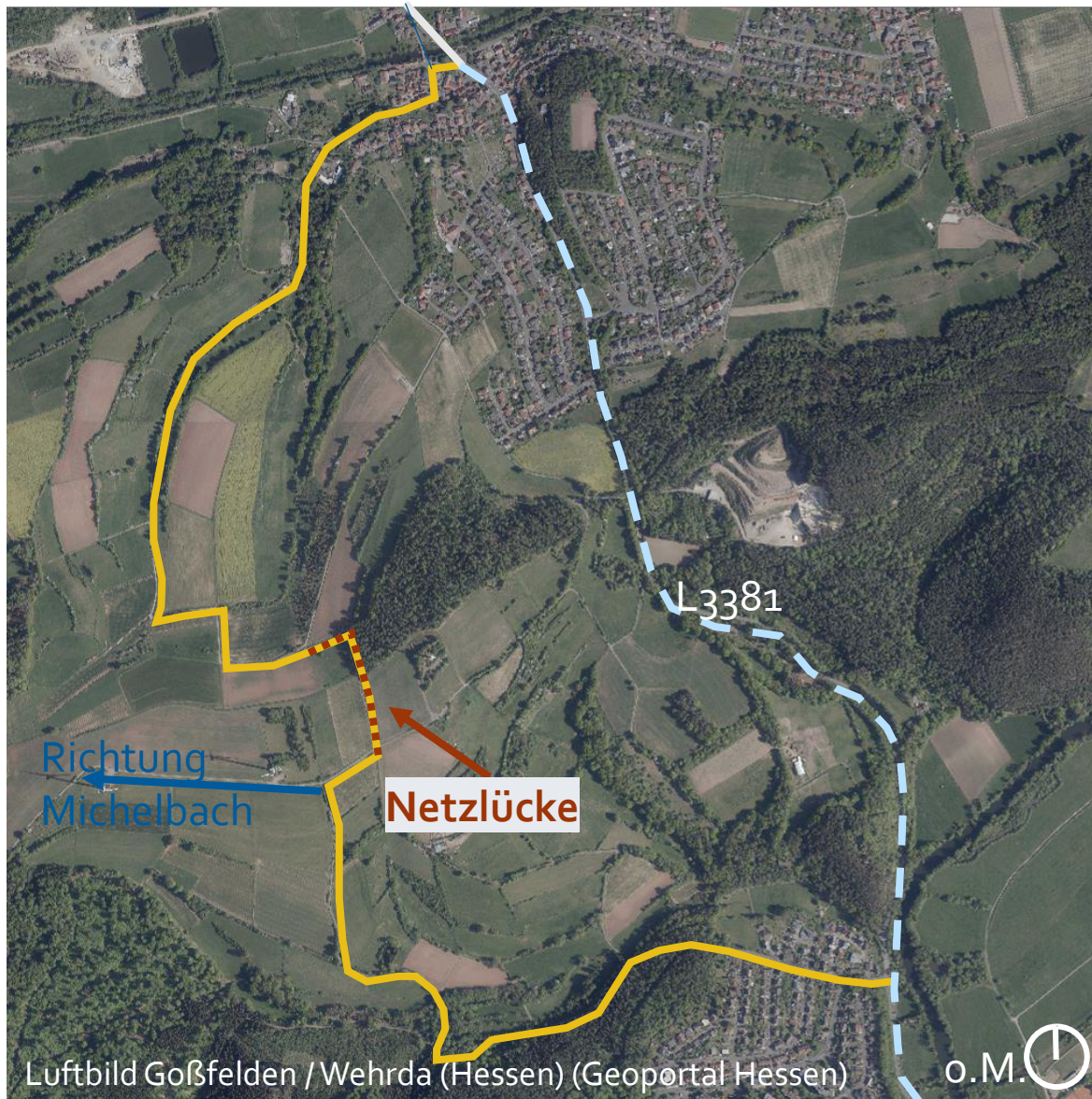
Mittel-/ Langfristig

- Verbreiterung oder Neubau der Brücke Friedenssteg
- Verbreiterung Zuweg auf 2,50 m

Die Trassen im Vergleich

Kriterium	Lahnbrücke Lindenstraße (L3381)		Isenbergs Brücke R2/D4, Mühlengasse, Am Bornrain		Friedenssteg Otto-Ubbelohde-Weg, Kaffeestr.	
Direkte Linienführung/ Netzbedeutung	0,97 km Hauptroute	↗	1,32 km Nebenroute	→	1,50 km Nebenroute	→
Brückenbauwerk und Infrastruktur	Vorhanden, Führung im Mischverkehr L3381 auf asphaltierter Fläche (Tempo 50 km/h)	→	Nicht vorhanden, bauliche Netzlücke, Verschmutzungen, Oberflächenmangel auf Zuwegen	↘	Vorhanden (zu schmal, Rampen bedingt nutzbar), Zuweg zu schmal	↘
Zielortanbindung im Bestand	Versorgungseinrichtungen (Apotheke, Sparkasse, Hofverkauf)	→	Durch Wohngebiet, keine Anbindung von Zielstandorten	→	Wohngebiet, Schule/Kita, Otto-Ubbelohde-Haus, Gemeindehaus	↗
Subjektive Qualität	Führung auf der Lindenstraße, hohe Verkehrsbelastung	↘	Straßenabseits, durch Baufahrzeuge von Oppermann Lärm und Schmutz	→	Führung abseits von hoher Verkehrsbelastung, straßenabseits	↗
Umsetzbarkeit der Standards	Änderung der Straßenraum- aufteilung bedingt umsetzbar - fehlende Fahrbahnbreite, Temporeduzierung fraglich	→	Ertüchtigung Wege und Neu- bau Brücke	→	Durchfahrt verboten aufheben, Umbau/ Neubau der Brücke notwendig	→

3. Abschnitt Trassenwahl



Naturlehrpfad

- 4,5 km (\pm 237 Höhenmeter)
- Führung straßenabseits auf teilweise ausgewiesenen Radwegen und Naturlehrpfad mit Raststätten
- Asphaltierung und Breite von 2,50 m erfüllt Anforderungen
- Netzlücke von 375 m

L3381

- 2,4 km (\pm 116 Höhenmeter)
- Mischverkehr bei 50 bis 100 km/h (DTV 8.101, SV 141)
- Keine Qualität für Radverkehr

Planung Trasse Naturlehrpfad



Netzlücke am Naturlehrpfad



Good Practice Beispiel in Bad Zwesten

- 375 m Netzlücke sollten auf 2,50 m Breite ausgebaut und asphaltiert werden

Optimierung der Fahrbahn R2/D4 bei Kernbacher Str.



- Oberflächenmängel
- Weg zu schmal
- Unübersichtliche Ausfahrt an der Kernbacher Straße

Planung

- Optimierung der Oberfläche
- Naturschutz: wassergebundene Decke vs. Asphaltierung
- Befahrbare Breite von 2,50 m herstellen
- VZ 138-20 „Achtung Radverkehr“ an Kreuzungsbereich R2/D4 mit Kernbacher Straße aufstellen



Rechtliche Netzlücke R2/D4



R2 nahe Mühlenstraße bei Caldern



- R2/D4 nicht für Radverkehr freigegeben

Planung

- Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“ ergänzen



R2 zwischen Caldern und Sterzhausen [1]

Flutmulden am R2/D4



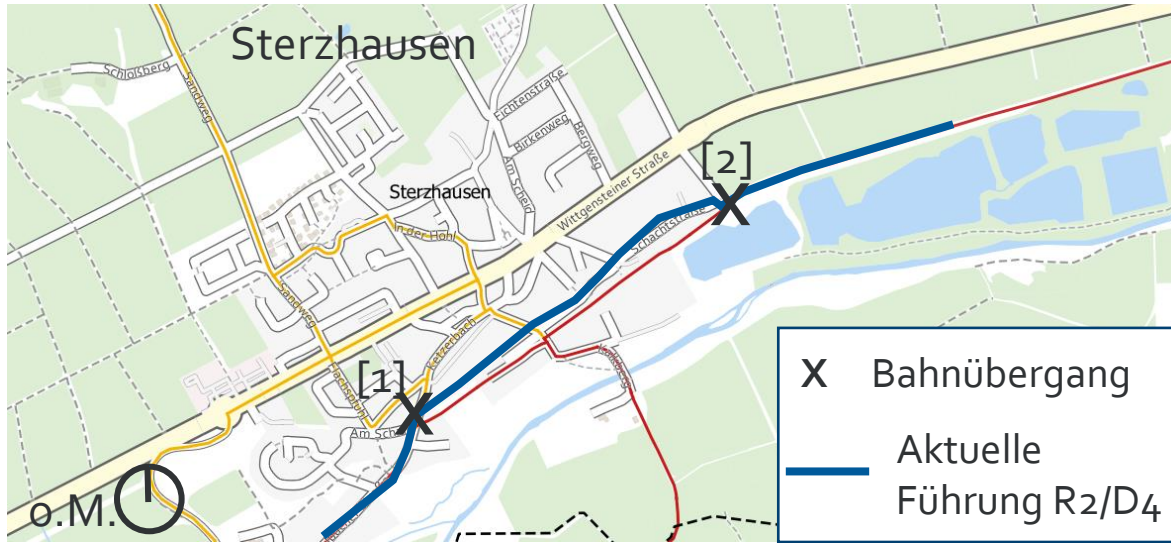
Flutmulde am R2



Überflutete Flutmulde
Bild: IG Mobilität

- R2/D4 bei Hochwasser abschnittsweise durch Lahn überschwemmt
- Befahrung teils nicht mehr möglich
- Planung durch Hessen Mobil
- Empfehlung Konzept:
 - Hauptroute (hohe Relevanz)
 - Anforderungen an durchgängige Befahrbarkeit
 - Anforderungen an umwegefreie Führung

Führung über doppelte Bahnüberquerung



- Bahngleise müssen zweimal gequert werden

Alternative Führung südlich der Bahnschienen im Bestand



Netzlücke bei Enm Tiefbau [3]



Am Ernacker [1]



Weg südlich der Gleise [4]



Netzlücke südlich des Bahnhofes [2]

Ausbau der Führung südlich der Bahnschienen



- Verlegung des R2/D4 auf neue Route (Anpassung der Wegweisung)
- 290 m und 140 m Netzlücken auf mindestens 2,50 Breite ausbauen und asphaltieren
- Optimierung der Oberflächen auf Weg südlich der Gleise
- Rechtliche Netzlücke aufheben (Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“ ergänzen)

Kfz-Schleichverkehr und unübersichtliche Wegeführung



- Kfz nutzen R2/D4 als Alternative zur B62
- Aufstellen von Pollern verhindert Kfz-Verkehr
- Ergänzend: Verkehrsspiegel aufstellen
 - Kreuzung Rodenbach/Rodenbach
 - Rodenbach/Bahnhofsstraße

Querung der Lindenstraße (L3381)

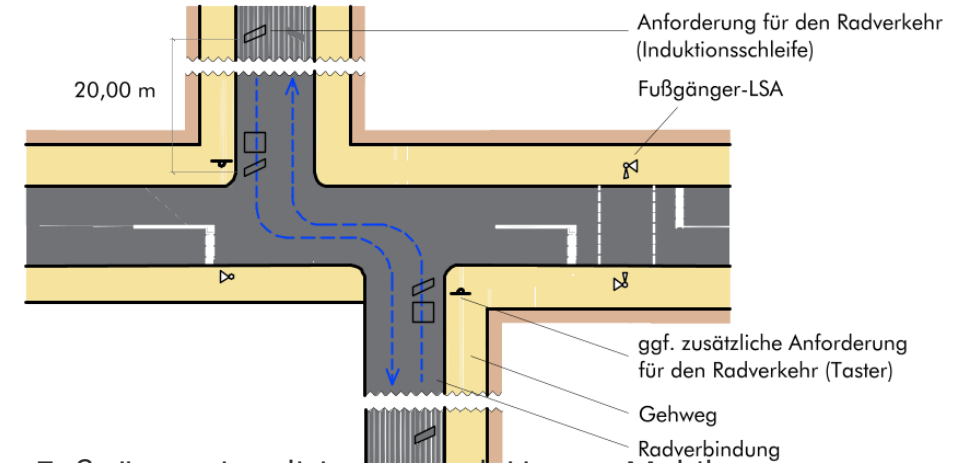


- Gefahrenstelle: Radfahrende müssen Lindenstraße (L3381) queren
- R2/D4 stark frequentierte, touristische Radwege, weshalb die Gefahrenstelle entschärft werden sollte

Erweiterte Radfahrer- und Fußgängersignalisierung



Erweiterte Fußgängersignalisierung innerorts/außerorts



Musterlösung Fußgängersignalisierung nach Hessen Mobil

- Hohe Qualität für Radfahrende
- Lösung mit Induktionsschleifen und/oder Anforderungstaster möglich
- Fußgängerampel bietet zusätzliche Qualität
- Angepasste Zwischenzeiten verhindern Staubildung
- Auch ohne Fußgängerquerung umsetzbar

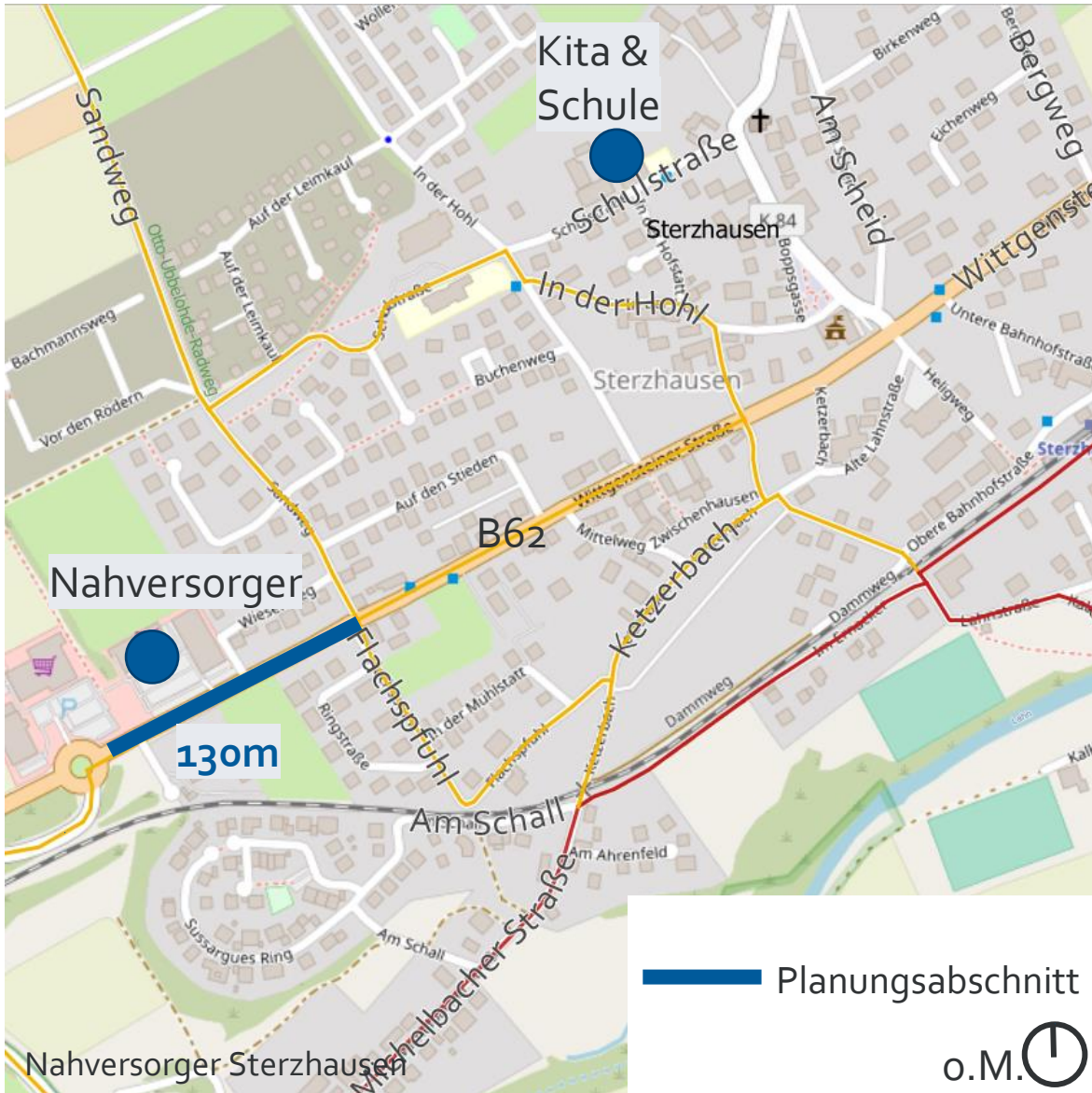
Fehlende Radinfrastruktur in Sterzhausen, Goßfelden und Göttingen



- Ortsdurchfahrten (B62) mit 7,00 m zu schmal für beidseitige Schutzstreifen oder Radfahrstreifen
- Führung Radverkehr im Mischverkehr
- Zu beachten: Alternative Führung über R2/D4 vorhanden



Anbindung Nahversorger - Ausgangssituation



- Abschnitt Nahversorger bis Sandweg/ Flachspfuhl
- Anbindung an den Nahversorger im Mischverkehr auf der B62 (geringe Qualität für Radverkehr)
- Gehweg mit 1,60 m zu schmal für gemeinsame Nutzung von Fuß- und Radverkehr

Verbreiterung des bestehenden Gehwegs und Querungsanlage



- Ausbau des 1,60 m Gehweges auf 4,80 m
- „Gehweg, Radverkehr frei“ in beide Richtungen
- Gemeinsame Führung vertretbar, da Außerorts-Charakter ohne Einmündungen
- Querungsanlage im Bereich Sandweg/Flachspfuhl erforderlich - Wechsel vom Zweirichtungs- in den Einrichtungsverkehr

Abschnitt Flachspfuhl bis Bergweg - Ausgangslage

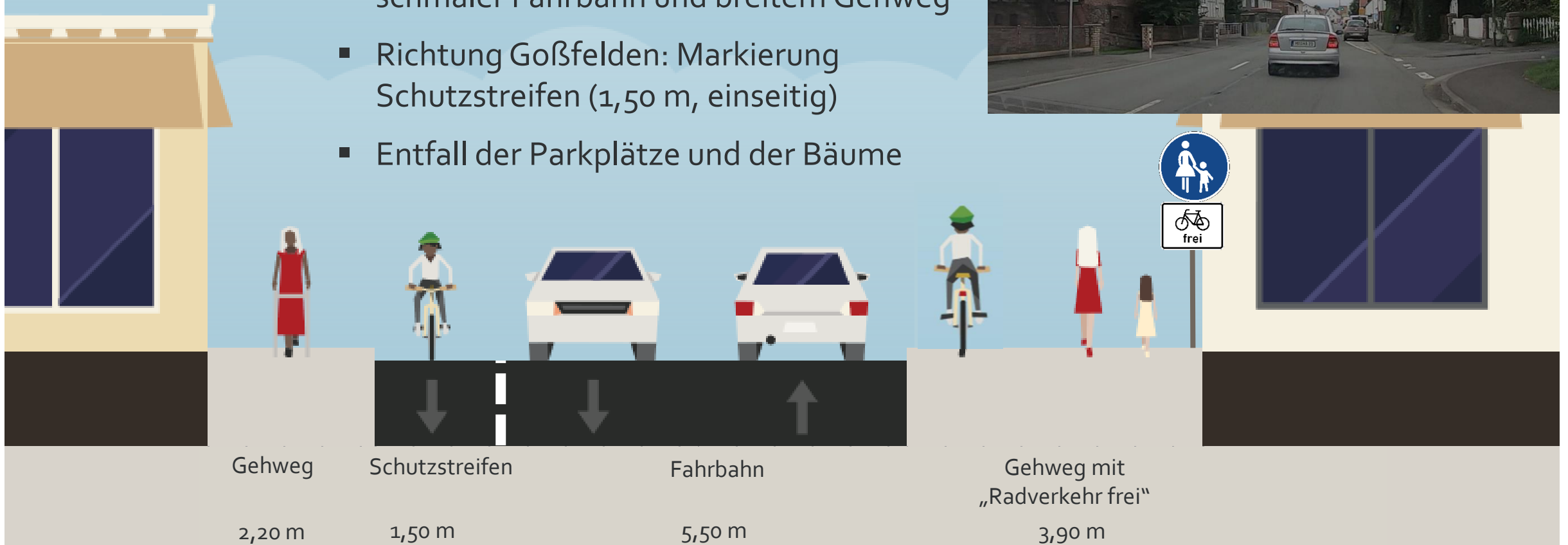


- Fahrbahnbreite: 7,00 m - Führung im Mischverkehr
- 36 Parkplätze und 7 Bäume verschmälern Fahrbahn zusätzlich
- Nördlicher Gehweg: 3,90 m
- Südlicher Gehweg: 2,20 m bis 2,50 m

Abschnitt Flachspfuhl bis Bergweg - Straßenquerschnitt

Querschnitt
Abschnitt Flachspfuhl bis Bergweg
(streetmix.net)

- Richtung Nahversorger: „Gehweg, Radverkehr frei“ - Sonderlösung aufgrund schmaler Fahrbahn und breitem Gehweg
- Richtung Goßfelden: Markierung Schutzstreifen (1,50 m, einseitig)
- Entfall der Parkplätze und der Bäume



Gehweg

2,20 m

Schutzstreifen

1,50 m

Fahrbahn

5,50 m

Gehweg mit
„Radverkehr frei“

3,90 m

Abstellanlagen an den Bahnhöfen



Abstellanlagen Caldern Bahnhof



Keine Abstellanlagen am Bahnhof Sterzhausen



Felgenkiller Sarnau Bahnhof



Keine Abstellanlagen am Bahnhof Goßfelden

Sicheres Angebot für hochwertige Pendlerfahräder



Good Practice Beispiel Fahrradboxen Bahnhof Kaufungen



Good Practice Beispiel Fahrradbügel Kiel

- Gleichwertige Grundausstattung an sämtlichen Bahnhöfen
- 5 Bügel (Platz für 10 Fahrräder)
- 3 Fahrradboxen
- Bei Bedarf: Erweiterung der Ausstattung - Öffentliche Abfrage potenzieller Nutzer

E: Daueraufgaben und sonstige Maßnahmenempfehlungen

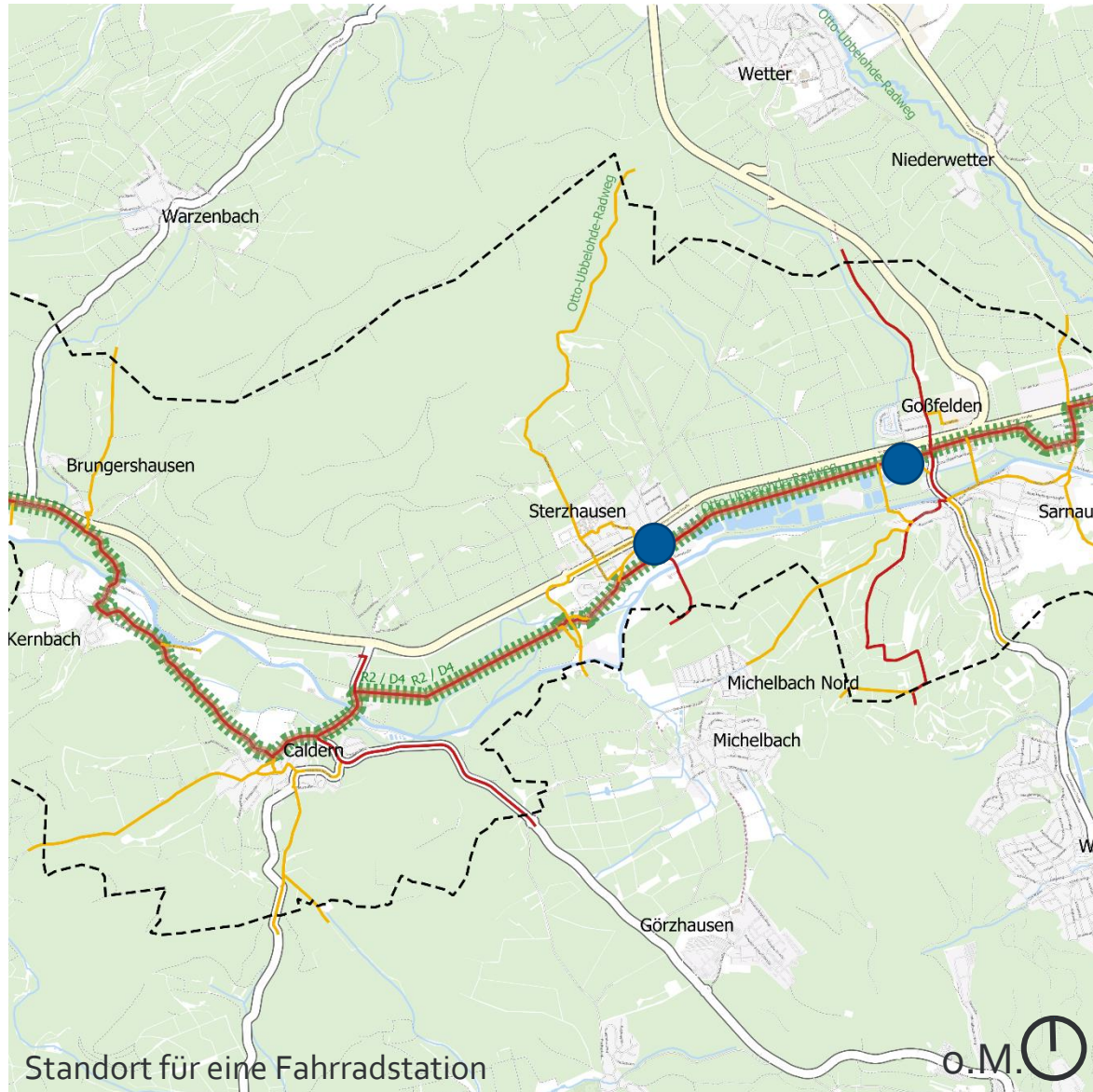
Beschilderung



- Beschilderung anpassen
- Rechtliche Netzlücken für den Radverkehr öffnen (Zusatzschild „Radverkehr frei“ ergänzen)

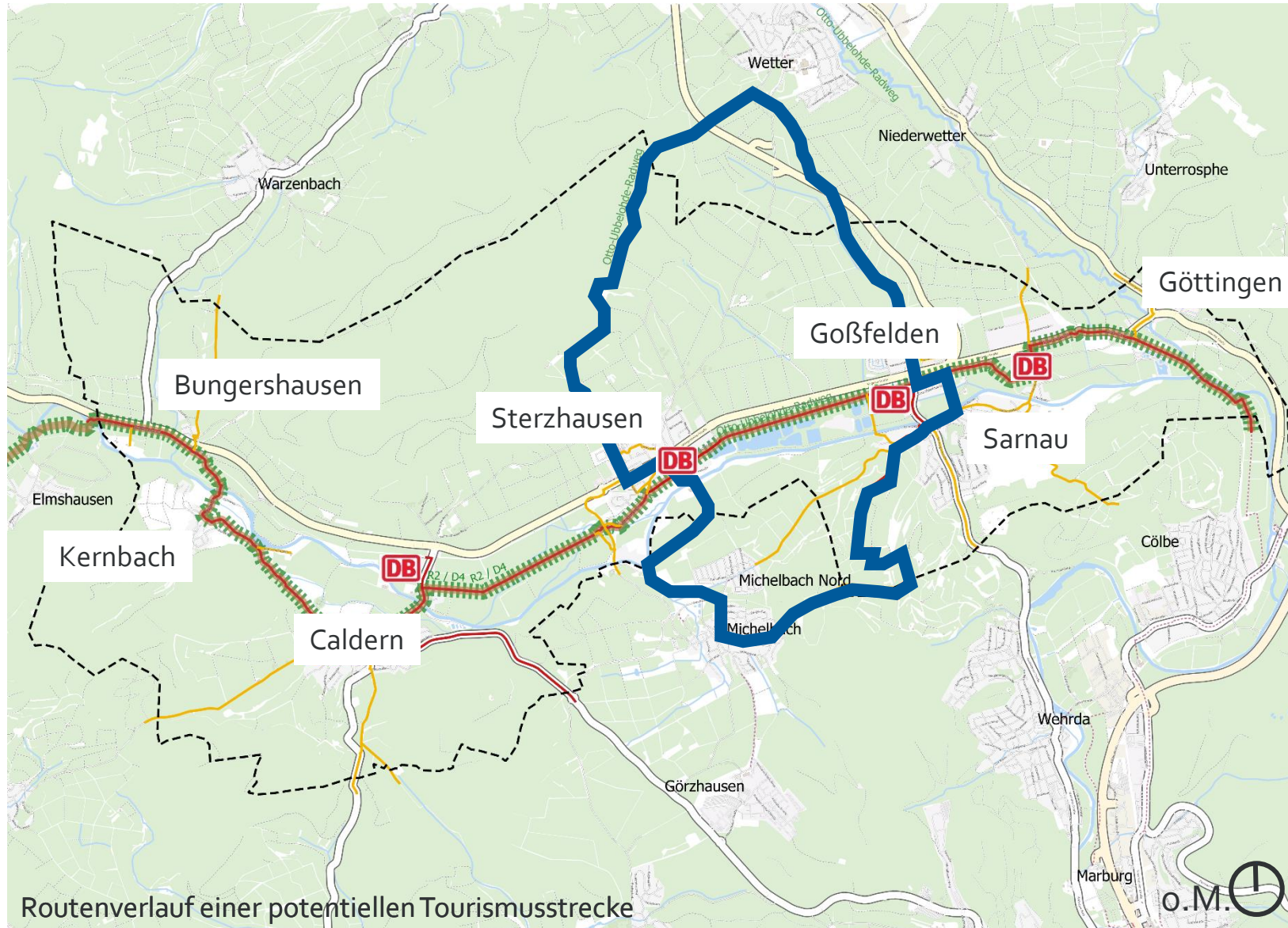
E: Daueraufgaben und sonstige Maßnahmenempfehlungen

Standort für eine Fahrradstation



- Reparaturstation mit Ersatzteilen
- Station in Sterzhausen an vorhandener Raststätte (mittig im Gebiet, am R2/D4, Bahnhof und Nahversorger in der Nähe)
- Reperaturelemente auch in Goßfelden
- Kooperation mit „Verantwortlichen“ in unmittelbarer Nähe

Planung touristischer Rundweg



- Planung eines touristischen Rundweges
- Ergänzende Route zum R2/D4
- Nutzung bestehender Wege: Otto-Ubbelohde-Radweg, R2/D4, Naturlehrpfad, Fahrradstraße L3381
- 1. Vorschlag: 18 km (1 - 1,5 h Rundweg)
- Routenplanung mit Bürgerinnen und Bürger
- Namensgebung über Wettbewerb
- Vermarktung z. B. über Gemeindewebsite, Website: daslahntal.de

Öffentlichkeitsarbeit

- Arbeitskreis Radverkehr
 - Halbjährliche Treffen verschiedener Interessensgruppen (aktuelle Konflikte/ Projekte)
- Aktionswoche
 - Im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche denkbar
 - Autofreier Sonntag
 - Kampagne „Einkauf mit dem Fahrrad“
- Informationskampagne
 - Rechte und Pflichten von Radfahrenden
 - Bilder zum Überholabstand auf Bussen und Brücken



ADFC 2017: Die Bundesgeschäftsstelle des ADFC beim Parkingday 2017 in Berlin/ Mitte



Diskussion

- „M“ für Meldung in den Chat schreiben - der Moderator wird Sie aufrufen (kompakte Redebeiträge - Diskussionskultur beachten)
- Fragen und Anmerkungen können in den Chat geschrieben werden - diese werden von uns kategorisiert und im Rahmen der Diskussion beantwortet
- 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

Leitfragen

- Was halten Sie von den Lösungsansätzen? - Welche sind aus Ihrer Sicht für die Gemeinde Lahntal auch umsetzbar, wo sehen Sie Hemmnisse?
- Haben Sie weitere Ideen?
- Haben Sie konkrete Anmerkungen, z. B. Standorte von Fahrradabstellanlagen?
- Sonstige Anmerkungen für das weitere Vorgehen?

Weiteres Vorgehen

- Fertigstellung Bericht (März/ April)
- Vorstellung in politischem Gremium
- Beschluss des Konzeptes
 - Umsetzung kleinerer Sofortmaßnahmen (z. B. Poller, Beschilderung)
 - Ergänzender Einzelbeschluss für „haushaltsrelevante Maßnahmen“ (z. B. Neubau R2/D4 zur Vermeidung der doppelten Gleisquerung)
- Förderantrag Hessen Mobil - vielfach bis zu 70 % Förderung möglich (Grundlagen sind Konzept und Beschlüsse)
- Ausschreibung/ Umsetzung der Maßnahmen



**Vielen Dank für Ihre
Mitarbeit zum
Radverkehrskonzept
der Gemeinde
Lahntal**

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

© IKS Mobilitätsplanung, Kassel 2022