

Stadtentwicklungs- planung **Marburg** 36/1998



Radverkehrsplanung Marburg
2. Fortschreibung

Stadtentwicklungsplanung Marburg

Radverkehrsplanung Marburg

2. Fortschreibung

Schutzgebühr 7,00 DM

Herausgeber:	Der Magistrat der Universitätsstadt Marburg Amt für Stadtentwicklung
Projektleitung:	Dipl.-Geogr. Wolfgang Liprecht
Bearbeitung:	Dipl.-Geogr. Matthias Heine
Projektbegleitung:	Radverkehrsbeirat der Universitätsstadt Marburg

Marburg, im Juni 1998

Inhalt

Einleitung	1
1 Organisation des Planungsprozesses	2
1.1 Der Marburger Radverkehrsbeirat	2
1.2 Grundsätze und Leitlinien	3
2 Planungsgrundlagen	5
2.1 Richtlinien und Empfehlungen	5
2.2 Planung von Radverkehrsnetzen	6
2.3 Bestandteile von Radverkehrsnetzen	7
3 Rahmenbedingungen der Radverkehrsplanung in Marburg	9
3.1 Allgemeine Verkehrssituation	9
3.2 Topographische Gegebenheiten	12
3.3 Quellen und Ziele des Radverkehrs	13
3.4 Bisherige Radverkehrsplanung in Marburg	15
4 Maßnahmen und Prioritäten	17
4.1 Bestandsaufnahme und Planung neuer Radverkehrstrassen	17
4.2 Geplante Radverkehrstrassen nach Prioritäten	40
5 Ergänzende Maßnahmen	47
5.1 Fahrradabstellanlagen	47
5.2 Radverkehrs-Wegweisung	51
5.3 Fahrradstadtplan	52
5.4 Anbindung der Außenstadtteile und Radwanderwege	53
5.5 Öffentlichkeitsarbeit	55
6 Literaturverzeichnis	56
Anhang	59
Radwanderkarte der Stadt Marburg	Beilage

Einleitung

Seit dem Ende der 70er Jahre ist das Fahrrad wieder zu einem äußerst populären Verkehrsmittel geworden. Obwohl die Popularität des Fahrrades weiter anhält, bedarf der Radverkehr weiter einer gezielten Förderung, nicht zuletzt weil diesbezüglich in der Verkehrsplanung ein erheblicher Nachholbedarf besteht.

Für die Förderung des Verkehrsmittels Fahrrad sprechen zahlreiche gute Gründe. In erster Linie dient das Fahrrad als Fortbewegungsmittel. Diese Grundfunktion wird ergänzt durch weitere positive Eigenschaften, die den gesellschaftlichen Stellenwert des Radfahrens ausmachen.

Auch wenn dem Fahrrad zum Teil immer noch die Rolle eines Freizeitverkehrsmittels zuge-dacht wird, erlangt es seine maßgebliche Bedeutung weniger in der Freizeit, sondern viel-mehr als vollwertiges, alltägliches Verkehrsmittel.

Insbesondere in den stark vom Kfz-Verkehr belasteten Innenstädten trägt der Radverkehr entscheidend zur Verbesserung der Wohn- und Umweltqualität bei. Das beachtliche Potential das dem Fahrrad hier zukommt, ergibt sich aus seiner Effektivität: Auf kurzen, innerstädtischen Strecken von bis zu fünf Kilometern ist das Fahrrad allen anderen Verkehrsmitteln an Schnelligkeit überlegen. Da beim Radfahren Wartezeiten durch Stau und Parkplatzsuche entfallen, ergibt sich oft eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV).

Zudem ist in Erhebungen zum Verkehrsverhalten ermittelt worden, daß bereits jede dritte Autofahrt nach drei Kilometern endet. Könnte dieses Potential an ineffektiven Fahrten zugunsten des Fahrrades genutzt werden, dann hätte dies eine erhebliche Entlastung der Städte vom motorisierten Verkehr zur Folge (vgl. KONTIV ,1976/1982; ERL, 1995).

Die positiven Effekte einer Verlagerung des Verkehrs auf den Umweltverbund, d.h. die Fortbewegung mit dem ÖPNV, dem Fahrrad oder zu Fuß, liegen nicht nur in einer Verbes-
serung der Wohn und Umweltqualität. Letztendlich kommt diese Verlagerung auch dem Kfz-Verkehr selbst zugute: Sie führt zu einer rückläufigen Belastung der Straßen und Parkplätze. Der Rückgang des Kfz-Verkehrs ist schließlich die beste Voraussetzung für dessen Funktionsfähigkeit.

Neben den genannten positiven Aspekten für die Allgemeinheit ist Radfahren bekannter-maßen sehr gesund. Es stärkt die Abwehrkräfte, das Herz- und Kreislaufsystem und dient dem aktiven Streßabbau. Radfahren ermöglicht als Freizeitvergnügen ein besonderes Erle-ben von Natur und Landschaft.

Das vorrangige Ziel dieses Radverkehrsplanes ist die Förderung des Radverkehrs allge-mein. Radverkehrsförderung beschränkt sich nicht darauf, durch den Ausbau der Radver-kehrstrassen Fortschritte bezüglich Sicherheit und Komfort zu erzielen. Es sollen außerdem möglichst viele Personen dazu bewegt werden, das Fahrrad zu benutzen und dies nicht nur in der Freizeit, sondern auch für die Fahrten zu Arbeits- oder Ausbildungsstätte sowie anderen alltäglichen Zielen. Neben der Verbesserung der gesamten, für den Radverkehr zur Verfügung stehenden Infrastruktur, wie Abstellplätze oder Wegweisung, ist durch Öffentlichkeitsarbeit auf die Vorzüge des Verkehrsmittels Fahrrad hinzuweisen.

1 Organisation des Planungsprozesses

1.1 Der Marburger Radverkehrsbeirat

Bereits in den Jahren 1980 und 1984 sind mit der "Radwegeplanung Marburg" umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur veranlaßt worden. Nachdem viele Maßnahmen realisiert worden sind, hat die Stadtverordnetenversammlung in ihrer Sitzung am 23.06.95 beschlossen, die Planung fortzuschreiben.

Der vorliegende Radverkehrsplan ist das Ergebnis zahlreicher Sitzungen des Marburger Radverkehrsbeirates. Der Radverkehrsbeirat wurde bereits 1990 eingerichtet und tagt in regelmäßigen Abständen unter Federführung des Amtes für Stadtentwicklung. Er setzt sich außerdem zusammen aus Mitgliedern der Interessenvertretungen ADFC, AK Kind & Verkehr, BUND und VCD, Vertretern von Universität und AStA und Vertretern planender Behörden, im Einzelnen: Amt für Straßen- und Verkehrswesen, Straßenverkehrsbehörde, Stadtplanung und Tiefbauabteilung.

Die inhaltliche Arbeit des Radverkehrsbeirates läßt sich in drei Kategorien einteilen:

- a) Grundsatzfragen
- b) Anstehende Planungsmaßnahmen
- c) Aktuelle Probleme

Die Aufgabe des Radverkehrsbeirates war und ist die Ausarbeitung und Diskussion von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und dessen Einbindung in das Verkehrssystem allgemein. Das Prinzip, für die zu planenden Maßnahmen wo immer möglich Konsens unter den Mitgliedern zu erreichen, hat zum Ziel, Bedenken und Einwände bereits im Vorfeld der Planung zu berücksichtigen und so den gesamten Planungsprozeß zu effektivieren.

1.2 Grundsätze und Leitlinien

Als theoretische Grundlage der Radverkehrsplanung in Marburg ist vom Radverkehrsbeirat ein Katalog von Grundsätzen und Leitlinien erarbeitet worden. Der nachfolgend aufgelistete Katalog wurde in der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung vom 26.04.1996 zur Kenntnis genommen.

(1) Oberziele

- (1.1) Verlagerung von Verkehrsanteilen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel
- (1.2) Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr
 - verkehrstechnisch
 - organisatorisch
 - gesellschaftlich
 - finanziell
 - Nutzung verkehrsrechtlicher Ermessensspielräume
- (1.3) Mehr Verkehrssicherheit für Radfahrer/innen
- (1.4) Einbeziehung der topographischen Rahmenbedingungen
- (1.5) Fahrradfreundliches Marburg: Gleichberechtigung aller Verkehrsarten

(2) Handlungsbereiche und Maßnahmenkomplexe

(2.1) Radverkehrsnetz

- Möglichst kurze Quell-Ziel-Relationen
- Nord-Süd und Ost-West-Relationen (Achsensystem)
- Anzahl der Verknüpfungspunkte im Netz erhöhen
- Möglichst vollständiges, unterbrechungsfreies Netz
 - Radverkehrstrassen untereinander
 - unterschiedliche Verkehrsmittel
 - Radverkehrsbedarf bei allen Straßenbaumaßnahmen prüfen
 - Einbeziehung von Sonderanlagen (z.B. Oberstadtaufzug, Fußgängerstege über Lahn, B3a und DB)

(2.2) Verkehrsorganisation

- Trennung der Verkehrsarten (insb. Radverkehr und Fußgängerverkehr)
- Verknüpfung mit dem ÖPNV
- Ausnutzung der StVO und anderer relevanter Bestimmungen für den Radverkehr
 - Einbahnstraßen ggf. auch gegenläufig zu befahren
 - Kreuzungen
 - Einmündungen
 - Radwegbeginn und -ende
 - Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Radwege

- Entschärfen von Gefahrenpunkten (insb. Hauptverkehrs- und Ausfallstraßen, Kreuzungs- und Unfallpunkte)
- Lichtsignalanlagen: Schaltungen besser auf den Radverkehr abstimmen
- Keine randliche Verdrängung der Radfahrer/innen zugunsten des MIV
- Durchgängigkeit von Wegen (Vermeidung von Wegstrecken, auf denen abgestiegen und geschoben werden muß)
- Verhinderung von Parken auf Radwegen (ggf. Polizeikontrollen)

(2.3) Planung und Bau

- Möglichst plane, griffige Oberfläche von Belägen
- Hervorhebung von Radwegen in Kreuzungsbereichen und Einmündungen durch farbliche Akzentuierungen oder Markierungen
- Beleuchtung verbessern (insbes. bei straßenunabhängig geführten Wegen wichtig)
- Bordsteinabsenkung auf etwa 2cm an zu überfahrenden Stellen
- Pflege bestehender Radwege
 - Kontrollen
 - Unterhaltungs- und Reparaturmaßnahmen
 - Reinigung
 - Winterdienst
- Fahrradabstellanlagen
 - kontinuierlicher Ausbau an wichtigen Zielpunkten des Radverkehrs (teilweise mit Überdachung)
 - insbesondere auch Abstellanlagen an Übergangspunkten zum ÖPNV

(2.4) Orientierung

- Beschilderung (gut lesbar und möglichst lückenlos)
 - Nah- und Fernziele
 - Piktogramme
 - Entfernungsangaben
- Regelung an Kreuzungen und Einmündungen
- Radwegkarte als Stadtplan (ggf. auch mit Werbung)

2 Planungsgrundlagen

2.1 Richtlinien und Empfehlungen

Das Fahrrad hat in der verkehrspolitischen Diskussion zunehmend an Bedeutung gewonnen. Die 24. Novellierung der *Straßenverkehrsordnung* (StVO) und die 1995 in überarbeiteter Form erschienenen *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen* (ERA 95) sind nur zwei Beispiele für diese Entwicklung.

- Die *Straßenverkehrsordnung* und die *Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung* (VwV-StVO) enthalten diverse Vorschriften und Regeln, die speziell den Radverkehr betreffen. Die zum 01.09.97 inkraftgetretene 24. Änderung und Ergänzung der StVO und VwV-StVO verfolgt das ausdrückliche Ziel, die Verwendung des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Fahrrads zu fördern und beinhaltet entsprechende Neuerungen zugunsten des Radverkehrs.
- Die *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen* (ERA 95) sowie die Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen und des Bundesministers für Verkehr enthalten Kriterien für Planung und Entwurf von Radverkehrsanlagen. Das ausgesprochene Ziel der ERA 95 ist es, eine praxisorientierte Handlungshilfe anzubieten, die der Sicherung und Förderung des Radverkehrs dient. Die in der ERA 95 angegebenen Einsatzbereiche und Bemessungsparameter sind überwiegend als Richtgrößen zu verstehen. Sie gelten sowohl für den Bau neuer als auch für die Überprüfung bereits vorhandener Radverkehrsanlagen.

Die in diesen und anderen relevanten Regelwerken vorgegebenen Bestimmungen sind bei der Verwirklichung der vom Radverkehrsbeirat formulierten Grundsätze und Leitlinien zu berücksichtigen.

2.2 Planung von Radverkehrsnetzen

Ein anspruchsvolles Radverkehrsnetz ist durch eine möglichst enge Verknüpfung von Quellen und Zielen des Radverkehrs zu entwickeln. Beim Ausbau eines solchen Netzes hat der Schluß von Netzlücken und die Schaffung möglichst vieler Verknüpfungspunkte besondere Priorität. Das gesamte Radverkehrsnetz sollte **sicher, direkt und bequem** sein. Diese Forderung bezieht sich sowohl auf die Instandhaltung vorhandener als auch auf die Planung neuer Radverkehrsanlagen. Nach der 24. StVO-Novelle wird die Benutzungspflicht von Radwegen maßgeblich an die Einhaltung bestimmter Qualitätsstandards gekoppelt. Demnach ist eine Benutzungspflicht für Radwege unter anderem nur dann zu erteilen, wenn die vorgegebenen Anforderungen an Radwegbreite, Zustand der Fahrbahn und eindeutige Linienführung erfüllt werden.

Auf eine **sichere** Führung ist besonders an Kreuzungen und dort, wo vielbefahrene Straßen überquert werden müssen, zu achten. Die Gefahrenpunkte sind durch sichere und eindeutige Führung (z.B. Markierung von Furten) zu entschärfen. Ein höheres Maß an Sicherheit entsteht zusätzlich durch die Schaffung guter Sichtbeziehungen zwischen Rad- und Kfz-Verkehr an Einmündungen und Kreuzungen.

Ein bei der Radwegeplanung oft vernachlässigter Aspekt ist die Beleuchtung der Radwege. Einige Radwege werden nachts (insbesondere von Frauen) gemieden, da sie aufgrund fehlender Beleuchtung kein ausreichendes Maß an sozialer Sicherheit bieten. Eine Beleuchtung ist auch an Problemstellen (z.B. Engstellen, Hindernisse) anzubringen, da das Fahrradlicht hier oft nicht ausreicht.

Die Streckenabschnitte des Radverkehrsnetzes müssen **direkt**, durchgängig und in befahrbarem Zustand miteinander verbunden werden. Wegstrecken, die nur durch Schieben des Fahrrades zurückgelegt werden können, stellen für den Radverkehr ein Hindernis dar und können nicht als vollwertige Verbindung betrachtet werden. Die Durchgängigkeit des Radverkehrs ist auch durch die bessere Abstimmung der Ampelschaltungen zu fördern. Lange Wartezeiten, speziell an Ampeln mit Grünanforderung, sind zu vermeiden. An den Wartebereichen von Ampelanlagen sind nach Möglichkeit vorgezogene oder aufgeweitete Radfahrstreifen abzumarkieren. Die Radfahrer/innen können dann an den bei Rot haltenden Kfz vorbeifahren und sich sicher im Anfangsbereich des Knotenpunktes aufstellen.

Die Durchgängigkeit eines Radweges kann bereits durch ein parkendes Fahrzeug unterbrochen werden. Zum anderen entstehen durch Ausweichmanöver oft gefährliche Situationen. Das Parken auf Radwegen muß durch bauliche Maßnahmen verhindert oder durch Polizeikontrollen eingeschränkt werden.

Die **bequeme** Ausführung von Radverkehrstrassen ist eine notwendige Voraussetzung für deren Akzeptanz. Radfahrer/innen sind aufgrund der geringen Federungsmöglichkeiten äußerst empfindlich gegen Unebenheiten der Fahrbahn. Nicht oder unzureichend abgesenkte Bordsteine stellen sowohl ein Hindernis als auch ein Unfallrisiko dar, was sich besonders beim Überfahren im spitzen Winkel ergibt. Um die Ertastbarkeit der Bordsteinkanten für Blinde mit Langstock zu ermöglichen, muß jedoch eine Höhendifferenz von mindestens 2cm eingehalten werden.

Die Instandhaltung bestehender Radwege muß durch regelmäßige Reinigung insbesondere von Laub und Glasscherben erfolgen. Glascontainer sollen grundsätzlich nicht in unmittelbarer Nähe von Radwegen stehen.

Durch regelmäßigen Schnitt von Hecken und Sträuchern sind Radwege von seitlichem Bewuchs freizuhalten. Im Winter ist darauf zu achten, daß die Radverkehrsanlagen nicht als randliche Räumflächen für Schnee genutzt, sondern ebenso wie die Straßen vom Schnee befreit werden.

2.3 Bestandteile von Radverkehrsnetzen

Neben der Vermeidung und Beseitigung baulicher und betrieblicher Mängel ist die Trassenführung von entscheidender Bedeutung. Eine Entmischung der Verkehrsarten ist bei ausreichendem Raumangebot grundsätzlich anzustreben.

Beim geplanten Ausbau des Radverkehrsnetzes sind folgende Netzelemente zu unterscheiden:

- Radfahrstreifen: Auf der Fahrbahn abmarkierte Streifen; durch die besseren Sichtbeziehungen zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr sowie die deutliche Trennung zu Fußgängern/innen wird ein hohes Maß an Sicherheit gewährleistet. Vorteile gegenüber den Radwegen ergeben sich insbesondere an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten. Die geringere Trennwirkung zum Kfz-Verkehr kann sich im Streckenverlauf nachteilig auswirken. Bei gegebenen Voraussetzungen sind Radfahrstreifen schneller realisierbar und kostengünstiger als Radwege.
- Hochbordradwege werden wegen der Sicherheitsprobleme an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten nur eingeschränkt empfohlen. Sie werden von Gehwegen getrennt oder in zu begründenden Ausnahmefällen als gemeinsame Geh- und Radwege angelegt. Die Radwege können ein- oder beidseitig einer Straße angelegt werden, eine Zulassung für den Zweirichtungsverkehr ist sorgfältig zu prüfen.
- Selbständig geführte Radwege: Sie sind meist durch Grünstreifen von der Straße getrennt; die Wege können i.d.R. von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden. Zu dieser Kategorie werden auch die für den Radverkehr geeigneten land- oder forstwirtschaftlichen Wege gezählt.
- Fahrradstraßen; während die Ausweisung von Fahrradstraßen in der Vergangenheit bereits rechtlich möglich war, ist deren Einrichtung mit der Änderung der StVO auch dort explizit verankert worden.

Fahrradstraßen können in untergeordneten Straßen angelegt werden, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder wenn dies in naher Zukunft erwartet wird. Radfahrer/innen dürfen diese Straßen in beiden Richtungen und nebeneinander befahren; Kfz-Verkehr kann in einer oder beiden Richtungen ausnahmsweise zugelassen werden.

- Mischverkehr auf der Fahrbahn: Falls der Straßenraum für Radverkehrsanlagen nicht ausreicht, so ist Mischverkehr von Kfz und Fahrrädern nicht zu vermeiden. Mischverkehr bietet sich insbesondere in verkehrsberuhigten Gebieten wie Tempo 30-Zonen an.
- Mischverkehr mit Schutzstreifen¹: Schutzstreifen können auf Fahrbahnen abmarkiert werden, die für Radfahrstreifen nicht ausreichend breit sind (7-8,5m). Die Streifen stehen vornehmlich dem Radverkehr zur Verfügung und sollen von Kfz möglichst nur dann genutzt werden, wenn die Straßenbreite im Begegnungsfall nicht ausreicht.
- Mischverkehr mit Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und Gehweg: Durch die Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr mittels der Beschilderung Gehweg (Zeichen 239 StVO) mit Zusatzzeichen "Radfahrer (*Sinnbild*) frei", ergibt sich eine Wahlmöglichkeit zwischen der Benutzung des Gehweges (in Schrittgeschwindigkeit) und der Fahrbahn.
- Busfahrstreifen: Busfahrstreifen und langgezogene Bushaltestellen dürfen von Radfahrern und Radfahrerinnen benutzt werden, sofern dies nicht durch Beschilderung (Zeichen 245 StVO, *Linienomnibusse*) verboten ist. Erfolgt diese Beschilderung, so kann der Radverkehr nach der neuen StVO durch das Zusatzschild "Radfahrer (*Sinnbild*) frei" auf dem Sonderfahrstreifen zugelassen werden.

¹ Synonym werden auch die Begriffe Angebotsstreifen, Radspur oder Suggestivstreifen verwendet.

3 Rahmenbedingungen der Radverkehrsplanung in Marburg

3.1 Allgemeine Verkehrssituation

Die Planung von Radverkehrsanlagen sollte in erster Linie an den Anforderungen der Radfahrer/innen orientiert sein. Der Radverkehr kann jedoch nicht separat von anderen Verkehrsarten geplant werden, sondern setzt die Einbeziehung der gesamten Verkehrssituation voraus. Der Abbau von Nachteilen für die schwächeren Verkehrsteilnehmer/innen soll zur Gleichberechtigung der verschiedenen Verkehrsarten führen. Eine wichtige Voraussetzung hierfür ist neben der Schaffung planerischer Tatsachen die Rücksichtnahme und Kooperation der Verkehrsteilnehmer/innen untereinander.

Wie das Ziel der Trennung der Verkehrsarten im jeweiligen Fall umgesetzt werden kann, hängt entscheidend von der gesamten Verkehrssituation ab. Bei der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist das Geschwindigkeitsniveau sowie die Stärke und die Zusammensetzung des Kfz-Verkehrs entscheidend. Bei der Anlage von Radwegen auf Gehwegniveau sind sowohl die Anzahl der Fußgänger/innen als auch deren Sicherheitsbedürfnisse ausschlaggebend. Diesbezüglich ist die Schutzbedürftigkeit von Behinderten, alten Menschen sowie von Kindern und Jugendlichen besonders zu berücksichtigen.

Als weitere wichtige Kriterien sind die Flächenverfügbarkeit und die Sicherheit an Knotenpunkten sowie an Grundstückszufahrten und -zugängen einzubeziehen.

a) Hauptverkehrsstraßen:

Eine Trennung von Radverkehr und fließendem Kfz-Verkehr ist um so wichtiger, je stärker und schneller der Kfz-Verkehr ist. Auf Hauptverkehrsstraßen, die Bestandteil eines Radverkehrsnetzes sind, ist i.d.R. die Anlage von Radfahrstreifen oder Radwegen vorzunehmen, sofern die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs nicht auf unter 40km/h gesenkt wird. Der Bau von Radverkehrstrassen ist aufgrund der vorgegebenen Straßenquerschnitte oftmals mit erheblichen Restriktionen für den Kfz-Verkehr verbunden. Verkehrsberuhigende Maßnahmen, wie die Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, sind z.T. mit dem Ziel der Optimierung des ÖPNV nicht vereinbar.

Sofern an Hauptverkehrsstraßen keine, den Radverkehr sichernden Maßnahmen vorgesehen sind, sollen für Radfahrer/innen, die diese Hauptverkehrsstraßen meiden wollen, möglichst umwegarme Ausweichrouten angeboten werden, die entsprechend auszuschildern sind.

b) Erschließungsstraßen:

Zur Verbesserung der Wohnqualität sind in den letzten Jahren viele verkehrsberuhigende Maßnahmen in den innerstädtischen Wohnquartieren durchgeführt worden. Eine für den Radverkehr überaus günstige Voraussetzung ergibt sich in Marburg durch die umfangreiche Ausweisung von **Tempo 30-Zonen**. Die niedrige Geschwindigkeit ist eine Voraussetzung dafür, daß Radfahrer/innen sicher im Mischverkehr mitfahren können. Separate Radverkehrsanlagen sind hier nicht notwendig.

Das Ziel verkehrsberuhigender Maßnahmen, den Kfz-Verkehr aus den Wohngebieten zu verdrängen, ist zum großen Teil erreicht worden, während die Belange des Radverkehrs jedoch häufig unberücksichtigt blieben. Die Tatsache, daß **Einbahnstraßen, Sackgassen** und andere Instrumentarien der Verkehrsberuhigung auch den Radverkehr betreffen, hat zu einer - meist unbeabsichtigten - Verdrängung dieses Verkehrsmittels geführt. Eine andere Folge war und ist, daß Radfahrer/innen, um größere Umwege zu vermeiden, in Einbahnstraßen entgegen die vorgeschriebene Fahrtrichtung fahren. Das "falsche" Durchqueren der Einbahnstraßen, sei es auf der Fahrbahn oder auf den Gehwegen, gibt immer wieder Anlaß zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern/innen.

Um diesen Problemen zu begegnen stehen verschiedene Lösungen zur Verfügung, die den Radfahrern/innen das Befahren von Straßen gegen die Einbahnrichtung zu ermöglichen.

Radfahren entgegen der Fahrtrichtung von Einbahnstraßen

Nach der bislang gültigen StVO und VwV-StVO war die Öffnung von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr nicht zulässig. Dies ändert sich mit dem Inkrafttreten der Novellierung der StVO und der VwV-StVO ab dem 01.09.97. Einbahnstraßen können für den gegengerichteten Radverkehr freigegeben werden, sofern die Verkehrsbelastung gering ist und die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt. An dem Einbahnstraßenschild (Zeichen 220 oder Zeichen 353 StVO) ist ein Zusatzschild mit Fahrradsymbol und zwei entgegengerichteten Pfeilen anzubringen, um die in die Straße einfahrenden Verkehrsteilnehmer auf den entgegenkommenden Radverkehr hinzuweisen. Am Ende der Einbahnstraße ist bei dem Schild „Verbot der Einfahrt“ (Zeichen 267 StVO) das Zusatzschild „Radfahrer (*Sinnbild*) frei“ anzubringen.

Diese Regelung gilt vorerst versuchsweise bis zum 31.12.2000.

Im Marburger Stadtgebiet wird eine generelle Öffnung von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr angestrebt, sofern bei diesen Straßen die durch die StVO vorgegebenen Kriterien erfüllt werden.

Unechte Einbahnstraßen und Radfahrstreifen entgegen der Einbahnrichtung

Eine weitere, bisher schon zulässige Regelung bleibt die sogenannte "unechte" Einbahnstraße. Unechte Einbahnstraßen sind keine Einbahnstraßen im eigentlichen Sinne. Der Verkehr ist innerhalb der Straße in beide Fahrrichtungen möglich, die Einfahrt ist für Kfz jedoch nur am Anfang der Straße möglich. Am Ende der Straße wird die Einfahrt für Kfz verboten, während dem Radverkehr durch das Zusatzschild "Radfahrer frei" die Einfahrt ermöglicht wird.

Bei ausreichender Breite können in Einbahnstraßen Radfahrstreifen entgegen der Einbahnrichtung abmarkiert werden. Je nach Verkehrsdichte und Geschwindigkeitsniveau der Kfz, ist eine bauliche Trennung (z.B. durch Gummischwellen) vorzunehmen, die auch dem Beparken des Radfahrstreifens entgegenwirkt. Durch die bauliche Trennung ergibt sich die Möglichkeit, auch Straßen entgegen der Einbahnrichtung zu öffnen, in denen höhere Geschwindigkeiten als 30 km/h zugelassen sind.

3.2 Topographische Gegebenheiten

Marburg ist nicht zuletzt aufgrund der topographischen Situation keine Stadt mit ausgesprochener Fahrradtradition. Aufgrund der teilweise erheblichen Höhenunterschiede zwischen Marburger Stadtteilen ergeben sich für den Radverkehr Restriktionen, die bei der Planung besonders berücksichtigt werden müssen. Das Erreichen von Gebieten wie z.B. Marbach, Richtsberg oder Lahnberge ist aufgrund der extremen Steigung relativ mühsam. Dies bedeutet jedoch nicht, daß die Verbindungen zu diesen Stadtteilen unberücksichtigt bleiben dürfen. Durch die heute gängigen hochübersetzenden Gangschaltungen ist das Befahren solcher Steigungsstrecken nicht allein den besonders sportlichen Radfahrern/innen möglich. Auch im Hinblick auf die hohen Geschwindigkeiten, die beim bergab Fahren erreicht werden, ist dem Radverkehr ein möglichst hohes Maß an Sicherheit zu gewährleisten.

Eine Möglichkeit, die Höhenunterschiede bequem zu überwinden, liegt in der Verknüpfung der Verkehrsmittel Bus und Fahrrad. Um das "Bike & Ride" zu fördern sind an verschiedenen Bushaltestellen bereits Fahrradabstellanlagen eingerichtet worden. Außerdem bietet sich die Möglichkeit zur Mitnahme von Fahrrädern in Bussen an, wie sie in vielen anderen Städten bereits besteht.

Die Lahn und die meist parallel dazu verlaufenden Trassen der B3a und der Bahn stellen linear verlaufende Barrieren für den Radverkehr dar. Durch ein hinreichendes Angebot an Über- und Unterführungen ist der Netzwideerstand, den diese Barrieren bilden, möglichst gering zu halten.

Weitere Probleme für die Planung ergeben sich aus engen Straßenquerschnitten, die eine Anlage zusätzlicher Radverkehrsanlagen ausschließen oder nur unter hohem Aufwand ermöglichen. Dies gilt einerseits für enge Talquerschnitte (z.B. Ketzerbach/Marbacher Weg), andererseits für historische Straßenzüge (z.B. in der Oberstadt) und eng bebaute Straßen (z.B. Am Grün).

3.3 Quellen und Ziele des Radverkehrs

Eine wichtige Voraussetzung für die Planung von Radverkehrsnetzen ist die Erfassung der Quellen und Ziele des Radverkehrs. Durch deren geradlinige Verknüpfung entsteht ein bedarfsorientiertes Wunschliniennetz. Der Entwurf des Radverkehrsnetzes erfolgt durch Umlegung der Strecken des Wunschliniennetzes auf die vorhandenen Wege und Straßen. Unter Berücksichtigung der gegebenen Restriktionen (vorhandene Straßenfläche, Verkehrsdichte, Topographie) steht hierbei die Umwegfreiheit und Sicherheit des Radverkehrs im Vordergrund.

Bei der Erhebung sind sowohl die vorhandenen als auch die zukünftigen Quellen und Ziele des Radverkehrs zu berücksichtigen. Quellen des Radverkehrs sind zusammenhängende Wohngebiete. Die Quellen lassen sich im Gegensatz zu den meisten Zielen nicht als konkrete Punkte fassen. Die Möglichkeit einer genaueren Differenzierung ist jedoch durch die aus den Wohngebieten führenden Straßen gegeben.

Quellen des Radverkehrs in Marburg und der näheren Umgebung

a) Wohngebiete im Lahntal:

Afföller	Weidenhausen
Kliniks- und Biegentviertel	Südviertel

b) Hangseitige Wohngebiete:

Wehrda	Gisselberg
Nordviertel	Ronhausen
Ortenberg	Bortshausen
Rotenberg	Niederweimar
Südbahnhofsviertel	Cölbe
Cappel	

c) höher gelegene Wohngebiete (für den Radverkehr schwieriger zu erschließen)

Oberstadt	Stadtwald
Hansenhaus	Ockershausen
Richtsberg	Marbach
Lahnberge	

d) umliegende Stadteile (für den Radverkehr schwieriger zu erschließen)

Ginseldorf	Wehrshausen
Bauerbach	Dagobertshausen
Schröck	Elnhausen
Moischt	Dilschhausen
Michelbach	Hermershausen
Cyriaxweimar	Haddamshausen

Ziele des Radverkehrs:

Mit der Erfassung der Ziele des Radverkehrs erfolgt gleichzeitig die Unterteilung in verschiedene Zielgruppen, die bei der Planung zu berücksichtigen sind. Nach den Zielgruppen können die Arten des Radverkehrs unterschieden werden wie z.B. Schul-, Berufs- und Freizeitradverkehr. Außerdem sind die jeweiligen Einzugsgebiete zu berücksichtigen. Verschiedene Ziele können in Marburg z.B. für die Gesamtstadt, für das Lahntal oder nur für einzelne Stadtteile von Bedeutung sein.

An dieser Stelle soll keine detaillierte Auflistung der Marburger Radverkehrsziele erfolgen, da diese mit den im Anhang (s. S. 61 ff) genannten Standorten der Abstellanlagen identisch sind.

Grundsätzlich können die folgenden Ziele des Radverkehrs unterschieden werden:

- Schul- und Universitätsgebäude
- größere Arbeitsstätten
- Behörden mit starkem Publikumsverkehr
- Theater, Kinos
- Bürgerhäuser, Kirchen
- Bahnhöfe, wichtige ÖPNV-Haltstellen
- Einkaufsstraßen und -zentren
- Freizeit- und Erholungseinrichtungen
- Beginn und Ende von Fußgängerzonen
- Anbindungen an umgebende Netze, z.B. Radwanderwege

3.4 Bisherige Radverkehrsplanung in Marburg

Seit der 1. Fortschreibung der "Radwegeplanung Marburg" von 1984 hat sich der Erkenntnisstand in bezug auf die Infrastruktur des Radverkehrs maßgeblich weiterentwickelt. Dies äußert sich bereits in der Änderung des Titels: Sah die Radwegeplanung von 1984 noch ein Netz von selbständig geführten und straßenbegleitenden Radwegen vor, so ist man inzwischen dazu übergegangen, wenn möglich, auch die Hauptverkehrsstraßen in die Planung mit einzubeziehen. Ein Grund für diesen Wandel ist die Tatsache, daß wichtige Ziele für den Radverkehr - wie auch für den übrigen Verkehr - an den Hauptverkehrsstraßen zu finden sind. Das Erreichen dieser Ziele über unabhängig geführte Radwege ist in vielen Fällen mit erheblichen Umwegen verbunden und für viele Radfahrer/innen nicht akzeptabel.

Zum anderen wurden in der Vergangenheit Flächen für den Radverkehr häufig auf Kosten der Gehwege gewonnen, was zu einer oft erheblichen Beeinträchtigung und Gefährdung der Fußgänger/innen geführt hat.

Im Mittelpunkt der Radwegeplanung von 1984 standen drei, Marburg in Nord-Süd-Richtung durchquerende Hauptachsen. Das Ziel, den Radverkehr auf diesen Hauptachsen zu bündeln, ist auf den bestehenden Streckenabschnitten weitgehend erreicht worden. Als Bestandteil eines Radwanderweges kommt der Hauptachse 2 außerdem eine wichtige Funktion für den Freizeit- und Erholungsverkehr zu.

Die Konzentration auf drei Hauptachsen hat jedoch zu sehr zu einer Vernachlässigung der Querverbindungen geführt. Gerade die Schaffung befahrbarer Querverbindungen und die Verknüpfung dieser Verbindungen untereinander, sind notwendige Voraussetzungen für die Entwicklung eines möglichst effektiven, flächendeckenden Radverkehrsnetzes. Einerseits bietet die Tatsache, daß die Hauptachsen auf separaten Wegen, "abseits stark befahrener Hauptverkehrsstraßen" liegen, den Vorteil, daß die Trennwirkung zum Kfz-Verkehr hoch ist und so ein relativ "streßfreies" Radfahren möglich ist. Aus der Konzeption der Hauptachsen ergeben sich jedoch auch folgende Nachteile:

- es sind zum großen Teil gemeinsame Fuß-/Radwege, wodurch die Entmischung von Fußgängern/innen und Radfahrern/innen nicht gewährleistet ist;
- die Lage abseits von Hauptverkehrsstraßen hat i.d.R. zur Folge, daß wichtige Ziele über diese Verbindungen nicht direkt erreicht werden;
- die soziale Sicherheit ist auf Teilabschnitten nicht immer gewährleistet;
- einige Teilabschnitte liegen innerhalb des Überschwemmungsbereichs der Lahn.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß obwohl viele Planungen von 1984 umgesetzt worden sind, das Radverkehrsnetz weiter vervollständigt werden muß. Es sind Teilnetze oder Einzelelemente vorhanden, bei denen noch wichtige Verbindungen fehlen. Oft enden die Radwege an Hauptverkehrsstraßen, insbesondere an Knotenpunkten sowie an Einbahnstraßen oder Übergängen, die nur für Fußgänger zugelassen sind.

Die in Marburg bestehende Radverkehrsverbindungen setzen sich zusammen aus:

- Kombinierten Geh-/Radwegen
z.B. Lahnuferwege;
- Radwegen auf Hochborden
z.B. Südvierteltrasse, Alte Kasseler Straße;
- Radfahrstreifen
z.B. Konrad-Adenauer-Brücke, Kurt-Schumacher-Brücke;
- Wirtschaftswegen, für den Radverkehr freigegeben
z.B. Afföllerwiesen, Cappeler Feld;
- Tempo 30-Zonen
in den Erschließungsstraßen der Wohngebiete.

4 Maßnahmen und Prioritäten

4.1 Bestandsaufnahme und Planung neuer Radverkehrstrassen

Ausgangspunkt für die Planung eines Radverkehrsnetzes ist die Frage: Welche Verbindungen müssen hergestellt werden, um möglichst günstige Quell-Ziel-Relationen für den Radverkehr zu ermöglichen?

Um eine schematische Beurteilung des Angebots und des Bedarfs an Radverkehrsverbindungen zu ermöglichen, ist das Stadtgebiet in räumliche Einheiten aufgeteilt worden. Neben den topographischen Gegebenheiten berücksichtigt die Aufteilung in erster Linie die funktionalen Gesichtspunkte wie die Zusammenfassung von Quellen und Zielen sowie räumliche Verkehrsbeziehungen. Folgende räumliche Einheiten wurden zusammengefaßt:

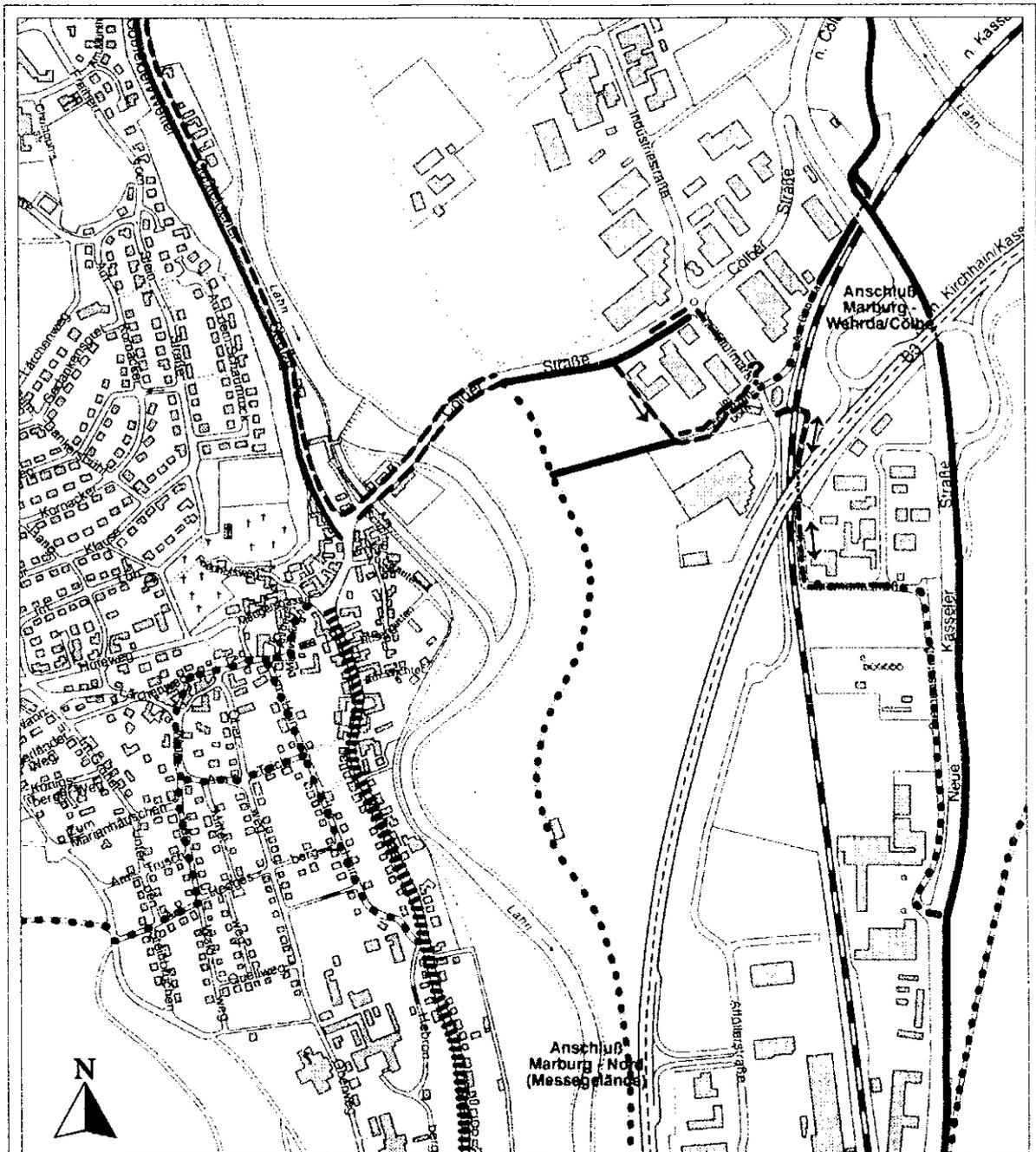
- Wehrda, Gewerbegebiet Nord
- Nordviertel, Afföller, Hauptbahnhof
- Ortenberg
- Kliniksviertel, Marbach
- Biegenviertel, Rudolphsplatz
- Oberstadt, Rotenberg
- Geisteswissenschaftliche Institute/UB, Weidenhausen
- Südviertel, Ockershausen
- Hansenhaus, Südbahnhof
- Richtsberg
- Südbahnhof, Cappel

Aufgrund der vorgegebenen Rahmenbedingungen (Topographie, Verkehrsdichte, Straßenquerschnitt) ergeben sich Einschränkungen bezüglich der Eignung einzelner Strecken zur Aufnahme in den Radverkehrsplan. Strecken, die sich nicht zur Ausweisung als Radverkehrstrasse eignen, sind insbesondere hochbelastete oder gefährliche Straßen, auf denen mittel- bis langfristig kein fahrradgerechter Umbau möglich ist. Dies bedeutet auch, daß einige „Wunschlinien“ nicht in den Radverkehrsplan aufgenommen worden sind.

Einige Planungen sind in ihrer Durchführung abhängig vom Fortgang anderer städtebaulicher und verkehrsplanerischer Maßnahmen.

Die verschiedenen Gebietseinheiten werden im folgenden auf Grundlage der Situation für den Radverkehr charakterisiert. In den jeweiligen **Abbildungen** werden neben Bestand und Planung von Radwegen und Radfahrstreifen auch sonstige Straßen und Wege aufgeführt, die für den Radverkehr besonders geeignet sind. Dies sind i.d.R. Anliegerstraßen (z.B. Wirtschaftswege) oder Straßen innerhalb von Tempo 30-Zonen, die Bestandteile wichtiger Radverkehrsverbindungen sind oder zu wichtigen Quell-/Zielpunkten führen. Grundsätzlich sind auch viele der in den Abbildungen nicht markierten Straßen - insbesondere innerhalb von Tempo 30-Zonen - für den Mischverkehr von Fahrrädern und Kfz geeignet.

Eine Gesamtübersicht der Fahrradtrassen des Marburger Stadtgebietes befindet sich im Anhang.



Fahrradtrassen:

Bestand Planung

- ——— Radweg, für beide Richtungen zugelassen
- - - - - Radweg, Radfahrstreifen, für eine Richtung zugelassen
- ||||| für Mischverkehr geeignet (z.B. Tempo 30, Wirtschaftsweg)

Zusatzsymbole:

- Einbahnstraße
- ↔ Einbahnstraße mit Radverkehr in beiden Richtungen
- ? angestrebte Trasse, von anderen Planungen abhängig

Kartengrundlage: Plan der Stadt Marburg im Maßstab 1:10.000; Hrsg.: Marburger Geographische Gesellschaft e.V. (in Zusammenarbeit mit dem Magistrat der Stadt Marburg)

Abb. 1: Fahrradtrassen im Bereich Wehrda, Gewerbegebiet Nord

Wehrda, Gewerbegebiet Nord

Bestand:

Der Ortsteil Wehrda und der Ort Cölbe (Gemeinde Cölbe) sind die wichtigsten Quellgebiete des Radverkehrs nördlich der Kernstadt. Die Ortsteile Michelbach und Ginseldorf sowie Ortsteile der Gemeinden Cölbe und Lahntal sind aufgrund der größeren Entfernungen für den Marburger Radverkehr von untergeordneter Bedeutung.

Die wichtigsten Ziele sind neben dem Einkaufszentrum die Waldschule, das Hallenbad und das Diakonische Krankenhaus in Wehrda.

Innerhalb des Ortsteils Wehrda liegen fast alle Straßen innerhalb von Tempo 30-Zonen, in denen das Radfahren im Mischverkehr mit Kfz unproblematisch ist. Die Planung separater Radwege ist dort nicht notwendig.

Im Westen besteht als kürzeste Verkehrsverbindung zwischen Kernstadt und Wehrda der *Wehrdaer Weg* bzw. die *Wehrdaer Straße*. Radfahrstreifen können in den engen Teilbereichen der Straßen nicht angelegt werden.

Ausgehend von der *Wehrdaer Straße* bietet die *Goßfeldener Straße* eine ebene Verbindung mit dem nördlichen Wohngebiet von Wehrda an, während durch die *Cölber Straße* die Anbindung an das Einkaufszentrum erfolgt. Beide Straßen sind relativ verkehrsreich und verfügen nur über unzureichende Radwege.

Die Verbindung mit der Gemeinde Cölbe erfolgt aus südlicher Richtung über den Hochbordradweg an der *Neuen Kasseler Straße* oder vom Einkaufszentrum aus über *Am Bahndamm*. Letztere Straße ist zusammen mit *Im Schwarzenborn* und dem Wirtschaftsweg durch die Afföllerwiesen auch als Radwanderweg von Bedeutung.

Die *Siemensstraße* bietet durch die Unterquerung von Bahn und B3a eine wichtige Möglichkeit zur Verbindung von *Neuer Kasseler Straße* und *Am Kaufmarkt*, ist jedoch nur in nördlicher Richtung befahrbar.

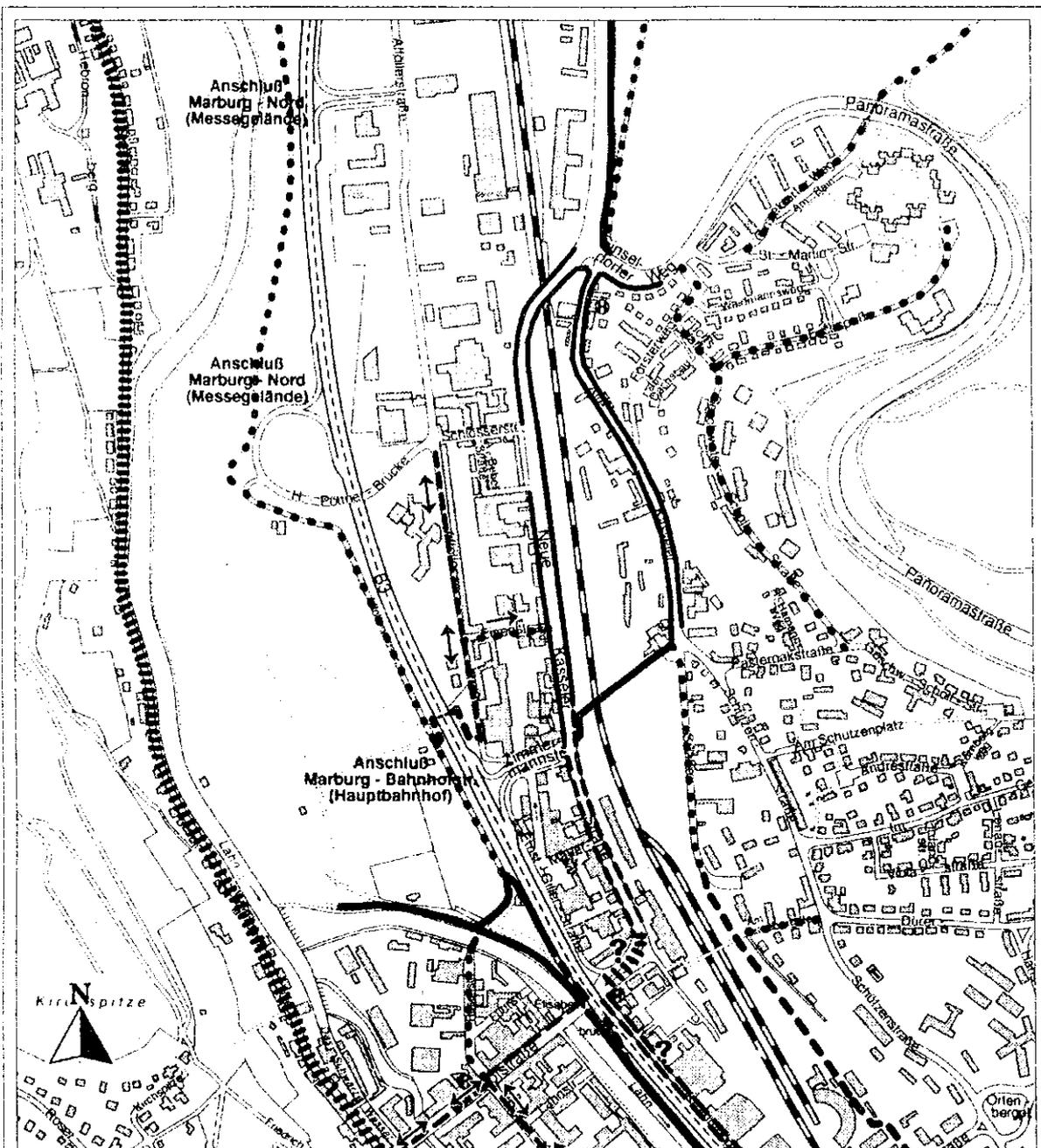
Planung:

Durch eine Kombination der bestehenden Radwege mit zusätzlich anzulegenden Radfahrstreifen wird die Führung des Radverkehrs hier wesentlich aufgewertet. Ein Radfahrstreifen führt über die Nordseite der *Cölber Straße* in die *Goßfeldener Straße* (Richtung Norden). In den engen Teilbereichen von *Wehrdaer Weg* und *Wehrdaer Straße* erfolgt eine Temporeduktion.

In der *Neuen Kasseler Straße* wird in Höhe der *Siemensstraße* eine Verkehrsinsel angebracht, um ein sicheres Queren der Straße vom und zum Hochbordradweg zu ermöglichen. In der *Siemensstraße* wird für den Radverkehr die Befahrbarkeit entgegen der Einbahnrichtung angestrebt.

Da der Ausbau des Einkaufszentrums zu einem erheblichen Anstieg des Kfz-Verkehrsaufkommens geführt hat, ist hier eine Neuordnung des gesamten Verkehrs vorgesehen. Die Stichstraße zwischen *Cölber Straße* und *Im Schwarzenborn* wird mit einem Radfahrstreifen angelegt. Der Umbau der Knotenpunkte des Kaufparks Wehrda erfolgt derart, daß die Durchgängigkeit und Sicherheit für den Radverkehr in jedem Fall gewährleistet ist.

(s. Abb. 1)



Fahrradtrassen:

0 500 m

Bestand Planung

- Radweg, für beide Richtungen zugelassen
- Radweg, Radfahrstreifen, für eine Richtung zugelassen
- für Mischverkehr geeignet (z.B. Tempo 30, Wirtschaftsweg)

Zusatzsymbole:

- Einbahnstraße
- Einbahnstraße mit Radverkehr in beiden Richtungen
- angestrebte Trasse, von anderen Planungen abhängig

Kartengrundlage: Plan der Stadt Marburg im Maßstab 1:10.000; Hrsg.: Marburger Geographische Gesellschaft e.V. (in Zusammenarbeit mit dem Magistrat der Stadt Marburg)

Abb. 2: Fahrradtrassen im Bereich Nordviertel, Afföller, Hauptbahnhof

Nordviertel, Afföller, Hauptbahnhof

Bestand:

Im Norden umfaßt dieser Bereich als wichtige Radverkehrsquellen das Waldtal und das Studentendorf. Dem Hauptbahnhof als wichtigstem Verknüpfungspunkt für den Bike & Ride-Verkehr fehlt die Anbindung an die bestehenden Radwege im Lahnuferbereich und an der *Neuen Kasseler Straße* bzw. den *Jägertunnel*.

Der gesamte Bereich der Afföllerwiesen hat für den zielorientierten wie für den Freizeitradverkehr eine besondere Bedeutung. Die *Heinrich-Pöttner-Brücke* und die *Schlosserstraße* sind ein Verbindungsglied zwischen Afföllerwiesen und *Neuer Kasseler Straße*, sie verlieren jedoch durch den Bau des B3a-Anschlusses Marburg-Nord ihre Eignung für den Radverkehr.

Im Nordosten des Gebietes verläuft in Verlängerung des *Ginseldorfer Weges* ein geteilter Forstweg (*Im Wolfsloch*). Dieser Weg bietet für den Radverkehr eine Alternative zur *Panoramastraße* und bindet den Universitätsbereich auf den Lahnbergen sowie den Stadtteil Bauerbach an das Nordviertel an.

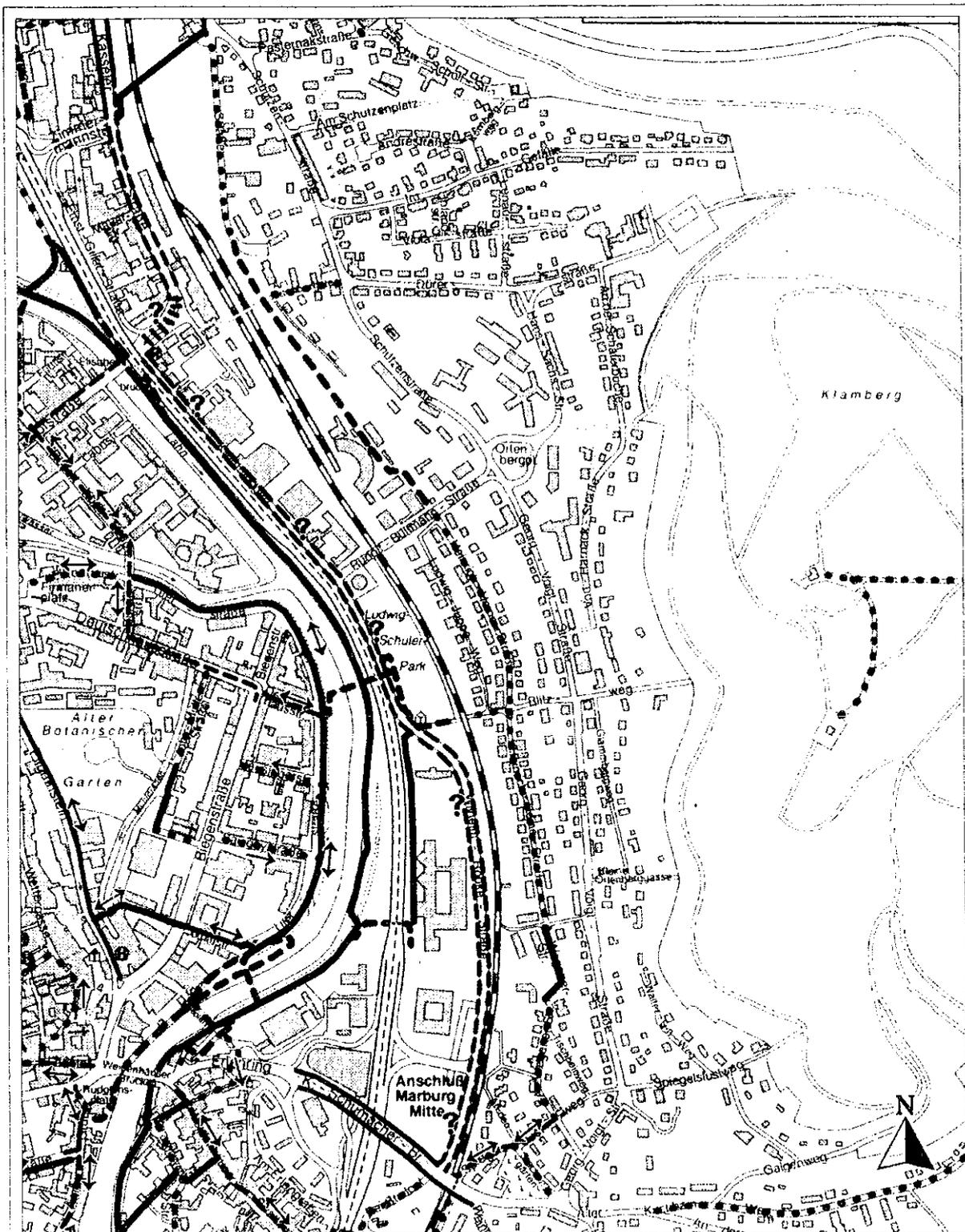
Planung:

Der Lahnuferweg wird für den Radverkehr aus/in nördlicher Richtung an die *Bahnhofstraße* und für den Radverkehr aus/in südlicher Richtung an den *Krummbogen* angebunden. Eine günstige Erschließung des Bahnhofes für den Radverkehr kann außerdem durch den geplanten Umbau des Bahnhofsvorplatzes erreicht werden.

Die Durchlässigkeit und Attraktivität der *Afföllerwiesen* für den Radverkehr ist auch nach dem Bau des B3a-Anschlusses beizubehalten. Als alternative Quermöglichkeit zur *Schlosserstraße* ist die südlich gelegene Unterführung *Heinrich-Meister-Weg* für den Radverkehr freizugeben. In der *Afföllerstraße* ist zur besseren Erschließung des Arbeitsamtes für den Radverkehr das Fahren entgegen der Einbahnrichtung zu ermöglichen.

Eine erhebliche Aufwertung für den Radverkehr erfolgt innerhalb dieses Gebietes durch den Bau der Lahnbrücke in Verlängerung der *Rosenstraße*. Die als Geh-/Radweg geplante Brücke ermöglicht unter Umgehung der *Bahnhofstraße* eine Verbindung zwischen Afföller und Klinikviertel.

(s. Abb. 2)



Fahrradtrassen: Bestand Planung

0 500 m

- Radweg, für beide Richtungen zugelassen
- Radweg, Radfahrstreifen, für eine Richtung zugelassen
- für Mischverkehr geeignet (z.B. Tempo 30, Wirtschaftsweg)

Zusatzsymbole:

- Einbahnstraße
- Einbahnstraße mit Radverkehr in beiden Richtungen
- ?
 angestrebte Trasse, von anderen Planungen abhängig

Kartengrundlage: Plan der Stadt Marburg im Maßstab 1:10.000; Hrg.: Marburger Geographische Gesellschaft e.V.
 (in Zusammenarbeit mit dem Magistrat der Stadt Marburg)

Abb. 3: Fahrradtrassen im Bereich Ortenberg

Ortenberg

Bestand:

Das am Westhang gelegene Wohngebiet Ortenberg wird zur Kernstadt hin durch die B3a und die Bahnlinie begrenzt. Bis auf die Straßen *Krummbogen*, *Wilhelm-Röpke-Straße*, *Rudolf-Bultmann-Straße*, *Schützenstraße* und *Georg-Voigt-Straße* gilt in allen Straßen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit, so daß das Radfahren - abgesehen von den z.T. starken Steigungen - unproblematisch ist. Die wichtigsten Ziele des Radverkehrs sind mehrere Schulen und Kliniken, die Waggonhalle als kulturelle Einrichtung sowie das Ortenbergcenter. Zudem ist das Erreichen der Querungsmöglichkeiten von Bahn und B3a von Bedeutung.

Als Querungsmöglichkeit besteht zum einen der Streckenabschnitt über den *Stroinskysteg* in Verbindung mit dem *Ludwig-Schüler-Park* und der mit Schieberampen versehenen Fußgängerunterführung am *Blitzweg*. Der *Stroinskysteg* stellt die wichtige Verbindung zur Hauptachse in der *Uferstraße* her, ist jedoch für den Radverkehr nicht zugelassen. Gleiches gilt für die Stege an der *Weidenhäuser Straße* und am Sommerbad. Als radfahrgerechte West-Ost Verbindung besteht die *Kurt-Schumacher-Brücke* mit abmarkierten Radfahrstreifen.

Eine durchgängige Fahrradtrasse in Nord-Süd-Richtung ist zwischen Nordviertel und Hansenhaus noch nicht vorhanden.

Östlich des Hauptbahnhofes besteht als Fortsetzung des Radweges in der *Alten Kasseler Straße* nur die relativ stark ansteigende *Schützenstraße*, die aufgrund ihrer geringen Breite nicht für Radverkehrsanlagen geeignet ist.

Als direkte Verbindung zum Universitätskomplex Lahnberge stellen die vom *Alten Kirchhainer Weg* ausgehenden Waldwege eine günstige Alternative zur *Großseeheimer Straße* dar.

Planung:

Als eine möglichst umweg- und steigungsfreie Nord-Süd-Querung des Ortenbergs ist eine Trasse parallel zur Bahnlinie vorgesehen. In Verlängerung der *Alten Kasseler Straße* führt die Trasse auf Gleisniveau bis zur Waggonhalle und von dort über die *Heinrich-Heine-Straße* zur *Alfred-Wegener-Straße*. In den anschließenden Einbahnstraßen *Spiegelslustweg* und *Nonnengasse* wird der Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen.

Zur Erweiterung des Radverkehrsnetzes ist es notwendig, diese Hauptachse über Querverbindungen mit anderen Achsen zu verknüpfen. Die Stege an Sommerbad und *Weidenhäuser Straße* sowie der *Stroinskysteg* werden nach entsprechenden Umbaumaßnahmen für den Radverkehr freigegeben.

Eine weitere Nord-Süd-Verbindung wird durch die Anlage von Schutzstreifen in *Krummbogen* und *Wilhelm-Röpke-Straße* hergestellt, sofern die in der StVO vorgegebenen Kriterien bzgl. der Verkehrsdichte erfüllt werden.

(s. Abb. 3)

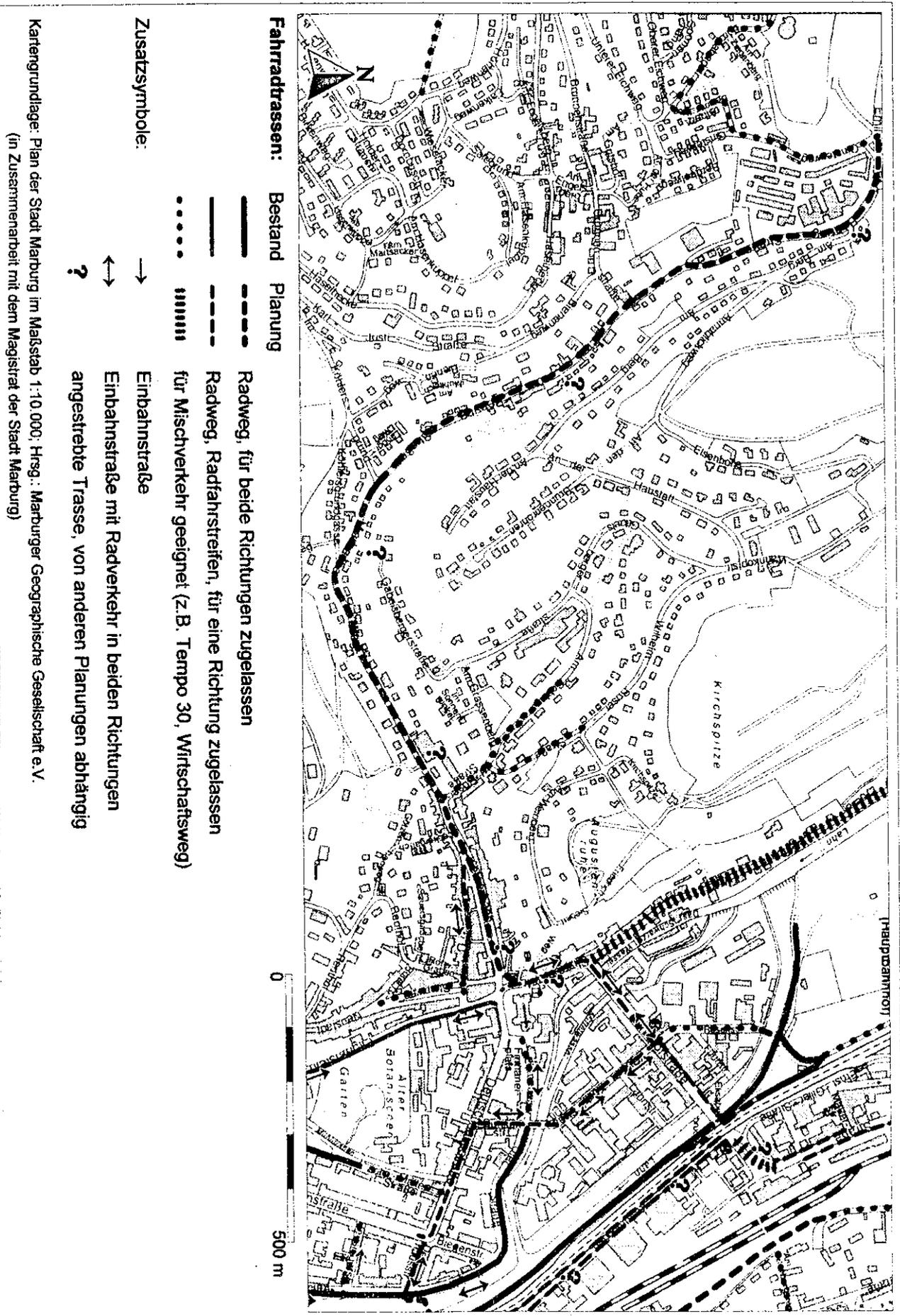


Abb.4: Fahrradtrassen im Bereich Kliniksviertel, Marbach

Kliniksviertel, Marbach

Bestand:

Das Kliniksviertel ist für den Radverkehr aufgrund der wichtigen Ziele von besonderer Bedeutung. Die flächenhafte Erschließung durch den Radverkehr ist infolge der Einbahnregelung mehrerer Straßen z.T. jedoch mit erheblichen Umwegen verbunden. Mehrere wichtige Radverkehrsverbindungen, z.B. *Pilgrimstein*, *Uferstraße* werden durch anschließende Einbahnstraßen unterbrochen oder können nur aus einer Richtung erreicht werden.

In der Erschließungsachse *Ketzerbach* sind die Bedingungen für den Radverkehr aufgrund der hohen Verkehrsdichte und des ruhenden Verkehrs problematisch. Die Verbindung zum Stadtteil Marbach erfolgt über den anschließenden *Marbacher Weg* und die *Emil-von-Behring-Straße*, wobei sich im *Marbacher Weg* erhebliche Einschränkungen durch die im Taleinschnitt geringe Straßenbreite ergeben. In Marbach selbst sind die Voraussetzungen für Mischverkehr von Kfz und Fahrrädern durch die vorhandenen Tempo 30-Zonen gegeben. Von Marbach aus sind zudem die Stadtteile Michelbach, Wehrshausen und Dagobertshausen zu erreichen.

Planung:

Die Komplettierung des Radverkehrsnetzes und die durchgängige Befahrbarkeit der Hauptverbindungen ist durch die Öffnung der Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr zu ermöglichen. Dies gilt für die *Bahnhofstraße*, die *Robert-Koch-Straße*, die *Bunsenstraße*, die *Elisabethstraße* und für *Zwischenhausen*. Die diskutierte Neuordnung des Verkehrs im Kliniksviertel einschließlich der *Elisabethstraße*, kann in diesem Zusammenhang zu erheblichen Fortschritten bezüglich der Effektivität des Radverkehrsnetzes führen.

Für *Ketzerbach* und *Marbacher Weg* gilt, daß bei zukünftigen Umbaumaßnahmen die Belange des Radverkehrs einbezogen werden müssen, um die Sicherheit für den Radverkehr zu erhöhen.

(s. Abb. 4)

Biegenviertel, Rudolphsplatz

Bestand:

Im zentralen Stadtgebiet ist das Radverkehrsaufkommen aufgrund der Vielzahl universitärer Einrichtungen besonders hoch. Die vorhandenen Hauptverbindungen verlaufen in Nord-Süd-Richtung (*Pilgrimstein, Uferstraße*). Mit der Öffnung der *Wolffstraße* für den entgegen der Einbahnrichtung verlaufenden Radverkehr und die Aufstellung einer Anforderungssampel in der *Biegenstraße* ist außerdem eine wichtige Querverbindung entstanden.

Als verkehrsreichster Knotenpunkt Marburgs stellt der *Rudolphsplatz* für den Radverkehr ein erhebliches Hindernis dar. An den zum Platz einmündenden Straßen liegen wichtige Ziele wie Einkaufsbereiche (*Universitätsstraße, Am Grün, Lahntor*), Universitätsgebäude und Behörden (*Biegenstraße, Universitätsstraße, Lahntor*), kulturelle Einrichtungen (*Biegenstraße*) sowie der Oberstadtaufzug (*Pilgrimstein*).

Verschiedene Radwege beginnen bzw. enden am *Rudolphsplatz*, so daß dessen Überquerung nur im Mischverkehr möglich ist. Die Unterquerung des *Rudolphsplatzes* als Verbindung der westlichen Lahnufertrasse und der Südvierteltrasse ist nur durch Schieben des Fahrrades über den Fußgängerbereich möglich. Wird der Platz umfahren, so können die genannten Ziele i.d.R. nur über größere Umwege erreicht werden.

Planung:

Der Radweg im *Pilgrimstein* kann vom *Rudolphsplatz* über eine Aufstellfläche im Bereich der Bushaltestelle erreicht werden. Zusätzlich besteht die Möglichkeit den *Pilgrimstein* über die *Biegenstraße* und den Radweg *Wolffstraße* zu erreichen.

Die notwendige Verbindung zum Radweg in *Am Grün* und die anschließende Südvierteltrasse wird hergestellt, indem vom *Rudolphsplatz* das Einbiegen in die Straße *Am Grün* ermöglicht wird.

Die Anbindung des Radweges in der *Uferstraße* an den Radweg in *Am Grün* erfolgt durch den Ausbau der Wegverbindung im Lahnuferbereich.

(s. Abb. 5)



Fahrradtrassen:

0 500 m

Bestand Planung

- Radweg, für beide Richtungen zugelassen
- Radweg, Radfahrstreifen, für eine Richtung zugelassen
- für Mischverkehr geeignet (z.B. Tempo 30, Wirtschaftsweg)

Zusatzsymbole:

- Einbahnstraße
- Einbahnstraße mit Radverkehr in beiden Richtungen
- angestrebte Trasse, von anderen Planungen abhängig

Kartengrundlage: Plan der Stadt Marburg im Maßstab 1:10.000; Hrsg.: Marburger Geographische Gesellschaft e.V.
(in Zusammenarbeit mit dem Magistrat der Stadt Marburg)

Abb. 6: Fahrradtrassen im Bereich Oberstadt, Rotenberg

Oberstadt, Rotenberg

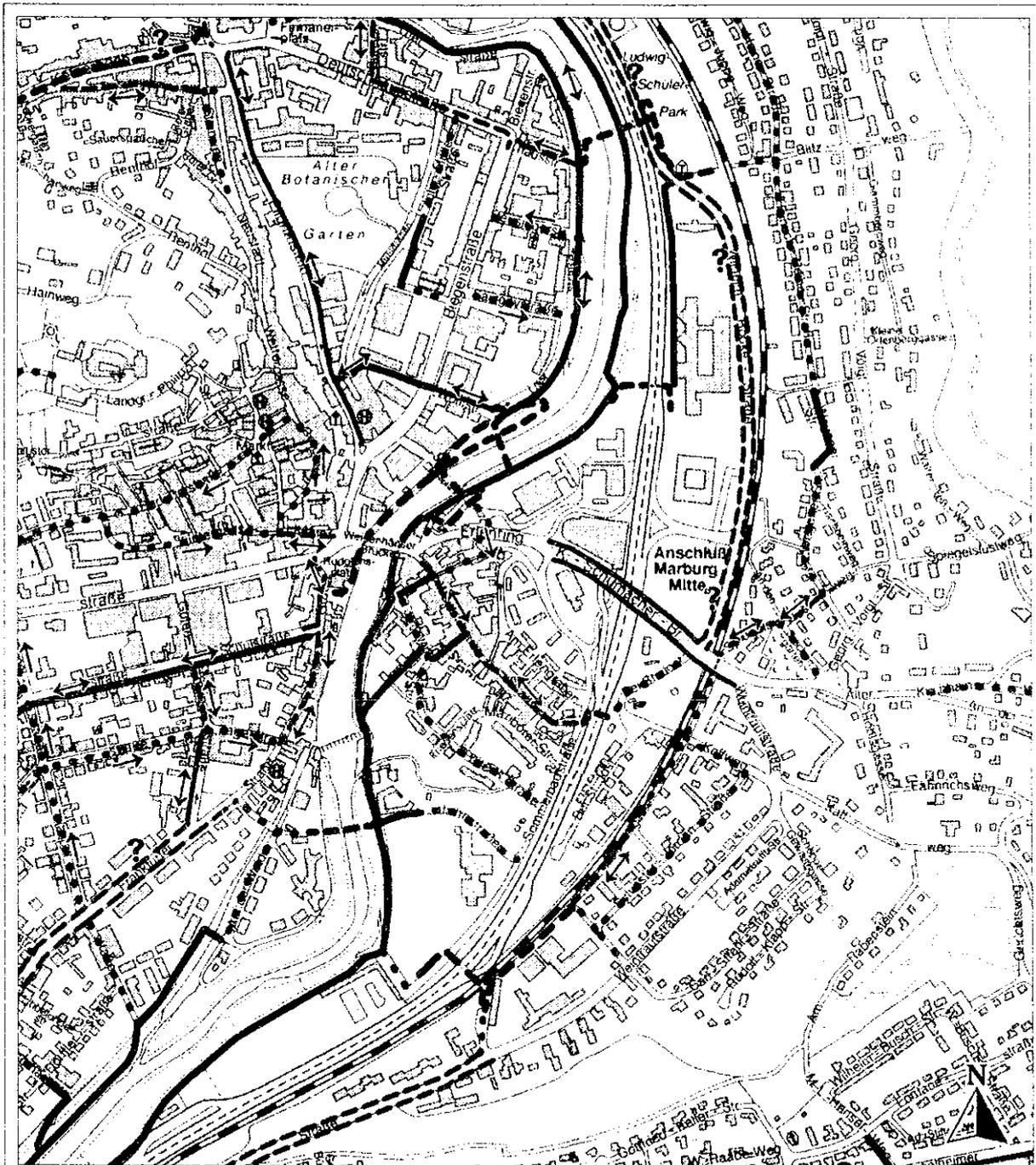
Bestand:

Die Oberstadt ist aufgrund der steil ansteigenden und engen historischen Straßen für den Radverkehr wenig attraktiv. In den von Fußgängern/innen stark frequentierten verkehrsberuhigten Straßen (*Wettergasse, Neustadt* und obere *Gutenbergstraße*) erscheint eine generelle Freigabe für den Radverkehr aus Sicherheitsgründen nicht sinnvoll. In den verbleibenden Straßen erübrigt sich die Anlage separater Radverkehrsanlagen aufgrund der vorhandenen Tempo 30-Zonen und die Enge der Straßen. Erhebliche Umwege ergeben sich durch die in die Oberstadt führenden Einbahnstraßen *Barfüßerstraße, Lahntor, Untergasse* und *Am Plan*.

Planung:

Um größere Umwege beim Erreichen der Oberstadt zu vermeiden, wird in der Einbahnstraße *Lahntor* für den Radverkehr die gegenläufige Befahrbarkeit ermöglicht. Eine Möglichkeit zur Nutzung der Fußgängerzonen durch Radfahrer/innen könnte eine temporäre Zulassung des Radverkehrs (z.B. von 20-8 Uhr) bieten, wie sie in anderen Städten bereits praktiziert wird.

(s. Abb. 6)



Fahrradtrassen:		Bestand	Planung	
				Radweg, für beide Richtungen zugelassen
				Radweg, Radfahrstreifen, für eine Richtung zugelassen
				für Mischverkehr geeignet (z.B. Tempo 30, Wirtschaftsweg)
Zusatzsymbole:				Einbahnstraße
				Einbahnstraße mit Radverkehr in beiden Richtungen
				angestrebte Trasse, von anderen Planungen abhängig

Kartengrundlage: Plan der Stadt Marburg im Maßstab 1:10.000; Hrsg.: Marburger Geographische Gesellschaft e.V.
(in Zusammenarbeit mit dem Magistrat der Stadt Marburg)

Abb.7: Fahrradtrassen im Bereich Geisteswissenschaftliche Institute/UB, Weidenhausen

Geisteswissenschaftliche Institute/UB, Weidenhausen

Bestand:

Der Lahnuferweg Ost verbindet als Hauptachse des Radverkehrs den Komplex Geisteswissenschaftliche Institute/UB mit der Mensa, dem Stadtteil Weidenhausen, dem Sportgelände der Universität und dem Sommerbad. Der gesamte Bereich liegt zwischen Lahn und Bahngleisen, zusätzlich führt die B3a hindurch. Die Folge ist, daß hier allein sieben Brücken und eine Unterführung vorzufinden sind; eine weitere Brücke entsteht am ehemaligen Schlachthof.

Für den Radverkehr zugelassen sind lediglich die *Weidenhäuser Brücke* (Mischverkehr mit Kfz), die *Kurt-Schumacher-Brücke* (mit Radfahrstreifen) und die Holzbrücke zwischen *Auf der Weide* und dem Software- und Kongreßcenter. Die übrigen Brücken sowie die Unterführung zu den Geisteswissenschaftlichen Instituten sind lediglich als Gehwege ausgewiesen.

Im gesamten Abschnitt der Lahnufertrasse zwischen der Unterführung zu den Geisteswissenschaftlichen Instituten und dem Sommerbad entstehen aufgrund der starken Frequentierung durch Fußgänger/innen oft gefährliche Situationen im Begegnungsverkehr. Bei Hochwasser ist die Lahnufertrasse im Abschnitt unter der Weidenhäuser Brücke nicht befahrbar. Als Ausweichroute bieten sich die *Wehrgasse* und die *Weidenhäuser Straße* an, die aber rechtmäßig nur in eine Richtung durchfahren werden kann.

Planung:

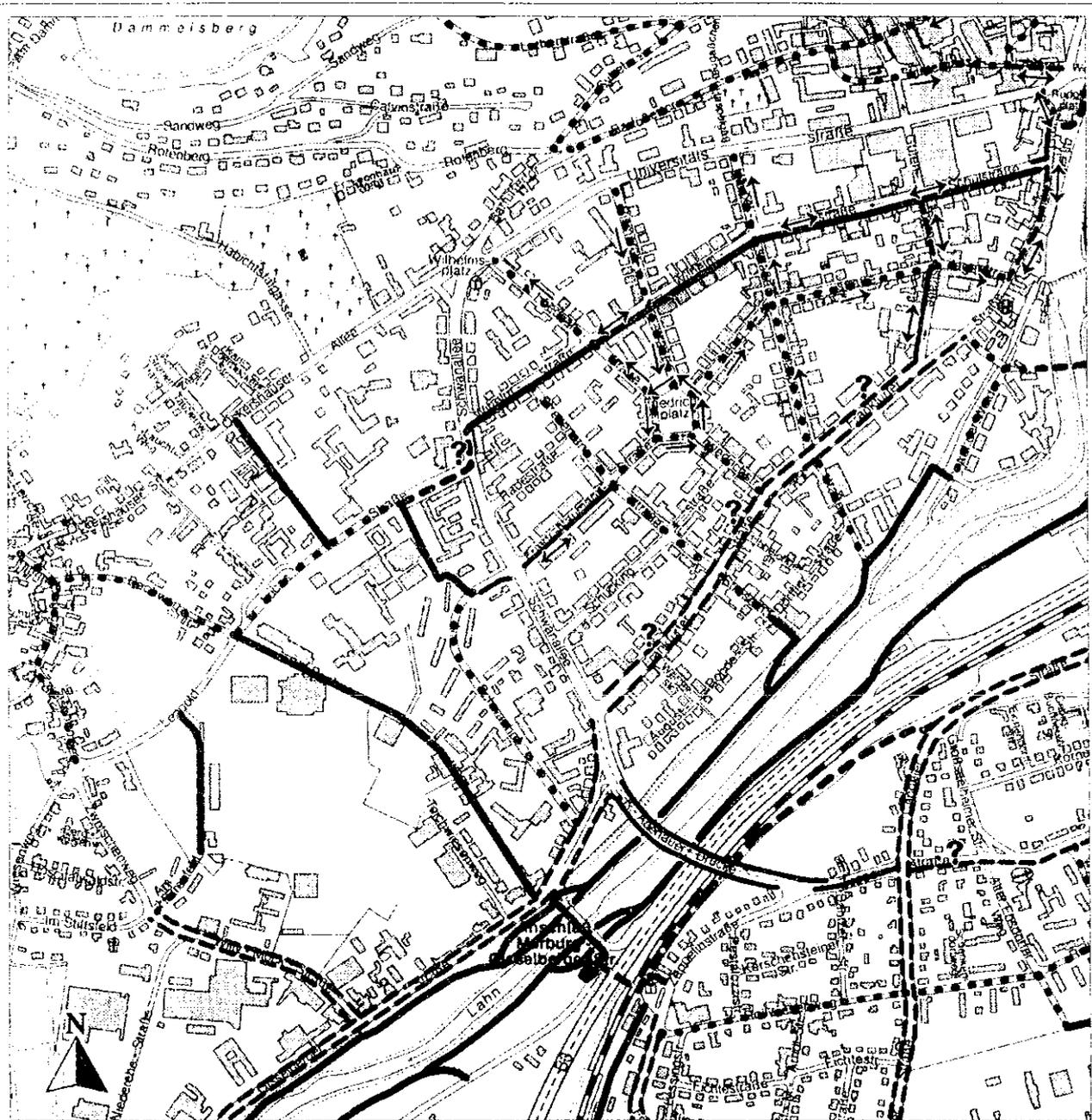
Die verkehrsrechtliche Freigabe der über Lahn, B3a und Bahnlinie führenden Stege wird durch die notwendigen Umbaumaßnahmen herbeigeführt. In der *Weidenhäuser Straße* wird der Radverkehr auch entgegen der Einbahnrichtung zugelassen. Eine Radverkehrsverbindung zwischen Weidenhausen und dem Südviertel entsteht durch den Neubau des *Hirsefeldsteges*.

Zusätzlich zum Bau der als Fuß-/Radweg geplanten Brücke am ehemaligen Schlachthof, erfolgt an der *Lingelgasse* eine geänderte Radverkehrsführung, die das Erreichen der Brücke über eine befahrbare Rampe ermöglicht.

Die Unterführung an Geisteswissenschaftlichen Instituten/UB hat für den studentischen Radverkehr wie auch als Verbindung zum Ortenberg eine wichtige Funktion. Durch die Anlage befahrbarer Rampen wird die Unterführung zu einer radgerechten Verbindung ausgebaut.

Die Verbreiterung und/oder Ausbesserung des Lahnuferweges Ost (*Trojedamm*) erfolgt im Zusammenhang mit Instandhaltungsmaßnahmen am Hochwasserdamm.

(s. Abb. 7)



Fahrradtrassen:	Bestand	Planung	0 500 m
			Radweg, für beide Richtungen zugelassen
			Radweg, Radfahrstreifen, für eine Richtung zugelassen
			für Mischverkehr geeignet (z.B. Tempo 30, Wirtschaftsweg)
Zusatzsymbole:			Einbahnstraße
			Einbahnstraße mit Radverkehr in beiden Richtungen
			angestrebte Trasse, von anderen Planungen abhängig

Kartengrundlage: Plan der Stadt Marburg im Maßstab 1:10.000; Hrsg.: Marburger Geographische Gesellschaft e.V.
 (in Zusammenarbeit mit dem Magistrat der Stadt Marburg)

Abb.8: Fahrradtrassen im Bereich Südviertel, Ockershausen

Südviertel, Ockershausen

Bestand:

Das Südviertel als zentrales Wohngebiet trägt maßgeblich zur Entstehung des Radverkehrs in Marburg bei. Verkehrsberuhigende Maßnahmen die hier zur Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität vorgenommen worden sind, haben positive wie negative Folgen für den Radverkehr. Während das relativ dichte Netz von Tempo 30-Zonen dem Radverkehr förderlich ist, sind durch die Ausweisung von Einbahnstraßen auch entscheidende Hindernisse entstanden.

Die Südvierteltrasse (Radweg *Wilhelmstraße-Schulstraße*) wird zwar von Radfahrern/innen gut genutzt, ein entscheidender Mangel ist jedoch die fehlende Anbindung an andere Radverkehrstrassen. Die entlang der Lahn verlaufenden gemeinsamen Fuß-/Radwege entsprechen mit einer Breite von z.T. nur 2m nicht den in Empfehlungen und Richtlinien angegebenen Mindestmaßen.

Die im Schulviertel zahlreich vorhandenen Schulgebäude sowie Sport- und Freizeiteinrichtungen erfordern eine effektive und sichere Anbindung an die umliegenden Quellgebiete des Radverkehrs. Aus südlicher Richtung wird das Gebiet durch die *Willy-Mock-Straße*, den *Bachweg* und *Am Schwanhof* mit anschließendem Radweg zur *Leopold-Lucas-Straße* erschlossen. Im Osten schließt die Südvierteltrasse über die *Schwanallee* und die *Leopold-Lucas-Straße* an das Schulviertel an. Als radgerechte Verbindungen der *Leopold-Lucas-Straße* mit der *Ockershäuser Allee* besteht ein Fuß-/Radweg.

Die hochgelegene Siedlung Stadtwald ist mit dem Fahrrad nur mühsam zu erreichen. Zur Erschließung des Gebietes bieten sich ein Forstweg westlich der *Graf-von-Staufenberg-Straße* und der *Gladenbacher Weg* an, die jedoch beide nicht durchgängig asphaltiert sind.

Planung:

Die bessere Erreichbarkeit der Südvierteltrasse wird im Osten neben der Anbindung an den *Rudolphsplatz* durch die Öffnung des mittleren Teilabschnitts der *Gutenbergstraße* für den gegen die Einbahnrichtung verlaufenden Radverkehr gewährleistet.

Am östlichen Ende der Südvierteltrasse entsteht durch den Umbau der Straße *Am Grün* eine für den Radverkehr durchgängige Verbindung zur *Frankfurter Straße* entgegen der Einbahnrichtung. In der *Frankfurter Straße* ist die Anlage von Schutzstreifen vorgesehen.

Eine Verbreiterung des *Bückingsdamms* wird langfristig angestrebt.

Im Schulviertel soll die *Willy-Mock-Straße* durch die Anlage von Radfahrstreifen auch für den Schülerradverkehr sicher gestaltet werden. In der *Gisselberger Straße* werden Radfahrstreifen angelegt, die zusätzlich eine umwegfreie Verbindung der *Willy-Mock-Straße* mit den Radverkehrstrassen von *Südspange*, *Schützenpfehlbrücke* und *Konrad-Adenauer-Brücke* gewährleisten. Die Einfahrt in die Straße *Am Schwanhof* wird durch Auflösen der Verkehrsinsel in der *Gisselberger Straße* für den aus südlicher Richtung kommenden Radverkehr ermöglicht.

In der zum Stadtwald führenden Stadtbuslinie ist in Absprache mit den Stadtwerken die Mitnahme von Fahrrädern zu ermöglichen. Durch die Ausweisung als Tempo 30-Zone sind die innerhalb der Siedlung gelegenen Straßen für den Mischverkehr von Fahrrädern und Kfz geeignet.

(s. Abb. 8)

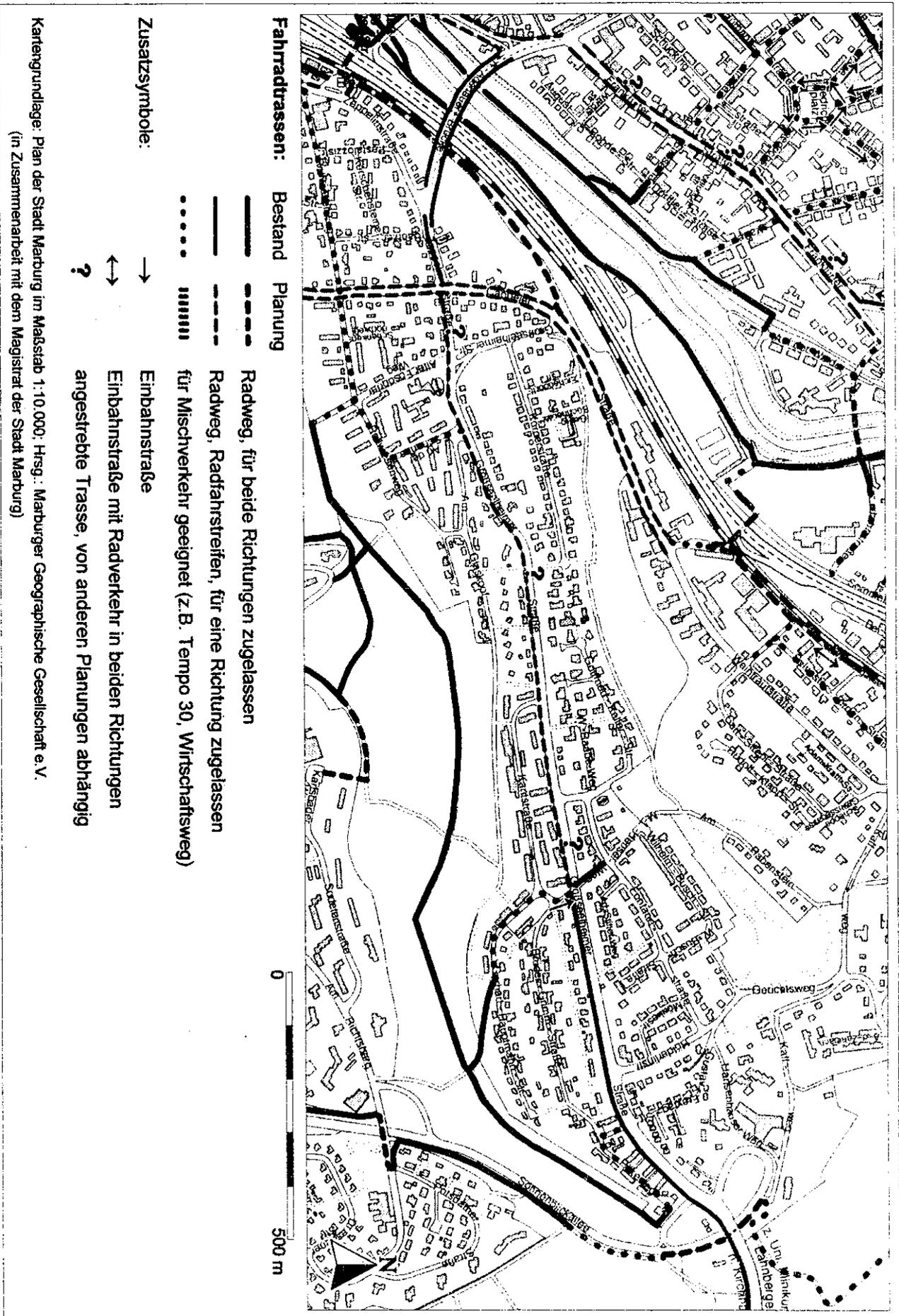


Abb. 9: Fahrradtrassen im Bereich Hansenhaus

Hansenhaus, Südbahnhof

Bestand:

Das im Anstieg zu den Lahnbergen gelegene Hansenhausviertel ist für den Radverkehr in erster Linie ein Quellgebiet. Die das Viertel durchquerende *Großseelheimer Straße* ist trotz ihrer Steilheit eine wichtige Verbindung zwischen Kernstadt und dem Universitätskomplex der Lahnberge. Zusätzlich werden die Verbindungen über den *Kaffweg* und den *Gerichtsweg* sowie über den am Trimm-dich-Pfad beginnenden Waldweg genutzt.

Die *Großseelheimer Straße* aufwärts entstehen für die Radfahrer/innen Probleme in der Konfliktzone zwischen parkenden und überholenden Kfz, die durch die im Steigungsbereich labile Fahrweise noch verstärkt werden.

Der über die *Zeppelinstraße* mit der *Großseelheimer Straße* verbundene Südbahnhof besitzt für den Radverkehr nicht nur die Bedeutung eines Verknüpfungspunktes von Fahrrad und ÖPNV. Der Südbahnhof ist auch ein überaus wichtiger Knotenpunkt, an dem mehrere Radverkehrstrassen zusammentreffen. Über den Südbahnhofsteg und die *Schützenpühlbrücke* erfolgt die Anbindung an die Innenstadt (über *Gisselberger Straße* sowie die Lahnuferwege Ost und West), das Schulviertel sowie nach Gisselberg, Cappel und Ronhausen. Östlich der Gleisanlagen führen Verbindungen zu Hansenhausviertel, Lahnbergen, Richtsberg, Behördenzentrum und Cappel.

Planung:

In Verlängerung der *Nonnengasse* führt die den Ortenberg querende Trasse hinter dem Gelände der Adolf-Reichwein-Schule zur *Cappeler Straße*. In der *Cappeler Straße* erfolgt die Anlage von Radfahrstreifen.

In der *Großseelheimer Straße* bietet sich aufgrund der starken Geschwindigkeitsdifferenzen bergauf und bergab eine asymmetrische Querschnittsaufteilung an. Bergauf erfolgt die Anlage eines Radfahrstreifens, während es bergab beim Mischverkehr auf der Fahrbahn bleibt.

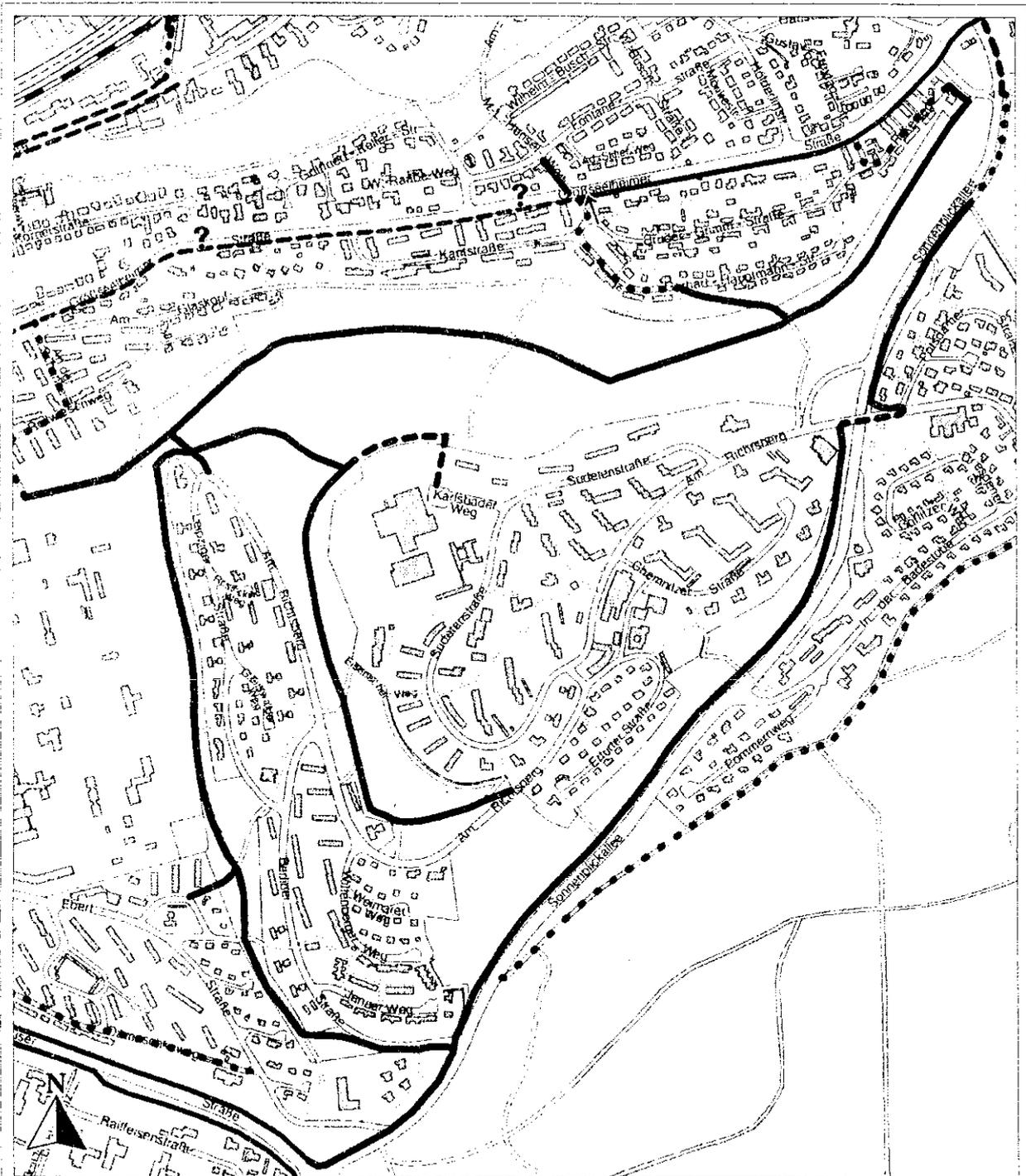
An den am Parkplatz zum *Trimm-dich-Pfad* beginnenden Waldwegen zum *Alten Kirchhainer Weg* und zum Universitätsbereich auf den Lahnbergen sollen die Befahrbarkeit verbessert und Wegweisungsschilder angebracht werden.

Die Einbahnstraßen *Kaffweg* und *Gerichtsweg* werden wegen des starken Gefälles nicht für den Gegenrichtungsverkehr zugelassen.

Die Freigabe des *Südbahnhofsteges* für den Radverkehr und eine Umgestaltung des Südbahnhofsvorplatzes sind die wichtigsten Maßnahmen, um die Durchgängigkeit dieses Knotenpunktes für den Radverkehr zu ermöglichen. Als zusätzliche Verbindung, die insbesondere für den Schülerradverkehr von Bedeutung ist, erfolgt der Ausbau des Pfades zwischen *Cappeler Straße* und Südbahnhof.

Die *Frauenbergstraße* und die *Cappeler Straße* sind bedeutende Verbindungen in Richtung Cappel. Die Attraktivität und Sicherheit dieser Straßen für den Radverkehr wird durch die Anlage von Radfahrstreifen wesentlich erhöht.

(s. Abb. 9 u. 11)



Fahrradtrassen:	Bestand	Planung	
			Radweg, für beide Richtungen zugelassen
			Radweg, Radfahrstreifen, für eine Richtung zugelassen
			für Mischverkehr geeignet (z.B. Tempo 30, Wirtschaftsweg)
Zusatzsymbole:			Einbahnstraße
			Einbahnstraße mit Radverkehr in beiden Richtungen
			angestrebte Trasse, von anderen Planungen abhängig

Kartengrundlage: Plan der Stadt Marburg im Maßstab 1:10.000; Hrsg.: Marburger Geographische Gesellschaft e.V.
 (in Zusammenarbeit mit dem Magistrat der Stadt Marburg)

Abb. 10: Fahrradtrassen im Bereich Richtsberg

Richtsberg

Bestand:

Der Richtsberg gehört zu den Gebieten, die aufgrund der ungünstigen topographischen Gegebenheiten für den Radverkehr nur eingeschränkt erschlossen sind.

Die Anbindung an den Südbahnhof und die dort verlaufenden Hauptachsen erfolgt über den *Rollwiesenweg*, den *Alten Ebsdorfer Weg* und die, den Richtsberg umgebenden Fuß-/Radwege.

Eine weitere Verbindung zum Südbahnhof besteht durch die *Frauenbergstraße*, die *Cappeler Straße*, die *Beltershäuser Straße* und von dort zu den Fuß-/Radwegen an der *Berliner Straße* und entlang der *Sonnenblickallee*. Dieser Radweg endet an der Straße *Am Richtsberg*. Einen weiteren Teilabschnitt in Richtung Norden bildet der Forstweg parallel zur *Sonnenblickallee*.

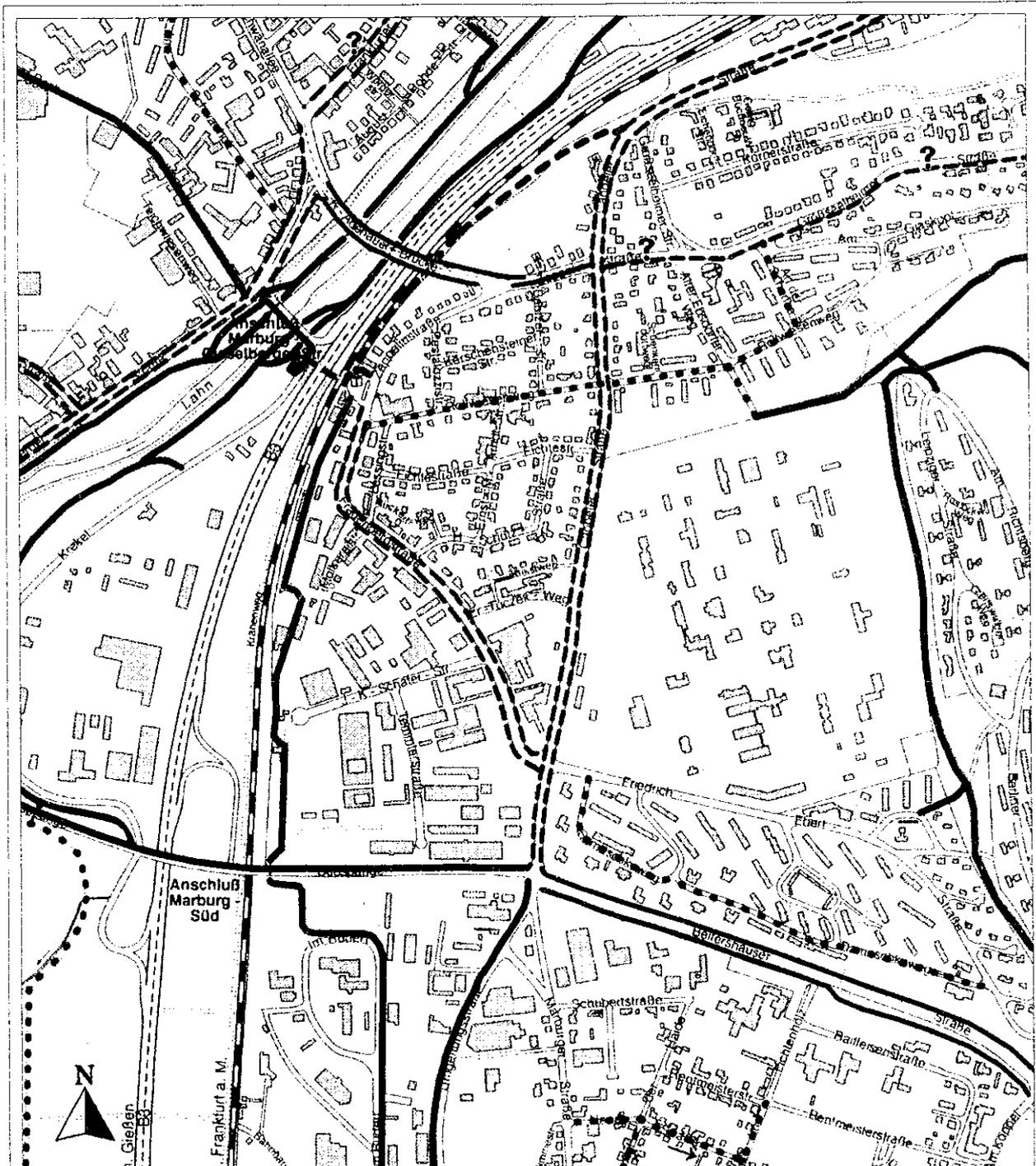
Planung:

An den teilweise durch Wald führenden Fuß-/Radwegen kann durch Wegweisung und die Behebung baulicher Mängel eine wesentliche Verbesserung erreicht werden.

Die Verbindung des westlich der *Leipziger* und der *Berliner Straße* verlaufenden Radweges zur Gesamtschule Richtsberg wird durch den Bau einer Rampe hergestellt.

Der Lückenschluß des Radweges parallel zur *Sonnenblickallee* wird zwischen *Am Richtsberg* und *Potsdamer Straße* herbeigeführt. Um eine Anbindung des Forstweges an den Bereich Hansenhaus zu ermöglichen, ist der Gehweg an der Unterführung der *Großseelheimer Straße* für den Radverkehr freizugeben.

(s. Abb. 10)



Fahrradtrassen:	Bestand	Planung	
			Radweg, für beide Richtungen zugelassen
			Radweg, Radfahrstreifen, für eine Richtung zugelassen
			für Mischverkehr geeignet (z.B. Tempo 30, Wirtschaftsweg)
Zusatzsymbole:			Einbahnstraße
			Einbahnstraße mit Radverkehr in beiden Richtungen
			angestrebte Trasse, von anderen Planungen abhängig

Kartengrundlage: Plan der Stadt Marburg im Maßstab 1:10.000; Hrsg.: Marburger Geographische Gesellschaft e.V.
(in Zusammenarbeit mit dem Magistrat der Stadt Marburg)

Abb. 11: Fahrradtrassen im Bereich Südbahnhof, Cappel

Südbahnhof, Cappel

Bestand:

Ebenso wie Wehrda ist der Stadtteil Cappel ein bedeutendes Quellgebiet des Radverkehrs außerhalb der Kernstadt.

Die Erschließung Cappels erfolgt einerseits über die Radwege in der Lahnaue, die geringe Höhendifferenzen aufweisen, jedoch mit mehr oder weniger großen Umwegen verbunden sind. Ein weiterer Radweg verläuft vom Südbahnhof durch das Gewerbegebiet und führt über die Straße *Im Rudert* auf den Radweg entlang der *Umgehungsstraße*.

Neben den Radwegen bietet sich außerdem die Route über die *Frauenbergstraße* und/oder die *Cappeler Straße* an. Als direkte Verbindung zur Kernstadt werden diese Routen gegenüber den Radwegen von vielen Radfahrern/innen bevorzugt.

In Cappel selbst kann durch die Ausweisung von Tempo 30-Zonen ein Großteil der Straßen problemlos im Mischverkehr befahren werden. Gefahren ergeben sich dort, wo Straßen gequert werden müssen, auf denen höhere Geschwindigkeiten zugelassen sind.

Planung:

Trotz des Radweges durch das Gewerbegebiet sind die *Cappeler Straße* und die *Frauenbergstraße* als direkte Verbindungen zwischen Kernstadt und Cappel von großer Bedeutung. Um dem Bedarf gerecht zu werden, erfolgt in beiden Straßen die Anlage von Radfahrstreifen. Um eine sichere Querung der *Umgehungsstraße* vom/zum parallel geführten Radweg zu ermöglichen, wird in Höhe der Straße *Feldweg* eine Verkehrsinsel angelegt.

(s. Abb. 11 u. Gesamtübersicht im Anhang)

4.2 Geplante Radverkehrstrassen nach Prioritäten

Um die effektive Umsetzung der Planung zu ermöglichen, ist für die verschiedenen Maßnahmen eine Unterteilung in zeitliche Prioritäten vorzunehmen. Vordringlich zu planen und zu realisieren sind Radverkehrsanlagen an

- Problemstellen: gefährliche Knotenpunkte, Überquerung von Hauptverkehrsstraßen;
- Barrieren: Lahn, B3a, Bahnlinie;
- Einbahnstraßen und sonstigen Netzlücken;
- Strecken, die von besonders schutzbedürftigen Zielgruppen genutzt werden (z.B. Schulwege);
- Hauptverbindungen mit Mängeln bezüglich Sicherheit und Komfort.

Neben der Dringlichkeit ist die Durchführbarkeit der Maßnahmen (finanziell, technisch) und die Integration in die gesamtstädtische Planung mitentscheidend. Unter diesen Gesichtspunkten sind die einzelnen Maßnahmen nach deren Priorität in drei Kategorien unterteilt worden:

- 1) Kurzfristig realisierbare Maßnahmen (binnen zwei Jahren)
- 2) Mittelfristig realisierbare Maßnahmen (in zwei bis fünf Jahren)
- 3) Langfristig realisierbare Maßnahmen (in mehr als fünf Jahren)

Für einige Maßnahmen gilt, daß unabhängig von deren Priorität der zeitliche Rahmen für die Durchführung vom Fortgang anderer stadt- und verkehrsplanerischer Maßnahmen abhängt. Diese Maßnahmen werden mit dem Symbol "o" anstelle des Symbols "•" gekennzeichnet.

Die im folgenden dargestellte Liste enthält die nach Prioritäten und Gebietseinheiten zusammengefaßten Einzelmaßnahmen.

1) Kurzfristig zu realisierende Maßnahmen (binnen zwei Jahren)

Wehrda, Gewerbegebiet Nord

- **Goßfeldener Straße:** Richtung *Wehrdaer Straße*: Aufhebung der Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh-/Radweges; Richtung *Goßfelden*: Anlage eines Radfahrstreifens.
- **Cölber Straße:** Richtung Einkaufszentrum: Lückenschluß des Radweges ab der *Wehrdaer Straße*; Richtung *Wehrdaer Straße*: Radfahrstreifen zwischen *Auf der Beute* und *Goßfeldener Straße*.
- **Verbindungsstraße zw. Cölber Straße und Im Schwarzenborn:** Anlage eines Radfahrstreifens in Richtung der Einbahnstraße.
- **Im Schwarzenborn:** Anlage von Radfahrstreifen mit Anbindung an den vorhandenen Radweg und den Radfahrstreifen aus der neuen Verbindungsstraße.

Nordviertel, Afföller, Hauptbahnhof

- **Jägertunnel:** Die Zufahrt von der *Neuen Kasseler Straße* wird durch Absenkung des Bordsteins ab der südlich des Tunnels gelegenen Parkbucht ermöglicht. Zulassung des Radverkehrs auf dem Gehweg zwischen der Parkbucht und dem nördlich des Tunnels beginnenden Radweg.
- **Eisenstraße:** Die Trasse vom *Heinrich-Meister-Weg* über die *Eisenstraße* in die *Neue Kasseler Straße* wird als wichtige West-Ost-Verbindung ausgeschildert.
- **Lahnuferweg → Bahnhofstraße:** Die Anbindung des Radweges an die Bahnhofstraße erfolgt durch die Freigabe des verbindenden Gehweges für den Radverkehr und Bordsteinabsenkung oder Rampe zur Bahnhofstraße.
- **Bahnhofsvorplatz:** Bei der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes soll die Anbindung des Bahnhofes mit den umliegenden Fahrradtrassen (*Lahnuferweg, Neue Kasseler Straße*) realisiert werden.

Ortenberg

- **Spiegelslustweg, Nonnengasse:** Freigabe der Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr.

Biegenviertel, Rudolphsplatz

- **Rudolphsplatz → Pilgrimstein:** Rechts der Busspur entsteht eine Aufstellfläche, die das Queren der Straße zum Radweg *Pilgrimstein* erleichtert.

Geisteswissenschaftliche Institute/UB, Weidenhausen

- **Brücke am ehem. Schlachthof:** Bau der Brücke als Fuß-/Radweg.
- **Lingelgasse:** Der bestehende Engpaß wird durch die Führung des Radverkehrs über den Parkplatz an der ehem. Zootomie umgangen. Dort erfolgt die Anbindung an die o.g. Brücke und den Fuß-/Radweg in Richtung Geisteswissenschaftliche Institute/UB.
- **Weidenhäuser Straße:** Die Straße wird für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben.
- **Trojedamm:** Ausbesserung und Verbreiterung im nördlichen Teilbereich.

Südviertel, Ockershausen

- **Gutenbergstraße zw. Liebigstraße und Wilhelmstraße:** Herstellen einer durchgängigen Verbindung zwischen *Frankfurter Straße* und Südvierteltrasse; die gegenläufige Befahrbarkeit der Einbahnstraße wird durch die Anlage eines Radfahrstreifens ermöglicht.
- **Gisselberger Straße → Am Schwanhof:** Auflösen der Verkehrsinsel in der *Gisselberger Straße*, um aus südl. Richtung kommenden Radfahrern/innen das Einbiegen in *Am Schwanhof* zu ermöglichen.

Hansenhaus, Südbahnhof

- **Cappeler Straße:** Asymmetrische Querschnittsaufteilung im Bereich des Cappeler Berges; bergauf: Freigabe des Gehweges für den Radverkehr und Einfädeln auf die Fahrbahn am Ende des Weges; bergab: Anlage eines Radfahrstreifens. Im weiteren Verlauf der *Cappeler Straße* werden beidseitig Radfahrstreifen angelegt.

Südbahnhof, Cappel

- **Umgehungsstraße:** Die Querung der Straße vom/zum parallel verlaufenden Radweg wird durch eine Verkehrsinsel in Höhe der Straße *Feldweg* ermöglicht. In dem im *Feldweg* als Einbahnstraße ausgewiesenen Straßenabschnitt wird dem Radverkehr das Fahren entgegen der Einbahnrichtung ermöglicht.

2) Mittelfristig zu realisierende Maßnahmen (in zwei bis fünf Jahren)

Wehrda, Gewerbegebiet Nord

- **Wehrdaer Weg, Wehrdaer Straße:** Tempo 40 im engen Teilbereich.
- **Neue Kasseler Straße → Siemensstraße:** Anbringen einer Verkehrsinsel auf der Fahrbahn, um ein sicheres Queren in zwei Zügen zu ermöglichen.
- **Cölber Straße/Am Kaufmarkt/Industriestraße:** An der Kreuzung entsteht ein Radfahrstreifen zum Linksabbiegen von *Cölber Straße* in *Industriestraße* und ein Radfahrstreifen geradeaus von *Am Kaufmarkt* in *Industriestraße*.
- **Am Kaufmarkt/Am Bahndamm/Im Schwarzenborn:** Bei der Umgestaltung des Knotenpunktes werden die Belange des Radverkehrs einbezogen.

Nordviertel, Afföller, Hauptbahnhof

- **Heinrich-Meister-Weg:** Die Freigabe der Unterführung für den Radverkehr ist durch Umbaumaßnahmen (Verlängerung der Rampe, Spiegel) herbeizuführen.
- **Afföllerstraße:** Die Befahrbarkeit entgegen der Einbahnrichtung ist für den Radverkehr einzurichten.
- **Lahnuferweg → Krummbogen:** Bau einer befahrbaren Rampe vom Lahnuferweg zum Parkplatz unter der B3a.

Ortenberg

- **Schülerpark:** Die Benutzung der Verbindungen *Blitzweg-Stroinskysteg*, *Blitzweg-Fußgängerampel* und *Stroinskysteg-Fußgängerampel* wird für Fußgängern/innen und Radfahrern/innen zugelassen.
- **Stroinskysteg:** Die verkehrsrechtliche Freigabe der Verbindung wird durch die notwendigen baulichen Maßnahmen (u.a. Erhöhung des Brückengeländers) herbeigeführt.

Kliniksviertel, Marbach

- **Elisabethstraße:** Durch bauliche Maßnahmen wird dem Radverkehr die Befahrbarkeit in beide Richtungen ermöglicht.
- **Bahnhofstraße:** Durch bauliche Maßnahmen wird im Bereich der Einbahnstraße dem Radverkehr die Befahrbarkeit in beide Richtungen ermöglicht.
- **Bahnhofstraße:** Bei der Einrichtung einer Busspur auf der Nordseite der Straße ist die Mitbenutzung durch den Radverkehr einzuplanen.
- **Bunsenstraße, Robert-Koch-Straße:** Durch bauliche Maßnahmen wird dem Radverkehr die Befahrbarkeit in beide Richtungen ermöglicht.
- **Zwischenhausen:** Die Befahrbarkeit entgegen der Einbahnrichtung und eine Quermöglichkeit der *Ketzerbach* sind für den Radverkehr einzurichten.
- **Deutschhausstraße:** In Richtung *Ketzerbach* werden die auf der Fahrbahnmitte fahrenden Radfahrer/innen auf einem Radfahrstreifen geführt. Die Anlage erfolgt ab Ecke *Biegenstraße* bis an die Abzweigung zur *Bunsenstraße*.

Biegenviertel, Rudolphsplatz

- **Mensasteg bis Am Grün:** Im Bereich des Parkplatzes in der Lahnaue erfolgt eine Anbindung an den südwestlich verlaufenden Weg. Das Kopfsteinpflaster wird dort durch eine glatte Oberfläche ersetzt. Eine rad- und naturschutzgerechte Verbindung zwischen dem Ende des Radweges am unteren *Rudolphsplatz* und dem Radweg in *Am Grün* wird angestrebt.
- **Rudolphsplatz → Am Grün:** Der als Verbindung zur Südvierteltrasse vorgesehene Radweg *Am Grün* wird an den *Rudolphsplatz* angebunden. Das Linksabbiegen in *Am Grün* wird durch eine Aufstellfläche neben der Fußgängerampel am Beginn der *Universitätsstraße* ermöglicht.

Oberstadt, Rotenberg

- **Lahntor:** Die Befahrbarkeit entgegen der Einbahnrichtung ist für den Radverkehr einzurichten.

Geisteswissenschaftliche Institute/UB, Weidenhausen

- **Unterführung an Geisteswissenschaftlichen Instituten/UB:** Bau befahrbarer Rampen als Verbindung von Lahnuferweg und Universitätsgebäuden.
- **Mensa:** Eine weniger starke Behinderung des Verkehrs auf dem Geh-/Radweg ist durch die Schaffung weiterer Abstellanlagen abseits des Weges zu bewirken.
- **Mensasteg:** Die verkehrsrechtliche Freigabe der Verbindung wird durch eine Erhöhung des Brückengeländers herbeigeführt.

- **Hirsefeldsteg:** Anstelle der Holzbrücke wird eine breitere, als Geh-/Radweg ausgewiesene Brücke gebaut.
- **Sommerbadsteg:** Die verkehrsrechtliche Freigabe der Verbindung wird durch die notwendigen baulichen Maßnahmen (u.a. Erhöhung des Brückengeländers) herbeigeführt.

Südviertel, Ockershausen

- **Am Grün zw. Schulstraße und Jägerstraße:** Durch eine bauliche Umgestaltung wird dem Radverkehr das Fahren entgegen der Einbahnrichtung ermöglicht.
- **Wilhelmstraße → Leopold-Lucas-Straße:** Gewährleisten einer möglichst optimalen Durchlässigkeit für den Radverkehr.
- **Gisselberger Straße:** Anlage von Radfahrstreifen.
- **Willy-Mock-Straße:** Anlage von Radfahrstreifen.

Hansenhaus, Südbahnhof

- **Alter Kirchhainer Weg → Lahnberge:** Ausweisung der geeigneten Forstwege und Verbesserung der Befahrbarkeit (u.a. Feinschotterung der Wegverbindung unterhalb der Mensa Lahnberge).
- **Südbahnhofsteg:** Die verkehrsrechtliche Freigabe der Verbindung wird durch die notwendigen baulichen Maßnahmen (u.a. Erhöhung des Brückengeländers) herbeigeführt.
- **Frauenbergstraße:** Anlage von Radfahrstreifen.

Gisselberg

- **Gießener Straße:** Entlang der Straße wird stadtauswärts auf der rechten Seite ein Radweg zur Erschließung des Misch- und Gewerbegebietes angelegt. Zusätzliche Stichwege führen in das neue Gebiet hinein.

3) Langfristig zu realisierende Maßnahmen (in mehr als fünf Jahren)

Wehrda, Gewerbegebiet Nord

- **Siemensstraße:** Die Befahrbarkeit entgegen der Einbahnrichtung ist für den Radverkehr einzurichten.

Nordviertel, Afföller, Hauptbahnhof

- **Lahnbrücke Rosenstraße:** Bau der Brücke zwischen Afföller und *Rosenstraße* als Geh-/Radweg.

Ortenberg

- **DB-Gelände:** Im Hangbereich hinter dem Hauptbahnhof wird die Fortführung des Radweges *Alte Kasseler Straße* angestrebt. Der Weg führt auf Gleisniveau bis zur Waggonhalle und wird von dort zur *Heinrich-Heine-Straße* fortgesetzt.
- **Krummbogen, Wilhelm-Röpke-Straße:** Sofern zulässig, erfolgt die Anlage von Schutzstreifen.

Kliniksviertel, Marbach

- **Ketzerbach, Marbacher Weg:** Bei künftigen Straßenbaumaßnahmen werden die Belange des Radverkehrs berücksichtigt.

Geisteswissenschaftliche Institute/UB, Weidenhausen

- **Trojedamm:** Die Verbreiterung des Lahnufeweges Ost erfolgt in Teilbereichen und wird fortgesetzt, soweit dies bei Instandhaltungsarbeiten am Hochwasserdamm unter den Gesichtspunkten des Schutzes von Natur und Stadtbild vertretbar ist.

Südviertel, Ockershausen

- **Frankfurter Straße:** Im Rahmen einer Fahrbahnerneuerung kann die Abmarkierung von Schutzstreifen erfolgen. Über die Zulässigkeit von Schutzstreifen in dieser Straße ist jedoch noch nicht endgültig entschieden worden.
- **Bückingsdamm:** Langfristig wird eine Verbreiterung des Lahnufeweges angestrebt. Am *Bückingsdamm* werden keine Gitter aufgestellt.

Hansenhaus, Südbahnhof

- **Adolf-Reichwein-Schule:** In Verlängerung der *Nonnengasse* entsteht ein Radweg, der zwischen Bahnlinie und Adolf-Reichwein-Schule zur *Cappeler Straße* führt.
- **Großseelheimer Straße → Alter Ebsdorfer Weg:** Auf der Treppe wird eine Schieberampe angelegt.
- **Bismarckpromenade:** Der Pfad zwischen Cappeler Berg und Südbahnhof wird befestigt und für den Radverkehr freigegeben.
- **Südbahnhofsvorplatz:** Der gesamte Bereich wird fahrradgerecht überplant und wird so zu einem effektiven Knotenpunkt für den Radverkehr.
- **Großseelheimer Straße:** Anlage eines bergauf führenden Radfahrstreifens.

Richtsberg

- **Sonnenblickallee:** Lückenschluß des Radweges im Bereich der Straße *Am Richtsberg*; Fortsetzung der Wegverbindung über den Forstweg durch Freigabe des Gehweges für den Radverkehr bis zum Parkplatz am Trimm-dich-Pfad.

5 Ergänzende Maßnahmen

5.1 Fahrradabstellanlagen

Fahrradabstellanlagen sind als wesentlicher Bestandteil in die Radverkehrsplanung einzubeziehen. Mit dem steigenden Wert der Fahrräder wächst das Bedürfnis nach Schutz vor Diebstahl und Beschädigung. In vielen Fällen scheitert die Benutzung oder sogar die Anschaffung eines Fahrrades an den fehlenden Abstellanlagen. Auch werden häufig alte, nicht verkehrssichere Fahrräder benutzt, während die neuen Fahrräder aus Angst vor Diebstahl in der Wohnung stehen.

Fahrradabstellanlagen sind an allen Standorten notwendig, an denen dauerhaft oder zeitweilig ein Bedarf zum Abstellen von Fahrrädern besteht. Zu diesen Standorten gehören neben den Wohngebäuden insbesondere die Zielgebiete des Radverkehrs (s. Kap. 2.4).

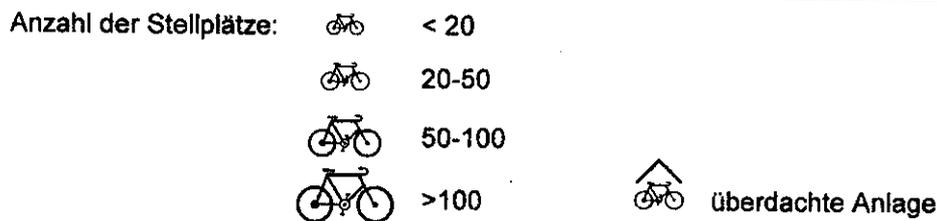
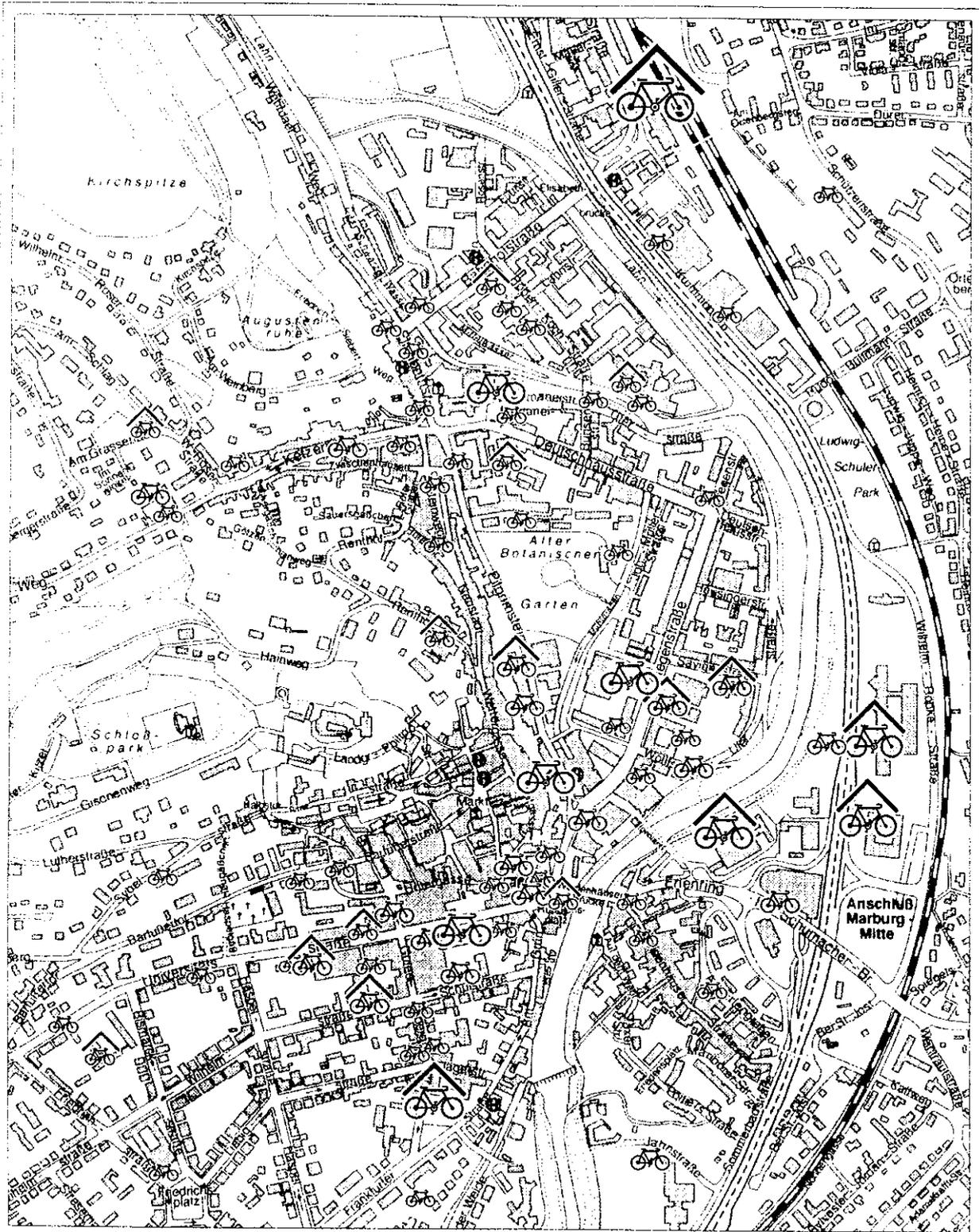
Bei der Planung und Anlage von Abstellplätzen ist zu beachten, daß auch bei einem Anstieg der Fahrradnutzung die Kapazitäten ausreichen. Entscheidend ist außerdem, daß Abstellanlagen, die zu weit vom jeweiligen Ziel entfernt sind oft nur geringe Akzeptanz finden, denn ein wesentlicher Vorteil des Radfahrens wird darin gesehen, daß das Fahrrad möglichst nah am jeweiligen Ziel abgestellt werden kann.

An die Ausführung der Abstellanlagen sind folgende Anforderungen zu stellen:

- bequemes Abstellen von Fahrrädern der gängigen Größen, auch dann, wenn angrenzende Plätze belegt sind;
- diebstahlsicheres Anschließen von Rahmen und Rädern;
- die Bügel sollen ein Umkippen und seitliches Wegklappen oder Wegbiegen der Fahrräder verhindern;
- Überdachung bei Anlagen, an denen längere Zeit geparkt wird;
- andere Verkehrsteilnehmer (insbesondere Blinde) dürfen durch die Anlage nicht behindert oder gefährdet werden;
- ausreichende Beleuchtung der Anlage.

Die Standortwahl ist an folgende Kriterien gebunden:

- gute Erreichbarkeit, Nähe zu Quellen und Zielen des Radverkehrs;
- ausreichende Platzverhältnisse;
- Sozialkontrolle: die Anlage sollte gut einsehbar sein;
- Integration in die Umgebung: wie jede bauliche Anlage sollen sich auch Fahrradabstellanlagen möglichst gut ins Stadtbild einfügen; die Gestaltung der Anlage soll in Form und Farbe ansprechend sein.



Kartengrundlage: Plan der Stadt Marburg im Maßstab 1:10.000; Hrsg.: Marburger Geographische Gesellschaft e.V.
 (in Zusammenarbeit mit dem Magistrat der Stadt Marburg)

Abb. 12: Bestand der Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt

Die rechtliche Grundlage für die Bereitstellung von Abstellplätzen für Fahrräder ist durch die Hessische Bauordnung² gegeben.

Danach sollen in Wohngebäuden "leicht erreichbare und gut zugängliche Gemeinschaftsräume zum Abstellen von Kinderwagen, Fahrrädern und Kinderspielgeräten hergestellt werden". Die Gemeinden legen unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse fest, ob und in welchem Umfang Stellplätze und Garagen (für Kfz) sowie Abstellplätze für Fahrräder errichtet werden müssen, um den Erfordernissen des ruhenden Verkehrs zu genügen. Die Gemeinden können durch Satzung die Errichtung von baulichen und sonstigen Anlagen an die Herstellung von Stellplätzen, Garagen und Abstellplätzen für Fahrräder binden. Ist die Herstellung dieser Plätze nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich, so kann eine Ablösesumme gezahlt werden, die u.a. auch für investive Maßnahmen des Radverkehrs verwendet werden kann.

Die Stadt Marburg regelt den Bedarf an Abstellplätzen in der Stellplatzsatzung vom 31.3.1995. Unter Berücksichtigung der Größe und Frequentierung von Wohngebäuden, öffentlichen Gebäuden und anderen Zielen gibt die Satzung die Anzahl der erforderlichen Stellplätze für Pkws und Fahrräder an. Qualitätsstandards für den Ausbau von Fahrradabstellanlagen sind in der Satzung nicht aufgeführt. Die Folge ist, daß die meisten Bauherren Radständer wählen, die preiswert sind, aber den gängigen Anforderungen nicht genügen. Um diesem Mangel zu begegnen, ist die Stellplatzsatzung dahingehend zu ändern, daß Qualitätsstandards eindeutig vorgegeben werden.

Eine Bestandsaufnahme der Abstellanlagen ist im Anhang tabellarisch aufgelistet. Sie beinhaltet sowohl Standorte, an denen sich bereits Fahrradständer befinden als auch Standorte, die Ziele des Radverkehrs sind, jedoch keine Abstellmöglichkeiten aufweisen. Um die Abstellanlagen zu Zeiten möglichst hoher Belastung beurteilen zu können erfolgte die Aufnahme jeweils an Tagen, mit guten Wetterbedingungen für das Radfahren sowie außerhalb der Schul- und Semesterferien.

Die vorhandenen Abstellanlagen wurden nach den folgenden Kriterien beurteilt:

- Qualität der Ständer: Anlehn- und Anschliemglichkeit von Rädern und Rahmen;
- Zahl der Abstellmöglichkeiten;
- Einsehbarkeit: Gewährleistung sozialer Kontrolle beim Abstellen des Fahrrades;
- Kapazität der Anlage: Ausreichende Abstellmöglichkeiten, auch bei groem Andrang;
- sonstiges, z.B. berdachung;
- Besitzverhältnisse: Hier wird lediglich zwischen der Stadt Marburg und der Universität differenziert, in deren Zuständigkeit die Bereitstellung der jeweiligen Anlagen liegt.
- Priorität durchzuführender Manahmen: kurzfristig (binnen zwei Jahren), mittelfristig (in zwei bis fünf Jahren) oder langfristig (in mehr als fünf Jahren).

² u.a. §§ 47 und 50 der HBO, inkraftgetreten am 01.06.1995

Die an den jeweiligen Standorten durchzuführenden Maßnahmen (z.B. Anzahl der zu ergänzenden Ständer) sollen jeweils durch Inspektion vor Ort festgelegt werden. Um auch dem zukünftigen Bedarf an Abstellanlagen gerecht zu werden, ist die Bestandsaufnahme weiterhin regelmäßig zu aktualisieren.

Eine Übersicht über den Bestand der Anlagen in der Innenstadt - ohne deren Beurteilung - gibt Abb. 12.

5.2 Radverkehrs-Wegweisung

Da der Radverkehr als eigenständige Verkehrsart zu sehen ist, ist auch ein eigenes Wegweisungssystem erforderlich. Die Effektivität eines Radverkehrsnetzes ist nur dann gegeben, wenn durch entsprechende Wegweisung die Orientierung innerhalb dieses Netzes ermöglicht wird. Auch Ortsunkundige müssen aufgrund der Beschilderung in der Lage sein, ihr Ziel über eine möglichst kurze, sichere und bequeme Verbindung zu erreichen.

Eine sachgerechte Wegweisung sollte für den Radverkehr neben der Erleichterung der Wegfindung auch zusätzliche Funktionen erfüllen:

- Sicherheit: Aus Ortskenntnis werden von vielen Radfahrern/innen oft Hauptverkehrsstraßen genutzt, da die entsprechenden Fahrradrouten nicht bekannt sind.
- Vermeidung unnötiger Umwege;
- Werbung für das Verkehrsmittel Fahrrad: Die Benutzung des Fahrrades soll nicht nur erleichtert, sondern seine Verwendung im Freizeit- wie im Alltagsverkehr nachhaltig gefördert werden.

Die Wegweisung soll die Orientierung der Radfahrer/innen in der Form erleichtern, daß das gewünschte Ziel eindeutig und widerspruchsfrei auf geeigneten Wegen erreicht wird. Die Orientierung muß schnell und sicher erfolgen. In bezug auf die Ausführung der Beschilderung sind die folgenden Kriterien zu erfüllen:

- Ausweisung von Fern- und Nahzielen;
- Beschränkung auf die wesentlichen Inhalte: Fahrradpiktogramm, Zielort, Entfernung und Richtungspfeil;
- frühzeitige Wahrnehmbarkeit und gute Lesbarkeit;
- einheitliche Form;
- deutliche Unterscheidung von der Wegweisung für den Kfz-Verkehr;
- hinreichende Wiederholung der Hinweise im Streckenverlauf.

Da die Radverkehrswegweisung nicht in der StVO verankert ist, werden Schilder in verschiedenen Formen und Farben verwendet. Um die Wegweisung innerhalb Hessens zu vereinheitlichen wird z.Z. ein Empfehlungsentwurf im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung abgestimmt, dessen Einführung noch für 1997 vorgesehen ist. Ähnlich denen der hessischen Fernradwege sollen die Schilder mit grüner Schrift auf weißem Grund versehen sein.

Das Wegweisungssystem für den Marburger Radverkehr wird unter Berücksichtigung der Maßnahmen des vorliegenden Radverkehrsplanes erarbeitet. Die genaue Festlegung bezüglich der Standorte und der technischen Ausführung erfolgt innerhalb eines separaten Radverkehrs-Wegweisungsplanes.

5.3 Fahrradstadtplan

Radverkehrskarten sind thematische Karten, die über den topographischen Inhalt hinaus wichtige Informationen für Radfahrer/innen enthalten. Ein Fahrradstadtplan ist speziell auf die Bedürfnisse des innerstädtischen Radverkehrs abgestimmt. Im Vergleich zu den bekannten Radwanderkarten erscheinen Fahrradstadtpläne im größeren Maßstab (1:10.000 - 1:20.000), da der innerstädtische Radverkehr durch ein wesentlich komplexeres System von Wegen und Straßen geführt werden muß.

Radverkehrskarten erfüllen zum Teil die gleichen Funktionen wie die Radverkehrswegweisung. Sie bieten eine Orientierungshilfe und sollen helfen, den Radverkehr auf möglichst sicheren, umwegfreien und komfortablen Strecken zu führen. Zusätzlich zur Wegweisung im Gelände erfüllen sie eine Vielzahl weiterer Funktionen, die wesentlich zur Erleichterung und Effektivität des Radverkehrs beitragen. So kann die Orientierung bereits vor Fahrtantritt erfolgen und es wird ein Vergleich der vorhandenen Verbindungen bezüglich Entfernung und Komfort ermöglicht.

Um den hohen Anforderungen, die in bezug auf Information und Orientierungshilfe an Radverkehrskarten gestellt werden zu genügen, sind folgende Kriterien zu erfüllen:

- Genaue Darstellung der topographischen Kartenelemente, um eine zuverlässige Orientierung zu ermöglichen;
- umfassende Darstellung aller für den Radverkehr relevanten Inhalte, u.a. exakte Streckenverläufe, Steigungen und Qualität der Strecken, Abstellanlagen, Verknüpfungspunkte mit dem ÖPNV;
- graphisch übersichtliche Gestaltung, insbesondere durch Hervorhebung des thematischen Karteninhaltes *Radfahren*;

Wie die Wegweisung leisten auch Radverkehrskarten einen wesentlichen Beitrag zur Werbung für das Verkehrsmittel Fahrrad. Durch die Kartenform wird in anschaulicher Weise der Zustand der für den Radverkehr vorhandenen Infrastruktur verdeutlicht. Die Karte wirbt nicht nur für den Radverkehr allgemein, sondern macht konkret auf jede einzelne Strecke und jede Abstellanlage aufmerksam. Die Karte ist ein wichtiges Mittel, um die Bürger/innen zum Umsteigen zu bewegen, indem sie gezielt auf vorhandene Alternativen hinweist.

Als Grundlage für den Fahrradstadtplan ist vorgesehen, einen in digitalem Format erstellten Stadtplan zu verwenden. Das digitale Format bietet entscheidende Vorteile in bezug auf die Aktualisierung und Korrektur des Karteninhaltes, wodurch der Stadtplan auch zu einem hilfreichen Instrument für die Stadt- und Verkehrsplanung wird.

5.4 Anbindung der Außenstadtteile und Radwanderwege

Die Anbindung der Außenstadtteile an die Marburger Kernstadt und die Verbindung dieser Stadtteile untereinander ist sowohl für den freizeitorientierten als auch für den Alltagsradverkehr von Bedeutung. Dies erscheint um so wichtiger, wenn man die dortige Bevölkerungsentwicklung betrachtet. Der Bevölkerungszuwachs der Außenstadtteile liegt seit einigen Jahren verhältnismäßig deutlich über dem der Kernstadt. Die dadurch zunehmenden Verkehrsbeziehungen werden zum größten Teil durch den MIV gedeckt. Eine Steigerung der Anteile des Umweltverbundes ist hier sowohl durch den Ausbau und die Beschilderung von Radverkehrstrassen als auch durch den Ausbau der **Bike & Ride**-Möglichkeiten anzustreben. Bike & Ride bietet vielfältige Vorteile:

- Durch die Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad können wesentlich günstigere Reisezeiten erreicht werden.
- Das Fahrrad als Zubringer vervielfacht das Einzugsgebiet der ÖPNV-Haltestellen.
- Für den ÖPNV werden neue Kundenkreise erschlossen.

Die Möglichkeiten des B & R reichen von einfachen Abstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen bis hin zur Fahrradstation, bei der zusätzlich ein weitgehendes Serviceangebot für die B & R-Nutzer besteht. Ein weiterer Bestandteil des B & R ist die Fahrradmitnahme in Bussen. In Marburg ist für bestimmte Stadtbuslinien in Abstimmung mit den Stadtwerken zu prüfen, wie eine Fahrradmitnahme in Bussen gewährleistet werden kann.

Eine gute Erreichbarkeit mittels Radwegen bzw. Forst- und Wirtschaftswegen guter Qualität ist bisher nur bei den Außenstadtteilen nördlich und südlich der Kernstadt gegeben. Die mangelhafte Anbindung der im Osten und Westen gelegenen Außenstadtteile ist maßgeblich auf die topographische Situation zurückzuführen. Die bessere Anbindung an Marburg und die Verbindung der Außenstadtteile untereinander soll jedoch trotz zum Teil erheblicher Steigungen erfolgen, da auch dort eine nicht zu vernachlässigende Nachfrage besteht.

Radwanderwege sollen in erster Linie der Nutzung durch den freizeitorientierten Radverkehr dienen. Für den freizeitorientierten Radverkehr steht nicht die möglichst umwegfreie Verknüpfung von Quellen und Zielen im Vordergrund, sondern vielmehr der Erholungswert und die landschaftliche Attraktivität der Strecke. Trassen, die abseits vielbefahrener Straßen liegen und zudem ausreichenden Fahrkomfort bieten, entsprechen am ehesten den Kriterien für Radwanderwege.

Der hessische Fernradweg „R2“ führt nördlich von Marburg durch die Gemeinden Lahntal und Cölbe. Innerhalb Marburgs ist der Lahnuferweg Ost Bestandteil des „Radwanderweges Lahntal“. Weitere bekannte Radwanderwege führen über Wehrda nach Cölbe und von dort ins Marburger Umland (z.B. Rauschenberg, Kirchhain). Die südlichen Stadtteile können über die Lahnuferwege West und Ost erreicht werden. Zur besseren Orientierung erfolgt eine ausführliche Beschilderung der Radwanderwege, die den Ansprüchen des freizeitorientierten Radverkehrs gerecht wird (s. Kap. 5.2). Zusätzlich zu den vorhandenen

Radwegen werden geeignete land- und forstwirtschaftliche Wege als Verbindungen ausgewiesen.

Dem Radverkehrsplan wird eine Karte beigelegt, die Empfehlungen für Radwanderwege und Verbindungen der Außenstadtteile enthält. Bei den Trassenvorschlägen wird zwischen öffentlichen Verkehrsstraßen und Straßen unterschieden, die für den Kfz-Verkehr (abgesehen vom Anliegerverkehr) gesperrt sind. Ein weiteres wichtiges Unterscheidungsmerkmal bildet die Beschaffenheit der Fahrbahnoberfläche. Bei geschotterten Streckenabschnitten ergeben sich Einschränkungen bezüglich des Fahrkomforts, insbesondere bei schmaler Bereifung und bei schneller Bergabfahrt.

Aufgrund der bewegten Topographie von Marburg und Umgebung lassen sich Steigungs- bzw. Gefällestrecken bei den meisten Stadtteilverbindungen nicht vermeiden. Um eine Einschätzung der zu bewältigenden Strecken zu ermöglichen enthält die Karte außerdem Hinweise auf den jeweiligen Steigungsgrad.

5.5 Öffentlichkeitsarbeit

Die Förderung des Radverkehrs darf sich nicht allein auf Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur beschränken. Eine Voraussetzung für die Zunahme des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr, ist eine entsprechende Akzeptanz dieses Verkehrsmittels in der Bevölkerung. Durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit ist über den Abbau von Vorurteilen ein allgemein fahrradfreundliches Klima anzustreben.

Eine wichtige Rolle spielen hierbei bewußtseinsbildende und verhaltensbeeinflussende Maßnahmen. Die Leistung des Fahrrads im Verkehr wird oftmals weniger positiv eingeschätzt, als sie ist. Dem Radverkehr wird lediglich die Nischenrolle eines marginalen Restverkehrs für Freizeit und Kurzstrecken zugeordnet. Diesem Vorurteil muß entgegengewirkt werden, indem auf die Rolle des Fahrrads als alltagstaugliches Verkehrsmittel - gerade in der Stadt - hingewiesen wird. Durch die Verdeutlichung von Vor- und Nachteilen der verschiedenen Verkehrsmittel sollen die Bürger/innen dazu bewegt werden, vor jeder Fahrt zu entscheiden, welches Verkehrsmittel das am besten geeignete ist.

Die Möglichkeiten der öffentlichkeitswirksamen Fahrradförderung sind vielfältig.

- Das allgemeine Interesse am Thema Radverkehr kann durch Berichterstattung und Werbemaßnahmen wesentlich gesteigert werden.
- In Betrieben und Institutionen kann die Fahrradnutzung bzw. die Nutzung des Umweltverbundes gezielt gefördert werden. Die Bereitschaft zum Umsteigen auf das Fahrrad kann z.B. durch Routenbeschreibungen (Wohnort-Arbeitsplatz) und das Angebot komfortabler Infrastruktur (z.B. Radabstellanlagen am Eingangsbereich der Arbeitsstätte, Duschkmöglichkeiten) erhöht werden (vgl. SCHÄFER-BREDE, 1996).
- Auf die besondere Bedeutung des Fahrrads im Einkaufsverkehr muß verstärkt hingewiesen werden. Obwohl die Einkaufsfrequenz der Fußgänger/innen und Radfahrer/innen wesentlich größer ist als die der Autofahrer/innen, wird die Bedeutung des Autos als Einkaufsverkehrsmittel fast immer überschätzt. Die Belebung der Innenstädte findet durch den Fuß- und Radverkehr statt, während bei Kunden/innen mit Auto die Zahl der Aktivitäten wesentlich geringer ist, da sie sich meist auf ein Ziel beschränken (vgl. MONHEIM, 1989).
- Durch die Veranstaltung von Volksradfahrten, Radwandertagen oder anderen Aktionstagen kann die Akzeptanz des Verkehrsmittels Fahrrad in der Bevölkerung erhöht werden.
- Informationsaustausch mit anderen Gebietskörperschaften, die eine intensive Förderung des Radverkehrs betreiben. Abstimmung mit den mittelhessischen Städten (z.B. im „Städtenetz Lahn-Sieg-Dill“) zur Optimierung der Fernverbindungen

6 Literaturverzeichnis

- ALLGEIER, E.: Die neue Bauordnung für Hessen; Mainz 1996.
- ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRAD-CLUB (ADFC), VEREINIGUNG FÜR STADT- REGIONAL- UND LANDESPLANUNG E.V. (SRL): Rad und Bus auf einer Spur; in: Fakten, Argumente, Forderungen, FAF 1; Bremen/Bochum 1993.
- ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRAD-CLUB (ADFC), VEREINIGUNG FÜR STADT- REGIONAL- UND LANDESPLANUNG E.V. (SRL): Vom Radweg zur Radspur; in: Fakten, Argumente, Forderungen, FAF 5; Bremen/Bochum 1994.
- ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRAD-CLUB (ADFC), VEREINIGUNG FÜR STADT- REGIONAL- UND LANDESPLANUNG E.V. (SRL): Vom Fahrradständer zum Abstellsystem; in: Fakten, Argumente, Forderungen, FAF 6; Bremen/Bochum 1995.
- ADFC HESSEN (Hrsg.): Fahrrad Stadt Verkehr; I. Tagungsband und II. Sammelband zum internationalen Kongreß vom 2. und 3. April 1987 in Frankfurt a.M.; Darmstadt 1987.
- ALRUTZ, D., REIS, E.: Führung des Radverkehrs in Einbahnstraßen; in: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 7/93; Bonn 1993.
- BRACHER, T.: Nachweispflicht und Förderung von Fahrradstellplätzen; in: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 5/95; Bonn 1995.
- BRACHER, T.: Die Neuorientierung der Radverkehrsplanung; in: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 7/96; Bonn 1996.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR: Verkehr in Zahlen; Bonn 1997.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR: Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden; Fahrrad und ÖPNV / Bike & Ride; in: direkt 50/1997; Bonn 1997.
- EGER, R. W.: Gemeinsam genutzte Geh- und Radwege; in: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 3/94; Bonn 1994.
- ERL, E.: Alltagsmobilität und nichtmotorisierter Verkehr; in: Spectrum der Wissenschaft, 5/95; Heidelberg 1995.
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 95; Köln 1995.
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN: Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen EAE 85/95; Köln 1995.
- GÖTTSCHE, J.: Hinweise zum Fahrradparken; in: Straßenverkehrstechnik 2/96; Bonn-Bad Godesberg 1996.
- HEIMANN, D., RÜTHRICH, W.: Wegweisung im Radverkehr; in: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung 9/94; Bonn 1994.
- KONTIV '76 und KONTIV '82 durchgeführt von SOCIALDATA GmbH, München, im Auftrag des Bundesministers für Verkehr; vgl. hierzu KONTIV '82 3 Bände und BRÖG, W.: Verkehrsbeteiligung im Zeitverlauf - Verhaltensänderung zwischen 1976 und 1982; in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 1/85; Düsseldorf 1985.

- MAGISTRAT DER UNIVERSITÄTSSTADT MARBURG, AMT FÜR STADTENTWICKLUNG UND STATISTIK (Hrsg.): Radwegeplanung Marburg, 1. Fortschreibung; in: Schriften zur Marburger Stadtentwicklung 24/1984; Marburg 1984.
- MAGISTRAT DER UNIVERSITÄTSSTADT MARBURG, AMT FÜR STADTENTWICKLUNG UND STATISTIK (Hrsg.): Bevölkerungs-, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in Marburg bis zum Jahr 2010; in: Schriften zur Marburger Stadtentwicklung 33/1995; Marburg 1995.
- MAGISTRAT DER UNIVERSITÄTSSTADT MARBURG (Hrsg.): 30 km/h-Zone in Marburg; in: Bürgerinformation Marburg 50/1992; Marburg 1992.
- MONHEIM, H.: Die Rolle des Fahrrads in der Stadtentwicklung und Verkehrssanierung; in: ADFC e.V. Landesverband Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Das Fahrrad als Wirtschaftsfaktor; Düsseldorf 1989.
- MINISTERIUM FÜR STADTENTWICKLUNG UND VERKEHR DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN: Sichere Radverkehrsnetze; Tagungsband zum Radverkehrssymposium in Köln am 15. Juni 1994; Düsseldorf 1995.
- MINISTERIUM FÜR STADTENTWICKLUNG UND VERKEHR DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN: Radverkehrswegweisung; Tagungsband zum Radverkehrssymposium in Münster am 7. September 1994; Düsseldorf 1995.
- PERSONN, C., BENTLIN, A.: Mit dem Rad in der Stadt; Kiel 1991.
- SCHÄFER-BREDE, K.: Mobilitätsmanagement in Betrieb und Verwaltung; Herausgeber, Verlag und Vertrieb: Verkehrsclub Deutschland VCD e.V.; Bonn 1996.
- STRAßENVERKEHRSRECHT; Straßenverkehrsgesetz, Straßenverkehrs-Ordnung mit farbiger Wiedergabe der Verkehrszeichen und Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, Pflichtversicherungsgesetz, Verwarnungsgeldkatalog und Bußgeldkatalog; Textausgabe mit ausführlichem Sachregister; München 1997.
- WACKER, H., WINKELMANN, C.: Infrastruktur für den Radverkehr; in: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Grundwerk; Bonn 1992.

Anhang

- I Verzeichnis der Quell-/Zielpunkte mit bzw. ohne Fahrradabstellanlagen und Planung nach Prioritäten (Erläuterungen s. Kap. 5.1, S. 49)

- II Gesamtübersicht über Bestand und Planung der Fahrradtrassen in Marburg

Wehrda, Gewerbegebiet Nord

	Art und Anzahl der Ständer	Einsehbarkeit	Kapazität der Abstellanlage	Bemerkungen	Besitz.	Prior.
	<ul style="list-style-type: none"> + Befestigungsmöglichkeit von Rad und Rahmen o nur Vorderrad anschließbar - keine Befestigungsmöglichkeit 		<ul style="list-style-type: none"> + ausreichend - nicht ausreichend * zusätzliche Abstellmöglichkeit in der Nähe 		<ul style="list-style-type: none"> S = Stadt U = Uni 	<ul style="list-style-type: none"> kurz-, mittel-, lang-fristig
Lärchenweg / Waldschule	o < 20	gut	-		S	I
Hallenbad	o < 20	gut	-		S	I
Huteweg / Bürgerhaus	o < 20	gut	*		S	I
Hebronberg / Diakonie	o < 20	gut	-			m
Kaufpark: HaWeGe, Reno Schuh, Alkoni, Obi, Aldi, Medialand	o jeweils < 20	gut	+/-			I
Cölber Straße / Turnhalle, Jugendhaus, Sportplatz				keine markierten Abstellmöglichkeiten	S	m
Kaufpark: Möbel Arnold, Begro, Potschke, Bettenschmied				keine markierten Abstellmöglichkeiten		m
Magdeburger Str. / Trinitatiskirche				keine markierten Abstellmöglichkeiten		m
An der Martinskirche / Martinskirche				keine markierten Abstellmöglichkeiten		m
Wehrdaer Str. / Post				keine markierten Abstellmöglichkeiten		m
Wehrdaer Weg / Bootshaus				keine markierten Abstellmöglichkeiten	U	I

Nordviertel, Afföller, Hauptbahnhof

	Art und Anzahl der Ständer	Einsehbarkeit	Kapazität der Abstellanlage	Bemerkungen	Besitz	Prior.
	+ Befestigungsmöglichkeit von Rad und Rahmen o nur Vorderrad anschließbar - keine Befestigungsmöglichkeit		+ ausreichend - nicht ausreichend * zusätzliche Abstellmöglichkeit in der Nähe		S = Stadt U = Uni	kurz-, mittel-, lang-fristig
Ginseldorfer Weg / B&R	+	gut	+		S	-
Afföllerstr. / Arbeitsamt	o	gut	+			m
Neue Kasseler Str. / Hauptbahnhof, B&R	+	ausreichend	-	unzulässiges Abstellen motorisierter Zweiräder; zahlreiche „Schrotträder“; Abstellanlage überdacht		k
Zimmermannstr. / Post	+	ausreichend	+	überdacht		-
Neue Kasseler Straße / IAD-Schulungszentrum				keine markierten Abstellmöglichkeiten		m
Afföllerstr. / Messegelände				keine markierten Abstellmöglichkeiten	S	k
Afföllerwiesen / Theater neben dem Turm				keine markierten Abstellmöglichkeiten	S	k
Geschw.-Scholl-Str. / Geschw.-Scholl-Schule				keine markierten Abstellmöglichkeiten	S	m

Ortenberg

	Art und Anzahl der Ständer	Einsehbarkeit	Kapazität der Abstellanlage	Bemerkungen	Besitz.	Prior.
	<ul style="list-style-type: none"> + Befestigungsmöglichkeit von Rad und Rahmen o nur Vorderrad anschließbar - keine Befestigungsmöglichkeit 		<ul style="list-style-type: none"> + ausreichend - nicht ausreichend * zusätzliche Abstellmöglichkeit in der Nähe 		<ul style="list-style-type: none"> S = Stadt U = Uni 	<ul style="list-style-type: none"> kurz-, mittel-, lang-, langfristig
Schützenstraße / Käthe Kollwitz-Hotelfachschule	o < 20	gut	*	anstelle der Ständer werden Begrenzungsbügel des Kfz-Parkplatzes genutzt	S	m
Rudolf-Bultmann-Str. / ESG	o 20 -50	gut	+			l
Krummbogen / BUND	o < 20	gut	-			m
Krummbogen / Ortenbergcenter	o < 20	gut	-			m
Georg-Voigt-Str. / Ortenberghaus	o < 20	gut	-			m
Schützenstraße / Käthe Kollwitz-Berufs- und Berufsfachschule				keine markierten Abstellmöglichkeiten	S	k
Dürerstr. / Brüderhaus Tabor, Krankenpflege-Hochschule				keine markierten Abstellmöglichkeiten		l
Am Ortenbergsteg / Zugang zum Steg (vom Ortenberg)				keine markierten Abstellmöglichkeiten	S	k
Rudolf-Bultmann-Str. / Waggonhalle				keine markierten Abstellmöglichkeiten		m

Kliniksviertel, Marbach

	Art und Anzahl der Ständer	Einsehbarkeit	Kapazität der Abstellanlage	Bemerkungen	Besitz	Prior.
	<ul style="list-style-type: none"> + Befestigungsmöglichkeit von Rad und Rahmen o nur Vorderrad anschließbar - keine Befestigungsmöglichkeit 		<ul style="list-style-type: none"> + ausreichend - nicht ausreichend * zusätzliche Abstellmöglichkeit in der Nähe 		<ul style="list-style-type: none"> S = Stadt U = Uni 	<ul style="list-style-type: none"> kurz-, mittel-, lang-fristig
Elisabethstr./ St. Elisabethbrunnen	o < 20	gut	-		S	k
Elisabethstr. / Sparkasse	o < 20	gut	-			k
Elisabethstr. Ecke Ketzerbach	o < 20	gut	-		S	k
Bahnhofstr. / Hauptpost	o < 20	gut	-			k
Bahnhofstr. / Humangenetik	o < 20	ausreichend	* / -	z.T. überdacht, z.T. von Kfz verstellt	U	l
Rob.-Koch-Str. / Augenklinik	o < 20	mangelhaft	+		U	l
Rob.-Koch-Str. / Virologie	o < 20	gut	-	überdacht	U	l
Rob.-Koch-Str. / Katasteramt	+ < 20	gut	+			-
Uferstr. Ecke Bunsenstr.	o < 20	gut	-		S	l
Deutschhausstr. / HNO	o < 20	mangelhaft	-	überdacht; im Hinterhof	U	m
Alter Botan. Garten, Musizierhaus	o < 20	ausreichend	+		U	m
Joh.-Müller-Str. / KHG	+ < 20	gut	-			l
Deutschhausstr. / Kinderklinik	o < 20	gut	-		U	m
Deutschhausstr. / Fachbereich Geographie	o 20 - 50	gut	-		U	m
Firmaneiplatz	+ < 20	gut	-	die Abstellmöglichkeit besteht aus Begrenzungsbügeln	S	k
Pilgrimstein / gegenüber Einhorn-Apotheke	+ < 20	gut	-		S	m
Ketzerbach / Höhe HaWeGe	+ 20 - 50	gut	+		S	-
Ketzerbach / Stadtbücherei	o < 20	gut	-	von Müllcontainern teilweise zugestellt	S	k
Ketzerbach / pharmazeutische Chemie	+ 20 - 50	gut/ ausreichend	+	die Abstellmöglichkeiten befinden sich vor und hinter dem Gebäude (dort schlecht einsehbar)	U	-
Ketzerbach / toxikologische Pharmazie	+ < 20	mangelhaft	-		U	m
Am Schlag / BLISTA	o < 20	mangelhaft	-	überdacht		m

Emil-v.-Behring-Str. / Bürgerhaus	o	< 20	gut	+		S	I
Europabadstr. / Europabad	o	< 20	gut	-		S	m
Elisabethkirche					keine markierten Abstellmöglichkeiten		m
Robert-Koch-Str. / Café Trauma					keine markierten Abstellmöglichkeiten		m
Robert-Koch-Str. / Finanzamt					keine markierten Abstellmöglichkeiten		k
Deutschausstr. / Pilgrimstein / Hautklinik, Blutbank, Frauenklinik					keine markierten Abstellmöglichkeiten		m
Deutschausstr. / Jugendhaus COMPASS					keine markierten Abstellmöglichkeiten		m

Biegenviertel, Rudolphsplatz

Standort	Art und Anzahl der Ständer	Einsehbarkeit	Kapazität der Abstellanlage	Bemerkungen	Besitz.	Prior.
	+ Befestigungsmöglichkeit von Rad und Rahmen o nur Vorderrad anschließbar - keine Befestigungsmöglichkeit		+ ausreichend - nicht ausreichend * zusätzliche Abstellmöglichkeit in der Nähe		S = Stadt U = Uni	kurz-, mittel-, lang-, langfristig
Biegenstr. / Volkshochschule	o	gut	-		S	k
Biegenstr. / Hörsaalgebäude	+	gut	+		U	-
Biegenstr. / Studentensekretariat	+	ausreichend	-	unzulässiges Abstellen motorisierter Zweiräder	U	m
Biegenstr. / Erwin-Piscator-Haus	o	ausreichend	-	teilweise von Gebäude überdacht	S	m
Biegenstr. / Kunstgeschichte	o	ausreichend	+ / *		U	I
Biegenstr. / Ethnologie	o	ausreichend	-		U	m
Biegenstr. / Schlachthof	+	gut	+		S	-
Savignystr. / Martin-Luther-Schule	o	gut	+	unzulässiges Abstellen motorisierter Zweiräder, Abstellanlage überdacht	S	I
Wolffstr. / Sprachlabor	+	ausreichend	+		U	-
Wolffstr. / Mensasteg	+ / o	ausreichend	-		S	m
Rudolphsplatz / Alte Universität	+	ausreichend	+		S	-
Rudolphsplatz / Lahntor	+	gut	-		S	k

Rudolphsplatz / Denkmal	o	20 - 50	gut	-	starke Überlastung führt häufig zu Behinderungen im Bereich des Fußwegs	S	k
Rudolphsplatz / Fußgängerunterführung	+ / o	< 20	mangelhaft	+	überdacht	S	m
Pilgrimstein / Oberstadtaufzug	o	50 - 100	gut	-	zahlreiche „Schrotträder“	S	k
Pilgrimstein / im Parkhaus	o	20 - 50	ausreichend	-	überdacht und bewacht	S	-
Pilgrimstein / neben Parkhaus	+	20 - 50	mangelhaft	+	geringe Akzeptanz aufgrund mangelnder Nähe zu Quell-/Zielpunkten	S	-
Uferstr. / Friedrich-Ebert-Schule	o	20 - 50	gut	+		S	m
Biegenstr. / St. Peter und Paul Kirche					Die Abstellanlage am Hörsaalgebäude kann mitgenutzt werden		-
Biegenstr. / Universitätsmuseum					keine markierten Abstellmöglichkeiten	U	k
Biegenstr. / Ordnungsamt					keine markierten Abstellmöglichkeiten	S	m
Biegenstr. / Kino					keine markierten Abstellmöglichkeiten		k
Biegenstr. / Lahncenter					keine markierten Abstellmöglichkeiten		k

Oberstadt, Rotenberg

Standort	Art und Anzahl der Ständer	Einsehbarkeit	Kapazität der Abstellanlage	Bemerkungen	Besitz.	Prior.
	+ Befestigungsmöglichkeit von Rad und Rahmen o nur Vorderrad anschließbar - keine Befestigungsmöglichkeit		+ ausreichend - nicht ausreichend * zusätzliche Abstellmöglichkeit in der Nähe		S = Stadt U = Uni	kurz-, mittel-, lang-fristig
unterer Steinweg	+	gut	-		S	k
oberer Steinweg	+	gut	-		S	k
Reifgasse / Theologische Fakultät	o	ausreichend	+		U	l
Barfüßerstr. / Bauamt	+	gut	-	nur zwei Ständer	S	m
Barfüßerstr. / IfL	o	gut	-		U	m
Obere Gutenbergstr.	+	gut	-		S	k
Lahnthor / Rechtswissenschaften	+	gut	-	nur zwei Ständer	S	m
Renthof / FB Physik	o	ausreichend	-	überdacht	U	m
Sybelstr. / Emil v. Behring- Schule	o	gut	-		S	l

Rathaus					keine markierten Abstellmöglichkeiten	S	m
Barfußstr. / Umweltamt					keine markierten Abstellmöglichkeiten	S	k
Barfüßertor / Auferstehungskirche					keine markierten Abstellmöglichkeiten		l
Lutherscher Kirchhof / Luth. Pfarrkirche					keine markierten Abstellmöglichkeiten		l
Kugelgasse / Kugelkirche					keine markierten Abstellmöglichkeiten		l

Geisteswissenschaftliche Institute, Weidenhausen

Standort	Art und Anzahl der Ständer	Einsehbarkeit	Kapazität der Abstellanlage	Bemerkungen	Besitz.	Prior.
	+ Befestigungsmöglichkeit von Rad und Rahmen o nur Vorderrad anschließbar - keine Befestigungsmöglichkeit		+ ausreichend - nicht ausreichend * zusätzliche Abstellmöglichkeit in der Nähe		S = Stadt U = Uni	Kurz-, mittel-, langfristig
Universitätsbibliothek	o 50 - 100	gut	+	tlw. überdacht	U	m
Geisteswissenschaftliche Institute	o 50 - 100	gut	-	tlw. überdacht	U	m
Geisteswissenschaftliche Institute/ UB, Unterführung	o 20 - 50	ausreichend	-	starke Überlastung führt häufig zu Behinderungen im Bereich des Fuß-/Radweges	U	k
Erlening / Mensa	+ / o 50 - 100	gut	-	am Fuß-/Radweg abgestellte Fahrräder führen häufig zu Behinderungen des Verkehrs	U	k
Sommerbadstr. / Freibad	o 20 - 50	gut	-	Beim Neubau eines Bades sind ausreichend Abstellplätze einzuplanen	S	k
Jahnstr. / Universitätssportgelände	o 20 - 50	gut	- / *		U	m
Weidenhäuser Str. / Sparkasse	o < 20	gut	- / *			m
Weidenhäuser Str. / „Krokodil“	+ o < 20	gut	-			m
Erlengraben	o < 20	ausreichend	-		S	l
Kurt-Schumacher-Brücke / Erleningcenter	o 20-50	gut	+	Da die Anlage nicht den gängigen Ansprüchen genügt, werden z. T. Fahrräder im Eingangsbereich abgestellt.		k
Jahnstraße / Jugendherberge				keine markierten Abstellmöglichkeiten		m

Südviertel, Ockershausen

Standort	Art und Anzahl der Ständer	Einsehbarkeit	Kapazität der Abstellanlage	Bemerkungen	Besitz.	Prior.
	+ Befestigungsmöglichkeit von Rad und Rahmen o nur Vorderrad anschließbar - keine Befestigungsmöglichkeit		+ ausreichend - nicht ausreichend * zusätzliche Abstellmöglichkeit in der Nähe		S = Stadt U = Uni	kurz-, mittel-, lang-fristig
Universitätsstr. / Liegenschaftsamt	o < 20	ausreichend	+	im Hinterhof	S	I
Universitätsstr. / Philipphaus	o < 20	gut	+			m
Universitätsstr. / Wirtschaftsinformatik	+ < 20	ausreichend	- / *		U	I
Universitätsstr. / Kaufhaus Ahrens	o 20 - 50	ausreichend	+	unzulässiges Abstellen motorisierter Zweiräder; Gebäude wirkt als Überdachung		m
Universitätsstr. / HaWeGe, McDonald's	+ / o 20 - 50	gut	-		S	m
Universitätsstr. / Savigny-Haus	o 50 - 100	gut	-	teilweise von Müllcontainern verstellt	U	m
Universitätsstr. / Parkplatz Sparkasse	o < 20	gut	-	unzulässiges Abstellen motorisierter Zweiräder; Gebäude wirkt als Überdachung		m
Universitätsstr. / Südpost	+ < 20	gut	-			m
Universitätsstr. / Amtsgericht	+ < 20	ausreichend	+	überdacht		-
Gutenbergstr. / Telekom	o < 20	gut	-			m
Gutenbergstr. / FB Psychologie	o 50-100	ausreichend	-	z. T. überdacht	U	m
Gutenbergstr. / Arbeitsgericht	+ < 20	gut	+			-
Gutenbergstr. / Schulstraße	+ < 20	gut	-		S	m
Schulstr. / Otto-Ubbelohde-Schule	o 20 - 50	gut	+		S	I
Wilhelmstr. / Parkhaus Ahrens	o 20 - 50	ausreichend	+	überdacht		m
Wilhelmstr. / Parkhaus Sparkasse	o < 20	mangelhaft	+			m
Frankfurter Str. / ehem. Jägerkaserne	o < 20	gut	- / *			k
Frankfurter Straße / Nah-Kauf	+ < 20	gut	+			-
Friedrichsplatz / Staatsarchiv	o < 20	gut	+			I
Schwanallee / Gesundheitsamt	o < 20	gut	-	Gebäudeteile wirken als Überdachung		m

Schwanallee / Filmtheater Rex	o	< 20	gut	-	wegen mangelnder Festigkeit nicht genutzt	k
Schwanhof / Theater am Schwanhof	o	< 20	gut	-		m
Schwanhof / Pestalozzischule	o	< 20	gut	-	keine markierten Abstellmöglichkeiten	m
Leopold-Lucas-Str. / Georg-Gaßmann-Stadion	o	< 20	gut	+	Abstellmöglichkeit nur vor der Mehrzweckhalle, ansonsten auf Freifläche vor Kassenhäusern (unmarkiert) überdacht, da im Parkhaus gelegen	m
Leopold-Lucas-Str. / Kaufmännische Schulen	o	20 - 50	ausreichend	-	teilweise überdacht	l
Leopold-Lucas-Str. / Gymnasium Philippinum	+ / o	20 - 50	gut	+		l
Leopold-Lucas-Str. / Elisabethschule	o	20 - 50	gut	+		l
Willy-Mock-Str. / Theodor-Heuss-Schule	o	< 20	ausreichend	-	unzulässiges Abstellen motorisierter Zweiräder	m
Ockershäuser Allee / Freie Waldorfschule	o	20 - 50	ausreichend	--	tlw. überdacht	m
Universitätsstr. / FB Rechtswissenschaften					keine markierten Abstellmöglichkeiten	U
Universitätsstr. / W. Röpké Haus					keine markierten Abstellmöglichkeiten	U
Frankfurter Str. / Softwarecenter					keine markierten Abstellmöglichkeiten	U
Frankfurter Str. / Haus der Jugend					keine markierten Abstellmöglichkeiten	S
Frankfurter Str. / Südmarkt					keine markierten Abstellmöglichkeiten	S
Gutenbergstr. / Sozialgericht					keine markierten Abstellmöglichkeiten	S
Jägerstr. Ecke Am Grün					keine markierten Abstellmöglichkeiten	S
Schulstr. / KFZ					keine markierten Abstellmöglichkeiten	S
Schulstr. / Fronhofschule					keine markierten Abstellmöglichkeiten	S
Liebigstr. / DGB					keine markierten Abstellmöglichkeiten	S
Friedrichstr. / Sozial- und Jugendamt					keine markierten Abstellmöglichkeiten	S
Gisselberger Str. / VfB-Sportgelände					keine markierten Abstellmöglichkeiten	S
Ockershäuser Allee / Friedhof					keine markierten Abstellmöglichkeiten	S
Ockershäuser Allee / Amt für Grünflächen, Umwelt und Naturschutz					keine markierten Abstellmöglichkeiten	S
Süßstr. / Matthäuskirche					keine markierten Abstellmöglichkeiten	S
Ockershäuser Straße / Post					keine markierten Abstellmöglichkeiten	S
Ockershäuser Schulgasse / Gemeinschaftshaus „Alte Schule“					keine markierten Abstellmöglichkeiten	S

Hansenhaus, Südbahnhof

Standort	Art und Anzahl der Ständer	Einsehbarkeit	Kapazität der Abstellanlage	Bemerkungen	Besitz.	Prior.
	+ Befestigungsmöglichkeit von Rad und Rahmen o nur Vorderrad anschließbar - keine Befestigungsmöglichkeit		+ ausreichend - nicht ausreichend * zusätzliche Abstellmöglichkeit in der Nähe		S = Stadt U = Uni	Kurz-, mittel-, langfristig
Weintrautstr. / Adolf-Reichwein-Schule Südbahnhof / B&R	- +	gut mangelhaft	+ -	nur markierte Abstellfläche in unmittelbarer Nähe von Altglaskontainern	S	I k
Schützenführbrücke / B&R	+	gut	+		S	m
Konrad-Adenauer-Brücke / B&R	+	ausreichend	-		S	m
Am Krekel / Stadtwerte	o	gut	+		S	m
Fr.-Tuczek-Weg / Oberhessische Presse	o	gut	+			m
Universität Lahnberge / Fachbereich Biologie	o	gut	-	tlw. überdacht	U	m
Universität Lahnberge / Max-Planck-Institut	+	ausreichend	+	überdacht	U	-
Universität Lahnberge / Mensa	o	gut	+	durch Gebäudeteile überdacht	U	m
Universität Lahnberge / Botanischer Garten	o	gut	+		U	I
Universität Lahnberge / Klinikum	+	gut	- / *	unzulässiges Abstellen motorisierter Zweiräder. Anlage ist überdacht	U	m
Kaffweg / ARLL				keine markierten Abstellmöglichkeiten		k
Kaffweg / Deutscher Sprachatlas				keine markierten Abstellmöglichkeiten		m
Alter Kirchheimer Weg / Brüder-Grimm-Schule				keine markierten Abstellmöglichkeiten	S	k
Adam-Krafft-Str / Sportplatz				keine markierten Abstellmöglichkeiten	S	m
Cappeller Str. / Freie ev. Gemeinde				keine markierten Abstellmöglichkeiten		I
Zappelinstr. / Lukaskirche				keine markierten Abstellmöglichkeiten		I
Großseeheimer Str. / Liebfrauenkirche				keine markierten Abstellmöglichkeiten		I
Gerhard-Hauptmann-Str. / Gerhard-Hauptmann-Schule				keine markierten Abstellmöglichkeiten	S	k

Großseeheimer Str. / Schule für praktisch Blinde				keine markierten Abstellmöglichkeiten	S	k
Fontanestr. / Pauluskirche				keine markierten Abstellmöglichkeiten		l
Kaiser-Wilhelm-Turm				keine markierten Abstellmöglichkeiten		m
Universität Lahnberge / Fachbereich Chemie				keine markierten Abstellmöglichkeiten	U	k
Universität Lahnberge / Fachbereiche Physik, Chemie, Mathematik, Geologie				keine markierten Abstellmöglichkeiten	U	k

Richtsberg

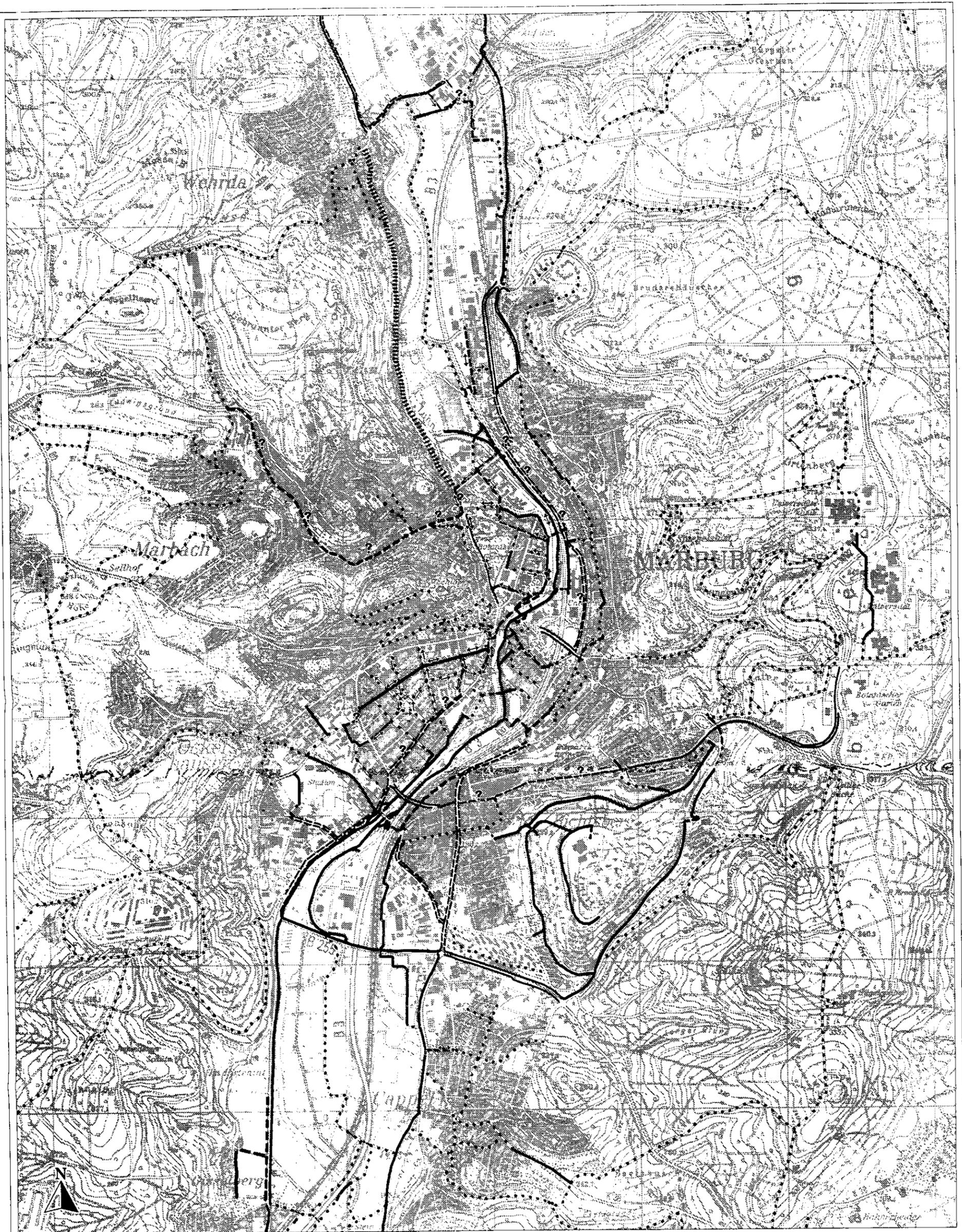
Standort	Art und Anzahl der Ständer	Einsehbarkeit	Kapazität der Abstellanlage	Bemerkungen	Besitz.	Prior.
Am Richtsberg / Einkaufszentrum	+ Befestigungsmöglichkeit von Rad und Rahmen o nur Vorderrad anschließbar - keine Befestigungsmöglichkeit	gut	+ ausreichend - nicht ausreichend * zusätzliche Abstellmöglichkeit in der Nähe		S = Stadt U = Uni	kurz-, mittel-, langfristig
Am Richtsberg / Post	o +	gut	- +			m -
Friedrich-Ebert-Str. / Einkaufszentrum				keine markierten Abstellmöglichkeiten		m
Am Richtsberg / Thomaskirche				keine markierten Abstellmöglichkeiten		l
Leipziger Str. / Emmauskirche				keine markierten Abstellmöglichkeiten		l
Am Richtsberg / Jugendamt				keine markierten Abstellmöglichkeiten	S	m
Am Richtsberg / Gemeinschaftszentrum				keine markierten Abstellmöglichkeiten	S	k
Sudetenstr. / Astrid-Lindgren-Schule				keine markierten Abstellmöglichkeiten	S	m
Karlsbader Weg / Gesamtschule				keine markierten Abstellmöglichkeiten	S	k

Cappel

Standort	Art und Anzahl der Ständer	Einsehbarkeit	Kapazität der Abstellanlage	Bemerkungen	Besitz.	Prior.
	+ Befestigungsmöglichkeit von Rad und Rahmen o nur Vorderrad anschließbar - keine Befestigungsmöglichkeit		+ ausreichend - nicht ausreichend * zusätzliche Abstellmöglichkeit in der Nähe		S = Stadt U = Uni	kurz-, mittel-, langfristig
Südspange / Einkaufszentrum	o 20 - 50	gut	+			l
Umgehungsstr./ Einkaufszentrum	o 20 - 50	gut	+			l
Marburger Str. / Post	o < 20	gut	+			m
Marburger Str. / Verwaltungs-Außenstelle	o < 20	gut	+		S	l
Marburger Str. / Turnhalle	o < 20	gut	+		S	l
Raiffeisenstr. / Polizei	o < 20	gut.	+			m
Raiffeisenstr. / Landratsamt	o < 20	ausreichend	--			m
Raiffeisenstr. / Amt für Straßen- und Verkehrswesen	o < 20	ausreichend	+	überdacht		m
Raiffeisenstr. / ärztl. Notdienst	o < 20	ausreichend	+			m
Raiffeisenstr. / Lebenshilfe	o < 20	gut	+	überdacht		m
Paul-Natrop-Str. / Erich-Kästner-Schule	o < 20	gut	+		S	l
Landschulheim Steinmühle	o < 20	ausreichend	+	überdacht		l
Umgehungsstr. / Berufsbildungszentrum (BBZ)				keine markierten Abstellmöglichkeiten		l
im Lichtenholz / St. Franziskus Kirche				keine markierten Abstellmöglichkeiten		l
Ronhauser Str. / evang. Kirche				keine markierten Abstellmöglichkeiten		l
Beethovenstr. / Sportzentrum				keine markierten Abstellmöglichkeiten	S	k
Beethovenstr. / Bürgerhaus				keine markierten Abstellmöglichkeiten	S	k

Gesamtübersicht über Bestand und Planung der Fahrradtrassen in Marburg

Maßstab: 1 : 25.000



Fahrradtrassen: Bestand Planung

- | | | |
|-------|-----------|---|
| — | ----- | Radweg, für beide Richtungen zugelassen |
| — | - - - - - | Radweg, Radfahrstreifen, für eine Richtung zugelassen |
| | | für Mischverkehr geeignet (z.B. Tempo 30, Wirtschaftsweg) |

Zusatzsymbole:

- | | |
|---|--|
| → | Einbahnstraße |
| ↔ | Einbahnstraße mit Radverkehr in beiden Richtungen |
| ? | angestrebte Trasse, von anderen Planungen abhängig |



Kartengrundlage: Topographische Karten Nr. 5118 u. 5218, Maßstab 1:25.000
 vervielfältigt mit Genehmigung des hessischen Landesvermessungsamtes; Vervielfältigungsnummer: 91-1-311