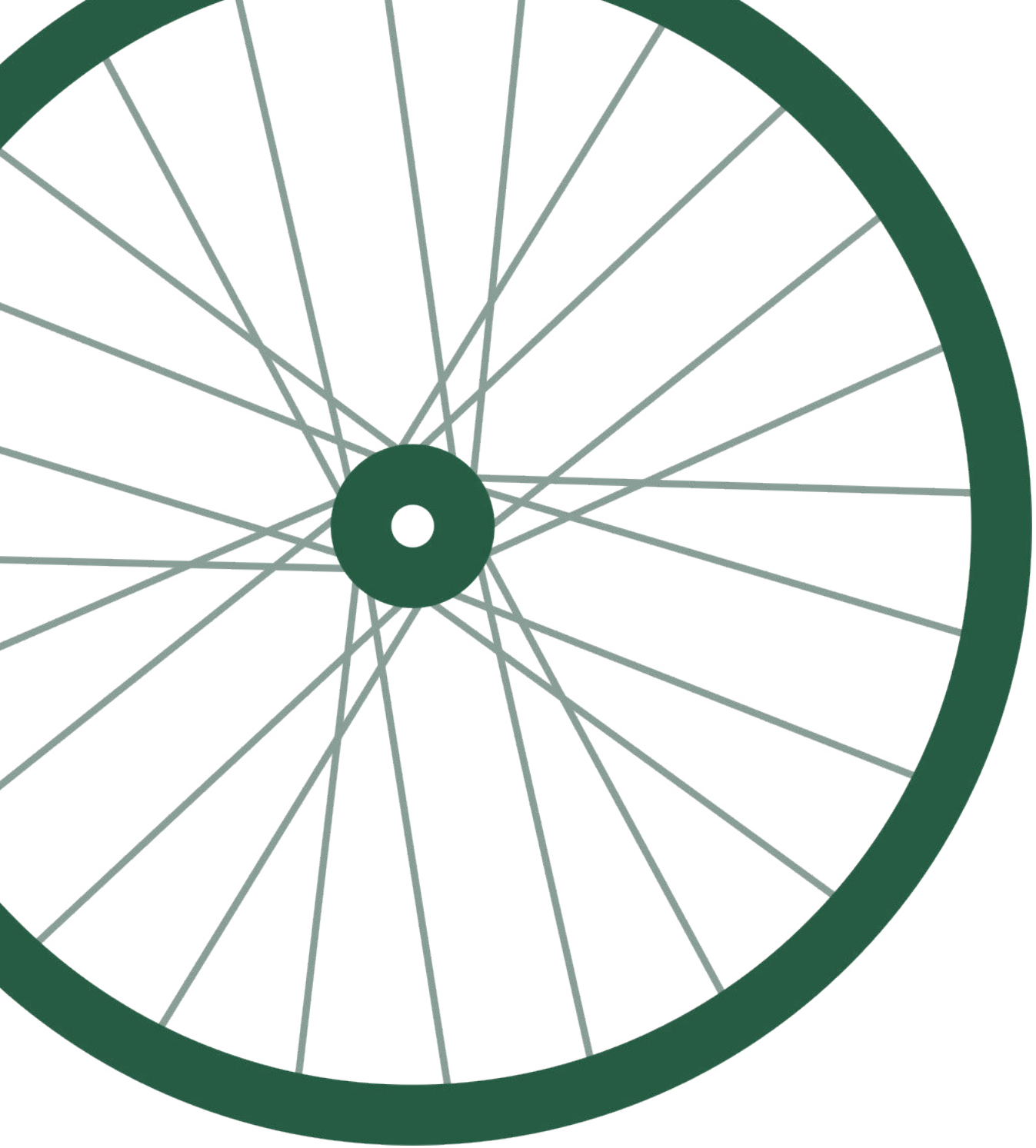




NAHMOBILITÄTS-CHECK FÜR DEN LANDKREIS LIMBURG-WEILBURG MIT SCHWERPUNKT RADVERKEHR





Impressum

Landkreis Limburg-Weilburg

Schiede 43

65549 Limburg an der Lahn

www.landkreis-limburg-weilburg.de

Bearbeitung durch:

plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch

Ludwig-Erhard-Straße 8, D-34131 Kassel

Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de

Maik Bock M. Sc., Jule Engelmann M.Sc.

LK Argus Kassel GmbH

Ludwig-Erhard-Straße 8, D-34131 Kassel

Tel. 0561 / 31 09 72 80, Fax 0561 / 31 09 72 89

kassel@LK-argus.de, www.LK-argus.de

Dipl.-Ing. Antje Janßen, Maike Schnorbach

Stand: September 2020

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet.

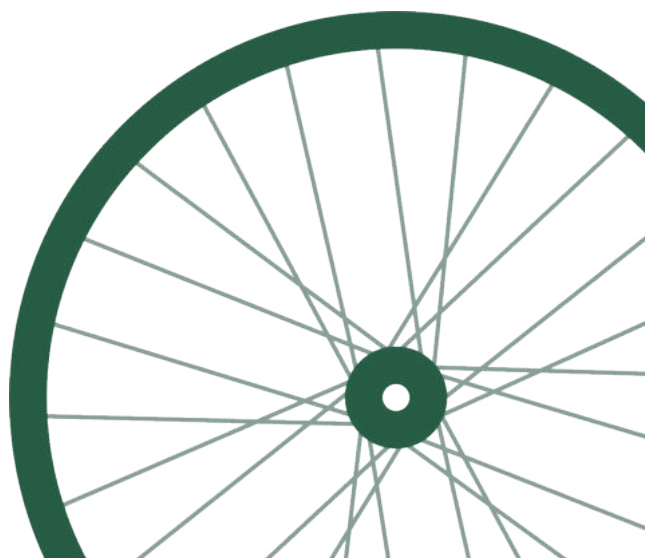
Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.



INHALT

1	EINLEITUNG	6
1.1	Projektanlass und Projektziel	6
1.2	Projektbeteiligte und Projektablauf	7
2	VORHANDENE STRATEGIEN UND KONZEPTE ZUR NAHMOBILITÄT	10
2.1	Regionales Entwicklungskonzept 2014	10
2.2	Projektskizze Klimaschutz durch Radverkehr im Landkreis	10
2.3	Green City Plan Limburg	10
2.4	Radverkehrs- und Nahmobilitätskonzept Weilburg	10
2.5	Masterplan Mobilität Limburg 2030	12
2.6	Rad- und Fußwegekonzept der Gemeinde Elbtal	16
3	BESTANDSANALYSE UND BEWERTUNG	18
3.1	Rahmenbedingungen zur Nahmobilität im Landkreis Limburg-Weilburg	18
3.1.1	Räumliche Einbindung und Topografie	18
3.1.2	Bevölkerungsstruktur und Bevölkerungsentwicklung	19
3.1.3	Zentrale Orte und Verflechtungen	22
3.1.4	Nahmobilitätsziele	25
3.2	Verkehrsnetze und Infrastruktur	26
3.2.1	Radverkehr	26
3.2.2	ÖPNV	28
3.2.3	Kfz-Verkehr	30
3.3	Verkehrssicherheit	33
3.4	Fazit Bestandsanalyse und –bewertung	35
3.4.1	Stärken	35
3.4.2	Schwächen	36

4	MAßNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DER NAHMOBILITÄT IM LANDKREIS LIMBURG - WEILBURG	37
4.1	Übergeordnete Maßnahmen	37
4.2	Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs	38
4.3	Vertiefungsbereiche	49
4.3.1	Gewerbestandort Beselich	51
4.3.2	R8 Limburg – Elz – Hadamar	56
4.3.3	Gemeinde Hünfelden	62
5	AUSBLICK	68
	ABBILDUNGEN	70
	TABELLEN	71
	KARTEN	71
	QUELLEN	72
	BILDQUELLEN	73



1 EINLEITUNG

1.1 Projektanlass und Projektziel

Um den Alltagsradverkehr im Landkreis Limburg-Weilburg attraktiver zu gestalten, soll ein Nahmobilitäts-Check mit Schwerpunkt Radverkehr für den ganzen Landkreis erstellt werden.

Der Nahmobilitäts-Check soll Datengrundlagen und einen Maßnahmenkatalog beinhalten, der investive Maßnahmen, Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsmanagement einschließt.

Ziel des Nahmobilitäts-Check ist es, mehr Menschen für das Fahrradfahren zu begeistern und den Anteil des Radverkehrs am Modal-Split deutlich zu erhöhen. Infrastruktur, Sicherheit und Öffentlichkeitsarbeit greifen dabei ineinander. Radverkehr bietet Chancen für eine Entlastung der Städte, für die Gesundheit und die Umwelt. Gerade unter dem Gesichtspunkt, dass Limburg zu den meist belasteten Städten Deutschlands zählt und auch andere Kommunen im Landkreis Limburg-Weilburg eine hohe Verkehrsbelastung

durch Berufs- und Schülerverkehr aufweisen, ist der Handlungsdruck groß und der Radverkehr sollte kurzfristig attraktiver gestaltet werden.

Die Anbindung an den ÖPNV und ans Carsharing in Form von Mobilitätsstationen spielt dabei eine genauso wichtige Rolle wie die Anbindung von Arbeitsplätzen, Schulen und Einkaufsmöglichkeiten an die Wohnorte. Die Verknüpfung zu den Bahnhöfen bietet sich für eine Bike & Ride - Nutzung an und soll im Nahmobilitäts-Check ebenfalls berücksichtigt werden.

Bislang lag der Fokus im Landkreis Limburg-Weilburg vornehmlich auf dem touristischen Radverkehr, der teilweise andere Anforderungen aufweist als der Alltagsradverkehr.

Mit dem Hauptziel des Nahmobilitäts-Checks, die Bedingungen für den Radverkehr sowie die Nutzung des Fahrrads im Landkreis zu verbessern, werden daher folgende Unterziele verfolgt:

Förderung des Radverkehrs innerstädtisch und zwischen den Orten:
während der innerörtliche Radverkehr Aufgabe der Kommunen ist, sieht der Landkreis seinen Schwerpunkt in der Verknüpfung der Landkreiskommunen für den Radverkehr

Ein Schwerpunkt ist die Verbesserung der Verbindungen zwischen Limburg und den umliegenden Gemeinden, da die Stadt Limburg ein wichtiges Ziel im Arbeits-, Einkaufs- und auch Freizeitverkehr ist

Der Abbau der Diskrepanzen zwischen städtischem und ländlichem Raum ist für die Förderung des Radverkehrs essentiell, hierfür wird der Ausbau des Radverkehrs in der Fläche angestrebt

Für die Verbesserung der Radverkehrsverbindungen im Alltagsverkehr ist einer der bedeutendsten Aspekte, die Anbindung von Schulstandorten, Arbeitsplatzstandorten, weiteren wichtigen Alltagszielen (z.B. Sport-, Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen) und ÖPNV-Knotenpunkte für den Radverkehr attraktiv und sicher zu gestalten

Auch wenn der Haupt-Schwerpunkt auf dem Radverkehr und dessen Optimierung liegt, spielt auch die Verknüpfung mit dem ÖPNV für die Erreichbarkeit weiter entfernter Ziele eine wichtige Rolle (Fußverkehr und Radverkehr als Verkehrsmittel für die erste / letzte Meile bei Wegen über größere Entfernungen)

Für die gezielte Förderung des Fahrradverkehrs im Alltag sind Grundlagen über den Ist-Zustand sowie Kenntnisse über veränderte Anforderungen an die Infrastruktur erforderlich, um eine fundierte Entscheidungsgrundlage für Investitionen zu schaffen. Dazu zählen zum Beispiel die Lücken im Radwegenetz oder die Anbindung an Mobilitätsknotenpunkte und Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern an zentralen Standorten.

Der Nahmobilitäts-Check für den Landkreis Limburg-Weilburg kann diese Anforderungen nicht abschließend leisten. Vielmehr werden mit dem Check erste Analysen und Hinweise erarbeitet, die mit übertragbaren Beispielen eine Basis für weitergehende, auf den Alltagsradverkehr fokussierte Planungsaufgaben darstellen.

1.2 Projektbeteiligte & Projektablauf

Der Nahmobilitäts-Check wird durch das Klimaschutzmanagement im Dezernat für Umwelt- und Klimaschutz erstellt, unterstützt durch den Bereich Wirtschaftsförderung und Tourismus sowie Grundsatzangelegenheiten, Haushalt und Finanzen, Kreisstraßen.

Weitere Ämter waren in die begleitenden Workshops zum Nahmobilitäts-Check eingebunden.

Teilnehmende der Workshops waren insgesamt:

Erster Kreisbeigeordneter

Kreisverwaltung mit der Klimamanagerin, dem persönlichen Referenten des 1. KB, dem Bereich Tourismus und Radverkehr, dem Obmann Wanderwege im Landkreis

Vertreter*innen der Fraktionen der im Kreistag vertretenen Parteien

Vertreter*innen des Kreisausschusses und der Ausschüsse für Raumordnung, Wirtschaft und Verkehr sowie für Umweltangelegenheiten, Energieversorgung und Landwirtschaft

Vertreterin der Bürgermeister*innen im Landkreis Limburg-Weilburg

Stadt Limburg, Verkehrsplanung

Industrie- und Handelskammer

Kreishandwerkerschaft

Kreisverkehrswacht Limburg-Weilburg e.V.

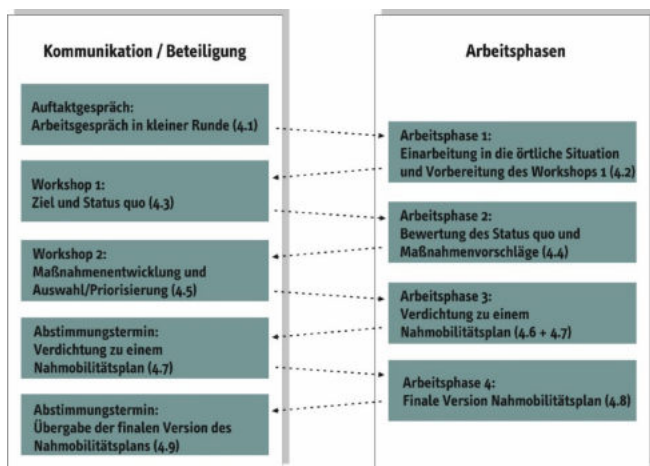
ADFC

Vertreter*innen von Fridays-for-Future Limburg und Weilburg



Die Durchführung des Nahmobilitäts-Checks orientiert sich an dem vorgegebenen prototypischen Projektrahmen.

Abbildung 1: Schematische Übersicht über die integrierte Vorgehensweise (Arbeitsprogramm plan:mobil vom 26.08.2019)



Auf den prototypischen Ablauf aufbauend wurden folgende Arbeitsschritte und Abstimmungen durchgeführt:

Zum Projektstart erfolgte ein **Auftaktgespräch** am 26.09.2019:

Das Auftaktgespräch diente dem Austausch über die Zielsetzung des Projektes, der Projektplanung sowie der Information zum Status-Quo der Nahmobilitätsförderung im Landkreis Limburg-Weilburg.

Die **Vorbereitung des 1. Workshops** beinhaltete u.a. eine Sichtung / Aufbereitung vorhandener Informationen und Planungen des Landkreises zu Voraussetzungen und Vorhaben zur Förderung der Nahmobilität sowie eine orientierende Ortsbegehung bzw. -befahrung für einen ersten Blick „von außen“ auf die Nahmobilitätsbedingungen im Landkreis Limburg-Weilburg.

Im Rahmen des **1. Workshops** wurden die Zielsetzungen des Nahmobilitäts-Checks vorgestellt, ein Überblick über den Status Quo gegeben und übergeordnete Fragestellungen zur Abstimmung gestellt.

In zwei Arbeitsphasen erfolgten sowohl ein Planspiel zur aktuellen Mobilitätssituation und eine Zielerarbeitung an Zukunftstischen.

Das Protokoll zum 1. Workshop ist im Anhang dargestellt.

Aufbauend auf die Ergebnisse des 1. Workshops erfolgte die **Festlegung von Vertiefungsbereichen**. In den drei festgelegten Vertiefungsbereichen wurden Bestandsaufnahmen vor Ort durchgeführt, die in eine **Defizitanalyse** und beispielhafte Maßnahmenvorschläge münden.

Die beispielhaften Maßnahmen für die Vertiefungsbereiche wurden durch übergeordnete Maßnahmen ergänzt, deren Erfordernis sich u.a. aus den Ergebnissen der Status-Quo-Bewertung und des 1. Workshops ergab.



Im Rahmen des **2. Workshops, der coronabedingt angepasst wurde**, fand zunächst ein kurzer Rückblick zur Status-Quo-Analyse und deren Zusammenfassung in einem Stärken-Schwächen-Profil statt. Im Anschluss wurden übergeordnete Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität im Landkreis vorgestellt, die anhand einer Umfrage bewertet wurden.

Für die Maßnahmenentwicklung in den Vertiefungsbereichen wurden grundsätzliche Maßnahmen im Radverkehr vorgestellt. Für die 1. Arbeitsphase wurden die Teilnehmenden nach dem Zufallsprinzip in drei Gruppen eingeteilt. In insgesamt drei Arbeitsphasen rotierten die Arbeitsstationen so, dass sich jede Gruppe mit jedem Vertiefungsbereich auseinandersetzte.

Das Protokoll zum 2. Workshop findet sich im Anhang.

Zur **Verdichtung der Arbeitsergebnisse zu einem Nahmobilitätsplan** wurden diese in das Maßnahmenprogramm integriert und anhand von Maßnahmensteckbriefen konkreter beschrieben.

Abbildung 2: Erster Workshop zum Nahmobilitäts-Check: Eindrücke aus den Arbeitsphasen



Abbildung 3: Erster Workshop zum Nahmobilitäts-Check: Eindrücke aus den Arbeitsphasen



Abbildung 4: Zweiter Workshop zum Nahmobilitäts-Check: Eindrücke aus den Arbeitsphasen



Abbildung 5: Zweiter Workshop zum Nahmobilitäts-Check: Eindrücke aus den Arbeitsphasen



2 VORHANDENE STRATEGIEN UND KONZEPTE ZUR NAHMOBILITÄT

2.1 Regionales Entwicklungskonzept

Das Regionale Entwicklungskonzept soll der Entwicklung des Landkreises durch administrative und politische Maßnahmen dienen. Durch eine sogenannte SWOT-Analyse wurden Themen bzw. Handlungsfelder wie das öffentliche Nahverkehrsnetz, die Gewährleistung der Mobilität für alle Alters- und Mobilitätsklassen oder die Tourismusedwicklung festgelegt. Seit dem vorangegangenen REK aus den Jahren 2007-2013 konnten Projekte wie der Lahnwanderweg (Konzept, Investition und Marketing) oder die touristische Infrastruktur am R7 bzw. die Radrundtour Ems- und Wörbachtal etabliert und gefestigt werden.

2.2 Projektskizze Klimaschutz durch Radverkehr im Landkreis

Zur Verbesserung der Radverkehrssituation nimmt der Landkreis Limburg-Weilburg an dem Bundeswettbewerb „Klimaschutz durch Radverkehr“ teil. In einem Auftaktworkshop wurden Ideen und Vorschläge hierzu aus der Bevölkerung, der Politik und von den Verbänden gesammelt. Diese beinhalteten u.a. Ideen, wie die Hürden einer Radnutzung überwunden werden können. Genannt wurden bessere Wegequalitäten und Wegeverbindungen sowie die Erhöhung der Sicherheit und der Attraktivität, damit häufiger das Rad genutzt wird. Auch sichere Abstellmöglichkeiten in Kombination mit Ladestationen für E-Bikes wurden als wichtige Maßnahme zur Überwindung von Hürden für eine Radverkehrsnutzung genannt.

Ein weiteres wichtiges Thema stellt der gesamte Bereich der Infrastruktur dar. Dazu gehören zum Beispiel Radwege zu Schulen, die Gewährleistung der Sicherheit an allen Radwegen und die Radwegeunterhaltung. Der Alltagsradverkehr soll im Landkreis stärker integriert und kurze Wege, wie die Fahrt zum Bäcker, mit dem Fahrrad getätigt werden.

Um die generelle Attraktivität des Radverkehrs zu steigern, sollen weitere Angebote, wie zum Beispiel die Fahrradmitnahme in Bus und Bahn oder Fahrradparkhäuser sowie Service Stationen an Bahnhöfen folgen.

2.3 Green City Plan Limburg

„Die Stadt Limburg hat sich zum Ziel gesetzt, die Luftschadstoffe weiter zu reduzieren sowie die Grenzwerte zukünftig einzuhalten“ (vgl. Green City Plan Limburg, Dortmund, 2018 (S. 1)). Damit verbunden soll die Stadt auch an Attraktivität, sowohl für Bewohner*innen als auch für Besucher*innen gewinnen. Dies soll zum einen durch die Schließung bestehender Radwegenetzlücken und zum anderen durch ein Radverkehrskonzept für die gesamte Stadt erreicht werden. Weiterhin sollen Kampagnen zum Thema Radverkehr dazu beitragen, den Anteil des Radverkehrs am Modal-Split zu erhöhen und die Menschen für das Fahrradfahren zu begeistern. So soll zum Beispiel ein einmaliger Lastenradtest, sowie jährlich durchgeführte Fahrradaktionstage und das STADT- und SCHULRADELN etabliert werden, die den Leuten das Fahren mit dem Rad und die Vorteile des nicht-motorisierten Individualverkehrs aufzeigen soll. Im Bereich der inter- und multimodalen Schnittstellen wurde durch die vorangegangene Bike & Ride Offensive der Bahn eine gute Grundlage geschaffen, um die Ausstattung zu verbessern bzw. die Anzahl an Bike & Ride-Plätzen zu erhöhen.

2.4 Radverkehrs- und Nahmobilitätskonzept Weilburg

Das Ziel des Radverkehrskonzepts der Stadt Weilburg ist eine Erhöhung des Fuß- und Radverkehrs am Modal Split und die Vermeidung bzw. Behebung von Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern.

Mit dem Radverkehrskonzept sollen für die Erreichbarkeit der Alltagsziele, insbesondere Schulen, Gewerbegebiete und Arbeitsplatzkonzentrationen, Innenstadt und Einkaufsmöglichkeiten sowie öffentliche Einrichtungen, Freizeit- und Sportgelände und Bahnhöfe, geeignete Radverbindungen geschaffen werden. Das Konzept beinhaltet außerdem die Ermittlung von Schnittstellen für die Anbindung der Altstadt mit dem Lahnradweg. Zudem soll die touristische Radroute entlang der Lahn optimiert und Gefahrenpunkte beseitigt werden.

Die Analyse umfasst neben der Bestandserfassung auch eine Online-Umfrage zum Radverkehr mit

Angabemöglichkeiten zur Radverkehrsnutzung sowie zu Mängeln und Verbesserungsbedarf.

In der Netzkonzeption werden - in Anlehnung an die RIN -

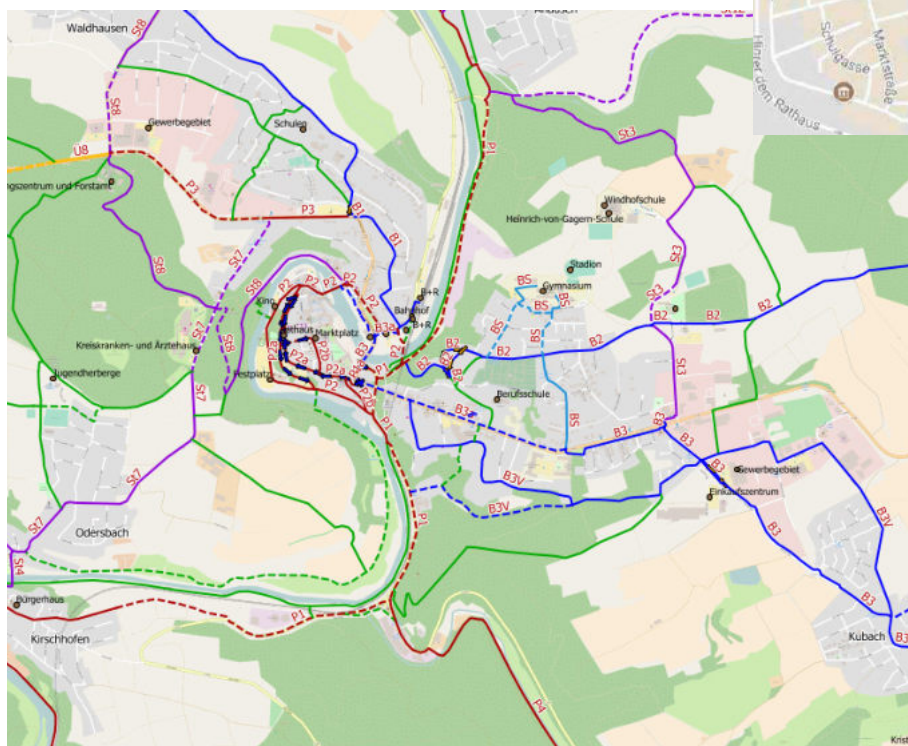
- Pendlerrouen als überregionale Radhauptverkehrsverbindungen,
- Basisrouen als regionale Radverkehrsverbindungen und
- Verdichtungsnetz für nahräumige Radverkehrsverbindungen

definiert. Auf Grund der geringen Anzahl an Personen, die zum alltäglichen Pendeln zwischen Arbeitsplatz und Wohnort das Fahrrad nutzen, wurde aber der Begriff Premiumroute an Stelle Pendlerroute eingeführt.

Zusätzlich wurde eine Freizeit- und touristische Radachse von West nach Ost durch das komplette Gemarkungsgebiet der Stadt Weilburg definiert, die die vorhandenen touristischen Radrouen verbindet.

Zur Umsetzung der Verbesserung des Radverkehrs wurden sowohl kleinere als auch umfangreichere Maßnahmen herausgearbeitet und aufgelistet.

Abbildung 6: Radverkehrs-konzept Stadt Weilburg, Gesamtplan (Ausschnitt, Quelle: Radverkehrs-konzept Stadt Weilburg, Anhang 1)



Radverkehrs-konzept Stadt Weilburg Anhang 1: Gesamtplan	
	Premiumroute
	Premiumroute Lückenschluss
	Basisroute
	Basisroute Lückenschluss
	Starthalteverbindung
	Starthalteverbindung Lückenschluss
	Basis-Schule
	Basis-Schule Lückenschluss
	Überörtliche Verbindung
	Überörtliche Verbindung Lückenschluss
	Verdichtungsnetz
	Verdichtungsnetz Lückenschluss
	Gemarkungsgrenzen
Stand: 10.11.2018	
Maßstab: 1:12.500	
Kartengrundlage: OpenStreetMap, MTD, danc	
Bearbeiter: Sylke Faltj, Tobias Tänger	
Planungsbereich: VAR+ Reichelsstraße 48 63283 Darmstadt Tel.: 06151-103105 E-Mail: info@varplus.de	

Adhoc-Maßnahmen sind z.B. die Beschilderung von Sackgassen, die für Fuß- und Radverkehr durchlässig sind, und das Öffnen von Einbahnstraßen für den Radverkehr, um die Erreichbarkeit der Altstadt zu gewährleisten. Auch die Verbesserung der Wegweisung und die Etablierung von Fahrrad-Piktogrammen zählen zu den vorgesehenen Maßnahmen. Die Beseitigung von Gefahrenpunkten entlang der Lahn-Radrouten ist ein wichtiges Thema, u.a. mit der Maßnahme Errichtung einer Nahmobilitätsbrücke über die Lahn. Weitere Bestandteile des Konzepts sind darüber hinaus das Thema Fahrradparken sowie Öffentlichkeitsarbeit und (schulisches) Mobilitätsmanagement.

Abbildung 7: Lage der künftigen Nahmobilitätsbrücke im Radverkehrsnetz (Quelle: Radverkehrs-konzept Stadt Weilburg, Anhang)



2.5 Masterplan Mobilität Limburg 2030

Das Zielkonzept zum Masterplan Mobilität Limburg 2030 beschäftigt sich mit den verkehrlichen Herausforderungen, die die Änderungen innerhalb der Alltagsabläufe und Mobilitätsgewohnheiten der Menschen berücksichtigen und aufgreifen (vgl. Zielkonzept zum Masterplan Mobilität 2030 der Stadt Limburg a. d. Lahn). Hierzu wurde ein Leitmotiv mit dem Titel: Stärkung der Stadt- und Lebensqualität - Für eine vielfältige, zukunftsorientierte Mobilität entwickelt und darauf aufbauend sechs Oberziele, die im Masterplan Mobilität verfolgt werden sollen, dargestellt. Für die Förderung der Nahmobilität relevant sind dabei insbesondere „Sichere und attraktive Mobilitätsoptionen für Alle schaffen“ und „Den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV fördern“. Die zusammenfassende SWOT-Analyse benennt Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken für den Fußverkehr, den Radverkehr und den ÖPNV (siehe Abbildung 5 auf der nachfolgenden Seite). Für die Stadtteile Limburgs werden folgende Ergebnisse zusammengefasst:

Abbildung 8: Die Stadtteile Limburgs im Überblick (Quelle: Masterplan Mobilität Limburg, S. 128)

- + alle Stadtteile sind bis auf Durchgangsstraßen nahezu vollständig als Tempo-30-Zone ausgewiesen, in Lindenhofen zusätzliche Verkehrsberuhigung und Straßenraumgestaltung
- + konkurrenzfähige/attraktive Fahrzeiten mit dem Rad ins Zentrum, zum ICE-Bahnhof aus Eschhofen und Dietkirchen kommend sogar mit leichten Vorteilen gegenüber dem MIV
- + bis auf Ahlbach Nahversorgung sowie grundlegende soziale Einrichtungen in jedem Stadtteil vorhanden, teils Verbesserungspotenzial bei der Erreichbarkeit für den Fuß- und Radverkehr
- o Radwegeverbindungen ins Zentrum in den meisten Fällen vorhanden, jedoch qualitativ und hinsichtlich direkter Führung teils stark ausbaufähig - dann besteht für das Fahrrad das Potenzial der echten Konkurrenz zum Pkw
- o drei Stadtteile mit (nicht barrierefreiem) SPNV-Anschluss, Anbindung durch Regionalbuslinien in der Regel meist ausreichend
- Durchfahrtsstraßen zum Teil problematisch für den Fuß- und Radverkehr: fehlende Radverkehrsanlagen (z.B. Staffel, Offheim), z.T. historisch bedingt oftmals schmale Gehwege, wenig Verkehrsberuhigung - insbesondere nicht an den Ortseingängen

- nahezu keine Verknüpfung von Bus- und Radverkehr vorhanden
- deutlicher Nachholbedarf im Bereich der Barrierefreiheit (viele Bushaltestellen, viele Straßenquerungen)

Abbildung 9: SWOT-Analyse des Masterplans Mobilität 2030 zu Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV (Quelle: Masterplan Mobilität Limburg, S. 129-130)

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
Fußverkehr	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kompakte Kernstadt mit direkten Fußwegeverbindungen, attraktive gestaltete Innen- und Altstadt ▪ Ambitioniertes Programm zur sukzessiven Herstellung von Barrierefreiheit ▪ Nahversorgung i. d. R. fußläufig gewährleistet 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teils untermaßige Gehwege, insb. auch in den Stadtteilen ▪ Natürliche und gebaute Barrieren: Schienenrassie, Schiede, Lahn ▪ Viele Unterführungen, überwiegend nicht barrierefrei und Angstpotenzial
Radverkehr	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sukzessiver Ausbau von Radverkehrsinfrastrukturen /-anlagen ▪ Überwiegend ausreichend Abstellanlagen vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wesentliche Netzlücken noch vorhanden (u. a. Schienenrassie, Innenstadt – ICE-Gebiet) ▪ Führung in Knotenpunktbereichen häufig ausbaufähig ▪ Verbindungen zwischen den Stadtteilen und der Kernstadt teils verbesserungswürdig (Infrastruktur und Beschilderung) ▪ Kein Bikesharing vorhanden, nur wenige Leihmöglichkeiten
ÖPNV	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Angemessenes Stadtlinienangebot ▪ Gute regionale SPNV-Verbindungen, drei Stadtteile mit Haltepunkten ▪ ICE-Halt ▪ Ausweitung und Komfortsteigerung des AST 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Angebotsdefizite im Busverkehr zur Schwachverkehrszeit, insb. Samstag ab nachmittags und sonntags ▪ Regionalbuslinien: Undurchsichtige Fahrpläne und Linienwege, keine klaren Takte
CHANCEN	RISIKEN
Fußverkehr	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Attraktive Innenstadt, kompakte Kernstadt ▪ Zunehmend stärkere Berücksichtigung der Interessen des Fußverkehrs in der Verkehrsplanung und Straßenraumgestaltung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Demografischer Wandel, alternde Gesellschaft: Schwerpunktthemen Teilhabe, Barrierefreiheit und Sicherheit ▪ Veränderungen im Konsumverhalten, Zentralisierung von Einzelhandelsstrukturen
Radverkehr	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zunehmende Verbreitung von E-Bikes/Pedelecs: auch längere und topografisch bewegte Strecken werden für das Fahrrad attraktiv ▪ Renaissance des Radverkehrs: Zunehmende Bedeutung als (Alltags-)Verkehrsmittel, auch durch neue Ansätze wie Radschnellwege ▪ Fahrradtourismus: Lage an der Lahn 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Topografie bleibt (psychologisches) Hemmnis ▪ Derzeitige Investitionen in den Radverkehr sind nicht ausreichend, um eine signifikante Verkehrsverlagerung zum Fahrrad zu erreichen ▪ Kannibalisierungseffekte zwischen Radverkehr und ÖPNV
ÖPNV	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Individuellere, noch bedarfsgerechtere On-Demand-Verkehre sowie autonomer ÖPNV können im Zuge technologischen Fortschritts die Effizienz des ÖPNV erhöhen ▪ Sukzessiver Abbau von Barrieren im ÖPNV: Haltestellenausbau, moderne Fahrzeuge, mehr (digitale) (Echtzeit-)Information ▪ Mittel- bis langfristig kann eine grundlegende Änderung der Tarifsystematik neue Nutzer ansprechen ▪ Sukzessive Qualitätssteigerungen im SPNV ▪ Die öffentliche Wahrnehmung des ÖPNV steigt allgemein, der Anteil ÖPNV-affiner Bevölkerungsgruppen wächst 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ÖPNV ist Zuschussgeschäft: Risiko der Stagnation oder Kürzung öffentlicher Mittel von Bund und Land ▪ Fahrpreise sind in der Wahrnehmung der Menschen am oberen Rand des Zumutbaren; i. d. R. jährliche Preissteigerungen beim RMV ▪ Formelle bzw. rechtliche Hürden bei der Umsetzung von Maßnahmen (z. B. Konflikt Verkehrsverbände/Landesgrenze)

Der Masterplan enthält insgesamt 10 Handlungsfelder. Im nachfolgenden werden aus den Handlungsfeldern Fußverkehr, Radverkehr und Nahmobilität jeweils

die Maßnahmen mit hoher oder sehr hoher Priorität benannt und in exemplarischen Steckbriefen dargestellt.

Maßnahmen mit hoher Priorität im Fußverkehr:

- Barrierefreie und höhengleiche Fußgängerquerung B8 / Offheimer Weg
- Bestehende Querungshilfen optimieren
- Fortführung des Konzepts „Barrierefreies Limburg“
- Einheitliche und umfassende Fußwegweisung im Limburg einrichten
- Sicherere Schulwege und Schulumfelder schaffen
- Fußwegeverbindungen aus den Stadtteilen in die Innenstadt aufwerten
- Programm zur Aufwertung von Unterführungen
- Fußgängerfreundliche Aufwertung der Schiede
- Prüfung zusätzlicher Querungshilfen
- Barrierearme Wege schaffen; insbesondere in der Altstadt
- Bestehende Fußwege verbreitern, optimieren und sanieren

Abbildung 10: exemplarischer Maßnahmensteckbrief Fußverkehr (Quelle: Masterplan Mobilität, S. 168)

Priorität	Beschreibung <p>Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulen ist ein aktuell viel diskutiertes Thema, da Schulen - sowohl Grundschulen als auch weiterführende Schulen - und die umgebenden Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturen verstärkt negativen Auswirkungen eines zunehmenden Hol- und Bringverkehrs ausgesetzt sind. Hieraus resultieren oftmals Gefährdungssituationen für Kinder, sodass noch mehr Eltern den Schulweg ihrer Kinder als (zu) gefährlich empfinden und die Kinder mit dem Pkw zur Schule gebracht werden. So setzt sich ein negativer Kreis fort. Zudem wird bereits im Lernenden Alter die motorisierte Mobilität in den Mittelpunkt gerückt. Limburg ist in seiner zentralörtlichen Funktion Standort zahlreicher Grund- und weiterführender Schulen sowie auch eines Berufsschulzentrums; Schüler unterschiedlichen Alters spielen im Stadt- und Verkehrsgeschehen eine bedeutende Rolle. Dabei kommen viele Schüler auch aus den umliegenden Gemeinden, sodass insbesondere auch die Fußwege vom Bahnhof Limburg (Lahn) in Richtung der Schulen in Blumenrod, Brückenvorstadt und Richtung Schafsberg eine große Rolle spielen. Auch die Wege zu den Schulen in den Stadtteilen sind im Rahmen der lokalen Schulwege zu berücksichtigen. Die wesentlichen konkreten Schulwege sind dabei ggf. im Detail zu identifizieren und analysieren. Die Stadt Limburg hat für einige Schulen im Stadtgebiet bereits Schulwegsicherungspläne erstellt, die die Schulwege, sichere Querungen sowie Gefahrenpunkte darstellen. Auf dieser Grundlage sollen, je nach individuellem Problemschwerpunkt, konkrete Maßnahmen zur weiteren Schulwegsicherung beitragen. Dabei sollen die Fußwege von den Bahnhöfen, insb. des Bahnhofs Limburg (Lahn), in den Fokus gerückt und optimiert werden sowie die Umfelder der Schulen betrachtet werden. Dies kann sowohl durch bauliche Maßnahmen (Querungshilfen, Ausbau und Kennzeichnung der Fußwege, Eingriffe im Straßenraum etc.) als auch durch organisatorische bzw. regulierende Maßnahmen (Beschilderungen, Tempolimits, Halteverbotszonen, temporäre Straßensperrungen etc.) geschehen.</p>	<p>Beispiele für Beschilderungen im Schulumfeld</p>
Zeitraumen	Zielbezug <p>A: Sichere und attraktive Mobilitäts Optionen für Alle schaffen (A3) D: Den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV fördern (D1)</p>	
Kosten	Schnittstellen/Bezugspunkte zu anderen Maßnahmen <ul style="list-style-type: none"> › X.5 Schulisches Mobilitätsmanagement › IX.4 / IX.7 Verbesserung des verkehrlichen Miteinanders › Schulwegsicherungsplanung der Stadt Limburg 	
Zusammenfassung <p>Schaffung sicherer Schulwege bzw. Verbesserung der Schulwege insbesondere von den Bahnhöfen im Stadtgebiet zu den Schulen sowie Optimierung der Schulumfelder hinsichtlich der Belange des Schülerfußverkehrs auf Basis der Schulwegsicherungspläne der Stadt Limburg.</p>	Fördermöglichkeiten <p>ggf. indirekt über Nahmobilitätsförderprogramme, Förderprogramm „Nationaler Radverkehrsplan 2020“</p>	
Bausteine zur Umsetzung <ul style="list-style-type: none"> › Identifikation von Schulwegen und individueller Problemlagen (ggf. in Zusammenarbeit mit den Schulen) › Auswertung und Weiterentwicklung der vorhandenen Schulwegsicherungspläne mit konkreten, individuellen Maßnahmenprogrammen (baulich / organisatorisch) › Erarbeitung von Schulwegsicherungsplänen für alle Schulen im Stadtgebiet › Fokussierung auf die sichere Gestaltung der Fußwege von den Bahnhöfen zu den Schulen, insb. vom Bahnhof Limburg (Lahn) › Reduzierung und Organisation der Elternbringverkehre z.B. mittels Ausweisung von Elternhaltestellen in einiger Entfernung zu Schulen › Initiierung von Ansätzen wie „Walking Bus“ und „Cycle Train“ in Begleitung durch Eltern oder ältere Schüler 	Akteure <p>Stadt Limburg, Landkreis Limburg-Weilburg (Schulträger), Polizei, Verkehrswacht</p>	

Maßnahmen mit hoher Priorität im Radverkehr:

- Radwegequalitäten ausbauen und optimieren
- Radabstellanlagen im Stadtgebiet ausweiten und verbessern
- Beleuchtung, Pflege und Unterhalt von Radwegen sichern
- Errichtung von Radverkehrsanlagen an der B8 und ggf. B54
- Prüfung der Einführung eines Leihradsystems
- Prüfung und (Pilot-)Umsetzung von Radschnellverbindungen mit hohen Standards aus den Stadtteilen bzw. dem Umland
- Radwegenetzlücken schließen
- Knotenpunkte fahrradfreundlich gestalten (ohne Signalisierung)
- Prüfung der Einrichtung von Fahrradstraßen
- Bau einer Fahrradparkanlage am Bahnhof Limburg an der Lahn

Abbildung 11: exemplarischer Maßnahmensteckbrief Radverkehr (Quelle: Masterplan Mobilität, S. 172)

Stadt Limburg a. d. Lahn: Masterplan Mobilität 2030 – Endbericht		171
<h3>11.9 RADVERKEHR</h3> <h4>PRÜFUNG DER EINFÜHRUNG EINES LEIHRADSYSTEMS</h4>		
Priorität <div style="display: flex; gap: 10px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #0056b3; border-radius: 50%;"></div> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #0056b3; border-radius: 50%;"></div> <div style="width: 15px; height: 15px; border: 1px solid #0056b3; border-radius: 50%;"></div> </div>	Beschreibung <p>Shared Mobility gewinnt immer mehr an Bedeutung und ist nicht länger ein Großstadtphänomen. Fahrradverleihsysteme haben sich in den letzten Jahren auch in vielen Mittelstädten etabliert. Die Stadt Limburg strebt eine Attraktivierung des Radverkehrs sowie auch der kombinierten Verkehrsmittelnutzung an. Dazu kann die Etablierung eines Leihfahrradsystems beitragen, das neue Mobilitätsoptionen eröffnet und die Wahlfreiheit von Verkehrsmitteln in der Stadt stärkt. Es entstehen Synergieeffekte zum ÖPNV, wenn ein Fahrradverleihsystem als Zubringer zu Haltestellen/Bahnhöfen genutzt wird. Darüber hinaus ist die Nutzung flexibel, altersunabhängig und günstig. Durch ein einheitliches, modernes Erscheinungsbild tragen Leihradstationen und Leihräder zudem zur sichtbaren zeitgemäßen Verkehrsentwicklung in Limburg bei. Bei der Ausgestaltung und Umsetzung bestehen verschiedene Möglichkeiten, sowohl in der Betriebsform als auch im System. Bei der Wahl eines stationsbasierten Systems sind kurzfristig Mobilitätsknoten bzw. potenzielle Standorte von Mobilstationen sowie die Limburger Innenstadt als Startpunkte für das System einzuplanen. Stationen können sukzessive an den größeren Schul-/Ausbildungs- und Arbeitsplatzstandorten eingerichtet werden. Wenn das Angebot angenommen wird, könnte mittelfristig ein Netz aus etwa 15-20 Leihradstationen mit je etwa 5 Leihrädern flächendeckend im Stadtgebiet entstehen. Ein stationsungebundenes Leihradsystem können die Leihräder im Stadtgebiet oder definierten Zonen im öffentlichen Raum frei abgestellt und ausgeliehen werden. Städte haben jedoch teils schlechte Erfahrungen mit diesem System gemacht (Vandalismus, falsches Abstellen, auch datenschutzrechtliche Bedenken), vielerorts werden free-floating Leihräder aber auch rege genutzt. Es existieren Anbieter, die derartige Modelle auf eigene Kosten in die Städte tragen. Hier ist zu prüfen, ob ein solches Modell nachhaltig unterstützt wird. Die Flexibilität in der Nutzung ist noch einmal bedeutend höher, allerdings kann das Limburger Stadtgebiet auch mit einer moderaten Anzahl an Leihradstationen gut abgedeckt werden.</p>	
Zeiträumen <div style="display: flex; gap: 10px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #0056b3; clip-path: polygon(50% 0%, 61% 35%, 98% 35%);"></div> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #0056b3; clip-path: polygon(50% 0%, 61% 35%, 98% 35%);"></div> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #0056b3; clip-path: polygon(50% 0%, 61% 35%, 98% 35%);"></div> </div>	 <p>Potenzielle Standorte bei stationsgebundenem System</p>	
Kosten <div style="display: flex; gap: 10px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #0056b3; border-radius: 50%;"></div> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #0056b3; border-radius: 50%;"></div> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #0056b3; border-radius: 50%;"></div> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #0056b3; border-radius: 50%;"></div> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #0056b3; border-radius: 50%;"></div> </div>	Zielbezug <p>B: Die Erreichbarkeit und Attraktivität Limburgs optimieren (B2, B3, B4) D: Den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV fördern (D1, D3)</p>	
Zusammenfassung <p>Einholung von Angeboten bzw. Interesse bestehender Anbieter oder Prüfung einer Umsetzung in Eigenregie. Bevorzugung des Free-Floating-Prinzips und Einbezug der Standorte von Mobilstationen. Ggf. Einbindung von Lastenrädern.</p>	Schnittstellen/Bezugspunkte zu anderen Maßnahmen <ul style="list-style-type: none"> › VI.3 Aufbau von Mobilstationen im Stadtgebiet › VIII.3 Pilotprojekt Lastenrad Limburg initiieren 	
Bausteine zur Umsetzung <ul style="list-style-type: none"> › Untersuchung von Rahmenbedingungen und Potenzialen zur Einführung eines Leihradsystems › Auswahl zwischen stationsbasiertem und stationsungebundenem (free floating) System › Entscheidung auf Basis von Chancen und Risiken über eine Betriebsform (Betrieb durch Stadt Limburg, Vergabe an Dienstleister, eigenwirtschaftliche Betreiber) › Zugehen auf potenzielle Dienstleister bzw. Einholen von Interessenbekundungen › Festlegung der Anzahl, Ausstattung, Umfang und Standort der Fahrräder und ggf. Leihstationen › ggf. Einbindung von Finanzierungspartnern (z.B. durch Werbung/Kooperationen): Einzelhandel, Unternehmen, Gastronomie etc. › Schrittweise/sukzessive Umsetzung und Ausbau 	Fördermöglichkeiten <p>ggf. privatwirtschaftliche Finanzierung</p>	
	Akteure <p>Stadt Limburg, Leihrad- bzw. Leihradsystemanbieter (z.B. nextbike) ggf. ADFC, lokaler Fahrradhandel, weitere lokale Initiativen und Unternehmen</p>	

Maßnahmen mit hoher Priorität in der Nahmobilität:

- Vermeidung bzw. Abbau von Konfliktsituationen zwischen Fuß- und Radverkehr
- Optimierung der Alten Lahnbrücke für den Fuß- und Radverkehr
- Schaffung einer Schienenquerung für den Fuß- und Radverkehr mittels einer Brücke über die Gleisanlagen im Bereich des Bahnhofs Limburg an der Lahn

Abbildung 12: exemplarischer Maßnahmensteckbrief Nahmobilität (Quelle: Masterplan Mobilität, S. 180)

Stadt Limburg a. d. Lahn: Masterplan Mobilität 2030 – Endbericht		180
<h3>III.4 NAHMOBILITÄT SCHIENENQUERUNG FÜR DEN FUSS- UND RADVERKEHR AUF HÖHE DES BAHNHOFES</h3>		
Priorisierung 	Beschreibung <p>Das größte Nadelöhr im Fuß- und Radwegenetz der Kernstadt Limburg stellt die Schienentrasse im Bereich des Bahnhofs Limburg (Lahn) dar. Die einzige Querungsmöglichkeit besteht in der Bahnhofunterführung, die in ihrer Kapazität begrenzt und oftmals Ort von Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern ist. Da Radfahrer hier absteigen müssen, existiert keine Durchfahrmöglichkeit aus der südlichen Kernstadt in die Limburger Innenstadt und darüber hinaus - die Kernstadt ist quasi zweigeteilt. Diese essenzielle zentrale Netzlücke des Radverkehrs sowie defizitäre räumliche Situation für den Fußverkehr kann nur durch eine zusätzliche Querungsmöglichkeit gelöst bzw. aufgewertet werden. Als Schlüsselprojekt im Rahmen des Masterplans Mobilität wird der Neubau einer Querungsmöglichkeit der Schienen auf Höhe des Bahnhofs in Form einer Brücke für den Fuß- und Radverkehr vorgeschlagen. Die Brücke sollte sich städtebaulich repräsentativ in den Stadtraum einfügen, sowohl über Rampen als auch über Aufzüge zugänglich sein und für den Radverkehr freigegeben werden. Ein Anschluss an die Bahnsteige wird nicht vorgesehen. Aufgrund beengter räumlicher Verhältnisse wird eine individuelle Brückenlösung erforderlich, die umfangreiche grundlegende wie vertiefende Untersuchungen einfordert. Ggf. muss Grundstücksfläche der DB südlich der Gleise hinzugezogen werden. Darüber hinaus würden umfangreiche Flächenneuordnungen und -gestaltungen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes sowie des ZOB Süd notwendig. Aufgrund der deutlichen Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer wird trotz hohen Aufwands die Prüfung und ggf. Realisierung eines Brückenbauwerks an dieser Stelle empfohlen. Planungs- und insb. Baukosten, die sich insgesamt im mittleren einstelligen Millionenbereich bewegen könnten, sind mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit förderfähig.</p>	
Zeiträumen 	Projektbeispiele: <ul style="list-style-type: none"> › Z-Brücke Konstanz-Petershausen (Kosten ca. 6 Mio. Euro, 70 % GVFG-Förderung) › CHIO-Brücke Aachen (Kosten ca. 2,2 Mio. Euro) 	
Kosten 	Gestaltungsbeispiel (eigene Fotomontage) 	
Zusammenfassung <p>Schaffung einer Schienenquerung für den Fuß- und Radverkehr mittels einer Brücke über die Gleisanlagen im Bereich des Bahnhofs Limburg (Lahn)</p>	Zielbezug <p>B: Die Erreichbarkeit und Attraktivität Limburgs optimieren und sichern (B2, B3, B4) D: Den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV fördern (D1) E: Stadt- und Straßenräume lebenswert und hochwertig gestalten (E1, E2)</p>	
Bausteine zur Umsetzung <ul style="list-style-type: none"> › Grundsatzbeschluss zur Umsetzung einer Brücke über die Schienen im Bereich des Bahnhofs Limburg (Lahn) einholen › Einleitung von Untersuchungen hinsichtlich planerischer, verkehrlicher, rechtlicher, technischer und finanzieller Anforderungen › Frühzeitige Abstimmung mit DB Netz AG im Rahmen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes zur Herstellung einer Kreuzungsvereinbarung › Einleitung der Vor- und Entwurfsplanung › Durchführung eines Wettbewerbsverfahrens zur Gestaltung und Realisierung der Brücke sowie der Verkehrsplanung der Anschlüsse im Bereich ZOB Süd und Bahnhofsvorplatz (inkl. Umgestaltung ZOB Süd und Anpassung des Bahnhofsvorplatzes) › ggf. Planfeststellungs- und/oder Bauleitplanverfahren, Grundstücksverhandlungen › Fördermittelakquise, Genehmigungs- und Ausführungsplanung 	Schnittstellen/Bezugspunkte zu anderen Maßnahmen <ul style="list-style-type: none"> › II.12 Radwegenetzlücken schließen › II.7 Radinfrastruktur im Umfeld der Bahnhöfe verbessern › III.1 Vermeidung/Abbau von Konfliktsituationen zwischen Fuß- und Radverkehr › I.8 Fußwegeverbindungen aus den Stadtteilen in die Innenstadt aufwerten 	
	Fördermöglichkeiten <p>GVFG-Mittel (§ 2 (1) Nr. 5 GVFG), Förderrichtlinie Nahmobilität des Landes Hessen (auch zur Kofinanzierung; innerörtliche Querungshilfen bzw. eigenständige Unter-/Überführungen)</p>	
	Akteure <p>Stadt Limburg, DB, ggf. RMV</p>	

2.6 Rad- und Fußwegekonzept der Gemeinde Elbtal

Das kommunale Rad- und Fußwegekonzept Elbtal verfolgt das Ziel der Einrichtung von Rad- und Fußwegenetzen, die sowohl die Elbtaler Ortsteile untereinander verbinden (Alltagsverkehr) als auch attraktive Freizeitrouten zur Erholungsnutzung bieten. Thematisiert wird hierbei auch der Umgang mit der stark befahrenen B 54, die durch die Ortsteile Dorchheim und Elbgrund verläuft und die Ortsteile

Heuchelheim und Hangenmeilingen räumlich voneinander trennt.

Aufbauend auf allgemeinen Grundsätzen fahrrad- und fußgerechter Infrastruktur erfolgen Netzdefinitionen und für die definierten Netze eine Mängel- und Schachstellenanalyse. Abbildung 13 enthält einen Überblick über die Mängel im Radwegenetz.

Abbildung 13: Überblick über die Mängel im bestehenden Radwegenetz

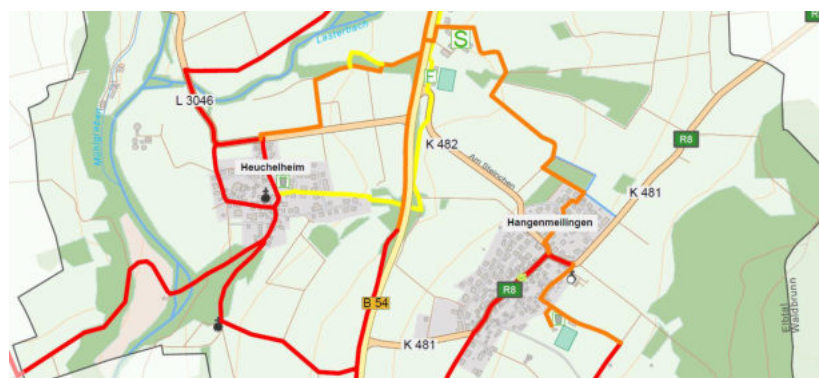
Art des Mangels	Beschreibung
Fehlende Radwegebeschilderung	Zielwegweiser entlang des Radwegenetzes nach Radroutenplaner Hessen, ADFC und OpenStreetMap
	Zwischenwegweiser entlang des Radwegenetzes nach Radroutenplaner Hessen, ADFC und OpenStreetMap
	Ortstafeln an den Ortseingängen von Elbgrund, Dorchheim, Hangenmeilingen und Heuchelheim
Mitbenutzung klassifizierter Straßen	Bundesstraße B 54
	Landesstraßen
	Kreisstraßen
Benutzung unbefestigter Wege	Elbgrund Richtung Langendernbach von L 3046 Richtung Dorchheim
Schäden in der Fahrbahnoberfläche	Schlaglöcher
	Risse
Weitere Mängel	Aufschüttung zwischen B 54 und parallelem Wirtschaftsweg

Im Fußwegenetz wird zwischen

- baulichen Mängeln z.B. fehlende Bordsteinabsenkungen, zu schmale Gehwege, mangelhafte Oberflächenqualität,
- netzbezogenen Mängeln z.B. fehlende Gehwege, fehlende Überquerungsmöglichkeiten und
- sonstigen Mängeln z.B. Hindernisse und Barrieren auf Gehwegen unterschieden.

Die Neukonzipierung des Rad- und Fußwegenetzes erfolgt auf Grundlage ausgewählter Ziele. Auf der Basis eines Bedarfsliniennetzes zur Anbindung der Ziele werden Gesamtroutennetze im Alltags- und Freizeitverkehr herausgearbeitet. In einem Konzeptplan werden vorhandene Wege und aus der Netzkonzeption abgeleitete neue Wege differenziert dargestellt (vgl. Rad- und Fußwegekonzept der Gemeinde Elbtal, 2020, S. 41-44).

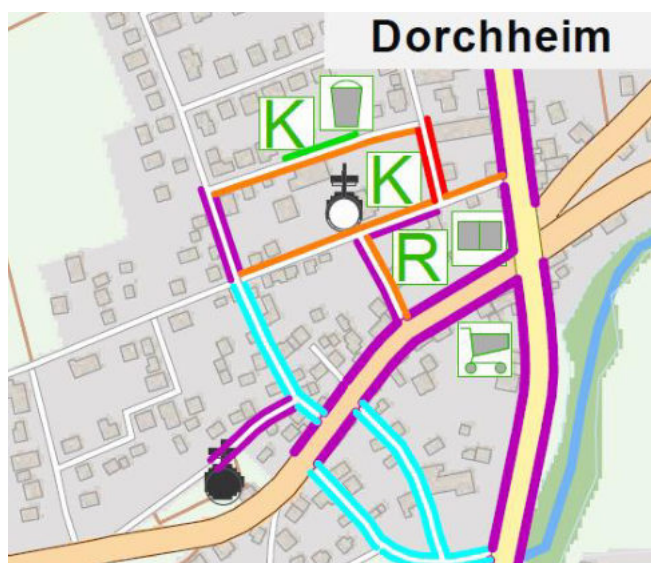
Abbildung 14: Beispielhafter Abschnitt des Konzeptplans zum Alltagsradwegenetz (Quelle: Rad- und Fußwegekonzept der Gemeinde Elbtal, S. 44)



An vier Punkten im Alltags- sowie im Freizeitradwegenetz werden erforderliche Lückenschlüsse für durchgängige Radwegenetze herausgearbeitet. Für das Radwegenetz wird ein Wegweisungskonzept erarbeitet.

Auch im Fußverkehr erfolgt aufbauend auf ein Bedarfsliniennetz die Erarbeitung von Konzepten für den Alltags- und Freizeitfußverkehr. Die Wegweisung für den Fußverkehr soll bei Überschneidung der Netze mit dem Radverkehr als gemeinsame Wegweisung umgesetzt werden.

Abbildung 15: Beispielhafter Ausschnitt aus dem Konzept zum Alltagsfußverkehr (Quelle: Rad- und Fußwegekonzept der Gemeinde Elbtal, S. 50)



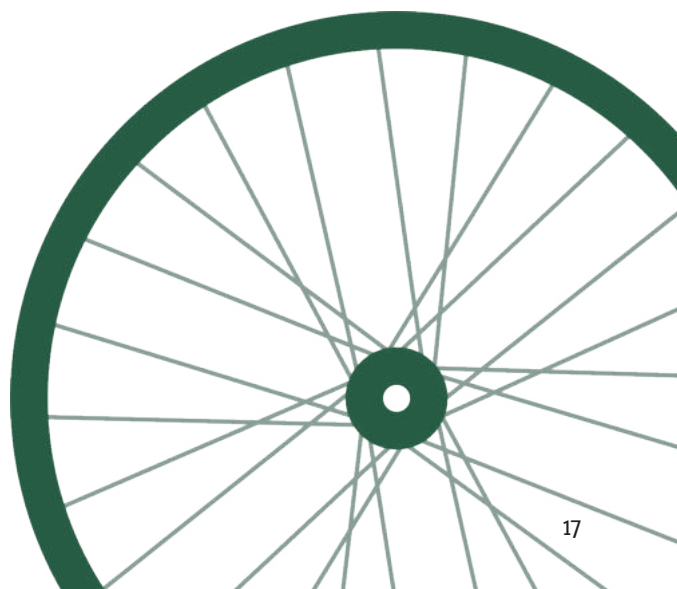
- Gehweg bleibt bestehen
- Gehweg wird um < 0,5 m verbreitert
- Gehweg wird um > 0,5 m verbreitert
- Gehweg wird neu geschaffen
- Wohnweg ohne Gehweg/Wirtschaftsweg

Das Maßnahmenkonzept umfasst die Themen Abstellanlagen, Beschilderung, Radwegenetz, Fußwegenetz, Ruhebänke und Wegweisung.

Anhand einer Priorisierung werden die Maßnahmen zum Rad- und Fußwegenetz in

- Kurzfristige Maßnahmen: „Die Maßnahmen werden als dringend erforderlich angesehen und sollten unmittelbar umgesetzt werden“
- Mittelfristige Maßnahmen: „Wichtige Maßnahmen, die vorbereitet und zu einem späteren Zeitpunkt ausgeführt werden sollten“ und

- Langfristige Maßnahmen: „Wünschenswerte Maßnahmen, deren Realisierung zu gegebener Zeit ausgeführt werden sollte“ zeitlich differenziert (vgl. Rad- und Fußwegekonzept der Gemeinde Elbtal, 2020, S. 55). Von hoher Priorität sind dabei die Maßnahmen, die einen Lückenschluss vorsehen. Zur Umsetzung des Rad- und Fußwegekonzeptes der Gemeinde Elbtal werden außerdem unterschiedliche „Impulsprojekte“ (vgl. Rad- und Fußwegekonzept der Gemeinde Elbtal, 2020, S. 65) definiert. Im Einzelnen sind dies
 - die Aktion „Radfahren neu entdecken“
 - Fahrradparken an ausgewählten Standorten wie Rathaus, Dorfgemeinschaftshäuser und Sportplätze
 - Ruhebänke an 2 attraktiven Standorten des Freizeitfußverkehrsnetzes
 - Fußgänger- und Radfahrerbrücke über B 54.



3 BESTANDSANALYSE UND BEWERTUNG

3.1 Rahmenbedingungen zur Nahmobilität im Landkreis

3.1.1 Räumliche Einbindung und Topografie

Räumliche Einbindung

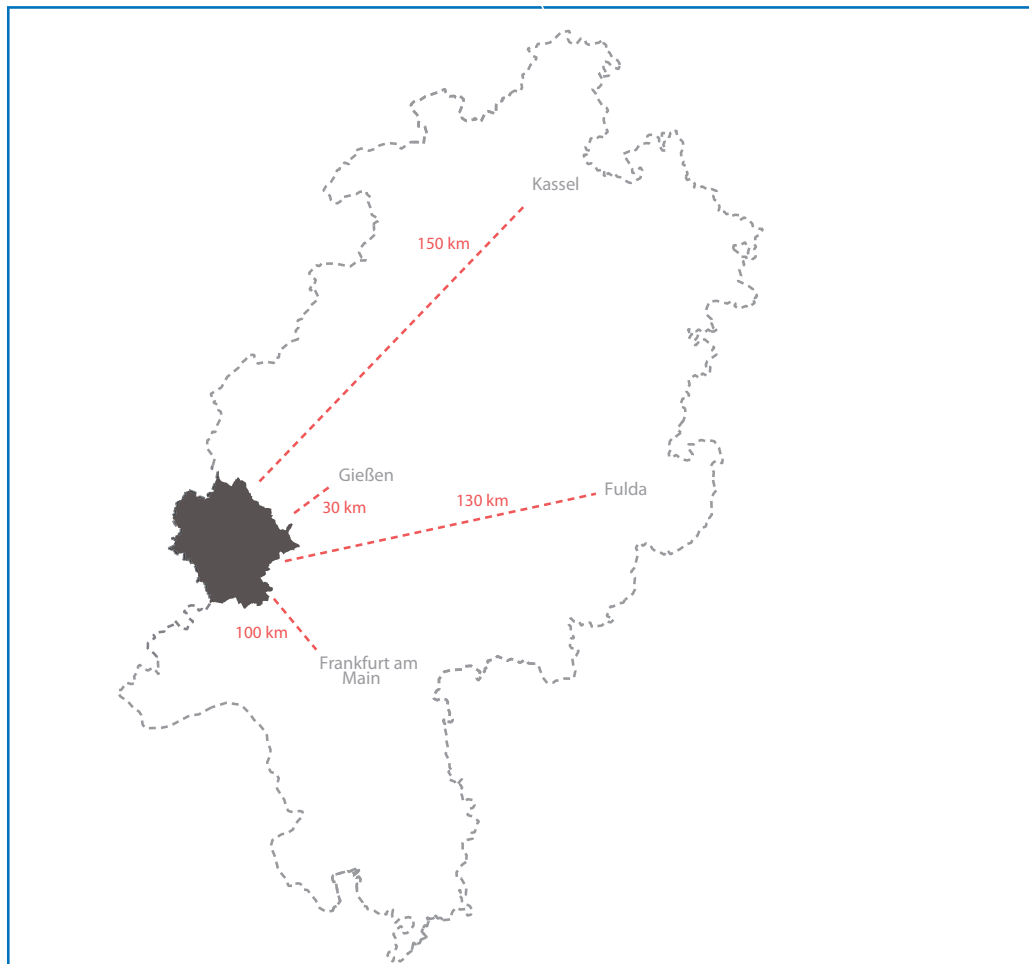
Der Landkreis Limburg-Weilburg liegt im Westen Hessens zwischen Taunus und Westerwald und gehört zum Regierungsbezirk Gießen. Regionalplanerisch gehört das Gebiet dem Planungsraum Mittelhessen an (vgl. Regionalplan Mittelhessen 2010). Das nächstgelegene Oberzentrum Gießen im Nordosten ist etwa 30 km entfernt (Entfernung gemessen an der nächstgelegenen Gemeinde des Landkreises zu Gießen (Löhnberg)). Weitere umliegende Städte sind Koblenz im Nordwesten (etwa 30 km), Wiesbaden im Süden (etwa 25 km) und Wetzlar im Nordosten (etwa 25 km).

Im Landkreis leben 172.549 Menschen (Stand: März

2019) (vgl. Hessisches Statistisches Landesamt 2019) verteilt auf einer Fläche von 738,44 km² (Stand: Anfang 2018) (vgl. Hessisches Statistisches Landesamt 2019), was einer Einwohnerdichte von etwa 234 Einwohnern/km² entspricht. Zum Landkreis Limburg-Weilburg gehören 19 Städte bzw. Gemeinden: Bad Camberg, Beselich, Brechen, Dornburg, Elbtal, Elz, Hadamar, Hünfelden, Limburg an der Lahn, Löhnberg, Mengerskirchen, Merenberg, Runkel, Selters (Taunus), Villmar, Waldbrunn, Weilburg, Weilmünster und Weinbach. Kreisstadt ist Limburg an der Lahn.

Der überwiegend ländliche Charakter des Gebiets ist deutlich zu erkennen. So nehmen Wald- und Landwirtschaftsflächen zusammen ca. 80% der Gesamtfläche ein. Den größeren Anteil besitzt hierbei die Landwirtschaft (ca. 46%). „Im Vergleich zu Hessen

Karte 1: Lage des Landkreises in Hessen



Nahmobilitäts-Check für den Landkreis Limburg-Weilburg

Karte 1
Lage in Hessen

- Landkreis Limburg Weilburg
- Bundesland Hessen
- Entfernung

Datengrundlage Google Maps
Kartengrundlage Openstreetmap
Stand Oktober 2019



LK Argus plan:mobil
Berlin • Hamburg • Kassel

LK Argus Kassel GmbH
Ludwig-Erhard-Straße 8
34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kassel@lk-argus.de
www.lk-argus.de

plan:mobil
Ludwig-Erhard-Straße 8
34131 Kassel
Tel. 0561.400 90 555
info@plan-mobil.de
www.plan-mobil.de

ist der Waldanteil in der Region kleiner und der Anteil der Landwirtschaftsfläche größer.“ (vgl. Regionales Entwicklungskonzept Limburg-Weilburg 2014)

Topographie

Der Landkreis Limburg-Weilburg zeichnet sich durch deutliche topographische Unterschiede mit Höhendifferenzen bis zu 400m aus. Der südwestliche Bereich um Limburg befindet sich lediglich ca. 100m über NHN, wohingegen Mengerskirchen im nördlichen Teil des Kreises ca. 500m über NHN liegt. Weiterhin sind z.B. durch die Lahn und andere Gewässer Tallagen definiert, an die Höhenlagen anschließen.

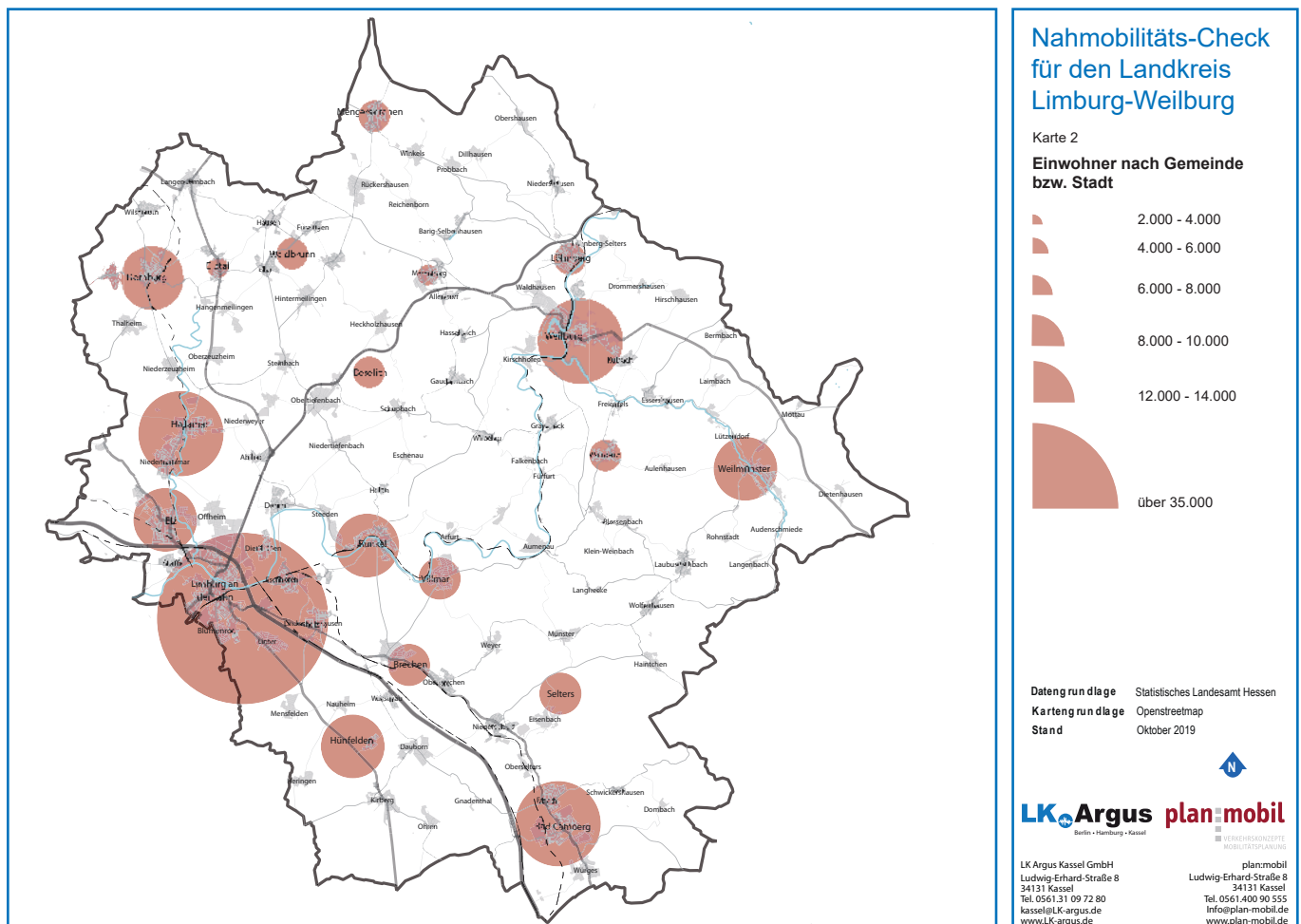
3.1.2 Bevölkerungsstruktur und Bevölkerungsentwicklung

Bevölkerungsstruktur

Die größte Stadt im Untersuchungsgebiet ist Limburg an der Lahn, die eine Einwohnerzahl von 35.469 aufweist und die Kreisstadt ist. Sie besteht aus den 8 Ortsteilen Limburg (Kernstadt), Lindenholzhausen, Linter, Eschhofen, Staffel, Offheim, Dietkirchen und Ahlbach. Der bevölkerungsreichste Stadtteil ist Limburg (Kernstadt) mit 18.635 Einwohnern, der bevölkerungsärmste Ahlbach mit 1.244 Einwohnern. (vgl. Stadtportrait der Stadt Limburg 2014)

Mit insgesamt 2.411 Einwohnern ist Elbtal die kleinste Gemeinde innerhalb des Landkreises und zählt im kleinsten von insgesamt 4 Ortsteilen etwas

Karte 2: Einwohner nach Städten und Gemeinden



mehr als 200 Einwohner (vgl. Gemeinde Elbtal 2018).

Im westlichen Teil des Landkreises wohnen die meisten Einwohner, darüber hinaus ist Weilburg ein

Einwohnerschwerpunkt im Landkreis. Im übrigen Kreisgebiet sind die Gemeinden zum Teil sehr klein. Insgesamt verteilen sich die Einwohner wie folgt auf die Städte und Gemeinden im Landkreis.

Tabelle 1: Wohnbevölkerung im Landkreis Limburg-Weilburg nach Stadt/Gemeinde

Stadt/Gemeinde	Bevölkerung insgesamt	Männlich	Weiblich
Beselich	5.680	2.829	2.851
Brechen	6.522	3.209	3.313
Bad Camberg, Stadt	14.266	7.041	7.225
Bornburg	8.455	4.258	4.187
Elbtal	2.411	1.222	1.189
Elz	8.127	3.966	4.161
Hadamar, Stadt	12.487	6.322	6.165
Hünfelden	9.601	4.747	4.854
Limburg a. d. Lahn, Kreisstadt	35.459	17.565	17.904
Löhnberg	4.480	2.216	2.264
Mengerskirchen, Marktflecken	5.645	2.807	2.838
Merenberg, Marktflecken	3.250	1.615	1.635
Runken, Stadt	9.343	4.639	4.704
Selters (Taunus)	7.960	4.043	3.917
Villmar, Marktflecken	6.766	3.395	3.371
Waldbrunn (Westerwald)	5.766	2.914	2.852
Weilburg, Stadt	12.966	6.454	6.542
Weilmünster, Marktflecken	8.700	4.325	4.375
Weinbach	4.335	2.142	2.193
Landkreis Limburg-Weilburg	172.249	85.709	86.540

Bevölkerungsentwicklung

Seit dem Jahr 2008 ist die Bevölkerung im Landkreis Limburg-Weilburg von 172.738 auf 172.249 Einwohner gesunken (vgl. Hessisches Statistisches Landesamt 2018, S.76). Auch für die kommenden Jahre wird mit einer weiter fallenden Einwohnerzahl gerechnet. So sollen Berechnungen zufolge im Jahre 2030 nur noch 162.686 Menschen im Landkreis Limburg-Weilburg leben. (vgl. Hessisches Statistisches Landesamt 2016, S. 13) Dies bedeutet einen Verlust von 5,6%. Dabei nimmt die Bevölkerung bis 60 Jahre ab, die Bevölkerungszahl in den Altersklassen ab 60 Jahren nimmt zu.

Abbildung 16: Bevölkerungsprognose nach Altersgruppen 2018 und 2030

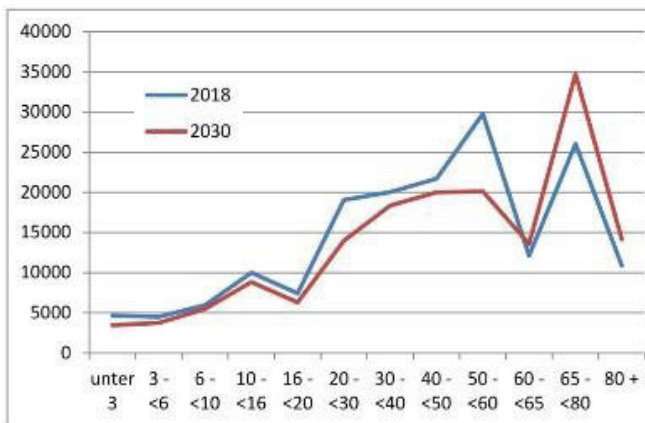


Abbildung 16 zeigt deutlich das Thema des Demographischen Wandels. Immer weniger junge Menschen kommen nach und die Bevölkerung wird insgesamt älter. Dies ist deutlich an den steigenden Zahlen der über 65-jährigen im Jahre 2030 zu erkennen. Die von der Bertelsmann Stiftung errechneten Prognosewerte über die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis zeigen eine noch stärkere Abnahme als die Werte des Hessischen Statistischen Landesamtes. Nach diesen sollen im Jahre 2030 nur noch 161.400 Menschen im Landkreis leben, dies würde einer Abnahme von 6,3% entsprechen.

Die zukünftigen Mobilitätsangebote müssen unter Berücksichtigung des demografischen Wandels entwickelt werden. Stärker berücksichtigt werden müssen Wegebeziehungen der älteren Bevölkerung und deren barrierefreie Gestaltung.

3.1.3 Zentrale Orte und Verflechtungen

Zentrale Orte

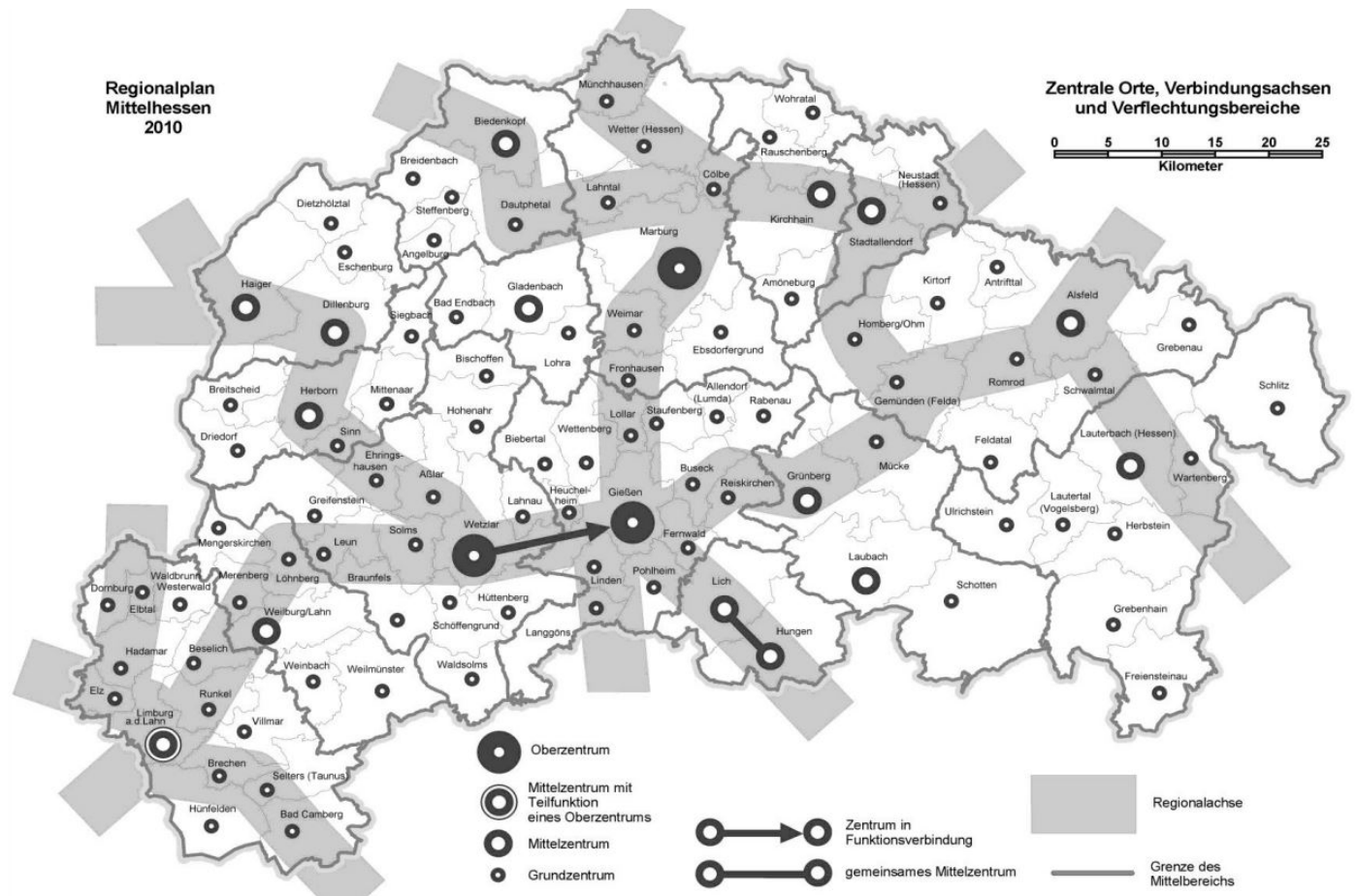
Die Kreisstadt Limburg ist als Mittelzentrum mit der Teilfunktion eines Oberzentrums ausgewiesen. Laut dem LEP 2000 ist die Stadt Weilburg ein Mittelzentrum und die übrigen Städte und Gemeinden innerhalb des Landkreises gemäß des Regionalplans Mittelhessen Grundzentren (vgl. Regionalplan Mittelhessen 2010). Diese haben die Aufgabe „die Grundversorgung mit den Gütern des täglichen Bedarfs für den Grundversorgungsbereich zu gewährleisten.“ (vgl.

Regionalplan Mittelhessen 2010)

Im Untersuchungsgebiet sind die folgenden zwei Strukturräume vertreten (vgl. Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg 2014: S. 16):

- Ordnungsraum: zu diesem gehören Bad Camberg, Brechen, Elz, Limburg an der Lahn und Selters (Taunus)
- Ländlicher Raum: dieser schließt die übrigen Gebiete ein

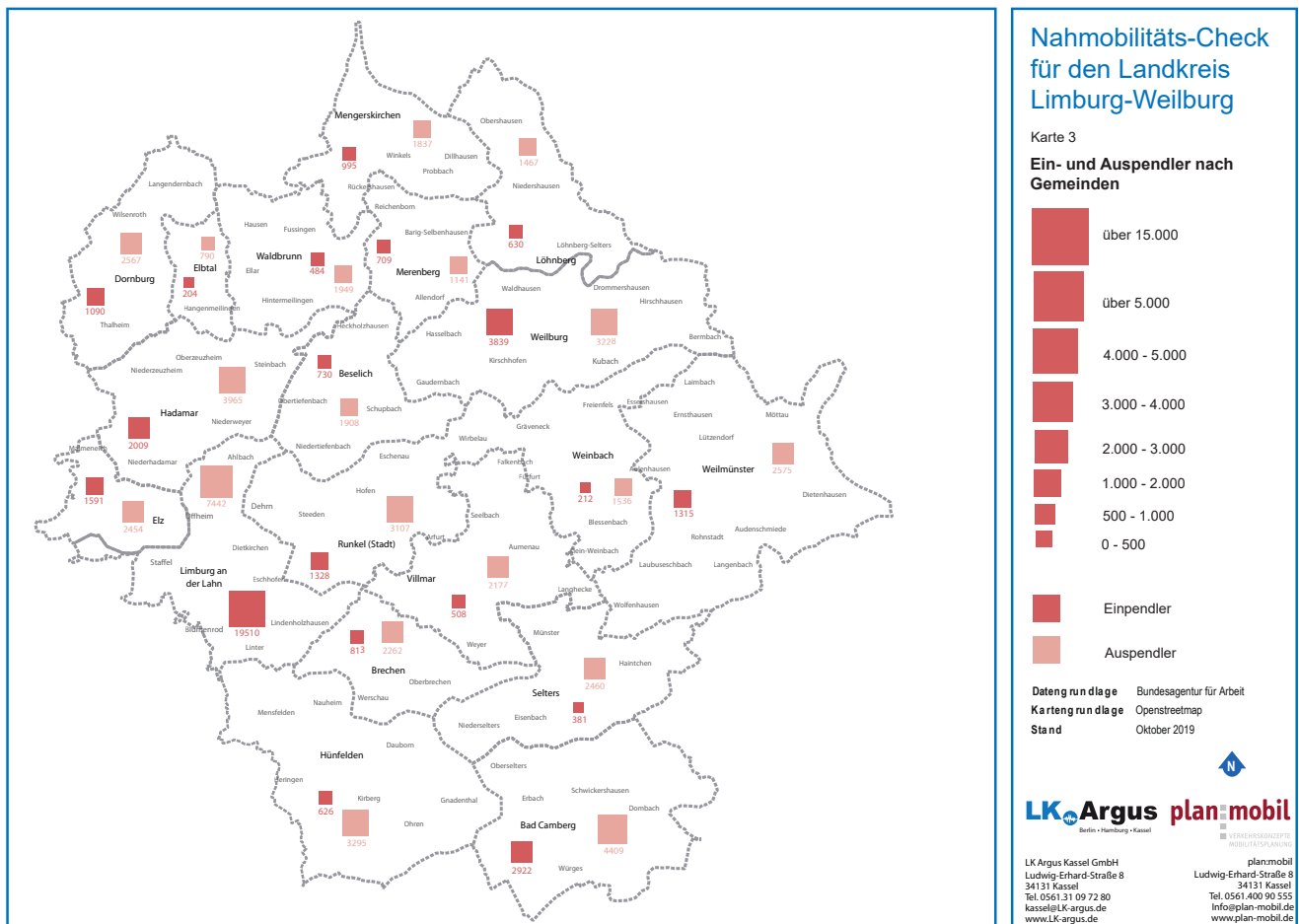
Abbildung 17: Zentrale Orte, Verbindungsachsen und Verflechtungsbereiche (vgl. Regionalplan Mittelhessen 2010: S. 37)



Verflechtungen (Pendlerströme)

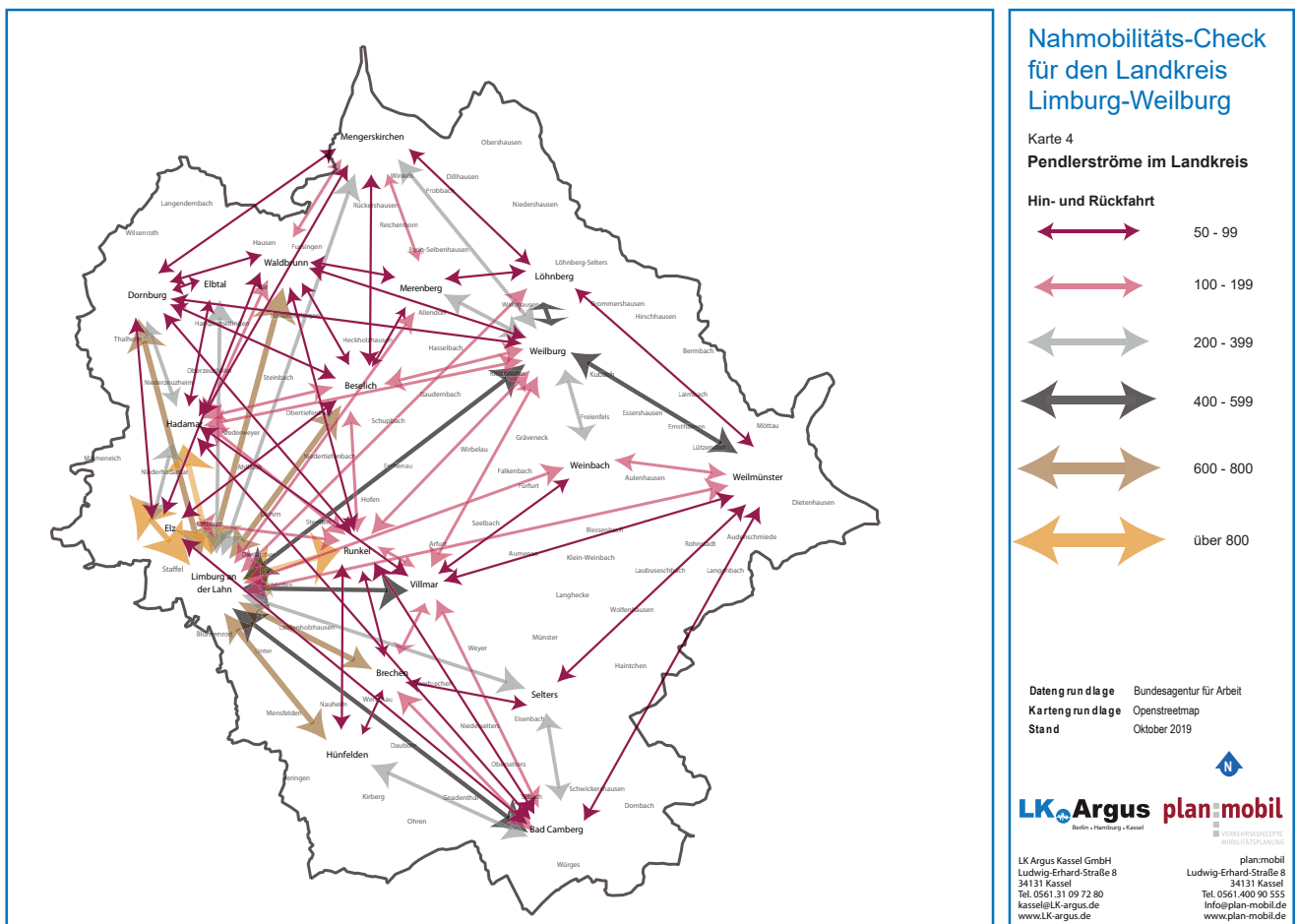
Anhand der Daten von der Agentur für Arbeit (vgl. Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg 2010: S. 16) wurden die Ein- und Auspendler sowie die Pendlerströme innerhalb des Landkreises ausgewertet. Wichtigster Arbeitsort innerhalb des Landkreises ist die Stadt Limburg mit 19.510 Einpendlern, gefolgt von Weilburg mit 3.839 Einpendlern, Bad Camberg mit 2.922 Einpendlern und Hadamar mit 2.009 Einpendlern (vgl. Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg 2010: S. 16). Die höchsten Auspendlerzahlen weisen ebenfalls diese Städte und Gemeinden sowie Hünfelden auf. Außer Limburg und Weilburg, die einen Einpendlerüberschuss haben, pendeln aus allen anderen Landkreiskommunen mehr Pendler aus als ein.

Karte 3: Ein- und Auspendler nach Gemeinden



Die größten Pendlerströme innerhalb des Landkreises konzentrieren sich auf den Bereich um Limburg. Die meisten Pendler weisen die Verbindungen zwischen Limburg und Elz, Hadamar sowie Runkel auf. Darüber hinaus sind große Pendlerströme zwischen Limburg und dem gesamten westlichen Kreisgebiet mit Dornburg, Waldbrunn, Beselich, Villmar, Brechen, Hünfelden und Bad Camberg zu verzeichnen. Außerhalb des Einzugsbereichs vom Limburg konzentrieren sich Pendlerströme auch um Weilburg und Weilmünster.

Karte 4: Pendlerströme im Landkreis



3.1.4 Nahmobilitätsziele

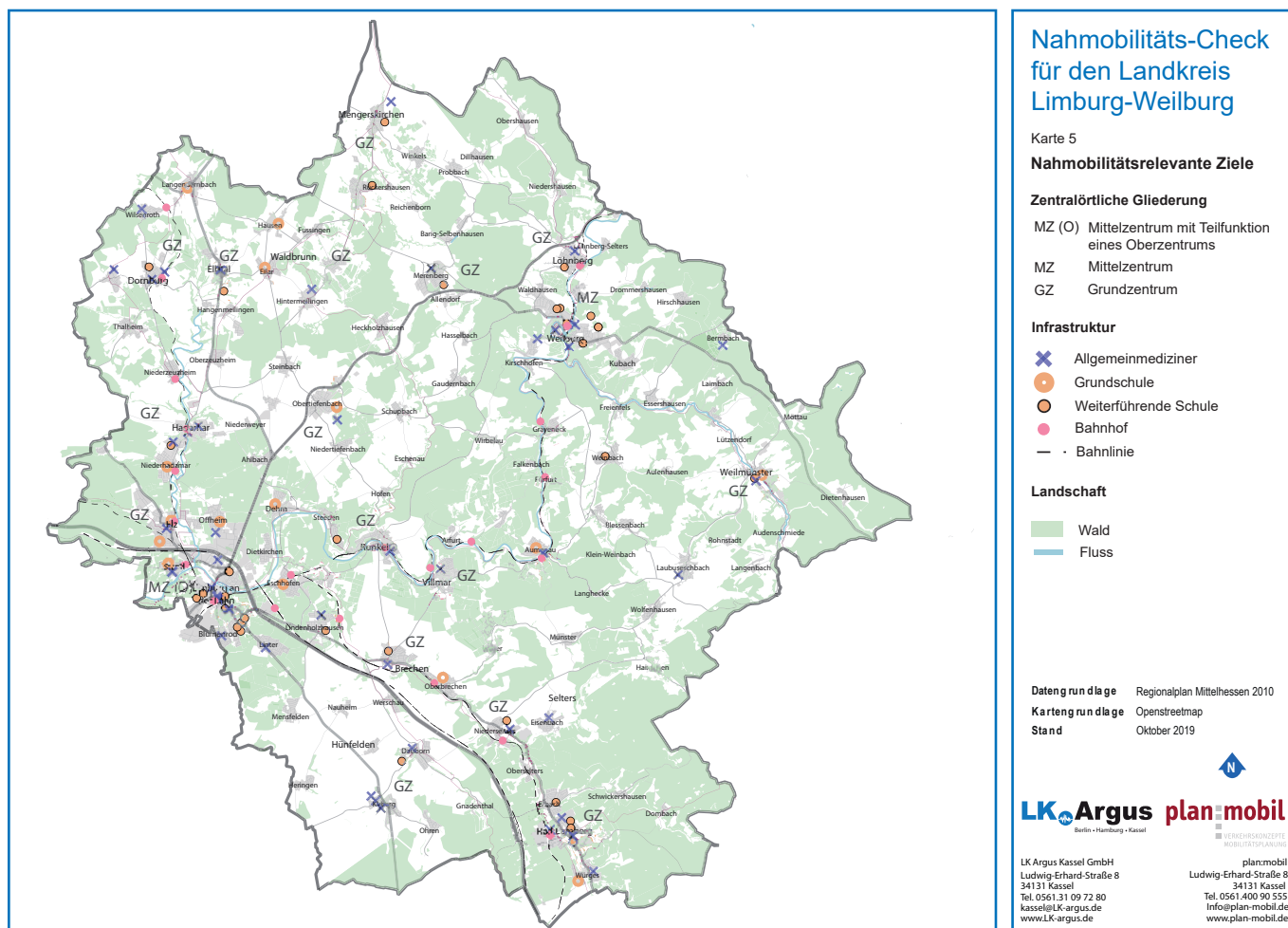
Zu nahmobilitätsrelevanten Zielen zählen neben den Arbeitsplatzstandorten insbesondere Schulen und weitere Bildungsstätten, Einkaufsstandorte und medizinische Versorgungsinfrastrukturen, Sporteinrichtungen und Begegnungsstätten wie Bürgerhäuser sowie Alteneinrichtungen und die Verknüpfungspunkte mit motorisierten Verkehrsmitteln wie Bahnhöfe und Bushaltestellen. Auf Ebene des Landkreises Limburg-Weilburg können nicht alle nahmobilitätsrelevanten Ziele auf Gemeindeebene erfasst werden. Wichtig sind hier die Raumordnungsstrukturen mit der zentralörtlichen Gliederung: die Mittelzentren Limburg (mit

Teilfunktionen eines Oberzentrums) und Weilburg sowie die 15 Grundzentren im Kreis, die für die jeweils umliegenden Kommunen und Ortsteile die Versorgung übernehmen. Hierzu zählt auch die ärztliche Versorgung.

In den kleineren Orten und Ortsteilen auf dem Land sind entsprechend Regionalem Entwicklungskonzept Engpässe in der Grundversorgung zu beobachten.

In der nachfolgenden Karte sind als Auswahl an nahmobilitätsrelevanten Zielen die zentralörtliche Bedeutung der Gemeinden, Schulen (Grundschulen und Weiterführende Schulen) und Allgemeinmediziner sowie Bahnhöfe dargestellt.

Karte 5: Nahmobilitätsrelevante Ziele



3.2 Verkehrsnetze und Infrastruktur

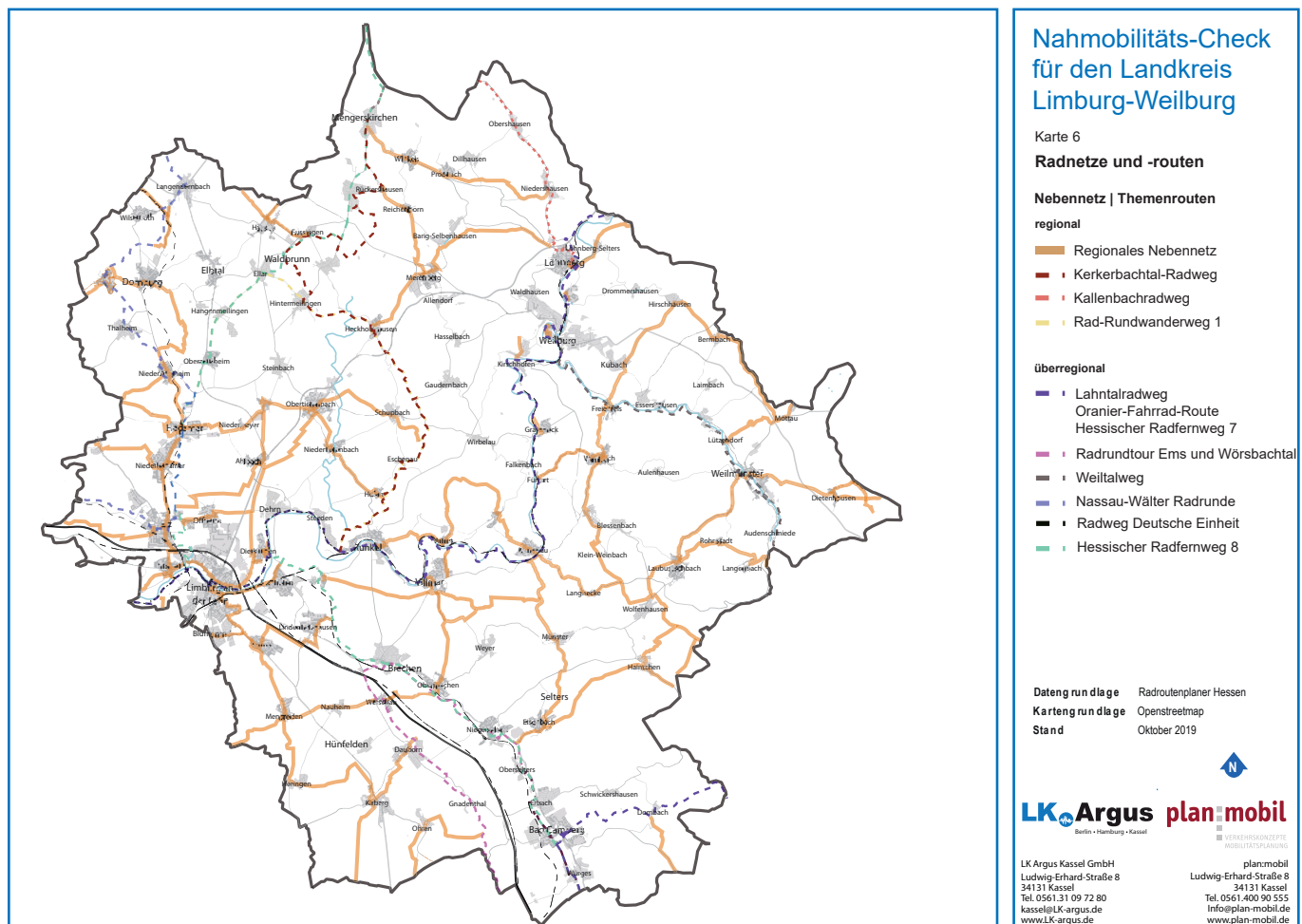
Die bestehenden und geplanten Verkehrsnetze im KFZ-Verkehr, öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) sowie im Rad- und Fußverkehr bilden die infrastrukturelle Grundlage für die Nahmobilität.

Für die Nahmobilität innerhalb eines Landkreises sind besonders Netze des Rad- sowie Kfz- und ÖPNV-Verkehrs von großem Interesse. Da die Darstellung des Fußverkehrs innerhalb solch eines Maßstabs nicht möglich ist, wird dieser Bereich in den kommenden Kapiteln nicht explizit thematisiert.

3.2.1 Radverkehr

Im Radverkehr bestehen definierte Radrouten, die im Radroutenplaner Hessen abrufbar sind (vgl. Radroutenplaner Hessen). Neben dem regionalen Nebennetz, das nachrangige regionale Verbindungen umfasst, aber im Landkreis Limburg-Weilburg nur einen Teil der Verbindungen im Kreis abdeckt, umfasst das Radroutennetz viele regionale und auch überörtliche Freizeit- und Themenrouten. Die bedeutendsten hierbei sind die Hessischen

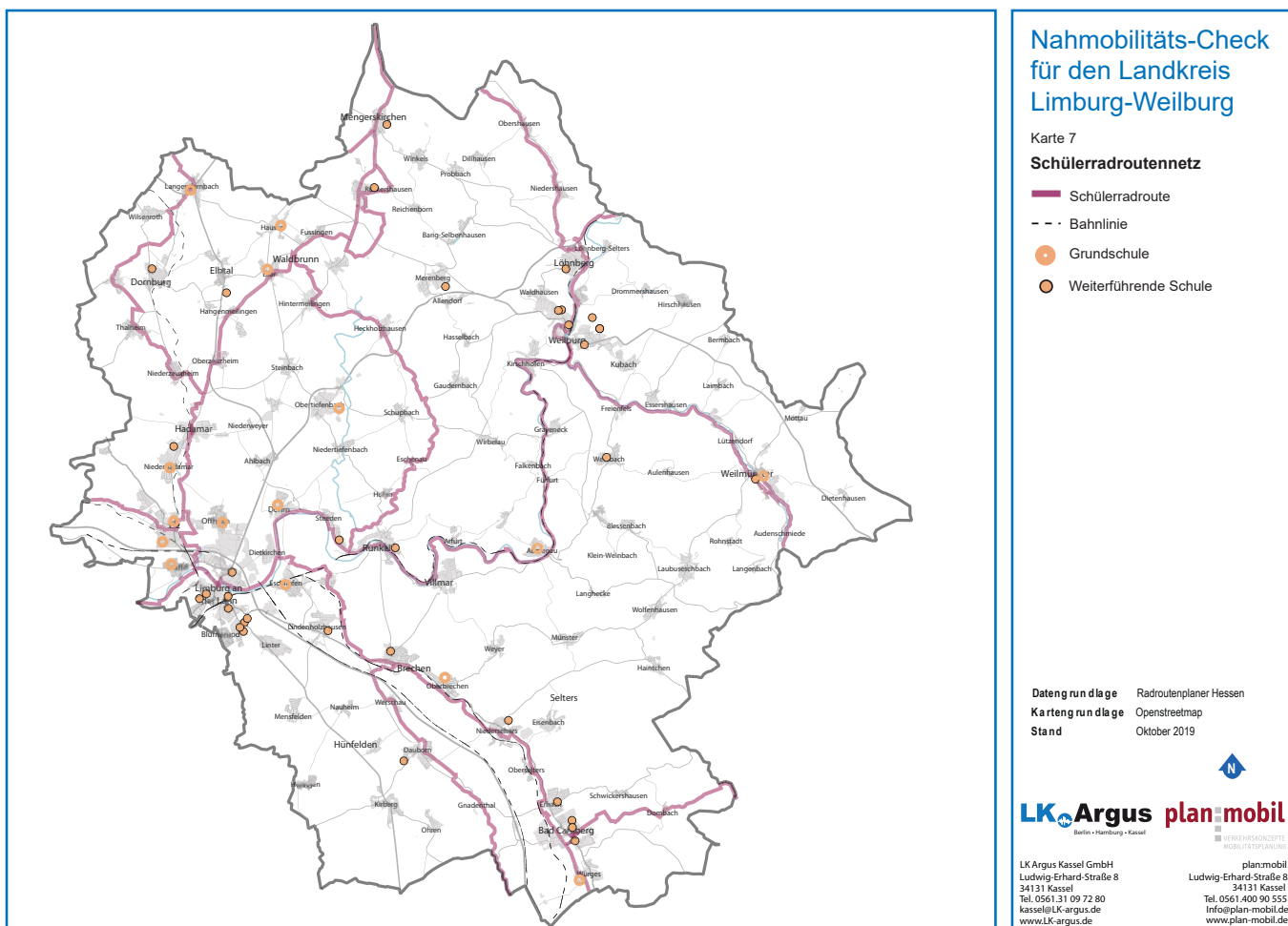
Karte 6: Radroutennetz



Radfernwege 7 (Lahnradweg) und 8, darüber hinaus gibt es z.B. mit dem Kerkerbachtal-Radweg, der Nassau-Wäller Radrunde und dem Kallenbachradweg regionale sowie z.B. mit dem Radweg Deutsche Einheit überregionale Radverbindungen. Lokale Radwegenetze werden durch entsprechende Planungen u.a. in Limburg (vorgesehen für 2020), in Weilburg und in Elbtal entwickelt. Aktuell bestehen abseits der dargestellten Radrouten noch viele Lücken im Radverkehrsnetz

für Verbindungen im Alltagsverkehr zwischen den Gemeinden des Landkreises. Im Schülerradrouutenplaner des Landes Hessen sind für den Landkreis nur Hauptachsen verzeichnet (siehe auch nachfolgende Karte) (vgl. Schülerradrouuten). Eine Anbindung der Siedlungsbereiche an die für diese relevanten weiterführenden Schulen (im Fahrrad-Einzugsbereich) ist mit diesen nicht gewährleistet.

Karte 7: Schülerradrouutennetz



3.2.2 ÖPNV

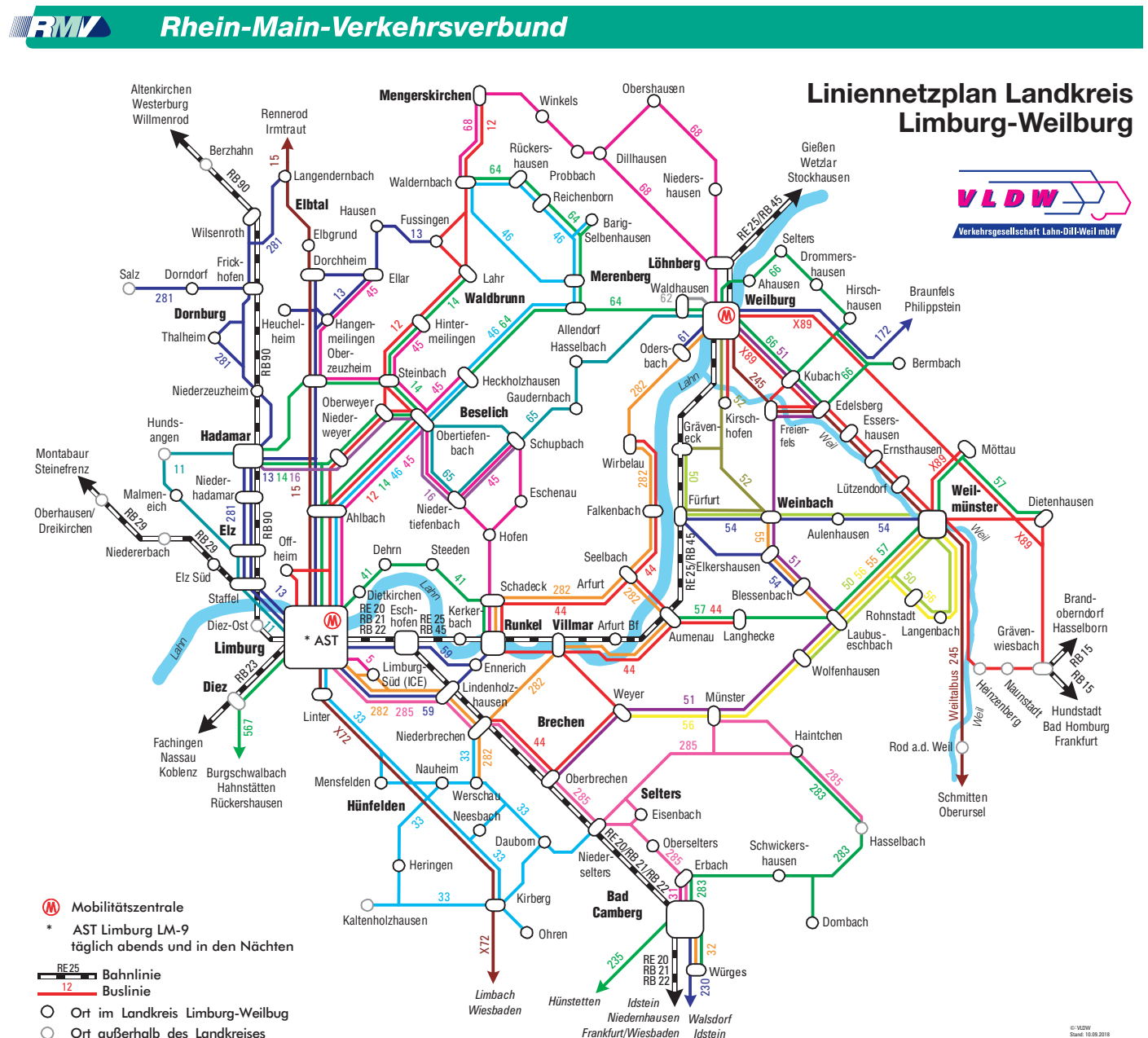
ÖPNV-Netz

Für die Überwindung kürzerer und auch längerer Strecken innerhalb des Landkreises bzw. in die Zentren wie Frankfurt, Gießen oder Wetzlar, bieten Regional- sowie Fernbahnlinien eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr.

Die Bahnhöfe bzw. SPNV-Haltepunkte nehmen als multimodale Knotenpunkte eine zentrale

Verknüpfungsfunktion für Wege, die mit der Bahn und weiteren Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, ein. Sie stellen für Reisende für die Wege zum oder vom Bahnhof ein relevantes (Zwischen-) Ziel der Nahmobilität dar. Auch als Umsteigeorte zur Anschlussmobilität mit den Verkehrssystemen Pkw- und Busverkehr kommen Bahnhöfen sowie deren Umfeldern zentrale Funktionen für den Fußverkehr zu.

Abbildung 18: Liniennetzplan des Landkreises Limburg-Weilburg (vgl. Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH (VLDW))



In der unteren Tabelle 2 „sind von allen, das Kreisgebiet bedienenden Linien (soweit sie wenigstens einen Halt im Kreisgebiet aufweisen), die RMV-Liniennummer [...] sowie die Taktichte während der verschiedenen Verkehrstagsgruppen- und zeiträume dargestellt.“ (vgl. Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg 2014: S. 38)

Laut der Internetseite der Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil (VLDW) wird das Untersuchungsgebiet von 51 Buslinien bedient, unter denen 3 lediglich für den Schulverkehr vorgesehen sind.

Tabelle 2: SPNV-Linien und Angebotsdichte 2019 (Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg 2014: S. 38)

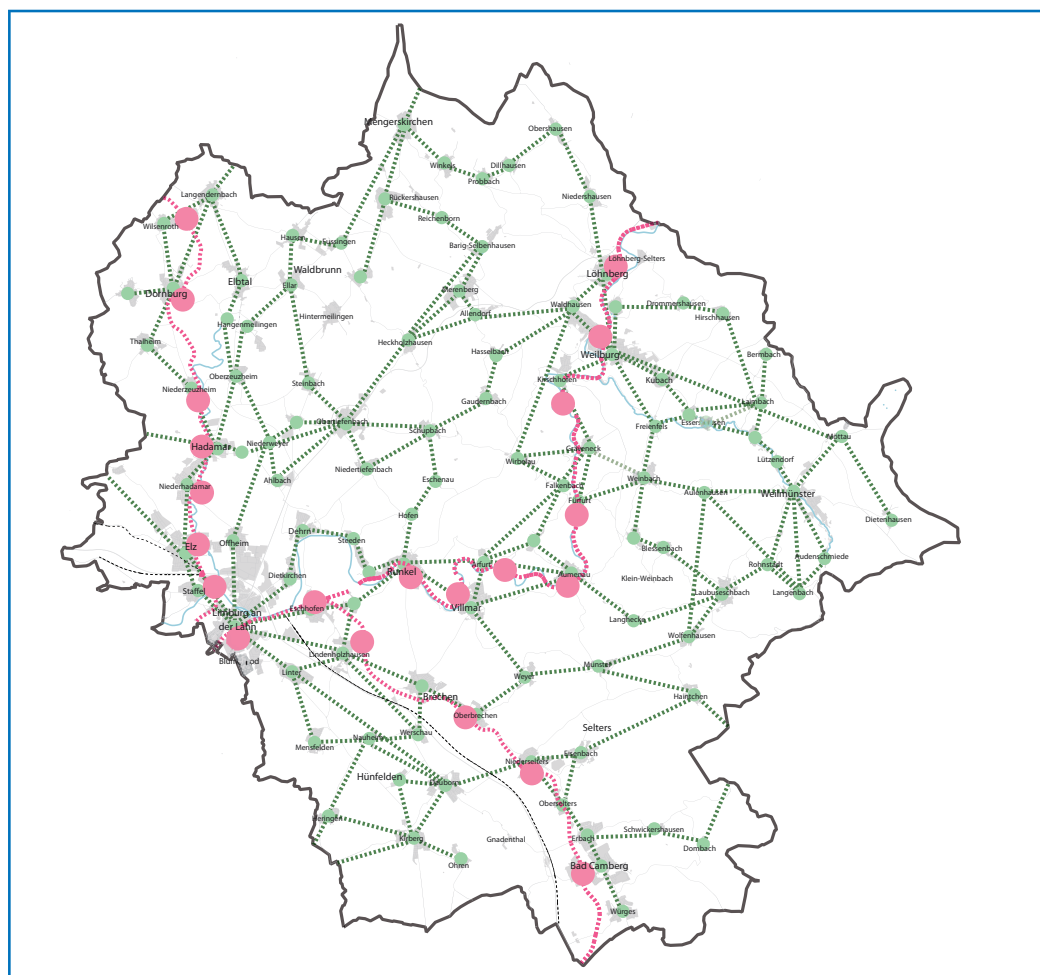
Produkt Linien- nummer Betreiber	Linienverlauf	Taktfolge in Minuten V= Verstärkerfahrten					
		Mo-Fr TVZ 5-21 Uhr	Mo-Fr HVZ 6-9 Uhr 15-19 Uhr	Samstag 6-16 Uhr	Samstag 16-21 Uhr	Sonntag 8-21 Uhr	Abendver- kehr 21-24 Uhr
RE20 DB Regio AG Mitte	Limburg – Nie- dernhausen - Frankfurt	T60 mit Lücken	T60 mit Lücken	-	-	-	-
RB21 Hessische Lan- desbahn	Limburg – Nie- dernhausen – Wiesbaden	V	V	V	V	T120	V
RB22 DB Regio AG Mitte	Limburg – Nie- dernhausen – Frankfurt	T60 + V	T60 + V	T60	T60	T120	T60
RB23 DB Regio AG Mitte	Limburg – Kob- lenz	T60 + V	T60 + V	T60 + V	T60	T60	V
RE25 DB Regio AG Mitte	Koblenz – Lim- burg – Weil- burg – Wetzlar – Gießen	T120	T120	T120	T120	T120	-
RB29 Hessische Lan- desbahn	Limburg – Siers- hahn	T60	T60	T60 mit Lücken	T60 mit Lücken	T60 mit Lücken	V
RB45 Hessische Lan- desbahn	Limburg – Weil- burg Wetzlar – Gießen	T60 + V	T60 + V	T60	T60	T60	T60
RB90 Hessische Lan- desbahn	Limburg – Wes- terburg - Siegen	T30	T30	T30	T30	T30	T60

Anforderungen und Handlungsbedarfe aus dem Nahverkehrsplan 2014

Mit dem Nahverkehrsplan des Kreises Limburg-Weilburg wird eine flächendeckende Erschließung aller Ort- und Stadtteile mit mehr als 250 Einwohnern unabhängig vom Schülerverkehr angestrebt. Als Basis zur Beurteilung der Erschließungsqualität werden, in zentralen Bereichen, Radien von 600m um Bahnhöfe sowie 400m um Bushaltestellen als erschlossene Flächen betrachtet. Erst im Falle der außerhalb des zentralen Bereichs liegenden Ortsteile sind Radien von 1.000m um Bahnhöfe und 600m um Bushaltestellen anzustreben. (vgl. Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg 2014: S. 78)

Des Weiteren wurde sich als Ziel gesetzt, die Lücken innerhalb des Angebots in den Ferien ebenfalls zu schließen. (vgl. Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg 2014: S. 78)

Karte 8: ÖPNV-Netz (schematische Darstellung)



3.2.3 Kfz-Verkehr

Straßennetz

Der Landkreis Limburg-Weilburg ist durch die Autobahn A3 und die zahlreichen Bundesstraßen (B8, B417, B456, B49 und B54) ausreichend an das Straßennetz angebunden und durch die hohe Anzahl an Landes- sowie Kreis- und Gemeindestraßen auch untereinander gut vernetzt.

Das Untersuchungsgebiet enthält drei Auf- bzw. Abfahrten auf die BAB3 - Limburg Nord (42), Limburg Süd (43) und Bad Camberg (44) - und ist somit im Südwesten an diese gut angebunden.

Entsprechend dem Regionalen Entwicklungskonzept Limburg-Weilburg liegt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen bei über 70% und ist damit höher als in den meisten anderen Landkreisen Deutschlands. Dadurch werden auch die Ortsdurchfahrten sowie Stadtzentren

Nahmobilitäts-Check für den Landkreis Limburg-Weilburg

Karte 8

ÖPNV-Netz

- — — Bahnlinie
- - - Buslinie
- Bahnhof
- Ortsteile mit Busanbindung

Datengrundlage Verkehrs-gesellschaft Lahn-Dill-Weil
 Kartengrundlage Openstreetmap
 Stand Oktober 2019



LK Argus plan mobil
 Berlin • Hamburg • Kassel

LK Argus Kassel GmbH
 Ludwig-Erhard-Straße 8
 34131 Kassel
 Tel. 0561 31 09 72 80
 kassel@LK-argus.de
 www.LK-argus.de

plan mobil
 Verkehrs-konzepte
 Mobilitäts-planung
 plan mobil
 Ludwig-Erhard-Straße 8
 34131 Kassel
 Tel. 0561 400 90 555
 Info@plan-mobil.de
 www.plan-mobil.de

im Landkreis stark belastet. (vgl. Regionales Entwicklungskonzept Limburg-Weilburg 2014)

Verkehrsbelastungen auf Autobahn, Bundes- und Landesstraßen

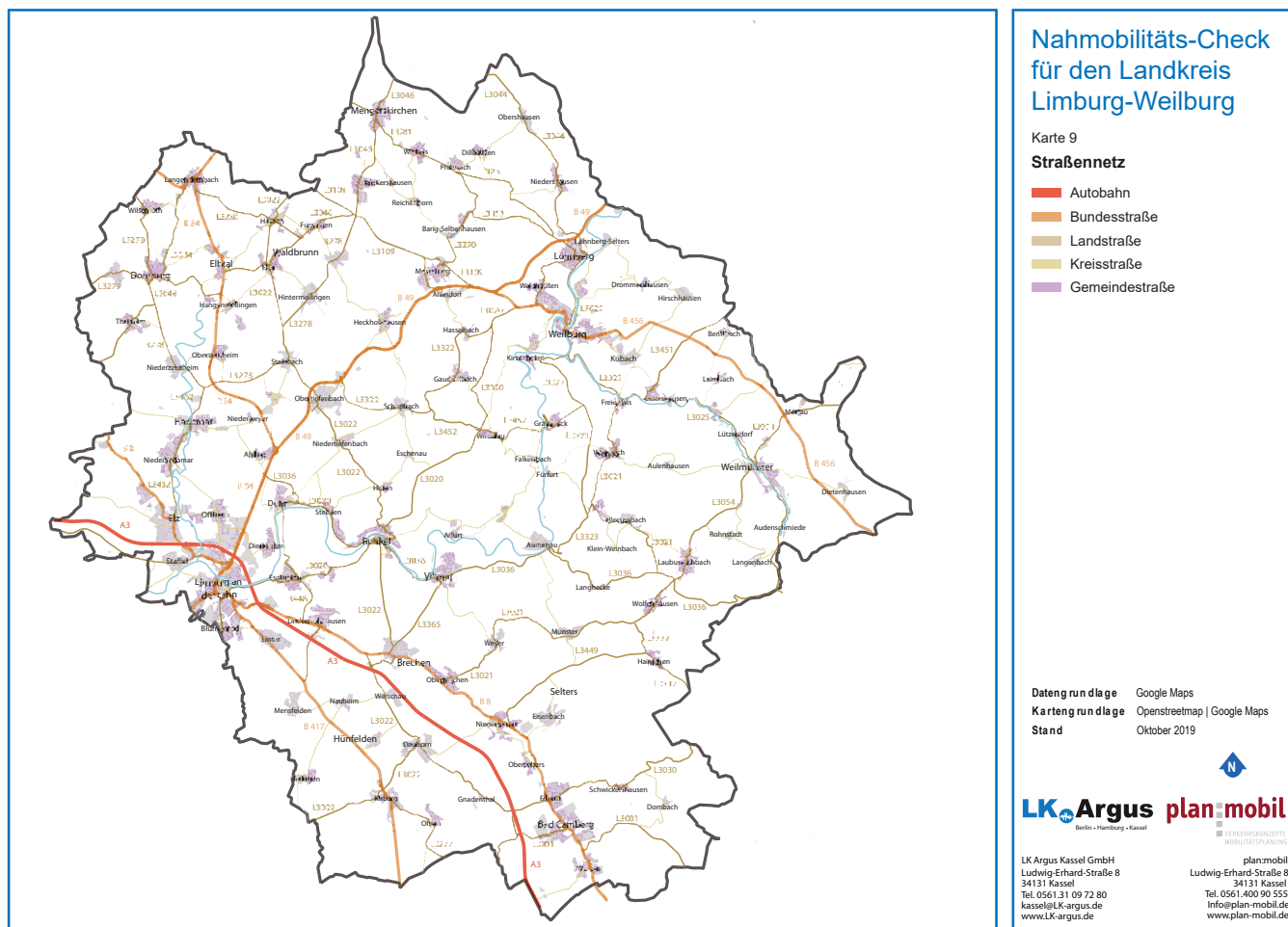
Im Landkreis Limburg-Weilburg wurde bei der Straßenverkehrszählung 2015 auf der BAB3, den Bundes- sowie den Landesstraßen Gesamtverkehrsmengen und Schwerverkehrsanteile ermittelt. (vgl. Verkehrsmengenkarte für Hessen, Ausschnitt Kreis Limburg-Weilburg 2015)

Die höchsten Verkehrsmengen wurden auf der BAB3 zwischen der Anschlussstelle Limburg Nord und Limburg Süd gemessen (ca. 104.000 Kfz/24h, darunter 13% Schwerverkehrsanteil). Auf den anderen Abschnitten der BAB3 wurden zwischen 88.000 und 90.000 Kfz/24h gezählt.

Die Bundes- sowie Landesstraßen im Landkreis werden deutlich schwächer frequentiert. Die stärksten befahrenste Bundesstraße ist die B49 an der Anschlussstelle Limburg-Nord. Hier sind ca. 46.500 Kfz/24h, darunter 7,8% Schwerverkehr unterwegs. Die gesamte Bundesstraße, die Wetzlar und Limburg verbindet, wird täglich von mindestens 20.000 Kfz befahren.

Bei den Landesstraßen ist die L3109, die den Landkreis mit der Pfalz verbindet, mit ca. 5.000 Kfz/24h, Schwerverkehrsanteil 4,5%, am stärksten frequentiert. Radverkehr ist auf den Landesstraßen innerhalb des Landkreises grundsätzlich auch erfasst worden. Die meisten Radfahrer sind dabei auf der L3462 im Bereich der Gemeinde Hadamar registriert worden - bei der Zählung waren es 45 am Tag.

Karte 9: Straßennetz



Die höchsten Schwerverkehrsanteile am Verkehrsaufkommen wurden 2015 im Untersuchungsgebiet auf dem Abschnitt der BAB3 zwischen der Anschlussstelle Limburg Nord (42) und Diez (41) festgestellt (Schwerverkehrsanteil 16,7%).

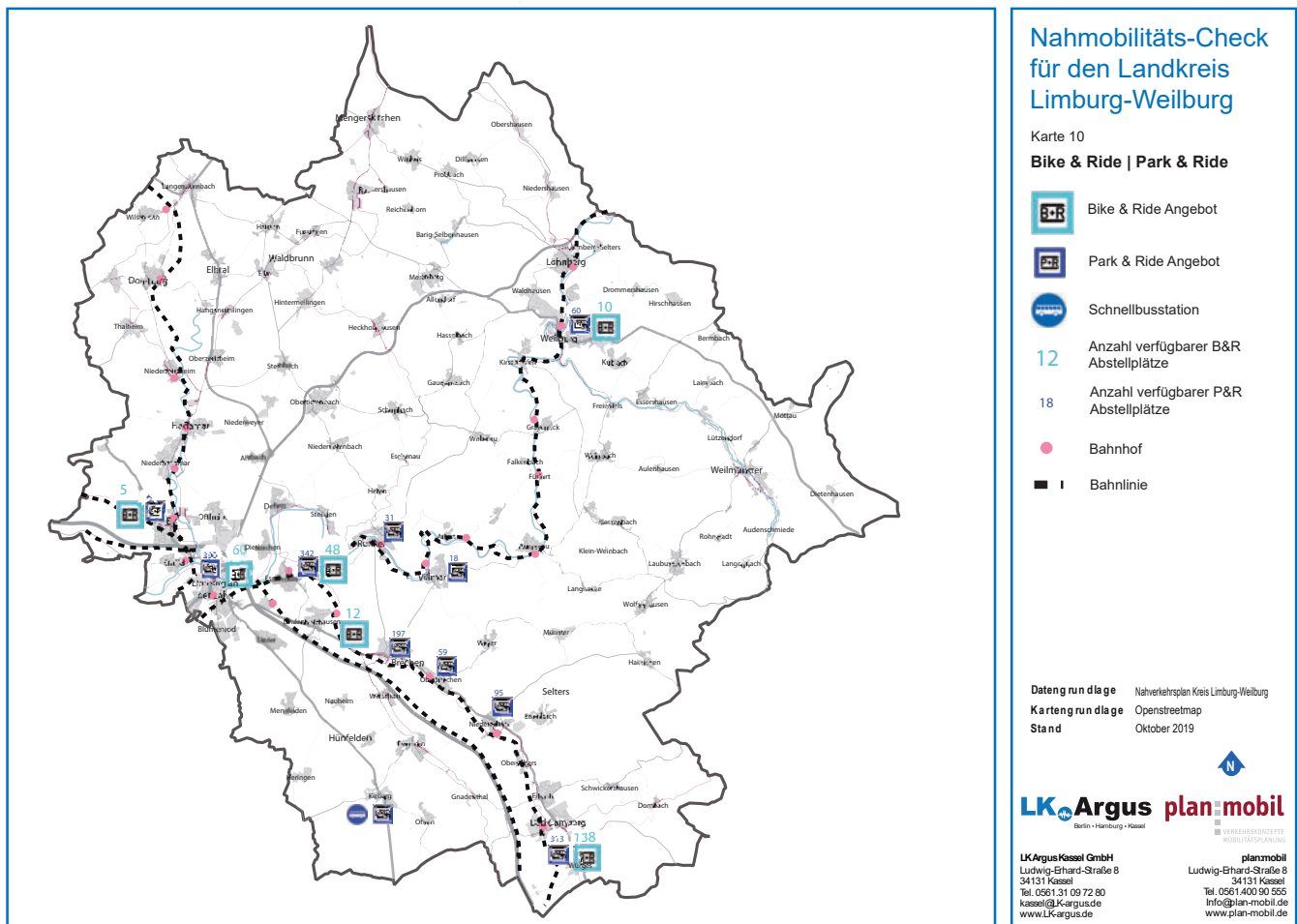
Carsharing Limburg

In der Kreisstadt Limburg an der Lahn wird seit Anfang 2018 ein sogenanntes E-Carsharing System mit vier Standorten angeboten. Die beiden Standorte an den Bahnhöfen sollen den Zugverkehr mit dem regionalen Individualverkehr emissionsarm verbinden. Zur Nutzung des Angebotes ist die Registrierung und eine App erforderlich. (vgl. Energieversorgung Limburg)

Park & Ride | Bike & Ride

Park & Ride sowie Bike & Ride Stationen entlang der Bahnstrecken des Landkreises Limburg-Weilburg bestehen an größeren Orten sowie den nach Süden (Richtung Frankfurt) verlaufenden Bahnstrecken. An den kleineren Orten der Bahnstrecke durch das Lahntal sowie der Bahnlinie im nordwestlichen Kreisgebiet fehlen Park & Ride bzw. Bike & Ride - Anlagen. In der Gemeinde Hünfelden, Ortsteil Kirberg gibt es eine Station einer Schnellbuslinie, die nach Wiesbaden führt. Auch an dieser liegt eine Park & Ride- | Bike & Ride-Station.

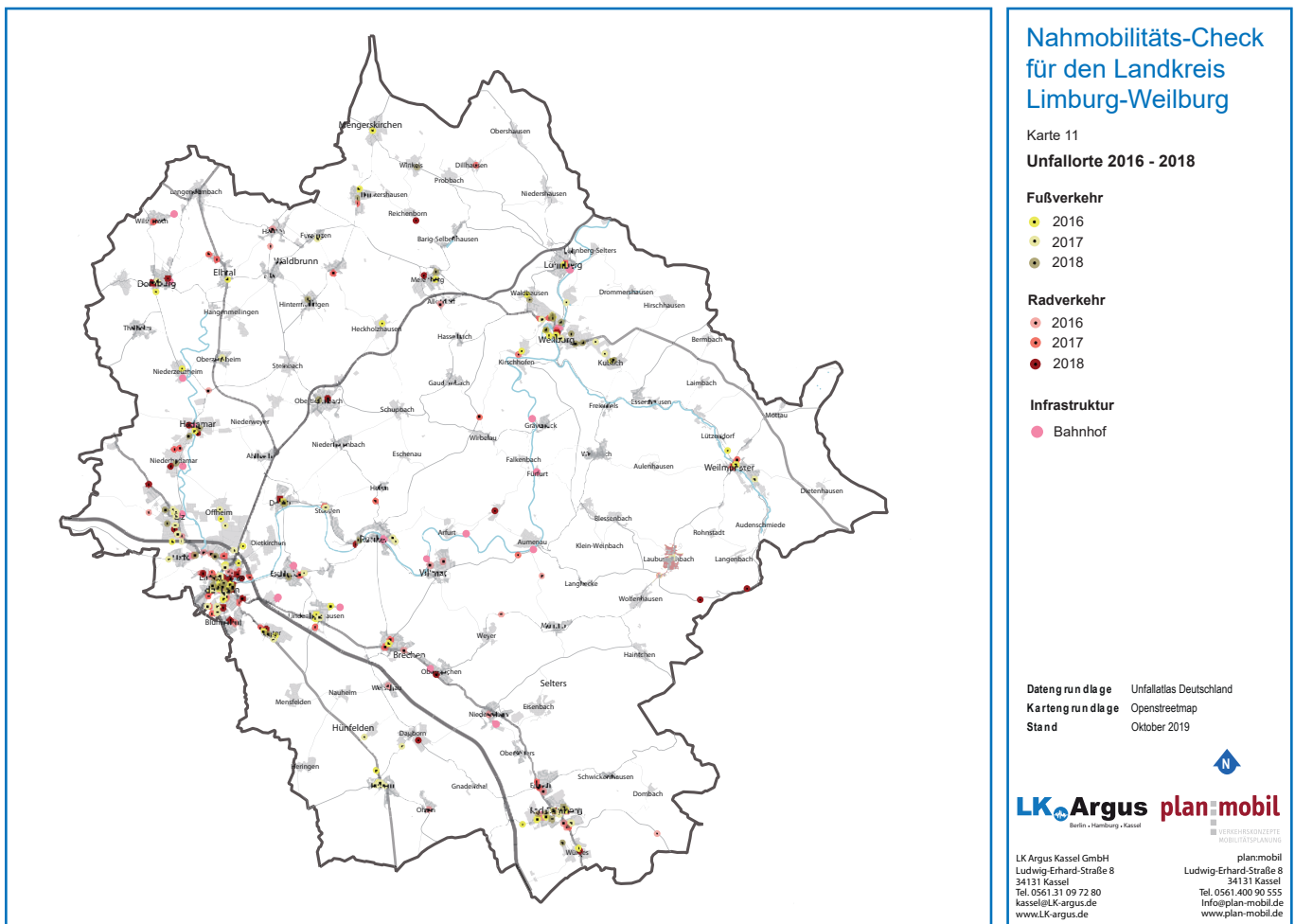
Karte 10: Park & Ride- | Bike & Ride-Angebote



3.3 Verkehrssicherheit

In der nachfolgend dargestellten Karte sind sowohl die Rad- als auch die Fußverkehrsunfälle der Jahre 2016 bis 2018 aufgeführt.

Karte 11: Unfallorte 2016-2018 (Fuß- und Radverkehr)



In der folgenden Tabelle sind Unfälle und Unfallort jeweils nach Gemeinde und Jahr aufgelistet.

Die höchsten Unfallzahlen weist Limburg auf (42 Unfälle mit Fußgängerbeteiligung, 37 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung von 2016-2018). Aber auch kleinere Städte und Gemeinden im Landkreis verzeichnen 10 und mehr Unfälle im Fußverkehr. Dies sind Weilburg (22 Unfälle mit Fußgängerbeteiligung, 5 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung), Bad

Camberg (15 Unfälle mit Fußgängerbeteiligung, 12 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung) und Elz (10 Unfälle mit Fußgängerbeteiligung, 5 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung).

Insgesamt sind mehr Fußgänger als Radfahrer an den Unfällen beteiligt.

In der Summe über das Kreisgebiet ist ein Rückgang der Fuß- und Radverkehrsunfälle zwischen 2016 und 2018 feststellbar.

Tabelle 3: Anzahl der Unfälle mit Radfahrer- oder Fußgängerbeteiligung in den Jahren 2016-2018 im Landkreis Limburg-Weilburg

Stadt/Gemeinde	Rad 2016	Rad 2017	Rad 2018	Fuß 2106	Fuß 2017	Fuß 2018
Bad Camberg	4	6	2	5	4	6
Beselich	0	0	1	1	0	1
Brechen	2	2	1	1	0	0
Dornburg	1	1	2	1	1	0
Elbtal	2	0	0	1	0	0
Elz	0	3	2	2	6	2
Hadamar	2	1	3	2	1	3
Hünfelden	0	1	1	2	4	0
Limburg	14	11	12	16	15	11
Löhnberg	1	0	0	1	0	0
Mengerskirchen	2	0	0	2	0	2
Merenberg	1	1	2	1	0	1
Runkel	3	0	2	1	3	2
Selters	0	1	0	0	0	0
Villmar	1	4	1	0	0	0
Waldbrunn	1	2	0	0	1	1
Weilburg	4	0	1	7	6	9
Weilmünster	2	2	3	2	2	0
Gesamt	40	37	33	45	43	38

3.4 Fazit Bestandsanalyse und –bewertung

Auf Basis der Bestandsanalysen und –bewertungen einschließlich des 1. Workshops kristallisieren sich folgende wichtige Stärken und Schwächen im Landkreis Limburg-Weilburg bezüglich der Nahmobilitätsbedingungen heraus.

3.4.1 Stärken

Rahmenbedingungen

- Der westliche Landkreis Limburg-Weilburg mit größeren Städten und Gemeinden sowie weitere zentrale Orte weisen nahmobile Ziele (Nahversorgung etc.) auf, die zu Fuß und mit dem Rad erreichbar sind
- Arbeitsplätze in den Landkreisgemeinden ermöglichen Pendlerbeziehungen in nahmobilen Entfernungen

ÖPNV und Verknüpfung mit Nahmobilität

- Nahezu sämtliche Ortsteile des Landkreises Limburg-Weilburg sind durch Schiene oder Bus erschlossen
- In einigen Gemeinden des Landkreises gibt es Ortsbussysteme (Runkel und Weilburg)
- Einige Bahnhöfe sowie die Schnellbusstation und Pendlerparkplätze funktionieren bereits als Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsmitteln für weitere Strecken und der Nahmobilität
- Eine Erweiterung der B+R-Anlagen wird im Rahmen der Bike & Ride-Initiative der DB bereits (in einigen Gemeinden) angestrebt

Radverkehr

- Übergeordnete Radwege (Fernradwege) zwischen den Gemeinden bestehen z.T., diese sind auch für den Alltagsverkehr nutzbar (aber für diesen nicht immer optimal)
- Innerhalb der Stadt Limburg bestehen bereits Bemühungen, die Radverkehrsinfrastruktur zu verbessern

- Die Radverkehrswegweisung ist zufriedenstellend und in ausreichendem Maße vorhanden
- Bestehende Aktivitäten des Landkreises zur Förderung des Radverkehrs bilden eine ausbaufähige Grundlage zur Weiterentwicklung u.a. die Mitwirkung am Bundeswettbewerb „Klimaschutz durch Radverkehr“
- Gemeindliche (Fuß- und) Radverkehrskonzepte existieren in der Stadt Weilburg und in der Gemeinde Elbtal, auch in weiteren Gemeinden bestehen Aktivitäten; die gemeindlichen Konzepte sind gute Anknüpfungspunkte für die Weiterentwicklung der zwischengemeindlichen Radverkehrsverbindungen
- In der Stadt Limburg bestehen mit dem Masterplan Mobilität 2030 und dem Green City Plan Limburg viele Anknüpfungspunkte zur Verbesserung der Nahmobilität. Für 2020 ist geplant, ein Radverkehrskonzept erstellen zu lassen

Straßenraum / Fußgängerverkehr

- Ortsdurchfahrten sind zum Teil schon barrierefrei umgebaut

Verkehrssicherheit

- Die Unfallzahlen mit Fuß- und Radfahrerbeteiligung im Kreis sind in den letzten Jahren zurückgegangen



3.4.2 Schwächen

Rahmenbedingungen

- Nicht in allen Stadt- und Ortsteilen bestehen wohnortnahe Nahversorgungsmöglichkeiten
- Die Topografie und weite Entfernungen erschweren in einigen Landkreisteilen die nahmobile Erreichbarkeit wichtiger Ziele im Landkreis
- Viele Arbeitswege gehen nach außerhalb des Landkreises und sind nur mit motorisierten Verkehrsmitteln zu bewältigen

ÖPNV und Verknüpfung mit Nahmobilität

- Das Taktangebot am Tag ist nicht ausreichend für einen attraktiven ÖPNV
- In den Abendstunden und am Wochenende bestehen häufig Bedienungslücken im ÖPNV-Angebot
- Die Verzahnung des ÖPNVs mit dem Radverkehr ist im gesamten Landkreis nicht ausreichend
- Die Situation der Fahrradabstellanlagen an Haltestellen ist flächendeckend nicht zufriedenstellend
- Nicht an allen Bahnhöfen gibt es B+R – und auch das bestehende Angebot ist qualitativ und quantitativ nicht ausreichend
- Die Fahrradmitnahme im SPNV und ÖPNV ist nicht ausreichend

Radverkehr

- Die Verbindungen zwischen Limburg und den umliegenden Gemeinden sowie zwischen weiteren Gemeinden im Landkreis sind verbesserungswürdig
- Gewerbestandorte und Einkaufszentren an den Ortsrändern sind nicht gut an den Radverkehr angebunden
- Für Pendler fehlen schnelle Radrouten insbesondere nach Limburg und Weilburg
- Fehlende Direktverbindungen und die geringe

Attraktivität der vorhandenen Radwege stellt ein Problem dar

- Die Fernradwege sowie Wirtschafts- und Waldwege stellen häufig keine attraktiven Bedingungen für den Alltagsradverkehr dar, in Teilbereichen sind diese unbefestigt und bei Regen schmutzig, weiterhin fehlt auf Außerortsstrecken die soziale Sicherheit
- Schülerradrouten fehlen oder sind nicht ausreichend sicher gestaltet
- Innerorts fehlen häufig Radwege, auch an Kreuzungen fehlen sichere Anlagen für den Radverkehr
- Angebote zur Förderung von E-Mobilität im Radverkehr sind noch nicht ausreichend im Landkreis etabliert, es fehlt die Ausstattung mit E-Bike-Ladestationen
- Es fehlt ein Fahrradverleihsystem sowie insgesamt Service-Angebote für den Radverkehr

Straßenraum / Fußgängerverkehr

- Der Straßenraum ist in vielen Ortsdurchfahrten auf eine flüssige Pkw-Führung ausgelegt und hat keine Aufenthaltsqualität
- Gehwege weisen an vielen Straßen nur das absolute Mindestmaß auf und sind für den Fußverkehr nicht attraktiv

Verkehrssicherheit

- Im Umfeld von Schulen beeinträchtigen Bring- und Holverkehre (Elterntaxis) häufig die Verkehrssicherheit für Fuß- und Radverkehr



MAßNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DER NAHMOMOBILITÄT IM LANDKREIS

4.1 Übergeordnete Maßnahmen

Zentrale Maßnahme zur Verbesserung der Nahmobilitätsbedingungen im Landkreis ist die Erarbeitung eines detaillierten **kreisweiten Radverkehrskonzeptes** mit folgenden Inhalten:

- **kreisweites Radverkehrsnetz** für einen systematischen Ausbau der zwischengemeindlichen Radverkehrsbeziehungen und von Verbindungen über die Kreisgrenze hinaus:
 - Harmonisierung der verschiedenen Netzdefinitionen in den kommunalen Radverkehrskonzepten für eine kreisweite einheitliche Vorgehensweise
 - Gewährleistung von Grundanforderungen an das Netz wie gute und sichere Anbindungen an Schulen, Innenstädte, Einkaufsbereiche, Gewerbegebiete, und Verkehrsknotenpunkte (Bahnhöfe, Haltestellen)
- **Übergemeindliche Radschnellverbindungen** bzw. Raddirektverbindungen insbesondere für Pendler nach Limburg und Weilburg aber auch zur attraktiven Erreichbarkeit von weiteren Gewerbestandorten im Kreisgebiet
- **infrastrukturelle Maßnahmen** für sichere und attraktive sowie durchgehende Radwege innerorts und außerorts und sichere Querungen etc.
- **Abstellanlagen** und weitere Maßnahmen zur **Verbesserung der Verknüpfung (B+R)**
- (Ergänzung der) **Beschilderung und Wegweisung**
- **Serviceangebote** für den Radverkehr
- **Koordination und Kooperation** innerhalb des Landkreises zur Förderung des Radverkehrs:
 - Übergeordnete Vernetzung durch den Kreis
 - Abstimmung zwischen den Kommunen und Unterstützung derer Eigenverantwortung innerhalb der Kommune
 - Abstimmung von Maßnahmen zur Fahrradinfrastruktur mit Straßenbaumaßnahmen
- Aufzeigen von Finanzierungs- und Umsetzungswegen und Unterstützung bei Fördermöglichkeiten
- Schaffung neuer Personalstellen mit klarer Zuordnung zum Themenbereich Nahmobilität

Darüber hinaus sollen zur Förderung der Verknüpfung und der Multimodalität sowie zur Verbesserung der Verkehrssituation für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer folgende Maßnahmen verfolgt werden:

- Stärkung des **Mobilitätsmanagements** in der Kreisverwaltung zur Unterstützung der Kommunen bei Planungen und Förderfragen
- Erarbeitung eines **Programms für Mobilstationen** für eine vernetzte Mobilität im Landkreis (an Bahnstationen sowie weiteren wichtigen Knoten)
- Prüfung der **Verbesserung des ÖPNV-Angebotes** mit einem festen und dichten Takt auf Hauptlinien durch den Kreis und Zubringern aus den Dörfern / Ortsteilen zu den Hauptlinien und den zentralen Orten
- Stärkung der **multi- und intermodalen Mobilität** mit dem Umweltverbund durch Abstimmung von Bus- und Bahnfahrplänen sowie Ausbau der Fahrradmitnahme im ÖPNV
- Prüfung der **Einführung von Sharing-Angeboten und On-Demand-Verkehren** für ein besseres multimodales Angebot und der verbesserten Flächenerschließung des Kreises
- Durchführung von Projekten zum **schulischen Mobilitätsmanagement** zur gezielten Verbesserung des Schüler(rad)verkehrs einschließlich Definition von sicheren Schülerradrouten
- Durchführung von **Informations- und Marketingkampagnen** für nachhaltige Mobilitätsformen zur Steigerung des Interesses in der Öffentlichkeit
- Initiierung von Projekten zur **Verkehrsberuhigung** (Tempo 30 und weitere verkehrsorganisatorische und gestalterische Maßnahmen) in den

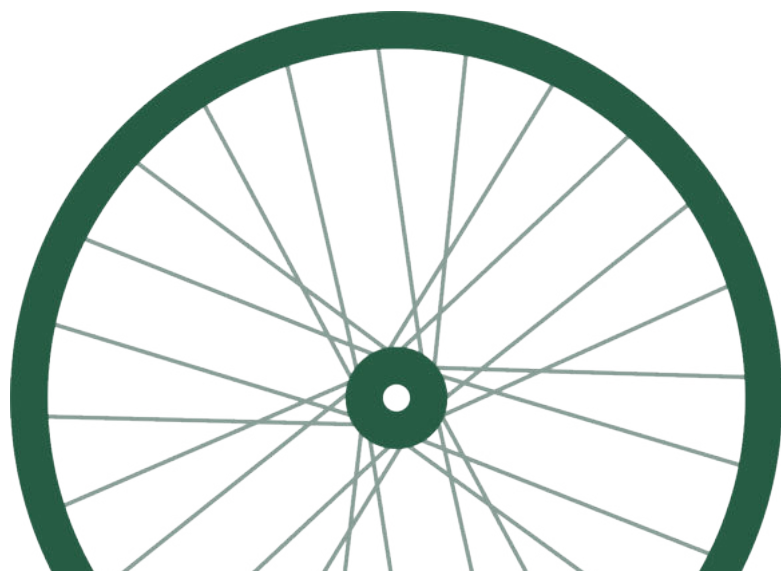
Ortsdurchfahrten im Kreis zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Förderung der eigenständigen Mobilität für alle (insbesondere Kinder, Senioren)

- Initiierung von Projekten zur Verbesserung der **wohnnahen Versorgungsmöglichkeiten** (z.B. Shop-in-Shop-Konzepte und mobile Lösungen unter Nutzung von Digitalisierung)

4.2 Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

Ein zentraler Schwerpunkt des Nahmobilitäts-Checks für den Landkreis Limburg-Weilburg ist die Förderung des Radverkehrs in dessen gesamtem Gebiet. In Vorbereitung auf ein kreisweites Radverkehrskonzept decken die Maßnahmen ein breites Spektrum im Bereich der Infrastruktur ab. Dabei wird darauf geachtet, dass die Maßnahmen kreisweit umsetzbar sind. Für eine konkretere Betrachtung wird in Kapitel 4.3 die beispielhafte Anwendung in drei Vertiefungsbereichen aufgezeigt.

Die Maßnahmen sind in kurzen, leicht verständlichen Steckbriefen dargestellt und sollen den umsetzungsverantwortlichen Akteuren als „Waschzettel“ für weitere Planungen dienen.



Attraktive Radverkehrsführung im Siedlungsbereich



Der Radverkehr soll innerorts sicher und komfortabel geführt werden. Aufgrund des begrenzten Straßenraums müssen hier Lösungen gefunden werden, die allen Verkehrsteilnehmern gerecht werden und Konflikte vermeiden – insbesondere in Kreuzungsbereichen ist der Radverkehr sicher zu führen.

Im Siedlungsbereich kann der Radverkehr über die direkten Routen geführt werden, dies bedeutet in Zusammenhang mit dem hohem Pkw-Verkehrsaufkommen und der erhöhten Geschwindigkeit, dass sichere Radwege mit ausreichend Abstand zum Pkw-Verkehr eingerichtet werden müssen, was häufig nur funktionieren

kann, wenn Pkw-Fahrs Spuren reduziert würden.

Alternativ kann der Radverkehr parallel zu den Hauptverkehrsstraßen auf den Nebenverkehrsstraßen geführt werden. In Tempo 30-Bereichen kann der Radverkehr sicherer im Mischverkehr geführt werden. Dennoch sind auch hier Maßnahmen wie die Einrichtung von Fahrradstraßen und sicheren Kreuzungen notwendig.

Beide Lösungen sollten in den Siedlungen verfolgt werden, um alle Bereiche mit dem Rad sicher erreichen zu können.



Arbeitsschritte

- Erfassung und Bewertung des aktuellen Bestands
- Definition eines innerörtlichen Zielnetzes mit entsprechenden Qualitätsstandards
- Priorisierung der Maßnahmen
- Umsetzung der Maßnahmen
- Evaluierung der Wirkung



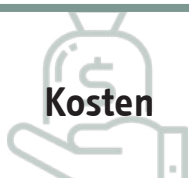
Akteure

- Baulastträger (Kommunen)
- Landkreis Limburg-Weilburg in koordinierender Funktion
- Hessen Mobil (Bundes- und Landesstraßen)



Realisierungshorizont

mittel- bis langfristig



Kosten

€ € € € €



Priorisierung

X X X X X

Sichere Kreuzungen im Siedlungsbereich



Kreuzungen mit und ohne Signalsteuerung sollen so gestaltet sein, dass sie ein sicheres Queren mit dem Rad gewährleisten. Hierzu zählt eine hohe Sichtbarkeit der Radfahrenden gegenüber motorisierten Verkehrsteilnehmern.

Radwege und Haltepositionen sollen in ihrer Führung und Lage im Kreuzungsbereich die Radfahrenden schützen. Insbesondere die Einrichtung von ARAS (aufgeweitete Radaufstellstreifen) an Kreuzungen mit

Lichtsignalanlagen ermöglichen ein sicheres Queren.

Um zusätzlich die Einsehbarkeit in die Kreuzung zu verbessern, sollen Pkw-Stellplätze, die die Sicht verhindern, entfernt und dem Fußverkehr zugeschrieben oder für Radabstellanlagen umgewidmet werden.



Arbeitsschritte

- Erfassung und Bewertung des aktuellen Bestands
- Definition eines möglichst einheitlichen Qualitätsstandards
- Priorisierung der Maßnahmen
- Ausgestaltung der einzelnen Maßnahmen
- Umsetzung der Maßnahmen
- Evaluierung der Wirkung



Akteure

- Baulastträger (Kommunen)
- Landkreis Limburg-Weilburg in koordinierender Funktion
- Hessen Mobil (Bundes- und Landesstraßen)



Realisierungshorizont

mittel- bis langfristig



Kosten

€ € € € €



Priorisierung

X X X X X

Attraktive Radverkehrsführung außerhalb von Siedlungen



Es sollen direkte Verbindungswege eingerichtet werden, um insbesondere für Pendler möglichst kurze Arbeitswege zu bieten.

Sofern Routen über Feldwege oder durch Waldgebiete genutzt werden, sollen deren Bodenbeschaffenheiten sicher und alltagstauglich sein. Ungenügende Bodenbeläge sollen bestenfalls asphaltiert oder mindestens mit wassergebundener Decke ausgestattet

sein. Abschnitte, die insbesondere nachts und im Winter schwierig einzusehen sind, sollen beleuchtet werden, sodass das Unfallrisiko reduziert und die soziale Sicherheit erhöht werden.



Arbeitsschritte

Ausbau bestehender Infrastruktur (Feldwege asphaltieren)
 Einrichtung von neuen Verbindungen entsprechend der Netzhierarchie unter Berücksichtigung der potentiellen Nachfrage
 Einrichtung von ergänzenden Maßnahmen wie Beleuchtung
 Regelmäßige Kontrolle und Instandhaltung der Infrastruktur



Akteure

Landkreis Limburg-Weilburg in koordinierender Funktion
 Baulastträger (Kommunen)
 Hessen mobil (Bundes- und Landesstraßen)



Realisierungshorizont

mittel- bis langfristig



Kosten

€ € € € €



Priorisierung

X X X X X

Sichere Kreuzungen außerhalb von Siedlungen



Außerhalb von Siedlungen gilt es, die Gefahr des hohen Geschwindigkeitsunterschieds zwischen fahrenden Pkw und kreuzenden Radfahrenden zu reduzieren. An hoch frequentierten Strecken kann dies über Lichtsignalanlagen geschehen, an weniger frequentierten soll die Aufmerksamkeit über Beschilderung und Bodenmarkierungen – sowohl für den Pkw- als auch für den Radverkehr – erhöht werden. Um insbesondere an den für Pendler und Touristen wichtigen Fernradwegen (R8, Lahnradweg) einen

hohen Fahrkomfort zu ermöglichen, kann die Anmeldung eines Querungswunsches über eine Kreuzung mit Lichtsignalanlage über Bodentaster in ausreichender Entfernung zur Kreuzung geschehen, sodass die Radfahrenden ohne (lange) Wartezeiten weiterfahren können.



Arbeitsschritte

- Erfassung und Bewertung des aktuellen Bestands
- Definition eines möglichst einheitlichen Qualitätsstandards
- Priorisierung der Maßnahmen
- Ausgestaltung der einzelnen Maßnahmen
- Umsetzung der Maßnahmen
- Evaluierung der Wirkung



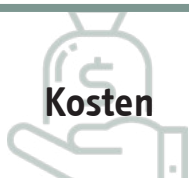
Akteure

- Baulastträger (Kommunen)
- Landkreis Limburg-Weilburg in koordinierender Funktion
- Hessen Mobil (Bundes- und Landesstraßen)



Realisierungshorizont

mittel- bis langfristig



Kosten

€ € € € €



Priorisierung

X X X X X

Übergänge in die Siedlungsbereiche



Die Radverkehrsführung an den Siedlungsgrenzen sollen sicherer und einheitlich gestaltet werden. Insbesondere beim Wechsel zwischen der vom Pkw getrennten Führung außerhalb der Siedlungen und der Führung im Mischverkehr auf Haupt- und Nebenstraßen innerhalb der Siedlungen sollen sichere und intuitive Lösungen gefunden werden. Dabei soll insbesondere die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer auf

die veränderte Situation geleitet werden. Dies kann über Fahrradschleusen an Ampeln, spezielle Signalanlagen oder farbliche Markierungen geschehen.



Arbeitsschritte

- Erfassung und Bewertung des aktuellen Bestands
- Definition eines möglichst einheitlichen Qualitätsstandards
- Priorisierung der Maßnahmen
- Ausgestaltung der einzelnen Maßnahmen
- Umsetzung der Maßnahmen
- Evaluierung der Wirkung



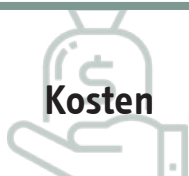
Akteure

- Baulastträger (Kommunen)
- Landkreis Limburg-Weilburg in koordinierender Funktion
- Hessen Mobil (Bundes- und Landesstraßen)



Realisierungshorizont

mittel- bis langfristig



Kosten

€ € € € €



Priorisierung

X X X X X

Anbindung von Einkaufsmöglichkeiten



Nahversorger als Bestandteil der Grundversorgung sollen gut und sicher mit den Nahmobilitätsverkehrsmitteln erreicht werden. Hierzu zählen eine attraktive Fuß- und Radwegeverbindung sowie eine ÖPNV-Anbindung.

Bei der Ansiedlung von Nahversorgungs- und Einkaufsmöglichkeiten ist generell darauf zu achten,

dass diese möglichst zentral in den Siedlungen liegen und nahmobil erreichbar sind.

Neben der Zuwegung ist auch ein sicheres Abstellen von Fahrrädern vor Ort von hoher Bedeutung.



Arbeitsschritte

- Erfassung und Bewertung des aktuellen Bestands
- Abgabe mit den Einzelhändlern
- Umsetzung der Maßnahmen
- Evaluierung der Wirkung



Akteure

- Baulastträger (Kommunen)
- Betroffene Einzelhändler
- Ggf. Landkreis Limburg-Weilburg in koordinierender Funktion



Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig



Kosten

€ € € € €



Priorisierung

X X X X X

Attraktive Abstellanlagen



Ziele und Quellen des Radverkehrs sollen mit komfortablen, sicheren und möglichst überdachten Radabstellanlagen ausgestattet werden. Standorte der Abstellanlagen sollen auf die Bedürfnisse von Pendelnden und Kunden des lokalen Einzelhandels ausgerichtet sein.

Die Abstellanlagen sind angebotsorientiert auszurichten. Standorte des lokalen Einzelhandels, ÖPNV-Haltestellen, Arbeitsplatzschwerpunkte und dichtere Wohnquartiere sollen generell bevorzugt werden.

Bei der Auswahl der Abstellanlagen sollen Bügel bevorzugt werden, an die die Rahmen frei von Kratzern

abgestellt werden können und die ein sicheres Abschließen von Vorderrad und Rahmen ermöglichen. Abstellanlagen, an denen nur das Vorder- oder Hinterrad angeschlossen werden kann, sollen vermieden werden. Zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs ist es empfehlenswert, die Abstellplätze möglichst gut zugänglich, sichtbar und nahe an den Ein- und Zugängen zu platzieren.



Arbeitsschritte

Erfassung und Bewertung des aktuellen Bestands
 Gespräche mit Unternehmen zur Unterstützung bei der Einrichtung von Abstellanlagen auf den Firmengeländen
 Angebotsseitige Einrichtung von Abstellanlagen im öffentlichen Raum



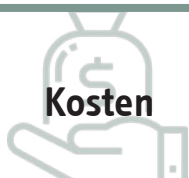
Akteure

Baulastträger (Kommunen)
 Ansässige Unternehmen und Einzelhändler
 Ggf. Landkreis Limburg-Weilburg in koordinierender Funktion



Realisierungshorizont

kurzfristig



Kosten

€ € € € €



Priorisierung

X X X X X

Bike + Ride



Eine gute Verknüpfung von Rad und ÖPNV schafft eine wichtige Basis für den Pendelverkehr mit dem Umweltverbund. Dafür sind neben ÖPNV-Angebot und Radinfrastruktur auch attraktive Radabstellanlagen an bedeutenden Verknüpfungspunkten relevant. Diese sind witterungs- und diebstahlsicher einzurichten. Es sollen Fahrradboxen bereitgestellt werden, damit regelmäßige Pendler zu jeder Zeit ihre Fahrräder sicher

abstellen können. Zudem ist eine ausreichende Beschilderung zu den B+R-Anlagen aus dem näheren Umfeld wichtig, sodass das Angebot gut angenommen werden kann.



Arbeitsschritte

- Erfassung und Bewertung des aktuellen Bestands
- Definition eines möglichst einheitlichen Qualitätsstandards
- Abstimmung mit DB, Grundstückseigentümern und anderen relevanten Akteuren
- Priorisierung der Maßnahmen
- Ausgestaltung der einzelnen Maßnahmen
- Umsetzung der Maßnahmen
- Evaluierung der Wirkung



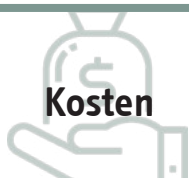
Akteure

- Baulastträger (Kommunen)
- Landkreis Limburg-Weilburg in koordinierender Funktion
- Hessen Mobil (Bundes- und Landesstraßen)



Realisierungshorizont

mittel- bis langfristig



Kosten

€ € € € €



Priorisierung

X X X X X

Radwegweisung und Beschilderung



Es sollen nicht nur regionale, sondern auch lokale Ziele über das Radwegenetz erreicht werden. Hierfür ist eine ausreichende Information entlang des Netzes von hoher Bedeutung.

Einrichtung einer Wegweisung zu den wichtigsten lokalen und regionalen Zielen mit Entfernungsangaben. Sichere Führung der Radfahrenden über das ausgewiesene Radwegenetz.

Die Beschilderung muss an allen Wegpunkten gut einsehbar und die Beschreibungen klar lesbar sein.

Ausweisung von Bodenbeschaffenheiten (Asphalt, wassergebundene Wegedecke, Waldweg) sowie von Themenrouten für Radwandern, Mountainbiken und andere Zwecke.

An touristischen Strecken können Infotafeln auf lokale Besonderheiten sowie über das Übernachtungs- und Gastronomieangebot hinweisen.



Arbeitsschritte

Voraussetzung für die Wegweisung ist das Vorhandensein gut nutzbarer Radwege
Anpassung der Wegweisung in Zusammenhang mit dem Ausbau des Radwegenetzes



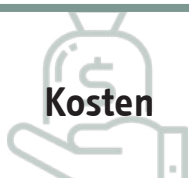
Akteure

Landkreis Limburg-Weilburg
Kommunen



Realisierungshorizont

kurzfristig



Kosten

€ € € € €



Priorisierung

X X X X X

Fahrradfreundliche Arbeitgeber



Um das Radpendeln attraktiver zu gestalten, sollen neben dem Ausbau der Infrastruktur die Rahmenbedingungen am Arbeitsplatz verbessert werden. Hier können teilweise kostengünstige Maßnahmen getroffen werden, die eine große Wirkung zeigen.

Überdachte und diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen in direkter Nähe zu den Gebäudeeingängen sind nicht nur wichtig, um Fahrräder sicher zu verwahren, sondern geben durch die Top-Lage am Eingang ein Statement der Wertschätzung ab. Darüber hinaus können Duschen und Umkleieräume mit Schließfächern insbesondere für

Arbeitnehmer*innen mit längeren Wegen bereitgestellt werden. Um den Arbeitnehmer*innen hochwertige Fahrräder bereitzustellen, kann das Leasingmodell Jobrad stärker genutzt werden. Von Seiten des Landkreises und der Kommunen sollen die Unternehmen im Sinne des Betrieblichen Mobilitätsmanagements beratend unterstützt werden. Engagierte Unternehmen sollen für Ihre Tätigkeit als fahrradfreundliche Arbeitgeber ausgezeichnet werden.



Arbeitsschritte

- Einen Ansprechpartner finden
- Einen Leitfaden für die Unternehmen entwickeln
- Engagierte Unternehmen finden und unterstützen
- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit betreiben



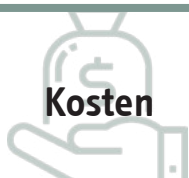
Akteure

- Landkreis Limburg-Weilburg
- Kommunen
- Unternehmen (Arbeitgeber und Arbeitnehmer)



Realisierungshorizont

kurz- bis mittelfristig



Kosten

€ € € € €



Priorisierung

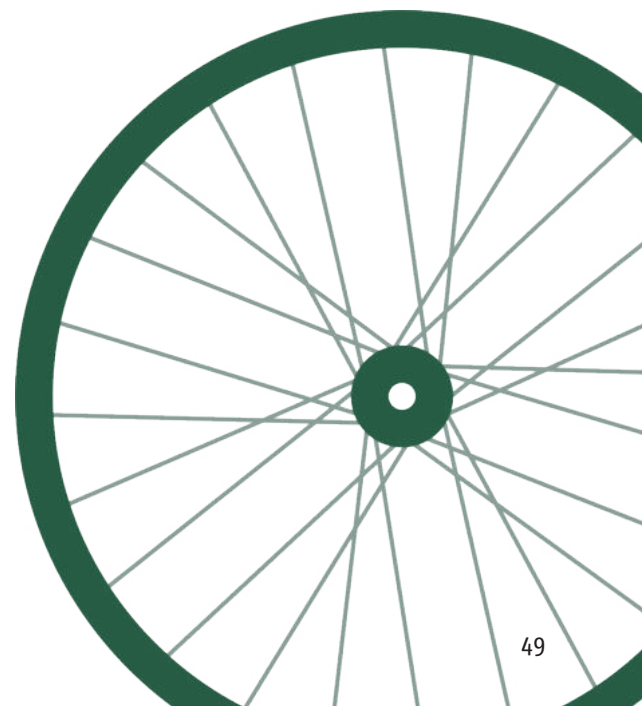
X X X X X

4.3 Vertiefungsbereiche

Auf Grundlage des Auftaktgesprächs und der Ortsbegehung haben sich folgende mögliche Vertiefungsbereiche ergeben. Diese Vertiefungsbereiche wurden ausgewählt, da

sie exemplarische räumliche oder thematische Schwerpunkte abbilden und als Beispiel für Projekte in anderen Bereichen des Landkreises dienen können:

Vertiefungsbereich	Thematischer Schwerpunkt
Gewerbestandort Beselich	Anbindung des Arbeitsplatzschwerpunkts an die umliegenden Orte und Kommunen
R8 Limburg – Elz – Hadamar	Ausbau einer starken Radverbindung auf der Stadt-Umland-Relation
Kallenbachradweg zwischen Weilburg und dem nördlichen Kreisgebiet	Entwicklung einer starken Radverbindung auf der Stadt-Umland-Relation
Gemeinde Hünfelden	Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV-Angebot (Schnellbus) für Pendler
Bad Camberg und Würges	Förderung des sicheren Radverkehrs für Schülerinnen und Schüler
Lahnradweg	Alternative Führungen des touristischen Radwegs für den Alltagsverkehr



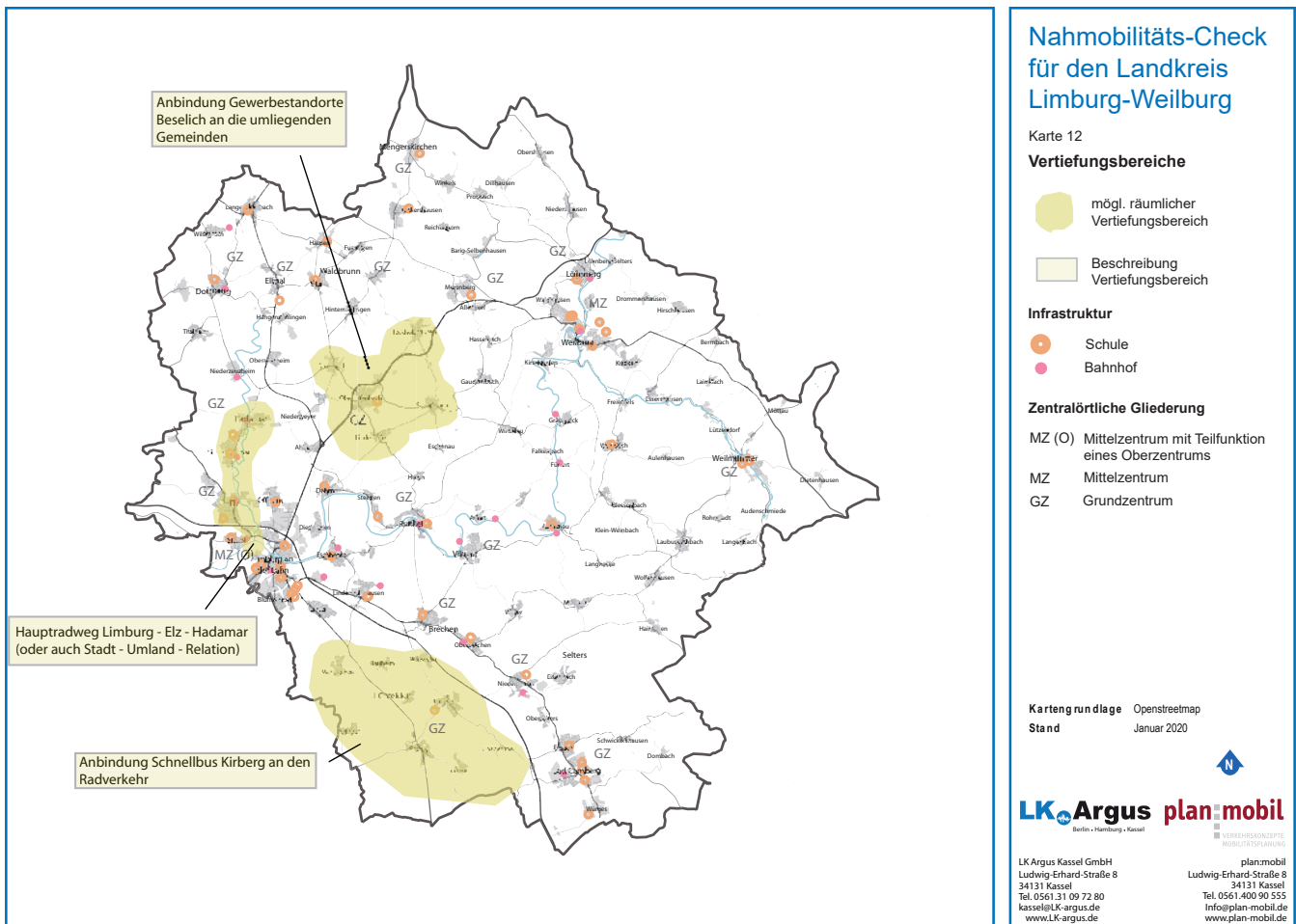
Aus dieser Vorabauswahl hat sich in der Nachbereitung des ersten Workshops sowie aus Arbeitsgesprächen ergeben, dass drei Bereiche im zweiten Workshop und in der weiteren Ausarbeitung des Nahmobilitätsplans vertieft werden. Diese sind:

- Gewerbestandort Beselich mit der Anbindung des Arbeitsplatzschwerpunkts an die umliegenden Orte und Kommunen als Schwerpunkt
- R8 Limburg – Elz – Hadamar mit dem Ausbau einer starken Radverbindung auf der Stadt-Umland-Relation als Schwerpunkt
- Gemeinde Hünfelden mit der Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV-Angebot (Schnellbus) für Pendler als Schwerpunkt

Im Folgenden werden die priorisierten Vertiefungsbereiche detaillierter betrachtet. Nach einer kurzen Bestandsaufnahme werden Maßnahmen vorgestellt, die den Radverkehr und die Nahmobilität in den Bereichen verbessern. Dabei wird stets darauf geachtet, dass ein Übertrag auf andere Teile des Landkreises möglich ist.

Die Maßnahmensteckbriefe sind thematisch sortiert. Der Schwerpunkt liegt dabei deutlich auf der Förderung des Radverkehrs, aber andere Aspekte der Nahmobilität wie der Fußverkehr, der ÖPNV oder die Verkehrssicherheit werden nicht außer Acht gelassen.

Abbildung 19: Priorisierte Vertiefungsbereiche



4.3.1 Gewerbestandort Beselich

Das Untersuchungsgebiet befindet sich nordöstlich von Obertiefenbach und verteilt sich über beide Seiten der B49: im nördlichen Bereich befinden sich mehrere Unternehmen (Logistik, Autohändler, Brillengeschäft, Baustoffhandel, Schnellrestaurants), während im südlichen Bereich Nahversorger zu finden sind. Die Standorte sind ca. 1,8 km bzw. 1 km vom Zentrum Obertiefenbach entfernt.

Von Obertiefenbach können die Nahversorger im südlichen Bereich zu Fuß und mit dem Rad erreicht werden, die Hauptstraße verfügt jedoch über keine Fahrradinfrastruktur.

Der nördliche Bereich kann mit dem Fahrrad über die Brücke der L3222 erreicht werden, hierfür ist jedoch das Befahren von zwei Kreisverkehren notwendig, im Gewerbegebiet ist ebenfalls keine Infrastruktur für den Radverkehr gegeben. Fußgänger müssen einen größeren Umweg über den Zwergweg in Kauf nehmen, da die Brücke der L3222 nicht für Fußgänger zugänglich

ist. Mit dem ÖPNV ist das Gebiet über die Haltestellen „Einkaufsmärkte“ und „Gewerbegebiet“ (Buslinien LM-46 und LM-65) angebunden.

Aus den umliegenden Kommunen kann das Gewerbegebiet weitestgehend über Feldwege erreicht werden, lediglich aus Oberweyer und Steinbach führt ein straßenbegleitender Radweg nach Obertiefenbach. Bei der Befahrung wurde die Verbindung Heckholzhausen – Obertiefenbach näher betrachtet. Hier führen mehrere Navigationsdienstleister den Radverkehr durch den Wald, was bei Dunkelheit, Regen oder Schneefall gefährliche Situationen erzeugt. Innerhalb des Gewerbegebietes gibt es keine öffentlichen Fahrradabstellanlagen. Auch bei vielen Unternehmen sind keine Fahrradbügel oder ähnliche Vorrichtungen zu finden. Lediglich im südlichen Bereich verfügten zwei der fünf Geschäfte über Abstellanlagen mit Vorderradbefestigung.

Hauptstraße in Obertiefenbach



Gottlieb-Daimler-Straße



Feldweg zwischen Heckholzhausen und Obertiefenbach



Abstellanlage auf einem Nahversorgerparkplatz



Handlungsbedarf

Die beiden Teile des Gewerbegebiets sind stark auf eine gute Erreichbarkeit mit dem Pkw ausgelegt. Darunter leidet jedoch die Erreichbarkeit mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes.

Ziel soll es sein, diese Defizite zu beseitigen und sogar darüber hinaus eine attraktive Erreichbarkeit

zu Fuß und mit dem Rad herzustellen. Kunden und Arbeitnehmer der Unternehmen sollen die Möglichkeit bekommen, sicher und möglichst direkt zu ihrem Ziel zu kommen. Dabei stehen neben einer sicheren und komfortablen Infrastruktur auch Service-Maßnahmen wie Abstellanlagen, Beschilderung und Beleuchtung von Wegen im Vordergrund.

Maßnahmen



Radverkehrsführung außerorts

Informationen zu diesem Teilraum

Zwischen Heckholzhausen und dem nördlichen Teil des Gewerbegebiets führt parallel zur B49 ein alter Abschnitt der Bundesstraße, welcher wenig von Pkw genutzt wird. Dieser Abschnitt lässt sich sehr gut als Radverbindung nutzen – alternativ zu der Führung über Feldwege und durch den Wald. Hierfür sind jedoch Maßnahmen in der Zuwegung notwendig:

Zwischen Heckholzhausen und dem Abschnitt sollen sichere Radwege eingerichtet werden, notfalls können hierfür die Feldwege genutzt werden. Insbesondere im Bereich Limburger Straße/Auffahrt zur B49 sind sichere Lösungen zu finden.

Zwischen dem Gewerbegebiet und dem Abschnitt sollte eine sichere Radverkehrsinfrastruktur eingerichtet werden. Vor allem die Kreuzung Auf Springen/ Gottlieb-Daimler-Straße hat ein hohes Konfliktpotential zwischen Radfahrenden und Schwerlastverkehr.

Von beiden Seiten soll eine gut einsehbare Beschilderung eingerichtet werden.



Radverkehrsführung innerorts

Informationen zu diesem Teilraum

In Obertiefenbach kann der Radverkehr teilweise über das Nebenstraßennetz geführt werden, dabei sind vor allem sichere Situationen an den Kreuzungen zu schaffen.

Innerhalb des Gewerbegebiets ist das hohe Konfliktpotential zwischen Schwerlastverkehr und schwächeren Verkehrsteilnehmern zu berücksichtigen.



Anbindung von Einkaufsmöglichkeiten

Informationen zu diesem Teilraum

Insbesondere in Obertiefenbach auf der Hauptstraße im Abschnitt zwischen Georg-Wagner-Straße und den Nahversorgern sollte eine sichere Radverkehrsführung eingerichtet werden, um eine Erreichbarkeit auf direktem Weg zu ermöglichen.



Abstellanlagen

Informationen zu diesem Teilraum

Bei den Betrieben des Gewerbegebiets sowie in den Ortskernen selbst sollen ausreichend und qualitativ hochwertige Abstellanlagen eingerichtet werden, um die Attraktivität der Anreise mit dem Fahrrad zu steigern.



Radwegweisung und Beschilderung

Informationen zu diesem Teilraum

Für die neue Verbindung Heckholzhausen – Obertiefenbach entlang der alten Trasse der B49 soll eine gut sichtbare Beschilderung aufgestellt werden.







Fahrradfreundliche Arbeitgeber

Informationen zu diesem Teilraum

Mithilfe von betrieblichem Mobilitätsmanagement können die Betriebe und deren Angestellte über die Angebote der Nahmobilität informiert werden. Die Betriebe sollen die Arbeitswege mit Rad, ÖPNV oder zu Fuß unterstützen.



Anbindung Gewerbegebiet Beselich

-  Themenroute
-  Nebennetz
-  Maßnahmen
-  Anmerkungen aus dem Workshop



Unasphaltierter Feldweg

asphaltieren (mit Berücksichtigung des Naturschutzes)

Heckholzhausen



Mögliche Direktverbindung

Was passiert mit alter B49? Rückbau?

Gefahrenstelle

Nutzung der alten Route für baulich getrennten Radweg



teilweise nicht asphaltiert

Netz entlang Hauptstraßen

Stellplatzsatzung ändern

zentrale Abstellanlage Vorbildprojekt

Schubbach



Vorhandene Radabstellanlage

4.3.2 R8 Limburg - Elz - Hadamar

Die Verbindung Hadamar – Elz – Limburg stellt eine wichtige Stadt-Umland-Verbindung im Landkreis dar und bietet insbesondere im Berufsverkehr, aber auch im Freizeit- und Einkaufsverkehr ein Potential zur Verlagerung des Verkehrs auf das Fahrrad.

Die zentrale Verbindung auf der Strecke stellt der Hessische Radfernweg R8 dar, welcher weitestgehend östlich parallel zur Bahntrasse und zur L3462 geführt wird. Er soll im Abschnitt Hadamar – Elz – Limburg das Rückgrat bilden, von dem aus man per Rad in die Ortszentren und Bahnhöfe gelangen kann.

Entlang des R8 wird der Radverkehr über unterschiedliche Führungsformen geleitet. Im Siedlungsbereich von Hadamar wird der Radverkehr auf den Hauptverkehrsstraßen Gymnasiumstraße und Am Elbbachufer im Mischverkehr geführt. In Elz findet eine Führung über das Nebenstraßennetz statt. In Limburg führt der R8 entlang der Lahn über einen gemeinsamen Geh- und Radweg.

Zwischen den Siedlungen wird der Radverkehr weitestgehend auf eigenen Wegen oder auf Feldwegen geführt, die für den Durchgangsverkehr gesperrt sind. Entlang der Strecke werden mehrere Kreuzungen überquert, einige von ihnen stellen Gefahrquellen dar, da sie nicht gut einsehbar sind oder die Infrastruktur nicht ausreichend sicher gestaltet ist. Beispielsweise ist die Querung des R8 mit der K478 nahe der St.-

Wendelin-Kapelle nur schwer einsehbar für die dort von den Pkw gefahrenen Geschwindigkeiten. In Hadamar selbst ermöglicht die Kreuzung Neue Chaussee / Am Bahnhof aufgrund fehlender Infrastruktur zum Abbiegen kein sicheres Queren.

Die Führung des R8 verläuft nicht im Sinne einer direkten Verbindung, sondern nutzt das bestehende Straßen- und Radwegenetz. Dadurch kommt es zu teilweise sehr umwegigen Führung wie beispielsweise zwischen Elz und Staffel. Der R8 ist als Fernradweg ausreichend ausgeschildert.

Für Pendler ist die Anbindung der Bahnhöfe von Bedeutung, da durch die intermodale Verknüpfung weitere Ziele über Limburg hinaus erreicht werden können. Entlang der Strecke können die Bahnhöfe Hadamar, Niederhadamar, Elz, Staffel und Limburg erreicht werden. Die Verbindungen zwischen R8 und den Bahnhöfen (sowie den umliegenden Siedlungsbereichen) sind von unterschiedlicher Qualität: der Bahnhof Niederhadamar lässt über die Kreisstraße mit Führung im Mischverkehr erreichen, während die Bahnhöfe Elz, Staffel und Limburg über das Nebenstraßennetz erreicht werden können. Bike+Ride-Anlagen befinden sich an den Bahnhöfen Hadamar, Elz und Limburg.

Hadamar, Gymnasiumstraße



Hadamar, Kreuzung Neue Chaussee / Am Bahnhof (der R8 biegt hinter der Brücke nach links ab)



Elz, Brötzenmühlenweg



Hadamar, Querung über K478



Beschilderung entlang des Radweges



Abstellanlage am Bahnhof Elz



Handlungsbedarf

Um die Nachfrage für den Radverkehr auf den Stadt-Umland-Verbindungen zu erhöhen und das bestehende Potential zu nutzen, müssen Reisekomfort und Sicherheit erhöht werden.

Die Verbindung soll direkt geführt werden, um Umwege zu vermeiden und eine hohe Reisegeschwindigkeit zu ermöglichen. Insbesondere für Pendler ist eine schnelle Verbindung zwischen Wohnort und Arbeitsplatz von hoher Bedeutung.

Eine sichere Führung des Radverkehrs ist unerlässlich. Pendler, die das ganze Jahr über die Verbindung nutzen, oder Radreisende, die über wenig Ortskenntnis verfügen, müssen sicher geführt werden. Dies betrifft sowohl die Führung innerhalb der Siedlungen und Wohngebiete als auch außerhalb.

Um die Nahmobilität als Ganzes zu stärken, müssen die Bahnhaltdepunkte mit sicheren und komfortablen

Bike+Ride-Anlagen ausgestattet werden. Um die Intermodalität zu fördern, sind neben den Abstellanlagen auch die Zuwegungen sowie die Fahrradmitnahme in den Bahnen attraktiv zu gestalten.





Attraktive Radverkehrsführung im Siedlungsbereich

Informationen zu diesem Teilraum

Insbesondere im Zentrum von Hadamar sorgt die Radverkehrsführung im Mischverkehr zu einem geringen Sicherheitsgefühl. In diesem Abschnitt würde sich eine Führung über das Nebenstraßennetz bzw. über Straßen mit geringerer Verkehrsbelastung empfehlen. Dabei ist darauf zu achten, dass keine großen Umwege erzeugt werden, da die zusätzliche Reisezeit negativ wahrgenommen wird. In Limburg ermöglicht der R8 eine Verbindung aus dem Umland in das Zentrum. Wenn jedoch andere Ziele außerhalb der Innenstadt erreicht werden sollen, ist die vorhandene Infrastruktur selten ausreichend für eine komfortable Nutzung. Daher sollten an Hauptverkehrsstraßen Radfahrstreifen (bestenfalls mit baulicher Trennung) eingerichtet werden.



Sichere Kreuzungen im Siedlungsbereich

Informationen zu diesem Teilraum

Entlang des R8 fallen innerorts Kreuzungen auf, auf deren Zuwegung die Radfahrenden im Mischverkehr geführt werden. Insbesondere die Kreuzung Neue Chaussee / Am Bahnhof weist keine Radinfrastruktur auf. Hier empfiehlt sich die Einrichtung einer sicheren Querungsmöglichkeit für die Radfahrenden. Auch in Elz ist die Kreuzung Brötzenmühlenweg / Offheimer Straße sicher zu gestalten, um eine sichere und verständliche Zuwegung zum Bahnhof zu schaffen.



Attraktive Radverkehrsführung außerhalb von Siedlungen

Informationen zu diesem Teilraum

Außerhalb der Siedlungen sollte der Radverkehr möglichst direkt geführt werden, um die Reisezeiten kurz und damit attraktiv zu halten. Hierzu sollten ggf. neue Radwege eingerichtet werden, um Umwege zu vermeiden. Neben dem R8 stellt auch der begleitende Radweg zur L3462 eine wichtige Verbindung im Alltagsradverkehr dar, auch dieser ist so zu gestalten, dass eine schnelle Verbindung zwischen den Orten per Rad möglich ist.



Sichere Kreuzungen außerhalb von Siedlungen

Informationen zu diesem Teilraum

Aufgrund der hohen Geschwindigkeitsunterschiede zwischen querendem Pkw- und Radverkehr sollten Kreuzungen so eingerichtet und instandgehalten werden, dass eine gute Einsehbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet wird. An bestehenden Kreuzungen sollten mindestens Aufmerksamkeitspunkte eingerichtet werden.



Übergänge in die Siedlungsbereiche

Informationen zu diesem Teilraum

Im Eingangsbereich zu den Siedlungen wird der Radverkehr häufig vom eigenen Radweg in den Mischverkehr geführt. An dieser Stelle soll darauf geachtet werden, dass der Geschwindigkeitsunterschied nicht groß ist (Tempo 30) und dass über Markierungen und Beschilderungen alle Verkehrsteilnehmer auf die Situation hingewiesen werden.



Bike + Ride

Informationen zu diesem Teilraum

An den Bahnhöfen sollen ausreichend Fahrradabstellanlagen eingerichtet werden. Diese sind witterungs- und diebstahlsicher einzurichten. Für hochwertige Räder von Alltagspendlern sollen Fahrradboxen bereitgestellt werden. Die Abstellanlagen sollen so positioniert werden, dass ein schneller Zugang zum Gleis möglich ist. An den Bahnhöfen Limburg, Staffel, Elz, Niederhadamar und Hadamar sollen angebotsseitig genügend Abstellanlagen eingerichtet werden, sodass es nicht zu Engpässen oder Wildparken kommt.



Radwegweisung und Beschilderung

Informationen zu diesem Teilraum

Die aktuelle Radwegweisung und Beschilderung für Alltagsradfahrer und Radtouristen soll weiter ausgebaut werden. Infotafeln zu lokalen Besonderheiten sowie Hinweisschilder zu weiteren Zielen sollen eingerichtet werden.

Stadt-Umland-Verbindung // R8



4.3.3 Gemeinde Hünfelden

In diesem Teilbereich wurde die Anbindung des ÖPNV mit dem Radverkehr untersucht. Insbesondere die Haltestelle „Hünfelden Kirberg P&R / B417“ ist nicht nur als Umstiegshaltestelle zwischen Pkw und Bus, sondern auch als B+R-Haltestelle von Bedeutung. Die Haltestelle wird von der Linie LM-33 (nach Limburg) und der Expresslinie X72 (nach Limburg bzw. Wiesbaden) bedient und stellt insbesondere mit der Linie X72 eine wichtige Haltestelle für die Verbindung in das Rhein-Main-Gebiet dar.

Die Haltestelle ist daher nicht nur für Bewohner von Kirberg relevant, sondern auch für die Bewohner umliegender Kommunen. Diese erreichen den Verknüpfungspunkt teilweise über umwegige Verbindungen.

Insbesondere Heringen, Kaltenholzhausen und Dauborn werden aktuell über Feldwege geführt, da die direkten Routen entlang Landstraßen keine

Fahrradinfrastruktur aufweisen. Die Verbindungen über die Feldwege sind teilweise in schlechtem Zustand, was die Beschilderung und die Bodenbeschaffenheit angeht. Entlang der Nord-Süd-Verbindung bestehen straßenbegleitende Radwege, sodass Anwohner aus Neesbach die direkte Verbindung nutzen können. In Kirberg wird der Radverkehr vorrangig über die Limburger Straße (Nord-Süd-Verbindung) sowie den Kaltenholzhäuser Weg (Ost-West-Verbindung) geführt.

Die Bike+Ride-Anlage steht in direkter Nähe zur Bushaltestelle, sodass ein schneller Übergang zwischen Fahrrad und Bus möglich ist. Die überdachte Anlage bietet Platz für Fahrräder, die an gepolsterte Anlehnbügel angeschlossen werden können. Ausreichend Licht ist über die umgebende Beleuchtung gegeben.

L3022 zwischen Kaltenholzhausen und Kirberg



B+R-Anlage an der Haltestelle „Kirberg P&R / B417“



Radwegeführung parallel zur B417 nahe Neesbach



Handlungsbedarf

Um eine schnelle Verbindung zwischen den Orten zu schaffen, sollen direkte Routen eingerichtet werden. Dabei empfiehlt sich die Einrichtung von Radwegen entlang der Bundes- und Landstraßen. Diese Wege sollen baulich vom motorisierten Verkehr getrennt werden, sodass auch ungeübte Radfahrer ein hohes Sicherheitsempfinden haben.

Da dies eine langfristige Aufgabe ist, sollen bis dahin die bestehenden Routen entlang der Feldwege ausgebessert werden. Hierfür sollte eine Asphalt- oder

mindestens eine wassergebundene Wegedecke verlegt werden sowie eine ausreichende Beschilderung aufgestellt werden.

Die Bike+Ride-Anlage an der Haltestelle „Hünfelden Kirberg P&R / B417“ soll um weitere Angebote wie Ladestationen für E-Bikes und Fahrradboxen erweitert werden. Darüber hinaus soll das B+R-Angebot stärker in der Gemeinde und den umliegenden Orten beworben werden.

Maßnahmen

Attraktive Radverkehrsführung im Siedlungsbereich



Informationen zu diesem Teilraum

Innerhalb von Kirberg sollen weitere Straßen für den Radverkehr attraktiver gestaltet werden. Für die Mainzer Landstraße soll eine Lösung für eine sichere Radverkehrsführung gefunden werden.

Sichere Kreuzungen im Siedlungsbereich



Informationen zu diesem Teilraum

In der direkten Zuwegung zum P+R-Parkplatz soll die Kreuzung Limburger Straße / L3022 dahingehend verändert werden, dass Radfahrer sicher queren und auf den gemeinsamen Geh- und Radweg gelangen können.



Attraktive Radverkehrsführung außerhalb von Siedlungsbereich

Informationen zu diesem Teilraum

Für eine attraktive Verbindung sollen direkte Routen entlang der Bundes- und Landstraßen entstehen. Insbesondere Dauborn und Heringshausen können so deutlich besser an Kirberg angebunden werden.

Für die Verbesserung der Verbindungen aus Kaltenholzhausen und Netzbach müssen Abstimmungen mit der Verbandsgemeinde Aar-Einrich sowie mit dem Rhein-Lahn-Kreis stattfinden, sodass eine gemeinsame Lösung für den Grenzbereich gefunden werden kann.



Sichere Kreuzungen außerhalb von Siedlungen

Informationen zu diesem Teilraum

Aufgrund der hohen Geschwindigkeitsunterschiede zwischen querendem Pkw- und Radverkehr sollten Kreuzungen so eingerichtet und instandgehalten werden, dass eine gute Einsehbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet wird.

An bestehenden Kreuzungen sollten mindestens Aufmerksamkeitspunkte eingerichtet werden.



Übergänge in die Siedlungsbereiche

Informationen zu diesem Teilraum

Im Eingangsbereich zu den Siedlungen wird der Radverkehr häufig vom eigenen Radweg in den Mischverkehr geführt. An dieser Stelle soll darauf geachtet werden, dass der Geschwindigkeitsunterschied nicht groß ist (Tempo 30) und dass über Markierungen und Beschilderungen alle Verkehrsteilnehmer auf die Situation hingewiesen werden.

Bike + Ride



Informationen zu diesem Teilraum

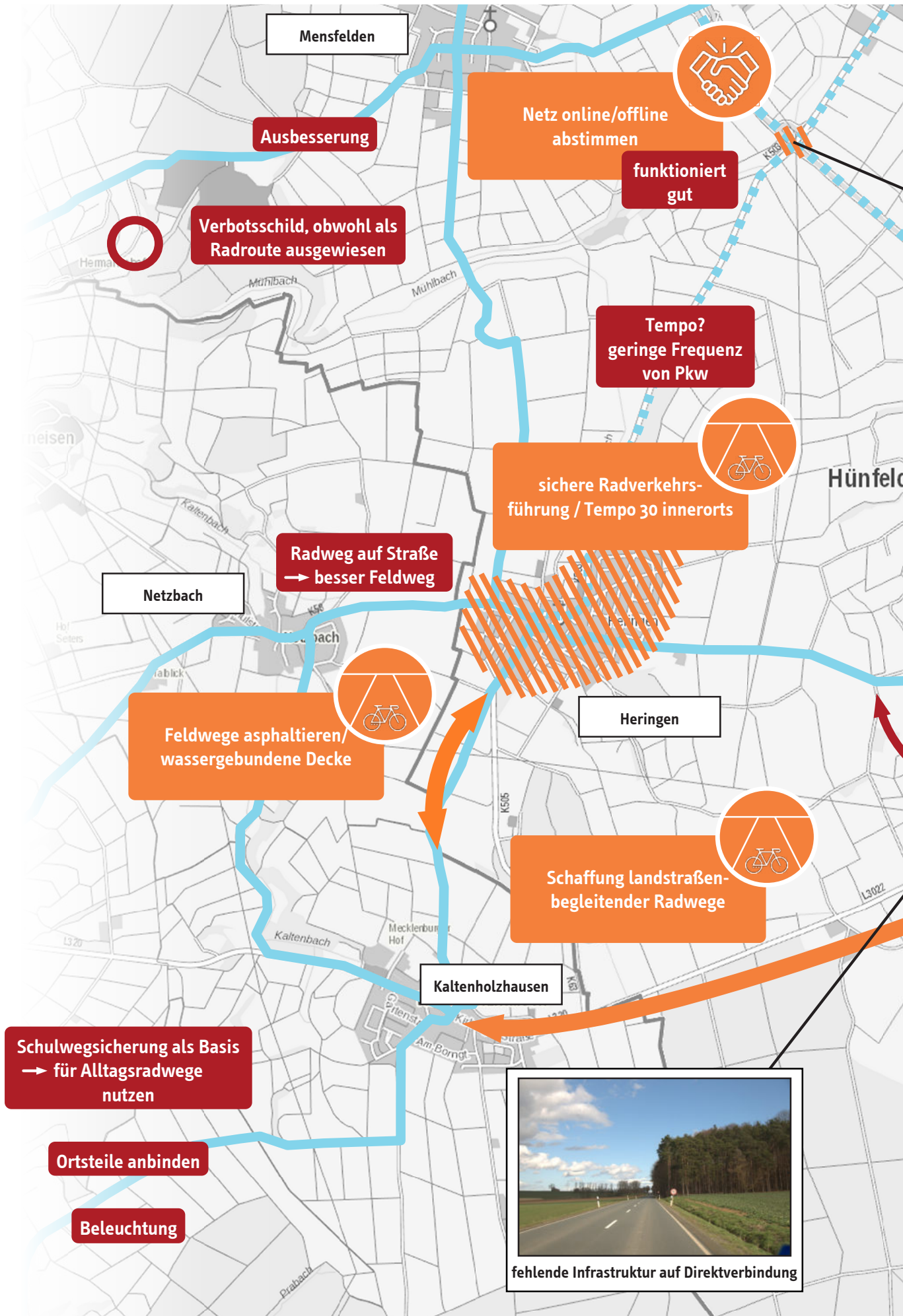
Um das vorhandene Bike+Ride-Angebot zu erweitern, sollen Fahrradboxen und Ladestationen eingerichtet werden. Um eine Nutzung rund um die Uhr zu ermöglichen, soll die Beleuchtung erweitert werden.

Radwegweisung und Beschilderung

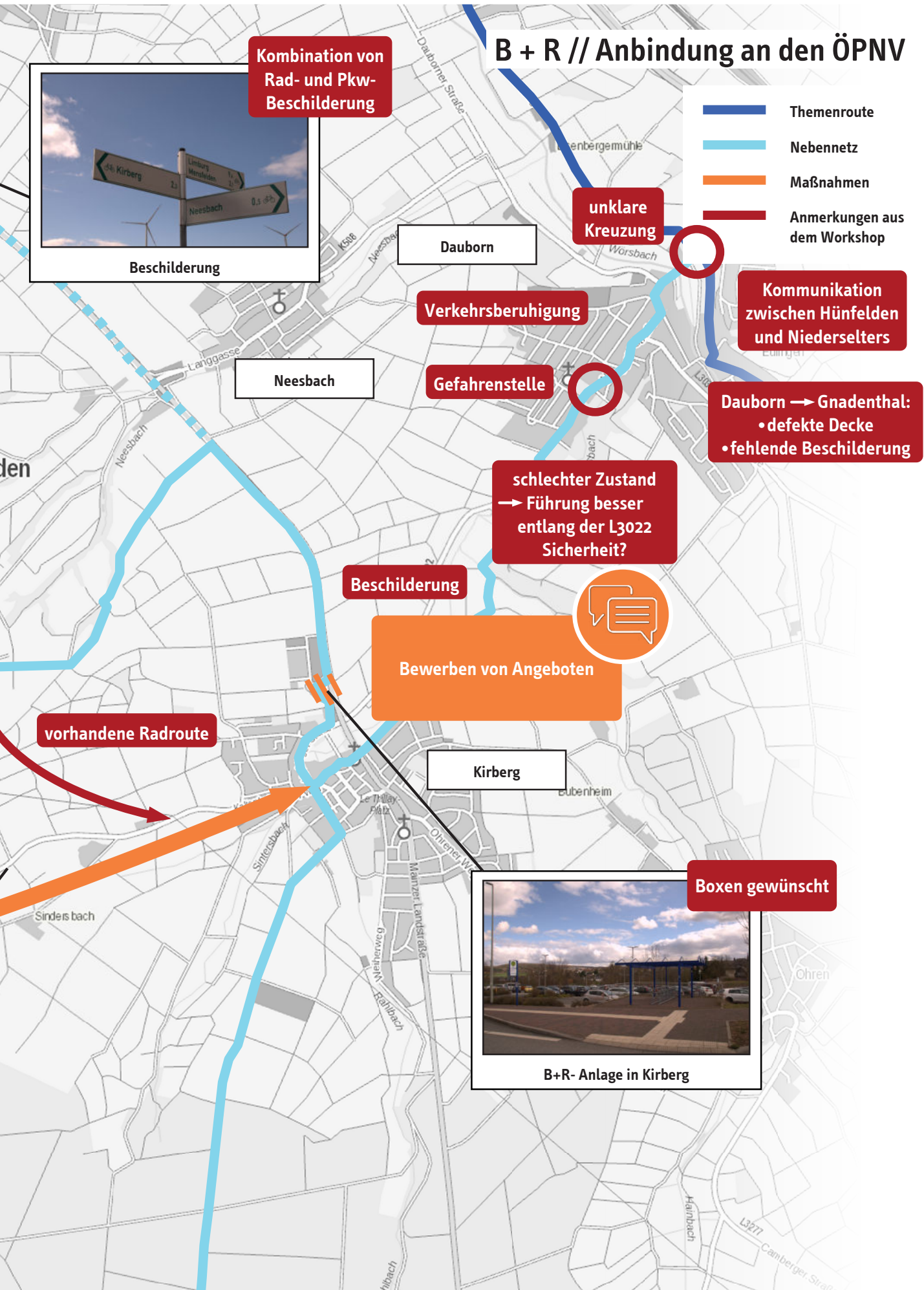


Informationen zu diesem Teilraum

Die aktuelle Radwegweisung und Beschilderung insbesondere für Alltagsradfahrer soll weiter ausgebaut werden. Entlang der Strecke soll die Beschilderung neben der Entfernung in km auch die Fahrtzeit zur B+R-Anlage in Minuten angeben.



B + R // Anbindung an den ÖPNV



5 AUSBLICK

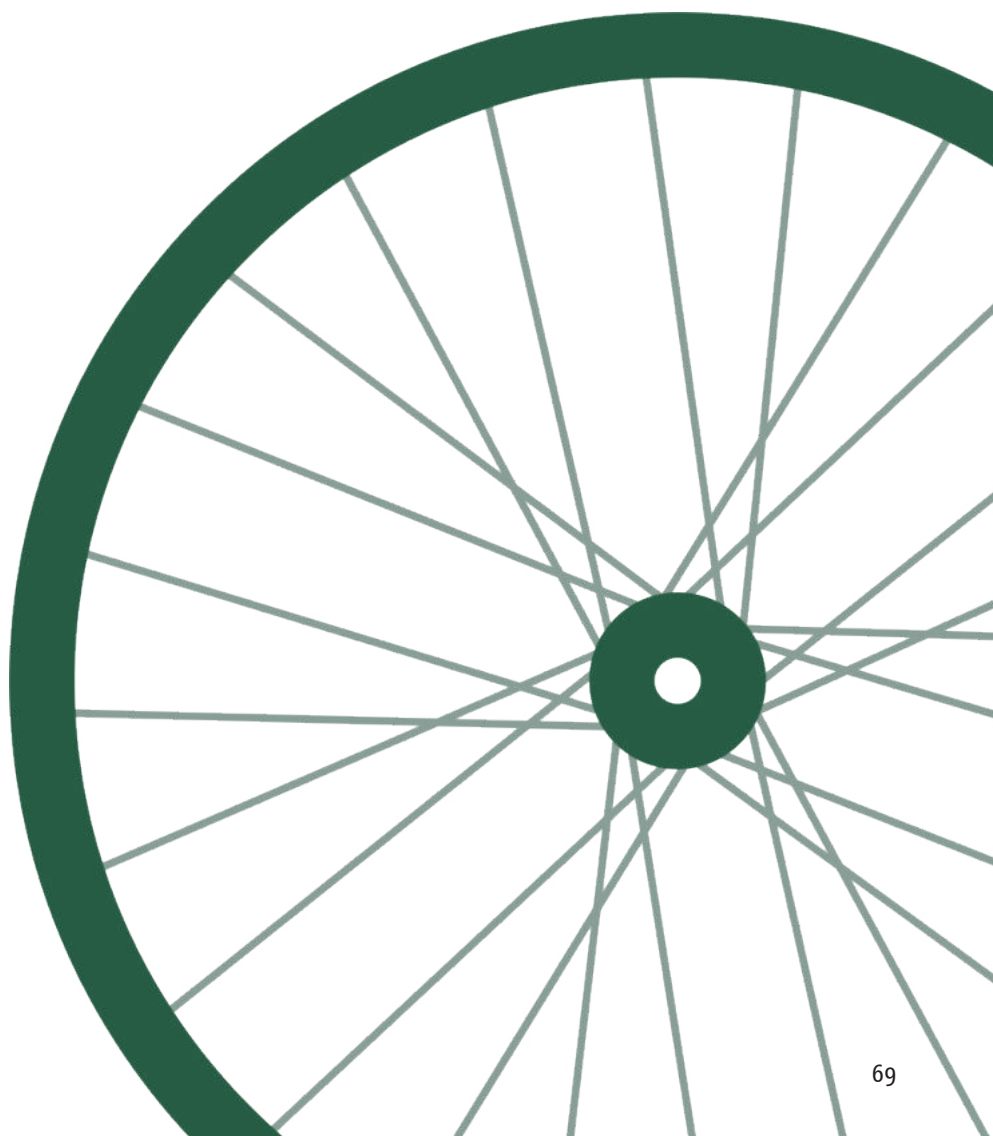
Der Landkreis Limburg-Weilburg hat den Nahmobilitäts-Check genutzt, um sich einen Überblick über die zentralen Fragen und Themen für die Zukunft der Mobilität im Kreisgebiet zu schaffen. Durch das Auftaktgespräch, aber auch die Analyse und die Workshops hat sich das Thema der kreisweiten Radverkehrsförderung klar hervorgehoben. Im gesamten Kreisgebiet besteht Verbesserungspotential an der aktuellen Infrastruktur, aber es haben sich auch Perspektiven und ein deutliches Interesse in den Workshops herausgestellt. Andere Themen wie der ÖPNV (insbesondere in Verknüpfung mit dem Radverkehr), der Fußverkehr und der Schulverkehr dürfen dabei jedoch nicht außer Acht gelassen werden und sollen auch zukunftsfähig und attraktiv ausgebaut werden.

Der Nahmobilitäts-Check hat in Kapitel 4 eine Vielzahl möglicher Maßnahmen aufgelistet, mit denen die Ziele des Landkreises für eine zukunftsfähige Mobilität erreicht werden können. In den nächsten Schritten müssen diese Maßnahmen konkretisiert werden. Dabei kann ein nächster Schritt die Erstellung eines kreisweiten Radverkehrskonzeptes sein sowie die konkrete Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs in den Kommunen. Aber auch hinsichtlich des ÖPNV und anderer Mobilitätsangebote sollte auch vor großen Schritten nicht zurückgeschreckt werden, sondern die aktuell bestehenden Probleme aktiv und offensiv gelöst werden.

Für eine schnelle und gezielte Umsetzung der Maßnahmen empfiehlt es sich zudem, ausreichend Personal bereitzustellen, das den Kommunen in Sachen Planung und Förderung beistehen kann, aber auch Ansprechpartner, die durch Koordination und Kooperation zu einer schnellen und zielgerichteten Umsetzung von Maßnahmen beitragen können. Auch die Vernetzung mit anderen Kommunen und Aufgabenträgern – beispielsweise über die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) – kann bestehendes Wissen in den Landkreis bringen und zu erfolgreichen Projekten führen.

Es wird empfohlen, den Nahmobilitätsplan zeitnah durch einen Grundsatzbeschluss im Kreistag zu sichern und für die genannten Einzelmaßnahmen weitere Planungsschritte abzustimmen und politische Beschlussfassungen herbeizuführen, sodass die Ziele zeitnah weiterverfolgt werden können.

Aufbauend auf den Nahmobilitäts-Check können Mittel aus unterschiedlichen Förderrichtlinien beantragt werden, um die Maßnahmen umsetzen zu können. Dazu gehören z. B. die „Förderrichtlinie Nahmobilität“ oder weitere Förderprogramme des Landes Hessen und des Bundes (Mehr dazu unter <https://www.mobileshessen2020.de/foerderung>). Diese Förderprogramme können die Umsetzung von investiven Maßnahmen, Planungen und Konzepten und Öffentlichkeitsarbeit durch eine finanzielle Förderung unterstützen.



VERZEICHNISSE

Abbildungen

Abbildung 1:	Schematische Übersicht über die integrierte Vorgehensweise (Arbeitsprogramm plan:mobil vom 26.08.2019).....	8
Abbildung 2:	Erster Workshop zum Nahmobilitäts-Check: Eindrücke aus den Arbeitsphasen.....	9
Abbildung 3:	Erster Workshop zum Nahmobilitäts-Check: Eindrücke aus den Arbeitsphasen.....	9
Abbildung 4:	Zweiter Workshop zum Nahmobilitäts-Check: Eindrücke aus den Arbeitsphasen.....	9
Abbildung 5:	Zweiter Workshop zum Nahmobilitäts-Check: Eindrücke aus den Arbeitsphasen.....	9
Abbildung 6:	Radverkehrskonzept Stadt Weilburg, Gesamtplan (Ausschnitt, Quelle: Radverkehrskonzept Stadt Weilburg, Anhang 1).....	11
Abbildung 7:	Lage der künftigen Nahmobilitätsbrücke im Radverkehrsnetz (Quelle: Radverkehrskonzept Stadt Weilburg, Anhang).....	11
Abbildung 8:	Die Stadtteile Limburgs im Überblick (Quelle: Masterplan Mobilität Limburg, S. 128).....	12
Abbildung 9:	SWOT-Analyse des Masterplans Mobilität 2030 zu Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV (Quelle: Masterplan Mobilität Limburg, S. 129-130).....	12
Abbildung 10:	exemplarischer Maßnahmensteckbrief Fußverkehr (Quelle: Masterplan Mobilität, S. 168).....	13
Abbildung 11:	exemplarischer Maßnahmensteckbrief Radverkehr (Quelle: Masterplan Mobilität, S. 172).....	14
Abbildung 12:	exemplarischer Maßnahmensteckbrief Nahmobilität (Quelle: Masterplan Mobilität, S. 180).....	15
Abbildung 13:	Überblick über die Mängel im bestehenden Radwegenetz.....	16
Abbildung 14:	Beispielhafter Abschnitt des Konzeptplans zum Alltagsradwegenetz (Quelle: Rad- und Fußwegekonzept der Gemeinde Elbtal, S. 44).....	16
Abbildung 15:	Beispielhafter Ausschnitt aus dem Konzept zum Alltagsfußverkehr (Quelle: Rad- und Fußwegekonzept der Gemeinde Elbtal, S. 50).....	17
Abbildung 16:	Bevölkerungsprognose nach Altersgruppen 2018 und 2030.....	21
Abbildung 17:	Zentrale Orte, Verbindungsachsen und Verflechtungsbereiche.....	22
Abbildung 18:	Liniennetzplan des Landkreises Limburg-Weilburg.....	28
Abbildung 19:	Priorisierte Vertiefungsbereiche.....	51

Tabellen

Tabelle 1:	Wohnbevölkerung im Landkreis Limburg-Weilburg nach Stadt/Gemeinde.....	20
Tabelle 2:	SPNV-Linien und Angebotsdichte 2019 (Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg (2014): S. 38).....	29
Tabelle 3:	Anzahl der Unfälle mit Radfahrer- oder Fußgängerbeteiligung in den Jahren 2016-2018 im Landkreis Limburg-Weilburg.....	34

Karten

Karte 1:	Lage des Landkreises in Hessen.....	18
Karte 2:	Einwohner nach Städten und Gemeinden.....	19
Karte 3:	Ein- und Auspendler nach Gemeinden.....	23
Karte 4:	Pendlerströme im Landkreis.....	24
Karte 5:	Nahmobilitätsrelevante Ziele.....	25
Karte 6:	Radroutennetz.....	26
Karte 7:	Schülerradroutennetz.....	27
Karte 8:	ÖPNV-Netz (schematische Darstellung).....	30
Karte 9:	Straßennetz.....	31
Karte 10:	Park & Ride- Bike & Ride-Angebote.....	32
Karte 11:	Unfallorte 2016-2018 (Fuß- und Radverkehr).....	33
Karte 12:	Maßnahmenkarte „Anbindung Gewerbegebiet Beselich“ mit den Anmerkungen aus Workshop 2...55	
Karte 13:	Maßnahmenkarte „Stadt-Umland-Verbindung // R8“ mit den Anmerkungen aus Workshop 2.....	61
Karte 14:	Maßnahmenkarte „B + R // Anbindung an den ÖPNV“ mit den Anmerkungen aus Workshop 2.....	66

Quellen

Energieversorgung Limburg

Gemeinde Elbtal 2018

Green City Plan Limburg 2018

Hessisches Statistisches Landesamt 2016

Hessisches Statistisches Landesamt 2018

Hessisches Statistisches Landesamt 2019

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg 2014

Radroutenplaner Hessen, Stand Oktober 2019

Rad- und Fußwegekonzept der Gemeinde Elbtal, Bearbeitung: COOPERATIVE Infrastruktur und Umwelt 2020

Radverkehrs- und Nahmobilitätskonzept Weilburg, Abschlussbericht, Bearbeitung: Planungsbüro Verkehrsalternative

Rad + Fuß (VAR+) 2018

Regionales Entwicklungskonzept Limburg-Weilburg 2014

Regionalplan Mittelhessen 2010

Schülerradrouten, Stand Oktober 2019

Stadtportrait der Stadt Limburg 2014

Umsetzungskheck Green City Plan 2018

Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH

Verkehrsmengenkarte für Hessen 2015

Zielkonzept zum Masterplan Mobilität 2030 der Stadt Limburg a. d. Lahn

Bildquellen

Attraktive Radverkehrsführung im Siedlungsbereich

Quelle: Radentscheid Darmstadt.....39

Sichere Kreuzungen im Siedlungsbereich

Quelle: plan:mobil.....40

Attraktive Radverkehrsführung außerhalb von Siedlungen

Quelle: Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Sachsen.....41

Sichere Kreuzungen außerhalb von Siedlungen

Quelle: Chrisine Lehmann (in: Radfahren in Stuttgart).....42

Übergänge in die Siedlungsbereiche

Quelle: Stadt Münster.....43

Anbindung von Einkaufsmöglichkeiten

Quelle: Dennis Schneble (in: DS-pektiven).....44

Attraktive Abstellanlagen

Quelle: Philipp Böhme (via qimby.net).....45

Bike + Ride

Quelle: plan:mobil.....46

Radwegweisung und Beschilderung

Quelle: plan:mobil.....47

Fahrradfreundliche Arbeitgeber

Quelle: Fahrradfreundliche Arbeitgeber.....48

IHRE NOTIZEN

