



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



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)

Zur besseren Orientierung wurde in dieser Kurzdokumentation die Nummerierung des vollständigen Berichts beibehalten. Die Nummerierung ist daher nicht fortlaufend.

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



3 BESTANDSANALYSE UND BEWERTUNG

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 Schülerradrouen
- 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

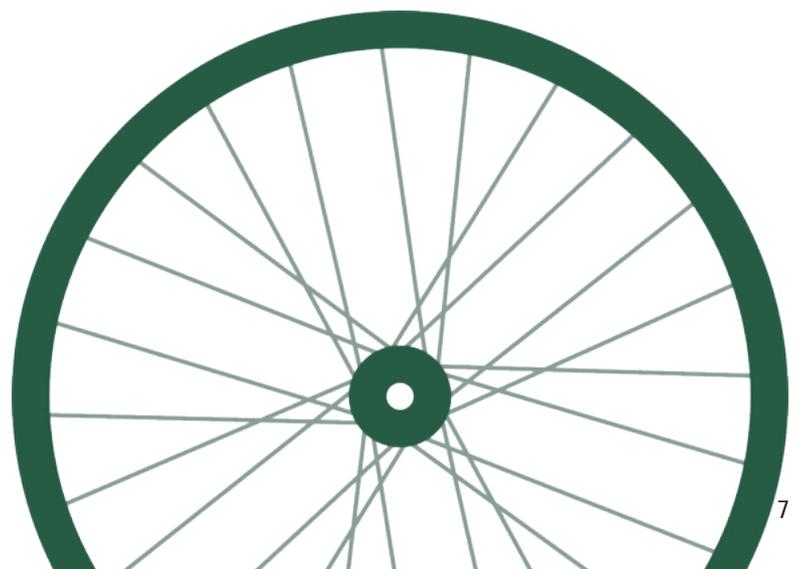
Ortsdurchfahrten im Kreis zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Förderung der eigenständigen Mobilität für alle (insbesondere Kinder, Senioren)

- 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
Absprache 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

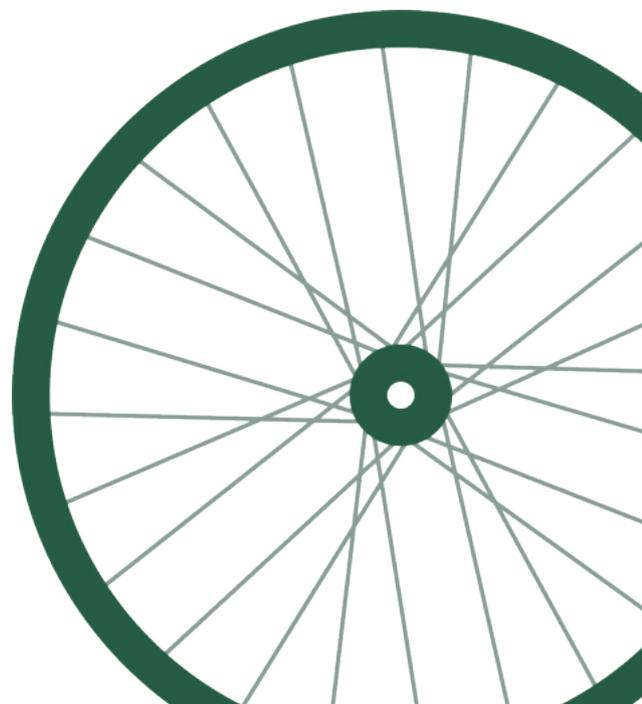
X X X X X

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



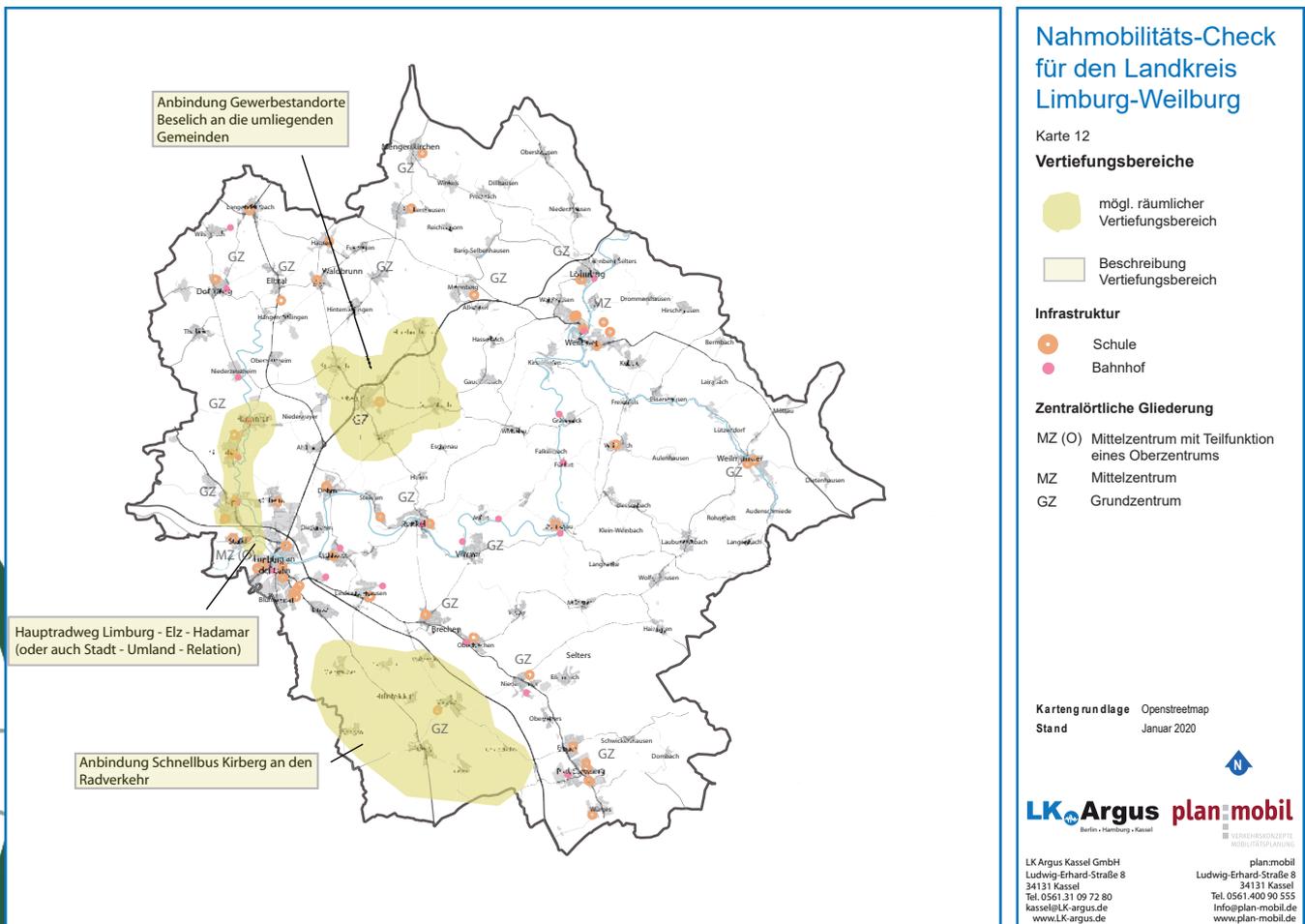
Aus dieser Vorabauswahl hat sich in der Nachbereitung des ersten Workshops sowie aus Arbeitsgesprächen ergeben, dass drei Bereiche im zweiten Workshop und in der weiteren Ausarbeitung des Nahmobilitätsplans vertieft werden. Diese sind:

- 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





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

zentrale Abstellanlage Vorbildprojekt

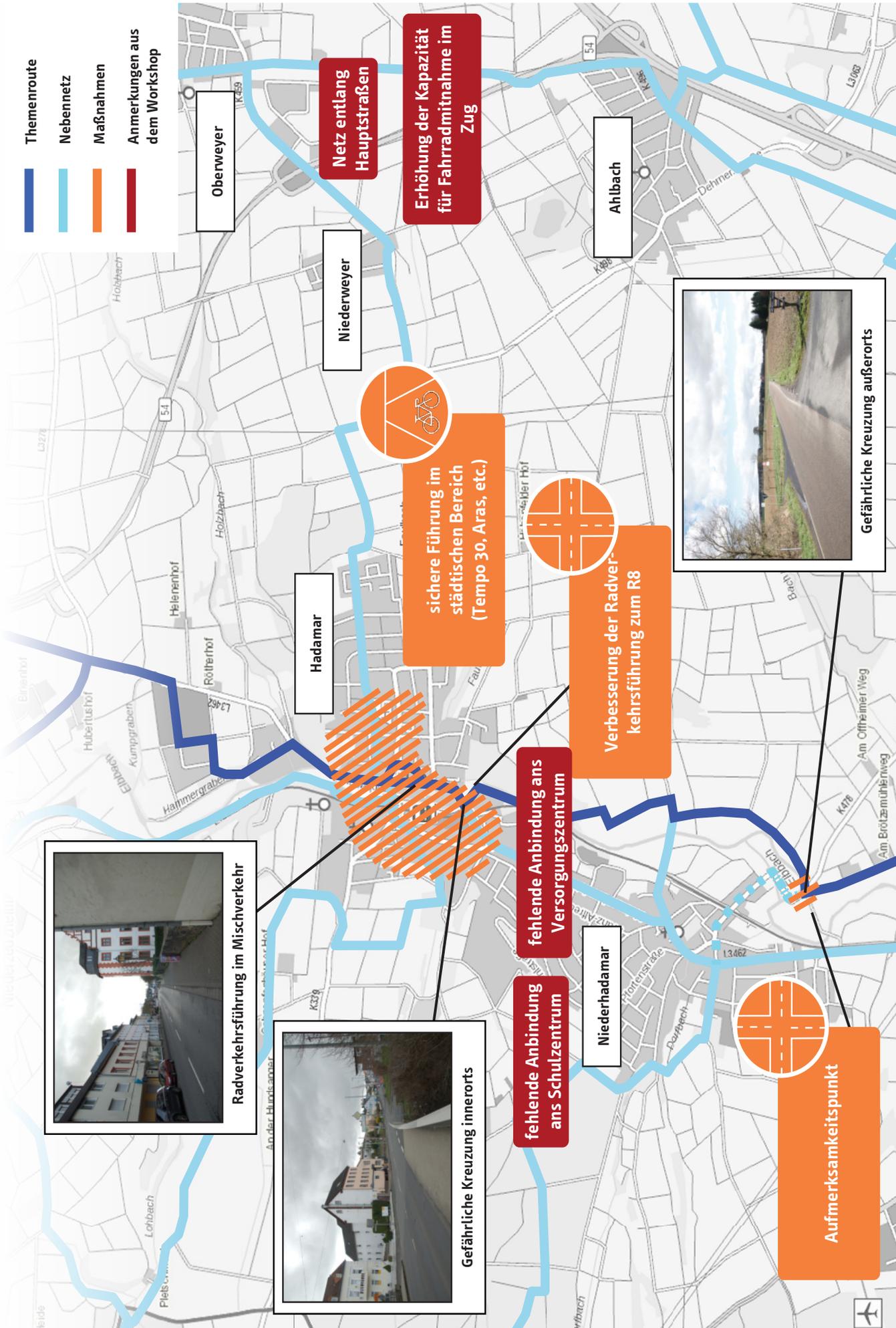
Stellplatzsatzung ändern

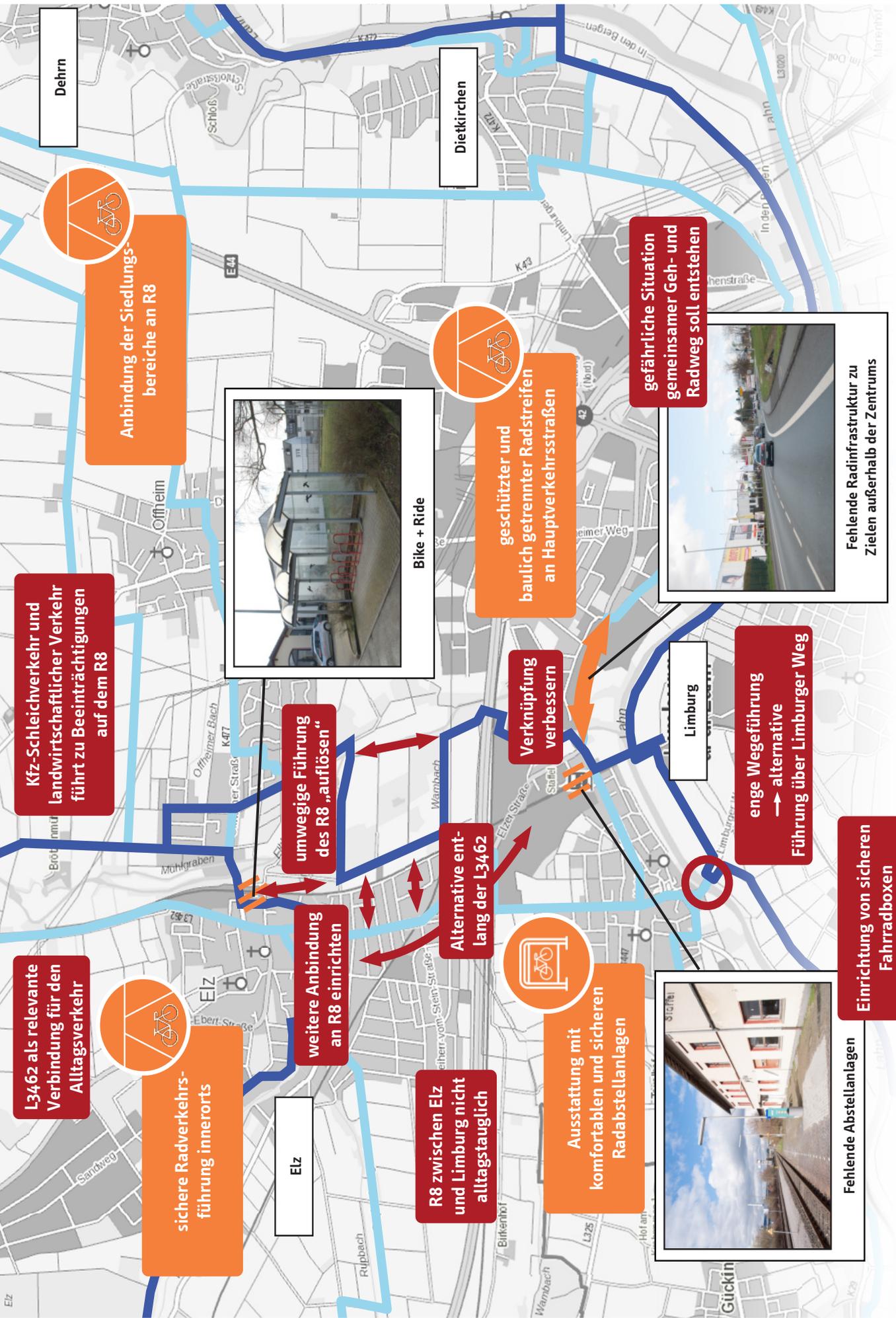
Schubbach



Vorhandene Radabstellanlage

Stadt-Umland-Verbindung // R8





L3462 als relevante Verbindung für den Alltagsverkehr

sichere Radverkehrsführung innerorts

Kfz-Schleichverkehr und landwirtschaftlicher Verkehr führt zu Beeinträchtigungen auf dem R8

Anbindung der Siedlungsbereiche an R8

weitere Anbindung an R8 einrichten

umwegige Führung des R8 „auflösen“

R8 zwischen Eiz und Limburg nicht alltagstauglich

Alternative entlang der L3462

Verknüpfung verbessern

enge Wegeführung
→ alternative Führung über Limburger Weg

Einrichtung von sicheren Fahrradboxen

Ausstattung mit komfortablen und sicheren Radabstellanlagen

geschützter und baulich getrennter Radstreifen an Hauptverkehrsstraßen

gefährliche Situation gemeinsamer Geh- und Radweg soll entstehen

Fehlende Radinfrastruktur zu Zielen außerhalb der Zentrums



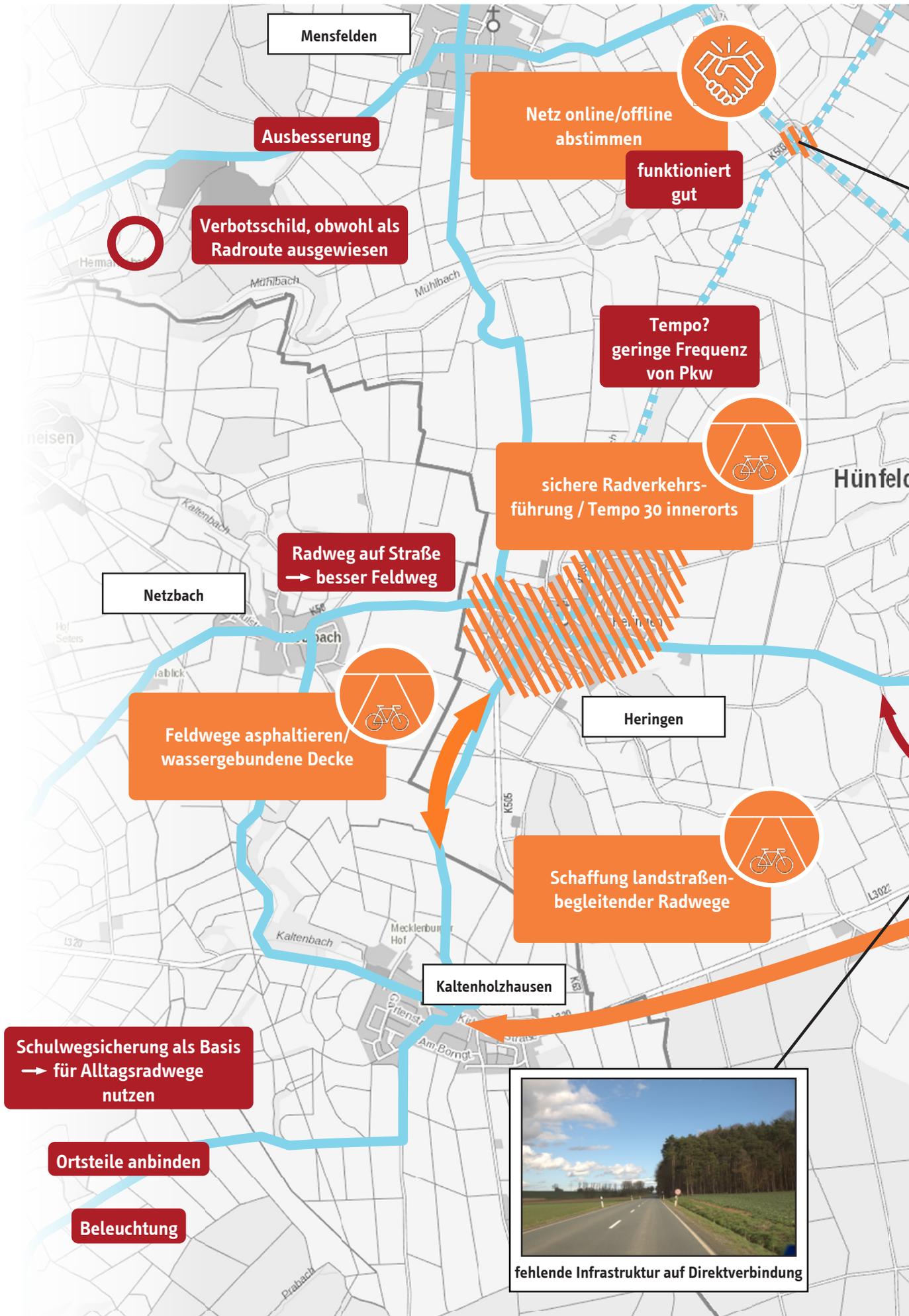
Bike + Ride



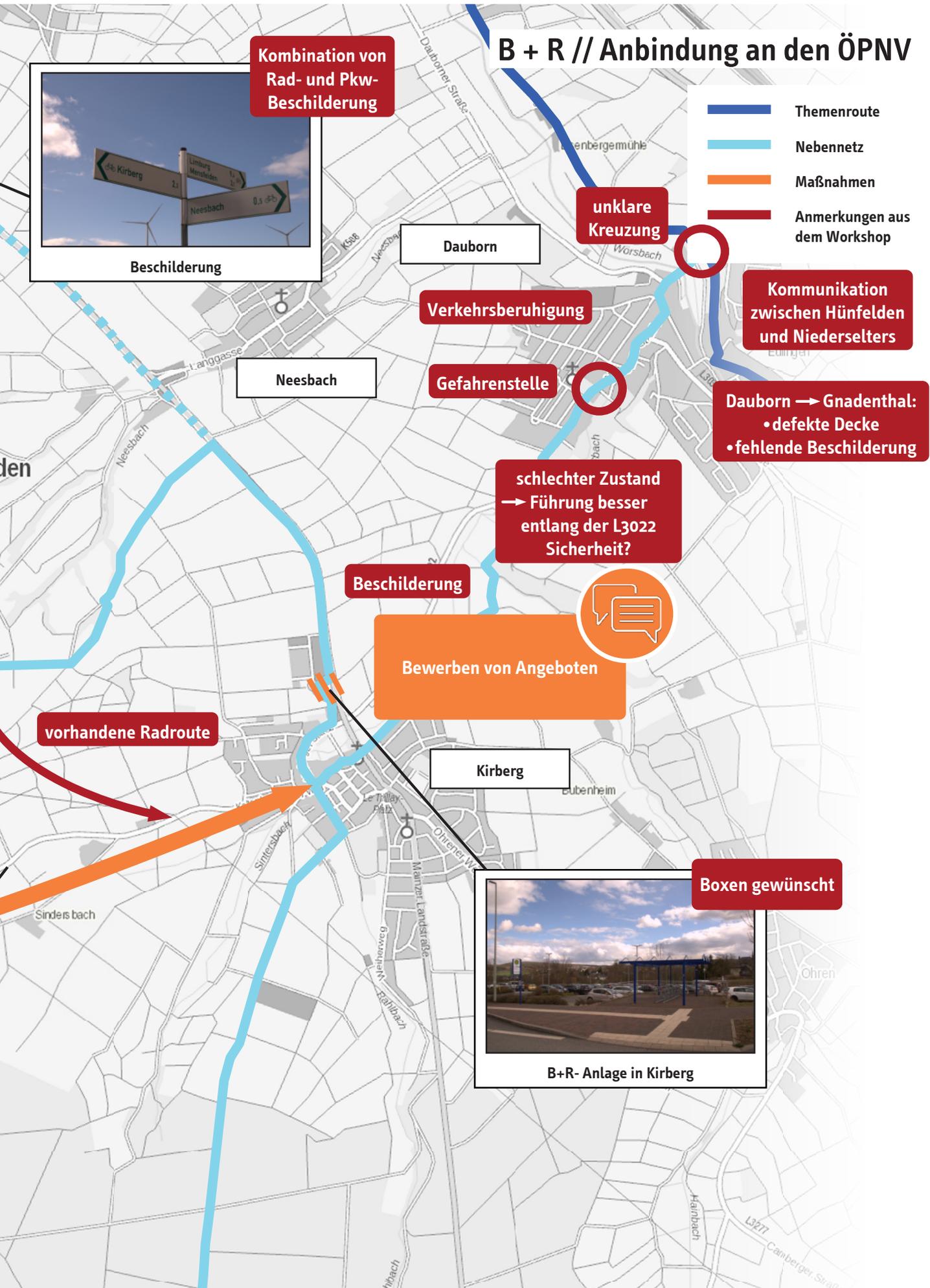
Fehlende Abstellanlagen



Fehlende Radinfrastruktur zu Zielen außerhalb der Zentrums



B + R // Anbindung an den ÖPNV



5 AUSBLICK

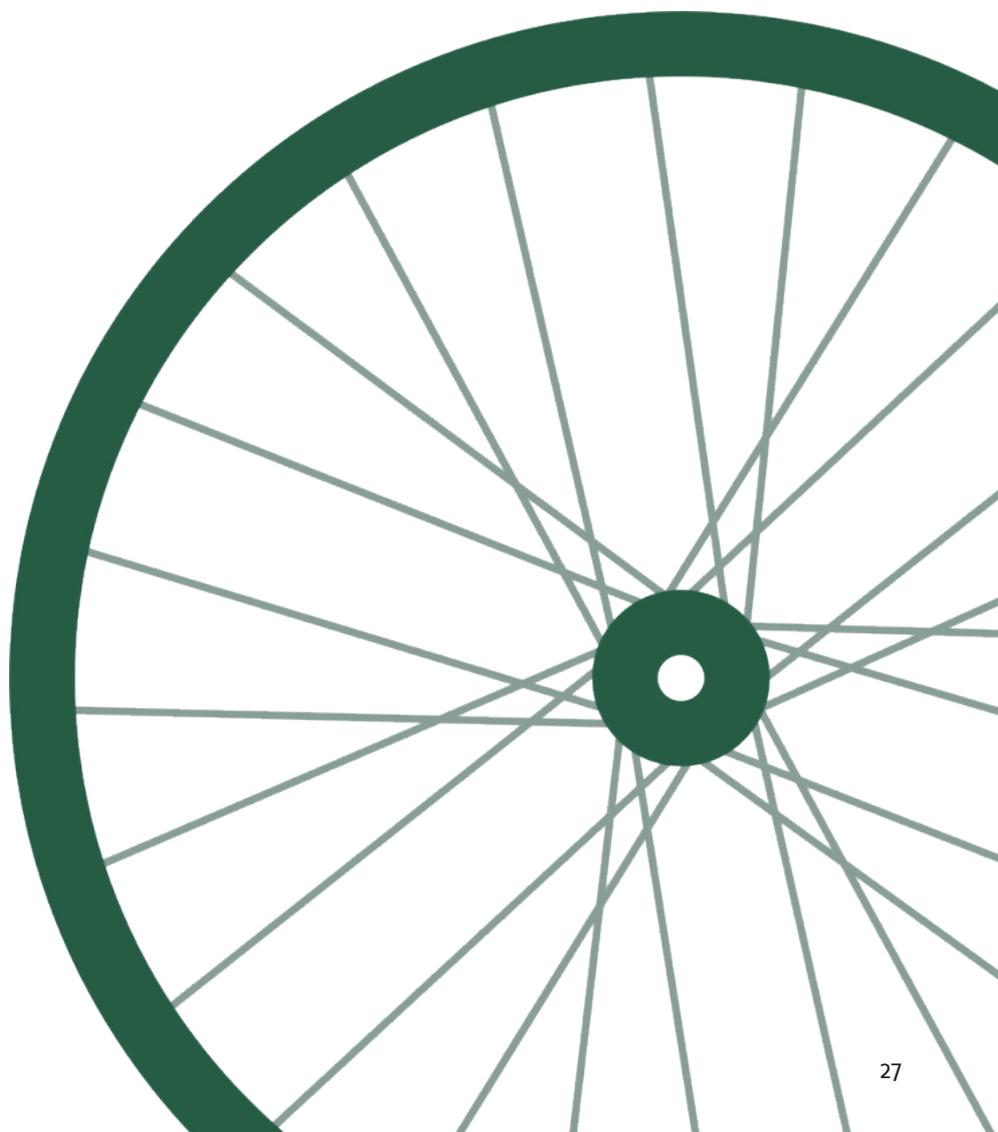
Der Landkreis Limburg-Weilburg hat den Nahmobilitäts-Check genutzt, um sich einen Überblick über die zentralen Fragen und Themen für die Zukunft der Mobilität im Kreisgebiet zu schaffen. Durch das Auftaktgespräch, aber auch die Analyse und die Workshops hat sich das Thema der kreisweiten Radverkehrsförderung 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.



QUELLEN

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

Umsetzungcheck 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.....8

Sichere Kreuzungen im Siedlungsbereich

Quelle: plan:mobil.....9

Attraktive Radverkehrsführung außerhalb von Siedlungen

Quelle: Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Sachsen.....10

Sichere Kreuzungen außerhalb von Siedlungen

Quelle: Chrisine Lehmann (in: Radfahren in Stuttgart).....11

Übergänge in die Siedlungsbereiche

Quelle: Stadt Münster.....12

Anbindung von Einkaufsmöglichkeiten

Quelle: Dennis Schneble (in: DS-pektiven).....13

Attraktive Abstellanlagen

Quelle: Philipp Böhme (via qimby.net).....14

Bike + Ride

Quelle: plan:mobil.....15

Radwegweisung und Beschilderung

Quelle: plan:mobil.....16

Fahrradfreundliche Arbeitgeber

Quelle: Fahrradfreundliche Arbeitgeber.....17

