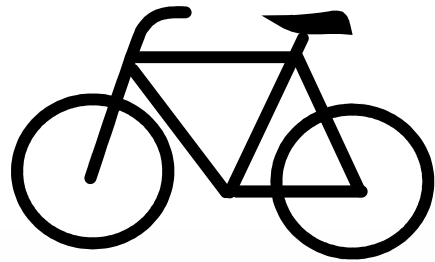


# Radverkehrs- und Nahmobilitätskonzept Weilburg

## Abschlussbericht



Planungsbüro

Verkehrsalternative Rad + Fuß (VAR+)

Riedeselstraße 48

64283 Darmstadt

[www.varplus.de](http://www.varplus.de)



### Beteiligte Mitarbeiter:

Dipl.-Ing. Sylke Petry

Dipl.-Ing. Uwe Petry

M.A. Jonas Eberlein

B. Sc. Marvin Stockdreher

B. Sc. Tobias Tengler

Weilburg, 31. Dezember 2018



## Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage und Zielsetzung .....	4
2.	Bestandsaufnahme .....	5
2.1	Geografische Ziele des Radverkehrs .....	5
2.1.1	Schulen und Bildungsstätten .....	5
2.1.2	Gewerbegebiete und Arbeitsplatzkonzentrationen .....	7
2.1.3	Öffentliche Einrichtungen .....	8
2.1.4	Touristische Ziele .....	8
2.1.5	Einkaufen .....	9
2.1.6	Bahnhöfe .....	10
2.1.7	Kultur und Sport .....	11
2.1.8	Hotels und Jugendherberge .....	12
2.2	Vorhandene Wegenetze .....	12
2.2.1	Bundes-, Landes- und Kreisstraßennetz .....	12
2.2.2	ÖPNV .....	14
2.2.3	Stadtzentrum .....	15
2.2.4	Ortsteile .....	17
2.3	Verkehrsmengen .....	20
2.3.1	Verkehrszählungen .....	20
2.3.2	Befragungsergebnisse .....	23
2.4	Unfalldaten .....	27
2.5	Fahrradabstellanlagen .....	29
2.5.1	Fahrradabstellanlagen Innenstadt .....	29
2.5.2	Fahrradabstellanlagen an Haltestellen des ÖPNV .....	30
2.5.3	Radparken an Schulen .....	30
2.5.4	Radparken an Einkaufszentren .....	31
2.5.5	Radparken an öffentlichen Gebäuden .....	31
3.	Netzkonzeption .....	32
3.1	Netzsystematik .....	33
3.1.1	Ableitung des Begriffs Premiumroute .....	34
3.1.2	Ableitung der Routen .....	34



3.2	Übersicht aller Routen.....	35
3.2.1	Übersicht aller Premiumrouten .....	35
3.2.2	Übersicht der Basisrouten .....	37
3.2.3	Übersicht der Stadtteilverbindungen .....	38
3.2.4	Übersicht der Überörtlichen Verbindungen.....	38
3.2.5	Verdichtungsnetz .....	39
3.3	Handlungsbedarf entlang der Premiumrouten .....	39
3.4	Handlungsbedarf entlang der Basisrouten .....	48
3.5	Handlungsbedarf entlang der Stadtteilverbindungsrouen.....	51
3.6	Handlungsbedarf entlang der Überörtlichen Verbindungen .....	52
4	Maßnahmen .....	53
4.1	Ad hoc Maßnahmen .....	53
4.2	Beseitigung von Gefahrenpunkten entlang der Lahn-Radrouten .....	57
4.3	Verknüpfung der Lahn-Radrouten mit der Altstadt .....	59
4.4	Maßnahmen im Radverkehrsnetz .....	62
4.4.1	Bauliche Maßnahmen.....	62
4.4.2	Markierungslösungen.....	63
4.5	Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradparkens .....	65
4.6	Öffentlichkeitsarbeit.....	67
5	Kosten .....	69
6	Umsetzungsplan.....	72
6.1	Vorgehen zur Realisierung des Maßnahmenprogramms der Premiumroute 1 .....	75
6.2	Umsetzungsbeispiel.....	76
7	Schulisches Mobilitätsmanagement .....	77

## Anhang

- 1 – Karte – Radverkehrskonzept Stadt Weilburg „Gesamtübersicht“
- 2 – Karte – Radverkehrskonzept Stadt Weilburg „Kernbereich“
- 3 – Karte –Radverkehrskonzept Stadt Weilburg „Radachse West-Ost – Teil West“
- 4 – Karte –Radverkehrskonzept Stadt Weilburg „Radachse West-Ost – Teil Ost“
- 5 – Maßnahmenübersichtstabelle „Premiumroute 1“
- 6 – Stellungnahme Rad- und Fußverkehrsbrücke über die Lahn „Nahmobilitätsbrücke“
- 7 – Pressemitteilung zum schulischen Mobilitätsmanagement

## 1. Ausgangslage und Zielsetzung

Der Luftkurort Weilburg an der Lahn mit 13.006 Einwohnern (30. Juni 2018, Quelle: Die Bevölkerung der hessischen Gemeinden am 30.6.2018, Hessisches Statistisches Landesamt Wiesbaden, 2018<sup>1</sup>)

auf 57,45 Quadratkilometern Fläche ist beliebtes touristisches Reiseziel, hier sind Kulturgenuss zum Beispiel bei Schlosskonzerten und Erholung beim Wandern, Paddeln und Radfahren möglich.

Seit 2015 führt der Radweg Deutsche Einheit durch Weilburg, darüber hinaus gibt es viele touristische Radwege wie den Hessischen Radfernweg 7 (R7), den Weitalweg, Lahntalradweg Limburg – Marburg, die Oranjer-Fahrradroute und viele örtliche Radtourismusstrecken. Gleichzeitig sind wunderschöne Wanderwege entlang der Lahn und im Umkreis von Weilburg ausgezeichnet und werden rege genutzt. Die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt nutzen die Wege entlang der Lahn zum Spaziergang und Flanieren. Hier kommt es zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr.

Für die Weilburgerinnen und Weilburger ist Radverkehr im Alltag noch nicht die Mobilitätsoption erster Wahl, auch auf Grund der hügeligen Topografie mit Steigungen bis zu 15 %. Genaue Werte zum Radverkehrsanteil am Modal Split liegen nicht vor. Ziel ist es, Radfahren in der Altstadt Weilburgs und sowohl zu als auch in den zehn Stadtteilen mittels klassifizierter Radverkehrsverbindungen attraktiv zu machen.



Abbildung 1: Radweisung als Bodenmarkierung

Schülerradverkehr findet kaum statt. Nach Fertigstellung wird die geplante Nahmobilitätsbrücke über die Lahn in Bahnhofsnähe ein wichtiger Baustein mit Verteilerfunktion im Fuß- und Radverkehrsnetz sein.

Im Jahr 2016 begannen Vorarbeiten für die Errichtung von Radabstellanlagen in der Innenstadt von Weilburg. Das Radabstellanlagenkonzept wurde im Juni 2018 vom Stadtrat beschlossen. *Anhang 3*

Ende 2017 wurde vom Stadtrat beschlossen, ein Radverkehrskonzept in Auftrag zu geben, das die einzelnen Punkte aufgreift, in Zusammenhang mit einem Gesamtkonzept betrachtet und so tragfähige Lösungen für den zukünftigen Verkehr in Weilburg an der Lahn mit

Im Radverkehrskonzept für Weilburg werden Schnittstellen zur Anbindung und Verknüpfung der Altstadt mit dem Lahntalradweg vorgeschlagen, der Routenverlauf der touristischen Radroute entlang der Lahn wird optimiert und es werden Vorschläge unterbreitet, Gefahrenpunkte im Verlauf der touristischen Radroute entlang der Lahn zu beseitigen.

Die Stadt Weilburg an der Lahn möchte den Anteil des Rad- und Fußverkehrs am Modal Split erhöhen. Dabei darf es nicht zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr kommen. Diese Konflikte sind bereits an Wochenenden mit schönem Wetter auf dem Leinpfad spürbar.

<sup>1</sup> Quelle: [www.statistik.hessen.de/sites/statistik.hessen.de/files/Al2\\_All\\_AIII\\_AV\\_18-1hj.pdf](http://www.statistik.hessen.de/sites/statistik.hessen.de/files/Al2_All_AIII_AV_18-1hj.pdf)  
Abschlussbericht

## 2. Bestandsaufnahme

### 2.1 Geografische Ziele des Radverkehrs

Für die Ermittlung der Radverkehrsverbindungen und zur Gestaltung des Radverkehrsnetzes müssen die Quellen und Ziele des Radverkehrs in Weilburg erfasst werden.

Um die benötigten Daten zu ermitteln, haben wir [www.weilburg.de](http://www.weilburg.de) und die jeweiligen Seiten der Schulen genutzt.

#### 2.1.1 Schulen und Bildungsstätten

Die Schulen als Verkehrserzeuger sollen mit Blick auf die verstärkte Förderung der Nahmobilität betrachtet werden.

#### I. Christian-Spielmann-Schule

Schultyp: Grundschule (für Kinder auf der Weiburger Taunusseite aus den Stadtteilen Bernbach, Hirschhausen, Kirschhofen und Kubach)

Lage: Frankfurter Straße 40,

etwa 180 Schülerinnen und Schüler sowie 20 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

#### II. Pestalozzischeule

Schultyp: Grundschule (für Kinder der Westerwaldseite und Weilburg Innenstadt sowie die Ortsteile Gaudernbach, Hasselbach, Odersbach und Waldhausen)

Lage: Konrad-Adenauer-Straße 2a

etwa 220 Schülerinnen und Schüler, etwa 20 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

#### III. Gymnasium Philippinum,

Lage: Lessingstraße 33,

etwa 1050 Schülerinnen und Schüler sowie etwa 100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Das Gymnasium ist auf einem Berg gelegen. Es gibt kaum Radverkehr aber das Interesse an Verbesserungen für umweltfreundlichen Verkehr ist sehr groß.

#### IV. Heinrich-von-Gagern-Schule, Am Windhof, Haupt- und Realschule, mit Förderstufe, etwa 340 Schülerinnen und Schüler sowie etwa 30 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Der gemeinnützige Verein bikepool Hessen e.V. fördert gemeinsam mit der AOK und dem Hessischen Kulturministerium die selbständige Mobilität. Die Heinrich-von-Gagern-Schule ist offizielle Bikeschool, dafür haben Lehrkräfte eine viertägige Schulung besucht. Seit August 2017 stehen in der Schule 14 Mountainbikes, größtenteils von der AOK Hessen finanziert, zur Verfügung. An der Schule gibt es seit dem Schuljahr 2017 / 18 eine Mountain-AG. In Kooperation mit der Windhofschule ist der Aufbau einer Fahrradwerkstatt geplant.

<http://gagernschule.de/bikeschool/>



Abbildung 2: Einladung zu einer Infoveranstaltung am Gymnasium, November 2017

- V. **Wilhelm-Knapp-Schule (WKS)**, Umwelt- und Touristikfachschule, Frankfurter Straße 39, etwa 1.500 Schülerinnen und Schüler sowie etwa 100 Lehrkräfte

An dieser Schule führte Herr Petry am 6. November 2018 eine Unterrichtseinheit mit etwa 30 Schülerinnen und Schülern durch.

- VI. **Staatliches Schulamt und Hessische Lehrkräfteakademie Weilburg**, Frankfurter Straße 20-22, über 100 Mitarbeiter
- VII. **Jakob-Mankel-Schule**, Waldhäuser Weg, Integrierte Gesamtschule,
- VIII. **Staatliche Technikakademie**, Frankfurter Straße 40, etwa 40 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- IX. **Volkshochschule**, Diezer Straße 33, Veranstaltungen in Weilburg finden an verschiedenen Örtlichkeiten statt
- X. **Walderbachschule**, Schule für praktisch Bildbare, Am Windhof, 49 Schüler und Schülerinnen, 12 Lehrkräfte, AG Verkehrserziehung,
- XI. **Weilburger Musikschule**
- XII. **Windhofschule**, Am Windhof
- XIII. **Krankenpflegeschule Weilburg**, Mauergasse 1 / Schwanengasse
- XIV. **Staatliche Technikakademie Weilburg**, Frankfurter Straße 40,
- XV. **Forstliches Bildungszentrum (fBz) Weilburg**, Kampweg 1,

Das „Forstliche Bildungszentrum“ als wichtige überregionale Bildungsstätte ist 2016 komplett neu ausgestattet worden und bietet Platz für große (bis 110 Personen) und kleine Gruppen (24 mit PC Ausstattung). In einer Kombination von Forst und Radverkehr könnten hier Schulungen, die beide Themen sinnvoll vereinen, angeboten werden.



Abbildung 3: Ein Schüler, der mit seinem Vater auf dem Gelände des Staatliches Schulamts und Hessische Lehrkräfteakademie Weilburg das Rad fahren übt.



Abbildung 4: Schulungsraum im Forstlichen Bildungszentrum

- XVI. **Dachdeckerzentrum**, Waldhäuser Weg 19,



### 2.1.2 Gewerbegebiete und Arbeitsplatzkonzentrationen

In Weilburg gibt es drei Gewerbegebiete, die im Rahmen des Radverkehrskonzepts für den Radverkehr erschlossen werden sollen.

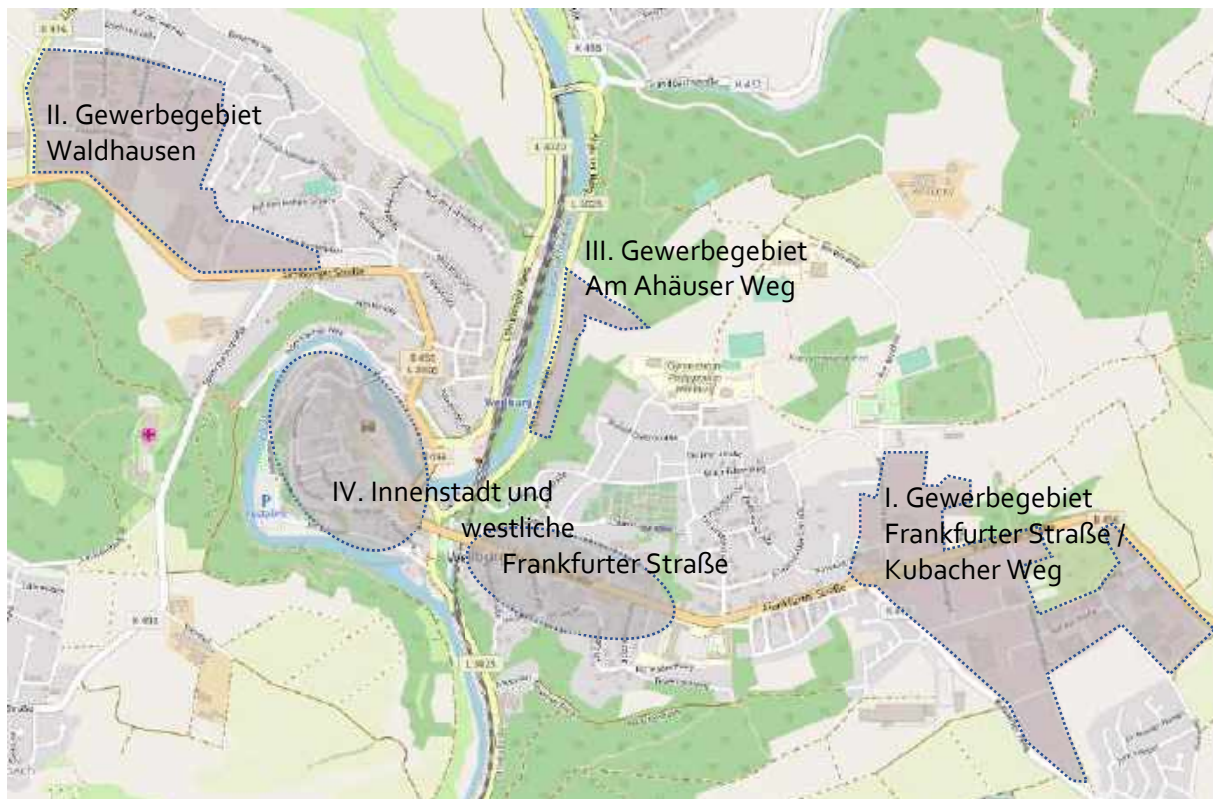


Abbildung 5: Gewerbegebiete in Weilburg, Quelle OpenStreetMap

- I. Im Gewerbegebiet Kubacher Weg gibt es verschiedene Firmen, Geschäfte und Supermärkte. Im Gebiet gibt es etwa 500 Arbeitsplätze.

Durch die Wirtschaftstätigkeit wechseln die Firmen und Geschäfte, deshalb hier nur ein beispielhafter Ausschnitt:

- Stephanus Werkstatt Weilburg im Viehweg 19 mit 30 Arbeitsplätzen
- REWE Auf der Platte 3,
- KLA-tencor mit 107 Mitarbeitern

17 Gewerbebetriebe sind auf der Seite Wirtschaftswerbung Weilburg für den Standort Kubacher Weg aufgelistet.

#### II. Gewerbegebiet Industriestraße Waldhausen

Im Gewerbegebiet Industriestraße gibt es Einzelhandel und Produktionsstandorte wie die Feig Elektronik GmbH Weilburg, Lange Straße 4 und die Bochem Instrumente in der Industriestraße 3.

#### III. Gewerbe am „Ahäuser Weg“

Hier befindet sich die Dachgesellschaft der weltweit agierenden GREBE Holding GmbH mit über 300 Mitarbeitern.

#### IV. Innenstadt und Frankfurter Straße

Die Innenstadt Weilburgs ist ebenfalls aufgrund der Vielzahl an Arbeitsplätzen sowohl Quelle als auch Ziel vieler Arbeitswege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Dabei sind 40 Höhenmeter von der Steinernen Brücke zur historischen Altstadt zu überwinden.

Ebenso befinden sich viele Arbeitsplätze im Bereich der Frankfurter Straße.



### 2.1.3 Öffentliche Einrichtungen

Folgende öffentliche Einrichtungen sind als Quell- und Zielpunkte erfasst worden:

- Rathaus, Bürgermeister, Mauerstraße 6-8
- Stadtverwaltung, Mauerstraße 8
- Kreis- und Stadtbücherei Weilburg, Mauerstraße
- Aula der Stadt Weilburg im Komödienbau, Mauerstraße 2
- Staatliches Schulamt Lahn-Dill-Kreis und den Landkreis Limburg-Weilburg, Frankfurter Straße 20-22
- Amtsgericht Weilburg, Mauerstraße 25

### **Bürgerhäuser und Veranstaltungsstätten**

- Bürgerhaus Ahausen, Selterser Straße 21, 35781 Weilburg-Ahausen
- Bürgerhaus Bermbach, Am Schwimmbad 3, 35781 Weilburg-Bermbach
- Bürgerhaus Gaudernbach, Am Wingertsberg 2, 35781 Weilburg-Gaudernbach
- Bürgerhaus Hirschhausen, Drommershäuser Straße 21, 35781 Weilburg-Hirschhausen
- Bürgerhaus Hasselbach, Zum Wasen 27, 35781 Weilburg-Hasselbach
- Bürgerhaus Kubach, Hauptstraße 60
- Bürgerhaus Odersbach, A.-Schweitzer-Str. 16, 35781 Weilburg-Odersbach
- Bürgerhaus Kirschhofen, Roßsteinstraße 2, 35781 Weilburg-Kirschhofen
- Bürgerhaus Waldhausen, Merenberger Straße 5a, 35781 Weilburg-Waldhausen
- Turnhalle Drommershausen

### 2.1.4 Touristische Ziele

Folgende touristische Ziele sind als Quell- und Zielpunkte für das Radverkehrskonzept erfasst worden, viele davon haben eine hohe Bedeutung und sollen insbesondere für Gäste mit Radverkehrsverbindungen erschlossen werden:

- Tourist-Information Weilburg mit Bergbau- und Stadtmuseum, Schlossplatz 1
- Kubacher Kristallhöhle, auf dem Kalk 1
- Schloss, Schlossplatz 3
- Wildpark „Tiergarten Weilburg“, Tiergartenstraße
- Lahnufer zwischen Ahausen und Kirschhofen
- Rollschiff, Anlegestelle „Im Bangert“
- Ausleihstation für Kanus an der Lahn, Bahnhofstraße 2a
- Tipidorf Weilburg am Lahnufer Hainberg
- Jugendherberge, Am Steinbühl 1, 35781 Weilburg-Odersbach
- Campingplatz Odersbach, Runkeler Straße 5a, 35781 Weilburg
- Oberlahnbad Weilburg, zwischen Oberlahnbrücke und Bahnhof
- Freibad Odersbach, Runkeler Straße
- Freibad Bermbach, Am Schwimmbad 7
- Deutsches Baumaschinen-Modellmuseum Gaudernbach, Brückenstraße 24



### 2.1.5 Einkaufen

Das Fahrrad wird oft im Nahbereich zum Einkaufen eingesetzt. Aus diesem Grund haben die folgenden Zielpunkte eine besonders hohe Bedeutung für das Radverkehrskonzept.

#### I. Altstadt

Die **historische Altstadt Weilburgs**, auf etwa 170 Meter über NN gelegen, verfügt über verschiedene Geschäfte des periodischen Bedarfs und einen kleinen Lebensmittelladen.

Der Bahnhof liegt auf etwa 130 Metern über NN.

#### II. Gewerbegebiet Waldhausen

Das **Gewerbegebiet Industriestraße im Ortsteil Waldhausen** nördlich der B456 bietet viele Einkaufsgelegenheiten, liegt allerdings auch auf 190 Meter über NN.

#### III. Gewerbegebiet Kubacher Weg im Ortsteil Kubach

Im Gewerbegebiet Kubacher Weg befinden sich mehrere Supermärkte. Hier decken viele Bewohnerinnen und Bewohner Weilburgs ihren Bedarf an Lebensmitteln, was in der Innenstadt schwieriger möglich ist. Es konnten Kundinnen und Kunden beobachtet werden, die mit dem Bus zum Supermarkt fahren, die Mehrheit überwindet die Entfernung zwischen Wohnort und Geschäft jedoch mit dem Pkw.



Abbildung 6: Haltestelle im Gewerbegebiet Kubacher Weg, Foto VAR+



Abbildung 7: Weg zum Markt nicht barrierefrei wegen Poller und Kfz, Foto VAR+

Selbst die Erschließung der Ein- und Ausstiegshaltestelle Aldi/Mc Donald zeigt die Unterordnung der fußläufigen Erreichbarkeit des Marktes durch die geringe Wegbreite und das Zuparken der Wegmündung auf den Parkplatz.

- **Postfilialen:**
- Am Postplatz 5 in der Innenstadt
- Frankfurter Straße 50 im Gewerbegebiet Weilburg-Kubach
- Merenberger Straße 18 im Ortsteil Waldhausen

### 2.1.6 Bahnhöfe

Der Bahnhof als Tor zur Stadt hat eine herausragende Bedeutung für die Verknüpfung aller Verkehrsarten. Rad- und Fußverkehr, in Hessen als Nahmobilität bezeichnet, kann in Verbindung mit dem ÖPNV auch die weiteren Distanzen nach:

- Limburg,
- Gießen und
- Wetzlar

einfach zurücklegen. Neben dem zentralen Omnibusbahnhof (ZOB), der täglich von zahlreichen Schülern genutzt wird, bestehen folgende Verbindungen ab Bahnhof Weilburg:

- stündlich mit der Lahntalbahn - RB 45  
**nach Limburg – Wetzlar – Gießen**
- zweistündlich vom Lahntalexpress - RE 25  
**nach Koblenz – Limburg – Wetzlar – Gießen**



Abbildung 8: Schülerverkehr am ZOB Weilburg

Im nördlichen Nachbarort Löhnberg gibt es einen Bahnhof. Hier halten die Züge der HLB der Lahntalbahn (RB 45). Der Bahnhof Löhnberg ist vom Stadtteil Ahausen aus mit dem Fahrrad gut angebunden.



Abbildung 9: Schaubild Mobilität, Quelle: [www.RMV.de](http://www.RMV.de)

### 2.1.7 Kultur und Sport

Es gibt in der Altstadt viele kulturelle Ziele, wie zum Beispiel das Weilburger Schloss mit Schlossgarten, das Bergbaumuseum und Kirchen.

#### Freizeit- und Sportplätze

Sport- und Freizeitanlagen ziehen zahlreiche Besucher zumeist regelmäßig an. Die Wege dorthin liegen oftmals im Distanzbereich, der mit dem Fahrrad gut zu überwinden ist. Für Weilburg zu nennen sind:

- Oberlahnbad (Kreishallenbad) Weilburg, Bahnhofstraße zwischen Oberlahnbrücke und Busbahnhof
- Turnhalle Drommershausen, Spiel- und Turnverein 1911
- Kreissporthalle beim Gymnasium Philippinum



Abbildung 10: Kreissporthalle Weilburg, Foto: VAR+

- I. Stadion Weilburg,  
Königsberger Straße 10
- II. Bernbach,  
Gartenstraße 4
- III. Hirschbach,  
Am Bühl
- IV. Drommershausen,  
nördlich des Friedhofs
- V. Kubach,  
Zum Birkenkopf und Am Windhof
- VI. Ahausen,  
Selterser Straße
- VII. Waldhausen,  
Merenberger Straße
- VIII. Odersbach,  
Zum Kissel
- IX. Fußballplatz Kirschhofen,  
Untergasse
- X. Gaudernbach,  
Verlängerung Am Steilhang



Abbildung 11: Sportstadion Weilburg, Foto: VAR+



Abbildung 12: Sportplatz Gaudernbach, Veranstaltungsbetrieb mit hohem Kfz-Aufkommen



### 2.1.8 Hotels und Jugendherberge

Gastbetriebe können ihre Gäste mit Karten, Informationen zum Radverkehr und günstigen sowie komfortablen Mieträdern (soweit möglich E-Bikes) bei der Mobilität unterstützen. Als Partner können die Stadt Weilburg und lokale Fahrradhändler fungieren. Folgende Gastbetriebe wurden festgestellt und könnten für entsprechende Angebote in Frage kommen.

- I. **Hotel Lahnschleife**
- II. Das **Schlosshotel** gehört zum Hotel Lahnschleife
- III. **Hotel am Bahnhof**
- IV. **Kubacher Hof**
- V. **Hotel Residenz 23**
- VI. **Hotel Weilburg**
- VII. **Jugendherberge,**

### 2.2 Vorhandene Wegenetze

Vom Büro VAR+ wurden zunächst alle klassifizierte Straßen ermittelt, um soweit erforderlich frühzeitig den Baulastträger für mögliche Planungen zu beteiligen.

#### 2.2.1 Bundes-, Landes- und Kreisstraßennetz

Grundlage zur Feststellung der klassifizierten Straßen in Weilburg ist die digitale Netznotenkarte

#### Übersicht der klassifizierten Straßen in Weilburg

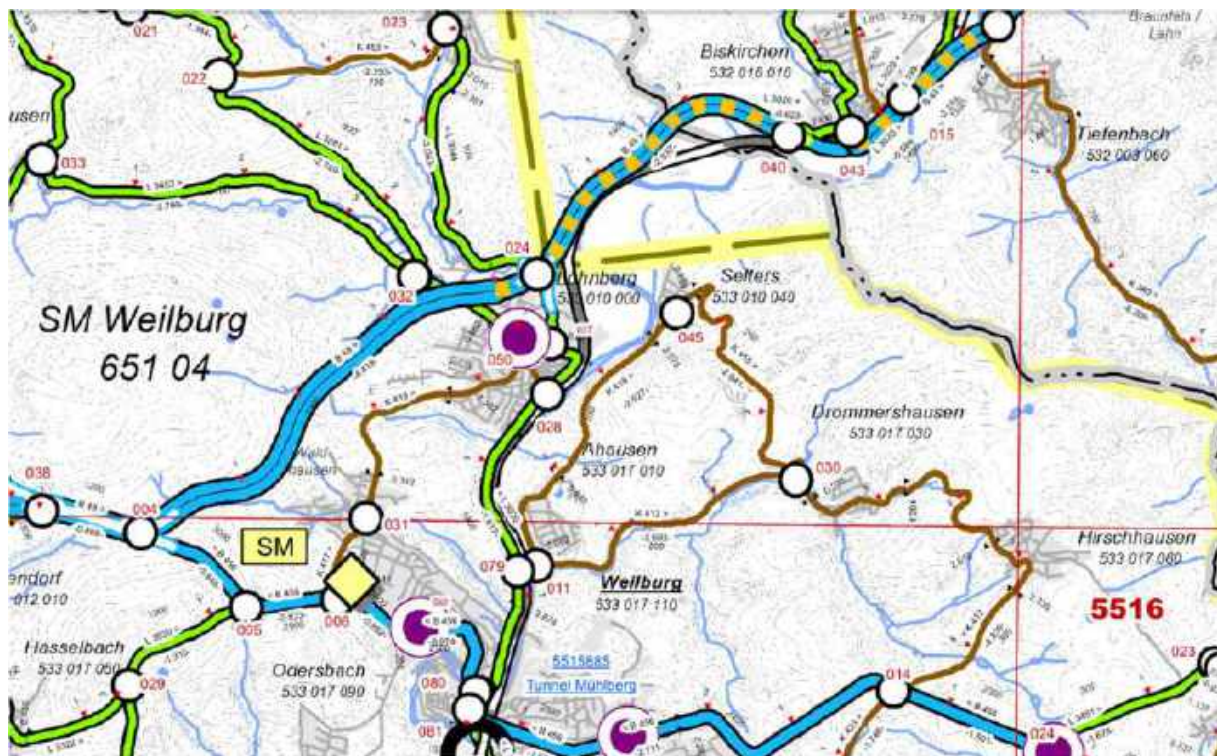


Abbildung 13: Netznotenkarte mit Lage der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen im Bereich Weilburg; Quelle: [www.mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/content-downloads/BK\\_2016\\_Westhessen\\_20161001.pdf](http://www.mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/content-downloads/BK_2016_Westhessen_20161001.pdf)

Insbesondere sollte bei hohem Sanierungsbedarf, siehe Abbildung, frühzeitig eine Berücksichtigung des Radverkehrs im Straßenraum erfolgen. Im Planungsraum verlaufen folgende klassifizierte Straßen:

**Europastraße (E)**

- E44  
→ Verlauf: Le Havre – Gießen (gleicher Verlauf wie B49)

**Bundesstraße (B)**

- B49  
→ Verlauf: Luxemburgische Grenze – Alsfeld (Hessen)
- B456  
→ Verlauf: Weilburg – Frankfurt

**Landesstraße (L)**

- L3020  
→ Verlauf: RLP – Limburg – Runkel - Löhnberg
- L3025  
→ Verlauf: Ahhausen - Weilburg – Freifels
- L3322  
→ Verlauf: Schupach – Hasselbach - Gaudernbach
- L3323  
→ Verlauf: Aumenau – Krischhofen - Weilburg
- L3451 – Braunfels – Edelberg



Abbildung 14: Reparaturbedarf an Landesstraßen;  
Quelle: [www.wirtschaft.hessen.de/sites/default/files/media/hmwvl/zeb2016\\_he\\_zustandskarte\\_sub\\_170131.pdf](http://www.wirtschaft.hessen.de/sites/default/files/media/hmwvl/zeb2016_he_zustandskarte_sub_170131.pdf)

**Kreisstraße**

K411, K412, K416, K418, K422, K423, K428, K429 sowie K490

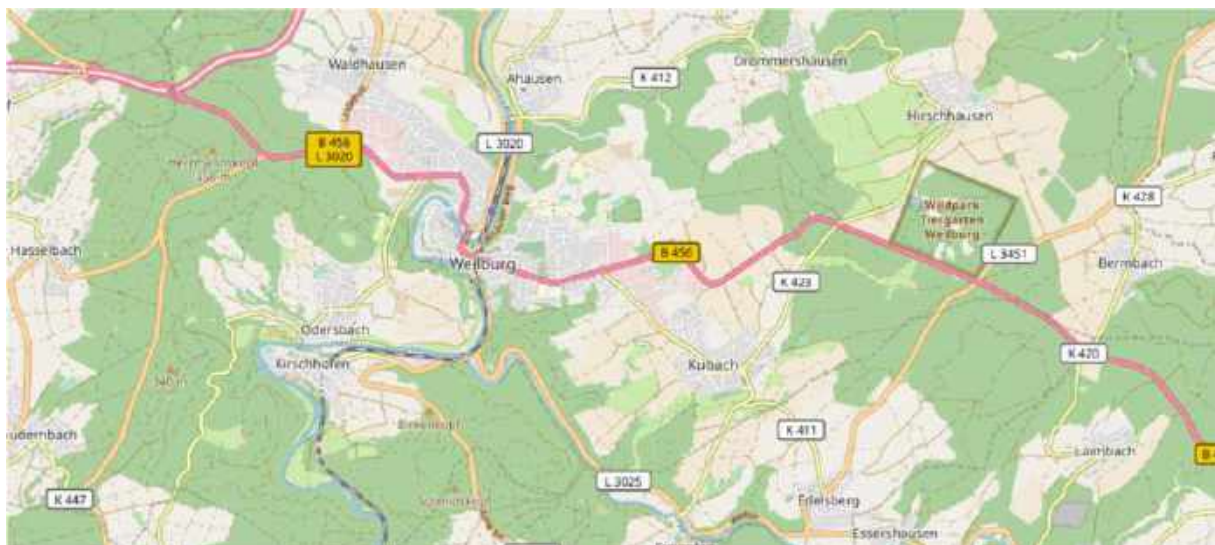


Abbildung 15: Übersicht der klassifizierten Straßen im Planungsraum, Quelle: openstreetmap



### 2.2.2 ÖPNV

Am Bahnhof in Weilburg befinden sich die RMV-Mobilitätszentrale Weilburg [www.vldw.de](http://www.vldw.de) und die Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH.

#### Buslinien



Abbildung 16: Buslinien im Landkreis Limburg-Weilburg,

Quelle: [https://www.v-l-d.de/fileadmin/Fahrplaene\\_Limburg\\_Weilburg/Fahrplanwechsel\\_09.12.2018/LNP\\_Limburg-Weilburg\\_2019.pdf](https://www.v-l-d.de/fileadmin/Fahrplaene_Limburg_Weilburg/Fahrplanwechsel_09.12.2018/LNP_Limburg-Weilburg_2019.pdf)

- I. LM-51 Oberbrechen - Weilburg
- II. LM-52 Weinbach – Gräveneck - Weilburg-Kirschhofen
- III. LM-61 Citybus Weilburg Kubach – Innenstadt – Odersbach, sonntags bis Kubacher Kristallhöhle und Weilburger Wildpark „Tiergarten Weilburg“
- IV. LM-62 Citybus Weilburg, Waldhausen – Weilburg ZOB – Weilburg Innenstadt, verkehrt montags bis samstags und verbindet die Innenstadt mit dem Ortsteil Waldhausen
- V. LM-63, fährt nur im Schülerverkehr zu Schulzeiten
- VI. LM-64 Waldernbach – Merenberg – Weilburg
- VII. LM-65 Obertiefenbach – Schubach - Weilburg
- VIII. LM-66 Weilburg – Ahausen – Hirschhausen – Kubach – Weilburg
- IX. LM-68 Mengerskirchen – Löhnberg - Weilburg
- X. 125 Wetzlar – Leun – Beilstein – Weilburg
- XI. 172 Weilburg – Braunfels – Oberndorf – Altenkirchen
- XII. 245 Weitalbus (Medenbach) Saisonverkehr vom 1. Mai bis 31.10.19
- XIII. 282 Limburg – Niederbrechen – Villmar – Weilburg (Medenbach)
- XIV. X89 Weilburg – Weilmünster – Grävenwiesbach (Medenbach)

### 2.2.3 Stadtzentrum

#### Altstadt

Etwa 5.000 Personen leben in der Kernstadt oder auch Altstadt mit Schloss und Schlosspark. Das Schloss liegt auf einem Felsen in 170 HM. Die Altstadt ist über

- die Steinerne Brücke,
- den Mühlbergtunnel,
- den Fahrstuhl am Parkhaus,
- die Straße Im Bangert und
- über Treppen ausgehend von der Straße Hainberg

zu erreichen. In der Altstadt gibt es Straßen mit schmalen Fahrbahnen und schmalen Gehwegen unter der geforderten Mindestbreite von 2,50 Metern.

In einigen Straßen ist die Einteilung in Gehweg und Fahrbahn aufgehoben. Mitunter kommt es zu Nutzungskonflikten der Verkehrsflächen zwischen Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr.

Als eine Lösung des Konflikts wurde die Neugasse in den Sommermonaten zur Fußgängerzone gewidmet. Hier ist jetzt auch die Aufenthaltsfunktion des öffentlichen und teilöffentlichen Raums gestärkt.

Auf dem Gelände des Schlossparks ist Radfahren verboten. Für den Radverkehr bedeutet dies, dass Parkmöglichkeiten für Fahrräder angeboten werden müssen. (Kapitel 4.6.1 Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt)

#### Bestandsaufnahme → Am Postplatz / Steinerne Brücke

Für den Radverkehr gibt es auf der Fahrbahn der Straße Am Postplatz keine Führung. So kommt es zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr. Gleichzeitig sind Radtouristen oft orientierungslos.



Abbildung 18: Am Postplatz – Ein Radfahrer orientiert sich



Abbildung 17: Nutzungskonflikte auf dem Gehweg

#### Bestandsaufnahme → Bundesstraße 456 in der Ortslange

Im Bereich der B456 Frankfurter Straße in Richtung Kubach und Limburger Straße in Richtung Waldhausen gibt es keine Radverkehrsführung.

In der Limburger Straße gibt es Gehwegbereiche, die vom Radverkehr auch entgegen der Fahrtrichtung genutzt werden. Hier kommt es zu Nutzungskonflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr.



Abbildung 19: Radfahren auf dem Gehweg der Limburger Straße

Die Oberlahnbrücke wird oftmals als Verbindung vom Bahnhof und dem Lahntal-Radweg zur Altstadt genutzt.

Für den Radverkehr ist keine separate Führung auf der Fahrbahn vorgesehen, die Gehwege (Sonderweg Fußgänger, Vz 239) sind mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“ zum Befahren mit dem Fahrrad in Schrittgeschwindigkeit freigegeben.



Abb.: 21: Keine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn



Abbildung 22: Keine übersichtliche Führung des Rad- und Fußverkehrs



Abbildung 20: Unübersichtlichkeit für Radtouristen

### Bestandsaufnahme → L3020 Bahnhofstraße

Eine unübersichtliche Situation für den Radverkehr besteht auf dem Weg vom Bahnhof zur Altstadt. Die Verkehrsorganisation für Radverkehr ist unübersichtlich. Die Bahnhofstraße, auf der die Radfernerwege von Norden ankommen und im Kurvenbereich nach links abbiegend zum Kreishallenbad per Wegweisung geführt werden ist gefährlich. Dort befinden sich allerdings auch die Aus- und Einfahrten vom ZOB. Der ortsansässige Kanuverleih benutzt oft die Ein- und Ausfahrt.



Abbildung 23: Bahnhofstraße, Quelle OpenStreetMap



Abbildung 25: Gehwegnutzung Bahnhofstraße



Abbildung 24: Querungsstelle Bahnhofstraße

Viele Radfahrerinnen und Radfahrer nutzen den Gehweg, was zu vielen Konflikten mit Fußverkehr, mit Gästen des Imbissbetriebs oder Fahrgästen führt. Zusätzlich durch den Neubau des Oberlahnbades ist mit einer Zunahme des Kfz-Verkehrs zu rechnen. Kunden des Kanuverleihs gehen zum Lahnufer. Gleichzeitig nutzen Fußgänger den Weg entlang der Lahn.



## 2.2.4 Ortsteile

### I. Ahausen, 850 Einwohner

Der Radfernverkehr verläuft hier sehr schön auf dem Panoramaweg entlang der Lahn.

Es gibt zwei Verbindungsmöglichkeiten nach Drommershausen: 1. K412 Grundbachstraße und 2. K418 Selterser Straße und weiter über Schwabenhof, einem land- und forstwirtschaftlichen Weg.

Zur Verkehrsberuhigung gibt es streckenbezogene Begrenzungen der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h. Die vorhandenen Gehwege sind sehr schmal und werden durch parkende Kfz punktuell noch verengt.

Ein Problempunkt ist der südliche Ortseingang Selterser Straße, hier werden die touristischen Routen über den zu schmalen Gehweg geführt.



Abbildung 26: Gehweg zu schmal für Radverkehrsführung

### II. Bernbach, 380 Einwohner

Im Ortsteil gibt es ein Schwimmbad. In der Durchfahrtsstraße Zum Grauenstein ist in Ortslage die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h angeordnet. Die vorhandenen Gehwege sind sehr schmal.



Abbildung 27: Zum Grauenstein Bernbach

### III. Drommershausen, 550 Einwohner, im Seitental der Lahn

Die Talbachstraße (K412) ist die örtliche Hauptverkehrsstraße. Hauptproblem ist der westliche Ortsein- bzw. -ausgang. Hier gibt es keine separaten Flächen für den Radverkehr und die vorhandenen Gehwege sind sehr schmal.



Abbildung 28: Talbachstraße Drommershausen

Im Ortsteil gibt es Verkehrsberuhigung durch Rückbau und Aufpflasterung.



Abbildung 29: Verkehrsberuhigung Talbachstraße



Abbildung 30: Verkehrsberuhigung Talbachstraße

**IV. Gaudernbach, 900 Einwohner**

Der Ortsteil ist 8 km von der Kernstadt entfernt auf der Westerwaldseite gelegen. Die Hauptverkehrsstraßen sind in Gehweg und Fahrbahn unterteilt, die Gehwege sind schmal und trotzdem wird mitunter auf ihnen geparkt.



Abbildung 32: Haltestelle Gaudernbach Am Wingertsberg



Abbildung 31: Gaudernbach Brückenstraße

**V. Hasselbach, 480 Einwohner**

Die Hauptverkehrsstraßen sind in Gehweg und Fahrbahn unterteilt. Es gibt Verkehrsberuhigte Bereiche und Nebenstraßen ohne Querschnittunterteilung.



Abbildung 33: Hasselbach, Ortsmitte

**VI. Hirschhausen, 770 Einwohner,**

etwa 6 km von der Kernstadt entfernt auf der Taunusseite gelegen. Der Wildpark „Tiergarten Weilburg“ gehört zum Ortsteil Hirschhausen. In Hirschhausen gibt es keine Radverkehrsführungen und sehr schmale Gehwege.



Abbildung 34: Hirschhausen

**VII. Kirschhofen, 740 Einwohner**

2 km von Kernstadt entfernt und in einer Lahnschleife gelegen, seit 1971 gibt es eine Brücke für Fußgänger und Notdienstfahrzeuge über die Lahn zum Stadtteil Odersbach.



Abbildung 35: Ortseingang Kirschhofen



Abbildung 36: Brücke über die Lahn zwischen Odersbach und Kirschhofen



### VIII. Kubach, 1.600 Einwohner

Der Ortsteil Kubach ist Entwicklungsschwerpunkt der Stadt Weilburg auf Grund des Bau- und Gewerbegebiets Am Köppel, die Kernstadt Weilburg und der OT Kubach wachsen immer mehr zusammen.

Der Ortsteil hat entlang der Hauptverkehrsstraßen schmale Gehwege.



Abbildung 37: Kubach, Hauptstraße / Weilbergstraße

Die Kubacher Kristallhöhle als Besuchermagnet ist seit 1981 für Besucher geöffnet.

### IX. Odersbach, 1.000 Einwohner

nahe der Kernstadt auf der Westerwaldseite gelegen, Jugendherberge und Jugendwaldheim, Campingplatz mit Freibad an der Lahn. Die Brücke über die Lahn für Fußgänger und Notdienstfahrzeuge wird rege von Radverkehr genutzt.



Abbildung 38: Gehwegende Odersbach

Die Straßen sind mehrheitlich in Gehweg und Fahrbahn unterteilt. Die Gehwege sind oftmals sehr schmal.

### X. Waldhausen, 1.400 Einwohner

Der Ortsteil Waldhausen liegt auf der Westerwaldseite auf 190 Höhenmetern, durch Baugebiete und Bebauung ist er sehr stark mit der Kernstadt zusammengewachsen. Die B49 / E44 begrenzen Waldhausen im Westen und die B456 im Süden, im OT treffen sich die Kreisstraßen K416 und K417.

Im Nordosten des Ortsteils wurde als West-Ost-Verbindung parallel zum Walderbach ein Radweg zur Jakob-Mankell-Schule angelegt.

Die vorhandenen Gehwege sind oft sehr schmal.



Abbildung 39: Waldhausen

## 2.3 Verkehrsmengen

Der Radverkehrsanteil in Weilburg ist im Alltagsverkehr gering. 83,3 Prozent der Bürgerinnen und Bürger Weilburgs, die sich an der Befragung durch das Büro VAR+ beteiligten, gaben an, das Fahrrad in der Freizeit zu nutzen. Dazu kommen die umfangreichen Nutzungen der Weilburger Infrastruktur durch Radtourismus.

Schülerradverkehr wurde nur in sehr geringem Umfang festgestellt. Im Rahmen der Bestandaufnahme wurde z.B. festgestellt, dass an der Jakob-Mankel-Schule in Waldhausen keine Fahrradabstellanlagen vorhanden sind. Der Hausmeister der Schule hat angegeben, dass diese abgebaut wurden, weil keine Schüler mit dem Fahrrad zu Schule kommen.

### 2.3.1 Verkehrszählungen

Laut Verkehrsmengenkarte für Hessen aus dem Jahr 2015 ist der Anteil des Radverkehrs auf Bundes- und Landesstraßen sehr gering. Entlang von Kreis- und Erschließungsstraßen und Erholungswegen wie dem Leinpfad wurde nicht gezählt.

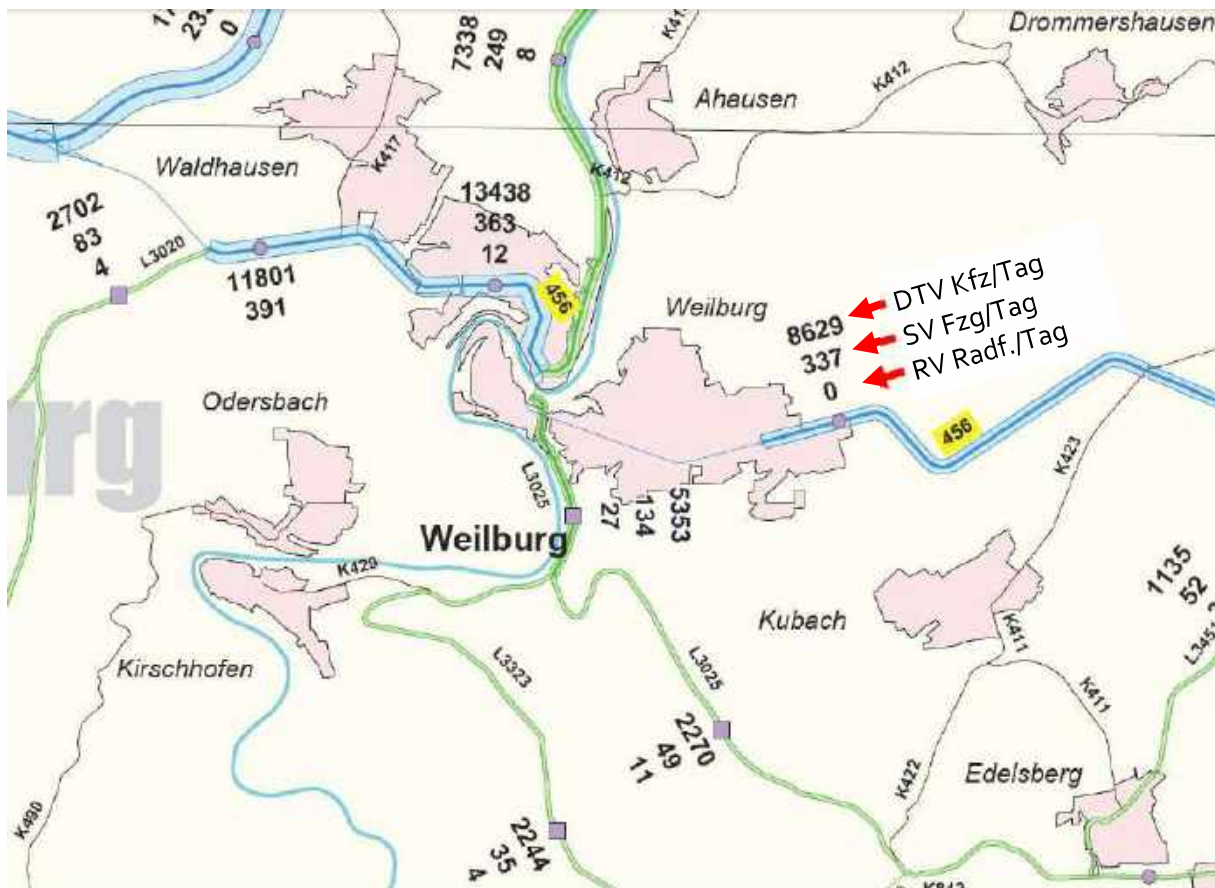


Abbildung 40: Verkehrsmengenkarte Hessen,

Quelle: [https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/content-downloads/VM2015\\_Limburg\\_Weilburg.pdf](https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/content-downloads/VM2015_Limburg_Weilburg.pdf)

Die Bundesverkehrswegezahlung wird alle 5 Jahre durchgeführt.

Auf den von VAR+ bei der Konzepterstellung identifizierten Radverkehrsachsen in der Stadt Weilburg sollten zukünftig die Radverkehrsmengen regelmäßig festgestellt werden, um eine Entwicklung des Modal-Split-Anteils aufzeigen zu können. Bislang sind Radverkehrsmengen zumeist unbekannt.

**Die Gutachter haben am Samstag, 21. Juli 2018 eine Radverkehrszählung am Knotenpunkt B456 / Postplatz durchgeführt und folgende Radverkehrsmengen festgestellt:**

<b>Weilburg</b>	
<b>Zähltag:</b>	21.07.2018
<b>Witterung:</b>	trocken   leicht bewölkt
<b>Zählzeitraum:</b>	17:00 – 19:00 Uhr
<b>Lage:</b>	B456 / Am Postplatz
<b>Grund der Zählung:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Radverkehrskonzept Stadt Weilburg</li> <li>- Vorheruntersuchung</li> <li>- Ermittlung der Radverkehrsströme am Knotenpunkt</li> </ul>
<b>gezählte Verkehrsstärke:</b>	<b>26</b>
<b>Hochrechnungsfaktor*:</b>	<b>8,0*</b>
<b>DTV am Werktag:</b>	<b>190 [Radfahrer/24h]</b>

\* Der Hochrechnungsfaktor wurde auf Basis des „Hochrechnungsmodells Radverkehr“ ermittelt, welches auf Grundlage eines Forschungsprojekt der TU Dresden als EXCEL-Tool zur Verfügung steht.

<b>Bemerkungen:</b>	<b>Lage: innerstädtisch</b>
<p>Im Rahmen der Zählung am Knotenpunkt wurden von 17 bis 19 Uhr 26 Radfahrer gezählt. Im Zuge dessen wurden verschiedenste Fahrbeziehungen ermittelt und bewertet. Das ergab folgende Ergebnisse:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Fahrbeziehung in Richtung Bahnhof wird vom Radverkehr über die LSA genutzt (siehe Foto).</li> <li>2. Aufgrund der Radwegweisung wird von zahlreichen Radfahrern der Gehweg genutzt.</li> <li>3. Einige Radfahrer nutzen auch die Fahrbahn, die jedoch ab der B456 ohne Radverkehrsführung verläuft.</li> </ol> <p>Zusätzlich wurden 14 Fußgänger und 313 Kfz im Zweistundenzeitraum gezählt.</p>	<p style="text-align: right;"><b>Blickrichtung Foto 2</b></p> <p style="font-size: small;">© OpenStreetMap-Mitwirkende</p>

<b>Detaillierte Hochrechnungsergebnisse</b>					
Radverkehrssaison trocken <i>Mai - September</i>		Radverkehrssaison alle Tage <i>Mai –September inkl. Regentage</i>		gesamtes Jahr	
DTV	339	DTV	254	DTV	166
DTV <sub>MO-FR</sub>	382	DTV <sub>MO-FR</sub>	287	DTV <sub>MO-FR</sub>	190
DTV <sub>SA</sub>	289	DTV <sub>SA</sub>	215	DTV <sub>SA</sub>	139
DTV <sub>SOFF</sub>	200	DTV <sub>SOFF</sub>	148	DTV <sub>SOFF</sub>	93



## Hochgerechnete Radverkehrsmenge im Tagesverlauf im am Knoten B456 / Am Postplatz

### Tagesganglinie am Querschnitt

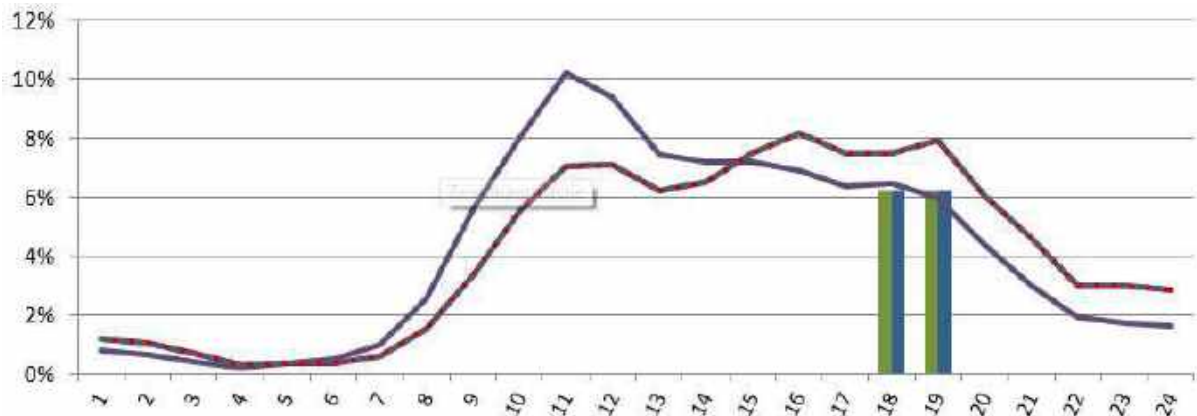


Abbildung 41: Tagesganglinien am Querschnitt



Abbildung 43: Foto 1 - Am Postplatz, Zufahrt zur B456



Abbildung 42: Foto 2 - Am Postplatz, LSA-Querung über B456 zur Nebenfahrbahn Richtung Bahnhof

### Dauerzählstellen

Es wird die Einrichtung von Dauerzählstellen für den Radverkehr an folgenden Örtlichkeiten empfohlen:

1. Nahmobilitätsbrücke
2. Steinerne Brücke
3. Leinpfad / 3025 Selterser Straße / Ortseingang Ahausen
4. Leinpfad / L3025
5. Bahnhof Löhnberg Höhe Lahnbrücke

Von der AGNH ([www.agnh.de](http://www.agnh.de)) ist geplant, temporäre Zählstellen zu verleihen. Die Stadt Weilburg sollte sich an der Aktion beteiligen, um hier erste Erfahrungen zu sammeln. Im Rahmen der Befahrung wurde eine von Hessen Mobil eingerichtete Dauerzählstelle erfasst, die dort erfassten Daten sollten angefragt und analysiert werden.



Abbildung 44: Dauerzählstelle am Standort R7-532<sup>1</sup> Abzweig BÜ am Bahnhof Löhnberg)

### 2.3.2 Befragungsergebnisse

Zwischen Oktober 2017 und Oktober 2018 konnten sich Bürgerinnen und Bürger Weilburgs sowie ihre Gäste an der online-Befragung zum Radverkehr in Weilburg beteiligen.

Es wurden auch mehrere Meinungen mittels E-Mail oder Briefpost geäußert und bei der Auswertung beachtet.

Der Fragebogen ist als Anhang 5 und die Auswertung der Onlinebefragung als Anhang 6 Bestandteil dieses Berichts.



Abbildung 45: Online-Umfrage zum Radverkehr

### Zusammenfassung der Befragungsergebnisse

Die Mehrheit der Personen, die sich an der Befragung sowohl online als auch per Mail, Briefpost oder Telefon beteiligte, wünschte sich eine Erhöhung der Sicherheit für Radverkehr.

Konkretes Beispiel: 10.11.17, 2 Einwohner Weilburgs, männlich und weiblich, nutzen das Fahrrad nur in der Freizeit zu Fahrten im Wald und in das Kerkerbachtal.

**Die Landstraße von Hasselbach nach Weilburg** wird als gefährlich eingestuft, so auch die **Bundesstraße von Stock nach Weilburg**. Hier werden Verbesserungen gewünscht. Entlang der **Frankfurter und der Limburger Straße** werden Fahrradwege gewünscht. Die Freigabe der im November 2017 für Fußgänger nutzbaren Brücke parallel zu der Eisenbahnstrecke am Bahnhof für den Radverkehr wird für anzustreben erachtet. Die neu gebaute Rampe am Felsenkeller wird als Fortschritt erachtet.

#### I. Beteiligung

Die Beteiligung an der online-Befragung war verhältnismäßig gering.

Insgesamt nahmen 24 Personen an der online-Befragung teil. Davon waren 79,2 % männlich und 20,8 % weiblich, im Alter von 26 bis 74 Jahren.

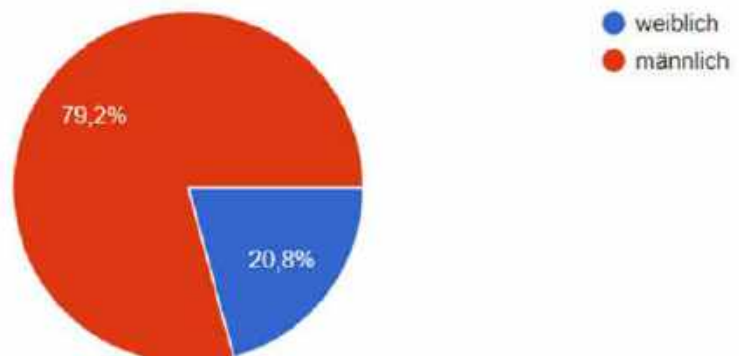


Abbildung 46: Verteilung Geschlecht der Antwortenden

#### II. Häufigster Fahrtzweck

Mit 83,3 % wurde als häufigster Fahrtzweck die Nutzung des Fahrrads in der Freizeit genannt. Nur 8,3 % der Antwortenden Personen nutzen das Fahrrad im Alltag oder auch für den Arbeitsweg, was ja ebenfalls zum Alltagsverkehr zu zählen ist.

Unabhängig von dieser Detailfrage ist zu erkennen, dass das Fahrrad am häufigsten in der Freizeit genutzt wird.

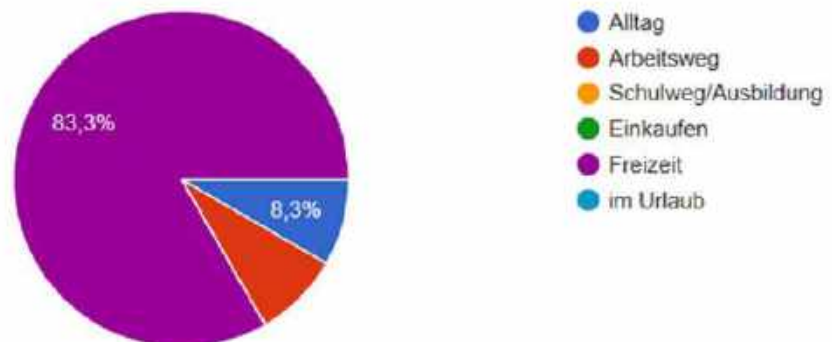


Abbildung 47: Fahrtzweck



### III. Wohnsitz

Die Wohnsitze der Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer sind auf fast alle Ortsteile verteilt.

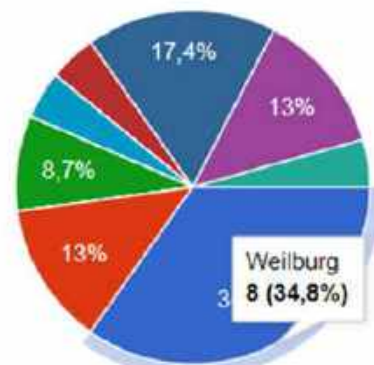


Abbildung 48: Wohnsitz



### IV. Fahrradfreundlichkeit Weilburgs

Die Antworten auf die Frage nach der Radverkehrsfreundlichkeit lassen ein sehr großes Unsicherheitsgefühl erkennen.

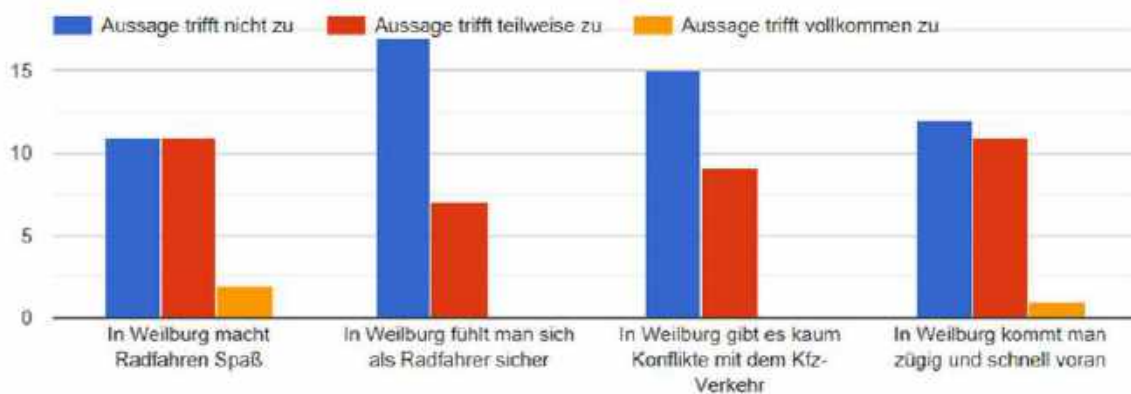


Abbildung 49: Fahrradfreundlichkeit

### V. Häufigkeit der Fahrradnutzung im Sommer

Das Fahrrad wird im Sommer häufiger genutzt als im Winter. 54,2 % geben an, auch im Winter mit dem Fahrrad zu fahren. Selbst im Sommer wird nur von einer Person geantwortet, das Fahrrad nahezu täglich zu nutzen.

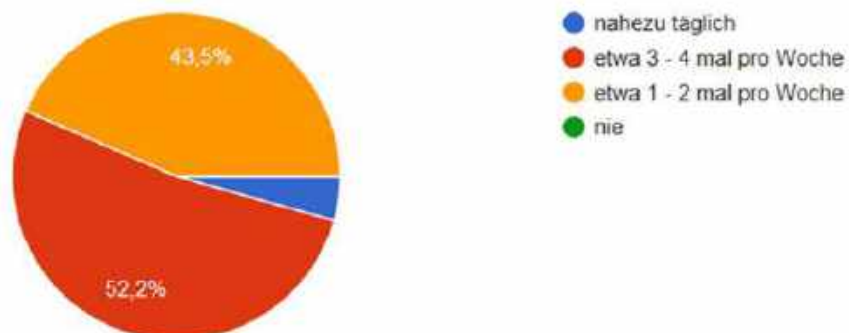


Abbildung 50: Häufigkeit der Fahrradnutzung im Sommer

## VI. Häufigkeit der Fahrradnutzung im Winter

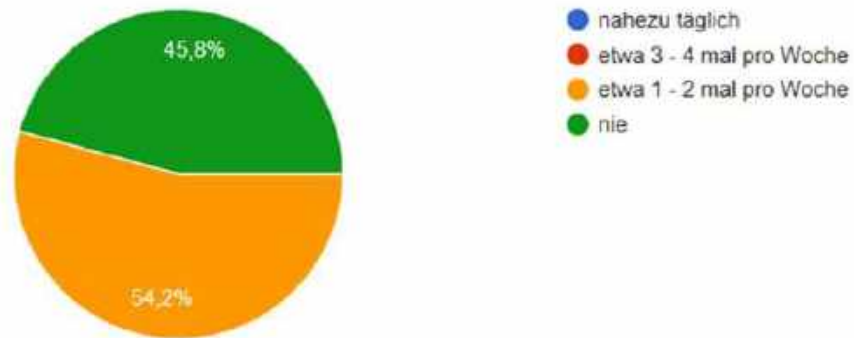


Abbildung 51: Häufigkeit der Fahrradnutzung im Winter

## VII. Bedingungen für Radverkehr in Weilburg

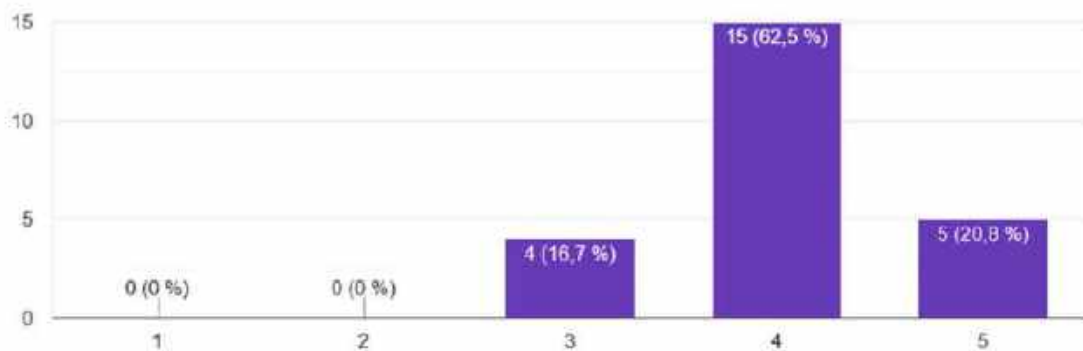


Abbildung 52: Bedingungen für Radverkehr in Weilburg

## VIII. Bedingungen für Radverkehr in Weilburg

Insgesamt werden die Radverkehrsbedingungen für den Freizeitverkehr etwas besser beurteilt als die für den Alltagsverkehr. Die Mehrheit der Nennungen, 62,5 % beurteilen die Bedingungen für Alltagsradverkehr mit der Note 4 und 41,7 % geben den Bedingungen für den Freizeitverkehr die Note 3.

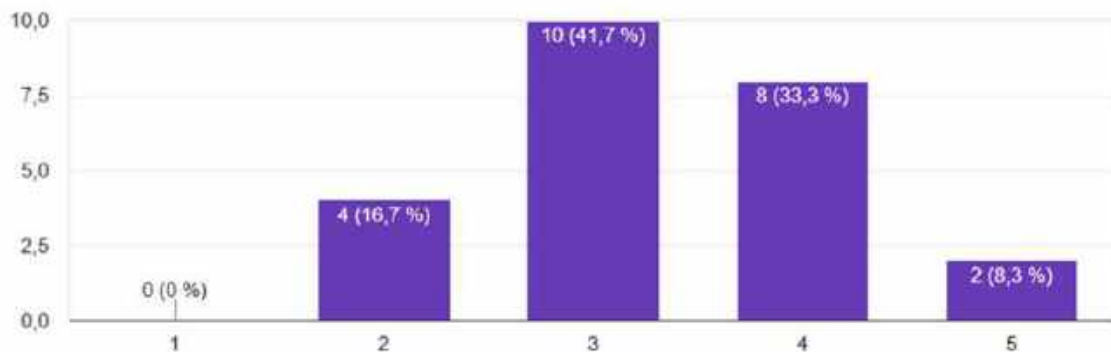


Abbildung 53: Bedingungen für Freizeitradverkehr in Weilburg



### IX. Antworten zu Radverkehrsmängeln

Das Fehlen von ausgewiesenen und möglichst zusätzlich baulich angelegten Radwegen wird mehrfach beklagt. Die Ortsteile Weilburgs sind nur über die Landes- oder Bundesstraße auf der Fahrbahn fahrend zu erreichen. Dies wird als gefährlich erachtet. Ebenfalls mehrfach wurde das Fehlen von Radabstellanlagen bemängelt. Als Einzelantworten wurden genannt:

- mangelnde Wegweisung
- kein zusammenhängendes Radwegenetz
- keine Einbahnstraße ist für Radverkehr geöffnet
- kaum Radwege und ungeschützte Wege
- schlechte Wegeoberfläche
- hohe Bordsteine
- kaum Abstellmöglichkeiten in der Innenstadt
- brutale Rennradler
- keine Möglichkeit, auf der Straße sicher unterwegs zu sein
- Informationen für Radverkehr muss verbessert werden
- Verknüpfung der auf Lahniveau liegenden Stadtteile Odersbach, Kirschhofen, Ahausen, Drommershausen mit der Innenstadt fehlt
- Strecke Drommershausen – Ahausen ist mit Kindern sehr gefährlich
- Ortsteilverbindungen nur über Landstraße möglich

### X. Antworten Verbesserungsbedarf für den Radverkehr

Es wurden 22 Antworten gegeben auf die Frage: Welche Strecken / Abschnitte / Kreuzungen müssen unbedingt verbessert werden?

- B456 Auffahrt Ahäuser Weg, Weilstraße zum Landtor muss verbessert werden
- Löhnberger Weg, Bahnhofstraße als Innenstadtzugang gefährlich
- gesamter Bereich Oberlahnbrücke für Radverkehr gefährlich
- Ahäuser Weg
- Löhnberg Brunnenstraße bei der Auf- und Abfahrt zur B49
- Anbindung der Fußgängerbrücke Kirschhofen – Odersbach
- König-Konrad-Platz / Frankfurter Straße
- Bewuchs auf dem Lahntalweg öfter zurückschneiden
- Strecke an der Lahn zwischen Ahausen und Weilburg viel zu schmal
- alle Kreuzungen in der Stadt
- Lahnquerung zum Bahnhof
- Löhnberger Weg zwischen Weilstraße und Am Bangert
- Wege zu Schulen Schmittbachweg, Lessingstraße, Frankfurter Straße, Limburger Straße
- Drommershausen – Ahausen, Weg zugewachsen und matschig
- Einbahnstraße Kruppstraße für Radverkehr freigeben
- Mehr Hinweise und Informationen für Touristen

Weitere zusammengefasste Anmerkungen:

- ausgewiesene Strecken im Gelände fehlen
- Fahrradabstellanlagen im Parkhaus Oberlahnbrücke und in der Innenstadt
- Ulmtalradweg von Ulmtal nach Biskirchen als positives Beispiel
- mehr Fahrradstreifen auf der Fahrbahn



## 2.4 Unfalldaten

Die Unfalldaten wurden von der zuständigen Polizeidienststelle bereitgestellt.

Mit dem Erstellungsdatum 22. September 2017 wurden 11 anonymisierte Beschreibungen der Unfallhergänge mit Beteiligung von Radfahrern und Radfahrerinnen übermittelt.



Abbildung 54: Karte der Unfalltypen und -beteiligten

## Unfallursachen

Es wurden folgende Unfallursachenerfasst.

1. Alleinunfall an Bordsteinkante  
Lage → Im Bangert
2. Alleinunfall Ölspur  
Lage → Wilhelmstraße
3. Alleinunfall abschüssige Fahrbahn am 25.10.12  
Lage → Frankfurter Straße 2
4. Alleinunfall abschüssige Fahrbahn am 31.7.13  
Lage → Hainallee
5. Radfahrer wurde wegen Sonnenblendung im Kreisverkehr fahrend von einbiegendem Fzg-Führer übersehen, Vorfahrtfehler 5.9.13  
Lage → B456, Limburger Straße / Spielmannstraße



6. Radfahrer fährt rechts am verkehrsbedingt haltenden Kfz vorbei und beschädigt dieses am 11.4.14  
Lage → Waldhäuser Weg / Einmündung Limburger Straße
7. Alleinunfall, zu schnell wegen abschüssiger Fahrbahn am 6.5.16  
Lage → B456 Ortseingang
8. Vorfahrtmissachtung beim Einbiegen aus Tankstellenausfahrt in fließenden Verkehr und zu geringer Sicherheitsabstand beim auffahrenden Kfz am 21.8.16  
Lage → B456, Frankfurter Straße / Esso-Tankstelle
9. Die Vorfahrt des Radfahrers wurde missachtet beim Einbiegen aus Grundstückseinfahrt (Parkplatz) in den fließenden Verkehr  
Lage → Bahnhofstraße 21
10. Radfahrer beschädigt im Vorbeifahren Pkw und begeht Fahrerflucht am 16.10.16  
Lage → Mühlberg
11. Autofahrer überholt Radfahrer auf abschüssiger Fahrbahn, bremst abrupt und Radfahrer fährt auf. am 24.10.16  
Lage → B456, Limburger Straße, östlich Spielmannstraße)

Mit Erstellungsdatum 31. Juli 2018 wurden uns ein zusätzlicher Unfallhergang mit Radverkehrsbeteiligung, in der Weilstraße verlor im April 2018 eine erkrankte Person die Kontrolle über das Fahrrad und stürzte.

#### **Fazit:**

Vier Unfälle im Zeitraum 2012 bis 31.7.18 wurden von Kraftfahrzeugführern verursacht. Eine punktuelle Häufung ist nicht zu erkennen, entlang der Hauptverkehrsstraße B456 ereigneten sich drei Unfälle im Bereich von Waldhausen.

Zwei Unfallverursacher gaben an, den Radfahrer übersehen zu haben. Ein dritter Unfallverursacher war fahrerflüchtig.

Der Großteil der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung ist ohne Fremdbeteiligung passiert, mehrmals unterschätzten Radfahrende das Gefälle.

## 2.5 Fahrradabstellanlagen

### 2.5.1 Fahrradabstellanlagen Innenstadt

Bisher sind in der Weilburger Altstadt kaum Fahrradabstellanlagen vorhanden.

Das Büro VAR+ hat an 24 Standorten ein Konzept für insgesamt 98 Anlehnbügel für 196 Fahrradabstellplätze in der Altstadt erarbeitet. Auf der Karte in Anhang 3 sind die Stellplätze eingezeichnet.

Lage geplanter Fahrradabstellanlagen auf dem Marktplatz in der Altstadt



Abbildung 56: Standorte Fahrradabstellanlagen

### Typ der Fahrradabstellanlage

Zur Anwendung vorgeschlagen werden die in den Hinweisen zum Fahrradparken<sup>2</sup> vorgeschlagenen Fahrradanhlehnbügel.

Diese werden bereits in Weilburg am Museum für Gäste mit Fahrrad zur Verfügung gestellt, siehe Abbildung rechts



Die Fahrradanhlehnbügel können auch zur Vermeidung von Falschparkern angewendet werden. Diese gibt auch als mobile Fahrradabstellanlagen zum Testen.



Abbildung 55: Fehlende Fahrradabstellanlagen auf dem Marktplatz

Tabelle 1: Fahrradabstellanlagen Altstadtbereich

Nummer	Lage	Typ	Anzahl	Kosten
1	Niedergasse	Bügel	20	3.000 €
2	Hinter dem Rathaus	Bügel	7	1.050 €
3	Hinter dem Rathaus, Parkdeck Mauerstraße	Bügel	8	1.200 €
4	Neuerstraße / Bogengasse	Bügel	5	750 €
5	Mauerstraße / Neugasse	Bügel	3	450 €
6	Neugasse	Bügel	2	300 €
7	Neugasse	Bügel	3	450 €
8	Schloßplatz, Bergbau und Stadtmuseum	Böwen	4	1.000 €
9	Marktplatz	Bügel	3	450 €
10	Marktplatz	Bügel	3	450 €
11	Marktplatz	Bügel	3	450 €
12	Marktplatz	Bügel	3	450 €
13	Marktplatz	Bügel	3	450 €
14	Marktplatz	Bügel	3	450 €
15	Marktplatz	Bügel	3	450 €
16	Marktplatz	Bügel	3	450 €
17	Marktplatz	Bügel	3	450 €
18	Marktplatz	Bügel	3	450 €
19	Schloßkirche	Bügel	3	450 €
20	Schloßkirche	Bügel	3	450 €
21	Mauerstraße / Marktstraße	Bügel	2	300 €
22	Vorstadt	Bügel	2	300 €
23	Vorstadt	Bügel	4	600 €
24		Bügel	2	300 €



Abbildung 57: Mobile Fahrradabstellanlagen



Abbildung 58: Falschparker am Markplatz in Altstadt

<sup>2</sup> Herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV 2012) Abschlussbericht



### 2.5.2 Fahrradabstellanlagen an Haltestellen des ÖPNV

Am Bahnhof Weilburg und dem Zentralen Omnibusbahnhof gibt es Fahrradabstellanlagen für „Bike+Ride“.

Diese werden teilweise zugeparkt sind jedoch auch nicht voll ausgelastet.



Abbildung 59: Fahrradabstellanlagen ZOB, Foto: VAR+

### 2.5.3 Radparken an Schulen

Bis auf wenige Ausnahmen wurden keine Fahrradabstellanlagen an den Schulen festgestellt. Teilweise gibt es ein kleines Grundangebot aber oft sind keine Fahrradabstellanlagen vorhanden. Ein Hausmeister teilte mit, dass diese abgebaut worden sind, weil kein Schüler mit dem Fahrrad an die Schule kommt. Hier ist dringend Abhilfe erforderlich und es sollten zielnahe qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen als Angebot hergestellt werden.

1. Waldhausen Jacob-Mankel-Schule,
2. Grundangebot Pestalozzischule: 10 Anlehnbügel
3. **Gymnasium Philippinum**  
Nur ein geringes Kontingent an Fahrradabstellanlagen vorhanden



Abbildung 60: Jacob-Mankel-Schule



Abbildung 61: Gymnasium Philippinum

4. **Wilhelm-Knapp-Schule**  
Vier zu eng gestellt Bügel für 1.200 Schüler und über 100 Lehrer



Abbildung 62: Wilhelm-Knapp-Schule

#### 2.5.4 Radparken an Einkaufszentren

Die Gewerbezentren am Kubacher Weg und Waldhausen

Wie auf dem Foto dargestellt sind überdacht Fahrradabstellanlagen wie hier in Kubach die absolute Seltenheit.

Oftmals handelt es sich wie beim Einkaufszentrum in Waldhausen um Felgenkiller



Abbildung 63: Beispiel für vorhandene Radabstellanlagen im Gewerbegebiet Kubacher Weg

#### 2.5.5 Radparken an öffentlichen Gebäuden

Es wurden weitere Fahrradabstellanlagen, aber wenige und von geringer Qualität an verschiedenen Zielen vorgefunden.

Gut waren die Fahrradabstellanlagen am

- Kreishallenbad
- Am Bürgerhaus / Sportplatz in Ahausen, siehe Foto rechts
- An den Feuerwehrstandorten wurde in allen Stadtteilen, wenn auch von geringer Qualität, immer Fahrradabstellanlagen vorgefunden.
- Am Krankenhaus ist ein eigener Bereich sogar ausgeschildert.



Abbildung 64: Einkaufsschwerpunkt Waldhausen



Abbildung 65: Ahausen, Bürgerhaus und Sportplatz



Abbildung 66: Freiwillige Feuerwehr Ahausen



Abb. 68: Radabstellanlage Krankenhaus Weilburg



Abb.67: Bürgerhaus Hasselbach, vorh. Radabstellanlage

- Am Postplatz sind Spiralhalter vorhanden (diese sind jedoch nur schwer nutzbar).
- Am Bürgerhaus Hirschhausen fehlen Fahrradabstellanlagen.



Abbildung 69: Radabstellanlage Am Postplatz



Abbildung 70: Bürgerhaus Hirschhausen

### 3. Netzkonzeption

Der Rad- und Fußverkehr wurde bislang zumeist gemeinsam geführt. Aufgrund der stark zunehmenden Anzahl elektrisch unterstützter Fahrräder (Pedelecs) ist eine Trennung jedoch zunehmend wichtig, um Gefahren und Konflikte zu vermeiden. In der topografisch bewegten Stadt Weilburg kann insbesondere der Radverkehr von einem Infrastrukturausbau entsprechend den Bedürfnissen der elektrisch unterstützten Fahrräder und der damit verbundenen Milderung der Steigungsempfindlichkeit profitieren.

Gleichzeitig ist die gemeinsame Führung von Kfz- und Radverkehr auf der Fahrbahn wegen der abnehmenden Geschwindigkeitsdifferenzen der modernen Fahrräder und Kfz innerorts immer besser möglich. Nach den Regelwerken muss nur noch bei Belastungen von über 10.000 Kfz pro Tag teil- bzw. ganz separiert werden.



Abbildung 71: Verkehrsleistung durch Fuß- und Radverkehr in Weilburg, Foto VAR+

Bei großzügiger Flächenverfügbarkeit ist eine Separation der unterschiedlichen Verkehrsträger eher möglich, in Weilburg sind aber viele Strecken zu eng für eine umfassende Separation. Dazu kommt, dass sich die Verkehrsströme an Knotenpunkten kreuzen und überlagern. Die Verkehrssicherheit steigt, wenn die Verkehrsteilnehmer sich gegenseitig wahrnehmen.

Grundgedanke des Netzentwurfs ist, dass Radfahren ist im gesamten Gemarkungsgebiet von Weilburg auf der Fahrbahn erlaubt, im Stadtgebiet von Weilburg stets mit Radverkehr auf der Fahrbahn zu rechnen ist.

Gleichzeitig dürfen Radfahrer Wege des Fußverkehrs benutzen, müssen dort jedoch im Konfliktfall vom Fahrrad absteigen und dürfen regelmäßig Fußgänger und Fußgängerinnen, besonders Kinder, nicht behindern oder gefährden.

Grundsätzliches Problem ist, dass bislang bei der Straßenraumgestaltung der Radverkehr zu wenig berücksichtigt wurde. So gibt es innerorts entlang der B456 und speziell auf der Oberlahnbrücke keine Radverkehrsführungen. Die steile Frankfurter Straße ist jedoch wichtige Erschließung für Schulen und im weiteren Verlauf für Einkaufsgelegenheiten im Gewerbegebiet Kubacher Weg.



### 3.1 Netzsystematik

Auf Grundlage der raumordnerischen Vorgaben des Landes Hessen erfolgte die Ableitung eines funktional gegliederten Radverkehrsnetzes. Zur Herstellung einer verbindungsbezogenen Angebotsqualität wurden für den Radverkehr entsprechend den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) Ausgabe 2008 und der gängigen Praxis drei Verkehrswegekategorien abgeleitet:

Die RIN unterscheidet des Weiteren Radrouten nach der Lage in Außerhalb bebauter Gebiete (AR) und Innerhalb bebauter Gebiete (IR).

Das Büro VAR+ verwendet für die Netzkonzeption in Anlehnung an die RIN die Einteilungen der Radverkehrsverbindungen in Pendlerrouen, Basisrouten und Verdichtungsnetz.

- **Pendlerroute** als überregionale Radhauptverkehrsverbindung  
→ Kategorie nach RIN = AR II / IR II
- **Basisroute** in drei Gruppen untergliedert als regionale Radverkehrsverbindung
  - I. regionale Verbindungen (radial auf Weilburg zulaufend)
  - II. Stadtteilverbindungen (St) zwischen den Stadtteilen und zur Kernstadt
  - III. Überörtlichen Verbindungen (Ü) zu den Nachbarkommunen
 → Kategorie nach RIN = AR III / IR III
- **Verdichtungsnetz** für nahräumige Radverkehrsverbindung mit weiteren Freizeitverbindungen  
→ Kategorie nach RIN = AR IV / IR IV

Die angestrebte Fahrgeschwindigkeit von bis zu 30 km/h soll mittels entsprechender Radverkehrsanlagen sichergestellt werden. Fahrzeitverluste, die z.B. durch lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen entstehen, sollen zukünftig vermieden werden.

Weitere Kriterien sind durchgehende Beleuchtungseinrichtungen und eine Radwegweisung, siehe nachstehende Tabelle.

Tabelle 2 - Kategorisierung des Radverkehrs nach RIN 2008

Kategorie		angestrebte Fahrgeschwindigkeiten in km/h <sup>2)</sup>	daraus abgeleitete maximale Zeitverluste durch Anhalten und Warten je km	Beleuchtung	Wegweisung
AR II	überregionale Radverkehrsverbindung	20 bis 30	15 s	–	x
AR III	regionale Radverkehrsverbindung	20 bis 30	25 s	–	x
AR IV	nahräumige Radverkehrsverbindung	20 bis 30	35 s	–	1)
IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung	15 bis 25	30 s	x	x
IR III	innergemeindliche Radhauptverbindung	15 bis 20	45 s	x	x
IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung	15 bis 20	60 s	x	1)
IR V	innergemeindliche Radverkehrsanzbindung	–	–	–	–

Die vorgenannten Kriterien für Pendler- und Basisrouten dienen zur Orientierung und sollten zur Herstellung der nach den Regelwerken geforderten Qualitätsmerkmale mittel- bis langfristig umgesetzt werden.

Weitere Erläuterung zur Definition der Pendlerrouen und Basisrouen

## Pendlerrouen



**zügiges Fahren  
zur Arbeit / zum Bahnhof**

## Basisrouen



**zwischen den Stadtteilen  
zur Schule / zum Einkaufen**

<b>PENDLER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kontinuierliche Führungsformen</li> <li>➤ Leitlinien außerorts</li> <li>➤ Piktogramme innerorts</li> <li>• bevorzugte Führung über Nebenstraßen</li> <li>• Zielsetzung „Radschnellverbindungen“</li> </ul>
----------------	---

$V_R$  = Reiseschwindigkeit

<b>BASISNETZ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherung der Knotenpunkte</li> <li>• Visualisierung der Radverkehrsführung</li> <li>• Qualitätsmerkmale nach ERA 2010</li> <li>• Radwegweisung / Rastplätze</li> <li>• Einbeziehung der touristischen Radrouen</li> </ul>
------------------	---

$V_R$  = Reiseschwindigkeit

### 3.1.1 Ableitung des Begriffs Premiumroue

Auf Grund der geringen Anzahl an Personen, die zum alltäglichen Pendeln zwischen Arbeitsplatz und Wohnort das Fahrrad nutzen, haben wir den **Begriff Premiumroue an Stelle Pendlerroue** eingeführt. Gleichzeitig trifft der Begriff Premiumroue auch die Anforderungen an Radverkehrsinfrastruktur in der Altstadt von Weilburg besser. In der Altstadt ist es nicht erforderlich und auch nicht wünschenswert, eine angestrebte Fahrgeschwindigkeit von 20 bis 30 km/h zu erreichen.

### 3.1.2 Ableitung der Rouen

Aufbauend auf die Quellen und Ziele des Radverkehrs wurden Wunschlinien aus den direkten Luftlinienverbindungen entwickelt und soweit möglich auf vorhandene Straßen und Wege umgelegt. Als Quellen und Ziele berücksichtigt wurden:

- Wohnen (alle Stadtteile)
- Schul- und Ausbildungsstandorte
- Arbeitsplatz- und Einkaufsschwerpunkte
- Freizeit
- Bahnhof / Haltepunkt

Für die Umlegung der Wunschlinien wurden zur Auswahl der geeigneten Strecken die im Rahmen der Bestandsaufnahme ermittelten Radwegeverbindungen gewählt und ggf. Lückenschlüsse identifiziert. Anhand der quell-ziel-spezifischen

Nutzergruppen wurden möglichst homogene Streckenverläufe für die unterschiedlichen Nutzergruppen des

- Alltags-,
- Einkaufs- und
- Schüler- sowie
- Freizeitradverkehrs

gebildet. Diese Routen wurden bezüglich der Erschließungsfunktion gewichtet und in das vorhandene Netz eingepasst. Maßgeblich für die ausgewählten Pendler Routen wurden neben dem Lahntalradweg, der auch im Verlauf dem Radweg Deutsche Einheit und dem hessischen Radfernweg R7 entspricht, weiteren Routen des Radroutenplaner Hessen bei der Planung berücksichtigt.

### 3.2 Übersicht aller Routen

Analog der Netzsystematik wurden folgende Routen mit ermittelten Streckenlänge erfasst.

**Tabelle 3: Übersicht aller Routen mit ermittelten Streckenlängen**

Nr.	Klassifizierung der Routentypen	Routen	Länge (km)
I.	Premiumrouten (Pendler Routen)	P <sub>1</sub> – P <sub>4</sub>	17,9
II.	Basisroute	B <sub>1</sub> – B <sub>3</sub> + B-Schule	34,8
III.	Stadtteilverbindung	St <sub>1</sub> – St 8	25,1
IV.	Überörtliche Verbindung	Ü <sub>1</sub> – Ü <sub>8</sub>	9,4
V.	Verdichtungsnetz	-	42,6
	<b>Summe</b>		<b>129,8</b>

#### 3.2.1 Übersicht aller Premiumrouten

Es wurden vier Premiumrouten für den Radverkehr identifiziert. Die Strecken sind im Anhang in der Diese Strecken haben hohe Priorität und sollen eine hochwertige Radverkehrsinfrastruktur erhalten, die mindestens den Regelwerken nach dem Stand der Technik (ERA 2010) entspricht.

**Tabelle 4: Übersicht Premiumrouten mit Streckenlängen**

Nr.	Routentyp	Start	Ziel	Länge (km)
<b>Premiumroute</b>				
1	P <sub>1</sub>	Weinbach	Löhnberg	10,9
2	P <sub>2</sub>	Weilburg	Innenstadt	3,8
3	P <sub>3</sub>	Weilburg Nord	Waldhausen	1,2
4	P <sub>4</sub>	Weilburg	Weilmünster	2,0
	<b>Summe</b>			<b>17,9</b>



## Kurzbeschreibung der Premiumrouten

### Premiumroute 1

Die Premiumroute 1 entspricht dem Verlauf des Lahntalradwegs, wurde jedoch im Bereich nördlich des Bahnhofs von der Westseite (Löhnberger Weg L3020) auf die Ostseite (Ahäuser Weg L3025) verlegt.

### Premiumroute 2

Die Premiumroute 2 (P2) dient der Kernstadterschließung Weilburgs und ist eine Rundroute vom Bahnhof Weilburg zur Innenstadt. Auf dieser Radroute ist die in der Definition geforderte Reisegeschwindigkeit 20 km/h nicht realisierbar und auch nicht nötig. Die Route soll in erster Linie Radtouristen ermöglichen, sich die Innenstadt Weilburgs mit dem Fahrrad zu erschließen. Obwohl Genuss, touristische Erlebnisse, Kultur, einkaufen und Stadt entdecken im Vordergrund stehen, müssen einige Lücken im Streckenverlauf geschlossen werden.

Die Neugasse zum Beispiel war als Strecke der Innerorterschließung geplant, sie ist jetzt jedoch von Juni bis Oktober täglich von 12 bis 22 Uhr für Fahrzeuge gesperrt und dient als Verkehrsfläche für Fußverkehr und als Aufenthaltsfläche. Die Radverkehrsführung erfolgt nun über die Schwanengasse, siehe Anhang 2 - Karte „Kernstadt“.

Eine spezielle Ausarbeitung der Maßnahmen zur Thematik „Erschließung der Altstadt“ ist in Kapitel 4.3 dargelegt.

### Premiumroute 3

Hier wurde im Stadtteil Waldhausen eine Route entlang der B456 identifiziert, an der sich wichtige Quell- und Zielpunkte des Radverkehrs befinden. Auf diesem Abschnitt wurde eine linienhafte Unfallhäufung festgestellt.

### Premiumroute 4

Die Premiumroute 4 verbindet über die ehemalige Bahntrasse der Weitalbahn Weilmünster mit Weilburg und führt über Freienfels.



### 3.2.2 Übersicht der Basisrouten

Als Verbindung zwischen den Stadtteilen von West nach Ost durch das komplette Gemarkungsgebiet der Stadt Weilburg wurden folgende Basisrouten als wichtige zukünftige Radachsen ermittelt. Eine zusätzliche Basisroute „Schule“ (BS) wurde als Grundlage für Maßnahmen zur radverkehrlichen Erschließung der Schulen definiert.

**Tabelle 5: Übersicht Basisrouten mit Streckenlängen**

Nr.	Routentyp	Start	Ziel	Länge (km)
	<b>Basisrouten</b>			
5	B1	Bahnhof Weilburg	Merenberg - Waldhausen	9,3
6	B2	Bahnhof Weilburg (Nahmobilitätsbrücke)	Bermbach – Braunfels (Philippstein)	10,0
7	B3	Bahnhof Weilburg ZOB (Nahmobilitätsbrücke)	Wildpark Tiergarten - Hirschhausen	7,9
7a	B3V = Variante	Variante zur Umfahrung der Frankfurter Straße und zusätzlichen Erschließung des Gewerbegebiets Kubacher Weg		4,3
7b	B3 Z = Zukunft	Zukünftiger Verlauf über die Hauptstraße (K423) Kubach		1,8
8	BS = Schule	Schulerschließung am Schulzentrum (Gymnasium und Berufsschule)		1,5
<b>Summe</b>				<b>34,8</b>

Zusätzlich wurde eine Freizeit- und touristische Radachse von West nach Ost durch das komplette Gemarkungsgebiet der Stadt Weilburg definiert, Anlage 4a und 4b. Die so entstehende Verbindung zwischen den vorhandenen touristischen Radrouten im Kerkerbachtal und der Route LBM (Lahnbahnhof – Braunfels – Möttau) sollte mit einer Radwegweisung ausgestattet werden.



**Abbildung 72: Verlauf der touristischen Route LBM**

<https://cycling.waymarkedtrails.org/#routelist?map=13!50.4793!8.2984>

### 3.2.3 Übersicht der Stadtteilverbindungen

Die Stadtteilverbindungen (St) haben die Funktion die Stadtteile untereinander und mit der Kernstadt für den Alltagsradverkehr zu verbinden.

**Tabelle 6: Übersicht Stadtteilverbindungen mit Streckenlängen**

Nr.	Routentyp	Start	Ziel	Länge (km)
<b>Stadtteilverbindung (St)</b>				
9	St1	Ahausen	Drommershausen	2,9
9a	St1 Z	Ahausen	Drommershausen über K412	2,6
10	St2	Drommershausen	Hirschhausen	2,3
11	St3	Weilburg Ost	Ahausen	2,6
12	St4	Gaudernbach	Kirschhofen	4,9
13	St5	Gaudernbach	Hasselbach	2,5
14	St6	Hasselbach	Kirschhofen	1,7
15	St7	Odersbach	Weilburg Nord	2,2
16	St8	Weilburg	Waldhausen	3,5
<b>Summe</b>				<b>25,1</b>

### 3.2.4 Übersicht der Überörtlichen Verbindungen

Die Überörtlichen Verbindungen verbinden Weilburg mit den Nachbarkommunen. Im Unterschied zu den Premium- und Basisrouten müssen notwendige Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur gemeinsam mit den Nachbarkommunen geplant und umgesetzt werden. Es handelt es sich hier um lokale Verbindungen im Nachbarschaftsverbund. **Die Längenangaben in der Tabelle geben die Streckenlänge auf Gemarkungsgebiet Weilburg an.**

**Tabelle 7: Übersicht Überörtliche Verbindungen**

Nr.	Routentyp	Start	Ziel	Länge (km)
<b>Überörtliche Verbindung</b>				
17	Ü1	Waldhausen	Löhnberg	1,0
18	Ü2	Hirschhausen	Tiefenbach	1,9
19	Ü3	Hirschhausen	Braunfels	1,8
20	Ü4	Bermbach	Ernsthausen	0,8
21	Ü5	Kubach	Essershausen	0,4
22	Ü6	Kubach	Freienfels	0,1
23	Ü7	Gaudernbach	Schupbach	1,4
24	Ü8	Waldhausen	Merenberg	1,9
<b>Summe</b>				<b>9,4</b>

### 3.2.5 Verdichtungsnetz

Das Verdichtungsnetz beinhaltet weitere vorhandene Radrouten, die überwiegend der Erschließung von Freizeitzielen dienen. Diese Verbindungen sind auch Querverbindungen zwischen den höher klassifizierten Netzbestandteilen als Netzverdichtung.

Tabelle 8: Übersicht Verdichtungsnetz

Nr.	Routentyp	Start	Ziel	Länge (km)
25	Verdichtungsnetz	-	-	42,6
	<b>Summe</b>			<b>42,6</b>

### 3.3 Handlungsbedarf entlang der Premiumrouten

Insgesamt wurden 4 Premiumrouten mit 17,9 Kilometern Streckenlänge im Gesamtnetz definiert.

Begleitend zu den nachfolgend aufgeführten Maßnahmenbeschreibungen sind für jede Premiumroute Maßnahmenübersichtstabellen erstellt worden. Diese sind im Anhang 5 beigefügt.

#### Premiumroute 1 (P1) Ahausen – Kirschhofen (Löhnberg – Limburg)

Handlungsbedarf mit erforderlichen Maßnahmen:

##### P. 100: Strecke

Randmarkierung und insbesondere die Führung im Bereich der Spitzkehre am Abzweig zum Bahnhof Löhnberg mittels Markierung und Beschilderung besser herausarbeiten, geschätzte Kosten: 11.250 €

##### P.101: Knoten

Östlich des Bahnhofs Löhnberg auf Weilburger Gemarkung, Lkw-Standplatz, Industriestraße unter der Brücke hindurch, auf dem anschließenden Gütergleis wird auf Laster verladen. Am Übergang zur Lahntalbrücke ist eine sichere Radverkehrsführung herzustellen, z.B. durch Protected Bikelane (Geschützter Radfahrstreifen), geschätzte Kosten: 10.000 Euro



Abbildung 73: Lage der Maßnahmen P.100 bis P.103



P.102: Strecke Lahnbrücke, aus der Beschilderung gemeinsamen Geh- und Radweg muss Gehweg Radfahrer frei werden.

P.103: Knoten Dauerzählstelle einrichten, dazu Kontakt mit Hessen Mobil aufnehmen. Für die Anschaffung und den Betrieb einer Dauerzählstelle wurde zunächst (ohne Display), geschätzte Kosten: 5.000 € angesetzt.



Abbildung 74: Lahnbrücke

**P.104: Strecke** Engpass am Kiosk Schleuse Löhnberg

Handlungsbedarf: Markierung und Beschilderung der Langsamfahrstelle (Musterbild)

geschätzte Kosten: 250 €



**P.105: Strecke** (1,3 km) Auf der Panoramastrecke rechts und links weiße Leitlinien markieren.

geschätzte Kosten: 20.800 €



**P.106: Knoten** Stadtteil Ahausen, Selterser Straße in der Nähe der vorhandenen Bushaltestelle am Übergang zum Leinpfad

Maßnahme: Rastplatz für Radfahrer mit Fahrradabstellanlagen, Infotafel, mobiles Werkzeug und öffentliche Luftpumpe errichten, Eigentumsverhältnisse prüfen

geschätzte Kosten: 15.000 €

**P.107: Strecke** Wegeneubau, Asphaltieren eines 3 Meter breiten Anschlusses in Verlängerung der Panoramastrecke, Eigentumsverhältnisse prüfen

geschätzte Kosten: 15.000 €

(ca. 100 m<sup>2</sup> zu asphaltierender Fläche)



Abbildung 75: Lage der Maßnahmen P.104 bis P.107





**P.108: Strecke**

K418 Selterser Straße: markierte Radverkehrsführung auf der Fahrbahn

geschätzte Kosten:  
500 €



**P.109: Knoten**

L3025 / K412 wahlfreie Führung Schild: Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt, Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn

geschätzte Kosten: 500 €

**P.110: Knoten**

Markierung mit Linksabbiegeaufstellstreifen und Überleitung auf K418

geschätzte Kosten: 2.500 €

**P.111: Strecke**

Freischneiden und Mähen der Grünstreifen entlang des Leinpfads um ihn für langsame Genussradler weiterhin nutzbar zu lassen

geschätzte Kosten: 15.000 €

**P.112: Strecke – 1.040 Meter**

5,50 m Querschnitt, Pilotprojekt - Schutzstreifen beidseitig mit geringer Kernfahrbahn von 2,75 m, anordnen: zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h auf der Fahrbahn des Ahäuser Wegs L3020

geschätzte Kosten: 46.600 €

**P.113: Strecke -Pilotprojekt**

5,50 m Querschnitt. - Schutzstreifen beidseitig mit geringer Kernfahrbahn von 2,75 m

geschätzte Kosten: 6.000 €

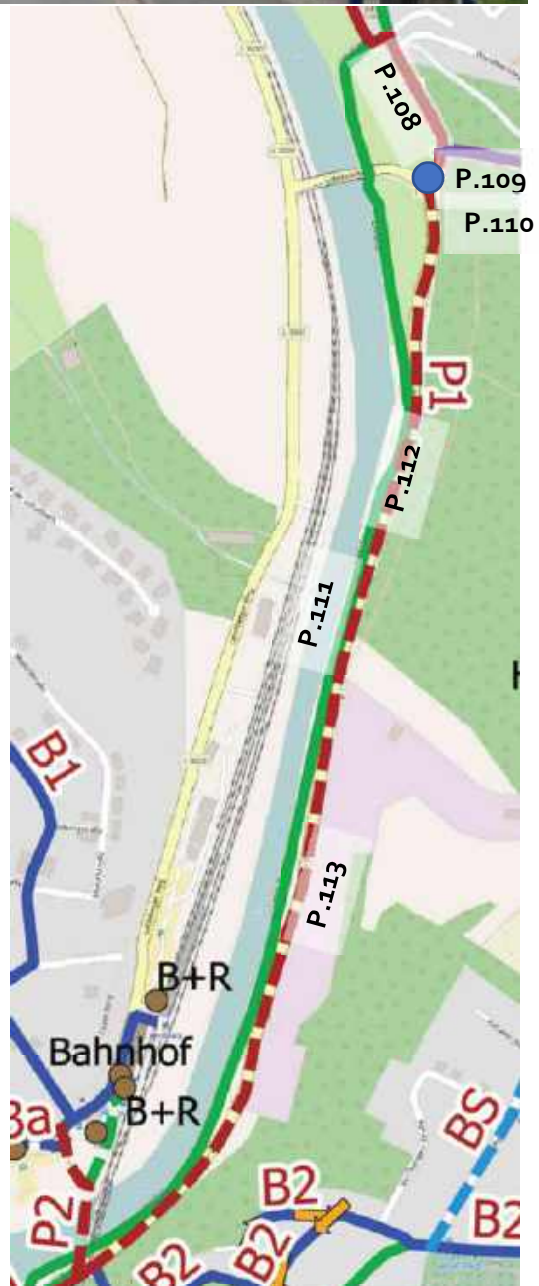


Abbildung 76: Lage der Maßnahmen P.107 bis P.113



**P.114: Knoten**

Fahrradabstellanlage an der L3025 Ahäuser Weg / Parkplatz des Museums Rosenhang

geschätzte Kosten: 1.000 €

**P.115: Knoten**

Ausbau einer vorhandenen Rampe am Schiffsanleger zur Überleitung des Radverkehrs vom Leinpfad auf den Ahäuser Weg,

geschätzte Kosten: 7.500 €

**P.116: Strecke - Pilotprojekt**

Schutzstreifen beidseitig mit geringer Kernfahrbahn von 2,75 m (5,50 m Querschnitt)

geschätzte Kosten: 11.200 €

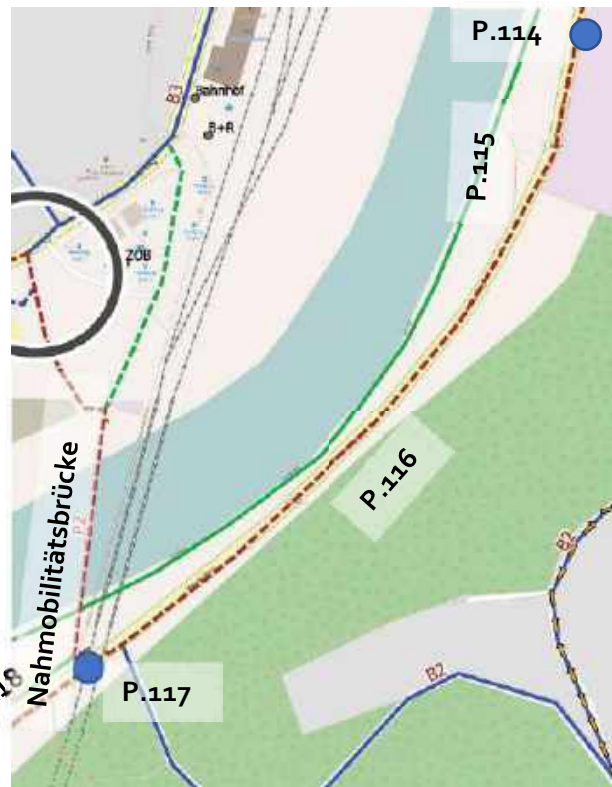


Abbildung 77: Lage der Maßnahmen P.114 bis P.118

**P.117: Knoten**

Infotafel "Radrouten zur Altstadt" - Rast- und Aufenthaltsbereich mit Radwegweisung, Markierung des Knotenpunktes mit Radverkehrsführungen,

geschätzte Kosten: 25.000 €



**P.118: Strecke - Pilotprojekt**

Schutzstreifen beidseitig mit geringer Kernfahrbahn von 2,75 m (5,50 m Querschnitt),

geschätzte Kosten: 4.800 €

**P.119: Knoten**

Markierungsplan von Aufstellbereichen zum Linksabbiegen,

geschätzte Kosten: 3.000 €

**P.120: Strecke**

Markierung von Schutzstreifen beidseitig,

geschätzte Kosten: 13.200 €

**P.121: Knoten**

Markierung zum Linkabbiegen, Anordnen zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h und 2 Verkehrszeichen Radfahrer kreuzen,

geschätzte Kosten: 1.000 €

**P.122: Strecke**

Schutzstreifen einseitig Richtung Ortsausgang, Piktogrammspur Richtung Ortseingang,

geschätzte Kosten: 6.400 €

**P.123: Knoten**

Induktionsschleife für von Süden kommenden Radverkehr im Aufstellbereich / für von Süden (Leinpfad) kommenden Radverkehr Verkehrsspiegel Dialogdisplay „Vorsicht Radfahrer kreuzen“,

geschätzte Kosten: 20.000 €

**P.124: Knoten**

Anordnung zul. Höchstgeschwindigkeit 50 km/h,

geschätzte Kosten: 600 €

**P.125: Strecke**

Schutzstreifen einseitig Richtung Weilburg - Piktogrammspur, alle 50 Meter Richtung Odersbach,

geschätzte Kosten: 33.700 €



Abbildung 78: Lage der Maßnahmen P.119 bis P.125





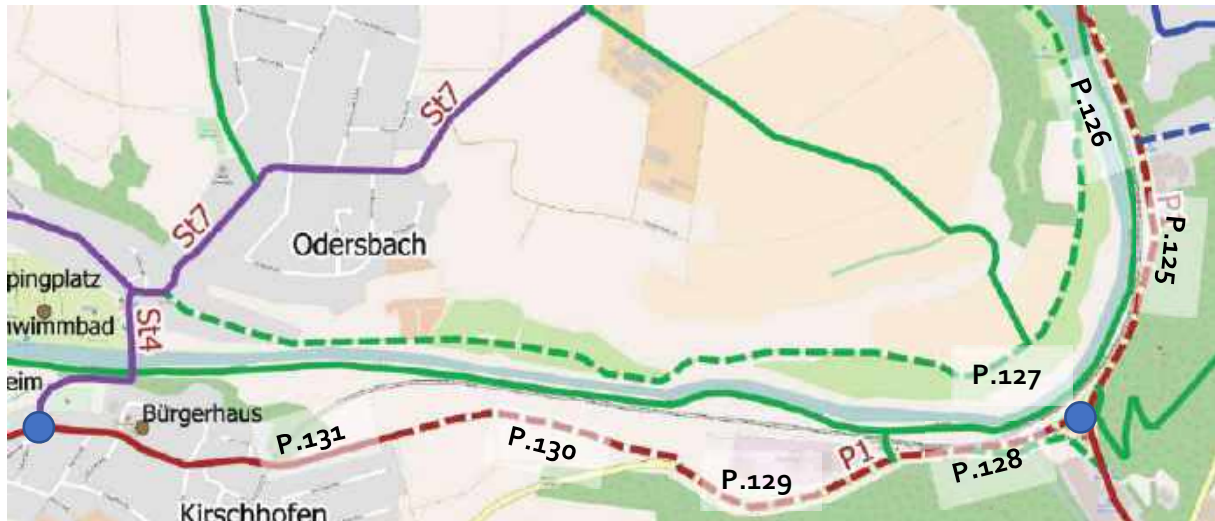


Abbildung 79: Lage der Maßnahmen P.126 bis P.131

#### **P.126: Strecke**

Freischneiden und mähen der Grünstreifen (paralleler Verlauf),  
geschätzte Kosten: 1.600 €

#### **P.127: Knoten – Anschluss Weitalradweg**

Knotenpunktgestaltung, Einbeziehung des "Radwegs Deutsche Einheit", Aufbau eines  
Mobilitätspunkts mit Mietpedelecs,  
geschätzte Kosten: 26.500 €

#### **P.128: Strecke**

wahlfreie Führung, Schutzstreifen beidseitig, Gehweg "Rad frei",  
geschätzte Kosten: 14.800 €

#### **P.129: Strecke**

Schutzstreifen bergseitig markieren, geschätzte Kosten: 18.000 €

#### **P.130: Strecke**

Sharrows oder alternativ Piktogrammspur markieren,  
geschätzte Kosten: 8.250 €

#### **P.131: Strecke**

zul. Höchstgeschwindigkeit 50 km/h anordnen, geschätzte Kosten: 500 €

#### **P.132: Strecke**

Piktogrammspur, alle 50 Meter zwei Fahrradpiktogramme markieren,  
geschätzte Kosten: 600 €

#### **P.133: Knoten**

Entscheidungspunkt Richtung Odersbach (Campingplatz und Jugendherberge) oder Richtung  
Leinpfad 2 Wegweiser, 1 Infotafel, Sitzbank  
geschätzte Kosten: 5.000 €



**P.134: Strecke**

Piktogrammspur (alle 50 m) wechselseitig  
geschätzte Kosten: 860 €

**P.135: Knoten**

Wegweisung mit Radparkern  
geschätzte Kosten: 1.800 €

**P.136: Knoten**

Rastplatz mit Wegweisung an  
 Entscheidungspunkt: Genußradeln oder zügig  
 voran plus Infotafel, Sitzbank (Radparker)  
 perspektivisch Mieträderangebot schaffen.  
geschätzte Kosten: 15.800 €

**P.137: Strecke**

Rechts und links weiße Linien markieren um die  
 Verkehrsfläche besser erkennbar zu machen,  
geschätzte Kosten: 20.000 €

**Summe der geschätzten Kosten für die  
 Premiumroute 1 = 380.060 €**

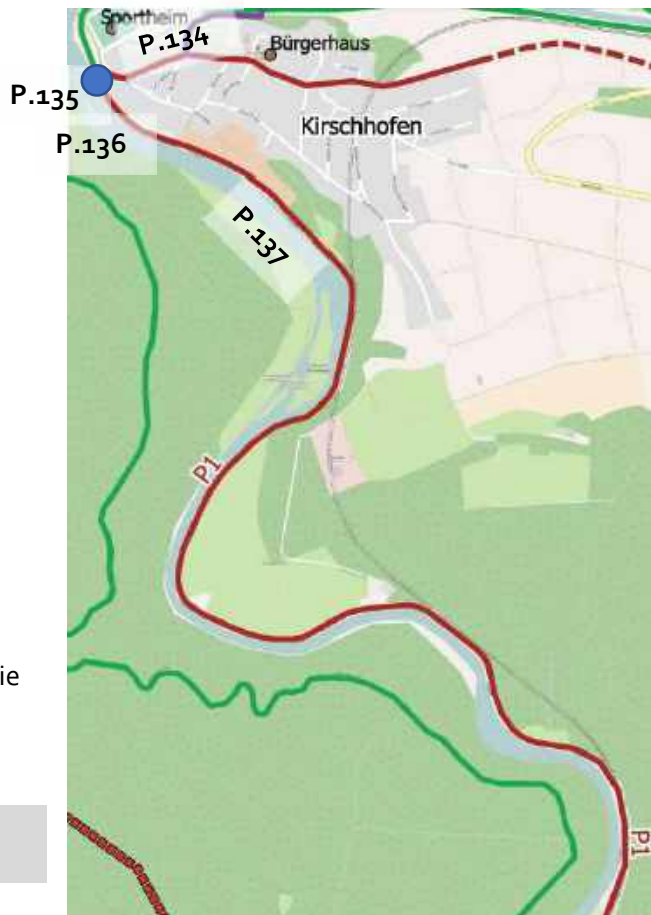


Abbildung 80: Lage der Maßnahmen P.134 bis P.137

**Premiumroute 1A (P1) Verbindung Ahäuser Weg – Vorstadt (Landtor)**

**P.138: Strecke**

Neuprofilierung des Straßenquerschnitts mit  
 Integration einer markierten Radverkehrsführung  
 in Rücksprache mit Hessen Mobil,  
geschätzte Kosten: 7.600 €

**P.139: Knoten**

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen mit  
 flächenhafter Rotmarkierung,  
geschätzte Kosten: 2.500 €

**P.140: Strecke**

Neuprofilierung der vorhandenen  
 Querschnittsbreite 11,50 m. Wegnahme des  
 Betonbordes und Herstellung von beidseitigen  
 Radfahrstreifen mit streckenbezogener  
 Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h,  
geschätzte Kosten: 100.000 €



Abbildung 81: Lage der Maßnahmen P.138 bis P.140

**Summe der geschätzten Kosten für die Premiumroute 1A = 110.100 €**

## Premiumroute 2 (P2) Weilburg - Innenstadt

Für die Kernstadterschließung Weilburg Altstadt ist eine Rundroute Bahnhof – Innenstadt – Bahnhof entwickelt worden.

Dreh- und Angelpunkt dieser Route ist die Maßnahme NAHMOBLITÄTSBRÜCKE.

Die Nahmobilitätsbrücke erschließt die Premiumrouten 1, verbindet diese mit dem Bahnhof und schafft als Tor zur Stadt die eine sichere Anbindung an die Altstadt.

Der nationale „Radweg Deutsche Einheit“ mit seiner Radstätte wird somit direkt erschlossen.

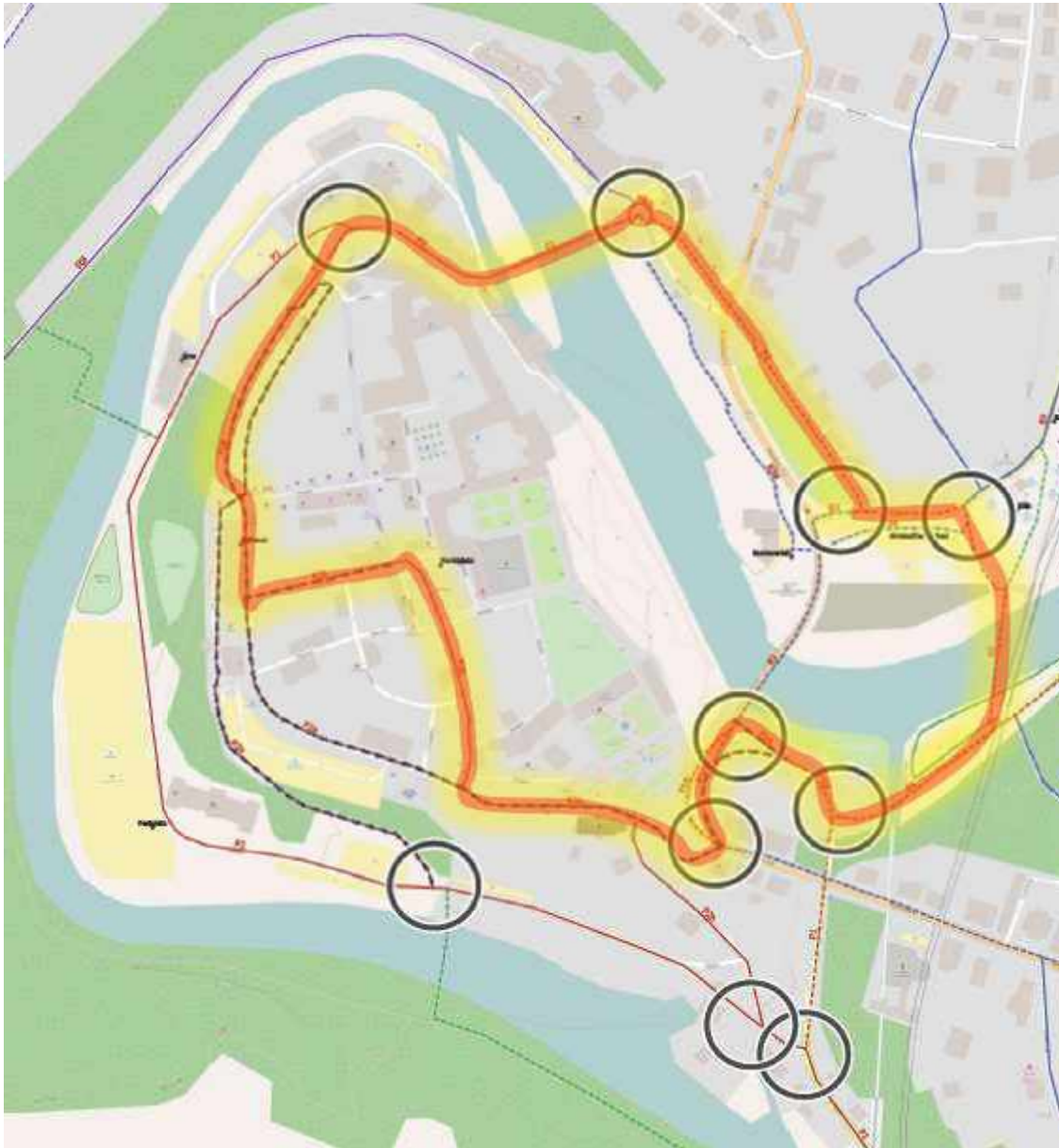


Abbildung 82: Verlauf der Premiumroute 2

Die erforderlichen Maßnahmen sind im Kapitel 4.3 „Verknüpfung Lahn-Radrouten mit Altstadt“ dargestellt.

### Premiumroute 3 (P3) Weilburg Waldhausen

Die Premiumradroute 3 stellt eine 1,25 Kilometer lange Strecke, Verbindung zwischen Gewerbegebiet Waldhausen entlang der B456 Limburger Straße im Abschnitt zwischen Waldhäuser Weg im Osten und Lindenstraße, Hessisches Forstamt Weilburg im Westen



Abbildung 83: Verlauf der Premiumroute 3

Der vorhandene gem. Geh- und Radweg entlang der B456 endet von Westen kommend an der Lindenstraße. Hier ist eine Lücke im Radverkehrsnetz bis zur Straße An der Backstania von 700 Meter Länge. Ab hier Gehweg Radfahrer frei Von hier soll langfristig eine Fortsetzung Großräumiger Einzelhandel Herkules, Edeka, Festplatz, Kirmesplatz Anschluss Kruppstraße

Die Premiumroute 3 soll als „Rückgratroute“ einerseits die wichtigen Ziele erschließen, andererseits die Basisrouten 1 und St7 sowie die Ü8 verbinden.

Ab Lindenstraße kann für die P3 ein Fahrstreifen weg von Kfz-Nutzung hin zu Fahrradstreifen umgewidmet werden.

### Premiumroute 4 (P4)

Die Premiumradroute 4 stellt eine 2,25 Kilometer lange Strecke, Verbindung zwischen dem Weilstraße, der Lahn erst entlang der L3025 und dann über den ehemaligen Bahntrasse, den Weitalradweg nach Weilmünster (über Ernsthausen – Essershausen – Freienfels) dar. Für das Maschinenbauunternehmen mit 200 Mitarbeitern an der Weilmündung stellt diese Route auch eine Pendlerradroute dar mit Anschluss an die P1 nach Weilburg.



Abbildung 84: Verlauf der Premiumroute 3



### 3.4 Handlungsbedarf entlang der Basisrouten

#### Basisroute 1

Die Basisroute 1 stellt eine wichtige überörtliche Verbindung zur nächsten größeren Nachbarkommune (Merenberg an der B49 gelegen) im Westen von Weilburg dar.

**Verlauf der Basisroute 1:** (Merenberg - Allendorf – Forst Lückenschluss L3109 ca. 150 Meter) – B49 Unterquerung – Merenberger Straße – Sportplatz – Birkenstraße – Waldhäuser Weg - B456 Limburger Straße – Kruppstraße - Wilhelmstraße – Bahnhof Weilburg



Abbildung 85: Basisroute 1, Waldhausen - Bahnhof Weilburg

#### Erforderliche Maßnahmen:

1. Lückenschluss 150 Meter im Forst neben der L3109
2. Überquerung der Lindenstraße Schleifender Versatz Buswendeschleife noch prüfen
3. Lückenschluss Birkenstraße zwischen Lindenstraße und Radwegbeginn Südseite etwa 300 Meter
4. Entlang des Waldhäuser Wegs an Überquerung Auf der Hahnau Furt und rot markieren, nördlich Auf der Hahnau Furt und zwei Fahrradpiktogramme markieren
5. Entlang der Birkenstraße und des Waldhäuser Wegs bis Auf der Lützelbach 880 Meter
6. Entlang des Waldhäuser Wegs, auf Höhe der Jakob-Mankel-Schule über die Ein- und Ausfahrten zur Schule: Furtmarkierungen mit Fahrradpiktogrammen
7. Waldhäuser Weg Einmündung Konrad-Adenauer-Straße: Überleitung vom Radweg auf die Fahrbahn mittels Furtmarkierung über die Konrad-Adenauer-Straße und Weiterführung des Radverkehrs auf der Fahrbahn des Waldhäuser Wegs mittels Piktogrammspur
8. In der Gegenrichtung Hinweis zur Überquerungsnotwendigkeit an der LZA mit Vz 422
9. Piktogrammspur bis LZA
10. Öffnung der Einbahnstraße Kruppstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr
11. Knotenoptimierung B426 (P3) /Waldhäuser Weg / Kruppstraße
12. Wilhelmstraße Fahrradpiktogramme eher bergaufseitig, 700 Meter gleich 14 Piktogramme
13. Bahnhof



## Basisroute 2

Die Basisroute 2 ist Bestandteil der West-Ost Achse von Weilburg nach Braunfels. Diese überörtliche Verbindung stellt zunächst eine direkte Achse von Weilburg nach Hirschhausen und Bernbach dar. Über Philippsstein ist im Osten Braunfels angebunden. Aufgrund der Topografie soll diese Westen-Ost Verbindung von Weilburg überwiegend zunächst dem Freizeitradverkehr bekannt gemacht werden.

**Verlauf der Basisroute 2:** (Braunfels OT Philippsstein - Braunfeler Straße K379) - Waldweg – Bernbach K420 – Im Vielchen – Querung der L3451 -östlich entlang des Weilparks auf asphaltiertem Gemeindeverbindungsweg - Hirschhausen Bernbacher Weg – Weiherstraße – Tiergartenstraße – Postweg entlang des Grundbachs – Jagdschloss Windhof (Technikakademie Weilburg mit Mensa) – Johann-Ernst-Straße - Braunfeler Weg – Goethestraße – *(in Gegenrichtung abwärts Kleiststraße)* – Karlsberg – Nahmobilitätsbrücke - Bahnhof Weilburg



Abbildung 86: Basisroute 2, Bernbach - Bahnhof Weilburg

### Erforderliche Maßnahmen:

1. Querung L3451 Radfahrer kreuzen, markieren der Furt
2. Einbahnstraße Goethestraße in Gegenrichtung für den Radverkehr öffnen
3. Einbahnstraße Schmittbachweg in Gegenrichtung für den Radverkehr öffnen

## Basisroute 3 mit Variante V und Z

Die Basisroute 3 ist wie auch die Basisroute 2 Bestandteil der West-Ost Achse von Weilburg nach Hirschhausen. Diese Achse erschließt jedoch über die Frankfurter Straße wichtige Zielpunkte und verläuft durch Kubach über den Tierpark nach Hirschhausen.

Aufgrund der Topografie soll diese Westen- Ost Verbindung von Weilburg überwiegend zunächst dem Freizeitradverkehr bekannt gemacht werden. Die Basisroute 3 hat eine Variante und eine geplante „zukünftige Variante“. Aufgrund der Topografie soll diese Westen- Ost Verbindung von Weilburg überwiegend zunächst dem Freizeitradverkehr bekannt gemacht werden.

**Verlauf der Basisroute 3:** Postweg, Tiergartenstraße K412 Hirschhausen – Wildpark „Tiergarten Weilburg“ – Tiergartenstraße – Nebenfahrbahn neben Parkmauer – Parkplatz Gasthaus Hessenhaus – K412 – Anschluss an vorhandenen Forstweg im Grünstreifen nördlich der Fahrbahn möglich, Steigung 10 % – Kreuzung mit B456 - K423 Steigung 6,5 % - westlich der K423 Wirtschaftswege – asphaltierte Flächen bis Im Hohlen Garten (OT Kubach) – Heideweg – Ruppertstal – Hauptstraße K411 – Kreisverkehr Kubacher Weg – Sudetenstraße, Nebenfahrbahn zum Kubacher Weg – ab

Straße Im Lindenstrauch Übergang auf Frankfurter Straße – Anschluss P2 Bahnhof Weilburg / ZOB (Nahmobilitätsbrücke)

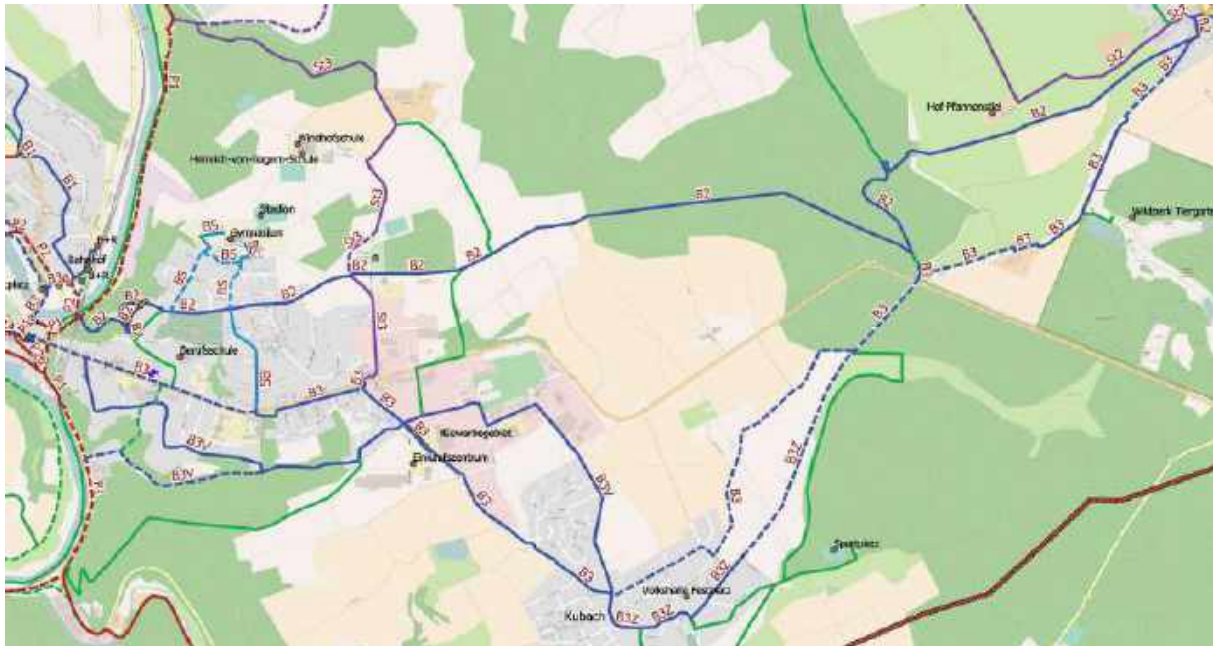


Abbildung 87: Basisroute 3, Hirschhausen - Kubach - Altstadt

#### Erforderliche Maßnahmen:

1. Schutzstreifen auf der Tiergartenstraße im 480 Meter langen Abschnitt zwischen Mauer und Postweg, davon 260 Meter Schutzstreifen außerorts auf 450 Meter 6 Meter gleich 1,5% Steigung
2. Fahrradstraße auf Nebenweg neben Parkmauer
3. Markierte Radverkehrsführung über Parkplatz
4. K412 Radverkehrsführung herstellen
5. Kreuzung B456 Knotenpunktumbau mit Radverkehrsführung mit LSA
6. Lückenschluss K423 420 Meter bergseitiger Schutzstreifen
7. Wirtschaftswege Oberflächenverbesserungen auf 350 Metern
8. Hauptstraße K411 Piktogrammspur
9. In beiden Kreisverkehren Piktogramme markieren
10. Studentenstraße, Nebenfahrbahn zum Kubacher Weg: Anschluss herstellen
11. Übergang gestalten
12. Frankfurter Straße: neue Querschnittsaufteilung mit Radverkehrsführung als wichtigen Lückenschluss auf 1 Kilometer Länge (Abschnitt Vorstadt bis Im Lindenstrauch)

#### Basisroute Schule

Für die Erschließung des Schulzentrums an der Frankfurter Straße wurde eine Netzverdichtung der Basisrouten über eine Basisroute Schule zu den Schulstandorten:

1. **Gymnasium Philippinum**
2. **Wilhelm-Knapp-Schule**

geplant.

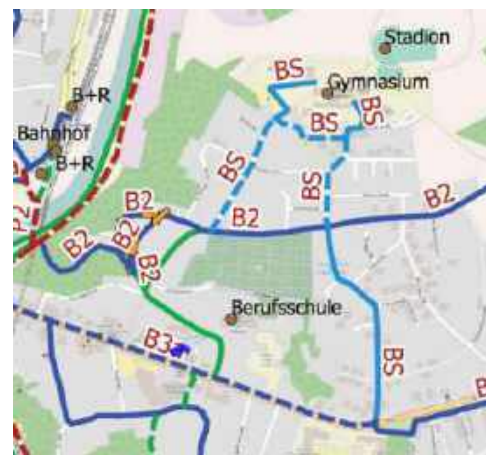


Abbildung 88: Basisroute Schule



### 3.5 Handlungsbedarf entlang der Stadtteilverbindungsrouen

**Stadtteilverbindungsoute 1 (St1)**, verbindet die Stadtteile Ahausen und Drommershausen

Verlauf 1 von West nach Ost: – Ahausen – Löhnberger Gemarkung mit Naturlehrpfad als Ziel, Querung K418 – Drommershausen

Verlauf Zukunft: K412 mit Fahrradpiktogrammen

**Stadtteilverbindungsoute 2 (St2)**, verbindet die Stadtteile Drommershausen und Hirschhausen

Verlauf von Ost nach West: Es gibt eine großteils asphaltierte Strecke über die Straße Pflingstborn über Hof Pfannenstiel zum Burgweg in Drommershausen, 12 Minuten Fahrzeit, als Maßnahme kann der gesamte Weg asphaltiert werden.

Verlauf Zukunft von Ost nach West: Hirschhausen – Postweg – Pfannenstielstraße - über Grundbachstraße K412 nach Drommershausen 9 Minuten

Achtung: auf der K412 müsste Tempo 50 als zulässige Höchstgeschwindigkeit angeordnet werden, andere Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs wie zum Beispiel Schutzstreifen außerorts kommen wegen der Kurvigkeit der Strecke und der nicht ausreichenden Breite der Fahrbahn nicht in Frage.

**Stadtteilverbindungsoute 3 (St3)**, verbindet die Stadtteile Kubach und Ahausen

Kubacher Weg Kreisverkehr - Frankfurter Straße – Johann-Ernst-Straße – Braunfelser Weg – Am Windhof – Heinrich-von-Gagern-Schule – Windhofschule - Waltherhof – asphaltierter Weg mit 7 % Gefälle zur K412 Grundbachstraße – Ahausen – Anschluss P1

**Stadtteilverbindungsoute 4 (St4)**, verbindet die Stadtteile Gaudernbach und Odersbach / Kirschhofen

Verlauf von West nach Ost: (Kerkerbachtal) – Gaudernbach (Ü7) – Brückenstraße – Bürgerhaus - Am Steilhang – Sportplatz - kreuzen der L3020 – Wanderparkplatz Spießwald - danach K490, Runkeler Straße – Anschluss Lahntalhöhenweg - Odersbach – Campingplatz und Schwimmbad – Brücke nach Kirschhofen

**Maßnahmen:** K490 8 % Steigung

**Alternative:** über Grillhütte Odersbach

**Stadtteilverbindungsoute 5 (St5)**, verbindet Gaudernbach und Hasselbach über Wirtschaftswege abseits der L3322

**Stadtteilverbindungsoute 6 (St6)**, verbindet die Stadtteile Hasselbach, Odersbach/Kirschhofen (Anschluss St4)

Querung der L3322 und der L3020

**Stadtteilverbindungsoute 7 (St7)**, verbindet Odersbach (Krankenhaus) mit Waldhausen

Starke Steigung in der Ortslage Odersbach – K490 mit begleitendem Gehweg Radfahrer frei – Krankenhaus - K490 Spielmannstraße ohne Radverkehrsführung – Anschluss an P3

**Stadtteilverbindungsoute 8 (St8)**, verbindet Waldhausen mit der Altstadt Weilburg

Waldhausen B456 – Forstbildungszentrum – asphaltierte Strecke im Forst – Kreiskrankenhaus – Odersbacher Weg – Anschluss P2



### 3.6 Handlungsbedarf entlang der Überörtlichen Verbindungen

#### Überörtliche Verbindung 1 (Ü1)

Von Weilburg-Waldhausen nach Löhnberg

Handlungsbedarf: auf 1,5 Kilometern ist auf der K416 keine Radverkehrsführung vorhanden, hier muss in Abstimmung mit der Gemeinde Löhnberg die Führungsform festgelegt werden, aufgrund des Worstbachtals (Gemarkungsgrenze) ist keine Alternativführung möglich.

→ Abstimmung mit Löhnberg

#### Überörtliche Verbindung 2 (Ü2)

Weilburg-Hirschhausen nach Braunfels-Tiefenbach (Lahn), Anschluss an Dammstraße prüfen, um die K380 zu vermeiden

Ziel in Tiefenbach: Naturlehrpfad mit Schutzhütte

→ Abstimmung mit Braunfels

#### Überörtliche Verbindung 3 (Ü3)

Weilburg-Hirschhausen nach Braunfels-südlich Kurpark Herrengarten an der L3451

Handlungsbedarf: kleiner Lückenschluss 250 Meter nördlich der L3451 Radverkehrsverbindung herstellen,

→ Abstimmung mit Braunfels

#### Überörtliche Verbindung 4 (Ü4)

Weilburg-Bermbach nach Weilmünster-Laimbach, schließt in Weilmünster-Ernsthausen an P4 an

Handlungsbedarf: auf der K420 gibt es keine Radverkehrsführung

→ Abstimmung mit der Gemeinde Weilmünster

#### Überörtliche Verbindung 5 (Ü5)

Weilburg-Kubach nach Weinbach OT Edelsberg

Entlang der K411 keine Radverkehrsführung

→ Abstimmung mit der Gemeinde Weinbach

#### Überörtliche Verbindung 6 (Ü6)

Weilburg-Kubach nach Weinbach OT Freienfels über Kubach-Kristallhöhle

Handlungsbedarf: entlang der K422 von K411 bis Abzweig Kristallhöhle (270 m) ist eine Radverkehrsführung zu schaffen

→ Abstimmung mit der Gemeinde Weinbach

#### Überörtliche Verbindung 7 (Ü7)

Weilburg-Gaudernbach nach Beselich OT Schupbach

Handlungsbedarf: entlang der L3325 ist auf 1 Kilometer eine Radverkehrsverbindung herzustellen. Verantwortlich dafür ist die Stadt Weilburg.

→ Abstimmung mit der Gemeinde Beselich nur wegen des Übergangs notwendig



## 4 Maßnahmen

Die tabellarische Übersicht aller Maßnahmen entlang der Premiumroute 1 befindet sich im Anhang 5 dieses Berichts.

### 4.1 Ad hoc Maßnahmen

Maßnahmen, die kostengünstig und ohne bzw. mit wenig Abstimmungsaufwand umzusetzen sind, werden im folgenden Abschnitt empfohlen.

#### I. Beschildern von Sackgassen, die für Fuß- und Radverkehr durchlässig sind

Es wird vorgeschlagen diese Strecken entsprechend mit dem Verkehrszeichen 357a Sackgasse mit Zusatzpiktogramm Rad- und Fußverkehr auszustatten.

**Bezeichnung des Verkehrszeichens nach StVO:  
Vz 357-50**

- a) Bahnhofstraße (parallel zur B456)
- b) Adolfstraße Sackgasse für Fußverkehr durchlässig
- c) Am Siegraben / Schmittbachweg
- d) Am Mühlberg / Im Bangert
- e) Hainallee / Abzweig zur Altstadt



## II. Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr

Nach den Regelwerken sollten alle ursprünglich zur Lenkung des Kfz-Verkehrs eingerichteten Einbahnstraßen geprüft werden, ob diese für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden können.

Grundlage hierfür bilden die StVO und die ERA 2010.

Insbesondere ist einige Straßenzüge in der Altstadt betroffen, die überprüft werden sollten.

- Neugasse (Foto unten links)
- Marktstraße, Schwanenstraße und Schlossgasse (Konzept zur Erreichbarkeit der Altstadt auf der nächsten Seite)
- Mauerstraße
- Pfarrgasse
- Im Geyer (Foto unten rechts)
- Schmittbachweg
- Kleistraße
- Bismarckstraße
- Schloßplatz
- Stresemannstraße

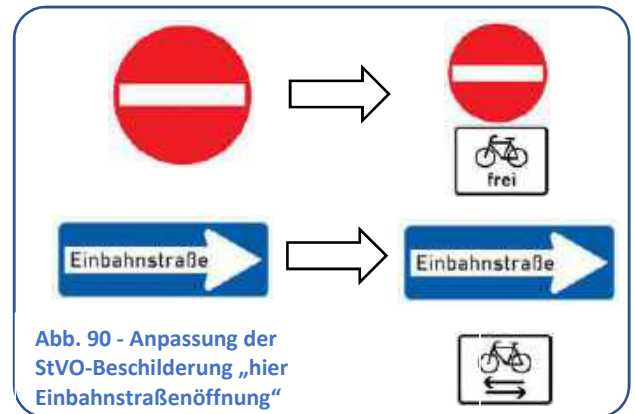
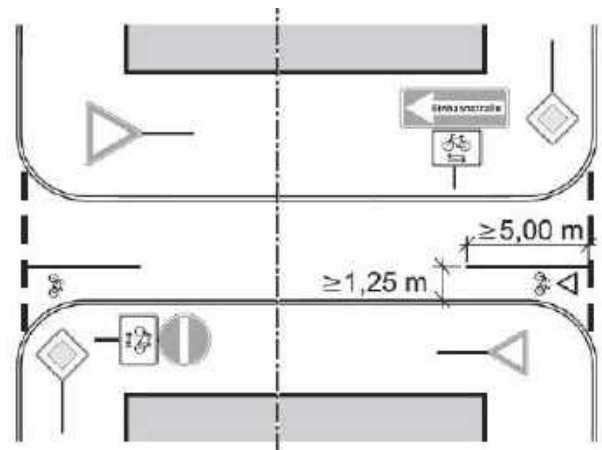


Abb. 90 - Anpassung der StVO-Beschilderung „hier Einbahnstraßenöffnung“



Aufgrund der geringen Anzahl bislang freigegebener Einbahnstraßen wie z. B. der Niedergasse sollten zunächst unstrittige Einbahnstraßen freigegeben werden und dann weitere ggf. auf Probe, um die Erschließung der Altstadt für den Radverkehr zu verbessern.

Konzept zur Erreichbarkeit der Altstadt mit dem Fahrrad.

Eine wichtige Aufgabe des Konzepts bestand darin die Erreichbarkeit der Altstadt zu verbessern. Der Höhenunterschied vom Bahnhof bzw. der Lahn bis zur Altstadt beträgt 40 Höhenmeter. Der Radverkehr muss dafür 6% bis 7% Steigung auf einer Länge von 500 bis 800 Metern überwinden. Auf diese topografischen Hindernisse lässt sich wenig Einfluss nehmen.

Das bestehende Einbahnstraßensystem schränkt den Radfahrer jedoch erheblich ein. Gäste, die sich an der gefahrenen Strecke orientieren, müssen sich jedes Mal auf dem Rückweg neu orientieren.

Das Konzept sieht eine zeitlich gestufte Öffnung der Einbahnstraßen in einem jeweiligen Testbetrieb von 1 Jahr vor.

1. Stufe: Öffnen der Marktstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung



Abbildung 91: Marktstraße

2. Stufe: Öffnen der Schwanengasse für den Radverkehr in Gegenrichtung



Abbildung 92: Schwanengasse

3. Stufe: Öffnen der Schloßstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung



Abbildung 93: Schloßstraße

Begleitend als weitere Maßnahme sollte die Freigabe für den Radverkehr in der Fußgängerzone „Langgasse erfolgen.



Abbildung 94: Langgasse

### III. Piktogrammspur

Es wird vorgeschlagen in Rücksprache mit der Straßenverkehrsbehörde in Rahmen eines Testlaufs zunächst die Steinerne Brücke mit Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn im Rahmen eines einjährigen Testlaufs auszuprobieren.



Abbildung 95: Luftbild Steinerne Brücke mit Fahrradpiktogrammen, Quelle: googlemaps

Auf dem 110 Meter langen Streckenabschnitt zwischen Hainallee und Kreisverkehr Am Postplatz wird die Markierung von 6 Fahrradpiktogrammen im Straßenverlauf vorgeschlagen, Abbildung 57.

### IV. Radwegweisung für den Radverkehr

Die Radwegweisung ist ein zentraler Baustein der Radverkehrsförderung.

Im Handbuch zur Radwegweisung in Hessen, siehe Abbildung rechts sind die Vorteile umfangreich beschrieben.

Die Radwegweisung hilft in einem ersten Schritt, die bestehenden Radverkehrsnetze ad hoc der Bevölkerung sichtbar zu machen, alle zum Radfahren auf diesen Strecken einzuladen, um diese dort möglichst sicher und bequem zu leiten.

Es wird vorgeschlagen alle Premium- und Basisrouten für den Radverkehr entsprechend den Landesvorgaben mit Wegweisung auszustatten.



Abbildung 96:

Handbuch zur Radwegweisung in Hessen, VAR



#### 4.2 Beseitigung von Gefahrenpunkten entlang der Lahn-Radrouten

Im Streckenverlauf besteht eine Vielzahl von Gefahrenstellen und Zwangspunkten.

Wichtig ist es, bei der zunehmenden Beliebtheit des Radverkehrs insbesondere im Freizeitbereich alternative Routen zu identifizieren. Der zunehmend elektrisch gestützte und damit schneller werdende Radverkehr darf die Qualität des Fußverkehrs nicht einschränken. Es wurden jedoch zunehmend Behinderungen und Gefahren für beide Verkehrsteilnehmer festgestellt.

Das Kernproblem der Lahn-Radroute ist die insbesondere an schönen Sommertagen hohe Interaktionsdichte von Rad- und Fußverkehr auf dem schmalen Leinpfad.



Abbildung 97: Fußverkehr auf dem Leinpfad und Radverkehr auf dem Lahntal-Radweg u.a. Radfernwege

Das Büro VAR+ hat im Dezember 2015 im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums eine Qualitätsbewertung für den „Radweg Deutsche Einheit“ vorgenommen und bereits auf die Problemlage hingewiesen.

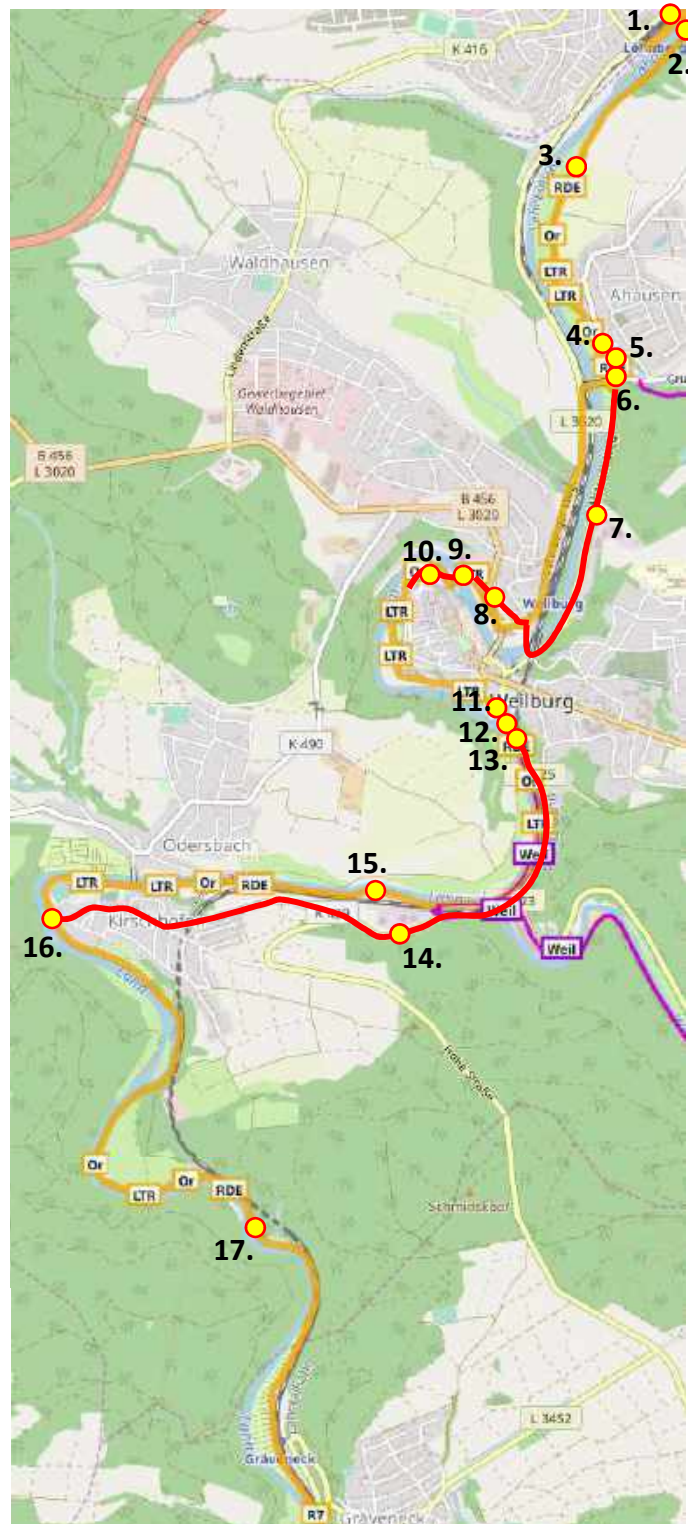
Schlussbericht - Radweg Deutsche Einheit		Anlage 6a	
Bestandsaufnahme und -auswertung "Radweg Deutsche Einheit"		BÜRO STADTVERKEHR	
- Maßnahmenkatalog -			
<b>Maßnahmennummer:</b> MS49-4	<b>Etappe 49:</b> Wetzlar	<b>Weilburg</b>	
<b>Mängelbewertung</b>		<b>Hinweise zur Mängelbeseitigung</b>	
<input type="checkbox"/> Schwerwiegender Mangel <input checked="" type="checkbox"/> Erheblicher Mangel <input type="checkbox"/> Schwachstellen		<input type="checkbox"/> Schwer behaltbarer Mangel <input type="checkbox"/> Leicht behaltbarer Mangel <input checked="" type="checkbox"/> Routenänderung	
<b>Kartendaten</b>		<b>Karte</b>	
5-km Abschnitt: 49-6 D-Netz-Route: Lahn Bundesland: Hessen Landkreis: Limburg-Weilburg Kommune: Weilburg Segment: Strecke Länge (m): 160 Straßenname: B456 Abschnitt: Gehweg zw. Rampo und KV Am Postl.			
<b>Klassifizierung:</b> Bundesstraße		<b>Bild</b>	
Straßen-Nr.: B456			
<b>IST-Zustand</b>			
punktueller Mangel: Auf 150 m Schiebemaske Art der Verkehrsführung: Gehweg - Rf. Altsiedler Bewertung: mangelhafte Qualität Beschreibung des IST-Zustandes: Der Radverkehr wird im genannten Abschnitt 150 m auf einer Schiebemaske geführt. Es handelt sich um einen nicht für den Radfahrer freigegebenen Gehweg.			



Abbildung 98: Maßnahmen Radweg Deutsche Einheit, VAR

10 Maßnahmen zur Beseitigung der Gefahrenpunkte im Zuge der Premiumroute 1 erarbeitet (Kapitel 3.3):

1. P.101 – Beseitigung Engstelle
2. P.102 – Beschilderung Engstelle
3. P.105 – Randmarkierung herstellen
4. P.107 – Herstellung Übergang
5. P.108 – Fahrbahnführung
6. P.109 – Markierte Aufstellbereiche
7. Verlegung der Radroute auf den Ahäuser Weg aufgrund von Engstellen und Gefahrenpunkten  
→ siehe Anlage 6 „Nahmobilitätsbrücke“
8. Verlegung der Radroute auf die Straße am Postplatz aufgrund von Engstellen und Gefahrenpunkten  
→ s. Kapitel 4.3 „Verknüpfung Altstadt“
9. Piktogrammspur „Steinerne Brücke“  
→ siehe Kapitel 4.1 „Ad hoc Maßnahmen“
10. Verlegung der Radroute zur besseren Altstadterschließung und direkten Führung, siehe Kapitel 4.3
11. P.121 – Markierter Aufstellbereich
12. P.122 – Schutzstreifen einseitig
13. P.123 – Übergang vom Leinpfad
14. Verlegung der Radroute zur Entschärfung der Interaktionsdichten auf dem Leinpfad, siehe Maßnahmen im Zuge der Premiumroute 1 - P.124 bis P.135
15. P.126 – Freischneiden des Leinpfades  
Ausbau prüfen und Aufenthaltsbereiche schaffen, Möglichkeit eines Wasserzugangs prüfen
16. P.135 / P.136 – Schnittstelle schaffen, um Radpendler vom Leinpfad auf die Entlastungsstrecke zu leiten  
  
Hier kann auch eine wichtige befahrbare Verbindung nach Odersbach zum Campingplatz und zum Weitalradweg geschaffen werden.
17. P.137 – Freischneiden des Leinpfades, Ausbau prüfen und weiße Randmarkierung herstellen





Beispielhafte Darstellung der Problempunkte:

Punkt 12 (Lahntunnel für Kanufahrer) zwischen Am Tunnel (L3025) und Bahnbrücke: Auf 150 Metern einheitliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und Wegweisung plus weitere Infos.



Abbildung 100: Höchstgeschwindigkeit 30 km/h anordnen und Wegweisung schaffen

#### 4.3 Verknüpfung der Lahn-Radrouten mit der Altstadt

Die Altstadt Weilburgs liegt 40 Höhenmeter oberhalb der Lahn und ist als zentrales überregionales Ziel mit großer Anziehungskraft mit dem Weilburger Schloss weithin sichtbar.

Der Radverkehr wird auf den touristischen Radrouten entlang der Lahn bislang möglichst steigungsarm geführt. Das Radverkehrskonzept sieht folgende Änderungen vor:

1. Verlegung von der Hainallee unterhalb des Hotels Lahnschleife auf die Niedergasse geplant als Pendlerroute 2 (route Linie).
2. **Schnittstelle I** mit Einrichtung von Fahrradabstellplätzen mit Ladefunktion, Radwegweisung und Informationstafel. Hier soll der Radfahrer die Möglichkeit haben, sich zu orientieren, zu rasten, zu Fuß die Innenstadt zu erkunden oder weiter mit dem Rad zum Markplatz zu fahren.



Abbildung 101: Premiumroute 2 mit neuem Verlauf der Lahn-Radrouten

3. Der rechtwinklige untergeordnete Abzweig (siehe Foto links) entfällt aufgrund der geplanten Routenverlegung.



Abbildung 102: Abzweig, der entfällt

4. **Schnittstelle II** Am Kreisverkehr „Postplatz“ ist ebenso eine Routenverlegung vorgesehen, um die Konflikte aufgrund der gemeinsamen Führung mit dem Fußverkehr zukünftig zu vermeiden. Der Radverkehr soll über die Nebenfahrbahn der B456 direkt zum Bahnhof geführt werden. An der LSA Querung Bahnhofstraße B456 / Postplatz ist eine Knotenpunktumgestaltung in Rücksprache mit Hessen Mobil geplant. Parallel dazu ist die Basisroute 3a entlang der Lahn geplant, die den vorhandenen Verlauf aufgreift und den aufgewerteten Bereich an der Lahn „Klein Nizza“ anbindet. Ein neues Bauwerk mit Anschluss an die Steinernen Brücke ist in diesem Zusammenhang geplant (blaue Linie).



Abbildung 103: Kreisverkehr Postplatz

5. Der Knoten B456 Bahnhofstraße / Löhnberger Weg hat keine Radverkehrsanlagen. Hier ist das Weilburger Schloss zu sehen und viele Radnutzer wählen oftmals den direkten und kürzesten Weg entlang der B456 zur Altstadt. Hier sollte mittelfristig in Abstimmung mit Hessen Mobil die Einrichtung möglicher Radverkehrsführungen geprüft werden.
6. **Schnittstelle III** Bahnhof Weilburg / Busbahnhof  
Die auf der Nordseite der geplanten Nahmobilitätsbrücke gebündelten Routen verteilen sich hier in Richtung Altstadt über die Pendlerroute 2 für den zügigen Radverkehr und entlang der Lahn für den Genussradler über die Basisroute 3a sowie nach Waldhausen über die Basisroute 1.

Routenverlegung aller an der Lahn verlaufenden touristischen Radrouten über die neu geplante Nahmobilitätsbrücke auf die Südseite der Lahn mit Anschluss an den Ahäuser Weg. Ebenso soll hier der Schüler und Berufspendler gebündelt zum Bahnhof geführt und eine wichtige Verbindung zwischen den bevölkerungsreichsten Stadtteilen Waldhausen und Kubach geschaffen werden.

**Schnittstelle IV** Weiterhin besteht die Möglichkeit zu Fuß oder über die langfristig geplante Pendlerroute 1a eine Radverkehrsverbindung zur Altstadt und nach Odersbach und Kirschhausen herzustellen. Eine weitere Verknüpfung besteht über die Basisroute 2 zum Schulzentrum Weilburg. Hier ist jedoch ein besonders steiler Streckenabschnitt zu überwinden.

Alle geplanten Schnittstellen sollen ein einheitliches Design haben und folgende Funktionen und Einrichtung erhalten:

- Fahrradabstellplätzen mit Ladefunktion
- Radwegweisung
- Informationstafel
- Rastplatz (überdacht mit Sitz – Bank Kombination)
- Gastronomie



Abbildung 104: Möglicher Abzweig in die Altstadt, Mühlberg / Im Bangert



Hier soll der Radfahrer die Möglichkeit haben, sich zu orientieren, zu rasten, zu Fuß die Innenstadt zu erkunden oder weiter mit dem Rad zum Marktplatz zu fahren

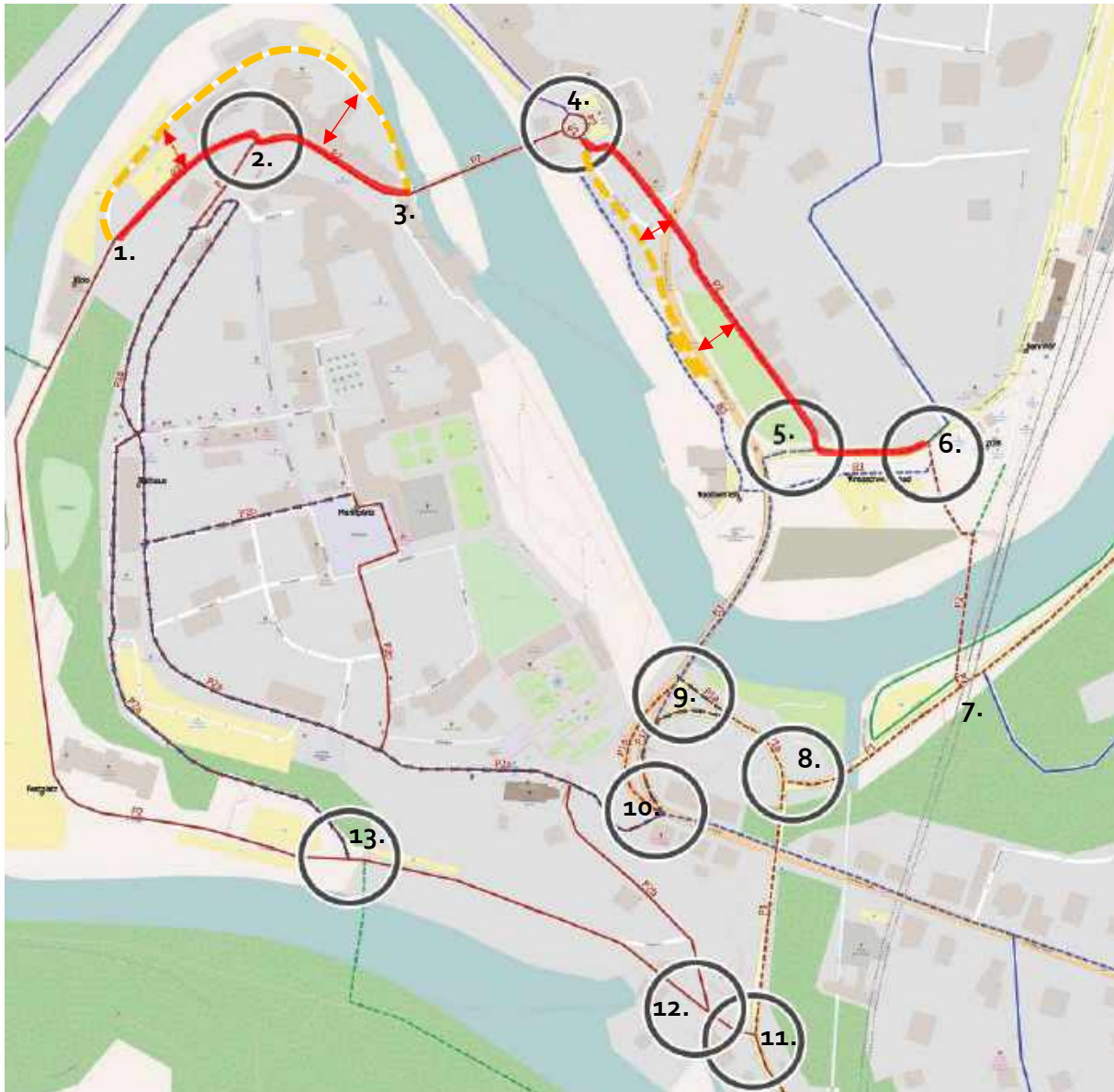


Abbildung 105: Übersicht der Verknüpfungspunkte Altstadt

Gesicherte Fahrrad-Parkplätze am Fuße des Stadtfelsens in der Straße Im Bangert auf dem Gelände des vorhandenen Parkplatzes können die Erkundung der Altstadt zu Fuß erleichtern.

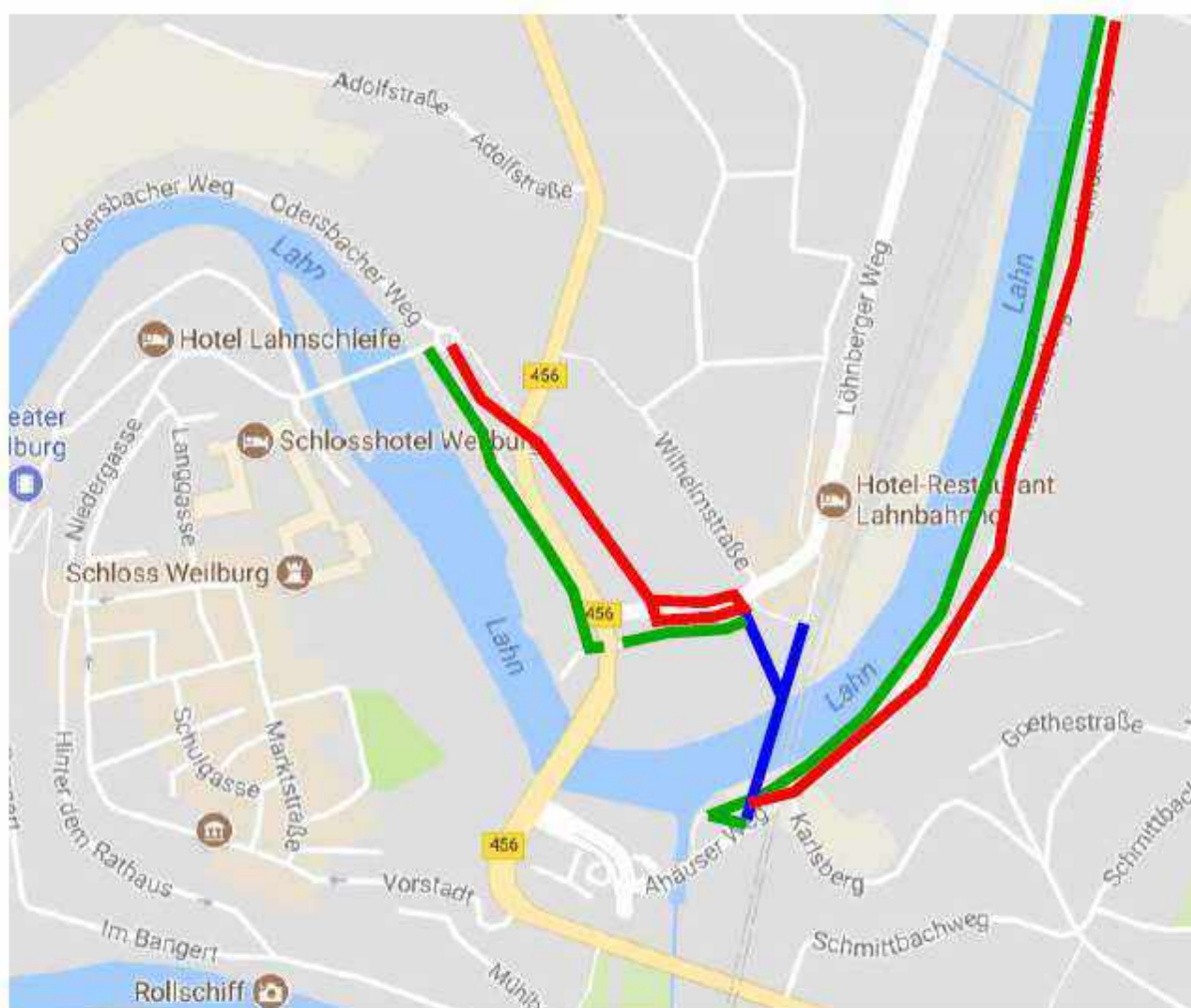
#### 4.4 Maßnahmen im Radverkehrsnetz

##### 4.4.1 Bauliche Maßnahmen

Bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes wurde festgestellt, dass die Nahmobilitätsbrücke einen wesentlichen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs leisten kann.

Die heutige Führung der touristischen Radrouten über den Löhnberger Weg verursacht in einem erheblichem Maß Behinderungen, Gefahren und verschafft Radtouristen kritische Situationen.

#### Weilburg, Lage der künftigen Nahmobilitätsbrücke im Radverkehrsnetz



grüne Linie bewusst gemächlich radfahrende Kinder oder Erwachsene

rote Linie verkehrssichere Radfahrer

Abbildung 106: Auszug aus der Stellungnahme, Anhang 6

Im Anhang 6 dieses Berichts ist das Gutachten VAR+ enthalten.

#### 4.4.2 Markierungslösungen

##### Radweg als markierter Streifen auf der Fahrbahn

Technische Daten des Radfahrstreifens: 1,85 m Radfahrstreifen, dazu kommt die Anforderung an das Mindestmaß der verbleibenden Fahrbahn von 5,50 Meter, mit Bus 6 Meter, für die Kernfahrbahn. Soll also beidseitig ein Radfahrstreifen angeordnet werden, ist eine

**Fahrbahnbreite von mindestens 9,20 Meter** (9,70 Meter) erforderlich.

##### Schutzstreifen innerorts

1,50 Meter ist die meist verwendete Breite für einen Schutzstreifen.

Absolutes Mindestmaß ist 1,25 Meter.

Als Kernfahrbahn muss mindestens 4,10 Meter verbleiben. Dieses Maß ist Ergebnis des „Gutachten zum Einsatz und zur Wirkung von einseitigen, alternierenden und beidseitigen Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen innerorts“ (2009) aus Baden-Württemberg

Gutachten zum Einsatz und zur Wirkung von einseitigen, alternierenden und beidseitigen Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen innerorts“, Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen, agfk Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, 2009

4,50 Meter ist das normalerweise verwendete Maß, wenn nicht mehr als 500 Lkw pro Tag auf dieser Straße unterwegs sind, daraus ergibt sich eine **notwendige Straßenbreite von 7,5 Metern**.

Fünf Meter in Gewerbegebieten und Straße mit Lkw-Verkehr, z. B. Bundesstraße wird vorgeschlagen

##### Piktogrammspur

Ist bisher nicht Bestandteil der StVO kommt aber als Standardelement bereits in vielen Kommunen zur Anwendung.

Im Konzept ist auf der Steinernen Brücke die Piktogrammspur als Experimentierlösung vorgesehen.



Abbildung 107: Steinernen Brücke



Markierungslösungen als Bestandteil der StVO sind an lichtsignalgeregelten Kreuzungen:

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen

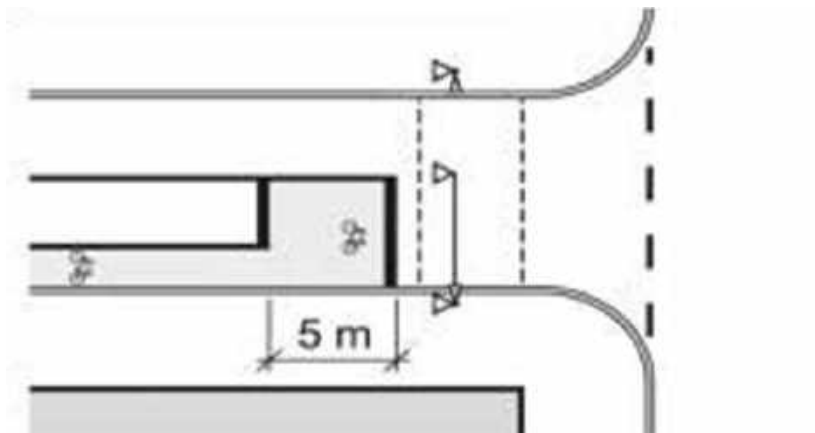


Abbildung 108: ARAS, Quelle: ERA 2010, FGSV

In einem ersten Versuch könnte im Abschnitt zwischen Am Postplatz und Bahnhofstraße auf einer Länge von 170 m drei solcher Aufstellbereiche geschaffen werden, um eine direkte Verbindung vom Bahnhof zur Altstadt herzustellen.



Abbildung 109: Aufstellstreifen Am Postplatz - Bahnhofstraße



#### 4.5 Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradparkens

Wie auch unter 4.3 Verknüpfung Lahn-Radrouten mit der Innenstadt erläutert, trägt die Schaffung von gesicherten Fahrrad-Abstellanlagen mit der Möglichkeit der Gepäckaufbewahrung zum Beispiel in Schließfächern am Fuße des Treppenaufstiegs zur Altstadt Weilburg dazu bei, dass Radtouristen ihr Fahrrad und ihr Gepäck sicher abstellen bzw. lagern können und dann entspannt zu Fuß die Innenstadt und das Schloss mit dem schönen Schlossgarten besuchen können.

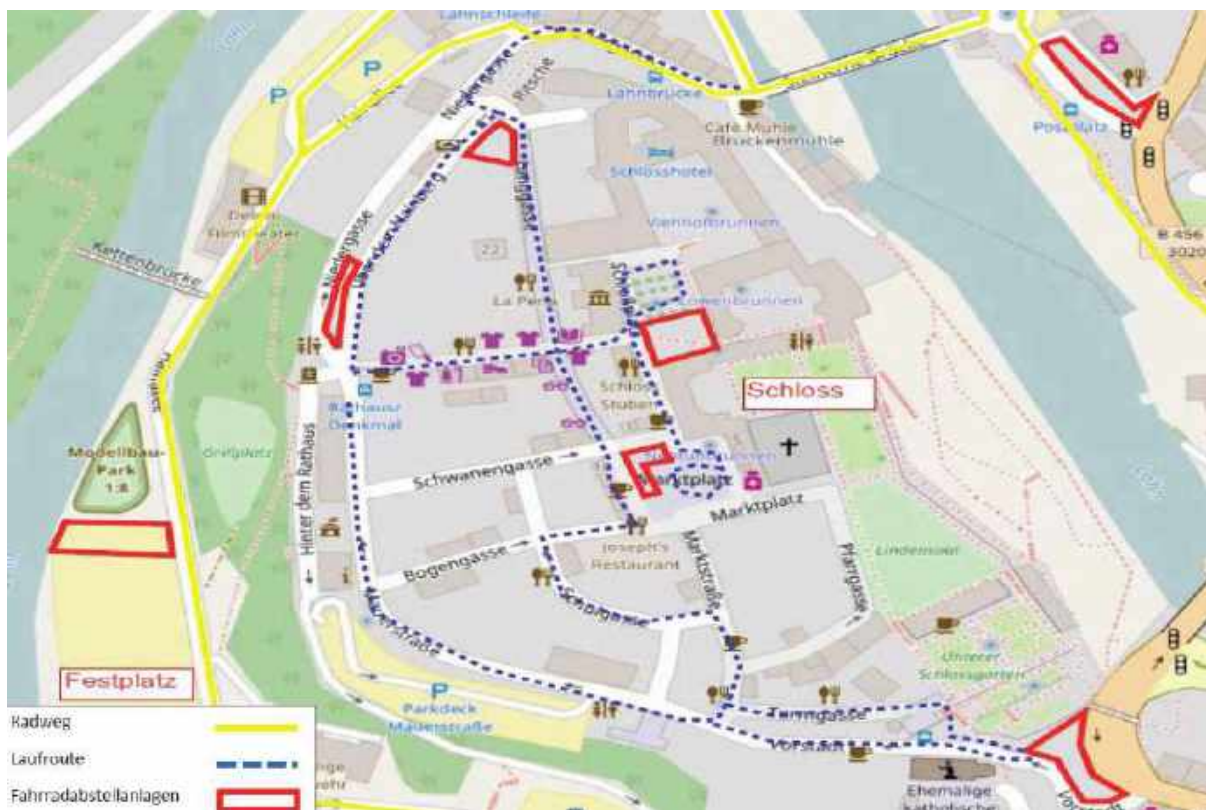
##### I. Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt

Haben Radtouristen oder andere Besucher der historischen Altstadt von Weilburg ihr Fahrrad bis zum **Marktplatz** mitgenommen, können sie es hier und an einer Vielzahl anderer Standorte im Altstadtbereich künftig sicher parken. Anhang 3 Fahrradabstellanlagen zeigt die vorgeschlagenen und abgestimmten Standorte im Bereich der Altstadt.

Gemeinsam mit der Stadtverwaltung Weilburg wurde eine Begehung des Altstadtbereichs mit dem Ziel, Standorte für Fahrradabstellanlagen zu ermitteln, durchgeführt.

Daraufhin wurden ein umfassender Ausbauplan zur Herstellung von Fahrradabstellanlagen ausgearbeitet. Es wurden

- 7 Standorte für Fahrradabstellanlagen identifiziert
- Dort sind 98 Bügel geplanten, die 196 Fahrrädern Platz bieten sollen.



VAR+ erstellte die Beschlussvorlage zur Anschaffung und Installation von 98 Radabstellanlagen für den Altstadtbereich Weilburg.

Mit Schreiben vom 13.6.18 stellte VAR+ mit dem Dokument „Fahrradabstellanlagen Innenstadt“ eine Auswahl von empfehlenswerten Fahrradabstellbügel als Anschaffungsvorschlag zur Verfügung.

## II. Fahrradabstellanlagen mit Serviceelementen (Ladefunktion und Gepäckaufbewahrung)

Zusätzlich zu den abgestimmten Fahrradabstellanlagen, die erst nach Überwindung von Höhenmetern erreicht werden können, empfehlen wir die Errichtung einer größeren, überdachten Fahrradabstellanlage für etwa 40 Fahrräder mit 40 Schließfächern für Gepäck.

Kostenschätzung = 700 € je überdachten Fahrradstellplatz und 1.000 € für je 10 Gepäckaufbewahrungsfächer. Zusatzkosten für Stromanschluss und der Baurechtschaffung sind nicht einkalkuliert.



Abbildung 110: Fußweg zur Altstadt



Abbildung 111: Standortmöglichkeit für Fahrradabstellanlagen

Darüber hinaus empfehlen wir das Aufstellen von 20 Fahrrad-Anlehnbügel und 20 Schließfächern für die Gepäckaufbewahrung auf dem Gelände des **Wohnmobilstellplatzes Im Bangert / Hainallee**

## III. Ausbau der Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen

Perspektivisch empfehlen wir den Bau sicherer und bequemer Fahrrad-Abstellanlagen

- an allen Dorfgemeinschaftshäusern Stadthalle,
- Sportplätzen,
- Friedhöfen in den elf Ortsteilen und
- an den Freibädern in Bermbach und Odersbach.

**Dafür sollten jährlich 7.500 Euro im Haushalt zur Verfügung gestellt werden.** Im Plan für drei Jahre sind die 22.500 € Diese Summe ergibt sich aus 50 Anlehnbügel zu 150 Euro pro Stück. Es wird die Einrichtung von einer öffentlichen E-Bike Station mit 10 Fahrrädern zunächst in einem Stadtteil geplant. Hierfür sind 45.000 € vorzusehen.

## IV. Radparken an touristischen Zielen mit Rastmöglichkeit

Eine Fahrrad-Abstellanlage mit Schließfächern für Gepäck sollte auf dem Parkplatz des **Wildparks „Tiergarten Weilburg“**, Tiergartenstraße Hirschhausen oder auf dem Gelände selbst neben dem Kassenhäuschen errichtet werden.

### Kristallhöhle in Kubach

Diese Ziele sollten ebenso standardmäßig mit einheitlichen Fahrradabstellplätzen ausgestattet sein. Kostenschätzung je Anlage mit 10 Bügel für 20 Fahrräder und 10 Boxen zum Laden und Gepäckaufbewahren = 2.500 €

## V. Radparken an Schulen

Erstellung eines Ausbauprogramm in Zusammenarbeit mit den Schulträgern. Beantragung von Fördermitteln

## VI. Radabstellanlagen am Bahnhof und ÖPNV-Haltestellen

Erstellung eines Ausbauprogramm in Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetreibern (DB, RMV und VDL). Beantragung von Fördermitteln



Abbildung 112: Beispiel einer Radabstellanlage an Bushaltestelle

### 4.6 Öffentlichkeitsarbeit

Es gibt ein breites Spektrum an Möglichkeiten über Öffentlichkeitsarbeit positiv auf das Verkehrsverhalten Einfluss zu nehmen.

Wichtig ist ein festes jährliches Budget von 1 € pro Einwohner einzuplanen und eine kompetente Anlaufstelle in der Verwaltung zu schaffen, um diese erforderlichen Arbeiten zu koordinieren.

Den Bürgerinnen und Bürgern sollten alternativen Mobilitätsmöglichkeiten gezeigt werden. Hier sind mehrere Partner gefragt.

#### I. Kostenfreies Monatsticket für Neubürger

Wichtig ist es, die Mobilitätsalternativen bekannter zu machen und zu bewerben. Eine gute Möglichkeit ist zum Beispiel, Neubürgern ein kostenfreies Monatsticket anzubieten.

#### II. Mobilitätsbildung für Schüler

Infokampagne für Eltern, Schüler und Lehrer (mit Info zum Rad-Check, einer Bastelanleitung für LED-Lichter im Rahmen des Unterrichts und Anregungen zum Verkehrsdetektiv „Ist meine Radroute sicher“ oder „Stimmt die Radwegweisung zum Nachbarort?“). Schüler und Schülerinnen sollen die geplanten Premium- und Basisrouten unter Anleitung und Begleitung befahren und dabei die Streckenverläufe und Maßnahmen kennenlernen.

#### III. Sternfahrt im Rahmen eines Rad-Aktionstags zu wichtigen Arbeitgeberstandorten

In Rücksprache mit der Stadt Weilburg wird für einen großen Arbeitgeber (über 100 Mitarbeiter z. B. die Stadtverwaltung) eine individuelle Routenplanung aus allen Himmelsrichtungen auf sicheren Radrouten vorgenommen, Scouts bereitgestellt und Hinweise zu B+R sowie zur Begrüßung ein „Radler-Frühstück“ organisiert.

#### IV. Generationsübergreifender Fahrradreparaturkurs

In Zusammenarbeit mit der Volkshochschule werden in Weilburg Kursangebote in Kooperation mit einem lokalen Fahrradhändler zusammengestellt.

## V. Einrichtung eines Runden Tisches Radverkehr mit Befahrungstour mit Entscheidungsträgern

Entscheidungsträger werden jährlich zu 4 Sitzungen eines Runden Tisches Radverkehr eingeladen und Maßnahmen abgestimmt. Es wird umsetzungsbegleitend und zur Vertiefung der Maßnahmen eine Radtour ausgearbeitet, an der jeweils Vertreter aus drei Fachbereichen teilnehmen sollen, um den Austausch zu verstetigen und geplante Maßnahmen voranzutreiben.



Abbildung 113: Aktion Radelnde Bürgermeister in der Region RheinMain, Quelle VAR

## VI. Treffen der Fahrschulinhaber „Kenntnisse zum Radverkehr“

Alle ansässigen Fahrschulinhabern werden eingeladen, um über ihre Erfahrungen und die aktuelle StVO mit Bezug auf den Radverkehr zu diskutieren und die geplanten Maßnahmen vorzustellen.

Eine Möglichkeit ist es, bei den Fahrschulen anzusetzen und das Fahrrad als zukünftiges Verkehrsmittel gleichberechtigt neben das Privatauto zu stellen.

Fahrschulen könnten mit Unterstützung der Stadt Weilburg als Mobilitätsinformationspunkte ausgebaut werden, die neben dem Führerschein auch über die vorhandenen Radrouten und Busfahrpläne informieren.

## VII. Mit dem Rad zum Einkaufen

Für die drei großen Einkaufszentren in Weilburg werden Zielspinnen mit sicheren Radverkehrsverbindungen im 3-km-Radius erstellt und den dort ansässigen Geschäften zur Verfügung gestellt.

Ziel ist es, das klassifizierte Radverkehrsnetz mit seinen Schnittstellen zu den anderen Verkehrsmitteln öffentlichkeitswirksam auf der Homepage der Stadt, über die AGNH und Flyer zu verschiedenen Themen bereitzustellen, damit der Faktor „Rad“ als Mobilitätsgewinn erfahrbar werden kann.

Die Ergebnisse werden zusammengefasst und daraus auf die Stadt Weilburg zugeschnittene Maßnahmen abgeleitet. Es werden unter Mitwirkung der Akteure Maßnahmen sowie weitere Partner, Sponsoren und „Kümmerer“ ermittelt, die den Prozess der Radverkehrsförderung langfristig begleiten sollen. Ein wichtiger Part ist die Begleitung der Konzeption durch die Pressestelle der Stadt.





## 5 Kosten

Wichtig ist es, dass entsprechende Mittel zur Planung und Umsetzung des Radverkehrskonzepts zur Verfügung gestellt werden. Für die überwiegende Anzahl der festgestellten Maßnahmen sind die entsprechenden Baulastträger zuständig.

Insgesamt wurden auf der Premiumroute 1

- 41 Maßnahmen mit

Geschätzten Kosten in Höhe von

- **490.160 € festgestellt, siehe Anlage 5**

Tabelle 9 - Kostenübersicht „Ausbau Radverkehrsnetz – Premiumroute 1“

Aufteilung der Kosten auf die Baulastträger (T. €)						Summe
Baulastträger	Bund	Land	Kreis	Stadt Weilburg	Dritte	
Kosten in T. €	102,5	209,9	11,8	118,2	47,8	490.2
in %	21%	43%	2%	24%	10%	100%

Es ist jedoch zu beachten, dass es sich bei den Maßnahmen lediglich um allgemeine investive Baukosten handelt und keine Baunebenkosten wie z.B. die Planung und Baurechtschaffung enthalten sind. Diese sind mit ca. 15% den vorhandenen Kostensätzen hinzuzurechnen.

Neben der Mittelbereitstellung von Seiten der Stadt Weilburg sind auch in Zusammenarbeit mit den weiteren Baulastträgern Mittel für die in deren Zuständigkeit liegende Herstellung der Radverkehrsinfrastruktur zu erörtern:

- Kreis Limburg-Weilburg
- Land Hessen / Hessen Mobil für den hessischen Radfernweg R4 und die Radverkehrsverbindungen entlang der Landes- und Bundesstraßen
- Bund für die weitere Infrastruktur entlang der D-Netzroute

Diese sollten sich an den im Nationalen Radverkehrsplan 2020 genannten Werten orientieren (in €/EW bzw. Einwohner und Jahr), können diese auch unterschreiten. Wichtig ist, dass jährlich ein Sockelbetrag von mindestens 10 € pro Einwohner zur Verfügung steht. Dies ergibt bei 13.000 Einwohner ein Betrag von Jährlich = 130.000 €

Tabelle 10 - Finanzbedarf von Städten und Gemeinden für verschiedene Aufgabenbereiche Ausschnitt (Quelle: Nationaler Radverkehrsplan 2020, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin 2012)

Städte und Gemeinden		Infrastruktur	Infrastruktur	Abstellanlagen	Summe
		(Um-/Neubau und Erhaltung)	(betriebliche Unterhaltung)		
	Einsteiger	5-12	1,1	1,1 - 2,5	8-18
	Aufsteiger	8-12	1,7	1,2-1,5	13-18
	Vorreiter	12	3	0,1-0,8	18-19

Die Stadt Weilburg ist aufgrund des geringen vorhandenen Radverkehrsanteils als Einsteiger einzuordnen. Eine Mittelbereitstellung in Höhe des in der vorgenannten Tabelle genannten Betrags ist derzeit nicht zu erwarten.

Da sich jedoch durch die Mittel für den Radverkehr eine weitere Wertschöpfung und Lebensqualitätssteigerung für die Stadt Weilburg ergibt, wird ein Betrag von jährlich 130.000 € vorgeschlagen.

### Die Kosten für die Herstellung der Radverkehrsinfrastruktur verteilen sich wie folgt:

Kostenzusammenstellung für drei Maßnahmenprogramme:

**Tabelle 11 - Kostenzusammenstellung für drei Maßnahmenprogramme**

Maßnahmenpaket A „Netzsicherung und -ausbau“	Kosten
I. Maßnahmen Premiumroute 1	490.160 €
II. StVO-Anpassung „Kennzeichnung durchlässiger Sackgassen für den Rad- und Fußverkehr“ siehe Kap. 4.1. – I. Beschilderungsanpassung an 5 Straßen (je. 500 €)	2.500 €
III. StVO-Anpassung „Einbahnstraßenöffnung“ siehe Kap. 4.1 – II.- Beschilderungsanpassung an 14 Straßen (je. 1.000 €)	14.000 €
IV. Piktogrammspur Steinerne Brücke siehe Kap. 4.1 – III.- pauschal mit Abstimmung, Markierungsplan + Öffentlichkeitsarbeit	5.000 €
V. Radwegweisung siehe Kap. 4.1 – IV.-Beschilderung des städt. Radwegweisungsnetzes 75 km (Handbuch Radwegweisung 500 €/km)	37.500 €
VI. Radwegweisung siehe Kap. 4.2 – Entschärfung von Gefahrenstellen und 4 Streckenverlegungen je Maßnahme mit Abstimmung 4.000 €)	12.000 €
VII. Verknüpfung der Lahn-Radrouten mit der Altstadt Kap. 4.3 Radparken, Infotafel, Lade- und Gepäckinfrastruktur an 4 Pkt. je 15.000 €	60.000 €
VIII. Maßnahmen im Radverkehrsnetz (Ausbau der weiteren Routen) pauschaler Posten jährlich 25.000 € zunächst auf drei Jahre veranschlagt	75.000 €
<b>Summe</b>	<b>696.160 €</b>

Maßnahmenpaket B „Fahrradparken“	Kosten
I. Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt - in der Umsetzung -	-
II. Fahrradabstellanlagen mit Serviceelementen (Ladefunktion und Gepäckaufbewahrung)	48.000 €
III. Ausbau der Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen	67.500 €
IV. Radparken an touristischen Zielen mit Rastmöglichkeit	5.000 €
V. Radparken an Schulen pauschal für Vorplanungen und Eigenleistungen 10.000 € / Jahr auf 3 Jahre angesetzt	30.000 €
VI. Radabstellanlagen am Bahnhof und ÖPNV-Haltestellen pauschal für Vorplanungen und Eigenleistungen 10.000 € / Jahr auf 3 Jahre	30.000 €
<b>Summe</b>	<b>180.050 €</b>

Maßnahmenpaket C „Öffentlichkeitsarbeit und Koordinierung“		Kosten
I.	Kostenfreies Monatsticket für Neubürgern inklusive Einrichtung eines Neubürgerpakets mit Karten und Beratung - pauschal	20.000 €
II.	Mobilitätsbildung für Schüler „Hinweise auf den Schülerradroutenplaner“ (5.000 € / Jahr für 3 Jahre)	15.000 €
III.	Sternfahrt im Rahmen eines Rad-Aktionstags zu wichtigen Arbeitgeberstandorten (pauschal 5.000 €)	5.000 €
IV.	Generationsübergreifender Fahrradreparaturkurs (pauschal 2.500 €)	2.500 €
V.	Treffen der Fahrschulinhaber „Kenntnisse zum Radverkehr“ Projekt mit einem Zeitbedarf von 3 Tagen Vorbereitung 3 Tage Durchführung	3.600 €
VI.	Mit dem Rad zum Einkaufen	6.000 €
VII.	Runder Tisch Radverkehr und Befahrungstouren pauschal für Abstimmungen, kleine Vorplanungen 12.500 € / Jahr auf 3 Jahre	37.500 €
<b>Summe</b>		<b>89.600 €</b>

Wie bereits im Kapitel 4.6 Öffentlichkeitsarbeit beschrieben, handelt es sich hier um einen Schlüsselfaktor zur Steigerung des Rad- und Fußverkehrs.

Zumeist gelingt es erst, die vorhandenen Potenziale in erkennbarem Umfang zu generieren, wenn im Zusammenspiel mit den vor Ort tätigen Organisationen und Institutionen Akteure das Thema in die Breite tragen.

Dazu gehören zum Beispiel der gemeinnützige Verein bikepool Hessen e.V., der in das Projekt frühzeitig eingebunden werden sollte.

Des Weiteren sind entsprechende Personalkosten für Personen, die die Umsetzung des Radverkehrskonzepts betreuen und sich zum Beispiel um die laufende Wartung und Qualitätssicherung mit Blick auf den Rad- und Fußverkehr kümmern, bereitzustellen.

Ad-hoc sollten auch Maßnahmen und Beseitigung von Gefahrenstellen möglich sein.

Es ist zu beachten, dass für alle beantragten Radverkehrsmaßnahmen in der Regel eine Zuschuss durch Fördermittel in Höhe von 50% der investiven Kosten gewährt wird.

Für 100.000 € Eigenbeteiligung ergibt sich ein Umsetzungsvolumen von 200.000 € investiven Kosten, die jedoch zunächst in voller Höhe bereitgestellt werden müssen.

## Zusammenfassung der Kosten

Tabelle 12: Gesamtübersicht der Kostenschätzung

Gesamtübersicht		Kosten
Kostenschätzung Radverkehr- und Nahmobilitätskonzept Weilburg		
<b>Maßnahmenpaket A</b>		
	„Netzsicherung und -ausbau“	696.160 €
	Bestehend aus 8 Einzelpositionen	
<b>Maßnahmenpaket B</b>		
	„Fahrradparken“	180.500 €
	Bestehend aus 6 Einzelpositionen	
<b>Maßnahmenpaket C</b>		
	„Öffentlichkeitsarbeit und Koordinierung“	89.600 €
	Bestehend aus 7 Einzelpositionen	
	<b>Gesamtsumme</b>	<b>966.260 €</b>

## 6 Umsetzungsplan

Im Radverkehrskonzept Weilburg wurde eine Vielzahl von unterschiedlichen kleineren und umfangreicheren Maßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen. Nach Beschlussfassung durch die Gremien bietet sich an, die in der Maßnahmentabelle 11 vorgeschlagenen Maßnahmen entsprechend der Umsetzbarkeit zu bewerten und mit folgenden kurzfristigen Maßnahmen zu beginnen:

- Neue StVO-Beschilderung - siehe Kapitel 4.1.
- Herstellung von Fahrradabstellanlagen – siehe Kapitel 4.6.
- Markierung von Radverkehrsführungen
  - Fahrradpiktogramme zur Orientierung auf der Steinernen Brücke (Maßnahme P.208)
  - Piktogramm vor dem Linksabbiegerpfeil (Maßnahme P.119)
- Radwegweisung zunächst entlang den geplanten West – Ost Achse, Kapitel 3.2.2 und Anlage 4a und 4b als Verbindung zwischen dem Kerkerbachtal und Braunfels

Entscheidend zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs ist jedoch die Nahmobilitätsbrücke als wichtiges und bedeutendes Bauwerk. Sie wird Schnittstelle zwischen den Stadtteilen, dem Weilburger Bahnhof und ÖPNV sowie den Verkehrsachsen beidseitig der Lahn sein.

- 
-



Weitere kurzfristig zu realisierende Maßnahme:

- Einbau von Schieberinne (Stadtteil Waldhausen)



Abbildung 115: Einbau einer Schiebe-Rinne ist erforderlich



Abbildung 114: notwendige Schiebe-Rinne „Auf den Hohen Gräben“

Die Maßnahmen mit einem größeren Finanzierungs- und einem erhöhten Abstimmungsbedarf sollten weiteren zu Beteiligten frühzeitig zur Prüfung und Einordnung in die Radverkehrsrahmenplanung vorgelegt, mit diesen besprochen und den Baulastträgern zur weiteren Stellungnahme übergeben werden.

**Die Kostenschätzungen beziehen sich nur in Teilen auf die Stadt Weilburg, da hier weitere Baulastträger betroffen sind und von erheblichen Zuschüssen ausgegangen werden kann.**

**Möglicher Zeit- und Kostenplan für die Umsetzung in einem 5 Jahreszeitplan**

Tabelle 13: Zeitplan Umsetzung der Maßnahmen

Aufteilung der Maßnahmen für eine 5 Jahresplan					
Maßnahme \ Jahr	2019	2020	2021	2022	2023
A „Netzsicherung und -ausbau“	50.000 €	55.000 €	70.000 €	100.000 €	120.000 €
B „Fahrrad-parken“	15.000 €	25.000 €	30.000 €	25.000 €	20.000 €
C „Öffentlichkeits-arbeit und Koordinierung “	25.000 €	20.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €
Summe	90.000 €	100.000 €	115.000 €	140.000 €	155.000 €



Zusammengefasst schlagen die Gutachter als wichtige Maßnahmen, die in 2019 begonnen werden sollten, vor:

- I. **Nahmobilitätsbrücke, die hier kostenmäßig nicht extra veranschlagt wurde**
- II. **Einrichtung eines Runden Tisches Radverkehr**
- III. **Umsetzung von ad hoc Maßnahmen**
- IV. **Beseitigung von Gefahrenpunkten entlang der Lahn-Radrouten**
- V. **Radwegweisung zur Visualisierung und Orientierung im Radverkehrsnetz**

**Letztendlich sind im Rahmen der Mittelbereitstellung entsprechende Pläne, die in Eigenregie der Kommune bewältigt werden können, aufzustellen.**

Für das vorliegende Radverkehrskonzept wird folgendes Vorgehen bei der Umsetzung vorgeschlagen:

- I. Beschlussfassung zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts von Seiten der Stadt Weilburg
- II. Durchführung einer Veranstaltung zur allgemeinen Information über das Konzept und die geplanten Maßnahmen für die betroffenen Baulastträger
- III. Bereitstellung von jährlichen Haushaltsmitteln für die Umsetzung des Radverkehrskonzepts
- IV. Festlegung zur Umsetzung von kurzfristigen (z.B. ad hoc) Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept
- V. Umsetzung von kleineren Radverkehrsmaßnahmen
- VI. Festlegung und Beschlussfassung von mittel- und langfristigen Maßnahmen, die zum Netzausbau der durchgehender Premium- und Basisrouten vorgesehen sind
- VII. Regelmäßige Begleitung zum Sachstand der Umsetzung des Radverkehrskonzepts durch einen zu bildenden Radverkehrsbeirat der Stadt Weilburg
- VIII. Festlegung zum weiteren Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur entsprechend der vorliegenden Maßnahmenvorschläge
  - a. Radwegweisung
  - b. Fahrradparken
  - c. Maßnahmen im Bereich Freizeit und Tourismus
  - d. Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit (z. B. Fahrradstadtplan)

Im Rahmen der Beschlussfassung des Radverkehrskonzepts ist auch eine sukzessive jährliche Aufstockung der Mittel vorzusehen, damit die im Konzept genannten weitergehenden Maßnahmen entsprechend der zunehmenden Bedeutung des Radverkehrs umgesetzt werden können. Wichtig ist es, mit der Planung und Fördermittelbeantragung frühzeitig zu beginnen, die vorgeschlagenen Maßnahmen abzustimmen, zu Baureife und Umsetzung zu führen.

Für die Bewältigung und Koordinierung der Aufgaben ist ein entsprechendes Personal erforderlich, das ggf. durch externe Planungsbüros unterstützt werden sollte.



Insgesamt sind Maßnahmen entlang von Strecken (z.B. für Schutzstreifen) und Maßnahmen an Knotenpunkten (z.B. aufgeweiteter Radaufstellstreifen) zur Realisierung vorgeschlagen. Hier sind Radverkehrsanlagen erkenn- und begreifbar sowie entsprechend des erforderlichen Verkehrsverhaltens eingeplant, um die erforderliche gegenseitige Aufmerksamkeit auch für bevorrechtigte und kreuzende Verkehrsströme herzustellen.

### **Wartung und Qualitätssicherung: jährliche Befahrung**

Zur Unterhaltung und Instandsetzung der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur und für eine langfristige Qualitätssicherung wird vorgeschlagen, das entwickelte Streckennetz des Radverkehrskonzepts regelmäßig einmal jährlich zu befahren. Insbesondere sind die Sichtverhältnisse an den Knotenpunkten zu überprüfen und im Verlauf der Strecken entlang der Radachsen Bewuchs entsprechend des Lichtraumprofils zurückzuschneiden. Die Oberflächenqualität ist z.B. mit Blick auf Wurzelaufbrüche zu kontrollieren und Bordsteinkanten sind ggf. zur Beseitigung aufzunehmen.

#### **6.1 Vorgehen zur Realisierung des Maßnahmenprogramms der Premiumroute 1**

Die Vor- und Genehmigungsplanung von Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen sind oftmals sehr kleinteilig, abstimmungsintensiv und nehmen dementsprechend viel Zeit in Anspruch.

Nach Vorstellung und Beschluss schlägt der Gutachter eine stufenweise Umsetzung vor:

- I. Abstimmungstermin mit den zuständigen Fachbereichen über die Maßnahmen mit hoher Priorität, die im Konsens zuerst umgesetzt werden sollen
- II. Besichtigung der Maßnahmen vor Ort und ggf. Anpassung aufgrund der Einbeziehung weiterer Entscheidungsträger
- III. Abstimmung mit Dritten (Hessen Mobil, Polizei, Landkreis etc.)
- IV. Vorplanung mit Kostenschätzung
- V. Vorstellung der Planung und Mittelfreigabe
- VI. Genehmigungsplanung mit ggf. Beantragung von Fördermitteln
- VII. Umsetzung der Maßnahme
- VIII. Abnahme, Besichtigung und Verkehrsfreigabe

## 6.2 Umsetzungsbeispiel

Es konnte Konzeptbegleitend aufgrund laufender Sanierungsarbeiten bereits ein Projekt umgesetzt werden.

### Schutzstreifen Kubacher Weg

Das Planungsbüro VAR+ arbeitet umsetzungsorientiert. Ein wichtiges Ziel war es deshalb, bereits laufende Maßnahmen hinsichtlich der Radverkehrstauglichkeit zu prüfen und die radverkehrlichen Belange in die Planung einzubeziehen.

Entlang des Kubacher Wegs auf der K411 wurde auf Anregung des Büros ein Schutzstreifen in die Planung aufgenommen werden und die Maßnahme konzeptbegleitend bereits umgesetzt werden.



Abbildung 116: Lage Kubacher Weg



Abbildung 118: vorher, Blick von Südosten



Abbildung 117: nachher, Blick von Südosten



Abbildung 119: Planung Ing. Büro Hessel in Zusammenarbeit mit VAR+



## 7 Schulisches Mobilitätsmanagement

Gemeinsam mit Lehrern der Wilhelm-Knapp-Schule in Weilburg führte Herr Petry (VAR+) am 6. November 2018 einen Projekttag „Radverkehrsmobilität“ durch. VAR+ organisierte in Abstimmung mit Lehrkräften der Schule die Veranstaltung, Herr Petry hielt vor den Schülerinnen und Schülern einen Vortrag mit Diskussion zum Thema Mobilität und Verkehrsentwicklung, danach startete die Gruppe zur Verkehrsexkursion. Auf einer etwa 2 Kilometer langen Strecke wurden Breiten der Verkehrsflächen ausgemessen und Maßnahmenmöglichkeiten zur Verbesserung für Rad- und Fußverkehr vorgestellt. Herr Petry erklärte, unter welchen Randbedingungen Verkehrsräume neu aufgeteilt werden dürfen und wann Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet werden können.

Am Landtor, dem Eingang zur Altstadt von Weilburg, wird die Gruppe von Bürgermeister Hanisch, der die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs als ein besonders wichtiges Thema zur Erhöhung der Lebensqualität ansieht, empfangen. Dr. Hanisch betont, dass es für die Lebensqualität der Schülerinnen und Schüler wichtig ist, bei der Verkehrsmittelwahl das Fahrrad stärker in den Focus zu rücken. Die Frage: Wann wird die gesperrte Fußgängerbrücke an der Bahnlinie erneuert werden, brennt den Schülern besonders unter den Nägeln, da sie diese täglich nutzen möchten, um vom Bahnhof oder dem zentralen Busbahnhof zur Schule zu gelangen. Prompt und präzise erläutert Bürgermeister Dr. Hanisch die vielfältigen Planungsschritte, das Abstimmungsverfahren mit verschiedenen Behörden und die komplexe Antragsstellung zur Erlangung von Fördermitteln. Sobald alle Genehmigungen vorliegen, wird die neue Nahmobilitätsbrücke, voraussichtlich ab 2019, gebaut.



**Abbildung 120: Teilnehmer der Veranstaltung zum Schulischen Mobilitätsmanagement an der WKS am 6. November 2018**

Die Mobilität und die Verkehrsansprüche sind nach der Rückkehr in den Klassenraum als Thema bei der Schülerschaft angekommen und werden heiß diskutiert. Für Rektorin Reitz und die Lehrerinnen und Lehrer ist klar, dass zukünftig das Fahrrad, insbesondere das elektrisch unterstützte, auch in Weilburg eine große Zukunft hat.

2019 Jahr soll das Schulische Mobilitätsmanagement ausgeweitet werden.

Zu diesem Termin wurde von VAR+ eine Pressemitteilung geschrieben und der Stadt Weilburg zur Verfügung gestellt.

Mit dem Rektor des Gymnasiums Philippinum fand im November 2017 eine Vorbesprechung für Veranstaltungen zum Schulischen Mobilitätsmanagement statt.

Es besteht großes Interesse, eine Veranstaltung zum Thema „Schulische Mobilität“ durchzuführen. Die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) bietet verschiedene Module in diesem Zusammenhang an. Vorschlägen werden:

- Erstellung eines Schülerradrouthenetzes
- Durchführung von Schülerbeteiligungen
- Teilnahme am Wettbewerb Schulradeln



Hierfür steht ein Fachzentrum schulisches Mobilitätsmanagement zur Verfügung.

<http://www.besserzurschule.de/fachzentrum/>

Abbildung 121: Infolyer AGNH Fachzentrum SMM

Unter dem Motto „Besser zur Schule“ unterstützt die ivm (integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) Schulen, Schulträger und Kommunen in Hessen, gemeinsam konkrete Maßnahmen und Projekte zum Schulischen Mobilitätsmanagement umzusetzen und zu verankern. Dazu wurde bei der ivm das Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement (SMM) für das Land Hessen eingerichtet.

Das Fachzentrum SMM bietet Schulen, Schulträgern und Kommunen sechs Angebotsbausteine für ein Schulisches Mobilitätsmanagement an:



Abbildung 122: Module des SMM "Besser zur Schule"; Quelle: ivm GmbH

Mittelfristiges Ziel ist es in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Limburg-Weilburg als Schulträger aller weiterführenden Schulen in Weilburg die Schülerradrouthen zu identifizieren und in den Schülerradrouthenplaner Land Hessen aufzunehmen.