Radschnellwege in der Region FrankfurtRheinMain

Regionalverband
FrankfurtRheinMain

Inhalt

4 Grußwort

5 Vorwort

6 Die neue Fahrfreiheit

7 Was Radschnellwege so wertvoll macht

8 Radschnellwege machen weltweit Schule

10 Radschnellwege erobern Deutschland

12 Die Gestaltung:
reduzierter Aufwand, großer Effekt

15 Auf gutem Weg:
Radschnellwege in der Region FrankfurtRheinMain

16 Mögliche Achsen innerhalb des Verbandsgebietes des Regionalverbandes, ausgehend von Frankfurt

18 Von Frankfurt nach Darmstadt – das Pilotprojekt in Hessen

20 Der Radschnellweg Frankfurt – Maintal – Hanau

22 Mit dem Fahrrad zum Frankfurter Flughafen

24 Modellhafter Ablauf des Planungsprozesses von Radschnellwegen / Rad-Direktverbindungen

25 Übersicht Projekte

Grußwort

Liebe Radfahrfreundinnen und -freunde,

auf der politischen Agenda der Region Frankfurt-RheinMain erscheint ein Radschnellweg-Projekt nach dem anderen. Das ist ein sehr gutes Signal. Und auch, dass der Regionalverband eine aktive und konstruktive Rolle bei der Entwicklung dieser Vorhaben spielt, freut uns! Als Interessenvertretung der Radfahrenden in Hessen ist es aber auch unsere Aufgabe, zu artikulieren, dass sich viele Menschen eine zügige Verwirklichung dieser Projekte wünschen. Die ersten Schritte sind getan, es muss jetzt dynamisch weitergegangen werden.

Der ADFC möchte, dass komfortable und schnelle Radverbindungen auf der politischen Agenda einen noch höheren Stellenwert einnehmen. Warum? Weil sie helfen, den CO_2-Ausstoß zu reduzieren. Sie erzeugen weder Lärm noch Feinstaub und machen Städte und Gemeinden zu gesünderen Orten. Weil das parkende Rad eines Einpendlers weniger Platz braucht als sein Auto, entschärft eine moderne Fahrrad-Infrastruktur auch das Problem knapper Flächen in Ballungsräumen. Vor allem aber, weil Radschnellwege ein wichtiger Faktor zur Lösung von Verkehrsproblemen sind: Sie entlasten übervolle S-Bahnen und Autobahnen und sind recht schnell und verhältnismäßig kostengünstig realisierbar.

Wir brauchen Radschnellwege und eine attraktive Infrastruktur für den Radverkehr, um den Wechsel vom Auto aufs Rad zu beschleunigen. Da Radschnellwege eine Antwort auf viele Fragen sind, die sich politisch Handelnde heute stellen, sollten die Projekte auch mit entsprechender Priorität vorangetrieben werden – wie es die Ballungsräume Kopenhagen und Amsterdam beispielhaft getan haben. Wir freuen uns, dass es unter Federführung des Regionalverbandes jetzt auch in RheinMain vorangeht.

Vier Dinge sind nötig für eine zügige Realisation der projektierten Radschnellwege: ausreichende finanzielle Ressourcen, qualifizierte planerische Kapazitäten, die Verankerung in das Normensystem des Landes (Straßengesetz) und die offene Kommunikation im Dialog mit der Öffentlichkeit. Wir sind optimistisch, dass alle Beteiligten diese Herausforderungen gut bewältigen werden. Der ADFC ist bereit, sich hierfür weiter zu engagieren. Denn wir wollen, dass viele Tausend Bürgerinnen und Bürger schon bald auf den Radschnellwegen in der Region FrankfurtRheinMain unterwegs sein können.

Ihr Stefan Janke
Vorsitzender ADFC Hessen

Vorwort

Liebe Radfahrfreundinnen und -freunde,

in der Stadt der Zukunft möchte die Hälfte aller Menschen für kurze Wege bis zu fünf Kilometer am liebsten das Fahrrad benutzen. Das hat eine Umfrage des Deutschen Instituts für Urbanistik ergeben. Nur ein Viertel der Befragten gibt in seiner Traumstadt dem Auto den Vorzug.

Warum steigen wir nicht bereits heute aufs Rad? Was hat sich in der Stadt der Zukunft verändert? Ein Blick nach Dänemark oder in die Niederlande liefert die Antwort: Wir brauchen Radwege, auf denen man zügig und komfortabel vorankommt und möglichst selten den Fuß auf den Boden setzen muss.

Es ist gut, wenn die Kommunen dem Ausbau ihrer Radwege einen immer größeren Stellenwert einräumen – es wird noch besser, wenn wir auch zwischen den Kommunen leistungsfähige Strecken haben. Dann wird es für die vielen Berufspendlerinnen und -pendler in unserer Region interessant, das Fahrrad regelmäßiger auf dem Weg zur Arbeit zu nutzen.

Der Regionalverband hat sich auf die Fahnen geschrieben, den Ausbau eines regionalen Netzes von Radschnellwegen voranzutreiben. Wir bringen die Akteure an einen Tisch, organisieren die Zusammenarbeit und suchen nach Finanzierungsmöglichkeiten. In dieser Broschüre geben wir Ihnen einen Überblick über den Stand unserer Projekte für Radschnellverbindungen zwischen Frankfurt und Darmstadt, Frankfurt und Hanau sowie von der Frankfurter City zum Flughafen.

Wir sind stolz darauf, dass wir die Diskussion über Radschnellwege in Hessen ins Rollen gebracht haben. Die Unterstützung, die die Kommunen und der Regionalverband vom Land Hessen, vom Bund und von der EU erhalten, gibt uns den beim Radfahren so wichtigen Rückenwind. Ohne finanzielle Förderung stünde die Umsetzung der innovativen Ideen in den Sternen. Dafür bedanken wir uns auch im Namen unserer Partnerkommunen.

Auch Sie können mithelfen: Je mehr Menschen mit dem Rad fahren, umso bessere Argumente haben wir, um unsere Projekte voranzubringen.

Also: Treten Sie in die Pedale und lassen Sie die Zukunft heute beginnen!

Ihre Birgit Simon

Die neue Fahrfreiheit

Beschreiben Radfahrer den idealen Radweg, herrscht weitgehende Einigkeit. Ganz oben auf der Wunschliste: ausreichend Platz, hohe Sicherheit, guter Straßenbelag und möglichst eben. Moderne Radschnellwege bieten genau das – und noch ein bisschen mehr. Sie motivieren durch ihre Qualität immer mehr Menschen, ihre Alltagswege zur Arbeit, zur Schule, zur Uni oder zum Einkaufen per Rad auszuführen.

Das zeichnet den idealen Radschnellweg aus:

Sie haben mehr Platz!
Im Gegensatz zu den meisten Radwegen sind das Nebeneinanderfahren und das Überholen problemlos möglich. Jeder kann so Rad fahren, wie er möchte: schnell, langsam, alleine oder in der Gruppe, ohne in seinem Tempo behindert oder von schnelleren Radlern bedrängt zu werden.

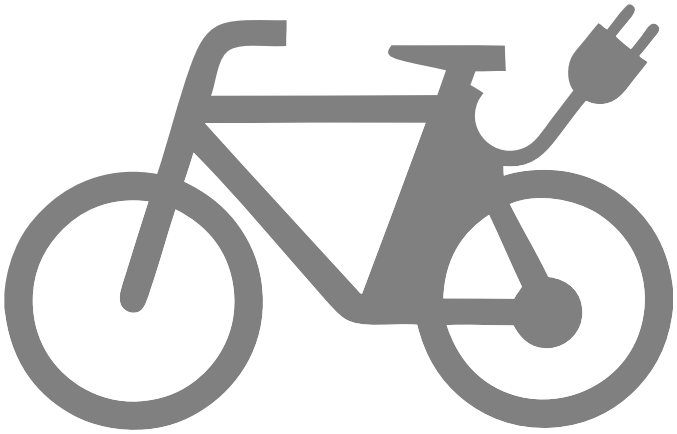
Sie fahren zügiger!
Radschnellwege sind auf die Bedürfnisse der Radfahrer genau zugeschnitten. Beispielsweise erhalten Radfahrer bei Kreuzungen und Einmündungen mit anderen Straßen möglichst Vorfahrt gegenüber dem Autoverkehr. Die Strecken sind so gestaltet, dass Kurven schneller gefahren werden können und unnötige Steigungen vermieden werden.

Sie fühlen sich sicherer!
Das großzügige Raumangebot und die klaren Regelungen an Kreuzungen und Einmündungen erhöhen die Sicherheit für langsame und schnelle Radfahrer gleichermaßen.

Sie sind komfortabler unterwegs!
Und das bedeutet nahezu störungsfreies Radfahren selbst über weite Strecken. Ohne ständiges Auf- und Absteigen, ohne stressige Konfrontation mit anderen Verkehrsteilnehmern, ob Auto, Lkw oder Fußgänger. Aber immer mit der Möglichkeit, sich unterwegs kommunikativ auszutauschen oder ganz entspannt die eigene Bewegung und Umgebung zu genießen.

In der Praxis können Radschnellwege viele Formen annehmen: überbreite Radwege, markierte Radstreifen ebenso wie Fahrradstraßen. Allen gemeinsam: Sie erschließen größere Reichweiten, erweitern Spielräume, begeistern neue Zielgruppen und eröffnen damit neue Potenziale für den Radverkehr. All dies macht sie heute in vielen Städten und Regionen zu einem wichtigen Thema in der Verkehrsplanung.

In den verschiedenen Regionen, die an Radschnellwegen arbeiten, werden immer wieder neue Begriffe oder Markennamen kreiert. Man spricht von Radschnellweg, Veloroute, Radschnellverbindung oder Rad-Direktverbindung. Obwohl sie letztlich alle für dasselbe stehen, nämlich Wege, auf denen man zügig, sicher und mit Spaß Rad fahren kann, gibt es Unterschiede zwischen ihnen. Oder es handelt sich, wie bei „Fahrradautobahn“, einfach um einen plakativen Begriff.



Definition von E-Bike lt. StVO: Einsitzige zweirädrige Kleinkrafträder mit elektrischem Antrieb, der sich bei einer Geschwindigkeit von mehr als 25 Stundenkilometer selbsttätig abschaltet.

Was Radschnellwege so wertvoll macht

Zügiger, sicherer, entspannter, freudvoller. Die Charakteristika und Vorteile von Radschnellwegen machen Lust auf das Radfahren, machen Lust auf eine neue Mobilitätsalternative, die Kommunen und Menschen neue Freiräume eröffnet.

Nicht nur für die Kurzstrecke attraktiv

Längst ist die Annahme, dass das Fahrrad vorzugsweise auf Kurzstrecken bis drei Kilometer genutzt wird, überholt. Durch Radschnellwege und die zunehmende Verbreitung von E-Bikes (535.000 verkaufte E-Bikes allein in Deutschland im Jahr 2015) werden zunehmend auch Distanzen bis zu 15 Kilometern bewältigt.

Damit hat die Kombination Radschnellweg und E-Bike beste Voraussetzungen, sich als Alternative zum Auto oder ÖPNV für all jene Berufspendler zu etablieren, die auf dem Weg zur Arbeit statistisch betrachtet weniger als zehn Kilometer zurücklegen und lediglich zehn bis 30 Minuten Fahrzeit investieren müssen.

Gerade die Region FrankfurtRheinMain mit ihrer hohen Dichte an Städten und circa 330.000 Menschen, die allein täglich nach Frankfurt pendeln, könnte hier in erheblichem Maße profitieren.

Der Ausdruck „E-Bike“ hat sich als Oberbegriff etabliert. Dieser umfasst unterschiedlich motorisierte Fahrräder:

- 90 Prozent aller E-Bikes sind **Pedelecs**, die bis zu einer Geschwindigkeit von 25 Stundenkilometer das Treten unterstützen. Rechtlich sind diese E-Bikes als Fahrräder einzustufen. Mit ihnen darf man entsprechend gekennzeichnete Radwege benutzen und auch in dafür freigegebenen Einbahnstraßen gegen die Fahrtrichtung fahren. Hierfür sieht die Straßenverkehrsordnung seit Dezember 2016 ein neues Sinnbild vor.
- **S-Pedelecs** sind rechtlich als Kleinkrafträder bzw. Mofas einzustufen. Mit ihnen kann man bis 45 Stundenkilometer beschleunigen, auch ohne in die Pedale zu treten. Sie benötigen eine Betriebserlaubnis und ein Versicherungskennzeichen. Es besteht Helm- und Führerscheinpflicht (Klasse M). Das Mindestalter für die Benutzung beträgt 15 Jahre. S-Pedelecs dürfen nur außerhalb von Ortschaften auf Radwegen fahren. Anhänger, beispielsweise für den Kindertransport, dürfen damit nicht gezogen werden.

Vielfältiger Nutzen

Obwohl das Potenzial des Radfahrens für die Mobilität der Zukunft erkannt ist, sind gut ausgebaute Radwege in Deutschland immer noch Mangelware. Die klassischen Radwege, Rad- und Schutzstreifen oder Fahrradstraßen stoßen bereits an ihre Leistungsgrenzen. Und das, obwohl der Anteil des Radverkehrs mit zehn Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen noch lange nicht ausgeschöpft ist. Denn: Überall, wo die Radwege gut ausgebaut sind, wird auch mehr Rad gefahren.

Davon profitieren letztlich alle:

Die Radfahrer
Sie haben dank der Bewegung erwiesenermaßen ein besseres körperliches und psychisches Wohlbefinden. Gleichzeitig sparen sie gegenüber dem Autofahren Geld und sind gerade in den Städten oftmals schneller unterwegs.

Der Einzelhandel
Radfahrende geben zwar weniger Geld pro Einkauf aus, kaufen aber öfter als Autofahrende ein und bringen in der Summe den höheren Umsatz.

Die Umwelt
Der Autoverkehr und seine Emissionen werden weniger.

Die Kommunen
Sie werden von zu vielen Autos entlastet. Das spart Parkflächen, schafft Platz und steigert die Lebensqualität in den Städten – auch für Tourismus und Freizeit ein nicht unwesentlicher Aspekt.

Fakt ist:
Mit dem gezielten Ausbau der Infrastruktur kann der Radverkehr endlich das große Potenzial abrufen, das ihm seit Jahren zugeschrieben wird.

Radschnellwege machen weltweit Schule

Während Radschnellwege in Deutschland erst in den letzten Jahren in den Fokus der Radverkehrsplaner gelangt sind, haben sie sich bei unseren europäischen Nachbarn längst bewährt. Allen voran im Fahrradland Niederlande, wo bereits in den 1980er-Jahren die ersten schnellen Fahrradrouten erprobt wurden, um stauanfällige Straßennetze zu entlasten.

Mit großem Erfolg: 2006 wurde das Konzept schließlich im Programm „Fiets filevrij!“ (etwa: „Fahre Rad ohne Stau!“) umgesetzt, auf dessen Grundlage seither landesweit Radschnellwege in Ballungsräumen angelegt werden. Inzwischen gibt es in den Niederlanden bereits 18 Radschnellrouten, weitere sieben befinden sich im Bau und bis 2025 ist ein nationales Netz mit 675 Kilometer neuer Radschnellwege und einem Gesamtvolumen von 700 Millionen Euro geplant.

Radschnellweg Leiden – Den Haag

Forschungen haben gezeigt, dass hier die Fahrrad- beziehungsweise E-Bike-Nutzung bei Berufspendlern dank des Radschnellwegs um 25 Prozent zugenommen hat.

Nachahmer in aller Welt

Nach dem niederländischen Vorbild finden Radschnellwege inzwischen auch in der Schweiz, Norwegen, Großbritannien, den Vereinigten Staaten und Dänemark zunehmend Anklang. Allein Kopenhagen plant ein ganzes Netz von 28 sogenannten „Supercykelstiers“. Sie sind für Strecken zwischen 5 und 20 Kilometer gedacht und verbinden die Vororte mit dem Stadtzentrum.

Fest umgesetzt werden hier bis 2018 neun Routen mit einer Gesamtlänge von 200 Kilometern, zwei Strecken nutzen Pendler heute schon mit großem Zuspruch. Das zeigen die Verkehrserhebungen auf der sogenannten „Farum-Route“ eindrucksvoll:

- Über 50 Prozent mehr Radfahrende seit der Eröffnung.
- Von den Berufspendlern nutzen 21 Prozent das Fahrrad erst seit der Eröffnung der Route.
- 25 Prozent sind vom Auto auf das Rad umgestiegen.

Hervorragende Ergebnisse, die immer mehr Kommunen, Regionen und Staaten überzeugen, Radschnellwege auch mit Geldsummen zu finanzieren, die die hierzulande üblichen Größenordnungen weit in den Schatten stellen. So will allein Norwegen in den kommenden Jahren rund 850 Millionen Euro in doppelspurige „Rad-Highways“ investieren, um den Fahrradanteil in den großen Stadtregionen von derzeit 5 auf 10 bis 20 Prozent zu erhöhen. Erklärtes Ziel ist es, den dortigen Schadstoffausstoß um bis zu 50 Prozent zu reduzieren.

Der futuristisch anmutende „Hovenring“ steht sinnbildlich für moderne Verkehrsplanung. Der „schwebende“ Kreisverkehr verbindet zwei Radwege in Eindhoven, Niederlande.

Bild: Hovenring Design: ipv delft

Radschnellwege erobern Deutschland

Die vielen Vorteile von Radschnellwegen und der Wunsch nach einer zukunftsfähigen Mobilität haben in den letzten Jahren auch immer mehr deutsche Städte und Regionen bewogen, sich für das Thema Radschnellwege zu öffnen.

Den Anfang machte die Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg, die in einem Modellprojekt drei Routen auswählte und schließlich eine davon – den „eRadschnellweg" in Göttingen – realisierte. Er ist rund vier Kilometer lang, verläuft zentral durch die Stadt und verbindet den Universitätscampus mit dem Hauptbahnhof. Zusätzlich zum flüssigen Streckenverlauf ermöglicht eine bedarfsgerechte Ampelschaltung, dass Radfahrer dort schneller als Autos vorankommen.

Nordrhein-Westfalen wird konkret

Die ersten verbindlichen Kriterien für Radschnellwege auf Landesebene entwickelte das Land Nordrhein-Westfalen gemeinsam mit der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise. Abgesehen von allgemeinen Qualitätsaspekten, wie beispielsweise einem regelmäßigen Winter- und Reinigungsdienst, legten die Verantwortlichen fest, wie Wege beschaffen sein müssen, damit sie die Funktion eines Radschnellweges erfüllen können.

Auf Basis dieser Kriterien wurde schließlich mit der Planung des ersten Radschnellweges in Nordrhein-Westfalen, dem Radschnellweg Ruhr RS1, begonnen. „Der schnellste Weg durchs Revier" führt auf insgesamt 101 Kilometern zwischen Duisburg und Hamm vorbei an wichtigen Ruhrgebietsstädten wie Essen, Bochum oder Dortmund. Er verknüpft dabei große Arbeitsplatzstandorte, Einkaufszentren oder Freizeiteinrichtungen, ist gut mit dem ÖPNV verbunden und liefert so 1,65 Millionen Menschen in seinem Einzugsgebiet beste Argumente, auf das Rad umzusteigen.

Im November 2015 wurde das erste, 10 Kilometer lange Teilstück eröffnet. Die Resonanz auf das Projekt war so positiv, dass mittlerweile ein weiterer Radschnellweg geplant ist und auch an fünf weiteren Standorten wie Düsseldorf oder der Region Aachen zusätzliche Wege vor ihrer Realisierung stehen. Daneben befinden sich bundesweit viele weitere Projekte, beispielsweise in Berlin, München oder der Städteregion Nürnberg, in der Planung und Umsetzung.

Qualitätsmerkmale eines Radschnellwegs

Obwohl überall geplant und teilweise schon gebaut wird, fehlen noch einheitliche und verbindliche Kriterien. Zur Orientierung für die Planung empfiehlt die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in einem Arbeitspapier Qualitätsstandards:

Grundsätzliche Anforderungen

- Sichere Befahrbarkeit auch bei hohen Geschwindigkeiten (30 Kilometer pro Stunde)
- Direkte, weitgehend umweg- und möglichst autofreie Wegführung
- Trennung vom Fußverkehr
- Ausreichende Breite
- Belag aus Asphalt oder Beton
- Keine Hindernisse auf den Wegen
- Mittlere Zeitverluste durch Anhalten und Warten pro Kilometer: innerorts maximal 30 Sekunden, außerorts maximal 15 Sekunden
- Keine Steigung mit mehr als sechs Prozent

Mögliche Führungsformen

- **Radwege:**
  drei Meter breit im Einrichtungsverkehr; vier Meter breit, wenn in beiden Richtungen geradelt wird
- **Radfahrstreifen:**
  drei Meter breit, auf beiden Straßenseiten; wenn Busverkehr zugelassen ist: 4,50–4,75 Meter an Haltestellen, auf der Strecke dazwischen 3,25–3,50 Meter
- **Fahrradstraßen:**
  Insgesamt vier Meter zwischen Straßenrändern beziehungsweise parkenden Autos

Illustration typischer Streckenabschnitte und beispielhafter Markierungselemente des Radschnellwegs Ruhr S1

Bild: Regionalverband Ruhr / orange edge, 2014

Die Gestaltung: reduzierter Aufwand, großer Effekt

Radschnellverbindungen sind keine durchgängigen Neubauprojekte. Vielmehr nutzen sie in ihrem Verlauf immer wieder bestehende Infrastrukturelemente und optimieren diese, um die Qualität und Sicherheit für Radfahrer zu erhöhen. Dazu gehören zum Beispiel:

- Radwege, durch Wald und Feld sowie parallel zu Straßen
- Markierte Radfahrstreifen und Schutzstreifen auf der Fahrbahn
- Fahrradstraßen, wo es die Verkehrssituation zulässt

Um die Strecke für Radfahrer und andere Verkehrsteilnehmer durchgängig klar erkennbar zu machen, soll für Radschnellverbindungen ein Gestaltungskonzept für Markierung und Beschilderung entwickelt werden. Damit zukünftig nicht jedes vergleichbare Projekt „das Rad neu erfinden“ muss, ist auch eine Abstimmung mit den zuständigen Behörden auf Landesebene wünschenswert. Dieser Arbeitsschritt steht noch aus. Übliche Gestaltungselemente sind:

Fahrbahnrand-Markierung mit erhöhter Nachtsichtbarkeit zur Begrenzung am linken und rechten Fahrbahnrand. Sie kann, wie beispielsweise in Göttingen, durch einen blauen Beistrich in gleicher Breite ergänzt werden. Die blaue Farbe hat sich in Deutschland und in anderen europäischen Ländern als Farbsymbol für Radschnellwege etabliert.

Beispiel für eine Randmarkierung mit Beistrich

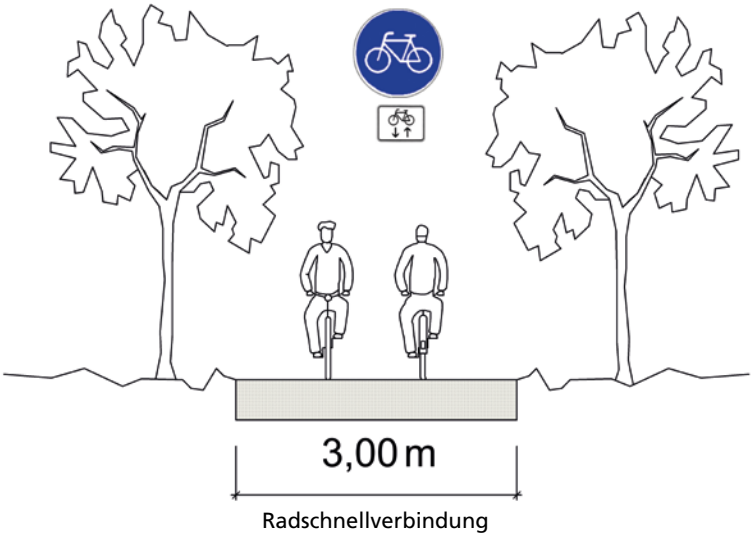
Radverkehrsfurten, wenn der Radverkehr an Kreuzungen oder Einmündungen Vorfahrt hat. Um Aufmerksamkeit und Wiedererkennbarkeit zu gewährleisten, werden die Flächen rot eingefärbt.

Radverkehrsfurt in Neu-Isenburg

Um der Rad-Direktverbindung Frankfurt – Darmstadt ein einheitliches Bild zu geben, wurden für die unterschiedlichen Infrastrukturelemente, die im Verlauf der Strecke eingesetzt werden, Musterquerschnitte entwickelt. Dabei werden die Orientierungswerte im FGSV-Arbeitspaier hinsichtlich der Wegebreite unterschritten.

Können die Radfahrer getrennt von anderen Verkehrsteilnehmern geführt werden, kommen häufig drei Meter breite Radwege zum Einsatz.

Radweg
im Zweirichtungsverkehr



Radfahrstreifen sind markierte Sonderspuren für den Radverkehr auf der Fahrbahn. Sie werden pro Fahrtrichtung eine Breite von zwei Meter haben.

Radfahrstreifen

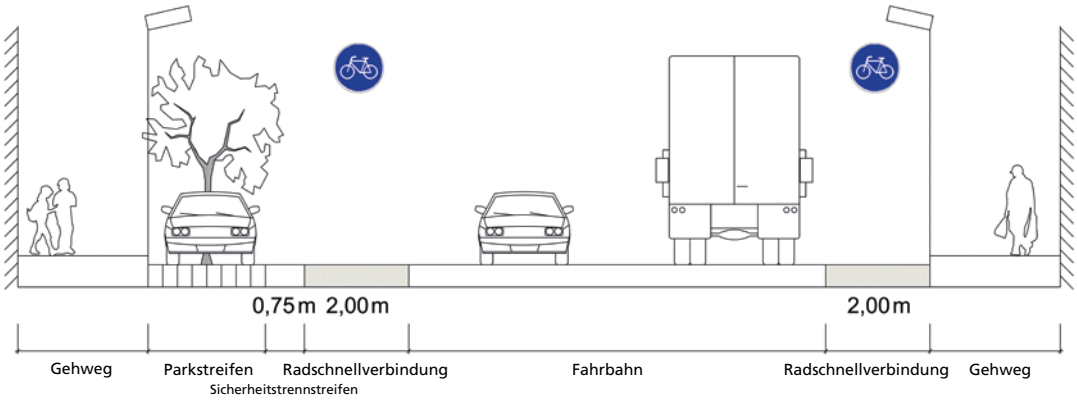


Foto: Anja Batke

Auf gutem Weg: Radschnellwege in der Region FrankfurtRheinMain

Ausbau mit Bedacht

Die überzeugenden Bespiele im In- und Ausland haben auch die Kommunen in der Region FrankfurtRheinMain bewogen, die Entwicklung eines Radschnellwege-Netzes voranzubringen.

Gute Chancen auf Verwirklichung haben Strecken, die eine hohe Zahl von Nutzern erwarten lassen. Die intensivsten Verflechtungen bestehen in einem Radius von rund 20 bis 25 Kilometern entlang der radialen Verkehrsachsen, die wie Speichen auf das Oberzentrum Frankfurt zulaufen. Diese Achsen sind ähnlich im Regionalplan Südhessen 2010 definiert. Wichtige Ziele, wie Industrie- und Wirtschaftsstandorte, Wohnquartiere und bedeutende Verkehrsknotenpunkte, liegen hier vergleichsweise dicht beieinander und können schnell und komfortabel mit dem Rad erreicht werden.

Zwischen den Kommunen in den Randbereichen sind die Verflechtungen nicht so stark ausgeprägt, als dass die erforderliche Auslastung für eine Radschnellverbindung sichergestellt werden könnte. 10.000 bis 15.000 Berufspendler sollten innerhalb eines Korridors auf jeden Fall vorhanden sein, denn als Faustwert lohnt sich die Investition erst, wenn an jedem Tag des Jahres im Durchschnitt cirka 2.000 Radler auf der Strecke unterwegs sind. Heute liegt der Anteil der Radnutzung gegenüber anderen Verkehrsmitteln in der Region bei rund 12 Prozent. Diesen Anteil in Zukunft auf 15 oder sogar 20 Prozent zu steigern, ist ein ehrgeiziges Ziel.

Das Verhältnis von Aufwand und Nutzen muss ebenfalls stimmen: Die Zahl der möglichen Nutzer muss daher auch im Verhältnis zur Länge der zu entwickelnden Strecke betrachtet werden.

Das Engagement der Kommunen ist ausschlaggebend

Die Zahlen allein sind jedoch kein Kriterium für den Erfolg. Mindestens genauso wichtig ist, dass die beteiligten Kommunen dem Radverkehr tatsächlich Vorrang einräumen wollen, die Initiative ergreifen und geschlossen hinter einer solchen Idee stehen.

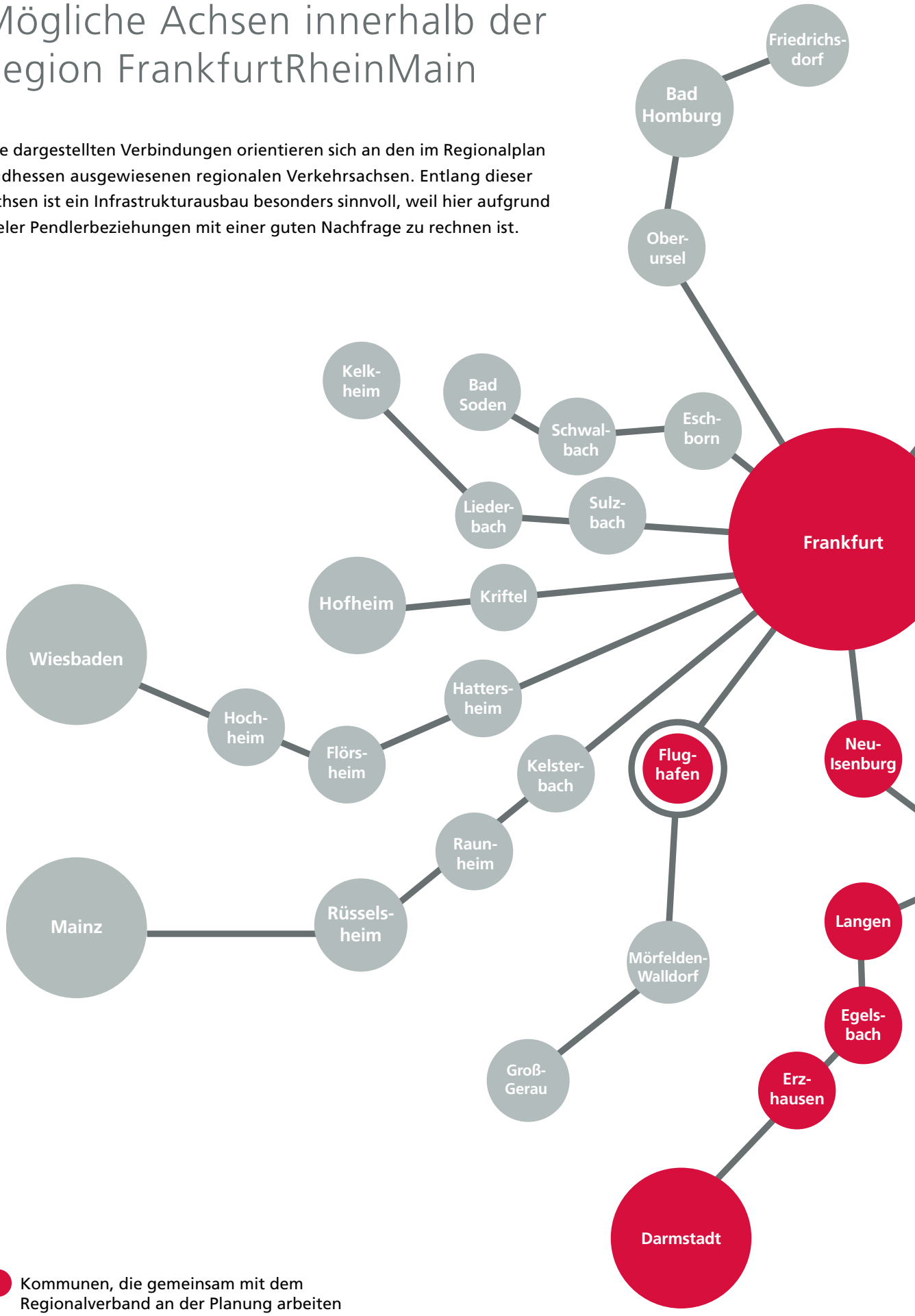
In drei Korridoren wird in der Region FrankfurtRheinMain unter der Federführung des Regionalverbands derzeit an der Entwicklung von Radschnellverbindungen gearbeitet:

- zwischen Frankfurt, Neu-Isenburg, Dreieich, Langen, Egelsbach, Erzhausen und Darmstadt
- zwischen Frankfurt, Maintal und Hanau
- zwischen Fankfurt-City und dem Flughafenstadtteil Gateway Gardens

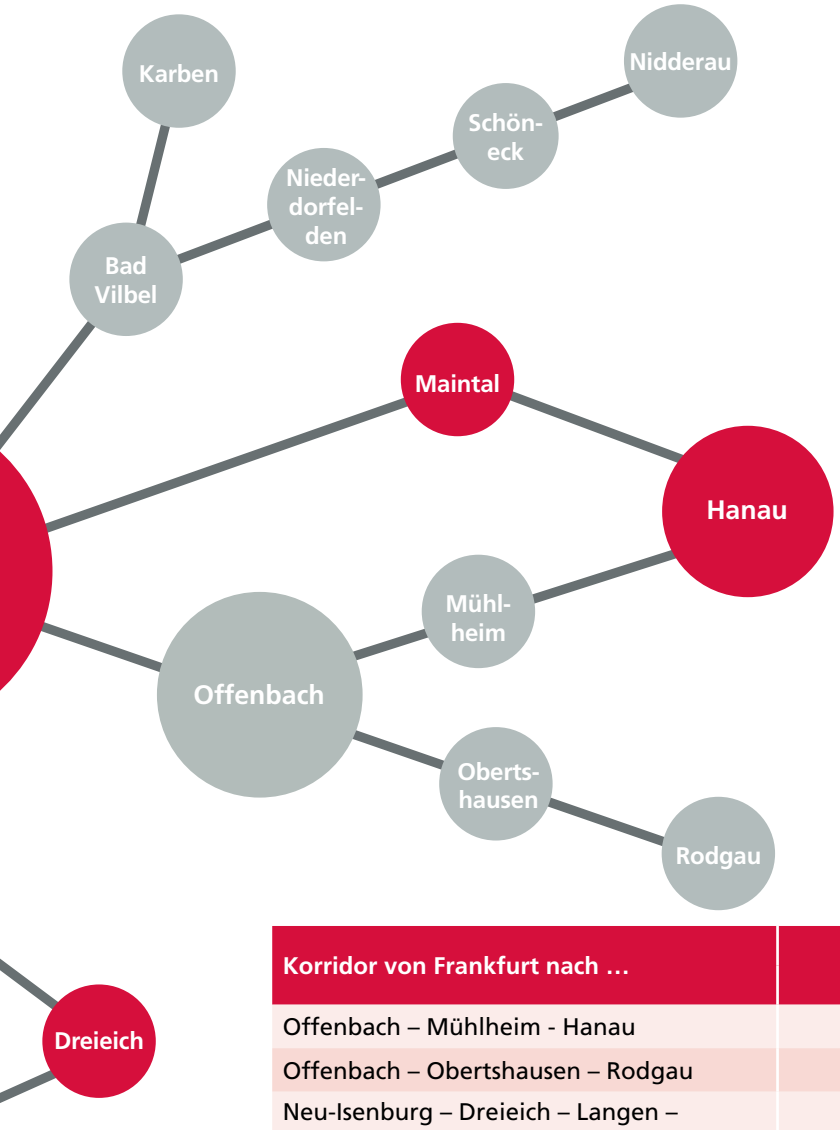
Dabei wird es nicht bleiben, denn in weiteren Kommunen sind bereits Überlegungen im Gange, leistungsfähige Radverbindungen für Berufspendler zu entwickeln.

Mögliche Achsen innerhalb der Region FrankfurtRheinMain

Die dargestellten Verbindungen orientieren sich an den im Regionalplan Südhessen ausgewiesenen regionalen Verkehrsachsen. Entlang dieser Achsen ist ein Infrastrukturausbau besonders sinnvoll, weil hier aufgrund vieler Pendlerbeziehungen mit einer guten Nachfrage zu rechnen ist.



Kommunen, die gemeinsam mit dem Regionalverband an der Planung arbeiten



Korridor von Frankfurt nach …	km*	Pendler	
		absolut	je km
Offenbach – Mühlheim - Hanau	20	42.100	2.100
Offenbach – Obertshausen – Rodgau	24	35.700	1.490
Neu-Isenburg – Dreieich – Langen – Egelsbach – Erzhausen – Darmstadt	34	44.000	1.290
Eschborn – Schwalbach – Bad Soden	17	21.700	1.280
Oberursel – Bad-Homburg – Friedrichsdorf	24	28.700	1.200
Maintal – Hanau	21	18.400	880
Sulzbach – Liederbach – Kelkheim	21	15.400	730
Bad Vilbel – Karben	18	13.100	730
Kelsterbach - Raunheim - Ruesselsheim	27	16.600	620
Bad Vilbel – Niederdorfelden – Schöneck – Nidderau	30	14.600	490
Kriftel – Hofheim	20	9.500	470
Mörfelden-Walldorf – Groß-Gerau	30	9.700	320
Hattersheim – Flörsheim – Hochheim	34	10.700	320

Quelle Pendlerzahlen 2016: Bundesagentur für Arbeit, Regionales Monitoring – Regionalverband FrankfurtRheinMain
* ermittelt über den Radroutenplaner Hessen, von Rathaus zu Rathaus, bevorzugt auf Radwegen, www.radroutenplaner.hessen.de

Von Frankfurt nach Darmstadt – das Pilotprojekt in Hessen

Die Kommunen Frankfurt, Neu-Isenburg, Dreieich, Langen, Egelsbach, Erzhausen und Darmstadt haben sich im Jahr 2014 als erste in Hessen auf den Weg gemacht, gemeinsam einen Radschnellweg zu entwickeln. Es wurde eine umfangreiche Machbarkeitsstudie beauftragt, die im September 2015 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde.

Die Machbarkeitsstudie untersucht verschiedene Streckenverläufe: Zwischen Langen und Darmstadt bietet sich eine Führung entlang der Bundesbahn an. Nördlich davon wurden zwischen Frankfurt und Langen drei Trassen untersucht. Jede bietet Vor- und Nachteile, je nachdem, welche Ziele und Erwartungen an die Verbindung gerichtet werden:

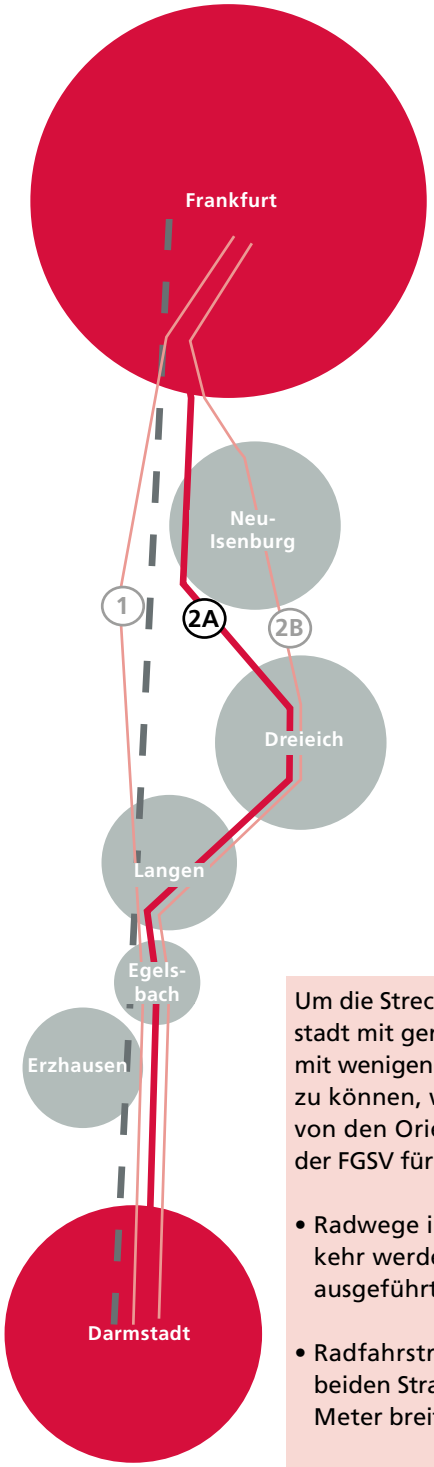
Trasse 1:

Eine Streckenführung entlang der Bahn stellt die schnellste Verbindung zwischen Frankfurt und Darmstadt dar. Es gibt wenige Kreuzungen, Einmündungen und Berührungspunkte mit dem Autoverkehr. Davon profitieren vor allem Langstreckenradler.

Trasse 2A und Trasse 2B

Während Variante 2A entlang des westlichen Randes von Neu Isenburg verläuft, führt Variante 2B direkt durch die Innenstadt. In der Ortsmitte von Dreieich treffen beide Varianten wieder aufeinander und folgen derselben Strecke, bis sie in Langen wieder mit Trasse 1 verschmelzen.

Beide Trassenvorschläge zielen auf eine siedlungsnahe Streckenführung ab, um möglichst viele Wohn- und Gewerbegebiete, Geschäfte oder Schulen direkt anzubinden. Besonders für Radler, die auf mittleren Strecken von 5 bis 10 Kilometern zwischen den Kommunen unterwegs sind, ist dies von Vorteil. Die gute Sichtbarkeit im Alltag kann dazu beitragen, mehr Menschen zum Umsteigen auf das Rad zu motivieren.



Um die Strecke Frankfurt – Darmstadt mit geringem Aufwand und mit wenigen Eingriffen umsetzen zu können, weicht man teilweise von den Orientierungswerten der FGSV für Radschnellwege ab:

- Radwege im Zweirichtungsverkehr werden drei Meter breit ausgeführt.
- Radfahrstreifen werden auf beiden Straßenseiten zwei Meter breit ausgeführt.
- In Einzelfällen wird der Radverkehr gemeinsam mit anderen Verkehrsarten geführt.

Aus diesem Grund hat das Land Hessen den Begriff **Rad-Direktverbindungen** gewählt.

Die Empfehlung der Gutachter

Die bahnnahe Trasse 1 punktet mit ihrer Schnelligkeit. Doch stellt sie keine direkte Verbindung zwischen Wohngebieten und den Ortszentren der beteiligten Kommunen her. In der Folge wäre die Rad-Direktverbindung für deutlich weniger Menschen eine sinnvolle Alternative zum Auto – ein zu großer Nachteil, weil mit der Rad-Direktverbindung auch mehr Radverkehr erzeugt werden soll. Außerdem sind für ihre Verknüpfung mit den Ortskernen längere Zuwege erforderlich.

Hier ist eine siedlungsnahe Führung von Vorteil: Sie weist nur eine geringfügig längere Fahrzeit auf und für ihre Realisierung sind weniger Eingriffe in den Bannwald notwendig. Für die erste Ausbaustufe der Rad-Direktverbindung empfehlen die Gutachter Variante 2A. Gegenüber der Variante 2B kann diese bei nahezu gleichem Erschließungspotenzial mit weniger Aufwand gebaut werden. Unter anderem deshalb, weil weniger Kreuzungen und Einmündungen umgestaltet werden müssen.

Eine Trassenführung westlich der Bahn sollte dann realisiert werden, wenn mehr Menschen in der Region auf ihren Alltagswegen regelmäßig Rad fahren und das Potenzial der Radnutzung auch auf längeren Strecken gestiegen ist.

Investition mit Zukunft

Für den Bau der Rad-Direktverbindung Frankfurt – Darmstadt sind 123 unterschiedliche Maßnahmen von der Markierung auf der Straße bis hin zum Bau einer Brücke nötig. Alle zusammen werden geschätzte 8,4 Millionen Euro netto kosten, das sind circa 280.000 Euro pro Kilometer. Zwei Drittel der Kosten entstehen durch den Bau oder die StVO-gerechte Markierung der Strecke. Das letzte Drittel entfällt auf den Ausbau der Kreuzungen und Einmündungen im Verlauf der Strecke. Nicht eingerechnet sind die Kosten für Grunderwerb und eventuelle Ausgleichsmaßnahmen.

In den Niederlanden schätzt man, dass der Bau eines Kilometers Radschnellweg zwischen 0,5 und zwei Millionen Euro pro Kilometer kostet. Im Vergleich dazu ist die Rad-Direktverbindung Frankfurt – Darmstadt relativ günstig zu realisieren. Die Gründe sind schnell genannt: Es bestehen schon viele Wege, die nur auf den Standard der Rad-Direktverbindung aufgewertet werden müssen. Und an vielen Kreuzungen und Einmündungen ist nur geringer Aufwand nötig, um als Radfahrer schnell und sicher fahren zu können.

280.000 Euro pro Kilometer sind gut investiertes Geld. Die Vorteile liegen auf der Hand, wenn man die Gesundheit der Bürger, die Zeitersparnis durch weniger Stau, den so wichtigen Effekt für Umwelt- und Klimaschutz und vor allem den Spaß am Radfahren gegenüberstellt.

Eigenschaften	Trasse 1	Trasse 2A	Trasse 2B
Gesamtlänge	*ca. 26 km*	*ca. 27 km*	*ca. 27 km*
Einwohner im Einzugsgebiet (1,0 km um die Trasse)	*29.300*	*54.300*	*69.400*
Pendler im Einzugsgebiet	*18.600*	*21.800*	*22.300*
Kreuzungen oder Einmündungen, die mit hohem Aufwand umgestaltet werden müssen	*7*	*10*	*16*
Notwendige Flächenversiegelung durch Baumaßnahmen	*30.500 m²*	*26.500 m²*	*21.000 m²*

Der Radschnellweg Frankfurt – Maintal – Hanau

Die Städte Hanau, Maintal und Frankfurt haben im Februar 2016 eine gemeinsame Absichtserklärung unterschrieben: Eine Radschnellverbindung soll entwickelt werden. Im Juni 2016 wurde Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit gegeben, sich zu informieren und erste eigene Ideen in die Planung einzubringen. Zwei Gruppen von Radfahrern – eine von Frankfurt und die andere von Hanau kommend – trafen sich in Maintal im Bürgerhaus.

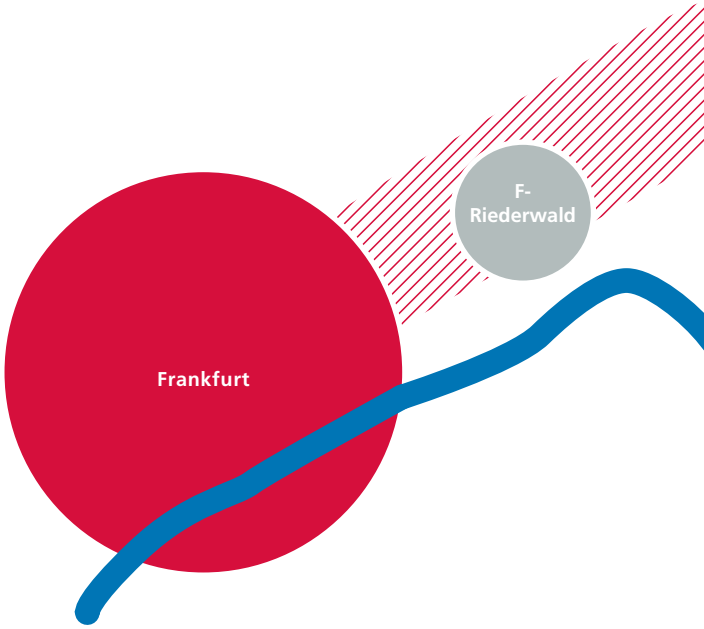
Die Bürgerveranstaltung war auch der passende Rahmen für die Bürgermeister und Stadträte, um eine Kooperationsvereinbarung zu schließen.

In der zweiten Jahreshälfte wurde die Erarbeitung eine Machbarkeitsstudie ausgeschrieben und ein entsprechender Auftrag vergeben. Die Studie soll bis zum Herbst 2017 fertiggestellt werden. Wenn erste Analysen und Untersuchungsergebnisse auf dem Tisch liegen, werden sowohl Behörden und Institutionen, deren Aufgabenbereiche durch das Projekt berührt werden, als auch die Öffentlichkeit einbezogen.

Foto: Stadt Maintal

Unterzeichnung der Absichtserklärung am 1. Juli 2016 (v.l.): Erster Stadtrat Ralf Sachtleber (Maintal), Stadtrat Andreas Kowol (Hanau), Stadtrat Stefan Majer (Frankfurt) und Erste Beigeordnete Birgit Simon (Regionalverband)

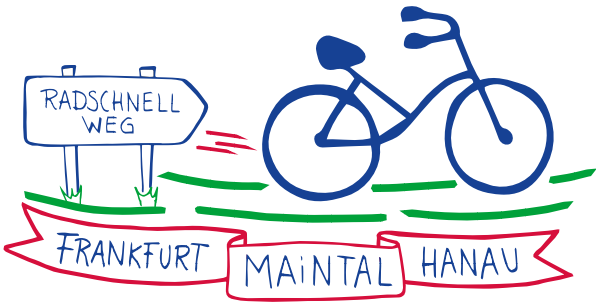
Foto: Stadt Maintal



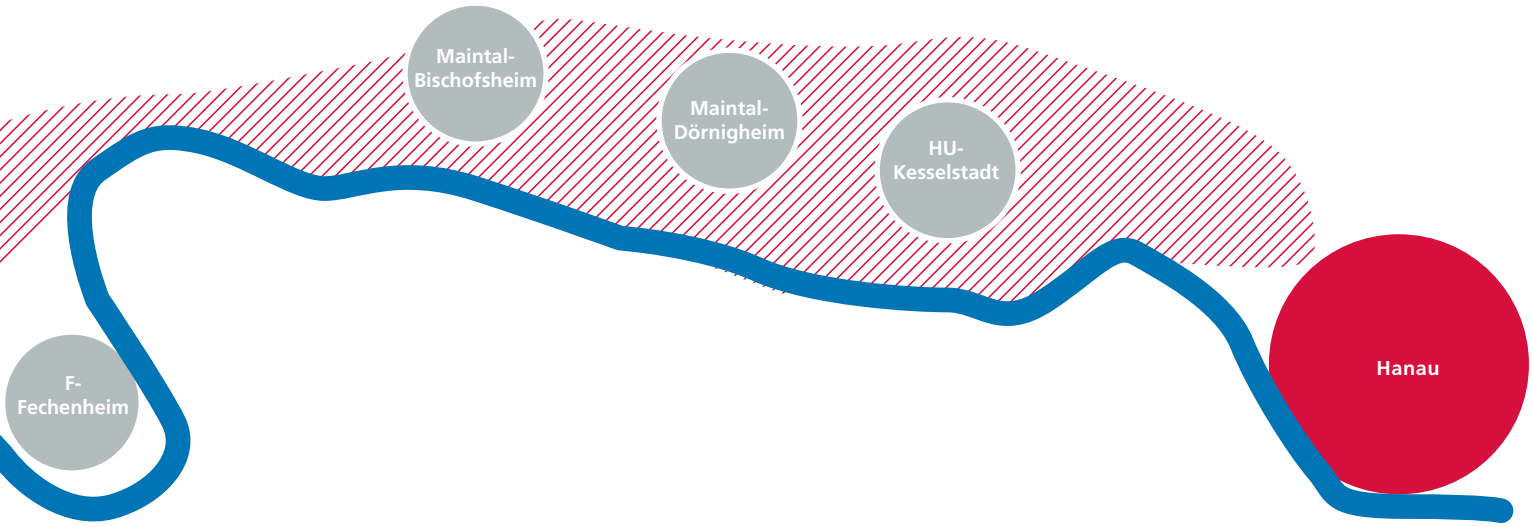
Auftaktveranstaltung

Radschnellweg Frankfurt – Hanau

Freitag, 1. Juli 2016, 17 bis 19 Uhr
Maintal, Bürgerhaus Bischofsheim
Dörnigheimer Weg 21



Stadt Frankfurt am Main – Verkehrsdezernat
Maintal – Stadt Land Fluss
Hanau – Brüder-Grimm-Stadt
Regionalverband FrankfurtRheinMain



Untersuchungsraum für den Radschnellweg Frankfurt – Maintal – Hanau

Mit dem Fahrrad zum Frankfurter Flughafen

Der Frankfurter Flughafen wird vom Verkehr umtost. Mit rund 80.000 Beschäftigten befindet sich hier die größte Ansammlung von Arbeitsplätzen in Deutschland. Bis 2021 ist damit zu rechnen, dass die Zahl der Beschäftigten weiter bis auf 90.000 ansteigt.

Mit Blick auf die zahlreichen Trassen von Autobahnen, Schnellstraßen und Schienenstrecken, die den Airport umgeben, erscheint es kaum vorstellbar, das Fahrrad für den täglichen Weg zur Arbeit zu nutzen.

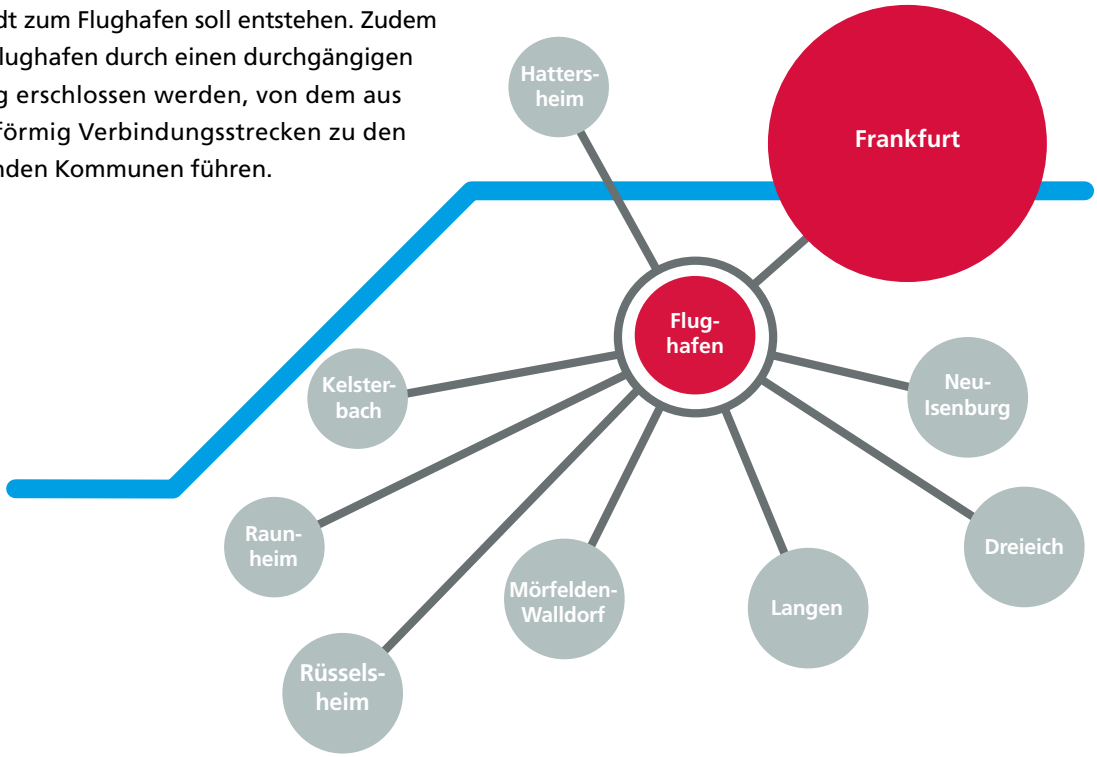
Auf Initiative des Regionalverbands wurde ein Arbeitskreis „Radanbindung an den Flughafen" gegründet. Im Kernteam des Arbeitskreises sind der ADFC Hessen, Hessen Mobil, die Fraport AG, die Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH sowie das Radfahrbüro der Stadt Frankfurt vertreten. Neben den an den Flughafen angrenzenden Kommunen und Kreisen sind diverse Gesellschaften, wie zum Beispiel der Rhein-Main-Verkehrsverbund oder der Regionalpark RheinMain, Teil des erweiterten Netzwerks.

Auch ein Radschnellweg von der Frankfurter Innenstadt zum Flughafen soll entstehen. Zudem soll der Flughafen durch einen durchgängigen Rundweg erschlossen werden, von dem aus strahlenförmig Verbindungsstrecken zu den umliegenden Kommunen führen.

Im Rahmen von Befahrungen wurden mögliche Wegeführungen und Routen erkundet. Ein erster Katalog von sinnvollen Maßnahmen wurde entwickelt. Die Vorschläge lassen sich in drei Kategorien unterteilen:

- 15 zwingend erforderliche Baumaßnahmen zur Beseitigung von Lücken und heute noch unüberwindbaren Hindernissen auf dem Rundweg und den Zuwegungen
- Verbesserungen der Befahrbarkeit von vorhandenen Wegen, beispielsweise durch Befestigung der Oberfläche oder Verbreiterung
- Begleitende Maßnahmen wie Beschilderung, Radabstellanlagen, Serviceangebote, Öffentlichkeitsarbeit

Rückenwind für die Vorschläge des Arbeitskreises gibt es von der Bundesregierung und der Europäischen Union, die in den nächsten zwei Jahren die Planung und Umsetzung mit Fördermitteln unterstützen. Der Regionalverband hat die Bewerbung um die Mittel initiiert und mit den Projektpartnern abgestimmt. Insgesamt fließen durch die Teilnahme an den Programmen mehr als 450.000 Euro Fördermittel in das Projekt.



Förderung durch den Bund: Ideen für den Radverkehr in großen Gewerbegebieten

Im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020 fördert das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in einem Zeitraum von drei Jahren bis 2019 ein Bündel von verschiedenen Maßnahmen und Arbeitspaketen. Das Projekt mit dem Titel „Fahrradmobilität in großen Gewerbe- und Industriestandorten – das Beispiel des Frankfurter Flughafens“ hat ein Gesamtvolumen von rund 254.000 Euro. Personal- und Sachkosten werden durchgängig zu 80 Prozent gefördert.

Zum Arbeitsprogramm gehören beispielsweise

- eine Untersuchung, welche neuen Qualitätsanforderungen das Radwegenetz erfüllen muss, wenn zunehmend Pedelecs genutzt werden;
- ein interdisziplinärer Hochschulwettbewerb mit dem Arbeitstitel „Überflieger“: Studierende entwerfen eine Fahrradbrücke über die Kapitän-Lehmann-Straße, die das Gebiet Gateway Gardens und den Business Standort THE SQUAIRE verbinden soll;
- die Entwicklung einer Online-Kommunikationsstrategie, die den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Unternehmen am Standort das Radfahren nahebringen soll, sowie
- die Weiterentwicklung des bewährten Projekts bike + business: Für Gateway Gardens soll ein Konzept entwickelt werden, das das Pilotgebiet als ersten fahrradfreundlichen Gewerbestandort Deutschlands qualifiziert.

Förderung durch die Europäische Union: Von den Niederlanden und Belgien lernen

Mit Erfolg hat sich der Regionalverband FrankfurtRheinMain gemeinsam mit der Fraport AG und der Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH um die Teilnahme am INTERREG NWE-Projekt „CHIPS – Cycle Highways Innovation for Smarter People Transport and Spatial Planning“ beworben. Die Europäische Union unterstützt mit diesem Programm die Entwicklung von Radschnellwegen. Insgesamt neun Regionen aus den Niederlanden, Belgien, Großbritannien und Deutschland arbeiten zusammen. Das Projekt hat ein Volumen von 573.000 Euro, wovon 60 Prozent gefördert werden. Das Projekt läuft bis März 2019.

Ein Beispiel für eine konkrete Maßnahme, die den Berufspendlern rund um den Flughafen zugutekommen soll, ist das „Mobile Mobility Hub“, das der Regionalverband einrichten wird. Hinter dieser Bezeichnung verbirgt sich eine transportable Mobilitätsstation, die Reparatur- und Serviceleistungen rund um das Fahrrad anbietet. Darüber hinaus dient sie aber auch als Bürgerbeteiligungs- und Informationszentrum über Radschnellwege.

Die Region profitiert von CHIPS und den EU-Fördermitteln: Die transnationale Zusammenarbeit mit den Projektpartnern ist inspirierend und bringt wertvolle Lerneffekte mit sich, insbesondere der Austausch mit den Vorreiterregionen aus Belgien und den Niederlanden.

Bio
MARKT

Exkurs: Von der Planung zum fertigen Radschnellweg

Modellhafter Ablauf des Planungsprozesses von Radschnellwegen / Rad-Direktverbindungen

1. Projektidee/Beschluss

Radbegeisterte Bürgerinnen und Bürger, Unternehmen oder Kommunen sehen den Bedraf für einen Radschnellweg. Das Projekt wird der Politik vorgestellt. Ist sie von der Idee überzeugt, wird eine Voruntersuchung in Auftrag gegeben. Sind mehrere Kommunen involviert, vereinbaren sie ein gemeinsames Vorgehen, meist durch eine Absichtserklärung.

2. Voruntersuchung/Machbarkeitsstudie

Im Auftrag der Kommunen begutachtet ein externes Planungsbüro im Untersuchungsraum alle Aspekte, die von dem Radschnellweg betroffen sind. In den geeigneten Korridoren werden Varianten ausgearbeitet und die jeweiligen Kosten berechnet. Sie werden miteinander verglichen und eine Variante wird für die genauere Bearbeitung ausgewählt. Diese wird der Politik und der Öffentlichkeit vorgestellt. Planen mehrere Kommunen gemeinsam, so müssen sie ein zentrales Projektmanagement installieren, damit die Planung koordiniert erfolgt.

3. Erarbeitung des Vorentwurfs

Der Vorentwurf besteht unter anderem aus dem technischen Straßenentwurf, einer zeichnerischen Darstellung des Projekts, den Entwürfen für Brücken, Unterführungen etc., den Untersuchungen über die Auswirkungen auf Boden, Luft, Wasser, Klima, Mensch, Tier und Pflanzen sowie einer Beschreibung aller Vorhaben, um diese Auswirkungen auszugleichen. Mit den Ergebnissen wird die Kostenschätzung aus der Voruntersuchung aktualisiert. Die Kommunen beantragen Landes- und Bundesmittel, um die Finanzierung abzusichern.

4. Das Baurechtsverfahren

Je nachdem, mit welchem Aufwand einzelne Streckenabschnitte umgesetzt werden können, kann ein Baurechtsverfahren notwendig sein. Dabei werden alle betroffenen öffentlichen und privaten Belange gegeneinander abgewogen. Sich widerstrebende Interessen werden ausgeglichen. Danach folgt die Genehmigung des Projekts.

5. Ausführungsplanung und Bau

Land, Kreis oder Kommune, je nach Zuständigkeit, beauftragen den Bau des Radschnellwegs und stellen das erforderliche Geld zur Verfügung. Auf Basis der Ausführungsplanung beginnt der Bau des Radschnellwegs.

Übersicht Projekte

Projekt	Projektpartner	Förderung	Kontakt
Radschnell-verbindung Frankfurt Hanau	Stadt Frankfurt Stadt Maintal Stadt Hanau		Regionalverband FrankfurtRheinMain Poststraße 16 60329 Frankfurt am Main Renate Krause Telefon: 069-2577-1582 krause@region-frankfurt.de
Radschnellverbin-dung zum Frank-furter Flughafen	Arbeitskreis „Radan-bindung an den Flug-hafen“: Hessen Mobil, Stadt Frankfurt, Fraport AG, Grundstücksgesell-schaft Gateway Gar-dens GmbH, Allgemei-ner Deutscher Fahrrad Club (ADFC) Hessen		
CHIPS – Cycle Highways Inno-vation for Smar-ter People Transport and Spatial Planning	International: Insgesamt neun Regio-nen, Lead Partner: Provinz Flämisch-Brabant, Belgien Regionale Partner: Fraport AG, Grund-stücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH	Europäische Union INTERREG (60 %)	
Fahrradmobilität in großen Gewer-be- und Industrie-standorten – das Beispiel des Frankfurter Flughafens	Stadt Frankfurt am Main, Fraport AG, Grundstücksgesell-schaft Gateway Gar-dens GmbH, Allgemei-ner Deutscher Fahrrad Club (ADFC) Hessen	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruk-tur (BMVI) Nationaler Radver-kehrsplan (NRVP) (80 %)	
Rad-Direktver-bindung Frankfurt – Darmstadt	Stadt Frankfurt Stadt Neu-Isenburg Stadt Dreieich Stadt Langen Gemeinde Egelsbach Gemeinde Erzhausen Stadt Darmstadt	Land Hessen	Regionalpark RheinMain Südwest GmbH Bürgermeister Manfred Ockel Stadt Kelsterbach Mörfelder Straße 33 65451 Kelsterbach Telefon: 06107-773-1

Aufwachsen,
wo es aufwärts geht.

Rund 5,7 Millionen Menschen, über 460 Städte und Gemeinden, drei Bundesländer, eine Region: FrankfurtRheinMain verbindet Geschichte mit Zukunft, Tradition mit Hightech, Kultur und Wissen mit höchster Wirtschaftskraft und eine vielfältige Landschaft von hohem Freizeitwert. Mitten im Herzen Europas, perfekt angebunden an die ganze Welt.

FrankfurtRheinMain – gut leben und erfolgreich arbeiten.

www.region-frankfurt.de

Regionalverband
FrankfurtRheinMain

Herausgeber
Regionalverband FrankfurtRheinMain
Der Regionalvorstand
Poststraße 16
60329 Frankfurt am Main
www.region-frankfurt.de

Alle Fotos/Abbildungen, soweit nicht anders angegeben:
Regionalverband FrankfurtRheinMain

Kontakt
Anja Batke
Fachbereich Kommunalservice
Telefon: +49 69 2577-1512
E-Mail: batke@region-frankfurt.de

Gestaltung
P.3 Agentur für Kommunikation
und Mobilität
Franz P. Linder
Antwerpener Straße 6-12
50672 Köln

Stand: April 2017

Druck
LAUCK Druckprodukte GmbH, Flörsheim am Main

© 2017 Regionalverband FrankfurtRheinMain

Regionalverband
FrankfurtRheinMain