

Radverkehrskonzept für den Main-Taunus-Kreis



Stand: 17.06.2019

Inhalt

1. Einleitung und Ziele.....	3
2. Vorüberlegungen	6
3. Netzanforderungen.....	7
3.1. Ziele des Radverkehrs	9
3.2. Wunschliniennetz	10
4. Bestandsanalyse	12
4.1. Bürgerbeteiligung	12
4.2. Unfallstatistik	15
4.3. Bestandsnetz	16
5. Netzkonzept	16
6. Handlungskonzept/ Maßnahmenplan	23
7. Impressum	24

1. Einleitung und Ziele

Der Main-Taunus-Kreis hat in seinem Kreisentwicklungskonzept „MTK Zwanzig30“ das Ziel formuliert, eine umweltfreundliche Mobilität zu fördern und zu unterstützen. Die Förderung der umweltfreundlichen Mobilität dient zudem der Entlastung der Kfz-Verkehrsinfrastruktur. Das vorliegende Radverkehrskonzept wurde nach dem Vorbild des „MitmachKreises“ gemeinsam mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden, der Polizei, dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC), dem Regionalverband FrankfurtRheinMain, sowie weiteren regionalen Trägern öffentlicher Belange erarbeitet. Dabei wurden neben bestehenden Informationen auch Bürgerbegehren, z.B. über die Meldeplattform Radverkehr, aus direkten Gesprächen und durch Schriftverkehr berücksichtigt. Da der Main-Taunus-Kreis seit vielen Jahren den Radverkehr fördert, konnte auf bestehende kreisweite Konzepte aufgesetzt werden. Dazu gehören das Schüler-Radverkehrskonzept (2013), das Radwege-Beschilderungskonzept (2011) sowie die im regionalen Flächennutzungsplan gekennzeichneten Radrouten.

Das vorliegende Radverkehrskonzept zeigt eine Zielinfrastruktur für den Main-Taunus-Kreis auf, die die polyzentrale Siedlungsstruktur, die bewegte Topographie, die Pendlerrelationen als auch wichtige Ziele für den Radverkehr berücksichtigt. Da der Ausbau einer Radverkehrsinfrastruktur aufgrund von umfangreichen Planungs- und Entscheidungsprozessen in allen Städten und Gemeinden selten zu einem Zeitpunkt erfolgt, wurde ein Maßnahmenplan entwickelt, bei dem die Umsetzungshorizonte der einzelnen Maßnahmen ergänzt wurden. Da bei vielen Maßnahmen aufgrund der baulichen und rechtlichen Voraussetzungen eine Kostenermittlung nach Streckenlänge nicht ohne detaillierte Prüfung möglich ist bzw. seriös durchgeführt werden kann, wird im vorliegenden Konzept auf eine Kostenermittlung verzichtet. Kostenschätzungen können beispielsweise im Rahmen der Leistungsphase HOAI 2 (Vorplanung) in Auftrag gegeben werden. Sollten alternative Führungsformen oder gar Ingenieurbauwerke notwendig sein, ist eine detaillierte Prüfung ohnehin vorzunehmen.

Auf die Integration von innerörtlichen Fragestellungen und Folgethemen in das Konzept wie Fahrradparken, Serviceinfrastruktur, Marketing sowie fahrradtouristische Konzepte wurde bewusst verzichtet. Diese Themen werden in einen anderen Rahmen oder über bestehende Prozesse bearbeitet.

Entsprechend den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) erfolgt die Radverkehrsnetzplanung für den zielorientierten Alltagsradverkehr nach folgendem Schema:

Tabelle 1: Ablauf einer Radverkehrsnetzplanung nach ERA 2010. Die Punkte 6 und 7 erfolgen nach der Konzepterstellung.

1.	Vorüberlegungen	Planungsraum, Stand der Netzplanung
2.	Netzanforderungen	Quellen und Ziele, Wunschliniennetz
3.	Bestandsanalyse	Qualität der Strecken und Knoten, Stärke der Quelle-Ziel-Verbindungen
4.	Netzkonzept	Umlegung, Zuordnung von Netzkategorien, Abstimmung des Konzepts mit Dritten
5.	Handlungskonzept	Maßnahmenplan, Prioritätenliste
6.	Abwägung und Entscheidung	-
7.	Umsetzung	-

Im Rahmen der Vorüberlegungen (Kapitel 2) werden zunächst Informationen über bestehende Planungen zu Radverkehrsverbindungen und neuen Bau- bzw. Entwicklungsgebieten gesammelt. Zu diesem Zweck wurde in den Gesprächen mit den Städten und Gemeinden im Zeitraum Oktober-Dezember 2017 erfragt, welche Entwicklungen diese anstreben. Im nächsten Schritt werden die Quellen und Ziele für den Radverkehr erfasst, neben den verfügbaren Daten zu Schulstandorten und zentralen Orten werden die kommunalen Akteure befragt. Nach Definition der Fern- und Nahziele nach dem System der zentralen Orte wird ein Wunschliniennetz gezeichnet. Dieses gibt einen ersten Aufschluss über den Bedarf an Radverkehrsverbindungen (3. Netzanforderungen). Darauf folgt die Bestandsanalyse (Kapitel 4), sie beinhaltet die Erfassung von Mängeln und Lücken im Netz.

Nach der Bestandsanalyse wird das Netzkonzept (Kapitel 5) erarbeitet, bei dem die Wunschlinien und Anforderungen auf das bestehende Routennetz umgelegt werden. Dabei werden die Verbindungen den Netzkategorien nach Verbindungsbedeutung zugeordnet. Aus der Netzkategorie ergibt sich schließlich eine Empfehlung für die passende Führungsform der Radwegeverbindung. Für überörtliche Verbindungen gelten folgende Kategorien:

Tabelle 2: Zielgrößen für die Gestaltung und Ausstattung von Verkehrswegen für den zielorientierten Alltagsradverkehr (ERA 2010: 10). 1*: sofern Teil des Wegweisungsnetzes.

Kategorie		Geschw. in km/h	Zeitverlust sek/km	Beleuchtung	Wegweisung
ARII	Überregionale Radverkehrsverbindung	20 - 30	15	-	Ja
ARIII	Regionale Radverkehrsverbindung	20 - 30	25	-	Ja
ARIV	Nahräumige Radverkehrsverbindung	20 - 30	35	-	1*

Für die Umlegung der Wunschlinienverbindungen auf Straßen und ggf. neu zu planende Wege werden die identifizierten Netzlücken und Alternativrouten mit den Direktverbindungen verglichen. Alternative Strecken sind vor dem Hintergrund der Erschließungswirkung zu berücksichtigen. Neben der Erschließungswirkung bestimmen einschlägige Faktoren wie die Verkehrssicherheit, Steigungen und Umwege, baulicher Aufwand, Eigentümerstruktur, schützenswerte Gebiete sowie Ziele auf der Strecke entlang der geplanten Verbindungen den Planungsprozess. Im Rahmen der zielgruppenspezifischen Planung werden verschiedene Wegezwecke und -ziele im Main-Taunus-Kreis aufgezeigt. Dabei wird prioritär der Alltagsradverkehr betrachtet, darunter fallen u. a. der Schüler- und Arbeitsverkehr sowie der lokale Versorgungsverkehr. Ergänzend zum Alltagsradverkehr werden zudem Verbindungen des lokalen Freizeitverkehrs und des touristischen Verkehrs betrachtet.

Schlussendlich wird zur Beseitigung der Netzlücken und Umsetzung des Zielnetzes ein Handlungskonzept/ Maßnahmenplan (Kapitel 5) entwickelt. Für jede Maßnahme wird angegeben, welcher Zeithorizont für eine Realisierung angenommen werden kann.

2. Vorüberlegungen

In Hessen liegt der Anteil des Radverkehrs an allen Wegen bei ca. sieben Prozent, in Deutschland bei ca. zehn Prozent (MiD 2008). Innerhalb Hessens gibt es große Unterschiede zwischen dem topographisch bewegten Nord- und Mittelhessen (vier Prozent) und dem überwiegend flachen Südhessen (elf Prozent). Im Vergleich zum Durchschnitt der Städte und Landkreise Südhessens weist der Main-Taunus-Kreis jedoch in weiten Teilen eine bewegte bzw. für das Fahrrad anspruchsvolle Topographie auf. Während für die am Main gelegenen Städte (Hochheim, Flörsheim, Hattersheim) ein ähnlicher Radverkehrsanteil wie im Durchschnitt Südhessens angenommen werden kann, müssen für die im Vordertaunus und Taunus gelegenen Städte und Gemeinden ein deutlich geringerer Radverkehrsanteil angenommen werden.

Für den Radverkehr ergibt sich daher ein großes Wachstumspotential, welches vor allem durch eine fehlende Infrastruktur gehemmt wird. Die Voraussetzungen für den Radverkehr sind auch deshalb als gut zu bewerten, da die Wege zwischen den Mittelzentren aufgrund der verdichteten Raumstruktur relativ kurz sind. Die Wachstumspotentiale im Pendleradverkehr ergeben sich im Main-Taunus-Kreis vor allem aus der Flexibilität und der weitgehenden Unabhängigkeit des Rades zum Beispiel gegenüber Staus und der Parkraumsuche im Berufsverkehr. So ist die Reisezeit von umliegenden Städten und Gemeinden in die Eschborner Gewerbegebiete zu den Hauptverkehrszeiten bereits heute konkurrenzfähig gegenüber der Kfz-Nutzung, obwohl hier typische Radfahrdistanzen von fünf Kilometern teils deutlich überschritten werden. Gerade zur Steigerung des Pendleradverkehrs ist daher eine Ertüchtigung der Radrouten an den Arbeitsplatzschwerpunkten im Main-Taunus-Kreis vonnöten.

Neben dem Pendlerverkehr sind die Schülerinnen und Schüler eine wichtige Zielgruppe, die heute einen großen Teil der Radfahrer stellen und dabei vor allem Distanzen von weniger als drei Kilometern zurücklegen. Schließlich ist die Nachfrage für den Freizeit- und Versorgungsverkehr zu beachten, bei der eine große Vielfalt an Zielen vorhanden ist. Während für Versorgungsaktivitäten geringere Distanzen ausschlaggebend sind, sind bei Freizeitverkehren unterschiedliche Wegelängen zu betrachten.

Auch im Main-Taunus-Kreis wird der stark steigende Absatz von Pedelecs und E-Bikes immer mehr sichtbar und kann als Zeichen des großen Interesses zur Fahrradnutzung auch in topographisch bewegten Regionen gewertet werden. Für überörtliche Hauptrouten ist daher auch eine Freigabe für S-Pedelecs (Unterstützung bis 45 km/h) vor allem außerhalb geschlossener Ortschaften zu prüfen, sofern es die Routenführung zulässt. Dazu ist eine detaillierte Eignungsprüfung hinsichtlich Sichtbeziehungen und möglichen Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern durchzuführen. Durch den Radwegeausbau wird zudem die Nutzung des ÖPNV attraktiver, die Reisezeiten für die Reisekette Bike+Ride werden dadurch verbessert. Bei der Betrachtung der Radverkehrsinfrastruktur ist schließlich auf Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern hinzuweisen. Nicht

seltener werden aufgrund mangelnder Alternativen überörtliche Radwegeverbindungen auf landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Wegen ausgeschildert oder Hauptverbindungen für den Radverkehr auf Fußgängerwegen mit einer Zusatzbeschilderung „Fahrrad frei“ geführt. In diesen Fällen versucht der Main-Taunus-Kreis im Rahmen der Netzplanung durch frühzeitige Einbindung der Interessenvertreter die gegenseitige Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer zueinander zu erhöhen, um Konflikte vorzubeugen.

Für den Main-Taunus-Kreis wurde in den Jahren 2005-2011 das Radwegebeschilderungskonzept in Zusammenarbeit mit dem ADFC fertig gestellt. Für die kreisweite Beschilderung wurde mit den Städten und Gemeinden ein Haupt- und Nebenroutennetz definiert. Das vorliegende Radverkehrskonzept nutzt das bestehende Radroutennetz als Grundlage und ist daher als planerische Fortschreibung desselben zu verstehen. Zur Radwegeplanung ist weiterhin hinzuzufügen, dass die Baulast von Radwegen je nach Straßenklasse an unterschiedliche Behörden gekoppelt ist. So ist für die Führung von straßenbegleitenden Radwegen an Bundesstraßen der Bund (HessenMobil im Auftrag des Bundes), an Landesstraßen das Land (HessenMobil) und an Kreisstraßen der Landkreis zuständig. Ein großer Teil der in Planung befindlichen Radwege wird jedoch durch die kreisangehörigen Städte und Gemeinden getragen.

Informationsgrundlage für die Planung des Bundes und Landes sind der Bundesverkehrswegeplan und die Sanierungsoffensive des Landes Hessen. An Bundesverkehrswegen im Main-Taunus-Kreis sind jedoch zum jetzigen Kenntnisstand bisher nur ein Radweg an der B 519 (Marxheim-Weilbach) geplant und die Sanierungsoffensive 2016-2022 beinhaltet nur einen kleinen Teil der an Landesstraßen benötigten Radwege. Es ist daher davon auszugehen, dass bei Fortführung der bestehenden Ausbauplanung an Landesstraßen bis zum Jahr 2030 nur ein geringer Teil des Basisangebotes für den Radverkehr geschaffen werden kann. Bereits in einigen Fällen musste die Baulast von straßenbegleitenden Radwegen durch die kreisangehörigen Städte und Gemeinden übernommen werden.

3. Netzanforderungen

Die Anforderungen an eine Radverkehrsinfrastruktur im vorliegenden Konzept orientieren sich zunächst an den bestehenden Regelwerken, darunter die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) und die „Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete“ (HRaS) der Forschungsgemeinschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Für die Radverkehrsplanung gilt zunächst das Leitbild, die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs sicherzustellen. Fahrräder sind dabei entsprechend der Straßenverkehrsordnung als gleichberechtigte Fahrzeuge zu behandeln. Aus diesen Voraussetzungen ergibt sich für die Planung von Verbindungen, dass eine möglichst weitgehende Umwege-, Hindernis- und Kreuzungsfreiheit für den Radverkehr hergestellt

wird. Entsprechend der HRaS sind die fünf Hauptforderungen Zusammenhang, Direktheit, Attraktivität, Sicherheit und Komfort bei der Planung von Radverkehrsnetzen in der Fläche zu berücksichtigen. Im Main-Taunus-Kreis ist zudem besonders auf die hemmende Wirkung von Höhenunterschieden hinzuweisen, denn Radverkehrsverbindungen mit starken oder lang anhaltenden Steigungen werden nur von wenigen Nutzergruppen angenommen. Daher ist auch bei der Neuplanung von Baugebieten und Verkehrsverbindungen auf eine Erschließung mit moderaten Höhenunterschieden zu achten. Bei der Angebotsplanung für den Radverkehr im Main-Taunus-Kreis sind aus diesem Grund und vor dem Hintergrund der Verkehrswegebündelung besonders Verbindungen an bestehenden Hauptachsen des KFZ-Verkehrs und an Bahnlinien zu prüfen.

3.1. Ziele des Radverkehrs

Zunächst werden die wichtigsten Ziele für Radfahrer aus dem Main-Taunus-Kreis definiert. Dabei werden als Ziele für den Alltagsradverkehr (v.a. Arbeits- und Versorgungsverkehr) zunächst die zentralen Orte der Raumordnung und Landesplanung eingetragen. Weiterhin sind die Schulen sowie Arbeitsplatzstandorte als die wichtigsten Ziele für den Alltagsradverkehr anzusehen. Für die Verknüpfung der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV werden die Stationen des Schienenpersonennahverkehrs eingetragen (SPNV). Schlussendlich werden lokale Ziele mit Freizeitfunktion sowie touristische Ziele definiert. Abbildung 1 zeigt die Übersicht der Ziele des Radverkehrs.

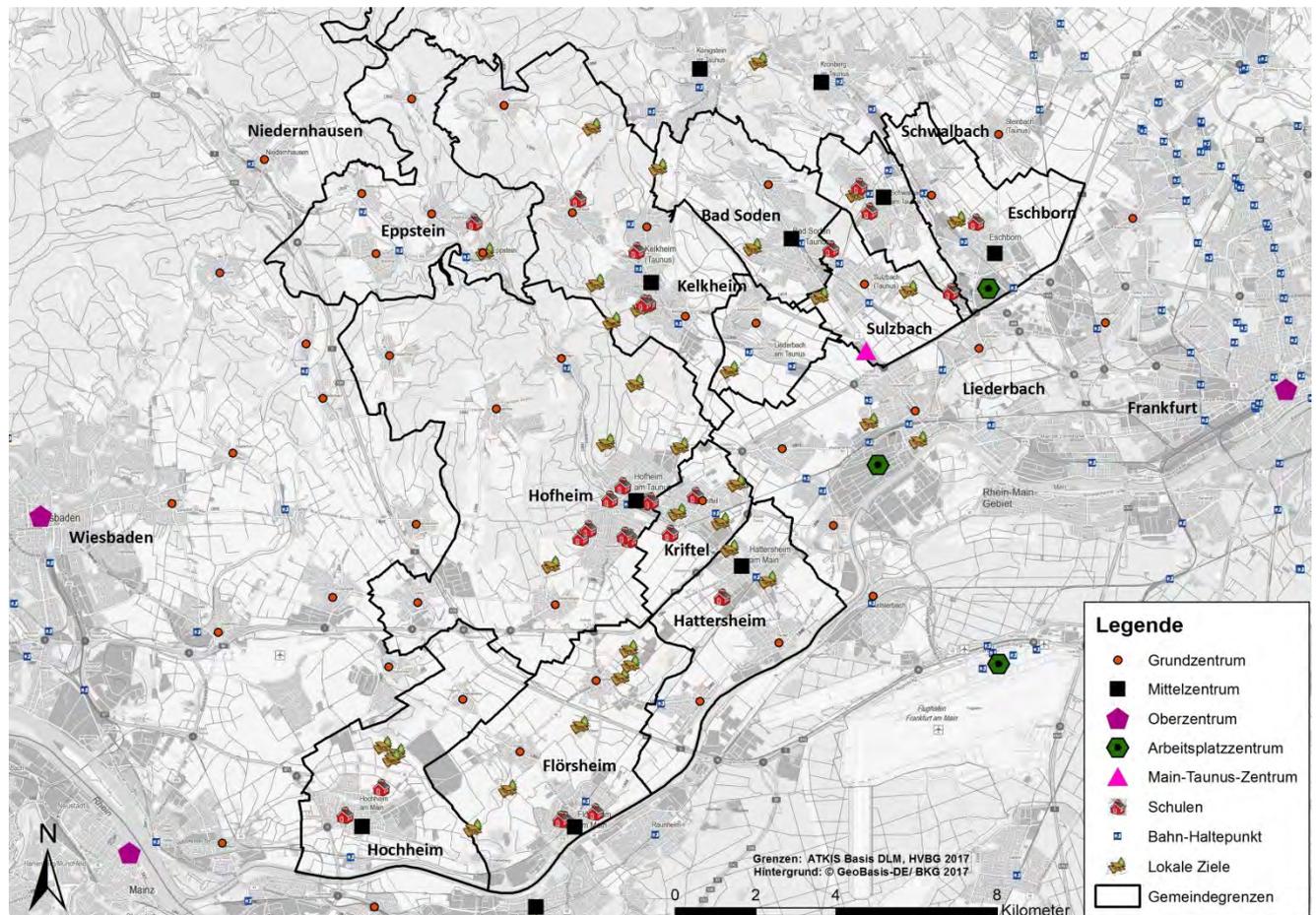


Abbildung 1: Quellen und Ziele des Radverkehrs im Main-Taunus-Kreis. Hintergrund: © GeoBasis-DE/ BKG 2017.

3.2. Wunschliniennetz

Für den Main-Taunus-Kreis wurde ein Wunschlinien- bzw. Luftliniennetz nach ERA und RIN entwickelt, welches die Netzpotentiale zunächst ungeachtet der Zuständigkeiten, Flächenpotentiale, Finanzierungsfragen und sonstigen Faktoren aufzeigt. Im ersten Schritt wurden die Orte oberer, mittlerer und geringer Zentralität miteinander verbunden (Abbildung 2).

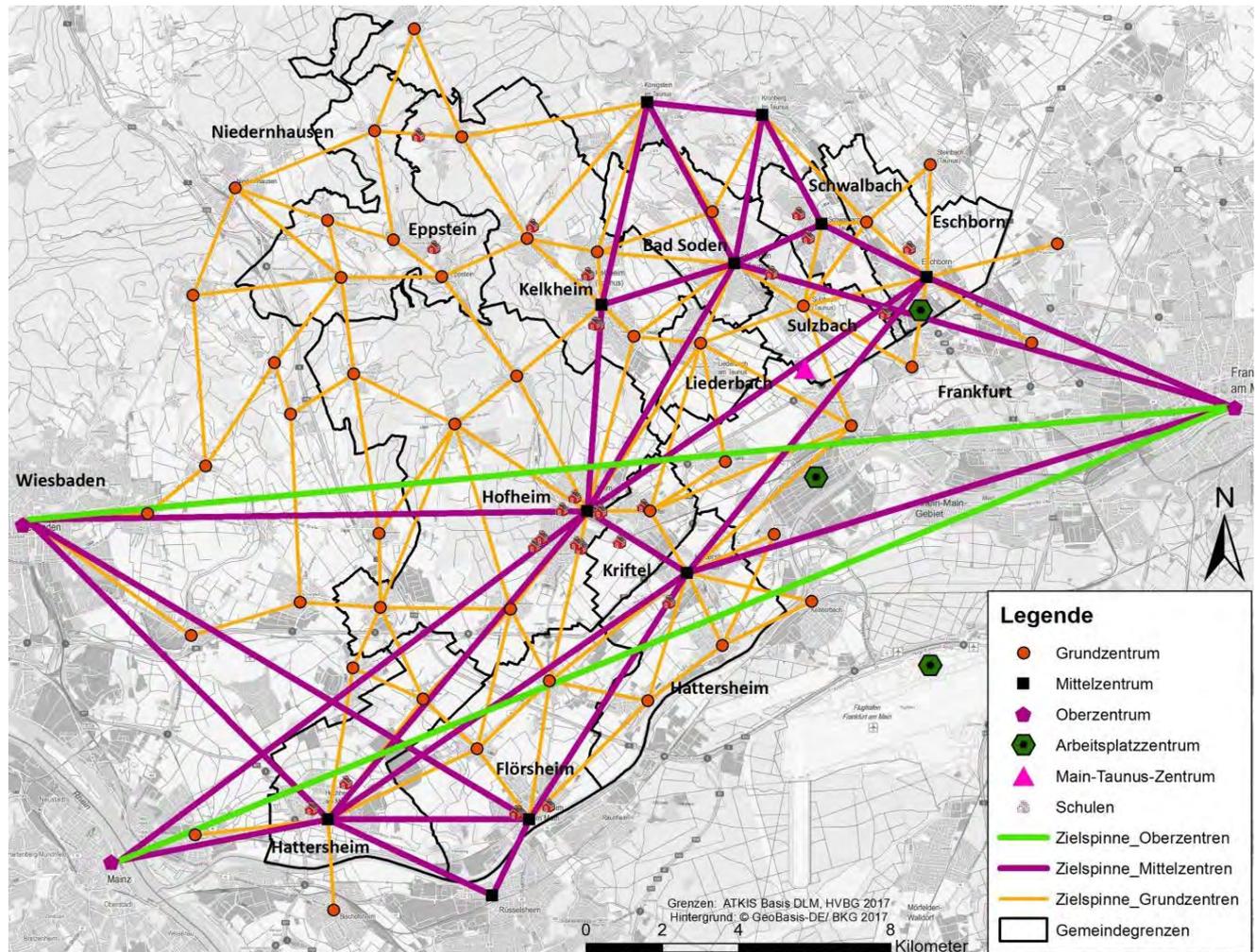


Abbildung 2: Verbindung der Orte oberer, mittlerer und geringer Zentralität. Hintergrund: © GeoBasis-DE/ BKG 2017.

Aufgrund der sich überlagernden Linien ist eine Potentialermittlung bisher kaum möglich. Daher wird eine Zusammenführung und Bereinigung des Netzes vorgenommen, die sich zunächst an den natürlichen Barrieren orientiert. Das entstandene Wunschliniennetz, welches immer noch unabhängig von bestehenden Raumachsen verläuft, kann nun zur Potentialermittlung mit dem bestehenden Radroutennetz und den räumlichen Gegebenheiten verglichen werden (Abbildung 3).

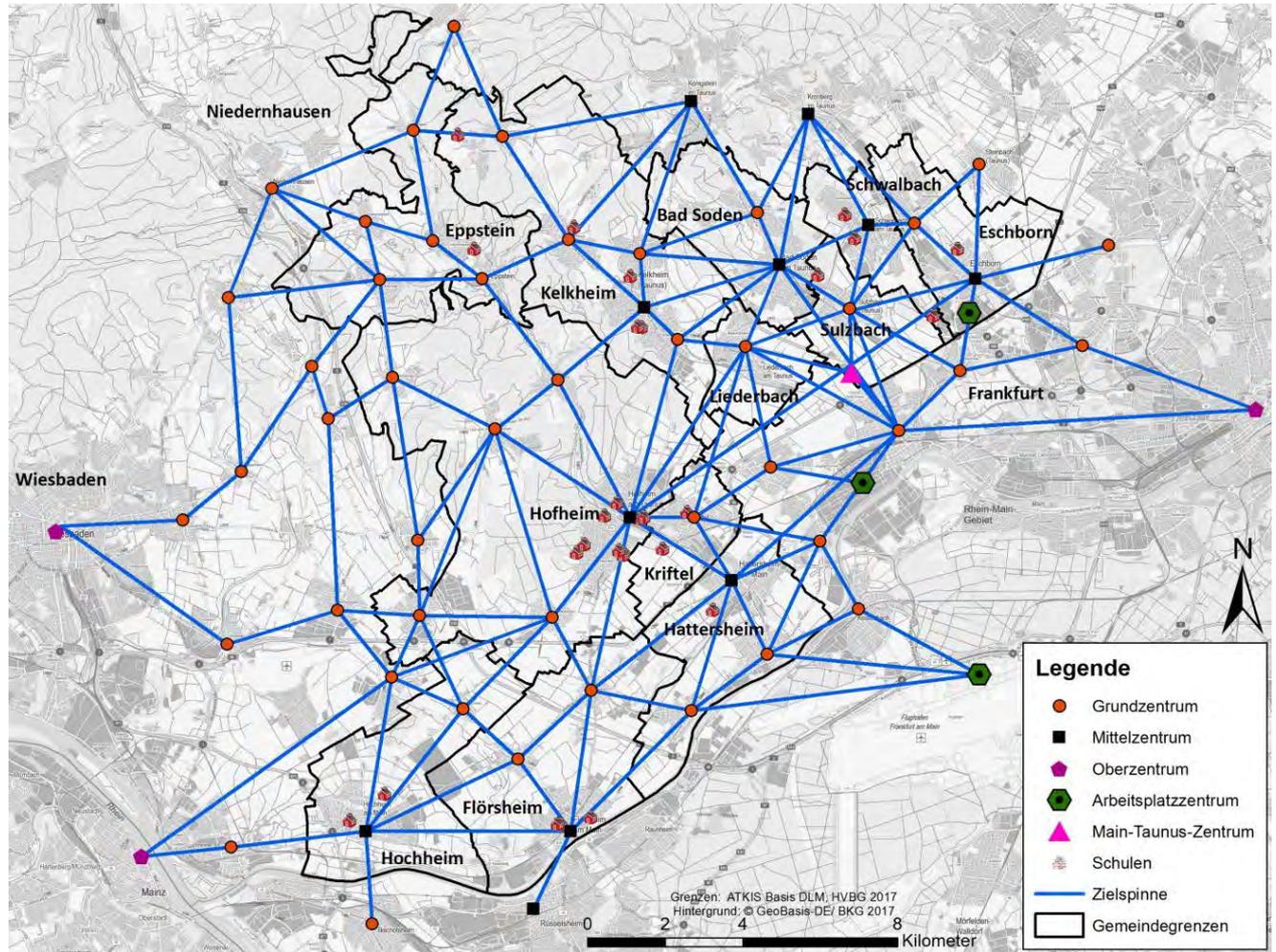


Abbildung 3: Bereinigtes Wunschliniennetz. Hintergrund: © GeoBasis-DE/ BKG 2017.

4. Bestandsanalyse

Das Radverkehrsnetz im Main-Taunus-Kreis besteht neben regulären Radwegen aus der Mitführung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn, freigegebenen Fußwegen und Einbahnstraßen in Gegenrichtung sowie land- und forstwirtschaftlichen Wegen. Für das Beschilderungskonzept sowie für die Nutzung im Radroutenplaner Hessen wurden Haupt- und Nebenrouten für den Radverkehr definiert (siehe Bestandsnetz). Diese Unterscheidung dient auch der Ausbauplanung und Netzentwicklung.

Für eine detaillierte Bestandsanalyse empfiehlt das Regelwerk ERA eine Befahrung und Fotodokumentation des Radroutennetzes. Das Radverkehrsnetz im Main-Taunus-Kreis hat eine Länge von ca. 700 km unter Berücksichtigung aller im Radroutenplaner Hessen ausgewiesenen Routen (ivm GmbH 2017). Da im Rahmen des vorliegenden Konzeptes der Fokus auf der Zielnetzplanung liegt, wird auch aus Ressourcengründen auf eine vollständige Befahrung des Netzes verzichtet. Nach Identifikation von Problem- und Potentialstandorten wurden jedoch für einen Großteil dieser Standorte Ortsbegehungen und –befahrungen mit einer Fotodokumentation durchgeführt.

Zur Identifikation von Barrieren und Mängeln und zur Erarbeitung des Maßnahmenplans wurde eine Vielzahl an Quellen herangezogen:

- Interviews mit kommunalen Ansprechpartnern, Experten der Polizei und des ADFC
- Unfallstatistik aus den vergangenen drei Jahren (Polizeidirektion Main-Taunus 2017)
- Daten der Meldeplattform Radverkehr (ivm GmbH 2017)
- Fotodokumentation aus dem Projekt Park&Ride/Bike&Ride Hessen (ivm GmbH 2017)
- Fotodokumentation des ADFC Main-Taunus (2015)
- Direkt an die Kreisverwaltung herangetragene Informationen durch Bürger
- Ortsbegehungen und –befahrungen

4.1. Bürgerbeteiligung

Im Main-Taunus-Kreis haben Bürger mehrere Möglichkeiten, Anregungen zur Netzplanung an die Gebietskörperschaften heranzutragen. Der ADFC bündelt im Rahmen der Vereinsarbeit die Anregungen zur Radverkehrsplanung. Die intensive Zusammenarbeit zwischen ADFC und kommunaler Ebene der vergangenen Jahre wird hier weiter fortgesetzt.

Weiterhin beteiligen sich alle Städte und Gemeinden im Main-Taunus-Kreis an der Meldeplattform Radverkehr. Hier haben Bürger die Möglichkeit, über Smartphone oder PC eine digitale Meldung von Missständen im Radverkehrsnetz zu machen. Im Zeitraum 01/2015 - 09/2017 wurden hier 178 Meldungen registriert, die an die zuständigen Städte und Gemeinden weitergeleitet wurden. Besonders auffällig ist, dass in der Stadt Eschborn mit Abstand die meisten Meldungen (54) eingegangen sind. Dies ist vermutlich auf die

große Zahl an Pendlern zurückzuführen, die zu ihren Arbeitsplätzen in die Eschborner Gewerbegebieten fahren. Eine weitere Informationsquelle ist der direkte Bürgerkontakt. Ein Großteil durch Anrufe, aber auch durch schriftliche Anfragen sind 92 Meldungen im Jahr 2017 eingegangen, die zum Zwecke der weiteren Planung mit Koordinaten dokumentiert wurden (Abbildung 4).

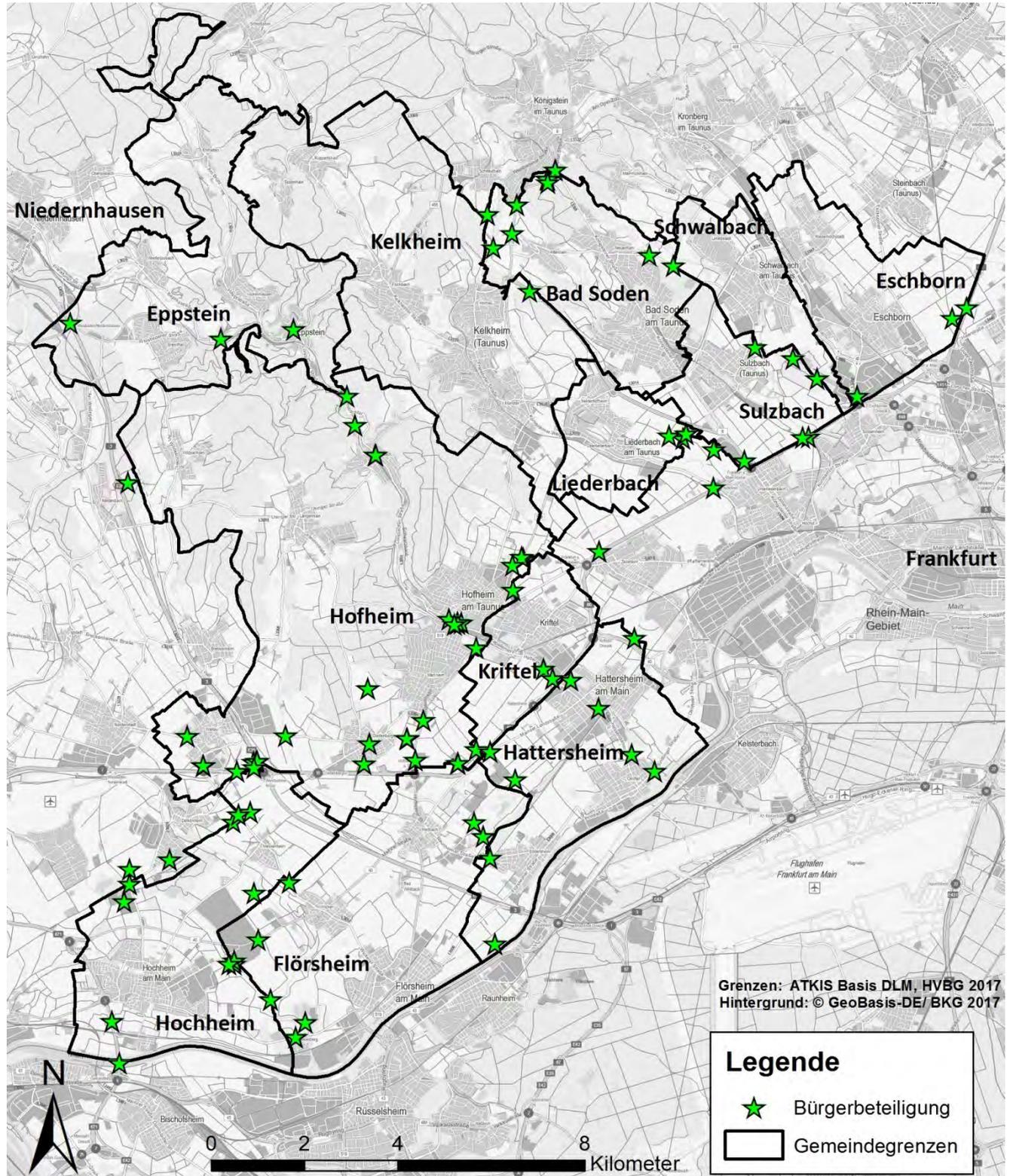


Abbildung 4: Bürgerbegehren, die im Jahr 2017 direkt an die Kreisverwaltung herangetragen wurden. Hintergrund: © GeoBasis-DE/ BKG 2017.

4.2. Unfallstatistik

Tabelle 3 zeigt die Unfälle mit Radfahrerbeteiligung im Main-Taunus-Kreis in den Jahren 2014-2016. Erkennbar ist, dass die Unfallzahl von Jahr zu Jahr ansteigt, die Ursachen für die Zunahme können jedoch nicht zweifelsfrei genannt werden. Mögliche Ursachen in dem Zusammenhang sind eine Zunahme der gesamten Verkehrsleistung, eine Zunahme des Radverkehrsanteils sowie eine zunehmende Missachtung der Verkehrsregeln durch die an Unfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer. Weiterhin zeigt die Auflistung, dass der Großteil der Unfälle innerhalb geschlossener Ortschaften auftritt (87 Prozent). Es ist jedoch zu beobachten, dass Unfälle außerhalb geschlossener Ortschaften mit 35 Prozent häufiger Schwerverletzte zur Folge haben als Unfälle innerorts (20 Prozent).

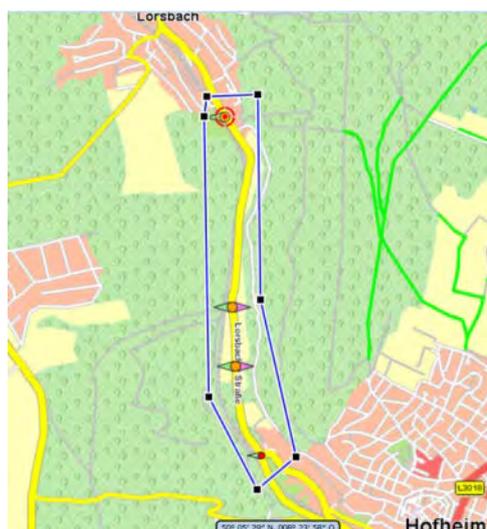
Tabelle 3: Unfälle mit Radfahrerbeteiligung im Main-Taunus-Kreis in den Jahren 2014-2016. Werte in Klammern für Unfälle außerhalb geschlossener Ortschaften.

Jahr	Anzahl Unfälle	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2014	156 (22)	-	33 (8)	97 (12)
2015	164 (17)	-	43 (7)	101 (12)
2016	183 (15)	1 (0)	35 (4)	123 (11)

Eine Auflistung der Unfälle aus dem Jahr 2016 nach Kommunen (Tabelle 4) zeigt ein differenzierteres Bild. Die Stadt Hofheim verzeichnet die größte Anzahl an Unfällen, sticht aber besonders hervor mit den meisten Verkehrsunfällen mit Radfahrern außerhalb geschlossener Ortschaften. Auf der L 3011 wurden mit Abstand die meisten Unfälle mit Radfahrern registriert. Auf dem Streckenabschnitt der L 3011 zwischen Hofheim-Lorsbach und Hofheim/ Einmündung Lorsbacher Straße (Streckenlänge 2,4 km) ereigneten sich im Jahr 2016 vier Verkehrsunfälle mit Radfahrern (Abbildung 5). In allen vier Verkehrsunfällen wurde der Radfahrer jeweils von einem Kfz erfasst. Als Gründe für die Häufung an Unfällen an genanntem Streckenabschnitt kann das erhöhte Radverkehrsaufkommen sowie die geringe Straßenbreite genannt werden. Trotz der gestiegenen Unfallzahlen im Main-Taunus-Kreis kann im statistischen Vergleich zu anderen Städten und Landkreisen jedoch konstatiert werden, dass sich insgesamt wenig Verkehrsunfälle mit Radfahrern außerhalb geschlossener Ortschaften ereigneten.

Tabelle 4: Unfälle mit Radfahrerbeteiligung im Jahr 2016 nach Gebietskörperschaft.

Kommune	Anzahl Unfälle
Hofheim	33
Hattersheim	27
Eschborn	25
Kelkheim	23
Bad Soden	18
Flörsheim	15
Kriftel	14



Hochheim	12
Sulzbach	9
Schwalbach	5
Eppstein	2
Liederbach	0

Abbildung 5: Unfälle mit Radfahrern an der L 3011 im Jahr 2016 (Polizeidirektion Main-Taunus 2017).

4.3. Bestandsnetz

Die Abbildung 6: Bestandsnetz Radverkehr nach den Daten des Radroutenplaners Hessen zeigt das Bestandsnetz für den Radverkehr aus dem Radroutenplaner Hessen (2017). Dabei ist zu erläutern, dass das Netz nicht nur den Bestand an Radverkehrsanlagen aufzeigt, sondern zum Zwecke der Routinganwendung auch Verbindungen, an denen keine Radverkehrsanlagen vorhanden sind. Im Rahmen der Gespräche mit den kommunalen Ansprechpartnern wurde zudem festgestellt, dass nicht alle Verbindungen enthalten sowie einige Verbindungen nicht den aktuellen Stand widerspiegeln. Im Nachgang der Maßnahmenplanung sollen daher die gesammelten Informationen zur Fortschreibung des Radroutenplaner Hessen an den Dienstleister übermittelt werden.

5. Netzkonzept

Durch Vergleich des Wunschliniennetzes mit den o.g. Erkenntnissen der Netzanforderungen und der Bestandsanalyse wird das Netzkonzept erstellt. Die Zielrouten sind nach den in Tabelle 1 genannten Regelwerkskategorien eingeteilt: Während es sich bei den nahräumigen Radverkehrsverbindungen (AR IV) um Basisverbindungen zwischen zwei benachbarten Orten handelt, haben regionale Radverkehrsverbindungen (AR III) eine überörtliche Verbindungsfunktion zwischen zwei Mittelzentren oder weiteren Orten mit vergleichbarer Zentralität. Überregionale Radverkehrsverbindungen (AR II) erschließen dagegen die benachbarten Oberzentren mit den Mittelzentren des Main-Taunus-Kreises. Häufig sind nahräumige Radverkehrsverbindungen auch Teil einer Verbindung mit übergeordneter Verbindungsfunktion, diese Verbindungen sind der höheren Netzkategorie zugeordnet. Zur besseren Übersichtlichkeit werden in der Darstellung der Zielnetzplanung (Abbildung 10) nicht alle bestehenden nahräumlichen Routen in der Karte verortet.

Die Angebotsplanung orientiert sich danach, möglichst vielen Einwohnern im Main-Taunus-Kreis die Erreichung der nahräumigen Ziele sowie den schnellen Zugang zu einer regionalen oder überregionalen Radverkehrsverbindung zu bieten. Überregionale und regionale Radrouten können aufgrund Ihrer Sammel- und Verbindungsfunktion längere Strecken außerhalb bebauter Gebiete führen und müssen sich bei geeigneten Flächen- und Erschließungspotentialen nicht zwingend an bestehenden Siedlungsachsen orientieren. Die Radrouten mit übergeordneter Verbindungsfunktion müssen neben den in der Tabelle 1 aufgeführten Qualitätskriterien Entwurfsgeschwindigkeit und Zeitverlust auch ein Mindestmaß der Kriterien „Topographie“, „soziale Sicherheit“, „Verkehrswegbündelung“ entsprechen.

Bei Neuplanungen sind steile Streckenabschnitte, die zu instabilem Fahrverhalten oder zum Absteigen zwingen, zu vermeiden, soweit dies die Morphologie zulässt. Ebenso sollen – soweit möglich – Höhenunterschiede von mehr als 50 Metern auf geringen Distanzen vermieden werden. Eine verbesserte soziale Sicherheit entlang neuer Verbindungen kann häufig gemeinsam mit den Zielen der Verkehrswegebündelung erreicht werden. Durch straßenbegleitende Radwege können Höhenunterschiede und die Landschaftszerschneidung minimiert sowie die soziale Sicherheit und Sicht- bzw. Belichtungsqualität erhöht werden.

Die höheren Anforderungen an Radwege mit übergeordneter Verbindungsfunktion führen nicht immer dazu, dass die Kosten für die diese Wege pro Meter höher sind als bei nahräumigen Verbindungen. Bei auftretenden baulichen Barrieren fallen jedoch häufig höhere Kosten an, um die Direktheit der Verbindung zu gewährleisten. Mit höheren Planungs- und Bauaufwänden ist insbesondere bei einem Einsatz von Ingenieurbauwerken zu rechnen. Grundsätzlich verfolgt die Netzplanung jedoch das Ziel, zunächst Lückenschlüsse auf bestehenden Achsen zu schließen, um vor dem Hintergrund von Kosten und Nutzen die besten Ergebnisse zu erzielen. Die Maßnahmen sind im Folgenden nach den Umsetzungshorizonten kurzfristig, mittelfristig und langfristig auf einer Übersichtskarte dargestellt (Abbildungen 7-9). Das vorliegende Netzkonzept zeigt die Erweiterung des Radwegenetzes nach Durchführung aller Maßnahmen.

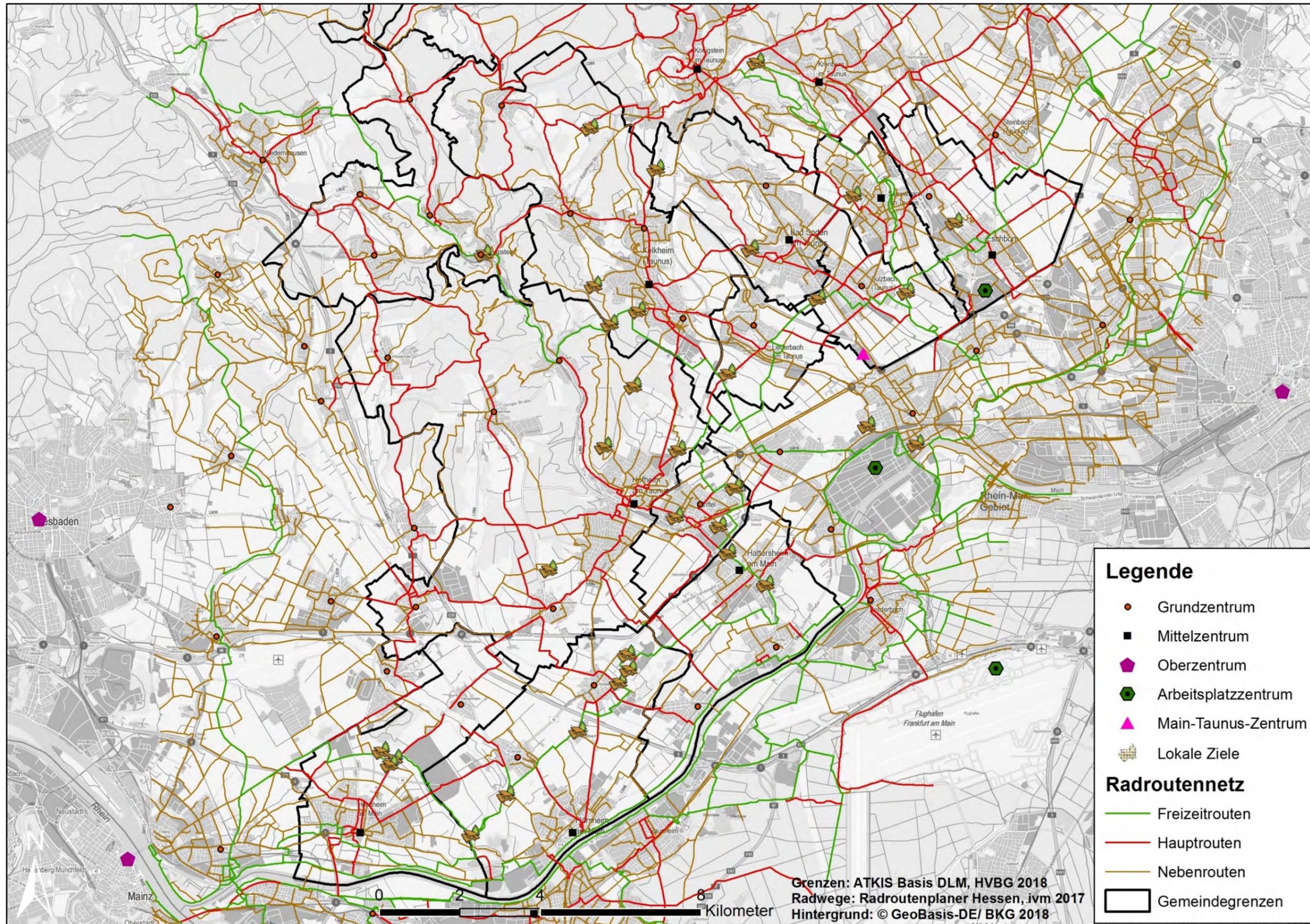


Abbildung 6: Bestandsnetz Radverkehr nach den Daten des Radroutenplaners Hessen

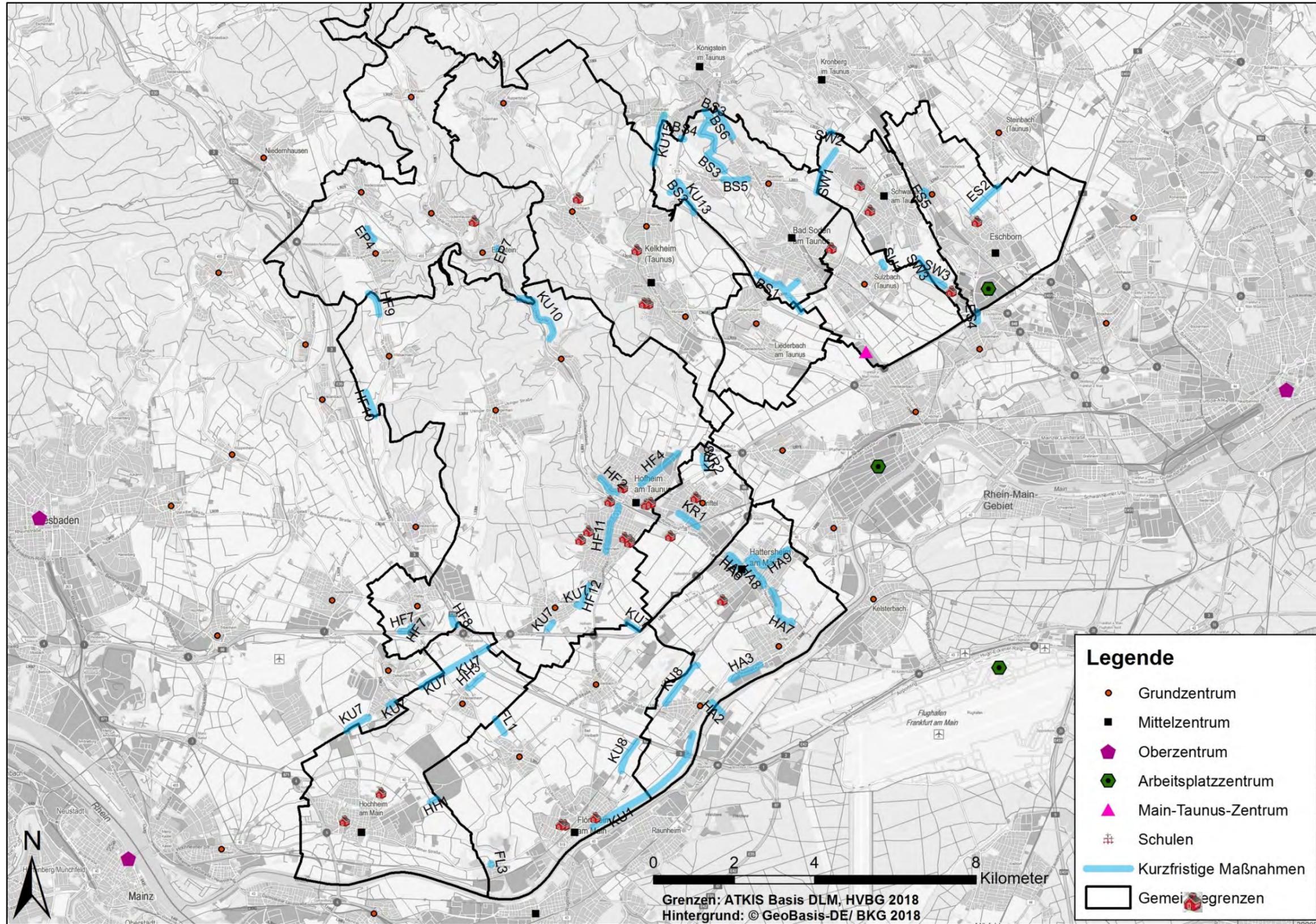


Abbildung 7 Maßnahmen mit kurzfristigem Umsetzungshorizont.

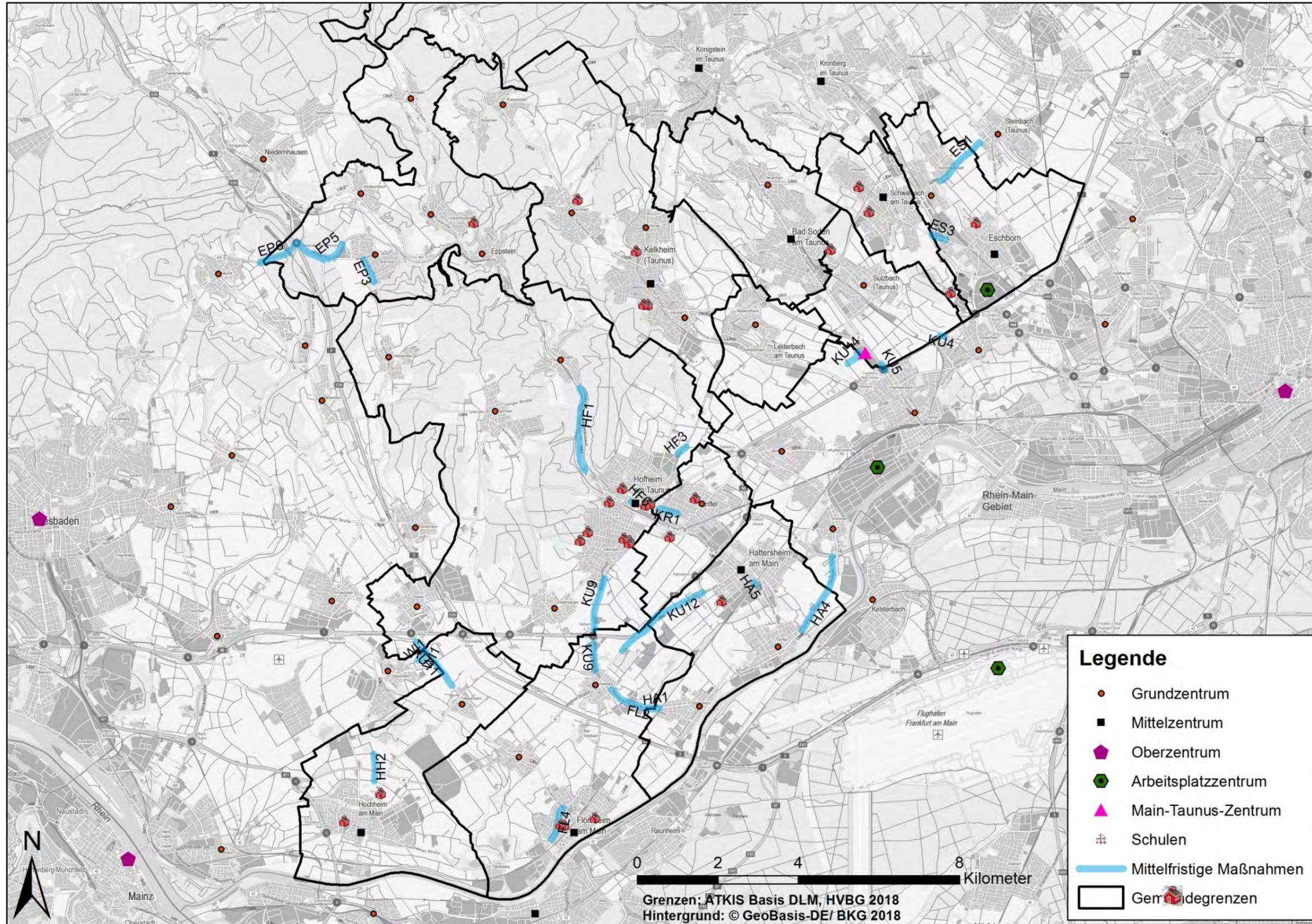


Abbildung 8: Maßnahmen mit mittelfristigem Umsetzungshorizont.

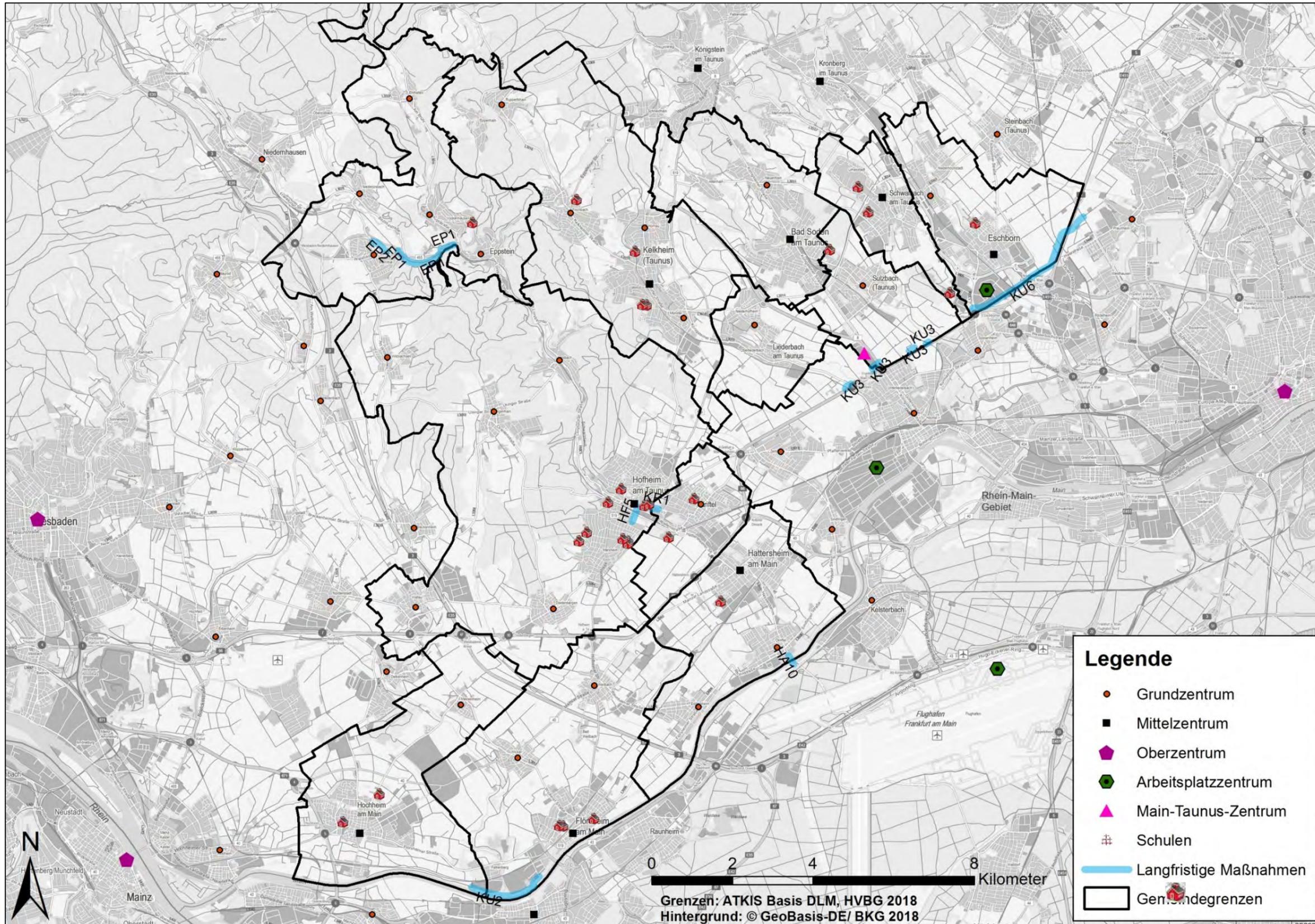


Abbildung 9: Maßnahmen mit langfristigem Umsetzungshorizont.

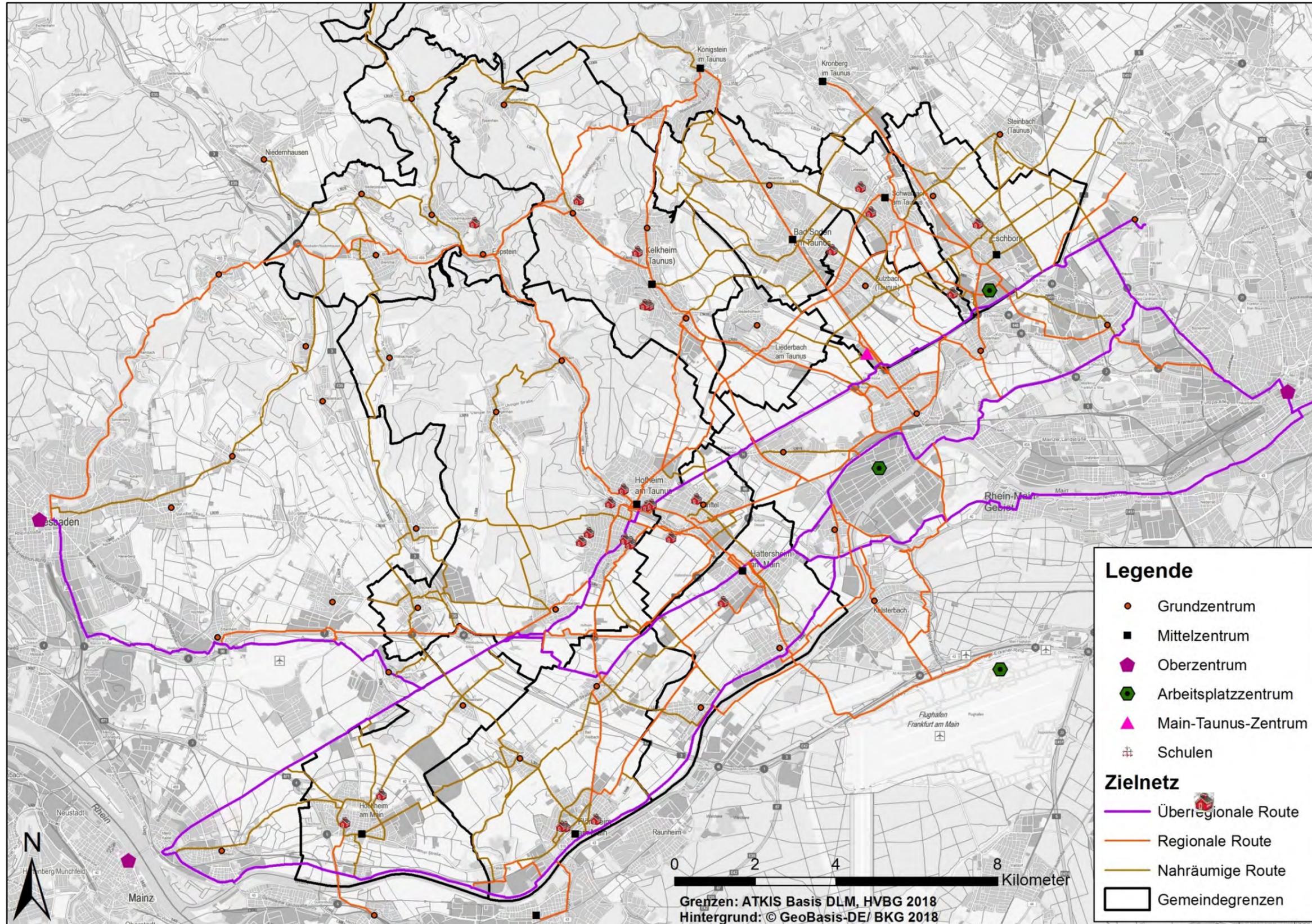


Abbildung 10: Langfristiges Zielnetz für Verbindungen der Kategorien AR II (überregional), AR III (regional) und ausgewählten Verbindungen der Kategorie AR IV (nahräumig).

6. Handlungskonzept/ Maßnahmenplan

Nach der Entwicklung des Netzkonzeptes folgt die Erstellung des Maßnahmenplans. Der diesem Dokument anhängige Maßnahmenplan enthält 71 Maßnahmen, die zur Erreichung eines Zielnetzes notwendig sind. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wurde der Fokus auf die Entwicklung eines durchgängigen Radverkehrsnetzes gelegt, daher wird kein Anspruch auf Vollständigkeit für die Identifikation sanierungs- und verbesserungsbedürftiger Infrastruktur erhoben. Das Konzept zeigt Maßnahmenvorschläge auf und zeigt keine endgültigen bzw. feststehenden Planungen. Für jede Maßnahme wird ein Umsetzungshorizont angegeben, der von dem aktuellen Planungsstatus und der Maßnahmenkomplexität abgeleitet wird.

Dabei ist zunächst zu beachten, dass Verbindungen mit überregionaler oder regionaler Verbindungsfunktion nicht zwingend mit höherer Priorität umzusetzen sind als nähräumige Verbindungen. Denn nähräumige Verbindungen zwischen zentralen Orten bzw. Wohngebieten erfüllen die häufig die Funktion eines Basisangebotes für den Alltagsradverkehr.

Maßnahmen, bei denen die Planung bereits fortgeschritten ist oder die Planungs- und Realisierungsaufwände nur als moderat gewertet werden, sind als kurzfristig umsetzbar gekennzeichnet. Komplexere Maßnahmen, die aufgrund von Hindernissen wie technischen Hürden, Grunderwerb, Naturschutz, Baurecht etc. höhere Planungs- und Realisierungsaufwände haben, werden entsprechend als mittel- oder langfristig umsetzbar gekennzeichnet. Es ist zu beachten, dass die vorliegende Definition von kurz-, mittel- und langfristigen Umsetzungszeiträumen willkürlich vor dem Hintergrund der vorgeschlagenen Maßnahmenliste getroffen wurde. Sie hat damit weder einen Regelwerksbezug noch richtet sich die Definition nach Förder- oder Programmzeiträumen.

Umsetzungshorizont	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
Zeitangabe	1-3 Jahre	4-7 Jahre	> 7 Jahre

Nach Umsetzung von Maßnahmen ist die geänderte Routenführung auch in der Beschilderung durch die Kommunen anzupassen. Bei kommunenübergreifenden Maßnahmen wird eine gemeinsame Planung und Bauausschreibung empfohlen, um Aufwände und Kosten zu sparen. Dies kann beispielsweise durch Verwaltungsvereinbarungen geregelt werden.

Für die Maßnahmen KU3: A 66 Hofheim – Eschborn und KU8: Direktverbindung Flörsheim – Hattersheim kann aufgrund der hohen Erschließungswirkung ein Ausbau als Raddirektverbindung bzw. Radschnellweg infrage kommen. Dazu haben die betroffenen Städte und Gemeinden die Möglichkeit, im ersten Schritt gemeinsam eine Machbarkeitsstudie für die jeweils gewünschte Verbindung in Auftrag zu geben. Entsprechende Machbarkeitsstudien werden durch die Richtlinie Nahmobilität des Landes Hessen gefördert.

7. Impressum

Main-Taunus-Kreis, Der Kreisausschuss
Straßenverkehrsamt

Postanschrift:
Postfach 1480
65704 Hofheim am Taunus

Hausanschrift:
In den Nassen 2
65719 Hofheim

Weitere Informationen unter:
Tel: 06192/205-1966
Fax: 06192/205-1979
E-Mail: nahmobilitaet@mtk.org
DE-Mail: mtk@mtk.de-mail.de
Web: www.mtk.org

2019 2. Evaluierte Fassung