

Radverkehrskonzept für den Main-Taunus-Kreis



Inhalt

- 1. Einleitung und Ziele..... 4
- 2. Erstellung des Radverkehrskonzeptes in den Jahren 2017-2018 5
- 3. Vorüberlegungen 7
- 4. Netzanforderungen..... 9
 - 4.1. Ziele des Radverkehrs10
 - 4.2. Wunschliniennetz 11
- 5. Bestandsanalyse13
 - 5.1. Bürgerbeteiligung 13
 - 5.2. Unfallstatistik16
 - 5.3. Bestandsnetz 17
- 6. Netzkonzept 17
- 7. Handlungskonzept/ Maßnahmenplan20
- 8. Weitere Radverkehrsprojekte im Main-Taunus-Kreis24
 - 8.1 Planungen zu Radschnellverbindungen im Main-Taunus-Kreis24
 - 8.2 Regionaltangente West (RTW)24
- 9. Allgemeine Hinweise:25
- 10. Impressum26

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), sowie dem Regionalverband FrankfurtRheinMain. 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. Zukünftige Entwicklungen wie Radschnellverbindungen werden zum gegebenen Zeitpunkt berücksichtigt.

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 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:

2. Erstellung des Radverkehrskonzeptes in den Jahren 2017-2018

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) wurden 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 wurden die Quellen und Ziele für den Radverkehr erfasst, neben den verfügbaren Daten zu Schulstandorten und zentralen Orten wurden die kommunalen Akteure befragt. Nach Definition der Fern- und Nahziele nach dem System der zentralen Orte wurde ein Wunschliniennetz gezeichnet. Dieses gab einen ersten Aufschluss über den Bedarf an Radverkehrsverbindungen (3. Netzanforderungen). Darauf folgte die Bestandsanalyse (Kapitel 4), sie beinhaltet die Erfassung von Mängeln und Lücken im Netz.

Nach der Bestandsanalyse wurde das Netzkonzept (Kapitel 5) erarbeitet, bei dem die Wunschlinien und Anforderungen auf das bestehende Routennetz umgelegt werden. Dabei wurden die Verbindungen den Netzkategorien nach Verbindungsbedeutung zugeordnet. Aus der Netzkategorie ergab 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 wurden die identifizierten Netzlücken und Alternativrouten mit den

Direktverbindungen verglichen. Alternative Strecken waren vor dem Hintergrund der Erschließungswirkung zu berücksichtigen. Neben der Erschließungswirkung bestimmten 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 wurden verschiedene Wegezwecke und -ziele im Main-Taunus-Kreis aufgezeigt. Dabei wurde prioritär der Alltagsradverkehr betrachtet, darunter fallen u. a. der Schüler- und Arbeitsverkehr sowie der lokale Versorgungsverkehr. Ergänzend zum Alltagsradverkehr wurden zudem Verbindungen des lokalen Freizeitverkehrs und des touristischen Verkehrs betrachtet.

Schlussendlich wurde zur Beseitigung der Netzlücken und Umsetzung des Zielnetzes ein Handlungskonzept/ Maßnahmenplan (Kapitel 5) entwickelt.

3. Vorüberlegungen

Zur Beurteilung des Radverkehrsanteils am gesamten Verkehr wird der Modal Split erstellt. Hier wird der Anteil der Wege, welche mit dem Rad zurückgelegt werden, mit den weiteren Verkehrsmitteln in Bezug gesetzt. In Deutschland wird hierfür ca. alle 10 Jahre der Bericht „Mobilität in Deutschland“ erstellt. Der letzte Bericht wurde 2017 veröffentlicht.

In Hessen liegt der Anteil des Radverkehrs an allen Wegen bei ca. acht Prozent, in Deutschland bei ca. elf Prozent (MiD 2017). Der Main-Taunus-Kreis wird in diesem Bericht als Region „Mittelstadt, städtischer Raum“ aufgeführt. Somit bietet sich ein Vergleich innerhalb dieser Kategorie an.

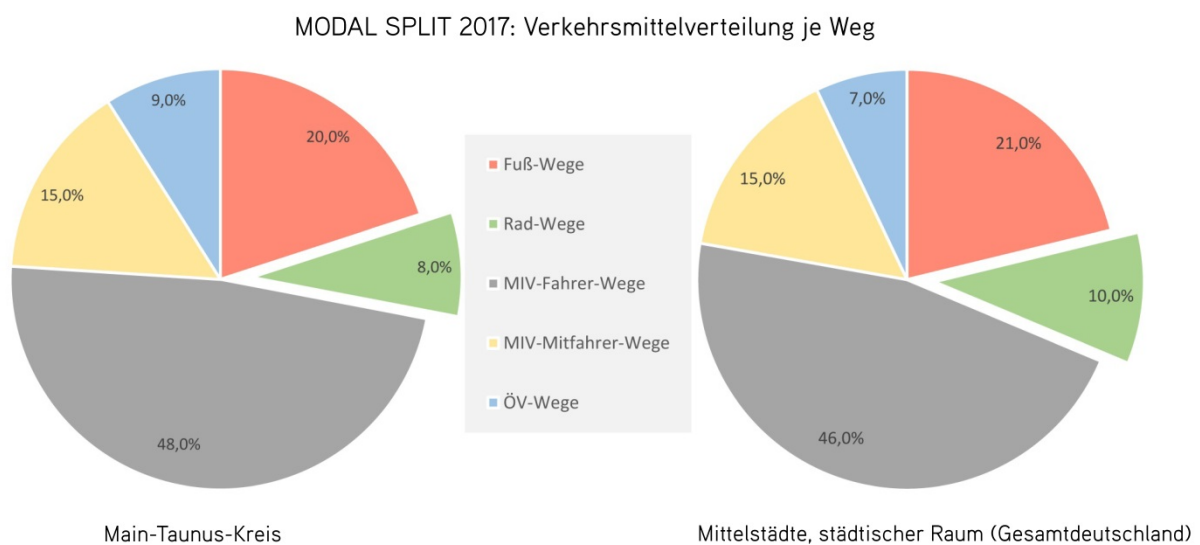


Abbildung 1 Mobilität in Deutschland (MiD 2017): Modalsplit im MTK und Modalsplit im Durchschnitt deutscher Mittelstädte und im städtischen Raum

Es wird deutlich, dass im Main-Taunus-Kreis 8% der Wege mit dem Rad zurückgelegt werden, im Durchschnitt der Mittelstädte sind es 10%. Gleichzeitig werden im Main-Taunus-Kreis 2% mehr Wege mit dem PKW zurückgelegt. Positiv fällt auf, dass 2% mehr Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt werden als in der Vergleichsgesamtheit Mittelstädte/ Städtischer Raum.

Im Vergleich zum Durchschnitt der Städte und Landkreise Südhessens weist der Main-Taunus-Kreis 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. Gleichzeitig sind die Distanzen zur Metropole Frankfurt, bzw. den Großstädten Wiesbaden und Mainz für Radfahrende zu meistern, da die Wege zwischen den Mittelzentren aufgrund der verdichteten Raumstruktur relativ kurz sind.

Für den Radverkehr ergibt sich daher ein großes Wachstumspotential, welches vor allem durch eine fehlende Infrastruktur gehemmt wird. 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 selten 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 Konflikten 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. Die Sanierungsoffensive läuft im Jahr 2021 aus, bisher ist noch keine neue Priorisierung des Landes veröffentlicht worden. Das Land Hessen hat im Jahr 2019 ein eigenes Rad-Hauptnetz vorgestellt. Hierüber sollen Oberzentren untereinander, sowie Mittelzentren mit den Oberzentren verbunden werden. Es handelt sich somit um überregionale Routen. Seither hat das Land begonnen, die Netzlücken zu identifizieren und die daraus resultierenden Projekte zu priorisieren. Dies kann als Fortschreibung der Sanierungsoffensive verstanden werden. Ein Ergebnis liegt noch nicht vor.

Projekte, die in der Baulast des Landes liegen, aber aus Personalmangel derzeit nicht realisiert werden können, können von den Kommunen geplant und umgesetzt werden. Die Kosten werden hierfür erstattet. Dieses Vorgehen ermöglicht es Radwege, die den Kommunen sehr wichtig sind, schnell umzusetzen, wie z.B. bei den Projekten KU11 und FL1.

4. 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.

4.1. Ziele des Radverkehrs

Zunächst wurden die wichtigsten Ziele für Radfahrer aus dem Main-Taunus-Kreis definiert. Dabei wurden 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 wurden die Stationen des Schienenpersonennahverkehrs eingetragen (SPNV). Schlussendlich werden lokale Ziele mit Freizeitfunktion sowie touristische Ziele definiert. Abbildung 2 zeigt die Übersicht der Ziele des Radverkehrs.

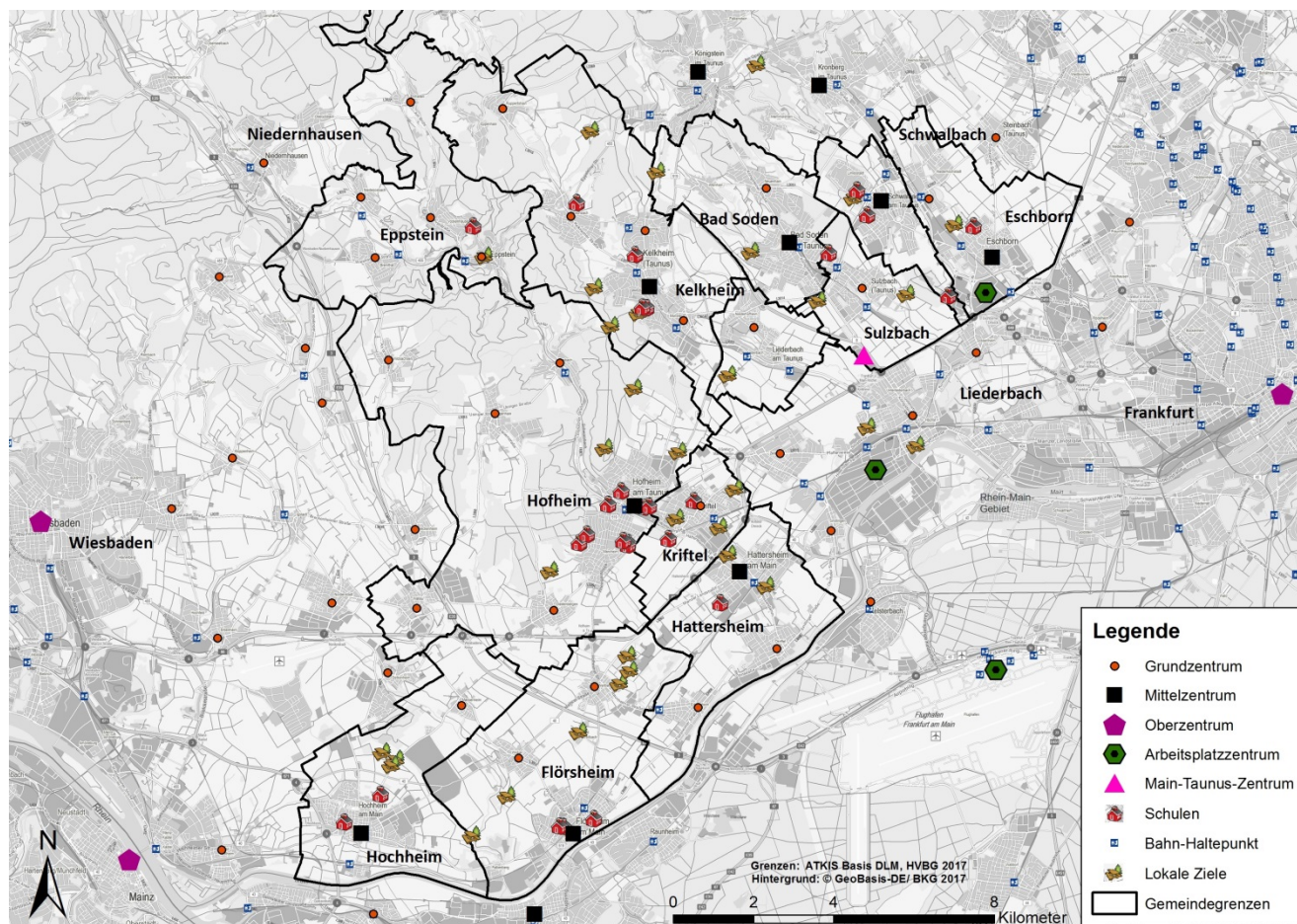


Abbildung 2: Quellen und Ziele des Radverkehrs im Main-Taunus-Kreis. Hintergrund: © GeoBasis-DE/ BKG 2017.

4.2. 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 3).

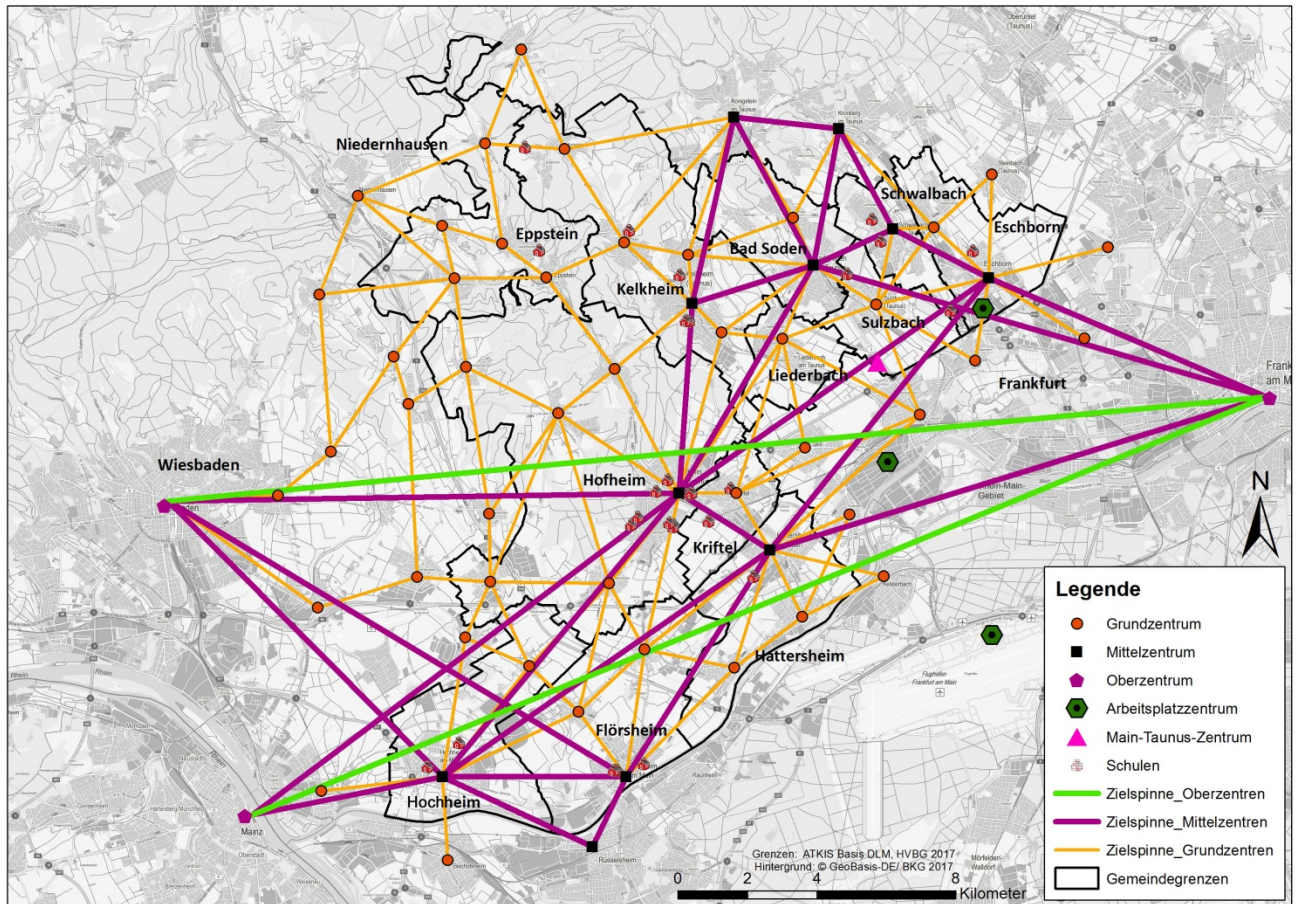


Abbildung 3: Verbindung der Orte oberer, mittlerer und geringer Zentralität. Hintergrund: © GeoBasis-DE/ BKG 2017.

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 4).

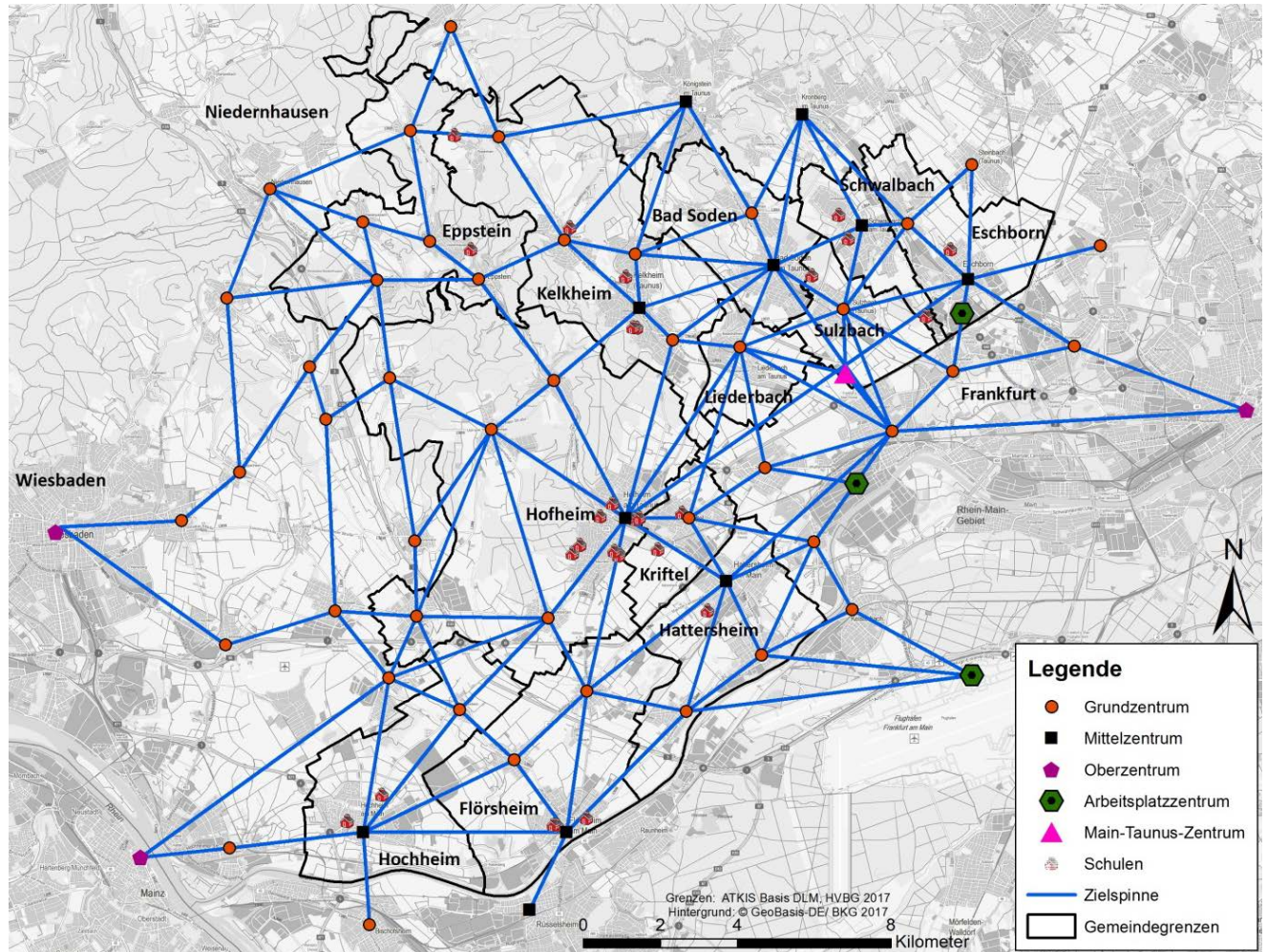


Abbildung 4: Bereinigtes Wunschliniennetz. Hintergrund: © GeoBasis-DE/ BKG 2017.

5. 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, wurde 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

Seit Beschluss des Konzeptes im Jahr 2018 wurden die Kommunen jährlich nach Änderungen und Neuerungen bezüglich der Projekte befragt. Mit den Experten der Polizei, des ADFC und des Regionalverbandes fand ein regelmäßiger Austausch statt.

5.1. Bürgerbeteiligung

Im Main-Taunus-Kreis haben Bürgerinnen und 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 Bürgerinnen und 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. Auch im Zeitraum 09/2017 bis 08/2021 gingen die meisten Meldungen (70 von 294 insgesamt) in Eschborn ein. 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 5).

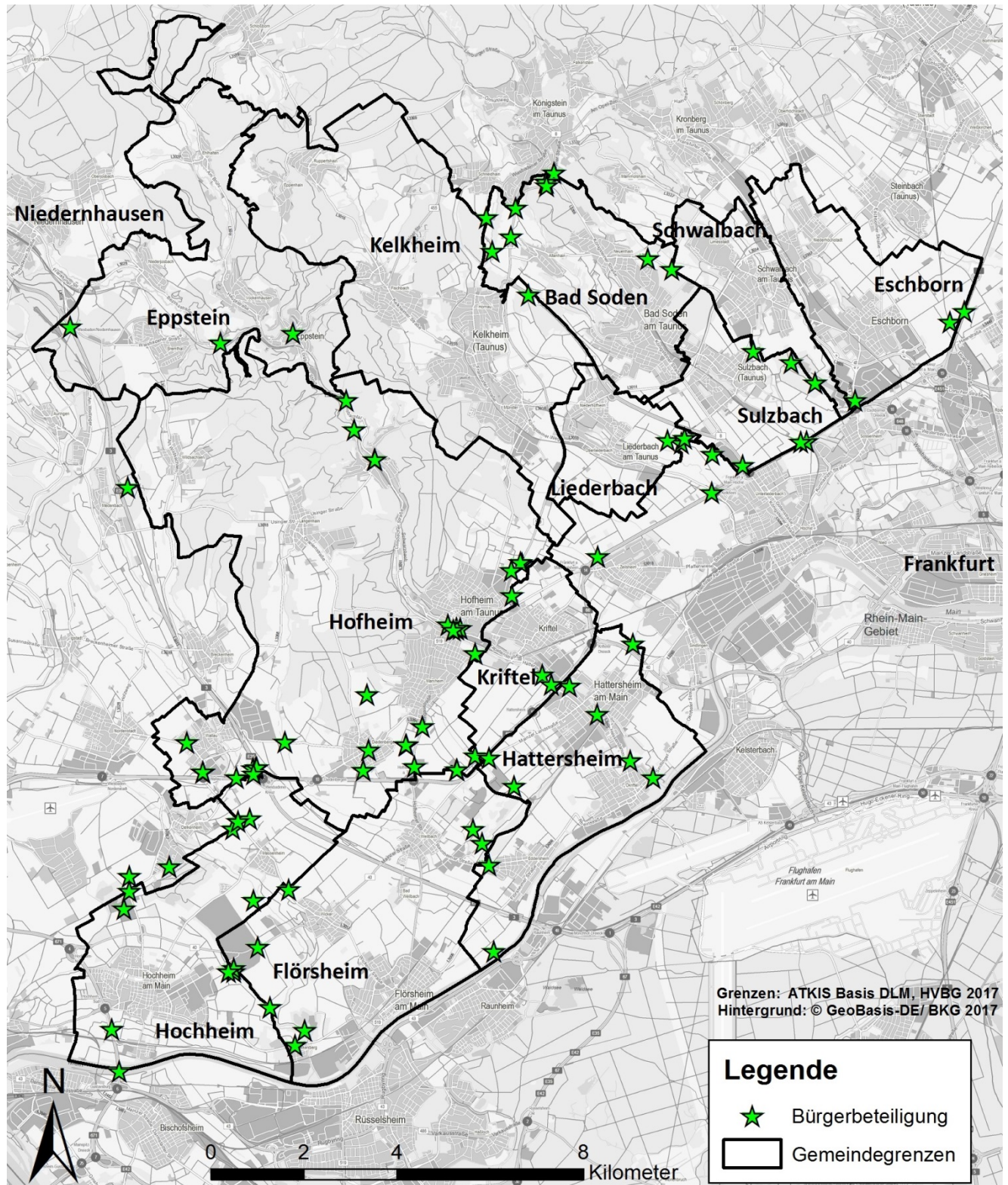


Abbildung 5: Bürgerbegehren, die im Jahr 2017 direkt an die Kreisverwaltung herangetragen wurden. Hintergrund: © GeoBasis-DE/ BKG 2017.

5.2. Unfallstatistik

Tabelle 3 zeigt die Unfälle mit Radfahrerbeteiligung im Main-Taunus-Kreis in den Jahren 2014-2020. Im Jahr 2019 war ein Rückgang der Unfälle verzeichnet worden, leider war dies kein anhaltender Trend. Im Jahr 2020 war die Zahl der Schwer- und Leichtverletzten leider besonders hoch. 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 für die Jahre bis 2016, 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). Ab 2017 liegen derzeit keine Daten vor.

Tabelle 3: Unfälle mit Radfahrerbeteiligung im Main-Taunus-Kreis in den Jahren 2014-2020. 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)
2017	197	-	37	121
2018	191	2	26	132
2019	176	-	32	121
2020	213	-	47	142

Eine Auflistung der Unfälle aus dem Jahr 2020 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.

Tabelle 4: Unfälle mit Radfahrerbeteiligung im Jahr 2020 nach Gebietskörperschaft.

Kommune	Anzahl Unfälle	Schwerverletzte	Leichtverletzte
Hofheim	42	9	30
Hattersheim	21	6	8
Eschborn	33	10	21
Kelkheim	17	3	14
Bad Soden	12	4	6
Flörsheim	25	4	20
Kriftel	14	3	9
Hochheim	14	1	8
Sulzbach	9	2	8
Schwalbach	12	1	10
Eppstein	10	3	5
Liederbach	4	1	3

5.3. Bestandsnetz

Als Grundlage für das Bestandsnetz wurde das Routingnetz des Radroutenplaners Hessen genommen. 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. Das Netz des Radroutenplaners Hessens wird regelmäßig aktualisiert, die letzte Abfrage erfolgte im Jahr 2021.

6. Netzkonzept

Durch Vergleich des Wunschliniennetzes mit den o.g. Erkenntnissen der Netzanforderungen und der Bestandsanalyse wurde 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 Netzkatgorie zugeordnet. Zur besseren Übersichtlichkeit werden in der Darstellung der Zielnetzplanung (Abbildung 6) 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“, „Verkehrswegebündelung“ 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.

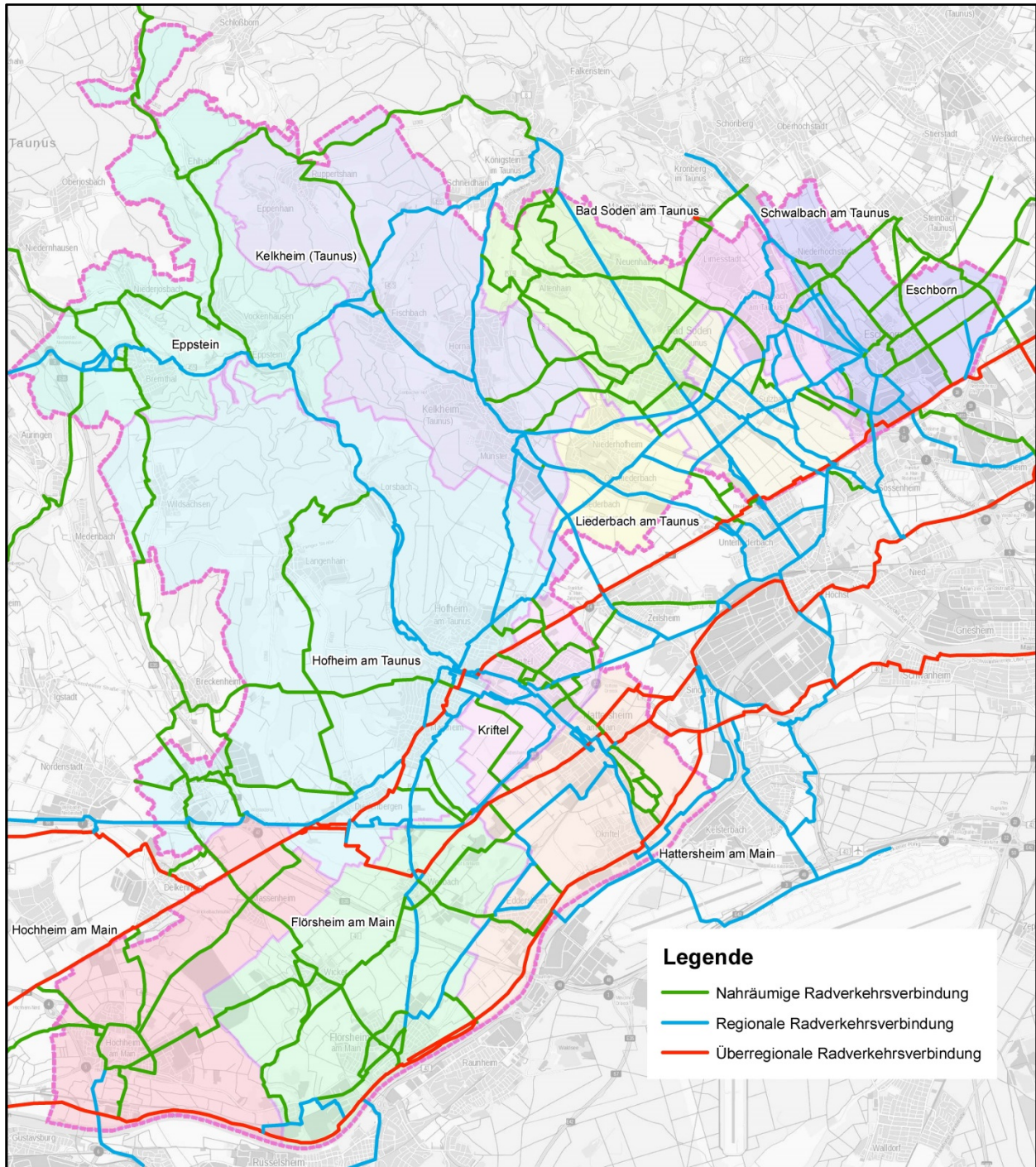


Abbildung 6: Langfristiges Zielnetz für Verbindungen der Kategorien ARII (überregional), ARIII (regional) und der Kategorie AR IV (nähräumig).

7. Handlungskonzept/ Maßnahmenplan

Nach der Entwicklung des Netzkonzeptes folgte die Erstellung des Maßnahmenplans. Hierin sind die Maßnahmenbeschreibungen der Projekte enthalten, die zur Erreichung eines Zielnetzes notwendig sind. Der ursprüngliche Maßnahmenplan aus dem Jahr enthielt 71 Maßnahmen, der aktuelle Maßnahmenplan enthält 76 Maßnahmen. Eine Maßnahme wurde umgewidmet, KE1 wurde zu KU15, da die Maßnahme drei Kommunen betrifft. Eine Maßnahme wurde deaktiviert, EP5 wird nicht weiterverfolgt, da nach Rücksprache mit der Kommune und dem ADFC die Topographie zu unattraktiv ist. Seit 2018 neu aufgenommen wurden fünf Projekte: KE2, ES6, ES7, ES8 und KU17.

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. Im ursprünglichen Konzept wurde für jede Maßnahme ein Umsetzungshorizont angegeben, der von dem aktuellen Planungsstatus und der Maßnahmenkomplexität abgeleitet wurde. Dieses Attribut wurde durch einen generalisierten Umsetzungsstatus ersetzt, da sich gezeigt hat, dass hier meist die realen Planungszeiten unterschätzt wurden.

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

Der generalisierte Umsetzungsstatus orientiert sich an den Phasen einer Radwegeplanung:

- Noch keine Vorplanungen. Es wurden noch keine Abstimmungsgespräche zwischen den beteiligten Akteuren begonnen, es gibt keine Vorplanungen.
- Grundlagenermittlung und Vorplanung. Die beteiligten Akteure führen Abstimmungsgespräche und Vorplanungen, Informationen zu möglicherweise benötigtem Grunderwerb wurden eingeholt. Für die Planungen wurden Gelder in den Haushalt eingestellt, Fördermittel für die Planungen wurden beantragt.
- Entwurfsplanung und Ausführungsplanung. Die Planung erfolgt durch den Baulastträger, wurde ausgeschrieben oder bereits vergeben,
- Vergabe und Umsetzung. Die Umsetzung wurde ausgeschrieben oder bereits vergeben, die Umsetzung erfolgt zeitnah.
- Abgeschlossen. Die bauliche Umsetzung ist abgeschlossen.

- Zurückgestellt. Das Projekt wird nicht verfolgt.
- Keine Informationen. Zum Status des Projektes liegen keine Informationen vor.

Der aktuelle Stand der Projekte wird in Abbildung 7 dargestellt.

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.

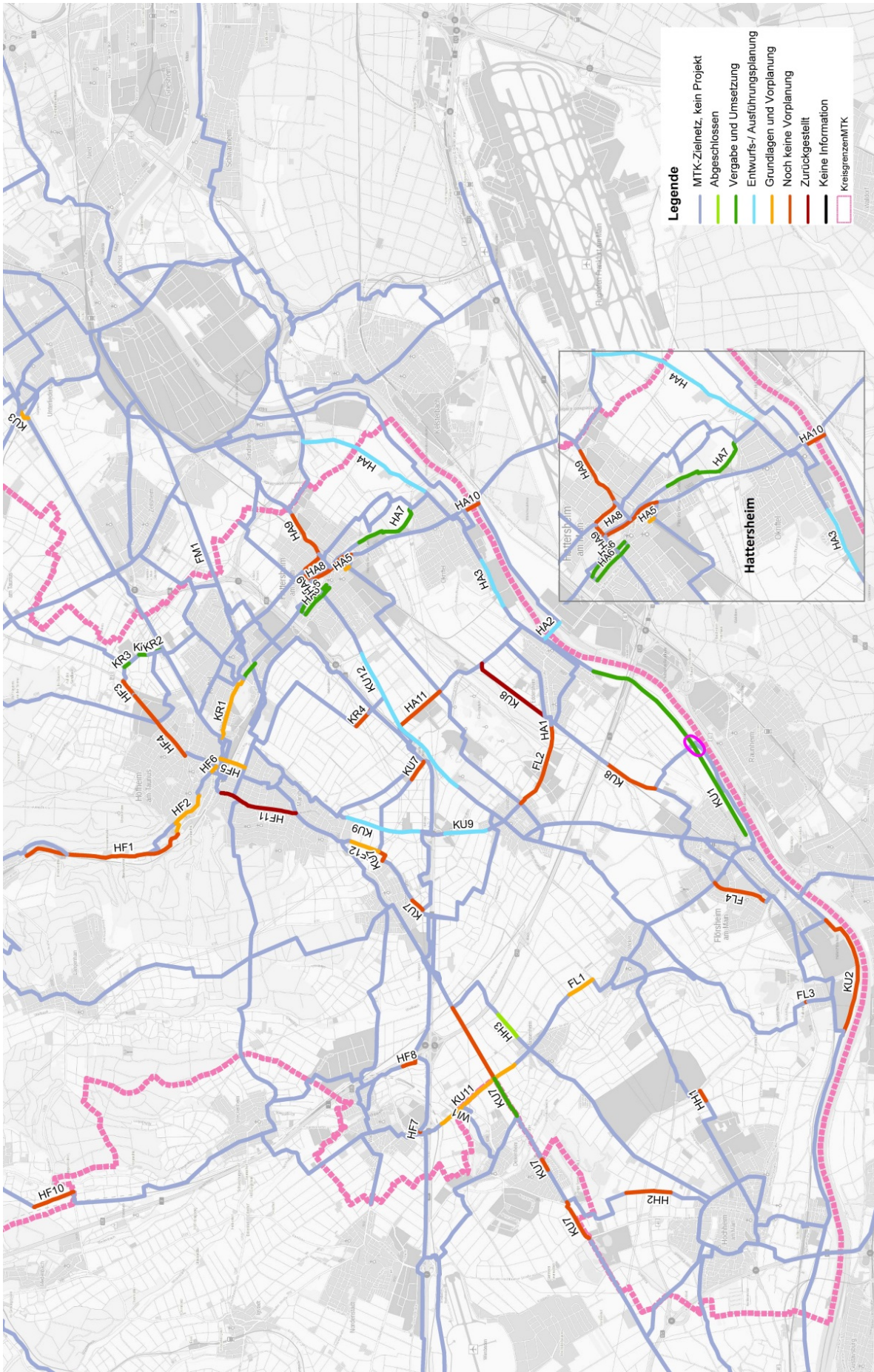


Abbildung 7: Umsetzungsstatus der Maßnahmen im Radverkehrskonzept Main-Taunus-Kreis

8. Weitere Radverkehrsprojekte im Main-Taunus-Kreis

8.1 Planungen zu Radschnellverbindungen im Main-Taunus-Kreis

Die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität hat im Jahr 2018 eine Korridorstudie veröffentlicht und verschiedene Relationen auf ihr Potenzial für Radschnellverbindungen untersucht. Im Main-Taunus-Kreis konnten 6 Verbindungen identifiziert werden:

Der Regionalverband FrankfurtRheinMain hat im Jahr 2019 eine Radwegeoffensive beschlossen und sich bereit erklärt, die Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen in der Region zu betreuen. Im Main-Taunus-Kreis haben sich für zwei Verbindungen die angrenzenden Kommunen zusammen gefunden, eine Verwaltungsvereinbarung unterzeichnet und die Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Der Main-Taunus-Kreis beteiligt sich an beiden Studien. Ziel dieser Studien sind streckenfeine Entwürfe, die anschließend umgesetzt werden können.

FRM 3: Wiesbaden – Hofheim – Kriftel/ Hattersheim – Frankfurt

Die Radschnellverbindung Wiesbaden – Frankfurt durch den Main-Taunus-Kreis ist vielleicht eine der wichtigsten hessischen Projekte. Die anhaltend hohe Verkehrsbelastung besonders auf der A66 und der A3 und im Umfeld von Frankfurt könnte verringert werden. Der Untersuchungskorridor führt hauptsächlich an der A 66 entlang und soll eine möglichst direkte Verbindung ermöglichen. Die Kommunen sollen durch Zubringer an den Radschnellweg angeschlossen werden. Die Machbarkeitsstudie wurde ausgeschrieben und wird bald beauftragt werden.

FRM 4: Bad Soden – Schwalbach/ Sulzbach – Frankfurt

Die Radschnellverbindung FRM 4 soll in Eschborn an den FRM 5 angeschlossen werden, dieser soll aus dem Vordertaunus von Friedrichsdorf über Eschborn nach Frankfurt führen. Somit wäre eine direkte Führung aus den nordöstlichen Kommunen nach Frankfurt möglich. Die Machbarkeitsstudie ist derzeit in Arbeit und die Kommunen tauschen sich über die möglichen Trassenvarianten aus.

Für beide Studien sind frühe Bürgerbeteiligungen geplant, hier werden alle Interessierte aufgerufen, die möglichen Varianten zu kommentieren oder Änderungen vorzuschlagen. Die Machbarkeitsstudie soll im Jahr 2022 abgeschlossen werden.

8.2 Regionaltangente West (RTW)

Die geplante Bahnstrecke „Regionaltangente West“ führt von Bad Homburg über Eschborn, Frankfurt Höchst, Frankfurt Flughafen nach Neu-Isenburg und Dreieich. Der ADFC hat hierzu frühzeitig ein Konzept eingereicht, die „Regionaltangente West plus“. Ziel war es, an möglichst vielen Querungen, Brücken und Streckenabschnitten den Radverkehr mitzudenken. Somit wäre eine parallele Führung des Radverkehrs entlang der Tangente möglich geworden. Planungsrechtlich ist die RTW Planungsgesellschaft mbH nicht für den Bau von Radwegen zuständig und kann diese auch nicht finanzieren. Deshalb konnten leider viele Ideen aus dem Konzept nicht aufgenommen werden. Die Wirtschaftswege zur Bahntrasse werden für den Radverkehr freigeben und an die vorhandenen Wirtschaftswege der Landwirtschaft angeschlossen. Daraus ergibt sich nicht zwangsläufig ein geschlossenes Netz, aber es werden auf vielen Abschnitten gut befahrbare Wege angeboten.

Am Bahnhofspunkt Carl-Sonnenschein-Siedlung/ Düsseldorfer Straße war eine umfangreiche Planung notwendig, um den Rad- und Fußverkehrs umfassend zu integrieren. Aufgrund der engen Platzverhältnisse wird eine Spindel geplant, um einen moderaten Anstieg auf Höhe der Gleise zu ermöglichen. Nach Süden erfolgt der Anschluss an einen bestehenden Radweg. Über die Sossenheimer Straße nach Westen soll eine Fußgänger- und Radwegebrücke an das Trassenbauwerk der RTW integriert werden, für den Vorentwurf hat die Stadt Eschborn gerade das Beteiligungsverfahren veröffentlicht.

9. Allgemeine Hinweise:

Alle Karten sind genordet.

Hintergründe der Karten:

Orthofotos: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics

Karte in Graustufen: geodatenzentrum.de/wms_webatlasde.light_grau

Karte in Farbe: OpenStreetMap

Foto Titel: Corinna Spitzbarth, AGNH.

Alle weiteren Fotos: Straßenverkehrsamt, MTK.

10. 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

2017 1. Fassung
2019 2. Fassung
2021 3. Fassung