



Regionalverband
FrankfurtRheinMain

Drucksache Nr. IV-2019-27

Dezernat II

Stabsstelle Masterplan Mobilität

Betr.: Radwege-Offensive

Vorg.:

Antrag

Der Regionalvorstand empfiehlt der Verbandskammer folgenden Beschluss:

Der Regionalvorstand wird gebeten, im Rahmen der Erarbeitung des Masterplans Mobilität FrankfurtRheinMain als erste konkrete Maßnahme die Einrichtung einer Stelle beim Regionalverband vorzunehmen, die in der Funktion eines Koordinators/Vorhabenträgers die Realisierung von Radschnellwegen, Raddirektverbindungen und ggf. weiteren Radwegen mit überörtlicher Bedeutung in der Region FrankfurtRheinMain übernimmt. Diese Koordination der hierfür notwendigen Schritte und Verfahren soll bei jedem Vorhaben in enger Abstimmung mit den beteiligten Kommunen und den im Bund und Land zuständigen Stellen erfolgen.

Begründung:

Die Rolle des überörtlichen Radroutennetzes und der Radschnellwege im Gesamtverkehrssystem FrankfurtRheinMain

Überörtliche Fahrradrouen, Raddirektverbindungen und Radschnellwege (RSW) können wichtige Bausteine der Verkehrswende sein. Durch sie wird das Klima geschont, die Luftqualität verbessert und sie nutzen allen Verkehrsteilnehmern, weil sie das Straßensystem entlasten.

Eine gut funktionierende, weil ohne Lücken und in angemessener Qualität ausgebautes, regionales Radroutennetz bildet demnach eine echte Mobilitätsoption für den Ausbau des Verkehrssystems in der Region FrankfurtRheinMain. Das regionale Radroutennetz steht dabei sinnbildlich für die Region der kurzen Wege und bildet gleichzeitig das Rückgrat für die Entwicklungsachsen der kommunalen Radverkehrsnetze. Nicht zuletzt nehmen die überörtlichen Radrouten auch die Funktion der wichtigen Zubringer zu Premium-Routen des Radverkehrs, der Raddirektverbindung oder des Radschnellweges, ein.

Das wichtigste Ziel dieser überörtlichen Radwegeverbindungen ist es, Berufspendler, die heute mit dem Pkw zur Arbeit fahren, auf das Fahrrad als Verkehrsmittel zur Arbeit, auch in Kombination mit dem öffentlichen Personennahverkehr, zu verlagern. Jedoch klaffen regionsweit viele Lücken zwischen bestehenden Radwegen. Dadurch kann sich das eigentliche Potenzial des überörtlichen Radroutennetzes im Gesamtverkehrssystem vielerorts kaum entfalten. Im Regionalen Flächennutzungsplan ist das überörtliche Radroutennetz in Bestand und Planung dargestellt, jedoch befinden sich von dem insgesamt 2.428 km langen überörtlichen Radroutennetz aktuell noch 474 km (knapp 20 %) in Planung.

Ziel muss es sein, die Realisierung der in Erarbeitung befindlichen Machbarkeitsstudien von Radschnellwegen voranzutreiben und gleichzeitig die im Regionalen Flächennutzungsplan identifizierten Lücken des überörtlichen Radroutennetzes zu schließen, da dieses neben der überörtlichen Verbindungsfunktion auch als Zubringer zu Radschnellwegen fungiert.

Eignung des Regionalverbandes

Als Pionier und Impulsgeber hat sich der Regionalverband seit 2012 eine breite Expertise durch Forschung und Praxis im Thema Radschnellwege aufgebaut. Bei Hessens erster Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Frankfurt – Darmstadt hat der Verband von 2015 bis 2017 mit Erfolg die Rolle des Prozesskoordinators zwischen den beteiligten Kommunen auch über die Verbandsgrenzen hinaus übernommen und folgerichtig auch die Rolle des Auftraggebers bei der Vergabe und Abwicklung der Studie ausgefüllt.

Parallel zu dieser Aufgabe wurde im Jahr 2016 gemeinsam mit belgischen, holländischen und britischen Partnern im Rahmen des EU-Förderprogramms INTERREG Vb erfolgreich ein Förderprojekt in die Region geholt, das die Wirkung von Radschnellwegen als neue Kategorie in der räumlichen Planung

untersuchte. Bei einem Gesamtbudget von 4.5 Millionen Euro und mit knapp 600.000 Euro für die Region ausgestattet, hat der Regionalverband in den letzten 3,5 Jahre in Kooperation mit weiteren lokalen Partnern eigenständige Bausteine zu den Aspekten Service- und Infrastrukturangebote an Radschnellwegen sowie GIS-basierte Planungshilfen zur Identifizierung von geeigneten Radschnellwege-Korridoren entwickelt. Als Ausrichter der Ergebniskonferenz dieses Förderprojekts vom 21. bis 23. Mai 2019 in Frankfurt wird der Regionalverband die bisherigen regionalen Erfolge beim Thema repräsentieren.

Aktuell befinden sich zwei weitere Machbarkeitsstudien zu Radschnellwegen in der Region in ihren letzten Phasen. Für die zweite Machbarkeitsstudie Frankfurt – Maintal – Hanau wird das Ergebnis im September 2019 erwartet, für die dritte beauftragte Studie von Friedrichsdorf über Bad Homburg, Oberursel, Steinbach, Eschborn bis nach Frankfurt soll die empfohlene Trassenführung Ende des Jahres ebenfalls feststehen. Zusätzlich hat der Regionalverband im Jahr 2018 eine Studie in Auftrag gegeben, die regionale Radrouten zum größten Arbeitgeber Deutschlands, dem Frankfurter Flughafen, hinsichtlich ihrer Pedelectauglichkeit untersucht. Eine dieser untersuchten Radrouten ist in einer Voruntersuchung des Regionalverbands als weiterer potenzieller Radschnellweg der Region identifiziert.

Am 10. April 2019 hat das Land Hessen auf dem Kongress der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) das Ergebnis einer landesweiten Potenzialkorridorstudie für Radschnellwege offiziell vorgestellt. Die Erfahrungen des Regionalverbandes sind hier mit eingeflossen. Das Ergebnis spricht eine deutliche, wenig überraschende, Sprache: Das Potenzial für Radschnellweg ist im Ballungsraum FrankfurtRheinMain am größten. Neben den vier bereits angesprochenen Routenführungen sind noch 10-12 weitere Korridore verzeichnet, die mindestens den Charakter einer Raddirektverbindung (800-1200 potenzielle Nutzer täglich) oder sogar den Charakter eines Radschnellweges aufweisen (2000 und mehr potenzielle Nutzer täglich).

Dass Radschnellwege einen festen Platz im Masterplan Mobilität FrankfurtRheinMain einnehmen werden, steht außer Frage. Machbarkeitsstudien allein werden jedoch keinen einzigen wirkungsvollen Beitrag zur Verkehrsentslastung in der Region bringen. Auch über diese Studien hinaus braucht es einen Kümmerer, der sich ebenso der Realisierung von Radschnellwegen annimmt. Der Regionalverband will und wird das Thema Radschnellwege auch weiterhin ernst nehmen. Hinzu kommt nun die Chance, durch die aktuell laufende Neuaufstellung des Regionalen Flächennutzungsplans auch die bundesweit immer noch einmalig in einem Flächennutzungsplan dargestellten überörtlichen Fahrradrouten zu aktualisieren. Ebenfalls neu wird hierbei sein, dass der Regionalverband die vorhandenen Lücken im regionalen Radroutennetz einer Bewertung und Priorisierung für die Umsetzung unterziehen wird. Ähnlich einem Lückenschlussprogramm soll damit auch eine Strategie entwickelt werden, das überörtliche Fahrradroutennetz nach und nach zu schließen.

Neue Aufgaben für den Regionalverband (RV)

a. Koordinierungsfunktion bei der Realisierung von Radschnellwegen

- Nach erfolgreicher Machbarkeitsstudie wird vom RV ein Planungskreis mit allen beteiligten Kommunen eingerichtet. Die Handlungsgrundlage für diesen Planungskreis bildet ein interkommunaler Vertrag.
- Der RV sorgt dafür, dass in den Kommunen entsprechende Stadtverordneten- / Gemeindevertretungsbeschlüsse zur Umsetzung unter dem Dach des RV (und zur jeweiligen Kostenbeteiligung) gefasst werden.
- Parallel führt der RV ein Fördermittelscreening für die Umsetzung von RSW bei der EU, beim Bund und beim Land durch und wirbt Mittel ein.
- Der RV beauftragt ein Planungsbüro mit der Erstellung und Durchführung eines Umsetzungsfahrplans zur Realisierung, anschließend erfolgen Ausschreibungen mit den Baumaßnahmen nach Bauabschnitten
- Gremium/Organisation:
Die Umsetzung wird von einem Planungsgremium begleitet, in dem neben dem RV alle beteiligten Kommunen, das Verkehrsministerium, Hessen Mobil und das beauftragte Planungsbüro vertreten sind. Organisatorisch ist dieses Planungsgremium bei der Stabsstelle Masterplan Mobilität angedockt.

b. Koordinierungsfunktion bei der Umsetzung von Lücken im überörtlichen Fahrradrouthenetz im Regionalen Flächennutzungsplan

- Aktualisierung und Evaluation aller überörtlichen Radverkehrsverbindungen im RegFNP
- Aufstellung eines überörtlichen Radwege-Lückenschlussprogramms mit Priorisierungsempfehlung
- Umsetzung gemäß Fahrplan für Radschnellwege, Koordination und Abstimmung mit weiteren zuständigen Stellen (bei Land und Kommunen)

c. Durchführung weiterer Machbarkeitsstudien zu Raddirektverbindungen / Radschnellwegen

- Durchführung von weiteren Radschnellwege-Machbarkeitsstudien gemäß Potentialkorridorstudie des Landes Hessen
- hierfür weiterhin Fördermittelscreening und -einwerbung für Machbarkeitsstudien bei der EU, beim Bund und beim Land

Benötigte Personalressourcen

Zur Umsetzung dieser Maßnahme im Masterplan Mobilität wird eine volle Stelle benötigt.