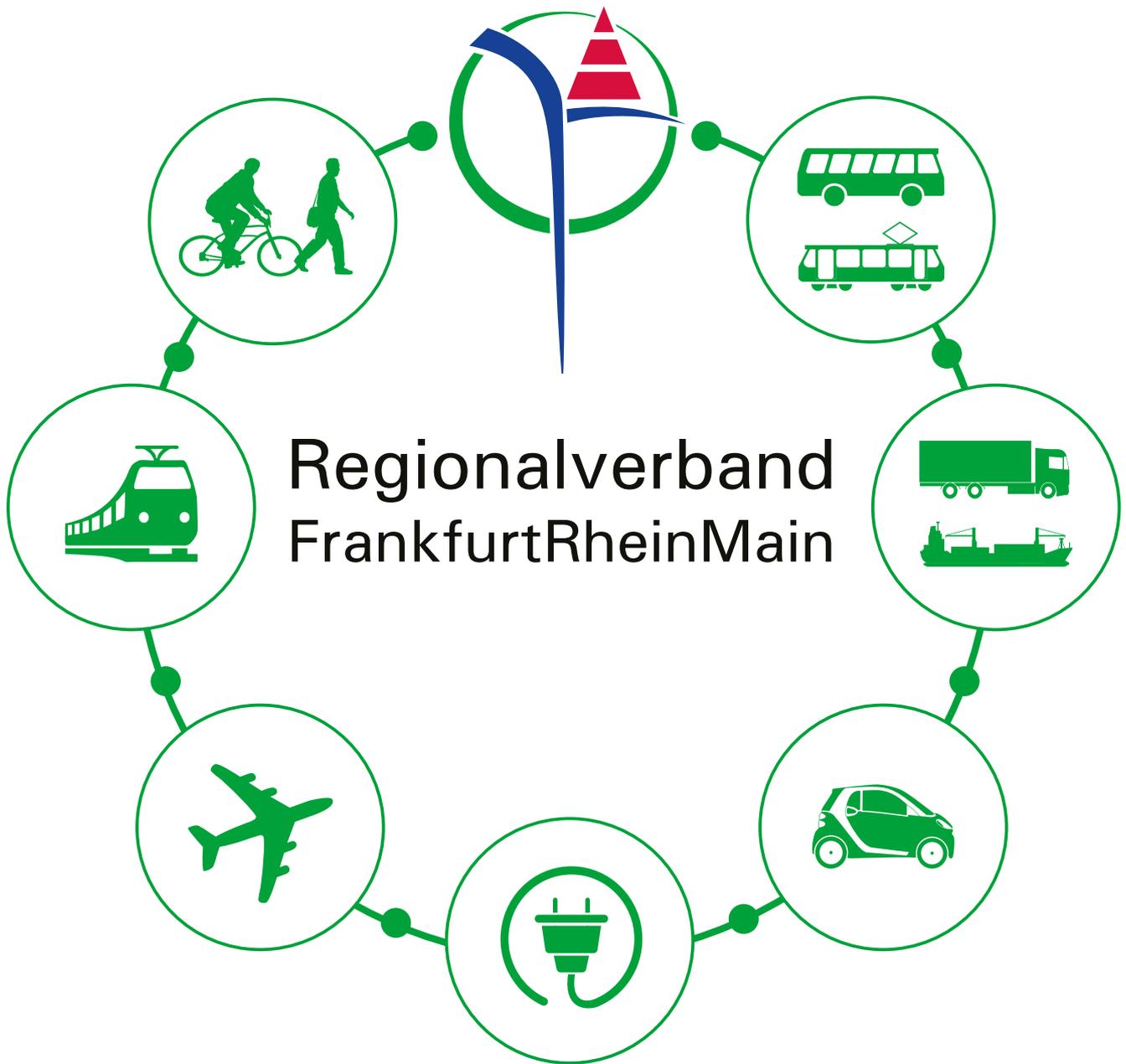


Mit dem Fahrrad am und zum Flughafen Frankfurt

Erster Bericht des Arbeitskreises »Radanbindung an den Stadtteil Flughafen« des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain





Regionalverband FrankfurtRheinMain

Mit dem Fahrrad am und zum Flughafen Frankfurt

Erster Bericht des Arbeitskreises »Radanbindung an den Stadtteil Flughafen«
des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain



Inhalt

1. Fahrradmobilität am Frankfurter Flughafen	6
1.1. Nicht nur ein regionales Thema	6
1.2. Die großen Potenziale nutzen	7
1.3. Zielgruppen	8
1.4. Einbettung in den Masterplan »Frankfurt Airport City+«	9
2. Leitbild 2030: Mit dem Rad am Flughafen starten und landen	10
3. Bauliche Voraussetzungen	11
4. Untersuchungsraum	15
4.1. Fahrtzeiten und Ziele im Vergleich Auto – Fahrrad – Pedelec: Mönchhof, Cargo City Nord, Terminal 1, Terminal 3	16
5. Die Vision vom radfreundlichen Flughafen	18
6. Befahrungsberichte: Radfreundlich soll es sein!	20
6.1. Radanbindung an Gateway Gardens	20
6.2. Radanbindung Langen – Flughafen	24
7. Netzwerk und Akteure des Arbeitskreises	27
8. Ein förderfähiges Thema	30
8.1. Europäisches Förderprogramm INTERREG Vb	31
8.2. Nationaler Radverkehrsplan 2020	32
9. Meilensteine 2015 – 2030	34



Liebe Leserin, lieber Leser,

Radfahren und Flughafen, was hat das denn miteinander zu tun? Zum Flughafen fährt man wegen des schweren Gepäcks mit dem Auto, dem Taxi, der S-Bahn und dergleichen mehr. Auf dem Flughafengelände fahren Busse, schwere Servicefahrzeuge, Tanklaster und Ähnliches. Dabei kann das Fahrrad eine sehr große Rolle spielen: Zum Flughafen könnten viele der Zigtausend Arbeitnehmer mit dem Velo gelangen, auf dem Gelände lassen sich sicherlich viele Fahrten umwelt-, kosten- und ressourcenschonend mit dem Zweirad erledigen.

Dies gilt im Speziellen für den internationalen Flughafen Frankfurt. Er ist eingebettet in den Regionalpark, nah am Kern der Stadt Frankfurt und inmitten des Ballungsraumes FrankfurtRheinMain gelegen und somit mit dem Fahrrad eigentlich ideal zu erreichen. Jedoch machen die schwierig zu überwindenden Autobahnen, Straßen und Schienentrassen um den Flughafen herum das Radfahren oftmals zu einem Abenteuer. Auch fehlt es an Servicestationen, Abstellmöglichkeiten und weiteren Infrastruktureinrichtungen für die Zweiradfahrer. Daher sind besondere Strategien, Konzepte und Maßnahmen erforderlich, damit sich die Situation spürbar verbessert und das Radfahren zum Flughafen und auf dem Gelände attraktiv wird. Auch sollten die Wege außerhalb an schon bestehende kommunale und regionale Radwegnetze angeschlossen werden. Diesen Herausforderungen und Aufgaben müssen wir uns stellen. Mit dem vorliegenden ersten Bericht werden Ergebnisse, Anforderungen und zukünftige Aufgaben formuliert, die in einen radfreundlichen Dienstleistungs- und Arbeitsstandort Flughafen münden sollen.

Allen, die in diesem Arbeitskreis und damit an der Verbesserung der Radanbindung an den Flughafen Frankfurt so engagiert mitwirken, gilt mein besonderer Dank.

Birgit Simon

Erste Beigeordnete

Regionalverband FrankfurtRheinMain



Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen in der vorliegenden Broschüre in der Regel verzichtet. Sämtliche Personenangaben gelten gleichwohl für beiderlei Geschlecht.



1. Fahrradmobilität am Frankfurter Flughafen

Mit dem Rad zur Arbeit – im Ballungsraum Rhein-Main ist das für viele Menschen heute selbstverständlich. Aber wie sieht es bei den Menschen aus, deren Arbeitsplatz der Frankfurter Flughafen ist?

Das Fahrrad spielt zwar im Alltagsverkehr am Flughafen bisher kaum eine Rolle. Eingebettet in den Regionalpark mit seinen Erholungs- und Freizeittrouten, ist der Stadtteil Flughafen aber vor allem am Wochenende ein etabliertes und beliebtes Ausflugsziel. Dass die Förderung des Alltagsradverkehrs nicht nur für die Region erhebliche Potenziale in Bereichen wie Verkehrsvermeidung, Reduzierung von Lärm-, Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen birgt, wurde nicht zuletzt auf der 21. Weltklimakonferenz 2015 (COP 21) in Paris deutlich.¹ Der Arbeitsweg per Fahrrad zum Flughafen war bislang nur einem harten Kern von Radfahrenden vorbehalten, die sich ihre Wege dorthin selbst gesucht haben. Ist das Ziel dann erreicht, stehen sie häufig vor einer neuen Herausforderung: Wo stelle ich mein Rad nun sicher ab?

Zugegeben: Sowohl der Regionalverband als auch die Stadt Frankfurt am Main, alle weiteren an den Flughafen angrenzenden Kommunen und Kreise sowie die Betreiberin des Flughafens selbst haben dieses Thema erst seit kurzer Zeit auf dem Radar. Aber nun wird mit großen Schritten und gemeinsam aufgeholt.

¹ Zentrales Ziel von 194 Ländern ist es, die durch Treibhausgase verursachte Erderwärmung auf deutlich unter zwei Grad im Vergleich zur vorindustriellen Zeit zu begrenzen. Verkehr wurde hier als einer der Hauptverursacher von CO₂ benannt.

1.1. Nicht nur ein regionales Thema

Hervorragende Lage: Inmitten der Metropolregion FrankfurtRheinMain verortet, grenzen an den Flughafen im Uhrzeigersinn die Städte Frankfurt am Main, Neu-Isenburg, Mörfelden-Walldorf, Rüsselsheim, Raunheim und Kelsterbach.

Bedeutender Arbeitgeber: Der Frankfurter Flughafen ist Deutschlands größte Arbeitsstätte. Zusätzlich haben sich in den Gewerbegebieten der umliegenden Städte wegen der räumliche Nähe zum Flughafen und der hervorragenden Verkehrsanbindung zahlreiche weitere Unternehmen angesiedelt.

Internationale Verkehrsdrehscheibe: Auf dem Frankfurter Kreuz fahren täglich 360.000 Fahrzeuge, vom ICE-Fernbahnhof aus ist man in einer guten Stunde in Köln und in Stuttgart, der Regionalbahnhof ist ein wichtiger Knotenpunkt für das S-Bahn-Netz Rhein-Main, der Frankfurter Hauptbahnhof mit 450.000 Reisenden pro Tag liegt nur 12 Kilometer entfernt.

Ambitionierte Verkehrsprojekte: Der weitere verkehrliche Ausbau rund um den Flughafen ist planfestgestellt oder bereits begonnen: die S-Bahnstation Gateway Gardens, das Terminal 3 in der CargoCity Süd oder das Terminal für den Fernbusverkehr zwischen Terminal 1 und 2. Auch an der schon Jahrzehnte alten Idee einer Regionaltangente West mit einem Halt am Flughafen und einer Schienenanbindung des Terminals 3 wird kontinuierlich weitergearbeitet.

Angesichts dieser Dimensionen ist eine koordinierte Abstimmung zur Verbesserung der Situation für Radfahrende am und zum Flughafen zwischen den betroffenen Städten, den Kreisen und den weiteren relevanten Akteuren von zentraler Bedeutung.

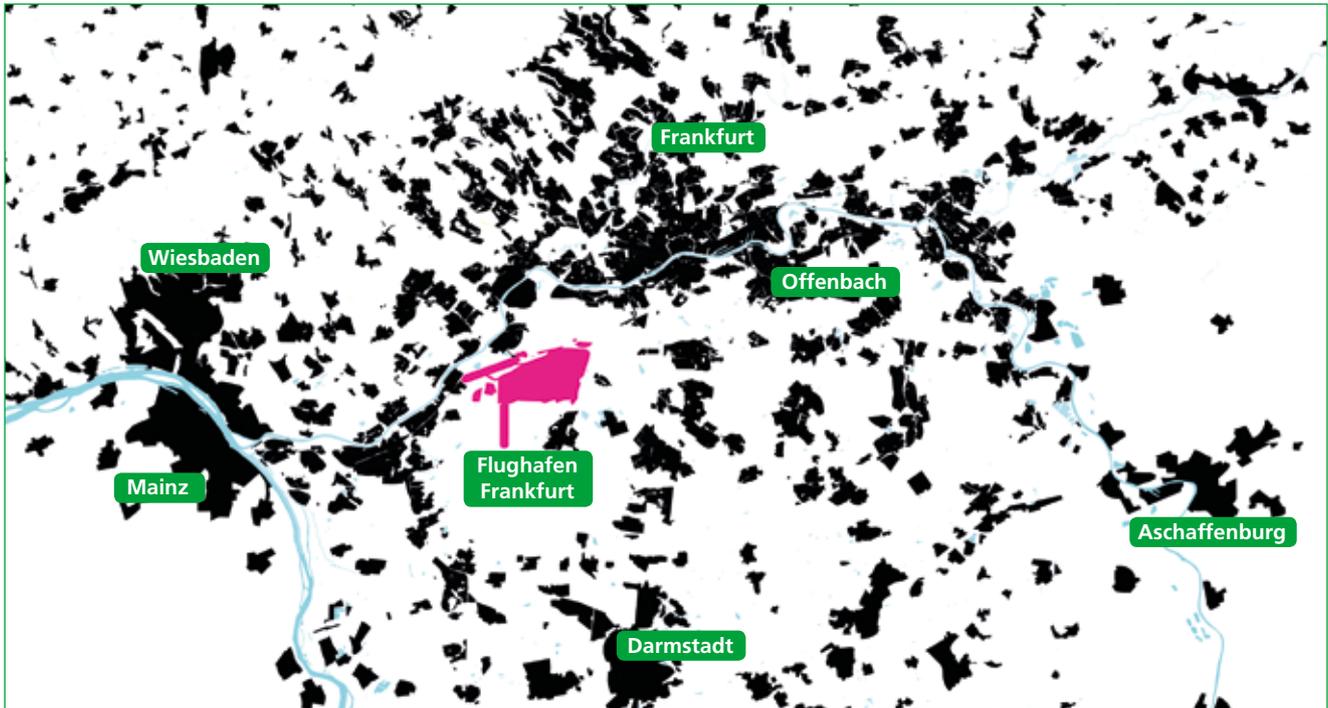


Abbildung 1: Polyzentristische Siedlungsstruktur RheinMain

1.2. Die großen Potenziale nutzen

Im Jahr 2021 werden bis zu 90.000 Menschen im Stadtteil Flughafen arbeiten, 18.000 davon im neuen Stadtteil Gateway Gardens. Die schon jetzt bestehenden Wegebeziehungen und die aufkommenden Binnenverkehre haben das Fahrrad als Element intermodaler Verkehrsgestaltung erstmals bei den Entscheidungsträgern auf die Agenda gesetzt.

Um den Öffentlichen Nahverkehr, der zu nachfragestarken Zeiten über keine Reserven verfügt, zu entlasten und den Autoverkehr zu reduzieren, muss das Fahrrad stärker als gleichberechtigtes, alltägliches Fortbewegungsmittel in die Planung und Entwicklung des Flughafens integriert werden.

Langfristig werden dadurch Ressourcen geschont und viele Kosten gespart. Wir haben die Region der kurzen Wege bereits erschlossen: durch zahlreiche Routen des Regionalparks RheinMain. Und genau hier liegt die große Chance, das Thema nicht nur auf der theoretischen Ebene zu bearbeiten, sondern mittelfristig auch sichtbare, nutzbare Erfolge zu erzielen. Insbesondere die großen Barrieren in Form der Bundesstraßen und Autobahnen, die den Flughafen umgeben, erschweren die Zuwege für Radfahrende. Vorhandene, geeignete Wege sind unzulänglich ausgeschildert. Auch die kaum vorhandene Fahrradinfrastruktur vor Ort schreckt viele potenzielle Nutzer ab. Ziel ist es, gut und sicher befahrbare Alltagsradrouten von 3 bis 4 Meter Breite zu schaffen.

Das Potenzial ist enorm. Heute radeln etwa ein bis zwei Prozent der am Flughafen beschäftigten Mitarbeiter (etwa 800 bis 1.600 Personen) zur Arbeit. Nimmt man jedoch die Wohnstandorte der Beschäftigten in fahrradfreundlicher Entfernung als Grundlage für eine Potenzialeinschätzung, könnten es – konservativ geschätzt – zwischen 10 und 12 Prozent sein. Das sind 9.000 und mehr Radfahrende. Eine solche Anzahl unterstreicht den dringenden Handlungsbedarf bei der Bereitstellung von Infrastruktur und Serviceangeboten, begleitet von einem umfassenden Monitoring des Radverkehrs rund um den Flughafen.

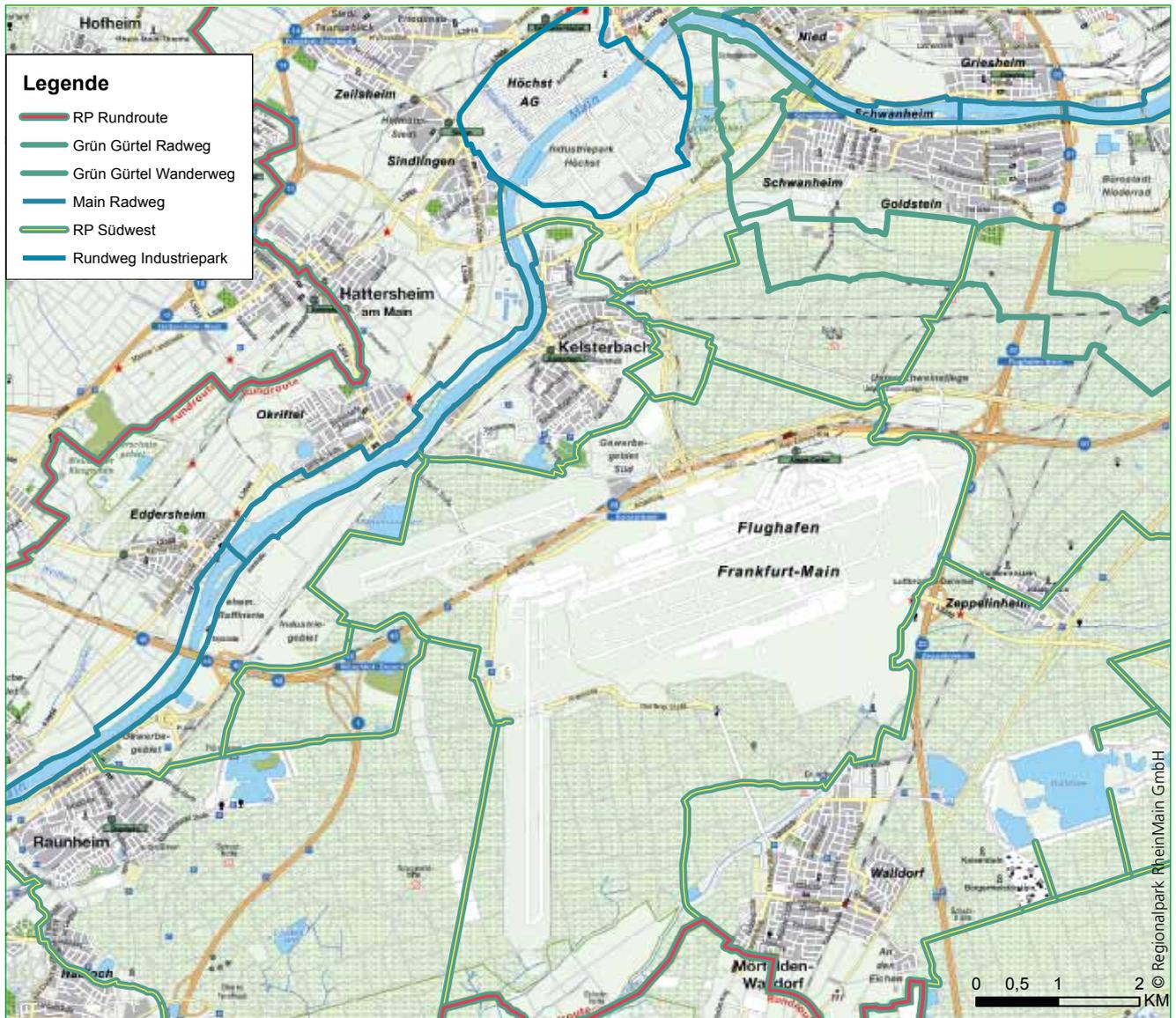


Abbildung 2: Regionalpark RheinMain. Beschilderte Naherholungsrouten rund um den Flughafen

1.3. Zielgruppen

Das Hauptaugenmerk liegt auf den Alltagsradfahrenden und den Pendlern, die in radfreundlichen Distanzen vom Flughafen entfernt wohnen. Zählt man die steigende Anzahl an Pedelecnutzern hinzu, so erweitert sich der Radius und entsprechend steigt auch das Umsteigepotenzial. Am Beispiel der Beschäftigtenzahlen der Fraport AG ergibt sich folgendes Bild: von circa 20.000 Mitarbeitenden könnten aufgrund des Wohnstandorts 2.000 bis 2.400 Personen (circa 10 bis 12%) das Rad für ihren täglichen Weg zur Arbeit nutzen.

Übertragen auf die Gesamtzahl von zukünftig über 90.000 Beschäftigten am Flughafen Frankfurt wird deutlich, dass hier dringender Handlungsbedarf besteht: Heute fahren viele Arbeitnehmer nicht mit dem Fahrrad zu ihrer Arbeitsstätte, da die infrastrukturellen Gegebenheiten sowie der Service für Radfahrende bisher nicht zufriedenstellend sind. Dies umfasst Mängel bei der Wegeführung und -beschilderung, Mängel bei der Oberflächenbeschaffenheit der Wege oder auch die zu wenigen und in unzureichender Qualität vorhandenen Radabstellanlagen vor Ort.



Obwohl die Beschäftigten im Fokus der Betrachtung stehen, dürfen weitere Zielgruppen nicht außer Acht gelassen werden. Sie setzen sich aus Touristen und Wochenend-/Freizeitradfahrenden zusammen. Derzeit ist der Anteil dieser Gruppen insbesondere an Wochenenden oder bei regionalen Veranstaltungen hoch. Bei entsprechend verbessertem Angebot kann es aber auch zu einem deutlichen Anstieg an Werktagen kommen. Die Nachfrage nach einem Fahrradvermietangebot von Fluggästen mit Kurzaufenthalt steigt ebenfalls. Zudem ist der Flughafen attraktiver Treffpunkt für Geschäftsleute. Durch ein entsprechendes Angebot kann die von Ortsfremden gerne unterschätzte, hochattraktive Umgebung per Rad leicht erkundet werden.

1.4. Einbettung in den Masterplan »Frankfurt Airport City+«

Mobilität ist das zentrale Thema eines Flughafens und muss als systemisches, viele Verkehrsebenen betreffendes Projekt verstanden werden. Im Spannungsfeld stehen vor allem die umliegenden Wirtschaftsverkehre und Pendlerverflechtungen. Das Projekt »Mobilitäts- und Verkehrsplan Airport City+« (zum Begriff »Airport City« siehe Kapitel 3) besteht aus verschiedenen Arbeitsgruppen zum Thema Verkehr am Flughafen Frankfurt sowie Airport City und wird von der ivm GmbH und der HOLM GmbH geleitet. Im Fokus stehen verkehrs- und aufgabenträgerübergreifende Herausforderungen, die aus der dynamischen Entwicklung des Flughafens resultieren. Unter den Aspekten von Multimodalität und Intermodalität sollen hierdurch effektive und landseitige verkehrliche Anbindungen zwischen den verschiedenen Teilen der Airport City für die jeweiligen Zielgruppen gewährleistet werden. Das Ziel des Projekts ist die Erarbeitung von verkehrs- und aufgabenträgerübergreifenden, langfristig orientierten Konzepten für eine effektive landseitige verkehrliche Anbindung der Airport City. So entsteht eine Basis für konkrete Maßnahmenplanungen sowie die Etablierung von Kommunikations- und Arbeitsstrukturen der Aufgabenträger, die auch über die Dauer des Projekts hinaus Bestand haben sollen.

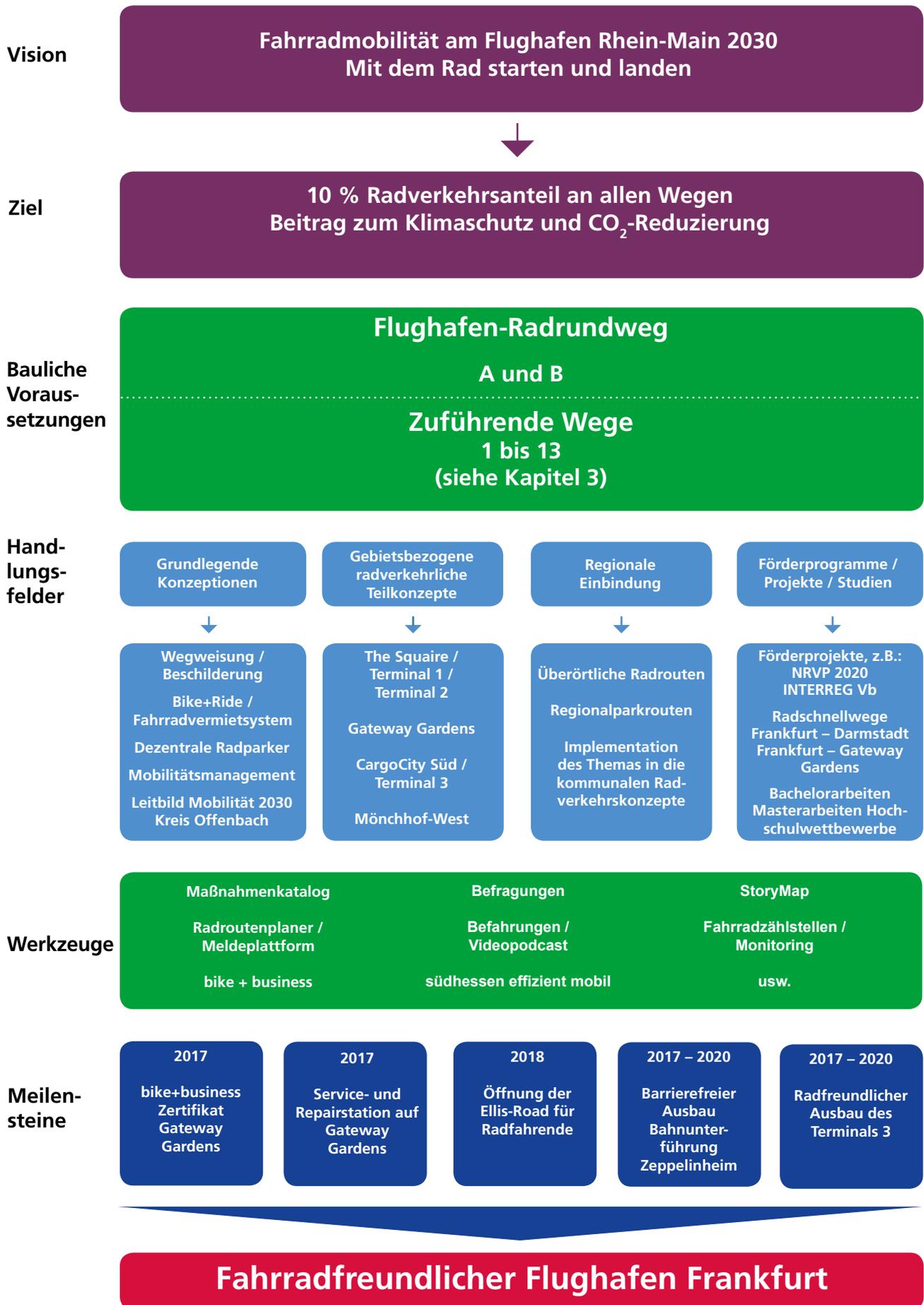
Neben den Teilprojekten »ÖPNV« und »KFZ-Verkehr« steht auch die Förderung des Rad- und Fußverkehrs im Bereich der Airport City im Fokus. Diese bezieht sich vornehmlich auf zentrale Wegebeziehungen zwischen der Airport City und Wohn- beziehungsweise Gewerbegebieten der umliegenden Städte und Gemeinden. Der Arbeitskreis Radanbindung an den Flughafen übernimmt hier die Arbeit im Teilprojekt Rad- und Fußverkehr.



Abbildung 3: Projektstruktur für einen Verkehrs- und Mobilitätsplan »Airport City+«



2. Leitbild 2030: Mit dem Rad am Flughafen starten und landen

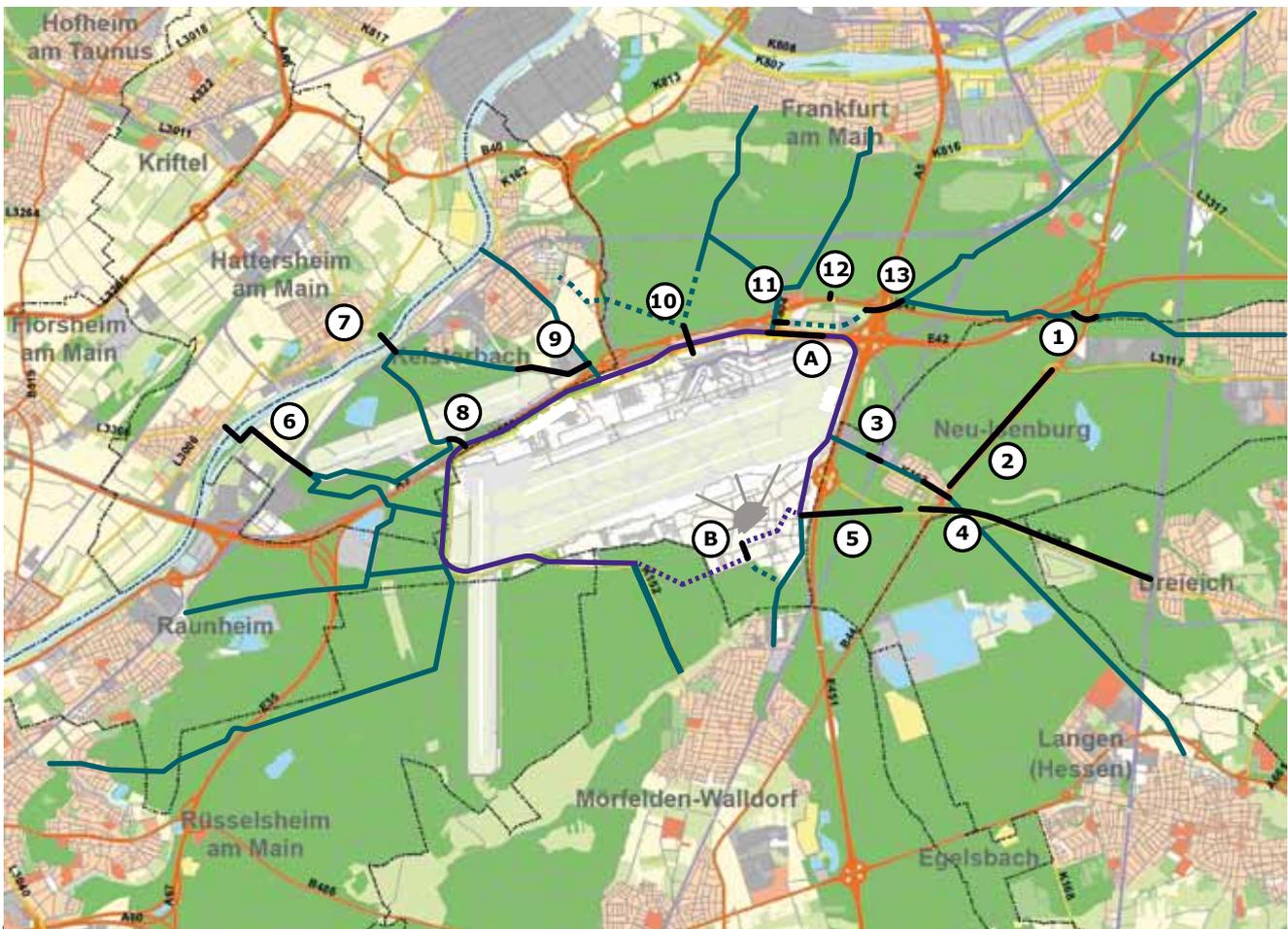




3. Bauliche Voraussetzungen

Die augenscheinlich größte Herausforderung ist die Bewältigung der sogenannten »letzten Meile« zum Standort Flughafen. Insbesondere durch die den Flughafen umgebenden, groß dimensionierten Verkehrsachsen A3, A5, B43 und B44 werden Ziele heute nur durch größere Umwege oder über für den Radfahrenden gefährliche Stellen erreicht. Auch innerhalb des Flughafenareals stellen die Erschließungswege Barrieren dar. Die Querung und teilweise auch Befahrung des Airport-Rings, des Hugo-Eckener-Rings oder der Kapitän-Lehmann-Straße sind radfahrerunfreundlich.

Der Arbeitskreis ist daher schon früh zu der Erkenntnis gelangt, dass Elemente wie die Beschilderung, das Aufstellen von dezentralen Radabstellanlagen, Maßnahmen von Service, Dienstleistungen oder Kommunikation nur dann nachhaltig greifen können, wenn diese Zäsuren räumlich und damit baulich überwunden werden. Die nachfolgend dargestellten wichtigsten baulichen Maßnahmen sind also als Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung der Ziele des Leitbildes anzusehen.



Flughafen-Radrundweg	3 Radwegeverbindung Zeppelinheim	8 Querung der Okrifteler Straße über die A3
A Neutrassierung Flughafen-Radrundweg im Bereich Terminal 2	4 Umgestaltung der L3262	9 Radwegeverbindung Taubengrund
B Südwest-Anbindung Terminal 3	5 Ost-Anbindung Terminal 3	10 Querung Squire
Zuführende Wege	6 Radwegeverbindung Eddersheim – Mönchhof – Airport City West – CargoCity Nord	11 Querung Kapitän-Lehmann-Straße
1 Querungshilfe Kreisel B44	7 Main-Radfahrbrücke Okriftel	12 Nordanbindung Gateway Gardens
2 Radweg entlang der B44		13 Ostanbindung Gateway Gardens

Abbildung 4: Verortung der baulichen Voraussetzungen



Flughafen-Radrundweg

A Neutrassierung Flughafen Radrundweg im Bereich Terminal 2

Ist-Zustand

Der als Verteiler zu den Arbeitsstätten am Flughafen bedeutende Flughafen-Radrundweg wird derzeit im Bereich um Terminal 2 vergleichsweise umständlich geführt. Während er sonst nördlich des Hugo-Eckener-Ringes verläuft, wird er hier jeweils mit zeitraubenden Ampelquerungen auf dessen Südseite verschwenkt. Mit der Querung zweier anderer Straße sind hier nacheinander insgesamt neun Ampeln zu beachten. Gleichzeitig weist der Weg hier einige bauliche Probleme auf (siehe Abb. 15)

Zielvorstellung

Durchgängige Führung des Flughafen-Radrundweges nördlich des Hugo-Eckener-Ringes. Östlich der Kapitän-Lehmann-Straße lässt sich dies weitgehend wegebaulich oder verkehrsorganisatorisch erreichen, also ohne aufwendige Ingenieurbauwerke. Niveaufreie Querung der Kapitän-Lehmann-Straße südlich der A3 nach Vorbild der Hans-Federmann-Brücke. Die heutige Wegeführung bleibt parallel zur Anbindung von Terminal 2 erhalten.

B Südwest-Anbindung an das Terminal 3

Ist-Zustand

Der Flughafen-Radrundweg verliert sich nördlich von Walldorf im Wald. Gleichzeitig riegelt das eingezäunte Gelände der CargoCity Süd die direkte Zufahrt zum zukünftigen Terminal 3 von Westen und Süden ab. So kommen Radfahrende von Westen (beispielsweise vom Tunnel unter der Startbahn West) nicht direkt auf das Terminal-3-Gelände, sondern müssen dieses großräumig umfahren, um schließlich von Osten heran einfahren zu können. Eine für Radfahrende geeignete Zuwegung endet vor den Hallen dort ansässiger Unternehmen.

Zielvorstellung

Neuanlage des Flughafen-Radrundweges zwischen Tor 31 (Knick der Okrifteler Straße) und Anschlussstelle Zeppelinheim direkt an Terminal 3 vorbei. Dazu muss auf 200 Meter Länge das Gelände der CargoCity Süd gequert werden, gegebenenfalls mit einer Brücke. Mit diesem kurzen Lückenschluss wird ein Umweg für Radfahrende von 2 Kilometer vermieden.

Zuführende Wege

1 Querungshilfe Kreisel B44

Ist-Zustand

Die ungesicherte Querung einer zweistreifigen Kreisverkehrs- und -ausfahrt ist mit hohen Gefahren verbunden und im Regelwerk so nicht vorgesehen. Die Aufstellbereiche sind nicht so gestaltet, dass diese für den Autoverkehr erkennbar sind und Querungswünsche wahrnehmbar werden. Unbefestigte Flächen im Zuge der Querung beeinträchtigen die Befahrbarkeit und bergen bei Nässe durch fehlenden Wasserabfluss zusätzliche Gefahren. Als einzige Verbindung zu den Terminals 1 und 2 mit ausgeschilderter Route passieren hier zahlreiche Radfahrende mit steigender Tendenz.

Zielvorstellung

Radfahrer-/Fußgängerbrücke über die B44 wie etwa die Radwegeverbindung des Grüngürtels über die Darmstädter Landstraße.

2 Radweg entlang der B44

Ist-Zustand

Radfahrende, die aus dem nordwestlichen Kreis Offenbach, aus Neu-Isenburg, Heusenstamm, Obertshausen, Offenbach, etc. kommen und zum Terminal 3/Cargo City Süd wollen, sind derzeit gezwungen die Route durch den Wald und den Ortskern von Zeppelinheim mit den damit verbundenen Barrieren zu nutzen, da keine Radverkehrsführung entlang der B44 zwischen der Anschlussstelle Gehespitz (Neu-Isenburg) und Zeppelinheim besteht.

Zielvorstellung

Mit einem Radweg entlang der B44 wird die Lücke zwischen der L3262 bei Zeppelinheim und dem Radweg entlang der L3117 in/aus Richtung Neu-Isenburg geschlossen.



Radwegeverbindung Zeppelinheim 3

Für den gesamten Westen des Kreises Offenbach ist derzeit der einzige Zugang für Radfahrende die Bahnunterführung in Zeppelinheim. Diese Unterführung gehört der Deutschen Bahn AG und könnte jederzeit geschlossen werden. Um die Unterführung nutzen zu können, müssen Radfahrende absteigen. Zudem ist die Unterführung aufgrund der Enge nur einspurig begehbar und nur unzureichend beleuchtet. Die Stelle ist unfallauffällig.

Etwas weiter östlich muss zuvor die B44 gequert werden. Dies ist entweder mit 200 Meter Umweg auf der radweglosen L3262 möglich oder direkt über den Mitteldicker Weg, über den eine rampenlose Fußgängerbrücke mit hohen Treppen führt (siehe Abbildung 21).

Ertüchtigung der Route durch Zeppelinheim, insbesondere radfahrtaugliche Querung der B44 am Wilhelm-Haas-Platz, und radfahrgerechte Ausbildung der Bahnunterführung am S-Bahnhof Zeppelinheim sowie rechtliche Verankerung der Fahrradnutzung dieser Bahnunterführung.

Ist-Zustand

Zielvorstellung

Umgestaltung der L3262 4

Auch für den Südwesten des Kreises Offenbach führt der ausgewiesene Weg für Radfahrende durch die Bahnunterführung in Neu-Isenburg-Zeppelinheim. Diese Unterführung ist als Teil der Bahnsteiganlage nicht zum Queren ausgestaltet und Radfahrende müssen absteigen, um sie zu nutzen. Zudem ist sie eng und schlecht beleuchtet und deshalb mit Unfallgefahren verbunden.

Um das Radfahrpotenzial aufzufangen, ist der Ausbau der L3262 von Dreieich-Buchsschlag kommend bis zur B44 mit einem beidseitigen Radfahrstreifen denkbar, ab der B44 sollte aufgrund des deutlich steigenden Verkehrsaufkommens auch mit Lkw ein einseitiger Radweg bis zum Flughafengelände vorgesehen werden.

Ist-Zustand

Zielvorstellung

Ost-Anbindung an das Terminal 3 5

Aktuell können Radfahrende aus dem Kreis Offenbach mit dem Ziel zukünftiges Terminal 3/ CargoCity Süd nur über Zeppelinheim fahren. Gegenüber der Luftlinie bedeutet das einen Umweg von 1,7 Kilometer. Theoretische Alternative ist das Durchfahren der als Autobahnkreuz ausgestalteten Anschlussstelle Zeppelinheim mit einem Umweg von immer noch 700 Metern.

Neue Verbindung zwischen L3262 südlich Zeppelins und Terminal 3, unter anderem mit neuer Radfahrerquerung der A5 südlich der Anschlussstelle Zeppelinheim.

Ist-Zustand

Zielvorstellung

Eddersheim – Mönchhof – Airport City West – CargoCity Nord 6

Für eine Radfahrt vom rechtsmainischen Eddersheim zum linksmainische Flughafen bietet bereits heute der Steg über die Eddersheimer Schleuse die notwendige Mainquerung. Deren radfahrgerechte Ertüchtigung (Rampen) ist in Planung. Für die weitere Fahrt zum Flughafen fehlt eine Querung der Mainbahn. So ist in Höhe der Westecke von Landebahn Nordwest eine illegale Bahnquerung entstanden. Gleichzeitig werden links und rechts der Bahnlinie mit dem Mönchhofgelände und der AirportCity West neue Arbeitsstätten geschaffen.

Entwicklung einer Radwegeverbindung Eddersheim – Mönchhof – AirportCity West – Cargo-City Nord. Dazu gehören neben dem beidseitigen barrierefreien Ausbau des Steges über die Eddersheimer Schleuse auch die Sicherung der Radverkehrsführung durch das wachsende Gewerbegebiet Mönchhof sowie die Querung von B43 und Mainbahn. Die Weiterführung zur CargoCity Nord kann weitgehend über vorhandene Wege erfolgen.

Ist-Zustand

Zielvorstellung

Main-Radfahrbrücke Okriftel 7

Es gibt keine ganzjährige Radwegeverbindung über den Main von Okriftel zur Okrifteler Straße. Lediglich in den Sommermonaten fährt eine Fähre von Okriftel auf die andere Mainseite, jedoch nur montags, mittwochs, freitags und am Wochenende und an diesen Tagen auch nicht ganztägig. Die alternative Route für Radfahrende führt über die Sindlinger Mainbrücke oder die Eddersheimer Schleuse und hat Umwege von bis zu 4,6 Kilometer zur Folge.

Errichtung einer Rad- und Fußgängerbrücke über den Main. Vom linksmainischen Ende der Brücke kann einerseits über die Okrifteler Straße direkt die CargoCity Nord erreicht werden, andererseits über den Weg südlich des Kelsterbacher Staudenweihers ebenso direkt der Bereich um die Terminals 1 und 2. Die Wege von Okriftel, Hattersheim, Krißfeld und Hofheim zu den verschiedenen Bereichen des Flughafens verkürzen sich erheblich und werden teilweise die Kfz-Reisezeiten unterbieten können. Die verkehrliche Bedeutung entspräche einer klassifizierten Straße. In diesem Falle sind die entsprechenden Akteure einzubinden.

Ist-Zustand

Zielvorstellung



8 Querung der Okrifteler Straße über die A3

Ist-Zustand

Während der Tunnel unter der Landebahn Nordwest einen Radweg erhielt, endet dieser 100 Meter vor Erreichen des Airportringes, da der Brücke über die A3 ein Radweg fehlt.

Zielvorstellung

Schließung der Radweglücke durch ein ergänzendes Brückenbauwerk oder ein entsprechend verbreitertes Ersatzbauwerk für die vorhandene Brücke.

9 Radwegeverbindung Taubengrund

Ist-Zustand

Für die Verbindung vom Mainufer gegenüber Okriftel sowie von Kelsterbach rund um den Staudenweiher zum Gebiet um die Terminals 1 und 2 ist die Nutzung des Kelsterbacher Straßenzuges Grenzweg – Im Taubengrund nur mit 400 Meter Umweg zu vermeiden. Der direkten Verbindung fehlen Radwege, gleichzeitig gibt es relevante Verkehre von Mietwagenbereitstellern, die sehr zügig unterwegs sind und einen direkten Einfluss auf das Sicherheitsempfinden von Radfahrenden ausüben.

Zielvorstellung

Schließung der Radweglücke durch neuen Radweg am Grenzweg entlang des Zaunes der Landebahn Nordwest sowie parallel zur Straße Am Taubengrund, gegebenenfalls unter abschnittsweiser Mitbenutzung des Weges unmittelbar nördlich der B43, ergänzt um neue Rampe zum Nordkopf der Brücke der Mörfelder Straße über die B43.

10 Querung Sqaire

Ist-Zustand

Es gibt keine direkte Verbindung von Höchst, Schwanheim und Kelsterbach-Ost aus kommend über die B43 zum Sqaire und dem dahinterliegenden Terminal 1. Der Umweg über die Kapitän-Lehmann-Straße beträgt bis zu 1,2 Kilometer.

Zielvorstellung

Gemäß dem Frankfurter Radverkehrskonzept von 1992 Schaffung einer direkten Verbindung, die unter anderem eine neue Querung der B43 bedeutet. Sqaire und A3 sind vermittels vorhandener Infrastruktur querbar. Für die Weiterführung zu Terminal 1 wird ein weiteres Bauwerk erforderlich.

11 Querung Kapitän-Lehmann-Straße

Ist-Zustand

Für die Verbindung von Gateway Gardens zum Sqaire muss die vier- bis sechsspurige Kapitän-Lehmann-Straße umständlich über sechs Ampeln überquert werden. Dies bringt einen Zeitverlust bis zu 5 Minuten.

Zielvorstellung

Schaffung einer Verbindung von der Thea-Rasche-Straße zur Westseite der Kapitän-Lehmann-Straße. Kurz- bis mittelfristig kann dies als signalregelte Querung südlich des Kreisels Unterschweinstiege eingerichtet werden. Perspektivisch Ergänzung um einen Brückenschlag über die Kapitän-Lehmann-Straße unmittelbar nördlich der A3 direkt von der Feuerwehrezufahrt auf die Regionalparkroute, die – sobald diese weitergebaut wird – an dieser Stelle anknüpft.

12 Nordanbindung Gateway Gardens

Ist-Zustand

Über die B43 führt eine Brücke mit einem einseitig geführten, betonierten Weg nördlich auf Gateway Gardens, der für Radfahrende und Fußgänger nutzbar ist. Zwischen Geländer der Brücke und Leitplanke der Straße ist der Weg rund 2 Meter breit.

Zielvorstellung

Bau einer parallelen Radfahrbrücke aus Holzbindern über die B43.

13 Ostanbindung Gateway Gardens

Ist-Zustand

Die Direktverbindung zwischen Frankfurt-Sachsenhausen sowie Niederrad und dem Flughafen stellt die schnurgerade, durch den Stadtwald verlaufende Flughafenstraße dar. Diese endet in Sichtweite von Gateway Gardens vor dem Kreuzungsbauwerk A5/B43. Um das 500 Meter entfernte Ostende von Gateway Gardens zu erreichen, müssen über die vorhandenen Brücken 2 Kilometer Umweg zurückgelegt werden.

Zielvorstellung

Schaffung einer direkten Verbindung zwischen Westende Flughafenstraße und Ostende Gateway Gardens. Damit werden nicht nur die Relationen von Frankfurt-Sachsenhausen, Niederrad und Neusenburger Straße zu Gateway Gardens verkürzt, sondern auch zu den Terminals 1 und 2 (um etwa 600 Meter). Wird die erforderliche Querung von A5 und B43 als Brückenbauwerk erstellt, entsteht nebenbei ein bauwerkliches Highlight, welches ein klares Signal zum Radfahren am Flughafen setzt – im Blickfeld von täglich 250.000 Autofahrern (siehe Abbildung 8).



4. Untersuchungsraum

Der Flughafen RheinMain dient heute als Standort für über 500 verschiedene Unternehmen, welche sich entweder auf dem Flughafengelände oder auf einem von drei angrenzenden Arealen (The Squire, Gateway Gardens, Mönchhof) angesiedelt haben. Die Fraport AG als Betreiberin des Flughafens fasst diese Gebiete unter dem Begriff »Airport City« zusammen. Auf dem Flughafengelände zählen dazu insbesondere die CargoCitys Nord und Süd, die Terminals 1 und 2, nach seiner Fertigstellung das Terminal 3 sowie sämtliche Hotel- und Bürogebäude, wie zum Beispiel die neue Unternehmenszentrale der Fraport AG oder das Gebäude 201 am Terminal 1.

Für die Planung der Radwege zum Flughafen hat sich der Arbeitskreis »Radanbindung an den Stadtteil Flughafen« darauf verständigt, das Untersuchungsgebiet rund um die Airport City in drei Ringe zu gliedern (siehe Abbildung 7):

- 1 Terminal 1, Terminal 2, Squire
- 2 Gateway Gardens, CargoCity Süd, Terminal 3, Mönchhof/West
- 3 angrenzende Bereiche der umliegenden Kommunen

Eine radfreundliche Distanz wird im Allgemeinen mit 6 Kilometern angegeben. Nimmt man das Pedelec als potenzielles Fortbewegungsmittel hinzu, ergibt sich eine Verdoppelung der Distanzen.

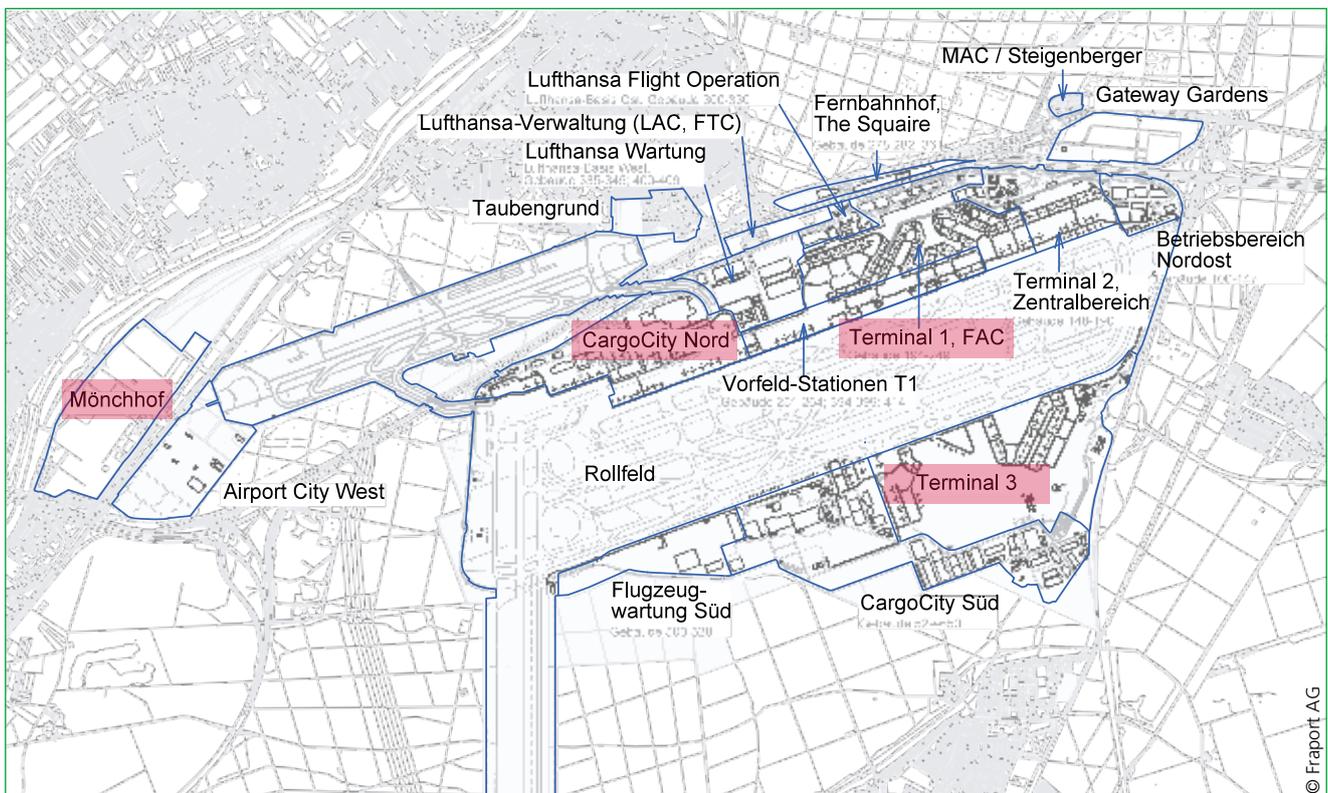


Abbildung 5: Definition der »Airport City« mit den 16 Arbeitsbereichen, rot hinterlegt die Ziele aus den Spinnendiagrammen auf Seite 16

Die Spinnendiagramme auf der nächsten Seite zeigen als Ausgangspunkt jeweils die Bahnhöfe ausgewählter Kommunen mit den vier potenziellen Zielen Mönchhofgelände, Lufthansa-Verwaltung, Terminal 1 und Terminal 3. Es ergeben sich vier zentrale Erkenntnisse:



1. Die Länge der Reisezeit mit dem Rad – unter den aktuellen Bedingungen – hängt vor allem davon ab, in welchem Flughafenbereich gearbeitet wird. Beim Auto fällt dies nicht so sehr ins Gewicht.
2. Das Fahrrad kann sein volles Potenzial insbesondere auf der »letzten Meile« entfalten, wenn die Bedingungen dafür geschaffen werden.
3. Wo die Reisezeiten mit dem Rad mehr als 30 Minuten betragen, ist davon auszugehen, dass insbesondere die Verknüpfung mit dem ÖPNV (Bus, Schiene) eine starke Wirkung entfalten kann.
4. Die verstärkte Nutzung von Pedelecs bedeutet eine erhebliche Verbesserung der Reisezeiten. Dieser Entwicklung ist Rechnung zu tragen.

4.1. Fahrtzeiten und Ziele im Vergleich Auto – Fahrrad – Pedelec: Mönchhof, CargoCity Nord, Terminal 1, Terminal 3

Beispiel: Heinz K. aus Walldorf benötigt derzeit mit seinem Pedelec bei einer angenommenen durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von circa 23 km/h zu seinem Arbeitsplatz in Mönchhof 33 Minuten. Mit dem Auto sind es – sofern keine Verkehrsprobleme auftreten – circa 17 Minuten. Die Vorteile der Verkehrsmittelwahl Pedelec (Bewegung, Staufreiheit, wo befindet sich mein tatsächlicher Kfz-Parkplatz, Klimaschutz) können die längere Anfahrtszeit von 16 Minuten überwiegen. Rechnet man die Verkürzung der Zeit durch die angestrebten Verbesserungen der Radanbindung hinzu, so reduziert sich der Wert nochmals um 6 Minuten auf 27 Minuten.

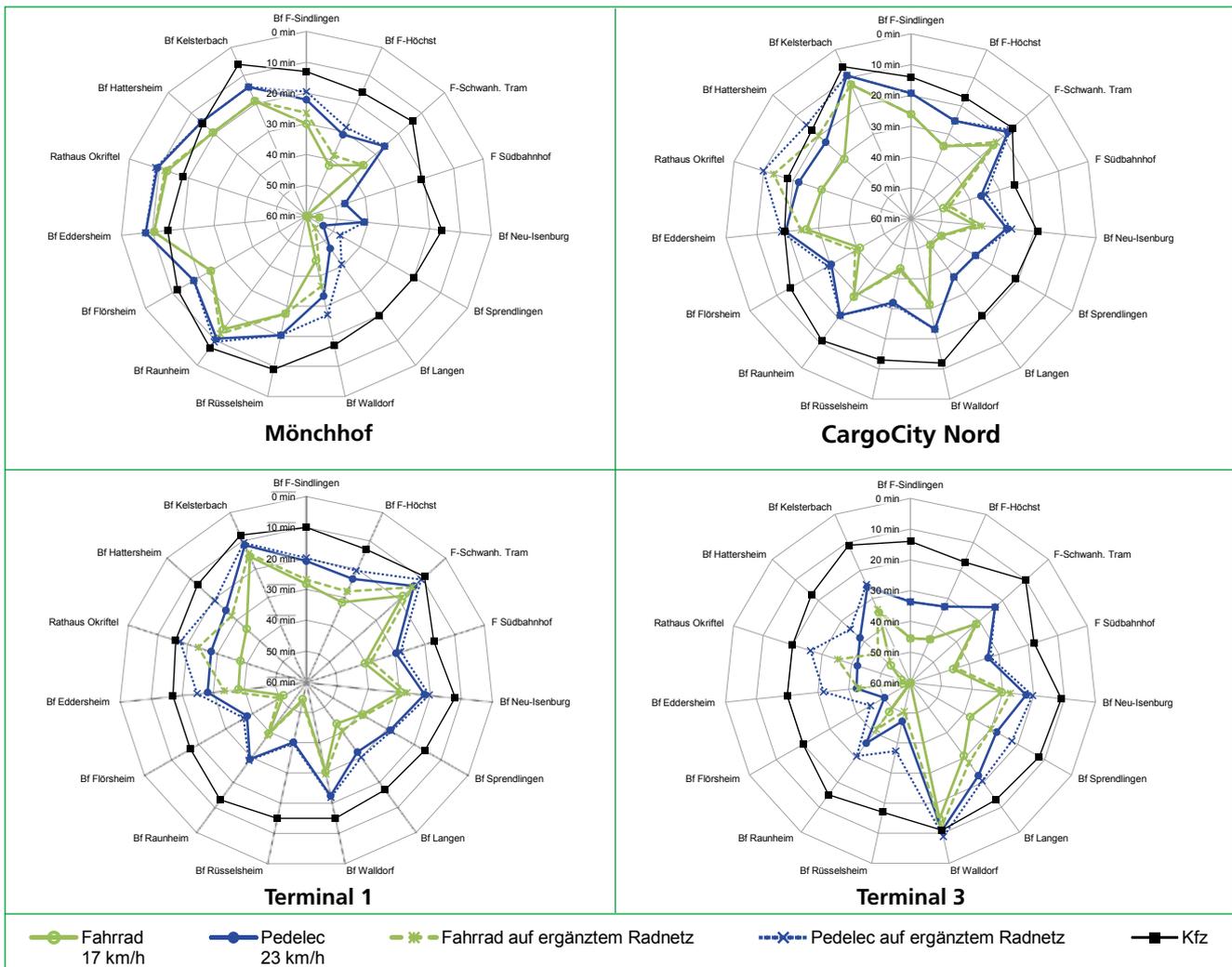
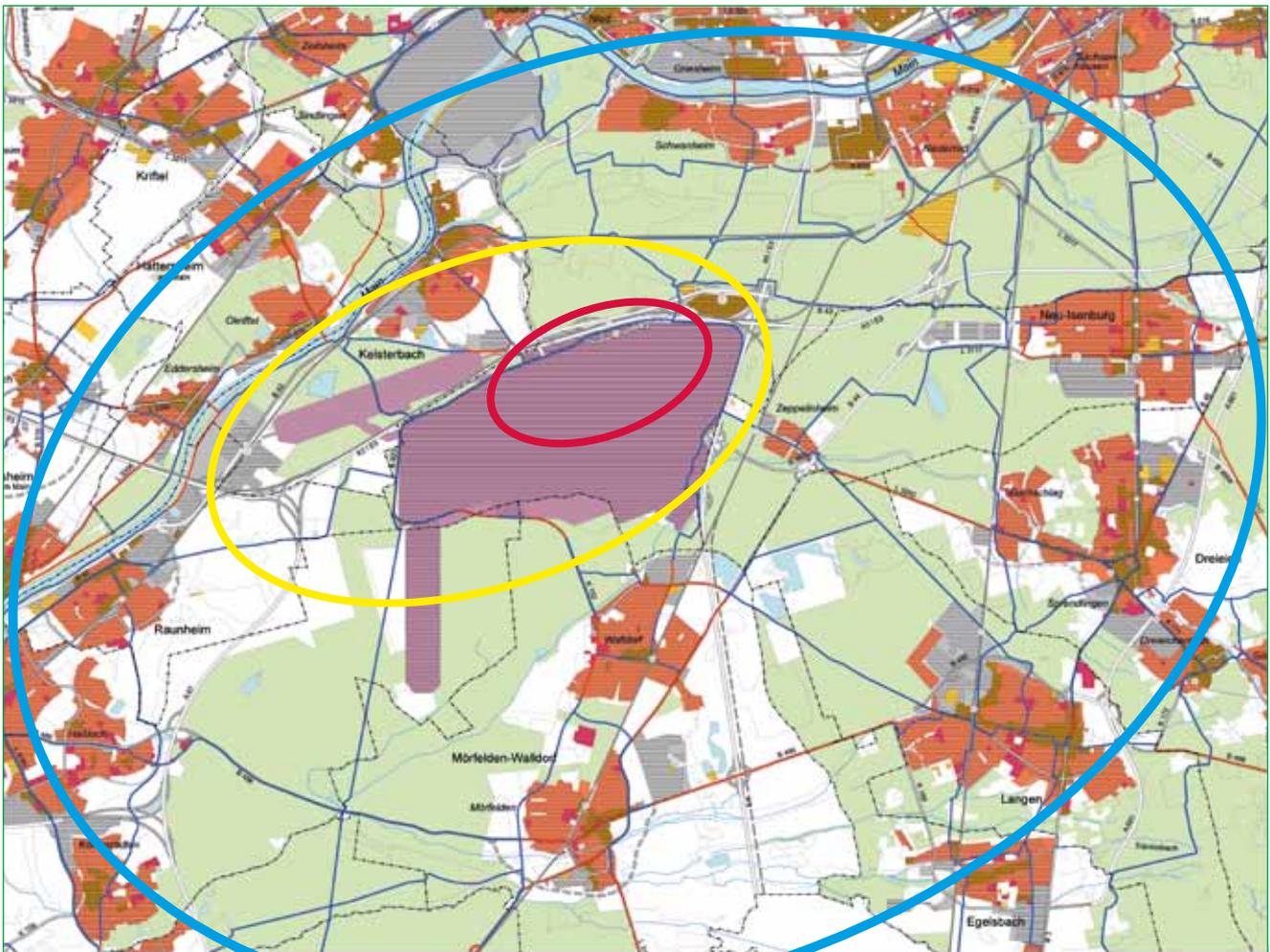


Abbildung 6: Fahrtzeiten-Vergleich



1. Ring —
Terminal 1, Terminal 2,
Square

2. Ring —
Gateway Gardens,
Terminal 3, Mönchhof/West

3. Ring —
angrenzende Bereiche der
umliegenden Kommunen

Überörtliche Fahrradrouten

- Überörtliche Fahrradroute, Bestand
- Überörtliche Fahrradroute, geplant

Flächennutzung

- Wohnbaufläche, Bestand
- Wohnbau, geplant
- Mischbaufläche, Bestand
- Mischbau, geplant
- Gewerbefläche, Bestand
- Gewerbefläche, geplant
- Fläche für Gemeinbedarf, Bestand
- Fläche für Gemeinbedarf, geplant
- Sonderbaufläche, Bestand
- Sonderbaufläche, geplant
- Flughafen, Bestand
- Flughafen, geplant
- Gewässer

Schutzgebiete

- NSG, LSG, FFH, nachr.

GatewayGardens

Auszüge RegFNP Hauptkarte und Beikarte 1

September 2016



Quellen
Flächennutzungen, Überörtliche Fahrradrouten:
Regionaler Flächennutzungsplan 2010, Planstand 31.12.2015, Hauptkarte
Schutzgebiete:
Regionaler Flächennutzungsplan 2010, Planstand 31.12.2014, Beikarte 1

Abbildung 7: Untersuchungsraum (Ausschnitt Regionaler Flächennutzungsplan)



»Die Leistungsfähigkeit des Systems Straße ist nicht so weit erhöhbar, dass Ballungsraumprobleme gelöst werden. Der schienengebundene ÖPNV muss weiter ausgebaut werden.« Burkhard Vieth, Präsident Hessen Mobil – Quelle: HOLM GmbH: 2035 Verkehr der Zukunft

5. Die Vision vom radfreundlichen Flughafen

Bisher ist noch nicht viel zu spüren vom fahrradfreundlichen Flughafen Frankfurt. Klar ist: Es geht nicht von heute auf morgen, bis notwendige Infrastrukturen aufgebaut sind und die angestrebten Maßnahmen greifen. Daher kommt der Kommunikation des Themas eine zentrale Rolle zu: Das Motto »Tue Gutes und sprich darüber!« ist ein guter Weg. Aber auch das Zeichnen von Zukunftsbildern ist gerade an diesem Standort, an dem viele es sich schwer vorstellen können, sinnvoll. Ein mögliches Szenario:

Frankfurt-Sossenheim im Jahr 2021. Der Wecker klingelt. Es ist Punkt 8:00 Uhr. Thorsten K. ist Controller bei Condor auf Gateway Gardens. Er ist wahrlich kein Frühaufsteher. Nach der Dusche geht es rasch mit Laptop in der Fahrradtasche und einem Apfel in der Hand auf sein E-Bike. Von Sossenheim nach Gateway Gardens in 35 Minuten!

Thorsten freut sich auf die morgendliche Fahrt zu seinem Büro: »Auf dem Rad werd' ich morgens erst so richtig wach, da bekomm ich den Kopf frei, und das Schöne: die Niddauen und der Stadtwald sind meine Begleiter!«

In Goldstein trifft er Tina U. von DB Schenker. Sie radeln oft von hier aus gemeinsam weiter. Tina hat sich gerade über ihren Arbeitgeber ein neues E-Bike gekauft. »Ein tolles Rad hast du da, wie fährt sich's?«, fragt Thorsten.

»Ich habe heute Nachmittag noch einen Termin in Darmstadt, da führe ich es auf dem Schnellweg mal aus!«, antwortet Tina. Keine zehn Minuten später sind sie auf Gateway Gardens angekommen, direkt vor der Mobilitätsstation an der S-Bahn Station mit den E-Radboxen. »Langsam wird's wieder voll«, meint Thorsten. »Stimmt, aber die Erweiterung kommt ja noch in diesem Monat«, entgegnet Tina. Beide wünschen sich einen angenehmen Arbeitstag.



© tommyshark.de

»Für 2035 ist ein Anteil von 50 Prozent an Lastenrädern auf der letzten Meile realistisch.«

Markus Riese, Geschäftsführer Riese&Müller GmbH – Quelle: HOLM GmbH: 2035 Verkehr der Zukunft



© Architektenbüro Gölner, Frankfurt am Main

Abbildung 8: Vision 2030. Radfahrbrücke über die A5 zum Flughafen, gesehen von täglich 250.000 Fahrzeugen



6. Befahrungsberichte: Radfreundlich soll es sein!



Beispielhaft für die 16 Arbeitsbereiche der Airport City wird ein Blick auf das Areal Gateway Gardens geworfen; für die umliegenden Städte wird exemplarisch die Anbindung aus der Stadt Langen zum Flughafen betrachtet. Die Abbildung links zeigt, dass der Flughafen prinzipiell aus fünf Richtungen mit dem Rad erreichbar ist:

- 1 Unterschweinstiegekreisel
- 2 Gate Zepelinheim
- 3 Tor 31
- 4 Airporting West
- 5 Kelsterbach

Abbildung 9: Zuwege Flughafen per Rad

6.1. Radanbindung an Gateway Gardens

Im Nordosten des Flughafens Frankfurt entsteht derzeit ein neues Stadtquartier mit zukünftig rund 18.000 Arbeitsplätzen, mehreren Hotels und einem neuen S-Bahn-Haltepunkt. Im Süden wird Gateway Gardens durch die A3, im Osten durch die A5, im Norden durch die an dieser Stelle autobahnähnlich ausgebaute B43 und im Westen durch die mehrstreifige Kapitän-Lehmann-Straße begrenzt. Dadurch ist Gateway Gardens nur an wenigen Punkten zugänglich.

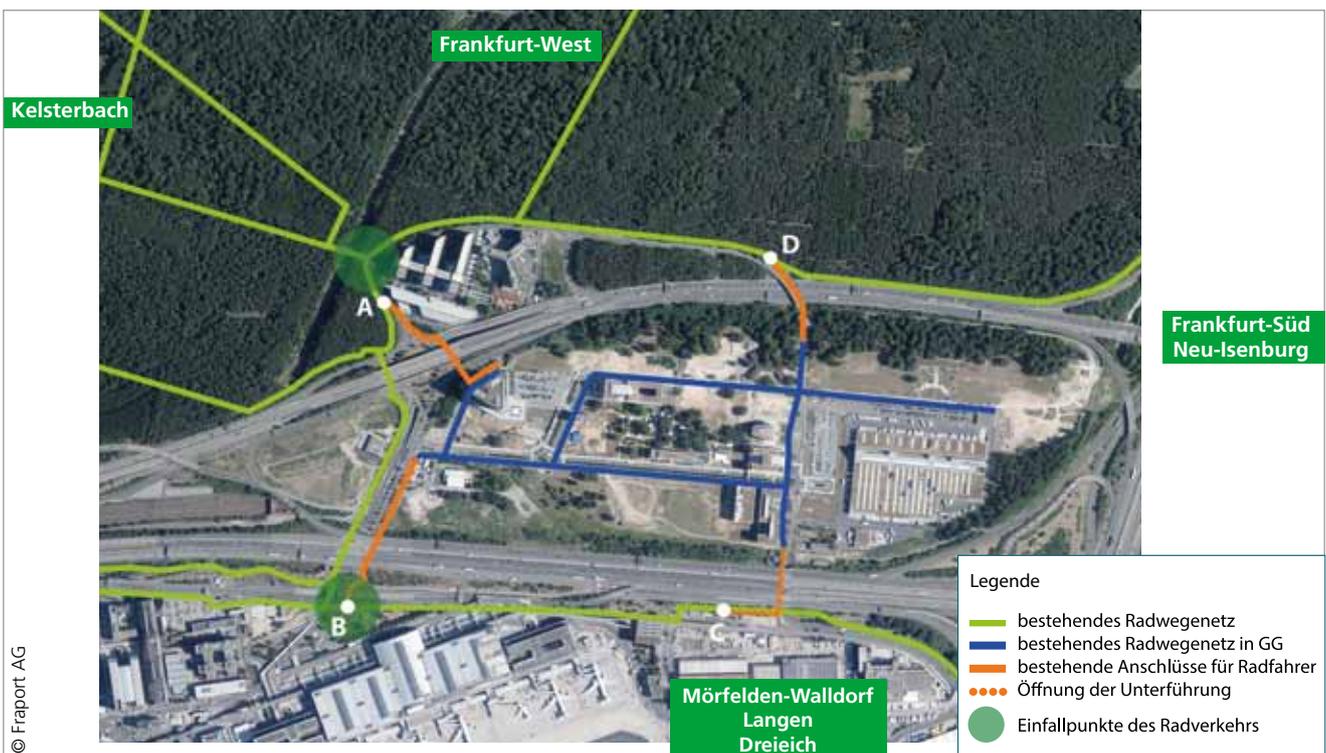


Abbildung 10: Radwegesituation Areal Gateway Gardens



Mit Kraftfahrzeugen kann das Straßennetz von Gateway Gardens (blau eingezeichnet) nur von Norden über die Unterschweinstiege (mit Überführung über die B43) und von Westen über die Kapitän-Lehmann-Straße (allerdings nur von nordwärts fahrenden Fahrzeugen durch Rechtsabbiegen) erreicht werden. Radfahrer erreichen das Umfeld von Gateway Gardens über das Radwegenetz (grün eingezeichnet) und kommen meist an einem der eingezeichneten Einfallpunkte vorbei. Auch die Qualität der Oberflächen ist sehr unterschiedlich: Während beispielsweise die Fahrt per Rad aus Zeppelinheim und vom Terminal 1 auf gut ausgebauten Radwegen entlang von Straßen erfolgt, führen von Schwanheim sowie Neu-Isenburg überwiegend nur unbefestigte Waldwege zu dem Areal. Radfahrer aus Richtung Kelsterbach, die über die Schwanheimer Bahnstraße kommen, haben nicht die Möglichkeit, einen Radweg zu benutzen. Wählt man nicht einen der vorhandenen Waldwege, so ist man gezwungen, auf der Straße zu fahren.

Um vom Radwegenetz ins Straßennetz von Gateway Gardens zu gelangen, muss aus jeder Himmelsrichtung eine mehrstreifige Straße gequert werden. Das ist nur mittels Querungsanlage möglich. Von Norden kann das Areal über die Unterschweinstiege (D – mit Überführung über die B43) erreicht werden. Der Weg verläuft auf einem zu den Seiten hin abschüssigen Schotterweg entlang der Unterschweinstiege (siehe Abbildung 11). Auf der Brücke über die B43 ist der Weg betoniert und verläuft zwischen Geländer der Brücke und Leitplanke der Straße bei circa 2 Metern Breite (siehe Abbildung 12).

Von Nordwesten gelangt der Radfahrende durch eine Unterführung (A) auf das Areal, die allerdings im Zuge der Baumaßnahmen für die neue S-Bahn-Station auf Jahre hin gesperrt ist.

Von Westen gelangt man über die Kreuzung Kapitän-Lehmann-Straße/Thea-Rasche-Straße nach Gateway Gardens. Dort fehlt zum jetzigen Anschluss allerdings noch die Anbindung an das Radwegenetz. Vor allem wenn man als Radfahrer in Richtung Terminal 2 auf der rechten Seite der Kapitän-Lehmann-Straße unterwegs ist, fehlt jede Möglichkeit, die Straße zu überqueren, um auf der Thea-Rasche-Straße nach Gateway Gardens zu gelangen (siehe Abbildung 13).

Von Südwesten kann das Areal auf dem östlichen Gehweg der Kapitän-Lehmann-Straße erreicht werden (B – orange eingezeichnet). Diese Anschlüsse sind zur Nutzung durch den Radverkehr verbesserungsbedürftig.

Im Süden von Gateway Gardens existiert eine weitere Unterführung. Dort unterquert die Ellis Road, die zum Flughafen-Betriebsgelände gehört, die A3. Die Unterführung selbst gehört der Stadt Frankfurt (C) und ist nicht öffentlich zugänglich. Hier gibt es einen Exklusiv-Nutzungsvertrag mit der LSG Sky Chefs für



Abbildung 11: Schotterweg entlang der Unterschweinstiege



Abbildung 12: Brücke Unterschweinstiege über B43



Abbildung 13: Derzeit kein Querens möglich: Kapitän-Lehmann-Straße/Thea-Rasche-Straße



Abbildung 14: gesperrter Durchgang unter der A3, Ellis Road

deren nicht straßenzugelassene Fahrzeuge (siehe Abbildung 14). Radfahrende aus Richtung Zeppelinheim, Langen und Mörfelden-Walldorf, die beispielsweise zur Condor-Zentrale in die De-Saint-Exupéry-Straße möchten, müssen dafür einen Umweg von circa 1,5 Kilometer in Kauf nehmen.

Auch der Hugo-Eckener-Ring ist für Radfahrende aus beiden Richtungen nur bedingt gut nutzbar. Ein Beispiel dafür bietet sich auf Höhe des östlichen Endes von Terminal 2. Wegen der auf dem Bürgersteig stehenden Stützen der Hochbahn SkyLine verengt sich der kombinierte Fuß- und Radweg an einigen Stellen auf knapp einen Meter Breite (siehe Abbildung 15).

Maßnahmen

Nahezu sämtliche Radwege, vor allem aus Richtung Schwanheim sowie Neu-Isenburg, müssen nach angemessenem Standard ausgebaut werden. Die Schwanheimer Bahnstraße ist rad- und pedelectaughlich auszubauen. In Anlehnung an die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen sollten diese Wege eine Mindestbreite von 2,50 Meter aufweisen. Ist auf diesen Wegen auch ein ausgeprägter Fußgängerverkehr, beispielsweise durch Spaziergänger oder Jogger, zu erwarten, sollte die Breite dementsprechend erhöht werden. Außerdem ist eine durchgehend konsistente Beschilderung anzubringen, die auf dem schnellsten und sichersten Weg zu den gewünschten Zielen am Flughafen Frankfurt leitet. An den vorhandenen Zufahrten zu Gateway Gardens müssen im Hinblick auf eine wachsende Fahrradmobilität folgende Maßnahmen vorgenommen werden:



Abbildung 15: Engstelle am Hugo-Eckener-Ring

- Der Radweg entlang der Unterschweinstiege muss asphaltiert werden. Der jetzige Zustand des Weges birgt ein Sicherheitsrisiko, vor allem bei zunehmendem Radverkehr. Laut der Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete ist eine Mindestbreite bei kombinierten Rad-Fuß-Wegen von 2,50 Meter einzuhalten.



Abbildung 16: Für Radfahrer und Fußgänger bis 2018 gesperrte Unterführung der A3

- Über die Möglichkeit einer Verbreiterung des Radweges auf der Brücke Unterschweinstiege über die B43 oder alternativ über den Bau einer reinen Fahrradbrücke sollte nachgedacht werden. Eine Mindestbreite des Radweges von vier Metern, die laut ERA bei »Überführungen, die vom Fußgänger- und Radverkehr gemeinsam genutzt werden«, angemessen sei, ist hier nicht gegeben. Außerdem sollte es eine Trennmarkierung zwischen Rad- und Fußgängerverkehr geben. Ein Ausbau an dieser Stelle ist besonders notwendig, da diese Zufahrt zu Gateway Gardens in der Zukunft von Fahrradfahrern besonders stark frequentiert werden wird (vor allem aus Richtung Schwanheim, Neu-Isenburg und Kelsterbach).



- Die westliche Zufahrt an der Kreuzung Kapitän-Lehmann-Straße/Thea-Rasche-Straße muss für den Radverkehr ausgebaut werden. Querungshilfen oder Lichtsignalanlagen gewährleisten die Erreichbarkeit des Zweirichtungsradweges auf der Westseite der Kapitän-Lehmann-Straße.

Auf dem Areal Gateway Gardens existiert noch nahezu keine Infrastruktur, die auf den Radverkehr ausgelegt ist. Dies betrifft vor allem die Straßen, auf bzw. neben denen keine Radwege eingerichtet wurden.

Bei vielen Firmen beziehungsweise Gebäuden fehlt es zudem an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Vereinzelt wurden zwar Fahrradständer aufgestellt, diese werden aber bei zunehmender Fahrradmobilität auf dem Gelände nicht ausreichen, um sowohl die Fahrräder der Beschäftigten als auch die der Besucher aufzunehmen (siehe Abbildung 17). Eine Call-a-Bike-Station steht seit August 2013 am Alpha-Rotex-Gebäude zur Verfügung (siehe Abbildung 18).

In Gateway Gardens müssen alle Straßen für den Radverkehr mit entsprechenden Markierungen versehen beziehungsweise Radwege gebaut werden. Grundsätzlich bietet es sich an, alle Straßen mit Schutzstreifen auszustatten. Diese sollten eine Breite von mindestens 1,5 Meter aufweisen. Die Kreisverkehre an den Enden der Amelia-Mary-Earhart-Straße sind laut ERA aufgrund ihrer Radien den »kleinen Kreisverkehren« zuzuordnen, was eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn nahelegt. Der Schutzstreifen sollte an der Stelle der Fahrbahnverengung vor der Einfahrt in den Kreisverkehr aufgelöst werden.



Abbildung 17: Problematische Radhalter am Hotel Meininger



Abbildung 18: Fahrradparker, De-Saint-Exupéry-Straße 10



Abbildung 19: Baustelle der neuen S-Bahn-Station Gateway Gardens an der A5, September 2016



Auf der Kreuzung der De-Saint-Exupéry-Straße mit der Jean-Gardner-Batten- beziehungsweise Bessie-Coleman-Straße empfiehlt es sich, den Radverkehr weiter entlang von Radfahrstreifen beziehungsweise Schutzstreifen auf der Fahrbahn zu führen. Von abgesetzten Radwegen sollte abgesehen werden.

Des Weiteren müssen flächendeckend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden, auch um ein »wildes« Parken von Fahrrädern zu verhindern. Dafür sind zum einen vor beziehungsweise an den Gebäuden Fahrradparker für Besucher, die per Fahrrad kommen, notwendig. Zum anderen benötigen die Angestellten der ansässigen Unternehmen Räumlichkeiten zum Abstellen ihrer Fahrräder. Auch wenn viele Firmen bzw. Gebäude für diesen Zweck Räumlichkeiten zur Verfügung stellen können, sollte die Errichtung von dezentralen, überdachten Radabstellanlagen auf dem Gelände in Betracht gezogen werden. Mit dieser Möglichkeit ließen sich auch zentrale Fahrradboxen für Pedelecs einrichten. Zudem sollte als Serviceangebot zumindest eine Do-it-Yourself-Fahrradwerkstatt eingerichtet werden, die für alle frei zugänglich ist.

6.2. Radanbindung Langen – Flughafen

Grundsätzlich können aus allen Himmelsrichtungen Ziele am Flughafen per Rad erreicht werden. Allerdings sind die Qualitäten in Bezug auf Beschilderung, Oberflächenbeschaffenheit oder Direktheit aus den jeweiligen Kommunen sehr unterschiedlich. Daher sind Befahrungen aus allen umliegenden Kommunen geplant, aus denen ein Fahrbericht und Maßnahmenkatalog hervorgehen soll. Damit verfolgt der Arbeitskreis zudem das Ziel, dass die Radanbindung des Flughafens in die jeweiligen kommunalen Radverkehrskonzepte Eingang findet. Im Folgenden ist dies für die Stadt Langen und ihre Routen zum Flughafen dargestellt. Hinweis: Die Entfernungsangaben beziehen sich auf den Routenbeginn am Bahnhof Langen.

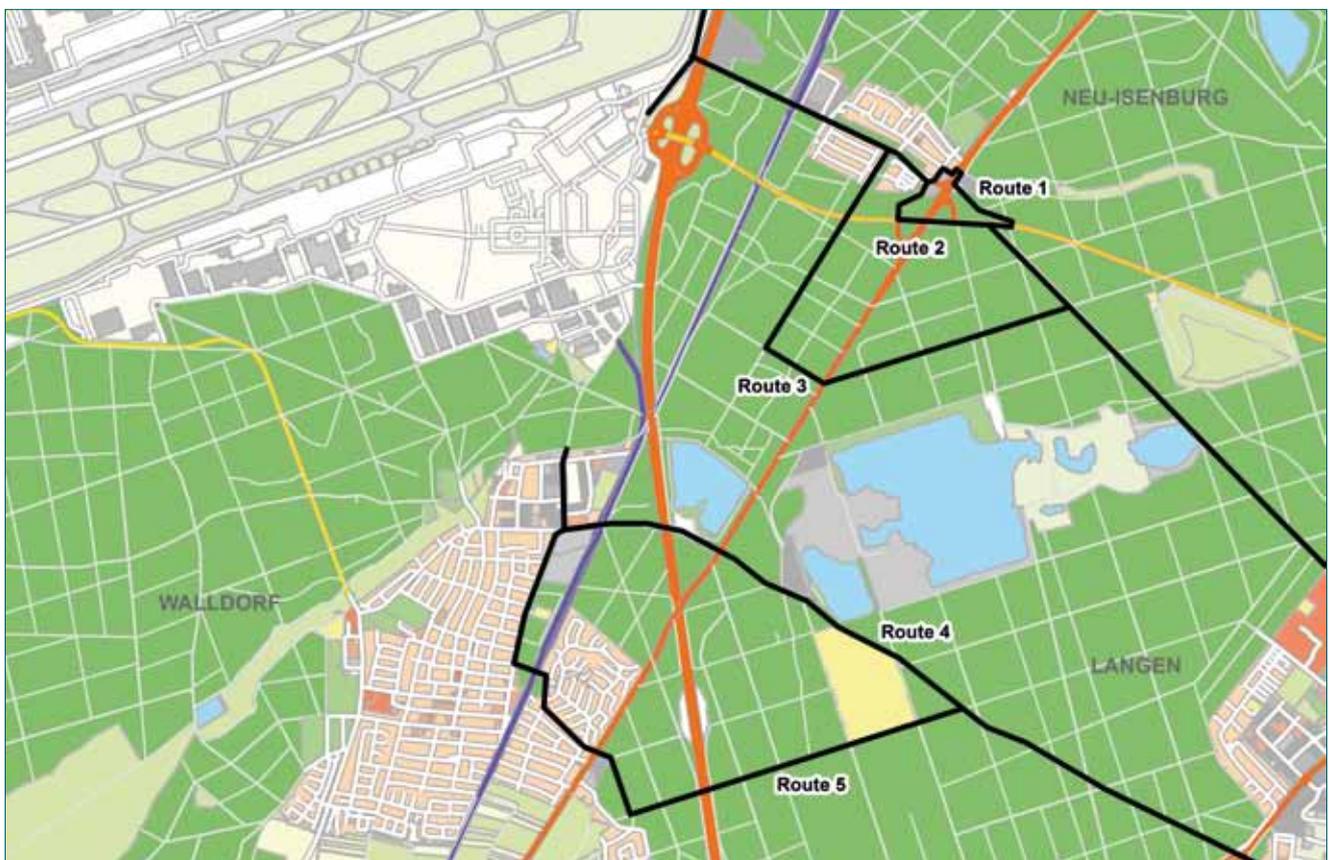


Abbildung 20: Übersichtskarte der befahrenen Routen



Richtung Terminal 1 und 2

Route 1: Über die Fußgängerbrücke B44

Routenlänge bis zur Brücke über die A5: 7,4 km

Am Ende der Kirchschnelse rechts auf die L3262 – sofort Linksabbiegespur nutzen und in den Mitteldicker Weg abbiegen nach Zeppelinheim – Fußgängerbrücke über B44 – Flughafenstraße – S-Bahn-Station – Kirchschnelse – Brücke über A5 – Fuß-/Radweg entlang Flughafengelände zum Ziel. (Hinweis: Die L3262 ist bei starkem Verkehr hier einfacher zu queren als bei der Nutzung des Radweges an der Bachgrundschnelse, wo beide Fahrtrichtungen auf einmal zu queren sind). Die Brücke ist für Radfahrer baulich fast nicht geeignet, die Schrägen zum Schieben der Räder sind viel zu schmal (siehe Abbildung 21). Die Brücke muss um Rampen ergänzt werden.

Route 2: Auf dem Seitenstreifen der L3262

Routenlänge bis zur Brücke über die A5: 7,5 km

Route wie unter 1 bis Kirchschnelse/L3262 – Überqueren der L3262 – Seitenstreifen der L3262 nutzen und in die Flughafenstraße nach Zeppelinheim nach rechts einbiegen – Route wie unter 1 fortsetzen. Bei dieser Route muss die Auffahrt auf die B44 in Richtung Frankfurt und die Abfahrt aus Richtung Groß-Gerau von der B44 gekreuzt werden (keine Markierung für Radverkehr, keine Ampelregelung). Ferner ist die Flughafenstraße als einzige Zufahrt für Kfz nach Zeppelinheim schmal, relativ viel befahren, ohne Seitenstreifen und wegen der Kurve unübersichtlich.

Alternativ zur Nutzung der Flughafenstraße, könnte der Radverkehr weiter auf der L 3262 bis zur Schnelse (Radweg 21) geführt werden. An dieser Stelle – etwa mittig zwischen Bahngeleisen und A 5 – verlässt die Route die L 3262 und bindet im Westen von Zeppelinheim an die Kirchschnelse an. Bei dieser Variante entfällt die Nutzung der Bahnunterführung in Zeppelinheim. Allerdings muss zum sicheren Einbiegen auf die L 3262 für den aus Richtung Flughafen kommenden Radverkehr eine „Querungshilfe“ geschaffen werden.

Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit im Abschnitt der Landesstraße könnte durch die Realisierung eines Zweirichtungs-Radwegs entlang der L 3262 von der Kirchschnelse bis zur ampelgesteuerten Einmündung der Abfahrt von der B 44 aus Richtung Frankfurt in die L 3262 (bzw. bis zur Schnelse, Radweg 21) erzielt werden. Die Ampelsteuerung müsste für Radfahrer ergänzt werden, und zwar in beide Richtungen (siehe Abbildungen 22 und 23).

Route 3: Querung der B44 im zweispurigen Ausbaubereich

Routenlänge bis zur Brücke über die A5: 9,8 km



Abbildung 21: Zum Radfahren ungeeignete Brücke



Abbildung 22: L3262 ohne Markierung für Radfahrer und Ampelregelung



Abbildung 23: Ampelsteuerung für Radler in beide Richtungen fehlt



Abbildung 24: Gefährliche Querung der B44



Abbildung 25: Aschaffener Straße im Bereich der Bahnbrücke



Abbildung 26: Zustand der Aschaffener Straße Ortseingang



Abbildung 27: Besonders bei schlechter Witterung nur schwer befahrbar

Route wie unter 1 und 2 – Kirchschnelse, aber nur bis Rundseeschnelse – hier Richtung Westen abbiegen und bis zur B44 fahren – Straße queren – über den Waldparkplatz bis zur Morgenschnelse geradeaus – rechts in Morgenschnelse abbiegen – diese bis Zeppelinheim, Flughafenstraße fahren – dann weiter wie unter 1 und 2.

Die einzige problematische Stelle dieser Route ist die Querung der B44 (siehe Abbildung 24). Etwa an der Einmündung der Rundseeschnelse beginnt die Verbreiterung der Fahrbahn wegen der kurz danach beginnenden Abbiegespur zum Langener Waldsee. Eine relativ geringe zusätzliche Verbreiterung der Fahrbahn an dieser Stelle würde den Bau einer Querungshilfe in der Mitte der Fahrbahn möglich machen. Eine qualitative Verbesserung des Zustandes der Rundseeschnelse ist darüber hinaus erforderlich.

Route 4: Entlang der Aschaffener Straße

Routenlänge bis Ende Farmstraße: 6,9 km

Vom Bahnhof Langen über die Mörfelder Landstraße geradeaus in die Aschaffener Straße – B44 an der ampelgeregelten Kreuzung überqueren – auf der Aschaffener Straße in Mörfelden-Walldorf A5 und Bahnlinie überqueren – am Kreis 1. Ausfahrt nehmen – Farmstraße bis zum Ende fahren – weitere künftige Wegführung ist derzeit unklar. Eine Routenlänge lässt sich derzeit nicht genau festlegen. Die Entfernung von der Brücke über die A5 bis zum künftigen Terminal wird zwischen 1 und 2 km betragen. Die Aschaffener Straße in Mörfelden-Walldorf ist vor allem im Bereich der Bahnbrücke (siehe Abbildung 25) bis Kreis 1 (siehe Abbildung 26) sehr schmal und hat auch nur auf der Nordseite einen circa 0,7 Meter breiten Gehweg. Bei hohem Verkehrsaufkommen wochentags zum Gewerbegebiet ist diese Straße für Radfahrer nicht zu empfehlen.

Route 5: Über die Siebente Steinschnelse

Routenlänge bis Ende Farmstraße: 8,6 km

Wie Route 4, aber Aschaffener Straße an der Siebenten Steinschnelse Richtung Westen verlassen – Brücke über die A5 – Waldweg rechts zur Straße am Steingrund in Mörfelden-Walldorf – Frankfurter Landstraße überqueren – Geh- und Radweg Alexander-Besser-Weg bis Hermann-Löns-Straße – auf dem Geh- und Radweg Bahnlinie unterqueren – rechts in die Farmstraße abbiegen (breiter Gehweg, Radfahren erlaubt, kaum Fußgänger) – im Kreis 1 geradeaus bis zum Ende Farmstraße. Die Siebente Steinschnelse ist im Bereich der US-Antennenanlage in einem sehr schlechten Zustand (siehe Abbildung 27). Die Strecke weist dennoch keine gravierenden Gefahrenpunkte auf. Nur das Überqueren der Frankfurter Landstraße in Richtung Langen ist wegen einer fast bis an die Fahrbahn vorgezogenen Mauer unübersichtlich.



7. Netzwerk und Akteure des Arbeitskreises

Das Netzwerk fungiert insbesondere als Austauschplattform für Informationen. Dabei ist klar, dass bei einem solchen Thema, der Größe des Untersuchungsraums und seinen administrativen Besonderheiten (Zuständigkeiten bei Land/Kommunen/Fraport AG et cetera) eine Vielzahl von Akteuren bedarfsgerecht in den Prozess mit einzubeziehen sind. Im Folgenden werden die Rollen dieser Akteure dargestellt.

Regionalverband FrankfurtRheinMain (Leitung)

Auf Initiative des Regionalverbandes wurde der Arbeitskreis gegründet. Der Verband koordiniert die Abstimmungsprozesse zwischen den Akteuren und leitet die Arbeitskreissitzungen. Auch ist er verantwortlich für die Aufbereitung aller relevanten Informationen. Die Erreichbarkeit des Flughafens ist ein regionales Thema. Als Vertreter der Mitgliedskommunen fällt hier dem Regionalverband ebenfalls eine besondere Rolle zu. Auch durch die Darstellung der überörtlichen Radrouten im RegFNP verfolgt der Regionalverband intensiv die Fortentwicklung und Sicherung der Radtrassen. Ein gesteigertes Interesse am Thema ergibt sich auch durch das im Jahr 2014 gestartete Pilotprojekt Radschnellweg Frankfurt – Darmstadt, der unmittelbar am Flughafen vorbeiführt und von den neun hier relevanten Kommunen gleich vier (Frankfurt am Main, Neu-Isenburg, Dreieich, Langen) ebenfalls betrifft.

Hessen Mobil

Der Frankfurter Flughafen ist nicht nur internationales Drehkreuz für den Luftverkehr; durch das Frankfurter Kreuz laufen hier auch viele Bundesautobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen zusammen. Der Radverkehr muss im Gewirr dieses Netzes attraktiv geführt werden und dabei hochbelastete Straßen sicher und ohne große Umwege kreuzen. Hessen Mobil plant, baut, unterhält und verwaltet Hessens klassifiziertes Straßennetz und ist somit ein wichtiger Partner, wenn es um die Belange des Radverkehrs in der Zuständigkeit der Landesbehörde geht.

Gateway Gardens Grundstücksgesellschaft GmbH

Gateway Gardens ist ein Gemeinschaftsprojekt der Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH und der Stadt Frankfurt am Main. An der Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH sind je zu einem Drittel die Fraport AG, die Groß & Partner Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH und die OFB Projektentwicklung GmbH beteiligt. Die Grundstücksgesellschaft kümmert sich um die unmittelbare Entwicklung und die Erschließung des Areals sowie die Veräußerung der Grundstücke. Aufgabe der Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH ist es, den Vermarktungsprozess auch im Interesse der Stadt Frankfurt am Main zu begleiten und dabei deren Interessen zu wahren. Eine dieser Interessen ist die radverkehrliche Anbindung des neuen Stadtteils. Daher haben sich die Verantwortlichen bereit erklärt, dafür zu sorgen, dass Gateway Gardens innerhalb der Aktivitäten des Arbeitskreises Pilotprojekt für den Radverkehr in der Airport City wird: Insbesondere die Implementierung des etablierten Projekts bike+business mit dem Ziel einer Zertifizierung als fahrradfreundlicher Dienstleistungsstandort steht auf der Agenda ganz oben. Die bereits erfolgte Zertifizierung mit dem DGNB Gold Standard (Deutsche Gesellschaft für nachhaltiges Bauen) als erstes Gewerbequartier bundesweit ist hierfür eine gute Grundlage: Ein Teilaspekt dieser Zertifizierung beinhaltet die Umsetzung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur.

Fraport AG / Umweltmanagement

In ihrer Funktion als Betreiberin des größten deutschen Flughafens und als wichtiger Akteur bei der Entwicklung der Airport City ist die Fraport AG eine bedeutende



Partnerin bei sämtlichen Fragen strategisch-konzeptioneller Art bis hin zu investiv-baulichen Aspekten rund um das Thema Radverkehr am Flughafen.

Radfahrbüro der Stadt Frankfurt am Main

Das Radfahrbüro Frankfurt vertritt die größte der betroffenen Kommunen und ist für die Gemarkung Frankfurt bei Belangen des Radverkehrs direkt zuständig. In dieser Funktion weist es eine ausgezeichnete Erfahrung und Expertise aus, sodass es ebenfalls ständig im Kernteam vertreten ist. Weiterhin hat das Radfahrbüro im Jahr 2014 ein ehrgeiziges Lückenschlussprogramm begonnen, um für den Radverkehr »ein Netz der Netze« mit einem Horizont von 5 Jahren in der gesamten Stadt Frankfurt zu schaffen. Da kommt es gerade richtig, dass der Stadtteil Flughafen sich hier mit anschließt.

ADFC Frankfurt / ADFC Hessen

Der ADFC als verkehrspolitischer Verband und anerkannte Interessensvertretung für Radfahrende unterstützt das Vorhaben, den Stadtteil Flughafen infrastrukturell sinnvoll an das bestehende Radverkehrsnetz anzuschließen. Seine Expertise in Radverkehrsfragen vielfältigster Art ist eine hilfreiche Unterstützung aus Nutzer-Perspektive. Der ADFC Hessen ist Initiator und wichtigster Kooperationspartner des Projekts bike + business.

Erweitertes Netzwerk

Die wissenschaftliche Begleitung seitens Universitäten und Hochschulen durch einzelne Projekte, kleinere Studien, Wettbewerbe oder ganze Masterarbeiten eröffnen dem Prozess zusätzlich eine erweiterte Perspektive: Durch Einbeziehung der Wissenschaft und Forschung entsteht hier eine Win-win-Situation: Indem Studierende oft zeitintensive Studien zum Projekt beitragen, sind sie ganz nah an der Praxis; das Kernteam des Arbeitskreises wiederum kann aus diesem Wissen und der damit verbundenen Kreativität schöpfen und sich beispielsweise den organisatorischen Aufgaben widmen. Die betroffenen Kommunen und Kreise werden jeweils bedarfsgerecht hinzugezogen, wenn es konkret um die Einbindung der kommunalen oder kreisbezogenen Radverkehrskonzepte oder Radverkehrsprojekte geht.



Weitere wichtige eingebundene Gesellschaften sind der RheinMain Verkehrsverbund RMV GmbH (Verknüpfung mit dem schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr), das Integrierte Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain ivm GmbH (Datenaufbereitung und Betriebliches Mobilitätsmanagement), die Regionalpark GmbH (Verknüpfung und Ausbau der Naherholungsrouen) und das House of Logistics and Mobility HOLM GmbH (interdisziplinäre und branchenübergreifende Kooperationsplattform für Mobilität und Logistik).

Abbildung 28: Wichtige Achse: Verbesserungswürdiger Radweg auf dem Airporttring in Richtung Kelsterbach



Kernteam

Leitung:

Regionalverband
FrankfurtRheinMain



Radfahrbüro Frankfurt

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement



Kreise



Der Kreis
Groß-Gerau



Kreis Offenbach



main-taunus-kreis

Kommunen



Gesellschaften



Wissenschaftliche Begleitung:

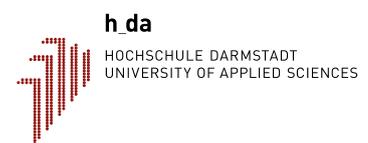


Abbildung 29: Aufbau des Arbeitskreises »Radanbindung an den Stadtteil Flughafen«



8. Ein förderfähiges Thema

Schon früh ist den Teilnehmenden im Arbeitskreis bewusst gewesen, dass die Bearbeitung des übergeordneten Themas »Fahrradfreundlicher Dienstleistungsstandort« an diesem speziellen Ort Flughafen Beispielcharakter für viele weitere große Arbeitsstätten haben könnte. Auch müssen für den Erfolg des Prozesses innovative Lösungsansätze erarbeitet werden.

Ist ein Thema beispielgebend und fügt man die Eigenschaft »innovativ« hinzu, dann bestehen gute Chancen, über Förderprogramme Mittel zu akquirieren, die im Falle der Bewilligung auch eine positive öffentliche Wirksamkeit und damit weitere Sensibilisierung für das Thema erzielen. Der Regionalverband hat hier jeweils die Federführung und die Suche nach geeigneten Projektpartnern übernommen.

Für die Antragstellung mit dem Titel »CHIPS – Cycle Highways Innovation for Smarter People Transport and Spatial Planning« im Europäischen Programm INTERREG Vb treten auf regionaler Ebene als sogenannte Subpartner (mitfinanzierend) die Fraport AG und die Gateway Gardens Grundstücksgesellschaft mbH auf. Als sogenannte »Associated Partner« (beteiligt, aber nicht mitfinanzierend) beteiligen sich die Städte Frankfurt am Main, Darmstadt und Hanau sowie der ADFC Hessen und das House of Logistics and Mobility HOLM GmbH. Für das Projekt »Fahrradmobilität an großen Gewerbe- und Dienstleistungsstandorten am Beispiel des Frankfurter Flughafens«, welches mit Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020 durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert wird, konnten auf regionaler Ebene die Fraport AG, die Gateway Gardens Grundstücksgesellschaft mbH, die Stadt Frankfurt am Main und der ADFC Hessen als Partner gewonnen werden. Beide Anträge wurden im Zeitraum des Jahres 2015 geschrieben und fristgemäß eingereicht. Dass das Thema nicht nur bundesweit, sondern auch im europäischen Kontext auf starkes Interesse stößt, zeigen die Ergebnisse:

Von 79 Einreichungen in der aktuellen Periode des EU-Förderprogramms qualifizierten sich insgesamt 19 Projekte für eine zweite Phase. Mit Bescheid vom 25. Februar 2016 wurde das Projekt »CHIPS« mit der Fördersumme von über 343.000 Euro gewürdigt.

Mit Bescheid vom 6. Juli 2016 wurde das Projekt »Fahrradfreundliche Dienstleistungsstandort« mit der Fördersumme von über 200.000 Euro und durch persönliche Überreichung der Urkunde durch Bundesverkehrsminister Alexander Dobrinth gewürdigt.



Abbildung 30: Brücken für Flugzeuge über die Autobahn gibt es schon



8.1. Europäisches Förderprogramm INTERREG Vb

CHIPS – Cycle Highways: Innovation for Smarter People Transport and Spatial Planning (Radschnellwege als neues Instrument für umweltfreundlichen Alltagsverkehr und in der Raumplanung)



Zeitraum

26.02.2016 bis 25.02.2019

Budget

Projektkosten insgesamt	4,5 Mio. €	davon:
Region FRM	573.000 €	davon:
Regionalverband	357.000 €	
Regionale Subpartner	216.000 €	

Förderquote

60% EU-Finanzierung

Partner

Province of Flemish Brabant (BE, Leadpartner)
 Regionalverband FrankfurtRheinMain (DE)
 Province of Gelderland (NL)
 NHTV Universität Breda (NL)
 Flanders' Bike Valley VZW (BE)
 Sustrans (GB)
 European Cyclists Federation (BE)

Lernende Partner

Regionalverband Ruhr (DE)
 Verband Region Rhein-Neckar (DE)

Regionale Subpartner

Fraport AG
 Gateway Gardens
 Grundstücksgesellschaft mbH

Assoziierte regionale Partner

Stadt Frankfurt am Main
 Stadt Hanau
 Stadt Darmstadt
 ADFC Hessen e.V.
 House of Logistics and Mobility HOLM GmbH

Kurzbeschreibung

CHIPS soll die Grundlage für eine neue, attraktivere Generation von Radschnellverbindungen und ergänzenden Dienstleistungen für den Alltagsradverkehr legen und untersuchen, wie diese zu einer nachhaltigen Raumplanung beitragen können. Der Regionalverband FrankfurtRheinMain leitet innerhalb des CHIPS-Projekts ein »Arbeitspaket« und eine »Investition«. Das Arbeitspaket trägt den Titel »Long term effects: planning cycle highway oriented development« (nachhaltige Wirkung: radverkehrsorientierte Raumentwicklung). Innerhalb dieses Arbeitspakets geht es darum, im internationalen Maßstab Standards und Lösungen für die Implementierung von Radschnellwegen in die räumliche Planung zu entwickeln und deren Auswirkungen auf unsere Ballungsräume aufzuzeigen. Hierfür werden vorhandene und in Erarbeitung befindliche beispielhafte Machbarkeitsstudien zu Radschnellwegen verglichen. In der Region FrankfurtRheinMain betrifft dies die Durchführung einer Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg von der City Frankfurt zum Flughafen Frankfurt und die Abschätzung der Wirkungen eines solchen Angebots. Insbesondere wird auch die Problematik des Ausbaus von Radschnellwegen mit ihren hohen infrastrukturellen Standards in ökologisch sensiblen Bereichen (Forst) thematisiert.

Zudem erfolgen Vergleiche mit den Radschnellwegeprojekten Frankfurt – Darmstadt und Frankfurt – Hanau (neben dem internationalen Vergleich und Austausch). Es wird dargelegt, wie diese Radschnellwege in der räumlichen Planung – der regionalen Flächennutzungsplanung und den nachfolgenden Planungsebenen – verankert werden können. Zugleich kann damit das in der Region etablierte Projekt bike+business weiter entwickelt werden.

Die Investition trägt den Titel »Considering the needs of employees: developing innovative commuting infrastructure at strategic locations within the cycle highway network« (Die Bedürfnisse der Fahrradpendler berücksichtigen: eine innovative und gut platzierte Pendlerinfrastruktur für das Radschnellwegenetz entwickeln). Die Fraport AG und die Gateway Gardens Grundstücksgesellschaft werden als Subpartner diese Investition tätigen. Investiert wird in eine im Wortsinne »mobile« Mobilitätsstation, die neben Reparatur- und Serviceleistungen für radfahrende Mitarbeiter/innen auch das Partizipations- und Informationszentrum für das Projekt CHIPS beinhaltet. Daneben werden zehn Fahrradboxen mit Ladestationen für E-Bikes und Spinden sowie acht überdachte Fahrradabstellanlagen für je acht Fahrräder erstellt und zwei Fahrradzahlstellen eingerichtet. Zudem werden zehn E-Bikes angeschafft. Ergänzend hierzu ist der Regionalverband verantwortlich für die Koordination eines digitalen Service, mit denen die Fahrradboxen und Fahrradstellplätze angemietet und weitere Dienstleistungen online gebucht werden können. Der Ertrag an Fördermitteln ermöglicht es, für das Projekt zweckgebunden zusätzliches Personal befristet zu beschäftigen.



8.2. Nationaler Radverkehrsplan 2020

NRVP 2020 – Fahrradmobilität an großen Gewerbe- und Dienstleistungsstandorten am Beispiel des Frankfurter Flughafens

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Zeitraum

01.06.2016 bis 31.05.2019

Budget

Projektkosten insgesamt:	254.400 €, davon:
Regionalverband:	16.500 €
Regionale Subpartner:	34.500 €

Förderquote: 80 %

Zuwendung BMVI: 203.400 €

Antragsteller / Leitung

Regionalverband FrankfurtRheinMain

Regionale Subpartner

Stadt Frankfurt am Main

Fraport AG

Gateway Gardens Grundstücksgesellschaft mbH

ADFC Hessen



Abbildung 31: Überreichung des Förderbescheids in Berlin. Von links: Klaus-Peter Güttler, Birgit Simon, Ulli Nissen, Alexander Dobrindt

Kurzbeschreibung

Das vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020 geförderte Projekt »Fahrradmobilität an großen Gewerbe- und Industriestandorten am Beispiel des Frankfurter Flughafens« fokussiert die Implementierung des Fahrrads als attraktives alltägliches Verkehrsmittel zu und an Gewerbe- und Industrieagglomerationen. Der Regionalverband wird bei diesem Vorhaben zusätzlich durch vier Projektpartner inhaltlich und finanziell unterstützt, die sich durch ihre Nähe und ihr Interesse am Thema qualifizieren. Diese Projektpartner sind die Stadt Frankfurt am Main, die Gateway Gardens Grundstücksgesellschaft mbH, die Fraport AG sowie der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) Hessen.

Für die Umsetzung dieses Vorhabens wurden fünf Arbeitspakete definiert, deren Gesamtziel die Integration des Fahrrads als gleichberechtigtes, alltägliches Verkehrsmittel in die strategische Planung des Gewerbebestandes Flughafen RheinMain ist.

Ziel des ersten Arbeitspakets ist die Entwicklung einer »Kommunikationsstrategie 2.0«, die das Thema »Fahrradmobilität an Flughäfen« als Identifikations- und Standortfaktor etablieren soll. Die positive Einstellung dem Fahrrad gegenüber soll dabei unter anderem durch die Nutzung von Social-Media-Kanälen, die Entwicklung einer App für Rad fahrende Mitarbeiter am Standort und ein interaktives, partizipatorisches Kartographie-Online-Tool gefördert werden, in das regelmäßig der aktuelle Erfahrungsschatz eingepflegt wird.

In einem zweiten Arbeitspaket soll zudem untersucht werden, wie groß das Potenzial von Pedelecnutzern in einem Radius bis 12 km um den Flughafen ist und wie das Thema »Pedelectaugliche Infrastruktur« sinnvoll zum und am Standort Flughafen integriert werden kann. Da durch die vermehrte Nutzung von Pedelecs die Anforderungen an Radnetzqualität sowie an Radabstellanlagen steigen, sollen mithilfe einer Studie sowohl Lösungsansätze für den Weg zum Standort als auch für die Implementierung pedelecfreundlicher Infrastruktur vor Ort untersucht werden. Oberflächenbeschaffenheit, Beleuchtung und Sicherheit müssen dabei in Einklang mit Natur- und Landschaftsschutz gedacht werden. Dort, wo es aufgrund der räumlichen Gegebenheiten erforderlich ist, Wege in ökologisch sensiblen Bereichen pedelectauglich zu gestalten, ist besondere Sorgfalt geboten, um dies ohne spürbare Eingriffe



in diese Bereiche durchzuführen. Vor Ort bedürfen unter anderem Ladeinfrastruktur und sichere Abstellmöglichkeiten einer Lösung hinsichtlich rechtlicher Aspekte.



Ein drittes Element des Projektes ist das Bestreben, Unternehmen für eine moderne, attraktive Kommunikation pro Radfahren auf dem Weg zur Arbeit zu motivieren und sie durch gute Beispiele und Vorlagen zu unterstützen. Dabei gilt die Maxime, dass Radverkehr in der Fläche stattfindet und nicht nur am unmittelbaren Unternehmensstandort. Anstatt Unternehmen solitär anzusprechen und Beratung beim betrieblichen Mobilitätsmanagement in Bezug auf das Fahrrad anzubieten, soll das Projekt »bike+business 2020« für das Vorhaben am Flughafen Frankfurt die Grundlage einer neuen Strategie für Planung und Management in der Fläche bilden. Die »bike+business«-Zertifizierung ist eine seit über zehn Jahren erfolgreich laufende Zusammenarbeit des Regionalverbands und des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC). Aus diesem Grund soll Gateway Gardens

als Pilotgebiet am Frankfurter Flughafen und damit als erster radfreundlicher Dienstleistungs- und Gewerbestandort Deutschlands etabliert und zertifiziert werden.

Die Aktivitäten im Projekt sollen in einem vierten Arbeitspaket durch einen interdisziplinären Hochschulwettbewerb mit dem Arbeitstitel »Überflieger« für ein Konzept einer Radfahrbücke über die Kapitän-Lehmann-Straße (Konstruktion, Design und Kommunikation) als Bestandteil des geplanten Radwegekonzepts ergänzt werden. Diese soll für eine radfreundliche Verbindung der beiden Airport-City-Standorte Gateway Gardens und THE SQUARE sorgen. Insgesamt soll das Vorhaben einen wichtigen Beitrag zur Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrs am Standort und in der Region leisten sowie konzeptionelle und technische, aber auch normative Rahmenbedingungen klären. Daraus sollen im Rahmen des fünften Arbeitspaketes die gewonnenen Erkenntnisse und entwickelten Werkzeuge in einem Leitfaden festgehalten werden, der auf weitere Projekte zur fahrradfreundlichen Erschließung gewerblich genutzter Flächen übertragen werden kann.



Abbildung 32: Richtung Flughafen: Flughafenstraße im Bereich Carl-von-Weinberg-Park, Frankfurt am Main



9. Meilensteine 2015 – 2030

2015

- Einreichung Interreg-Vb-Antrag »CHIPS - Cycle Highways: Innovation for Smarter People ransport and Spatial Planning«
- Aufforderung zum Antrag NRVP-2020 »Fahrradmobilität an großen Gewerbe- und Dienstleistungsstandorten am Beispiel des Frankfurter Flughafens«

2016

- Genehmigung und Projektstart der Förderanträge Interreg Vb und NRVP 2020
- Aufbau einer Internetplattform »StoryMap für das Radfahren am Frankfurter Flughafen«

2017

- Erster Bericht des Arbeitskreises »Radanbindung an den Stadtteil Flughafen«
- Aufstellung von 20 E-Radboxen im Flughafenbereich
- Aufstellung von dezentralen, überdachten Radabstellanlagen im Flughafenbereich
- bike+business-Zertifizierung Gateway Gardens
- Lokale Testphase der Service- und Repairstation im Flughafenbereich
- Hochschulwettbewerb »Überflieger« über die Kapitän-Lehmann-Straße
- Studie (Pedelectaugliche Infrastruktur am und zum Flughafen)

2018

- Öffnung der Ellis Road für den Radverkehr
- Barrierefreier Umbau der Staustufe Eddersheim
- Monitoring: Mobile Fahrradzahlstellen an wichtigen Knotenpunkten am und rund um den Flughafen

2019

- Abschlussberichte zu den Förderanträgen Interreg Vb und NRVP 2020
- Leitfaden »Fahrradfreundliche Gewerbegebiete«
- Realisierung der Südwest-Anbindung an das Terminal 3 – Lückenschluss Flughafen-Rundweg

2020
bis
2030

- Radschnellwege sind Realität: zum Beispiel Frankfurt – Darmstadt – Frankfurt – Airport, Ost-West-Richtung Kreis Offenbach
- Aktionsprogramm Querungsstellen an klassifizierten Straßen
- Fahrradparkhäuser am und rund um den Flughafen
- Ausbau des Bike-Sharing-Systems
- Neue Mobilitätsformen und Durchbruch der E-Mobilität: Pedelects, E-Bikes, Lastenräder
- Radfreundliche Umsetzung der Regionaltangente West und der Nordmainischen S-Bahn

Metropolregion
FrankfurtRheinMain

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

Herausgeber

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

Alle Fotos/Abbildungen, soweit nicht anders angegeben:
Regionalverband FrankfurtRheinMain
Kartenhintergrund: WebAtlasDE © GeoBasis-DE/BKG 2016

Kontakt

Georgios Kontos
Leiter Fachbereich Kommunalservice
Telefon: +49 69 2577-1585
E-Mail: kontos@region-frankfurt.de

Stand: Januar 2017

Druck

LAUCK Druckprodukte, Flörsheim am Main

© 2017 Regionalverband FrankfurtRheinMain