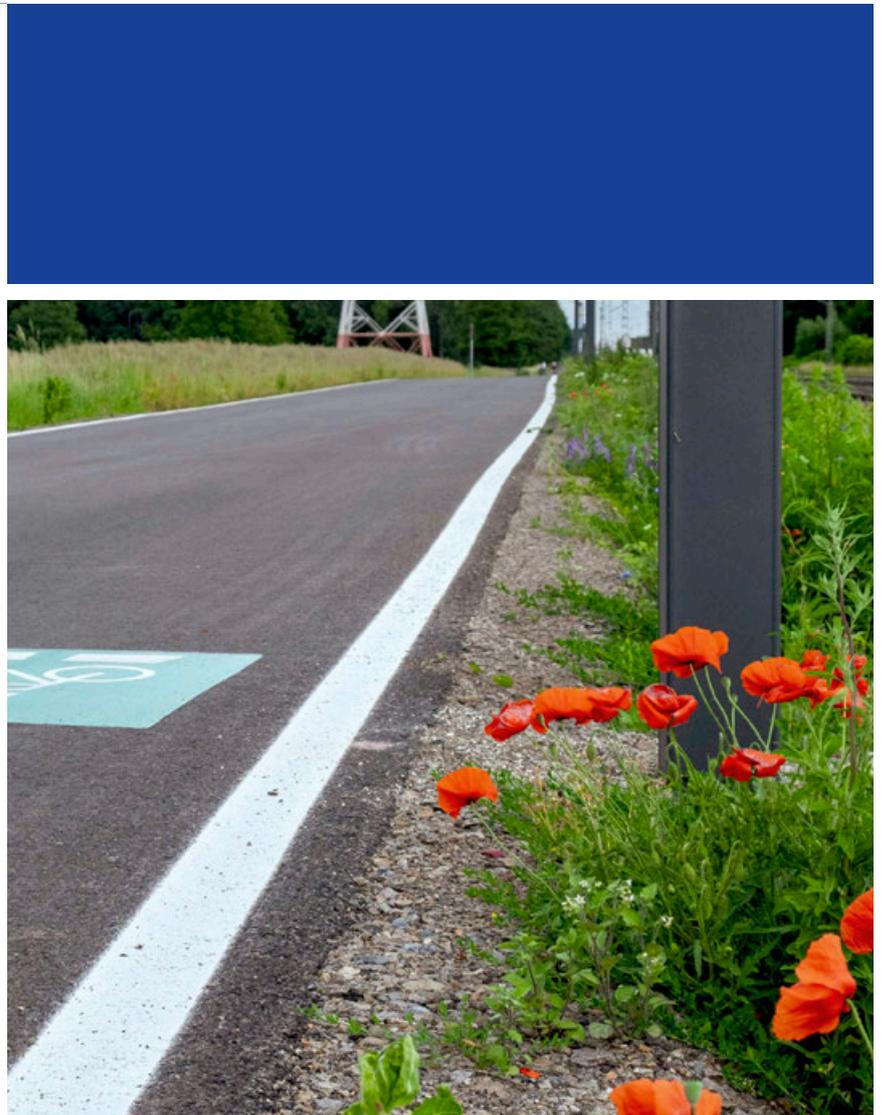




© Bernd Löser, Frankfurt am Main



Radschnellwege in der Region FrankfurtRheinMain



Inhalt

Vorwort	4
Wie alles begann	5
Die neue Fahrfreiheit	5
Was Radschnellwege so wertvoll macht	7
Qualitätsmerkmale	8
Gestaltung	10
Radwege – was gibt's da alles?	12
Korridore für Radschnellwege	13
FRM1 – 9: Radschnellwege FrankfurtRheinMain	14
Der Weg zum fertigen Radschnellweg	16
Das Erfolgsrezept	17

Vorwort

Die Region FrankfurtRheinMain ist eine dynamische Region voller Bewegung. Jeden Tag stellt sich hier die Frage: Mit welchem Verkehrsträger und in welcher Bewegungsqualität kommt man ans gewünschte Ziel? Wir wollen die Alternativen zum Auto so attraktiv gestalten, dass man gerne umsteigt und ganz freiwillig einen Mobilitätsmix wählt, der Staus und CO₂-Emissionen reduziert.

Ein wichtiger Baustein einer modernen Mobilität ist das Fahrrad. Egal, ob mit reiner Muskelkraft betrieben oder dank elektrischer Unterstützung für weitere Distanzen geeignet – immer mehr Menschen steigen für ihre Alltagswege auf das Fahrrad und fordern zu Recht einen größeren Stellenwert des Radverkehrs bei verkehrspolitischen Entscheidungen.

In vielen Kommunen der Region werden bereits große Anstrengungen unternommen, um den Ausbau der Radwege voranzubringen. Wichtig ist aber auch, dass zwischen den Kommunen leistungsfähige Strecken entstehen. Dann wird es für die vielen Pendlerinnen und Pendler in der Region interessant, das Fahrrad regelmäßig auf dem Weg zur Arbeit zu nutzen.



Die Verbandskammer des Regionalverbands hat einstimmig eine Mobilitätsstrategie für die Region verabschiedet. Eine darin beschlossene Maßnahme sieht die Planung und den Bau eines Netzes von Radschnellwegen vor. Dazu bringt der Regionalverband die Akteure an einen Tisch, organisiert die Zusammenarbeit, sucht nach Finanzierungsmöglichkeiten und übernimmt die Verantwortung für die Erstellung der notwendigen Machbarkeitsstudien und den anschließenden Bau.

In dieser Broschüre geben wir Ihnen einen Überblick über das spannende Thema Radschnellwege. Warum sind sie wichtig, was zeichnet sie aus und wie können wir sie realisieren? Natürlich erhalten Sie auch eine Übersicht der neun Radschnellweg-Projekte, die in der Region entstehen sollen. Lassen Sie sich informieren, inspirieren und begeistern: Gemeinsam können wir aus dieser Idee Wirklichkeit werden lassen!

Rouven Kötter
*Erster Beigeordneter und Mobilitätsdezernent
des Regionalverbands FrankfurtRheinMain*

Wie alles begann ...

Das Fahrradfahren auf Radschnellverbindungen wird immer beliebter und erhält mehr Aufmerksamkeit als je zuvor. Doch so neu ist die Idee von diesen „Premium-Radwegen“ nicht. Schon im Jahre 1980 wurden in den Niederlanden die ersten Radschnellverbindungen gebaut. Im Jahre 2005 startete dann das Projekt „Fiets filevrij“ (Staufreies Fahrrad), welches landesweit die Planung und den Bau von Radschnellwegen voranbrachte. In Deutschland machte die Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg den ersten Schritt. Der vier Kilometer lange „eRadschnellweg“ in Göttingen ist seit 2015 das Pionierstück der Radschnellverbindungen in Deutschland. Im Jahr 2018 erfolgte auch in Hessen der Spatenstich für die erste Radschnellverbindung – die geplante Strecke führt von Frankfurt nach Darmstadt.

Initiator und Projektkoordinator für dieses erste Radschnellwege-Projekt Hessens war der Regionalverband FrankfurtRheinMain. Dieser setzt sich bereits seit vielen Jahren für die Radverkehrsförderung in der Region ein. Die Arbeit begann 2003 mit der Einstellung eines Regionalen Radverkehrsbeauftragten und der Gründung des RADforums RheinMain, einer Vernetzungsplattform für die kommunalen Radbeauftragten. Ein wesentlicher Erfolg der gemeinsamen Arbeit war die Entwicklung des 2.500 km langen Netzes der Überörtlichen Fahrradrouten. Dieses ist, einmalig in Deutschland, im Regionalen Flächennutzungsplan dargestellt. Informationen zu weiteren Arbeitsschwerpunkten des Regionalverbands im Bereich Radverkehr unter www.region-frankfurt.de

Viele Namen ...

In den verschiedenen Regionen, die an der Planung von Radschnellwegen arbeiten, werden immer wieder neue Begriffe kreiert: Radschnellweg, Veloroute, Radschnellverbindung oder Raddirektverbindung. Letztlich stehen sie alle für Wege, auf denen man zügig, sicher und mit Spaß Rad fahren kann.

Die neue Fahrfreiheit

Beschreiben Radfahrende den idealen Radweg, herrscht weitgehende Einigkeit. Ganz oben auf der Wunschliste: ausreichend Platz, hohe Sicherheit, guter Straßenbelag und möglichst eben. Moderne Radschnellwege bieten genau das – und noch ein bisschen mehr. Aufgrund der steigenden Zahl der Radfahrenden und der Vielfalt an Fahrrädern ist es wichtig, all diesen Anforderungen nachzukommen, um ein sicheres Miteinander zu gewährleisten.

Das zeichnet den idealen Radschnellweg aus:

Mehr Platz!

Im Gegensatz zu den meisten Radwegen sind das Nebeneinanderfahren und das Überholen problemlos möglich. Alle können so Rad fahren, wie es beliebt: schnell, langsam, alleine oder in der Gruppe, ohne im eigenen Tempo behindert oder von schneller Radelnden bedrängt zu werden.

Zügig fahren!

Beispielsweise erhalten Radfahrende bei Kreuzungen und Einmündungen mit anderen Straßen möglichst Vorfahrt gegenüber dem Autoverkehr. Die Strecken sind so gestaltet, dass Kurven schneller gefahren werden können und unnötige Steigungen vermieden werden. Zudem führen Radschnellwege möglichst umwegfrei von A nach B.

Sich sicher fühlen!

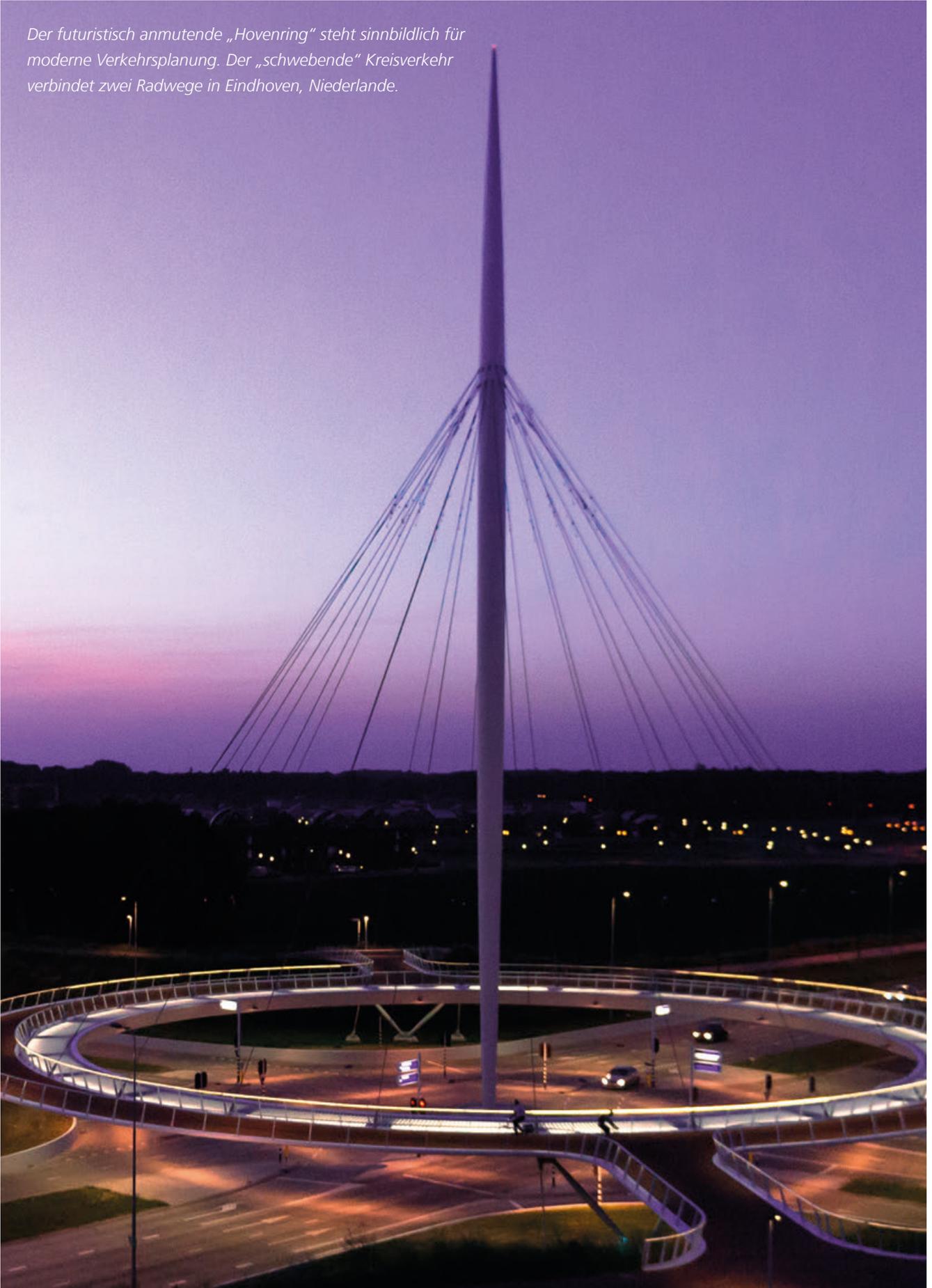
Mehr Raum, die weitgehende Trennung vom Auto- und Fußverkehr und die klaren Regelungen an Kreuzungen und Einmündungen erhöhen die Sicherheit für langsame und schnelle Radfahrende gleichermaßen.

Komfortabel unterwegs!

Radschnellwege sind auf die Bedürfnisse der Radfahrenden genau zugeschnitten, sodass ein nahezu störungsfreies Radfahren selbst über weite Strecken möglich ist. Ohne ständiges Auf- und Absteigen, ohne stressige Konfrontation mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern. Aber immer mit der Möglichkeit, sich unterwegs kommunikativ auszutauschen oder ganz entspannt die eigene Bewegung und Umgebung zu genießen.

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

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



Was Radschnellwege so wertvoll macht

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

Nicht nur für die Kurzstrecke attraktiv

Längst ist die Annahme, dass das Fahrrad vorzugsweise auf Kurzstrecken bis drei Kilometer genutzt wird, überholt. Durch die zunehmende Verbreitung von E-Bikes werden auch Distanzen bis zu 15 Kilometern problemlos bewältigt. Somit entsteht auf diesen „Langstrecken“ ein Potenzial an Radfahrenden, welches durch den Bau von Radschnellwegen abgerufen werden kann. Denn für Pendelnde, die den Weg zur Arbeit auf sicheren, schnellen und großzügigen Wegen zurücklegen wollen, stellt das Radfahren auf Radschnellwegen eine echte Alternative dar.

Die Region FrankfurtRheinMain, eine stark wachsende Region mit einer hohen Dichte an Städten und vielen täglich Pendelnden, stellt die Verkehrsplanung vor einige Herausforderungen. Verstopfte Straßen sowie in Stoßzeiten an ihre Kapazitätsgrenzen stoßende Busse und Bahnen gehören zum alltäglichen Geschäft. Wer sich diesem Verkehr entziehen möchte, greift häufig zum Fahrrad. Doch für ein angenehmes, schnelles und sicheres Fahrradfahren sind gut ausgebaute Radwege notwendig. Das überlastete Straßen- und ÖPNV-System kann von den Radschnellwegen daher klar profitieren und ein angenehmeres Unterwegssein schaffen.

Vielfältiger Nutzen

Obwohl das Potenzial des Radfahrens für die Mobilität der Zukunft erkannt ist, sind gut ausgebaute Radwege in Deutschland immer noch Mangelware. Die vorhandenen Radweg- und Schutzstreifen oder Fahrradstraßen stoßen an ihre Leistungsgrenzen bzw. sind für eine zeitgemäße Nutzung, wie etwa das Befahren mit Lastenrädern, nicht geeignet. Und das, obwohl der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen noch lange nicht ausgeschöpft ist. Denn: Überall, wo die Radwege gut ausgebaut sind, wird auch mehr Rad gefahren.

Davon profitieren letztlich alle:

Die Radfahrenden

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

Der Einzelhandel

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

Die Umwelt

Das Fahren mit dem Fahrrad belastet die Umwelt deutlich weniger als beispielsweise das Fahren mit dem Auto. Dabei reduzieren sich unter anderem lokale Stickstoffoxide, anderweitige klimarelevante Schadstoffe und die Lärmbelastung für die Umgebung.

Die Kommunen

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

Die Pendelnden

Jede Fahrt auf den Radschnellwegen bringt Entlastung auf den strapazierten Straßen- und ÖPNV-Netzen. Ein Effekt, der insbesondere im Pendlerverkehr positiv zu spüren ist.

Fakt ist ...

mit dem gezielten Ausbau der Infrastruktur kann der Radverkehr endlich das große Potenzial abrufen, das ihm seit Jahren zugeschrieben wird.

Qualitätsmerkmale von Radschnellwegen

Das Land Hessen hat 2019 festgelegt, welche Qualitätsstandards bei der Planung, dem Bau und Betrieb

von Radschnellwegen in Hessen zu beachten sind. Weitere Informationen unter www.nahmobil-hessen.de

Grundsätzliche Anforderungen

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

Mögliche Führungsformen

■ Radwege:

3 Meter breit im Einrichtungsverkehr; 4 Meter breit, wenn in beiden Richtungen geradelt wird

■ Radfahrstreifen:

3 Meter breit, auf beiden Straßenseiten

■ Fahrradstraßen:

4 Meter plus 0,5 Meter Sicherheitsabstand zum ruhenden Verkehr (innerorts)

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

■ Ein Pedelec, Pedal Electric Cycle, ist ein Fahrrad, das mit Muskelkraft betrieben wird und durch einen Elektromotor unterstützt wird. Die elektrische Unterstützung setzt nur ein, wenn die Pedale durch den Fahrenden getreten wird und schaltet sich bei 25 Stundenkilometern wieder aus.

■ S-Pedelecs (Speed Pedelec) sind Pedelecs, die die Tretleistung bis zu 45 Stundenkilometer unterstützen. Zusätzlich kann das S-Pedelec durch einen Gashebel gefahren werden. Dabei ist ein aktives Treten notwendig. Zum Fahren sind ein Helm, ein Kennzeichen und ein Führerschein der Klasse AM notwendig.

■ Ein E-Bike ist ein Elektrorad, das durch einen Gashebel gesteuert wird. Hierbei ist kein aktives Treten der Pedale notwendig. Ein E-Bike kann, je nach Modell, bis zu 45 Stundenkilometer fahren. Auch hier sind ein Helm, ein Kennzeichen und ein Führerschein vorgeschrieben.



*Das fertige Teilstück des Radschnellwegs
von Frankfurt nach Darmstadt, hier Egelsbach*



Gestaltung

Radschnellverbindungen sind keine durchgängigen Neubauprojekte. Vielmehr nutzen sie in ihrem Verlauf immer wieder bestehende Infrastrukturelemente und optimieren diese, um die Qualität und Sicherheit für Radfahrende zu erhöhen.

Dazu gehören zum Beispiel:

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

Um die Strecke für Radfahrende und andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer durchgängig klar erkennbar zu machen, sind für Radschnellverbindungen einheitliche Gestaltungskonzepte zu entwickeln.

Schwerpunkt der Beschilderungen von Radschnellwegen stellt das 2020 eingeführte StVO-Verkehrszeichen „Radschnellweg“ dar. Unabhängig von der Ausgestaltung der Wegführung ist damit die Kennzeichnung von Radschnellwegen im gesamten Streckenverlauf möglich.



Verkehrszeichen für Radschnellwege gemäß der Straßenverkehrsordnung

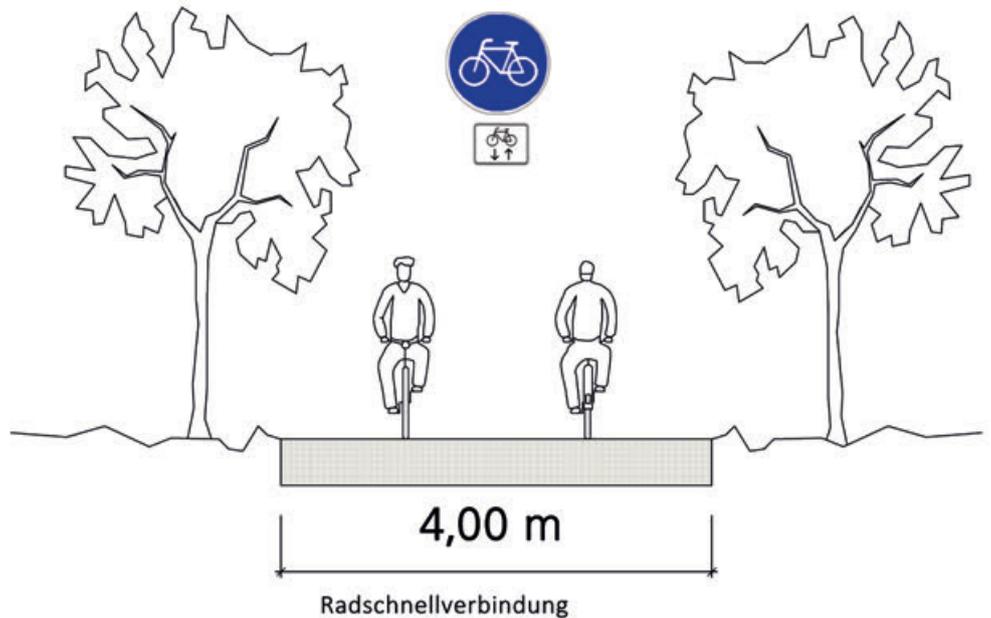


Zur Realisierung und besseren Gestaltung von Rad-schnellwegen hilft es, einen Musterquerschnitt anzufertigen, um (Problem-) Situationen simulieren und

bereits im Vorfeld erkennen zu können. Hier sind beispielhaft zwei mögliche Führungsformen von Rad-schnellwegen dargestellt:

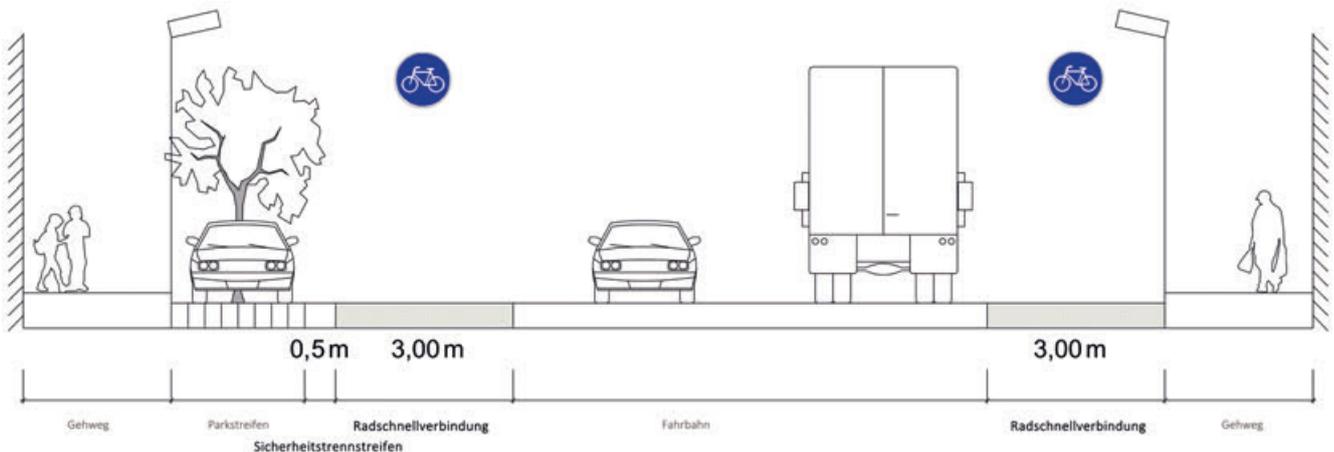
Können die Radfahrenden getrennt von anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern geführt werden, kommen 4 Meter breite Radwege zum Einsatz.

Radweg im Zweirichtungsverkehr



Radfahrstreifen sind markierte Sonderspuren für den Radverkehr auf der Fahrbahn. Sie haben pro Fahrtrichtung eine Breite von 3 Metern.

Radfahrstreifen



Radwege – was gibt's da alles?

Drei Arten von Radwegen

Das Radwegenetz in Hessen umfasst drei verschiedenen Ausbaustufen, die je nach zu erwartendem Radverkehrsaufkommen und der Bedeutung für den Alltagsverkehr zur Anwendung kommen:

Radverbindungen:

Radverbindungen stellen das Grundgerüst des Radwegenetzes im gesamten Land dar und sind sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitverkehr vorgesehen. Je nachdem, welche Orte sie miteinander verbinden, haben sie eine unterschiedliche Bedeutung im Netz. Die **Überörtlichen Fahrradrouen im Regionalen Flächennutzungsplan** beispielsweise verbinden die Zentren der Kommunen miteinander und sind somit für deren regionale Anbindung relevant. Diese Fahrradrouen dienen hauptsächlich dem Alltagsverkehr, sodass bei der Planung insbesondere auf eine direkte, sichere Linienführung geachtet wurde.

Raddirektverbindungen:

Diese Ausbaustufe findet Anwendung auf Strecken für den Alltags- und Berufsverkehr mit einer zu erwartenden Belastung von 1.500 bis 2.000 Radfahrenden pro Werktag. Die Ausbaubreiten sind etwas geringer als bei einer Radschnellverbindung.

Radschnellverbindungen:

Sind mehr als 2.000 Radfahrenden pro Werktag zu erwarten, sollte auf diesen Strecken der Standard einer Radschnellverbindung gebaut werden. Das ist die höchste Ausbaustufe im Radwegenetz.

Radschnell- und Raddirektverbindungen entlasten und ergänzen das bestehende Radwegenetz als Verbindungen mit hoher Kapazität. Ziel ist es, dass Radfahrende auf diesen Strecken zu wenigen Halten gezwungen werden, möglichst direkt von A nach B gelangen und einen qualitativ hochwertigen Radweg befahren können.

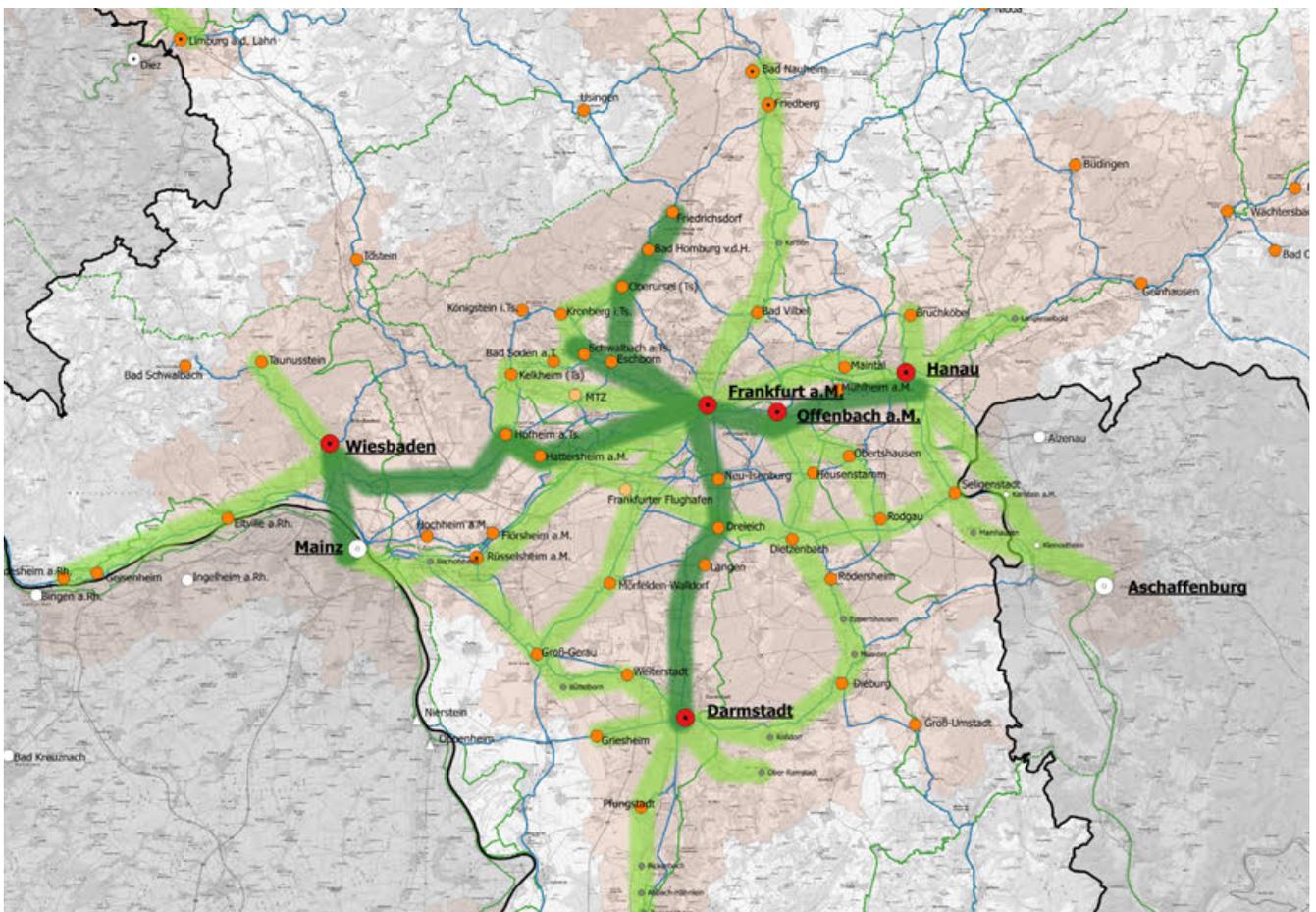


Korridore für Radschnellwege

Wege und Strecken, die eine hohe Zahl von Nutzenden erwarten lassen, haben eine gute Chance auf die Verwirklichung eines Radschnellweges. Die intensivsten Verflechtungen bestehen in einem Radius von rund 20 bis 25 Kilometern entlang der radialen Verkehrsachsen, die wie Speichen auf Oberzentren wie Frankfurt am Main oder Darmstadt zulaufen. Wichtige Ziele, wie Industrie- und Wirtschaftsstandorte, Wohnquartiere und bedeutende Verkehrsknotenpunkte, liegen hier vergleichsweise dicht beieinander und können schnell und komfortabel mit dem Rad erreicht werden.

Das Verhältnis von Aufwand und Nutzen muss stimmen: Aus diesem Grund muss für einen Radschnellweg ein Mindestpotenzial an Radfahrenden vorliegen, damit sich deren Bau lohnt. Dieses Potenzial wird auch abschnittsweise zwischen den Kommunen im Korridor ermittelt, da neben der Gesamtstrecke auch die Teilstücke eines Radschnellwegs von Radfahrenden genutzt werden. 2018 hat das Land Hessen eine Studie in Auftrag gegeben, welche hessenweit Korridore ermitteln sollte, die ein Potenzial für Radschnell- bzw. Raddirektverbindungen aufweisen.

Dabei wurden sieben Korridore (dunkelgrün) identifiziert, für die aufgrund des zu erwartenden Radverkehrsaufkommens der Bedarf zum Bau eines Radschnellwegs besteht. Hinzu kommen 35 Korridore (hellgrün), für die im Rahmen von Machbarkeitsstudien der Bedarf geprüft werden sollte. Auf der Grundlage dieser Korridorstudie ist es nun möglich, die Planung und den Bau von neuen Radschnellwegen landesweit voranzubringen. Weitere Informationen unter www.nahmobil-hessen.de



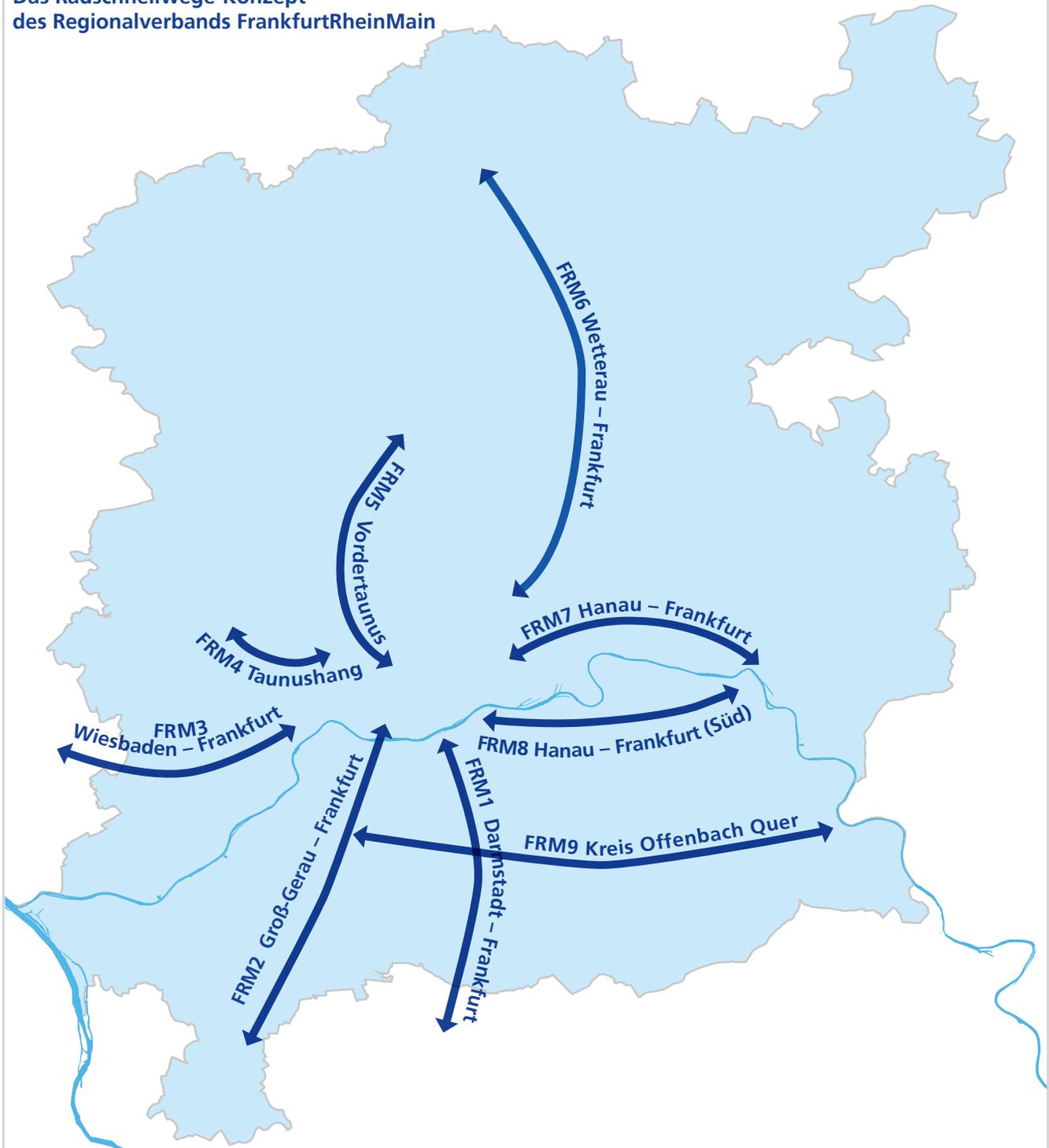
Korridore für Radschnellwege im RheinMain-Gebiet (Quelle AGNH 2018)

FRM1 – 9: Radschnellwege FrankfurtRheinMain

Der Regionalverband FrankfurtRheinMain war einer der ersten, der die hohe Bedeutung der Radschnellwege für die Mobilität in unserer Region erkannt hat. Er initiierte 2015 das Radschnellweg-Projekt Frankfurt – Darmstadt mit dem Ergebnis, dass hier 2019 ein Abschnitt des ersten hessischen Radschnellwegs fertiggestellt wurde. Anknüpfend an diesen Erfolg hat der Verband 2020 die Umsetzung von acht weiteren Radschnellwege-Projekten

als Maßnahme in seine Mobilitätsstrategie 2030 integriert. Dabei wird es sich nicht wie bisher auf die Planung beschränken, sondern auch den Bau der Radschnellwege verantworten. Die Radschnellwege FRM1 – 9 (FRM steht hier für FrankfurtRheinMain) sollen dabei nur der Anfang sein, weitere Projekte werden in den kommenden Jahren folgen. Weitere Informationen zur Mobilitätsstrategie unter www.region-frankfurt.de/mostra

Das Radschnellwege-Konzept des Regionalverbands FrankfurtRheinMain



FRM1: Vom Holbeinsteg in Frankfurt am Main über Neu-Isenburg, Dreieich, Langen, Egelsbach und Erzhäuser nach Darmstadt

FRM2: Von Groß-Gerau über Mörfelden-Walldorf zum Flughafen Frankfurt

FRM3: Von Wiesbaden über Hofheim am Taunus, Kriftel und Hattersheim am Main nach Frankfurt am Main

FRM4: Von Bad Soden am Taunus über Schwalbach am Taunus und Sulzbach (Taunus) bis nach Eschborn (Anschluss an FRM5)

FRM5: Von Friedrichsdorf über Bad Homburg vor der Höhe, Oberursel (Taunus), Steinbach (Taunus) und Eschborn nach Frankfurt am Main

FRM6: Von Butzbach über Ober-Mörlen, Bad Nauheim, Friedberg, Wöllstadt, Karben und Bad Vilbel nach Frankfurt am Main

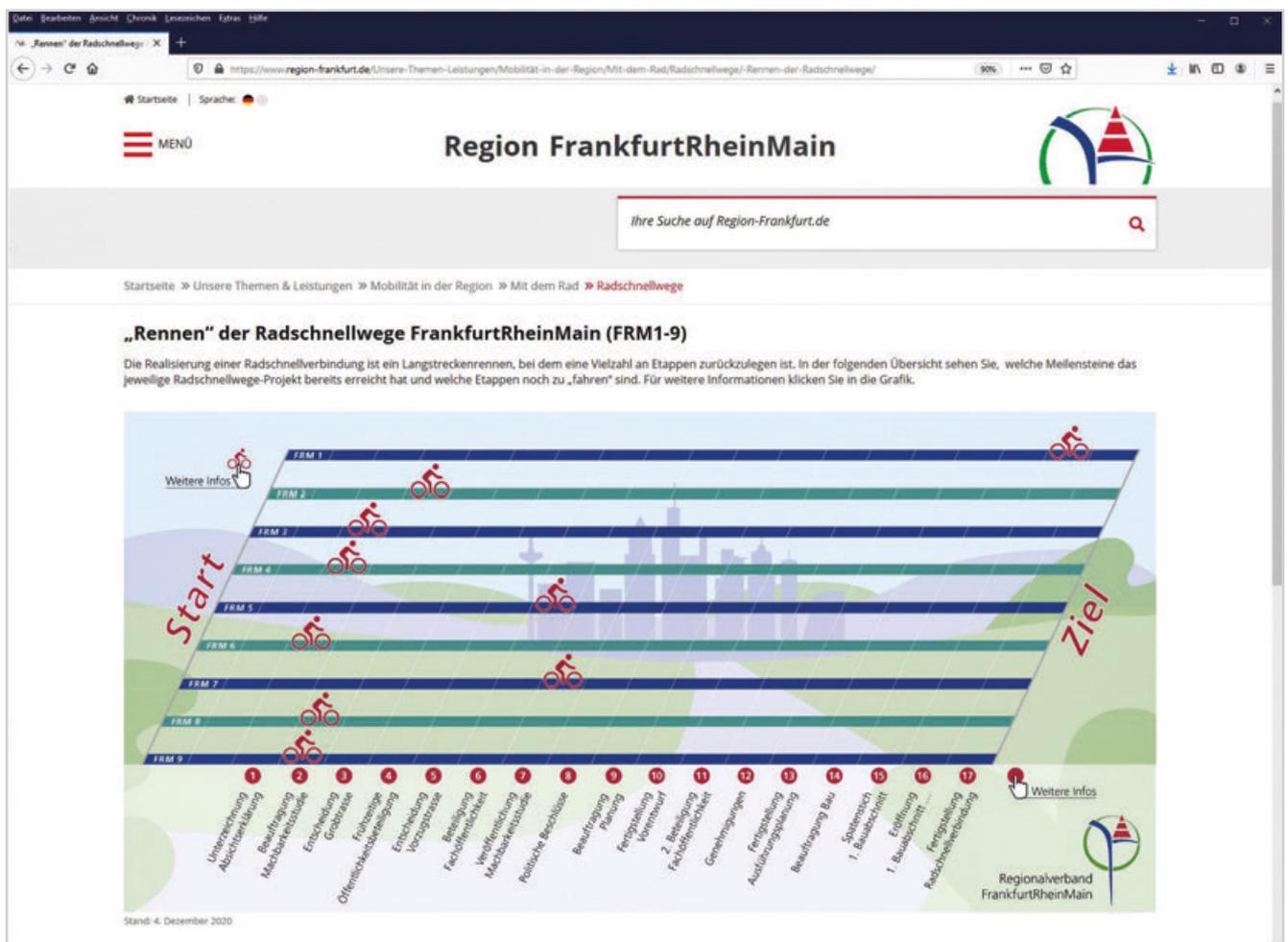
FRM7: Von Frankfurt am Main über Maintal nach Hanau (nordmainisch)

FRM8: Von Frankfurt am Main über Offenbach am Main und Mühlheim am Main nach Hanau (südmainisch)

FRM9: Von Seligenstadt über Rodgau, Dietzenbach, Dreieich und Neu-Isenburg bis zum Flughafen Frankfurt

Bis auf zwei Ausnahmen werden alle FRM-Projekte vom Regionalverband Frankfurt RheinMain koordiniert. Nur der Radschnellweg FRM1 wird von der Regionalpark RheinMain SüdWest gGmbH betreut und der FRM2 vom Landkreis Groß-Gerau.

Das „Rennen der Radschnellwege“ zeigt in einer Übersichtsgrafik, welche Umsetzungsschritte bereits erfolgt sind und welche noch kommen. Diese Übersicht sowie weitere Informationen zu den Projekten findet man auf der Homepage des Regionalverbands Frankfurt RheinMain www.region-frankfurt.de/rsw



Der Weg zum fertigen Radschnellweg

Von der Idee bis zum fertigen Radschnellweg sind einige Schritte zu gehen. Schließlich sind – wie bei jedem Verkehrsinfrastrukturprojekt – viele Details zu planen, abzustimmen und zu beschließen. Denn am Ende soll

der bestmögliche Radschnellweg entstehen – mit dem Ziel, dass er den Radfahrenden viele Jahre Spaß beim Radfahren bereitet.

1. Projektidee/Beschluss

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

2. Voruntersuchung/Machbarkeitsstudie

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

3. Vorentwurf

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

4. Baurechtsverfahren

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

5. Ausführungsplanung und Bau

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

Das Erfolgsrezept

Das Engagement der Kommunen ist ausschlaggebend. Erfolgreiche Beispiele im In- und Ausland haben die Kommunen in der Region FrankfurtRheinMain bewogen, die Entwicklung eines Radschnellwege-Netzes voranzubringen. Gut so, denn nur, wenn sie dem Radverkehr Vorrang einräumen, die Initiative ergreifen und geschlossen hinter einer solchen Idee stehen, wird diese Realität.

Nur gemeinsam zum Erfolg

Radschnellwege sind regionale Projekte, bei denen unter anderem die Kommunen, die Kreise und das Land eng zusammenarbeiten müssen. Hierbei unterstützt der Regionalverband FrankfurtRheinMain in seiner Rolle als übergeordneter Projektkoordinator die Akteure. Zusätzlich steht er als zentraler Ansprechpartner für die Belange rund um das Thema Radschnellwege zur Verfügung.

Fördermittel sind wichtig

Die Planung und der Bau von Radschnellwegen ist in Hessen Aufgabe der jeweiligen Kommunen und ist somit auch von diesen zu finanzieren. Als Infrastruktur mit regionaler Bedeutung wird deren Bau vom Land Hessen mit Fördermitteln unterstützt, die sie den Kommunen zur Verfügung stellen. Für weiterführende und aktuelle Informationen steht das Land Hessen als Ansprechpartner zur Verfügung unter www.nahmobil-hessen.de

Mit den Menschen in der Region

Radschnellwege sind kein Selbstzweck, sondern entfalten nur ihre Wirkung, wenn sie von vielen Menschen genutzt werden. Aus diesem Grund ist bei allen Radschnellwege-Projekten die Beteiligung der zukünftigen Nutzerinnen und Nutzer ein zentrales Anliegen, so dass bereits in einem sehr frühen Planungsstadium eine Mitsprache möglich ist. Erfahrungen zeigen, dass die Expertise der Menschen vor Ort einen wichtigen fachlichen Input darstellt.





Foto: Anja Batke

Radschnellwege in der Region FrankfurtRheinMain

Daten und Fakten



Bis zu
30 km/h möglich



Mindestens

10 Kilometer lang



4 Meter breit



Regionalverband
FrankfurtRheinMain

Herausgeber

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

Kontakt

Antje Quitta
Regionale Radverkehrsbeauftragte
Abteilung Mobilität
Telefon: +49 69 2577-1595
E-Mail: quitta@region-frankfurt.de

Stand

März 2021

Fotos

Alle Fotos, soweit nicht anders angegeben:
Regionalverband FrankfurtRheinMain