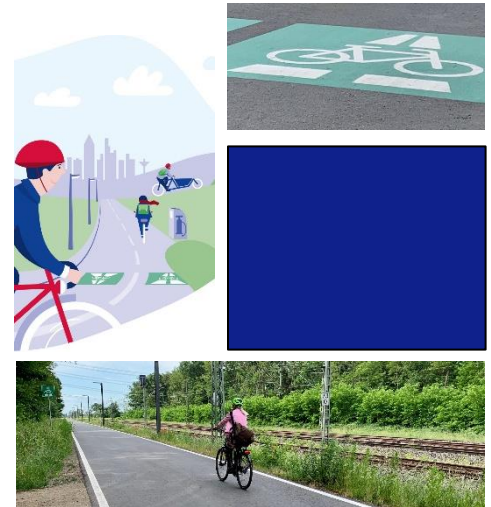


Radschnellverbindungen in der Region FrankfurtRheinMain Rahmenbedingungen und Erfolgsrezepte für eine RSV-Offensive

Kongress Klimaschutz im Verkehr 2023

7.11.2023

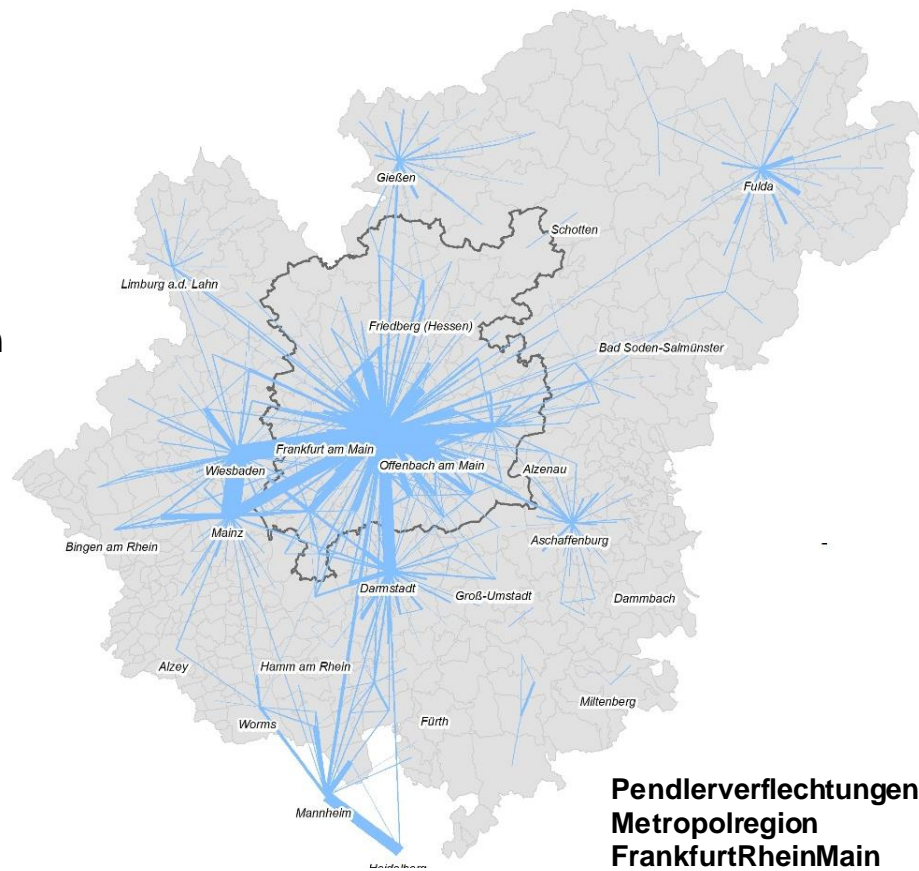
Antje Quitta, Regionale Radverkehrsbeauftragte
Regionalverband FrankfurtRheinMain



Die Region FrankfurtRheinMain

- 3,2 Millionen Menschen, Tendenz steigend
- positives Beschäftigtenwachstum
- Zunahme an Gewerbe- und Wohnbauflächen
- Dichtes Pendlergeflecht mit Frankfurt als Mittelpunkt (294.074 Einpendler)
- Der Pkw ist das Hauptverkehrsmittel der Region (45% aller Wege*).

*MID 2017



Realisierung eines Netz an Radschnellverbindungen

in Planung bzw. *Bau*

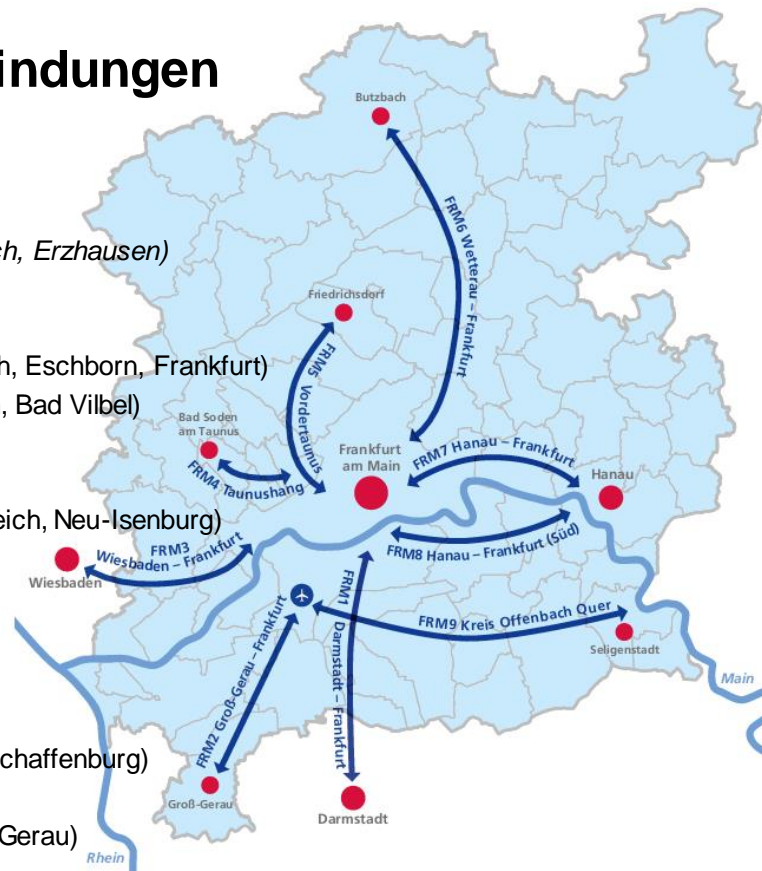
- ❖ FRM1 Frankfurt – Darmstadt (über Neu-Isenburg, Dreieich, Langen, Egelsbach, Erzhäusen)
- ❖ FRM2 Groß-Gerau – Frankfurt (über Mörfelden-Walldorf)
- ❖ FRM4 Bad Soden – Eschborn (über Schwalbach bzw. Sulzbach)
- ❖ FRM5 Vordertaunus (über Friedrichsdorf, Bad Homburg, Oberursel, Steinbach, Eschborn, Frankfurt)
- ❖ FRM6 Butzbach – Frankfurt (über Bad Nauheim, Friedberg, Wöllstadt, Karben, Bad Vilbel)
- ❖ FRM7 Hanau – Frankfurt nordmainisch (über Maintal)
- ❖ FRM8 Hanau – Frankfurt südmainisch (über Mühlheim und Offenbach)
- ❖ FRM9 Seligenstadt – Frankfurter Flughafen (über Rodgau, Dietzenbach, Dreieich, Neu-Isenburg)

Machbarkeitsstudie in Arbeit

- ❖ FRM3 Wiesbaden – Frankfurt (über Hofheim, Kriftel, Hattersheim)

Weitere RSV-Projekte in der RheinMain-Region

- ❖ Radschnellweg Hanau – Aschaffenburg (Projektverantwortung: Hanau und Aschaffenburg)
- ❖ Radschnellweg Mainz – Frankfurt (Projektverantwortung: Kreis Groß-Gerau)
- ❖ Radschnellweg Rüsselsheim – Darmstadt (Projektverantwortung: Kreis Groß-Gerau)



Rahmenbedingungen der Planung und Realisierung

Kein Planfeststellungsverfahren

- ❖ Keine Aufnahme der Radschnellverbindungen im Landesstraßenrecht
- ❖ Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlungen
- ❖ Schaffung des Baurecht durch Einzelgenehmigungen (Genehmigungen nach Wasser- und Naturschutzrecht, Grundstückskäufe, Gestattungsverträge (DB), straßenverkehrsrechtliche Anordnungen/Widmungen, B-Pläne)

Baulastträgerschaft

- ❖ Planungsvereinbarungen des Vorhabenträgers mit den Baulastträgern (Land, Kreis, Kommunen); ggf. Durchführungsverträge
- ❖ Übergabe an die Kommunen (Betrieb, Instandhaltung, Wartung noch offen; Ziel: in einer Hand)

Rahmenbedingungen der Planung und Realisierung

Qualitätsstandards

- ❖ Land Hessen veröffentlichte bereits im April 2019 eigene Qualitätsstandards (Förderfähigkeit)
- ❖ Zwei Ausbaustandards: Radschnellverbindung (Mindestpotenzial 2.000 Radfahrende) und Raddirektverbindung (Mindestpotenzial 1.800)
- ❖ Stark angelehnt an den FGSV-Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten

Förderung

- ❖ Auch Planung wird gefördert
- ❖ Bundesförderung wird ergänzt durch einen eigenen Fördertopf des Landes Hessen



Erfolgsfaktoren

Prozesskoordinierung durch einen (übergeordneten) Akteur

- ❖ Förderanträge, Vergaben, Projektleitung, Moderation ...

Einbindung der Kommunen auf mehreren Ebenen

- ❖ Finanziell: Kommunen stellen Finanzmittel (+ Landesfördermittel)
- ❖ Politisch: Begleitung durch einen politisch besetzten Lenkungskreis
- ❖ Fachlich: Begleitung durch eine Projektgruppe mit Vertreter*innen der Arbeitsebene

Beteiligung der fachlichen und allgemeinen Öffentlichkeit

- ❖ Abstimmungs- und Diskussionsbedarf steigt
- ❖ Frühzeitig und durchgehend im Prozess
- ❖ Digital und analog



Erfolgsfaktoren



Engagement von Schlüsselakteuren

Realisierung in Bauabschnitten

- ❖ Vorteil: „einfachere“ Streckenabschnitten können schneller umgesetzt werden
- ❖ Erfolgte Realisierung erhöht den Druck auf die Anrainerkommunen
- ❖ Realisierte Abschnitte haben Symbolwirkung und eigenen verkehrlichen Wert

Zusammenarbeit mit dem Land Hessen

- ❖ Finanzielle Förderung (Planung und Bau)
- ❖ Bereitstellung fachlicher Grundlagen (Potenzialstudie, Leitfäden, Qualitätsstandards ...) hilfreich
- ❖ Abstimmungen zu den Förderungen (auch Gelder vom Bund)

„Einfach machen“ 