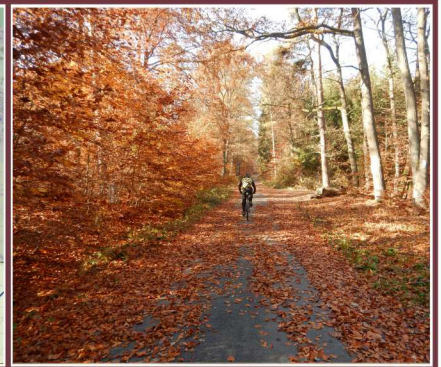
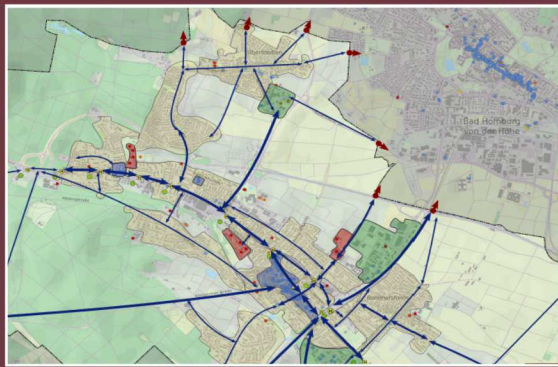


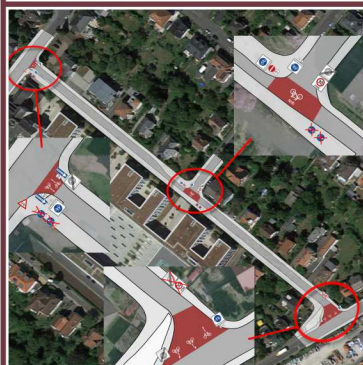
Abschlussbericht



Radverkehrskonzept Oberursel 2016

Dipl.-Geogr. Lisa Wagner
M. Eng. Paul Fremer
B.Sc. Gabriel Tournier

Frankfurt am Main, Juni 2016



Auftraggeber:



Magistrat der Stadt Oberursel/ Taunus

Geschäftsbereich 65

Postfach 1280

61402 Oberursel (Taunus)

Bearbeiter:

Dipl.-Geogr. Lisa Wagner

M. Eng. Paul Fremer

B.Sc. Gabriel Tournier

Radverkehr-Konzept

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 – 904 342 01

Fax: 069 – 904 342 02

E-Mail: kontakt@radverkehr-konzept.de

Homepage: www.radverkehr-konzept.de



Frankfurt am Main, Juni 2016

Inhalt

1	Ziele und Hintergrund	1
1.1	Hintergrund	1
1.2	Ziele.....	1
1.3	Ausgangslage	1
1.4	Gesetzliche Grundlagen.....	2
1.5	Planungsraum und Planungstiefe	3
2	Vorgehensweise	5
2.1	Projekttablauf	5
2.2	Steuerungsgruppe und Akteursbeteiligung.....	6
2.3	Bürgerbeteiligung	6
3	Entwicklung Radverkehrsnetz	8
3.1	Herleitung Radverkehrsnetz	8
3.2	Netzsystematik	8
3.3	Zielnetz Radverkehr 2025	9
3.4	Touristische Radrouten.....	10
4	Infrastrukturelle Maßnahmen	10
4.1	Hintergrund	10
4.2	Grundsätze Radverkehrsplanung	10
4.3	Angestrebte Führungsformen	11
4.4	Unfallanalyse	12
4.5	Maßnahmenentwicklung.....	14
4.6	Priorisierung der Maßnahmen	14
4.7	Kostenschätzung und Kosten-Nutzen-Verhältnis	15
4.8	Radschnellweg nach Frankfurt	16
4.9	Weitere Maßnahmen	17
5	Vereinfachte Vorplanungen	19

6	Abstellanlagen und Bike+Ride	20
7	Organisation und Kommunikation	21
8	Weiteres Vorgehen / Umsetzung	22
9	Anhang	24

1 Hintergrund und Ziele

1.1 Hintergrund

Die Stadt Oberursel will das Thema Radverkehr langfristig fördern. Aufbauend auf dem 2007/2008 erarbeiteten Radverkehrskonzept soll in den kommenden Jahren ein zeitgemäßes Radverkehrsnetz entwickelt werden und so das Fahrrad als Verkehrsmittel weiter gestärkt werden. Aus diesem Grund wurde das Planungsbüro RV-K für das Projekt „Optimierung des Radverkehrsnetzes in Oberursel“ beauftragt. Die Bearbeitung fand im Zeitraum von Oktober 2015 bis Juni 2016 statt.

1.2 Ziele

Das Projekt zur Optimierung des Radverkehrsnetzes in Oberursel wurde mit dem Ziel initiiert, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen zu steigern. Um dieses Ziel zu erreichen, soll ein flächendeckendes und attraktives Radverkehrsnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr entwickelt werden und damit sowohl die objektive als auch die subjektive Sicherheit der Radfahrer gesteigert werden.

In der heutigen Planungspraxis wird der Radverkehr als System betrachtet. Nach dieser Sichtweise bedeutet Radverkehrsförderung nicht nur die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur, sondern schließt auch Maßnahmen aus den Bereichen Organisation, Information, Service und Kommunikation mit ein. Diesem Ansatz wird hier Rechnung getragen, indem in allen Bereichen umsetzungsorientierte Empfehlungen ausgesprochen werden, die an die aktuellen und zukünftigen städtischen Entwicklungen angepasst sind und realistischerweise in den nächsten Jahren umgesetzt werden können.

1.3 Ausgangslage

In Bezug auf Lage und Siedlungsstruktur bietet die Stadt Oberursel grundsätzlich gute Voraussetzungen für den Radverkehr. Die Mittelstadt hat eine Einwohnerzahl von 47.400¹. Zu ihr gehören die Stadtteile Bommersheim, Oberstedten, Stierstadt und Weißkirchen, die alle innerhalb eines Radius von weniger als vier Kilometern um das Stadtzentrum liegen und damit für Alltagsradfahrer in weniger als 30 Minuten mit dem Fahrrad gut zu erreichen sind.

¹ Stand: 31.12.2015, Quelle: Stadt Oberursel, Geschäftsbereich 32 Einwohnerservice, Ordnung und Sicherheit

Durch die Lage im südlichen Vordertaunus ist die Topographie der Stadt zwar bewegt, große Teile innerhalb des bebauten Bereichs sind aber flach oder mit Steigungen, die auch im Alltagsradverkehr bewältigt werden können.

Zu den Nachbarkommunen Bad Homburg und insbesondere zur südlich angrenzenden Metropole Frankfurt am Main bestehen zahlreiche Pendlerverflechtungen in Fahrraddistanz. Es besteht zudem eine gute Anbindung an das Netz des Öffentlichen Personennahverkehrs des Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV).

Aktuelle Daten zur Radverkehrsnutzung liegen für die Stadt Oberursel nicht vor. Im Rahmen der Studie „Mobilität in Deutschland“ wurde 2008 für das Gebiet des Regionalverbandes Frankfurt/Rhein-Main eine vertiefte repräsentative Haushaltsumfrage zum Mobilitätsverhalten durchgeführt². Demnach lag in den Kommunen des Umlandes, zu denen Oberursel zählt, der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege am Modal Split bei acht Prozentpunkten. Wie im gesamten Bundesgebiet ist auch für die Stadt Oberursel seit 2008 eine Steigerung der Fahrradnutzung sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr anzunehmen.

Aufschluss über die Einschätzung der Bürger zur Fahrradfreundlichkeit ihrer Stadt liefert der Fahrradklimatest des ADFC. In der Befragung des Jahres 2014 erreicht Oberursel eine Durchschnittsnote von 3,2 (Schulnotensystem 1-6) und belegt damit bei den Städten unter 50.000 Einwohnern den 54. von 292 Plätzen.³

Als Stärken wurden insbesondere die Erreichbarkeit des Stadtzentrums, das zügige Radfahren und die Fahrradmitnahme im ÖV bewertet. Besonders positiv für die Stadt ist außerdem die gute Einstufung der „Fahrradförderung in jüngster Zeit“. Nachholbedarf besteht dagegen laut ADFC-Fahrradklimatest bei der Wegweisung für Radfahrer, die Führung an Baustellen und dem Winterdienst auf Radwegen.

1.4 Gesetzliche Grundlagen

Das Planungsbüro RV-K orientiert sich bei der Erstellung von Planungen an den geltenden gesetzlichen Vorgaben für die Radverkehrsplanung.

Der Gesetzgeber hat die Straßenverkehrsordnung (StVO) aufgrund der wachsenden Bedeutung des Verkehrsmittels Fahrrad innerhalb von zwölf Jahren zweimal zugunsten des Radverkehrs novelliert (1997 und 2013)⁴.

² Mobilitätskennziffern für die Region Frankfurt/Rhein-Main und ihre Kommunen, Regionalverband Frankfurt-RheinMain, Frankfurt am Main, 2014

³ Fahrradklimatest ADFC Oberursel 2014

⁴ Straßenverkehrs-Ordnung, Bundesgesetzblatt, Bonn, 2013

Bei Fragen des Radverkehrs bezieht sich die StVO auf

- die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)⁵,
- die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)⁶ und
- den Nationaler Radverkehrsplan 2020⁷.

Diese gesetzlichen Rahmenbedingungen, die vor allem für den Radverkehr eine gleichberechtigte Rechtsgrundlage geschaffen haben, werden bei der Maßnahmenplanung im Rahmen der Arbeit herangezogen.

Besondere Aufmerksamkeit widmet die StVO dem Thema Verkehrssicherheit. Hier wird betont, dass die Gewährleistung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer Vorrang gegenüber der Leistungsfähigkeit einzelner, wie z.B. der des Kraftfahrzeugverkehrs, hat. Dieser Grundsatz soll auch bei der Optimierung des Radverkehrsnetzes der Stadt Oberursel berücksichtigt werden.

Weitere öffentliche Belange wie Naturschutz, Wasserrecht oder Landwirtschaft wurden im Rahmen der Konzeption nur am Rande berücksichtigt. Bei der weiteren Planung der konkreten Maßnahmenvorschläge sind daher die jeweiligen gesetzlichen Vorgaben zu prüfen.

1.5 Planungsraum und Planungstiefe

Der Planungsraum umfasst die gesamte Gemarkung der Stadt Oberursel. Betrachtet werden dabei die Verbindungen zwischen und innerhalb der einzelnen Stadtteile, ebenso wie die Vernetzung mit der Kernstadt. Ein Fokus liegt daneben auf den Verbindungen zu den Nachbarkommunen und der Anbindung des städtischen Radwegenetzes an das überörtliche Netz.

In der Region Rhein-Main gibt es vier Ebenen der Radverkehrsplanung (siehe Abbildung 1), zwischen denen in der Erarbeitungsphase des vorliegenden Umsetzungskonzeptes eine umfassende Abstimmung stattfand.

⁵ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV-Verlag, Köln, 2010

⁶ Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, FGSV-Verlag, Köln, 2008

⁷ Nationaler Radverkehrsplan, BMVBS, Berlin, 2012

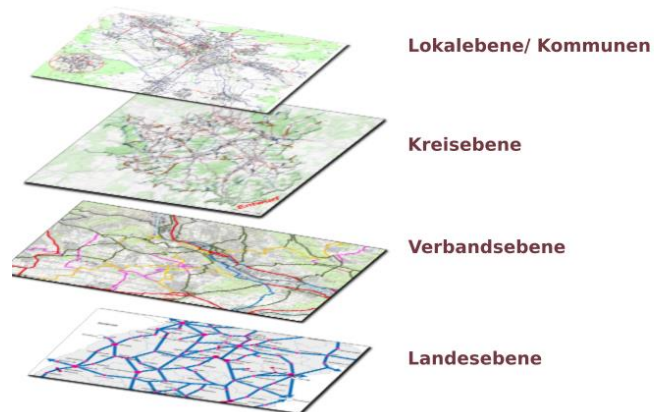


Abbildung 1: Planungsebenen des Radverkehrs

Das Radwegnetz des Landes Hessen spielt für Oberursel eine untergeordnete Rolle, da es in erster Linie touristische Themenrouten und Radfernwege umfasst, von denen keine auf dem Gebiet der Gemarkung Oberursel verläuft.

Auf regionaler Ebenen hat der Regionalverband FrankfurtRheinMain ein Netz von überörtlichen Fahrradrouen definiert und im regionalen Flächennutzungsplan⁸ festgehalten. Diese Verbindungen sollen alle Städte und Gemeinden des Verbundes inklusive ihrer Ortsteile untereinander und mit den Naherholungsgebieten verbinden sowie wichtige Alltagsziele erschließen. Der Verlauf dieser Routen auf dem Stadtgebiet Oberursels wurde bei der Netzentwicklung berücksichtigt.

Auf der Planungsebene des Hochtaunuskreises wurde in den Jahren 2015/16 die Fahrradwegweisung neu konzipiert. Während der Bearbeitungsphase des vorliegenden Berichts wurde der Netzlinienplan dieser Wegweisung mit den Planungen der Stadt abgestimmt.

Die vierte Ebene der Radverkehrsplanung stellt die lokale Ebene dar, hier werden Verbindungen zwischen örtlichen Zielen wie Wohnen, Arbeiten, Ausbildung und Freizeit abgedeckt. Diese Ebene liegt vor allem im Zuständigkeitsbereich der Kommunen und wird deshalb in diesem Bericht primär behandelt.

⁸ Flächennutzungsplan des Regionalverbandes: www.region-frankfurt.de/Organisation/Planung/Regionaler-Fl%C3%A4chennutzungsplan

2 Vorgehensweise

2.1 Projektablauf

- 1. Gründung Steuerungsgruppe Radverkehr:** Kontinuierliche Begleitung der gesamten Projektphase
- 2. Grundlagenermittlung:** Ermittlung und Darstellung von Quellen und Zielen des Radverkehrs und daraus resultierende Berechnung des verkehrlichen Nutzens aller in Frage kommender Strecken. Sichtung und Auswertung von vorhandenem Daten- und Kartenmaterial sowie Luftbildern. Vor-Ort-Befahrung bei Unklarheiten.
- 3. Unfallanalyse:** Auswertung und Analyse aller Unfälle mit Radfahrbeteiligung der vergangenen fünf Jahre.
- 4. Netzentwurf:** Entwurf eines kategorisierten Zielnetzes Radverkehr gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) unterteilt in Schnell-, Haupt- und Verkehrsverbindungen.
- 5. Erste Befahrung:** Ortsbefahrung des gesamten Netzes sowie Fotodokumentation von Mängeln und Gefahrenstellen, Verkehrsbeobachtungen.
- 6. Bürgerbeteiligung:** Einbeziehung von Anregungen der Bürger im Rahmen von zwei Bürgerwerkstätten und Analyse der bei der Stadt direkt oder über die Meldeplattform Radverkehr eingegangenen Meldungen.
- 7. Zweite Befahrung:** Befahrungen vor Ort und Inaugenscheinnahme der angedachten Maßnahmen sowie Untersuchung der Abstellanlagen.
- 8. Maßnahmenentwicklung, Priorisierung:** Erstellung der Maßnahmendatenblätter mit Fotodokumentation, Priorisierung und Kostenschätzung. Berechnung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses.
- 9. Abstimmung:** Abstimmung des Zielnetzes 2025 und der Maßnahmen innerhalb der Steuerungsgruppe.
- 10. Dokumentation:** Aufbereitung und Darstellung der Ergebnisse.
- 11. Datenübergabe:** Übergabe aller Daten in digitaler Form als Grundlage für weitere verwaltungsinterne und -externe Prozesse.
- 12. Präsentation:** Präsentation der Ergebnisse in der Verkehrskommission sowie auf einer öffentlichen Abschlussveranstaltung.

2.2 Steuerungsgruppe und Akteursbeteiligung

Zu Beginn des Projektes wurde eine kommunale Steuerungsgruppe Radverkehr gegründet. Diese ist maßgebend für den Entwicklungsprozess im Projekt zur Optimierung des Radverkehrsnetzes verantwortlich und hat die Rahmenbedingungen festgelegt. In der Steuerungsgruppe wurden alle durch das Planungsbüro vorgeschlagenen Maßnahmen fachlich diskutiert und auf die Umsetzbarkeit vor dem Hintergrund der örtlichen Gegebenheiten geprüft. Die Steuerungsgruppe traf sich im Projektverlauf zu sechs Abstimmungsterminen und setzte sich aus folgenden Personen zusammen:

- Herr Paul Fremer – Planungsbüro RV-K
- Frau Lisa Wagner – Planungsbüro RV-K
- Herr Jan Menges – Abteilungsleiter Mobilität und Verkehr
- Herr Joachim Witzel – Abteilung Mobilität und Verkehr
- Frau Sandra Portella – Abteilung Mobilität und Verkehr, Verkehrsplanung / Radverkehr
- Frau Martina Koch – Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Abteilung Stadtplanung
- Frau Anja Littig – Abteilung Städtebau und Stadtgestaltung
- Herr Christof Fink – Erster Stadtrat
- Herr Patrik Schneider-Ludorff – ADFC Oberursel-Steinbach
- Herr Rainer Kroker – ADFC Oberursel-Steinbach

Als Vertreter der Polizeidirektion Hochtaunus brachten sich außerdem Herr Peter Koreya und Herr Romuald Koza in den Projektverlauf mit ein.

Darüber hinaus wurde das Projekt zur Optimierung des Radverkehrsnetzes bei einer Sitzung des Runden Tisches Radverkehr den Vertretern der Stadtverordnetenversammlung und den Ortsbeiräten der Stadtteile vorgestellt.

2.3 Bürgerbeteiligung

Integraler Bestandteil der Radverkehrsförderung im Rahmen der Optimierung des Radverkehrsnetzes ist die Einbindung der lokalen Öffentlichkeit während der gesamten Projektlauf-

zeit und darüber hinaus. Zum Zwecke der Information wurde der bereits bestehende Internetauftritt der Stadt Oberursel zum Thema Radverkehr⁹ um kontinuierliche aktualisierte Informationen zum Projekt ergänzt. Weiter wurde die Öffentlichkeit über den Projektverlauf mit mehreren Pressemitteilungen auf dem Laufenden gehalten.

Im Rahmen von zwei Bürgerwerkstätten im Februar 2016 hatte die Bevölkerung Oberursels die Gelegenheit die Entwürfe des Planungsbüros während der Bearbeitungsphase kritisch zu begutachten, die bis dahin entwickelten Maßnahmen zu gewichten und eigene Vorschläge für infrastrukturelle Maßnahmen einzubringen.



Abbildung 2: Fotos der Bürgerwerkstatt (eigene Aufnahmen)

Es wurden zudem Meldungen berücksichtigt, die bis März 2016 direkt bei der Stadt Oberursel oder über die Meldeplattform Radverkehr des Radroutenplaners Hessen eingingen. Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung wurden im Anschluss ausgewertet und in der Steuerungsgruppe fachlich diskutiert. Auf dieser Basis wurde über ihre Aufnahme in das Konzept entschieden.

Der Austausch mit den Bürgern zeigte zum Teil auch dort Bedarf, wo Verwaltung und Planungsbüro dies nicht erwartet hatten. Auf diese Weise wurden Schwerpunkte gesetzt, die die Ausrichtung des Radverkehrskonzeptes wesentlich beeinflussten und dadurch zu einer anwenderbezogeneren Planung führten. So gehen zehn der 71 ausgearbeiteten Empfehlungen für infrastrukturelle Maßnahmen auf Vorschläge von Seiten der Bürger zurück. Die Gewichtung durch die Bürger wird für jede Maßnahme auf dem jeweiligen Datenblatt dargestellt und fließt auch bei der Priorisierung der Maßnahmen mit ein (siehe Kapitel 4.6).

Nicht alle Meldungen können im Projekt zur Optimierung des Radverkehrsnetzes berücksichtigt werden, zum Beispiel, wenn sie abseits des definierten Zielnetzes liegen. Diese Meldungen wurden gesammelt und werden nun von der Kommune auf ihre Umsetzbarkeit geprüft.

⁹ Erreichbar unter: www.oberursel.de/stadtleben/bauen-verkehr-umwelt/mobilitaet-verkehr/radverkehr

Eine Übersicht über alle Bürgervorschläge und die Gewichtung der Maßnahmen durch die Bürger sind in Anlage 10 und Anlage 11 dargestellt.

3 Entwicklung Radverkehrsnetz

3.1 Herleitung Radverkehrsnetz

Um den Bedarf an Radverkehrsverbindungen im Stadtgebiet zu ermitteln, wurden die wichtigsten Quellen und Ziele des Radverkehrs bestimmt und daraus Luft- bzw. Wunschlinienverbindungen abgeleitet (siehe Quell-Ziel-Karte in Anlage 1). Folgende Quellen und Ziele wurden dabei berücksichtigt:

- Wohnen
- Arbeiten / Öffentliche Einrichtungen / Verwaltung
- Kultur / Freizeit / Sport / Jugendeinrichtungen
- Einkauf
- ÖPNV / Bahnhof
- Bildungseinrichtungen

3.2 Netzsystematik

Als Grundlage zur Optimierung des Radverkehrsnetzes in Oberursel wurde ein Zielnetz Radverkehr für den Zeithorizont bis 2025 definiert. Die anzustrebende Qualität und Dichte des Netzes orientiert sich an den Angaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)¹⁰:

- 90 Prozent der Einwohner sollen weniger als 200 Meter entfernt von einer Hauptverbindung wohnen.
- Umwegfaktor maximal 1,2 gegenüber der kürzesten möglichen Verbindung, maximal 1,1 gegenüber parallelen Hauptverkehrsstraßen und keine zusätzlichen Steigungen.

Gemäß den Vorgaben zur Netzsystematik in den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)¹¹ wurde das Netz in die folgenden drei Kategorien unterteilt:

¹⁰ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV-Verlag, Köln, 2010

¹¹ Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2008, Köln

- **1. Kategorie – Radschnellverbindung:** Verbindung für Alltagsradverkehr auf Entfernungen von mehr als 10 km (z.B. geeignete Verbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren, Stadt-Umland-Verbindungen),
- **2. Kategorie – Radhauptverbindung:** Verbindung von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren,
- **3. Kategorie – Radverkehrsverbindung:** Verbindung von Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindung zwischen Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion.

Die in der RIN genannten Zielgrößen für die Gestaltung und Ausstattung der Radverbindungen in Tabelle 1 werden als Orientierung und nicht als verbindlich angesehen.

Tabelle 1: Zielgrößen für Gestaltung und Ausstattung von Radverkehrsverbindungen nach RIN

Kategoriegruppe	Kategorie	Bezeichnung	angestrebte Fahrgeschwindigkeit	maximale Zeitverluste pro km	Beleuchtung	Wegweisung
Außerhalb bebauter Gebiete	AR II	Überregionale Radverbindung	20-30 km/h	15 s	-	x
	AR III	Regionale Radverbindung	20-30 km/h	25 s	-	x
	AR IV	Nahräumige Radverkehrsverbindung	20-30 km/h	35 s	-	wenn Teil des Wegweisungsnetzes
Innerhalb bebauter Gebiete	IR II	Innergemeindliche Radschnellverbindung	15-25 km/h	30 s	x	x
	IR III	Innergemeindliche Radhauptverbindung	15-20 km/h	45 s	x	x
	IR IV	Innergemeindliche Radverkehrsverbindung	15-20 km/h	60 s	x	wenn Teil des Wegweisungsnetzes
	IR V	Innergemeindliche Radverkehrsanbindung	-	-	-	-

3.3 Zielnetz Radverkehr 2025

Das Zielnetz Radverkehr 2025 für die Stadt Oberursel verfügt insgesamt über eine Länge von 133 Kilometern. Es setzt sich aus 33 Kilometern Radschnellverbindungen, 41 Kilometern Radhauptverbindungen und 59 Kilometern Radverkehrsverbindungen zusammen.

Die Schnellverbindungen stellen die direkten Verbindungen zwischen der Kernstadt und den Ortsteilen Oberstedten, Bommersheim, Stierstadt und Weißkirchen sowie zu den Nachbarkommunen dar. Die Hauptverbindungen bieten alternative Strecken zwischen wichtigen Quell- und Zielgebieten abseits der Hauptverkehrsstraßen im „Schattennetz“. Die Verkehrsverbindungen sichern die nahräumige Erschließung innerhalb des Siedlungsgebietes.

Das Radverkehrsnetz wurde auf das Vorhandensein angemessener Verknüpfungen sowie hinsichtlich der direkten Führung, Verkehrssicherheit und Fahrkomfort untersucht. Dort wo der Ist- vom Soll-Zustand abweicht, wurden Maßnahmen zur Verbesserung entwickelt und priorisiert (siehe Kapitel 4). In die Maßnahmenentwicklung wurden ausschließlich Maßnahmen einbezogen, die Bestandteil des Zielnetzes Radverkehr sind.

3.4 Touristische Radrouten

Ergänzend zu den Verbindungen des Zielnetzes 2025 wurden die beiden touristischen Radrouten „Rund um Oberursel“ und die Rundroute des Regionalparks FrankfurtRheinMain, soweit diese über das Gebiet der Stadt Oberursel verläuft, in die Planung miteinbezogen. Da für Freizeitverbindungen andere Nutzungsanforderungen als für das Netz des Alltagsradverkehrs gelten, wurden die beiden Routen gesondert betrachtet (siehe Kapitel 4.9).

4 Infrastrukturelle Maßnahmen

4.1 Hintergrund

Die erarbeiteten Maßnahmen stellen ein Konzept für die künftige Entwicklung des Radverkehrssystems in der Stadt Oberursel bis zum Jahr 2025 dar.

Die Umsetzung ist dabei von vielen Faktoren abhängig, welche im Rahmen dieses Konzeptes nur bedingt berücksichtigt werden können. Neben der Finanzierung muss bei der Umsetzung die Vereinbarkeit mit anderen öffentlichen Belangen gewährleistet sein. Dies gilt beispielsweise für die Bereiche Naturschutz, Wasserrecht sowie der Landwirtschaft. Eine entsprechende Prüfung solcher Belange ist bei allen Maßnahmen im Rahmen des üblichen Planungsprozesses noch zu tätigen.

4.2 Grundsätze Radverkehrsplanung

Bei der Maßnahmenentwicklung im Rahmen eines Radverkehrskonzeptes orientiert sich das Planungsbüro RV-K an folgenden Grundsätzen zur Radverkehrsplanung:

Verkehrssicherheit: Die Belange der Verkehrssicherheit genießen oberste Priorität und sind über die Belange der Leistungsfähigkeit zu stellen. Dies gilt für alle Verkehrsträger insbesondere aber für Fußgänger und Radfahrer als schwächere Verkehrsteilnehmer.

Direktheit: Radfahrer sollen zügig und direkt fahren können. Umwege, Hindernisse und sonstige kritische Stellen, an denen Radfahrer Zeit verlieren, sollen auf ein Minimum reduziert werden.

Fahrkomfort: Radfahren soll bei jeder Wetterlage und bei möglichst geringem Kraftaufwand und Verschleiß möglich sein. Eine entsprechende Oberflächenqualität wird daher angestrebt. Unter Berücksichtigung der „Umwegevermeidung“ sind Strecken abseits großer Kfz-Verkehrsströme vorzuziehen.

Wahlfreie Führungsform: Radfahrer sollen wo möglich wählen können, ob sie mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn oder im Seitenraum gemeinsam mit dem Fußverkehr beziehungsweise im Schattennetz über Nebenstraßen fahren wollen.

Visualisierung Radverkehrsnetz: Ein leistungsstarkes und für alle Verkehrsteilnehmer gut erkennbares Radverkehrsnetz ist anzustreben, da

- der Radverkehr dadurch gebündelt auftritt und andere Verkehrsteilnehmer mit Radfahrern rechnen,
- die Infrastruktur auf die Bedürfnisse des Radverkehrs ausgelegt ist und
- Konfliktflächen, beispielsweise mit Fußgängern, vermieden werden.

Damit Radfahrer intuitiv den Verbindungen des Radverkehrsnetzes folgen, empfiehlt es sich, durchgehende Radverkehrsanlagen zu schaffen. Dies gilt auch für Situationen, in denen üblicherweise auf Radverkehrsanlagen verzichtet werden kann. Zur Verdeutlichung des Radverkehrsnetzes im Straßenraum können beispielsweise Schutzstreifen oder Piktogramm Spuren auf der Fahrbahn markiert werden. Eine durchgehende Wegweisung der Verbindungen des Radverkehrsnetzes ist ebenfalls sinnvoll und anzustreben.

4.3 Angestrebte Führungsformen

Grundsätzlich kann der Radverkehr entweder getrennt vom Kfz-Verkehr z.B. im Seitenraum oder auf Radfahrstreifen sowie im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Eine strikte Vorgabe, wann welche Führungsform für den Radverkehr zu wählen ist, existiert nicht. Die in Abbildung 3 dargestellten Einsatzbereiche in Abhängigkeit von Kfz-Stärke und zulässiger Höchstgeschwindigkeit dienen lediglich als Orientierung und werden in der Maßnahmenentwicklung entsprechend berücksichtigt.

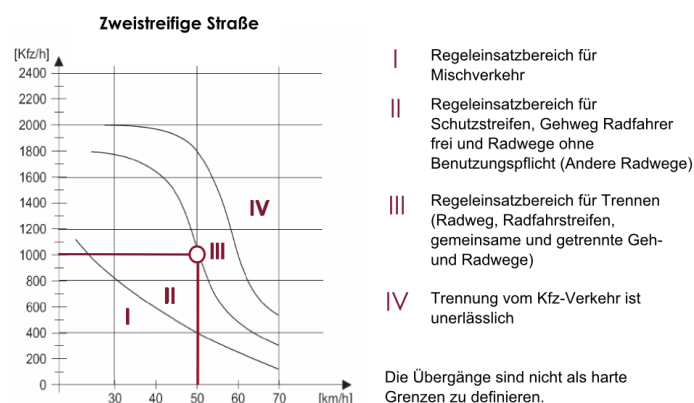


Abbildung 3: Einsatzbereiche Führungsform nach ERA 2010

Die Wahl der Führungsform hängt zusätzlich von folgenden Faktoren ab:

- *Flächenverfügbarkeit*: Sowohl auf der Fahrbahn als auch im Seitenraum
- *Schwerverkehrsstärke*: Je höher, desto eher Seitenraumführung
- *Parken*: Je höher die Parknachfrage und je häufiger die Parkwechselvorgänge, desto eher Seitenraumführung
- *Anschlussknotenpunkte*: Je mehr Einmündungen und Zufahrten und je höher die Belastung, desto eher Fahrbahnführung
- *Längsneigung*: Bei Steigungen eher Seitenraumführung, bei Gefälle eher Fahrbahnführung

4.4 Unfallanalyse

Ein eindeutiger Hinweis auf Mängel in der Radverkehrsführung sind Häufungen von Unfällen, insbesondere, wenn diese typgleich oder typähnlich sind. Aus diesem Grund wurden zur Beurteilung des Radverkehrsnetzes alle Unfälle mit Radfahrerbeteiligung der letzten fünf vollen Jahre (2010-2014) betrachtet und auf Auffälligkeiten untersucht. Die 5-Jahres-Unfallkarte ist in Anlage 9 dargestellt.

Insgesamt wurden im betrachteten Erhebungszeitraum 208 Unfälle mit Fahrradbeteiligung auf dem Gebiet der Stadt Oberursel polizeilich erfasst. Auch wenn 2014 die Zahl der Unfälle am höchsten war, ist eine eindeutige Tendenz zur Zunahme nicht zu beobachten (siehe Abbildung 4).

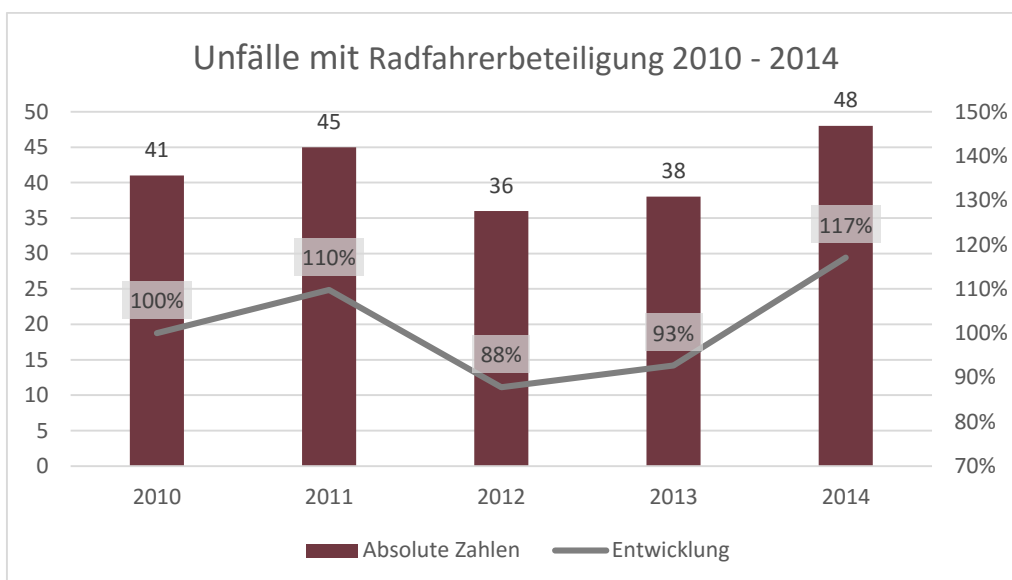


Abbildung 4: Entwicklung Unfallzahlen

Bei der Schwere der Unfälle dominieren Unfälle mit Leichtverletzten mit einem Anteil von 67 % an allen Unfällen mit Radfahrerbeteiligung (siehe Abbildung 5). Bei einem Unfall im Jahr 2012 kam ein Fahrradfahrer zu Tode.

Verteilung Unfallkategorien 2010-2014

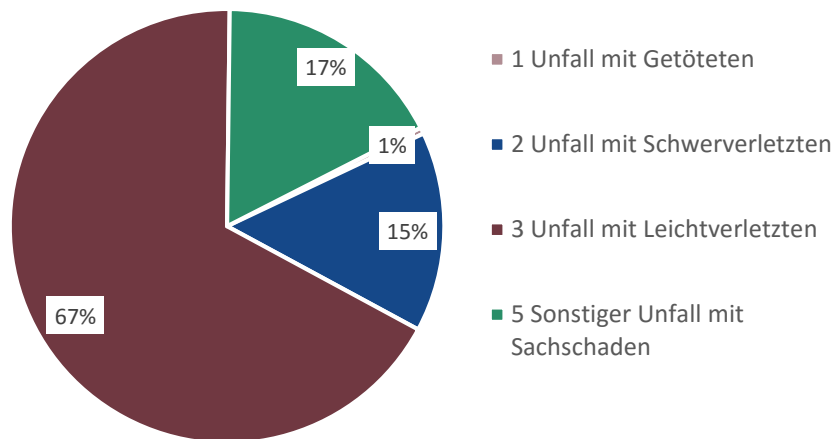


Abbildung 5: Unfallkategorien

Häufigster Unfalltyp ist mit 33 % der Einbiegen/Kreuzen-Unfall. Unfälle im Längsverkehr, Fahrnfälle ohne die Einwirkungen anderer und Abbiege-Unfälle kommen mit jeweils ca. 15 % in der Statistik vor. Unfälle durch Ruhenden Verkehr und Überschreiten-Unfälle sind mit 6 und 2 % vergleichsweise selten (Abbildung 6).

Verteilung Unfalltypen 2010 - 2014

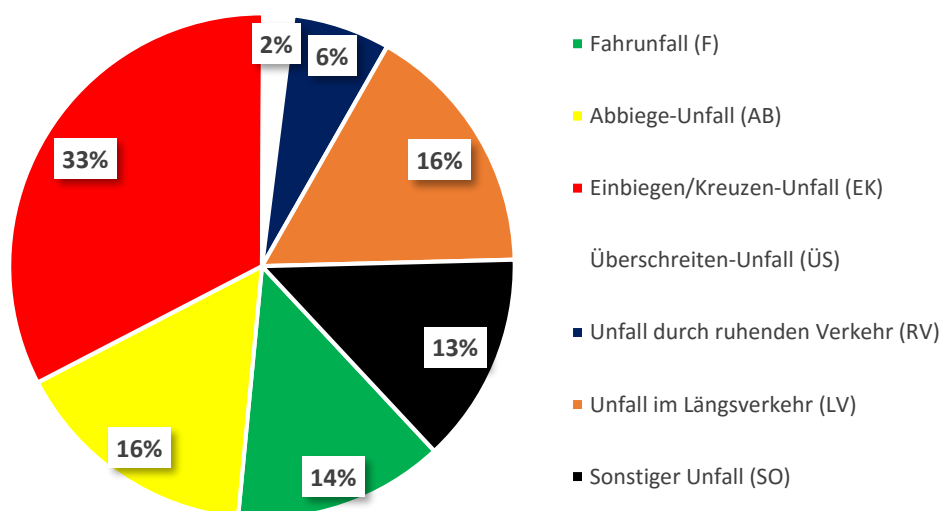


Abbildung 6: Unfalltypen

Generell ist bei der Unfalluntersuchung zu berücksichtigen, dass die Dunkelziffer bei Unfällen mit Radfahrerbeteiligung sehr hoch ist, da diese oft nicht polizeilich gemeldet werden. Eine Studie des Universitätsklinikums Münster¹², für die Daten des Krankenhauses mit den Unfalldaten der Polizei verglichen wurden, hat ergeben, dass die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung dreimal so hoch liegt wie laut offizieller Statistik.

Die Erkenntnisse aus der räumlichen Unfallanalyse fließen in die Erarbeitung der infrastrukturellen Maßnahmen mit ein. Auffällige Unfallstellen und -strecken wurden bei der Befahrung intensiv betrachtet, um mögliche Mängel an der Infrastruktur zu ermitteln.

4.5 Maßnahmenentwicklung

Die Maßnahmen sind wesentlicher Bestandteil des Umsetzungskonzeptes und werden in den Maßnahmendatenblättern in Anlage 3 standardisiert dargestellt (Abbildung 7). Eine Übersicht über alle entwickelten Maßnahmen gibt die „Übersichtskarte Maßnahmen“ (Anlage 4). Die Maßnahmen wurden nach Befahrung durch Mitarbeiter des Planungsbüros und Abstimmung mit der Steuerungsgruppe Radverkehr entwickelt. Insgesamt wurden für das Zielnetz der Stadt Oberursel 71 Maßnahmen erarbeitet.



Abbildung 7: Maßnahmendatenblätter

4.6 Priorisierung der Maßnahmen

Die Priorisierung stellt eine fachliche Beurteilung dar und gibt keine Umsetzungsreihenfolge vor. Die Priorität einer Maßnahme sagt aus, wie hoch der Nutzen durch die Umsetzung ist. Sie basiert auf den beiden Werten **Bedeutung Netzelement** und **Wirkung Maßnahme**.

¹² Quelle: Pressemitteilung auf der Internetpräsenz (www.klinikum.uni-muenster.de) des Universitätsklinikum Münster (UKM) vom 30.09.2010

Die Bedeutung des Netzelementes wird auf Basis folgender Attribute errechnet:

- **Netzkategorie:** Die Netzkategorie stellt die Bedeutung der Verbindung dar. Folglich wirkt sich eine höherwertige Netzkategorie (vgl. Kapitel 3.2) positiv auf die Priorität einer Maßnahme aus.
- **Schulverbindung:** Eine Verbesserung von Schulverbindungen in den Bereichen Verkehrssicherheit, direkter Führung und / oder Fahrkomfort wirkt sich positiv auf die Priorität aus.
- **Touristische Bedeutung:** Sind Verbindungen Bestandteil einer touristischen Route wird dies bei der Priorität berücksichtigt.
- **Bedarf Bürger:** Die Bewertung der Maßnahmen durch die Teilnehmer der beiden Bürgerwerkstätten fließt ebenfalls in die Priorisierung mit ein. Zudem wird berücksichtigt, wenn eine Maßnahme aus einem Bürgervorschlag hervorging.

Entscheidend für die Priorität ist weiterhin die Wirkung der Maßnahme auf die bewerteten Kategorien **Verkehrssicherheit**, **Fahrkomfort** und **direkte Führungsform**. Die angestrebte Verbesserung zeigt der Vergleich von Ist- und Soll-Zustand in den Maßnahmendatenblättern.

Das genaue rechnerische Vorgehen bei der Priorisierung der Maßnahmen wird in Anlage 6 erläutert.

4.7 Kostenschätzung und Kosten-Nutzen-Verhältnis

Für jede Maßnahme wurden die groben Kosten auf Basis einer jährlich aktualisierten und mit dem Straßenbauamt abgestimmten Kostenliste Radverkehr überschlägig berechnet. Es handelt sich bei allen Kosten um Netto-Kosten. Planungskosten und eventuelle Grunderwerbskosten sind nicht Bestandteil der überschlägigen Kostenberechnung. Diese Kostenschätzung dient als erster Anhaltspunkt für den Entscheidungsprozess im weiteren Vorgehen. Vor der Umsetzung muss eine weitere Kostenerhebung durchgeführt werden.

Die geprüften Maßnahmen haben ein Investitionsvolumen von insgesamt etwa 1,6 Millionen Euro. Für Radverkehrsmaßnahmen, die im Zuge einer größeren Baumaßnahme umgesetzt werden, wurde keine Kostenberechnung durchgeführt. Eine überschlägige Kostenberechnung kann wegen deren Komplexität nicht ermittelt werden.

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis setzt die Priorität in Relation zu den berechneten Baukosten und ist damit ein wichtiger Wert für die Beurteilung der Maßnahmen.

4.8 Radschnellweg nach Frankfurt

In einer Potentialabschätzung für das regionale Radschnellwegenetz wurde die Relation Bad Homburg – Oberursel – Frankfurt bereits 2012 als einer von sechs Korridoren für Radschnellwege in der Region benannt.¹³

Radschnellwege stellen eine besondere Kategorie von Radverkehrsverbindungen dar. Sie richten sich vor allem an Radfahrer, die längere Strecken im Alltagsverkehr zurücklegen. Laut entsprechendem Arbeitspapier der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen liegt das Einsatzgebiet von Radschnellwegen „vor allem im Bereich von Agglomerationen. Besonders geeignet zur Anlage von Radschnellverbindungen über größere Distanzen sind die Ballungsräume mit starken zwischengemeindlichen räumlichen Verflechtungen.“¹⁴



Abbildung 8: Radschnellweg in Zwolle, Niederlande,
Foto: Ulrich Kalle, ADFC NRW



Abbildung 9: Radschnellweg in Freiburg im Breisgau,
Foto: Dirk Schmidt

Die Anforderungen an die Ausbildung von Radschnellverbindungen (Abbildung 8 und 9) sind laut dem entsprechendem Arbeitspapier der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:

- sichere Befahrbarkeit auch bei hohen Fahrtgeschwindigkeiten,
- direkte, weitgehend umwegfreie Linienführung,
- möglichst wenig Beeinträchtigungen durch bzw. Schnittstellen mit Kfz-Verkehr,
- Trennung vom Fußverkehr,
- ausreichende Breite (> 4,00 Meter, an Engstellen > 2,50 Meter),
- hohe Belagsqualität,
- Freihalten von Einbauten,

¹³ Regionale Potentialanalyse Radschnellwege, Hélène Pretsch, 2012. Abrufbar unter: www.region-frankfurt.de/media/custom/2033_747_1.PDF?1390299283.

¹⁴ Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen, FGSV, Köln, 2014

- Steigungen max. 6% wenn frei trassierbar,
- keine vermeidbaren Höhendifferenzen,
- städtebauliche Integration und landschaftliche Einbindung.

Es wird empfohlen, weitere Untersuchungen zur Machbarkeit eines Radschnellweges von Oberursel über Steinbach parallel zur S5 bis Frankfurt anzustoßen. Eine Umsetzung ist hier voraussichtlich mit verhältnismäßig wenig Aufwand möglich. Die Möglichkeit einer interkommunalen Kooperation mit Bad Homburg und Steinbach sollte geprüft und angestrebt werden. Wichtiger Ansprechpartner ist zudem der Regionalverband FrankfurtRheinMain.

4.9 Weitere Maßnahmen

Neben den 71 erarbeiteten Maßnahmen werden weitere infrastrukturelle Maßnahmen zur Radverkehrsförderung empfohlen, die nicht in das standardisierte Prüfschema der Maßnahmendatenblätter passen.

Korrekte Beschilderung: Am Beginn vieler Forst- und Wirtschaftswege im Stadtgebiet von Oberursel ist das Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ angebracht. Um gesetzeskonform zu handeln, müssten Fahrradfahrer an diesen Stellen absteigen und das Fahrrad weiter schieben. Eine solche Anordnung bringt hohe Zeitverluste mit sich, wird in der Regel ignoriert und ist von der Verwaltung so nicht intendiert.

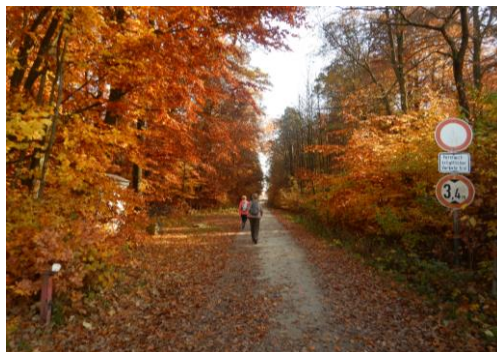


Abbildung 10 a und b: Vz 250 ersetzen durch Vz 260 mit Zusatzzeichen und Hinweisschild

Gemäß der örtlichen Vereinbarung mit den Vertretern der Land- und Forstwirtschaft sollten alle Forst- und Wirtschaftswege mit dem Verkehrszeichen 260 "Verbot für Kraftfahrzeuge" ergänzt durch das Zusatzzeichen „Landwirtschaftlicher Verkehr frei“ und dem Hinweisschild „Wirtschaftsweg Benutzung -außer Land- und Forstwirtschaft- auf eigene Gefahr“ beschildert werden (siehe Abbildung 10).

Daneben weist das Straßennetz Oberursels an einigen Stellen ausgeschilderte Sackgassen auf, die für Fuß- und Radverkehr durchlässig sind. Seit der Novellierung der StVO im Jahr 2014 ist es möglich dies durch das neue Verkehrszeichen 357-1 anzuzeigen (siehe Abbildung 11).



Abbildung 11 a und b: Vz 357 ersetzen durch Vz 357-1

Es wird empfohlen, bei allen durchlässigen Sackgassen das Verkehrszeichen 357 „Sackgasse“ durch das neue Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ zu ersetzen oder die alten Schilder durch entsprechende Aufkleber nachzurüsten.

Grundsätzlich ist eine durchgehend korrekte und für den Verkehrsteilnehmer nachvollziehbare Beschilderung anzustreben, da sie zu einer höheren Regelakzeptanz im Allgemeinen führt. Eine Übersicht über die Stellen, an denen die Beschilderung anzupassen ist, kann der Anlage 7 entnommen werden.

Anpassung an die Nutzungsansprüche besonderer Fahrradtypen und Nutzergruppen: Die Entwicklung des Radverkehrs geht hin zu einer Diversifizierung der Radfahrer- und Fahrradtypen. Durch den demographischen Wandel und die zunehmende Verbreitung von Pedelecs wird der Anteil der älteren Menschen an den Radfahrern in Zukunft aller Voraussicht nach steigen. Damit einher geht die Heterogenisierung der Fahrradfahrer in Bezug auf Geschwindigkeiten und Fahrsicherheit. Darauf muss die Fahrradverkehrsplanung in Zukunft Rücksicht nehmen.

Ein weiterer Trend ist die Zunahme von Lastenrädern und Fahrrädern mit Kinder- oder Lastenanhängern. Diese Modelle sind in der Regel breiter und weniger wendig als einfache Fahrräder. Auch dies gilt es in der Infrastrukturplanung zu berücksichtigen. Einbauten wie Drängelgitter, die mit Anhänger kaum zu passieren sind, sind zu vermeiden. Auch bei Radabstellanlagen sind die Anforderungen von Spezialfahrrädern in zunehmendem Maße relevant.



Abbildung 12: Drängelgitter als Hindernis für Fahrräder mit Anhänger

Überarbeitung der Touristischen Routen: Die Rundroute Oberursel führt im aktuellen Zustand teilweise über nicht freizeittaugliche Streckenabschnitte. Darüber hinaus ist die wegweisende Beschilderung lückenhaft und in schlechtem Zustand, so dass ein Befahren der Rundroute allein auf Basis der Wegweisung für Ortsunkundige momentan nicht möglich ist. Im Nachgang der Umsetzung des Wegweisungsnetzes des Hochtaunuskreises ist eine infrastrukturelle Überarbeitung erforderlich.

Berücksichtigung des Radverkehrs bei der Neuplanung des Bahnhofsumfeldes: Die Verkehrsführung zwischen Bahnhofsvorplatz und der Brücke An den Drei Hasen ist aktuell Gegenstand einer umfassenden Neukonzeption. Im Rahmen des Planungsprozesses sollten auch die Belange des Radverkehrs berücksichtigt werden. Empfohlene Maßnahmen sind der Bau eines Fahrradparkhauses am Bahnhof und die Schaffung einer Radverbindung in Richtung Bad Homburg.

5 Vereinfachte Vorplanungen

Bestandteil der Optimierung des Radverkehrsnetzes in Oberursel sind Vereinfachte Vorplanungen für zehn Maßnahmen. Sie dienen dazu abstrakte Maßnahmen durch intensivere Betrachtung anschaulich darzustellen. Durch die Vorplanung kann bereits im Rahmen des vorliegenden Projekts eine Aussage zur Machbarkeit getroffen werden.

Gemeinsam mit der Stadt Oberursel und der Steuerungsgruppe Radverkehr wurden folgende Maßnahmen für eine intensivere Betrachtung ausgewählt:

- **VV 01 - Zeppelinstraße:** Ausweisung zur Fahrradstraße (M022)
- **VV 02 - Knoten Zeppelinstraße/Nassauer Straße:** Verbesserung der Abbiegesituation für den Radverkehr (M026)

- **VV 03 - Feldbergstraße:** Markierung Schutzstreifen (M020)
- **VV 04 - Nassauer Straße:** Markierung Schutzstreifen zwischen Zeppelinstraße und Adenauerallee (M025)
- **VV 05 - Knoten Frankfurter Landstraße / Bommersheimer Straße:** Verbesserung der Radverkehrsführung am Knoten (M048)
- **VV 06 - Knoten Frankfurter Landstraße / Homburger Landstraße:** Direkte Führung des Radverkehrs über den Knoten (M045)
- **VV 07 - Homm-Kreisel:** Anpassung Kreisverkehrs-Geometrie zur Verbesserung der Sicherheit für den Radverkehr (M016)
- **VV 08 – Hohemarkstraße Süd:** Radverkehrsführung im Schienen-Querungsbereich (M014)
- **VV 09 - Bahnhof Weißkirchen-Steinbach:** Direkte Führung des Radverkehrs (M067)
- **VV 10 - Nassauer Straße:** Fortführung Schutzstreifen Ri. Bad Homburg (M027)

Die Vorplanungen sind als Anlage 8 Bestandteil der Projektunterlagen.

6 Abstellanlagen und Bike & Ride

Fahrradabstellanlagen sind ein wesentlicher Bestandteil eines funktionierenden Systems Radverkehr. Studien zeigen, dass fehlende Möglichkeiten zum sicheren und komfortablen Fahrradparken ein zentrales Hindernis für die Nutzung des Fahrrads im Alltag sind.¹⁵ Im Fahrradmonitor 2015 wurden sichere Abstellplätze von über der Hälfte der Befragten als wichtigster Anreiz für die Nutzung des Fahrrades für den Schul- oder Arbeitsweg genannt¹⁶. Der Nationale Radverkehrsplan enthält deshalb explizit den Auftrag an Kommunen sowie private und öffentliche Bauherren Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl und Qualität bereit zu stellen.¹⁷

An allen Hauptzielpunkten des Radverkehrs sollen deshalb Abstellanlagen im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellt werden. Dazu gehören Bahnhöfe und Haltestellen des ÖPNV, Stadt- und Stadtteilzentren, Bildungseinrichtungen wie Schulen und Hochschulen, öffentliche Einrichtungen und Freizeitziele. Darüber hinaus ist die Förderung von Abstellanlagen an den

¹⁵ Nationaler Radverkehrsplan, BMVBS, Berlin, 2012

¹⁶ Fahrrad-Monitor Deutschland 2015, Sinus Markt- und Sozialforschung 2016; www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Fahrrad/fahrrad-monitor-deutschland-2015.pdf?__blob=publication-file. Aufruf am: 18.02.2016

¹⁷ Nationaler Radverkehrsplan, BMVBS, Berlin, 2012

Quellen und Zielen im privaten Bereich ein weiterer Bestandteil notwendiger kommunaler Tätigkeit zur Förderung des Radverkehrs.

Eine besondere Rolle spielen Fahrradabstellanlagen bei der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) als Bike & Ride-Anlagen. Laut der Studie Mobilität in Deutschland (MiD 2008)¹⁸ beträgt die mittlere Wegelänge eines Radfahrers in Deutschland 3,2 Kilometer. Trotz zunehmender Verbreitung der Pedelecs liegen deshalb voraussichtlich auch zukünftig zahlreiche Wege außerhalb der Reichweite eines durchschnittlichen Radfahrers. Die Kombination Rad – ÖPNV bietet vor diesem Hintergrund gerade für Oberursel, das mit insgesamt 14 S-Bahn- und Stadtbahn-Haltestellen gut an das Netz des RMV angebunden ist, eine echte Alternative, auch zu längere Autofahrten.

In Anlage 12 findet sich der ausführliche Bericht zur Untersuchung der in Oberursel existierenden Fahrradabstellanlagen.

7 Organisation und Kommunikation

Neben der Infrastruktur für den fließenden und ruhenden Radverkehr sollten auch sogenannte „weichen Maßnahmen“ integraler Bestandteil der lokalen Radverkehrsförderung sein. Im Nationalen Radverkehrsplan 2020 heißt es dazu: „Das Mobilitätsverhalten in Bezug auf Verkehrsmittelwahl und Verkehrssicherheit hängt nicht nur von der Infrastruktur ab, sondern auch von der Einstellung zum Radfahren allgemein. Diese kann durch Kommunikation beeinflusst werden“.¹⁹ Dabei zeigt sich die Wirkung von nicht-investiven Maßnahmen teilweise erst langfristig, diese sind aber im Vergleich zu investiven Maßnahmen deutlich kosteneffizienter.

Da viele der Rahmenbedingungen nicht im direkten Einflussbereich der kommunalen Radverkehrsförderung liegen, sollten nicht nur Kommunikationsmaßnahmen „nach Außen“, also mit Blick auf die lokale Öffentlichkeit, sondern auch **Kommunikationsstrategien „nach Innen“** entwickelt werden. Hier liegen Entscheidungsträger aus Politik und Verwaltungen sowie örtliche Multiplikatoren im Fokus, um auch in diesen Kreisen die Relevanz des Themas Radverkehr zu steigern.

Die gegründete **Steuerungsgruppe Radverkehr** sollte als organisatorische Struktur auch über den Projektabschluss hinaus bestehen bleiben und den weiteren Umsetzungsprozess begleiten. Als Verbindungsglied zwischen Verwaltung, Verbänden, Institutionen und Bürgern kann sie die Abstimmung der Aktivitäten erleichtern und die Radverkehrsförderung verstetigen.

¹⁸ Mobilität in Deutschland 2008, DLR / ifas, Bonn und Berlin, 2010

¹⁹ Nationaler Radverkehrsplan, BMVBS, Berlin, 2012

Um bei der Radverkehrsförderung optimale Ergebnisse zu erzielen, ist die **Einbeziehung aller gesellschaftlichen Gruppen** anzustreben. Dazu sollten Ansprechpartner für das Thema Radverkehr in Schulen, bei Arbeitgebern, im Einzelhandel und bei Vereinen gewonnen werden.

Die neugegründete **Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH)** vernetzt Kommunen und Landkreise zur Förderung von Fuß- und Radverkehr. Ansätze sind dabei insbesondere der Erfahrungsaustausch und die Entwicklung neuer Förderprojekte. Eine Mitgliedschaft und aktive Teilnahme in der AGNH wird empfohlen.

Schließlich ist bei Radverkehrsplanungen eine aktive **Beteiligung der Bürger vor Ort** im Rahmen einer auf Dialog ausgerichteten Kommunikationsstrategie anzustreben. Sie soll Akzeptanz für die Planung erhöhen und die aktive Mitwirkung bei der Radverkehrsförderung ermöglichen. Die ausführliche Beschreibung von Handlungsempfehlung für die **klassische Öffentlichkeitsarbeit** findet sich in Anlage 13.

8 Weiteres Vorgehen / Umsetzung

Die vorliegenden Projektunterlagen zur Optimierung des Radverkehrsnetzes in Oberursel stellen die Entscheidungsgrundlage für die kommunale Radverkehrsplanung der nächsten zehn Jahre dar. Ziel ist es, alle aufgeführten Maßnahmen umzusetzen. Die erarbeitete Priorisierung gibt dabei nicht zwingend die Reihenfolge der Umsetzung vor, sondern zeigt lediglich die Bedeutung der Maßnahme auf.

Der Umsetzung aller empfohlenen Maßnahmen geht das übliche Abstimmungs- und Genehmigungsverfahren mit Vor- und Detailplanung voraus. Finanzielle Belange, die Vereinbarkeit mit dem Naturschutz sowie land- und forstwirtschaftliche Auswirkungen sind dabei nur einige Aspekte, die im weiteren Planungsprozess berücksichtigt werden müssen. Diese können zu einer erheblichen Verzögerung und unter Umständen auch zum Ausschluss von Maßnahmen führen. In diesen Fällen sind Alternativen mit einer vergleichbaren Wirkung zu erarbeiten.

Die Umsetzung der Maßnahmen erfordert eine Investition von etwa 1,6 Millionen Euro (siehe Kapitel 4.5). Bei einem angestrebten Zeithorizont von zehn Jahren bedeutet dies Investitionen in Höhe 160.000 Euro pro Jahr. Diese Summe teilt sich auf die unterschiedlichen Baulastträger Bund, Land, Kreis und Gemeinden auf.

Für alle genannten Maßnahmen bestehen diverse Fördermöglichkeiten verschiedener Träger. Zu nennen ist dabei insbesondere das Programm des Bundesumweltministeriums zur

Förderung investiver Maßnahmen zum Klimaschutz²⁰. Es hat den Vorteil, dass die Bagatellgrenze bei 10.000 € liegt. Dieses Programm eignet sich daher insbesondere auch zur Förderung der Markierung von Schutzstreifen.

Weitere Fördermöglichkeiten finden sich in der Förderfibel des Nationalen Radverkehrsplans²¹. Hier werden für bestimmte Maßnahmen die in Frage kommenden Förderprogramme, die entsprechende Rechtsgrundlage sowie weitere Informationen, sofern vorhanden, dargestellt.

Alle Projektdokumente sowie die generierten Geodaten werden der Stadt Oberursel mit Projektablauf übergeben und stehen zukünftig für weitere Anwendungen zur Verfügung.

²⁰ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative vom 22.09.2015, Berlin

²¹ www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel, Aufruf am 01.04.2016

9 Anhang

- Anlage 1 Karte Quell-Ziel-Analyse
- Anlage 2 Karte Zielnetz Radverkehr 2025
- Anlage 3 Maßnahmendatenblätter
- Anlage 4 Karte Maßnahmen Übersicht
- Anlage 5 Priorisierung der Maßnahmen
- Anlage 6 Erläuterung der Priorisierung
- Anlage 7 Karte Maßnahmen Beschilderung
- Anlage 8 Vereinfachte Vorplanungen
- Anlage 9 Karte Unfälle 2010-2014
- Anlage 10 Karte Bürgerbeteiligung
- Anlage 11 Tabellen Bürgerbeteiligung
- Anlage 12 Teilbericht Radabstellanlagen
- Anlage 13 Empfehlungen Öffentlichkeitsarbeit