

## Abschlussbericht



## Radverkehrskonzept Gemeinde Niedernhausen

Abschlussbericht



## **Auftraggeber:**

### **Gemeinde Niedernhausen**

Wilrijkplatz  
65527 Niedernhausen



Gemeinde  
Niedernhausen

## **Bearbeitung:**

M. Eng. cand. Lukas Hügler

M. Eng. Paul Fremer

Dipl.-Ing. Lisa Wagner

### **Planungsbüro RV-K**

Franziusstraße 8-14  
60314 Frankfurt am Main  
Tel.: 069 – 94 94 21 61 00  
E-Mail: kontakt@rv-k.de  
Homepage: www.rv-k.de



Frankfurt am Main, April 2022

---

## Inhalt

1	Hintergrund und Ziele .....	3
1.1	Ausgangslage und Ziele.....	3
1.2	Projektlauf.....	4
1.3	Gesetzliche Grundlagen .....	5
2	Grundlagendaten .....	6
2.1	Bestehendes Radverkehrsnetz .....	6
2.2	Radverkehrspotenzial.....	7
2.3	Unfallanalyse.....	8
2.4	Beteiligungsergebnisse Mobilitätskonzept des Rheingau-Taunus-Kreises.....	9
2.5	Beteiligung Verwaltung.....	10
2.6	Beteiligung der Ortsbeiräte .....	10
2.7	Online-Beteiligung & Online-Dialog als Livestream.....	11
3	Radverkehrsnetz .....	12
3.1	Hintergrund / Grundidee.....	12
3.2	Zielnetz Radverkehr 2035.....	13
4	Maßnahmenentwicklung.....	14
4.1	Übersicht.....	14
4.2	Besondere Herausforderungen .....	15
4.3	Priorisierung der Maßnahmen .....	21
4.4	Ermittlung Kostenrahmen und Kosten-Nutzen-Verhältnis .....	22
4.5	Musterlösungen.....	22
4.6	Weitere Empfehlung .....	23
4.7	Fahrradabstellanlagen .....	25
5	Kommunikation.....	25
5.1	Bundesweite Projekte.....	26
5.2	Regionale Projekte.....	27

---

5.3	Lokale Projekte.....	28
5.4	Dienstfahräder.....	29
5.5	Empfehlungen.....	29
6	Empfehlungen / Weiteres Vorgehen.....	30
6.1	Umsetzung.....	30
6.2	Berücksichtigung Träger öffentlicher Belange.....	30
6.3	Finanzierungsmöglichkeiten.....	31
6.4	Evaluierung.....	31
6.5	Webdokumentation.....	31
	Anhang.....	32

## 1 Hintergrund und Ziele

### 1.1 Ausgangslage und Ziele

Die Gemeinde Niedernhausen möchte die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Radverkehrs weiter fördern und dafür ein Radverkehrskonzept erstellen. Das angestrebte Radverkehrsnetz soll den aktuellen Entwicklungen und Bedürfnissen gerecht werden. Hierfür sollen eine umfangreiche Bestandserfassung und -bewertung sowie ein Maßnahmenkatalog mit Verbesserungsvorschlägen erarbeitet werden. Dieser soll zukünftig als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung dienen.

Das Konzept zeigt Möglichkeiten und Wege auf, wie die Attraktivität, die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit des Radverkehrs erhöht werden kann. Von hoher Bedeutung ist hierbei, dass dies im Einklang mit den Belangen der weiteren Verkehrsträger Fußverkehr, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und dem motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie unter Beachtung der finanziellen Rahmenbedingungen geschieht.

Ebenso wichtig ist bei der Konzeptionierung eines Radverkehrsnetzes die Berücksichtigung von Radfahrenden jeglichen Alters und körperlicher sowie geistiger Fitness. Das Ergebnis ist ein den Bedürfnissen der Radfahrenden entsprechendes Radverkehrsnetz mit unterschiedlichen Netzkategorien sowie eine priorisierte Maßnahmenliste, die als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung dienen soll. Auf Basis der Maßnahmenempfehlungen können Fördergelder des Landes, des Bundes oder von anderen Fördergebern eingeworben werden.

Die Erarbeitung durch das Planungsbüro RV-K fand im Zeitraum von Dezember 2020 bis April 2022 statt.

***Das Radverkehrskonzept richtet sich an den Alltagsverkehr. Es werden alle Verbindungen und Strecken unabhängig von der Baulastträgerschaft und der Netzhierarchie berücksichtigt.***

## 1.2 Projektablauf

**1. Potenzialanalyse:** Ermittlung und Darstellung von Quell-Ziel-Relationen von Erwerbstätigen sowie von Schulkindern und überschlägige Ermittlung des Potenzials aller in Frage kommenden Strecken (**Anlage 1**).

**2. Auswertung der Ergebnisse der Onlinebeteiligung im Rahmen des Mobilitätskonzepts des Rheingau-Taunus-Kreises:** Einbeziehung von Verbindungswünschen und weiteren Hinweisen der Bevölkerung.

**3. Bestandsnetzanalyse und Befahrung:** Befahrung des gesamten Bestandsnetzes mit dem Fahrrad sowie Fotodokumentation von Mängeln und Gefahrenstellen.

**4. Netzentwurf:** Entwurf eines kategorisierten Zielnetzes Radverkehr gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN).

**5. Maßnahmenentwicklung:** Entwicklung von Maßnahmenideen mit Fotodokumentation.

**6. Abstimmung:** Kontinuierliche Abstimmung des Zielnetzes und der Maßnahmenideen mit dem Auftraggeber, den politischen Vertretern und den Trägern öffentlicher Belange.

**7. Kostenschätzung und Kosten-Nutzen-Verhältnis:** Erstellung eines groben Kostenrahmens und Ableitung eines Kosten-Nutzen-Verhältnisses.

**8. Beteiligung der Ortsbeiräte:** Einbeziehung der Ortsbeiräte durch Vorstellung des ersten Konzeptentwurfs. Schriftliche Eingaben durch alle Ortsbeiräte zu den erarbeiteten Maßnahmenvorschlägen. Verfassen fachlicher Stellungnahmen sowie von Stellungnahmen der Verwaltung zu allen Eingaben.

**9. Online-Beteiligung:** Einbeziehung der Bevölkerung durch Vorstellung des ersten Konzeptentwurfes. Bürgerinnen und Bürger konnten Maßnahmen mithilfe einer webbasierten Beteiligungsplattform bewerten und kommentieren. Die Maßnahmenbewertung fließt in die Priorisierung der Maßnahmen mit ein.

*(<https://niedernhausen.online-beteiligung-radverkehr.de/> – 09.08.2021 – 21.09.2021)*

**10. Priorisierung,** Finale Abstimmung und fachliche Priorisierung aller Maßnahmenvorschläge.

**11. Dokumentation:** Aufbereitung und Darstellung der Ergebnisse.

**12. Datenübergabe:** Übergabe aller Daten in digitaler Form als Grundlage für weitere verwaltungsinterne und -externe Prozesse.

**13. Präsentation:** Abschlusspräsentation der Ergebnisse in politischen Gremien und in der Öffentlichkeit.

### 1.3 Gesetzliche Grundlagen

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

Der Gesetzgeber hat die Straßenverkehrsordnung (StVO) aufgrund der wachsenden Bedeutung des Verkehrsmittels Fahrrad innerhalb von zwölf Jahren dreimal zugunsten des Radverkehrs novelliert (1997, 2013 und 2020). Bei Fragen des Radverkehrs bezieht sich die StVO und die dazugehörige Verwaltungsvorschrift auf

- die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)<sup>1</sup>,
- die Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002)<sup>2</sup>,
- die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)<sup>3</sup> und
- den Nationalen Radverkehrsplan 3.0<sup>4</sup>.

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

Besondere Aufmerksamkeit widmet die StVO dem Thema Verkehrssicherheit. Hier wird betont, dass die Gewährleistung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden Vorrang gegenüber der Leistungsfähigkeit Einzelner, wie z.B. der des Kraftfahrzeugverkehrs, hat. Dieser Grundsatz wird bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes berücksichtigt.

Bei der weiteren Planung der konkreten Maßnahmenvorschläge sind die jeweiligen gesetzlichen Vorgaben (z.B. Naturschutz, Wasserrecht, Landwirtschaft u.a.) zu prüfen.

---

<sup>1</sup> Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2010, Köln.

<sup>2</sup> Hinweise für Radverkehrsanlagen außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2002, Köln.

<sup>3</sup> Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2008, Köln

<sup>4</sup> Nationaler Radverkehrsplan 3.0, BMVI 2021.

Die Beurteilung der Ist-Situation und der Maßnahmenentwicklung im Rahmen des Radverkehrskonzeptes orientiert sich an folgenden Grundsätzen der Radverkehrsplanung:

**Verkehrssicherheit:** Die Belange der Verkehrssicherheit genießen oberste Priorität und sind über die Belange der Leistungsfähigkeit zu stellen. Dies gilt für alle Verkehrsarten insbesondere aber für zu Fuß Gehende und Radfahrende als schwächere Verkehrsteilnehmende.

**Direktheit:** Radfahrende sollen zügig und direkt fahren können. Umwege, Hindernisse und sonstige kritische Stellen, an denen Radfahrende 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:** Radfahrende sollen auf allen Verbindungen die Wahl zwischen einer direkten Führung entlang der Kfz-Hauptverkehrsstraßen und einer Führung mit wenig Interaktionen mit dem Kfz-Verkehr haben. Diese führt entweder im Seitenraum auf eigenen Wegen oder im Schattennetz über Nebenstraßen und Grünanlagen.

**Visualisierung Radverkehrsnetz:** Ein für alle Verkehrsteilnehmende gut erkennbares Radverkehrsnetz ist anzustreben, weil dadurch die Aufmerksamkeit erhöht wird und Radfahrende den Netzverbindungen intuitiv folgen können. Eine Visualisierung des Radverkehrsnetzes ist durch Radwege oder andere Radverkehrsanlagen zu erreichen. Dort, wo dies nicht möglich ist, können Fahrradpiktogramme das Radverkehrsnetz sichtbar machen.

## 2 Grundlagendaten

### 2.1 Bestehendes Radverkehrsnetz

Auf Grund der anspruchsvollen Topografie in und um Niedernhausen ist das Radfahren im Alltag im Vor-E-Bike-Zeitalter nur bedingt attraktiv gewesen. Insbesondere die Nachbarkommunen, aber auch einige Ortsteile waren nur mit hoher Kraftanstrengung für geübte Radfahrende erreichbar. Es existiert folglich aktuell kein funktionierendes durchgehendes Alltagsradverkehrsnetz. Durch die zunehmende Nutzung von E-Bikes wirkt sich die Topografie nur noch bedingt hemmend aus. Es wird vermehrt sowohl in der Freizeit als auch im Alltag Rad gefahren. Radfahrende nutzen entweder in der Regel nicht asphaltierte forst- und landwirtschaftliche Wege oder fahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Straßenbegleitende oder selbstständig geführte Radwege gibt es in Niedernhausen nur in wenigen Teilen der Gemeinde, beispielsweise zwischen Königshofen und Niederseelbach entlang der K705 (1,7 km

Gesamtlänge) oder sowie zwischen Niedernhausen und Oberseelbach entlang der L3026 (2,2 km Gesamtlänge). Weitere bestehende Wege zwischen den Ortsteilen liegen deutlich unter den erforderlichen Mindestbreiten wie beispielsweise von Niedernhausen in Richtung Oberjosbach entlang der L3027 sowie in Richtung Eppstein entlang der L3026.

## 2.2 Radverkehrspotenzial

### Innergemeindlich

Niedernhausen verfügt als Gesamtgemeinde über eine funktionierende Infrastruktur im Bereich Versorgung, Einkaufen, Gastronomie und Freizeit. Insbesondere der Ortskern Niedernhausen ist dabei als Ziel für die weiteren Ortsteile sowie auch für die Nachbarkommunen interessant. Neben der Funktion Einkaufen sind dabei u.a. die Theißstalschule, die Aulalhalle sowie das Waldschwimmbad bedeutende Ziele. Zudem bildet der Bahnhof Niedernhausen mit direkten Verbindungen in die Großstädte Wiesbaden und Frankfurt eine wichtige Drehscheibe für die Mobilität in der Region. Außerhalb der Ortsteile erfüllt darüber hinaus das Gewerbegebiet Frankfurter Straße wichtige Funktionen in den Bereichen Versorgung und Arbeit. Durch die geringen, fahrradfreundlichen Entfernungen zwischen den sechs Ortsteilen wird insgesamt von einem hohen innerkommunalen Potenzial für die Radverkehrsnutzung ausgegangen.

### Nachbarkommunen

Auf Basis der Berufspendeldaten<sup>5</sup> wurden Verflechtungen mit den Nachbarkommunen mit einer für Fahrrad-Pendelnde relevanten Distanz von bis zu 15 Kilometern analysiert. Berufspendelbeziehungen werden für die Gemeindeebene erfasst. Es werden nur sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse ausgewertet.

Die Auswertung in **Tabelle 1** zeigt das jeweilige Radverkehrspotenzial für Arbeitswege auf den Verbindungen der Gemeinde Niedernhausen in die relevanten Kommunen in der Umgebung.

Bei der Summe der Wege wird von einer Anwesenheitsquote am Arbeitsplatz von 85 % ausgegangen. Der Potenzialabschätzung liegt ein Radverkehrsanteil abhängig von der Distanz<sup>6</sup> und unter der Annahme einer attraktiven und sicheren Radverkehrsinfrastruktur zu Grunde. Das Potenzial ist in der letzten Spalte aufgeführt.

---

<sup>5</sup> Hessisches Statistisches Landesamt, Pendlerrechnung Hessen – Erwerbstätige 2015

<sup>6</sup> Potenzialanalyse für Radschnellverbindung in Baden-Württemberg, brenner Bernard ingenieure GmbH, Planungsbüro VIA eG, Planersocietät, 2018

Tabelle 1: Radverkehrspotenzial für Arbeitswege zwischen Niedernhausen und den umliegenden Kommunen

Nr.	Relation	Ø km	Pen- deln nach	Pen- deln aus	Aufkommen gesamt	ca. RV- Anteil Arbeit	Potenzial Radverkehr Arbeit
1	Wiesbaden	10	1741	259	2 000	5%	177
2	Idstein	6	281	210	491	8%	71
3	Eppstein	5	132	126	258	9%	40
4	Taunusstein	9	175	63	239	6%	24
5	Hofheim am Taunus	11	175	18	193	5%	15
6	Kelkheim (Taunus),	10	73	20	93	5%	8
7	Hünstetten	12	25	44	69	4%	5
8	Bad Camberg, Stadt	15	29	34	63	3%	3
9	Waldems	11	8	34	42	5%	3
10	Königstein im Taunus	12	36	4	40	4%	3
11	Bad Soden am Taunus	13	36	—	36	4%	2
12	Glashütten	9	6	8	15	6%	1
13	Hohenstein	15	5	9	14	3%	1

Das ermittelte Potenzial dient als erster Indikator für die Bedeutung einer Radverkehrsverbindung zwischen den aufgeführten Städten und Gemeinden. Zu berücksichtigen ist dabei, dass das Potenzial bei einzelnen Relationen auf unterschiedliche Strecken umgelegt werden muss. Bei anderen Strecken überlagern sich mehrere Relationen. Daten zur Nutzung von Schulverbindungen standen im Rahmen der Konzepterstellung nicht zur Verfügung. Hier besteht in der Regel ein sehr hohes zusätzliches Potenzial. Ohne diese Daten konnte auch kein Wert für die Freizeitnutzung von Verbindungen extrapoliert werden.

### 2.3 Unfallanalyse

Ein Hinweis auf Mängel in der Radverkehrsführung sind Häufungen von Unfällen, insbesondere, wenn diese typgleich oder typähnlich sind. Vor diesem Hintergrund wurden Unfälle in der Gemeinde Niedernhausen mit Beteiligung von Radfahrenden der Jahre 2017 bis 2019 ausgewertet. Insgesamt wurden in den betrachteten drei Jahren 6 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung und Verletzten polizeilich erfasst. Es gibt keine typgleichen oder typähnlichen Unfälle an derselben Stelle und damit keine Unfallauffälligkeiten.

Eine Übersicht über die Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung ist in **Anlage 2** Bestandteil des Abschlussberichtes dargestellt.

Die Unfallstellen wurden bei der Befahrung intensiv betrachtet, um mögliche Mängel in der Infrastruktur zu ermitteln.

Generell ist bei der Unfalluntersuchung zu berücksichtigen, dass die Dunkelziffer an nicht gemeldeten Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Radfahrenden sehr hoch ist. Eine Untersuchung<sup>7</sup> dazu hat ergeben, dass die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden dreimal so hoch ist, wie die Daten der Polizei dies aussagen.

## 2.4 Beteiligungsergebnisse Mobilitätskonzept des Rheingau-Taunus-Kreises

Im Zuge des Mobilitätskonzepts des Rheingau-Taunus-Kreises<sup>8</sup> wurde im Februar 2020 eine Onlinebeteiligung „Mobilität im Rheingau-Taunus-Kreis“ durchgeführt. Die Ergebnisse der Teilnehmenden aus Niedernhausen sowie freie Antworten mit Radverkehrsbezug rund um die Gemeinde Niedernhausen stellte der Rheingau-Taunus-Kreis im Januar 2021 zur Verfügung.

Insgesamt nahmen 155 Personen mit Wohnort in Niedernhausen an der Umfrage teil. Rund 16 % dieser Teilnehmenden nutzen das Fahrrad als Verkehrsmittel (Mehrfachnennung möglich, 2,15 Verkehrsmittel im Schnitt). Im Bereich Mobilität sahen 16 % der Teilnehmenden den größten Handlungsbedarf bei Radwegen (an zweiter Stelle nach den Busverbindungen mit ca. 50%).

Bei den freien Antworten wurden vor allem die fehlenden Verbindungen in die Ortsteile bzw. die Nachbarkommunen sowie die Verkehrssicherheit bemängelt. Für folgende Verbindungen wurde explizit eine verbesserte Radverkehrsinfrastruktur gewünscht:

**Tabelle 2: Explizite Nennung gewünschter Verbindungen in bzw. nach Niedernhausen (Beteiligung Mobilitätskonzept RTK)**

Nr.	Relation	Explizite Nennung
1	Neubau Radweg Wiesbaden zzgl.	4
	Naurod	3
2	Idstein	4
3	Eppstein	3
4	Taunusstein	1
5	In die Ortsteile Niedernhausens	4

<sup>7</sup> Fahrradunfallstudie Münster, Gemeinschaftsprojekt von Polizeipräsidium Münster, Universitätsklinikum Münster, Unfallforschung der Versicherer, 2010

<sup>8</sup> Mobilitätskonzepts des Rheingau-Taunus-Kreises. Dokumentation. (2021). [https://www.rheingau-taunus.de/fileadmin/forms/kreisentwicklung/mobilitaetskonzept\\_rtk\\_2021.pdf](https://www.rheingau-taunus.de/fileadmin/forms/kreisentwicklung/mobilitaetskonzept_rtk_2021.pdf)

Darüber hinaus wurde der Wunsch nach asphaltiert ausgebauten Radwegen geäußert (vgl. Auszüge aus der Beteiligung in **Abbildung 1**) sowie gleichzeitig die gegenwärtige Führung auf unbefestigten Wegen (bspw. im Forst) für ungeeignet befunden. Darüber hinaus wurde das Fehlen geeigneter Fahrradabstellanlagen, insbesondere auch für höherwertige Fahrräder am Niedernhausener Bahnhof kritisiert.

*„Es gibt kaum Radwege und daher ist ein sicheres Radfahren mit Kindern nahezu unmöglich.“*

*„Es gibt zu wenig Fahrradwege. Gerade wenn man Kinder im Fahrradanhänger transportieren will, traut man sich kaum auf die Straße.“*

*„Es sind immer noch zu wenig sichere Wege für Radfahrer. In den Ortschaften insbesondere für Schulkinder mit längerem Schulweg.“*

*„Sichere Fahrradwege entlang der Verbindungstrassen mit geteilter Oberfläche.“*

Abbildung 1: Auszüge aus der Onlinebeteiligung zu Mobilitätskonzept des RTKs mit Radverkehrsbezug

## 2.5 Beteiligung Verwaltung

Es fanden sechs Abstimmungstermine mit der Verwaltung statt. Im Rahmen dieser Termine wurde das Vorgehen und die Schwerpunkte des Radverkehrskonzeptes festgelegt sowie die Zwischenergebnisse diskutiert und angepasst. Abstimmungstermine bzw. eine telefonische Abstimmung erfolgte mit weiteren Akteuren wie Hessen Mobil, den Nachbarkommunen Idstein, Taunusstein, Wiesbaden und Eppstein. Die Erkenntnisse aus diesen Abstimmungsterminen sind auch in das Radverkehrskonzept der Gemeinde Niedernhausen eingeflossen.

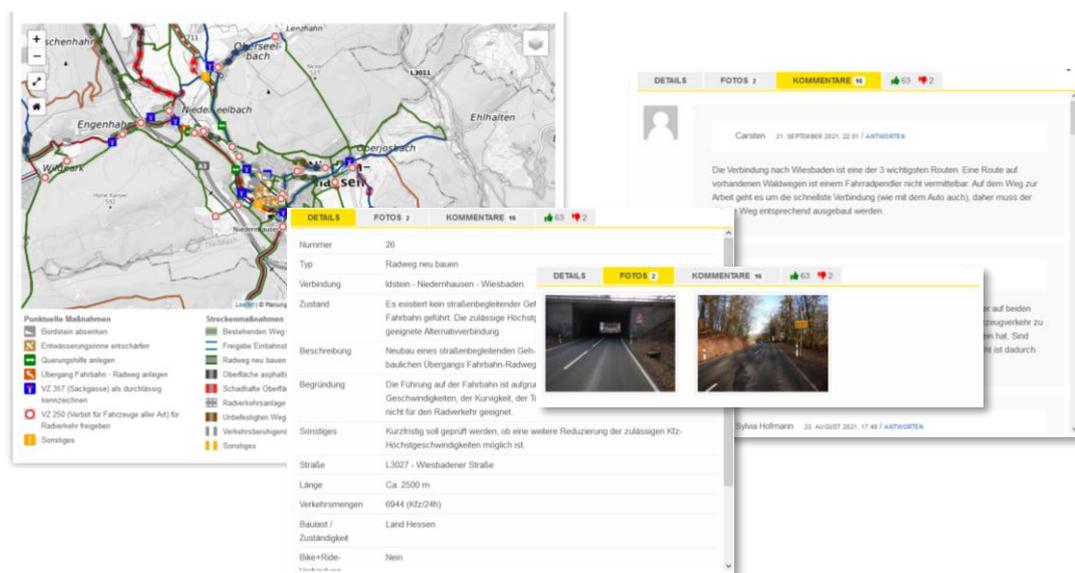
## 2.6 Beteiligung der Ortsbeiräte

Im Juni 2021 wurde der erste Konzeptentwurf den Ortsbeiräten zur Verfügung gestellt (digital über ein WebGIS sowie in Form von Kartenmaterial einschließlich vorläufigem Maßnahmenkatalog). Zwischen Juli und Oktober wurden die Maßnahmenvorschläge in den Ortsbeiräten diskutiert und der Verwaltung sowie dem Planungsbüro schriftliche Rückmeldungen übermittelt. Alle schriftlichen Eingaben wurden durch das Planungsbüro inhaltlich geprüft. Im Zuge der Beteiligung wurden einige Maßnahmenvorschläge ergänzt bzw. angepasst. Die Eingaben der Ortsbeiräte wurden durch fachliche Stellungnahmen des Planungsbüros sowie Stellungnahmen der Verwaltung beantwortet und zum Abschluss in der Politik diskutiert. Die Ergebnisse sind tabellarisch zusammengefasst in **Anlage 10** einsehbar.

## 2.7 Online-Beteiligung & Online-Dialog als Livestream

Im Rahmen der Online-Beteiligung konnten Bürgerinnen und Bürger zwischen dem 9. August 2021 und dem 21. September 2021 den ersten Entwurf zum Radverkehrskonzept einsehen und Maßnahmen bewerten sowie kommentieren. Die Onlinebeteiligung war unter der folgenden Domain erreichbar: <https://niedernhausen.online-beteiligung-radverkehr.de/>

Die Bewertung der im Vorfeld mit der Verwaltung abgestimmten Maßnahmen erfolgte mittels „Daumen hoch“- und „Daumen runter“-Setzen. In Niedernhausen wurden für die Streckenmaßnahmen 793-mal positive und 119-mal negative Bewertungen abgegeben. Bei den punktuellen Maßnahmen beläuft sich die Gesamtbilanz auf 422 positive und 9 negative Bewertungen. Eine Darstellung der Bewertung der Strecken- sowie der baulichen punktuellen Maßnahmen kann in **Anlage 9** eingesehen werden.



**Abbildung 2: Online-Beteiligung der Öffentlichkeit zur Maßnahmenbewertung und -diskussion**

Die Möglichkeit Maßnahmen zu kommentieren und dabei auch Bezug auf Kommentare anderer Nutzer zu nehmen, wurde 172-mal genutzt. Bei Maßnahmen, die ausschließlich positiv bewertet wurden, sind auch die Kommentare durchgehend positiv und homogen. Bei Maßnahmen, bei denen es sowohl positive als auch negative Bewertung gibt, ist dies teilweise auch in den Kommentaren zu erkennen. Die Diskussion zu den einzelnen Maßnahmen spiegelt dabei überwiegend die fachliche Diskussion wider. Eine eindeutige Empfehlung zur Verbesserung der Radverkehrssituation, die allen Beteiligten gerecht wird, ist häufig nicht möglich.

Analog zu den Beteiligungsergebnissen aus dem Mobilitätskonzept des Rheingau-Taunus-Kreises wurden auch bei der Online-Beteiligung in Niedernhausen besonders die Verbesserungen der Verbindungen zwischen den Ortsteilen bzw. in die Nachbarkommunen positiv bewertet. Dies gilt insbesondere für den Neubau eines Radweges entlang der L3027 nach

Wiesbaden. Ebenfalls sehr positiv wird der Neubau eines Radweges bzw. der Ausbau der Verbindung übers Gerloh nach Idstein bewertet. Auch diese Verbindungen wurde im Rahmen der Beteiligung des RTK-Mobilitätskonzepts explizit genannt. Besondere Bedeutung wird darüber hinaus der Freigabe der Bahnhofstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr im Ortskern Niedernhausens beigemessen. Von Teilen der Öffentlichkeit werden Asphaltierungsmaßnahmen in Niedernhausen bzw. in Richtung Oberjosbach negativ gesehen. Dies gilt insbesondere für den Ausbau der Radverbindung im Autal (M09: einzige Maßnahme mit negativer Bilanz in der Bewertung). Bei den punktuellen Maßnahmen werden insbesondere der Einrichtung einer Querungshilfe am Ortsausgang Königshofen (M201), einer verbesserten Führung am Knotenpunkt Fritz-Gontermann-Straße/Am Sägewerk (M207) sowie dem Einbau einer Rampe am Zedernweg (M208 in Oberseelbach) eine hohe Bedeutung beigemessen.

Im Rahmen eines Online-Dialogs am 7. September (19- 20 Uhr) wurde zudem ein Zwischenstand der Beteiligung vorgestellt. Interessierte hatten hier die Möglichkeit, Herrn Grein (Verwaltung) und Herrn Fremer (Planungsbüro) Rückfragen über den Online-Chat zu stellen. Die Veranstaltung ist dokumentiert und über folgenden Link abrufbar:

<https://youtu.be/IV-zwPH5L9E>

### 3 Radverkehrsnetz

#### 3.1 Hintergrund / Grundidee

Um den Bedarf an Radverkehrsverbindungen im Gemeindegebiet zu ermitteln, wurden die wichtigsten Quellen und Ziele des Radverkehrs bestimmt und daraus Luft- bzw. Wunschlinienverbindungen. Folgende Quellen und Ziele wurden dabei berücksichtigt:

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

Die Erarbeitung des Radverkehrsnetzes ist elementarer Bestandteil des Radverkehrskonzeptes und für das System Radverkehr von hoher Bedeutung.

Durch das Radverkehrsnetz werden für den Radverkehr besonders wichtige Verbindungen abgebildet. Dies bedeutet, dass diese Verbindungen regelmäßig einer Qualitätskontrolle unterzogen werden und ganzjährig befahrbar sein sollen.

Eine durchgehende Erkennbarkeit durch Radverkehrsanlagen, Markierungen und Fahrradwegweisung ist anzustreben. Der Verkehrsraum sollte selbsterklärend und Übergänge zwischen Führungsformen eindeutig gestaltet sein. So kann eine Bündelung des Radverkehrs erreicht werden. Dies führt zu einer verbesserten Verkehrssicherheit; denn dort, wo Radverkehr verstärkt auftritt, rechnen andere Verkehrsteilnehmende mit Radfahrenden und stellen ihr Verhalten darauf ein.

### 3.2 Zielnetz Radverkehr 2035

Das Zielnetz Radverkehr ist in **Anlage 3** Bestandteil des Radverkehrskonzeptes. Es umfasst insgesamt eine **Länge von 97 Kilometern**.

Gemäß den Vorgaben zur Netzsystematik in den RIN<sup>9</sup> wurde das Netz in die folgenden drei Kategorien unterteilt:

- **1. Kategorie – Überregionale/regionale Radverkehrsverbindung (21 km):** Verbindung für den Alltagsradverkehr von mehr als 10 km z.B. zwischen Ober- und Mittelzentren, von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren.
- **2. Kategorie – Nahräumige Radverkehrsverbindung (22 km):** Verbindung von Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindung zwischen Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion und mit mäßigem Potenzial.
- **3. Kategorie – Innergemeindliche Radverkehrsverbindung (55 km):** Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum der Mittel- und Grundzentren, Verbindung von Stadtteil- / Ortsteilzentren untereinander sowie zwischen Wohngebieten und allen wichtigen Zielen.

Die Netzkategorien 1 und 2 erfüllen damit auch Verbindungsfunktionen auf Landes- bzw. Kreisebene. Netzkategorie 3, die innergemeindlichen Radverkehrsverbindungen, sind kommunale Netzergänzungen.

Bei der Netzplanung ist zu berücksichtigen, dass der Umwegfaktor gemäß den ERA<sup>10</sup> maximal 1,2 gegenüber der kürzesten möglichen Verbindung, maximal 1,1 gegenüber parallelen Hauptverkehrsstraßen betragen darf und dass keine zusätzlichen Steigungen bewältigt werden müssen.

---

<sup>9</sup> Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2008, Köln

<sup>10</sup> Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2010, Köln.

Das vorliegende Radverkehrskonzept wurde ausschließlich für den Alltagsradverkehr entwickelt. Freizeitverbindungen sind nicht Bestandteil der Netzentwicklung.

## 4 Maßnahmenentwicklung

### 4.1 Übersicht

Das definierte Radverkehrsnetz wurde auf das Vorhandensein angemessener Verknüpfungen sowie hinsichtlich Verkehrssicherheit, direkter Führung und Fahrkomfort untersucht. Dort wo der Ist- vom Soll-Zustand abweicht, wurden Maßnahmen zur Verbesserung entwickelt, abgestimmt und anschließend priorisiert. Die Maßnahmenempfehlungen lassen sich in folgende Kategorien einteilen:

**Streckenmaßnahmen (69):** Die Nummern der Streckenmaßnahmen sind von M01 bis M72 durchnummeriert (M13 entfiel bei finaler Abstimmung; M56, M61 in punktuelle Maßnahmen überführt). Für die Streckenmaßnahmen wurden Maßnahmendatenblätter inklusive Priorität, Kostenrahmen und Kosten-Nutzen-Verhältnis erstellt. Sie umfassen die Maßnahmentypen:

- Verkehrsberuhigende Umgestaltung (4)
- Oberfläche asphaltieren/ ausbauen (15)
- Radweg neu bauen (10)
- Schadhafte Oberfläche sanieren (8)
- Freigabe von Einbahnstraßen (7)
- Radverkehrsanlage markieren (4)
- Unbefestigten Weg ausbauen (4)
- Bestehenden Weg verbreitern (10)
- Sonstiges (7), u. a.
  - *Anordnung Fahrradstraße (2)*
  - *Freigabe Gehweg für den Radverkehr (2)*
  - *Neuordnung Straßenraum (1)*
  - *Weitere (2)*

Der Wert in Klammern zeigt, wie häufig der entsprechende Maßnahmentyp empfohlen wird. Ergänzende Maßnahmenempfehlung, wie etwa die Ausstattung mit Beleuchtung, werden hier nicht aufgeführt.

**Punktmaßnahmen (79):** Die Punktmaßnahmen umfassen sowohl bauliche als auch verkehrsbehördliche Maßnahmen. Bei den Punktmaßnahmen werden die Maßnahmentypen *Überquerungsstelle sichern* sowie *Übergang Fahrbahn – Radweg anlegen* auf Grund des hohen

Aufwandes mittels Maßnahmendatenblättern beschrieben. Folgende Maßnahmen werden empfohlen:

- Ausfahrt / Einmündung sichern (7)
- Bordstein absenken (13)
- Entwässerungsrinne entschärfen (10)
- Überquerungsstelle sichern (5)
- Übergang Fahrbahn – Radweg anlegen (2)
- VZ 357 (Sackgasse) als durchlässig kennzeichnen (11)
- VZ 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) für Radverkehr freigeben (25)
- Sonstiges (7)

Alle im Rahmen des Radverkehrskonzeptes entwickelten Maßnahmen sind dauerhaft als zoombare Online-Karte unter folgender Adresse abrufbar:

[www.rv-k.de/Niedernhausen/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html](http://www.rv-k.de/Niedernhausen/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html)

Für den Großteil der Maßnahmentypen existieren Musterlösungen. Diese sind in **Anlage 13** Bestandteil des Abschlussberichtes.

## 4.2 Besondere Herausforderungen

In der Gemeinde Niedernhausen gibt es mit Blick auf die zukünftige Radverkehrsführung die im Folgenden aufgeführten Herausforderungen.

### 4.2.1 Einbahnstraßen

Zahlreiche Einbahnstraßen sind in der Gemeinde Niedernhausen nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Eine Freigabe ist grundsätzlich im gesamten Gemeindegebiet zu prüfen. In der Regel ist die Freigabe unproblematisch möglich. Lediglich bei Linienbusverkehr ist eine Mindestbreite der Fahrbahn von 3,50 Meter erforderlich.

Die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung ist ein sicheres, kostengünstiges und weit verbreitetes Mittel zur Förderung des Radverkehrs (fachliche Grundlagen: StVO & Unfallforschung der Versicherer<sup>11</sup>). Alle im Konzept zur Freigabe empfohlenen Einbahnstraßen wurden geprüft und erfüllen alle Anforderungen. Erfahrungen aus anderen Kommunen zeigen, dass es sich bei der Nutzung in Gegenrichtung vor allem um eine Gewohnheit im Verkehrsverhalten handelt. Dementsprechend wird eine breite öffentliche Kommunikation der Freigabe (beispielsweise Öffentlichkeitskampagne der Stadt Offenbach mit entsprechendem

---

<sup>11</sup> Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Unfallforschung der Versicherer, 2016

Kartenmaterial) sowie ein konsistentes Vorgehen (Freigabe aller Einbahnstraßen im Ortskern Niedernhausen) empfohlen.

Zur fachlichen Information und Abstimmung fand am 19. April 2021 ein Termin mit der Verwaltung statt. Entlang des definierten Radverkehrsnetzes wird die Freigabe aller Einbahnstraßen für den Radverkehr empfohlen. Insbesondere im Ortskern Niedernhausens bestehen darüber hinaus für den Radverkehr keine geeigneten Alternativen (weite, teils steigungsreiche Umwege bzw. sehr stark befahrene Idsteiner Straße ohne Raum für Radverkehrsanlagen). So kommt es schon heute zur Nutzung der Einbahnstraßen in Gegenrichtung. Mit der Freigabe (Beschilderung + Markierungen) lässt sich die Sicherheit des Straßenverkehrs gewährleisten, da alle Verkehrsteilnehmenden auf die gemeinsame Nutzung des Straßenraums aufmerksam gemacht werden. Für die Austraße sowie die Bahnhofstraße (im Verbund mit Martinstraße und Herteberg) sind erforderliche Begleitmaßnahmen in zwei Prinzipskizzen aufgezeigt. Die Prinzipskizzen sind als **Anlage 11** und **Anlage 12** Bestandteil des Radverkehrskonzeptes.

#### 4.2.2 Forst- und landwirtschaftliche Wege

Oberflächen werden nach den hessischen Qualitätsstandards für Radverbindungen<sup>12</sup> in der Regel in Asphalt oder Beton ausgeführt. Auf Wegen mit überwiegender Freizeitfunktion sind Deckschichten ohne Bindemittel möglich.

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen<sup>13</sup> werden Deckschichten

- mit ebener Oberfläche,
- möglichst geringem Rollwiderstand,
- hoher Griffigkeit (auch bei Nässe) und
- Allwettertauglichkeit

als grundlegende Anforderungen gestellt.

Entsprechend wird im Zielnetz eine betonierte, asphaltierte oder asphaltähnliche Oberfläche angestrebt. Als asphaltähnliche Oberflächen mit gleichen Fahreigenschaften können beispielsweise wasserdurchlässige Deckschichten aus einem Gemisch von Basaltstein und Spezialsand verwendet werden. Aus Gründen des Natur-, Umwelt- und Landschaftsschutzes sollten beim Aus- und Neubau von Wegen helle Oberflächen angelegt werden.

---

<sup>12</sup> Qualitätsstandards und Musterlösungen, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, 2. Auflage, Wiesbaden, November 2020

<sup>13</sup> Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2010, Köln.



**Abbildung 3: Asphaltähnliche Deckschichten aus Gemisch von Basaltstein und Spezialsanden / heller Split-Mastix-Asphalt**

Für die Verbindung der Ortsteile untereinander haben forst- und landwirtschaftliche Wege eine entscheidende Bedeutung. Um eine ganzjährige attraktive Nutzung für möglichst viele Radfahrende zu ermöglichen, ist eine asphaltierte oder asphaltähnliche Oberfläche erforderlich. Eine solche Oberfläche ist auch Voraussetzung für die Räumung der Wege im Winter.

Ein Ausbau solcher Wirtschafts- und Forstwegeverbindungen ist dort Bestandteil des Maßnahmenprogramms, wo ein hohes Radverkehrspotenzial (Netzbedeutung sowie bspw. Schulweg und oder Bike+Ride-Verbindung) gesehen wird.

Den Anforderungen der Radfahrenden stehen Interessen anderer Nutzungsgruppen entgegen. Kritik wurde im Beteiligungsverfahren teilweise bereits geäußert (Kritik bezüglich möglicher Versiegelung insbesondere aus den Ortsbeiräten Niedernhausen, Oberjosbach, Königshofen). Im weiteren Planungsverfahren ist daher eine intensive Abstimmung mit allen beteiligten Akteuren anzustreben.

#### **4.2.3 Ortsdurchfahrten des Radverkehrs**

Die Ortsdurchfahrten in Königshofen, Niedernhausen, Niederseelbach und Oberjosbach sind für den Radverkehr im aktuellen Zustand unattraktiv. Der Radverkehr wird im Mischverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Radverkehrsanlagen sind auf Grund des vorhandenen Straßenraums mit den erforderlichen Breiten nicht umsetzbar.

Ortsdurchfahrten des Radverkehrs können alternativ parallel dazu im Schattennetz geführt werden, sofern dort Verbindungen mit geringen (Fall 1) oder noch verträglichen (Fall 2) Umwegen möglich sind (**Abbildung 4**).

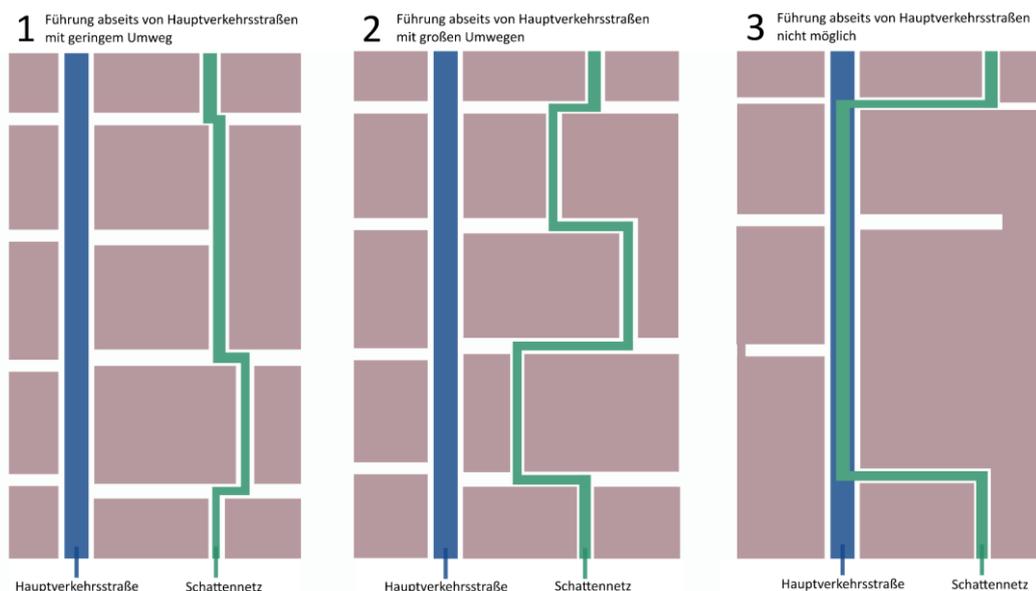


Abbildung 4: Radverkehrsführungen in Ortsdurchfahrten

Nur in Niedernhausen existiert perspektivisch eine sinnvolle alternative Führung im Schattennetz (Lenzhahner Weg, Freiherr-vom-Stein-Straße & durch das Neubaugebiet Farnwiese). In den anderen Ortsteilen muss der Radverkehr abschnittsweise aber auch zukünftig im Mischverkehr auf der Hauptstraße geführt werden. Um die Attraktivität des Radverkehrs trotzdem zu erhöhen, wird daher eine **verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums** empfohlen.

Die verkehrsberuhigende Umgestaltung kann je nach Kfz-Verkehrsaufkommen, Straßenquerschnitt sowie sonstigen örtlichen Gegebenheiten verschieden ausgestaltet sein. Beispiele dafür finden sich in den Musterlösungen in **Anlage 13**. Geeignete Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sollten in weiteren Planungen geprüft werden.

#### 4.2.4 Sanierung Lenzhahner Weg

Der Lenzhahner Weg stellt u.a. als Schulweg und Bike+Ride-Verbindung eine wichtige Verbindung im Radverkehrsnetz Niedernhausens dar. Da im Lenzhahner Weg eine Sanierung ansteht, wurden Möglichkeiten zur Verbesserung der Radverkehrsführung geprüft. Aufgrund des engen Straßenraums lassen sich hier jedoch nur bedingt Radverkehrsanlagen realisieren. Grundsätzlich sollte daher die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr verträglich gestaltet werden. Für den bergab fahrenden Radverkehr ist dies die einzig mögliche Führungsform (aufgrund der geringen Geschwindigkeitsunterschiede zum motorisierten Verkehr zumutbar). Für den bergauf fahrenden Radverkehr bieten einseitige Schutzstreifen dabei eine wesentliche Verbesserung und sollten vor der Umsetzung von Maßnahme M65 bereits ab dem Knotenpunkt mit der Feldbergstraße markiert werden.

Darüber hinaus sollte in den Sanierungsplanungen eine Verbreiterung der Gehwege geprüft werden. Mit einer Verbreiterung des westlichen Gehweges (Entfall der straßenseitigen Parkstände) könnte ggfs. der Schulweg für Kinder zu Fuß und auf dem Rad zusätzlich sicherer gestaltet werden (hier jedoch keine allgemeine Freigabe für Radverkehr, da starkes Gefälle und überdurchschnittlich hohe Nutzung durch Kinder). Eine Verbreiterung des östlichen Gehweges (mind. 2,50 m) unter Freigabe für den Radverkehr sollte zunächst durch Verkehrszählungen geprüft werden, um Konflikte mit dem Fußverkehr zu vermeiden. Dieser kann ggfs. mit bergauf markierten Schutzstreifen kombiniert werden. Für eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr sind die Einsatzgrenzen gemäß den Regelwerken zu beachten<sup>14</sup>.

Im Abschnitt zwischen Feldbergstraße (L3027) und Freiherr-vom-Stein-Straße gelten bezüglich des verfügbaren Straßenraums die gleichen Begrenzungen wie im nördlichen Abschnitt des Lenzhahner Wegs. So bestehen auch hier keine Alternativen zu einer Führung des Radverkehrs im Mischverkehr. Allerdings handelt es sich um einen städtebaulich sensiblen Bereich mit vermutlich erhöhter Frequentierung durch den Fuß- und Radverkehr (Ortskern mit Geschäften, Rathaus sowie Nahversorger). Dementsprechend sollten hier in weiteren Planungen Varianten für eine verkehrsberuhigende Umgestaltung geprüft werden (Maßnahme M66). So ließe sich die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen. Damit verbessert sich häufig auch der Verkehrsfluss. Die Leistungsfähigkeit des Straßenabschnitts entscheidet sich vielmehr an den angrenzenden Knotenpunkten (insbesondere Knotenpunkte Feldbergstraße & Frankfurter Straße). Gleichzeitig bietet eine verkehrsberuhigende Umgestaltung die Chance einer städtebaulichen Aufwertung im Ortskern.

#### **4.2.5 Knotenpunkte Feldbergstraße (L3027)**

Entlang der L3027 (Wiesbadener Straße & Feldbergstraße) existieren derzeit keine Radverkehrsanlagen. Gleichzeitig handelt es sich hierbei um eine wichtige Verbindung im Radverkehrsnetz sowohl für Niedernhausen als auch auf interkommunaler Ebene. Aufgrund der in kurzem Abstand aufeinanderfolgenden Knotenpunkte mit der Frankfurter Straße (L3026) sowie dem Lenzhahner Weg stellt sich hier jedoch eine komplexe Verkehrssituation. Bei beiden Knotenpunkten handelt es sich um zentrale Verteilerstellen sowohl für den Kfz- als auch für den Radverkehr. Es wird daher empfohlen, gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger Hessen Mobil verschiedene Varianten zur Radverkehrsführung entlang der L3027 (Radverkehrsanlagen) einschließlich der Optimierung der Knotenpunkte (Aufstellflächen) zu untersuchen (Maßnahme M27).

---

<sup>14</sup> RAST, 2006, Kapitel 5.1.2 sowie ERA, 2010, Kapitel 3.6

#### 4.2.6 Bordsteinabsenkungen

Im gesamten Gemeindegebiet finden sich zahlreiche nicht abgesenkte Bordsteine. Die Höhe der Bordsteine stellen sowohl für den Rad- als auch den Fußverkehr ein Hindernis dar. Nicht abgesenkte Bordsteine beeinträchtigen den Fahrkomfort, erhöhen die Sturzgefahr und können das Fahrrad beschädigen. Unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit sollen daher alle Bordsteine auf Nullniveau abgesenkt werden.



Abbildung 5: Beispiele nicht abgesenkter Bordsteine in der Gemeinde Niedernhausen

#### 4.2.7 Nicht für den Radverkehr freigegebene Wege

Im gesamten Gemeindegebiet sind zahlreiche Wege für den Radverkehr nicht freigegeben. Die in solchen Fällen erzwungene Missachtung von Verkehrszeichen kann insgesamt zu einer geringeren Beachtung von Verkehrszeichen durch Radfahrende führen.



Abbildung 6: Beispiele nicht freigegebener Wirtschaftswege in der Gemeinde Niedernhausen

Es wird empfohlen alle Wirtschaftswege für den Radverkehr freizugeben. Dies kann durch den Austausch des Verkehrszeichens „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ durch das Verkehrszeichen 260, „Verbot für Krafträder... sowie Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge“ erfolgen (siehe auch Musterlösung VVF\_01).

Eine Veränderung der Verkehrssicherungspflicht hat dies nicht zur Folge. Auf forst- und landwirtschaftlichen Wegen ist weiter mit typischen Gefahren zu rechnen.

### 4.3 Priorisierung der Maßnahmen

Für alle Maßnahmen zum Streckenausbau von Radverbindungen wurde eine Priorisierung in vier Prioritätsklassen von A (sehr hohe Priorität) bis D (niedrige Priorität) durchgeführt. Eine tabellarische Auflistung der Maßnahmen sortiert nach Priorisierung befindet sich in **Anlage 8**. Den Prioritätsklassen liegt ein Wert zu Grunde. Nach diesem Wert sind die Maßnahmen in der Tabelle sortiert.

Die Priorisierung stellt eine fachliche Beurteilung dar und gibt an, wie wichtig die Umsetzung einer Maßnahme aus Sicht des Radverkehrs ist. Sie basiert zum einen auf der erwarteten Wirkung der Maßnahme und zum anderen auf der Bedeutung der betroffenen Verbindung für das System Radverkehr in der Gemeinde Niedernhausen.

Die Wirkung der Maßnahmen ergibt sich aus dem angestrebten Grad der Verbesserung in den Kategorien **Verkehrssicherheit**, **Fahrkomfort** und **direkte Führungsform** und geht aus dem Vergleich von Ist- und Soll-Zustand hervor.

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 positiv auf die Priorität einer Maßnahme aus.
- **Schulverbindung:** Handelt es sich um eine Schulverbindung, wirkt sich dies positiv auf die Priorität aus.
- **Verknüpfung ÖPNV:** Sind Verbindungen wichtig für die Erschließung von Haltepunkten des Öffentlichen Nahverkehrs und damit für die Verknüpfung der Verkehrsarten wird dies ebenfalls bei der Priorität berücksichtigt.
- **Beteiligungsmeldungen:** Haben mehrere Bürgerinnen und Bürger über die Bewertung in der Online-Beteiligung eine Maßnahmenempfehlung befürwortet („Likes“), wirkt sich dies positiv auf die Priorität aus (bzw. negativ bei zahlreichen „Dislikes“).

Anschließend an die fachliche Priorisierung nach den genannten Kriterien erfolgte abschließende Bewertung einzelner Maßnahmen durch die Arbeitsgruppe Radverkehrskonzept. Innerhalb des Termins wurden besonders umfangreiche, dringende und gemeindeübergreifende Maßnahmen diskutiert und bei Bedarf in der Priorität angepasst.

Die für die Netzfunktion ermittelten Werte werden mit den Werten der Maßnahmenwirkung multipliziert und ergeben die Priorität.

Die Priorität gibt keine Umsetzungsreihenfolge vor. Für die Reihenfolge der Umsetzung sind zahlreiche Faktoren wie die Finanzierung, Grunderwerb sowie die Abstimmung mit den TöB wie Naturschutz, Wasserschutz, etc. entscheidend.

#### 4.4 Ermittlung Kostenrahmen und Kosten-Nutzen-Verhältnis

Für jede Maßnahme wurde ein überschlägiger Kostenrahmen auf Basis einer jährlich aktualisierten Kostenliste Radverkehr durchgeführt. Die Kostenliste basiert auf bisherigen Erfahrungswerten des Planungsbüros. Bei den Kosten handelt es sich um Infrastruktur-Bruttokosten inklusive Planungskosten und gegebenenfalls anfallenden Grunderwerbskosten. Kosten für Eingriffs-Ausgleichs-Maßnahmen und gegebenenfalls vorhandene Besonderheiten werden nicht berücksichtigt. Der Kostenrahmen dient als erster Anhaltspunkt für den weiteren Entscheidungsprozess. Im weiteren Planungsverfahren wird der Kostenrahmen überprüft und angepasst.

Ein Kostenrahmen wurde für die 69 empfohlenen Streckenmaßnahmen sowie für die neun baulichen Punktmaßnahmen erstellt. Für den Maßnahmentyp „Verkehrsberuhigende Umgestaltung“ wurde kein Kostenrahmen erstellt, da der finanzielle Aufwand abhängig von der Art und Weise der Umgestaltung stark variiert. Darüber hinaus handelt es sich um keine Maßnahmen, die eindeutig dem Radverkehr zuzuordnen sind. Insgesamt ergibt sich ein Investitionsvolumen von etwa 20 Millionen Euro, das sich – wie in folgender Tabelle dargestellt – auf verschiedene Baulastträger verteilt:

**Tabelle 3: Kostenverteilung nach Baulastträger**

Land Hessen	9.860.000 €
Land Hessen (Herstellungsradwege)	2.050.000 €
Rheingau-Taunus-Kreis	960.000 €
Gemeinde Niedernhausen	5.850.000 €
Nachbarkommunen	1.500.000 €
<b>Gesamt</b>	<b>20.220.000 €</b>

Bei kommunenübergreifenden Maßnahmen, die in der Baulast der Kommunen liegen, wurden die Kosten anteilig umgelegt.

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

#### 4.5 Musterlösungen

Für die meisten Maßnahmentypen sind Musterlösungen vorhanden. Diese wurden in der Regel durch das Land Hessen erarbeitet. Liegen für bestimmte Maßnahmentypen keine

Musterlösungen seitens des Landes Hessens vor, wurde auf andere Musterlösungen zurückgegriffen oder eigene Musterlösungen erstellt. Alle Musterlösungen sind als **Anlage 13** Bestandteil des Radverkehrskonzeptes.

## **4.6 Weitere Empfehlung**

### **4.6.1 Kfz-Höchstgeschwindigkeit**

Dort, wo der Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, wird generell eine Kfz-Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h empfohlen. Durch einen geringeren Geschwindigkeitsunterschied zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr wird das Radfahren auf der Fahrbahn attraktiver und sicherer. Die illegale Seitenraumnutzung, die insbesondere mit Blick auf den Fußverkehr konfliktträchtig ist, nimmt ab.

### **4.6.2 Neue Wohngebiete Durchlässigkeit für Radverkehr**

Bei der Neuanlage von Wohngebieten ist darauf zu achten, dass alle Wege für den Radverkehr direkt geführt werden. Selbstständig geführte Gehwege (nicht straßenbegleitende Gehwege) sollten so breit angelegt werden, dass sie auch von Radfahrenden genutzt werden können.

### **4.6.3 Unterhaltung und Verkehrssicherung**

Der Radverkehrsanteil ist seit jeher witterungsabhängig. Um eine gleichbleibende und nachhaltige Entlastung der Verkehrssysteme Kfz-Verkehr und öffentlicher Personennahverkehr zu erreichen, ist es notwendig, das Angebot für Radfahrende ganzjährig attraktiv anzubieten.

Erforderlich sind hierfür in erster Linie geräumte und gereinigte Wege. Ist dies innerorts für verkehrswichtige Radverbindungen laut eines Urteils des Bundesgerichtshofes vorgeschrieben<sup>15</sup> und wird auch weitestgehend umgesetzt, besteht außerorts weder auf gemeinsamen Geh- und Radwegen noch auf Wirtschaftswegen eine Verpflichtung zur Räumung und Säuberung von Radverbindungen (siehe **Abbildung 7** und **Abbildung 8**).

---

<sup>15</sup> Bundesgerichtshof Urteil vom 09.10.2003 – III ZR 8/03



**Abbildung 7: Ende eines geräumten Radwegeabschnitts an einer Gemarkungsgrenze**      **Abbildung 8: Verschmutzter Wirtschaftsweg**

Ziel soll es sein, dass alle Alltagsverbindungen des Radverkehrskonzeptes ganzjährig durchgehend befahrbar sind. Dafür sollte die Kommune in Abstimmung mit anderen Trägern Zuständigkeiten, Fragen der Haftung und Kostenübernahme sowie Streckenpriorisierungen und Standards erarbeiten.

#### **4.6.4 Wegweisung**

Eine durchgehende Fahrradwegweisung hilft sowohl ortsunkundigen als auch ortskundigen Radfahrenden die optimalen Wege mit Blick auf die Verkehrssicherheit, die direkte Führung und den Fahrkomfort zu finden. Durch die dadurch erreichte Bündelung des Radverkehrs trägt die Fahrradwegweisung generell zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Durch die verbesserte Verkehrssicherheit und die zusätzliche Aufmerksamkeit für das Thema Radverkehr führt die Installation einer Fahrradwegweisung in der Regel auch zu einer verstärkten Nutzung des Fahrrads.

Aktuell verfügen weder die Gemeinde Niedernhausen noch der Rheingau-Taunus-Kreis über eine den aktuellen Standards entsprechende, einheitlich gestaltete und flächendeckende Wegweisung. Ein durchgängiges Befahren des vorhandenen Netzes ist daher nicht bzw. nur mit starken Einschränkungen möglich. Das Mobilitätskonzept des Rheingau-Taunus-Kreises sieht mit den Maßnahmen RV-6 („Einheitliches Beschilderungskonzept für Freizeit- und Radrouten“) sowie RV-11 („Sichtbarmachen des Radverkehrs im Alltagsverkehr“: u.a. Flächendeckende Beschilderung von Zielen (mit Entfernungs-/Zeitangaben) eine einheitliche Beschilderung des Radverkehrsnetzes vor. Dementsprechend wird die Planung und Umsetzung einer einheitlichen Fahrradwegweisung in enger Abstimmung mit dem Rheingau-Taunus-Kreis empfohlen.

#### 4.7 Fahrradabstellanlagen

Fehlende Möglichkeiten zum sicheren und komfortablen Fahrradparken sind ein zentrales Hindernis für die Nutzung des Fahrrads im Alltag. Der Nationale Radverkehrsplan enthält deshalb explizit den Auftrag an Kommunen sowie private und öffentliche Bauherren Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl und Qualität bereit zu stellen<sup>16</sup> oder dafür beispielsweise durch Anpassungen der Stellplatzsitzungen Sorge zu tragen. Ein erhöhter Bedarf besteht insbesondere am Niedernhausener Bahnhof. Darüber hinaus sollten jedoch auch an weiteren wichtigen Zielen im Gemeindegebiet Niedernhausens moderne, sichere Abstellanlagen in ausreichender Zahl bereitgestellt werden.

### 5 Kommunikation

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.

In Niedernhausen bzw. dem Idsteiner Land wird der Radverkehr bisher vor allem im touristischen Bereich beworben. Dagegen wurde das Fahrrad als Verkehrsmittel für Pendlerinnen und Pendler in der Vergangenheit kaum betrachtet. Erst im Zuge der Erstellung dieses Konzeptes hat der Radverkehr durch die Beteiligungsplattform und diverse Pressemitteilungen eine erhöhte Aufmerksamkeit in der Gemeinde erhalten. In Zukunft sollte das Engagement hochgehalten werden, um den Radverkehr in der Gemeinde auch auf alltäglichen Wegen nachhaltig zu steigern.

Im Folgenden werden beispielhaft einige Konzepte aus dem Bereich der Kommunikation rund um das Radfahren vorgestellt. Entscheidend ist dabei neben der Wirkung „nach außen“ auch die Wirkung „nach innen“, also Richtung Entscheidungsträger der Kommunen und Verwaltung. Zum Teil finden die folgenden Beispiele in der Gemeinde bereits Anwendung und sollten entsprechend fortgesetzt bzw. vertieft werden.

---

<sup>16</sup> Nationaler Radverkehrsplan, BMVBS, Berlin, 2012

## 5.1 Bundesweite Projekte

**STADTRADELN:** STADTRADELN ist eine seit 2008 durchgeführte Kampagne des Klimabündnisses, einem europäischen Netzwerk von Städten und Gemeinden. STADTRADELN setzt den Aspekt des Klimaschutzes in den Vordergrund, den es durch aktive Radverkehrsförderung voranbringen will. Deutschlandweit können alle Kommunen an 21 zusammenhängenden Tagen – frei wählbar im Zeitraum 1. Mai bis 30. September – teilnehmen.

Die Kampagne STADTRADELN spricht im Besonderen die Zielgruppe der Kommunalpolitikerinnen und Kommunalpolitiker an, damit diese verstärkt „erfahren“, was es bedeutet, in der eigenen Kommune mit dem Rad unterwegs zu sein, sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation für Radfahrende dann anstoßen und umsetzen.

Seit Einführung der Kampagne steigt die Teilnahme von Kommunen und Radfahrenden konstant. Während 2008 in 23 Kommunen 1.800 Radfahrende ca. 340.000 km fuhren, beteiligten sich im Jahr 2021 bereits über 2000 Kommunen und knapp 800.000 Radfahrende, die insgesamt 159 Mio. km gefahren sind.<sup>17</sup>



**Abbildung 9:** Logo STADTRADELN  
(Quelle: STADTRADELN 2021).

**Tabelle 4:** Entwicklung Kampagnenteilnahme STADTRADELN (Quelle: STADTRADELN 2021).

	2008	2013	2020	2021
Kommunen	23	201	1.482	2.095
Radfahrende	1.800	68.000	545.988	799.819
Kilometer	340.000	13 Mio.	115 Mio.	159 Mio.

Für alle Kommunen in Hessen ist eine kostenfreie Teilnahme am STADTRADELN möglich.

Weitere Informationen unter → [www.stadtradeln.de](http://www.stadtradeln.de)

Am STADTRADELN nimmt die Gemeinde Niedernhausen seit 2021 teil. Dies ist auch im Jahr 2022 vorgesehen.

<sup>17</sup> STADTRADELN 2021, <https://www.stadtradeln.de/home>, Aufruf: 17.07.2021.



**Abbildung 10:** Logo "Mit dem Rad zur Arbeit" (Quelle AOK)

**Mit dem Rad zur Arbeit:** Seit über zehn Jahren besteht die vom ADFC und der Gesundheitskasse AOK durchgeführte Mitmachaktion „Mit dem Rad zur Arbeit“. Nach dem Start in Bayern wird die Aktion inzwischen – mit stetig wachsendem Erfolg – in allen 16 Bundesländer durchgeführt.

Die teilnehmenden Firmen ermutigen im Aktionszeitraum vom 1. Juni bis 31. August ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, für den Weg zur Arbeit auf das Auto zu verzichten und an mindestens 20 Arbeitstagen das Fahrrad zur benutzen. Dafür werden von Sponsoren attraktive Preise zur Verfügung gestellt. Ergänzend werden häufig firmenintern zusätzliche Preise für das erfolgreichste Team vergeben.

Die Teilnahme ist kostenlos und wird unabhängig von der entsprechenden Gebietskörperschaft durchgeführt. Die Kommune kann durch gezieltes Ansprechen und Ermutigen der Arbeitgebenden zu einer höheren Teilnehmendenzahl beitragen. Mögliches Instrument dafür ist beispielsweise eine regionale Siegerehrung und die Auszeichnung des „sportlichsten Betriebes“.

Informationen unter: → [www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de](http://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de)

Weitere nennenswerte Kampagnen sind:

- Fahr Rad ([www.klima-tour.de](http://www.klima-tour.de))
- Fahrradfreundliche Arbeitgeber ([www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de](http://www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de))
- Jugend-Fahrradturnier ([www.adac.de](http://www.adac.de))
- Fette Reifen Rennen ([www.fette-reifen-rennen.de](http://www.fette-reifen-rennen.de))
- Rücksicht im Straßenverkehr ([www.ruecksicht-im-strassenverkehr.de](http://www.ruecksicht-im-strassenverkehr.de))
- Mehr Platz fürs Rad ([www.mehrplatzfürsrad.de](http://www.mehrplatzfürsrad.de))

## 5.2 Regionale Projekte

Land Hessen stellt gemeinsam mit der ivm GmbH verschiedene Projekte zur Förderung des Radfahrens zur Verfügung. Dazu zählen unter anderem:

- **Meldeplattform Radverkehr (Gemeinde Niedernhausen nimmt bereits teil)**  
Die Meldeplattform Radverkehr ermöglicht es Bürgerinnen und Bürgern fehlende Markierungen, Schlaglöcher oder zugewachsene Wege zu melden. Die Meldeplattform verkürzt den Weg von den Bürgerinnen und Bürgern zur zuständigen Stelle und findet den richtigen Ansprechpartner zur Beseitigung der gemeldeten Mängel. Durch eine intensive Nutzung der Meldeplattform und eine zuverlässige Beseitigung der

Mängel seitens der Verwaltung bleibt die Infrastruktur in einem guten und sicheren Zustand.

[www.meldeplattform-radverkehr.de](http://www.meldeplattform-radverkehr.de)

- **Radroutenplaner Hessen**

Der Radroutenplaner Hessen ist der Radroutenplaner, der die amtlichen und damit geeigneten und sicheren Wege für Radfahrende abbildet. Kommunen und Landkreise sollen Änderungen im Radverkehrsnetz, die sich beispielsweise durch die Schaffung neuer Radverkehrsinfrastruktur ergeben, beim Radroutenplaner Hessen melden. So werden Nutzende immer auf den optimalen Wegen geführt.

[www.radroutenplaner.hessen.de](http://www.radroutenplaner.hessen.de)

- **Schülerradroutenplaner**

Mit dem Schülerradroutenplaner kann am PC eine geeignete Route von zu Hause zur Schule geplant werden. Grundlage hierfür sind Schulradwegepläne, die durch die ivm GmbH im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans, gefördert durch das BMVI, in der Region Frankfurt RheinMain für alle weiterführenden Schulen erarbeitet wurden.

Probleme und Schwierigkeiten auf dem Schulweg können im Schülerradroutenplaner gemeldet werden.

[www.schuelerradrouten.de](http://www.schuelerradrouten.de)

- **Wettbewerb Schulradeln**

Unter dem Motto „3 Wochen radeln, 3-mal punkten: für eure Schule, eure Stadt, euren Kreis“ findet jedes Jahr der Schulwettbewerb „Schulradeln“ für ganz Hessen und Mainz. 2020 wurden 2,8 Millionen Fahrradkilometer gesammelt!

Ziel des Wettbewerbs ist es, Lernende fit für das Radfahren in Alltag und Freizeit zu machen und so die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu fördern. Beim „Schulradeln“ wird die fahrradaktivsten Schulen UND/ODER Schulprojekte und Schulaktionen zum Thema Fahrrad und Schule gesucht.

<http://www.besserzurschule.de/schulradeln/>

Es wird empfohlen, die Projekte zu bewerben und teilnehmende Initiativen zu unterstützen.

Ansprechpartner für alle genannten regionalen Projekte ist die ivm GmbH.

### 5.3 Lokale Projekte

Die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Niedernhausen sollen zukünftig über die geplanten und in Umsetzung befindlichen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung informiert werden.

## 5.4 Dienstfahräder

Das Bereitstellen von Dienstfahrrädern wird zunehmend populär und ermöglicht es einer breiten Bevölkerungsschicht vergünstigt hochwertige Fahrräder, in der Regel E-Bikes zu nutzen. Durch eine Gesetzesänderung aus dem Jahr 2021 ist es nun auch der öffentlichen Verwaltung möglich, den Mitarbeitenden über das Fahrradleasing vergünstigt Fahrräder anzubieten. Die Gemeinde Niedernhausen verfügt bereits über zwei Dienstfahräder, die von allen Beschäftigten für dienstliche Fahrten genutzt werden können. Derzeit erarbeitet die Gemeinde außerdem ein JobRad-Angebot (Fahrrad-Leasing mittels Entgeltumwandlung) für alle Beschäftigten.

## 5.5 Empfehlungen

Die Kommunikation – als Schlüsselfaktor für die Steigerung des Radverkehrsanteils – spielt in der Wissensgesellschaft eine zunehmend wichtiger werdende Rolle. Es wird daher empfohlen für die Durchführung ausgewählter Maßnahmen einen jährlichen Etat bereitzustellen. Dieser kann sich an den Empfehlungen des *Nationalen Radverkehrsplans* für nicht investive Maßnahmen in Städten und Gemeinden orientieren. Dort wird empfohlen pro Einwohnerin, bzw. Einwohner, 50 Cent zu investieren.

Generell ist der Anschluss an bestehende Kampagnen deutlich kostengünstiger und mit weniger Aufwand verbunden als die Entwicklung eigener Konzepte.

Um bei oben genannten Aktionen optimale Ergebnisse zu erzielen, ist es notwendig, dass die Kommune in enger Verbindung mit allen Beteiligten steht. Von Vorteil ist dabei, wenn es in Schulen, bei Arbeitgebern, und in weiteren Einrichtungen Ansprechpartnerinnen oder Ansprechpartner für das Thema Radverkehr gibt. Das Hinwirken auf die Schaffung solcher Positionen sollte ein erster Schritt der Gemeinde Niedernhausen sein, um zukünftige Öffentlichkeits- und Kommunikationskampagnen erfolgreich umzusetzen.

Des Weiteren ist es wichtig, dass organisatorische Strukturen, wie z.B. eine Projektgruppe Radverkehr, dauerhaft installiert werden und als Verbindungsstück zwischen Verwaltung, Verbänden, Institutionen und den Bürgerinnen und Bürgern bestehen bleiben. Nur so ist gerade mit Blick auf Veranstaltungen eine sinnvolle Zusammenarbeit möglich.

Auch der aktuelle Umsetzungsstand dieses Konzepts sollte weiterhin über Pressemitteilungen und auf der Webseite der Kommune kommuniziert werden.

## 6 Empfehlungen / Weiteres Vorgehen

### 6.1 Umsetzung

Das hier vorliegende Radverkehrskonzept stellt die Entscheidungsgrundlage für die Radverkehrsplanung der nächsten Jahre dar. Ziel ist es, die aufgeführten Maßnahmen sukzessiv umzusetzen. Die erarbeitete Priorisierung gibt dabei nicht zwingend die Reihenfolge der Umsetzung vor, sondern zeigt lediglich die Bedeutung der Maßnahme für den Radverkehr auf.

Es handelt sich dabei um ein ganzheitliches und – aufgrund der zahlreichen und umfangreichen Maßnahmenempfehlungen – um ein ambitioniertes Radverkehrskonzept. Trotzdem wird es explizit angestrebt, das Konzept weiterzuentwickeln und weitere Maßnahmen aufzunehmen, wenn ein zusätzlicher Bedarf erkannt wird.

Der Umsetzung der Maßnahmen muss das übliche Abstimmungs- und Genehmigungsverfahren vorausgehen. Hierzu gehört auch der Vergleich der im Radverkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen mit alternativen Radverkehrsführungen.

Die Vereinbarkeit mit Landschafts-, Arten- und Wasserschutz sowie Fragen des Grunderwerbs, der Finanzierung und land- und forstwirtschaftliche Interessen sind dabei Aspekte, die im Variantenvergleich und im anstehenden 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.

Um eine möglichst zügige Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zu erreichen, wird empfohlen, eine regelmäßig tagende Steuerungsgruppe Radverkehr zu implementieren. Ebenfalls ist es bei gemeindeübergreifenden Maßnahmen wichtig, bereits ab Beginn des Planungsprozesses alle Schritte mit den jeweiligen Nachbarkommunen abzustimmen.

Gelingt es der Gemeinde Niedernhausen ein attraktives Radverkehrsnetz zu schaffen, kann dies auch positive Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft und den sozialen Zusammenhalt innerhalb der Gemeinde beziehungsweise innerhalb der Ortsteile haben. Entscheidet sich beispielsweise eine Familie mit Blick auf eine gute Radverkehrsinfrastruktur dazu das Zweitauto aufzugeben, führt dies automatisch dazu, dass Einkäufe, Besorgungen und Freizeitgestaltung auf Grund der kurzen Wege vermehrt innerhalb der Gemeinde stattfinden.

### 6.2 Berücksichtigung Träger öffentlicher Belange

Die Maßnahmenvorschläge sind für das System Radverkehr sinnvolle und vor dem angestrebten Ziel der deutlichen Steigerung des Radverkehrsanteils teils notwendige Maßnahmen. Sie dienen in einem ersten Schritt als Grundlage für weitere Diskussionen und Abstimmungen.

Die Interessen der Träger öffentlicher Belange konnten im Rahmen des Konzeptes nur teilweise geprüft werden. Anregungen, Hinweise und Bedenken die bezüglich einzelner Maßnahmenempfehlungen von Teilnehmenden der Steuerungsgruppe eingegangen sind, befinden sich bereits als Hinweis auf den entsprechenden Maßnahmendatenblättern. Dieses Vorgehen ersetzt nicht die übliche Abstimmung im Rahmen des Planungs- und Genehmigungsverfahrens.

### **6.3 Finanzierungsmöglichkeiten**

Die Umsetzung der Maßnahmen der Prioritätsklassen A bis D und die damit einhergehende Herstellung des Zielnetzes 2035 erfordern eine Investition von etwa 20 Millionen Euro brutto inklusive Planungs- und Grunderwerbskosten. Bei einem angestrebten Zeithorizont von 10 Jahren bedeutet dies Investitionen in Höhe von etwa 2 Millionen Euro pro Jahr. Diese Summe teilt sich auf die unterschiedlichen Baulastträger Bund, Land, Kreis und Gemeinden auf (siehe Kapitel 4.4). Auf die Gemeinde Niedernhausen entfällt dabei eine Summe von ca. 550.000 € pro Jahr. Abzüglich einer üblichen Förderung von ca. 70 % ergibt sich ein jährlicher Investitionsbedarf in Höhe von 165.000 €.

Eine ständig aktuelle Auflistung aller Fördermöglichkeiten auf Bundes- und Landesebene finden sich in der Förderfibel des Nationalen Radverkehrsplans unter [www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel). Bei Bundes- und Landesstraßen trägt der jeweilige Straßenbaulastträger die Kosten für begleitende Radwege in der Regel zu 100 Prozent. Bei abseits der klassifizierten Straßen verlaufenden und in der Baulast der Städte und Gemeinden befindlichen Wegverbindungen ist im Einzelfall eine Beteiligung der jeweiligen Straßenbaulastträger möglich, sofern die Wegverbindung die entsprechende Verbindungsfunktion der klassifizierten Straße im Radverkehrsnetz aufweist (Herstellungsradwege).

### **6.4 Evaluierung**

Eine regelmäßige Evaluierung des Radverkehrskonzeptes wird empfohlen. Dabei soll der Planungsstatus aller Maßnahmen dokumentiert werden. Umgesetzte Maßnahmen werden ermittelt und können als Best-Practice-Beispiel für andere Maßnahmen als Vorlage genutzt werden.

### **6.5 Webdokumentation**

Die wesentlichen Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes sind dauerhaft unter folgendem Link mittels einer interaktiven Karte im Internet einsehbar:

[www.rv-k.de/Niedernhausen/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html](http://www.rv-k.de/Niedernhausen/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html)

## Anhang

- Anlage 1 Plan Quellen und Ziele
- Anlage 2 Plan Radverkehrsunfälle 2017-2019
- Anlage 3 Plan Zielnetz Radverkehr 2035
- Anlage 4 Plan Baumaßnahmen
- Anlage 5 Plan Sofortmaßnahmen
- Anlage 6 Plan Weitere Maßnahmen
- Anlage 7 Maßnahmenkataster
- Anlage 8 Priorisierte Maßnahmenliste
- Anlage 9 Plan Ergebnisse Onlinebeteiligung Maßnahmenbewertung
- Anlage 10 Eingaben Ortsbeiräte + Stellungnahmen
- Anlage 11 Prinzipskizze I Freigabe Einbahnstraße Austraße
- Anlage 12 Prinzipskizze II Freigabe Einbahnstraßen Bahnhofstr. Martinstr. Herteberg
- Anlage 13 Musterlösungen