



# Projekt Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main

Bausteine einer wirkungsvollen  
regionalen Radverkehrsförderung

7. Februar 2006

Regionalkongress „Fahrradregion Frankfurt /  
Rhein-Main“ beim Planungsverband

**Joachim Hochstein**

Regionaler Radverkehrsbeauftragter



## Projekt Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main



## Kenndaten im regionalen Vergleich (Kontiv 2002)

### Anteil zurückgelegter Wege < 5 km

Rhein-Main	<b>63%</b>
Frankfurt/Offenbach	65%, Umland 62%

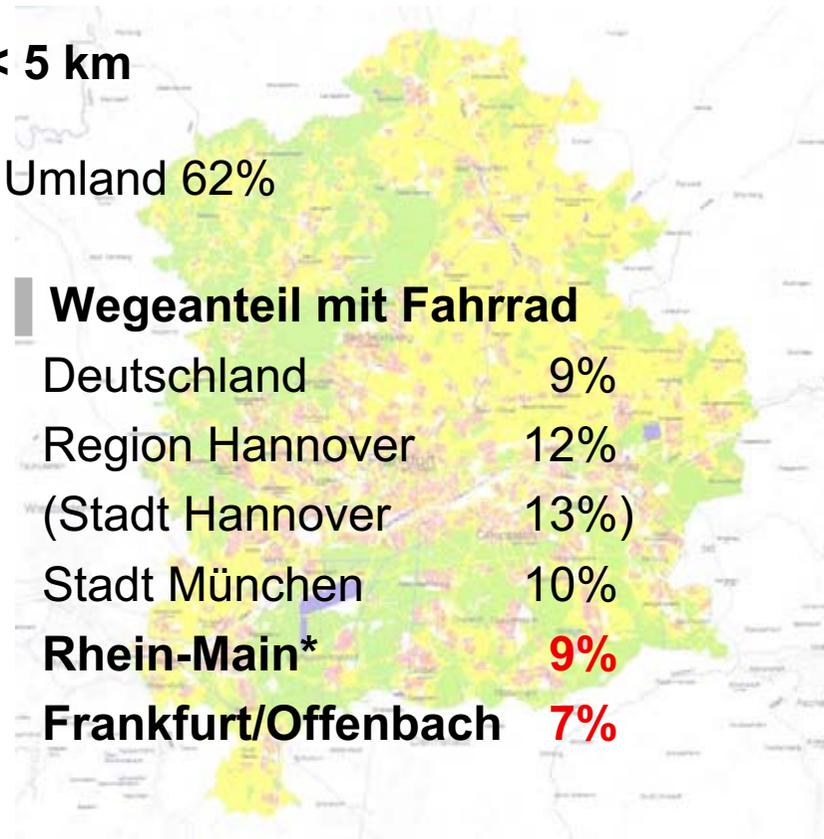
### tägliche Fahrradnutzung

Deutschland	19%
Region Hannover	27%
Stadt München	22%
Stadt Hamburg	21%
<b>Rhein-Main*</b>	<b>17%</b>

\* Verbandsgebiet

### Wegeanteil mit Fahrrad

Deutschland	9%
Region Hannover	12%
(Stadt Hannover	13%)
Stadt München	10%
<b>Rhein-Main*</b>	<b>9%</b>
<b>Frankfurt/Offenbach</b>	<b>7%</b>





## Projekt Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main



## Kenndaten im regionalen Vergleich (Kontiv 2002)

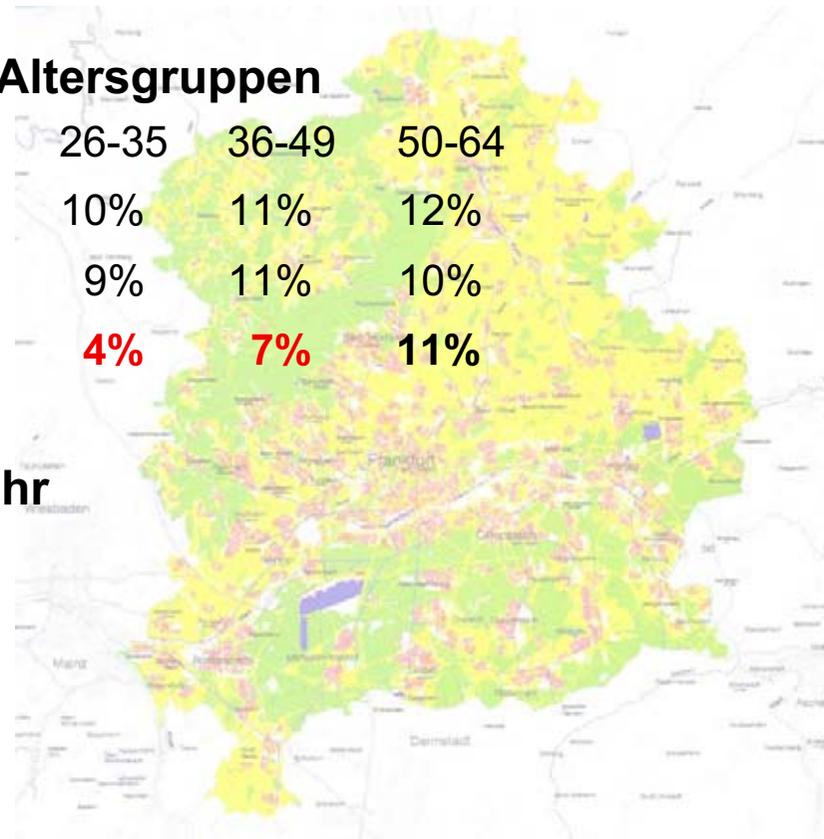
### Wege mit dem Fahrrad nach Altersgruppen

	0-17	18-25	26-35	36-49	50-64
Region Hannover	16%	10%	10%	11%	12%
Stadt München	12%	11%	9%	11%	10%
<b>Rhein-Main*</b>	<b>13%</b>	<b>5%</b>	<b>4%</b>	<b>7%</b>	<b>11%</b>

### Fahrradanteil am Berufsverkehr

Deutschland	9%
Region Hannover	ca. 11%
<b>Rhein-Main*</b>	<b>ca. 6-7%</b>

\* Verbandsgebiet



## Projekt Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main

### Rechtlicher Hintergrund für den Planungsverband

#### **BauGB §1(6):**

Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere zu berücksichtigen: ...9. die Belange ... des nicht motorisierten Verkehrs, unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung, ..

#### **Verbandskammerbeschluss:**

Abbildung regionaler Radrouten als Bestand und Planung in der Hauptkarte des Regionalen Flächennutzungsplans. Zeithorizont 2020.





## Projekt Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main



## Bausteine des Planungsverbandes

Planung

**Regionales  
Radroutennetz**



Moderation

**RADforum  
Rhein-Main**



Projektsteuerung  
**bike + business**



Koordination

**Regionale  
Kooperationen**



 Projekt **Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main**



 **Regionales Radroutennetz Frankfurt / Rhein-Main**

### **Inhalt**

- Netz direkter überörtlicher Radverkehrsverbindungen mit regionaler Bedeutung + hochwertige regionale und überregionale Freizeitrouten

### **Ziel und Wirkung**

- Trassenschutz
- Identifikation regional bedeutsamer Netzlücken
- Bewertungsgrundlage für die Zuweisung von Fördermitteln des Landes
- Harmonisierung differierender Routensysteme

 Projekt **Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main**



 **Regionales Radroutennetz Frankfurt / Rhein-Main**

### **Bisheriges Verfahren seit 2004**

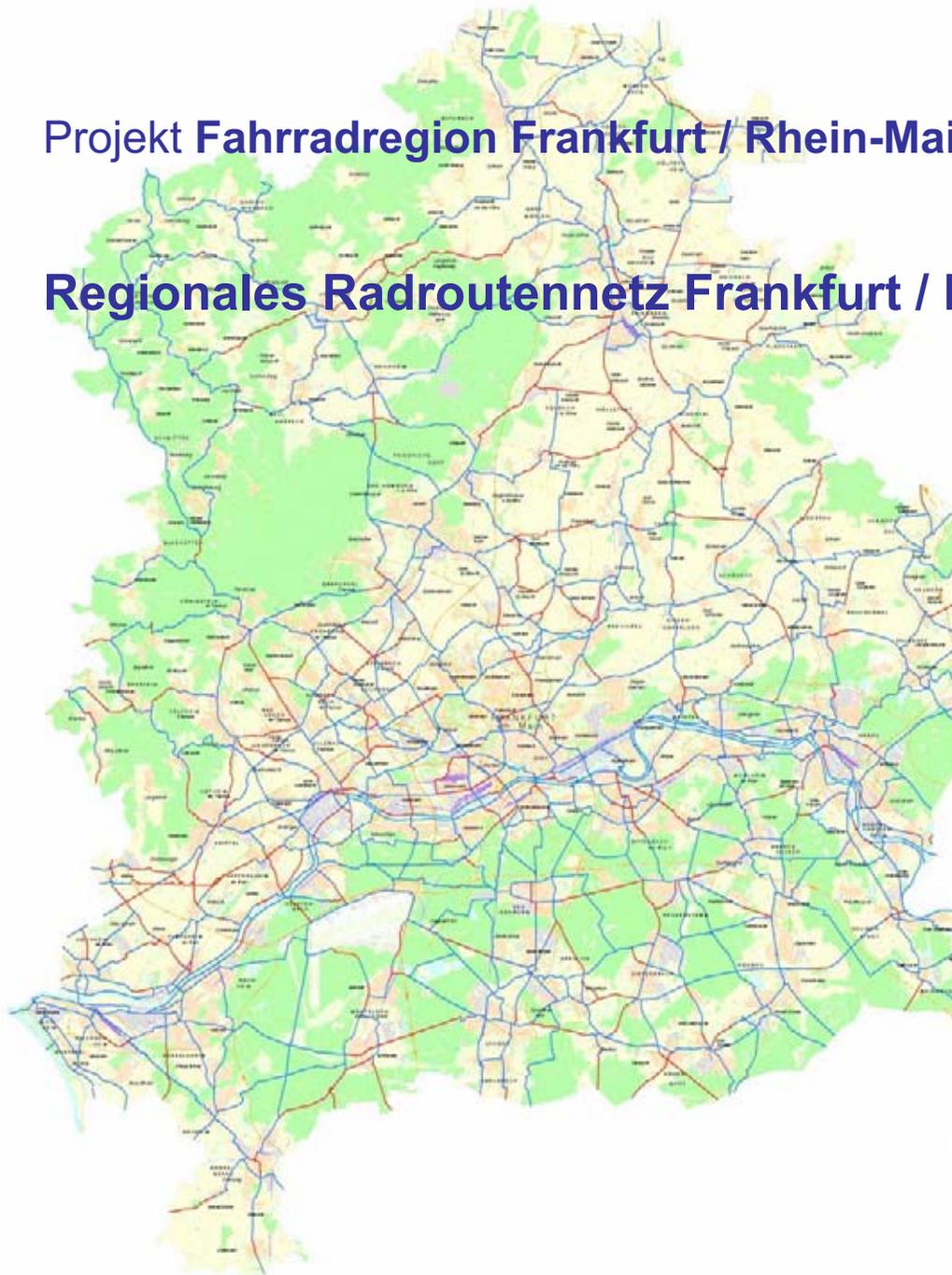
-  GIS-Import digitaler und analoger Netzdaten aus den Landkreisen
-  Materialsammlung (kommunale Radverkehrskonzepte, Kartenwerke)
-  Informelle Vorabbeteiligung 2004-05 (RADforum Rhein-Main)
-  Radroutennetz wurde in den Vorentwurf des RegFNP eingebunden
-  Aktuell: Vorlage des Vorentwurf zum RegFNP in den Gremien



Projekt **Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main**



**Regionales Radroutennetz Frankfurt / Rhein-Main**



**Netzdaten (Vorentwurf)**  
ca. 2000 km Netzlänge,  
davon ca. 400 km Planung

- Ausblick 2006**
- Aktualisierungen
  - Befahrungen
  - Datenbank erweitern
  - Umweltprüfung



# Projekt Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main



Planung

**Regionales  
Radroutennetz**



Moderation  
**RADforum  
Rhein-Main**



Projektsteuerung  
**bike + business**



Koordination  
**Regionale  
Kooperationen**





## Projekt Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main



## RADforum Rhein-Main

### **Gesamtziel**

Regionale Kooperation mit dem Ziel einer deutlichen Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr (seit 03/2003)





## Projekt Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main



## RADforum Rhein-Main

### Kernziele

- Intensivierung des Erfahrungs- und Informationsaustauschs
- Abstimmung des regionalen Radroutennetzes
- Unterstützung regionaler Radverkehrsprojekte (u.a. bike + business, Main-Radweg)



 Projekt **Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main**



 **RADforum Rhein-Main**

### **Teilnehmer**

-  Planungsverband u. die ihm angehörenden Städte, Gemeinden u. Kreise
-  Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung
-  Hessische Straßenverkehrsverwaltung
-  Rhein-Main-Verkehrsverbund
-  Frankfurter Nahverkehrsgesellschaft traffiQ
-  Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club Landesverband Hessen

 Projekt **Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main**



 **RADforum Rhein-Main**

## **Organisationsstruktur**

### Plenum

Informations- u. Erfahrungsaustausch zu praxisbezogenen  
Fragestellungen in der Radverkehrsplanung - und politik. (halbjährlich)

### AG Überörtliche Planung

Regionale Kooperation und Radroutenvernetzung (nach Bedarf)

### AG Grundsatzfragen

Zieldefinition, Strategie, Steuerung (nach Bedarf)



# Projekt Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main

Planung  
**Regionales  
Radroutennetz**



Moderation  
**RADforum  
Rhein-Main**



Projektsteuerung  
**bike + business**



Koordination  
**Regionale  
Kooperationen**





## Projekt Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main



**bike + business**



### **Hintergrund**

Regionale Umsetzung des 2002 im Bundestag beschlossenen Nationalen Radverkehrsplan (NRVP)

### **Kernziele des Projektes**

- Regionale Förderung des beruflichen Radverkehrs
- Konzeptionelle Einbeziehung des öffentlichen Personennahverkehrs
- Verbesserung des Fahrradimages als modernes Verkehrsmittel



## Projekt Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main



bike + business



### Besonderheit und Nutzen

- Interessensverknüpfung zwischen Rad fahrenden MitarbeiterInnen und dem Unternehmen
- Intensive Kommunikation mit Betrieben u. Kommunen über die positiven Aspekte des Radverkehrs
- Synergien bei der Begegnung von kommunaler Planung und Wirtschaftsförderung mit den ansässigen Unternehmen

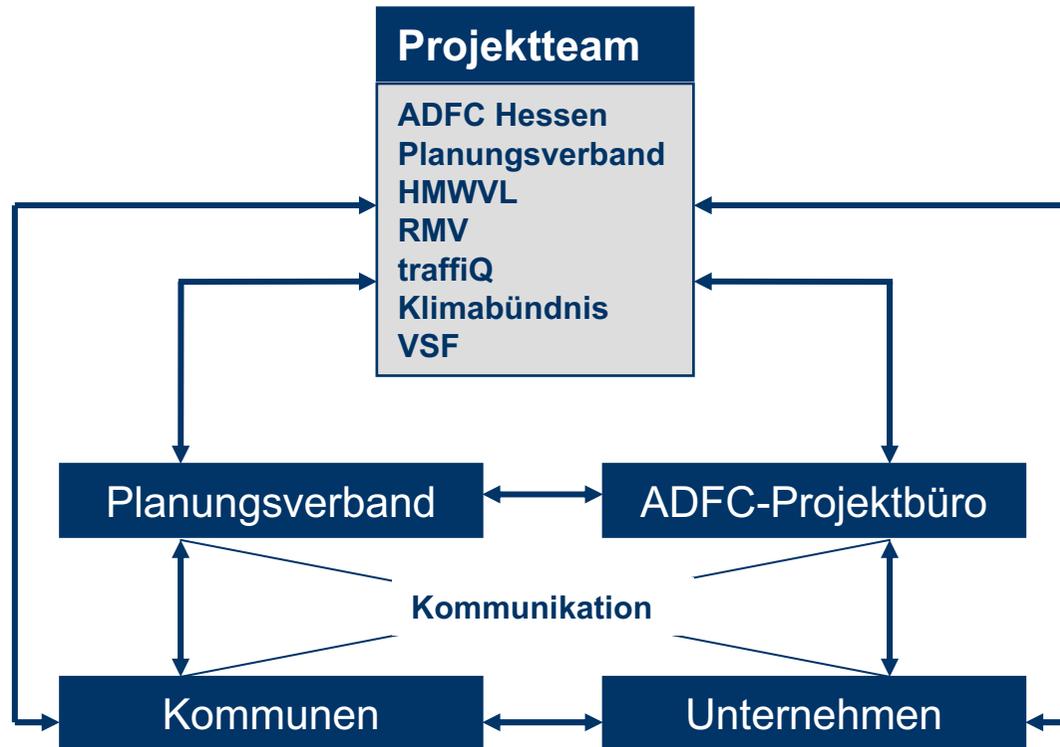
*„Planung und Management an einem Tisch“*



# Projekt Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main



bike + business



## Projektrahmen

- 2002/03  
Pilotphase
- 2004/05  
Start-up Phase
- 2006-12  
Entwicklungsphase



## Projekt Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main



bike + business

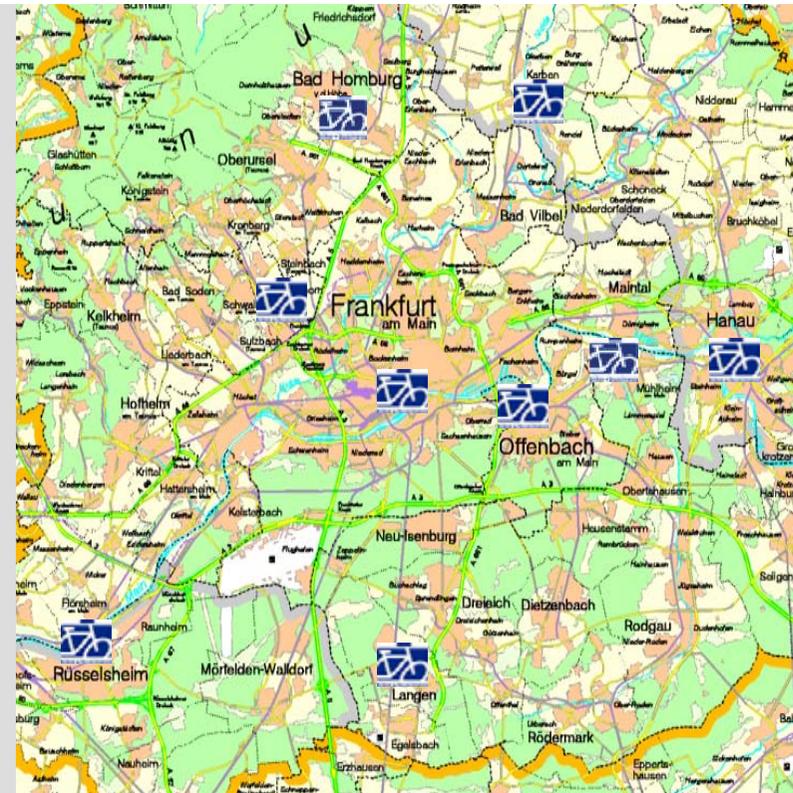


**Start-up Phase 2004/05**

Projektstand nach Ablauf

9 Kooperationskommunen

Bad Homburg v.d.H., Eschborn,  
Frankfurt a.M., Hanau, Karben,  
Langen, Mühlheim a.M.,  
Offenbach, Rüsselsheim



Planungsverband Ballungsraum  
Frankfurt/Rhein-Main

## Projekt Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main

bike + business



### 16 bedeutende Unternehmen und öffentliche Verwaltungen

- Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)
- Deutsche Bundesbank
- Deutsche Flugsicherung
- Deutscher Wetterdienst
- Fraport AG
- Gesellschaft für technische Zusammenarbeit (GTZ)
- Hewlett Packard
- Gesundheits- und Pflegezentrum Rüsselsheim GmbH (GPR)
- Industriepark Wolfgang (Degussa)
- Klinikum Offenbach
- Paul-Ehrlich-Institut
- **Städte:** Bad Homburg, Frankfurt, Hanau und Offenbach



# Projekt Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main

## bike + business



### Hörfunk

- HR 1
- HR 4
- HR Skyline

### TV

- HR 3, Hessenschau
- 3 sat, tips & trends mobil
- rheinmain tv



## Projekt Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main

bike + business



65 Bewerber aus dem Bundesgebiet haben ihre Projekte eingereicht.

### 2. Platz beim Deutschen Fahrradpreis „best for bike 2005“



Preisverleihung auf der Fahrradmesse IFMA in Köln

# Projekt Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main

bike + business



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

**bike + business** in Frankfurt/Rhein-Main  
*Eine Wirtschaftsregion kommt in Bewegung*

**bike + business** ist ein regionales Projekt zur Förderung der Fahrradnutzung im Berufsverkehr.

**Das Projekt** ist auf 10 Jahre angelegt. Den konzeptionellen Rahmen bildet der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) der Bundesrepublik Deutschland.

**Informationen zum Projekt**

**News 2006**

- Die GPR Klinik in Rüsselsheim ist bike + business beigetreten.

**News 2005**

- Beim deutschen Fahrradpreis "best for bike" hat bike + business unter 65 Bewerbern den 2. Platz errungen. Die Ergebnisse und Preisverleihungen fanden am 15. September im Rahmen der Fahrradmesse IFMA in Köln statt. Das Projektteam dankt allen, die zu diesem hervorragenden Ergebnis beigetragen haben.
- Das Klinikum Offenbach mit 2.300 Angestellten ist bike + business beigetreten.
- Das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA, Fachhorn) beteiligt sich an bike + business

Zuletzt aktualisiert am 26.01.2006

© bike + business 2006

Projektteam:  
ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club  
Planungsverb Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main  
FMV  
traffIQ  
VSE Für Mensch und Rad



# Projekt Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main

Planung  
**Regionales  
Radroutennetz**



Moderation  
**RADforum  
Rhein-Main**



Projektsteuerung  
**bike + business**



Koordination  
**Regionale  
Kooperationen**





Projekt **Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main**



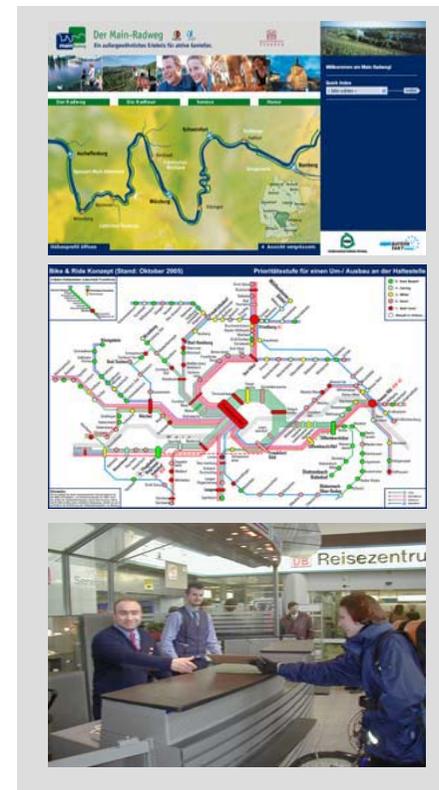
**Regionale Kooperationen und Initiativen**

### **Regionale Kooperationen**

- Main-Radweg
- Regionales Bike + Ride Konzept

### **Regionale Initiative**

- Netzwerk Fahrradkuriere Rhein-Main





## Projekt Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main



## Regionale Kooperation 1 - „Main-Radweg“

### Hintergrund

- Seit 2003 fehlt für die Mainufer-Wegweisung der „Kümmerer“. Ergebnis: Über die Hälfte der Holz-Wegweiser sind unvollständig, beschädigt oder kaputt.
- Keine touristischen Vermarktung zwischen der bayerisch/hessischen Landesgrenze u. der Mainmündung aus.



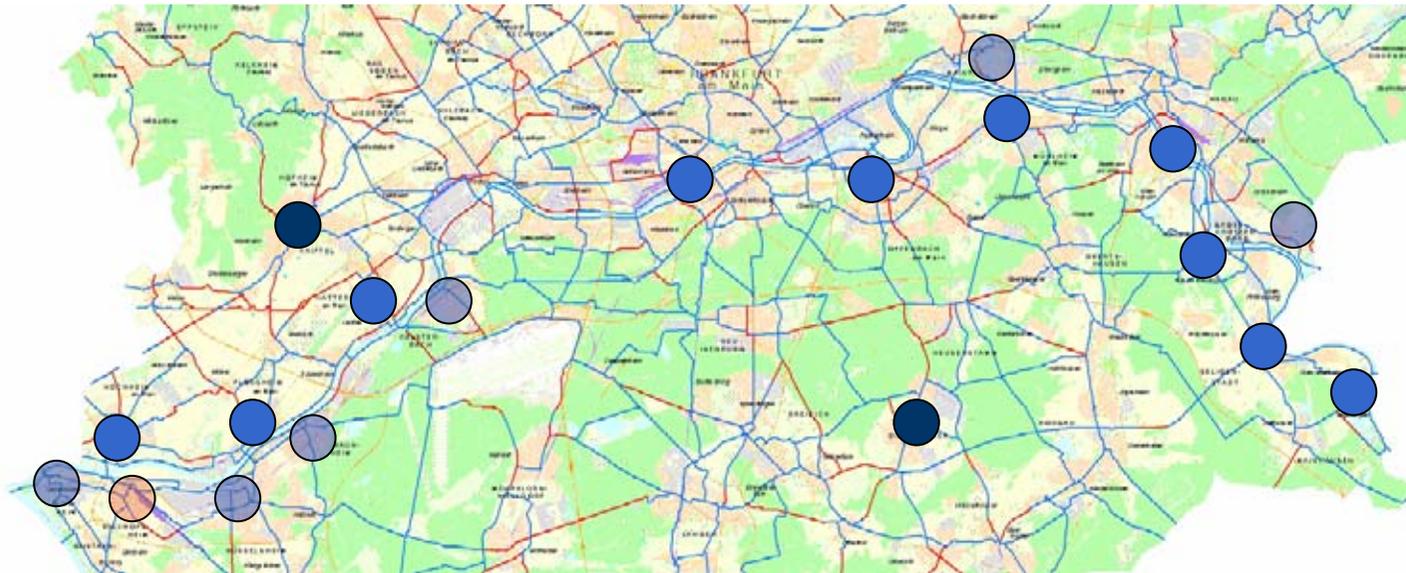


## Projekt **Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main**



### Regionale Kooperation 1 - „**Main-Radweg**“

17 von 18 hessischen „Anmainer“-Kommunen und 2 Landkreise beteiligen sich am Marketing-Paket des Tourismusverbandes Franken.





# Projekt Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main



## Regionale Kooperation 1 - „Main-Radweg“

### Marketing-Paket

The marketing package for the Main-Radweg includes several components:

- Brochure:** A multi-page brochure titled "Main-Radweg 1375 km" with the subtitle "der Straße der Kaiser & Könige". It features a map of the route, descriptive text, and a section titled "Kurvenreich und lebenswert".
- Website:** A website titled "Der Main-Radweg" with the tagline "Ein außergewöhnliches Erlebnis für aktive Genießer." It includes a navigation menu (Der Radweg, Die Radtour, Service, Home) and a map showing the route from Aschaffenburg to Bamberg. A search bar for "Quick Index" is also visible.
- Posters:** Two posters are included. One is titled "Der Main-Radweg" and the other "Genussradeln auf dem Main-Radweg". Both feature images of cyclists and the project logo.



## Projekt Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main



## Regionale Kooperation 1 - „Main-Radweg“



### Lückenschluss ab Sommer 2006

- knapp 600 km Gesamtlänge;
- ca. 75 km hessischer Abschnitt
- jeweils auf einer Flussseite
- Teil des Regionalen Radroutennetzes
- Kategorie „Hessischer Radfernweg“
- Ausschilderung durch Land Hessen



## Projekt Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main



## Regionale Kooperation 2 - „Regionales Bike + Ride Konzept“

### Hintergrund

Das Land Hessen erhöht am 1.1.2005 die GVFG-Bagatellgrenze von **50.000,- auf 100.000,- € !!!**

### Für alle absehbare Konsequenz

Die meisten Kommunen kommen mit ihren B+R Maßnahmen nicht mehr in die Förderung.





## Projekt Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main



## Regionale Kooperation 2 - „Regionales Bike + Ride Konzept“

### Reaktion des Planungsverbandes

Entwicklung eines B+R Konzeptes als wesentliche Grundlage für die Initiierung von Sammelanträge der Mitgliedskommunen.

- Bewertung von 176 Stationen
- Tabellenblatt mit Bestandsaufnahme, Potenzialbewertung und Maßnahmenempfehlung

002 Bad Homburg Stadt Bad Homburg vor der Höhe													
<b>Bestandsaufnahme</b>	<table border="1"> <tr> <th>Station</th> <th>Ort</th> <th>Art</th> <th>Bestand</th> <th>Bedürfnis</th> <th>Maßnahmen</th> </tr> <tr> <td>1</td> <td>...</td> <td>...</td> <td>...</td> <td>...</td> <td>...</td> </tr> </table>	Station	Ort	Art	Bestand	Bedürfnis	Maßnahmen	1	...	...	...	...	...
Station	Ort	Art	Bestand	Bedürfnis	Maßnahmen								
1	...	...	...	...	...								
<b>Potenzialbewertung</b>	<table border="1"> <tr> <td>Bewertung des Umkreisgebietes</td> <td>...</td> </tr> <tr> <td>Bewertung der Haltestelle</td> <td>...</td> </tr> <tr> <td>Lebensqualität des UPM</td> <td>...</td> </tr> <tr> <td>Erreignisse</td> <td>...</td> </tr> <tr> <td>Konfliktpotenziale / Teilaspekte</td> <td>...</td> </tr> <tr> <td>Thematisches Framework des B+R Konzepts</td> <td>...</td> </tr> </table>	Bewertung des Umkreisgebietes	...	Bewertung der Haltestelle	...	Lebensqualität des UPM	...	Erreignisse	...	Konfliktpotenziale / Teilaspekte	...	Thematisches Framework des B+R Konzepts	...
Bewertung des Umkreisgebietes	...												
Bewertung der Haltestelle	...												
Lebensqualität des UPM	...												
Erreignisse	...												
Konfliktpotenziale / Teilaspekte	...												
Thematisches Framework des B+R Konzepts	...												
<b>Ergebnisse</b>	<p>... Zusammenfassende Bewertung ...</p> <table border="1"> <tr> <td>Bewertung des Umkreisgebietes</td> <td>...</td> </tr> <tr> <td>Bewertung der Haltestelle</td> <td>...</td> </tr> <tr> <td>Lebensqualität des UPM</td> <td>...</td> </tr> <tr> <td>Erreignisse</td> <td>...</td> </tr> <tr> <td>Konfliktpotenziale / Teilaspekte</td> <td>...</td> </tr> <tr> <td>Thematisches Framework des B+R Konzepts</td> <td>...</td> </tr> </table>	Bewertung des Umkreisgebietes	...	Bewertung der Haltestelle	...	Lebensqualität des UPM	...	Erreignisse	...	Konfliktpotenziale / Teilaspekte	...	Thematisches Framework des B+R Konzepts	...
Bewertung des Umkreisgebietes	...												
Bewertung der Haltestelle	...												
Lebensqualität des UPM	...												
Erreignisse	...												
Konfliktpotenziale / Teilaspekte	...												
Thematisches Framework des B+R Konzepts	...												



108 Neu-Isenburg, Stadt Neu-Isenburg																
Bestandsaufnahme	Abstellanlage(n)				Zählung(en)	Auslastung in %	Datum	Uhrzeit	P+R Zählung							
	Nr.	Art	Überdachung	Bewertung					Plätze	Stellplätze	Nachfrage					
	1	Bügelparker	Eigendach	<span style="color: green;">■</span>	32	36	112,50	24.05.2005	13.00	239	228					
2	Felgenklemmen	offen	<span style="color: red;">■</span>	6	4	66,67										
3																
4																
5																
6																
7																
8																
9																
10																
XX	Wildparker				33	105,26	Auslastung ohne Wildparker									
<b>Gesamtsumme</b>				<b>38</b>	<b>73</b>	<b>192,11</b>	Auslastung mit Wildparkern									
Potenzialabschätzung	Bewertung des Gesamtangebots		<span style="color: red;">■</span>	Kapazität	<span style="color: green;">■</span>	Bedienbarkeit	<span style="color: green;">■</span>	Diebstahlschutz	<span style="color: green;">■</span>	Witterungsschutz	<span style="color: green;">■</span>	Optischer Eindruck	<span style="color: red;">■</span>	Bewertung		
			<span style="color: red;">■</span>	sehr gering	<span style="color: green;">■</span>	sehr gut	<span style="color: green;">■</span>	nur Anlage 1	<span style="color: green;">■</span>	nur Anlage 1	<span style="color: green;">■</span>	nur Anlage 1	<span style="color: green;">■</span>	nur Anlage 1	mangelhaft	
	Bewertung des Standortes		<span style="color: yellow;">■</span>	Nähe der Anlagen zum Gleiszugang	<span style="color: yellow;">■</span>	Soziale Sicherheit	<span style="color: yellow;">■</span>	Erreichbarkeit mit dem Rad	<span style="color: green;">■</span>						Bewertung	
			<span style="color: yellow;">■</span>	Anlage 1	<span style="color: yellow;">■</span>	Anlage 2	<span style="color: yellow;">■</span>	mittel	<span style="color: green;">■</span>	sehr gut						mittel
	Leistungsfähigkeit des ÖPNV		<span style="color: green;">■</span>	Linien / Takt	<span style="color: green;">■</span>	Zeitbedarf Ffm-Hbf	<span style="color: green;">■</span>	andere direkte Ziele	<span style="color: green;">■</span>						Bewertung	
			<span style="color: green;">■</span>	RB (stündlich), S 3, S 4 (alle 20 min)	<span style="color: green;">■</span>	7 min (RB direkt) / 17 min (S-Bahn)	<span style="color: green;">■</span>	Darmstadt-Hbf (20 Minuten)	<span style="color: green;">■</span>						sehr hoch	
	Potenzial des Einzugsgebietes		<span style="color: green;">■</span>	Einwohnerpotenzial bis 3 km	<span style="color: green;">■</span>	Nutzung	<span style="color: green;">■</span>	Besonderheiten	<span style="color: green;">■</span>						Bewertung	
		<span style="color: green;">■</span>	sehr hoch (28.584)	<span style="color: green;">■</span>	Wohnen / Mischnutzung dominant	<span style="color: green;">■</span>	Bahnhof in Siedlungsrandlage	<span style="color: green;">■</span>						sehr hoch		
Konkurrierende Angebote / Tarifgrenze		<span style="color: red;">■</span>	P+R-Angebot	<span style="color: yellow;">■</span>	(Bus-/Zubringer)	<span style="color: yellow;">■</span>	Tarifgrenze	<span style="color: red;">■</span>						Bewertung		
		<span style="color: red;">■</span>	sehr hoch	<span style="color: yellow;">■</span>	insgesamt 6 Buslinien	<span style="color: yellow;">■</span>	Straßenbahnhaltestelle in Tarifzone 50	<span style="color: red;">■</span>						sehr hoch		
Theoretisches Potenzial für Bike & Ride-Stellplätze		<span style="color: green;">■</span>	Bahnkunden (Ein-, Aus-, Umsteiger)	<span style="color: green;">■</span>	Ergebnis nach ADFC / NRW	<span style="color: green;">■</span>	Ergebnis nach IG VELO, Schweiz	<span style="color: green;">■</span>						Bewertung		
		<span style="color: green;">■</span>	392,74	<span style="color: green;">■</span>	341,25	<span style="color: green;">■</span>	hoch						hoch			
Ergebnis	Argumentative Bewertung				Maßnahmen Abstellanlagen											
	<p>* Die mangelhafte Bewertung liegt ausschließlich in der ungenügenden Kapazität begründet. Denn grundsätzlich ist die vorhandene Anlage 1 sehr gut geeignet, auch wenn sie relativ weit vom Gleiszugang entfernt ist. Die Überlastung dieser Anlage sowie 33 "Wildparker" verdeutlichen die Notwendigkeit einer neuen Anlage.</p> <p>Diese sollte entlang des Treppengeländers errichtet werden, wo bereits heute der Großteil der "wirk" geparkten Räder ist. Denn von hier ist der Weg zum Gleis am kürzesten, und mit dem Gelände steht rein funktional eine "sehr gute" Abstellmöglichkeit zur Verfügung, die als einziger Mangel keine Überdachung hat. Hier könnte mit senkrecht zum Gelände aufgestellten Anlehnbögen für beidseitiges Anlehnen oder mit Bügelparkern ein hervorragendes Angebot entstehen, das insbesondere auch sehr gut einsehbar und damit sicher ist. Diese Anlage muss wegen der sehr hohen Bedeutung natürlich überdacht sein.</p> <p>Die "sehr hohe" Bedeutung liegt vor allem in der Siedlungsrandlage begründet, durch die nur ein ganz kleiner Teil Neu-Isenburgs innerhalb fußläufiger Entfernung zum Bahnhof liegt. Dies prädestiniert den Bahnhof außerordentlich für Bike &amp; Ride, obwohl mit dem großen Park &amp; Ride-Angebot und der sehr attraktiven Straßenbahnhaltestelle im Norden Neu-Isenburgs sehr gute konkurrierende Angebote vorhanden sind. Mit der sehr hohen Einwohnerzahl und dem ebenen Gelände ist für beide Haltestellen ein sehr großes Potenzial vorhanden.</p>				Nr.	Maßnahme		Muss/Soll								
					1	Neubau einer überdachten, sicheren und transparenten Anlage mit ca. 60 Stellplätzen entlang des Treppengeländers (linkes Bild) auf der Ostseite		Muss								
					Kosten für Abstellanlagen											
				Muss	60 * überdachter Neubau je 250 €	15.000 €										
				Soll												
				Gesamtkosten		15.000 €										
Bewertung des Gesamtzustandes				Bedeutung der Haltestelle für Bike & Ride		Prioritätsstufe 1										
Mangelhaft*				Sehr hoch		Sehr hoch										





# Projekt Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main



## Regionale Kooperation 2 - „Regionales Bike + Ride Konzept“

### Ist-Zustand in der Region

Auswertung nach "Verhältnisse für Bike & Ride"																
Haltestelle			Bewertung der Haltestelle			Konkrete Maßnahmenempfehlung						Kosten der Maßnahmen				
LM. Nr.	Haltestelle (Link zum Tabellenblatt)	Gemeinde bzw. Stadt	Verhältnisse für Bike & Ride	Bedeutung für Bike & Ride	Prioritätsstufe	St.pl. m. Dach (je 250 €)		St.pl. o. Dach (je 80 €)		Dach nach- rüsten (je 170 €)		Bosch (je 1.000 €)		Muss	Soll	Gesamtkosten
						Muss	Soll	Muss	Soll	Muss	Soll	Muss	Soll			
<b>Gesamtzahlen</b>			<b>Verhältnisse für Bike &amp; Ride</b>			<b>3.456</b>	<b>210</b>	<b>876</b>	<b>35</b>	<b>692</b>	<b>362</b>	<b>97</b>	<b>260</b>	<b>1.148.640 €</b>	<b>376.840 €</b>	<b>1.625.480 €</b>
<b>44 Haltestellen (25,00 %)</b>			<b>"sehr gut"</b>			0	10	0	0	0	0	20	0	0 €	22.500 €	22.500 €
<b>21 Haltestellen (11,93 %)</b>			<b>"gut"</b>			105	50	20	0	98	99	19	45	83.170 €	74.330 €	137.500 €
<b>34 Haltestellen (19,32 %)</b>			<b>"ausreichend"</b>			796	120	12	5	367	118	2	55	264.350 €	105.460 €	369.810 €
<b>38 Haltestellen (21,59 %)</b>			<b>"mangelhaft"</b>			1.376	30	570	20	229	75	66	90	494.530 €	111.850 €	606.380 €
<b>38 Haltestellen (21,59 %)</b>			<b>"ungenügend"</b>			1.179	0	273	10	0	70	10	50	326.590 €	62.700 €	389.290 €
<b>1 Haltestellen (0,57 %)</b>			<b>nicht bewertbar - in Umbau</b>			0	0	0	0	0	0	0	0	0 €	0 €	0 €



## Projekt Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main



## Regionale Kooperation 2 - „Regionales Bike + Ride Konzept“

Nur maximal **4 der 75** Mitgliedsgemeinden haben zukünftig eine theoretische Chance die Bagatellgrenze zu überschreiten.

[www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel)

Gemeinde / Stadt	Kosten	Gemeinde / Stadt	Kosten
Bad Homburg (3)	44.730 €	Langen (2)	60.000 €
Bad Nauheim (1)	14.500 €	Langenselbold (1)	6.250 €
Bad Soden (1)	14.900 €	Liederbach (2)	0 €
Bad Vilbel (4)	43.750 €	Mainhausen (1)	5.000 €
Bischofsheim (1)	6.700 €	Maintal (2)	59.640 €
Bruchköbel (1)	20.000 €	Mörfelden-Walldorf (2)	148.430 €
Butzbach (3)	25.920 €	Mühlheim (2)	20.000 €
Dietzenbach (3)	0 €	Nauheim (1)	0 €
Dreieich (6)	45.000 €	Neu-Anspach (2)	5.000 €
Egelsbach (1)	0 €	Neu-Isenburg (2)	17.500 €
Eppstein (3)	15.000 €	Niddatal (1)	1.250 €
Eschborn (3)	49.590 €	Nidderau (4)	12.500 €
Flörsheim (1)	7.500 €	Niederdorfelden (1)	7.500 €
Frankfurt (29)	313.580 €	Obertshausen (1)	0 €
Friedberg (4)	31.250 €	Oberursel (13)	33.680 €
Friedrichsdorf (5)	10.700 €	Offenbach (7)	57.260 €
Ginsheim-Gustavsburg (1)	12.500 €	Raunheim (1)	10.000 €
Grävenwiesbach (2)	400 €	Reichelsheim (3)	1.080 €
Groß-Gerau (3)	85.700 €	Rodenbach (1)	0 €
Großkrotzenburg (1)	12.500 €	Rodgau (6)	10.000 €
Hainburg (1)	13.400 €	Rödermark (2)	15.000 €
Hanau (8)	133.370 €	Rosbach (2)	11.250 €
Hattersheim (2)	20.000 €	Rüsselsheim (2)	42.500 €
Heusenstamm (1)	0 €	Schöneck (3)	8.570 €
Hochheim (1)	4.000 €	Schwalbach (1)	3.300 €
Hofheim (2)	12.500 €	Seligenstadt (1)	0 €
Karben (2)	0 €	Sulzbach (2)	2.500 €
Kelkheim (3)	0 €	Usingen (2)	11.000 €
Kelsterbach (1)	25.000 €	Wehrheim (1)	0 €
Königstein (2)	0 €	Wölfersheim (2)	2.780 €
Kriftel (1)	2.500 €	Wöllstadt (1)	4.500 €
Kronberg (2)	0 €	<b>GESAMTKOSTEN</b>	<b>1.525.480 €</b>



# Projekt Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main



## Regionale Kooperation 2 - „Regionales Bike + Ride Konzept“



### Erfolg

Anerkennung durch das Land Hessen als konzeptionelle Grundlage für Sammelanträge.

### Nächster Schritt

Umsetzung des Konzeptes in Kooperation mit

- Kommunen/Kreise
- ASV's
- RMV
- LNG's



## Projekt Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main



## Regionale Initiative - „Netzwerk Fahrradkuriere Rhein-Main“

Am 23. Februar 2005 fand auf Initiative des Planungsverbandes das **1. Treffen des „Netzwerkes Fahrradkuriere Rhein-Main“** statt. Partner der Veranstaltung war der Bundesverband der Fahrradkurierdienste.

### **Das Besondere!**

Ökonomischer Gewinn durch systemübergreifende Vernetzung zwischen Rad und Schiene



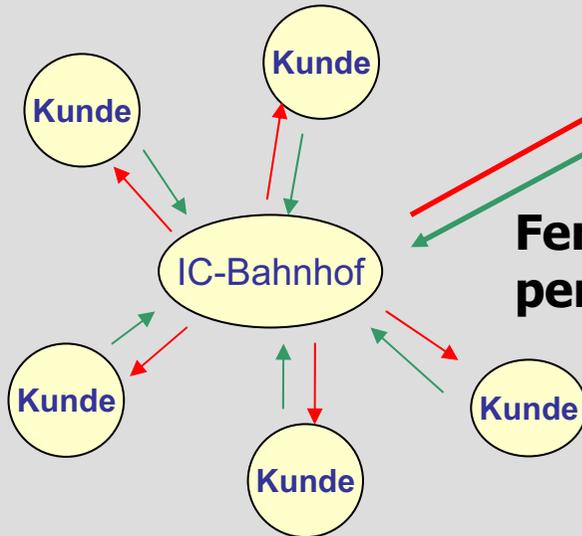


Projekt **Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main**



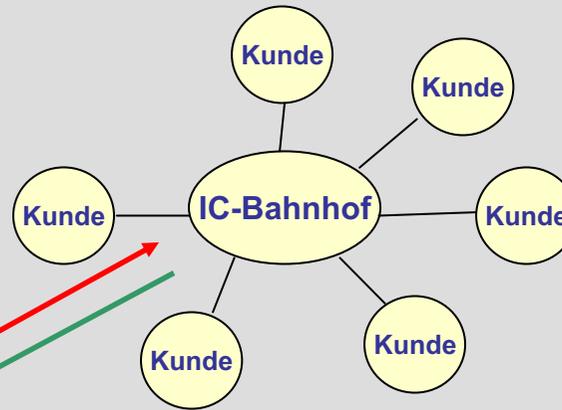
Regionale Initiative - „**Netzwerk Fahrradkuriere Rhein-Main**“

**Stadtverkehre  
per Radkurier**



**Fernverkehre  
per IC-Kurier oder**

**Nahverkehre per  
Regionalbahn**





## Projekt Fahrradregion Frankfurt / Rhein-Main



Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit!