

RADVERKEHRSKONZEPT SCHÖNECK



06.10.2021 | Radverkehrskonzept und erste Maßnahmen
Sitzung des Bauausschusses der Gemeinde Schöneck





Foto: VAR+ ©

Das Radverkehrskonzept der Gemeinde Schöneck



Begrüßung

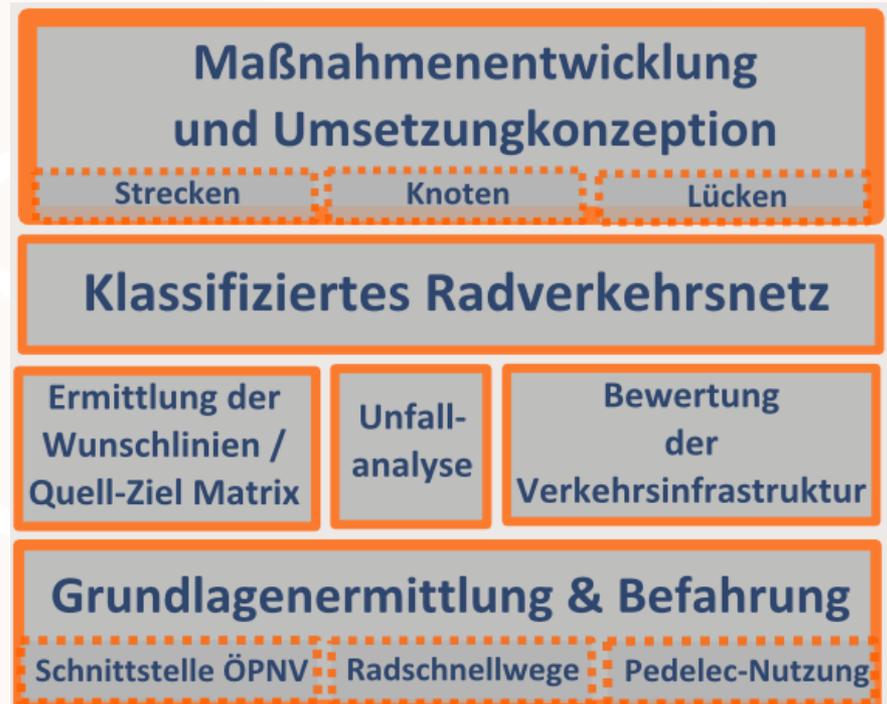


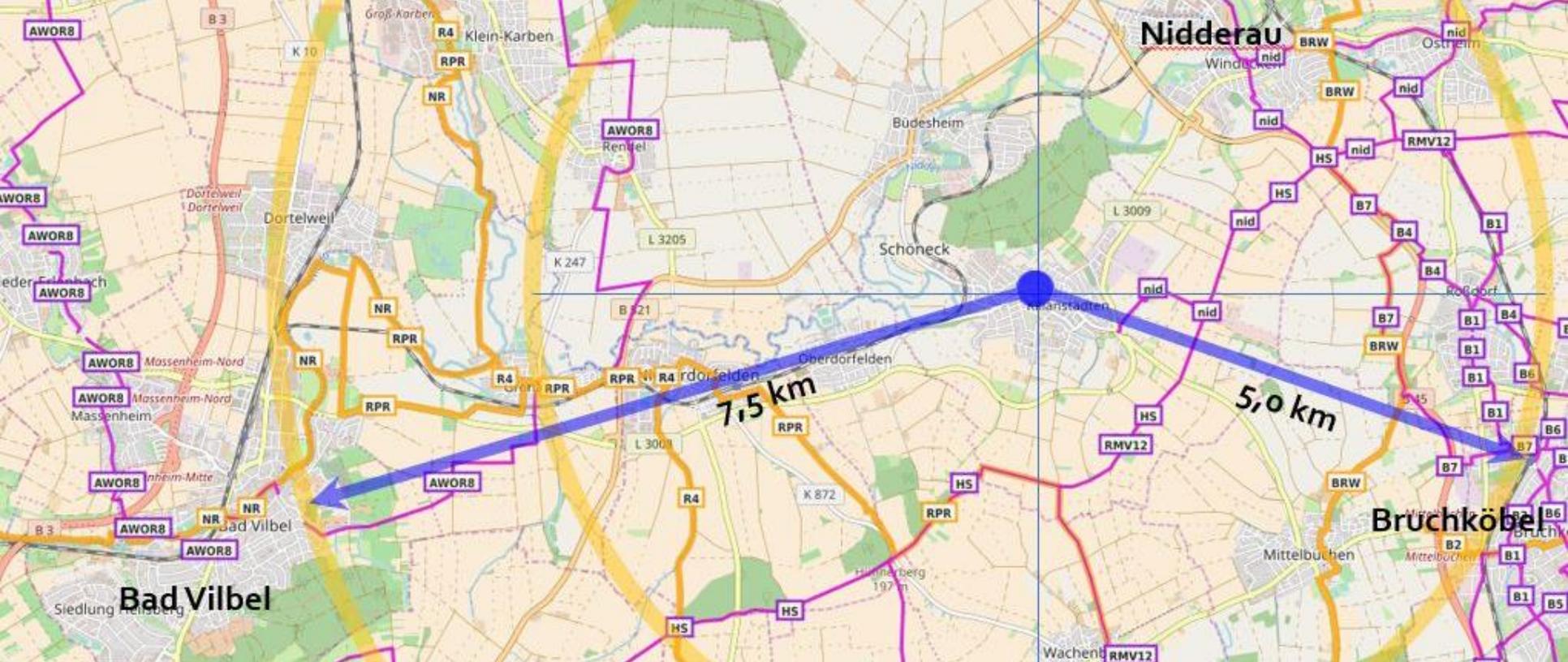
Tagesordnung / Agenda

Planungsbüro Verkehrsalternative Radfahren plus Zufußgehen (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



1. Klassifiziertes Radverkehrsnetz
2. Maßnahmenkonzept
3. Umsetzungskonzept
4. Strategisches Handlungskonzept
5. Kosten/Fördermittel





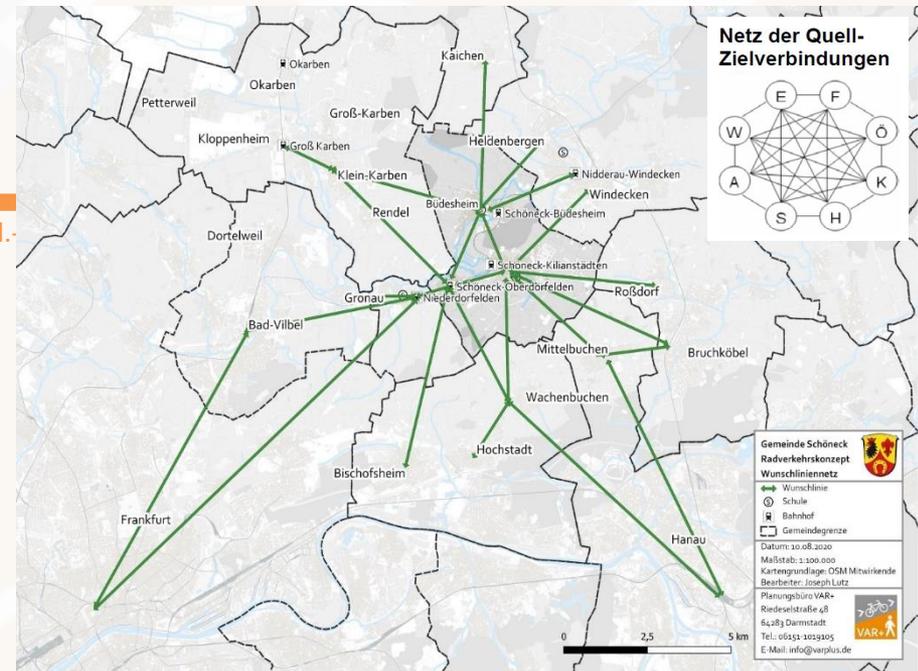
TOP 1 – Klassifiziertes Radverkehrsnetz

TOP 1 – Klassifiziertes Radverkehrsnetz

Planungsbüro Verkehrsalternative Radfahren plus Zufußgehen (VAR+) - Dipl.-

Entwicklung unter Berücksichtigung des Bestandes der Quellen und Ziele sowie der vorhandener Planung

- Wunschliniennetz
- Konzept Radius 7
- laufende Planungen
- Radwegweisung
- Abstimmung mit den Nachbarn



Radius 7 – Radverkehr in und um Schöneck

Streckenbeziehungen - schematisch

- Es werden die Streckenbeziehungen zu den unmittelbar an Schöneck angrenzenden Ortsteilen betrachtet, nur in Ausnahmen auch darüber hinaus.
- Sonderfall Hohe Straße: Diese fungiert als Verteiler zwischen Wetterau und Maintal, weshalb die nördlichen und südlichen Auf- und Abfahrten jeweils einseitig betrachtet werden.



TOP 1 – Klassifiziertes Radverkehrsnetz



Klassifizierungsstufen:

1. Pendlerrouten

- a. Hohe Straße (HS)
- b. Zubringer zur Hohen Straße (Z₁ und Z₂)
- c. Ortsteilverbindungen (P₁ – P₄)

2. Basisrouten

3. Verdichtungsnetz

4. RVN Übersicht

Pendlerrouten



zügiges Fahren
zur Arbeit / zum Bahnhof

PENDLER

$V_R = 20 \text{ km/h}$

- kontinuierliche Führungsformen
 - Leitlinien außerorts
 - Piktogramme innerorts
- bevorrechtigte Führung über Nebenstraßen
- Zielsetzung „Radschnellverbindungen“

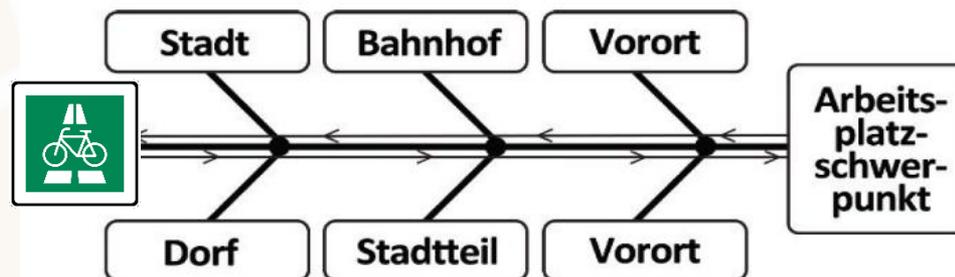
V_R = Reisegeschwindigkeit

TOP 1 – Klassifiziertes Radverkehrsnetz

1.1 Pendlerrouen



Route	Start	Ziel	Länge* (km)
Hohe Straße	Frankfurt	Büdingen	5,3
Zubringer 1	Oberdorfelden	Hohe Straße	2,0
Zubringer 2	Kilianstädten	Hohe Straße	2,0
Pendlerroute 1	Niederdorfelden	Mittelbuchen	5,1
P1a	Hohe Straße	Bruchköbel	0,8
Pendlerroute 2	Heldenbergen	Büdesheim	4,7
Pendlerroute 3	Windecken	Niederdorfelden	3,2
P3a	Büdesheim	Karben	2,0
Pendlerroute 4	Heldenbergen	Karben	0,6
*innerhalb der Gemarkung Schöneck		Summe	25,7



TOP 1 – Klassifiziertes Radverkehrsnetz

1.2 Basisrouten



Planungsbüro Verkehrsalternative Radfahren plus Zufußgehen (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

Basisrouten

- B1 |
Niederdorfelden – Kilianstädten
- B2 |
Kilianstädten – Karben
- B3 |
Windecken Maintal – Wachenbuchen
- B4 |
Büdesheim – Niddatal

Qualitätsmerkmale

Basisrouten



zwischen den Ortsteilen
zur Schule / zum Einkaufen

BASISNETZ

$v_R = 15 \text{ km/h}$

- Sicherung der Knotenpunkte
- Visualisierung der Radverkehrsführung
- Qualitätsmerkmale nach ERA 2010
- Radwegweisung / Rastplätze
- Einbeziehung der touristischen Radrouten

v_R = Reiseschwindigkeit

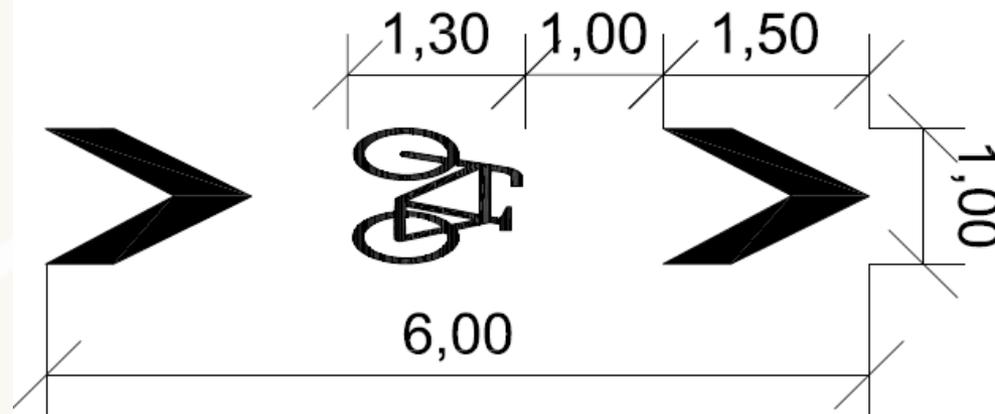
TOP 1 – Klassifiziertes Radverkehrsnetz

1.2 Basisrouten



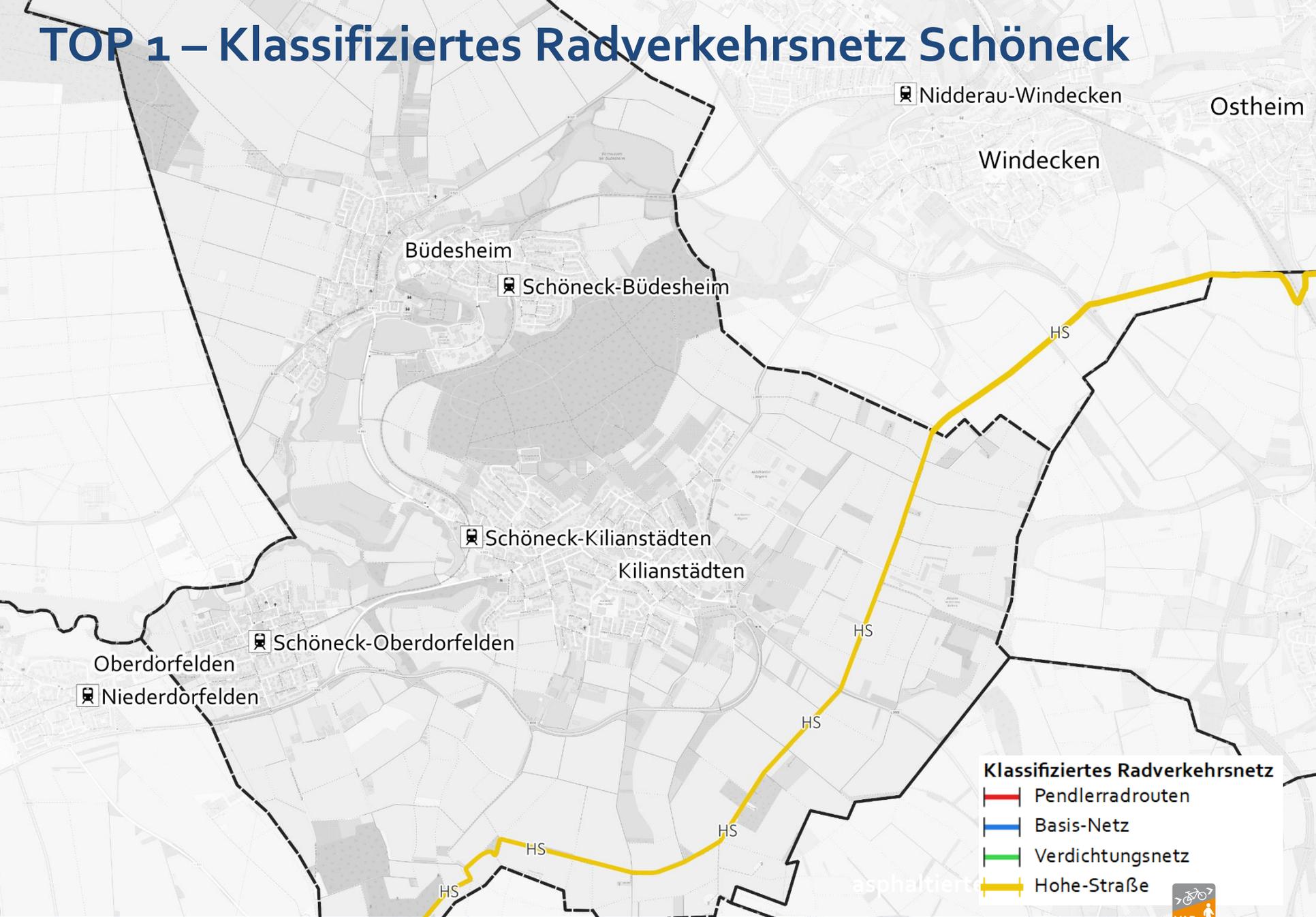
Planungsbüro Verkehrsalternative Radfahren plus Zufußgehen (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

Basisroute	Start	Ziel	Länge* [km]
B1	Niederdorfelden	Kilianstädten	7,1
B2	Kilianstädten	Karben	10,6
B3	Windecken	Maintal-Wachenbuchen	4,3
B4	Büdesheim	Niddatal	3,1
		Summe	25,1



Ausbau geplant

TOP 1 – Klassifiziertes Radverkehrsnetz Schöneck

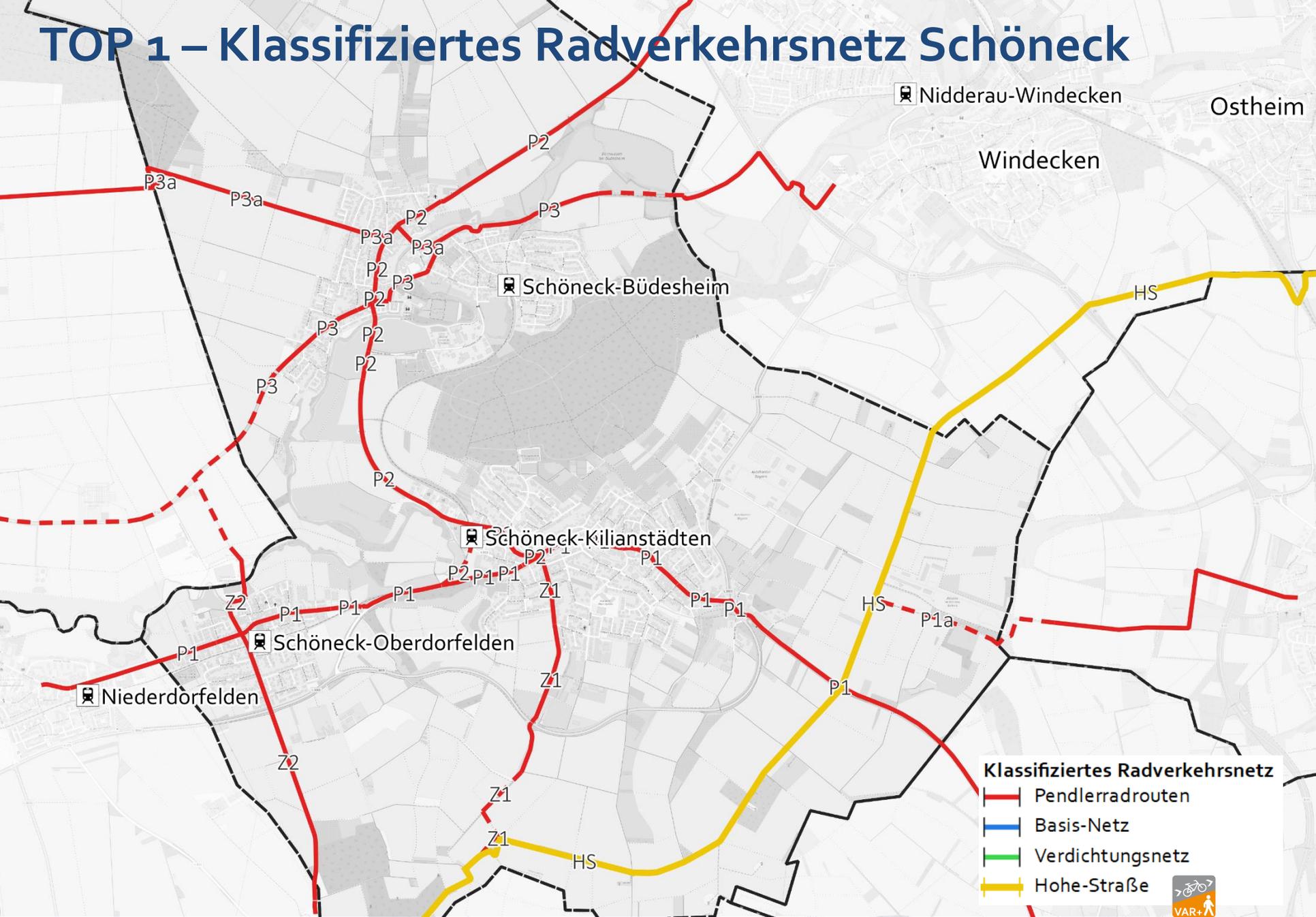


Klassifiziertes Radverkehrsnetz

- Penderradrouen
- Basis-Netz
- Verdichtungsnetz
- Hohe-Straße



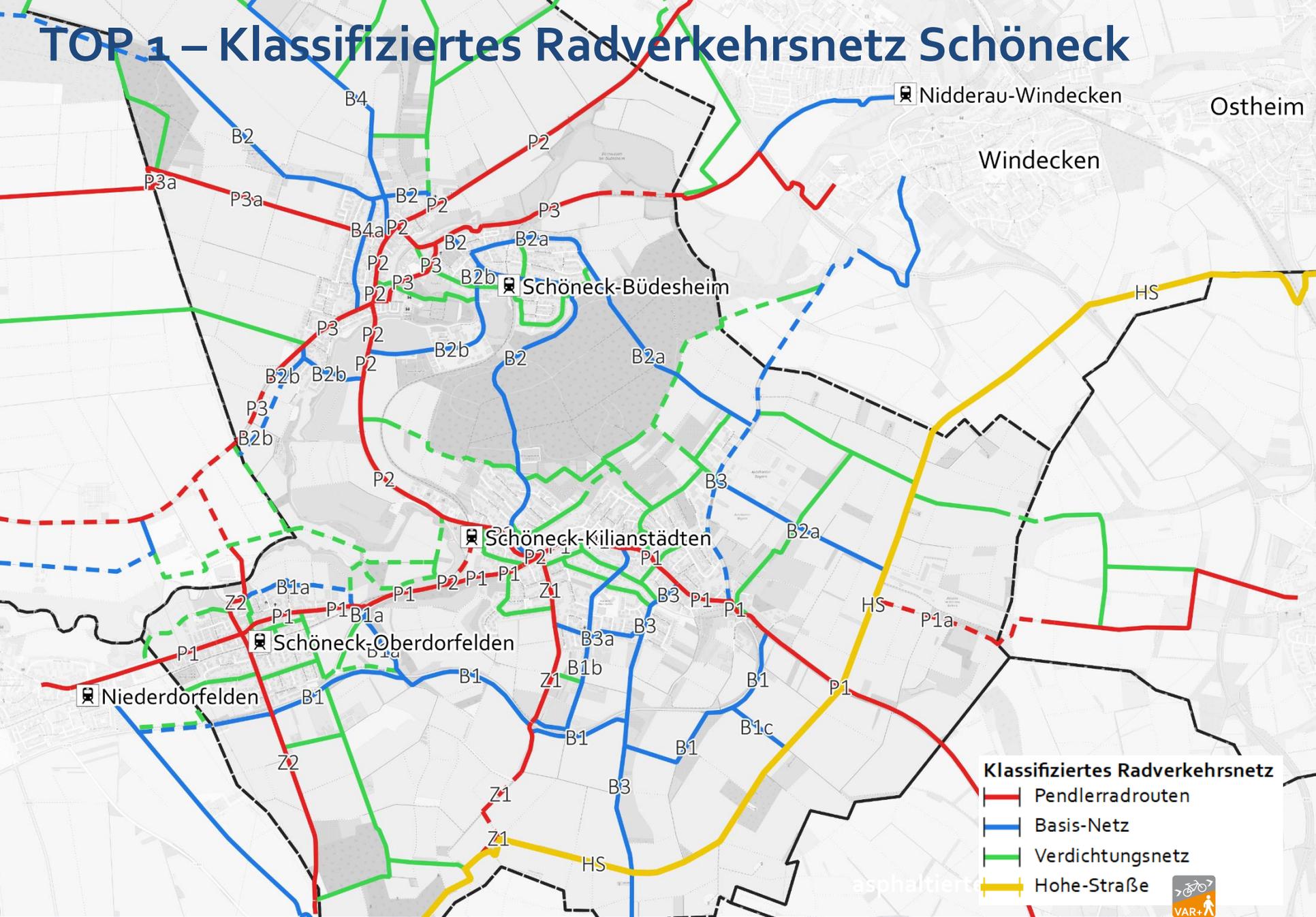
TOP 1 – Klassifiziertes Radverkehrsnetz Schöneck



TOP 1 – Klassifiziertes Radverkehrsnetz Schöneck



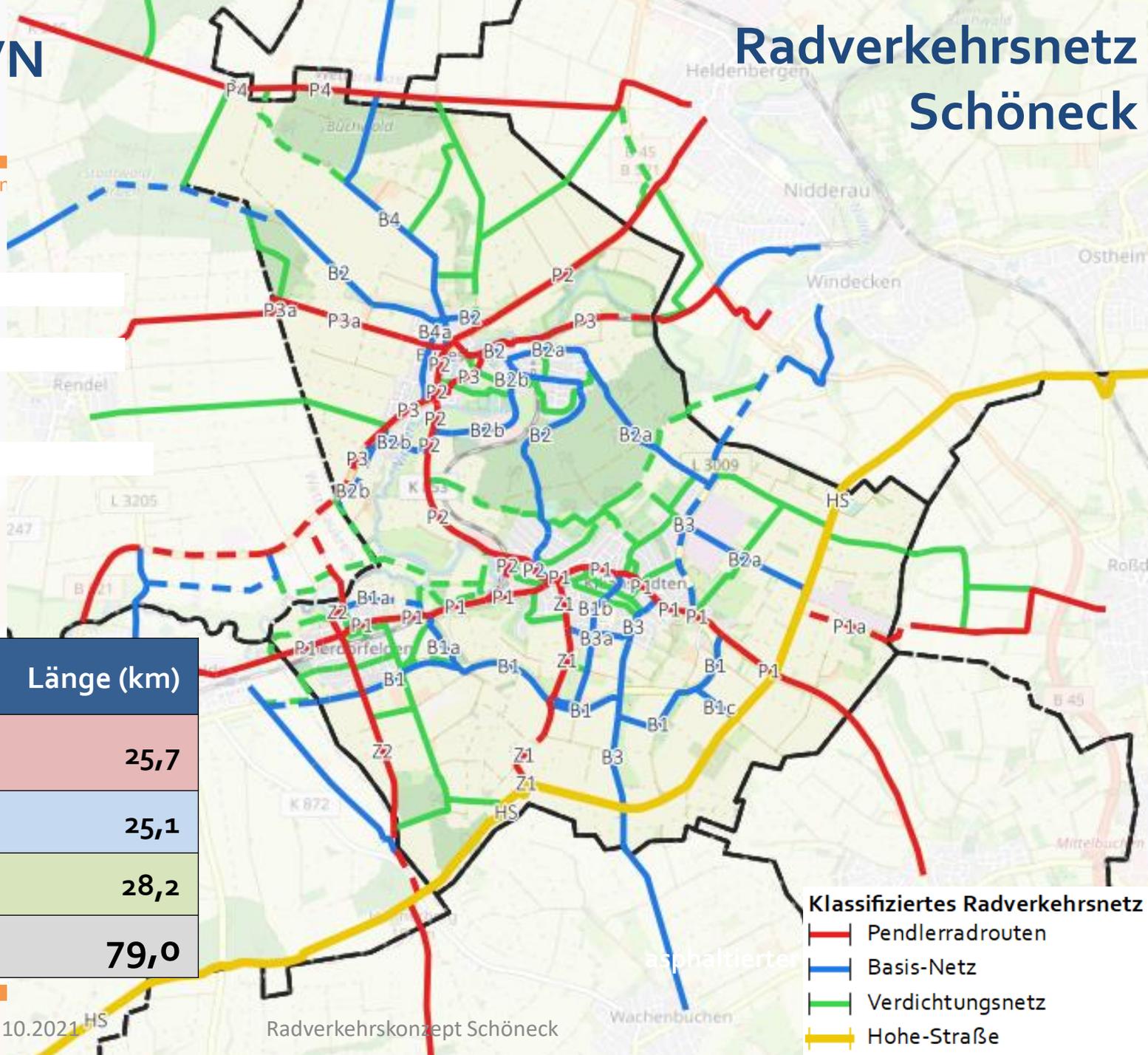
TOP 1 – Klassifiziertes Radverkehrsnetz Schöneck



TOP 1 – RVN

Radverkehrsnetz Schöneck

Planungsbüro Verkehrsaltern



Routentyp	Länge (km)
Pendlerrouen/ Hohe Straße	25,7
Basisrouen	25,1
Verdichtungsnetz	28,2
Summe gesamt	79,0

- Klassifiziertes Radverkehrsnetz**
- Pendlerrouen
 - Basis-Netz
 - Verdichtungsnetz
 - Hohe-Straße

Rad-Hauptnetz Hessen

Blatt Main-Kinzig-Kreis West | Umlegung

0 1 2 3 4 km

Maßstab 1 : 75.000 bei Ausdruck auf DIN A0

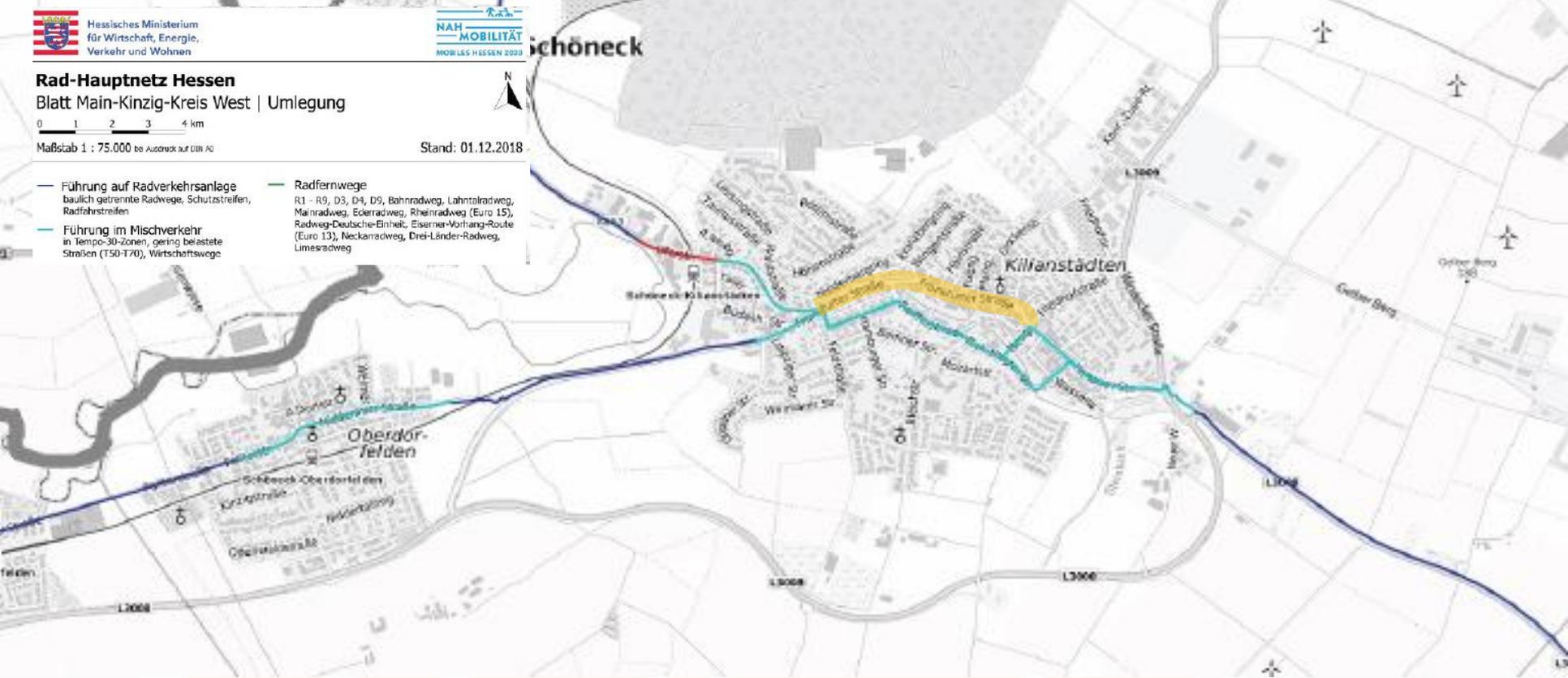
Stand: 01.12.2018

— Führung auf Radverkehrsanlage
baulich getrennte Radwege, Schutzstreifen,
Radfahrstreifen

— Führung im Mischverkehr
in Tempo-30-Zonen, gering belastete
Straßen (T50-T70), Wirtschaftswege

— Radfernwege

R1 - R9, D3, D4, D9, Bahnradweg, Lahnradweg,
Mainradweg, Ederadweg, Rheinradweg (Euro 15),
Radweg-Deutsche-Einheit, Eiserner-Vorhang-Route
(Euro 13), Neckaradweg, Drei-Länder-Radweg,
Limesradweg



TOP 2 – Maßnahmenkonzept

asphaltierter Ausbau geplant



TOP 2 – Maßnahmenkonzept



Planungsbüro Verkehrsalternative Radfahren plus Zufußgehen (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

Entsprechend der Klassifizierung

1. Hohe Straße	12 Maßnahmenvorschläge
2. Zubringerrouen	14 Maßnahmenvorschläge
3. Pendlerrouen	89 Maßnahmenvorschläge
4. Basisrouen	14 Maßnahmenvorschläge
5. <u>Verdichtungsnetz</u>	<u>15 Lückenschlüsse</u>
Summe	144 Maßnahmen gesamt

TOP 2 – Maßnahmenkonzept Maßnahmenkataster



Allgemeine Angaben

Kartendarstellung des Segments

Beschreibung des Ist-Zustandes

Beschreibung des Maßnahme

Foto aus der Befahrung

Maßnahmenblatt: Radverkehrskonzept Schöneck
Maßnahmennummer: P2000

Allgemeine Angaben:
 Typ (Strecke / Knoten): S
 Route: P2
 Länge der Strecke: 1385 [m]
 Von: B521
 Bis: Gemarkungsgrenze

Kartenausschnitt: **Luftbild:**

IST-Zustand:
 Klassifizierung: B
 Beschreibung des IST-Zustandes: Gem. Geh- / Radweg

Maßnahme
 Beschreibung: Gemeinsamer Geh- und Radweg einseitig mit Zweirichtungsverkehr außerorts (ERA-Standard)
 Musterlösung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Verbreitern auf mindestens 2,5 m und Markierung von Begrenzungslinien

Alternative:

Kostenschätzung: 171.700 €
 Priorität: II

Bild: **Musterlösung:**

Radverkehrskonzept Schöneck
03.08.2021

Lage des Segments im Luftbild

Bestand / Neubau

Erreichter Standard

Abbildung der Musterlösung

TOP 2 – Maßnahmenkonzept

Auszug aus Maßnahmenkataster



Musterlösungen für Radverkehrsanlagen Schöneck



Für das Radverkehrskonzept Schöneck verwendete Musterlösungen

Für die Maßnahmenplanung wurden maßgeblich die „Radnetz Hessen Qualitätsstandards und Musterlösungen“ sowie die „Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg“ verwendet. Die Qualitätsstandards, die die notwendigen Breiten für Radverkehrsanlagen beinhalten ergeben sich aus den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ der FGSV sowie den angegebenen Dokumenten. Die folgende tabellarische Übersicht zeigt alle Musterlösungen, die im Rahmen der Maßnahmenplanung für Schöneck genutzt wurden.

Knotenpunkte		
Lfd. Nr.	Erläuterung	Foto
01	Führungsform an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen Furtmarkierung im Zuge von Schutzstreifen an Einmündungen	
02	Radverkehrsführung an Knotenpunkten Vorgezogene Haltlinie / aufgeweiteter Radaufstellstreifen	
03	Führungsformen außerorts Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)	



Musterlösungen für Radverkehrsanlagen Schöneck



Knotenpunkte

Lfd. Nr.	Erläuterung	Foto
04	Überquerung außerorts Geteilte Querungshilfe bei Radverkehrsführung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege sowie Anliegerstraßen	
05	Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel, Querungsbedarf am Radweganfang, Benutzungspflicht (2)	
06	Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel, Querungsbedarf am Radweganfang, Benutzungspflicht (1)	
07	Führungsform außerorts Querungsstelle Radroute mit bevorrechtigtem Radverkehr	
08	Wartepflichtiges Linksabbiegen Aufstellbereich für Radfahrer zum Linksabbiegen	

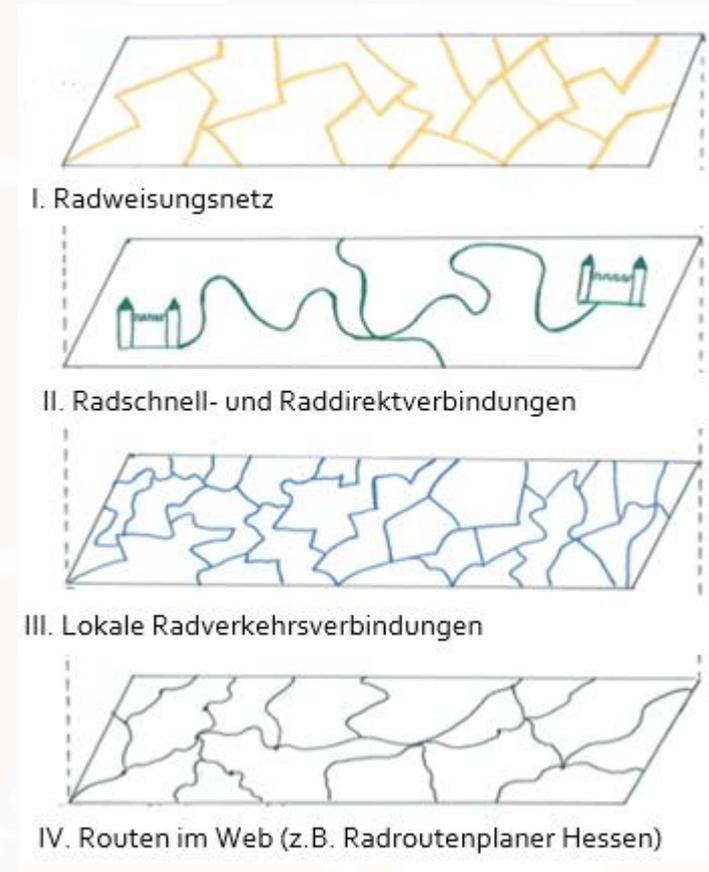
Planungsbüro VAR+

TOP 2 – Maßnahmenkonzept

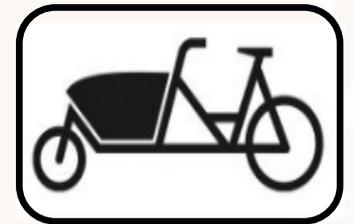


Netzausbau als Infrastrukturmaßnahme

- **Prioritären auf Klassifizierte Routen**
 - Hohe Straße
 - Pendler
 - Basis
- **Weitere Handlungsbausteine**



aspirierter Ausbau geplant



TOP 3 – Umsetzung der Maßnahmen

- laufende Planungen
- Prioritäten (langfristige Maßnahmen)
- Top-Maßnahmen
- Ad-Hoc-Maßnahmen

asphaltierter Ausbau geplant



TOP 3 – Umsetzung der Maßnahmen



Planungsbüro Verkehrsalternative Radfahren plus Zufußgehen (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



1. beantragte Maßnahmen
2. Prioritäten
3. Top-Maßnahmen
4. Ad-hoc-Maßnahmen

Koordinierung

Lenkungsreis
„Radverkehr Schöneck“

1. Beispielmaßnahmen

Randmarkierung 	Richtungsbezogene Fußgängermarkierung
Furtmarkierung 	Sinnbild "Radverkehr"
Wartelinie für den Radverkehr 	Gemeinsamer Geh- und Radweg
Markierung Fahrradstraße 	
Markierung Fahrradzone 	

-
-
-
-
-
-
-
-

asphaltierter Ausbau geplant

TOP 3 – Umsetzung der Maßnahmen

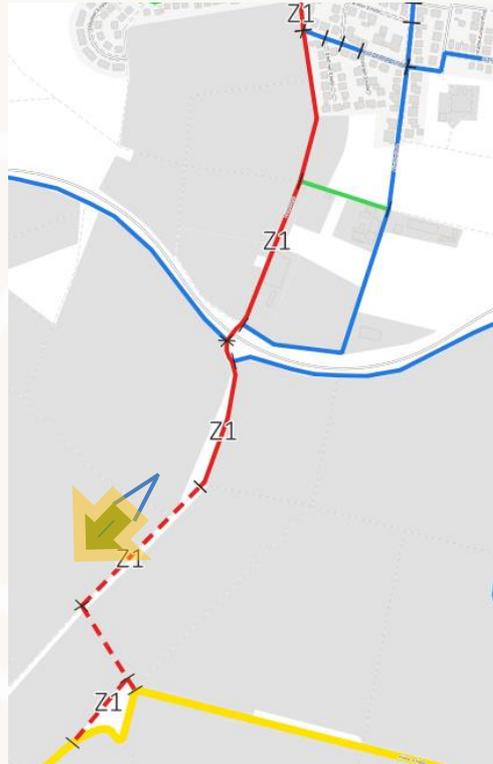
3.1 bereits beantragte Maßnahmen

Planungsbüro Verkehrsalternative Radfahren plus Zufußgehen (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

Asphaltierter Ausbau der Zubringer zur Hohen Straße

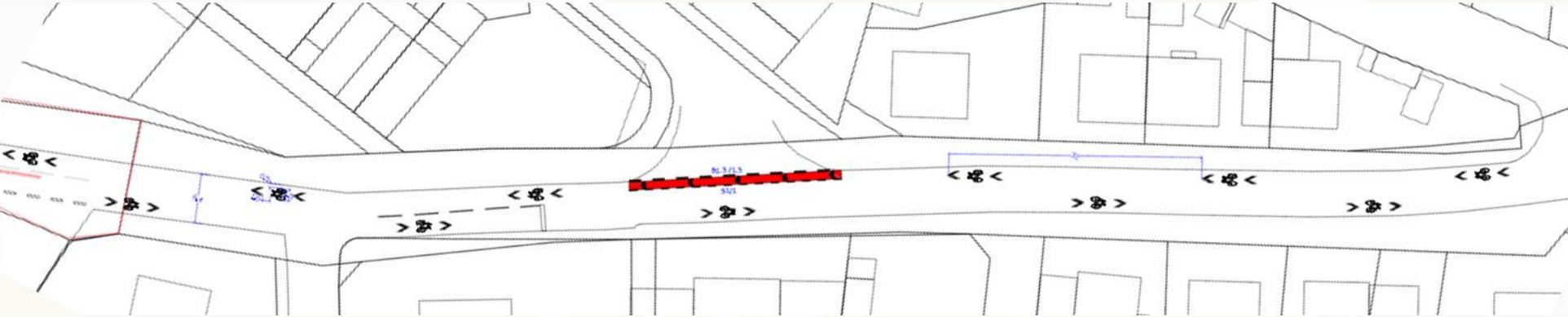
Z₁
von Kilianstädten

Z₂
von Oberdorfelden



TOP 3 Umsetzung der Maßnahmen

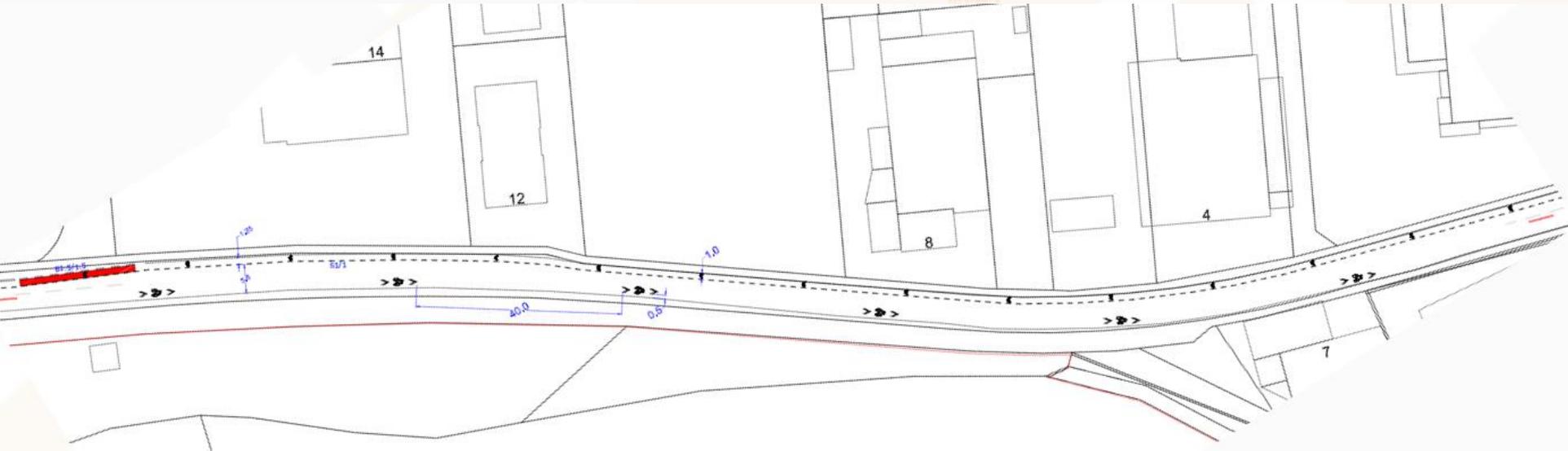
3.1 bereits beantragte Maßnahmen



- Lage:** Pendlerroute 1 – Kilianstädten
Frankfurter Straße | Ortseingang bis Waldstraße
- Bestand:** Keine Radverkehrsanlagen vorhanden
- Planung:** Schutzstreifen und Sharrows

TOP 3. Umsetzung der Maßnahmen

3.1 bereits beantragte Maßnahmen



- Lage:** Pendlerroute 2 – Kilianstädten
Uferstraße (Rücksprache – Main-Kinzig-Kreis)
- Bestand:** Keine Radverkehrsanlagen vorhanden
- Planung:** einseitig Schutzstreifen, einseitig Sharrows

TOP 3 – Umsetzung der Maßnahmen

3.1 bereits beantragte Maßnahmen

Planungsbüro Verkehrsalternative Radfahren plus Zufußgehen (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

Radwegweisung Gemeinde Schöneck

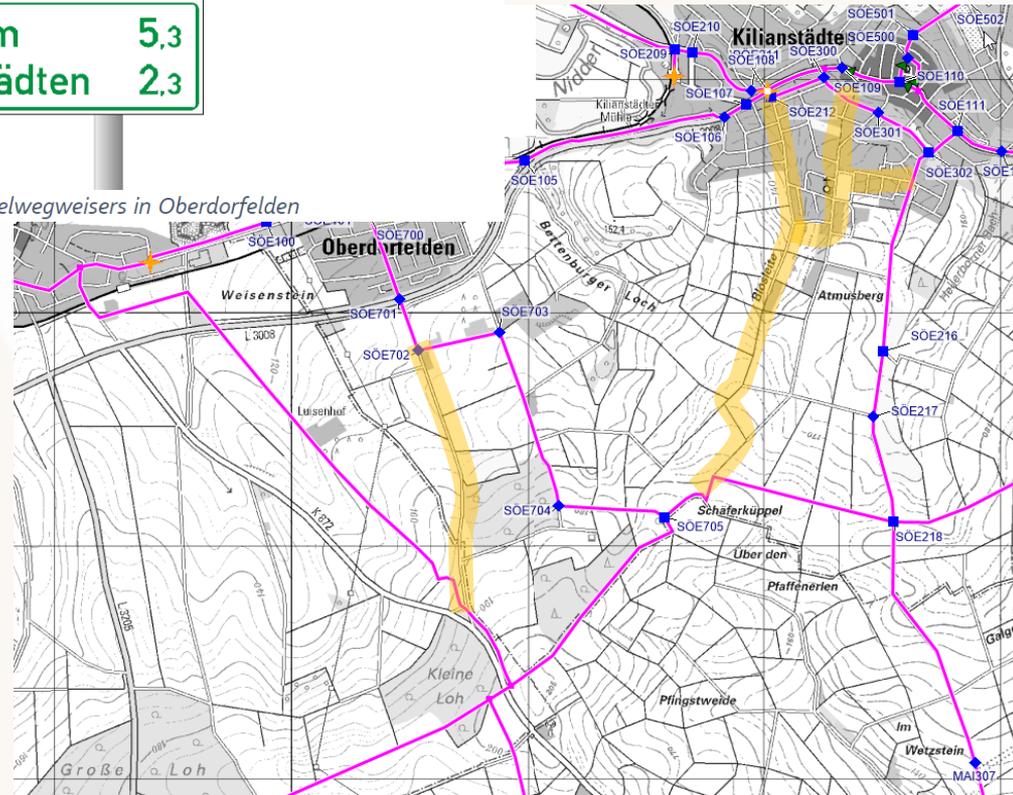
5. Radwegweisung (komplettes Gemeindegebiet – 98 Standorte mit Ziel- und Zwischenwegweisung)

Knoten: Oberdorfelden - Falltorstr. / Oberdorfelder Str.



Abbildung 20: geplante Radwegweisung für Schöneck, Muster eines neu geplanten Zielwegweisers in Oberdorfelden

Streckenergänzungen zur Hohen Straße zum Bahnhof Maintal



TOP 3 – Umsetzung der Maßnahmen

3.2 Prioritäten



Planungsbüro Verkehrsalternative Radfahren plus Zufußgehen (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



- Gefahrenpunkt
- Durchgängigkeit
(Netzlücken oder Hindernisse)
- besondere Dringlichkeit
(hoher Bedarf)
- Umsetzbarkeit
(z. B. Sofortmaßnahmen)
- Kosten
- schwierige Umsetzbarkeit
- hoher Abstimmungsbedarf

begreifbar

Visualisierung

direkt

hohe Qualität

sicher

ausreichende Kurvenradien

bevorrechtigt

störungsarm

Fahrkomfort

attraktiv

geringe Zeitverluste

TOP 3 – Umsetzung der Maßnahmen

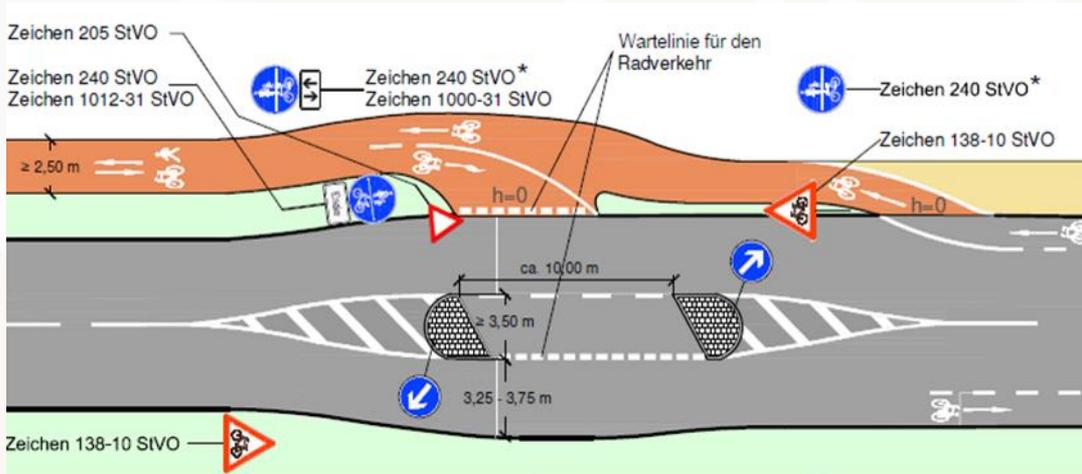
3.2 Beispielmaßnahme (Gefahrenpunkt)

Planungsbüro Verkehrsalternative Radfahren plus Zufußgehen (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Lage: Büdesheim B521 | nördl. Hauptstraße – Beginn Radweg
Pendlerroute 2

Bestand: abruptes Ende des Radweges
Planung: Auflösung des Zweirichtungsradweges
Einbau Mittelinsel



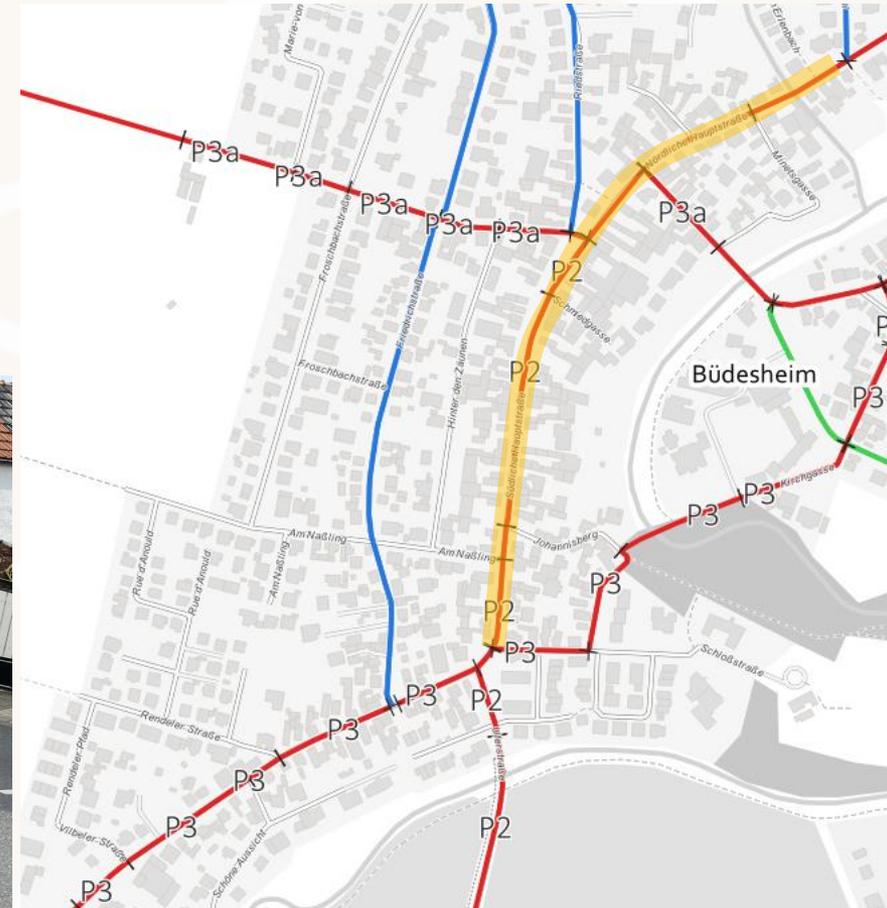
TOP 3 – Umsetzung der Maßnahmen

3.2 Top-Maßnahme | Gefahrenpunkt

Planungsbüro Verkehrsalternative Radfahren plus Zufußgehen (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



- Lage:** Pendlerradroute 2 – Büdesheim / B521 Hauptstraße
- Bestand:** Radverkehrsführung im Mischverkehr, Tempo 50
- Planung:** Reduzierung Tempo 30
Sharrows markieren
Radabstellanlagen



TOP 3 – Umsetzung der Maßnahmen

3.3 Ad-Hoc-Maßnahmen

Planungsbüro Verkehrsalternative Radfahren plus Zufußgehen (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

Radwegweisungsnetzes

- lokale Radrundweg Schöneck

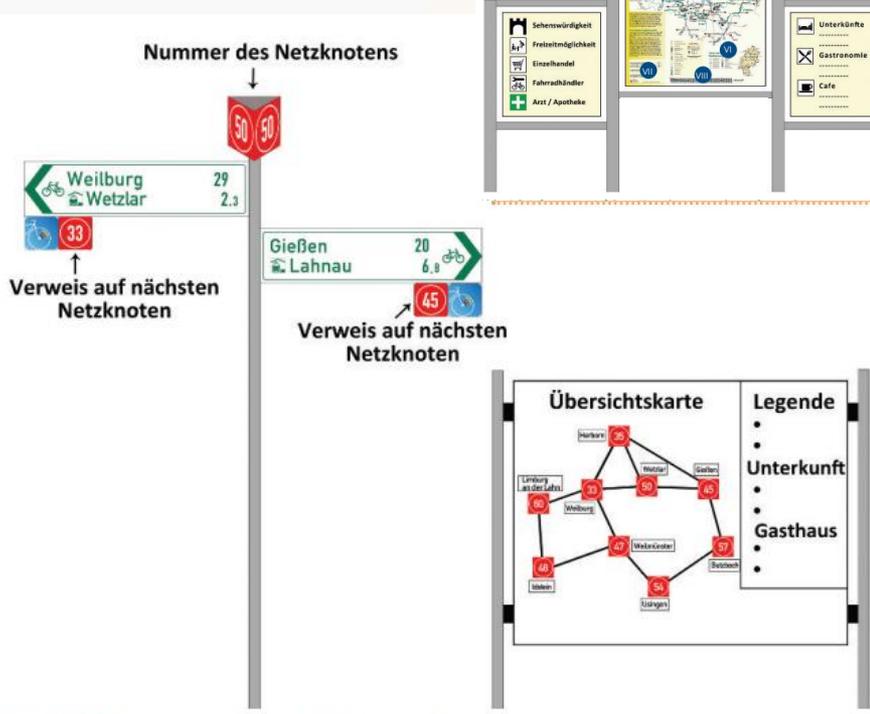
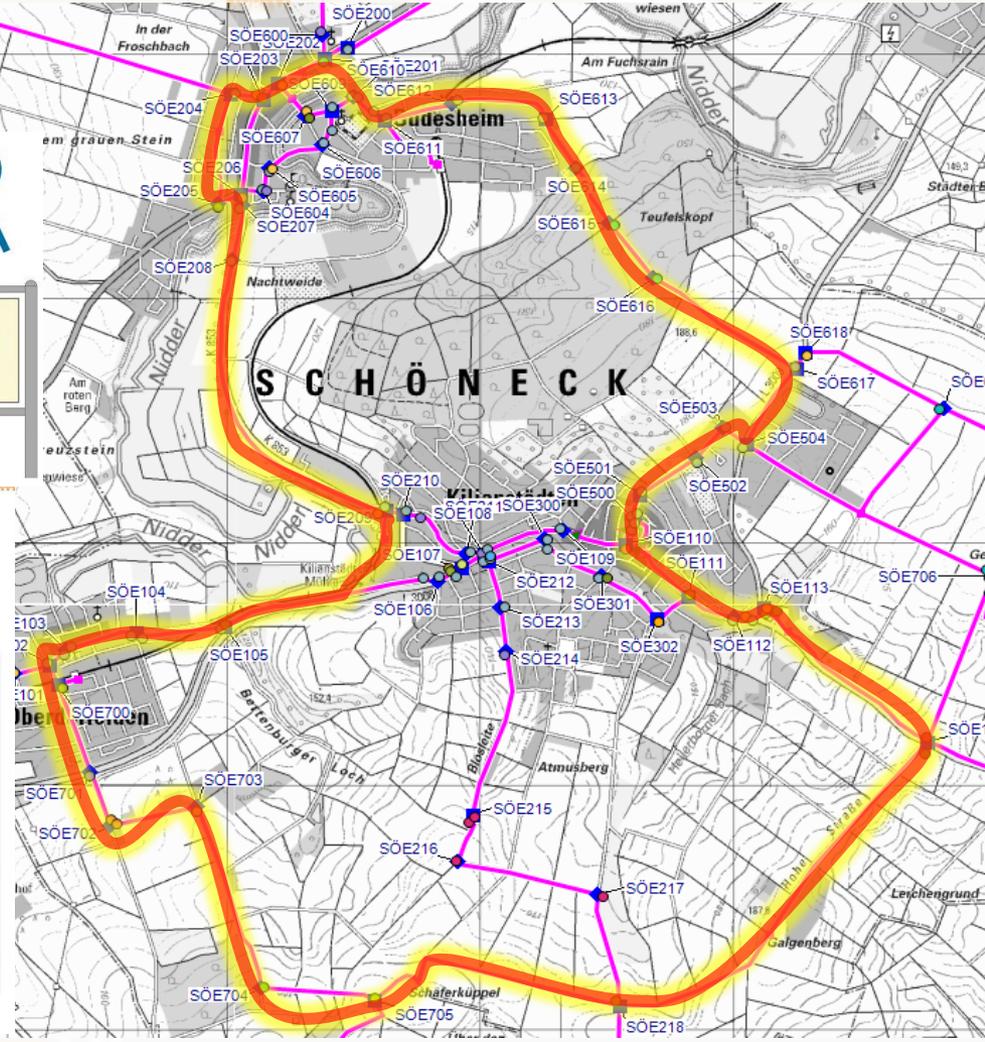


Abb. 4-1: Radwegweisungselemente der Knotenpunktweisung



TOP 3 – Umsetzung der Maßnahmen

3.3 Ad-Hoc-Maßnahmen

Planungsbüro Verkehrsalternative Radfahren plus Zufußgehen (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Weitere Optimierung mittels Verkehrszeichen

- Zusatzzeichen Radfahrer frei
- Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigeben



TOP 3 – Umsetzung der Maßnahmen

3.3 Ad-Hoc-Maßnahmen



Fahrradparken

Ausbau des Fahrradparkens

- Bike + Ride
- Schulen

Neue Standorte

- öffentliche Einrichtungen
- Sport- und Spielplätze
- Einkaufszentren



TOP 3 – Umsetzung der Maßnahmen

3.3 Ad-Hoc-Maßnahmen

Planungsbüro Verkehrsalternative Radfahren plus Zufußgehen (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



- Lage:** südlich Kilianstädten, Hohe Straße
- Bestand:** Wirtschaftsweg
- Planung:** **Randmarkierungen** herstellen, Radwegweisung an Abzweig nach Kilianstädten installieren



TOP 3 – Umsetzung der Maßnahmen

3.3 Ad-Hoc-Maßnahmen



- Lage:** Oderdorfelden, Nidderauer Straße
- Bestand:** Mischverkehr
- Planung:** **Markierungen** mit Fahrradpiktogrammen herstellen,
Radwegweisung nach Kilianstädten

asphaltierter Ausbau geplant

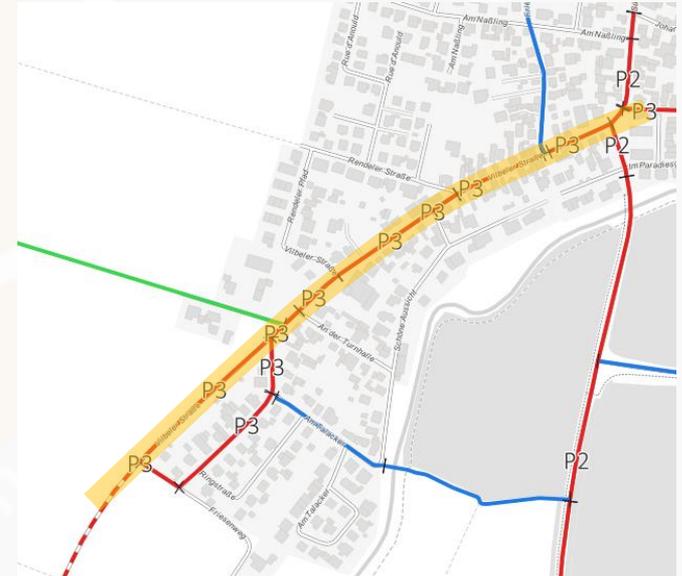
TOP 3 – Umsetzung der Maßnahmen

3.3 Ad-Hoc-Maßnahmen

Planungsbüro Verkehrsalternative Radfahren plus Zufußgehen (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



- Lage:** Pendlerradroute 3 – Büdesheim B521
Vilbeler Straße
- Bestand:** Tempo 50 keine Radverkehrsanlagen; Breite: 6,75m
- Planung:** Anordnung Tempo 30, einseitiger Schutzstreifen,
Markierung einseitiger Sharrows (alternativ beidseitig)



TOP 3 – Umsetzung der Maßnahmen

3.3 Ad-Hoc-Maßnahmen



Lage: Zubringeroute 1 – Oberdorfelden „Hochstädter Straße“
Abschnitt: Frankfurter Straße – Königsberger Straße

Bestand: Tempo 30, keine Anlage für den Radverkehr

Planung: Fahrradstraße mit einseitigem Parken;
Alternative: beidseitige Piktogrammreihe



TOP 3 – Umsetzung der Maßnahmen

3.3 Ad-Hoc-Maßnahmen

Planungsbüro Verkehrsalternative Radfahren plus Zufußgehen (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



- Lage:** Büdesheim, Brückgasse Kirchgasse bis nördl. Hauptstraße |
Route: P3a
Bestand: Mischverkehr Tempo 30
Planung: Fahrradstraße mit Anbindung an den Bahnhof.
Parken bei einseitig konzentrieren und ordnen.



asphaltierter Ausbau geplant

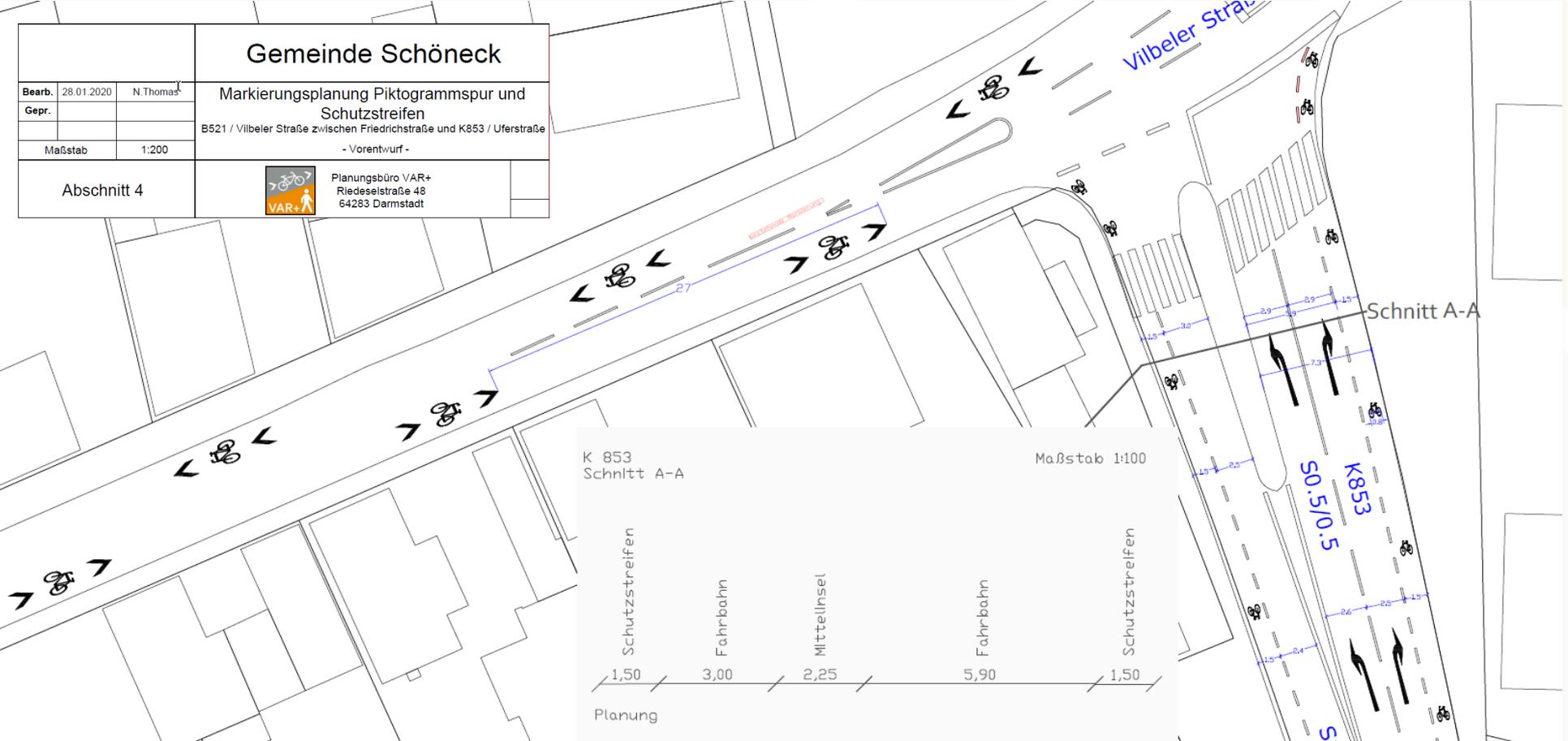
Gemeinde Schöneck

Markierungsplan Piktogrammspur und Schutzstreifen
B521 / Vilbeler Straße zwischen Friedrichstraße und K853 / Uferstraße
- Vorentwurf -



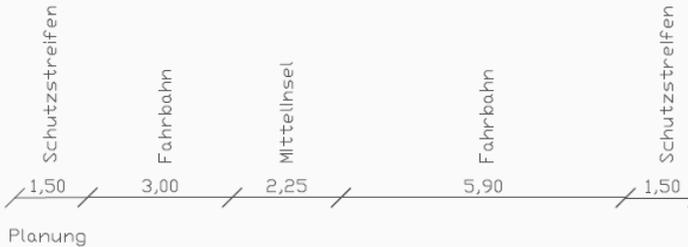
Planungsbüro VAR+
Riedeselstraße 48
64283 Darmstadt

Abschnitt 4



K 853
Schnitt A-A

Maßstab 1:100



TOP 4 – Strategische Maßnahmen Handlungskonzept / -bausteine

asphaltierter Ausbau geplant

TOP 4. Handlungskonzept / -bausteine

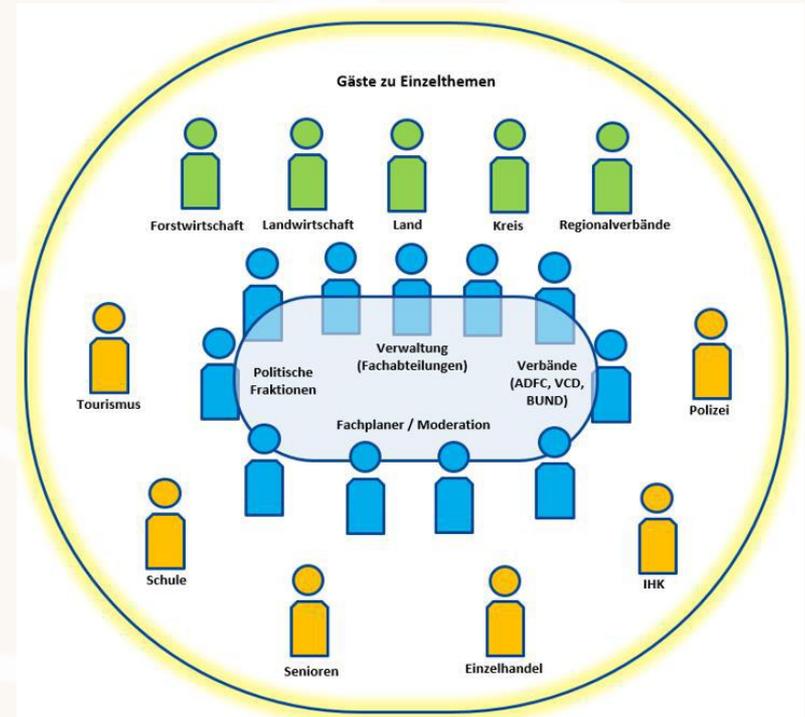
4.1 Lenkungskreis „AG-Radverkehr Schöneck“

Planungsbüro Verkehrsalternative Radfahren plus Zufußgehen (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Die Verwaltung koordiniert
„AG-Radverkehr Schöneck“

- **Mobilitätstag Schöneck**
- **Neubürgerradtouren**
- **Pressearbeit**
- **Individuelle Mobilitätsangebote**
 - Schulen
 - Bürgerschaft
 - Einzelhandel
 - Arbeitgeber



-  **fester Teilnehmerkreis**
-  **lokale Partner zu einzelnen Themen**
-  **regionale Partner aus der Verwaltung**

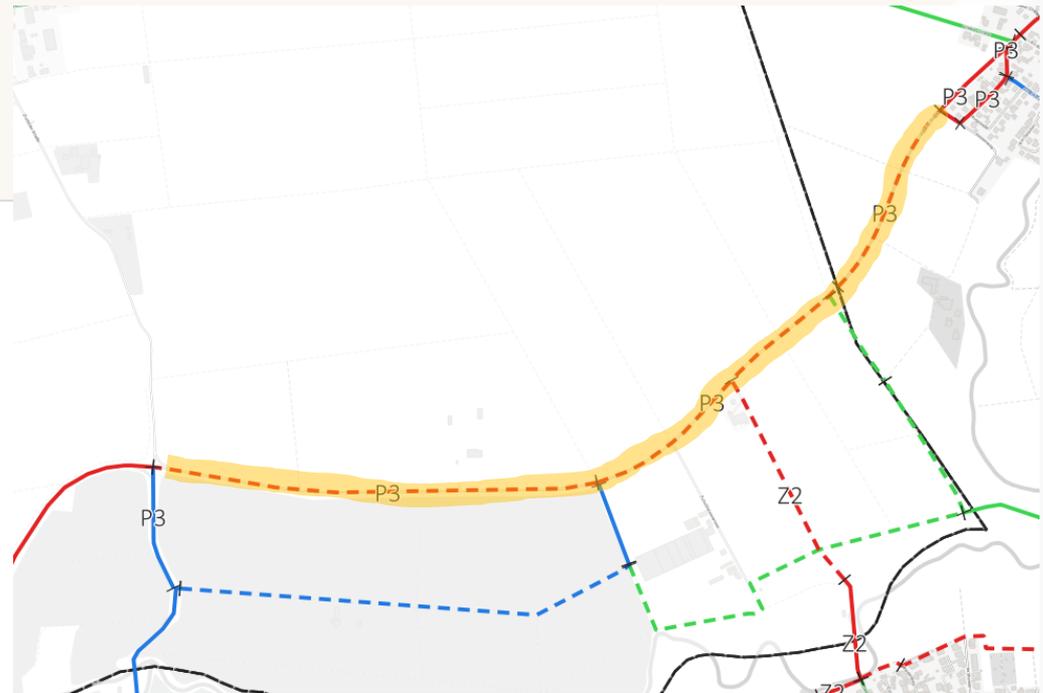
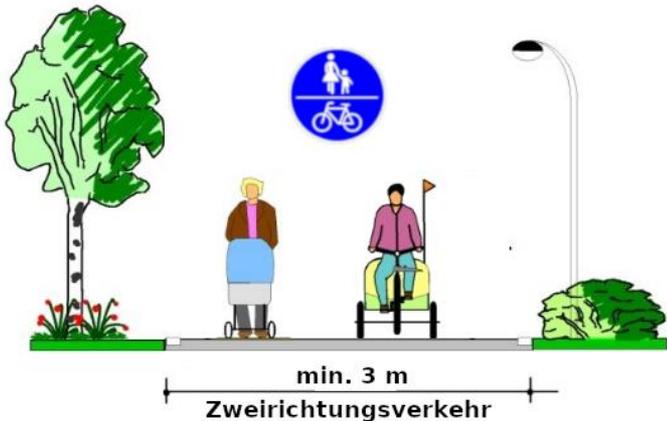
TOP 4 – Strategische Maßnahmen

4.1 Beispielmaßnahme (langfristig)

Planungsbüro Verkehrsalternative Radfahren plus Zufußgehen (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Lage: Pendleradroute 3 – westlich Büdesheim /B 521
Bestand: Keine Anlage für Radverkehr vorhanden, Tempo 100
Planung: Gemeinsamer Geh- und Radweg südlich der Fahrbahn



TOP 4 – Strategische Maßnahmen

4.1 Beispielmaßnahme (langfristig)



Planungsbüro Verkehrsalternative Radfahren plus Zufußgehen (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



- Lage:** Pendlerroute 3 - östlich Büdesheim
- Bestand:** Lückenschluss entlang Bahntrasse
- Planung:** Neubau eines Radwegs entlang der Bahntrasse mit Nidda Querung Richtung Nidderau



TOP 4 – Handlungskonzept/-bausteine

4.2 Vorgehensweise



Planungsbüro Verkehrsalternative Radfahren plus Zufußgehen (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



- **Klärung der Maßnahmen in Zuständigkeit Dritter**
 - Bundes- und Landesstraße mit Hessen Mobil
 - Es gibt ein Radbüro in Wiesbaden und Regionalbeauftragte Bei Hessen Mobil in Darmstadt
 - Z. b. Radweg entlang der B521
- **Synergieeffekte nutzen**
 - Absprachen mit den Nachbarkommunen,
 - dem Main-Kinzig-Kreis,
 - AGNH - Hessen Mobil / Politik
 - Regionalverband Frankfurt RheinMain
- **Mögliche Kooperationen**
 - Energieversorger, Baugenossenschaften, lokale Gewerbe, Einzelhandel

TOP 4 – Handlungskonzept/-bausteine

4.2 Vorgehensweise



Planungsbüro Verkehrsalternative Radfahren plus Zufußgehen (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



1. Interne Koordinierung
2. Maßnahmenabstimmung mit den Nachbarn
3. „weiche Maßnahmen und Qualitätssicherung
4. Förderung der Multimodalität
5. Mobilitätsmanagement

festgestellte
Lückenschlüsse in Schöneck

Lage der Lückenschlüsse	Anzahl	Länge (m)	Kosten (€)
Büdesheim	2	1.460	87.800
Kilianstädten	6	2.780	159.500
Neue Nidder Brücke	1	15	350.000
Oberdorfelden	6	2.530	149.400
Summe	15	6.785	746.700



TOP 5 – Kosten/Fördermittel

1. Ausbau des Radverkehrsnetzes
2. Kosten – weitere Handlungsprogramme
3. Fördermittel

TOP 5 Kosten/Fördermittel

5.1 Ausbau Radverkehrsnetz



Planungsbüro Verkehrsalternative Radfahren plus Zufußgehen (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Lage	Länge (km)	Anzahl der Maßnahmen	Kosten (€)
Pendlerrouen (inkl. Hohe Straße + Zubringer)	25,7	115	3.705.000
Basisrouen	25,1	14	412.700
Verdichtungsnetz (nur Lückenschlüsse)	6,8	15	746.700
Summe		144	4.854.400

TOP 5 Kosten/Fördermittel

5.2 Kosten – weitere Handlungsprogramme



Planungsbüro Verkehrsalternative Radfahren plus Zufußgehen (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Typ	Kosten (€)
Handlungsempfehlungen „schulische Mobilität“	nach Rücksprache
Förderung der Multimodalität	300.000 €
Radwegweisung	50.000 €
Planung / ad hoc – Maßnahmen	55.000 €
Radparken	100.000 €
Mobilitätsmanagement	10.000 €
Serviceelemente	25.000 €
Fahrradzählgeräte	nach Rücksprache
Öffentlichkeitsarbeit & Kommunikation	20.000 €

TOP 5 Kosten/Fördermittel

5.3 Fördermittel



Planungsbüro Verkehrsalternative Radfahren plus Zufußgehen (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Der Gemeinde Schöneck wird vorgeschlagen,
250.000 € / pro Jahr Haushaltsmitteln bereitzustellen:

50% Fördermitteln könnten einkalkuliert werden

In 5 Jahren könnten somit 1.250.000 € für: Netzausbau, Grunderwerb z. B. für Lückenschlüsse zur Verfügung stehen.

Mitteilung an den Ausschuss BUVEK

Gewährung einer Zuwendung im Förderbereich Nahmobilität

Wir haben bei Hessen Mobil kürzlich einen Antrag auf Gewährung einer Zuwendung im Förderbereich Nahmobilität gestellt. Der Antrag wurde in unserem Auftrag durch das Planungsbüro VAR+ vorbereitet. Der Antrag wurde am 14.05.2021 eingereicht. Er beinhaltet folgende Maßnahmen:

1. Bau- und Ausbau von Radwegen in der Feldmarkung;
2. Bau von Fahrradabstellplätzen im öffentlichen Raum;
3. Wegweisung und Beschilderung von Radrouten;
4. die barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen (Markierung von Radstreifen).

Hessen Mobil hat mittlerweile bestätigt, dass Punkt 4 nicht förderwürdig ist, da die geplanten Markierungsarbeiten nicht dem Regelwerk Musterlösungen und Qualitätsstandards des Landes Hessen entsprechen. Hierfür eine Überarbeitung des Planungsbüros erforderlich.

Punkt 4 ist erledigt. Das von Hessen Mobil angeforderte Wegweisungskataster befindet sich über hundert Seiten umfasst, liegt vor und wird eingereicht.

Zu den Punkten 1 und 2 wurden noch Unterlagen angefordert. Dies wird seitens der Verwaltung in Zusammenarbeit mit VAR+ geleistet.

Hessen Mobil hat in einer Mail nach Prüfung unseres Antrages dem Landes mitgeteilt:

*„Nachfolgend erhalten Sie noch ein paar allgemeine Informationen:
Falls Sie es schaffen, Ihren Antrag bis zum 1. September einzureichen, stellen wir diesen in der Ministeriumsbesprechung im September vor. Stimmt das Ministerium der Förderung zu, besteht im folgenden Jahr die Möglichkeit einer Bewilligung. Bitte beachten Sie hierbei die voraussichtliche Haushaltsöffnung des Landes Hessens im April/Mai nächsten Jahres. Erst ab diesem Zeitpunkt können Bescheide ausgestellt werden“.*

Demnach kann die Auftragsvergabe seitens der Gemeinde erst nach Bewilligung im Frühjahr nächsten Jahres erfolgen.

Da der Fördertopf für dieses Jahr ohnehin ausgeschöpft ist, ist es unschädlich, wenn wir die Unterlagen nicht zum 01. September einreichen, sondern erst bis zum 30. November dieses Jahres. Dies ist die Aussage von Hessen Mobil in einem heute geführten Gespräch. Die Zeit wird nun genutzt, um die umfangreich geforderten Unterlagen vorzubereiten. Nach Vorprüfung wird der Antrag dann bei Hessen Mobil für die Ministeriumsbesprechung vorgelegt.

Mathias Laufer
Fachbereichsleiter
Bürgerservice-Ordnungswesen

Schöneck, den 26.08.2021

TOP 5 Kosten/Fördermittel

5.3 Fördermittel



Vom Land Hessen



NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

FÖRDERUNG FÜR BELEUCHTUNG AUF AUSSERÖRTLICHEN SCHULWEGEN

Für Landkreise, Städte und Gemeinden

Der Schulweg ist der häufigste Anlass, warum Kinder und Jugendliche im Alltag mobil eigenständig zu Fuß und auf dem Rad zurückzulegen, fördert nicht nur motorische, kognitive und soziale Fähigkeiten, sondern legt auch schon früh den Grundstein für vernünftiges und umweltbewusstes Mobilitätsverhalten im Erwachsenenalter.

Damit es auch in den dunkleren Jahreszeiten attraktiv ist, den Weg zur Schule zu Fuß oder mit dem Rad zurückzulegen, unterstützt Rad zurück das Land Hessen ab und fördert die Planung und den Bau von Beleuchtungsanlagen auf wichtigen, außerörtlichen Schulwegen.

Welche Projekte werden gefördert?

Gefördert wird die Beleuchtung auf wichtigeren, als solche gelten Strecken, die Kriterien erfüllen:

- Auf der Route muss der nächste 500m Entfernung zu erreichen / Durchschrittsfrequenz v. Schulweg mit dem Rad.
- Auf der Route muss ein Punkt in der Spitzenstunde bzw. 3 bei kombinierten Fuß- und

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
V-033-d-06-03-05#002

Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität

-Durchführungserlass-

April 2021



NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

Einfach machen: FÖRDERUNG FÜR KOMMUNEN

Voraussetzung für den Fuß- und Radverkehr ist eine attraktive Infrastruktur. Dabei reicht das Spektrum von sicheren und durchgängigen Verbindungen über Radabstellanlagen bis hin zur Bank zum Ausruhen. Bund und Land unterstützen die Kommunen bei der Umsetzung solcher Maßnahmen finanziell. Bei der Auswahl der Fördermöglichkeiten und der Antragstellung beraten die Fachdezernate Verkehrsinfrastrukturförderung von Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (FD VIF) die Kommunen.



Mit der Webseite www.nahmobil-hessen.de/foerderung/ einfach zur Förderung

TOP 5 Kosten/Fördermittel

5.3 Fördermittel



Bund und Land

Bund z. B.
Thema

Klimaschutz



Förderprogramme der Bundesländer
kumulierbar mit der Kommunalrichtlinie



Kontaktdaten

Service- und Kompetenzzentrum
Kommunaler Klimaschutz (SKKK)
030 39001-170
skkk@klimaschutz.de

er
elle sind die Förderprogramme der Bundesländer aufgeführt, die prinzipiell mit der
thlinie kumulierbar sind. Sie erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.
ie Kumulierung von Landes- mit Bundesmitteln planen, kontaktieren Sie bitte frühzeitig den
Jülich sowie die zuständigen Ansprechpersonen auf Landesebene. Fragen zur Förderung
nen auch das SKKK, das im Auftrag des Bundesumweltministeriums tätig ist.

2019



EU



Gefördert durch
Europäischer Landwirtschaftsfonds für die
Entwicklung des ländlichen Raums:
Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete

für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
Bundesministerium
zur Förderung von Klimaschutzprojekten
im kommunalen Umfeld
„Kommunalrichtlinie“
Vom 22. Juli 2020



Dipl.-Ing. Uwe Petry

Planungsbüro **VAR+**

Riedeselstraße 48

64283 Darmstadt

Tel.: 06151 - 10 19 10 5

Fax: 06151 - 66 03 71

Mobil: 0173 9 311 322

E-Mail: uwe.petry@varplus.de

Homepage: www.varplus.de



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit.**