

# Radverkehrskonzept Hochtaunus im Usinger Land

Der Hochtaunuskreis hatte bis Anfang 2022 kein eigenes Radverkehrsnetz. Vereinzelt gibt es kommunale Radverkehrsplanungen. Übergeordnete Radverkehrsnetze sind das Netz des Regionalen Flächennutzungsplans (RegFNP) sowie das Radhauptnetz Hessen.

Kein Radverkehrsnetz war das vom Hochtaunuskreis erstellte Radroutennetz, das Basis für die Ausschilderung per grüner Standard-Fahrradwegweisung war. Hierbei handelte es sich um ein Freizeitnetz.

Der Hochtaunuskreis hat ein Radverkehrskonzept für den Alltagsradverkehr erstellen lassen mit dem Ziel, sichere Radwegeverbindungen zwischen den kreisangehörigen Städten und Gemeinden zu schaffen. Das Projekt der initialen Konzepterstellung begann im November 2020 mit einer ersten Online-Bürgerbeteiligung und wurde im Januar 2022 abgeschlossen.

Dieses Dossier behandelt die Kommunen im Zuständigkeitsbereich des ADFC Usinger Land e.V., also Neu-Anspach, Usingen und Wehrheim, die man aufgrund der geografischen Gegebenheiten (geologisch so nicht korrekt) auch unter dem Begriff „Usinger Becken“ zusammenfassen kann.

## Inhaltsverzeichnis

- [ADFC-Handlungsanalyse nach Fertigstellung des Konzepts](#)  
vom 13. Februar 2022



Link zum Radverkehrskonzept beim Hochtaunuskreis:

[radverkehrskonzept-hochtaunuskreis.de](https://www.radverkehrskonzept-hochtaunuskreis.de)

## ADFC Usinger Land e.V.

Neu-Anspach | Usingen | Wehrheim

✉ c/o Stefan Pohl

Westerwaldstraße 13, 61273 Wehrheim

☎ 06081 / 5846535 (mit Anrufbeantworter)

@ [info@adfc-usinger-land.de](mailto:info@adfc-usinger-land.de)

🌐 [www.adfc-usinger-land.de](http://www.adfc-usinger-land.de)

## ADFC-Handlungsanalyse nach Fertigstellung des Konzepts

Das erstmals erstellte Radverkehrskonzept des Hochtaunuskreises ist öffentlich zugänglich. Die Beschlussfassung im Kreistag ist noch nicht erfolgt, da sind bereits zahlreiche Presseartikel zu einer Realisierung bis 2032 mit beeindruckenden Investitionssummen erschienen. Inzwischen hat der Verkehrsausschuss des Hochtaunuskreises das Konzept einstimmig beschlossen.

> [https://buengerinfo.hochtaunuskreis.de/si0057.asp?\\_ksinr=6429](https://buengerinfo.hochtaunuskreis.de/si0057.asp?_ksinr=6429)

Es werden Investitionssummen von 152 Mio. € nur für das Kreisverkehrsnetz und einen Realisierungszeitraum bis 2032 kommuniziert. Nicht enthalten sind Radverkehrsförderungsmaßnahmen, die eine ebenfalls notwendige kommunale Verdichtung herstellen. Das ist nicht Teil des Kreiskonzepts. Das geplante Radverkehrsnetz fällt zudem hinter dem per Fahrradwegweisung ausgeschilderten Netz zurück. Das Kreisverkehrsnetz ist demnach bei weitem noch nicht alles, was für mehr Radverkehr in der Fläche notwendig ist.

Nachfolgend behandelt dieses Dossier die Themen

- Örtliche Konzepte als Ergänzung
- Finanzanteil des Hochtaunuskreises
- Finanzanteil der Kommunen
- Fehlende Priorisierung von Gesamtverbindungen
- Planungskapazitäten
- Anhänge:
  - Kostenverteilung auf Baulastträger
  - Anhang: Ausgewählte Liste von Zeitungsartikeln

### Gesamtfazit: Finanzen und Personal zeitnah bereitstellen!

Der ADFC erwartet von den drei Kommunen im Usinger Land zur zeitgerechten Umsetzung des Kreisverkehrsnetzes beginnend spätestens 2023 die Bereitstellung von Finanzmitteln und Planungskapazitäten. Abhängig von Förderquoten und Fördertöpfen kann der Eigenanteil dabei zwischen 20% und 100% liegen. Angesichts der hohen kreisweiten Gesamtsumme ohne Förderung nur für den kommunalen Anteil von 56 Mio. € muss schon im Haushalt 2023 mit einer Summe zwischen 200 T€ und 500 T€ von jeder der drei Kommune begonnen werden – und das über die mittelfristige Finanzplanung bis 2032 jährlich so fortgesetzt werden. Nicht berücksichtigt sind zudem örtliche Radverkehrskonzepte, die zusätzlichen Finanz- und Planungsbedarf nach sich ziehen. Die Ausbesserung oder Herstellung wichtiger Verbindungen kann nun umgehend begonnen werden.

## Örtliche Konzepte als Ergänzung

Die Kommunen im Usinger Land, Neu-Anspach, Usingen und Wehrheim, haben aktuell keine eigenen örtlichen Konzepte – die dann eine Ergänzung wären und noch zum Kreisverkehrskonzept hinzu kämen. Andere sind da weiter: Die Stadt Steinbach hat das bereits durchgeführt und online bereitgestellt, für die Stadt Königstein ist ein Konzept in Arbeit.

Die Stadt Usingen will in Kürze ein Nahmobilitätskonzept beauftragen. Gegen ein gemeinsames örtliches Konzept im Usinger Land haben sich die drei Kommunen im Usinger Becken leider schon entschieden, nach ADFC-Ansicht wäre das sehr sinnvoll und wahrscheinlich in Summe günstiger gewesen.

Mit der Umsetzung des Kreiskonzepts – es ist ja ein in sich schlüssiges und mit den Kommunen im Detail abgestimmtes Konzept – kann unmittelbar begonnen werden, auch wenn kein zusätzliches örtliches Konzept vorliegt. Ein örtliches Konzept kann als Ergänzung später zu den ersten Umsetzungen im Kreisverkehrsnetz sinnvoller Weise hinzukommen.

## Finanzanteil des Hochtaunuskreises

Nach dem Konzept zum Radverkehrsnetz Hochtaunus muss der Hochtaunuskreis 28 Mio. € bis 2032 investieren. Ob es dafür eine Förderung vom Land gibt, geht aus dem Konzept nicht hervor. In der Presse werden bereits Förderquoten von 70% für den Kreisanteil genannt. Der Hochtaunuskreis fängt dieses Jahr mit 1,4 Mio. € und nächstes Jahr mit 1,0 Mio. € Eigenmitteln an. Ohne Förderung müssten es im Schnitt knapp unter 3 Mio. € pro Jahr – bezogen auf die 28 Mio. € – sein. Kommt hingegen eine Förderung noch hinzu, liegt man mit den jetzt genannten Summen auf Kreisebene im erforderlichen Jahresschnitt.

## Finanzanteil der Kommunen

Viele Kosten müssen die Kommunen selbst schultern: 56 Mio. € - bis 2032. Aus dem Konzept lässt sich nicht ohne weiteres ein konkreter Anteil pro Kommune herauslesen. Es ist auch nicht erkennbar, ob mit Zuschüssen und wenn ja in welcher Höhe zu rechnen ist. Viele Maßnahmen gehen über kommunale Grenzen hinweg. Zur Aufteilung der übergreifenden Maßnahmen gibt es keine Aussagen. Man kann zunächst also nur die volle Summe von 56 Mio. € ansetzen und eine grobe Schätzung vornehmen.

Die 56 Mio. € werden für eine grobe Schätzung durch 12 Kommunen geteilt. Zwar sind es 13, aber die kleinste Kommune Steinbach ist flächenmäßig im Verhältnis so klein, dass man für den groben Ansatz bei einer pro-Kopf-Umrechnung für den rein kommunalen Anteil allein für das Kreisnetz die Stadt auch herauslassen kann. Im Schnitt kommt man so auf rund 4,5 Mio. € pro Kommune bis 2032.

Auch die Kommunen können nicht 2022 beginnen, wahrscheinlich auch nicht 2023 - jedenfalls in nennenswertem Umfang. Für die grobe Berechnung verteilt sich die Summe also auf den Zeitraum 2024 bis 2032. Pro Jahr und Kommune sind das im Schnitt grob 500 T€. Hier wird es Ungenauigkeiten geben, denn natürlich sind große, weitgehend bebaute Städte hinsichtlich kommunaler Anteile anders aufgestellt als ländliche Kommunen mit viel Platz zwischen

Ortschaften und teilweise völlig fehlender Fahrradinfrastruktur. Wichtig: Es ist nur eine Durchschnittsbetrachtung, damit man eine Vorstellung davon erhält, was notwendig sein wird.

Als Fazit bedeutet das: Pro Jahr müssen in Neu-Anspach, Usingen und Wehrheim zwischen 2024 und 2032 grob je 500 T€ eingestellt werden, und zwar jedes Jahr wieder. Damit werden "nur" die reinen Wege des Kreisverkehrsnetzes hergestellt. Lokale Maßnahmen – etwa aufgrund eines ergänzenden lokalen Konzepts - sind nicht abgedeckt, weitere Infrastrukturen wie Abstellanlagen auch nicht.

Falls es dafür Fördermittel geben sollte, sind es üblicher Weise zwischen 60% und 80% - abhängig von der Kommune – und der Bauträgerschaft. Setzt man 60% Förderung an, müsste jede Kommune jedes Jahr wieder bis 2032 im Schnitt immer noch etwa 200 T€ bereitstellen. Es kann dabei nicht davon ausgegangen werden, dass alle Maßnahmen gefördert werden. Die Summe von 200 T€ sind also eher als der absolute Mindestansatz anzusehen.

Der ADFC erwartet, dass zur Umsetzung des Konzepts angesichts der großen Summe jede der drei Kommunen Neu-Anspach, Usingen und Wehrheim im Haushalt 2023 je schon mal pauschal mit einem größeren Betrag zwischen 200 T€ und 500 T€ einsetzt, um den Zeitplan halten zu können. Zudem müssen in der mittelfristigen Finanzplanung ebenfalls entsprechend größere Beträge eingeplant werden. Der Abarbeitungsberg ist so groß und durch das Konzept unzweifelhaft klar, dass man einen ersten Mittelansatz in 2032 auch ohne konkrete Einzelmaßnahmenhinterlegung unterbringen wird, wenn man das Zielnetz 2032 ernst nimmt. Unterbleibt das, werden die Aussichten mit jedem Jahr Verschiebung schlechter.

Im Kreistag – zunächst im Verkehrsausschuss - haben die Parteien, Fraktionen und Personen, die ja auch auf der Ortsebene aktiv bzw. bis dorthin vernetzt sind, das Kreisverkehrsnetz beschlossen. Jetzt darf man von der Politik in den Kommunen erwarten, dass die Finanzmittel und Personalressourcen ebenfalls ab dem nächst möglichen Zeitraum in nennenswertem Umfang bereitgestellt werden. Der ADFC wird dies jedenfalls so einfordern.

## Fehlende Priorisierung von Gesamtverbindungen

Ein großen Manko an dem Plan sieht der ADFC darin, dass zwar viele kleine Einzelmaßnahmen priorisiert sind, die Gesamtverbindungen jedoch nicht. Dabei wäre das schon deshalb wichtig, um Zeichen zu setzen und das Gefühl zu vermitteln, dass etwas praktisch Nutzbares entsteht - wenn auch vielleicht nicht jeder davon gleich profitiert, weil es nicht der „eigene“ Weg ist. Zwar gibt es im Konzept eine Darstellung verschiedener Netzebenen und zusammengefasste Linien, die Schwerpunkte zeigen. Eine Auflistung, wie wichtig nun eine einzelne Linie aus den Linienkonsolidierungen ist und welche Einzelmaßnahmen dafür in Summe zusammen priorisiert werden müssen, gibt es nicht. Die alleinige Priorisierung der Einzelmaßnahmen ist dabei häufig wenig hilfreich. Es muss erst noch eine Menge Zeit investiert werden, die Einzelmaßnahmen so zusammenzustellen, dass daraus in der Zusammenarbeit aller Verwaltungsebenen etwas praktisch Umsetzbares wird. Da solche Verbindungsprioritäten nicht definiert sind, werden Diskussionen und Abstimmungen darüber nötig, was nun mit welcher Priorität gemacht wird und wer welchen Anteil beisteuert - verbunden damit, dass in dieser Zeit keine Umsetzung von Maßnahmen stattfindet.

## Planungskapazitäten

Völlig außen vor sind die Planungskapazitäten. Die Kommunen sind ad hoc wohl schwerlich in der Lage, das alles zu koordinieren, zu planen und umzusetzen. Das Land Hessen kann nicht einspringen, es schafft das ja jetzt schon kaum, dabei plant es gar keine Umsetzungen in dieser kommunalen Kleinteiligkeit. Zudem werden viele Verbindungen nur in Kombination verschiedener Bauträger realisiert werden können. Es sind also spürbare Planungskapazitäten erforderlich, die die jeweiligen Eigenanteile ermitteln, kommunenübergreifend abstimmen, Fördermitteltöpfe identifizieren und optimal einsetzen – und dann die konkrete Umsetzung planen und begleiten.

Daraus ergibt sich eine weitere Anforderung an die Politik, die das auf Kreisebene das Konzept so beschließt: Vor Ort müssen die Kapazitäten für die erforderlichen Abstimmungen und Planungen ab sofort bereitgestellt werden - nicht erst in 2-3 Jahren. Über Konzept kann sich jede Kommune schon mal intensiv beugen und anfangen, Maßnahmen- und Zeitpläne grob zusammenzustellen. Personalkosten und -kapazitäten für solche Planungsvorgänge sind im Konzept nicht enthalten und kommen für die Kommunen dazu.

Damit dies für die Kommunen leistbar ist, wäre es aus ADFC-Sicht sinnvoll, sich fraktions-, partei- und kommuneübergreifend im Usinger Land (also "nur" Neu-Anspach, Usingen und Wehrheim) zusammenzutun und genug Kapazitäten bereitzustellen, um die nötigen Aufgaben zu bewältigen. Das kann auch ein Radverkehrsbüro sein, das neben der Konzeption auch die Umsetzung begleitet. Die Mobilitätsbeauftragte auf Kreisebene wird das wohl kaum für alle Kommunen leisten können, ein ehrenamtlicher Fahrradbeauftragter und ansonsten so nebenbei in den Kommunen angesiedelte Zuständige dürfen auch massive Zuarbeiten benötigen.

## Anhang: Kostenverteilung auf Baulastträger

Tabelle 2: Kostenverteilung nach Baulastträger

Bund	31.090.000 €
Bund Herstellungsradweg	7.090.000 €
Land Hessen	26.200.000 €
Land Hessen Herstellungsradwege	8.320.000 €
Hochtaunuskreis	16.930.000 €
Hochtaunuskreis Herstellungsradweg	11.050.000 €
Gemeinden	56.200.000 €
Hessen Forst	750.000 €
<b>Gesamt</b>	<b>152.050.000 €</b>

Auszug Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis, Stand 2022-02-12

### Anhang: Ausgewählte Liste von Zeitungsartikeln

- leider nur teilweise online verfügbar -

- Taunus Zeitung, 12. Februar 2022  
**Bei Kreisstraßen Radwege künftig möglichst umsetzen**
- Taunus Zeitung, 26.01.2022:  
**Strecken sollen bis 2032 feststehen**  
<https://www.fnp.de/lokales/hochtaunus/strecken-sollen-bis-2032-feststehen-91260672.html>
- Taunus Nachrichten, 26.01.2022:  
**Kreis gibt Startschuss für zukunftsfähiges Radverkehrsnetz**  
<https://www.taunus-nachrichten.de/region/kreis-gibt-startschuss-fuer-zukunftsfahigesradverkehrsnetz-id115241.html>
- Taunus Zeitung, 26.01.2022:  
**Fahrradwege durch den Taunus Strecken sollen bis 2032 feststehen**  
<https://www.fnp.de/lokales/hochtaunus/strecken-sollen-bis-2032-feststehen-91260672.html>