



ADFC-Fahrradklima-Test im Usinger Land:

Ein Jahr Fahrradförderung: Eine Zwischenbilanz des ADFC

Was hat sich nach dem Fahrradklima-Test im Usinger Land getan? Bemühen sich die Kommunen im Usinger Land um die Förderung des Radfahrens, damit ein vernünftiges Angebot entsteht, das Auto öfters stehen zu lassen? Der ADFC Usinger Land wagt nach einem Jahr eine Zwischenbilanz. Wir beginnen mit einem Gesamtfazit und gehen danach genauer auf die einzelnen Kommunen ein.

Wir können dabei nur das berücksichtigen, was dem ADFC selbst aufgefallen ist oder mitgeteilt wurde. Dabei differenzieren wir zwischen Alltags- und Freizeitverkehr und gewichten den Alltagsradverkehr deutlich stärker. Für eine Veränderung hin zu weniger Kraftfahrzeugverkehr unter anderem durch Verlagerung auf den Radverkehr müssen vor allem für den Alltagsverkehr mehr und bessere Angebote gemacht werden. Der lokale Freizeitverkehr kann zur verstärkten Fahrradnutzung motivieren, ohne attraktive Angebote für den Alltag bewirkt das aber keinen Umstieg, sondern zusätzlichen Freizeit-Radverkehr.

Unser Gesamtfazit - kurz und schmerzhaft:

Das reicht nicht. Ein bisschen mehr Freizeitradeln ist zu wenig.

Verkehrswende geht anders.

Besonders nachdenklich stimmt den ADFC, dass auch dann Chancen ausgelassen werden, etwas für den Radverkehr zu erreichen, wenn es keine Konkurrenz um vorhandene Verkehrsflächen gibt bzw. Verbesserungsmaßnahmen nicht mit Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr einher gehen. Hier muss die Politik auf allen Ebenen auch parteiübergreifend zusammenarbeiten und endlich die Bremsen lösen!

Zwischenbilanz Ende 2021: Einleitung

Der ADFC Usinger Land umfasst die Kommunen Neu-Anspach, Usingen und Wehrheim und zieht für diese drei Kommunen Ende 2021 eine Zwischenbilanz zum Thema Fahrradförderung. Grundlage ist der ADFC-Fahradklima-Test, der zuletzt Ende 2020 durchgeführt wurde und in der Regel alle zwei Jahre wiederholt wird.

Informationen zum Fahrradklima-Test gibt es im Internet unter

fahradklima-test.adfc.de

Zunächst bewerten wir übergreifend die wahrgenommene und erfahrene Situation. Danach gehen wir auf jede Kommune einzeln ein. Der Aktivitätenumfang ist sehr unterschiedlich.

Die übergreifende Betrachtung

Radverkehrsanlagen für den Alltagsradverkehr, also für den Weg zur Arbeit, zur Schule und zum Einkauf sind weder mehr noch besser geworden, von wenigen punktuellen Ausnahmen abgesehen. Ausschließlich für Wehrheim sind dem ADFC Bemühungen bekannt, an der außerörtlichen Situation etwas zu verbessern. Das geht nicht kurzfristig, sondern eher mittelfristig - erfordert aber, dass man damit bereits angefangen hat. Warum hier so wenig Aktivität in Usingen und Neu-Anspach an den Tag gelegt wird, kann der ADFC nicht verstehen. Hier entsteht in den allermeisten Fällen noch nicht einmal eine Konfliktsituation zwischen Kraftfahrzeugverkehr und Radverkehr. Es geht um ein paralleles Angebot für den Radverkehr. Alle drei Kommunen haben sich am Radverkehrskonzept des Hochtaunuskreises beteiligt, das in Kürze beschlossen werden soll. Das ist gut, aber eine Selbstverständlichkeit. Gebraucht werden jedoch Umsetzungen - nur Pläne machen reicht nicht. Man muss Themen angesichts längerer Planungszeiträume so früh wie möglich aktiv antreiben. Davon ist in Usingen und Neu-Anspach nichts wahrnehmbar, obwohl zumindest einige Themen auch ohne Konzept klar vor Augen liegen und Bedarf sofort angemeldet werden könnte.

Im Freizeitbereich lässt sich für Wehrheim und Usingen Positives vermerken. Untereinander verknüpfte Rundrouten werden ausgewiesen bzw. die Beschilderung verbessert, entlang der Strecke Verbesserungsmaßnahmen ergriffen. Für Neu-Anspach gilt auch hier: völlige Fehlanzeige. Usingen ist hier hervorzuheben: Die Initiative, ein Freizeitrouten-Konzept über den eigenen Zuständigkeitsbereich hinaus voranzutreiben, ist wirklich lobenswert.

Für eine Verkehrswende im Sinne einer verstärkten Fahrradnutzung als Ersatz für motorisierten Individualverkehr ist das leider viel zu wenig - so gelingt das nicht in absehbarer Zeit. Die Politik hat es seit dem letzten Fahrradklima-Test weiterhin versäumt, gut erkennbare Bedarfe an Radverkehrswegen anzugehen. Zwar wird ein Kreisverkehrsnetz geplant und für viele Stücke ist es sinnvoll, die Planung abzuwarten. Bei einigen wichtigen Verbindungen gilt das jedoch nicht. Hier hätte die Politik auch ohne Kreisverkehrsnetz klar sagen können: Das muss jetzt angegangen werden. Bis es konkret wird, ist dann auch das Konzept fertig. Davon nimmt der ADFC nur für Wehrheim - und dann recht viel - wahr.

Wehrheim

Alltagsradverkehr in Wehrheim

Besonders zu loben ist das ehrenamtliche Engagement des Wehrheimer Fahrradbeauftragten. Nach Eindruck des ADFC sähe es ohne dessen Engagement ziemlich düster aus. Hier setzt auch die deutliche Kritik an: Der Beauftragte braucht erheblich mehr Unterstützung, die nur aus einem passenden Auftrag der Politik an die Verwaltung kommen kann. Es kann nicht sein, dass **im Ehrenamt** fast alle Prozesse angestoßen, begleitet und dann teilweise auch noch - wie bei der Beschilderung der Rundroute - umgesetzt werden müssen.

Ein beispielhafter Schritt vor allem im Denken ist in Wehrheim die Änderung der **Vorfahrtsregelung entlang der Schulstraße** gegenüber der Einmündung Am Bürgerhaus und die damit verbundenen Fahrbahnneuaufteilungen und Fahrbahnmarkierungen.

www.adfc-usinger-land.de/nachrichten/einzelnachrichten/Wehrheim-Bereich-Schulstrasse-Am-Buergerhaus.html

Unverständlich ist, warum in Pfaffenwiesbach die zentral wichtigen Einbahnstraßen in der **Schillerstraße** und der **Nauheimer Straße** immer noch nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben sind. Auch der **Weg zum Schwimmbad** könnte - vielleicht saisonal begrenzt - zwischen Ortsende und Schwimmbad als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Es scheitert an Widerstand aus der Landwirtschaft und wegen der Anbindung des Muni-Lagers - beides aus ADFC-Sicht völlig unproblematisch, denn eine Fahrradstraße bedeutet ja nicht, dass da sonst niemand fahren dürfte.

Lobenswert ist das Engagement bei außerörtlichen **Verbindungen in Richtung Rhein-Main**. Bei den wichtigen Verbindungen, die auch ohne Kreisverkehrskonzept unstrittig als elementar und als alternativlos erkannt werden können, mischt sich Wehrheim aktiv ein. Das gilt für eine Lösung vom Bahnhof Richtung Anschlussstelle Süd und weiter zur Saalburg sowie für die Querverbindung von der Lochmühle zur Anschlussstelle Süd und für die Sanierung des Radwegs im Köpperner Tal. Angesichts längerer Planungszeiträume ist dieses frühzeitige Engagement ein vielversprechendes Vorgehen.

Gut ist auch die aufwändige **provisorische Absicherung der Querungsstelle am Oberloh**. Maßgeblich ist hier das Drängen der TSG Wehrheim, die die Sicherheit auf dem Weg zur neuen Sporthalle im Blick hat. Für Verbesserungen im gesamten **Streckenbereich der Usinger Straße** muss Wehrheim allerdings angetrieben werden. Der direkte Weg über die Usinger Straße stellt innerorts eine ausnehmend schlechte Situation für den Radverkehr dar. Sie enthält erhebliche Gefahren und verführt zu falschem Verhalten mit hohen Unfall- und Haftungsrisiken für Radfahrende.

www.adfc-usinger-land.de/nachrichten/einzelnachrichten/Wehrheim-Oberloh-Querung.html

Zu weiteren Themen darf man gespannt sein, etwa bei der in nicht allzu weiter Ferne liegenden **Umgestaltung der Bahnhofstraße**. Umso unverständlicher ist, dass bei der Sanierung des kürzeren südlichen Abschnitts im Herbst 2021 der Radverkehr vergessen wurde. Dabei wäre allein durch eine geschickte Aufteilung der Fahrbahn viel gewonnen - und das ohne

Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr. Wer es ernst meint mit der Fahrradförderung, muss hier nachbessern. Das ist auch im Nachgang leicht möglich. Der ADFC hakt hier bereits nach, eine erste Antwort ist enttäuschend ausgefallen. Was die Politik dazu unternimmt, ist dem ADFC nicht bekannt. Beschränkt man sich hier aufs zuschauen und Schulterzucken? Kritisch ist dabei vor allem, dass das im Vorfeld bei der Planung der Sanierung – die Hoheit liegt ja beim Kreis – aus Wehrheim offensichtlich auch keine Hinweise kamen. Wie will man das den den Bürgern erklären, wenn man gleichzeitig den Radverkehr fördern will?

www.adfc-usinger-land.de/nachrichten/einzelnachrichten/Wehrheim-Bahnhofstrasse-Suedabschnitt.html

Zentral wird eine Lösung für den **Bereich der Wehrheimer Mitte** werden. Der ADFC schlägt dazu eine Shared-Space-Lösung für den Gesamtbereich Hauptstraße (ab Rathaus) - Knotenbereich Mitte - bis Abzweig Obernhainer Weg vor. Im Kernbereich wäre es dabei sinnvoll, den Fußverkehr am stärksten zu fördern, zum Rand hin könnte auch eine Begegnungszone ausreichend Akzeptanz bieten. Das hilft dann auch dem Radverkehr, sicherer und mit einem besseren Gefühl über diesen Knoten zu kommen. Der ADFC hat versucht, das Thema im März 2021 zu platzieren - bislang ohne Reaktionen.

www.adfc-usinger-land.de/nachrichten/einzelnachrichten/Wehrheim-Bereich-Mitte.html

Nicht vergessen darf man die **Querungsmarkierungen am Weg nach Obernhain** an der Einmündung der Industriestraße. Im Obernhainer Weg (Einmündung Industriestraße) wurde eine Querungssicherung markiert - nachdem es dort einen entsprechenden Unfall gegeben hat UND der ADFC aktiv wurde. Solche Absicherungen müssen weiter verfolgt werden: Auf einen ähnlich gelagerten Unfall in der **Usinger Straße** vom Mai 2021 wurde keineswegs mit einer Sicherung der Querung reagiert. Dabei steckt die Usinger Straße in Wehrheim für den Radverkehr voller Mängel, wie der ADFC bereits aufgezeigt hat. An zwei Stellen wären solche Markierungen sinnvoll und sofort umsetzbar. Weitergehen soll es aber erst Anfang 2022 - aber erst mal nur mit Anschauen - als ob man einfache Sofortmaßnahmen nicht schon vorher klären und sogar umsetzen könnte.

www.adfc-usinger-land.de/nachrichten/nachrichten_wh.html#WH20210829a

Die Gemeinde hat darüber hinaus eine (für Wehrheimer Verhältnisse) größere **Bestellung von Fahrradabstellanlagen** getätigt, die vor allem am Oberloh, am Bürgerhaus Wehrheim und am Bahnhof installiert werden sollen. Das hat der ADFC im Februar 2021 in der Stellungnahme zum S-Bahn-Ausbau gefordert. Eine überdachte Fahrradabstellanlage am nordöstlichen Bahnsteigzugang sowie auf der Südseite in Verbindung mit einem Fuß-/Radweg entlang der Bahnanlage zwischen dem Obernhainer Weg und der Kastellstraße und einem direkten Zugang zum Bahnsteig sind sinnvoll.

www.adfc-usinger-land.de/nachrichten/einzelnachrichten/rad-und-bahn_S5-Verlängerung-Usingen.html

Außerdem wäre ein direkter Bahnsteigzugang von den beiden überdachten Fahrradparkhäuschen auf der Nordseite zum Bahnsteig durch eine kleine Treppe eine erhebliche Verbesserung - eine ADFC-Forderung aus 2015!

www.adfc-usinger-land.de/index.htm#WH20151018a

Freizeitradeln in Wehrheim

Wehrheim verbessert sich auf dem Radtouristik-Gebiet. Inzwischen gibt es eine Festlegung für die **Rundrouten um Wehrheim**, die im wesentlichen auf dem ADFC-Vorschlag basiert und intensiv abgestimmt wurde. In einer Richtung ist sie seit Ende 2021 auch ausgeschildert. Auf der Rundroute wurden systematisch Wegabschnitte verbessert, auch über längere Strecken. Der ehrenamtliche Fahrradbeauftragte wirkt außerdem am Radtouristik-Konzept und dessen Ausweitung mit.

Kritisch anzumerken ist, dass die finanzielle Ausstattung ungenügend ist. So reicht es 2021 nicht für eine Beschilderung in beide Richtungen. Das ist peinlich und ein politischer Offenbarungseid - es geht nur um geringe Summen, die trotz prekärer Haushaltslage möglich sein müssen. Zu Saisonbeginn muss die Ausweisung für beide Fahrtrichtungen realisiert sein!

Negativ sieht der ADFC auch, dass die Umsetzungstätigkeiten wesentlich am ehrenamtlichen Fahrradbeauftragten hängen. Das hemmt den möglichen Fortschritt, bei der reinen Umsetzung sollte sich die Gemeinde mit Hauptamtlichen und Angestellten mehr engagieren und dem ehrenamtlichen Fahrradbeauftragten eher grundsätzliche Aktivitäten überlassen.

Fazit zu Wehrheim

Es gibt die meisten Bemühungen im Freizeit- UND Alltagsradverkehr im Usinger Land. Sehr vieles hängt am ehrenamtlichen Fahrradbeauftragten, der unbedingt gestärkt werden muss. Nicht alle Chancen werden genutzt (Sanierung südliche Bahnhofstraße, Weg zum Schwimmbad, Einbahnstraßen in Pfaffenwiesbach), zu anderen muss Wehrheim nach wie vor getrieben werden (Querung am Oberloh, Usinger Straße).

Im Usinger Land - und sogar kreisweit - am besten bewertet zu sein, reicht bei sehr mäßigen Noten einfach nicht aus.

Bezeichnend ist hierzu eine Äußerung von der Spitze einer Partei aus der aktuellen Regierungskoalition: Die Note 3,4 im Fahrradklima-Test 2020 (also ein "befriedigend" mit einem dicken Minus) wäre doch "sehr gut". Schon auf gerade nicht richtig schlechten Noten droht sich die Politik bräsig auszuruhen. Das darf nicht die Grundeinstellung der Politik sein!

Anhang: Wahrgenommene Aktivitäten für Wehrheim

Die Überschriften spiegeln die Themenblöcke im Fahrradklima-Test wider. Anhand der dazugehörigen Fragen im Fahrradklima-Test haben wir eine Zuteilung zu einem Themenblock vorgenommen, die am ehesten zutrifft.

Fahrrad- und Verkehrsklima

Teilnahme am Stadtradeln

Abstimmung der Rundrouten um Wehrheim, Beginn der Ausschilderung

Stellenwert des Radfahrens

Umsetzung von Maßnahmen durch intensive ehrenamtliche Aktivitäten, jedoch sind die echten Knackpunkte nach wie vor ausgespart und Chancen (Bahnhofstraße) liegen gelassen worden

Sicherheit beim Radfahren

Oberloh (Querungssicherung)

Komfort beim Radfahren

Wegverbesserung B456-Unterführung am Westerfelder Wald zum Oberloh hin
(wassergebunden)

Wegverbesserung Schlink - Pfaffenwiesbach (am Erlengraben, wassergebunden)

- Abschnitt (nur Steigungsbereich) Schlink – Erlenbruch

- geplant Anfang 2022: Erlenbruch (bis Kleingärten)

- geplant 2021: Friedhof – Schlink

Bestellung Stadtmobiliar Radbügel für die Abstellanlagen Bahnhof, Bürgerhaus mittlere Etage und für die neue Halle am Oberloh (Zuteilung: Frühjahr 2022)

Infrastruktur und Radverkehrsnetz

Schulstraße

Absicherung Obernhainer Weg / Industriestraße

Abschluss einer Verwaltungsvereinbarung zwischen Kommune und Hochtaunuskreis zur Wartung der Wegweisung

Vorbereitung für die Behebung von Wegweisungsmängeln

Usingen

Alltagsradverkehr in Usingen

Positiv ist die **Tempo-30-Regelung für die Bahnhofstraße, Riedwiese und den Stockheimer Weg**. Es ist ein kleiner Fortschritt - aber nur für die, die ohnehin hartgesotten genug sind, sich im Usinger Kraftverkehrsbetrieb mit dem Rad auf den Straßen zu bewegen. Als Antreiber für mehr Radverkehr in Usingen reicht das nicht. Es wurden **Fahrradständer auf dem Marktplatz** aufgestellt, die kantige Ausführung ohne Schrammschutz ist kein Aushängeschild und eher unpraktisch. Dafür müssen am Bahnhof in Usingen Räder weiter im Regen stehen. Ändern soll sich das erst mit der S5-Verlängerung nach Usingen. Im Wegnehmen der Überdachungen war man handlungsfähig, beim Zurückgeben geht nichts. Mindestens als Sofortmaßnahme für die dunklere Jahreszeit könnten Fahrradständer unter den Dächern der Taunusbahn-Häuschen platziert werden, die dem Radverkehr einmal im Handstreich weggenommen wurden.

www.adfc-usinger-land.de/nachrichten/einzelnachrichten/rad-und-bahn_S5-Verlängerung-Usingen.html

Ein kleiner, aber wichtiger Baustein für den Radverkehr könnte einmal der **Schlossgartenweg** werden, der 2021 ausgebaut wurde. Mit anderen Maßnahmen zusammen könnte eine Nord-Süd-Querung mit Anbindung des Schlossplatzes erreicht werden. Für den Schülerradverkehr zur CWS vom Norden her ist der Abschnitt heute schon sehr wichtig. Die Ausführung des Ausbaus sieht der ADFC durchaus nicht unkritisch. Wenn das eine wichtige Radverkehrsachse werden sollte, dass muss an der Bauausführung noch nachgebessert werden.

www.adfc-usinger-land.de/nachrichten/nachrichten_us.html#US20211121a

Reden muss man über das, was auch ohne Konzept auf der Hand liegt und trotzdem nicht verbessert wird. Warum steht die Stadt dem Land nicht auf den Füßen, wenn es um die Sanierung des Radwegs zwischen Michelbach und Eschbach geht? Warum sind selbst kleine Wegstücke wie die Verlängerung in Kransberg vom Wellenhaag zur K729 und die Haingasse bis zur K728 nicht längst asphaltiert? Warum bemüht man sich nicht mehr und konkret um die Abbremsung des Verkehrs bei Ortsein- und -ausfahrten? Warum sind bei der Sanierung des Innenstadtbereichs keine Radverkehrsanlagen angelegt worden und etwa in der Wilhelmjstraße sowie der Zitzergasse dem Radverkehr das Befahren in Gegenrichtung ermöglicht worden? Warum sind im wirklich wichtigen Streckenabschnitt für die Anbindung an Rhein-Main Richtung Wehrheim (Altes Forsthaus - Oberloh) nicht längst wenigstens Teilstücke asphaltiert? Auch punktuelle Verbesserungen bei der Querung der Frankfurter Straße (B456) in Höhe Blücherstraße / Auf der Beund, an der ehemaligen Seemühle und der B275 in Höhe der Moselstraße werden nicht angegangen. Dabei ist das dringend notwendig: Die Querung vor allem vom Usatalweg kommend ist nicht nur äußerst unangenehm, sie ist sogar gefährlich. Dann sind da noch kleinere Ärgernisse wie die Schwellen zum Hattsteinweiher oder die Bordsteinkante in der Friedrich-August-Straße (Weg nach Westerfeld).

Die Stadt wird Anfang 2022 noch ein Nahmobilitätskonzept beauftragen. Konkrete Aktivitäten, etwa die oben genannten Querungen zu verbessern, geht man nicht an. Zunächst soll das Nahmobilitätskonzept einen ganzheitlichen Blick ermöglichen. Dabei gibt es schon genug

Konzepte, die alle die gleichen Schwachstellen aufzeigen: Angefangen mit dem Radwegenetz des früheren Planungsverbandes, heute Regionalverband, weiter mit dem Routennetz des Hochtaunuskreises (das ausgeschilderte Fahrradwegenetz), das Radhauptnetz Hessen, das ISEK-Konzept mit sehr detaillierten Maßnahmen nicht nur für den Radverkehr und das kurz vor der Beschlussfassung im Kreistag stehende Radverkehrskonzept des Hochtaunuskreises, das mit der Stadt abgestimmt ist. Noch ein Konzept wird für die bereits bekannten und in anderen Konzepten bestätigten wichtigen Knackpunkte keine neuen Erkenntnisse bringen, sondern lediglich durch das Warten darauf die Umsetzung dringend notwendiger Maßnahmen verzögern.

Alles in allem gibt die Stadt Usingen beim Alltagsradverkehr ein sehr schwaches Bild ab - bei seit Jahren bestehenden schlechten Ist-Zustand und dem Selbstverständnis eines Zentrums im Usinger Land.

Freizeitradeln in Usingen

Anders sieht es beim Fahrradfahren in der Freizeit aus. Seit dem letzten Fahrradklima-Test Ende 2020 wurde nicht nur die **Buchfinkenroute** neu beschildert und um Varianten erweitert. Auch Verbesserungen an der Route wurden umgesetzt, etwa durch die **Wegsanierung am Flutgraben** oder die **Entschärfung von Kanaldeckeln am Schleichenbachrandweg**. Außerorts darf der Hinweis auf die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h in Höhe der Eschbacher Klippen als punktuelle Maßnahme nicht fehlen, das verbessert die Sicherheitssituation für einen Besuch der Eschbacher Klippen von der Rundroute aus.

Die Stadt hat aber auch einen weiter gefassten Ansatz verfolgt. Die Anregung des ADFC für ein **Radtouristikkonzept** wurde aufgegriffen. Die Stadt hat sich über die eigene Stadtgrenze hinaus um eine Ausweitung verdient gemacht. Weitere Kommunen möchten nun ebenfalls Rundrouten ausweisen. Auch der Usatalweg hat ein Logo bekommen und soll nun durchgehend ausgeschildert werden. Die Fortschritte sind auf die Initiative der Stadt Usingen zurückzuführen. Inzwischen sind auch Problemstellen auf der Buchfinkenroute bewusst geworden und sollen angegangen werden, etwa die Querung der B456 zwischen Usingen und Grävenwiesbach.

Zu bemängeln ist trotz Neuausschilderung der Buchfinkenroute, dass die eigentliche grüne Standardwegweisung zumindest entlang der Route nicht gleich mit verbessert wurde. Die kleinen und schlechter sichtbaren Plaketten, die bei der Fahrradwegweisung eigentlich nur als Einhänge in Wegweiser mit Zielangaben gedacht sind, ersetzen teils mehr schlecht als recht die grüne Standardwegweisung. So gibt es nach wie vor Stellen, an denen man sich verfahren kann. Der ADFC möchte eine eklatante Stelle hervorheben, die Mitte 2021 gemeldet wurde und nach wie vor unzureichend ist - so vergrätzt man Freizeitradler nachhaltig. Im Abschnitt Oberloh - Altes Forsthaus passierte erst etwas, nachdem der ADFC vor der Kommunalwahl öffentlichkeitswirksam in die Presse ging - das ist dann aber gut gelungen. So muss es durchgehend auf der ganzen Runde werden!

Fazit zu Usingen

Will man Kraftfahrzeugverkehr auf das Fahrrad verlagern, was aus Klimaschutzgründen geboten ist, liegt der Schwerpunkt bei der Angebotsverbesserung im Alltagsradverkehr.

Zusätzlich mehr Freizeitradeln ist schön, hilft aber kaum beim Erreichen von Klimaschutzzielen. Deshalb reicht das lobenswerte Engagement im Freizeitbereich einfach nicht aus, um vom ADFC ausreichende Bemühungen attestiert zu bekommen.

Das Gesamtbild für Usingen ist – in Schulnoten gedacht – nicht ausreichend.

Anhang: Wahrgenommene Aktivitäten für Usingen

Die Überschriften spiegeln die Themenblöcke im Fahrradklima-Test wider. Anhand der dazugehörigen Fragen im Fahrradklima-Test haben wir eine Zuteilung zu einem Themenblock vorgenommen, die am ehesten zutrifft.

Fahrrad- und Verkehrsklima

Teilnahme am Stadtradeln

Bemühungen um eine Ausweitung des touristischen Rundroutenkonzeptes auf andere Kommunen

Stellenwert des Radfahrens

Verbesserungen fast ausschließlich im Freizeitbereich, der für eine Verkehrswende wichtige Alltags- und Schulverkehr wird bisher ausgespart

Sicherheit beim Radfahren

Tempo 30, u. a. in der Bahnhofstraße

Tempo-30-Initiative

70km/h Begrenzung Eschbacher Klippen

Komfort beim Radfahren

Fahrradständer am Alten Marktplatz

Infrastruktur und Radverkehrsnetz

Wegerneuerung des Flutgrabens (wassergebunden)

Verbesserung am Schleichenbach-I-Randweg (Asphaltierung an hochstehenden Deckelkanten)

Neuausschilderung der Rundroute um Usingen (Buchfinkenroute)

Behebung einiger (nicht aller) Mängel bei der Neuausschilderung der Buchfinkenroute

Ausbau Schlossgartenweg (Schulweg)

Verbesserung Fahrradwegweisung im Abschnitt Oberloh - Forsthaus

Absicht des Abschlusses einer Verwaltungsvereinbarung zwischen Kommune und Hochtaunuskreis zur Wartung der Wegweisung

abschnittsweise Wegverbesserung Waldweg K739 Richtung Sattelbachtal (wassergebunden, max. 600m)

Waldweg - Oberflächenverbesserung Im alten Steinbruch - Rüdiger-Best-Weg (teilweise)

Neu-Anspach

Für Neu-Anspach unterteilt der ADFC nicht nach Alltags- und Freizeitnutzung - denn in beiden Gebieten ist nichts passiert. Die Stadt hat - wie Usingen und Wehrheim auch - das Stadtradeln aktiv beworben. Auch am Radverkehrskonzept Hochtaunus hat die Stadt mitgewirkt. Gerade hier hätte der ADFC zu deutlichen und offensichtlichen Schwächen des Konzepts für das Neu-Anspacher Gebiet Änderungen am Konzept erwartet. Ein Ursache lässt sich für den ADFC nicht ausmachen. Weder kann sich die Stadt zur Ausschilderung einer eigenen Rundroute durchringen, zu der der ADFC einen Vorschlag veröffentlicht hat, noch gibt es andere Bemühungen in diesem Bereich. Auch eine Beteiligung am Radtouristik-Konzept gab es nicht.

Fazit zu Neu-Anspach

Neu-Anspach ist deutlich Schlusslicht des Drei“gestirns“ im Usinger Land im Vergleich mit Usingen und Wehrheim in den Bemühungen um eine stärkere Förderung des Radverkehrs. Dass die Stadt als einzige der drei betrachteten Kommunen Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr Hessen (AGNH) ist, die sich auch die Fahrradförderung auf die Fahnen schreibt, hat keine sichtbaren Auswirkungen. Die Politik muss endlich klare und deutliche Anstrengungen zeigen.

Anhang: Wahrgenommene Aktivitäten für Neu-Anspach

Die Überschriften spiegeln die Themenblöcke im Fahrradklima-Test wider. Anhand der dazugehörigen Fragen im Fahrradklima-Test haben wir eine Zuteilung zu einem Themenblock vorgenommen, die am ehesten zutrifft.

Fahrrad- und Verkehrsklima

Teilnahme am Stadtradeln

Stellenwert des Radfahrens

keine

Sicherheit beim Radfahren

keine

Komfort beim Radfahren

keine

Infrastruktur und Radverkehrsnetz

keine

Anhang Fragenkatalog Fahrradklima-Test 2020

Wir haben die identifizierten Maßnahmen jeweils den Themenblöcken zugeordnet, die bei Fahrradklima-Test abgefragt wurden. Die Stichworte der dazugehörigen Fragen sind hier im Anhang ausgeführt. Für den exakten Fragenwortlaut sowie die Ergebnisse 2020 verweisen wir auf das Internetportal www.fahrradklima-test.adfc.de.

Thema Fahrrad- und Verkehrsklima

- Frage 1: Spaß oder Stress
- Frage 2: Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer
- Frage 3: Alle fahren Fahrrad
- Frage 4: Werbung für das Radfahren
- Frage 5: Zeitungsberichte

Thema Stellenwert des Radfahrens

- Frage 6: Fahrradförderung in jüngster Zeit
- Frage 7: Falschparkerkontrolle auf Radwegen
- Frage 8: Reinigung der Radwege
- Frage 9: Ampelschaltungen für Radfahrer
- Frage 10: Winterdienst auf Radwegen

Thema Sicherheit beim Radfahren

- Frage 11: Sicherheitsgefühl
- Frage 12: Konflikte mit Fußgängern
- Frage 13: Konflikte mit Kfz
- Frage 14: Hindernisse auf Radwegen
- Frage 15: Fahrraddiebstahl
- Frage 16: Fahren auf Radwegen und Radfahrstreifen
- Frage 17: Fahren im Mischverkehr mit Kfz

Thema Komfort beim Radfahren

- Frage 18: Breite der Radwege
- Frage 19: Oberfläche der Radwege
- Frage 20: Abstellanlagen
- Frage 21: Führung an Baustellen
- Frage 22: Fahrradmitnahme im ÖV
- Frage 23: Erreichbarkeit Stadtzentrum

Thema Infrastruktur und Radverkehrsnetz

- Frage 24: zügiges Radfahren
- Frage 25: geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung
- Frage 26: Wegweisung für Radfahrer
- Frage 27: Öffentliche Fahrräder