

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 09.01.2018	an den Magistrat ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat III Amt: Straßenverkehrs- und Tiefbauamt	an die Stadtverordnetenversammlung ☐ OBW zur Befassung ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung ☐ zur abschließenden Beschluss- fassung Fachausschuss Behandlung in Ja Nein öffentl. Sitzung ☒ ☐	Dezernat IV ☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler:	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2017/0335 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: 541011 Kostenstelle: 066-100-1000 Kostenträger: 5410-11 Investitionsnummer: 15066-6111 Sachkonto: 0952010		

Betreff: Realisierung eines Raddirektweges zwischen Darmstadt und Frankfurt

Vorlage vom: 20.12.2017

Beschlussvorschlag:

1. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt bestätigt den Routenverlauf in ihrer Gemarkung / ihrem Stadtgebiet für die Umsetzung des Fahrraddirektweges zwischen Darmstadt und Frankfurt.
2. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt nimmt die allgemeinen Informationen zum Raddirektweg zur Kenntnis.
3. Die Anträge zur Baurechtschaffung und zur Förderung an Hessen Mobil werden über die Regionalpark Südwest GmbH gestellt. Die monetäre Zuweisung erfolgt an die Regionalpark Südwest GmbH, die dann die Fördergelder an die einzelnen Kommunen verteilt.
4. Zur Finanzierung des verbleibenden Eigenanteils ist die Kostenstelle 066-100-1000, Investitionsnummer 15066-6111 – Radschnellroute Darmstadt-Frankfurt – heranzuziehen. Die 2018 benötigten Mittel stehen im Haushalt in ausreichender Höhe zur Verfügung. Die weiteren notwendigen Mittel sind im Haushalt 2019 ff dargestellt. Die Unterhaltung des Darmstädter Streckenabschnitts wird übernommen.

5. Der vorläufige Zeitplan für die Umsetzung wird zur Kenntnis genommen. Nach Konkretisierung der Planung und Kosten sowie Förderung werden Bauvorlagen zur Entscheidung vorgelegt.

Anlagen: Gesamtstreckenübersicht
Übersicht Abschnitt Darmstadt
Roadmap 5 Bauabschnitte

Datenschutzrelevante Anlage: ☐

Folgekosten: ☐ Ja ☒ Nein

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 20. Dezember 2017

Realisierung eines Raddirektweges zwischen Frankfurt und Darmstadt

Begründung:

Für einen Raddirekt- oder Radschnellweg wurde vom Regionalverband FrankfurtRheinMain im Jahr 2015 eine detaillierte Machbarkeitsstudie erstellt. Das Ergebnis war das grundsätzlich positive Ergebnis, dass ein Raddirektweg eine wichtige infrastrukturelle Einrichtung im Rhein Main Gebiet und eine echte Mobilitätsoption für den Ausbau des Verkehrssystems darstellt. Angesichts der Schadstoffthematik durch den individuellen Fahrzeugverkehr in Kommunen und das Erreichen von Klimaschutzzielen muss der Ausbau des Radverkehrsnetzes inner- und außerörtlich eine wichtige Verkehrsmaßnahme sein.

Ein wichtiges Ziel für diese Raddirektverbindung ist es, Berufspendler, die heute mit dem Pkw zur Arbeit fahren, auf das Fahrrad als Verkehrsmittel zur Arbeit zu verlagern. Geringe Umwegfaktoren und damit Reisezeitgewinne, insbesondere auf Kurz- und Mittelstrecken (5-10 km) zwischen den Innenstädten sowie eine gute Sichtbarkeit des Angebotes im Stadtgebiet, die Nutzung bestehender Straßen- und Radwegeverbindungen sowie ein stärkeres Sicherheitsempfinden zu Tagesrandzeiten durch mehr Kontrolle und Beleuchtung des Weges favorisieren eine Führung, die durch die Städte führt. Außerdem ist darauf zu achten, dass verschiedene Aktivitäten (Arbeitswege, Erledigungen, Einkauf) leicht miteinander verbunden werden können.

Einen Raddirektweg im Herzen des Rhein-Main-Gebietes zu realisieren, setzt eine sehr komplexe Umsetzungsstrategie angesichts der vielen konkurrierenden Nutzungen und erforderlichen Genehmigungen voraus. Ein solches Pilotprojekt ist für alle von besonderer Bedeutung, stellt es doch einen Meilenstein für die Zukunft des Radverkehrs dar. Besonders in den Niederlanden und Dänemark werden Radschnellwege bereits seit Jahren gebaut und stellen eine echte Alternative zum Pkw dar.

Auf Initiative des Regionalverbandes wurde die Realisierung des Projektes der Regionalpark Südwest GmbH angetragen. Die gemeinnützige GmbH besteht seit 1997 und hat als Gesellschafter die Kommunen Frankfurt, Neu-Isenburg, Dreieich, Langen, Egelsbach, Kelsterbach, Raunheim, Rüsselsheim, Bischofsheim, Ginsheim-Gustavsburg, Mörfelden-Walldorf, Nauheim, Groß-Gerau, Büttelborn und Trebur. Seit Ihrer Gründung baut die GmbH in dem Geltungsbereich Radwege, aber auch naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen sowie zahlreiche Freizeitobjekte. Alle Routen des Regionalparks sind beschildert.

Der Aufsichtsrat der Regionalpark Südwest GmbH hat im Herbst 2016 das Projekt angenommen.

Die beteiligten Kommunen Darmstadt, Erzhausen, Dreieich, Egelsbach, Dreieich, Langen, Neu-Isenburg und Frankfurt haben einstimmig für die Umsetzung des Projektes durch die Regionalpark Südwest GmbH votiert.

Die Regionalpark Südwest GmbH hat danach in enger Abstimmung mit den beteiligten Kommunen und auf Basis der Machbarkeitsstudie eine zusammenhängende Route konzipiert, die nunmehr den Kommunen zur grundsätzlichen Zustimmung vorgelegt wird.

Zu erwähnen ist, dass es sich hier um eine gemeinsame Vorlage handelt, die von allen Kommunen im 4. Quartal 2017 bzw. 1. Quartal 2018 in ihren städtischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt wird. Spezifischer Aspekte, die ausschließlich Darmstadt betreffen, wurden allerdings ergänzt.

Zu 1. – Feststellung des Routenverlaufes

Der Regionalverband Frankfurt-Rhein-Main hatte mit den beteiligten Kommunen zwei Trassenvarianten erarbeitet und diese in der bereits erwähnten Machbarkeitsstudie untersuchen lassen. Allgemein ist von einer bahnnahen und einer siedlungsnahen Trassenvariante die Rede. Die Machbarkeitsstudie empfiehlt – wie bereits oben erwähnt – aufgrund der hohen Erschließungswirkung und der besseren Realisierungschancen (weniger Eingriffe in Natur und Landschaft) die siedlungsnah Variante.

Der grundsätzliche Verlauf der Route ist gemäß Anlage 1 in der Übersicht dargestellt. Für die Stadt Darmstadt ist der geplante Verlauf in Anlage 2 zu sehen.

Die Feststellung des gesamten Routenverlaufs ist für eine Antragstellung zur Verkehrsinfrastrukturförderung unumgänglich. Im Laufe der nächsten Umsetzungsschritte kann der Routenverlauf noch optimiert werden, jedoch hat der grundsätzliche Verlauf auch in Bezug auf die Förderung einen verbindlichen Charakter.

Radrouten zur Anbindung an den Raddirektweg sind zu begrüßen, jedoch nicht Inhalt des Projektes und müssen ggfs. gesondert für eine Förderung beantragt werden.

Die Realisierung der gesamten Raddirektverbindung ist in 5 Bauabschnitte unterteilt, die jeweils einzelne funktionierende Abschnitte bilden und nach und nach den gesamten Verlauf erstellen.

1. Bauabschnitt: Verbindung zwischen den Bahnhöfen Egelsbach, Erzhausen und Wixhausen
 2. Bauabschnitt: Bahnhof Egelsbach bis Bahnhof Langen
Streckenabschnitt in Dreieich
 3. Bauabschnitt: Bahnhof Wixhausen bis Langener Straße (Anschlusspunkt an Radrouten nach Darmstadt)
Streckenabschnitte in Dreieich und Neu-Isenburg
 4. Bauabschnitt: Verlängerung in Darmstadt entlang Langener Straße bis Gräfenhäuser Straße
Lückenschluss zwischen Langen und Dreieich
 5. Bauabschnitt: Lückenschluss Dreieich
Neu-Isenburg bis Frankfurt
- Sonderprojekt: Weiterführung in Darmstadt von Gräfenhäuser Straße bis Hauptbahnhof

Verlauf der Raddirektverbindung auf dem Gebiet der Wissenschaftsstadt Darmstadt

Die auf dem Gebiet der Wissenschaftsstadt Darmstadt verlaufenden Abschnitte der Raddirektverbindung sollen nach derzeitigem Planungsstand in den Bauabschnitten 1, 3 und 4 reduziert. Die zeitliche Einordnung des Sonderprojektes „Gräfenhäuser Straße bis Hauptbahnhof“ ist derzeit offen und richtet sich nach den Gesamtprioritäten.

Auf dem Gebiet der Wissenschaftsstadt Darmstadt verläuft die Raddirektverbindung von Erzhausen kommend auf dem Wald- und Wirtschaftsweg östlich parallel zu den Gleisen (Frankfurt-Darmstadt). Dabei gibt es in Richtung Bahnhof Wixhausen noch zwei Varianten die geprüft werden. Die allen bisherigen Untersuchungen zugrunde gelegte Variante führt über die Straße Wegscheide zum Bahnhof Wixhausen. Eine wünschenswertere Führung würde von

Norden kommend immer direkt der Bahn folgen. Diese Grundstücke sind in Besitz der Bahn und zurzeit laufen Abstimmungen bzgl. einer möglichen Trassenführung über diese Grundstücke. Grundstücksankäufe wären dann notwendig. Dieser 1. Bauabschnitt mit einer geplanten Länge von ca. 1.600 m auf Darmstädter Gebiet wird am Bahnhof Wixhausen enden. Im Norden reicht der 1. Bauabschnitt über die Gemeinde Erzhausen bis zum Bahnhof Egelsbach.

Eine Weiterführung nach Süden würde im 3. Bauabschnitt des gesamten Raddirektwegs erfolgen und zwar vom Bahnhof Wixhausen kommend bis zum Weg von Wixhausen nach Arheilgen. Dieser Bauabschnitt wäre ca. 1.300 m lang. Während des 4. Bauabschnittes würde die Strecke entlang der B3 bis zur Querung der B42 ausgebaut werden, um dann schlussendlich im letzten Bauabschnitt die Fortführung in Richtung Hauptbahnhof Darmstadt realisieren zu können.

Zu 2. – Allgemeine Informationen

Für einen Raddirektweg gibt es besondere Anforderungen. Grundsätzlich gilt, dass er 4 Meter breit für den gegenseitigen Verkehr sein sollte. Gibt es auf Abschnitten Mischverkehr (neben Radverkehr auch landwirtschaftlicher Verkehr oder Fußverkehr) empfiehlt sich eine Verbreiterung um 1 Meter auf 5 Meter. Der Belag sollte asphaltiert sein, um einen durchgängigen Qualitätsstandard für Radfahrer zu gewährleisten. Wassergebundene Decken können nur gefördert werden, wenn dies eine Auflage der Naturschutzbehörde ist. Eine Beleuchtung des Raddirektweges ist ebenfalls anzustreben, da gerade die Strecke zur Arbeit im Winter oft im Dunkeln zurückgelegt wird, wobei eine mögliche Förderung der Beleuchtung noch nicht abschließend geklärt ist. Eine Markierung bzw. Beschilderung ist unbedingt notwendig. Dabei soll der Verlauf auf der Fahrbahn farblich gekennzeichnet werden. Zusätzlich können noch Schilder eingesetzt werden.

Der Weg führt durch Stadt- bzw. Gemeindegebiete, durch Wald und landwirtschaftliche Flächen. Dies bedeutet, dass auch sensible Landschaftsbereiche einer individuellen Betrachtung bedürfen. Ohne eine gemeinsame kooperative Umsetzung mit allen tangierenden Nutzungen kann ein solcher Raddirektweg im RheinMain Gebiet nicht umgesetzt werden.

Zu 3. – Anträge und Baurechtschaffung

Grundlage für die Realisierung und Förderung ist die Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität, die am 21.08.2017 im Staatsanzeiger veröffentlicht wurde. Gegebenenfalls kann auch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-(§5 Entflechtungsgesetz) als Fördergrundlage dienen.

Den Antrag zur Gesamtroute stellt die Regionalpark Südwest GmbH. Nach Prüfung wird das Projekt in das Programm aufgenommen, in dem in der Regel 70 Prozent der Infrastrukturkosten (bis zu 90 Prozent) der Teilprojekte bezuschusst werden können. Für die Planung wird mit einem Zuschuss von 75 Prozent und für die Öffentlichkeitsarbeit mit einem Zuschuss von 65 Prozent gerechnet.

Abhängig von der Finanzkraft der Kommunen kann der in Abstimmung mit dem Innen- und Finanzministerium festgelegte Fördersatz um +/- 10% davon abweichen. Hinzu kommt im Fall des Projektes Raddirektverbindung Frankfurt - Darmstadt ein Aufschlag von 10 % wegen des vorliegenden besonderen Landessinteresses. Die Addition der Regelfördersätze und der möglichen Anhebungen ermöglicht Förderungen von bis zu 90% der förderfähigen Ausgaben. Der für Darmstadt geltende Fördersatz muss noch abschließend ermittelt werden.

Mit der Nahmobilitätsrichtlinie wurden für die Abgrenzung der förderfähigen Ausgaben die besonderen Bedürfnisse von Radschnellwegen berücksichtigt. So können damit beispielsweise im Gegensatz zu den aktuellen Regelungen der Verkehrsinfrastrukturförderung (VIF) Kommunaler Straßenbau die für Radschnellwege notwendigen größeren Breiten gefördert werden. Dadurch wird das Fördervolumen deutlich ausgeweitet.

Auf Grundlage dieses Antrages werden dann einzelne Bauabschnitte des Raddirektweges umgesetzt und je nach Planungsstand gefördert.

Die Zuweisung der Zuschüsse erhält die Regionalpark Südwest GmbH. Diese verteilt dann die Fördergelder an die jeweiligen Kommunen.

Zwischen der Regionalpark Südwest GmbH und der Wissenschaftsstadt Darmstadt wird eine Bau- und Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen, da die Wissenschaftsstadt Darmstadt nicht Mitglied in der Regionalpark Südwest GmbH ist.

Bei der Realisierung der Bauabschnitte haben alle Kommunen grundsätzlich die Optionen die Maßnahme in Eigenregie mit oder ohne externe Planung zu realisieren oder dies der Regionalpark Südwest GmbH zu übertragen. Für einen gleichbleibenden Qualitätsstandard und eine leichtere Abwicklung der Förderanträge sollte die Planung und Realisierung aus Fördersicht der Regionalpark Südwest GmbH übertragen werden.

Zu 4. - Finanzierung

Die Förderung und die Bereitstellung des kommunalen Eigenanteils bezieht sich jeweils auf die einzelnen Ausbauabschnitte des Raddirektweges. Hierzu wurde für jede Kommune eine Roadmap erstellt, in der alle zurzeit identifizierten Projekte enthalten sind. Je nach Planungsreife erfolgt dann eine Antragstellung im Einvernehmen mit der bzw. den jeweiligen Kommunen in den nächsten Jahren (Anlage 3).

In der Machbarkeitsstudie 2015 wurden für das Gesamtprojekt Raddirektweg Darmstadt – Frankfurt Kosten von ca. 8.400.000 € abgeschätzt, allerdings ohne die Weiterführung in Darmstadt entlang der Langener Straße sowie ohne das Sonderprojekt einer Weiterführung bis zum Hauptbahnhof Darmstadt. Auf die Darmstädter Abschnitte zwischen Erzhausen und Langener Straße entfielen ca. 1.200.000 €. Die Kosten sind in den nächsten Planungsschritten zu aktualisieren und zu konkretisieren und werden in den noch vorzulegenden Bauvorlagen dargestellt.

Die Mittel für die weitere Planung sind im Haushalt 2018 in ausreichender Höhe bei der Kostenstelle 066-100-1000, Investitionsnummer 15066-6111 - Radschnellroute Darmstadt Frankfurt vorhanden. Die weiteren notwendigen Mittel sind im MIP erfasst und werden in den Haushalten 2019 ff dargestellt

Die Unterhaltung der Strecke ist von den Kommunen zu gewährleisten. Um einen einheitlichen Standard zu gewährleisten und auch eine effiziente interkommunale Unterhaltung zu erreichen, wird im Laufe des nächsten Jahres von der Regionalpark Südwest GmbH eine Unterhaltungs- und Pflegekonzeption vorgeschlagen.

Änderungen am Raddirektweg sind innerhalb der Zweckbindungsfrist (ergibt sich aus den Förderregularien von Hessen Mobil) seitens der Kommune vorab bei der Regionalpark Südwest GmbH zu beantragen. Diese setzt sich zwecks Genehmigung dieser Änderung mit Hessen Mobil in Verbindung.

Zu 5. - Zeitplan

Der 1. Ausbauabschnitt verbindet Egelsbach, Erzhausen und Darmstadt, Ortsteil Wixhausen. Hierzu werden noch zeitnah Planungsaufträge vergeben. Detaillierte Gespräche zur Umsetzung haben begonnen. Mit dem Ausbau soll 2018 begonnen werden. Zur Aufnahme in das Förderprogramm ist zunächst der 1. Ausbauabschnitt mit dem entsprechenden Antragsformular durch die Regionalpark Südwest GmbH bei Hessen Mobil anzumelden. Die Absichtserklärungen / Zustimmungen aller Kommunen für das Gesamtkonzept müssen zu diesem Zeitpunkt vorliegen. Parallel hierzu werden in den jeweiligen Kommunen weitere Ausbauabschnitte festgelegt.

Zu den Darmstädter Abschnitten des Raddirektweges werden noch Bauvorlagen erstellt, aus denen sich u.a. die konkreten Baumaßnahmen, deren Kosten und die erreichte Landesförderung ergeben.

Darmstadt, den 20.12.2017

Die Dezernentin III

Der Dezernent IV

Dr. Barbara Boczek
Stadträtin

André Schellenberg
Stadtkämmerer