

GEMEINDE EGELSBACH



Beschlussvorlage

Drucksache VL-16/2017

Dezernat I

Stabsstelle Interkommunale Zusammenarbeit

Datum: 24.05.2017

1. Bau- und Umweltausschuss	12.06.2017
2. Haupt- und Finanzausschuss	22.06.2017
3. Gemeindevertretung	29.06.2017

Raddirektverbindung (Radschnellweg) Frankfurt - Darmstadt

Anlage(n):

- (1) Plan Raddirektverbindung mit Zubringerstrecken
- (2) Muster Kreisverkehrsplatz K 168 / Schillerstraße
- (3) Muster Kreisverkehrsplatz Georg-Wehsarg-Straße /Brückengärten

Beschlussvorschlag:

Der **Gemeindevorstand empfiehlt der Gemeindevertretung** wie folgt zu beschließen:

Die Gemeindevertretung

1. nimmt Kenntnis von der Vorlage;
2. befürwortet die Realisierung der Raddirektverbindung (Radschnellweg) Frankfurt – Darmstadt;
3. beschließt die Route der Raddirektverbindung mit den vorgeschlagenen Zubringerverbindungen auf Egelsbacher Gemarkung gemäß Anlage 1 als Grundlage für die weiteren Planungen;
4. beauftragt den Gemeindevorstand, für den 1. Abschnitt Egelsbach Bahnhof – Gemarkungsgrenze Erzhausen unter der Federführung der Regionalpark RheinMain Südwest GmbH die Planungen weiterzuentwickeln, die Kosten zu ermitteln und den Abschluss der notwendigen Vereinbarungen zwischen allen Beteiligten sowie die Fördermittelanträge vorzubereiten. Dabei ist zur Realisierung des Kreisverkehrsplatzes K 168/Schillerstraße die Abstimmung mit dem Kreis Offenbach und Hessen Mobil erforderlich.
5. beauftragt den Gemeindevorstand das Verfahren zur Änderung des Bebauungsplans Nr. 29 „Im Brühl“ einzuleiten, damit der Kreisverkehrsplatz Georg-Wehsarg-Straße/Brückengärten/Weg entlang der Lärmschutzwand sowie die Verbreiterung des Weges entlang der Lärmschutzwand im 2. Abschnitt der Raddirektverbindung planrechtlich abgesichert sind;
6. erwartet zur nächsten Sitzung der Gemeindevertretung eine Vorlage des Gemeindevorstandes mit weiteren konkreten Schritten zur Ermittlung der Kosten für die Bereitstellung von Haushaltsmitteln, zum Abschluss von Vereinbarungen sowie ein Aufstellungsbeschluss zur Änderung des Bebauungsplanes Nr. 29 – Im Brühl.

Finanzielle Auswirkungen:

Kostenstelle 0202013/ I0202005 (Radschnellweg Frankfurt - Darmstadt) ca. 27.000 €

Erläuterungen:**1. Historie**

- 1.1 In 2013 wurden der Gemeinde Egelsbach die ersten Gedanken von 2 Studenten der Hochschule Darmstadt unter der Leitung von Prof. Follmann zu einem Radschnellweg Frankfurt – Darmstadt vorgestellt. Diese Überlegungen wurden dann in 2 Masterarbeiten dargestellt.
- 1.2 Daraufhin wurde im Januar 2014 unter der Federführung des Regionalverbandes Frankfurt/RheinMain zwischen den betreffenden 7 Kommunen entlang der Route ein Kooperationsvertrag zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie vereinbart. Die Machbarkeitsstudie wurden im September 2015 der Öffentlichkeit und den Kommunen vorgestellt.
- 1.3 Nachdem alle beteiligten Kommunen ein positives Feedback gegeben hatten, sollte dann im Sommer 2016 eine „Roadmap“ beauftragt werden, damit die gesamte Strecke in Planungs- und Bauabschnitte zur zeitlichen Realisierbarkeit und zur Kostenermittlung für jede einzelne Kommune sinnvoll aufgeteilt wird. Dadurch soll ein Zeit- und Kostenplan mit entsprechenden Prioritätsfestsetzungen am Ende stehen.
- 1.4 Im 2. Halbjahr 2016 kam es dann zu einem Stillstand, weil das Projekt vom Regionalverband zur Regionalparkgesellschaft zuständigkeitshalber nach einem entsprechenden Beschluss der Gesellschaftsorgane zum Jahresende übergeben wurde.
- 1.5 Die Gemeindevertretung bzw. die entsprechenden Ausschüsse haben sich mit der Thematik am 22.09.2015, 29.11.2016 und 14.03.2017 sowie im Rahmen der Mittelbereitstellung für das Haushalt 2017 beschäftigt

2. Route

- 2.1 Während der Trassenverlauf für die Route in den anderen nördlich Egelsbachs liegenden Kommunen bis zum heutigen Tag zu Diskussionen führt, hatte sich im Egelsbacher Bereich quasi die heute vorgeschlagene Route von Anfang an herauskristallisiert. Adäquate Routen gab es auf dem Streckenabschnitt nicht.

2.2 Routenverlauf:

Von Langen kommend fährt man auf der geplanten Route direkt zur Holzbrücke unmittelbar östlich der Bahnstrecke Frankfurt - Darmstadt, die über das Naturschutzgebiet an der Gemeindegrenze führt. Dann geht es weiter auf dem Weg entlang der Bahn bis zur Georg-Wehsarg-Straße. Dort soll im Bereich Georg-Wehsarg-Straße/Brückengärten ein Kreisverkehrsplatz eingerichtet werden, der auch zum Wenden der am Bahnhof endende Buslinie dienen soll, die bisher über den Weg entlang der Lärmschutzwand und Georg-Wehsarg-Straße wenden.

Ab dem geplanten Kreisverkehrsplatz soll dann die Georg-Wehsarg-Straße bis zum Kreisverkehrsplatz Georg-Wehsarg-Straße/Bahnstraße zur Fahrradstraße umgewidmet werden.

Auf dem südlichen Abschnitt der Georg-Wehsarg-Straße/An der Molkeswiese/Schillerstraße soll die Route im heutigen Straßenverlauf geführt werden.

Die Kreuzung K 168/Schillerstraße soll zu einem Kreisverkehrsplatz umgebaut werden, damit unter anderem die Verkehrssicherheit für die Fußgängerinnen und Fußgänger sowie

Radfahrerinnen und Radfahrer beim Kreuzen der K 168 erhöht wird. Gleichzeitig sollen die einzelnen Verkehrsäste zukünftig gleichberechtigt sein.

Südlich der Kreuzung K 168/Schillerstraße soll die Route über heute landwirtschaftliche Wege verlaufen. Dabei zweigt die Route ca. 180 Meter südlich der Kreuzung auf einen Weg zur Bahnstrecke ab und verläuft dann bis zur Gemarkungsgrenze Erzhausen parallel zur Bahnstrecke Frankfurt – Darmstadt.

3. Radschnellweg - Raddirektverbindung

- 3.1 Was ist ein Radschnellweg? Weder von Seiten des Bundes noch vom Land Hessen gibt es hierfür bisher eine konkrete Definition. In der Machbarkeitsstudie vom September 2015 wurde ein Radschnellweg nach den bisherigen Forschungsergebnissen wie folgt beschrieben (Seiten 6 und 7 der Detaillierten Machbarkeitsstudie für den Radschnellweg Frankfurt – Darmstadt):

„Die Fachwelt diskutiert aktuell, in welcher Form und mit welchen Trassierungselementen die Ansprüche an solche Verbindungen erfüllt werden können. Es existiert bereits ein Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) aus dem Jahr 2014, das erste Vorschläge zu Führungsformen, Trassierungselementen und Standards entwickelt.

Die FGSV definiert Radschnellverbindungen als „Verbindungen im Radverkehrsnetz einer Kommune oder einer Stadt-Umland-Region, die wichtige Quell- und Zielbereiche mit entsprechend hohen Potenzialen über größere Entfernungen verknüpfen und durchgängig ein sicheres und attraktives Befahren mit hohen Reisegeschwindigkeiten ermöglichen“. Sie verbinden innerstädtisch Hauptzentren und Stadtteilzentren, werden jedoch häufiger als überregionale oder regionale Radverkehrsverbindungen geplant. Ihre Mindestlänge sollte etwa 5 km betragen.

Neben der Länge spielen auch die Standards bei der Definition, Planung und Umsetzung von Radschnellverbindungen eine wichtige Rolle. Diese liegen deutlich über denen, die bei üblichen Radwegeinfrastrukturen angewandt werden (insbesondere die ‚Empfehlungen für ‚Radverkehrsanlagen (ERA 2010) der FGSV aus dem Jahr 2010).

Gleichzeitig werden Qualitätsmerkmale und Standards in unterschiedlich strukturierten Regionen und an verschiedenen Praxisfällen erprobt. Insofern stellt die vorliegende Machbarkeitsstudie auch einen Praxistest in diesem neuen Arbeitsfeld dar und kann dazu dienen, dem Land Hessen Hinweise für die Ausgestaltung zukünftiger Empfehlungen für die Planung und Förderung dieses neuen Elementes des Radverkehrs zu geben.

- 3.2 Die Qualitätsstandards, die in dem Arbeitspapier der FGSV formuliert sind, werden als fundierte Grundlage und Orientierungsrahmen für die Entwicklung von Radschnellverbindungen angesehen, sind jedoch nicht rechtsverbindlich. Die nachfolgende Tabelle stellt die wichtigsten Standards dar. Sie erhebt keineswegs den Anspruch auf Vollständigkeit.

- Sichere Befahrbarkeit auch bei hohen Fahrtgeschwindigkeiten (30 km/h)
- Direkte, weitgehend umwegfreie Linienführung
- Möglichst wenig Beeinträchtigung durch Schnittstellen mit dem Kfz-Verkehr
- Separation vom Fußverkehr
- Ausreichende Breite

- Hohe Belagsqualität (Asphalt oder Beton)
- Freihalten von Einbauten
- Mittlere Zeitverluste durch Anhalten und Warten innerorts max. 30 Sek./km, außerorts max. 15 Sek./km
- Steigung max. 6 %, wenn frei trassierbar
- Keine vermeidbaren Höhendifferenzen (verlorene Steigung)
- Städtebauliche Integration und landschaftliche Einbindung

3.3 Diese Qualitätsstandards lassen sich in einer dicht besiedelten Region heutzutage sehr schwer umsetzen. Damit eine Verbindung kurz- und mittelfristig realisiert werden kann, sind Kompromisse bei Trassenführungen, Breiten, Ausbaustandards und Mischverkehre unvermeidbar.

Daher wird in nächster Zeit von einer Raddirektverbindung gesprochen. Langfristig wird das Ziel einer Radschnellverbindung im standardisierten Sinne angestrebt. Dabei ist es erforderlich, dass auf der rechtlichen Seite verbindliche Standards deutschlandweit festgelegt werden. Zur Zeit wird von einzelnen Ländern Standards entwickelt, wobei Hessen sich hierzu überhaupt nicht äußern will und bisher dies den Kommunen überlässt.

4. 1. Projekt Raddirektverbindung mit 1. Egelsbacher Abschnitt

- 4.1 Die Regionalpark GmbH erarbeitet für die gesamte Strecke eine Roadmap, die die gesamte Strecke in ihre zeitliche Realisierbarkeit einstuft. Dabei will man kurzfristig die gesamte Route beschildern. Baulich will man als 1. Projekt den Abschnitt Egelsbach Bahnhof – Wixhausen, Messeler Parkstraße realisieren. Die Bewertung hat ergeben, dass die in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagenen Maßnahmen schnell realisierbar sind und auf der Route die Standards für einen Radschnellweg sichtbar umsetzbar sind.
- 4.2 Für den ersten Egelsbacher Abschnitt vom Bahnhof bis zur Gemarkungsgrenze Erzhausen sind folgende Maßnahmen im kurzfristigen Bereich vorgesehen:
- Georg-W.-Str./An der Molkeswiese: 2 x 1,5 m breite Schutzstreifen; Einfärbung Blauasphalt auf 407 m Länge
 - Schillerstraße: 155 m Markierung Schutzstreifen Richtung Norden, Anbindung Route Gewerbegebiet
 - Kreuzung Schillerstraße/K168: Kreisverkehrsausbau
 - Weg südlich K168: Verbreiterung auf 179 m Länge von 3,2 auf 4 m, Blaufärbung komplett
 - Abzweig + Bahnparalleler Weg: Neubau auf 921 m Länge mit 4 m Breite, blauer Asphalt, Beleuchtung
 - Hegbachbrücke: Neubau Brücke 4 m Breite oder Verbreiterung um 2,5 m
- 4.3 Von den vorgeschlagenen Maßnahmen ist das größte Bauwerk der Bau eines Kreisverkehrsplatzes an der Kreuzung K 168/Schillerstraße. Dies wird ein Gemeinschaftsbauwerk von Kreis Offenbach und Gemeinde Egelsbach sein. Nach den ersten Prüfungen ist ein einfaches Planverfahren möglich und kein Planfeststellungsverfahren notwendig.

Das zweitgrößte Projekt ist der bahnparallele Weg, der nach den bisherigen Vorstellungen im Sinne eines Radschnellweges ausgebaut werden soll. Nach den bisherigen Prüfungen sind hierfür keine besondere planrechtlichen Verfahren erforderlich.

- 4.4 Für diese Maßnahmen ohne Einfärbung Blauasphalt und Beleuchtung sind Kosten grob auf ca. 1,3 Mio. € geschätzt, davon für den Kreisverkehrsplatz 550.000 €.

5. 2. Egelsbacher Abschnitt

- 5.1 Die 2. Abschnitt in Egelsbach geht von Egelsbach Bahnhof bis Gemarkungsgrenze Langen. Folgende Einzelmaßnahmen sind vorgesehen:
- Weg nördlich Georg-Wehsarg-Straße: Rund 50 m nach Brücke von Langen kommend verbreitern auf 4 m, rd. 400 m mit 5 m Breite; evtl. Blauasphalt
 - Georg-Wehsarg-Straße/Brückengärten: Mini-Kreisverkehr Nr. 2
 - Georg-Wehsarg-Straße: Fahrradstraße auf rd. 250 m Länge, durchgängig evtl. Blauasphalt
- 5.2 Für die Umsetzung für die Verbreiterung des Weges und Bau eines Kreisverkehrsplatzes ist nach dem jetzigen Stand eine Änderung des Bebauungsplanes „Im Brühl“ erforderlich. Die Änderung des Bebauungsplanes soll schnellstmöglich eingeleitet werden, damit bis Ende 2019 eine Umsetzung baulich möglich ist.

6. Zubringerrouen zur Raddirektverbindung

- 6.1 Eine Raddirektverbindung hat nur seine Attraktivität, wenn es auch Zubringerrouen zu dieser Verbindung gibt, die einen niedrigeren qualitativen Standard haben können.
- 6.2 Nach einer ersten Betrachtung, die in einem Gespräch mit dem ADFC erörtert worden sind, soll es vier Zubringerrouen geben:
- Im Brühl für das Wohngebiet Brühl und Leimenkaute (sowie den Langener Südosten)
 - Bahnstraße für die Ortsmitte und Osten Egelsbachs
 - Weg parallel südlich der Thüringer Straße für Gewerbegebiet Bayerseich, Rathaus, Freibad und Bürgerhaus/Eigenheim
 - Büchenhöfe für Wohn- und Gewerbegebiet Egelsbach
- 6.3 Diese Zubringerrouen sind deshalb wichtig, da diese Schnittstellen bei den Planungen der Raddirektverbindung zu berücksichtigen sind (Anbindung von der Straße Im Brühl oder des Weges südlich der Thüringer Straße).

7. Förderung durch das Land Hessen oder Bund

- 7.1 Von Seiten des Land Hessen oder des Bundes gibt es bisher keine verbindlichen Förderrichtlinien für solche Vorhaben. Es wird damit gerechnet, dass der Bund für sein 25 Mio. Euro-Programm Radschnellwege in den nächsten Wochen konkrete Vorschriften erlässt, so dass man weiss, ob über diesen Weg eine Förderung möglich ist.
- 7.2 Für die Raddirektverbindung hat das Land Hessen (vorläufig) festgelegt, dass
- bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Baukosten

- 50 % der Planungskosten

gefördert werden. Ob ein blau gefärbter Asphalt oder eine Beleuchtung außerhalb geschlossener Ortschaften vom Land Hessen gefördert werden, ist der Gemeinde Egelsbach derzeit nicht bekannt. In der Fördermittelanmeldung beim Land Hessen vom März 2017 waren diese beiden Vorhaben noch nicht enthalten und damit nicht in der o. g. Summe mitklakuliert.

8. Weitere Vorgehensweise

- 8.1 Damit das Pilotprojekt Raddirektverbindung in Hessen auf dem Abschnitt Egelsbach – Wixhausen im nächsten Jahr baulich eine Chance auf Realisierung hat, ist ein Grundsatzbeschluss der Gemeindevertretung erforderlich, damit weitere planerische Schritte eingeleitet werden können. Es ist bewusst, dass Risiken wegen der fehlenden konkreten Kostenschätzung derzeit bestehen. Daher ist es wichtig, dass die Planungen für den 1. Abschnitt in Zusammenarbeit mit der Regionalpark GmbH, Kreis Offenbach und Hessen Mobil weiter vorangetrieben werden, damit in der nächsten Sitzung der Gemeindevertretung am 06. Oktober 2017 belastbarere Zahlen für den Haushalt 2018 vorliegen, über die die Gemeindevertretung entscheiden kann. Danach wird dann der verbindliche Fördermittelantrag unter der Federführung der Regionalpark GmbH gestellt werden. Für entsprechende Planungen sind im Haushalt 2017 Mittel in Höhe von 50.000 € bei Kostenstelle 0202013/ I0202005 vorgesehen.
- 8.2 Gleichzeitig müssen dann die erforderlichen Vereinbarungen zur Umsetzung des Projektes entschieden werden. Dazu gehört auch der Umbau der Kreuzung K 168/Schillerstraße, wofür der Kreis Offenbach für seinen Anteil Mittel im Doppelhaushalt 2017/2018 vorgesehen hat.

Der Gemeindevorstand hat dem mit dieser Beschlussvorlage vorgelegten Beschlussvorschlag in seiner Sitzung am 23.05.2017 zugestimmt.