

GEMEINDE EGELSBACH



Beschlussvorlage

Drucksache VL-42/2017

Dezernat I

Stabsstelle Interkommunale Zusammenarbeit

Datum: 09.11.2017

1. Bau- und Umweltausschuss	28.11.2017
2. Haupt- und Finanzausschuss	07.12.2017
3. Gemeindevertretung	14.12.2017

Raddirektverbindung Frankfurt - Darmstadt

Anlage(n):

- (1) Anlage 1 Raddirektverbindung Raodmap RegPark SW
- (2) Anlage 2 Raddirektverbindung Ausschnitt Egelsbach
- (3) Anlage 3 Radschnellweg Beispiele 18.4.2017
- (4) Anlage 4 Foerderrichtlinie Nahmobilität
- (5) Anlage 5 Roadmap komplett final Egelsbach 19.10.2017

Beschlussvorschlag:

Der Gemeindevorstand empfiehlt der Gemeindevertretung wie folgt zu beschließen:

Die Gemeindevertretung

1. bestätigt noch einmal den Routenverlauf in ihrer Gemarkung für die Umsetzung des Fahrraddirektweges Frankfurt - Darmstadt in der Relation gemäß Anlagen 1 und 2.
2. nimmt die allgemeinen Informationen zum Raddirektweg zur Kenntnis.
3. nimmt zur Kenntnis, dass die Antragstellung an Hessen Mobil über die Regionalpark Südwest GmbH erfolgt. Diese erhält auch die Bewilligungsbescheide und ist mit ihren Rechten und Pflichten als Antragsteller Hessen Mobil gegenüber verantwortlich. Nach deren Prüfung wird die Behörde in Abstimmung mit dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung den gesamten Routenverlauf des Fahrraddirektweges feststellen.
Die monetäre Zuweisung erfolgt an den Regionalpark Südwest, der dann die Fördergelder an die einzelnen Kommunen verteilt.
4. erklärt sich bereit, nach detaillierter Antragstellung pro Kommune für die Umsetzung des Fahrraddirektweges den Eigenanteil mitzufinanzieren und deren Unterhaltung zu übernehmen sowie die Kostenanteile im Haushalt einzuplanen. Entsprechenden Mittel für den 1. Bauabschnitt werden in den Haushalten 2018/2019 bereitgestellt.
5. Der vorläufige Zeitplan für die Umsetzung wird zur Kenntnis genommen.

Finanzielle Auswirkungen:

Kostenstelle 0901023 I09012 und I09013

Unmittelbar keine;

Siehe Ziffer 4 des Beschlussvorschlages und der Erläuterungen

Erläuterungen:

Hinweis:

Es handelt sich um eine gemeinschaftliche Vorlage aller Kommunen. Daher kann es sein, dass einzelne Informationen schon mit der Vorlage zur Sitzung der Gemeindevertretung am 29. Juni 2017 (Vorlage VL-16/2017) vorgelegen haben.

0. Vorabinformationen

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

Einen Raddirektweg im Herzen des Rhein Main Gebietes zu realisieren, setzt eine sehr komplexe Umsetzungsstrategie angesichts der vielen konkurrierenden Nutzungen und erforderlichen Genehmigungen voraus. Andererseits ist ein solches Pilotprojekt 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.

- 0.2 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 Ihrem Gründungsdatum baut die GmbH in dem Geltungsbereich Radwege, aber auch naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen sowie zahlreiche Freizeitobjekte. Alle Routen des Regionalparkes sind beschildert.

Der Aufsichtsrat der Regionalpark Südwest 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.

- 0.3 Der Regionalpark 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.

1. zu Ziffer 1 des Beschlussvorschlages

- 1.1 Der grundsätzliche Verlauf der Route ist gemäß Anlage 1 in der Übersicht dargestellt. Für die jeweilige Kommune ist der geplante Verlauf als 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.

- 1.2 Zubringer zu dem Raddirektweg sind zu begrüßen, jedoch nicht Inhalt des Projektes und müssen ggfs. gesondert für eine Förderung beantragt werden. Dies ist bei dem 1. Bauabschnitt von Egelsbach Bahnhof – Darmstadt-Wixhausen Bahnhof an zwei Stellen vorgesehen (Verbindungsweg südlich der Thüringer Straße und Verbindung zum Weg zu den Büchenhöfen – siehe Anlage1 der Vorlage VL-16/2017 zur Sitzung der Gemeindevertretung vom 29.06.2017)

2. zu Ziffer 2 des Beschlussvorschlages

- 2.1 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 (Landwirtschaft bzw. Fußverkehr), empfiehlt sich eine Verbreiterung um 1 Meter. Der Belag soll asphaltiert sein, um ein durchgängigen Qualitätsstandard für Radfahrer zu gewährleisten. Wassergebundene Decken können nur gefördert werden, wenn dies eine Auflage der Naturschutzbehörde ist. Eine Beleuchtung der Route bzw. des Weges ist ebenfalls anzustreben, da gerade der Weg zur Arbeit im Winter oft im Dunkeln stattfindet, 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 durch farbliche Kennzeichnung erfolgen. Zusätzlich können auch noch Schilder eingesetzt werden.
- 2.2 Der Weg führt auf dieser Strecke durch Stadt bzw. Gemeindegebiete, durch Wald und landwirtschaftliche Flächen. Dies bedeutet, dass auch sensible Landschaftsbereiche eine individuelle Betrachtung bedürfen. Ohne eine gemeinsame kooperative Umsetzung mit allen tangierenden Nutzungen kann ein solcher Raddirektweg im RheinMain Gebiet nicht umgesetzt werden.
- 2.3 Einzelne Beispiele von Raddirekt bzw. Radschnellwegen aus den Niederlanden sind als Anlage 3 beigefügt.

3. zu Ziffer 3 des Beschlussvorschlages

- 3.1 Grundlage für die Realisierung und Förderung ist die Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität, die am 21.8. im Staatsanzeiger veröffentlicht wurde und als Anlage 4 beigefügt ist. Gegebenenfalls kann auch das GVFG-Komp. (§5 Entflechtungsgesetz) als Fördergrundlage dienen.
- 3.2 Die Antragstellung der Gesamtroute erfolgt über den Regionalpark.
- 3.3 Zur Förderung des Projektes liegt der Gemeinde Egelsbach folgende Mitteilung aus dem Ministerium vor, die wir auszugsweise wiedergeben:

Derzeit liegt zum Radschnellweg Frankfurt - Darmstadt bei Hessen Mobil ein Antrag auf Bewilligung von Planungsleistungen und Öffentlichkeitsarbeit vor. Darüber wird noch in diesem Jahr entschieden werden.

Grundlage der Bewilligung sind Regelungen die Nahmobilitätsrichtlinie (Hinweis unsererseits. Siehe Anlage 4). Diese regelt die Förderleistungen entsprechend dem jeweiligen Fördergegenstand (Bau, Planungsleistungen, Öffentlichkeitsarbeit).

In der Regel beträgt der Fördersatz 70% der förderfähigen Kosten. 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 Radschnellverbindung 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.

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) Kommunalen Straßenbau die für Radschnellwege notwendigen größeren Breiten gefördert werden. Dadurch wird das Fördervolumen deutlich ausgeweitet.

Die vom Bund angekündigte finanzielle Förderung (<https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2017/kw17-de-bundesfernstrassengesetz/501762>) steht leider auf absehbare Zeit nicht zur Verfügung. Obwohl die Länder bereits mit Vorschlägen aktiv geworden sind, hat das verantwortliche Bundesministerium noch immer keinen Entwurf für eine Verwaltungsvereinbarung vorgelegt.

Diese muss von allen Bundesländern und dem Bund abgeschlossen werden, bevor ein Mitelfluss stattfinden kann.

Die abschließende Entscheidung kann erst mit dem Vorlegen der entsprechenden Projektanträge und der zu dem entsprechenden Stichtag bestehenden Finanzkraft der jeweiligen Kommunen getroffen werden. Derzeit werden zur Vorbereitung der nächsten Umsetzungsschritte Gespräche mit der Projektträgerin, der Regionalpark Südwest GmbH, geführt, um eine möglichst schnelle Umsetzung zu erreichen.

- 3.4 Auf dessen Grundlage werden dann einzelne Bauabschnitte des Raddirektweges umgesetzt und je nach Planungsstand gefördert.
- 3.5 Die Zuweisung der Zuschüsse erfolgt an den Regionalpark Südwest. Dieser verteilt dann die Fördergelder an die jeweiligen Kommunen. Bei der Realisierung der Bauabschnitte haben die Kommunen grundsätzlich die Option die Maßnahme in Eigenregie mit oder ohne externe Planung zu realisieren oder dies dem Regionalpark zu übertragen. Für einen gleichbleibenden Qualitätsstandard und eine leichtere Abwicklung der Förderanträge sollte die Planung und Realisierung aus Fördersicht dem Regionalpark Südwest übertragen werden.
- 3.6 Für die kurzen Zubringerabschnitte im Bereich der Einmündung in die Raddirektverbindung in Egelsbach, die planerisch überarbeitet und baulich angepasst werden müssen, ist von Seiten der Gemeinde Egelsbach ein eigener Zuwendungsantrag zu stellen, der nach der 2. Förderwegvariante abzuwickeln ist (siehe Ziff. 3.1 der Erläuterungen).

4. zu Ziffer 4 des Beschlussvorschlages

- 4.1 Die Förderung und die Bereitstellung des Eigenanteils erfolgt je nach Ausbauabschnitt des Raddirektweges. Hierzu wurde für jede Kommune eine road map erstellt, in der alle zur Zeit identifizierten Projekte enthalten sind. Je nach Planungsreife erfolgt dann eine Antragstellung im Einvernehmen mit der bzw. den jeweiligen Kommunen in den nächsten Jahren (Anlage 5).
- 4.2 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 es im Laufe des nächsten Jahres vom Regionalpark eine Unterhaltungs- und Pflegekonzeption als Vorschlag geben.
- 4.3 Änderungen am Raddirektweg sind innerhalb der Zweckbindungsfrist (ergibt sich aus den Förderregularien von Hessen Mobil) seitens der Kommune vorab beim Regionalpark Südwest zu beantragen. Diese setzt sich zwecks Genehmigung dieser Änderung mit Hessen Mobil in Verbindung.
- 4.4 Im Haushalt 2018 mit Verpflichtungsermächtigung für 2019 sind Mittel für Planung und Bau des 1. Bauabschnittes sowie der Zubringer vorgesehen. Hierfür sind 1.910.000 € vorgesehen. Die übrigen Mittel in der Finanzplanung bis 2020 sind für den 2. Bauabschnitt eingeplant.

Von 1.910.000 € sind im Haushaltsentwurf 760.000 € mit einem Sperrvermerk, weil noch nicht alle Ausbaustandards für Radschnellwege/Raddirektverbindungen festgelegt sind. Hier tagt der Facharbeitskreis am 20.11.2017 im Ministerium. Ob zu diesem Zeitpunkt schon die abschließende Festlegung der Standards stattfindet, wird derzeit bezweifelt.

Auf der Basis der Informationsmitteilung des Ministeriums zur Förderung (siehe Ziffer 3.3 der Erläuterungen) wurde die zu erwartende Mindestförderung neu berechnet. Bisher sind für die Jahre 2017 – 2020 bei Kostenstelle 0901023/I09012 Aufwendungen von insgesamt 2.410.000 € vorgesehen. An Zuwendungen sind bei Kostenstelle 0901023/I09103 sind bisher 1.040.000 € vorgesehen.

Nach der Neuberechnung erhöht sich die erwartete Zuwendung um 570.000 € auf 1.610.000 €.

Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Zuwendungssumme um die Mindestsumme handelt, die die Gemeinde Egelsbach nach den bisher vorliegenden Daten erwartet. Es ist durchaus möglich, dass die Zuwendungssumme höher ausfällt. Die Höhe des tatsächlichen Fördersatzes kann bei den Baukosten erst nach Antragstellung der Fördermittel und des damit verbundenen Bewilligungsbescheides festgelegt werden. Dies setzt voraus, dass die Planungen so weit abgeschlossen werden können, dass ein Förderantrag gestellt werden. Voraussetzung ist die Verfügbarkeit von entsprechenden Haushaltsmitteln.

5. zu Ziffer 5. des Beschlussvorschlages

- 5.1 Der 1. Ausbauabschnitt erfolgt in Egelsbach, Erzhausen und Darmstadt, Ortsteil Wixhausen. Hierzu werden noch im Herbst Planungsaufträge vergeben. Detaillierte Gespräche zur Umsetzung sind derzeit im Gange. Mit dem Ausbau soll im Sommer 2018 begonnen werden. Zur Aufnahme in das Förderprogramm ist zunächst der 1. Ausbauabschnitt mit dem entsprechenden Antragsformular durch den Regionalpark Südwest bei Hessen Mobil anzumelden. Die Absichtserklärungen / Zustimmungen aller Kommunen für das Gesamtkonzept müssen zu diesem Zeitpunkt schon vorliegen. Parallel hierzu werden in den jeweiligen Kommunen weitere Ausbauabschnitte ermittelt.

Der Gemeindevorstand hat dem mit dieser Beschlussvorlage vorgelegten Beschlussvorschlag in seiner Sitzung am 14.11.2017 zugestimmt.