

Aktenzeichen:	TOP
federführendes Amt:	3.0 Technische Verwaltung
Sachbearbeiter/in:	Herr Bidner
Datum:	10.10.2017

Beratungsfolge	Termin	Bemerkungen
Gemeindevertretung	13.11.2017	
Bau-, Verkehrs- und Umweltausschuss	04.12.2017	
Haupt- und Finanzausschuss	14.12.2017	
Gemeindevertretung	07.05.2018	

Bau eines Raddirektweges von Frankfurt nach Darmstadt**Beschlussvorschlag:**

1. Festlegung des Routenverlaufs:
Die Gemeindevertretung bestätigt den Routenverlauf in der Gemarkung Erzhausen für die Umsetzung des Fahrraddirektweges.
2. Allgemeine Informationen zum Radweg:
Die Gemeindevertretung nimmt die allgemeinen Informationen zum Raddirektweg zur Kenntnis.
3. Methodik der Förderantragstellung:
Es dient zur Kenntnisnahme, 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 genannten Routenverlauf des Raddirektweges feststellen.
Die monetäre Zuweisung erfolgt an die Regionalpark Südwest GmbH, die dann die Fördergelder an die einzelnen Kommunen verteilt.
4. Zustimmung der Kommune:
Die Gemeinde Erzhausen erklärt sich bereit nach detaillierter Antragstellung pro Kommune für die Umsetzung des Raddirektweges den Eigenanteil mitzufinanzieren und die Kostenanteile im Haushalt einzuplanen sowie die Unterhaltung des Erzhäuser Streckenabschnitts zu übernehmen.
5. Vorläufiger Zeitplan für die Umsetzung:
Der vorläufige Zeitplan für die Umsetzung wird zur Kenntnis genommen.

Sachdarstellung:

Für den Bau eines Raddirekt- oder –schnellweges wurde vom Regionalverband FrankfurtRheinMain im Jahr 2015 eine detaillierte Machbarkeitsstudie erstellt. Das Ergebnis war ein grundsätzlich positives Echo, nämlich dass ein Raddirektweg eine wichtige infrastrukturelle Einrichtung im Rhein-Main-Gebiet und eine echte Mobilitätsoption für den Ausbau des Verkehrssystems darstellt. Vor dem Hintergrund der Schadstoffthematik durch den motorisierten Individualverkehr und des Erreichens von Klimaschutzziele ist der Ausbau des Radverkehrsnetzes eine wichtige Verkehrsmaßnahme.

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. Der grundsätzliche Verlauf der Route ist in der Anlage dargestellt. Besonders in den Niederlanden und in Dänemark werden Radschnellwege bereits seit Jahren gebaut und genutzt; sie stellen eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar.

Auf Initiative des ursprünglich damit betrauten Regionalverbandes wurde die Realisierung des Projektes der Regionalpark Südwest GmbH angetragen. Die gemeinnützige Gesellschaft 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 hat die GmbH in ihrem Geltungsbereich Radwege aber auch naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen sowie zahlreiche Freizeitobjekte verwirklicht. Alle Routen des Regionalparks sind beschildert.

Der Aufsichtsrat der Regionalpark Südwest GmbH hat im Herbst 2016 das Projekt angenommen. Die beteiligten Kommunen Darmstadt, Erzhausen, Egelsbach, Langen Dreieich, Neu-Isenburg und Frankfurt haben einstimmig für die Umsetzung des Projektes durch die Regionalpark Südwest GmbH votiert. Der Regionalpark hat danach in enger Abstimmung mit den beteiligten Städten und Gemeinden und auf Basis der Machbarkeitsstudie eine zusammenhängende Route konzipiert, die nunmehr den Kommunen zur grundsätzlichen Zustimmung vorgelegt wird.

Erläuterungen zu den einzelnen Teilen des Beschlussvorschlages

zu 1. Feststellung des Routenverlaufs:

Der grundsätzliche Streckenverlauf ist in der Anlage dargestellt. Dessen Feststellung ist für eine Beantragung von Fördermitteln zur Verkehrsinfrastruktur unumgänglich. Im Laufe der nächsten Umsetzungsschritte kann der Routenverlauf noch in gewissem Maße optimiert werden, jedoch hat der grundsätzliche Verlauf auch in Bezug auf die Förderung einen verbindlichen Charakter.

In Erzhausen liegt die besondere Situation vor, dass die geplante Route nicht über einen gemeindeeigenen Weg sondern über einen Waldwirtschaftsweg im Eigentum des Landes Hessen östlich parallel der Bahnlinie verläuft. Hessen Forst, hier das zuständige Forstamt Darmstadt, hat seine Bereitschaft erklärt, die Wegeparzellen an die Gemeinde zu veräußern, wenn diese auch die Folgekosten übernimmt, denn mit dem Verkauf des Weges soll dieser aus der forstlichen Nutzung herausgenommen werden. An seiner Statt sind andere Waldwege für den Schwerverkehr zu ertüchtigen. Nach Aussage von Hessen Mobil sind sowohl der Grunderwerb als auch die Folgekosten förderfähig.

Eine Mischnutzung, also Forstwirtschaft und Radverkehr, wird vom Forstamt Darmstadt abgelehnt, da es hier zwangsläufig zu Konflikten der verschiedenen Nutzer kommen wird und eine Beschädigung der Asphaltdecke durch die Befahrung mit Großfahrzeugen abzusehen ist.

Der Raddirektweg verläuft inner- und außerorts. Dies hat zwangsläufig zur Folge, dass sensible Landschaftsbereiche einer individuellen Betrachtung bedürfen. In Erzhausen verläuft die Strecke unmittelbar entlang eines Naturschutzgebietes. Ob hier naturschutzrechtliche Genehmigungen

erforderlich werden, wird derzeit von den Fachbehörden geprüft. Ohne eine gemeinsame kooperative Umsetzung mit allen tangierenden Nutzungen kann ein solcher Raddirektweg im Rhein-Main-Gebiet nicht umgesetzt werden.

zu 2. Allgemeine Informationen zum Raddirektweg:

Für einen Raddirektweg gibt es besondere Anforderungen. Grundsätzlich gilt, dass er für den Begegnungsverkehr 4 Meter breit sein sollte. Gibt es in Abschnitten Mischverkehr (z.B. Landwirtschaft oder Fußgänger), empfiehlt sich eine Verbreiterung um 1 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 jeweils zuständigen Naturschutzbehörde ist. Eine Beleuchtung des Weges ist ebenfalls anzustreben, da gerade der Weg 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 durch farbliche Kennzeichnung erfolgen.

zu 3. Methodik der Förderantragstellung:

Grundlage für die Realisierung und Förderung ist die beigeschlossene Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität, die am 21.08. d.J. im Staatsanzeiger veröffentlicht wurde. Die Antragstellung für die Gesamtroute erfolgt durch die Regionalpark Südwest GmbH. Nach Prüfung des Projektes erfolgt die Aufnahme in das Programm, wonach i.d.R. 70 % der förderfähigen Kosten für die Teilprojekte inklusive Planung und Öffentlichkeitsarbeit bezuschusst werden können. Auf diesen Grundlagen werden dann einzelne Bauabschnitte umgesetzt und je nach Planungsstand gefördert. Die Zuweisung der Zuschüsse erfolgt an die Regionalpark Südwest GmbH. Diese verteilt dann die Fördergelder an die jeweiligen Kommunen. Bei der Realisierung der Bauabschnitte haben die beteiligten Städte und Gemeinden 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 der Regionalpark Südwest GmbH übertragen werden.

zu 4. Zustimmung der Kommune:

Die Förderung einerseits und die Bereitstellung des Eigenanteils andererseits erfolgt je nach Ausbauabschnitt des Raddirektweges. Hierzu wurde für jede Kommune eine road map (sh. Anlage) erstellt, in der alle derzeit identifizierten Projekte enthalten sind. Je nach Planungsreife erfolgt dann eine Antragstellung im Einvernehmen mit der bzw. den betroffenen Kommunen in den nächsten Jahren.

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

Änderungen des Streckenverlaufs sind innerhalb der Zweckbindungsfrist, die sich aus den Förderregularien von Hessen Mobil ergibt, seitens der Kommune vorab bei der Regionalpark Südwest GmbH zu beantragen. Diese setzt sich zwecks Genehmigung der Änderung mit Hessen Mobil in Verbindung.

zu 5. Vorläufiger Zeitplan für die Umsetzung:

Der erste Bauabschnitt umfasst die Strecke von Egelsbach nach Darmstadt-Wixhausen, genauer vom Egelsbacher zum Wixhäuser Bahnhof. Hierzu werden noch in diesem 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 dieser 1. Bauabschnitt durch die Regionalpark Südwest GmbH bei Hessen Mobil anzumelden. Die Absichtserklärungen/Zustimmungen aller Kommunen für das Gesamtkonzept müssen zu diesem Zeitpunkt schon vorliegen. Parallel hierzu werden in den anderen Städten und Gemeinden weitere Ausbauabschnitte ermittelt.

Anlagen:

road map

Förderrichtlinien

Routenverlauf

einzelne Beispiele von Raddirekt- bzw. Radschnellverbindungen aus den Niederlanden

IV-2015-0004421

Finanzierung:

Anlage(n):

1. 2017-10-10 road map Raddirektweg
2. 2017-10-10 Förderrichtlinien
3. 2017-10-10 Streckenverlauf
4. 2017-10-10 Bilderstrecke