

DER MAGISTRAT

Frankfurt am Main, 03.06.2022

Dezernat: XII Mobilität und Gesundheit

-

**Vortrag des Magistrats
an die Stadtverordnetenversammlung**

M 86

Betreff

Radschnellverbindung Frankfurt - Vordertaunus (FRM 5)
Freigabe von Vorplanungsmitteln

Vorgang

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom § ()

Vertraulich: ja nein

Anlage(n):

- (1) Machbarkeitsstudie FRM 5 (nicht vervielfältigt)
- (2) Ausschnitt FRM 5 im Stadtgebiet
- (3) Kostenübersicht

Begründung der Vertraulichkeit:

Vortrag

- Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, in öffentlicher Sitzung zu beschließen:
- Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, in nichtöffentlicher Sitzung zu beschließen:
 - I. Die Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung Frankfurt - Vordertaunus wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
 - II. Der zwischen den beteiligten Kommunen und dem Regionalverband FrankfurtRheinMain abgestimmten Vorzugstrasse für die Radschnellverbindung (RSV) zwischen Frankfurt, Eschborn, Steinbach, Oberursel, Bad Homburg und Friedrichsdorf wird bzgl. des Trassenverlaufs im Stadtgebiet Frankfurt am Main gemäß der beigefügten Plandarstellungen zugestimmt.
 - III. Es dient zur Kenntnis, dass das Land Hessen im Falle einer koordinierten, interkommunalen Antragstellung eine privilegierte Förderung des Vorhabens mit einem erhöhten Fördersatz in Aussicht gestellt hat. Die beteiligten Kommunen haben sich darauf verständigt, dass der Regionalverband FrankfurtRheinMain (fortan als „Regionalverband“ bezeichnet) die Vorhabenträgerschaft für die Umsetzung übernimmt.

Die Rechte und Pflichten zwischen dem Regionalverband als Vorhabenträger und der Stadt Frankfurt am Main als Baulastträger innerhalb ihres Gebietes werden in einer bilateralen Planungs- und Verwaltungsvereinbarung festgeschrieben.

- IV. Der Magistrat wird beauftragt, gemeinsam mit dem Regionalverband die notwendigen Planungsschritte für die Abschnitte F 006 bis F 018 (Schloßstraße bis Gemarkungsgrenze Steinbach bzw. Eschborn) der Radschnellverbindung einzuleiten und die erforderlichen Beschlüsse vorzubereiten.
- V. Es dient der Kenntnis, dass die Planungen für die Abschnitte F 001 bis F 005 (Holbeinsteg bis Robert-Mayer-Straße) aufgrund der starken Überschneidungen zu anderen Planungsprojekten eigenständig durch den Magistrat erfolgen.
- VI. Die zur Durchführung der Vorplanung gem. Ziffer IV. erforderlichen Mittel in Höhe von 1.212 T€ werden bewilligt und freigegeben und stehen in der PG 16.03, Projektdefinition 5.007005 „Radverkehr“ zur Verfügung. Es dient der Kenntnis, dass für diese Planung eine Förderung in der Größenordnung von 70 % in Aussicht genommen werden kann.

BEGRÜNDUNG

A - Zielsetzung

Mit der zunehmenden Verbreitung hochwertiger - teilweise elektrisch unterstützter - Fahrräder steigt in Verbindung mit einer entsprechend hochwertigen Infrastruktur das Potenzial für eine Nutzung des Fahrrads auch im Alltagsverkehr über Distanzen von 10, 15 und mehr Kilometer. Damit wird der Radverkehr auch im Stadt-Umland-Verkehr, der derzeit noch vom motorisierten Individualverkehr dominiert wird, eine ernsthafte Alternative. Nachdem sich Radschnellverbindungen in den Niederlanden und Dänemark bereits als attraktives Instrument zur Bewältigung der Pendlerströme in stark vom Autoverkehr belasteten Stadt-Umland-Korridoren etabliert haben, werden vergleichbare Ansätze inzwischen in vielen deutschen Regionen verfolgt. In der Region FrankfurtRheinMain ist die Radschnellverbindung Frankfurt – Darmstadt abschnittsweise bereits in Betrieb, weitere Vorhaben befinden sich in unterschiedlichen Planungsstufen.

Auf der Basis einer Potenzialuntersuchung des Landes Hessen hat der Regionalverband Frankfurt RheinMain gemeinsam mit den Kommunen Frankfurt a.M., Eschborn, Steinbach, Oberursel, Bad Homburg und Friedrichsdorf eine Machbarkeitsstudie (Anlage 1) für eine Radschnellverbindung in diesem Korridor durchführen lassen. Im Ergebnis wurde aufgezeigt, dass eine durchgehende Trasse definiert werden kann, die den teilweise konkurrierenden Ansprüchen an Direktheit, Erschließungswirkung, Störungsfreiheit, Flächeninanspruchnahme und Naturschutz in ausgewogener Weise gerecht werden kann.

B - Alternativen

Bei der Trassenfindung waren verschiedene Aspekte zu berücksichtigen: Ein zentraler Aspekt war die Einbindung der Radschnellverbindung in bestehende Routennetze, um die leistungsfähige und komfortable Anbindung der Siedlungsgebiete an dieses übergeordnete Netzelement zu gewährleisten. Im städtischen Umfeld können darüber hinaus in der Regel keine neuen Trassen eingerichtet werden. Insofern ging es vorrangig darum, im bestehenden Radroutennetz die Netzelemente

zu identifizieren, die zur Radschnellverbindung aufgewertet werden können. Weiterhin war zu prüfen, ob in dem durch die Lage der Kommunen aufgespannten Planungsraum eher ein Bündel von jeweils bilateralen Verbindungen zwischen Frankfurt a.M. und den einzelnen Vordertaunus-Kommunen zu Radschnellverbindungen qualifiziert werden sollen, oder ob die Relationen eher auf einer Trasse gebündelt verlaufen sollen.

C - Lösung

Die Untersuchungen haben gezeigt, dass die Potenziale für eine Radschnellverbindung Frankfurt - Vordertaunus nicht allein aus den jeweiligen direkten Verkehrsbeziehungen zwischen Frankfurt a.M. und den einzelnen Vordertaunus-Kommunen resultieren, sondern auch aus starken Verkehrsbeziehungen dieser Kommunen untereinander - insbesondere auf den Relationen zwischen Eschborn, Oberursel und Bad Homburg. Im Ergebnis weist die Machbarkeitsstudie drei Netzabschnitte mit ausreichendem Potenzial für eine Radschnellverbindung auf:

- die Radschnellverbindung im Zuge Frankfurt a.M. – Steinbach – Oberursel – Bad Homburg – Friedrichsdorf
- jeweils ein RSV-Abzweig aus Richtung Frankfurt a. M. und aus Richtung Steinbach in Richtung Eschborn (mit Anschluss an eine weitere Radschnellverbindung von Eschborn in Richtung Schwalbach/Bad Soden)

Aufgrund des vergleichsweise geringen Nachfragepotenzials der ebenfalls untersuchten Verbindung von Friedrichsdorf/Bad Homburg in den Frankfurter Norden ist für diese Trasse der hochwertige Standard einer Radschnellverbindung nicht zu rechtfertigen. Die Trasse ist im Frankfurter Stadtgebiet mit kleinen Abweichungen vom vorgeschlagenen Verlauf bereits heute gut befahrbar und wird daher planerisch zunächst nicht weiter betrachtet.

Wesentliches Entwurfsziel für die Radschnellverbindung ist die Realisierung einer hohen Reisegeschwindigkeit bei hoher Alltagstauglichkeit. Dabei geht es weniger um die Realisierung von hohen Spitzengeschwindigkeiten als vielmehr um ein möglichst gleichbleibendes Geschwindigkeitsniveau und die Vermeidung von Reisezeitverlusten durch viele Abbrems- und Wartevorgänge bzw. kräftezehrende Anfahrvorgänge. Neben einer ebenen, griffigen, witterungsbeständigen und auch bei Dunkelheit gut erkennbaren Oberfläche gilt es deshalb, für die Radschnellverbindung die Verkehrsanlagen so auszubilden und zu dimensionieren, dass auf Strecken ein freies Überholen - ggf. auch bei Gegenverkehr - möglich ist, Wartezeiten an Knotenpunkten vermieden oder zumindest minimiert werden und Richtungswechsel mit großzügigen Radien trassiert werden. In Anlehnung an das technische Regelwerk zu Radschnellverbindungen hat das Land Hessen Qualitätsanforderungen für die Ausgestaltung von Radschnellverbindungen bzw. Raddirektverbindungen formuliert, die sowohl der vorliegenden Machbarkeitsstudie als auch den weiteren konkretisierenden Planungsschritten zu Grunde liegen.

Die Abschnitte im Frankfurter Stadtgebiet folgen dem in Anlage 2 dargestellten Verlauf. Der erforderliche Maßnahmencharakter und -umfang ist je nach Streckenabschnitt ganz unterschiedlich und lässt sich stichwortartig wie folgt beschreiben:

Radschnellverbindung Frankfurt - Vordertaunus

F-001 - Holbeinsteg

Ausgangspunkt der Radschnellverbindung in Frankfurt ist der Anschluss an die Radschnellverbindung Frankfurt – Darmstadt im Bereich Holbeinsteg/südlicher Mainuferweg. Für die erwartete Verkehrszunahme im Radverkehr ist langfristig die Ertüchtigung des Holbeinstegs beispielsweise durch ein paralleles Brückenbauwerk erforderlich, um den Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs an eine sichere und komfortable Mainquerung entsprechen zu können.

F-002 – Windmühlstraße/Moselstraße

Der Streckenabschnitt vom nördlichen Mainufer bis Niddastraße soll durch Umorganisation der Parkregelung zur Fahrradstraße entwickelt werden. Der ÖPNV-Vorrang in der querenden Münchener Straße bleibt jedoch bestehen.

F-003 – Karlplatz/Karlstraße

Der Radverkehr soll auf einem Zweirichtungsradweg auf der Ostseite geführt werden. Hierzu wird auf die vorliegende Planung für den Karlplatz Bezug genommen (vgl. M 185/2015).

F-004 – Westendstraße/Kettenhofweg

Dieser Abschnitt soll durch Umorganisation der Parkregelung zur Fahrradstraße entwickelt werden. Die Verbindung von der Westendstraße zum Kettenhofweg ist in der Machbarkeitsstudie über die Beethovenstraße dargestellt. Im aktuellen Radwegweisungsnetz ist die Verbindung über die Arndtstraße realisiert. In der Praxis wird darüber hinaus neben den vorgenannten Straßen auch die Mendelssohnstraße für diese Verbindung genutzt. Die konzeptionelle Bündelung auf eine dieser Straßen erfolgt im Rahmen der konkretisierenden Planung.

F-005 – Robert-Mayer-Straße

Der Streckenabschnitt zwischen Senckenberganlage und Schloßstraße soll durch Umorganisation der Parkregelung zur Fahrradstraße entwickelt werden. Der Umgang mit den Zwangspunkten durch die bestehenden Baumscheiben ist zu prüfen.

F-006 – Schloßstraße südlich Adalbertstraße

Für eine anforderungsgerechte Gestaltung als Radschnellverbindung muss der Straßenraum umorganisiert und entsprechend umgebaut werden. Die Machbarkeitsstudie sieht vor, dass der fließende Kraftfahrzeugverkehr auf dem befestigten Gleiskörper gemeinsam mit dem Straßenbahnverkehr geführt wird. Daran schließen sich dann nach außen jeweils Radfahrstreifen, Längsparkstreifen und die Gehwege an.

F-007 – Schloßstraße nördlich Adalbertstraße

Auch dieser Abschnitt muss für die Radschnellverbindung umgebaut werden. Die Machbarkeitsstudie sieht den Straßenbahnverkehr auf separatem Gleiskörper vor, an den sich nach außen Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr, Radfahrstreifen und Gehwege anschließen. Das Parken im Straßenraum müsste bei diesem Vorschlag entfallen. In die aktuelle Diskussion um die Schloßstraße ist daher eine Lösung eingebracht worden, die der unter F-006 beschriebenen Querschnittaufteilung entspricht. Eine konkrete Lösung muss im Rahmen der konkretisierenden Planung erarbeitet werden.

F-008 – Breitenbachbrücke/Friedrich-Wilhelm-von-Steuben-Straße

Die Machbarkeitsstudie sieht eine baulich vom Kfz-Verkehr getrennte Führung auf beidseitigen Radwegen im Einrichtungsverkehr vor. Je nach Lösung ist dafür ggf. die Statik der Brücke zu prüfen, was das Erfordernis umfangreicher baulicher Maßnahmen mit sich bringen kann.

F-009 – Am Industriebhof

Auch in diesem Abschnitt ist die Schaffung anforderungsgerechter, baulich getrennter Radwege für den beidseitigen Einrichtungsverkehr vorgesehen.

F-010 – Ludwig-Landmann-Straße Süd

Südlich der A 66 zweigt über den Hausener Weg die Radschnellverbindung Richtung Eschborn ab (Abschnitte F-013 bis F-018). Im Zuge der Ludwig-Landmann-Straße selbst soll der Radverkehr wiederum auf beidseitigen, baulich getrennten Radwegen geführt werden. Im Bereich der Brücken kann der RSV-Standard möglicherweise punktuell nicht erreicht werden.

F-011 – Ludwig-Landmann-Straße Nord/Ziegelei-Allee

Auch in diesem Abschnitt ist die Schaffung anforderungsgerechter, baulich getrennter Radwege für den beidseitigen Einrichtungsverkehr vorgesehen. Aufgrund der geringeren Flächenverfügbarkeit sind in diesem Abschnitt Einschränkungen für den ruhenden Kraftfahrzeugverkehr zu erwarten.

F-012 – Wirtschaftsweg Richtung Steinbach

Nördlich der Ziegelei-Allee wird die Radschnellverbindung über den bestehenden Wirtschaftsweg Richtung Steinbach geführt, der hierfür anforderungsgerecht ausgebaut wird. Nach der Autobahnunterführung verlässt die Radschnellverbindung das Stadtgebiet.

Abzweig Radschnellverbindung Richtung Eschborn

F-013 – Hausener Weg

Die Machbarkeitsstudie sieht vor, dass der Hausener Weg im Abschnitt bis zur Seelenberger Straße umgestaltet wird. Der Radverkehr erhält zu Lasten der bestehenden Parkmöglichkeiten beidseitig Radfahrstreifen.

F-014 – Seelenberger Straße/Fuchstanzstraße

Der gesamte Abschnitt soll durch Umorganisation der Parkregelung zur Fahrradstraße entwickelt werden.

F-015 – Glashüttener Straße

Für den kurzen Abschnitt der Glashüttener Straße durch die Bahnunterführung kann aufgrund der baulichen Gegebenheiten kein RSV-Standard erreicht werden. Der Radverkehr soll im Wesentlichen im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Ggf. sind flankierende Maßnahmen erforderlich, um den Kraftfahrzeugverkehr mit dieser Führung verträglich zu machen.

F-016 – Eschborner Landstraße Ost

Vom Knotenpunkt Glashüttener Str./Breitenbachstraße bis zur Wolf-Heidenheim-Straße soll die Eschborner Landstraße zur Fahrradstraße umgewandelt werden. Im weiteren Verlauf bis zur Straße Am Seedamm erfolgt die Radverkehrsführung auf beidseitigen Radfahrstreifen.

F-017a – Eschborner Landstraße Mitte

Die Machbarkeitsstudie sieht westlich des Knotenpunkts mit der Straße Am Seegewann die Führung des Radverkehrs auf einem einseitigen Zweirichtungsweg vor. Ein Mischverkehr auf der Fahrbahn wird durch den hohen Schwerverkehrsanteil hier als unverträglich angesehen. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit muss das Parken in diesem Abschnitt entfallen. In Abschnitten ist die Flächenverfügbarkeit so gering, dass der RSV-Standard nicht erreicht werden kann.

F-017b – Eschborner Landstraße West

Im Bereich der Brücke über die A 5 kann die Eschborner Landstraße zur Fahrradstraße umgewandelt werden.

F-018 – Wirtschaftsweg in Richtung Eschborn Süd

Der an die Eschborner Landstraße anschließende Wirtschaftsweg soll bis zur Stadtgrenze im Bereich der S-Bahn-Station Eschborn-Süd auf RSV-Standard ausgebaut werden. Lediglich im Bereich der bestehenden Unterführung der A 66 kann der Standard nicht erreicht werden.

Durch die begrenzten Gesamtquerschnittsbreiten und die Anforderungen einer hochwertigen Radverkehrsführung wird die für viele Abschnitte genannte Umorganisation der Parkregelungen zu einer erheblichen Reduzierung des Stellplatzangebots im Straßenraum führen.

D - Kosten

Für die gemeinsam mit dem Regionalverband zu planenden Abschnitte der Radschnellverbindung im Stadtgebiet Frankfurt wurden auf Basis der Machbarkeitsstudie und unter Berücksichtigung eines vom Gutachter empfohlenen Zuschlags von 25 % wegen der Unsicherheiten hinsichtlich des Realisierungszeitpunkts Baukosten in einer Größenordnung von etwa 36,7 Mio. € geschätzt. Daraus leitet sich für die Erstellung einer Vorplanung (HOAI Lph I+II) ein Mittelbedarf von rd. 1.212 T€ ab. Eine Aufschlüsselung der Kosten nach Abschnitten ist als Anlage 3 beigefügt. Für diese Planungskosten hat das Land eine Förderung in Höhe von 70 % in Aussicht gestellt.

gez.: Feldmann

begl.: Laucks