



Sachstand Radschnellweg/Raddirektverbindung Darmstadt-Frankfurt

*Sitzung des Ausschusses für Bauen, Stadtplanung, Verkehr und
Liegenschaften
am 18.1.2017*

**Straßenverkehrs- und Tiefbauamt
Abt. Planung und technische Verwaltung**

Wissenschaftsstadt
Darmstadt





Begriffe und Namen

Radschnellweg

Radschnellverbindungen

Radfernweg

Radfernverbindung

Fahrradautobahn

Raddirektverbindung

Rad-Vorrang-Route



Es gibt in Deutschland keine einheitliche Bezeichnung im Sinne der Straßenverkehrsordnung.





Warum benötigen wir Radfernverbindungen?

- 1. Radverkehr soll in der Region Rhein-Main gefördert werden.**
- 2. Förderung im Entfernungsbereiche von über fünf Kilometern und im interkommunalen Radverkehr.**
- 3. Hohe Pendlerverflechtungen und hohe Auslastungen der Straßen- und Schieneninfrastrukturen.**
- 4. Verbreitung von Pedelecs:**
 - größere Erreichbarkeiten bei gleicher Zeit
 - Zurücklegen von Distanzen bis zu 15 Kilometern mit dem Rad.





Eigenschaften Radfernverbindung

1. Verbindungen im Radverkehrsnetz einer Kommune oder einer Stadt-Umland-Region:

- Verknüpfung wichtiger Quell- und Zielbereiche mit entsprechend hohen Potenzialen
- sicheres und attraktives Befahren durchgängig möglich
- Reisegeschwindigkeiten von 30 km/h erlaubt
- durchschnittliche Entwurfsgeschwindigkeit von 20 km/h.

2. Mindestlänge 5 km.

3. Standards von Radfernverbindungen liegen deutlich über denen von anderen Radwegeinfrastrukturen.





Was ist bis jetzt geschehen?

1. Definition einer Vorzugstrasse in einer Vorstudie

2. Machbarkeitsuntersuchung für drei Varianten

- Potentialanalyse
- Empfehlungen von Qualitätsstandarts
- Empfehlungen zur Trassenführung
- Empfehlung zu den notwendigen Maßnahmen/Musterlösungen
- Kostenschätzung



3. Dialog des Regionalverbandes mit dem Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

- Zusage zu Förderung über den Regelsatz hinaus (ca. 70%)





Grundsätzliche Anforderungen für die Radfernverbindung DA-FFM

Qualitätsstandards für den Trassenverlauf	
Breiten	2m im Einrichtungsverkehr, 3m im Zweirichtungsverkehr 4m (Fahrradstraße)
Führungsform	Außerorts getrennt vom Kfz Innerorts: vorwiegend getrennt vom Fußgänger
Knotenpunkte	Planfreie Lösungen, gesicherte Querung
Oberfläche	Durchgängig witterungsunabhängige hohe Qualität (Beton, Asphalt)
Direktheit	Umwegfaktor max. 1,3 Reisegeschwindigkeit >20 km/h, Fahrgeschwindigkeit 30 km/h
Sicherheit/ Service	Beleuchtung, Reinigung, Schneeräumung, Verknüpfung mit dem ÖPNV





Streckenführung

— Hauptvariante

Siedlungsnahе Trasse:

- größere Chancen auf zeitnahe Realisierung
- Höheres Nutzerpotential

— Alternativvariante

Bahnnahe Trassenführung

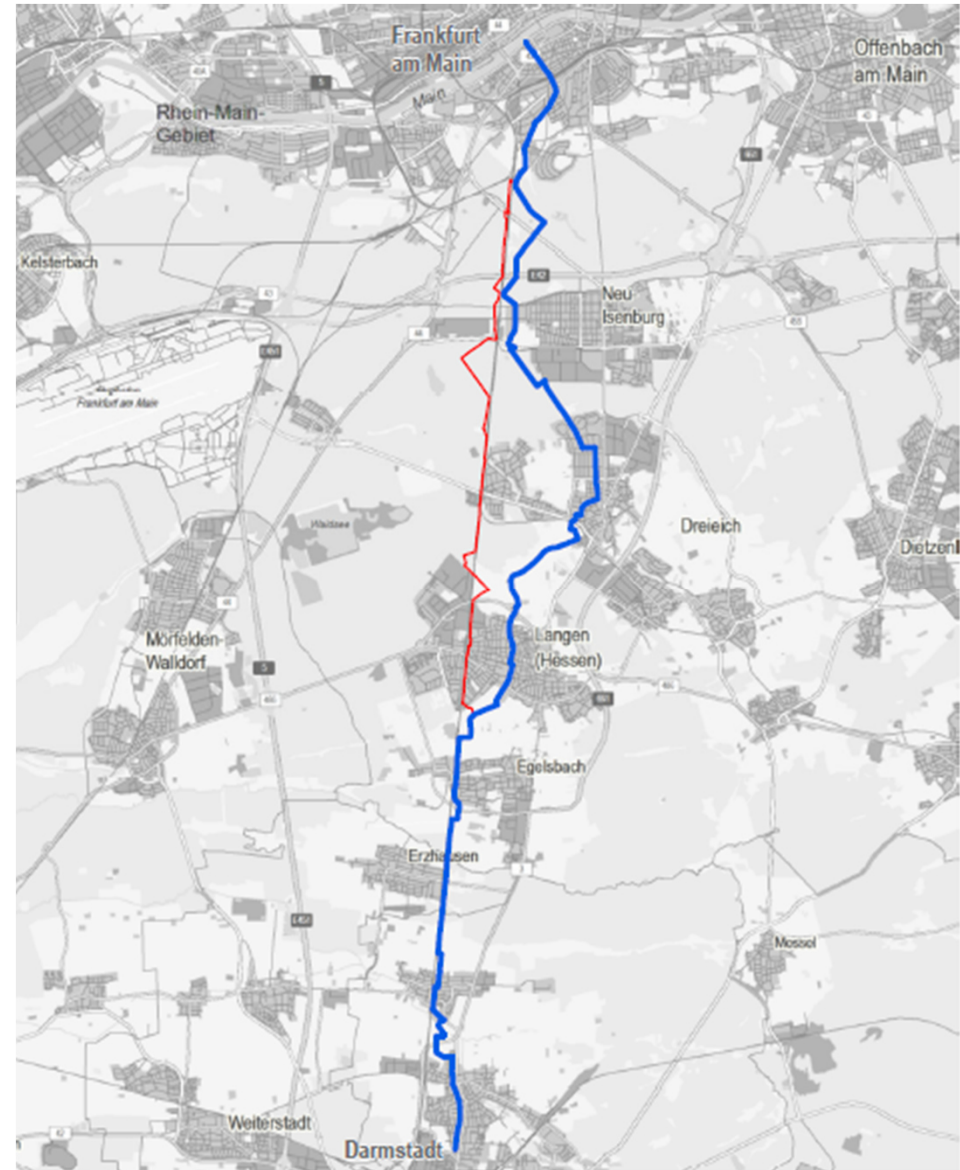
Bahnnahe Trasse wurde in der Machbarkeitsstudie zunächst nicht weiter konkretisiert:

- Klärungsbedarf in Bezug auf Eingriffe in Natur und Landschaft groß
- Konflikte mit Regionaltangente West

➔ **Schnellweg wird zur Direktverbindung
In Abstimmung mit dem HMWEVL**

Quelle soweit nicht anders angegeben: Radschnellweg Frankfurt – Darmstadt Zusammenfassung der Machbarkeitsstudie, Regionalverband FrankfurtRheinMain, 2015

Straßenverkehrs- und Tiefbauamt
Anke Bachem





Kosten für die siedlungsnahе Trasse

	Streckenmaßnahmen	Knotenmaßnahmen
Anzahl	35	88
Länge km	Ca. 25	
Kosten (Euro)	5.6 Mio.	2.8 Mio.
Gesamtkosten 8.4 Mio. Euro		

Quelle: Radschnellweg Frankfurt – Darmstadt Zusammenfassung der Machbarkeitsstudie , Regionalverband FrankfurtRheinMain, 2015





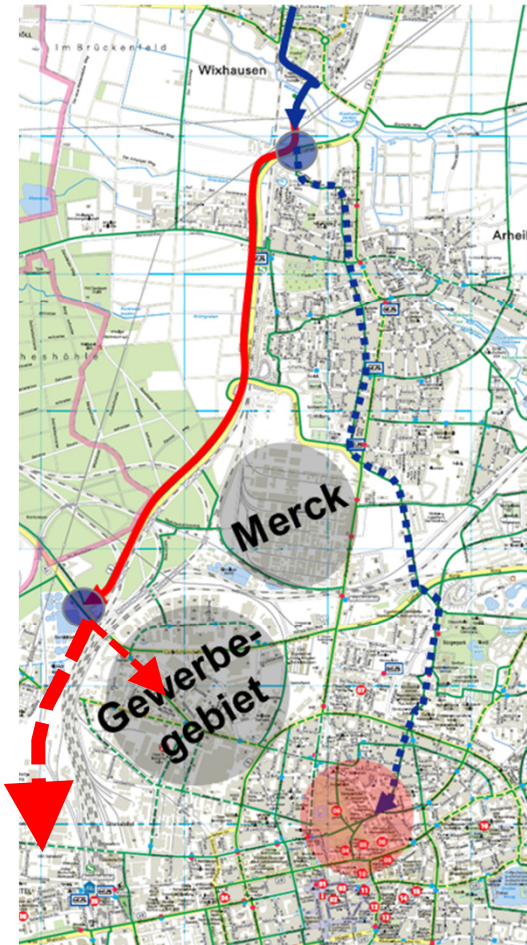
Kenndaten für Darmstadt

Kenndaten	
Länge	3,5 km
Fahrzeit	10-11 min
Umfeld	Wohngebiete Landwirtschaft Hochwasserdamm
Kosten	1,2 Mio. Euro
Strecken- maßnahmen (6)	1,1 Mio. Euro
Knoten- maßnahmen (7)	0,1 Mio. Euro











Wie geht die Radverkehrsführung in Darmstadt weiter....



Fortführung in die Innenstadt bzw. in Richtung Süden

-  RSW aus Frankfurt
-  RSW Zubringer von Innenstadt über ausgebautes Radwegenetz Darmstadt
-  Vorzugsstrecke des RSW in Darmstadt
-  Arbeitsplatzschwerpunkte
-  Innenstadt, TU-Darmstadt
-  **RSW Start/Ende**





Weiteres Vorgehen ab Dezember 2016

Erstellung einer Roadmap durch die Regionalparkgesellschaft

1. Aufgabenstrukturierung

- Einteilung in Planungs- und Bauabschnitte
- Konkretisierung der Maßnahmen hinsichtlich
 - Baulastträger
 - Plan- und Genehmigungsverfahren
 - Weitere Gutachten, Grunderwerb....
- Vorbereitung der Förderunterlagen

2. Operationelles Programm

- Zeit- und Kostenplan
- Prioritätensetzung:





Ausblick nach Süden

- **Erster Informationsaustausch
Dez 2016**
- **Erstellung eines Letter of Intend zur
Abstimmung des weiteren
Vorgehens**
- **Treffen mit Vertretern der drei
Verkehrsministerien zur Einholung
frühzeitiger Unterstützungen**

