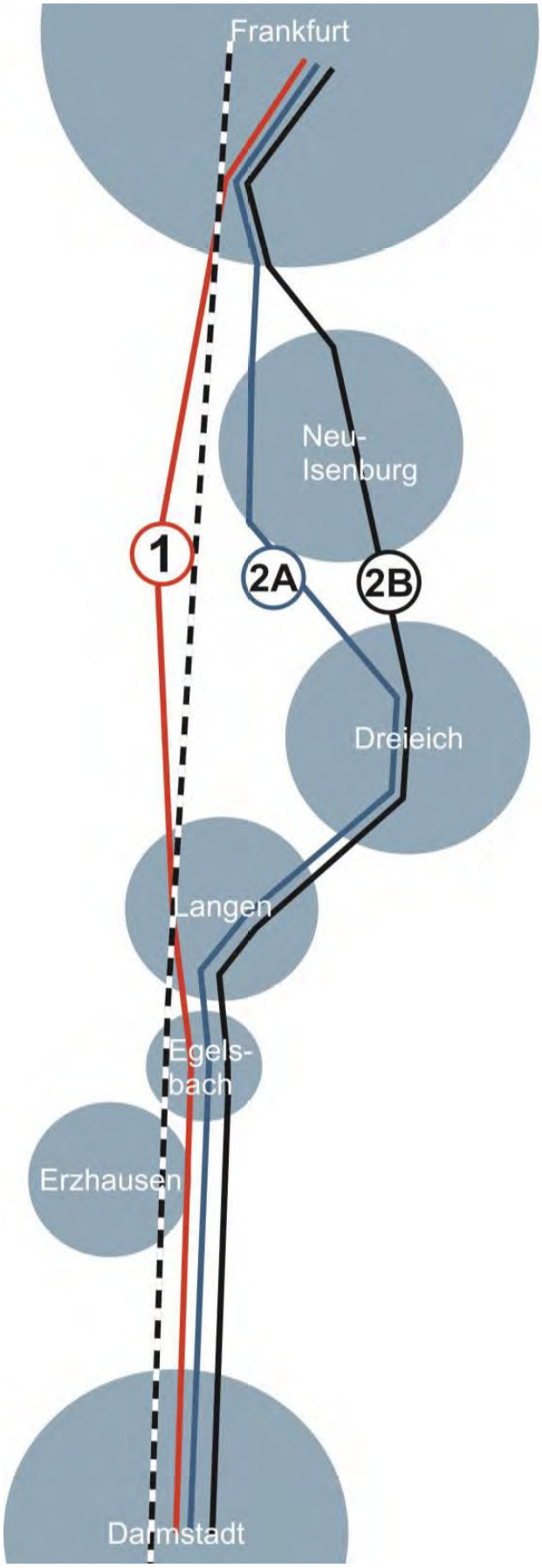
Wer täglich auf streckenweise völlig unzulänglichen und auch immer wieder unzulässigen Radwegen unterwegs ist, bekommt große Augen, wenn er auf die Ankündigung eines Radschnellwegs stößt. Aber es gibt tatsächlich erste Schritte einer Planung für einen Radschnellweg von Frankfurt nach Darmstadt. Wir haben uns die Machbarkeitsstudie des Regionalverbands FrankfurtRheinMain für euch mal näher angeschaut.


Frankfurt
Neu-
Isenburg
1
2A
2B
Dreieich
Langen
Egels-
bach
Erzhausen
Darmstadt

Radschnellweg Frankfurt – Darmstadt: Trassen

Vorgeschichte Radschnellweg Frankfurt – Darmstadt

Bereits 1973 hat sich die Stadt Frankfurt und ihre Umlandgemeinden (das geht geographisch ziemlich weit) im Umlandverband Frankfurt organisiert. 2011 wurde aufgrund des „Gesetz über die Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main“, das am 1. April in Kraft trat, aus dem Planungsverband der „Regionalverband FrankfurtRheinMain“. In den vergangenen Jahren hat der Regionalverband angefangen, sich auch dem Thema Radschnellweg zu widmen. Seit 2013 gibt es einen Arbeitskreis, der aus den Anrainerkommunen eines Radschnellwegs Frankfurt – Darmstadt, dem ADFC, Hessen-Mobil, der Hochschule Darmstadt und natürlich dem Regionalverband FrankfurtRheinMain besteht.

Im Jahr 2014 wurden die beiden Gutachterbüros Planersocietät (Dortmund) und Via (Köln) mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg Frankfurt – Darmstadt beauftragt. Im August 2015 wurde die Endversion „Detaillierte Machbarkeitsstudie für den Radschnellweg Frankfurt – Darmstadt“ erstellt und auf der Website des Regionalverbands veröffentlicht.

Was ist ein Radschnellweg?

Da stellen wir uns erst mal ganz dumm und dann sagen wir (in Anlehnung an die Feuerzangenbowle) so: „Ein Radschnellweg ist ein Weg, auf dem man toll Rad fahren kann und möglichst unbehindert und zügig an sein Ziel gelangt“. Klingt ganz einfach, ist es aber leider nicht. Wer den Begriff „Radschnellweg“ im Kontext mit der Verbindung von Frankfurt nach Darmstadt erstmals, und wann denn genau, geprägt hat, mag umstritten sein. Ist mir aber komplett egal, wenn man sich auf Standards verständigt die man einhalten, oder besser, nicht unterschreiten will. Die Machbarkeitsstudie zitiert zur Definition eines Radschnellwegs die Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV):

> 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 hoher Reisegeschwindigkeit ermöglichen.

Das gibt jetzt noch nicht so wirklich viel her. Aber die folgenden Anforderungen der FGSV werden da deutlich konkreter.

Grundsätzliche Anforderungen
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

Weitere Informationen, wie mögliche Führungsformen und ihre notwendigen Breiten und andere Angaben, entnimmt man der Studie (auf Seite 7).

Machbarkeitsstudie Radschnellweg Frankfurt – Darmstadt

Ab Seite 9 der Studie finden sich dann die projektinternen Qualitätsstandards, die für den Radschnellweg Frankfurt – Darmstadt gelten sollen. Da wird auf mehreren Seiten dargelegt, wie Führungsform, Breitenanforderungen, weitere Breiten oder Einsatzgrenzen für den Radweg anzusetzen bzw. zu handhaben sind. Das kann man da gut nachlesen, deshalb spare ich mir hier die Wiederholung. Im folgenden werden dann Aussagen zur prinzipiellen Führung, Direktheit, Geschwindigkeit, Knotenpunkten, Belag und Service gemacht. In der Machbarkeitsstudie wurden konkret unterschiedliche Trassenalternativen beleuchtet. Die Trasse 2A in der obigen Darstellung ist derzeit die favorisierte Trasse, die Bahntrasse will man im Auge behalten und die Trasse 2B gilt als verworfen. Die favorisierte Trasse wird u.a. deshalb favorisiert, weil sie im Blickpunkt der Öffentlichkeit verläuft und deshalb am ehesten die Chance hat, zusätzliche Nutzer anzuziehen.

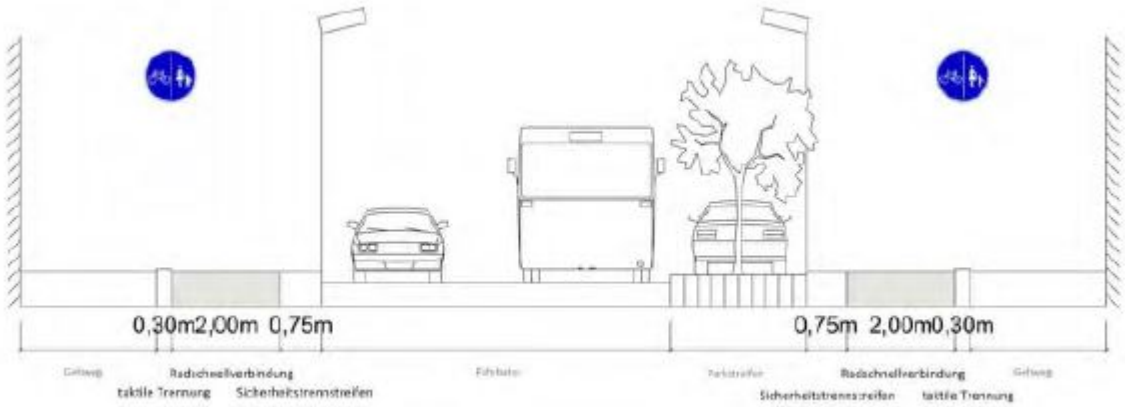


Abbildung 12: Musterquerschnitt | Getrennter Geh- und Radweg (eigene Darstellung, Planersocietät)

Radschnellweg Frankfurt – Darmstadt: Musterquerschnitt

Die Studie beleuchtet natürlich Vor- und Nachteile der beiden Trassenführungen und bewertet vor allem die bei der Umsetzung der Trasse notwendigen Maßnahmen. Dazu gehören natürlich auch Eingriffe in Natur und Landschaft. Für unterschiedliche Straßentypen werden Musterquerschnitte gebildet und in der Studie dargestellt.

Radschnellweg Frankfurt – Darmstadt: Maßnahmen

Im folgenden werden dann für die einzelnen Streckenabschnitte (hier Dreieich) die als notwendig erkannten Maßnahmen dargestellt und erläutert und vor allem die Kosten beziffert. Insgesamt sind derzeit deutlich über 100 Maßnahmen identifiziert. Die Kosten belaufen sich insgesamt auf 8,4 Mio €.

Kenndaten		Maßnahmen und Kosten	
Länge	5,4 km	Streckenmaßnahmen	5
Fahrzeit	16 Minuten (bei 20 km/h)	Knotenmaßnahmen	33
Umfeld	Wald, Wohngebiete, Landwirtschaft	Geschätzte Kosten für Strecken	860.000 €
Knotenpunkte	33 (davon 24 bevorrechtigt)	Geschätzte Kosten für Knoten	1.466.000 €
		Kosten insgesamt	2.326.000

Radschnellweg Frankfurt Darmstadt: Kosten

Im Anhang zur Studie sind die Maßnahmen mit Bildern belegt und mit Längenangaben und Kosten versehen. Alleine deshalb ist die Studie für mich schon lesenswert, weil sie einen Eindruck vermittelt, wie mit unterschiedlichen Wege- und Verkehrssituationen umgegangen wird. Das gibt mir Anregungen für Vorschläge, die ich z.B. meiner Gemeinde machen könnte, um kritische Verkehrssituationen zu beseitigen.

Wie geht’s weiter?

Es ist viel zu tun. Die Studie ist vorgelegt und genau betrachtet war bis jetzt alles ganz einfach. Denn jetzt geht’s erst richtig los. Da stehen jetzt die politischen Instanzen an. Hier nur einige Punkte, die erledigt werden müssen, bevor auch nur ein Schild aufgestellt werden oder eine der über 100 vorgeschlagenen Maßnahmen eingeleitet werden kann:

- Abstimmung mit den Gemeinden, ob sie die Trassenführung so mit tragen und an den in ihrer Gemeinde vorgeschlagenen Maßnahmen mitwirken werden.
- Abstimmung mit Hessen Forst, soweit Trassenführung im Wald erfolgt und dafür z.B. die Fahrbahndecke verändert werden muss.
- Abstimmung mit den Umweltorganisationen was die Trassenführung und evtl. notwendige Ausgleichsmaßnahmen anbelangt.
- Abstimmung mit dem Land Hessen, dass für die Anlage des Radschnellwegs dedizierte Mittel bereitgestellt werden und nicht aus bestehenden Budgets finanziert werden muss.
- Verhandlungen mit Grundstückseigentümern, soweit neue Parzellen zur Anlage des Radwegs erworben werden müssen.
- …..

Der ADFC zitiert nach einer Informationsveranstaltung seinen Vorsitzenden Stefan Janke:

> Es ist jetzt an der Zeit, dass Hessen beginnt, einen Radschnellweg zu realisieren, andere Bundesländer sind da schon weiter. Der Bedarf ist in der stark wachsenden Rhein-Main-Region mit Sicherheit vorhanden. Radschnellwege helfen, die bestehenden, sich schon an den Kapazitätsgrenzen befindlichen Verkehrswege zu entlasten beziehungsweise sie nicht noch weiter zu belasten. Das Radfahren wird durch diese Wege noch attraktiver.
>
> Auch Pendler zwischen anderen Städten sollen in absehbarer Zeit schnell, sicher und direkt mit dem Fahrrad zum Ziel kommen können.

Wir hoffen, dass die nächsten Schritte sich nicht als zu steinig erweisen.

Persönliches Fazit

Ich persönlich würde mir wünschen, dass das Konzept für den Radschnellweg zügig umgesetzt wird. Und wenn es nur hilft zu verstehen, dass man Radfahrer nicht ständig verstecken und auf vollkommen unzulängliche Wege abdrängen muss. Allerdings bin ich sehr skeptisch, was die komplette Umsetzung anbelangt und rechne in näherer Zukunft nicht wirklich damit. Vielleicht muss man sich auch damit zufrieden geben, dass nur Teilstücke dieses Konzepts umgesetzt werden. Auch das wäre schon ein echter Fortschritt. Ich werde das Vorhaben weiter beobachten und wenn es etwas zu berichten gibt, könnt ihr das hier nachlesen.

© für Bilder und Graphiken: Regionalverband FrankfurtRheinMain

PDF