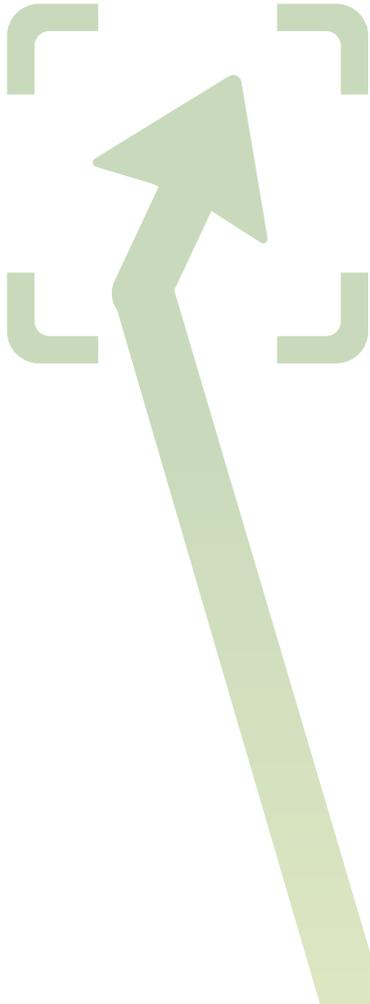




Bürgerbeteiligung Radschnellverbindung Frankfurt-Darmstadt

BAUABSCHNITT DREIEICH





Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Dreieicherinnen und Dreieicher,

auf Initiative der Hessischen Landesregierung soll mit Radschnellverbindungen die Mobilität in der Region verbessert, und der Verkehr mit Blick aufs Klima noch mehr auf umweltfreundliche Alternativen verlagert werden. Die Radschnellverbindung 1 von Darmstadt nach Frankfurt ist eine attraktive Verbindung dieser beiden und aller dazwischen liegender Städte und Gemeinden, die die jeweiligen Nachbarschaften noch besser vernetzt. Nach dem grundsätzlichen Konsens zur Gesamtstrecke an sich geht es nun im nächsten Schritt darum, die einzelnen Abschnitte zu finden, zu planen und letztendlich zu bauen.

Für Dreieich liegen bislang nun fünf Varianten vor, aus denen unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger die beste Route (oder eine Kombination aus mehreren Vorschlägen oder gar eine weitere Alternative?) als Vorzugsvariante geplant und bebaut werden soll. Doch was ist die beste Route? Dabei spielen viele Faktoren eine Rolle, die in der vorliegenden Broschüre näher erläutert werden sollen. Denn ein Abschnitt der Radschnellverbindung muss viele Voraussetzungen erfüllen, damit er sich einfügt in die Gesamtstrecke und mit Förderung des Landes Hessen umgesetzt werden kann. Auch müssen vielfältige Umweltaspekte ebenso berücksichtigt werden wie verkehrliche Fragestellungen und schließlich und endlich die Bedürfnisse der anliegenden Bürgerschaft. So hat jede der hier vorgestellten Routen ihre Vor- und Nachteile, die es auch aus Sicht der Menschen vor Ort zu berücksichtigen gilt. Schließlich soll auch in Dreieich die Chance genutzt werden, das lokale Fahrradwegenetz um die interessante Komponente einer direkten und schnellen Verbindung in die großen Städte Darmstadt und Frankfurt zu erweitern. Auch kann die Radschnellverbindung mit Zubringern optimal mit den bereits vorhandenen Fahrradwegen und -straßen verbunden werden, damit möglichst viele Bürgerinnen und Bürger profitieren.

Nutzen Sie die Informationen, um sich ein Bild zu machen und vor allem: Geben Sie uns Ihre Anregungen, Ideen und Ihr Fachwissen um die Begebenheiten vor Ort, damit Dreieich einen wirklich guten Streckenabschnitt für die Radschnellverbindung bauen kann. Jede Nachricht an beteiligung@radschnellverbindung-ffm-da.de zählt.

Herzliche Grüße,



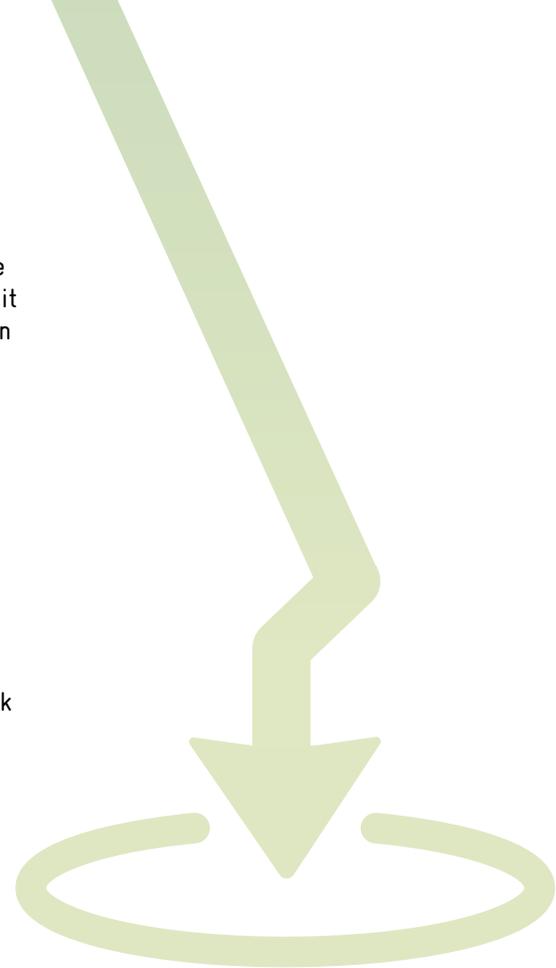
Martin Burlon
Bürgermeister Dreieich

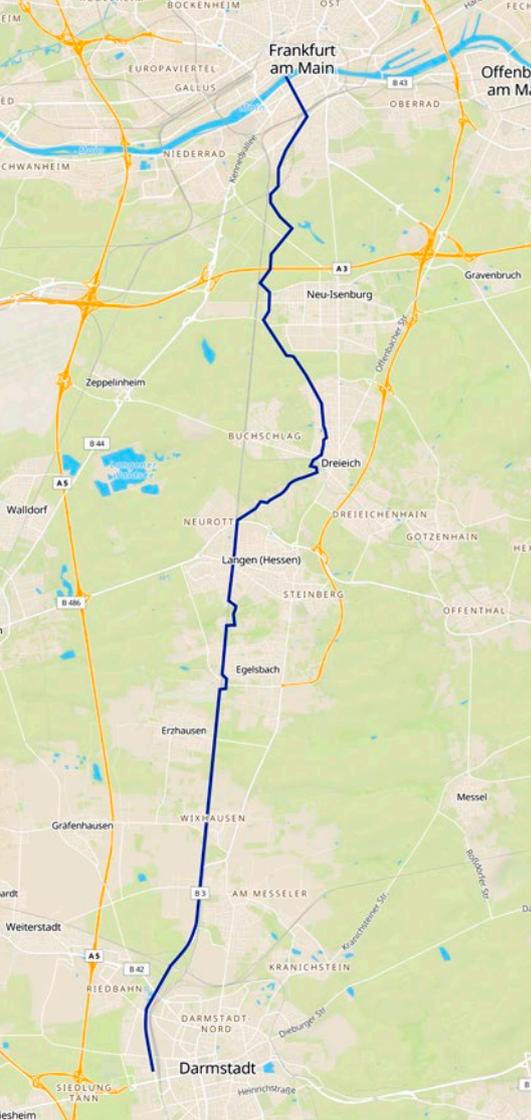


Markus Heller
Erster Stadtrat Dreieich



Manfred Ockel
Geschäftsführer Regionalpark
Südwest gGmbH





VON DER PLANUNG ZUM BAU

Die Radschnellverbindung Frankfurt-Darmstadt

Radschnellverbindungen bieten insbesondere im Stadt-Umland-Verkehr die Möglichkeit, die Wege für den Radverkehr attraktiver, sicherer und vor allem schneller zu gestalten. Damit können neue Verkehrsanteile gewonnen und Pendler dazu bewegt werden, aufs Rad zu steigen.

Eine Studie im Auftrag des Landes Hessen hat im Jahr 2018 hessenweit zahlreiche Korridore mit Potenzial für Radschnellverbindungen identifiziert. Die Region Frankfurt RheinMain gilt als Pendlerhochburg mit mehreren geeigneten Routen für Radschnellwege. Allein auf der Strecke Frankfurt–Darmstadt rechnet man mit mehr als 2000 Radpendlern pro Tag.

Übersicht Einwohner

Kommune	Einwohner
Frankfurt	746.878
Neu-Isenburg	37.512
Dreieich	41.548
Langen	37.527
Egelsbach	11.563
Erzhäusen	8.076
Darmstadt	161.843

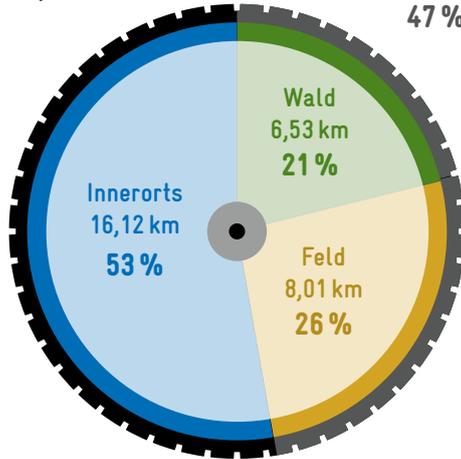
Bereits im Herbst 2015 hatte der Regionalverband eine Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung vom Holbeinsteg in Frankfurt am Main über Neu-Isenburg, Dreieich, Langen, Egelsbach und Erzhäusen bis nach Darmstadt vorgelegt.

Die Regionalpark RheinMain Südwest gGmbH verfolgt die Umsetzung des Projekts. Das Vorhaben erhält eine Förderung vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen.

Übersicht Gesamtroute

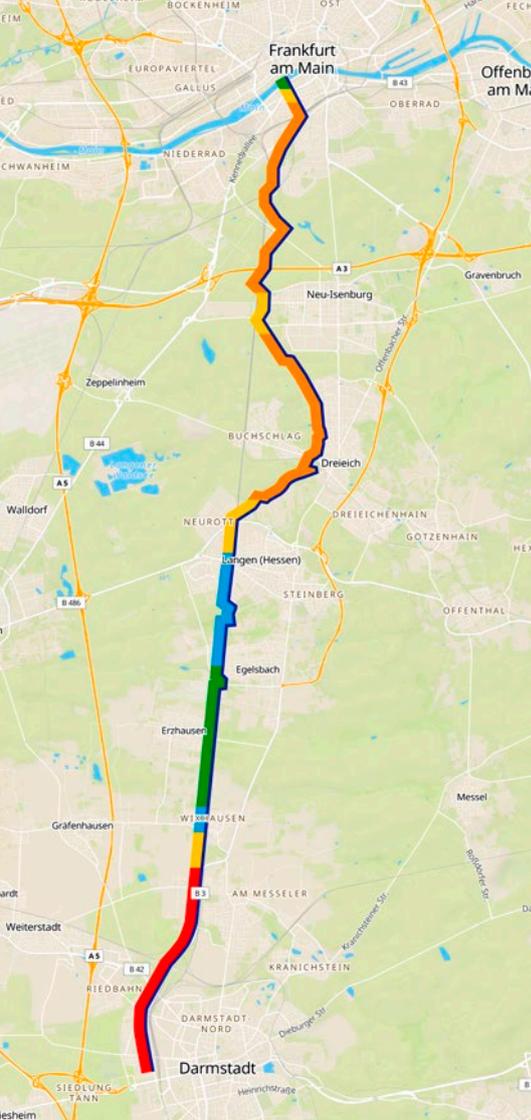
Gesamtlänge
30,66 km

Außerorts
14,54 km
47 %



Jederzeit aktuelle Informationen rund um das Projekt und die Möglichkeit, sich direkt zu beteiligen finden Sie auf radschnellverbindung-ffm-da.de





VON DER PLANUNG ÜBER DEN BAU ZUR NUTZUNG

Der aktuelle Stand des Projekts

Ein großes und komplexes Projekt wie der Bau der Radschnellverbindung Frankfurt-Darmstadt durchläuft mehrere Projektphasen.

Die Umsetzung des Projektes begann 2018 und liegt in den Händen der Regionalparkgesellschaft Südwest gGmbH, die in der Rhein-Main Region schon viele interkommunale Projekte und Radwege realisiert hat.

Am 6. Juni 2019 wurde das erste Teilstück mit einer Länge von 3,6 Kilometern zwischen Egelsbach und dem Darmstädter Stadtteil Wixhausen offiziell eingeweiht. Der zweite Bauabschnitt zwischen Egelsbach und Langen ist in der Umsetzung, der Abschnitt 4 im Bereich Dreieich ist aktuell in der Vorplanung.

- 1. Bauabschnitt 4,35 km, fertiggestellt
- 2. Bauabschnitt 3,55 km, im Bau, Bauende IV. Q. 2021
- 3. Bauabschnitt 3,5 km, Entwurfsplanung, Ausführung 2022/23
- 4. Bauabschnitt 11,4 km, in Vorplanung, Ausführung ab 2023
- 5. Bauabschnitt 7,8 km, in Vorplanung

Baustandards für die Radschnellverbindung Frankfurt-Darmstadt

Um eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 20 km/h zu erreichen, soll die Verbindung möglichst direkt und steigungsarm geführt werden. Die Breiten sollen das Nebeneinanderfahren und Überholen sowie das störungsfreie Begegnen ermöglichen. Die Strecke wird durchgehend asphaltiert, und ein intelligentes Beleuchtungskonzept sorgt auch bei Dunkelheit für ein sicheres Befahren der gesamten Strecke.

DIE ROUTENFÜHRUNG DURCH DREIEICH

Gemeinsam mit den Dreieicher Bürgerinnen und Bürgern stehen wir aktuell vor der Aufgabe, die beste Routenführung für das Stadtgebiet Dreieich zu finden. Dabei gibt es feste Bewertungskriterien, die maßgeblich Einfluss auf die Entscheidung für eine zukünftige Streckenführung haben werden.

1. Wie lang ist die Strecke?

Das Ziel einer Radschnellverbindung ist es, die Radfahrer so schnell wie möglich von Punkt A zu Punkt B zu bringen. Daher ist die Streckenlänge ein wichtiger Faktor.

2. Wie lange führt die Strecke durch Wald- und Landschaftsbereiche?

Der Ausbau zu einer Radschnellverbindung kann erhebliche Eingriffe in Natur- und Landschaftsbereiche bedeuten. Wir möchten diese Eingriffe so gering wie möglich halten.

3. Führt die Strecke durch denkmalgeschützte Quartiere?

Dieses Kriterium kommt besonders im Ortsteil Buchschlag zum Tragen, auch mit diesem Thema möchten wir sensibel umgehen.

4. Wie viele Knotenpunkte gibt es auf der Route?

Betrachten wir zum Beispiel die Routenführung durch Sprendlingen, finden wir auf der Route 16 Knotenpunkte. Jeder dieser Knotenpunkte bezeichnet eine Kreuzung, wo der Radverkehr mit Fußgänger- und Kraftverkehr in Kontakt kommt, was ein Konfliktpotenzial für alle beteiligten Verkehrsteilnehmer bedeutet.

5. Wie groß ist der Abstand zur Schranke Buchschlager Allee?

Bei Öffnung der Schranke ist es sehr schwierig, die Buchschlager Allee zu queren. Eine Ampelanlage würde einen signifikanten Eingriff in den Verkehr bedeuten und könnte zu langen Staus führen.

6. Wie ist der vorhandene Wegebelag?

Was müsste auf den jeweiligen Abschnitten getan werden, um den optimalen Wegebelag für die Radschnellverbindung zu erreichen?

Unter Berücksichtigung dieser Bewertungskriterien, wurden 5 mögliche Routenoptionen erarbeitet, die wir Ihnen auf den nächsten Seiten ausführlich vorstellen möchten. Jede einzelne Route hat neuralgische Punkte, die es bei der abschließenden Bewertung und letztendlich bei der Entscheidung für eine Route zu berücksichtigen gilt.

VARIANTE 1 – MAGENTA



- 1 Beginn der Route. Übergabepunkt Süd an der Verlängerung der Rostädter Straße
- 2 Wassergebundener Wirtschaftsweg nach Norden, Länge 120 m, Asphaltierung und Verbreiterung auf 6,5 m
- 3 Waldweg nach Norden bis Dreieichbahn, Länge 1030 m, Asphaltierung und Verbreiterung auf 6,5 m
- 4 Querung der Dreieichbahn, Neubau einer Unterführung für Radfahrer und Fußgänger
- 5 Schmäler Waldweg nach Norden bis Schützenweg, Länge 340 m, Asphaltierung und Verbreiterung auf 6,5 m
- 6 7 Schützenweg – Carl-Sellmann-Weg – Hasenpfad, Länge 230 m, Ausbau als Fahrradstraße
- 8 9 Querung Buchschlager Allee, komplexer Knotenpunkt erforderlich
- 10 Wendeplatz am Bahnhof Buchschlag, Länge 100 m, Hervorhebung der Wegebeziehungen Radfahrer, Fußgänger, Kfz-Verkehr
- 11 Eleonorenanlage-Bussardweg bis nördliches Waldgebiet. Länge 825 m, Ausbau als Fahrradstraße
- 12 Nördliches Waldgebiet, Länge 1793 m, Ausbau in 4 m Breite asphaltiert
- 13 Übergabepunkt Nord – Ende der Route

Die Variante 1 ist die äußerst westliche Variante und verläuft unmittelbar am Bahnhof Buchschlag vorbei.



1



2



3



4



5



10



9



8



7



6



11



12



14

VARIANTE 2 – CYAN



- 1 Beginn der Route. Übergabepunkt Süd an der Verlängerung der Rostädter Straße
- 2 Wassergebundener Wirtschaftsweg nach Norden, Länge 120 m, Asphaltierung und Verbreiterung auf 6,5 m
- 3 Waldweg nach Norden bis Dreieichbahn, Länge 1030 m, Asphaltierung und Verbreiterung auf 6,5 m
- 4 Querung der Dreieichbahn, Neubau einer Unterführung für Radfahrer und Fußgänger
- 5 Im Birkeneck, Länge 165 m, Verbreiterung in südliche Richtung um 2 m, Ausbau als Fahrradstraße
- 6 Hainer Trift südlich der Buchschlager Allee (L 3262), Länge 400 m, Ausbau als Fahrradstraße
- 7 8 Hainer Trift Querung Buchschlager Allee (L 3262), Kreuzung mit LSA oder Kreisel als Knotenpunktform
- 9 Hainer Trift nördlich der Buchschlager Allee (L 3262), Länge 515 m, Ausbau als Fahrradstraße
- 10 Buchweg und Pirschweg bis Rudolf-Binding-Weg, Länge 430 m, Ausbau als Fahrradstraße
- 11 12 Rudolf-Binding-Weg bis Erlenweg, Länge 428 m, Ausbau als Fahrradstraße, die südlichen 145 m sind relativ schmal
- 13 Kurzer Weg am Waldrand und Waldwege bis Übergabepunkt Nord, Länge 1550 m, Ausbau in 4 m Breite asphaltiert
- 14 Übergabepunkt Nord – Ende der Route

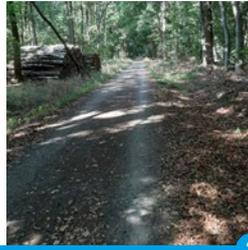
Die Variante 2 verläuft mittig durch Buchschlag maßgeblich über die Straße „Hainer Trift“.



1



2



3



4



5



10



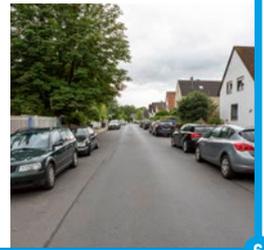
9



8



7



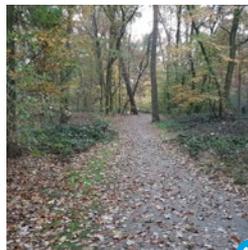
6



11



12



13



14

VARIANTE 3 – BLAU



- 1 Beginn Übergabepunkt Süd an der Verlängerung der Rostädter Straße
- 2 Asphaltierter Weg nach Ost (Verlängerung der Rostädter Straße), Länge 1070 m, Verbreiterung auf 6,5 m
- 3 Waldweg nach Norden bis Dreieichbahn, Länge 852 m, Asphaltierung und Verbreiterung auf 6,5 m
- 4 Querung der Dreieichbahn, Neubau einer Unterführung für Radfahrer und Fußgänger
- 5 Asphaltierter Weg an der Tennisanlage vorbei bis Hainer Trift, Länge 460 m, Verbreiterung auf 6,5 m
- 6 Hainer Trift bis Buchschlager Allee, Länge 88 m, Ausbau als Fahrradstraße
- 7 Einbahnstraße entlang Buchschlager Allee (Südseite), Länge 311 m, Ausbau als Fahrradstraße
- 8 Versatz über Buchschlager Allee (L 3262), Länge 117 m, komplexe Radwegführung und Knotenpunktform erforderlich
- 9 10 Buchwaldstraße bis Rudolf-Binding-Weg, Länge 855 m, Ausbau als Fahrradstraße
- 11 Rudolf-Binding-Weg bis Pirschweg, Länge 140 m, Ausbau als Fahrradstraße
- 12 Weg durch Grünanlage „Alter Grenzweg“ bis Im Bachgrund, Länge 205 m, Ausbau in 6,5 m Breite asphaltiert
- 13 Im Bachgrund und Sperberweg, Länge 170 m, Ausbau als Fahrradstraße
- 14 Weg durch nördliches Waldgebiet, Länge 1740 m, Asphaltierung in 4 m Breite
- 15 Übergabepunkt Nord – Ende der Route

Die Variante 3 verläuft durch Buchschlag maßgeblich über die Straße „Buchwaldstraße“.



1



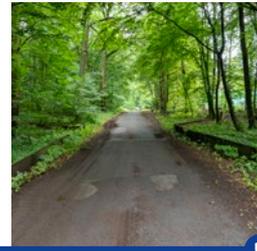
2



3



4



5



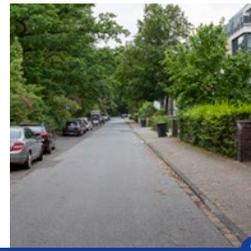
10



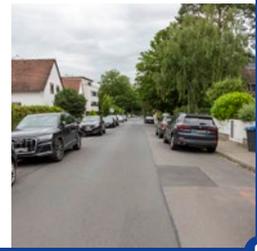
9



8



7



6



11



12



13

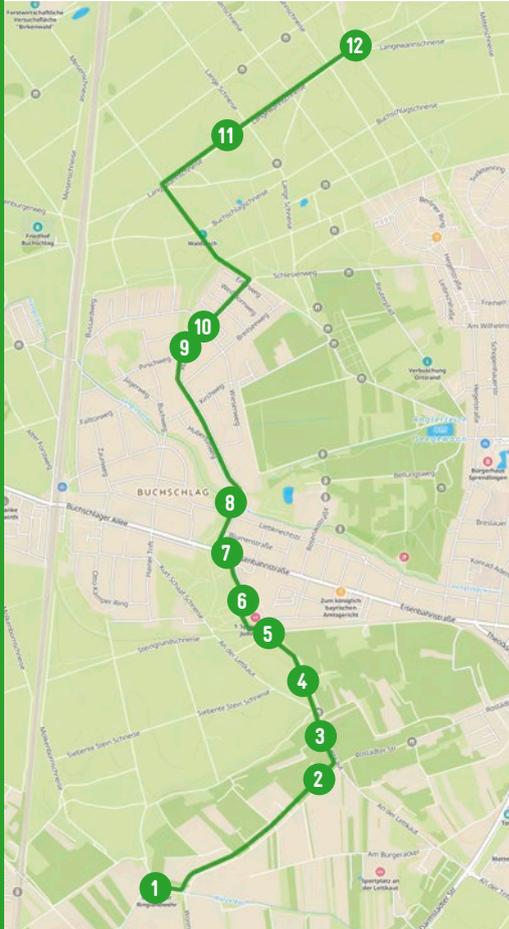


14



15

VARIANTE 4 – GRÜN



- 1 Beginn Übergabepunkt Süd an der Verlängerung der Rostädter Straße
- 2 Asphaltierter Weg nach Ost (Verlängerung der Rostädter Straße), Länge 1070 m, Verbreiterung auf 6,5 m
- 3 Waldweg nach Norden, Länge 252 m, Asphaltierung und Verbreiterung auf 6,5 m
- 4 Verlauf durch Wald- und Grünlandflächen Waldrand nach Norden bis Dreieichbahn, Länge 510 m, Asphaltierung auf 4 m
- 5 Querung der Dreieichbahn, Neubau einer Unterführung für Radfahrer und Fußgänger
- 6 Auf Grünflächen neben Osterwijker Straße bis zur Eisenbahnstraße (entspricht Verlängerung der Buchschlager Allee), Länge 356 m, Asphaltierung auf 4 m
- 7 Versatz über Buchschlager Allee (L 3262), Länge 87 m, komplexe Radwegführung und Knotenpunktform erforderlich
- 8 Buchwaldstraße bis Rudolf-Binding-Weg, Länge 855 m, Ausbau als Fahrradstraße
- 9 10 Rudolf-Binding-Weg bis nördliches Waldgebiet, Länge 595 m, Ausbau als Fahrradstraße, die südlichen 145 m sind relativ schmal
- 11 Weg durch nördliches Waldgebiet, Länge 1700 m, Asphaltierung in 4 m Breite
- 12 Übergabepunkt Nord – Ende der Route

Die Variante 4 verläuft durch das östliche Buchschlag.



1



2



3



4



5



10



9



8



7



6



11



12

VARIANTE 5 – ROT



- 1 Beginn Übergabepunkt Süd an der Verlängerung der Rostädter Straße
- 2 Asphaltierter Weg nach Ost und Nordost bis Dreieichbahn (in Teilen = Rostädter Straße), Länge 2280m, Verbreiterung auf 6,5m
- 3 Querung der Dreieichbahn, Länge 50m, Neubau einer Unterführung für Radfahrer und Fußgänger
- 4 5 5-armiger Knotenpunkt mit Eisenbahnstraße, komplexe Radwegführung und Knotenpunktform erforderlich
- 6 Wienandstraße, Länge 100m, Ausbau als Fahrradstraße
- 7 Poststraße, Länge 255m, Ausbau als Fahrradstraße
- 8 Weg zwischen Poststraße und Breslauer Straße, Länge 150m, Asphaltierung in 4m Breite
- 9-13 Breslauer Straße – Erich-Kästner-Straße – Fichtestraße – Immanuel-Kant-Straße – Tannenweg, Länge 1390m, Ausbau als Fahrradstraße
- 13 Im Bachgrund und Sperberweg, Länge 170m, Ausbau als Fahrradstraße
- 14 Wegeverbindung in das nördliche Waldgebiet und Waldwege, Länge 1100m, 6,5m breite Asphaltierung
- 15 Übergabepunkt Nord – Ende der Route

Die Variante 5 entspricht dem Lösungsvorschlag entsprechend der Machbarkeitsstudie und verläuft zentral durch Sprendlingen.



1



2



3



4



5



10



9



8



7



6



11



12



13



14



15

MACHEN SIE SICH EIN BILD ...

Die gesamte Route von Frankfurt bis Darmstadt wird mit einem intelligenten Beleuchtungssystem ausgestattet. Solarleuchten des neuesten Typs werden immer erst dann ausgelöst, wenn ein Radfahrer unter ihnen hindurchfährt.



Die Servicestationen entlang der Route bieten den Radfahrenden Schutz bei Regen oder Sonne. Darüber hinaus sind sie mit einer Reparatereinheit ausgestattet, die neben der Möglichkeit das Rad aufzubockern und mit Luft zu befüllen, auch passendes Werkzeug bereithält. In jeder Gemarkung entlang der Route wird es nach Fertigstellung der Radschnellverbindung eine eigene Servicestation geben.

Markierung und Beschilderung der Radschnellverbindung.



SO SIEHT DIE AUSGEBaute ROUTE AUS!

Vergleich vor und nach dem Ausbau. Ausbaubreite 4 m und durchgehende Asphaltierung.

VORHER ...



... NACHHER



IMPRESSUM

Herausgeber und inhaltlich verantwortlich:
Regionalpark Südwest gGmbH,
Manfred Ockel
BauTrägerschaft für den Radschnellweg
Frankfurt/Main zur Wissenschaftsstadt
Darmstadt

www.radschnellverbindung-ffm-da.de

Text und Konzept: remmertext

Gestaltung: Werner Bunte

Fotos: Umschlag, S.5: © HMWEVW – Corinna
Spitzbarth; S.3: © Stadt Dreieich und Stadt
Kelsterbach; S.8–17: © zweitblick.tv,
Frank Hüter; S.18–19: © grünhochdrei
Landschaftsarchitekten, Albrecht Schaal

Illustration Klingel: © shutterstock

Karten: Seiten 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16:
© Printmaps.net/OSM Contributors



Kontakt

Manfred Ockel

Geschäftsführer der Regionalpark Südwest gGmbH
BauTrägerschaft für den Radschnellweg Frankfurt/Main
zur Wissenschaftsstadt Darmstadt

Sekretariat: Barbara Thurau

Telefon: 06107 – 773226

Mail: beteiligung@radschnellverbindung-ffm-da.de



REGIONAL
PARKRHEINMAIN



Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen