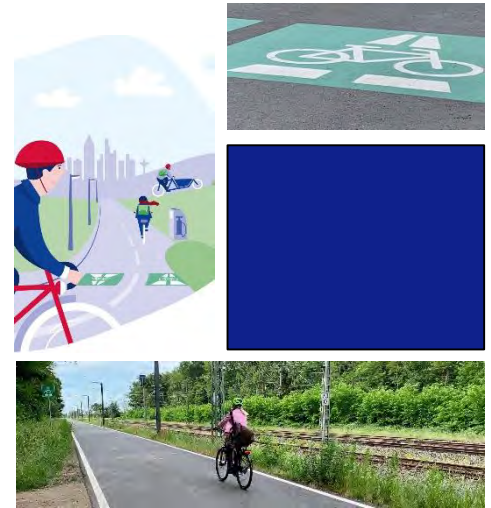


FRM9: Raddirektverbindung Seligenstadt – FFM Flughafen

Bürgerversammlung Stadt Dreieich

22.11.2022

Antje Quitta, Regionale Radverkehrsbeauftragte
Regionalverband FrankfurtRheinMain



Anlass für das Projekt FRM9

Potenzialstudie des Land Hessens

- ❖ Korridor Seligenstadt – Flughafen Frankfurt als Korridor für eine mögliche Raddirektverbindung identifiziert
- ❖ Empfehlung: Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie

Radwege-Offensive des Regionalverbands

- ❖ Umsetzung von 9 Radschnell/-direktverbindungen
- ❖ FRM9: Aufnahme des Korridors aufgrund der Initiative des Kreis Offenbachs

Unterzeichnung Kooperationsvertrag

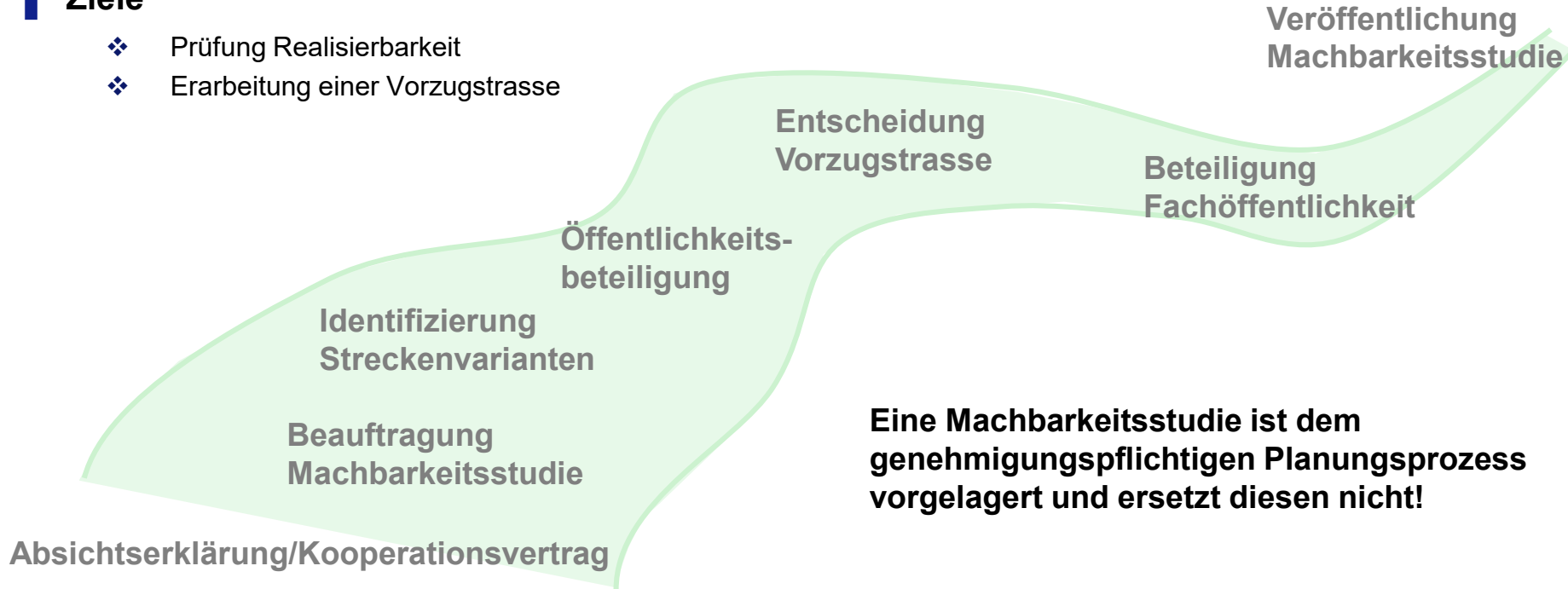
- ❖ im Juni 2020 von Dietzenbach, Dreieich, Neu-Isenburg, Rodgau, Seligenstadt und den Kreis Offenbach
- ❖ Finanzierung: 50% Land Hessen und 50% die Kommunen



Der Weg zur Machbarkeitsstudie

Ziele

- ❖ Prüfung Realisierbarkeit
- ❖ Erarbeitung einer Vorzugstrasse



Identifizierung der Vorzugstrasse FRM9

Auswertung der Datengrundlagen

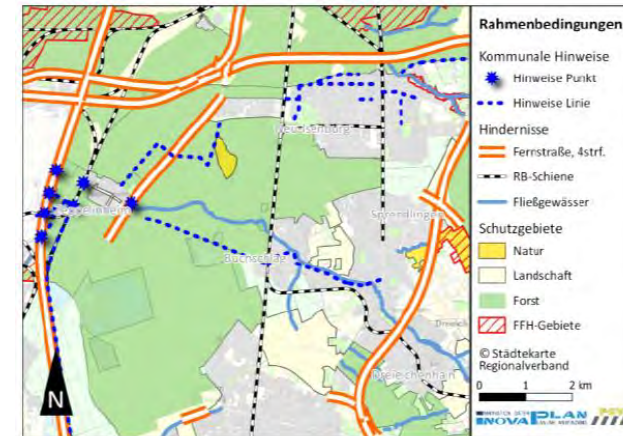
- ❖ Was gibt es schon? Wo bestehen Hindernisse? Welche Gebiete sind zu meiden? ...

Erarbeitung von Trassenvarianten

- ❖ Wo könnte eine Raddirektverbindung entlang führen?

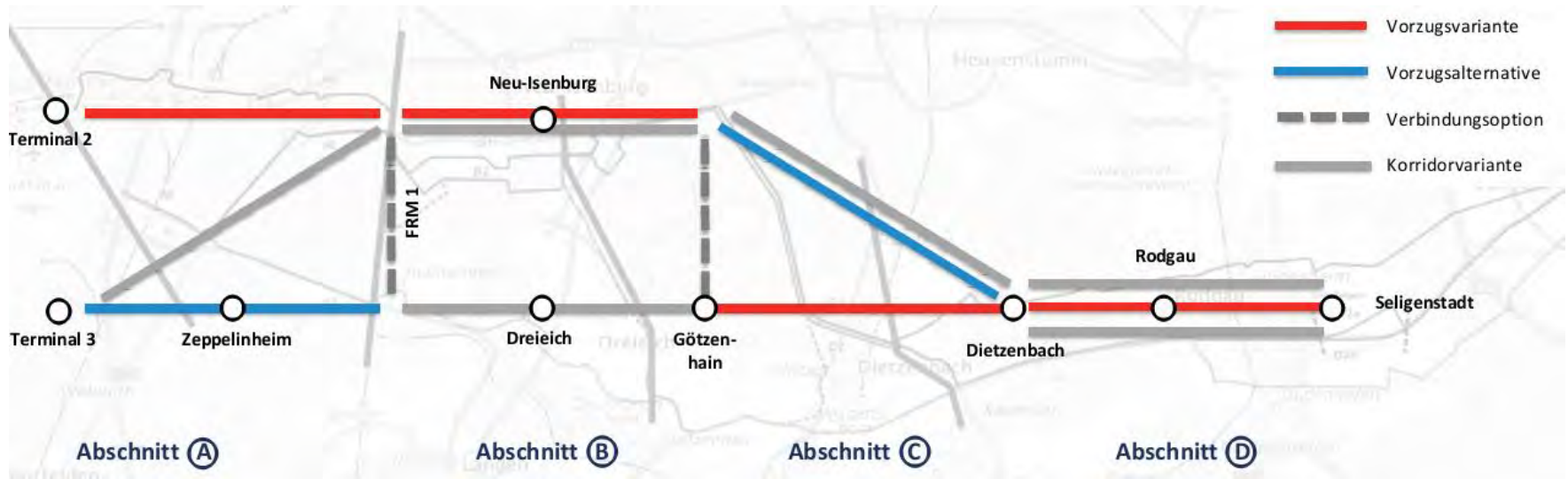
Bewertung der Trassenvarianten

- ❖ Welche Variante eignet sich besonders gut? (Bewertung anhand Kriterien wie Attraktivität, Aufwand, Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsarten, Verträglichkeit im Raum ...)
- ❖ Berücksichtigung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung (März – Mai 2021)
- ❖ Vergleich erfolgt in Abschnitten



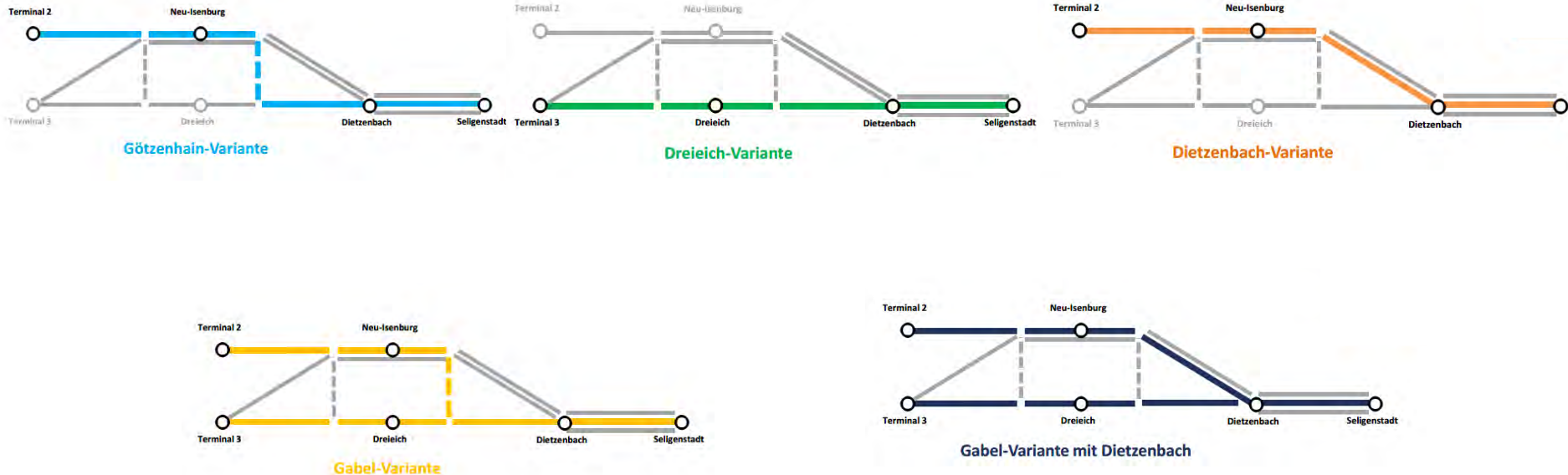
Ergebnis Trassenbewertung

Schwierigkeit: unterschiedliche räumlicher Führungen der bestbewerteten Abschnitte



Entscheidung Vorzugstrasse

5 Varianten einer möglichen Vorzugstrasse – Entscheidung erst nach Nutzen-Kosten-Analyse



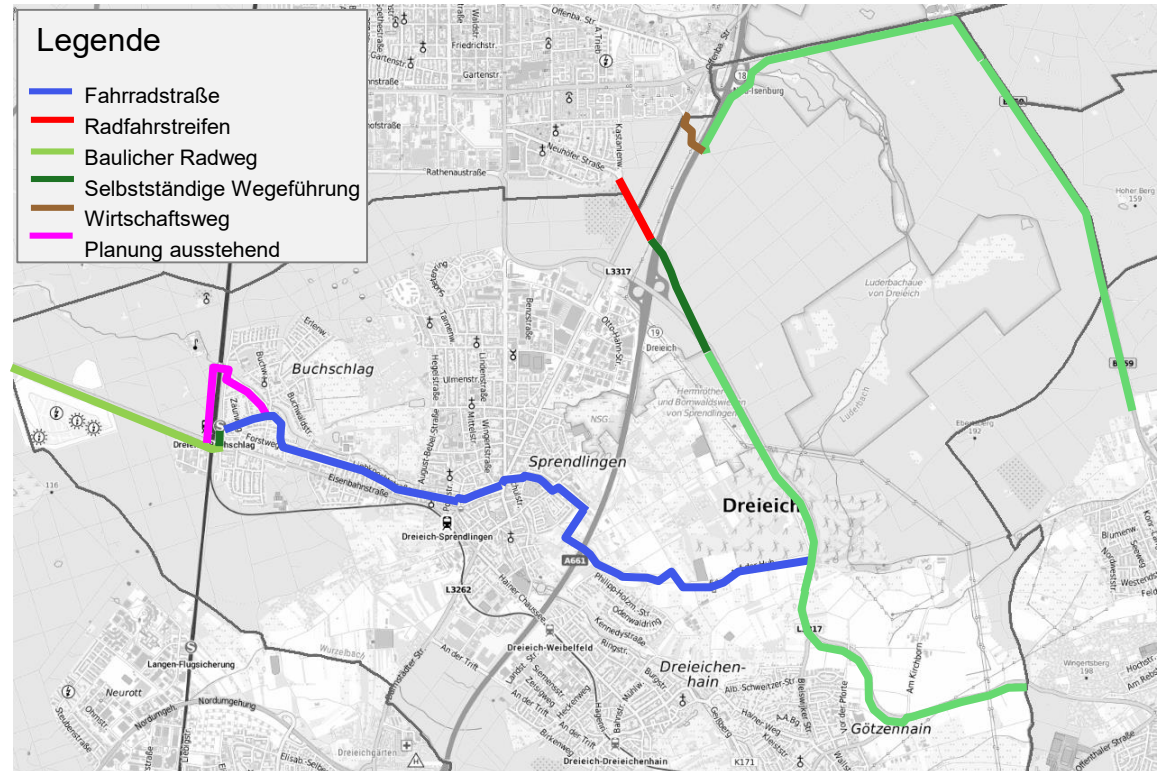
Zwischenstand: Vorzugsvariante(n)

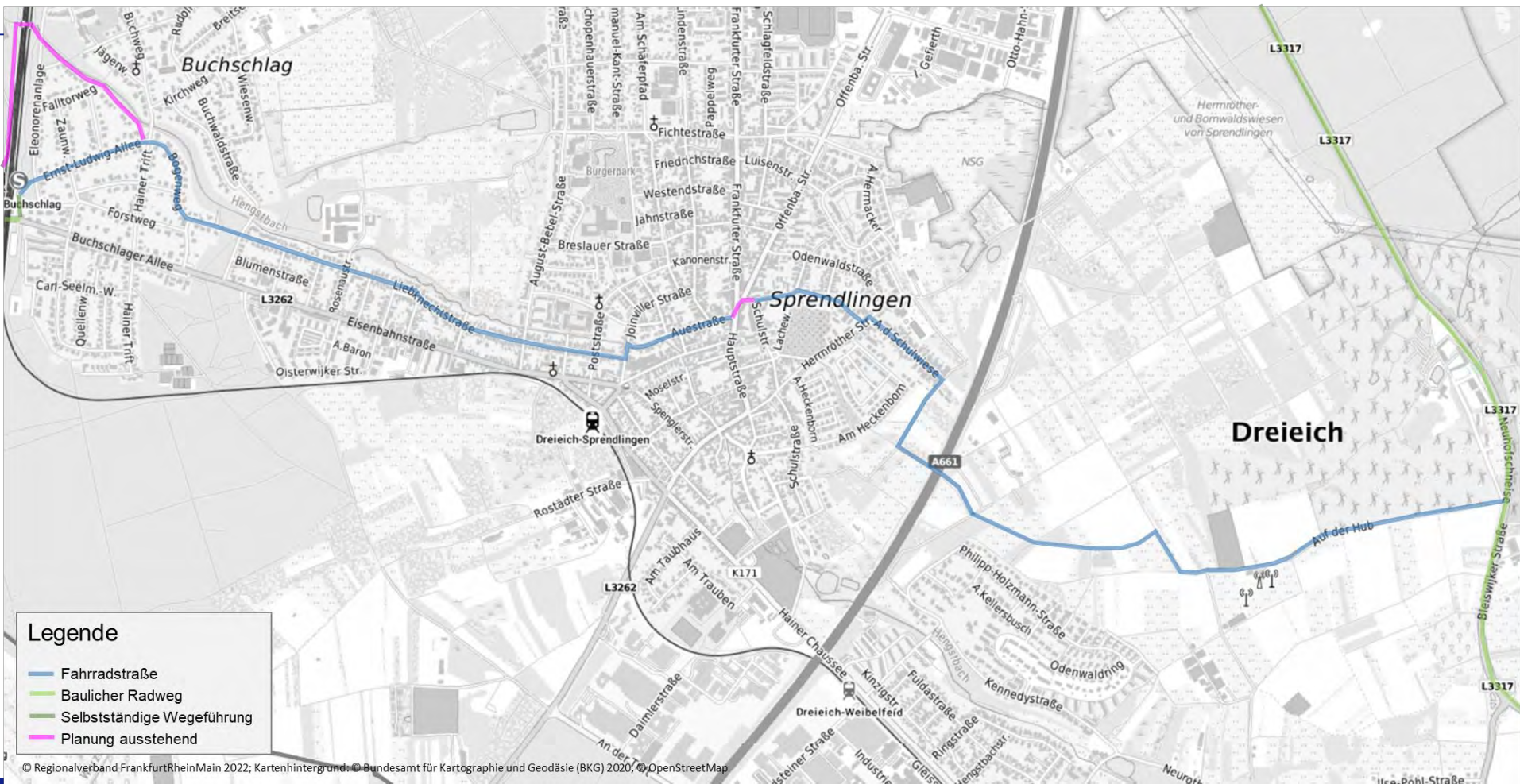
Für alle Strecken wurden Maßnahmen sowie Nutzen-Kosten-Analysen erarbeitet



Maßnahmenentwicklung Dreieicher Stadtgebiet

Abschnitt Dreieich – Führungsformen





© Regionalverband FrankfurtRheinMain 2022; Kartenhintergrund: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (BKG) 2020, © OpenStreetMap



Nutzen-Kosten-Analyse

Kostenschätzung

- ❖ Kostenkomponenten u.a. Baukosten, Planungskosten, Grunderwerb, Kosten für Unterhalt/Betrieb
- ❖ Je nach Variante zwischen 39 und 48 Mio. (bei Einzelvarianten) bzw. 60 und 75 Mio. (bei Gabelvarianten)

Berechnung des Nutzens

- ❖ Berechnung anhand der zu erwartenden durchschnittlichen Anzahl an Radfahrende/Tag
- ❖ Nutzenkomponenten : z.B. Einsparung CO₂-, Schadstoff- und Lärmemissionen sowie Unfall-, Krankheits- und Betriebskosten

Ergebnis

- ❖ Quotient aus Nutzen und Kosten
- ❖ Alle Varianten weisen ein Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1 auf, d.h. der gesamtwirtschaftliche Nutzen ist nachgewiesen.

Zusammenfassung Varianten



- Dreieich und Zeppelinheim stärker abgehängt als über Götzenhain
- Keine Direktverbindung über gesamte Länge
keine Anbindung von Terminal 3
- Unklare Realisierungsmöglichkeiten des Abschnitts in Richtung Terminal 2

- Starke Nutzungskonkurrenzen an der B 459 in Dietzenbach
 - Standard Raddirektverbindungen kaum durchgängig realisierbar
 - Kfz-Lenkungskonzept IVM: vsf. Ausweichstrecke bei Überlastung der Autobahnen
 - Engstelle an der Bahnüberführung
- Hoher Eingriff in Naturraum

Zusammenfassung Varianten

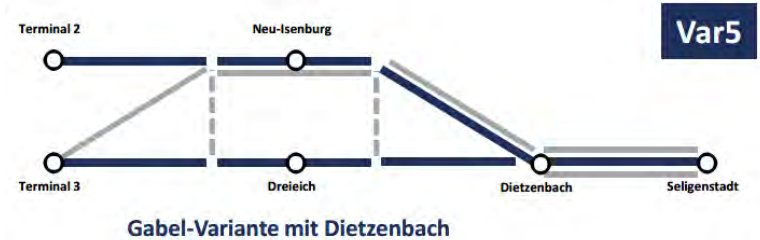


- Höchste Kosten
- Mehrere Ingenieurbauwerke – abschnittsweise Neubau von Wegen
- Geringster berechneter Nutzen aller Varianten
- Direktverbindung über gesamte Länge, Nutzung des Potenzials bis Terminal 3
- Anbindung Neu-Isenburg nur indirekt über FRM1
- Herausforderungen in der Standard-Umsetzung in Dreieich und auch in Zeppelinheim

Zusammenfassung Varianten

Gabelvarianten

- ❖ Höherer Nutzen im Vergleich zu den Einzelvarianten, aber damit auch mit höheren Kosten verbunden
- ❖ vereinen die Vor- und Nachteile der Einzelvarianten in sich
- ❖ Alle beteiligten Kommunen angebunden



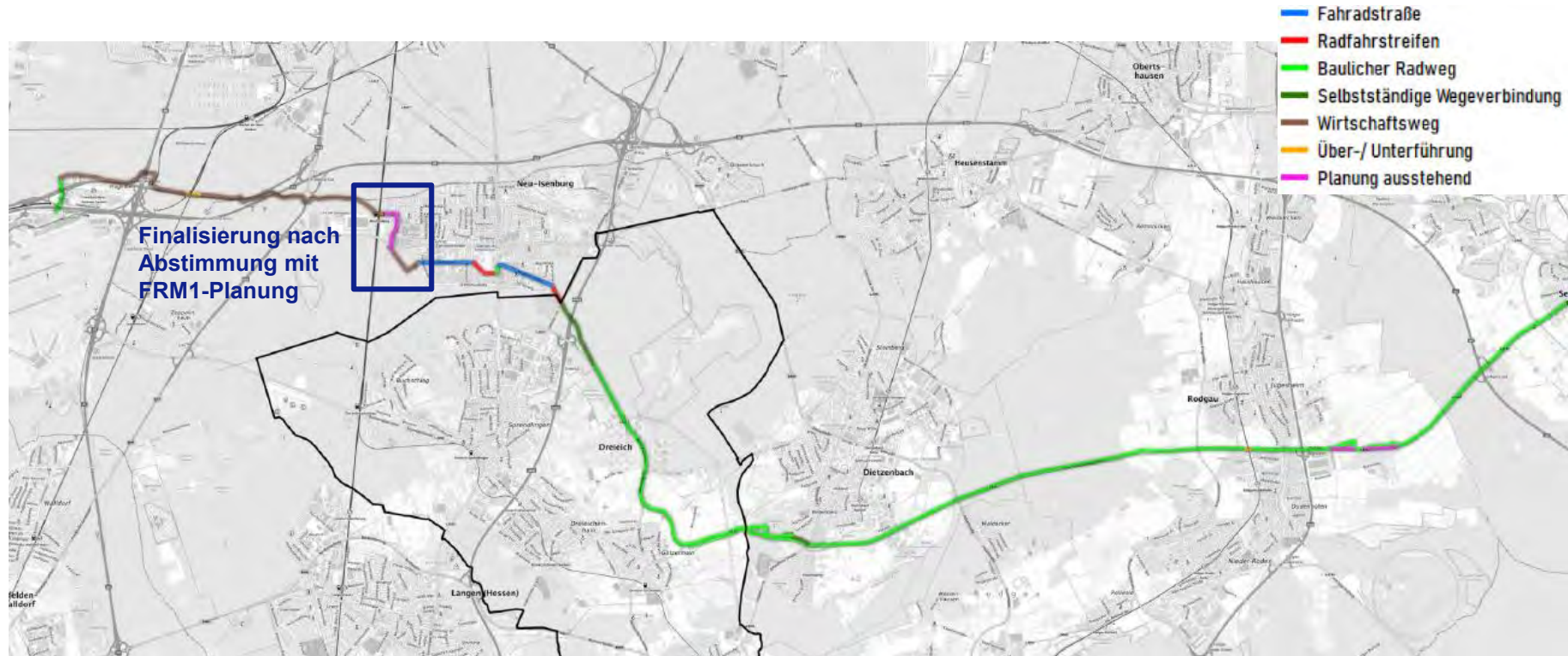
Empfehlung der Machbarkeitsstudie

- Nach Abwägung aller Punkte Variante 1 als Vorzugsvariante:
 - Höchster Kosten-Nutzen-Quotient
 - Insgesamt nach aktuellem Kenntnisstand am einfachsten realisierbar
 - Auch Vorzugsvariante bringt Herausforderungen (Unklarheit Terminal 2)
- Beste „interkommunale“ Variante (blau)
- Gabelvarianten sind aus Sicht des Nutzen-Kosten-Quotienten nicht besser als die Einzelvarianten



- Weitere Strecken (gelb) können parallel entwickelt werden und als Ergänzung dienen
 - Dietzenbach – Gravenbruch: Hessen Mobil
 - Zeppelinheim – Dreieich: Hessen Mobil
 - FRM 1

Trassenführung Vorzugstrasse FRM9



Antje Quitta

Regionale Radverkehrsbeauftragte

Abteilung Mobilität

Regionalverband FrankfurtRheinMain
Poststraße 16
60329 Frankfurt am Main

E-Mail: quitta@region-frankfurt.de
Telefon: 069-25771595
www.region-frankfurt.de



Bildnachweis: Soweit nicht anders angegeben, Regionalverband FRM

Raddirektverbindung – Was ist das eigentlich?

Was ist das?

- ❖ zieldirekte, hochwertige und leistungsstarke Verbindungen im Radwegenetz
- ❖ In Hessen zwei Ausbaustandards: Raddirektverbindungen und Radschnellverbindungen
- ❖ Länge: mindestens 5km (Raddirektverbindung) bzw. 10km (Radschnellverbindung)
- ❖ Vorhandensein eines Mindestpotenzial von mehr als 1.500 (Raddirektverbindung) bzw. 2.000 (Radschnellverbindung) Radfahrenden am Tag

Anforderungen

- ❖ Ermöglichung einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 20km/h
- ❖ direkte Führung und hohe Oberflächenqualität
- ❖ Breiten zum Nebeneinander fahren, Überholen und störungsfreiem Begegnen
- ❖ Trennung vom Fußverkehr
- ❖ vorwiegend Bevorrechtigungen an Knotenpunkten bzw. geringe Zeitverluste
- ❖ Beleuchtung

Raddirektverbindung – Wie kann das aussehen?



Öffentlichkeitsbeteiligung

Online-Auftaktveranstaltung und Online-Befragung

- ❖ Aufzeichnung der Veranstaltung unter www.region-frankfurt.de/rsw (Reiter FRM9)

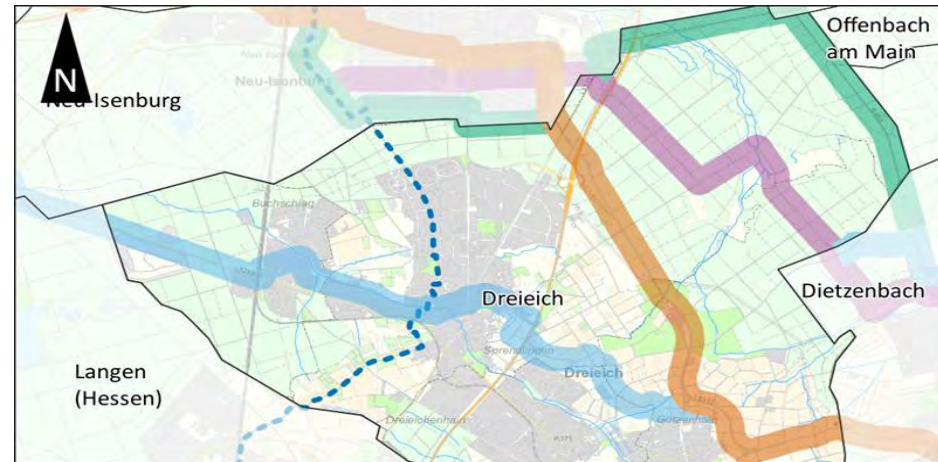
Befragung lief vom 30. März bis 9. Mai. 2021

584 Teilnahmen

Rückmeldung pro Abschnitt

- ❖ Einschätzung zu Kriterien wie Attraktivität, Direktheit, Befahrbarkeit, Konflikte
- ❖ allgemeine Hinweise zu den Korridoren

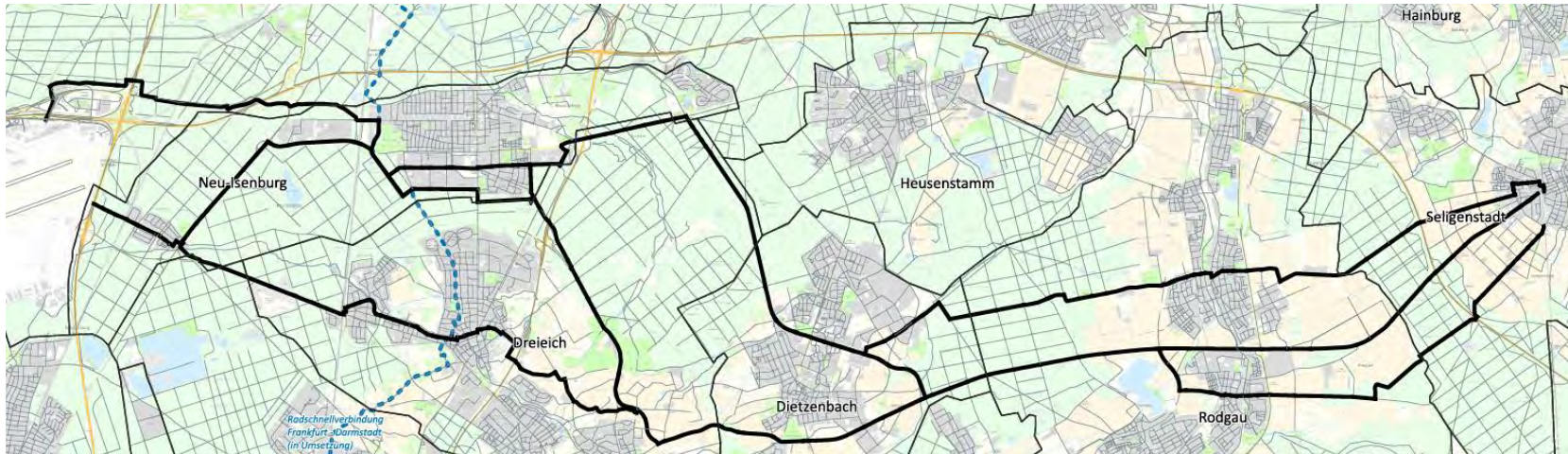
Weitere Öffentlichkeitsbeteiligung in der konkreten Planungsphase geplant!



Identifikation von Trassenvarianten

Berücksichtigung bei der Trassenidentifikation FRM9

- ❖ Vorhandene Radverbindungen
- ❖ Rückmeldungen aus der Online-Beteiligung
- ❖ Vorhandene Planungen bei den Kommunen oder Hessen Mobil
- ❖ Rückmeldung der Unteren Naturschutzbehörde



Trassenbewertung

Vergleich der Trassenabschnitte anhand eines Kriterienkatalogs

Beschreibung



- Streckenverlauf
- Trassen-/Abschnittslänge

Attraktivität



- Direktheit (Umwegfaktor)
- Anzahl Knotenpunkte und Querungsstellen mit Zeitverlust
- Topographie/ Steigung
- Soziale Sicherheit
- Reisezeitvergleich (Kfz-Verkehr/ ÖV)

Erschließungsfunktion



- Erschließung in 500 m um Korridor:
- Wohnen
 - Arbeitsplätze
 - Weiterführende Schulen und Hochschulen
 - Haltestellen im SPNV

Verträglichkeit Verkehr



- ruhender Kfz-Verkehr
- fließender Kfz-Verkehr
- Fußverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Forst- und landwirtschaftlicher Verkehr
- Reiter

Verträglichkeit Raum



- Natur- und Landschaftsschutz
- Freizeit-/ Erholungsnutzung
- Städtebau/ Denkmalschutz

Handlungs-/ Realisierungsaufwand



- Einbindung in bestehende Netzstrukturen
- Handlungsaufwand an Strecken und Knotenpunkten
- Umsetzbarkeit/ Realisierbarkeit Standards
- Realisierungsdauer
- Grunderwerb

Maßnahmenentwicklung

Maßnahmenkataster erstellt

- ❖ Hinweise zu konkreten Breiten, Straßenraumaufteilung, baulichen Anpassungen (z. B. Oberfläche, Neubau Radweg), Besitzverhältnisse, ggf. Geschwindigkeitsbegrenzungen etc.

FRM 9 - Dreieich L3262 | DRE01

| Allgemein | Bestand |
|---|--|
| Strecke von: Mitteldecker Weg | Breite: 1,80 m |
| Strecke bis: Am Siebensen | Belag - Zustand: — — |
| Distanz: 2.732 m | ruhender Verkehr: — |
| Ortslage: außerhalb | zul. Geschw.: 70 km/h |
| Klassifizierung: Landesstraße | Verkehrsstärke: — |
| Baustatusträger: Land | Anmerkungen/ Hinweise: Landschaftsschutzgebiet |
| Städtebaul. Kontext: Forstwirtschaftliche Flächen | |
| Führungsform: Mehrweckstrefen | |

Planung

Lösung 1 (favorisiert)
 Neubau eines gem. Geh-/Radweges im Zweirichtungsverkehr mit 3,50 m Breite nördlich der L3262. Sicherheitsbremsstreifen von $\geq 1,75$ m Breite zur Fahrbahn. Adaptive Beleuchtung installieren. Derzeit etwa 5,00 m zwischen Fahrbahn und Waldrand. Projekt bereits von Hessen Mobil angedacht.

Standard
 RDV-Standard: RDV 11
 Musterlösung: GRUNDERWERB
 Kosten: voraussichtlich erforderlich

NOVA PLAN

FRM 9 - Dreieich L3262 | DRE01

Blick nach Westen

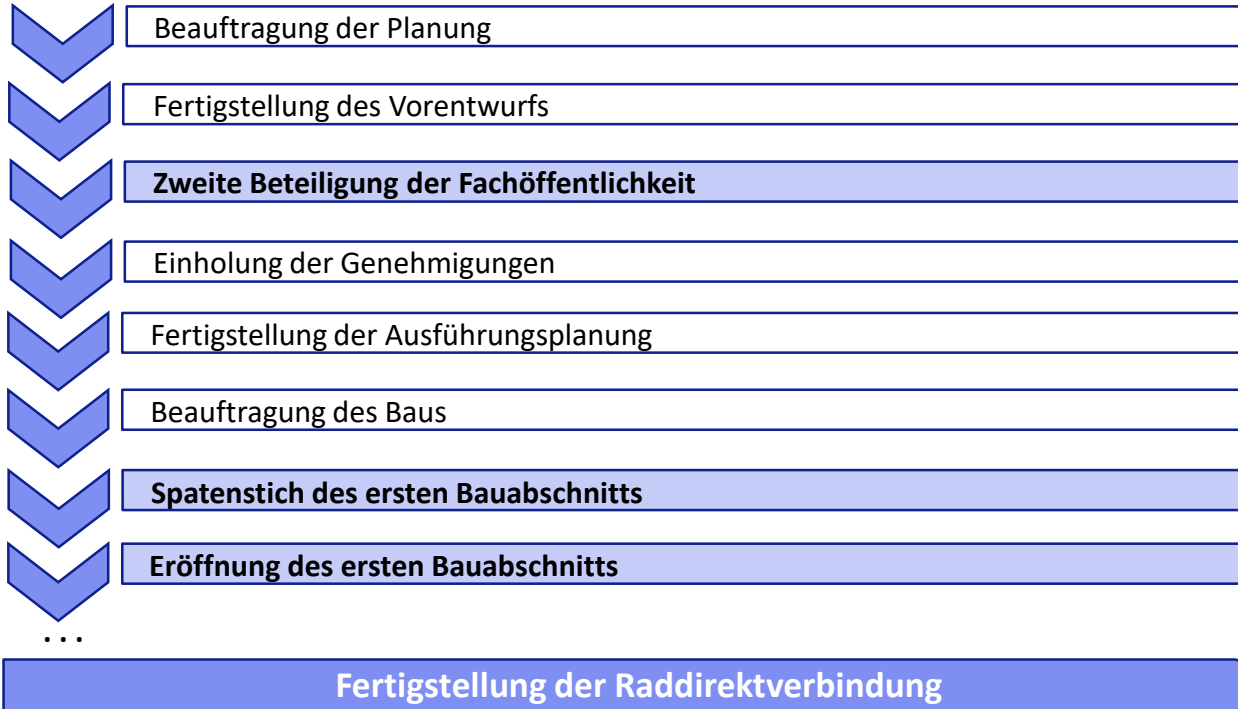
Dreieich, Eichen

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2022) - TopPlusOpen

| Allgemein | | Bestand | |
|---------------------|------------------------------|-----------------------|-------------------------|
| Strecke von | Mitteldecker Weg | Breite | 1,80 m |
| Strecke bis | Am Siebensen | Belag - Zustand | — — |
| Distanz | 2.732 m | ruhender Verkehr | — |
| Ortslage | außerorts | zul. Geschw. | 70 km/h |
| Klassifizierung | Landesstraße | Verkehrsstärke | — |
| Baustatusträger | Land | Anmerkungen/ Hinweise | Landschaftsschutzgebiet |
| Städtebaul. Kontext | Forstwirtschaftliche Flächen | | |
| Führungsform | Mehrweckstrefen | | |

| Planung | | | |
|-------------------------------|--|--------------|------------------------------|
| Lösung 1 (favorisiert) | Neubau eines gem. Geh-/Radweges im Zweirichtungsverkehr mit 3,50 m Breite nördlich der L3262. Sicherheitsbremsstreifen von $\geq 1,75$ m Breite zur Fahrbahn. Adaptive Beleuchtung installieren. Derzeit etwa 5,00 m zwischen Fahrbahn und Waldrand. Projekt bereits von Hessen Mobil angedacht. | | |
| Standard | RDV-Standard | Musterlösung | RDV-11 |
| Kosten | Kosten werden zu einem späteren Zeitpunkt ermittelt | GRUNDERWERB | voraussichtlich erforderlich |
| Lösung 2 | — | | |

Von Machbarkeitsstudie zur Umsetzung (in Bauabschnitten)



Nach der Machbarkeitsstudie

Zeitplanung abhängig von den politischen Beschlüssen

