

## Vorlage an

Stadtverordnetenversammlung für die Sitzung am 07.02.2019
Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr für die Sitzung am
Stadtverordnetenversammlung für die Sitzung am

### **Anbindung der Stadt Weiterstadt an die Raddirektverbindung von Darmstadt nach Frankfurt**

#### **Bericht des Büros RV-K und Definierung Radhauptwege Hessen**

#### **Beschlussvorschlag:**

1. Die Festlegung des Radhauptnetzes Hessen durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung vom Dezember 2018 wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Bericht des Büros RV-K bezüglich des Anschlusses der Stadt Weiterstadt an die Raddirektverbindung Darmstadt-Frankfurt wird zur Kenntnis genommen.
3. Es wird festgestellt, dass kurzfristig ohne baulichen Aufwand und bei Inkaufnahme von vertretbaren Mängeln bereits jetzt der Anschluss an den im Bau befindlichen Raddirektweg Darmstadt-Frankfurt sichergestellt ist (Variante W1, B1, und G1 aus dem Erläuterungsbericht).
4. Für die mittel- und langfristige Verbesserung der Anbindung an den Raddirektweg Darmstadt-Frankfurt wird den Empfehlungen des Berichtes gefolgt.
5. Der Finanzmittelbedarf ist zu ermitteln und in den nächsten Jahren in ausreichender Höhe bereitzustellen.

#### **Sachverhalt:**

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr hat sich in der Sitzung am 30. August 2018 mit dem Antrag der ALW-Fraktion zur Anbindung der Stadt Weiterstadt an den Raddirektweg Darmstadt-Frankfurt befasst und der Verwaltung Arbeitsaufträge erteilt.

Die Verwaltung hat beim Büro RV-K Radverkehr-Konzept, Frankfurt ein entsprechendes Gutachten in Auftrag gegeben. Das im Mai 2018 vom gleichen Büro erarbeitete Radverkehrskonzept des Landkreises Darmstadt-Dieburg diente hierfür als wesentliche Arbeitsgrundlage. Der Erläuterungsbericht und die Karten liegen in der Anlage bei. Auf den Inhalt wird verwiesen.

Im Ergebnis zeigt sich, dass alle Stadtteile Weiterstadts bereits heute – bei hinnehmbaren Einschränkungen in der Qualität der Radzubringer – an den geplanten Raddirektweg angeschlossen sind. Es ist jedoch durchaus wünschenswert, mittel- bis langfristig den Empfehlungen des Gutachtens zu folgen und die direkten Anbindungen auch baulich zu ertüchtigen und so den Standard für einen ganzjährig im zügigen Tempo zu befahrenden Radweg zu erreichen. Zu berücksichtigen ist dabei, dass große Teile der Ausbaustrecken auf dem Gebiet der Stadt Darmstadt verlaufen, so dass die Stadt Weiterstadt nur bedingt Einfluss auf die Umsetzung der erforderlichen Baumaßnahmen hat. Zum Teil muss auch noch die Frage des Ankaufs von Grundstücksflächen geklärt werden, was zu einer erheblichen Zeitverzögerung führen kann.

# Drucksache 10/0533/2

Zeitgleich hat das Land Hessen die Radhauptwege Hessen in einem ausführlichen Beteiligungsprozess definiert. Die Ergebnisse werden hier in Auszügen zur Kenntnis gegeben (Anlage 2). Die vollständigen Unterlagen können im Ratsinformationssystem eingesehen werden. Synergien zwischen Radhauptwegen und der Anbindung an den Raddirektweg treten nur bei der Variante W2 auf. Diese Strecke sollte aufgrund der Mehrfachnennung in unterschiedlichen Radwegezusammenhängen vordringlich umgesetzt werden.

Für alle Baumaßnahmen können entsprechende Fördermittel in Anspruch genommen werden. Die Eigenanteile sind durch die Stadt zu erbringen.

Die planerische und finanzielle Zuständigkeit auch für die Radhauptwege bleibt bei den bisherigen Baulastträgern.

Eine Abstimmung mit der Stadt Darmstadt zu den Anschlüssen an den Raddirektweg konnte bisher nicht erfolgen, ist aber notwendig und vorgesehen.

Erfahrungswerte, wie viele Radler mit dem Rad in der S-Bahn nach Frankfurt pendeln, liegen nicht vor. Jedoch ist aus der hessischen Landesstatistik für 2015 bekannt, dass 549 Weiterstädter eine sozialversicherungspflichtige Beschäftigung in den Kommunen Erzhausen (90), Egelsbach (85), Langen (154), Dreieich (84) und Neu-Isenburg (136) haben. Aus Erzhausen (152), Egelsbach (43), Langen (134), Dreieich (101) und Neu-Isenburg (43) pendeln 473 Personen nach Weiterstadt ein.

Insgesamt ergibt sich folglich ein reines Nutzerpotenzial von 1.022 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Das entspricht dann 2.044 Fahrten. Natürlich werden nicht alle Personen auf das Fahrrad umsteigen.

Geht man von einem Radverkehrsanteil im Berufsverkehr auf dieser Strecke bis zu 15 Kilometer Entfernung von 20 Prozent aus (Kopenhagen Anteil Berufsverkehr 60 Prozent), haben sie etwa 410 Fahrten pro Tag durch die Pendler. Hinzu kommen die Fahrten zur S-Bahn mit weiter entfernt liegenden Zielen (z.B. 1.620 Pendler nach Frankfurt und 286 Pendler aus Frankfurt) sowie Freizeitfahrten und Fahrten zwecks Ausbildung. Eine Zuordnung der Zahlen zu den Stadtteilen ist leider nicht möglich.

Der Sachverhalt wurde am 29. Januar 2019 im Magistrat beraten. Die Drucksache wird gemäß § 11 der Geschäftsordnung direkt dem Ausschuss vorgelegt.

Ralf Möller  
Bürgermeister

## **Anlagen:**

Erläuterungsbericht des Büros RV-K vom Dezember 2018

Auszug aus den Unterlagen zur Definition der Radhauptwege Hessen des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung vom Dezember 2018

**Drucksache 10/0533/2**