



HESSISCHER LANDTAG

06. 07. 2023

Kleine Anfrage

Thomas Schäfer (Maintal) (Freie Demokraten) vom 06.06.2023

Realisierung des Radweges Hanau-Maintal-Frankfurt (FRM 7)

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Die Landesregierung beabsichtigt, das Schnellradwegenetz im Rhein-Main-Gebiet auszubauen. Teil dieser Planungen ist der Radweg Hanau-Maintal-Frankfurt (FRM 7). Diese Planungen wurden bereits 2016 angestoßen. Eine Machbarkeitsstudie liegt seit 2019 vor. Dem Vernehmen nach ist ein Baubeginn des Radweges nicht vor 2025 zu erwarten, sodass der Radweg frühestens zehn Jahre nach Projektbeginn in Betrieb gehen kann. Angesichts der gewünschten Verlagerung des Verkehrs auf das Rad ist dies ein sehr langer Zeitraum.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Radschnellverbindungen (RSV) sind ein Ausbaustand für den Radverkehr, der mit dazu beitragen soll, den Umstieg auf das Rad als Alltagsverkehrsmittel attraktiver zu machen. In Hessen werden Radschnellverbindungen als Ausbaustandard für Radverbindungen mit einem prognostizierten Aufkommen von mehr als 2.000 Fahrten am Tag angestrebt – unabhängig von der Verbindungsfunktion (z. B. Oberzentrum – Mittelzentrum, überregional, überörtlich). Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass im Radverkehr andere Reichweiten im Alltagsverkehr zurückgelegt werden als im Kraftfahrzeugverkehr.

Die Umsetzung soll eine Reisegeschwindigkeit von 20 km/h einschließlich aller streckenbedingter Halte gewährleisten.

Die Baulast liegt in der Regel bei den Gemeinden bzw. Kommunalverbänden. Soweit Radschnellverbindungen entlang von Bundes- und Landesstraße verlaufen und entsprechend § 2 Abs. 2 Nr. 1 Hessisches Straßengesetz (HStrG) zu den öffentlichen Straßen gehören, liegt die Baulast beim Bund bzw. Land.

Um die Kommunen bei der Umsetzung fachlich zu unterstützen, hat die Landesregierung eine landesweite Analyse der Potenziale für Radschnellverbindungen und die identifizierten Korridore mit entsprechenden Potenzialen im Jahr 2019 veröffentlicht. Zudem wurden im Jahr 2019 den Kommunen Qualitätsstandards und Musterlösungen auch für Radschnellverbindungen zur Verfügung gestellt, um die Planung zu erleichtern.

Bereits im Jahr 2017 wurde durch die Nahmobilitätsrichtlinie die Möglichkeit geschaffen, Machbarkeitsstudien sowie die Planung und den Bau der besonderen Standards von Radschnellverbindungen finanziell zu fördern. Als Projekte mit besonderer überkommunaler Bedeutung erhalten sie einen um zehn Prozentpunkte erhöhten Fördersatz, sodass in der Regel eine Förderung von 80 % erfolgt, abhängig von der finanziellen Leistungsfähigkeit der Kommune bis zu 90 %.

Damit konnten in ganz Hessen 19 Machbarkeitsstudien initiiert werden. Die Radschnellverbindung Frankfurt-Darmstadt ist im Bau und für die Radschnellverbindung Vellmar-Kassel ist der Baubeginn für das Jahr 2023 angestrebt.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Welchen Planungs- und Realisierungsstand hat das Projekt Schnellradweg Hanau-Maintal-Frankfurt (FRM 7) aktuell und wie sieht der gegenwärtige Realisierungszeitplan aus?

Die Radschnellverbindung Hanau-Maintal-Frankfurt liegt in der Baulast der Kommunen. Entsprechend den Angaben des Regionalverbandes hat das Vorhaben den im Folgenden beschriebenen Stand.

Der Regionalverband FrankfurtRheinMain hat im Jahr 2016 mit den Städten Frankfurt am Main, Maintal und Hanau eine interkommunale Vereinbarung geschlossen, um eine Machbarkeitsstudie zu erstellen. Diese wurde im September 2019 veröffentlicht. Zur vertieften Untersuchung der Führung im Stadtbereich Frankfurt am Main ist eine weitere Machbarkeitsstudie vorgesehen, die das Land Hessen mit bis zu 19.600 € fördert. Nötig wurde dies, da sich nach Veröffentlichung der Machbarkeitsstudie Vorbehalte durch die untere Naturschutzbehörde sowie das Grünflächenamt der Stadt Frankfurt gegen die dort ermittelte Vorzugstraße ergeben haben.

Untersucht werden mögliche Streckenvarianten für eine Radschnellverbindung zwischen der Stadtgrenze von Frankfurt zu Maintal-Bischofsheim an der Frankfurter Landstraße in Höhe des Campingplatzes Mainkur bis zum Frankfurter Ostbahnhof. Dabei sollen auch Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit erhalten, bei der Findung einer geeigneten Trassenführung mitzuwirken.

Der Regionalverband FrankfurtRheinMain wird zukünftig auch die bauliche Umsetzung übernehmen.

Hierfür konnte in den vergangenen Monaten eine Planungs- und Bauvereinbarung zwischen den beteiligten Kommunen und dem Regionalverband abgestimmt werden. Es ist geplant, diese im September 2023 von Maintal, Hanau und dem Regionalverband zu unterzeichnen.

Nach Durchführung der vertiefenden Machbarkeitsstudie für den Abschnitt auf Frankfurter Gemarkung wird die Stadt Frankfurt ebenfalls eine Planungs- und Bauvereinbarung unterzeichnen.

Die Planungen werden abschnittsweise ab Herbst 2023 ausgeschrieben. Der Beginn des Baus kann erst nach der Genehmigung erfolgen und wird für das Jahr 2025 angestrebt.

Frage 2. Wie bewertet die Landesregierung den Projektstand in Bezug auf die Umsetzung der eigenen Strategie zur Förderung des Radverkehrs im Rhein-Main-Gebiet?

Die Planung von Radschnellverbindungen im Ballungsraum ist komplex. Zu berücksichtigen sind u. a. Flächenrestriktionen wie bspw. Schutzgebiete, Siedlungsflächen oder landwirtschaftlichen Flächen, die in Abschnitten notwendige Umverteilung von Straßenraum und der Wegfall von Stellplätzen sowie Konfliktsituationen bei beengten und/oder hochfrequentierten Straßenräumen.

Beim FRM7 sind insbesondere im Stadtgebiet der Stadt Frankfurt naturschutzfachliche Fragen und Fragen der Verkehrssicherheit zu klären. Dies soll nun durch eine erneute Machbarkeitsstudie erfolgen.

Frage 3. Konnten bereits die erforderlichen Grundstücke und Wegrechte zur Realisierung des Projektes gesichert werden?

Im derzeitigen Planungsstadium ist die Sicherung von Grundstücken und Wegrechten noch nicht relevant. Dies muss auf Basis der ausstehenden konkreten Projektplanung und der weiteren Konkretisierung erfolgen. Die Machbarkeitsstudie weist abschnittsweise auf notwendigen Grunderwerb hin, dieser ist jedoch in den weiteren Planungen zu konkretisieren.

Frage 4. Welche Aufgaben haben die einzelnen beteiligten Kommunen und Organisationen/Behörden im Rahmen der Projektumsetzung?

Der Regionalverband FrankfurtRheinMain plant die Radschnellverbindung in Abstimmung mit den Kommunen. Die Behörden werden entsprechend den Fragestellungen für jeweils erforderliche Genehmigungen beteiligt.

Im Rahmen des Projektes schließen die Kommunen mit dem Regionalverband hierzu eine Planungs- und Bauvereinbarung, in der die Aufgaben zwischen den Vertragsparteien geklärt werden. Der Regionalverband übernimmt dabei die Projektkoordination. Dies beinhaltet primär die Ausschreibung von Planungsleistungen, deren Vergabe sowie die Zusammenarbeit mit beauftragten Planungsbüros. Zu jedem Schritt erfolgt eine Abstimmung mit den Kommunen im Rahmen einer

Projektgruppensitzung oder bilateral. Eine der wesentlichen Aufgaben der Kommunen ist das Einholen der erforderlichen kommunalpolitischen Beschlüsse zu festgelegten Zeitpunkten im Projektverlauf. Sie sind Voraussetzung für die Fortführung des Planungsprozesses.

Weiterhin bereitet der Regionalverband Förderanträge für die Planungs- und Bauabschnitte vor.

Frage 5. Welche Kosten wird das Projekt nach jetzigem Stand erzeugen und wer wird diese Kosten tragen?

Die Kosten für die rund 17 km lange Strecke wurden in der Machbarkeitsstudie mit rund 34,8 Mio. € abgeschätzt.

In der Regel werden Radschnellverbindungen mit 80 % der Ausgaben gefördert. Dies beinhaltet auch die Planungskosten. Der Fördersatz hängt von der finanziellen Leistungsfähigkeit der Kommunen ab und wird für die Baumaßnahmen entsprechend der Verortung der Maßnahmen ermittelt. Der Mindestfördersatz beträgt 70 %.

Frage 6. Wie bewertet die Landesregierung das Projektmanagement durch den Regionalverband FrankfurtRheinMain und warum hat sie für dieses für das Land so wichtige Projekt nicht selbst-übernommen?

Die anstehenden Fragestellungen insbesondere im Stadtgebiet Frankfurt bestehen unabhängig von der Baulast. Durch die kommunale Planung werden die notwendigen Stellen bereits frühzeitig eingebunden und die zukünftige Umsetzung auch in diesem frühen Planungsstadium bereits für andere kommunale Planungen berücksichtigt. Das Beispiel der Radschnellverbindung Frankfurt-Darmstadt zeigt, dass die kommunale Verankerung in vielen Fällen pragmatische Lösungen ermöglicht bzw. vereinfacht. Der Regionalverband als zusammenfassende Einheit der beteiligten Kommunen bietet sich hier in der Rolle des Koordinators an.

Frage 7. Wie bewertet die Landesregierung die Zusammenarbeit mit den beteiligten Kommunen in dem Projekt?

Die Landesregierung kann die Zusammenarbeit zwischen den Kommunen und dem Regionalverband nicht bewerten.

Seitens des Regionalverbands wird die Zusammenarbeit positiv bewertet. Durch die enge Kooperation können frühzeitig Ortskenntnisse und Stimmungen aus den beteiligten Kommunen in Erfahrung gebracht und diese in den Planungsprozess integriert werden.

Frage 8. Wie bewertet die Landesregierung die Tatsache, dass die beteiligten Kommunen die Realisierungskosten für das Projekt in ihren Haushalten abbilden müssen und gegenwärtig keine gesicherten Annahmen für die Refinanzierung im Haushalt abbilden können?

Die Realisierungskosten eines solch großen Infrastrukturprojektes können gesichert erst in der konkreten Planung ermittelt werden, in der sich die Kostenschätzung, wie in jedem Bauvorhaben, im Laufe der Leistungsphasen bis zur Kostenberechnung weiter konkretisiert.

Bei einer Umsetzung entsprechend den Qualitätsstandards und Musterlösungen ist das Vorhaben grundsätzlich förderfähig. Im Rahmen der Prüfung der Förderanträge werden die förderfähigen Anteile konkret ermittelt und dem Regionalverband als Antragsteller kommuniziert.

Frage 9. Wann können die beteiligten Kommunen mit Förderbescheiden für das Projekt rechnen?

Die Abwicklung der Förderung erfolgt über den Regionalverband. Dementsprechend sind für die einzelnen Kommunen keine Förderbescheide vorgesehen. Der Regionalverband stellt Anträge auf Förderung entsprechend dem Projektfortschritt und erhält entsprechend die jeweiligen Förderbescheide.

Der Regionalverband teilt dabei die Gesamtprojekte in einzelne Unterprojekte, sog. „Bauabschnitte“ ein. Die Radschnellverbindungen werden somit abschnittsweise realisiert. Dieses Vorgehen hat sich bereits beim Radschnellweg FRM1 Frankfurt-Darmstadt bewährt.