



HESSISCHER LANDTAG

08. 12. 2021

Kleine Anfrage

Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten) vom 19.10.2021

Radverkehr in Hessen

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Radschnellwege werden als zentrales Element des hessischen Radnetzes gesehen. Vor allem, um mehr Mobilität mit dem Fahrrad zu ermöglichen und dadurch einen Beitrag zum aktiven Klimaschutz zu leisten. Das vernimmt man auch von der Landesregierung.

Doch der Bau von Radschnellwegen kommt nur schleppend voran. Auch die Fertigstellung des Radschnellwegs Darmstadt-Frankfurt, der sich seit 2014 in Planung und seit 2018 im Bau befindet, stockt. Der Geschäftsführer des Projekts rechnet, laut Medienberichten, mit einer vollständigen Fertigstellung frühestens in der zweiten Hälfte 2023.

Mit der Drucks. 20/1080, dem Hessischen Radschnellverbindungsgesetz, wurde ein konkreter Vorschlag präsentiert, um den Bau von Radschnellverbindungen zur Aufgabe des Landes zu machen, der jedoch von den regierungstragenden Fraktionen abgelehnt wurde. Dadurch wären Planung und Bau zügiger machbar und Radschnellwege könnten schneller fertiggestellt werden. Eine Verdichtung des Radnetzes bringt mehr Menschen dazu, Fahrrad zu fahren und schafft eine Alternative zu anderen Verkehrsmitteln. Beim Bau von Radschnellwegen gibt es weiterhin Handlungsbedarf. Die Planungs- und Bauphasen müssen zügiger abgeschlossen werden.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Für Radverbindungen mit mehr als 2.000 Fahrten pro Tag wird in Hessen der Ausbaustandard einer Radschnellverbindung angestrebt, für Radverbindungen zwischen 1.500 bis 2.000 Fahrten am Tag der einer Raddirektverbindung. Diese Ausbaustandards wurden im Rahmen der Qualitätsstandards und Musterlösungen für den Radverkehr im Jahr 2019 definiert.

Darüber hinaus wurde im Jahr 2019 durch das Land eine landesweite Korridorstudie vorgelegt, in der Korridore identifiziert wurden, in denen eine Machbarkeitsuntersuchung für Radschnell- bzw. Raddirektverbindungen aussichtsreich ist.

Für die Radschnellverbindung Frankfurt-Darmstadt wurde durch den Regionalverband Frankfurt RheinMain im Herbst 2015 eine Machbarkeitsstudie vorgestellt. Mit dem Bau des ersten Teilabschnitts dieser Verbindung konnte in der Verantwortung der Regionalparkgesellschaft Südwest gGmbH im Jahr 2018 begonnen werden. Am 6. Juni 2019 wurde der erste Abschnitt zwischen Erzhausen und Egelsbach in Betrieb genommen und damit der erste Abschnitt einer Radschnellverbindung in Hessen. Am 8. Juni 2020 wurde der nächste Abschnitt in Darmstadt-Wixhausen in Betrieb genommen und am 30. Oktober 2021 wurde der Abschnitt zwischen Egelsbach und Langen – mit Ausnahme der Brücke über die Kammereckwiesen (voraussichtlich im Dezember 2021) – in Betrieb genommen. Es ist beachtlich, dass trotz der erheblichen Zusatzaufgaben für Kreise, Städte und Gemeinden durch die Corona-Pandemie die Abschnitte wie beabsichtigt umgesetzt werden konnten. Im Jahr 2022 sollen die Abschnitte zwischen Darmstadt-Wixhausen Bahnhof bis Darmstadt-Arheilgen (B3) fertiggestellt werden. Die weiteren Abschnitte sind in der konkreten Planung.

Die Planung im Ballungsraum mit einer Vielzahl von Nutzungskonflikten ist außerordentlich komplex und wird von der Regionalparkgesellschaft Südwest sehr professionell und schnellstmöglich umgesetzt. Die Landesregierung geht daher nicht davon aus, dass andere Institutionen das Planungsverfahren schneller umsetzen könnten. Vielmehr hat die kommunale Verankerung der Planung den Vorteil, dass die Beteiligten in den Verwaltungen der Kreise, Städte und Gemeinden engagiert zusammenwirken und die kommunalen Entscheidungsgremien aktiv beteiligt sind.

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

Frage 1. Wie viele Radschnellwege sind aktuell in Planung und wie viele in Bau? (Bitte auflisten.)

In der beigefügten Anlage ist der Stand von Planung und Bau der Radschnellverbindungen in Hessen tabellarisch dargestellt. Unter <https://www.nahmobil-hessen.de/projektseite-radschnellverbindungen-in-hessen/> findet sich eine Übersicht der laufenden Projekte mit einer ausführlichen Beschreibung zum jeweiligen Stand von Planung und Bau.

Frage 2. Wie viele Radschnellwege wurden 2021, 2020 und 2019 gebaut? (Bitte auflisten.)

Im Jahr 2019 wurde mit dem Bau der Radschnellverbindung Frankfurt-Darmstadt begonnen. Nachfolgend ist der Baufortschritt in den Jahren 2019 bis 2021 dargestellt.

Radschnellverbindung	Teilabschnitt	Bau
Frankfurt – Darmstadt	Egelsbach – Stadtteil Darmstadt Wixhausen	Juni 2019 abgeschlossen
Frankfurt – Darmstadt	Darmstadt Wixhausen – Darmstadt Wixhausen Bahnhof	Juni 2020 abgeschlossen
Frankfurt – Darmstadt	Darmstadt Wixhausen – Bahnhof bis Aumühle	Februar 2021 Rodungsarbeiten als Voraussetzung für den Baubeginn und bauvorbereitende Arbeiten in 2021
Frankfurt – Darmstadt	Egelsbach – Langen	Oktober 2021 mit Ausnahme der Brücke über den Hegbach

Frage 3. Wie viele Radschnellwege wurden bisher vollständig fertiggestellt? (Bitte auflisten.)

Bislang wurde keine Radschnellverbindung in Hessen vollständig fertiggestellt.

Frage 4. Weshalb haben die Bauarbeiten zur südlichen Verlängerung des bestehenden Radschnellweg-Abschnitts zwischen Egelsbach und Darmstadt-Wixhausen noch nicht begonnen?

Im Februar 2021 erfolgten auf dem Bauabschnitt Rodungsarbeiten, um weitere bauvorbereitende Arbeiten wie z.B. Vermessungsarbeiten oder Bodengutachten durchführen zu können. Diese sind erforderlich, um die Grundlagen für die Ausschreibung für den Bau zu schaffen. Darüber hinaus konnte die Umgestaltung des Bahnhofs Wixhausen mit der Deutschen Bahn AG abschließend geklärt werden. Insbesondere diese Klärung hat erheblich länger gedauert, als ursprünglich veranschlagt.

Frage 5. Welche Schwierigkeiten gibt es beim Bau des Radschnellweges in Wixhausen?

Wie bei allen anderen Abschnitten erfolgt die Planung des Radschnellweges im Rhein-Main-Balungsraum unter Berücksichtigung unterschiedlichster Nutzungsanforderungen.

Vor dem Beginn des Bauabschnittes am Bahnhof Wixhausen ist der Zugang zum Bahnsteig (Treppe) zu verändern und ein Schaltkasten zu versetzen. Diese Maßnahmen liegen in der Verantwortung der Deutschen Bahn AG.

Darüber hinaus war der Bauablauf mit der Deutschen Bahn AG und den Anwohnenden zu klären, deren Grundstückszufahrt durch die Baumaßnahme eingeschränkt wird. Des Weiteren sind die Führung des Fußverkehrs im Bereich des Bahnhofs Wixhausen sowie wasserwirtschaftliche Fragestellungen im Bereich des Mühlbachs südlich der Aumühle in Darmstadt-Arheilgen abschließend zu klären.

Frage 6. Inwiefern unterstützt die Landesregierung den Kreis Darmstadt-Dieburg bei der schnelleren Planung des Radschnellweges bzw. bei Verhandlungen mit Dritten wie z.B. der Deutschen Bahn?

Nach Auskunft des Kreises Darmstadt-Dieburg plant der Kreis Darmstadt-Dieburg derzeit keine Radschnellverbindungen.

Die Landesregierung unterstützt soweit notwendig alle Projektträger von Radschnellverbindungen mit Dritten, wenn diese darum bitten und mit eigenen Aktivitäten nicht erfolgreich waren. Im Fall der o.g. Radschnellverbindung hat das HMWEVW mit dazu beigetragen, dass mit der Deutschen Bahn für den S-Bahn Halt in Darmstadt-Wixhausen eine pragmatische Lösung gefunden werden

konnte. Für diese Lösung wurde zwischenzeitlich ein Förderbescheid erstellt, so dass mit einem Start der Baumaßnahme im zweiten Quartal 2022 gerechnet wird.

Frage 7. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung betreffend die Machbarkeitsstudien des Kreises Groß-Gerau vor, die auf einer Potenzialanalyse des Landes Hessen aus dem Jahr 2018 basieren?

Der Landkreis Groß-Gerau veröffentlicht den aktuellen Stand der Machbarkeitsstudien unter www.schneller-radfahren-kreisgg.de. Die letzte Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte im Sommer 2021. Die Ergebnisse werden ausgewertet und voraussichtlich im Herbst 2022 fertiggestellt.

Frage 8. Welche Maßnahmen plant die Landesregierung, um die Planung und den Bau von Radschnellwegen künftig zu beschleunigen?

Die Landesregierung hat eine Reihe von Maßnahmen ergriffen, um die Planung von Radschnellverbindungen zu unterstützen und damit zu beschleunigen.

Im Jahr 2017 wurde mit der Nahmobilitätsrichtlinie erstmals die Erarbeitung von Machbarkeitsstudien und die Planung von Radschnellverbindungen finanziell gefördert. Darüber hinaus wurde die Öffentlichkeitsbeteiligung als Fördertatbestand eingeführt. Die Erfahrungen zeigen, dass damit Konflikte frühzeitig erkannt und in vielen Fällen einfacher gelöst werden können. Seit dem Frühjahr 2021 ist zudem das Projektmanagement für Radschnellverbindungen ebenfalls förderfähig, um die Beauftragung einer fachlichen Unterstützung für die jeweiligen Projektträger finanziell zu unterstützen. Darüber hinaus unterstützt die Landesregierung die Projektträger bei der Beantragung von Fördermitteln durch die Fachdezernate Infrastrukturförderung bei Hessen Mobil bzw. durch das Fachreferat bei der Beantragung von Bundesmitteln.

Im Jahr 2019 wurden die Qualitätsstandards und Musterlösungen veröffentlicht, um die Standards zu konkretisieren und die Planung mit Musterlösungen zu vereinfachen. Weiterhin wurden Hilfestellungen für die Kostenermittlung sowie Kosten-Nutzen-Untersuchungen zur Verfügung gestellt.

Ein weitergehendes Beschleunigungspotenzial sieht die Landesregierung insbesondere im Bereich der Genehmigungsbehörden und begrüßt deshalb Initiativen wie im Kreis Offenbach, wo für den Bereich des Naturschutzes eine Koordinationsperson benannt wurde, die als zentrale Ansprechperson für die Projektträger wirkt und auf Grund der Erfahrungen mit den ersten Bauabschnitten der Radschnellverbindung Frankfurt-Darmstadt fachliche Kompetenz frühzeitig in den Planungsprozess einbringt und dementsprechend zur Beschleunigung der Planungsverfahren beiträgt.

Wiesbaden, 30. November 2021

Tarek Al-Wazir

Anlagen

Anlage – KLA 20/6557

Radschnellverbindung	Machbarkeits- studie	Planung	Bau
Vellmar – Kassel	2018 abgeschlossen	2020 begonnen	Beginn 2022 geplant
Baunatal – Kassel	2018 abgeschlossen	Offen	Offen
Kaufungen/ Helsa - Kassel	2018 abgeschlossen	Offen	Offen
Frankfurt – Darmstadt	2015 abgeschlossen	Laufend	Seit 2018 Juni 2019: Fertigstellung Darmstadt- Wixhausen bis Egelsbach Bahnhof Juni 2020: Darmstadt- Wixhausen bis Darmstadt- Wixhausen Bahnhof Oktober 2021: Teilabschnitt Bahnhof Egelsbach – südlich Bahnhof Langen Frühjahr 2022 vorgesehen: Teilabschnitt Wixhausen Auwiesenweg – Bahnhof Wixhausen Frühjahr 2022 vorgesehen: Teilabschnitt Aumühle – Darmstadt B3

Anlage – KLA 20/6557

Radschnellverbindung	Machbarkeits- studie	Planung	Bau
Groß-Gerau – Frankfurt Flughafen	Laufend, Veröffentlichung im Herbst 2021 vorgesehen	Offen	Offen
Wiesbaden – Frankfurt	Laufend	Offen	Offen
Bad Soden – Eschborn	Laufend, 2021 in Auftrag gegeben	Offen	Offen
Friedrichsdorf – Frankfurt	2020 abgeschlossen	Offen	Offen
Butzbach – Frankfurt	Laufend, 2021 in Auftrag gegeben	Offen	Offen
Frankfurt – Hanau (nördlich des Mains)	2019 abgeschlossen	2021 vorgesehen	Offen
Frankfurt – Hanau (südlich des Mains)	Laufend, 2020 in Auftrag gegeben	Offen	Offen
Seligenstadt – Frankfurt Flughafen	Laufend, 2020 in Auftrag gegeben	Offen	Offen
Hanau – Aschaffenburg	Laufend, 2021 in Auftrag gegeben	Offen	Offen
Mainz – Frankfurt	Laufend, Veröffentlichung im Herbst 2021 vorgesehen	Offen	Offen
Darmstadt – Rüsselsheim	Laufend, Veröffentlichung im Herbst 2021 vorgesehen	Offen	Offen

Anlage – KLA 20/6557

Radschnellverbindung	Machbarkeits- studie	Planung	Bau
Darmstadt – Heidelberg/ Mannheim	2019 abgeschlossen	Mitte 2021 begonnen (Stadt Viernheim) – Abschnitt Heppenheim – Mannheim	2023 geplant
Wiesbaden – Mainz	Laufend, 2020 in Auftrag gegeben	Offen	Offen
Wiesbaden – Rüdesheim	Förderantrag gestellt	Offen	Offen