



Machbarkeitsstudie – Zusammenfassung

Radschnellverbindung

Frankfurt am Main – Maintal – Hanau

Warum eine Radschnellverbindung zwischen Frankfurt und Hanau?

Die Städte Frankfurt am Main, Maintal und Hanau wollen die Mobilität in der Region zukunftsfähig gestalten. Zahlreiche Themen wie beispielsweise Klimaschutz, Gesundheitsförderung und sichere Radverkehrsanlagen sind in aller Munde und führten nicht zuletzt zu den Radentscheid-Initiativen in Frankfurt und Darmstadt. Auch das Land Hessen hat reagiert und eine Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen erstellt.

Aufgrund der besonderen Pendlerverflechtungen im Großraum Frankfurt stößt die Verkehrsinfrastruktur – Straße wie Schiene – zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen. Eine wichtige Antwort darauf sind Radschnellverbindungen. Solche hochwertigen Radverkehrsinfrastrukturen ermöglichen die Verlagerung von Autofahrten auf das Fahrrad, denn auf ihnen kommt man sicher, bequem und zügig von A nach B.

Die Machbarkeitsstudie hat folgende Ziele:

- Die frühzeitige Beteiligung der künftigen Nutzerinnen und Nutzer, aber auch der Fachbehörden und der Interessenverbände
- Die Planung und Umsetzung einer Radschnellverbindung zwischen Frankfurt, Maintal und Hanau
- Die Herstellung leistungsfähiger Radverkehrsanlagen
- Die Entlastung von Klima, natürlicher und bebauter Umwelt, Straße und Schiene
- Einen Gewinn an Aufenthaltsqualität

Mit der Studie soll geprüft werden, wo und in welcher Qualität eine Radschnellverbindung zwischen Frankfurt, Maintal und Hanau umgesetzt werden kann.

Unsere neue Radschnellverbindung in der Region

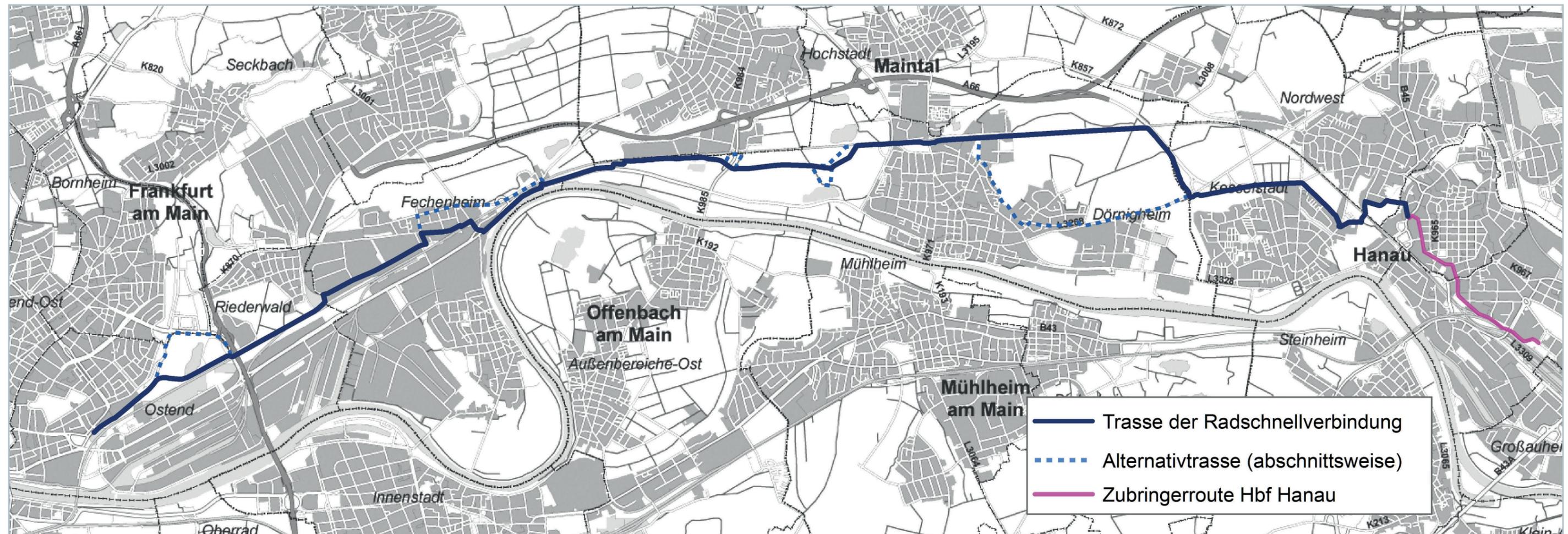
Zwischen Frankfurt Ostbahnhof und Hanau Zentrum wurden zahlreiche Trassenvarianten untersucht, bewertet und miteinander verglichen. In Abstimmung mit den beteiligten Kommunen wurde abschließend auf Basis der Trassenbewertung eine Trassenführung gemeinschaftlich festgelegt. Für einzelne Abschnitte wurden zusätzlich alternative Routenführungen vorgesehen, falls sich im weiteren Planungsprozess Umsetzungshindernisse für die Vorzugstrasse ergeben sollten.

Auf Frankfurter Stadtgebiet führt die Vorzugstrasse meist nördlich der Bahnanlagen. Vom Ostbahnhof geht es durch den beziehungsweise am Ostpark vorbei unter der Ratswegbrücke bis zur Orber Straße. Die Bahnunterführung Vilbeler Landstraße wird genutzt, um die Hanauer Landstraße zu erreichen. Am Main entlang geht es bis zur Stadtgrenze nach Maintal. In Maintal führt die Trasse zunächst durch die Grüne Mitte Maintal. Bahnparallel zur Braubachstraße geht es zum Bahnhof Maintal-Ost und von dort weiter durch den Wald bis zur Stadtgrenze Hanau. In Hanau führt die Trasse auf der Frankfurter Landstraße bis zur Otto-Hahn-Schule. Danach geht es entlang der Kleingartenanlage zur Kinzigau; über eine neue Kinzigbrücke wird die Hanauer Innenstadt erreicht.

Mit der empfohlenen Trasse ist eine gute Verknüpfung zwischen Radverkehr und Bahnverkehr gegeben. Die Haltepunkte Frankfurt-Ost, Frankfurt-Fechenheim (zukünftig), Maintal-West und -Ost sowie Hanau-West werden entweder direkt angefahren oder liegen in unmittelbarer Nähe zur Radschnellverbindung. Mit der geplanten Weiterführung der Trasse durch die Stadt Hanau bis zum Hanauer Hauptbahnhof wird zudem ein Fernverkehrsbahnhof angebunden.

Die Trasse der Radschnellverbindung weist eine Länge von gut 17 Kilometern auf. Wenn die Wartezeiten an Querungsstellen und Kreuzungen minimiert werden, kann die Gesamtstrecke künftig in einer Fahrzeit von 50-52 Minuten befahren werden. Die

Die Trasse setzt sich aus den für Radschnellverbindungen typischen Führungsformen wie Radwegen und Fahrradstraßen zusammen. In zwei Abschnitten wird als neue Führungsform auch der Einsatz eines geschützten Radfahrstreifens („Protected Bike Lane“) vorgeschlagen.



Zeitvorteile des Autos sind damit zumindest in den Berufsverkehrszeiten kaum noch vorhanden. In dem ein Kilometer breiten Band um die Trasse wohnen knapp 110.000 Menschen, und die benachbarten Schulen werden von über 9.600 Mädchen und Jungen besucht. Die Trasse bindet auch bedeutende Arbeitsplatzschwerpunkte in den Kommunen an. Insgesamt kann von einem Potenzial von über 2.000 Radfahrenden am Tag ausgegangen werden. Bereits heute sind 800 bis 1.300 Radfahrende am Tag auf einzelnen Abschnitten unterwegs. Die Kostenschätzung für die Realisierung der Vorzugstrasse mit allen Bauwerken wie beispielsweise Brücken beläuft sich auf knapp 35 Millionen Euro.

Akteurskreis

An der Machbarkeitsstudie waren viele Akteure beteiligt, um der Umsetzung der Radschnellverbindung durch frühzeitige Konsultationen eine hohe Akzeptanz zu schaffen. Die Projektpartnerschaft bildeten die Städte Frankfurt am Main, Maintal und Hanau sowie der Regionalverband FrankfurtRheinMain. Der Regionalverband übernahm für die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie die Projektleitung. Unter stetiger Begleitung des Gutachterteams fanden mehrere öffentliche und nichtöffentliche Beteiligungsformate und Abstimmungsgespräche zu den Trassenführungen, den Grundlagen der Bearbeitung, den Umweltbelangen und anderen Planungen statt. Neben den oben aufgeführten Hauptakteuren konnten sich dabei die Bürgerschaft sowie Fachbehörden und Interessenverbände in das Projekt einbringen.

Auftraggeber

Regionalverband FrankfurtRheinMain
Stadt Frankfurt am Main
Stadt Maintal
Stadt Hanau

Kontakt

Antje Quitta
Regionalverband FrankfurtRheinMain
Stabsstelle Masterplan Mobilität
Poststraße 16
60329 Frankfurt am Main
Telefon: 069 2577-1595
E-Mail: quitta@region-frankfurt.de

Stand

September 2019

© 2019 Regionalverband FrankfurtRheinMain

Auftragnehmer

AB Stadtverkehr, Büro für Stadtverkehrsplanung – Arne Blase
Uhlstraße 20a, 53332 Bornheim

Kooperationspartner

SOAB Management BV, Adviseurs woon- en leefomgeving
Speelhuislaan 158, 4815 CJ Breda, Niederlande