



# **Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Darmstadt**

## **Beteiligungsprozess**

Wissenschaftsstadt  
Darmstadt



## Hintergrund

Eine zentrale Voraussetzung, damit das Fahrrad eine attraktive Alternative zu anderen Verkehrsmitteln darstellt, ist eine gut ausgebaute Radverkehrsinfrastruktur. Einen diesbezüglich besonders hohen Anspruch haben Radschnellverbindungen (RSV). Durch Charakteristika wie eine komfortable Breite sowie eine möglichst direkte und kreuzungsarme Wegführung ermöglichen diese ein schnelles Vorankommen für die Radfahrenden.

Zwischen Frankfurt und Darmstadt wird in den nächsten Jahren eine solche Komfort-Radverbindung realisiert (Weitere Informationen über Radschnellverbindungen in Hessen sind hier zu finden). Der erste 3,6 Kilometer lange Bauabschnitt der Radschnellverbindung Frankfurt-Darmstadt zwischen Egelsbach im Kreis Offenbach und dem Darmstädter Stadtteil Wixhausen sowie der sich anschließende zweite 700 Meter lange Bauabschnitt bis zum Bahnhof in Wixhausen wurden bereits fertiggestellt. Der Bauabschnitt von Wixhausen bis zur B3 bei Arheilgen soll 2012/2022 fertiggestellt werden.

Aktuell wird im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft, ob und wie die Radschnellverbindung durch Darmstadt in Nord-Süd-Richtung weitergeführt werden kann. Besondere Bedeutung kommt dabei dem Beteiligungsprozess zu, der neben der Einrichtung einer fachlichen Begleitgruppe – bestehend aus Verbänden und Initiativen, politischen Vertretern, einigen Bürgern sowie weiteren relevanten Akteuren im Bereich Radverkehr – zwei öffentliche Veranstaltungen sowie eine Online-Beteiligung zur Einbindung der Bevölkerung in die Planungen vorsieht. Ursprünglich waren drei öffentliche Veranstaltungen geplant, die zweite Veranstaltung muss jedoch aufgrund der Corona-Krise als reine Online-Beteiligung stattfinden.

Es gilt zu klären, wo die Trasse im eng bebauten Stadtgebiet verlaufen und welche Gebiete und Unternehmensstandorte von der Radschnellverbindung erschlossen werden könnten. In diesem Zusammenhang ist auch eine Verknüpfung mit den Erkenntnissen aus der Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Darmstadt-Rhein-Neckar zu prüfen.

## Öffentliche Auftaktveranstaltung

Der Beteiligungsprozess zur Machbarkeitsstudie „Radschnellverbindung Darmstadt“ begann am 25.09.2019 mit einer öffentlichen Veranstaltung in Arheilgen, die Darmstadts Oberbürgermeister Jochen Partsch eröffnete. Etwa 140 Bürgerinnen und Bürger waren gekommen, um sich über das Thema zu informieren und Vorschläge zu einem möglichen Routenverlauf zu machen. Die Grundlage stellten die bereits von den Planungsbüros R+T und PGV-Alrutz entwickelten Routenvorschläge dar. Die Bürgerinnen und Bürger konnten Ihre Wunschrouten vor Ort in die von den Planungsbüros mitgebrachten Pläne einzeichnen und die bestehenden Routenvorschläge diskutieren.



In der Veranstaltung wurde Folgendes deutlich: Eine Radschnellverbindung ist sowohl im Westen – mit dem Vorteil der Anbindung von Hauptbahnhof und großen Unternehmen sowie geringerer Konflikte mit dem Autoverkehr – oder zentral durch die Innenstadt, die das Ziel vieler Radfahrerinnen und Radfahrer ist, denkbar. In der öffentlichen Veranstaltung gab es hierzu geteilte Meinungen.

Die Präsentation sowie ein ausführliches Protokoll der Veranstaltung ist [hier](#) unter Downloads zu finden. Auf Basis der Erkenntnisse aus der Öffentlichkeitsveranstaltung hat die fachliche Begleitgruppe weitergearbeitet. Ihre Aufgabe besteht darin, die Vorschläge des Gutachterteams der beiden Planungsbüros R+T und PGV-Alrutz zu diskutieren, zu ergänzen, anzupassen und eine Vorzugsvariante zu entwickeln. Insgesamt hat sich die Begleitgruppe zwischen Oktober 2019 und Mai 2020 vier Mal getroffen.

In der ersten Begleitgruppensitzung wurden die von den Planungsbüros entwickelten sowie die von den Bürgerinnen und Bürgern ergänzten Routenvorschläge kritisch analysiert. Abschnitte, die sich grundsätzlich nicht für eine Radschnellverbindung eignen, da sie beispielsweise zu steil sind oder zu peripher liegen, wurden gestrichen.

Anschließend wurden die von den Planungsbüros vorgeschlagenen Kriterien zur Bewertung der Routen diskutiert und ergänzt. Diese dienen dazu, die Eignung einzelner Abschnitte als Teil einer Radschnellverbindung einzuschätzen. Eine zentrale Rolle spielt dabei die Realisierbarkeit des RSV-Standards, d. h. der zur Verfügung stehende Platz. Auch mögliche Konflikte mit dem Fußverkehr oder eine weitere Versiegelung wurden berücksichtigt. Insgesamt wurden zehn Kriterien entwickelt, die noch einmal in technische und politische Machbarkeit unterschieden wurden. Z. B. ist der Entfall von Parkplätzen technisch unproblematisch, politisch jedoch gegebenenfalls nicht.

#### **Bewertungskriterien**

##### ***Technische Machbarkeit:***

- Realisierbarkeit RSV-Standard
- Nutzungskonflikte mit fließendem Kfz-Verkehr
- Konflikte mit Fußverkehr
- Interaktionsrate (z. B. Einfahrten, Kreuzungen)
- Zusätzliche Versiegelung
- Kosten

##### ***Politische Machbarkeit:***

- Entfall von Flächen auf denen bisher Pkw abgestellt werden
- Eingriff in Fremdgrundstücke erforderlich
- Entfall von Bäumen
- Sichtbarkeit im Stadtbild

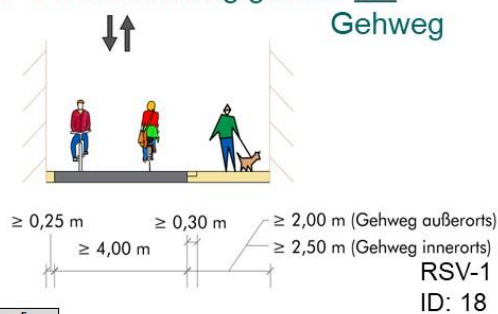
Die verbliebenen Routen wurden daraufhin von den Planungsbüros nach den vereinbarten Kriterien bewertet (Skala von 1 bis 5), der Begleitgruppe in der folgenden Sitzung vorgestellt und noch einmal angepasst. Ein Beispiel eines bewerteten Abschnitts ist auf der folgenden Seite zu finden.

Auf dieser Grundlage wurden schließlich sechs Routenvarianten – zwei im Westen, vier durch die Innenstadt – entwickelt, für die jeweils Steckbriefe erstellt wurden. In den Steckbriefen sind der Routenverlauf, die Routenlänge und die Reisezeit sowie die Bewertung nach den zehn Kriterien dargestellt. Ein Durchschnittswert wurde nicht gebildet, da die Bedeutung der Kriterien je nach Sichtweise sehr unterschiedlich ausfallen kann. Sowohl die Steckbriefe als auch eine Übersicht der Routen (inklusive eines tabellarischen Vergleiches der Bewertungen in den zehn Kategorien) sind unter Downloads zu finden.

Einigkeit herrschte in der Begleitgruppe darüber, dass der Anteil der Strecke, auf der ein RSV-Standard umgesetzt werden kann, ein besonders wichtiges Kriterium darstellt. Dieses Kriterium ist auch für die Beantragung von Fördergeldern ausschlaggebend.

## Bewertung von Abschnitten

Steckbrief, parallel B3, Ost, Variante 1: selbstständig geführt mit



Kriterium/Note		1	2	3	4	5
Technische Machbarkeit	Realisierbarkeit RSV-Standard	Green				
	Konflikte Entfall von Kfz-Fahstreifen	Green				
	Konflikte Fuß-Verkehr	Green				
	Interaktionsrate	Green				
Umsetzungshemmnisse	Zusätzliche Versiegelung					Red
	Kostenaufwand			Yellow		
	Konflikte Entfall von Pkw-Parkständen	Green				
Umsetzungshemmnisse	Eingriffe in Privatgrundstücke erforderlich	Green				
	Konflikte Entfall von Bäumen			Yellow		
	Sichtbarkeit / Werbung für Radverkehr / soziale Sicherheit			Yellow		

Radschnellverbindungen in Darmstadt



Die Begleitgruppe hat sich nach langer Diskussion mehrheitlich dafür ausgesprochen, dass die Radschnellverbindung durch die Innenstadt führen sollte. Gleichzeitig sollte aber eine Westroute freigehalten werden, um hier zu einem späteren Zeitpunkt eine weitere Radverbindung zu realisieren.

## Ausblick

Ziel der Machbarkeitsstudie ist die Identifizierung einer Vorzugsroute für eine Radschnellverbindung durch Darmstadt. Sobald die Onlinebeteiligung abgeschlossen ist, werden die Ergebnisse analysiert und fließen in die weitere Entscheidungsfindung ein. Die Ergebnisse werden, sofern dies wieder möglich ist, in einer öffentlichen Veranstaltung vorgestellt.

Interessierte können zudem in die E-Mail-Verteilerliste „Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Darmstadt“ aufgenommen werden, sodass sie weitere Informationen zu der Machbarkeitsstudie per E-Mail erhalten – Hierzu senden diese bitte eine E-Mail mit der Bitte um Aufnahme an [mobiltaet@darmstadt.de](mailto:mobiltaet@darmstadt.de).

Sobald eine Vorzugsroute identifiziert wurde, sind zudem noch einige Schritte zu gehen: Von der Feinplanung der einzelnen Abschnitte über Genehmigungsverfahren bis hin zu weiteren politischen Beschlüssen. Bei einem reibungslosen Verlauf der weiteren Planungen könnte mit dem Bau erster Abschnitte in drei bis vier Jahren begonnen werden.

## **Herausgeberin | Kontakt**

Wissenschaftsstadt Darmstadt  
Mobilitätsamt  
Abteilung Mobilität  
Sachgebiet Mobilitätsplanung  
Bessunger Straße 125  
64295 Darmstadt

[mobilitaet@darmstadt.de](mailto:mobilitaet@darmstadt.de)  
[www.darmstadt.de](http://www.darmstadt.de)

Juli 2020