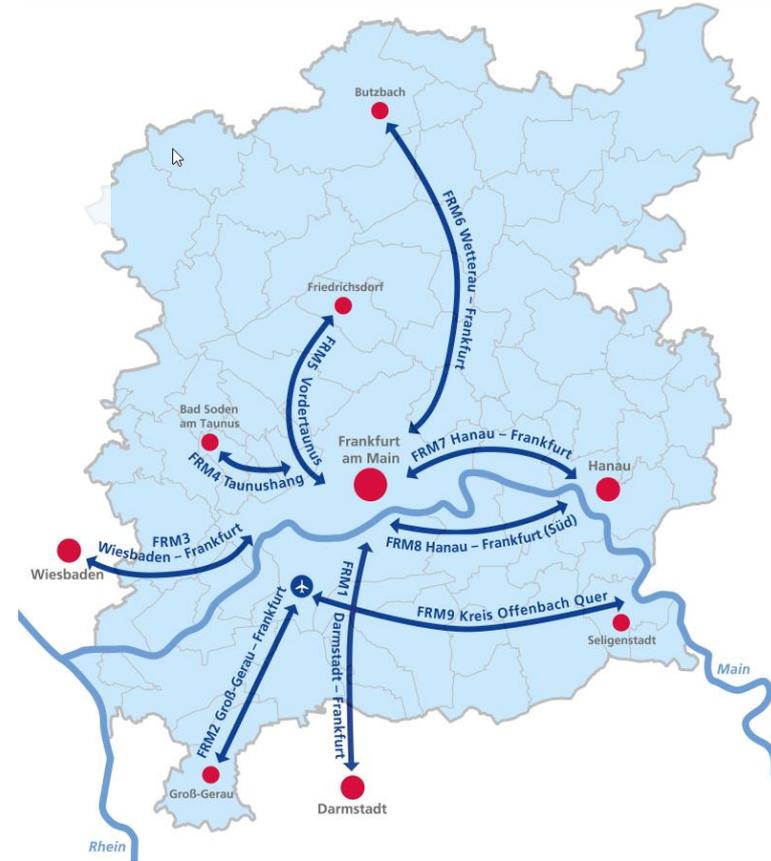




MACHBARKEITSSTUDIE ZUM RADSCHNELLWEG FRM3

RADSCHNELLWEG FRM3 Wiesbaden-Frankfurt

- Der Weg zur Machbarkeitsstudie
- Ziele, Potentialanalyse und Pendlerbeziehungen
- Streckenvarianten, Bewertungskriterien
- Vorzugsvariante
- Nächste Schritte



Radschnellverbindung – Wie kann das aussehen?



Der Weg zur Machbarkeitsstudie

Ziele

Prüfung Realisierbarkeit
Erarbeitung einer Vorzugstrasse

Veröffentlichung
Machbarkeitsstudie

Entscheidung
Vorzugstrasse

Beteiligung
Fachöffentlichkeit

Öffentlichkeits-
beteiligung

Identifizierung
Streckenvarianten

Beauftragung
Machbarkeitsstudie

**Eine Machbarkeitsstudie ist dem
genehmigungspflichtigen Planungsprozess
vorgelagert und ersetzt diesen nicht!**

Absichtserklärung/Kooperationsvertrag

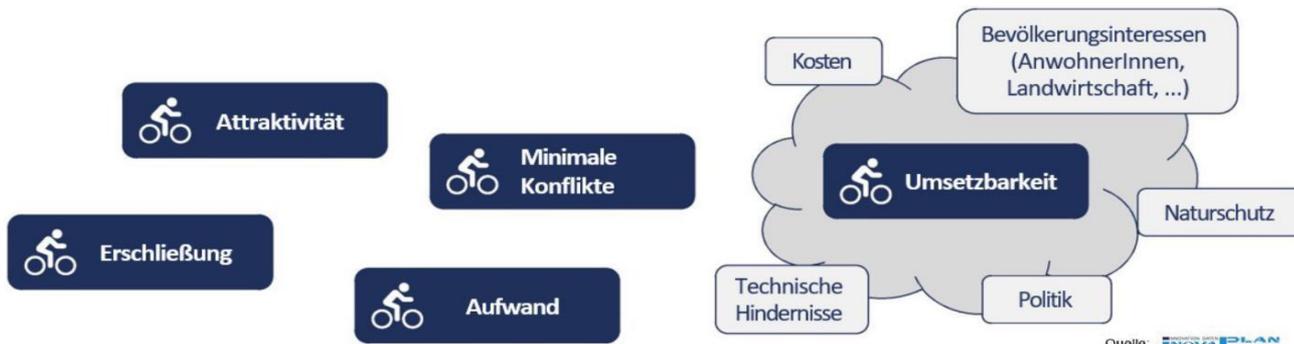


Potentialanalyse und Pendlerbeziehungen

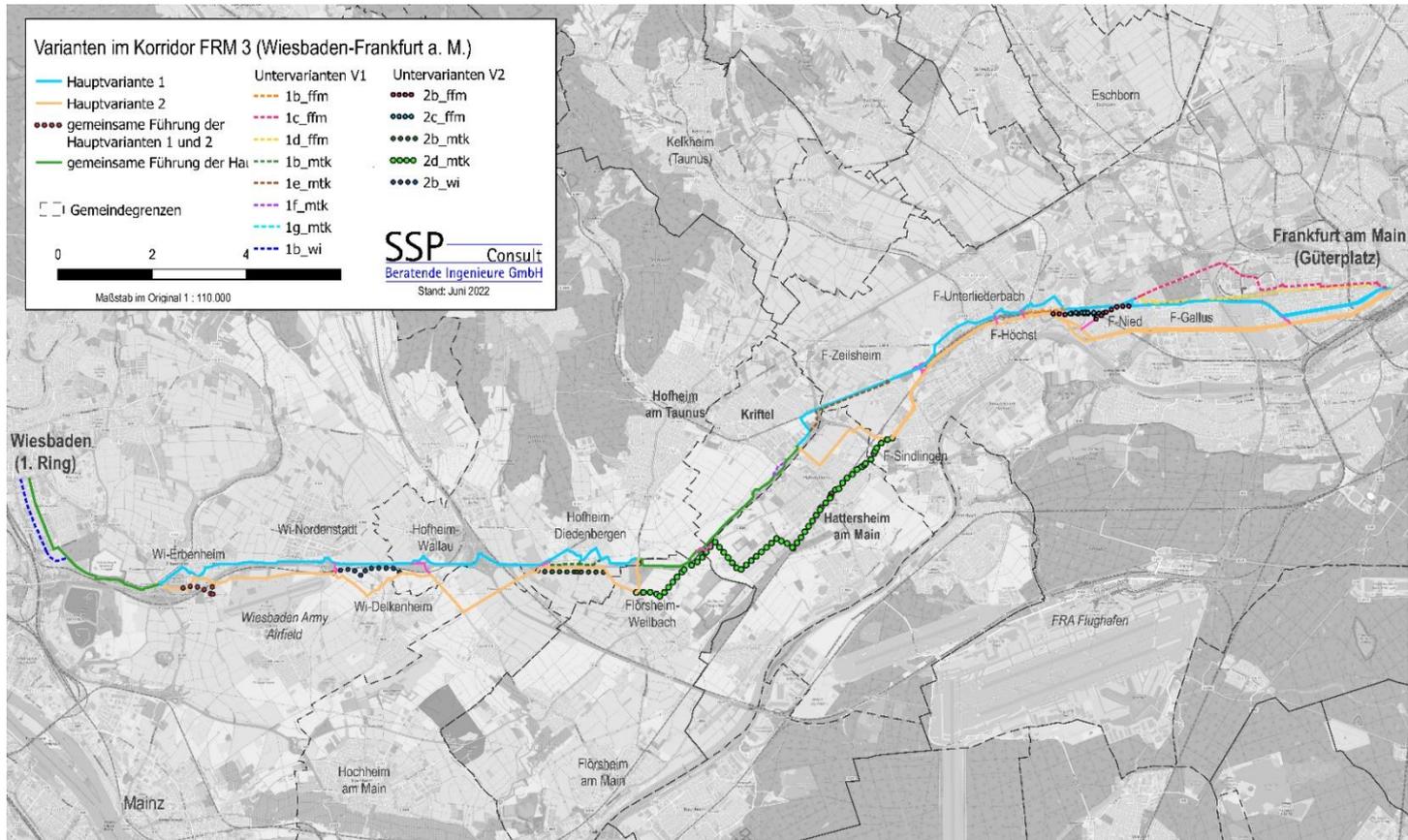


Inhalte der Machbarkeitsstudie

- **Auf welchen Strecken kann / sollte gefahren werden?**
- **Was muss beachtet werden?**
- **Was muss angepasst / umgebaut / neu gebaut werden?**



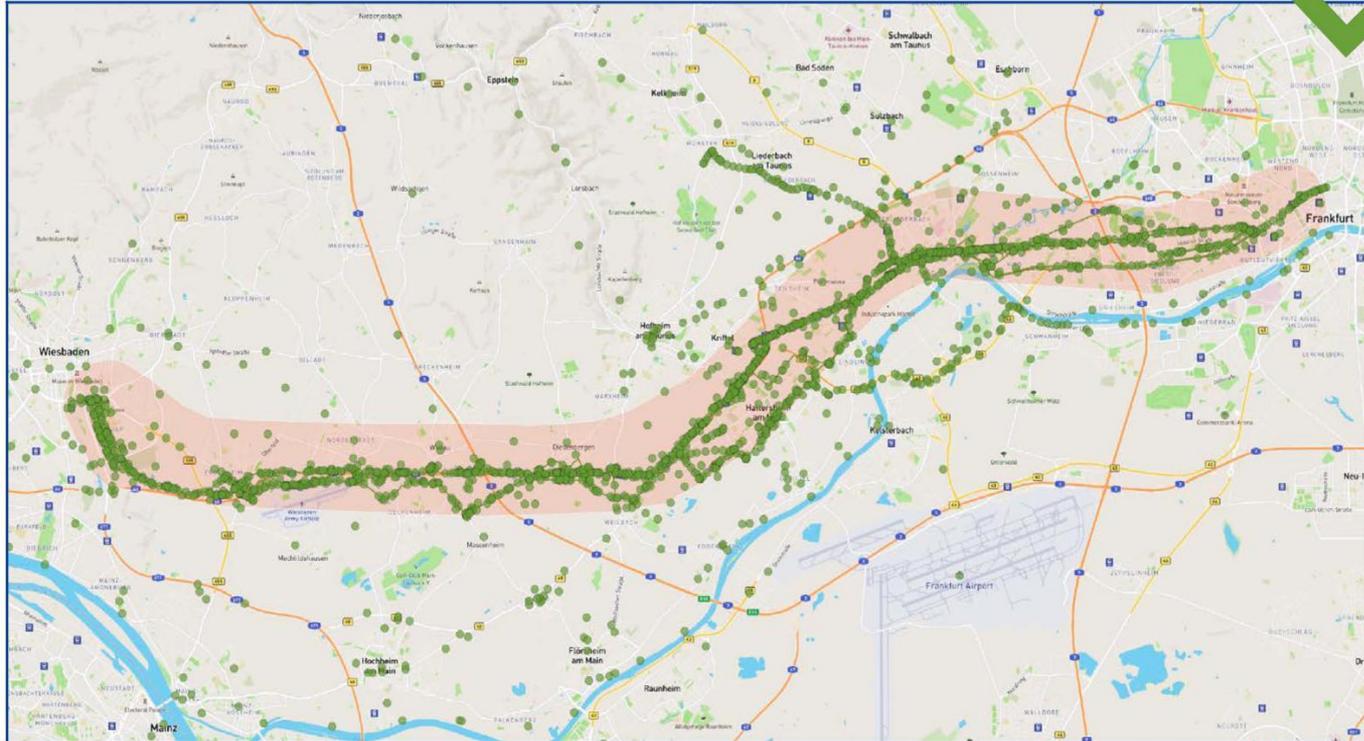
Streckenvarianten



Online-Beteiligung

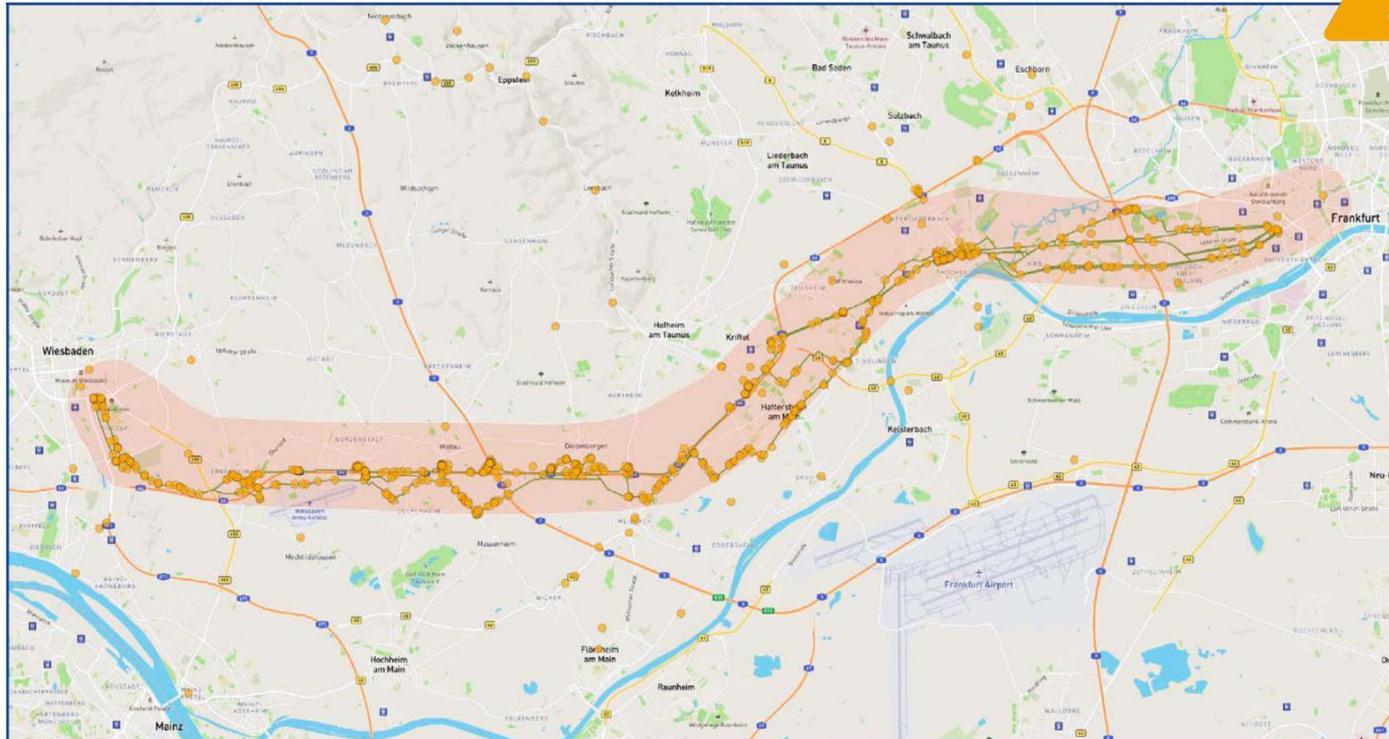
ERGEBNISKARTEN

Markierte Orte „Entlang dieser Stelle könnte ich mir einen Radschnellweg vorstellen“ | 1.990 Einträge



ERGEBNISKARTEN

Markierte Orte „Hier gibt es etwas zu beachten“ | 701 Einträge



Was sagten die Beteiligten?

3.2.1 ABSCHNITT 1 VON 4 | ANALYSE

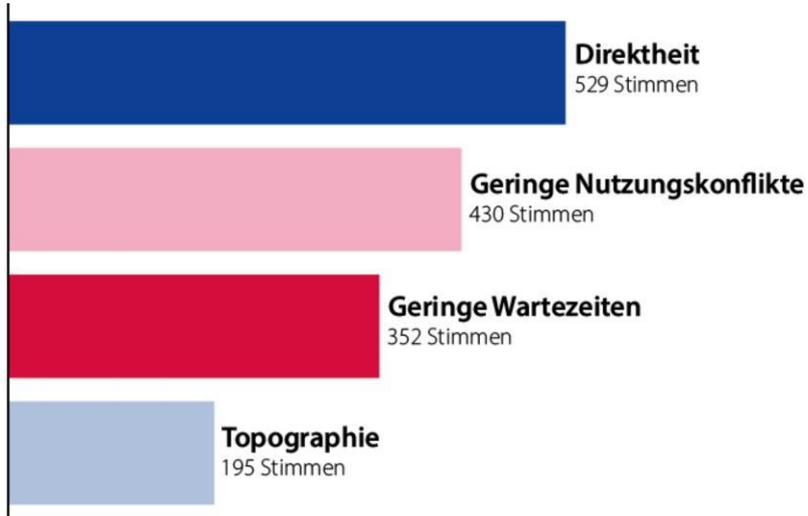
Wiesbaden / Hofheim / Hochheim am Main

BEREICH NR.	MIT BLICK AUF... 	WAS SAGEN DIE TEILNEHMENDEN? / WAS GIBT ES HIER ZU BEACHTEN?
1.1	Hauptbahnhof Wiesbaden	<ul style="list-style-type: none"> • Start-/Endpunkt des Radschnellwegs am Wiesbadener Hauptbahnhof aufgrund Breite der B54 unsicher, bzw. gibt es keine ideale Einmündung → Entsprechende Verkehrsführung muss bei Planung mitgedacht werden
	Wittelsbacherstraße / Salierstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Konfliktpotenzial mit fahrendem Pkw-Verkehr abzusehen • Parkende Autos behindern Sicht und Durchkommen für Radfahrende
	Kreuzung Salierstraße / Welfenstraße nahe Berufsschule	<ul style="list-style-type: none"> • Konfliktpotenzial durch hohen Lehrer-/Schülerverkehr
	Hasengartenstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Konfliktpotenzial mit Autoverkehr auf Höhe der Einkaufsmärkte (z. B. Media-Markt)
	Konradinallee	<ul style="list-style-type: none"> • Zu bevorzugen, da weniger Kfz-Verkehr, als in der Hasengartenstraße
	Gesamtbereich	<ul style="list-style-type: none"> • Zuwegung aus Richtung Stadtzentrum sollte mitgedacht werden
1.2	Siegfried-Ring	<ul style="list-style-type: none"> • Querung durch starkes Verkehrsaufkommen schwierig • Starke Steigung für Radfahrende schwierig • Vorschlag: Radfahrer-Ampel, Brücke oder Untertunnelung des Siegfried-Rings
	Kriemhildenweg	<ul style="list-style-type: none"> • Kopfsteinpflaster ungeeignet für Radverkehr
	Gesamtbereich	<ul style="list-style-type: none"> • Unfallgefahr auf / Verschmutzung von Feldwegen aufgrund landwirtschaftlichen Verkehrs • Teils starke Kurven (Zick-zack-Strecken) verhindern Geschwindigkeit • Schlechte Sichtverhältnisse an gefährlichen Radwege-Kreuzungen / kurvigen Strecken (teils durch Vegetation bedingt) → Hier müsste nachgebessert werden • Vorschlag: Radweg könnte dem zugewachsenen, ehemaligen Weg entlang der Bahngleise folgen



WAS IST DEN BEFRAGTEN FÜR DEN RADSCHNELLWEG BESONDERS WICHTIG?

(bis zu 2 Antworten waren möglich)



Bewertungskriterien

Hauptkriterium	Unterkriterium	Bewertungsinhalte	Punktestufen	
Komfort	Direktheit	Umwegfaktor (Variantenlänge / vorhandenes Wegenetz)	0 - 5 - 10	
	Reisegeschwindigkeit	Streckenlänge im Vergleich Zeitverluste an Querungsstellen	0 - 5 - 10	
	Steigungsstrecken	Grad und Anzahl der Steigungen auf Streckenabschnitten	0 - 5 - 10	bis zu 30 Punkte
Verkehrssicherheit	Konfliktpunkte an Knotenpunkten	vorfahrtgeregelte Kreuzungen / Einmündungen u.ä.	0 - 5 - 10	
	Konfliktpunkte im fließenden Verkehr	Verkehrsaufkommen durch Kfz, Fußverkehr oder Landwirtschaftl. Verkehr	0 - 5 - 10	
	weitere Konfliktpunkte an Engstellen	Tunnel, längsseitiges Parken, Haltestellen, Lieferverkehr u.ä.	0 - 5 - 10	bis zu 30 Punkte
Realisierbarkeit (des gepl. Ausbauzustands)	Aufwand für Knotenpunktaus-/neubau	zu erwartender Aufwand (Planung, Bau)	0 - 2,5 - 5	
	Aufwand für Streckenaus-/neubau	zu erwartender Aufwand (Planung, Bau)	0 - 2,5 - 5	
	Rechtliche Fragen	Aufwand Grunderwerb, Integration in vorh. Planung oder bes. Planungsaufwand Ing. Bw.	0 - 2,5 - 5	
	Kostenschätzung	(grobe) Kostenschätzung aus Grunderwerb, Neu- und Ausbauvorhaben	0 - 2,5 - 5	bis zu 20 Punkte
Erschließungswirkung	Anbindung Wohn- & Arbeitsplätzen	Siedlungs- und Arbeitsplatzschwerpunkte im nahen Umfeld (ca. 500m)	0 - 2,5 - 5	
	Anbindung Bildungseinrichtungen	Einrichtungen im nahen Umfeld (ca. 500m)	0 - 2,5 - 5	
	Anschluss an das ÖV Netz	Regional- und S-Bahn Haltestellen und B+R Stationen	0 - 2,5 - 5	
	Anbindung an vorhandenes Radnetz	Anbindung an und Teilung des Streckenverlaufs mit dem überregionalen Radnetz	0 - 2,5 - 5	bis zu 20 Punkte
ökol. Nachhaltigkeit	Neuersiegelung	Quadratmeter neu zu versiegelnde Fläche (durch Neu- und Ausbau)	0 - 2,5 - 5	
	Beeinträchtigung Natur- und Denkmalschutzgebiete	Beeinträchtigung von Naturschutzgebieten und denkmalgeschützten Bereichen	0 - 2,5 - 5	bis zu 10 Punkte
Trassenqualität / Umfeld	Umgebung der Streckenführung	Attraktivität des Streckenverlaufs aufgrund der Führungsform, Anbindung/Lage, Störungsfreiheit	0 - 2,5 - 5	
	Soziale Verträglichkeit	gefühlte Sicherheit (Angsträume, Kfz-Belastung)	0 - 2,5 - 5	bis zu 10 Punkte max. 120 Punkte

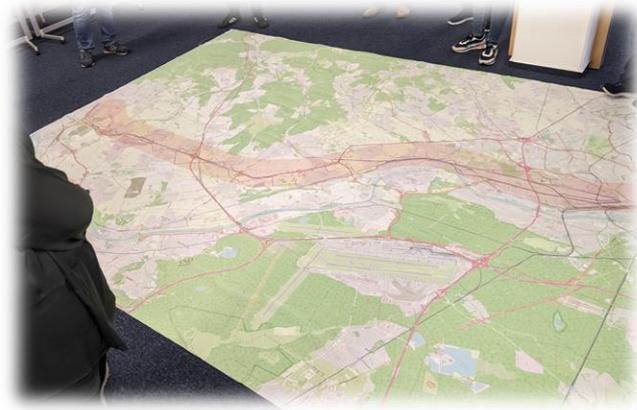
- **Bewertungskatalog**

- **Gegenüberstellung der weiterzuverfolgenden Trassen**

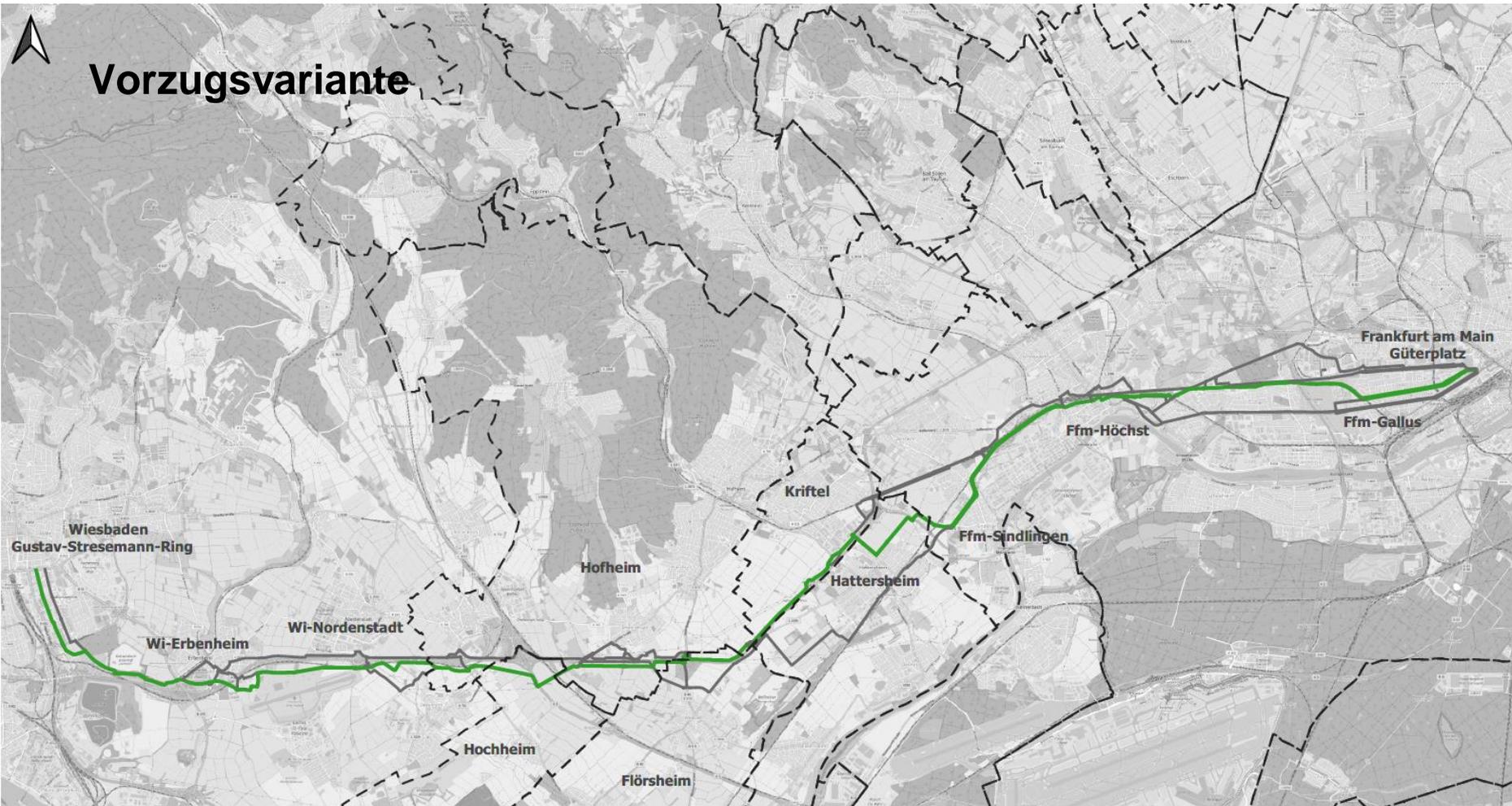
➔ **Bewertung und Auswahl mindestens einer Vorzugsvariante**



Ergebnisdiskussion im Workshop mit der Projektgruppe



Vorzugsvariante



Gustav - Stresemann - Ring
(Wiesbaden)

Vorzugsvariante im Korridor FRM 3 Teilabschnitt Wiesbaden West

- abgestimmte Vorzugsvariante
- ausgeschiedene Variante

Maßstab im Original 1:25000

0 500 1.000 m

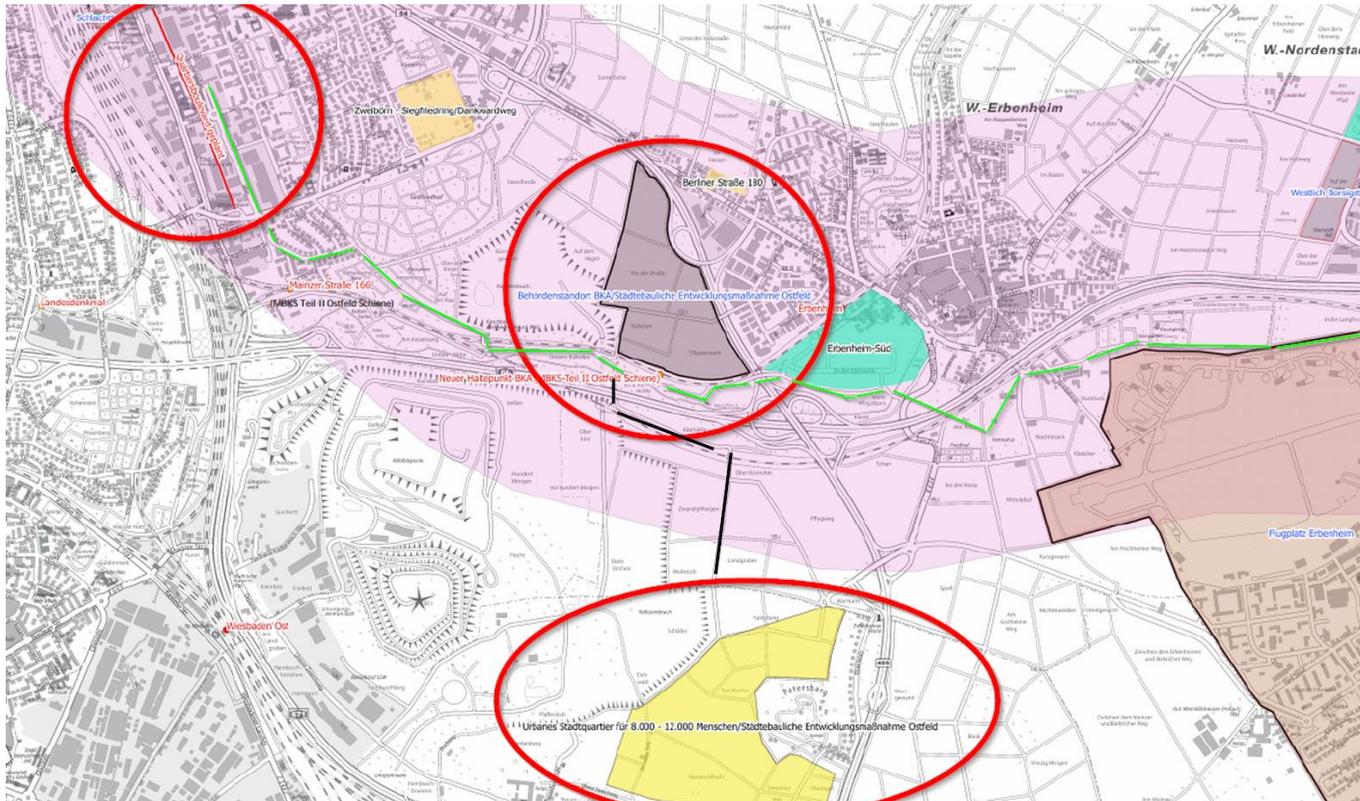


SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH

Stand: Januar 2023

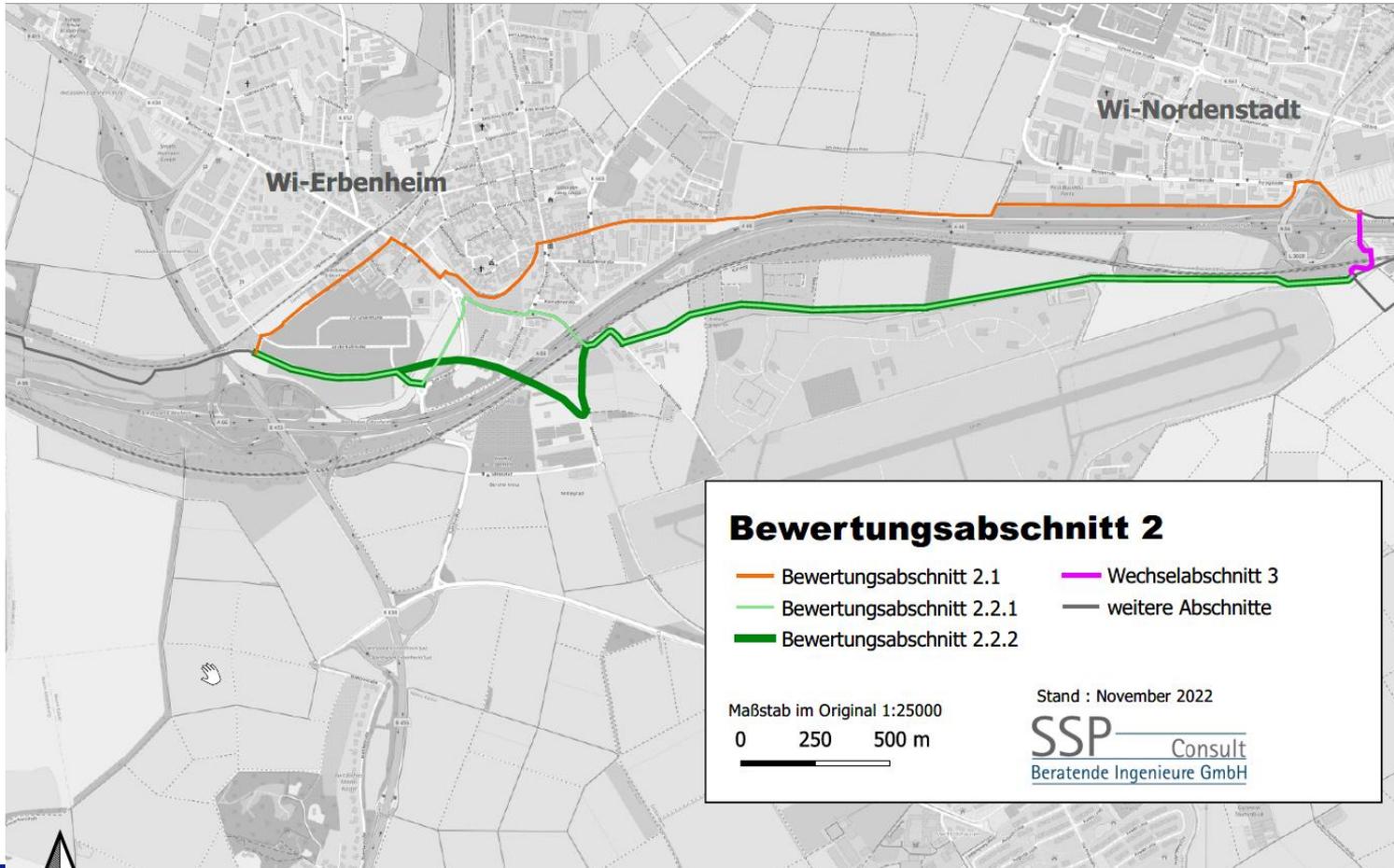
Wi-Erbenheim

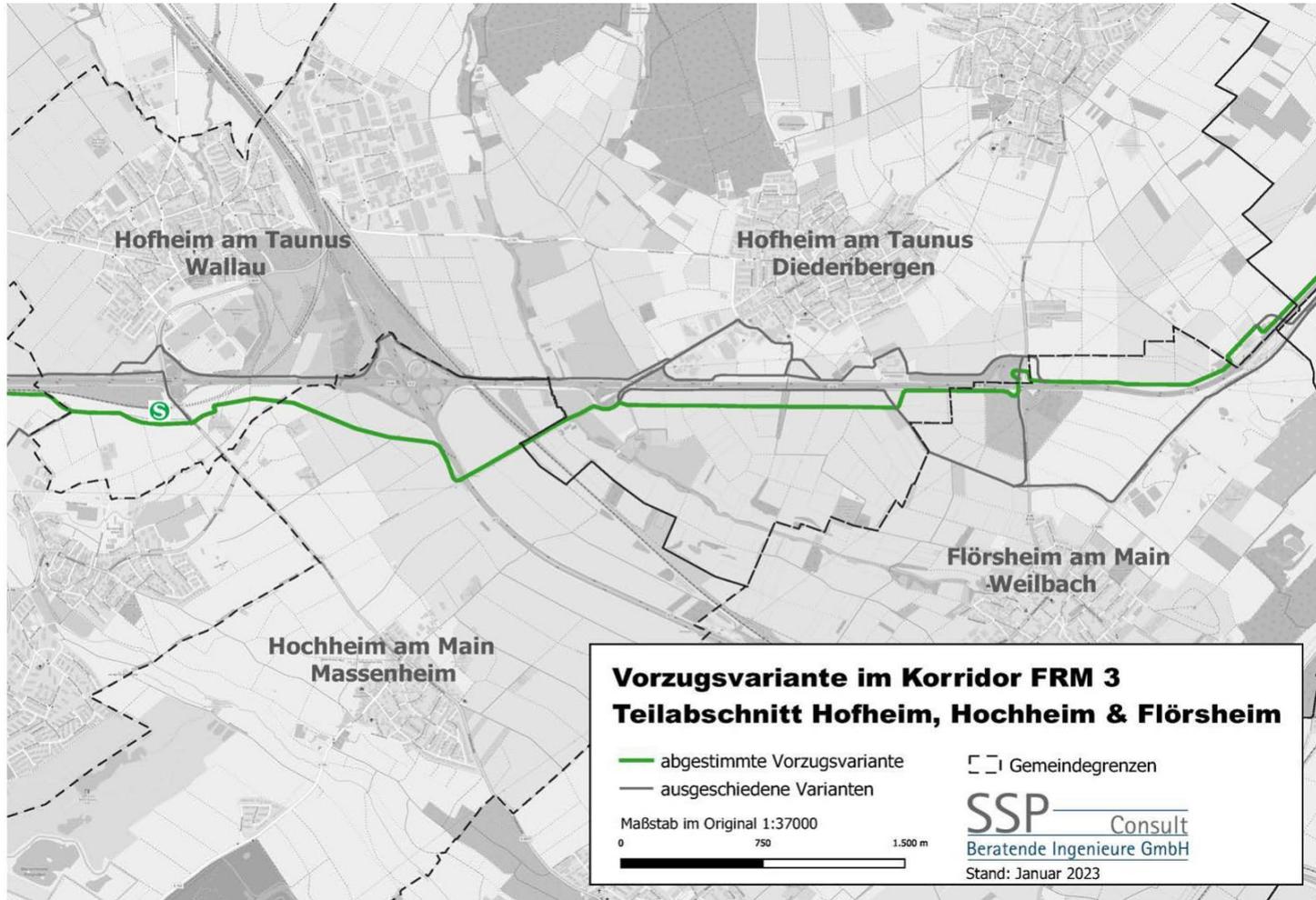
Städtebauliche Planungen



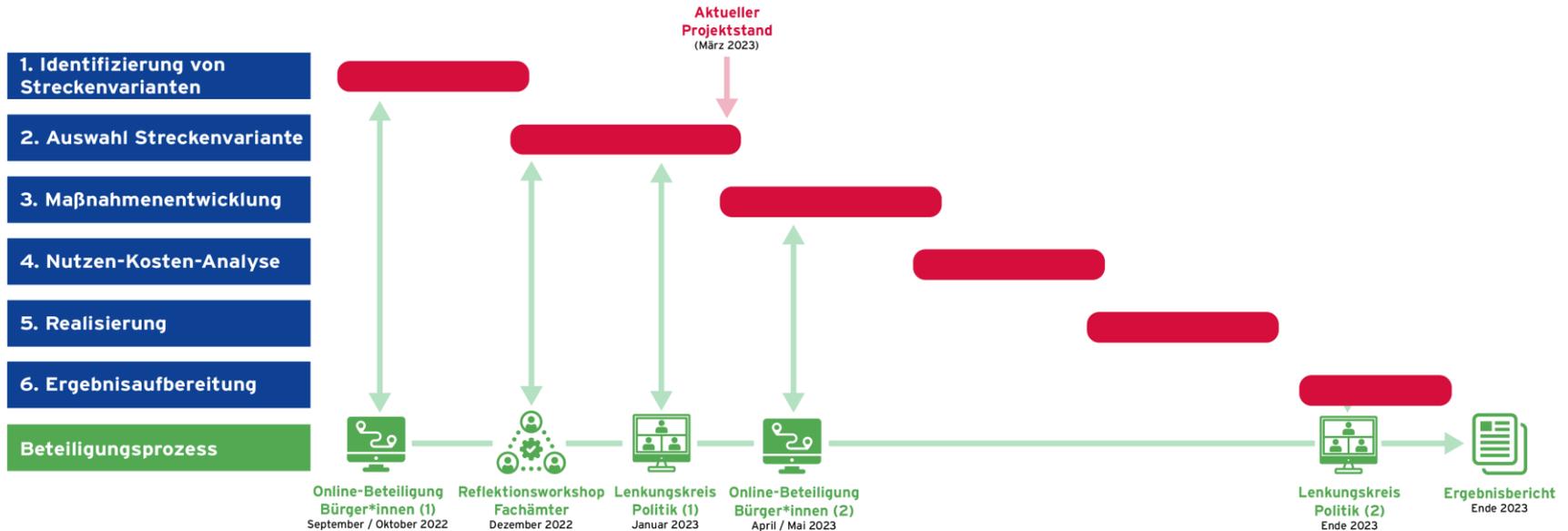
- Quartiersboulevard
- Behördenstandort BKA
- Haltepunkt Ländchesbahn BKA
- Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Ostfeld







Planungsprozess



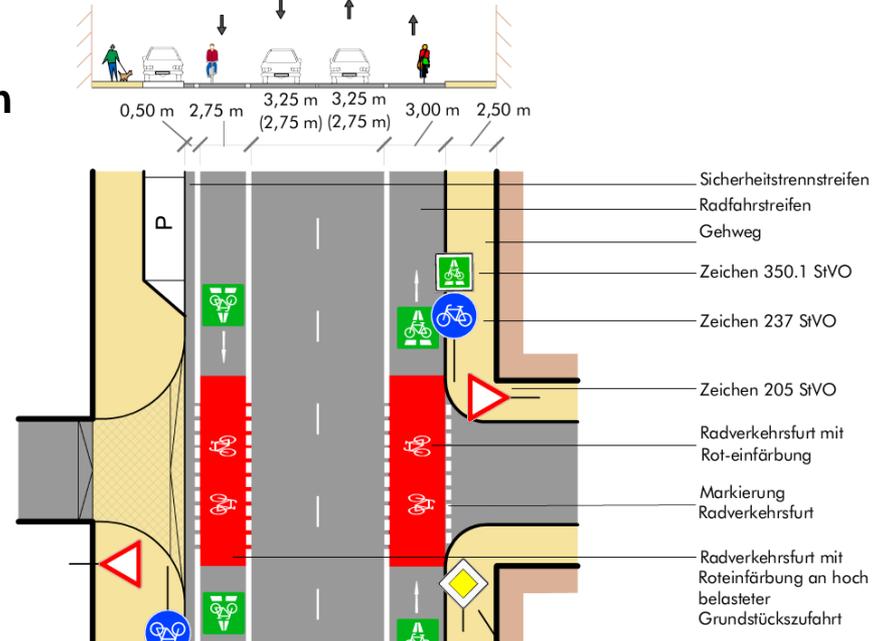
Nächster Schritt: Maßnahmen entwickeln

Vorzugsvariante in Teilabschnitte unterteilen

Was ist schon da? Was wissen wir noch?

Lösungsvorschlag erarbeiten

Führung auf Radfahrstreifen
innerorts



Nach der Machbarkeitsstudie



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Brit Scherer

Abteilung Mobilität

Projektleitung

Regionalverband FrankfurtRheinMain

Poststraße 16

60329 Frankfurt am Main

E-Mail: scherer@region-frankfurt.de

Telefon: 069-25771570

www.region-frankfurt.de/rsw

<https://www.machbarkeitsstudie-frm3.de/>

