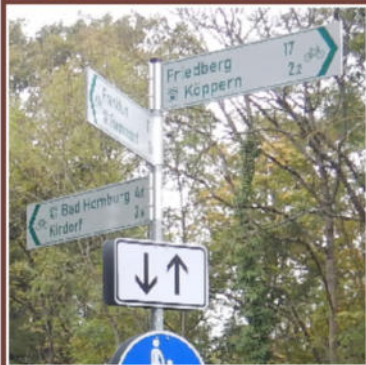


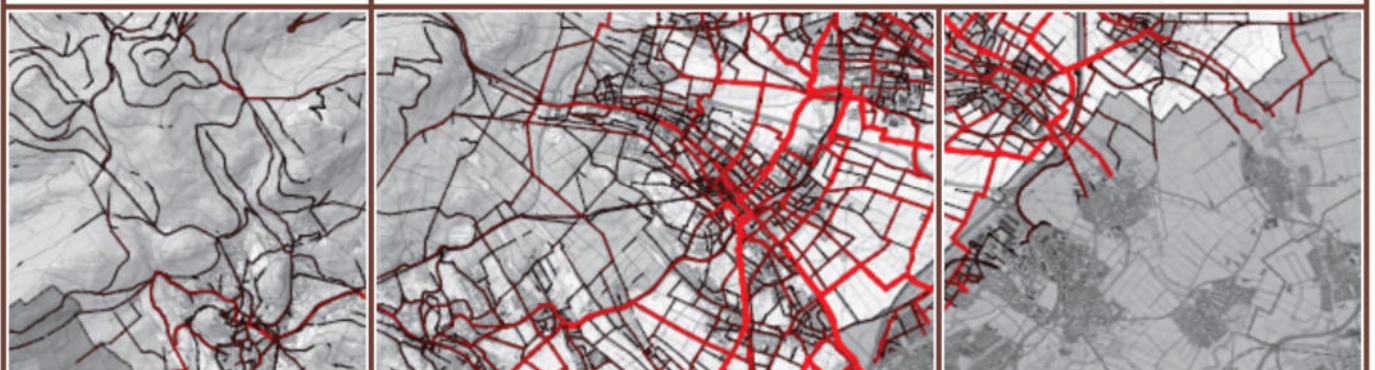
Abschlussbericht



Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis

Abschlussbericht

Januar 2022



Auftraggeber:

Hochtaunuskreis

Kreisausschuss des Hochtaunuskreises

Verantwortlich: Landrat Ulrich Krebs

Projektleitung: Lisa Meier-Ebert (Mobilitätsbeauftragte des Hochtaunuskreises)

Ludwig-Erhard-Anlagen 1-5

61352 Bad Homburg v.d.Höhe



Bearbeitung:

M.Eng. Paul Fremer

B. Eng. Mernoush Zand

Planungsbüro RV-K

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 94 94 21 61 – 00

kontakt@rv-k.de

www.rv-k.de



Frankfurt am Main, 21. Januar 2022

Inhalt

| | |
|--|----|
| Inhalt | 1 |
| 1 Einführung | 3 |
| 1.1 Hintergrund..... | 3 |
| 1.2 Projektziele | 3 |
| 1.3 Planungsraum und Planungstiefe | 3 |
| 1.4 Gesetzliche Grundlagen | 4 |
| 1.5 Grundsätze der Radverkehrsplanung | 5 |
| 2 Vorgehen | 6 |
| 3 Grundlagenermittlung und Beteiligung..... | 7 |
| 3.1 Unfallanalyse..... | 7 |
| 3.2 Fahrdaten Stadtradeln | 8 |
| 3.3 Erste Online-Beteiligung - Maßnahmenideen..... | 8 |
| 3.4 ADFC Fahrradklimatest | 9 |
| 3.5 Steuerungsgruppe..... | 10 |
| 3.6 Beteiligung der Landkreiskommunen und Nachbarlandkreise..... | 11 |
| 3.7 Zweite Online-Beteiligung - Maßnahmenbewertung | 11 |
| 3.8 Weitere Beteiligung | 12 |
| 4 Entwicklung Zielnetz Radverkehr 2035 | 13 |
| 5 Maßnahmenempfehlungen..... | 14 |
| 5.1 Übersicht..... | 14 |
| 5.2 Angestrebte Führungsform..... | 15 |
| 5.3 Maßnahmenprogramm Streckenausbau | 18 |
| 5.4 Ortsdurchfahrten des Radverkehrs..... | 23 |
| 5.5 Sofortmaßnahmen | 25 |
| 5.6 Musterlösungen | 25 |
| 6 Kommunikation | 26 |

| | | |
|-----|---|----|
| 6.1 | Bundesweite Projekte | 26 |
| 6.2 | Regionale Projekte | 28 |
| 6.3 | Empfehlungen | 29 |
| 7 | Weitere Empfehlungen..... | 30 |
| 7.1 | Koordinationsfunktion des Landkreises..... | 30 |
| 7.2 | Fahrradabstellanlagen | 30 |
| 7.3 | Bike-and-Ride-Untersuchung..... | 30 |
| 7.4 | Unterhaltung und Verkehrssicherung..... | 31 |
| 7.5 | Fahrradwegweisung..... | 32 |
| 7.6 | Pedelecs | 32 |
| 7.7 | Radschnellverbindungen..... | 33 |
| 7.8 | Landwirtschaft | 34 |
| 8 | Weiteres Vorgehen..... | 35 |
| 8.1 | Umsetzung | 35 |
| 8.2 | Berücksichtigung Träger öffentlicher Belange..... | 36 |
| 8.3 | Finanzierungsmöglichkeiten | 36 |
| 8.4 | Evaluierung | 37 |
| 8.5 | Webdokumentation..... | 37 |
| | Anlagen | 37 |

1 Einführung

1.1 Hintergrund

Der Hochtaunuskreis möchte die Situation für Radfahrende verbessern und der gesteigerten Bedeutung des Radverkehrs Rechnung tragen.

Durch die Stärkung des Radverkehrs als Teil des Umweltverbundes wird eine Entlastung der Straßeninfrastruktur angestrebt und gleichzeitig ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet.

Vor diesem Hintergrund wurde die Erstellung eines kreisweiten Radverkehrskonzeptes beschlossen. Die Erarbeitung durch das externe Planungsbüro RV-K fand im Zeitraum von Oktober 2020 bis Dezember 2021 statt.

Für die Erstellung des Radverkehrskonzeptes erhielt der Hochtaunuskreis eine Zuwendung aus Mitteln der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH).

1.2 Projektziele

Dem Radverkehrskonzept liegen die folgenden Projektziele zu Grunde:

1. Entwicklung eines Radverkehrsnetzes, das alle Städte, Gemeinden und Orts- und Stadtteile mit mehr als 500 Einwohnerinnen und Einwohnern miteinander verbindet. Dabei werden schon bestehende Netzplanungen der lokalen und überregionalen Ebene (unabhängig der Baulastträgerschaft) berücksichtigt und das bestehende Radverkehrsnetz verdichtet.
2. Erstellung eines priorisierten Maßnahmenprogramms mit überschlägiger Kostenschätzung als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung zur Festlegung von Investitionsprogrammen.

1.3 Planungsraum und Planungstiefe

Der Planungsraum umfasst das Gebiet des Hochtaunuskreises. Es wird eine Vernetzung aller Städte und Gemeinden sowie deren Stadt- und Ortsteilen über 500 Einwohnerinnen und Einwohnern angestrebt. Zielpunkt ist dabei immer die Stadt- oder Ortsmitte. Zusätzlich werden alle schienengebundenen Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs angebunden.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes werden Maßnahmen vorgeschlagen, die entlang des definierten Zielnetzes Radverkehr liegen. Entlang dieses Netzes werden auch die Ortsdurchfahrten des Radverkehrs betrachtet, die entlang der Hauptverkehrsstraßen oder über parallele Nebenstraßen im „Schattennetz“ verlaufen können.

Durch die zunehmende Verbreitung und konstante Leistungssteigerung von elektrisch-unterstützten Fahrrädern sind weitere Distanzen und anspruchsvolle Topografie, wie sie teilweise im Planungsraum vorhanden ist, immer weniger ein Hindernis für Radfahrende. Diese Entwicklung wird bei der Netzgestaltung und Maßnahmenentwicklung berücksichtigt.

Das Netz und die Maßnahmen werden unabhängig von der Baulastträgerschaft entwickelt.

Soweit für kreisangehörige Kommunen Radverkehrskonzepte oder anderweitige Radverkehrsplanungen vorliegen, werden diese bei der Netzplanung und der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt und die Schnittstellen abgestimmt. Die Planungstiefe von Radverkehrskonzepten auf kommunaler Ebene unterscheidet sich im Vergleich zu Konzepten auf Landkreisebene.

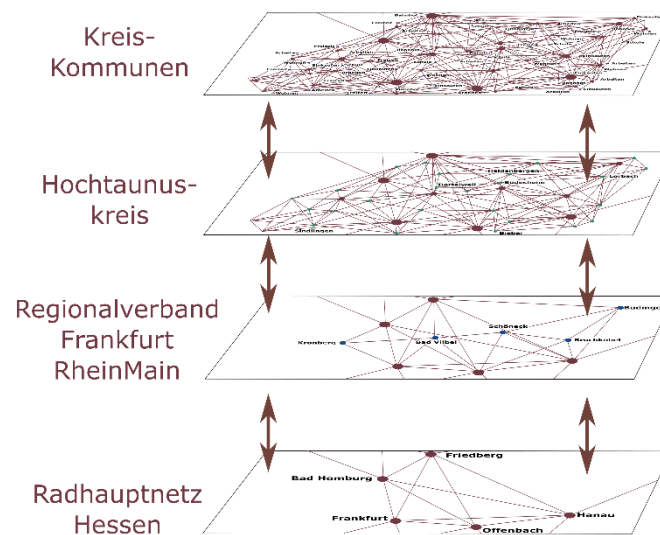


Abbildung 1: Aufbau Radverkehrsnetz und Zuständigkeiten (Quelle: Planungsbüro RV-K)

Vor dem Hintergrund der Entwicklung eines zielorientierten und kondensierten Radverkehrsnetzes, werden Netze aus kommunalen Konzepten als lokale Verbindung (Netzkategorie III – innergemeindliche Radverkehrsverbindung) aufgenommen, sofern sie sich nicht mit dem Zielnetz des Landkreiskonzeptes überschneiden.

1.4 Gesetzliche Grundlagen

Das Planungsbüro RV-K orientiert sich bei der Erstellung von Planungen an den geltenden gesetzlichen Vorgaben für die Verkehrs- und Radverkehrsplanung in Deutschland.

Der Gesetzgeber hat die Straßenverkehrsordnung (StVO) aufgrund der wachsenden Bedeutung des Verkehrsmittels Fahrrad innerhalb von zwölf Jahren dreimal zugunsten des Radverkehrs novelliert (1997, 2013 und 2020). Bei Fragen des Radverkehrs beziehen sich die StVO und die dazugehörige Verwaltungsvorschrift auf

- die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)¹,
- die Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002)²,
- die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)³ und
- den Nationalen Radverkehrsplan 3.0⁴.

Diese gesetzlichen Rahmenbedingungen, die vor allem für den Radverkehr eine gleichberechtigte Rechtsgrundlage geschaffen haben, werden bei der Maßnahmenplanung im Rahmen des Konzeptes herangezogen.

Besondere Aufmerksamkeit widmet die StVO dem Thema Verkehrssicherheit. Hier wird betont, dass die Gewährleistung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden Vorrang gegenüber der Leistungsfähigkeit Einzelner, wie z.B. der des Kraftfahrzeugverkehrs, hat. Dieser Grundsatz wird bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes berücksichtigt.

Bei der weiteren Planung der konkreten Maßnahmenvorschläge sind die jeweiligen gesetzlichen Vorgaben (z.B. Naturschutz, Wasserrecht, Landwirtschaft u.a.) zu prüfen.

1.5 Grundsätze der Radverkehrsplanung

Die Beurteilung der Ist-Situation und der Maßnahmenentwicklung im Rahmen des Radverkehrskonzeptes orientiert sich an folgenden Grundsätzen der Radverkehrsplanung:

Verkehrssicherheit: Die Belange der Verkehrssicherheit genießen oberste Priorität und sind über die Belange der Leistungsfähigkeit zu stellen. Dies gilt für alle Verkehrsarten insbesondere aber für zu Fuß Gehende und Radfahrende als schwächere Verkehrsteilnehmende.

Direktheit: Radfahrende sollen zügig und direkt fahren können. Umwege, Hindernisse und sonstige kritische Stellen, an denen Radfahrende Zeit verlieren, sollen auf ein Minimum reduziert werden.

Fahrkomfort: Radfahren soll bei jeder Wetterlage und bei möglichst geringem Kraftaufwand und Verschleiß möglich sein. Eine entsprechende Oberflächenqualität wird daher angestrebt. Unter Berücksichtigung der „Umwegevermeidung“ sind Strecken abseits großer Kfz-Verkehrsströme vorzuziehen.

¹ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2010, Köln.

² Hinweise für Radverkehrsanlagen außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2002, Köln.

³ Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2008, Köln

⁴ Nationaler Radverkehrsplan 3.0, BMVI 2021.

Wahlfreie Führungsform: Radfahrende sollen wo möglich wählen können, ob sie mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn oder im Seitenraum gemeinsam mit dem Fußverkehr beziehungsweise im Schattennetz über Nebenstraßen fahren wollen.

Visualisierung Radverkehrsnetz: Ein für alle Verkehrsteilnehmende gut erkennbares Radverkehrsnetz ist anzustreben, weil dadurch die Aufmerksamkeit erhöht wird und Radfahrende den Netzverbindungen intuitiv folgen können.

2 Vorgehen

1. Potenzialanalyse: Ermittlung und Darstellung von Quell-Ziel-Relationen von Erwerbstätigen sowie von Schülerinnen und Schülern und daraus resultierende Berechnung des Potenzials aller in Frage kommenden Strecken (**Anlage 1**).

2. Erste Online-Beteiligung: Einbeziehung von Verbindungswünschen und weiteren Hinweisen der Bevölkerung über eine webbasierte Beteiligungsplattform.

(www.radverkehrskonzept-hochtaunuskreis.de – 12.11.2020 – 31.12.2020)

3. Bestandsnetzanalyse und Befahrung: Befahrung des gesamten Bestandsnetzes mit dem Fahrrad sowie Fotodokumentation von Mängeln und Gefahrenstellen.

4. Netzentwurf: Entwurf eines kategorisierten Zielnetzes Radverkehr gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN).

5. Maßnahmenentwicklung: Entwicklung von Maßnahmenideen mit Fotodokumentation.

6. Abstimmung: Kontinuierliche Abstimmung im Rahmen der Steuerungsgruppe und Abstimmung des Zielnetzes und der Maßnahmenideen mit den Kommunen und weiteren Trägern öffentlicher Belange (TöB).

7. Priorisierung, Kostenschätzung und Kosten-Nutzen-Verhältnis: Fachliche Priorisierung der Maßnahmen, Erstellung eines groben Kostenrahmens und Ableitung eines Kosten-Nutzen-Verhältnisses.

8. Zweite Online-Beteiligung: Erneute Einbeziehung der Bevölkerung durch Vorstellung des ersten Konzeptentwurfes. Bürgerinnen und Bürger konnten Maßnahmen mithilfe einer webbasierten Beteiligungsplattform bewerten und kommentieren.

(www.radverkehrskonzept-hochtaunuskreis.de – 20.09.2021 – 17.10.2021)

9. Dokumentation: Aufbereitung und Darstellung der Ergebnisse.

10. Datenübergabe: Übergabe aller Daten in digitaler Form als Grundlage für weitere verwaltungsinterne und -externe Prozesse.

11. Präsentation: Abschlusspräsentation der Ergebnisse in politischen Gremien und in der Öffentlichkeit.

3 Grundlagenermittlung und Beteiligung

3.1 Unfallanalyse

Ein Hinweis auf Mängel in der Radverkehrsführung sind Häufungen von Unfällen, insbesondere, wenn diese typgleich oder typähnlich sind. Vor diesem Hintergrund wurden Unfälle im Hochtaunuskreis mit Beteiligung von Radfahrenden der Jahre 2017 bis 2020 ausgewertet. Die Anzahl der polizeilich gemeldeten Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung im Landkreis beträgt insgesamt 564⁵. Wie bundesweit üblich, dominiert auch im Hochtaunuskreis vor allem innerorts der Unfalltyp Einbiegen-/Kreuzen. Der Unfalltyp Einbiegen-/Kreuzen weist häufig auf ungenügend gesicherte Querungen von Radverkehrsanlagen an Einmündungen oder Grundstückszufahrten hin. Die Sicherung solcher Einmündungen und Grundstückszufahrten stellt daher einen wesentlichen Bestandteil der Maßnahmenplanung dar.

Abbildung 2 stellt die Verteilung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp im Hochtaunuskreis dar. Eine weitere Übersicht der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung in Form einer Unfall-

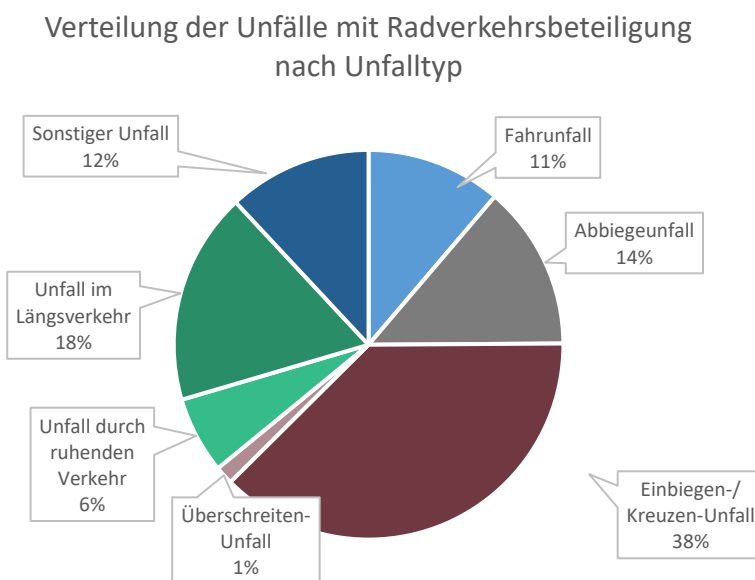


Abbildung 2: Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung 2017-2020, (Quelle: Planungsbüro RV-K)

karte ist in **Anlage 2** Bestandteil des Abschlussberichtes.

Die Unfallstellen wurden bei der Befahrung intensiv betrachtet, um mögliche Mängel in der Infrastruktur zu ermitteln.

Generell ist bei der Unfalluntersuchung zu berücksichtigen, dass die Dunkelziffer an nicht gemeldeten Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Radfahrenden sehr hoch ist. Eine Untersuchung⁶ dazu hat

⁵ Statistische Ämter des Bundes und der Länder, unfallatlas.statistikportal.de, 2021

⁶ Fahrradunfallstudie Münster, Gemeinschaftsprojekt von Polizeipräsidium Münster, Universitätsklinikum Münster, Unfallforschung der Versicherer, 2010

ergeben, dass die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden dreimal so hoch ist, wie die Daten der Polizei dies aussagen.

3.2 Fahrdaten Stadtradeln

Im Zuge der Kampagne Stadtradeln, an der alle Kommunen des Hochtaunuskreis teilgenommen haben, ist es den teilnehmenden Radfahrenden möglich gewesen, die gefahrenen Kilometer mittels GPS zu dokumentieren. Die gefahrenen Strecken werden dann anonymisiert, aufbereitet und den Kommunen zur Verfügung gestellt. Eine planerische Auswertung wird dadurch möglich. Es ist erkennbar, welche Wege von Radfahrenden aktuell genutzt werden. Hieraus können Rückschlüsse für die Netz- und Maßnahmenplanung gezogen werden. Zu berücksichtigen ist, dass es sich um keine repräsentative Erhebung handelt.

Die Auswertung der gefahrenen Strecken ist in **Anlage 3** Bestandteil des Abschlussberichtes.

3.3 Erste Online-Beteiligung - Maßnahmenideen

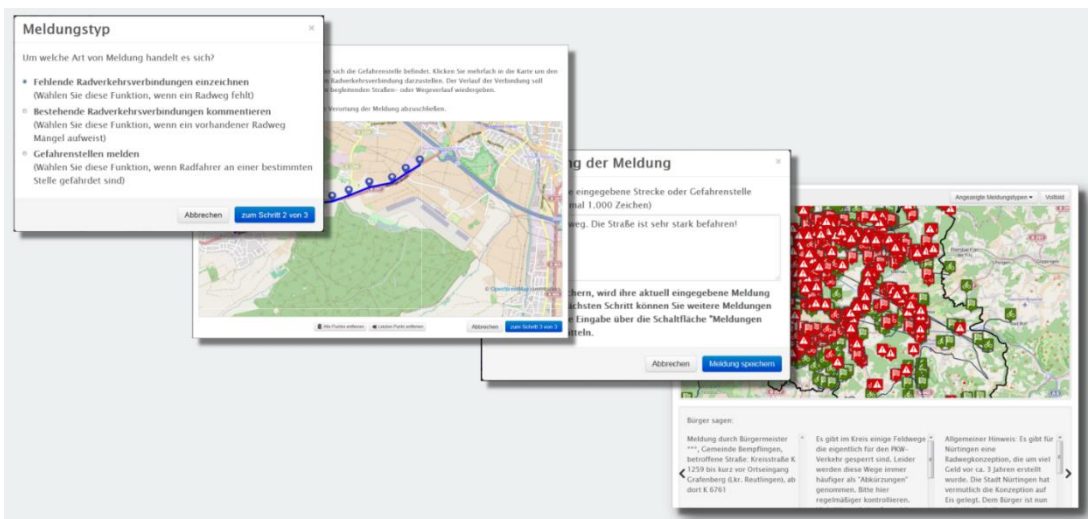


Abbildung 3: Eingabeprozess der 1. Onlinebeteiligung "Ideensammlung", (Quelle: Planungsbüro RV-K)

Zu Beginn des Projektes wurde über einen Zeitraum von sechs Wochen vom 12. November 2020 – 31. Dezember 2020 eine Online-Beteiligung durchgeführt (www.radverkehrskonzept-hochtaunuskreis.de). Alle Bürgerinnen und Bürger des Landkreises hatten die Möglichkeit Gefahrenstellen und fehlende oder mangelhafte Radverbindungen zu melden (siehe **Abbildung 3**). Auf die Möglichkeit der Beteiligung wurde mittels Pressemitteilungen und Beiträgen in den sozialen Medien hingewiesen.

Insgesamt sind dabei 1.676 Meldungen von 711 Bürgerinnen und Bürgern eingegangen. Eine Übersicht über die Meldungen befindet sich in **Anlage 3**.

Alle Meldungen wurden gesichtet und, sofern sie auf für den Alltagsverkehr relevanten Verbindungen liegen, während der Befahrung geprüft. Aufgrund der hohen Beteiligung konnten zahlreiche Meldungen im Rahmen der Maßnahmenplanung berücksichtigt werden.

Die Ergebnisse der Onlinebeteiligung sind außerdem in die Priorisierung der Maßnahmen eingeflossen.

Alle Meldungen sind online unter folgendem Link einsehbar:

<http://hochtaunuskreis.online-beteiligung-radverkehr.de/?a=reports>

Der Link wurde allen Projektbeteiligten und den Landkreis-Kommunen zur Verfügung gestellt.

Teilnehmende hatten zudem die Möglichkeit einen Newsletter zum Radverkehrskonzept zu abonnieren, um somit weiterhin über den Projektfortschritt informiert zu bleiben. Insgesamt drei Newsletter wurden im Projektzeitraum verschickt – nach Abschluss der ersten Online-Beteiligung, zu Beginn der zweiten Online-Beteiligung und zum Abschluss des Projektes.

3.4 ADFC Fahrradclimatest

Die Ergebnisse des aktuellen ADFC Fahrradclimatest 2020⁷ wurden gesichtet. Im Hochtaunuskreis haben in allen Kommunen ausreichend Personen an der Umfrage teilgenommen, um in die Wertung zu kommen.

Die Durchschnittsnote nach Schulnoten liegt im Hochtaunuskreis bei 4,0. Im Jahr 2018 lag die Durchschnittsnote bei insgesamt geringerer Anzahl an Teilnehmenden bei 3,6. Die Kommunen Usingen, Schmitten, Wehrheim, Weilrod und Grävenwiesbach wurden 2018 nicht bewertet.

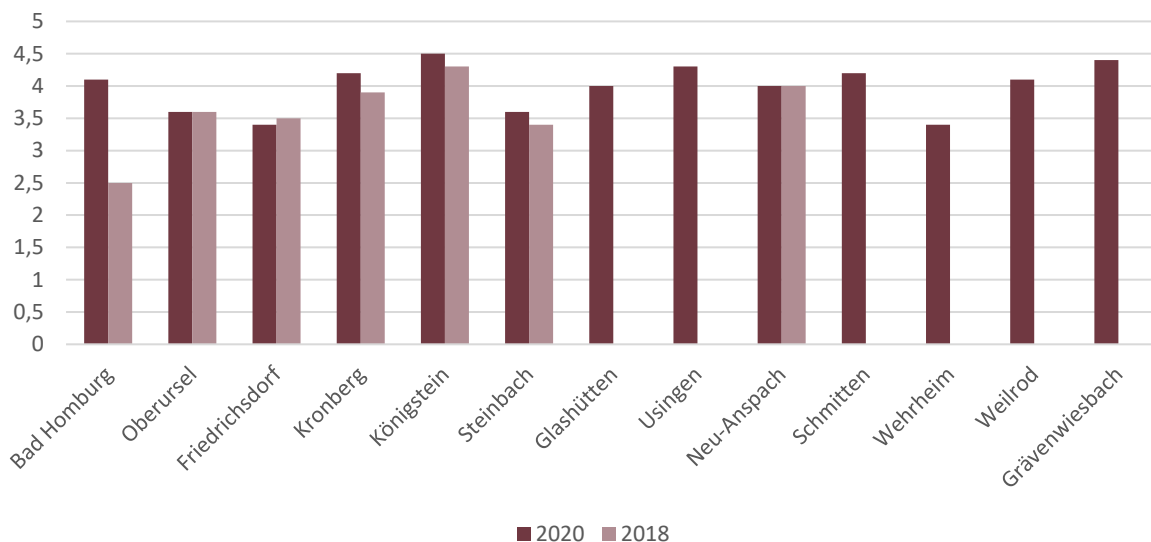
2020 hat die Stadt Friedrichsdorf (3,4) am besten und die Stadt Königstein (4,5) am schlechtesten abgeschnitten.

Der größte Handlungsbedarf wird seitens der Teilnehmenden in den Bereichen Ampelschaltungen für Radfahrende, Führung an Baustellen und beim Angebot von Leifahrrädern gesehen. Im Vordertaunus wurde außerdem die Kontrolle von falsch parkenden PKW schlecht bewertet. In den Kommunen nördlich des Taunuskamms wurden der Winterdienst auf Radwegen und die fehlende Werbung für das Radfahren besonders negativ bewertet.

⁷ ADFC 2021 <https://fahrradklima-test.adfc.de/ergebnisse> (Zugriff am 18.07.2021)

Am besten wurden die Erreichbarkeit des Stadt- /Ortszentrums, die Wegweisung für Radfahrende und der Fahrspaß bewertet. Im Vordertaunus wurden zudem das zügige Radfahren positiv bewertet. Nördlich des Taunuskamms erhielten die Fahrraddiebstahl-Sicherheit und die geringen Konflikte mit zu Fuß Gehenden vergleichsweise gute Noten.

Durchschnittsnoten im ADFC Fahrradklima-Test



3.5 Steuerungsgruppe

Die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes wurde durch eine Steuerungsgruppe begleitet und gelenkt. Sie ist maßgebend für den Entwicklungsprozess des Radverkehrskonzeptes verantwortlich und hat die Rahmenbedingungen festgelegt. Sie setzt sich aus Vertretenden der folgenden Institutionen zusammen:

- ADFC Hochtaunuskreis
- Amt für ländlichen Raum Hochtaunuskreis
- Mobilitätsbeauftragte Hochtaunuskreis
- Hessen Forst
- Hessen Mobil
- Ivm GmbH
- Kreisbauernverband
- Zweckverband Naturpark Taunus
- Planungsbüro RV-K
- Polizei Hessen
- Regionalbauernverband Wetterau-Frankfurt
- Regionalpark RheinMain
- Regionalverband FrankfurtRheinMain
- Stadtforst Bad Homburg

- Straßenverkehrsbehörde Hochtaunuskreis
- Taunus Touristik Service e.V.

Die Steuerungsgruppe traf sich zu Beginn des Projektes, nach der Maßnahmenplanung sowie vor Abschluss des Projektes insgesamt dreimal. Aufgrund der pandemischen Lage im Bearbeitungszeitraum fanden die Termine virtuell statt.

3.6 Beteiligung der Landkreiskommunen und Nachbarlandkreise

Die Vertreterinnen und Vertreter der Gemeinden des Landkreises wurden über den gesamten Projektzeitraum eingebunden.

Zu Beginn des Projektes wurden die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister im Rahmen einer Bürgermeisterdienstversammlung über das geplante Vorgehen informiert. Anschließend fand eine Informationsveranstaltung für die Fachebene der kommunalen Verwaltung statt.

Im Zuge der Netz- und Maßnahmenplanung fanden Abstimmungstermine mit allen Kommunen vor Ort oder online statt.

Die finale Priorisierung der Maßnahmen wurde im Rahmen eines kommunalen Verwaltungsworkshops festgelegt.

Die Abstimmung mit den Nachbarlandkreisen sowie der Stadt Frankfurt erfolgte abhängig von der Anzahl der grenzüberschreitenden Maßnahmen auf unterschiedlichen Wegen. Mit dem Wetteraukreis und dem Main-Taunus-Kreis wurden Netz und Maßnahmen intensiv abgestimmt. Aus beiden Landkreisen nahmen Vertretende aus der Verwaltung am kommunalen Workshop teil. Beide Landkreise verfügen über aktuelle Radverkehrskonzepte. Die Übergänge zur Stadt Frankfurt sind auf das neu ausgeschilderte Radverkehrsnetz ausgerichtet.

Der Lahn-Dill-Kreis und der Rheingau-Taunus-Kreis erstellen aktuell ebenfalls ein Radverkehrskonzept bzw. ein Mobilitätskonzept. Eine Abstimmung sowie ein Abgleich mit den beauftragten Planungsbüros fanden hierbei statt. Die Übergänge zum Landkreis Limburg-Weilburg wurden auf Basis des Netzes des Radroutenplaners Hessen festgelegt.

3.7 Zweite Online-Beteiligung - Maßnahmenbewertung

In einer weiteren Beteiligungsrunde konnten Bürgerinnen und Bürger zwischen dem 20. September 2021 und dem 17. Oktober 2021 den ersten Entwurf zum Radverkehrskonzept einsehen und Maßnahmen bewerten und kommentieren (www.radverkehrskonzept-hochtaunuskreis.de). Die Bewertung der im Vorfeld mit den Kommunen abgestimmten Maßnahmen erfolgte mittels „Daumen hoch“- und „Daumen runter“-Setzen. Insgesamt wurden 5.715 positive und 546 negative Bewertungen abgegeben. Die Bewertungen durch die Bürgerinnen und Bürger sind auf den Maßnahmendatenblättern

dargestellt. Eine Darstellung der Bewertung der baulichen Streckenmaßnahmen kann in **Anlage 10** eingesehen werden.

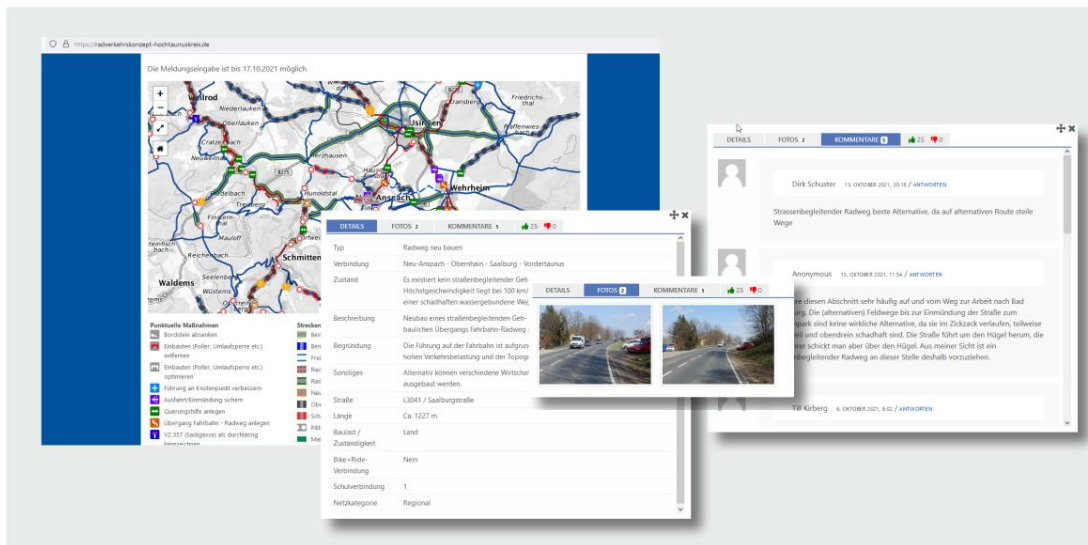


Abbildung 4: Zweite Online-Beteiligung zur Maßnahmenbewertung und -diskussion, (Quelle: Planungsbüro RV-K)

Die Möglichkeit Maßnahmen zu kommentieren und dabei auch Bezug auf Kommentare von anderen Nutzenden zu nehmen, wurde 779 mal genutzt. Bei Maßnahmen, die ausschließlich positiv bewertet wurden, sind auch die Kommentare durchgehend positiv und homogen. Bei Maßnahmen, bei denen es sowohl positive als auch negative Bewertung gibt, ist dies teilweise auch in den Kommentaren zu erkennen. Die Diskussion zu den einzelnen Maßnahmen spiegelt dabei die fachliche Diskussion wider. Eine eindeutige Empfehlung zur Verbesserung der Radverkehrssituation, die allen Beteiligten gerecht wird, ist häufig nicht möglich. Es werden dabei insbesondere die folgenden Fragestellungen diskutiert:

- Neubau straßenbegleitender Radwege oder Ausbau bestehender forst- oder landwirtschaftlicher Wege
- Notwendigkeit des vorgeschlagenen Oberflächenausbaus (Asphalt, Beton o.Ä.)

Beide Fragestellungen werden in Kapitel 5.3.1 behandelt.

Die Kommentare zu den einzelnen Maßnahmen werden bei der digitalen Datenübergabe mit übergeben. Es wird empfohlen, diese Kommentare im weiteren Planungsverfahren zu berücksichtigen.

3.8 Weitere Beteiligung

Während des Planungsprozesses wurden auch die Träger öffentlicher Belange in die Entwicklung des Radverkehrskonzeptes einbezogen. Diese hatten die Gelegenheit eine Stellungnahme zu den geplanten Maßnahmen abzugeben. Stellungnahmen, die sich auf eine konkrete Maßnahme beziehen, wurden im Hinweisfeld der Maßnahmendatenblätter vermerkt (siehe **Anlage 7**).

In separaten Abstimmungsgesprächen wurden einzelne Maßnahmen und das grundsätzliche Vorgehen diskutiert. Hierbei fanden Abstimmungsgespräche mit Hessen Mobil, dem Kreisverband Hochtaunus des ADFCs, den Forstbehörden Königstein und Weilrod sowie dem Kreisbauernverband statt.

4 Entwicklung Zielnetz Radverkehr 2035

Als Grundlage für das Radverkehrskonzept wurde ein Zielnetz Radverkehr 2035 erarbeitet (**Anlage 5**). Das Zielnetz Radverkehr 2035 stellt den Wunschzustand des Radverkehrsnetzes nach Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen dar. Im Ist-Zustand ist das Zielnetz noch nicht überall sicher und komfortabel befahrbar.

Das Zielnetz Radverkehr 2035 umfasst insgesamt eine **Länge von 853 Kilometern**.

Gemäß den Vorgaben zur Netzsystematik in den RIN⁸ wurde das Netz in die folgenden drei Kategorien unterteilt:

- **1. Kategorie – Überregionale/ regionale Radverkehrsverbindung (245 km):** Verbindung für den Alltagsradverkehr von mehr als 10 km z.B. zwischen Ober- und Mittelzentren, von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren.
- **2. Kategorie – Nahräumige Radverkehrsverbindung (608 km):** Verbindung von Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindung zwischen Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion und mit mäßigem Potenzial.
- **3. Kategorie – Innergemeindliche Radverkehrsverbindung (204 km):** Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum der Mittel- und Grundzentren, Verbindung von Stadtteil- / Ortsteilzentren untereinander sowie zwischen Wohngebieten und allen wichtigen Zielen.

Innergemeindliche Radverkehrsverbindungen werden in der Netz- und Maßnahmenplanung auf Landkreisebene nicht berücksichtigt. Sofern eine kommunale Netzplanung existiert oder bestimmte Verbindungen durch Kommunen angeregt worden sind, wurde diese informativ in das Zielnetz Radverkehr 2035 aufgenommen. In der Regel erfolgte hierbei keine Prüfung der Verbindungen vor Ort.

Bei der Netzplanung ist zu berücksichtigen, dass der Umwegefaktor gemäß den ERA⁹ maximal 1,2 gegenüber der kürzesten möglichen Verbindung, maximal 1,1 gegenüber parallelen Hauptverkehrsstraßen betragen darf und dass keine zusätzlichen Steigungen bewältigt werden müssen.

⁸ Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2008, Köln

⁹ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), Kapitel 1.2.3, 2010, Köln.

Das vorliegende Radverkehrskonzept wurde ausschließlich für den Alltagsradverkehr entwickelt. Freizeitverbindungen sind nicht Bestandteil der Netzentwicklung.

5 Maßnahmenempfehlungen

5.1 Übersicht

Das definierte Radverkehrsnetz wurde auf das Vorhandensein angemessener Verknüpfungen sowie hinsichtlich Verkehrssicherheit, direkter Führung und Fahrkomfort untersucht. Dort wo der Ist- vom Soll-Zustand abweicht, wurden Maßnahmen zur Verbesserung entwickelt, abgestimmt und anschließend priorisiert. Die Maßnahmenempfehlungen lassen sich in folgende Kategorien einteilen:

Bauliche Streckenmaßnahmen (187): Die Nummern von baulichen Streckenmaßnahmen haben ein „B“ vorgestellt (z.B. B012). Für bauliche Streckenmaßnahmen wurden Maßnahmendatenblätter inklusive Priorität, Kostenrahmen und Kosten-Nutzen-Verhältnis erstellt. Sie umfassen die Maßnahmentypen:

- Bestehenden Weg verbreitern (17)
- Neuordnung Straßenraum (15)
- Oberfläche asphaltieren / ausbauen (71)
- Radweg neu bauen (74)
- Schadhafte Oberfläche sanieren (14)
- Sonstiges (13)

Der Wert in Klammern zeigt, wie häufig der entsprechende Maßnahmentyp empfohlen wird.

Sonstige Streckenmaßnahmen (129): Sonstige Streckenmaßnahmen sind mit einem „S“ gekennzeichnet. Für diese Maßnahmentypen wurden keine Maßnahmendatenblätter erstellt, da der Umfang der Maßnahmen geringer bzw. nicht abzuschätzen ist. Sie umfassen die Maßnahmentypen:

- Fahrradstraße anordnen (16)
- Freigabe von Einbahnstraßen (25)
- Maßnahmen Radschnellverbindung (informell aufgenommen – keine Empfehlung)
- Piktogrammkette markieren (21)
- Radverkehrsanlage markieren (7)
- Verkehrsberuhigende Umgestaltung (23)

Maßnahmen entlang der abgestimmten Trasse der Radschnellverbindung „Vordertaunus“ wurden nicht näher betrachtet. Diese wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie bereits geplant und abgestimmt und sind daher im Radverkehrskonzept nur informativ enthalten.

Punktmaßnahmen: Punktmaßnahmen sind mit einem „P“ gekennzeichnet. Sie umfassen sowohl bauliche als auch verkehrsbehördliche Maßnahmen. Für punktuelle Maßnahmen werden keine Maßnahmendatenblätter erstellt.

- Aufgeweitete Radaufstellstreifen markieren (14)
- Bordstein absenken (21)
- Einbauten (Poller, Umlaufsperr etc.) entfernen (14)
- Einbauten (Poller, Umlaufsperr etc.) optimieren (21)
- Führung an Knotenpunkt verbessern (12)
- Entwässerungsrinne entschärfen (11)
- Ausfahrt/Einmündung sichern (41)
- Querungshilfe anlegen (46)
- Sonstiges (21)
- Übergang Fahrbahn – Radweg anlegen (30)
- VZ 357 (Sackgasse) als durchlässig kennzeichnen (34)
- VZ 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) für Radverkehr freigeben (99)

Alle im Rahmen des Radverkehrskonzeptes entwickelten Maßnahmen sind dauerhaft als zoombare Online-Karte unter folgender Adresse abrufbar:

www.rv-k.de/Hochtaunuskreis/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html

Für den Großteil der Maßnahmentypen existieren Musterlösungen. Diese sind in **Anlage 12** Bestandteil des Abschlussberichtes.

5.2 Angestrebte Führungsform

Für Radverkehrsanlagen innerhalb oder außerhalb von geschlossenen Ortschaften gelten unterschiedliche Standards.

5.2.1 Innerorts

Grundsätzlich kann der Radverkehr entweder getrennt vom Kfz-Verkehr oder im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Eine strikte Vorgabe, wann welche Führungsform für den Radverkehr zu wählen ist, existiert nicht. Die in **Abbildung 5** dargestellten Einsatzbereiche in Abhängigkeit von Kfz-Stärke und zulässiger Höchstgeschwindigkeit dienen als Orientierung und werden in der Maßnahmenentwicklung entsprechend berücksichtigt.

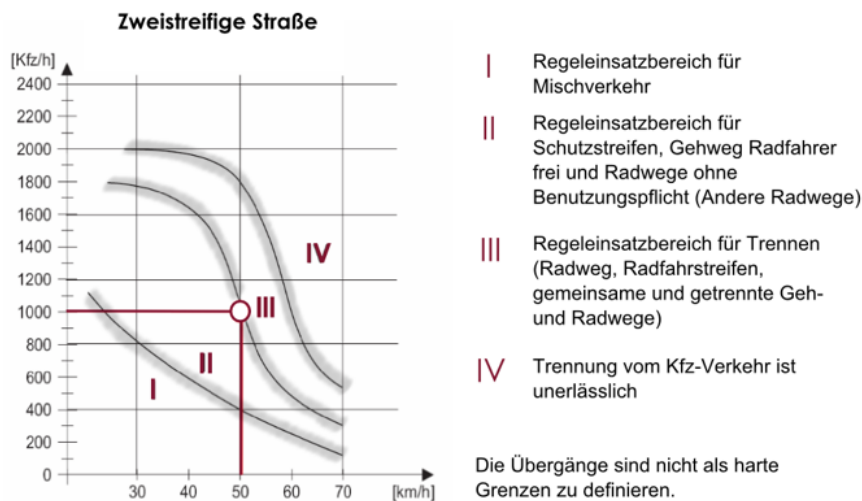


Abbildung 5: Einsatzbereiche der Führungsformen (Quelle: ERA 2010).

Die Wahl der Führungsform hängt zusätzlich von folgenden Faktoren ab:

- *Flächenverfügbarkeit:* Sowohl auf der Fahrbahn als auch im Seitenraum
- *Schwerverkehrsstärke:* Je höher, desto eher Seitenraumführung
- *Parken:* Je höher die Parknachfrage und je häufiger die Parkwechsellvorgänge, desto eher Seitenraumführung
- *Anschlussknotenpunkte:* Je mehr Einmündungen und Zufahrten und je höher die Belastung, desto eher Fahrbahnführung
- *Längsneigung:* Bei Steigungen eher Seitenraumführung, bei Gefälle eher Fahrbahnführung

Abweichend zu den Empfehlungen der ERA 2010 sehen die Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen¹⁰ eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr bereits bei deutlich geringerer Kfz-Belastung und in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Netzkategorie vor. In der Netzkategorie „Schulnetz“ soll außerhalb von Tempo-30-Zonen in der Regel eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr erfolgen. In der Netzkategorie „Radnetz“ soll eine Trennung erfolgen, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 50 km/h beträgt. Die Netzkategorie „Radnetz“ entspricht dabei dem gesamten Zielnetz Radverkehr 2035, sofern es sich nicht um eine Schulverbindung handelt.

Im Rahmen der Maßnahmenplanung des Radverkehrskonzeptes Hochtaunuskreis wurde zwischen den ERA 2010 und den Qualitätsstandards des Landes Hessens abgewogen. Ziel ist es, ein realistisch umsetzbares Maßnahmenprogramm aufzustellen.

¹⁰ Qualitätsstandards und Musterlösungen, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, 2. Auflage, Wiesbaden, November 2020

5.2.2 Außerorts

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)¹¹ sowie der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL)¹² werden die Einsatzbereiche baulicher Radwege in Abhängigkeit der Entwurfsklassen (Ausbaustandard) näher definiert.

Bei Entwurfsklasse 1 (Kraftfahrstraße) und Entwurfsklasse 2 sind bauliche Radwege, teilweise straßenunabhängig geführt, erforderlich.

Bei Entwurfsklasse 3 ist die Notwendigkeit von weiteren Faktoren abhängig (siehe Tabelle 1).

Tabelle 1: Einsatzbereiche baulicher Radwege bei Straßen der EKL 3 (Quelle: ERA 2010).

| | V _{zul} = 100 km/h | V _{zul} = 70 km/h |
|----------------------------|-----------------------------|----------------------------|
| DTV < 2.500 Kfz/24 h | Kein baulicher Radweg | Kein baulicher Radweg |
| DTV 2.500 – 4.000 Kfz/24 h | Baulicher Radweg | Kein baulicher Radweg |
| DTV > 4.000 Kfz/24 h | Baulicher Radweg | Baulicher Radweg |

Bei Entwurfsklasse 4 kann der Radverkehr in der Regel auf der Fahrbahn geführt werden.

Bei Vorliegen einer besonderen Netzbedeutung (bspw. Schülerverkehr, bedeutende Freizeitverbindung) können bauliche Radwege auch dort sinnvoll sein, wo die Regelwerke dies aufgrund von Ausbaustandard, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Verkehrsstärke nicht vorsehen.

Weitere Rahmenbedingungen, die die Einsatzbereiche von baulichen Radwegen beeinflussen und bauliche Radwege auch bei Straßen der Entwurfsklasse 4 erforderlich machen können, sind gemäß der Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS)¹³:

- Verkehrsstärke Schwerverkehr,
- Verkehrsstärke Radverkehr,
- Verbindungsfunktion der Strecke,
- Kurvigkeit der Straße (schlechte Sichtbeziehungen),
- Topografie der Strecke,
- Unfallhäufigkeit von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden,

¹¹ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2010, Köln. Kapitel 9.1.3.

¹² Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2008, Köln, Kapitel 4.7.

¹³ Hinweise für Radverkehrsanlagen außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2002, Köln. Kapitel 2.2.3.

Analog zur Situation innerorts weichen die Hessischen Qualitätsstandards auch außerorts von den ERA 2010 ab. Es ist in der Regel eine bauliche Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr erforderlich.

Im Rahmen der Maßnahmenplanung des Radverkehrskonzeptes Hochtaunuskreis wurde zwischen den ERA 2010 und den Qualitätsstandards des Landes Hessens abgewogen. Ziel ist es, ein realistisch umsetzbares Maßnahmenprogramm aufzustellen.

5.2.3 Verkehrsberuhigung

Sofern auf Landstraßen kurz- bis mittelfristig keine bauliche Trennung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr möglich ist, ist eine deutliche Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch außerorts zu prüfen.

Innerorts sollte die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von zusätzlichen baulichen Maßnahmen begleitet werden. Weitere Informationen sind den angehängten Musterlösungen zur „Verkehrsberuhigenden Umgestaltung“ (siehe **Anlage 12**) zu entnehmen.

5.3 Maßnahmenprogramm Streckenausbau

Zentraler Baustein des Radverkehrskonzeptes sind die Empfehlungen zum Neu- und Ausbau von straßenbegleitenden Radwegen bzw. von überörtlichen Radverbindungen auf Wirtschafts-, Forst- und sonstigen Wegen.

Grundsätzlich ist bei der Maßnahmenplanung zu beachten, dass mit einer Maßnahmenempfehlung der Bedarf einer Radverkehrsverbindung festgestellt wurde. Im Rahmen einer ersten Betrachtung wurde zwischen der Möglichkeit eines straßenbegleitenden Neubaus sowie dem Ausbau von land- oder forstwirtschaftlichen Wegen mit derselben Verbindungsfunktion abgewogen. Im weiteren Planungsverfahren ist die Entscheidung für die hier empfohlene Ausbauvariante unter Einbeziehung aller Akteure nochmals zu überprüfen.

Insgesamt wurden 187 solcher Neu- und Ausbaumaßnahmen entlang des Zielnetzes erarbeitet. Einen Überblick dieser baulichen Maßnahmen gibt die Übersichtskarte in **Anlage 6**. Zur weiteren Erläuterung wird jede der Maßnahmen zusätzlich auf einem standardisierten Maßnahmendatenblatt ausführlich dargestellt (**Anlage 7**). Die Maßnahmendatenblätter sind auch im WebGIS abrufbar.

Für Streckenmaßnahmen in Form von behördlichen Anordnungen oder Markierungsempfehlungen werden aufgrund der üblicherweise kostengünstigen und einfachen Umsetzbarkeit keine Maßnahmendatenblätter erstellt.

5.3.1 Abwägung Neubau Radweg / Ausbau Wirtschaftsweg

Eine besondere Herausforderung bei der Netz- und Maßnahmenplanung ist die Abwägung zwischen dem Neubau eines straßenbegleitenden Radweges und dem Ausbau eines forst- oder landwirtschaftlichen Weges abseits der Landstraße mit derselben Verbindungsfunktion.

Vor- und Nachteile der beiden Möglichkeiten sind im Folgenden gegenübergestellt.

| Vorteile Wirtschaftswege | Nachteile Wirtschaftswege |
|-------------------------------|--|
| Hohe Verkehrssicherheit | Konflikte mit land- oder forstwirtschaftlichem Verkehr |
| Attraktive Führung | Häufige Verschmutzung |
| Geringe Zeitverluste | Geringere soziale Kontrolle |
| Kein Grunderwerb erforderlich | Eingeschränkte Verkehrssicherungspflicht |
| Kürzeres Planungsverfahren | |

| Vorteile straßenbegleitender Radweg | Nachteile straßenbegleitender Radweg |
|--------------------------------------|--|
| i.d.R. optimale Topografie (Nutzung) | Interaktion mit Kfz-Verkehr an Einmündungen sowie Beginn und Ende des Radweges |
| Bekannte Streckenführung (Nutzung) | Fortführung innerorts häufig problematisch |
| Hohe Verkehrssicherheit (Nutzung) | i.d.R. Grunderwerb erforderlich |
| | Hoher Flächenverbrauch (Versiegelung) |
| | Aufwendiges Genehmigungsverfahren |

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass straßenbegleitende Radwege in der Nutzung insgesamt attraktiver sind. Planungs- und Genehmigungsverfahren von straßenbegleitenden Radwegen sind allerdings sehr zeitintensiv und der Ausgang, insbesondere mit Blick auf den Grunderwerb sowie den Natur- und Umweltschutz ungewiss.

5.3.2 Forstwege

Eine Sondersituation stellen in der Netzplanung Forstwege dar. Auf Grund der hohen Herausforderungen, vor denen die Forstwirtschaft aktuell und zukünftig steht, ist bei Forstwegen grundsätzlich mit kurzfristigen Sperrungen von Wegen zu rechnen. Zusätzlich gibt es bei großen Teilen der Bevölkerung Bedenken bezüglich der sozialen Sicherheit auf Forstwegen. Dies gilt insbesondere in den Wintermonaten, wenn die Hauptalltagsnutzung (bspw. Schulweg, Arbeitsweg) in der Dunkelheit stattfindet.

Forstwirtschaftliche Wege werden im Rahmen der ca. zweimal im Jahrzehnt stattfindenden Holzernarbeiten stark beansprucht und in der Regel erheblich beschädigt. Um nachhaltige Beschädigungen von asphaltierten oder asphaltähnlichen Decken zu vermeiden, sind bei der Holzernte zusätzliche Arbeitsschritte erforderlich. Diese verursachen zusätzliche Kosten. Dies ist bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung im Rahmen von Ausbauplanungen von Radverkehrsverbindungen zu beachten.

Im Rahmen der Netzplanung wird daher versucht, soweit möglich, auf die Einbeziehung von Forstwegen zu verzichten. Forstwege sind nur dann Bestandteil des Netzes, wenn keine alternativen Führungen des Radverkehrs möglich sind. Der Ausbau von Forstwegen wird nur dann empfohlen, wenn von einem hohen Potenzial für den Radverkehr ausgegangen wird.

5.3.3 Deckschicht / Wegeoberfläche

Oberflächen werden nach den hessischen Qualitätsstandards für Radverbindungen¹⁴ in der Regel in Asphalt oder Beton ausgeführt. Auf Wegen mit überwiegender Freizeitfunktion sind Deckschichten ohne Bindemittel möglich.

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen¹⁵ werden Deckschichten

- mit ebener Oberfläche,
- möglichst geringem Rollwiderstand,
- hoher Griffbarkeit (auch bei Nässe) und
- Allwettertauglichkeit

als grundlegende Anforderungen gestellt.



Abbildung 6: Asphaltähnliche Deckschichten aus Gemisch von Basaltstein und Spezialsand / heller Split-Mastix-Asphalt, (Quelle: Planungsbüro RV-K)

Entsprechend wird im Zielnetz eine betonierte, asphaltierte oder asphaltähnliche Oberfläche angestrebt. Als asphaltähnliche Oberflächen mit gleichen Fahreigenschaften können beispielsweise wasserdurchlässige Deckschichten aus einem Gemisch von Basaltstein und Spezialsand verwendet werden. Aus Gründen des Natur-, Umwelt- und Landschaftsschutzes sollten beim Aus- und Neubau von Wegen helle Oberflächen angelegt werden.

¹⁴ Qualitätsstandards und Musterlösungen, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, 2. Auflage, Wiesbaden, November 2020

¹⁵ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2010, Köln.

5.3.4 Priorisierung der Maßnahmen

Für alle Maßnahmen zum Streckenausbau von Radverbindungen wurde eine Priorisierung in vier Prioritätsklassen von A (sehr hohe Priorität) bis D (niedrige Priorität) durchgeführt. Eine tabellarische Auflistung der Maßnahmen sortiert nach Priorisierung befindet sich in **Anlage 11**.

Die Priorisierung stellt eine fachliche Beurteilung dar und gibt an, wie wichtig die Umsetzung einer Maßnahme aus Sicht des Radverkehrs ist. Sie basiert zum einen auf der erwarteten Wirkung der Maßnahme und zum anderen auf der Bedeutung der betroffenen Verbindung für das System Radverkehr im Landkreis.

Die Wirkung der Maßnahmen ergibt sich aus dem angestrebten Grad der Verbesserung in den Kategorien **Verkehrssicherheit, Fahrkomfort** und **direkte Führungsform** und geht aus dem Vergleich von Ist- und Soll-Zustand hervor.

Die Bedeutung des Netzelementes wird auf Basis folgender Attribute errechnet:

- **Netzkategorie:** Die Netzkategorie stellt die Bedeutung der Verbindung dar. Folglich wirkt sich eine höherwertige Netzkategorie positiv auf die Priorität einer Maßnahme aus.
- **Schulverbindung:** Handelt es sich um eine Schulverbindung, wirkt sich dies positiv auf die Priorität aus.
- **Verknüpfung ÖPNV:** Sind Verbindungen wichtig für die Erschließung von Haltepunkten des Öffentlichen Nahverkehrs und damit für die Verknüpfung der Verkehrsarten wird dies ebenfalls bei der Priorität berücksichtigt.
- **Beteiligungsmeldungen:** Haben sich mehrere Bürgerinnen und Bürger über die Online-Beteiligung für einen Verbindungswunsch oder eine Verbesserung einer bestehenden Verbindung ausgesprochen oder eine konkrete Gefahrenstelle auf dem Netzelement gemeldet, wirkt sich dies positiv auf die Priorität aus.

Anschließend an die fachliche Priorisierung nach den genannten Kriterien erfolgte eine erneute Bewertung einzelner Maßnahmen durch die Vertreterinnen und Vertreter der Kommunen im Rahmen des Workshops. Innerhalb des Termins wurden besonders umfangreiche, dringende und gemeindeübergreifende Maßnahmen diskutiert und bei Bedarf in der Priorität angepasst.

Die für die Netzfunktion ermittelten Werte werden mit den Werten der Maßnahmenwirkung multipliziert und ergeben die Priorität.

Die Priorität gibt keine Umsetzungsreihenfolge vor. Für die Reihenfolge der Umsetzung sind zahlreiche Faktoren wie die Finanzierung, Grunderwerb sowie die Abstimmung mit den TÖB wie Naturschutz, Wasserschutz, etc. entscheidend.

5.3.5 Ermittlung Kostenrahmen und Kosten-Nutzen-Verhältnis

Für jede Maßnahme wurde ein überschlägiger Kostenrahmen auf Basis einer jährlich aktualisierten Kostenliste Radverkehr durchgeführt. Die Kostenliste basiert auf bisherigen Erfahrungswerten des Planungsbüros. Bei den Kosten handelt es sich um Infrastruktur-Bruttokosten inklusive Planungskosten und gegebenenfalls anfallenden Grunderwerbskosten. Kosten für Eingriffs-Ausgleichs-Maßnahmen und gegebenenfalls vorhandene Besonderheiten werden nicht berücksichtigt. Der Kostenrahmen dient als erster Anhaltspunkt für den weiteren Entscheidungsprozess. Im weiteren Planungsverfahren wird der Kostenrahmen überprüft und angepasst.

Die 187 empfohlenen Maßnahmen zum Streckenausbau haben insgesamt ein Investitionsvolumen von etwa 152 Millionen Euro, das sich – wie in folgender Tabelle dargestellt – auf verschiedene Baulastträger verteilt:

Tabelle 2: Kostenverteilung nach Baulastträger

| | |
|------------------------------------|----------------------|
| Bund | 31.090.000 € |
| Bund Herstellungsrادweg | 7.090.000 € |
| Land Hessen | 26.200.000 € |
| Land Hessen Herstellungsrادwege | 8.320.000 € |
| Hochtaunuskreis | 16.930.000 € |
| Hochtaunuskreis Herstellungsrادweg | 11.050.000 € |
| Gemeinden | 56.200.000 € |
| Hessen Forst | 750.000 € |
| Gesamt | 152.050.000 € |

Herstellungsrادwege (hessische Bezeichnung) sind dabei land- oder forstwirtschaftliche Wege, die über die gleiche Verbindungsfunktion verfügen, wie parallel verlaufende Landstraßen und die statt eines straßenbegleitenden Neubaus ausgebaut werden¹⁶. Die Kosten für den Ausbau übernimmt der zuständige Baulastträger der Landstraße, an der der straßenbegleitende Radweg fehlt und zukünftig nicht mehr erforderlich ist. Eigentümer bleiben die Kommunen. Ob es sich tatsächlich um Herstellungsrادwege handelt, muss im Einzelfall entschieden werden. Vertragliche Regelungen zur Unterhaltung und zum Winterdienst sind zu treffen.

Das **Kosten-Nutzen-Verhältnis** setzt die Priorität in Relation zu den berechneten Kosten und ist damit ein wichtiger Wert für die Beurteilung der Maßnahmen.

¹⁶ Vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 1 Hessisches Straßengesetz (HStrG)

5.4 Ortsdurchfahrten des Radverkehrs

Ortsdurchfahrten des Radverkehrs können entlang der Hauptstraßen verlaufen oder parallel dazu im Schattennetz geführt werden, sofern dort Verbindungen mit geringen Umwegen möglich sind (siehe **Abbildung 7**).

In der Regel ist die Straßenraumbreite an Hauptstraßen nicht ausreichend, um bauliche Radwege anzulegen. Markierungslösungen sind ab einer Fahrbahnbreite von 7,50 m möglich. Sofern geeignete Parallelverbindungen zur Hauptstraße vorhanden sind, wird geprüft, ob sich diese beispielsweise mittels Fahrradstraßen zu Ortsdurchfahrten des Radverkehrs ausbauen lassen können.

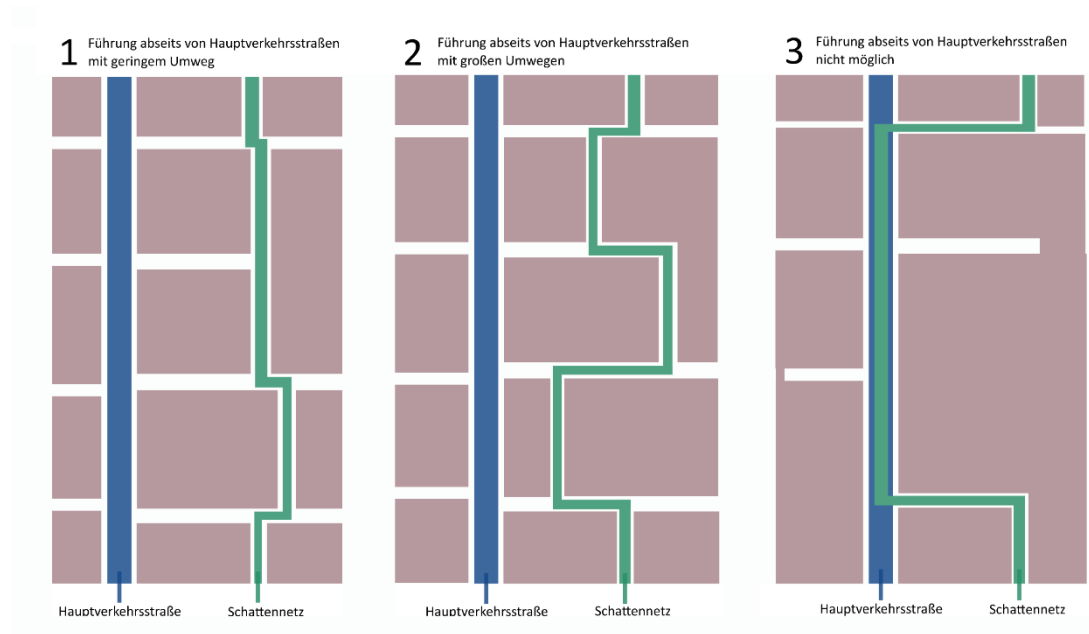


Abbildung 7: Schematische Darstellung von Ortsdurchfahrtstypen (Quelle: Planungsbüro RV-K)

Sind weder Radverkehrsanlagen an der Hauptverkehrsstraße noch eine Führung im Schattennetz möglich, so dass der Radverkehr im Mischverkehr auf der Hauptverkehrsstraße geführt werden muss, wird eine verkehrsberuhigte Umgestaltung der Hauptverkehrsstraße empfohlen.

5.4.1 Markierungslösungen (Schutzstreifen)

Markierungslösungen wie Schutzstreifen sind für den Radverkehr an innerörtlichen Hauptstraßen grundsätzlich eine geeignete Form der Radverkehrsführung. Sie schaffen sowohl Raum als auch Aufmerksamkeit für Radfahrende und erhöhen damit die Verkehrssicherheit.

Darüber hinaus sorgen sie für eine Verringerung der Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr im Seitenraum. Oft können Schutzstreifen aufgrund der Straßenraumbreite nur bei gleichzeitiger Entfernung von Parkständen markiert werden. Schutzstreifen werden nur empfohlen, wenn eine Markierung mit

dem Regelmaß von 1,50 Meter sowie einem Sicherheitstrennstreifen von 0,75 Metern zu parkenden Pkw eingehalten werden kann.

Sicherheitsbedürftige Radfahrende fühlen sich auf Schutzstreifen häufig unsicher und nutzen diese daher nicht. Sofern möglich sind alternative Führungen im Seitenraum oder im Nebenstraßennetz umzusetzen. Solche Führungen lassen sich oft auf Grünachsen oder mittels Fahrradstraßen realisieren.

Unter Berücksichtigung der oben genannten Aspekte, werden Schutzstreifen im Rahmen des Radverkehrskonzeptes Hochtaunuskreis nur in wenigen Ausnahmefällen empfohlen.

5.4.2 Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind umgewidmete Nebenstraßen, auf denen der Radverkehr Vorrang erhält. Sie bündeln den Radverkehr an wichtigen Hauptverbindungen des Radverkehrs. Durch die Bevorrechtigung der Fahrradstraße an Einmündungen sowie an Kreuzungen wird ein zügiges und sicheres Vorankommen des Radverkehrs gewährleistet.

In Fahrradstraßen dürfen Radfahrende nebeneinander fahren und geben die Geschwindigkeit vor. In der Regel sind sie für anliegenden Kfz-Verkehr freigegeben, der Radverkehr darf jedoch weder gefährdet noch behindert werden. Um Kfz-Durchgangsverkehr in einer Fahrradstraße zu vermeiden, sollen gegenläufige Einbahnstraßen oder modale Filter eingerichtet werden.

Fahrradstraßen werden durch Zeichen 244.1. StVO gekennzeichnet. Zusätzlich zur StVO-Beschilderung sollten sie durch (rote) Markierungen und / oder Piktogramme für alle Verkehrsteilnehmenden sichtbar gemacht werden, um die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz zu erhöhen. Die Ausweisung der Fahrradstraße sollte öffentlichkeitswirksam begleitet werden.

5.4.3 Verkehrsberuhigende Umgestaltung

Bei geringen Straßenraumquerschnitten mit Fahrbahnbreiten von weniger als 7,50 m sind keine Radverkehrsanlagen möglich.

In solchen Fällen ist eine „Verkehrsberuhigende Umgestaltung“, die zu einer Reduzierung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten und einem nutzungsverträglichen Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden führt, die einzige Lösung für eine Verbesserung der Situation des Radverkehrs.

Eine „Verkehrsberuhigende Umgestaltung“ kann je nach Kfz-Verkehrsaufkommen, Straßenquerschnitt und sonstigen örtlichen Gegebenheiten verschieden ausgestaltet sein. Weitere Informationen dazu finden sich in den Musterlösungen VUG_01 und VUG_02 in **Anlage 12**.

5.5 Sofortmaßnahmen

Die radverkehrsbezogene Unfallanalyse sowohl im Hochtaunuskreis als auch in ganz Deutschland zeigt auf, dass der Hauptunfalltyp mit Radverkehrsbeteiligung Ein- und Abbiegeunfälle sind. Diese ereignen sich in der Regel an Ein- und Ausfahrten und sind häufig auf eine unzureichende Sicherung und Erkennbarkeit der querenden Radverkehrsanlagen zurückzuführen.

Im Zuge der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ist dabei die Sicherung von Ein- und Ausfahrten mit hoher Priorität zu bearbeiten. Dies gilt insbesondere bei einer Zweirichtungsführung des Radverkehrs. Es ist dabei auch zu prüfen, ob die erforderlichen Sichtfelder freigehalten werden.

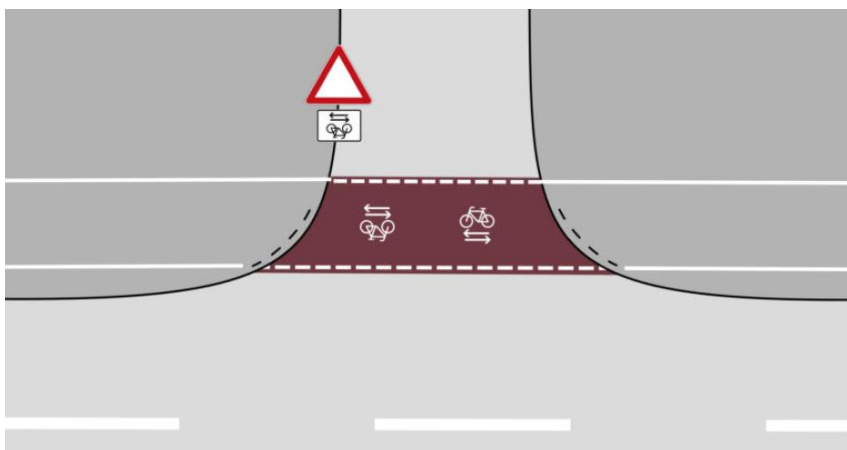


Abbildung 8: Sicherung eines Zweirichtungsweges an einer Einmündung, (Quelle: Planungsbüro RV-K)

Entsprechende Musterlösungen sind **Anlage 12** zu entnehmen.

Weitere Sofortmaßnahmen, die ohne hohen Aufwand umgesetzt werden können, sind:

- Freigabe von Einbahnstraßen,
- Einbauten (Poller, Umlaufsperr etc.) entfernen,
- Einbauten (Poller, Umlaufsperr etc.) optimieren,
- VZ 357 (Sackgasse) als durchlässig kennzeichnen und
- VZ 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) für Radverkehr freigeben.

Die Sofortmaßnahmen sind in einer Planübersicht in **Anlage 8** aufgeführt.

5.6 Musterlösungen

Für die meisten Maßnahmentypen sind Musterlösungen vorhanden. Diese wurden in der Regel durch das Land Hessen erarbeitet. Liegen für bestimmte Maßnahmentypen keine Musterlösungen seitens des Landes Hessens vor, wurde auf andere Musterlösungen zurückgegriffen oder eigene Musterlösungen erstellt. Alle Musterlösungen sind als **Anlage 10** Bestandteil des Radverkehrskonzeptes Hochtaunuskreis

6 Kommunikation

Das Mobilitätsverhalten in Bezug auf Verkehrsmittelwahl und Verkehrssicherheit hängt nicht nur von der Infrastruktur ab, sondern auch von der Einstellung zum Radfahren allgemein. Diese kann durch Kommunikation beeinflusst werden.

Im Hochtaunuskreis wird der Radverkehr bisher vor allem im touristischen Bereich beworben. Das Fahrrad als Verkehrsmittel für Pendlerinnen und Pendler stand bei Initiativen wie den Wettbewerben STADTRADELN und Schulradeln, der Meldeplattform Radverkehr und dem Radroutenplaner Hessen, an denen sich der Hochtaunuskreis seit einigen Jahren beteiligt, bereits im Fokus.

Im Kreisentwicklungskonzept für den Hochtaunuskreis wurden die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes und die Schaffung einer Stelle im Bereich Mobilität als zentrale Maßnahmen aufgestellt. Im Zuge der Erstellung dieses Konzeptes hat der Radverkehr durch die Beteiligungsplattform und diverse Pressemitteilungen eine noch höhere Aufmerksamkeit im Landkreis erhalten. In Zukunft sollte das Engagement hochgehalten werden, um den Radverkehr im Landkreis auch auf alltäglichen Wegen nachhaltig zu steigern.

Im Folgenden werden beispielhaft einige Konzepte aus dem Bereich der Kommunikation rund um das Radfahren vorgestellt. Entscheidend ist dabei neben der Wirkung „nach außen“ auch die Wirkung „nach innen“, also Richtung Entscheidungsträger der Kommunen und Verwaltung.

6.1 Bundesweite Projekte

STADTRADELN: STADTRADELN ist eine seit 2008 durchgeführte Kampagne des Klimabündnisses, einem europaweiten Netzwerk von Städten und Gemeinden. STADTRADELN setzt den Aspekt des Klimaschutzes in den Vordergrund, den es durch aktive Radverkehrsförderung voranbringen will. Deutschlandweit können alle Kommunen an 21 zusammenhängenden Tagen – frei wählbar im Zeitraum 1. Mai bis 30. September – teilnehmen.

Die Kampagne STADTRADELN spricht im Besonderen die Zielgruppe der Kommunalpolitikerinnen und Kommunalpolitiker an, damit diese verstärkt „erfahren“, was es bedeutet, in der eigenen Kommune mit dem Rad unterwegs zu sein, sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation für Radfahrende dann anstoßen und umsetzen.

Seit Einführung der Kampagne steigt die Teilnahme von Kommunen und Radfahrenden konstant. Während 2008 in 23 Kommunen 1.800 Radfahrende ca. 340.000 km fuhren, beteiligten sich im Jahr 2021



Abbildung 9: Logo STADTRADELN
(Quelle: STADTRADELN 2021).

bereits über 2000 Kommunen und knapp 800.000 Radfahrende, die insgesamt 159 Mio. km gefahren sind.¹⁷

Tabelle 3: Entwicklung Kampagnenteilnahme STADTRADELN (Quelle: STADTRADELN 2021).

| | 2008 | 2013 | 2020 | 2021 |
|-------------|---------|---------|----------|----------|
| Kommunen | 23 | 201 | 1.482 | 2.095 |
| Radfahrende | 1.800 | 68.000 | 545.988 | 799.819 |
| Kilometer | 340.000 | 13 Mio. | 115 Mio. | 159 Mio. |

Für alle Kommunen in Hessen ist eine kostenfreie Teilnahme am STADTRADELN möglich. Der Hochtaunuskreis nimmt seit 2018 als Landkreis an Stadtradeln teil.

Weitere Informationen unter → www.stadtradeln.de



Abbildung 10: Logo "Mit dem Rad zur Arbeit" (Quelle AOK)

Mit dem Rad zur Arbeit: Seit über zehn Jahren besteht die vom ADFC und der Gesundheitskasse AOK durchgeführte Mitmachaktion „Mit dem Rad zur Arbeit“. Nach dem Start in Bayern wird die Aktion inzwischen – mit stetig wachsendem Erfolg – in allen 16 Bundesländer durchgeführt.

Die teilnehmenden Firmen ermutigen im Aktionszeitraum vom 1. Juni bis 31. August ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, für den Weg zur Arbeit auf das Auto zu verzichten und an mindestens 20 Arbeitstagen das Fahrrad zur benutzen. Dafür werden von Sponsoren attraktive Preise zur Verfügung gestellt. Ergänzend werden häufig firmenintern zusätzliche Preise für das erfolgreichste Team vergeben.

vergeben.

Die Teilnahme ist kostenlos und wird unabhängig von der entsprechenden Gebietskörperschaft durchgeführt. Der Landkreis kann durch gezieltes Ansprechen und Ermutigen der Arbeitgeber zu einer höheren Teilnehmendenzahl beitragen. Mögliches Instrument dafür ist beispielsweise eine regionale Siegerehrung und die Auszeichnung des „sportlichsten Betriebes“.

Informationen unter: → www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de

Weitere nennenswerte Kampagnen sind:

- Fahr Rad (www.klima-tour.de)
- Fahrradfreundliche Arbeitgeber (www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de)
- Jugend-Fahrradturnier (www.adac.de)

¹⁷ STADTRADELN 2021, www.stadtradeln.de/home (Aufruf: 27.10.2021)

- Fette Reifen Rennen (www.fette-reifen-rennen.de)
- Rücksicht im Straßenverkehr (www.ruecksicht-im-strassenverkehr.de)
- Mehr Platz fürs Rad (www.mehrplatzfürsrad.de)

6.2 Regionale Projekte

Land Hessen stellt gemeinsam mit der ivm GmbH, zu dessen Gesellschaftern der Hochtaunuskreis gehört, verschiedene Projekte zur Förderung des Radfahrens zur Verfügung. Dazu zählen unter anderem:

- **Meldeplattform Radverkehr**

Die Meldeplattform Radverkehr ermöglicht es Bürgerinnen und Bürgern fehlende Markierungen, Schlaglöcher oder zugewachsene Wege zu melden. Die Meldeplattform verkürzt den Weg von den Bürgerinnen und Bürgern zur zuständigen Stelle und findet den richtigen Ansprechpartner zur Beseitigung der gemeldeten Mängel. Durch eine intensive Nutzung der Meldeplattform und eine zuverlässige Beseitigung der Mängel seitens der Verwaltung bleibt die Infrastruktur in einem guten und sicheren Zustand.

www.meldeplattform-radverkehr.de

- **Radroutenplaner Hessen**

Der Radroutenplaner Hessen ist der Radroutenplaner, der die amtlichen und damit geeigneten und sicheren Wege für Radfahrende abbildet. Kommunen und Landkreise sollen Änderungen im Radverkehrsnetz, die sich beispielsweise durch die Schaffung neuer Radverkehrsinfrastruktur ergeben, beim Radroutenplaner Hessen melden. So werden Nutzende immer auf den optimalen Wegen geführt.

www.radroutenplaner.hessen.de

- **Schülerradroutenplaner**

Mit dem Schülerradroutenplaner kann am PC eine geeignete Route von zu Hause zur Schule geplant werden. Grundlage hierfür sind Schulradwegepläne, die durch die ivm GmbH im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans, gefördert durch das BMVI, in der Region Frankfurt RheinMain für alle weiterführenden Schulen erarbeitet wurden.

Probleme und Schwierigkeiten auf dem Schulweg können im Schülerradroutenplaner gemeldet werden.

www.schuelerradrouten.de

- **Wettbewerb Schulradeln**

Unter dem Motto „3 Wochen radeln, 3 Mal punkten: für eure Schule, eure Stadt, euren Kreis“ findet jedes Jahr der Schulwettbewerb „Schulradeln“ für ganz Hessen und Mainz. 2020 wurden 2,8 Millionen Fahrradkilometer gesammelt!

Ziel des Wettbewerbs ist es, Lernende fit für das Radfahren in Alltag und Freizeit zu machen und so die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu fördern. Beim „Schulradeln“ wird die fahrradaktivsten Schulen UND/ODER Schulprojekte und Schulaktionen zum Thema Fahrrad und Schule gesucht.

<http://www.besserzurschule.de/schulradeln/>

Es wird empfohlen, die Projekte weiterhin zu bewerben und teilnehmende Initiativen zu unterstützen. Ansprechpartner für alle genannten regionalen Projekte ist die ivm GmbH.

6.3 Empfehlungen

Die Kommunikation – als Schlüsselfaktor für die Steigerung des Radverkehrsanteils – spielt in der Wissensgesellschaft eine zunehmend wichtiger werdende Rolle. Es wird daher empfohlen für die Durchführung ausgewählter Maßnahmen einen jährlichen Etat bereitzustellen. Dieser kann sich an den Empfehlungen des *Nationalen Radverkehrsplans* für nicht investive Maßnahmen in Städten und Gemeinden orientieren. Dort wird empfohlen pro Einwohnerin, bzw. Einwohner, 50 Cent zu investieren.

Generell ist der Anschluss an bestehende Kampagnen deutlich kostengünstiger und mit weniger Aufwand verbunden ist als die Entwicklung eigener Konzepte.

Um bei oben genannten Aktionen optimale Ergebnisse zu erzielen, ist es notwendig, dass der Landkreis weiterhin in enger Verbindung mit allen Beteiligten steht. Von Vorteil ist dabei, wenn es in Schulen, bei Arbeitgebern, und in den Gemeinden Ansprechpartnerinnen oder Ansprechpartner für das Thema Radverkehr gibt. Das Hinwirken auf die Schaffung solcher Positionen sollte ein erster Schritt des Landkreises sein, um zukünftige Öffentlichkeits- und Kommunikationskampagnen erfolgreich umzusetzen.

Des Weiteren ist es wichtig, dass organisatorische Strukturen, wie z.B. eine Projektgruppe Radverkehr, dauerhaft installiert werden und als Verbindungsstück zwischen Verwaltung, Verbänden, Institutionen und den Bürgerinnen und Bürgern bestehen bleiben. Nur so ist gerade mit Blick auf Veranstaltungen eine sinnvolle Zusammenarbeit möglich. Der „Runde Tisch Radverkehr“, den der Hochtaunuskreis im Jahr 2018 ins Leben gerufen hat, ist dazu ein geeignetes Format.

Auch der aktuelle Umsetzungsstand dieses Konzepts sollte weiterhin über Pressemitteilungen und auf der Webseite des Landkreises kommuniziert werden.

7 Weitere Empfehlungen

7.1 Koordinationsfunktion des Landkreises

Landkreise stellen als übergeordnete Instanzen die Schnittstellen zu den kreisangehörigen Gemeinden dar. Deshalb kommt ihnen bei der Radverkehrsförderung eine besondere koordinierende Funktion zu. Da Pendelverflechtungen nicht an Verwaltungsgrenzen enden, muss auch die Radverkehrsförderung über kommunale Grenzen hinweg koordiniert werden.

Der Hochtaunuskreis sollte deshalb seine Position nutzen, um gemeinsame Aktivitäten anzustoßen, zu informieren, zu beraten und zwischen Land und Kommunen zu vermitteln. Eine wichtige Aufgabe ist zum Beispiel die Koordination von Aufgaben, die kommunenübergreifend umgesetzt werden müssen, wie der Winterdienst auf außerörtlichen Wegen und die Wegweisung.

Der regelmäßige Austausch und die Vernetzung von Beteiligten und Handlungsebenen sollte institutionalisiert werden. Der im vorherigen Kapitel erwähnte „Runde Tisch Radverkehr“ sollte unter der Leitung des Landkreises dafür als organisatorische Struktur den weiteren Umsetzungsprozess begleiten. Davon profitieren insbesondere kleinere Kommunen, die aufgrund ihres Verwaltungsapparates häufig keine Kapazitäten haben, sich intensiv mit den Themen Radverkehr und Fördermöglichkeiten auseinanderzusetzen.

7.2 Fahrradabstellanlagen

Fehlende Möglichkeiten zum sicheren und komfortablen Fahrradparken sind ein zentrales Hindernis für die Nutzung des Fahrrads im Alltag. Der *Nationale Radverkehrsplan* enthält deshalb explizit den Auftrag an Kommunen sowie private und öffentliche Bauherren Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl und Qualität bereit zu stellen.¹⁸

Es wird empfohlen, dass auch der Landkreis seine kreiseigenen Arbeitsplatzstandorte mit attraktiven, sicheren und zielnahen Fahrradabstellanlagen ausstattet.

7.3 Bike-and-Ride-Untersuchung

Abstellanlagen sind ein wesentlicher Bestandteil eines funktionierenden Systems Radverkehr. Eine besondere Rolle spielen Fahrradabstellanlagen in der Funktion als Bike+Ride-Anlagen, also der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV. Fahrräder sollen dabei möglichst bahnsteignah und sicher abgestellt werden. Empfehlungen zur Gestaltung von Bike+Ride-Anlagen geben die Hinweise zum

¹⁸ Nationaler Radverkehrsplan 2020, BMVBS 2012.

Fahrradparken¹⁹ sowie der Leitfaden zu Fahrradabstellanlagen der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen²⁰.

Mit Blick auf die B+R-Nutzung sind die Attribute Soziale Kontrolle und Wetterschutz von besonderer Bedeutung. Dem Diebstahlschutz, der Zentralität und der Standsicherheit kommt ebenfalls eine hohe Bedeutung zu. Grundvoraussetzungen für alle Fahrradabstellanlagen sind eine barrierefreie Erreichbarkeit sowie ein asphaltierter oder gepflasterter Untergrund.

Eine genaue Untersuchung der bestehenden Anlagen sowie Empfehlungen für den Ausbau sind dem Bike-and-Ride-Bericht in **Anlage 13** zu entnehmen.

7.4 Unterhaltung und Verkehrssicherung

Der Radverkehrsanteil ist witterungsabhängig. Um eine möglichst gleichbleibende und nachhaltige Entlastung der Verkehrssysteme Kfz-Verkehr und ÖPNV zu erreichen, ist es notwendig, dass Radfahren ganzjährig attraktiv und sicher möglich ist.

Erforderlich sind hierfür in erster Linie geräumte und gereinigte Wege. Ist dies innerorts für verkehrswichtige Radverbindungen laut eines Urteils des Bundesgerichtshofes vorgeschrieben²¹ und wird auch weitestgehend umgesetzt, besteht außerorts weder auf gemeinsamen Geh- und Radwegen noch auf Wirtschaftswegen eine Verpflichtung zur Räumung und Säuberung von Radverbindungen (siehe **Abbildung 11**).



Abbildung 11: Ende eines geräumten Radweges an einer Gemarkungsgrenze / Verschmutzter asphaltierter Wirtschaftsweg, (Quelle: Planungsbüro RV-K)

¹⁹ Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V), 2012, Köln.

²⁰ Leitfaden Fahrradabstellanlagen, HMWEVW 2020.

²¹ Bundesgerichtshof Urteil vom 09.10.2003 – III ZR 8/03

Ziel soll es sein, dass alle Alltagsverbindungen des Radverkehrskonzeptes ganzjährig durchgehend befahrbar sind. In einer kommunenübergreifenden Konzeption des Winterdienstes und der Unterhaltung sollen Zuständigkeiten, Fragen der Haftung und Kostenübernahme sowie Streckenpriorisierungen und Standards festgelegt werden. Der Landkreis soll hierbei die Koordinationsfunktion übernehmen.

7.5 Fahrradwegweisung

Fahrradwegweisung wird in der Regel durch Landkreise oder kreisfreie Städte geplant, umgesetzt und betreut.

Der Hochtaunuskreis verfügt über eine den aktuellen Standards entsprechende, einheitlich gestaltete und flächendeckende Fahrradwegweisung. Lediglich die Städte Bad Homburg und Friedrichsdorf haben eine eigene, nicht mit dem Hochtaunuskreis abgestimmte Fahrradwegweisung.

Die Fahrradwegweisung des Hochtaunuskreises wurde über mehrere Jahre geplant und schrittweise umgesetzt. Der jetzige Zustand wurde im Jahr 2014 hergestellt. Seither fand keine systematische und einheitliche Qualitätssicherung statt. Fehlende oder beschädigte Wegweiser wurden nicht ersetzt. Es fanden keine Anpassungen an sich verändernde Infrastruktur statt. Ein durchgängiges Befahren ist mittlerweile nur noch eingeschränkt möglich. Überschlüssig erfasst weist jeder fünfte Wegweiserstandort Mängel auf.

Zur Qualitätssicherung der Fahrradwegweisung wird empfohlen, eine halbjährliche mindestens aber jährliche Kontrollbefahrung durchzuführen. Fehlende oder beschädigte Wegweiser sollen dabei erfasst und erforderlicher Ersatz zentral beschafft werden. Die Montage des Ersatzmaterials kann durch die kommunalen Bauhöfe montiert werden. Eine entsprechende Vereinbarung mit den Kommunen und dem Zweckverband Naturpark Taunus hat der Hochtaunuskreis bereits aufgesetzt. Zum Stand der Fertigstellung dieses Radverkehrskonzeptes haben elf der dreizehn kreisangehörigen Kommunen die Vereinbarung unterzeichnet. Es wird empfohlen, dass die übrigen beiden Kommunen ebenfalls die Vereinbarung unterzeichnen, um eine einheitliche Qualität zu gewährleisten.

7.6 Pedelecs

Pedelecs sind Fahrräder, bei dem der Nutzer durch einen Elektromotor bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h beim Treten unterstützt wird. Die Anzahl nimmt kontinuierlich zu, sodass im Jahr 2021 ca. 13 %²² (rund jeder achte) deutsche Haushalt über ein elektrisch unterstütztes Fahrrad verfügt.

²² DeStatis 2021, online.

Fahrinfrastruktur

Durch die Zunahme von Pedelecs auf Radwegen und die höheren Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Radfahrenden ergeben sich folgende Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur:

- Ausreichende Breiten von Radwegen; auch um verkehrssichere Überholvorgänge zu gewährleisten,
- rutschfester Belag,
- diebstahlsichere, barrierefreie Abstellanlagen, insbesondere an Bahnhöfen und Arbeitgeberstandorten.

Die aktuellen Standards der Radverkehrsplanung erfüllen dabei die Anforderungen von Pedelec-Nutzenden vollumfänglich. Dies gilt folglich auch für die Netzentwicklung und Maßnahmenplanung dieses Radverkehrskonzeptes.

Ladeinfrastruktur

Ladestationen für Pedelecs sind ausschließlich im Freizeitverkehr relevant. Die Reichweite der Pedelec-Akkus liegt bei maximaler Tretunterstützung bei mindestens 20 Kilometern. Damit übersteigt die Reichweite der Pedelecs die Strecke einer üblichen Alltagsfahrt mit dem Fahrrad deutlich. Durch das komfortable Entnehmen des Akkus können diese in der Regel auch unproblematisch zu Hause oder am Arbeitsort aufgeladen werden.

Im Freizeitverkehr können Lademöglichkeiten an hochfrequentierten touristischen Routen oder Zielen sinnvoll sein. Wichtig ist dabei, dass das Umfeld der Lademöglichkeiten über eine Mindestaufenthaltsqualität verfügt.

7.7 Radschnellverbindungen, Raddirektverbindungen

Radschnellverbindungen (siehe **Abbildung 12**) stellen eine besondere Kategorie von Radverkehrsverbindungen dar. Sie richten sich vor allem an Radfahrende, die im Alltagsverkehr längere Strecken zurücklegen.

Anforderungen an die Ausbildung von Radschnellverbindungen sind:

- sichere Befahrbarkeit auch bei hohen Fahrtgeschwindigkeiten,
- direkte, weitgehend umwegfreie Linienführung,
- möglichst wenig Beeinträchtigungen durch bzw. Schnittstellen mit Kfz-Verkehr,
- Trennung vom Fußverkehr,
- ausreichende Breite (>4,00 m, an Engstellen > 2,50 m),
- hohe Belagsqualität,
- Freihalten von Einbauten,
- Steigungen max. 6%, wenn frei trassierbar,
- keine vermeidbaren Höhendifferenzen,

- städtebauliche Integration und landschaftliche Einbindung.



Abbildung 12: Radschnellverbindung RijnWaalpad, Niederlande (links), Radschnellverbindung Darmstadt – Egelsbach (rechts) (Quelle: Planungsbüro RV-K).

Im Hochtaunuskreis wird aktuell an einer Radschnellverbindung, dem Radschnellweg Vordertaunus (FRM5), geplant²³. Eine Machbarkeitsstudie liegt hier bereits vor. Die Machbarkeitsstudie sowie die weiterführenden Planungen werden durch den Regionalverband FrankfurtRheinMain koordiniert.

Die bereits festgelegte Trasse ist als wichtiges Ziel in der Netzplanung des Radverkehrskonzeptes berücksichtigt worden. Die Radschnellverbindung führt von Friedrichsdorf über Bad Homburg, Oberursel, Steinbach und die Frankfurter Stadtteile Praunheim und Bockenheim in die Frankfurter Innenstadt. Ein zweiter Ast führt von Friedrichsdorf nördlich an Bad Homburg vorbei über die Frankfurter Stadtteile Nieder-Eschbach und Bonames Richtung Frankfurter Innenstadt.

Es wird empfohlen, die Fortführung der Radschnellverbindung von Friedrichsdorf nach Rosbach vor der Höhe zu untersuchen.

Eine Anbindung des Usinger Lands an die Radschnellverbindung sollte ebenfalls ganzheitlich untersucht werden. Der Ausbaustandard soll hier dem zu ermittelnden Radverkehrspotenzial angepasst werden.

7.8 Landwirtschaft

Im Hochtaunuskreis verläuft ein wesentlicher Teil des Radverkehrs über landwirtschaftliche Wege. Auch zahlreiche Maßnahmenvorschläge des Radverkehrskonzeptes betreffen den Ausbau von Wirtschaftswegen. Hierbei ist eine enge Abstimmung mit den Landwirten erforderlich.

²³ <https://www.region-frankfurt.de/Radschnellwege> (Aufruf: 21.01.2022)

Darüber hinaus soll durch die Kampagne „Rücksicht macht Wege breit“ oder vergleichbare Aktionen (siehe **Abbildung 13**) auf die Herausforderungen durch mehr Radverkehr auf Wirtschaftswegen reagiert werden. Einen entsprechenden Pilotversuch bereitet der Landkreis aktuell vor.



Abbildung 13: Kampagne „Rücksicht macht Wege breit“ (links), Abzweig auf Hauptroute des Radverkehrs ohne Wegweiser (rechts) (Quelle: Planungsbüro RV-K)

8 Weiteres Vorgehen

8.1 Umsetzung

Das hier vorliegende Radverkehrskonzept stellt die Entscheidungsgrundlage für die kreisweite Radverkehrsplanung der nächsten Jahre dar. Ziel ist es, die aufgeführten Maßnahmen sukzessiv umzusetzen. Die erarbeitete Priorisierung gibt dabei nicht zwingend die Reihenfolge der Umsetzung vor, sondern zeigt lediglich die Bedeutung der Maßnahme für den Radverkehr auf.

Es handelt sich dabei um ein ganzheitliches und – aufgrund der zahlreichen und umfangreichen Maßnahmenempfehlungen – um ein ambitioniertes Radverkehrskonzept.

Der Umsetzung muss das übliche Abstimmungs- und Genehmigungsverfahren vorausgehen. Hierzu gehört auch der Vergleich der im Radverkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen mit alternativen Radverkehrsführungen.

Die Vereinbarkeit mit Landschafts-, Arten- und Wasserschutz sowie Fragen des Grunderwerbs, der Finanzierung und land- und forstwirtschaftliche Interessen sind dabei Aspekte, die im Variantenvergleich und im anstehenden weiteren Planungsprozess berücksichtigt werden müssen. Diese können zu einer erheblichen Verzögerung und unter Umständen auch zum Ausschluss von Maßnahmen führen. In diesen Fällen sind weitere Alternativen mit einer vergleichbaren Wirkung zu erarbeiten.

Für alle empfohlenen Maßnahmen bestehen diverse Fördermöglichkeiten verschiedener Trägerinnen und Träger.

8.2 Berücksichtigung Träger öffentlicher Belange

Die Maßnahmenvorschläge sind für das System Radverkehr sinnvolle und vor dem angestrebten Ziel der deutlichen Steigerung des Radverkehrsanteils teils notwendige Maßnahmen. Sie dienen in einem ersten Schritt als Grundlage für weitere Diskussionen und Abstimmungen.

Die Interessen der Träger öffentlicher Belange konnten im Rahmen des Konzeptes nur teilweise geprüft werden. Anregungen, Hinweise und Bedenken die bezüglich einzelner Maßnahmenempfehlungen von Teilnehmenden der Steuerungsgruppe eingegangen sind, befinden sich bereits als Hinweis auf den entsprechenden Maßnahmendatenblättern. Dieses Vorgehen ersetzt nicht die übliche Abstimmung im Rahmen des Planungs- und Genehmigungsverfahrens.

Sollte es aus nachvollziehbaren Gründen zum Ausschluss oder dem Zurückstellen von Maßnahmen kommen, sollen Alternativen mit einer vergleichbaren Wirkung für den Radverkehr erarbeitet werden.

8.3 Finanzierungsmöglichkeiten

Die Umsetzung der Maßnahmen der Prioritätsklassen A bis D und die damit einhergehende Herstellung des Zielnetzes 2035 erfordern eine Investition von etwa 152 Millionen Euro brutto inklusive Planungs- und Grunderwerbskosten. Bei einem angestrebten Zeithorizont von 10 Jahren bedeutet dies Investitionen in Höhe von etwa 15 Millionen Euro pro Jahr. Diese Summe teilt sich auf die unterschiedlichen Baulastträger Bund, Land, Kreis und Gemeinden auf (siehe Kapitel 5.3.5).

Für den Hochtaunuskreis wurden Kosten in Höhe von ca. 28 Millionen Euro ermittelt. Bezogen auf den Umsetzungszeitraum von 10 Jahren bedeutet dies rechnerisch einen jährlichen Investitionsbedarf von 2,8 Millionen Euro. Bei einer angenommenen Förderung von 70 Prozent würden beim Landkreis Kosten von ca. 840.000 € pro Jahr verbleiben.

Bei Bundes- und Landesstraßen trägt der jeweilige Straßenbaulastträger die Kosten für begleitende Radwege in der Regel zu 100 Prozent. Bei abseits der klassifizierten Straßen verlaufenden und in der Baulast der Städte und Gemeinden befindlichen Wegverbindungen ist im Einzelfall eine Beteiligung der jeweiligen Straßenbaulastträger möglich, sofern die Wegverbindung die entsprechende Verbindungsfunktion der klassifizierten Straße im Radverkehrsnetz aufweist (Herstellungsradwege).

Weiterhin gibt es für Gemeinden und Landkreise verschiedene Fördermöglichkeiten durch Land und Bund. Eine ständig aktuelle Auflistung aller Fördermöglichkeiten auf Bundes- und Landesebene finden sich in der Förderfibel des Nationalen Radverkehrsplans unter www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel.

8.4 Evaluierung

Eine regelmäßige Evaluierung des Radverkehrskonzeptes wird empfohlen. Dabei soll der Planungsstatus aller Maßnahmen dokumentiert werden. Umgesetzte Maßnahmen werden ermittelt und können als Best-Practice-Beispiel für andere Maßnahmen als Vorlage genutzt werden.

Vor dem Hintergrund langer Planungsprozesse ist es Bürgerinnen und Bürgern gegenüber hilfreich, auf laufende Prozesse verweisen zu können.

8.5 Webdokumentation

Die wesentlichen Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes sind dauerhaft unter folgendem Link mittels einer interaktiven Karte im Internet einsehbar:

www.rv-k.de/Hochtaunuskreis/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html

Anlagen

| | |
|-----------|---|
| Anlage 1 | Plan 1 – Pendelverflechtungen |
| Anlage 2 | Plan 2 – Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung 2017 – 2020 |
| Anlage 3 | Plan 3 – Stadtradeln-Fahrdaten 2020 |
| Anlage 4 | Plan 4 – Ergebnisse 1. Online-Beteiligung |
| Anlage 5 | Plan 5 – Zielnetz Radverkehr 2030 |
| Anlage 6 | Plan 6 – Maßnahmenübersicht Streckenausbau |
| Anlage 7 | Maßnahmendatenblätter Streckenausbau |
| Anlage 8 | Plan 7 – Sofortmaßnahmen |
| Anlage 9 | Plan 8 – Weitere Maßnahmen |
| Anlage 10 | Plan 9 – Ergebnisse 2. Online-Beteiligung |
| Anlage 11 | Bauliche Streckenmaßnahmen - Priorisierung |
| Anlage 12 | Musterlösungen |
| Anlage 13 | Bike-and-Ride-Bericht |

Anlage 01

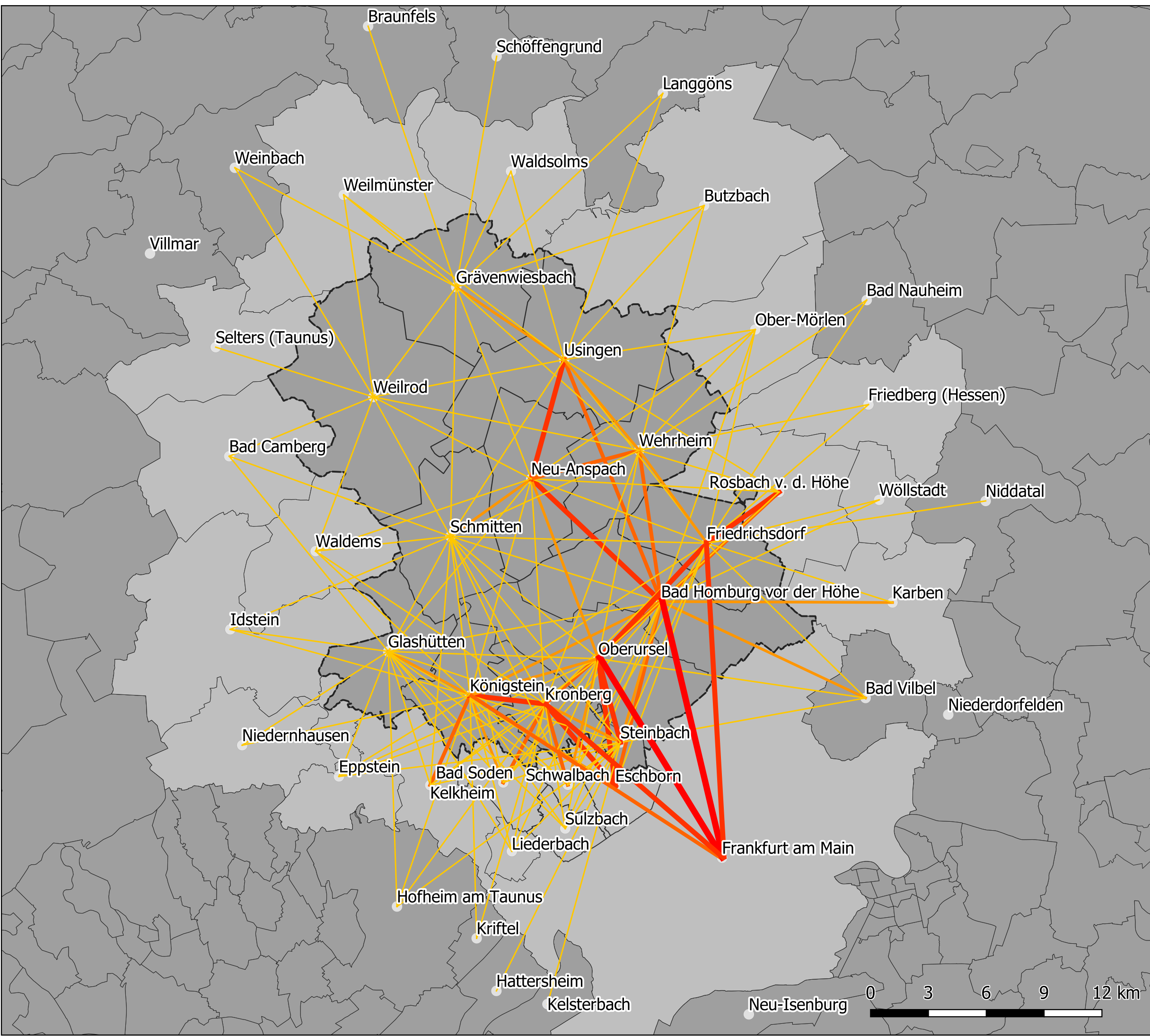
Plan Pendelverflechtungen

Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis 2021

Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis

- Legende:**
- Pendelverflechtungen**
- █ Sehr starke Verbindung
 - █ Starke Verbindung
 - █ Mittelstarke Verbindung
 - █ Schwache Verbindung
 - █ Sehr schwache Verbindung

- Sonstiges**
- Gemeindemittelpunkt
 - Landkreisgrenze
 - Gemeinden Hochtaunuskreis



* Verbindungen von Ein- und Auspendlern bis max. 15 km Luftlinie gewichtet nach Distanz. Basierend auf Daten der Bundesagentur für Arbeit

Anlage 01

Plan 01: Pendelverflechtungen

Projekt: Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis
 Bearbeitung: B.Eng. Mehrnouch Zand
 Datum: 01.12.2020

Kartengrundlage: Mapbox, eigene Bearbeitung
 Datengrundlage: Openstreetmap Contributors, Bundesagentur für Arbeit

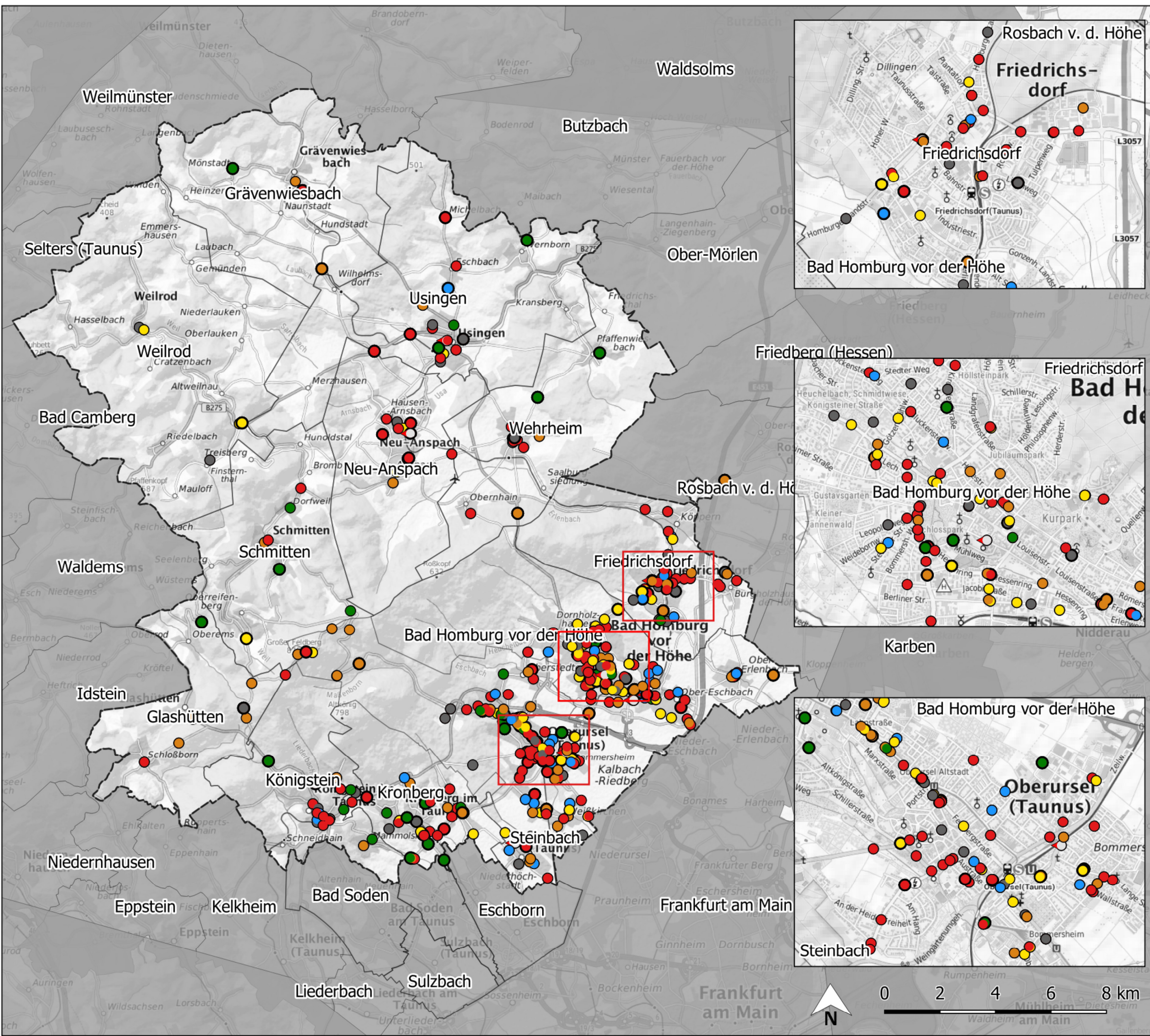


Anlage 02

Plan Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung 2017-2020

Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis 2021

Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis



Unfalltypen

- Fahr Unfall
- Abbiegeunfall
- Einbiegen-/Kreuzen-Unfall
- ◀ Überschreiten-Unfall
- Unfall durch ruhenden Verkehr
- Unfall im Längsverkehr
- Sonstiger Unfall

Unfallkategorien

- Getötet
- Schwerverletzt
- Leichtverletzt

Sonstiges

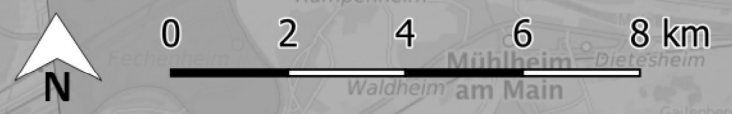
- Landkreisgrenze

* Unfälle mit Beteiligung Radfahrender 2017-2020

Anlage 02

Plan 02: Unfallkarte

Projekt: Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis
 Bearbeitung: B.Eng. Mehrnouch Zand
 B.Sc. Annika Brauneck
 Datum: 02.11.2021
 Kartengrundlage: Openstreetmap, eigene Bearbeitung
 Datengrundlage: Openstreetmap Contributors, Unfallatlas



Anlage 03

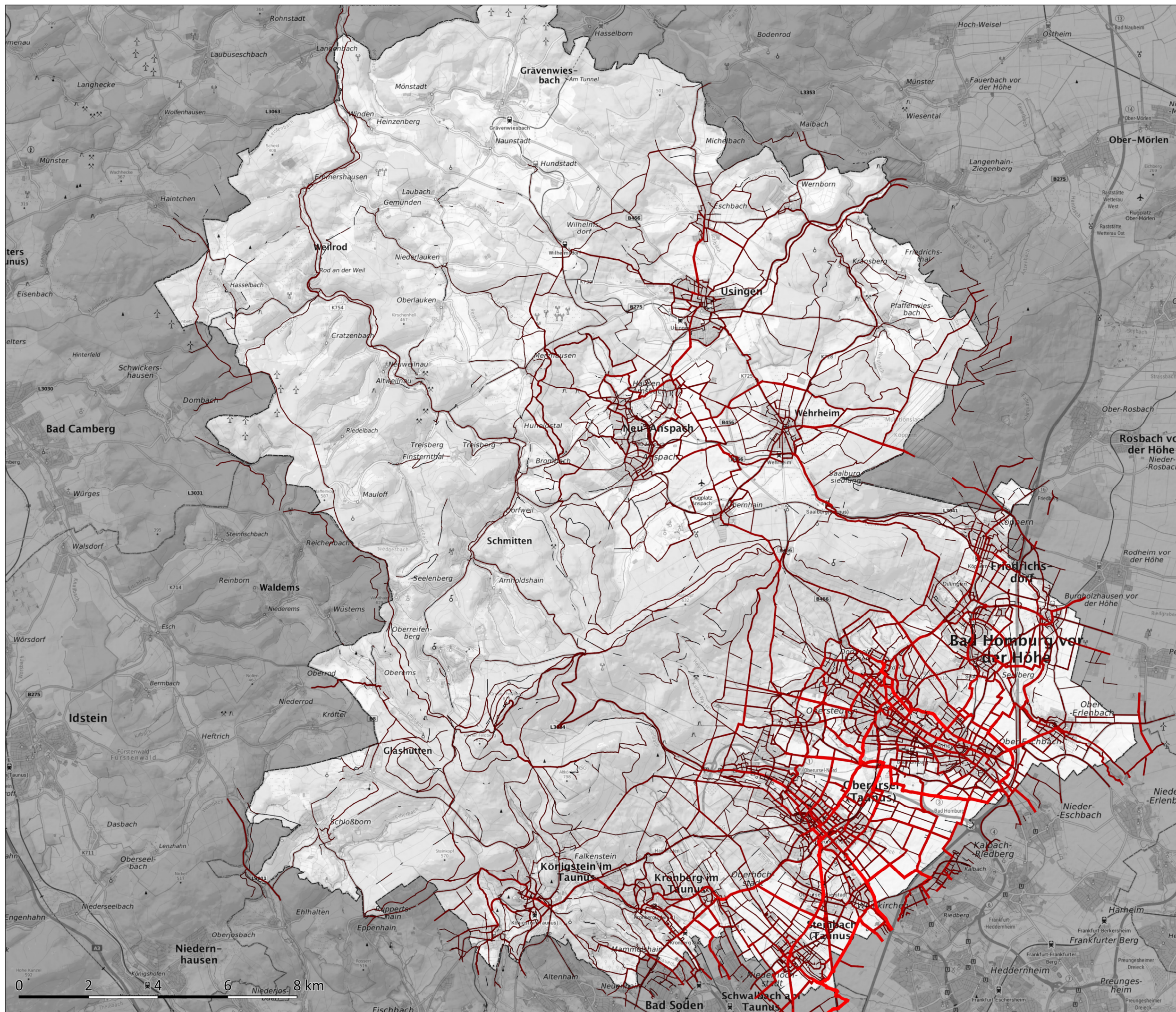
Plan Fahrdaten Stadtradeln 2020

Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis 2021

Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis

Fahrdaten Stadtradeln 2020

- Sehr geringe Nutzung (0)
- (1)
- (2)
- (3)
- (4)
- (5)
- (6)
- (7)
- Sehr starke Nutzung (8)



Anlage 03

Plan 03: Fahrdaten Stadtradeln 2020

Projekt: Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis

Bearbeiter/in: M.Eng. Paul Fremer

Datum: 18.03.2021

Kartengrundlage: OpenTopoMap - OpenStreetMap Contributors

Datengrundlage: Fahrdaten Projekt Stadtradeln 2020

Anlage 04

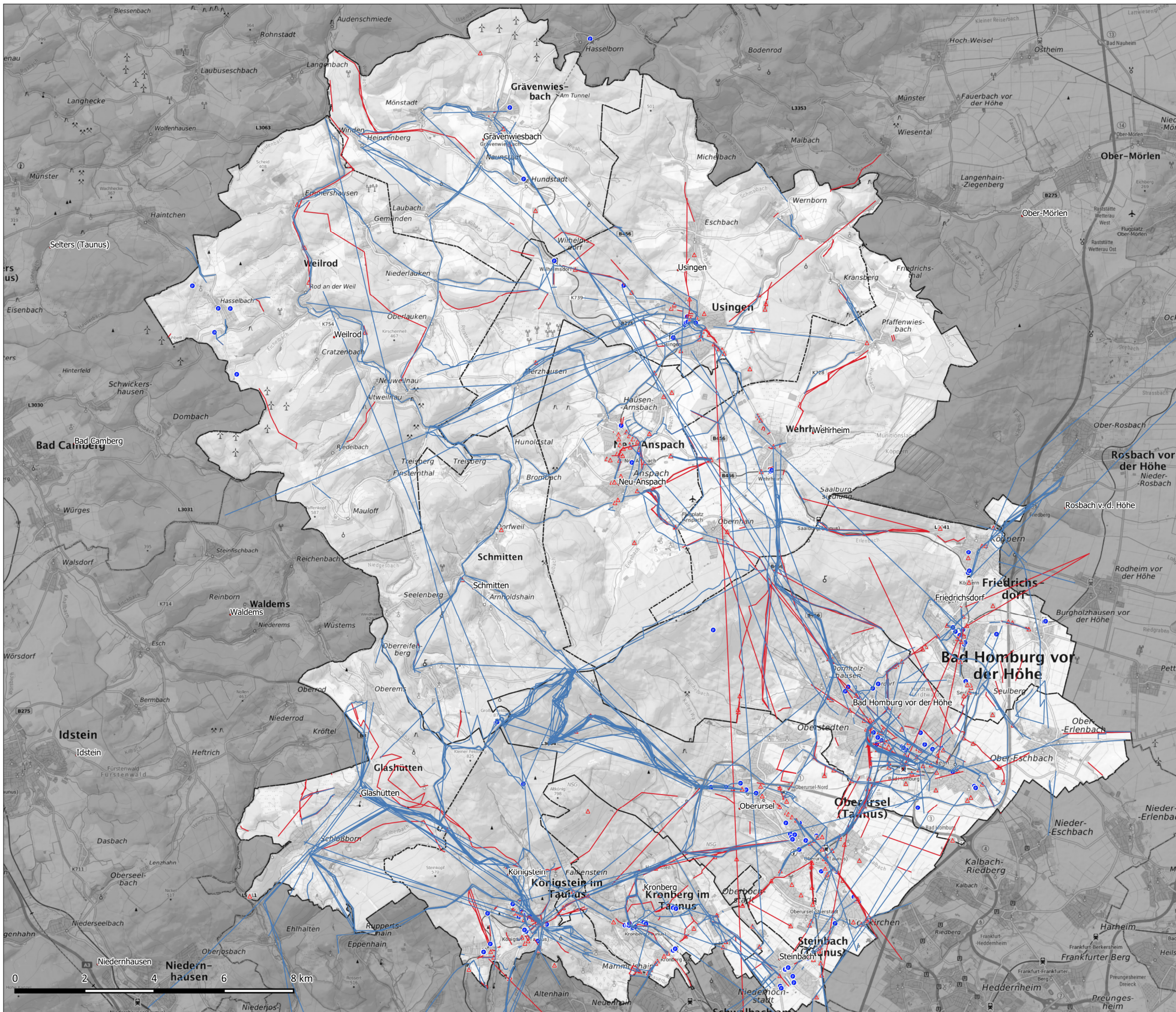
Plan Ergebnisse 1. Onlinebeteiligung - Maßnahmenideen

Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis 2021

Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis

Meldungen von Bürgerinnen und Bürgern

- Fahrradabstellanlagen
- ▲ Gefahrenstellen
- Neue Verbindung herstellen
- Bestehende Verbindung ausbessern



Anlage 04

Plan 04: Ergebnisse 1. Online-
beteiligung

Projekt: Radverkehrskonzept
Hochtaunuskreis

Bearbeiter/in: M.Eng. Paul Fremer

Datum: 19.01.2021

Kartengrundlage: OpenTopoMap -
OpenStreetMap Contributors

Anlage 05

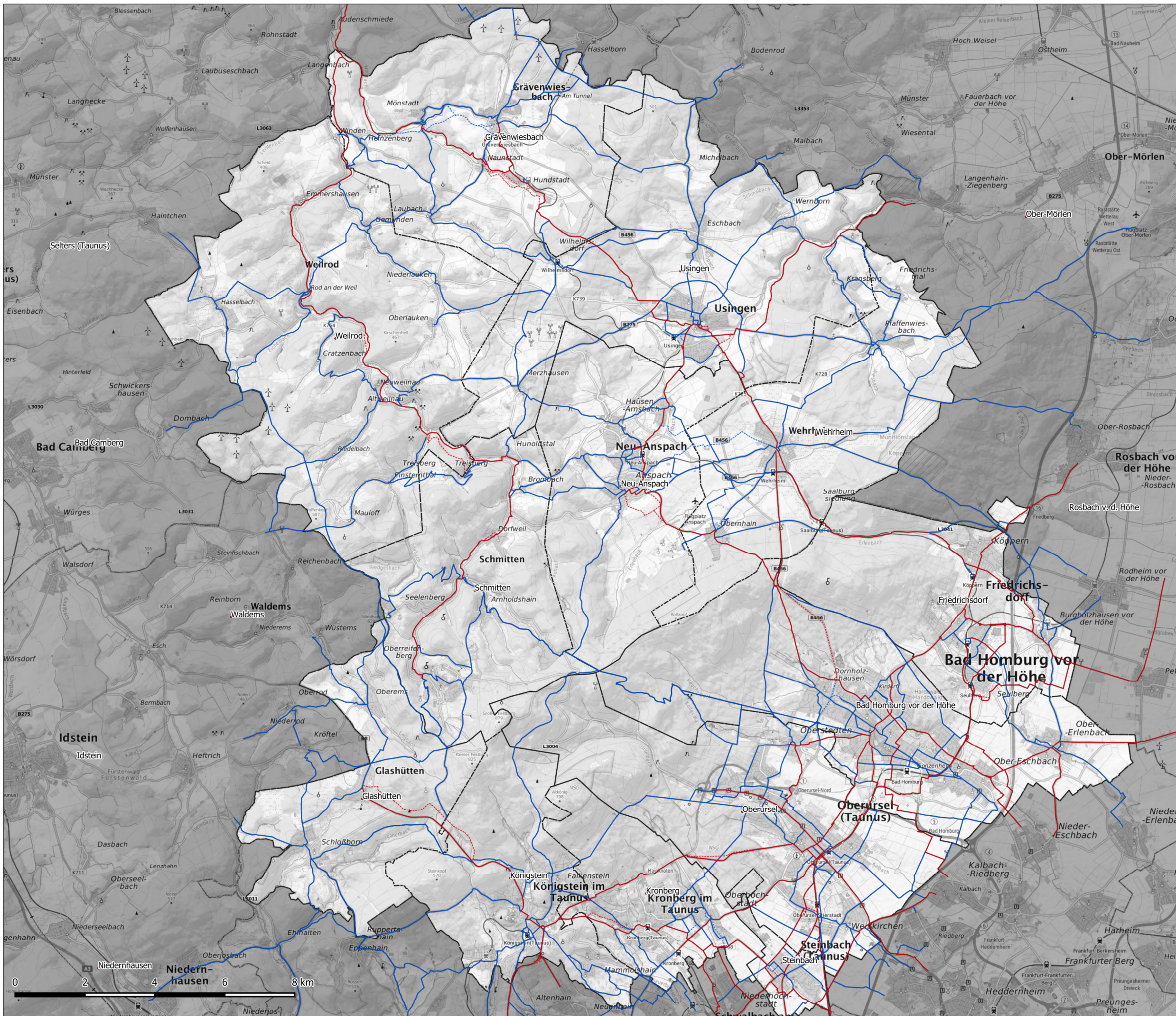
Plan Zielnetz Radverkehr 2035

Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis 2021

Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis

Zielnetz Radverkehr 2035

- Regionale Radhauptverbindung
- - - Regionale Radhauptverbindung (Alternative)
- Nahräumliche Radhauptverbindung
- - - Nahräumliche Radhauptverbindung (Alternative)



Das Zielnetz Radverkehr sowie alle Maßnahmen sind im Projekt-WebGIS unter folgendem Link in einer zoombaren Karte einsehbar:

www.rv-k.de/Hochtaunuskreis/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html

Weitere Informationen wie Fotos, Maßnahmendatenblätter und Musterlösungen sind dort ebenfalls hinterlegt.

Anlage 05

Plan 05: Zielnetz Radverkehr 2035

Projekt: Radverkehrskonzept
Hochtaunuskreis

Bearbeiter/in: M.Eng. Paul Fremer

Datum: 19.01.2022

Kartengrundlage: OpenTopoMap -
OpenStreetMap Contributors



Planungsbüro RV-K
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 06

Plan Bauliche Streckenmaßnahmen

Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis 2021

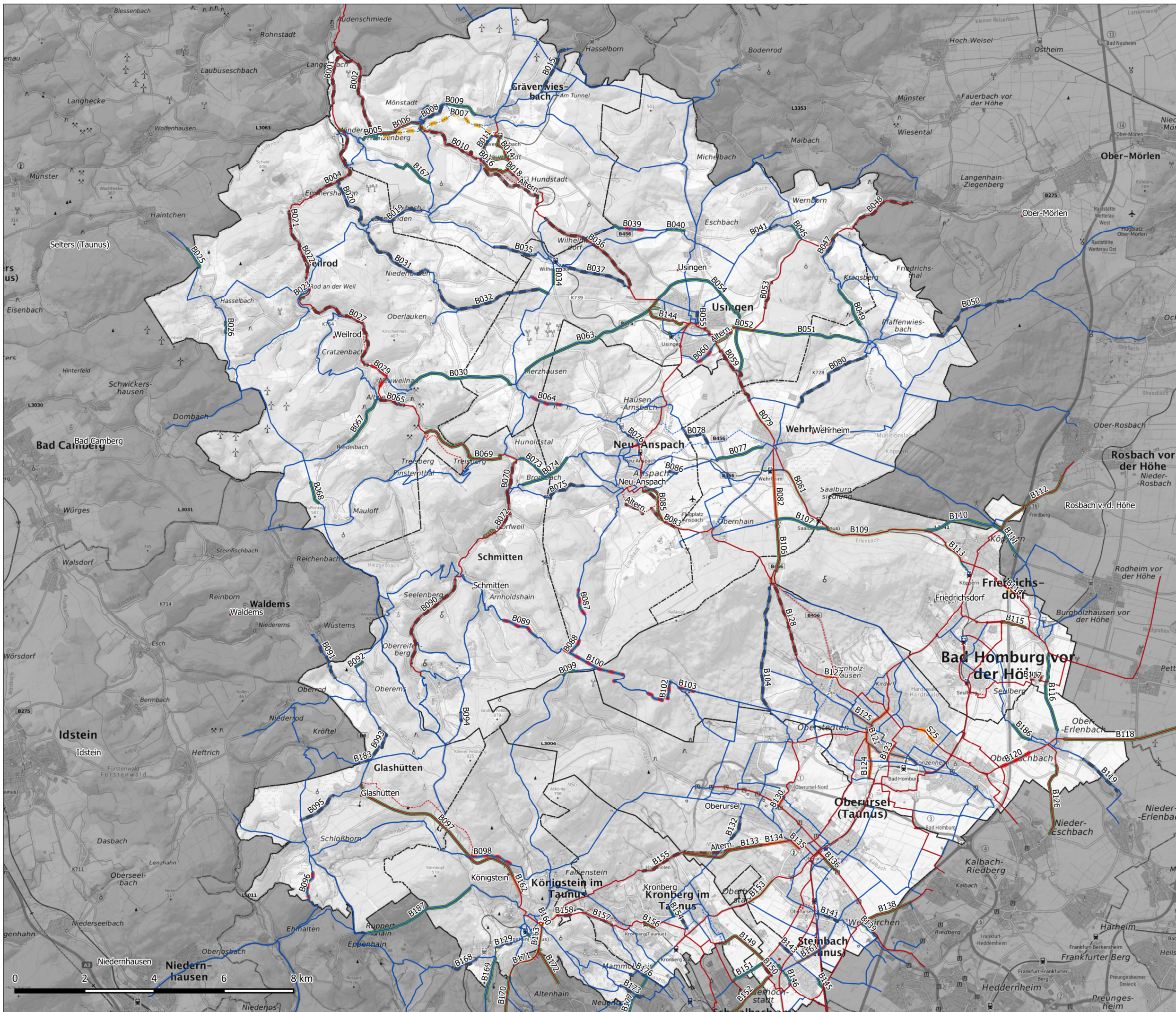
Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis

Zielnetz Radverkehr 2035

- Regionale Radhauptverbindung
- - - Regionale Radhauptverbindung (Alternative)
- Nahräumliche Radhauptverbindung
- - - Nahräumliche Radhauptverbindung (Alternative)

Baumaßnahmen Strecke

- Bestehenden Weg verbreitern
- Brücke / Unterführung
- Radweg neu bauen
- Neuordnung Straßenraum
- Oberfläche asphaltieren
- Schadhafte Oberfläche sanieren
- Unbefestigten Weg ausbauen
- Sonstiges



Das Zielnetz Radverkehr sowie alle Maßnahmen sind im Projekt-WebGIS unter folgendem Link in einer zoombaren Karte einsehbar:

www.rv-k.de/Hochtaunuskreis/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html

Weitere Informationen wie Fotos, Maßnahmendatenblätter und Musterlösungen sind dort ebenfalls hinterlegt.

Anlage 06

Plan 06: Baumaßnahmen Strecke

Projekt: Radverkehrskonzept
Hochtaunuskreis

Bearbeiter/in: M.Eng. Paul Fremer

Datum: 19.01.2022

Kartengrundlage: OpenTopoMap -
OpenStreetMap Contributors

Anlage 07

Maßnahmenkataster

Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis 2021

Verbindung: Weital / Winden - Weilmünster

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Grävenwiesbach

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: Weilmünster (LK Limburg-Weilburg)

Länge: Ca. 1900 Meter

Straße: Forstweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Nein

Baulast: Herstellungsradweg Land

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Regional - Weitalradweg

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 1.200.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Grävenwiesbach - Weilmünster

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Grävenwiesbach

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 2700 Meter

Straße: Forstweg

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Nein

Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional - Radhauptnetz Hessen

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität:

B

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 1.600.000 €

Begründung:

Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges:

Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Emmershausen - Weilmünster

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Grävenwiesbach

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 80 Meter

Straße: Windener Straße / L3063

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 800

Schulverbindung: Nein

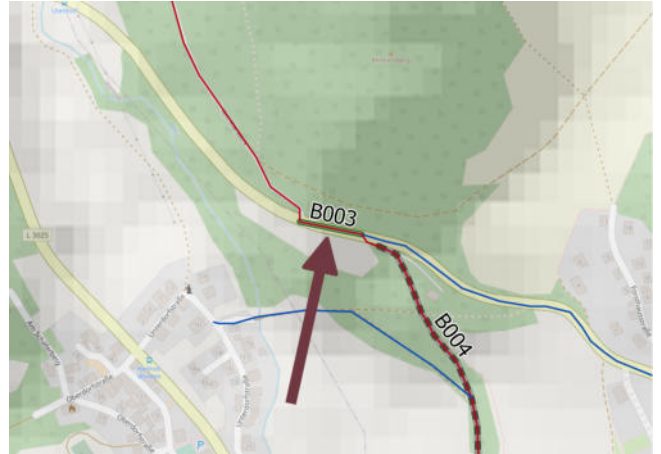
Baulast: Land

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional - Weiltalradweg

Grunderwerb: ja, 1 Grundstück

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Radweg. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Querungshilfe am Beginn / Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 120.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der geringen Fahrbahnbreite nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Emmershausen - Weilmünster

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Grävenwiesbach

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: Weilrod

Länge: Ca. 2700 Meter

Straße: Weitalweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 2.200 (L3025)

Schulverbindung: Nein

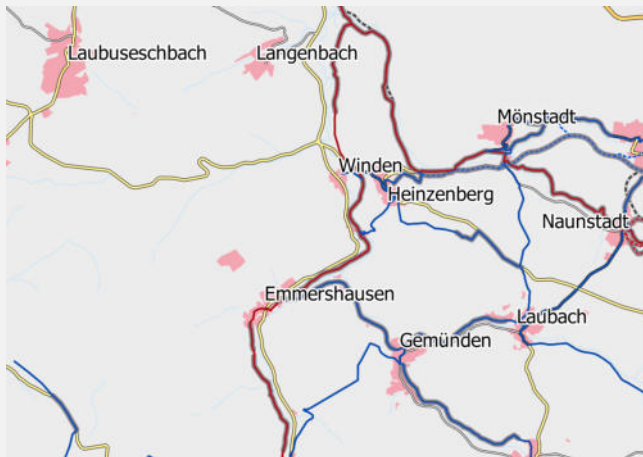
Baulast: Herstellungsradweg Land

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Regional - Weitalradweg

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 1.200.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Alternativ kann eine Sanierung mit einer wassergebundenen oder hellen asphaltähnlichen Decke erfolgen.

Verbindung: Heizenberg - Mönstadt - Grävenwiesbach

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Grävenwiesbach

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 650 Meter

Straße: Wirtschaftswege

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 820 (L3375)

Schulverbindung: Nein

Baulast: Herstellungsradweg Land

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Radweg. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweg mit der Verbindungsfunktion der Landesstraße.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 400.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie und der geringen Fahrbahnbreite nur bedingt für den Radverkehr geeignet. Ein straßenbegleitender Weg ist baulich sehr aufwendig.

Sonstiges: -

Verbindung: Weilmünster - Mönstadt - Grävenwiesbach

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Grävenwiesbach

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 1500 Meter

Straße: L3375 / K759

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 820

Schulverbindung: Nein

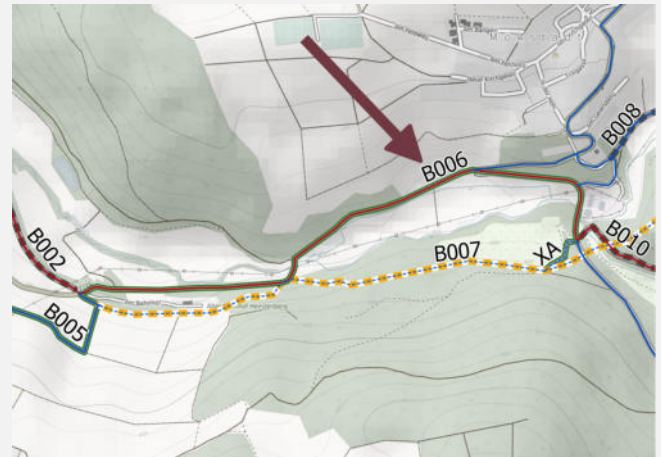
Baulast: Land

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Regional - Radhauptnetz Hessen

Grunderwerb: ja, ca. 20 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Querungshilfe am Beginn / Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 1.200.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der geringen Fahrbahnbreite nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Alternativ kann die ehemalige Bahntrasse ausgebaut werden. Die Baulast liegt teilweise beim Kreis (400 Meter).

Verbindung: Grävenwiesbach - Weilmünster

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Kommune 1: Grävenwiesbach

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 3700 Meter

Straße: Weitalbahntrasse

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 820 (L3375)

Schulverbindung: Nein

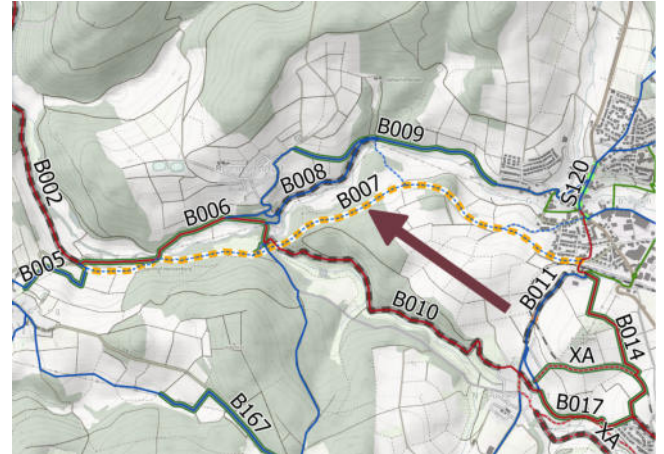
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, 3 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Die ehemalige Bahntrasse ist nicht durchgängig komfortabel befahrbar.

Maßnahme: Neubau Radweg auf ehemaliger Bahntrasse inklusive Brückenneubau über K759.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 6.000.000 €

Begründung: Die gesamte ehemalige Bahntrasse verfügt über ein hohes Potenzial für den Alltagsverkehr (Anbindung Bahnhof Grävenwiesbach) und den Freizeitverkehr. Ein Ausbau soll auf die Machbarkeit geprüft werden.

Sonstiges: Es wird in einem ersten Schritt lediglich eine Machbarkeitsuntersuchung empfohlen. Eine Ausbau als Radweg ist nur möglich, wenn die Reaktivierung der Weitalbahn endgültig verworfen wird.

Verbindung: Grävenwiesbach - Weilmünster

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Grävenwiesbach

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 900 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Nein

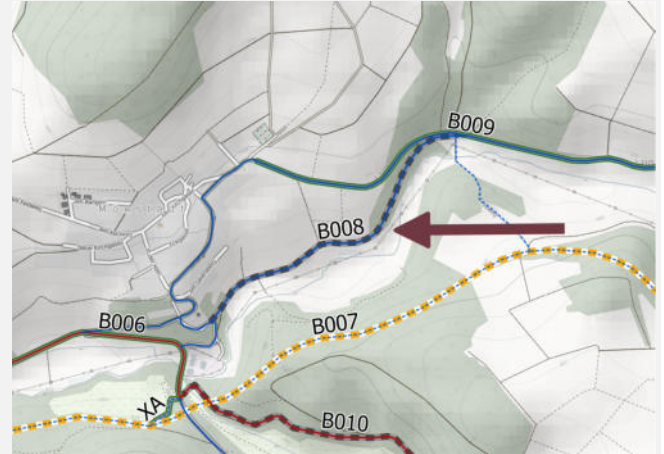
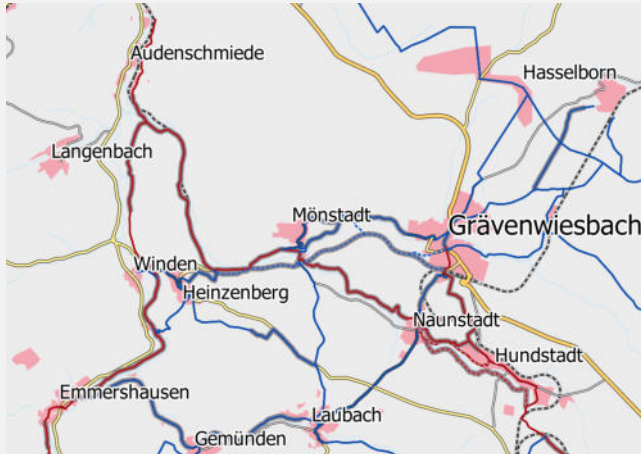
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 540.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Mönstadt - Grävenwiesbach

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Grävenwiesbach

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 1500 Meter

Straße: Mönstädter Straße / L3375

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 820

Schulverbindung: Nein

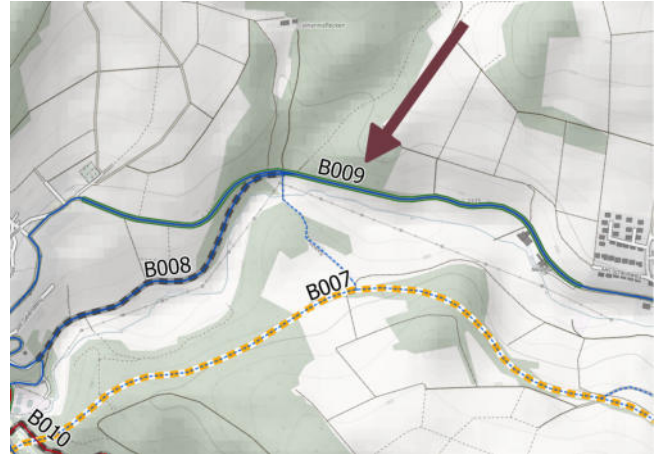
Baulast: Land

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, ca. 10 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 1.400.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der geringen Fahrbahnbreite nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Naunstadt/Hundstadt - Mönstadt/Weilmünster

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Grävenwiesbach

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 2100 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 250 (K759)

Schulverbindung: Nein

Baulast: Herstellungsradweg Kreis

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Regional - Radhauptnetz Hessen

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 1.300.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Naunstadt - Grävenwiesbach

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Grävenwiesbach

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 360 Meter

Straße: Naunstädter Straße / L3457

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 1.500

Schulverbindung: Nein

Baulast: Land

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut* Kostenrahmen: 220.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Naunstadt - Grävenwiesbach

Maßnahmentyp: **Neuordnung Straßenraum**

Kommune 1: Grävenwiesbach

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 40 Meter

Straße: Zeilstraße /L3457

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 1.500

Schulverbindung: Nein

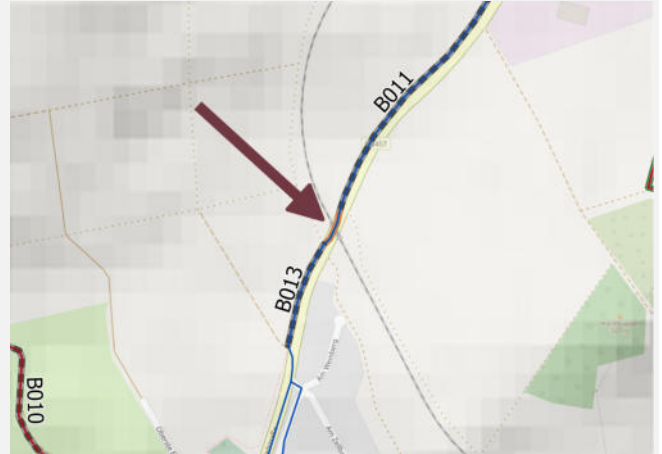
Baulast: Land

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende straßenbegleitende Weg ist an der Engstelle Unterführung unterbrochen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neuordnung Straßenraum, Verbreiterung Gehweg und Freigabe für Radverkehr. Ggf. Reduzierung auf einen Kfz-Fahstreifen

Fotos:



Priorität: *D*

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 100.000 €

Begründung: Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist nur bedingt verträglich. Durch die Reduzierung auf einen Kfz-Fahstreifen kann ein baulich getrenntes Angebot für den Radverkehr geschaffen werden.

Sonstiges: Der Kostenrahmen beruht auf einem Pauschalsatz und kann je nach Umfang der Maßnahme stark abweichen. Die Maßnahme betrifft den gesamten Straßenraum, so dass die Kosten nicht dem Radverkehr zugerechnet werden können.

Verbindung: Naunstadt - Grävenwiesbach

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Grävenwiesbach

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 130 Meter

Straße: Zeilstraße / L3457

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 1.500

Schulverbindung: Nein

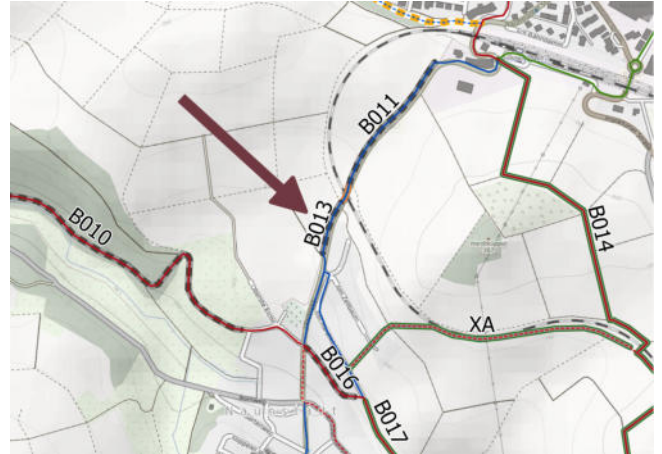
Baulast: Land

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut* Kostenrahmen: 80.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Hundstadt - Grävenwiesbach

Maßnahmentyp: Radweg neu bauen

Kommune 1: Grävenwiesbach

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 1300 Meter

Straße: Wirtschaftswege

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 1.200 (K760)

Schulverbindung: Nein

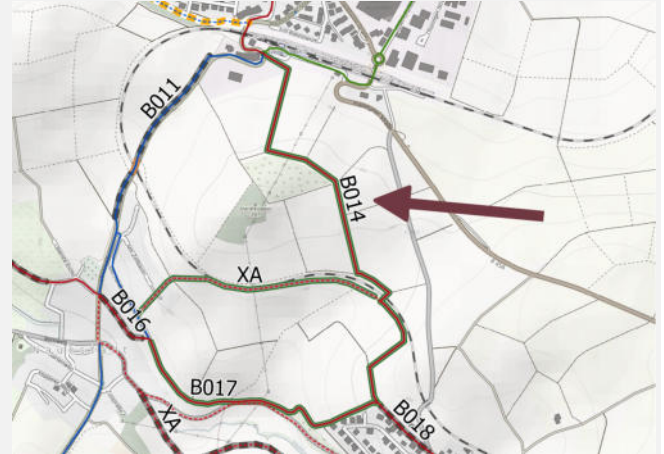
Baulast: Herstellungsradweg Kreis

Schutzgebiet: Biotop

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Hundstadt und Grävenwiesbach.

Maßnahme: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Kostenrahmen: 1.200.000 €

Begründung: Die Führung auf der parallel verlaufenden Kreisstraße sowie der B456 ist für den Radverkehr nicht geeignet. Ein straßenbegleitender Radweg insbesondere entlang der B456 und der Unterführung der Bahn ist baulich nur mit sehr hohem Aufwand möglich.

Sonstiges: Alternativ Neubau eines straßenbegleitenden Radweges entlang der K760 / B456.

Verbindung: Grävenwiesbach - Hasselborn - Waldsolms

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Grävenwiesbach

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: Brandoberndorf (LDK)

Länge: Ca. 1500 Meter

Straße: Forstweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 900 (K367)

Schulverbindung: Nein

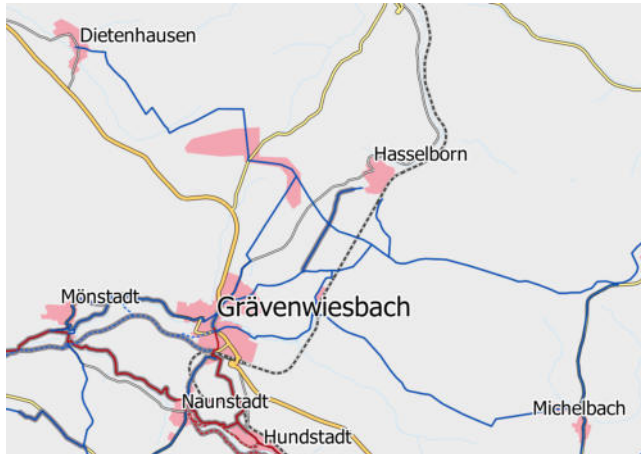
Baulast: Herstellungsradweg Kreis

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 900.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Hundstadt - Naunstadt - Weilmünster

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Grävenwiesbach

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 170 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Nein

Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional - Radhauptnetz Hessen

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 100.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Nur sinnvoll, wenn Maßnahmen B17 umgesetzt wird.



Verbindung: Hundstadt - Naunstadt - Weilmünster

Maßnahmentyp: Radweg neu bauen

Kommune 1: Grävenwiesbach

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 800 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 250 (K759)

Schulverbindung: Nein

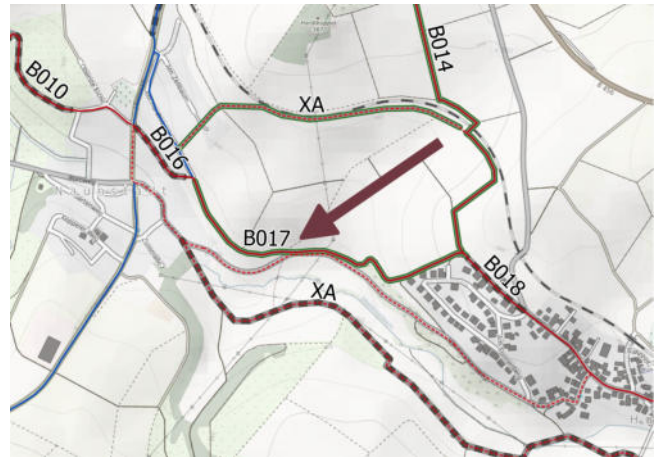
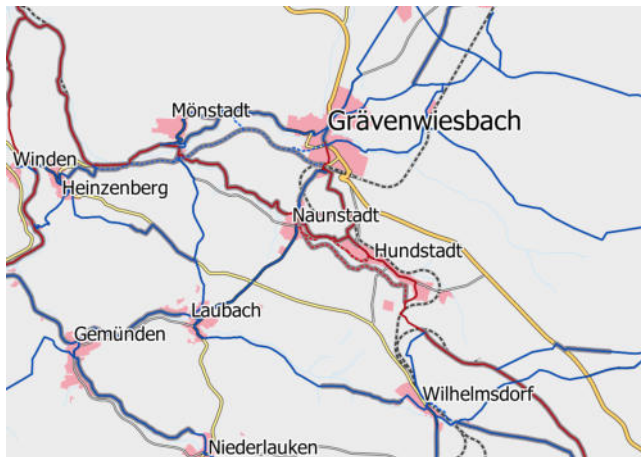
Baulast: Herstellungsradweg Kreis

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Regional - Radhauptnetz Hessen

Grunderwerb: ja, 4 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Weg. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines weitestgehend selbstständig geführten Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität:

B

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Kostenrahmen: 700.000 €

Begründung: Es wird eine Verbindung abseits des Kfz-Verkehrs zwischen Naunstadt und Hundstadt geschaffen. Der Bau eines straßenbegleitenden Radweges entlang der K759 (Naunstädter Straße) ist baulich äußerst anspruchsvoll.

Sonstiges: Alternativ können Verbindungen parallel zur Bahn oder entlang des Steinkertzbach ausgebaut werden.

Verbindung: Hundstadt - Grävenwiesbach/Naunstadt

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Grävenwiesbach

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 180 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Nein

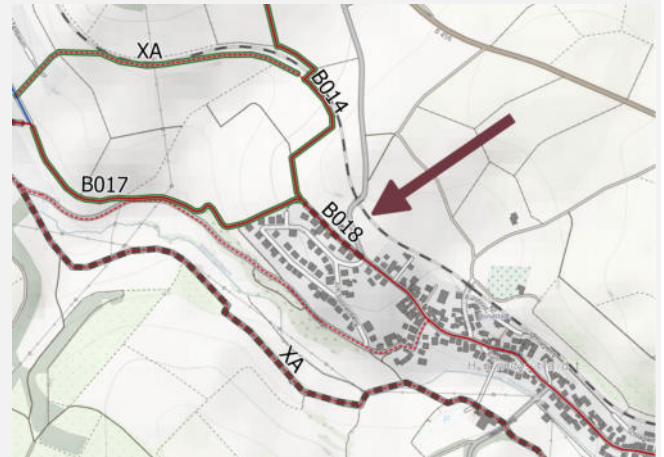
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional - Radhauptnetz Hessen

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 110.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Gemünden - Laubach - Wilhelmsdorf

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Grävenwiesbach

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: Weilrod

Länge: Ca. 1500 Meter

Straße: Forstweg

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: keine Daten

Schulverbindung: Nein

Baulast: Herstellungsradweg Kreis

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 900.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Emmershausen - Gemünden

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Weilrod

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 1700 Meter

Straße: Emmershauser Straße / K739, Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: keine Daten

Schulverbindung: Nein

Baulast: Herstellungsradweg Kreis

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, 1 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Radweg. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die parallel verlaufenden Wirtschaftswege sind nicht durchgängig und verfügen über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Maßnahme: Asphaltieren der bestehenden Wege / Neubau der fehlenden Abschnitte.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 1.200.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der geringen Fahrbahnbreite und der Kurvigkeit nur bedingt für den Radverkehr geeignet. Eine Führung abseits der Kreisstraße ist aktuell nicht möglich.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Emmershausen - Rod an der Weil

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Weilrod

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 390 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 2.200 (L3025)

Schulverbindung: Nein

Baulast: Herstellungsradweg Land

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Regional - Weiltalradweg

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 240.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Emmershausen - Rod an der Weil

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Weilrod

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 1600 Meter

Straße: Weitalweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 2.200 (L3025)

Schulverbindung: Nein

Baulast: Herstellungsradweg Land

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional - Weitalradweg

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Teilweise ist der Weg unbefestigt.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 960.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Emmershausen - Rod an der Weil

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Kommune 1: Weilrod

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 320 Meter

Straße: Weilstraße / L3025

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 2.200

Schulverbindung: Nein

Baulast: Land

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende straßenbegleiteten Weg ist deutlich zu schmal. Er ist für den Radverkehr nicht freigegeben.

Maßnahme: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg.

Fotos:



Priorität: *D* Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Schlecht* Kostenrahmen: 800.000 €

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: Die Parallelverbindung mit Maßnahmen B024 ist von höherer Bedeutung.

Verbindung: Emmershausen - Rod an der Weil

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Weilrod

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 120 Meter

Straße: Höllwiese / Schmiedhof

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 2.200

Schulverbindung: Nein

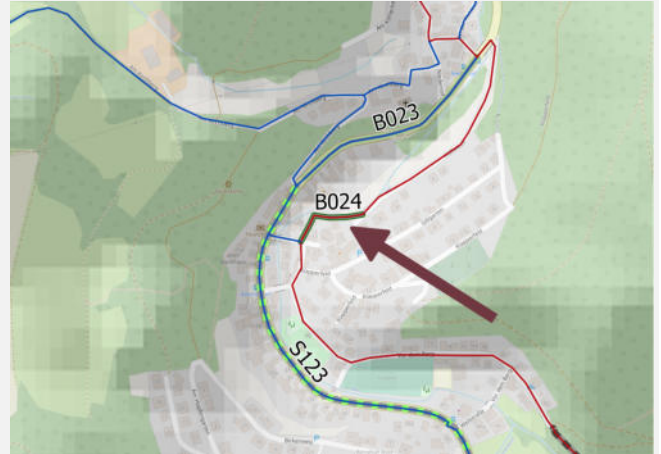
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional - Weitalradweg

Grunderwerb: ja, 3 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert keine Wegeverbindung entlang der Weil abseits der Landesstraße. Die Landesstraße hat keine Radverkehrsanlagen.

Maßnahme: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweg.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 100.000 €

Begründung: Der Bau des selbstständig geführten Radweges ermöglicht die Führung des Weitalradweges abseits der Landesstraße.

Sonstiges: Es ist zu prüfen, ob es sich bei der Maßnahmen um einen Herstellungsradweg der Landesstraße L3025 handelt.

Verbindung: Hasselbach - Haintchen

 Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Weilrod

Musterlösung: -

Kommune 2: Selters (LK Limburg-Weilburg)

Länge: Ca. 650 Meter

Straße: Limburger Straße / L3337

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 750

Schulverbindung: Nein

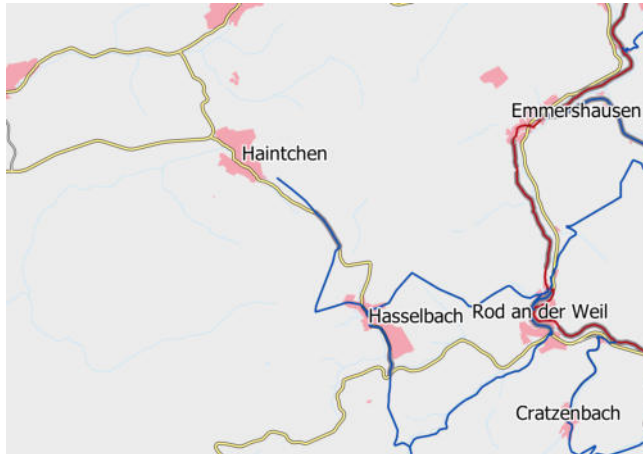
Baulast: Land

Schutzgebiet: Biotop

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, 4 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Radweg. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines teilweise selbstständig geführten und teilweise straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit Querungshilfe über die Landesstraße.

Fotos:



Priorität: C

 Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 520.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der geringen Fahrbahnbreite und der Kurvigkeit nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Hasselbach - Riedelbach

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Weilrod

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 310 Meter

Straße: Eichelweg / L3337

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 750

Schulverbindung: Nein

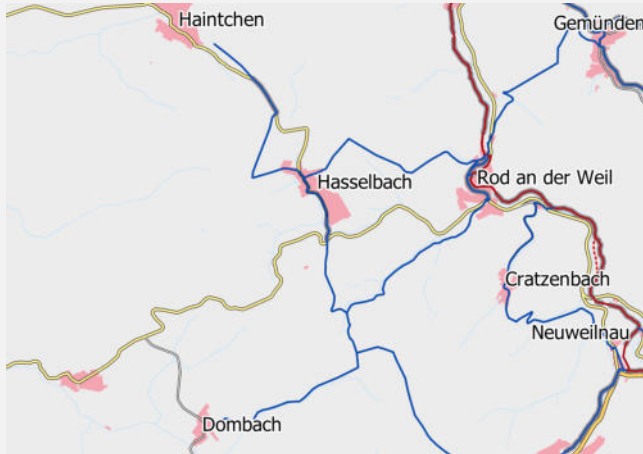
Baulast: Land

Schutzgebiet: Biotope, WSG

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Radweg. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 290.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der geringen Fahrbahnbreite und der Kurvigkeit nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Rod a.d.Weil - Neuweilnau/Altweilnau

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Weilrod

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 2900 Meter

Straße: Forstweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 3.400 (L3025)

Schulverbindung: Nein

Baulast: Herstellungsradweg Land

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Regional - Weiltalradweg

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut* Kostenrahmen: 1.700.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Rod a.d.Weil - Neuweilnau/Altweilnau

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Weilrod

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 70 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 3.400 (L3025)

Schulverbindung: Nein

Baulast: Herstellungsradweg Land

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional - Weiltalradweg

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 40.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Rod a.d.Weil - Neuweilnau/Altweilnau

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Kommune 1: Weilrod

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 900 Meter

Straße: Weitalweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 3.400 (L3025)

Schulverbindung: Nein

Baulast: Herstellungsradweg Land

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional - Weitalradweg

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte asphaltierte Decke.

Maßnahme: Sanieren der schadhaften Wegeoberfläche.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 400.000 €

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Altweilnau/Neuweilnau - Merzhausen

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Weilrod

Musterlösung: -

Kommune 2: Usingen

Länge: Ca. 3100 Meter

Straße: Merzhauser Straße / K753

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: keine Daten

Schulverbindung: Nein

Baulast: Kreis

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, 20 ca. Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 2.200.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie, der geringen Fahrbahnbreite und der Kurvigkeit nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Der Bau des Radweges erschließt das entstehende Neubaugebiet. Der teilweise Neubau der Kreisstraße zwischen Merzhausen und K741 ist geplant.

Verbindung: Gemünden - Niederlauken

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Weilrod

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 2300 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: keine Daten

Schulverbindung: Nein

Baulast: Herstellungsradweg Kreis

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Nahräumlich / Hess. Radfernweg

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Kostenrahmen: **1.200.000 €**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Niederlauken - Wilhelmsdorf - Usingen

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Weilrod

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: Usingen

Länge: Ca. 3200 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 1.000 (K739)

Schulverbindung: Nein

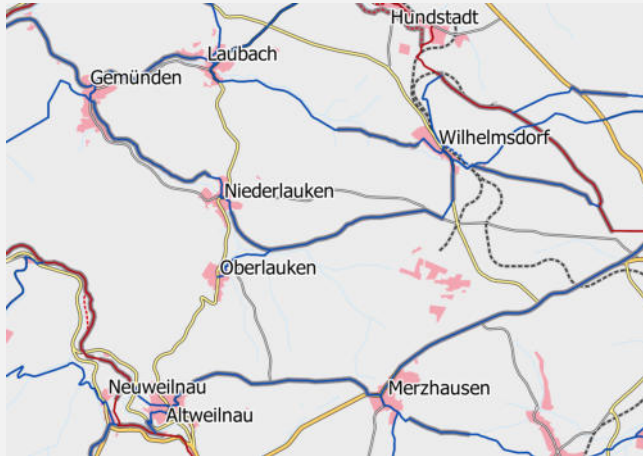
Baulast: Herstellungsradweg Kreis

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich / Hess. Radfernweg

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 1.700.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Niederlauken - Wilhelmsdorf - Usingen

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Usingen

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 280 Meter

Straße: K739

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 1.000

Schulverbindung: Nein

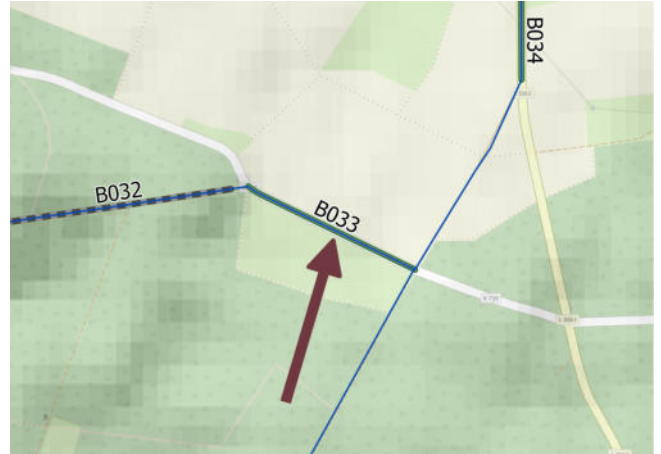
Baulast: Kreis

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich / Hess. Radfernweg

Grunderwerb: ja, 1 Grundstück

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit Querungshilfe über die Kreisstraße.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 250.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der geringen Fahrbahnbreite nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Niederlauken - Wilhelmsdorf - Usingen

Maßnahmentyp: Radweg neu bauen

Kommune 1: Usingen

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 380 Meter

Straße: L3063

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 3.700

Schulverbindung: Nein

Baulast: Land

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich / Hess. Radfernweg

Grunderwerb: ja, 3 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Querungshilfe am Beginn / Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: B Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Kostenrahmen: 330.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der geringen Fahrbahnbreite nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Laubach - Wilhelmsdorf

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Grävenwiesbach

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: Usingen

Länge: Ca. 1200 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Nein

Baulast: Kommune

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität:

C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 620.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Grävenwiesbach - Hundstadt - Usingen

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Grävenwiesbach

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: Usingen

Länge: Ca. 3300 Meter

Straße: Forstweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 6.000 (B456)

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

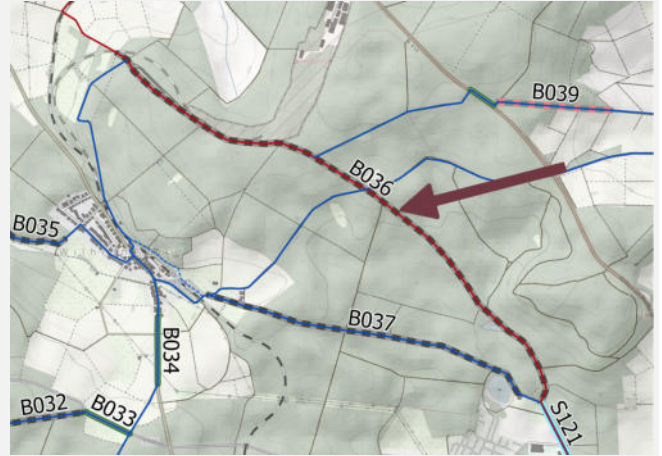
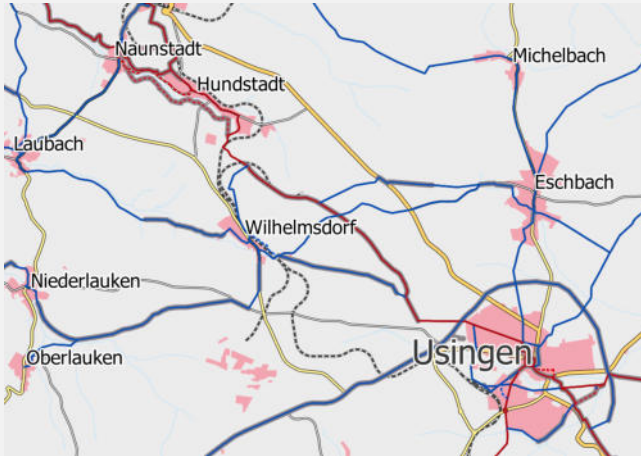
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional - Radhauptnetz Hessen

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität:

B

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 1.900.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Wilhelmsdorf - Usingen

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Usingen

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 1900 Meter

Straße: Forstweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

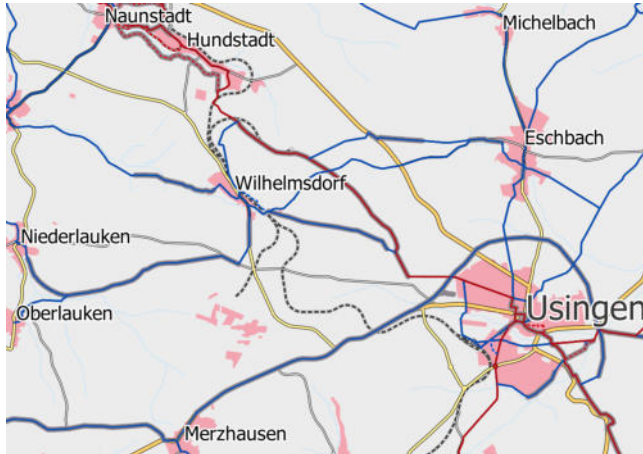
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich / Hess. Radfernweg

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut* Kostenrahmen: 1.100.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Eschbach - Hundstadt - Grävenwiesbach

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Usingen

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 160 Meter

Straße: B456

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 6.000

Schulverbindung: Nein

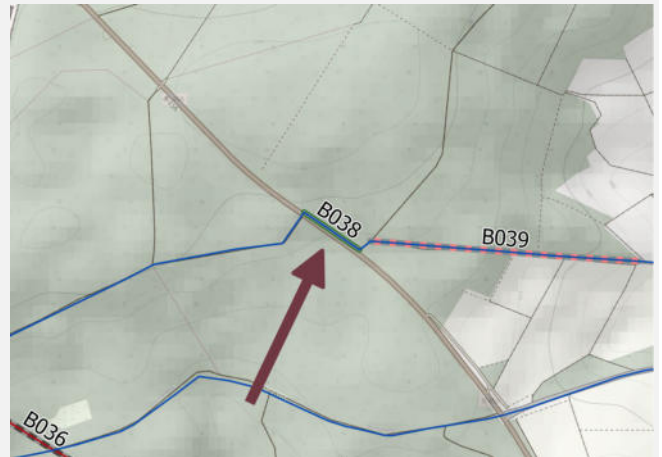
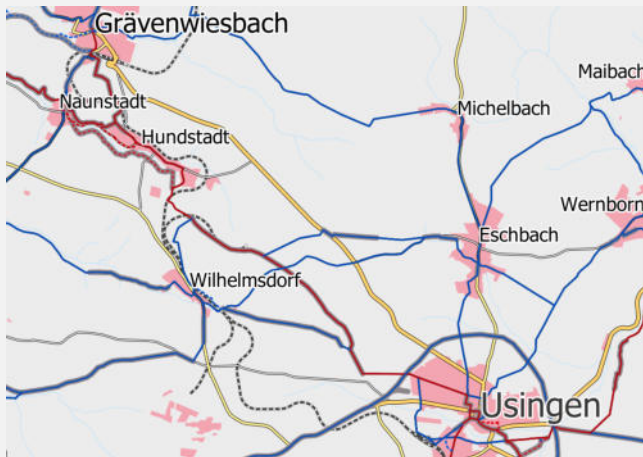
Baulast: Bund

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: An der B456 existiert keine Wegeverbindung zwischen den beiden Forstwegen.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit Querungshilfe über die Bundesstraße.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 180.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Die Umsetzung dieser Maßnahme ist nur in Kombination mit den Maßnahmen 39 und 40 (Ausbau der Radverkehrsverbindung nach Eschbach) sinnvoll.

Verbindung: Eschbach - Hundstadt - Grävenwiesbach

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Kommune 1: Usingen

Musterlösung: OAU_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 650 Meter

Straße: Forstweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Nein

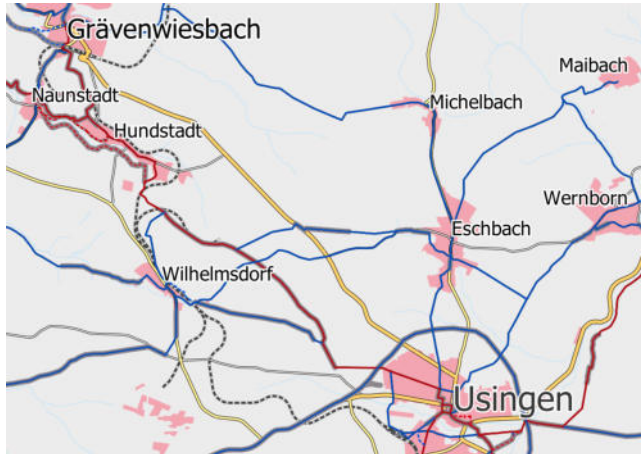
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Sanieren der schadhaften Wegeoberfläche.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 120.000 €

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Eschbach - Hundstadt - Grävenwiesbach

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Usingen

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 480 Meter

Straße: K727

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: keine Daten

Schulverbindung: Nein

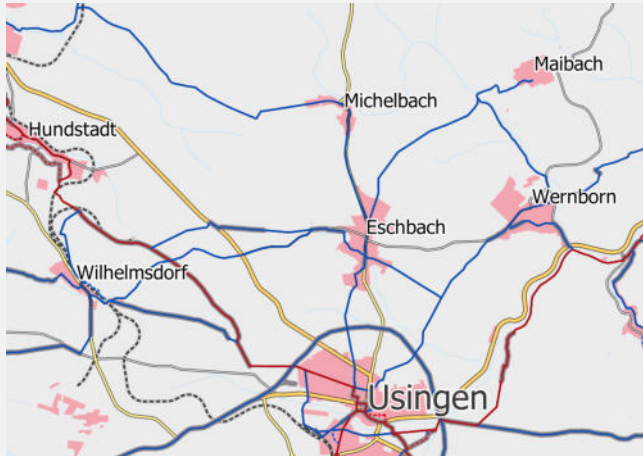
Baulast: Kreis

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, 4 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Weg. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines teilweise selbstständig geführten und teilweise straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit Querungshilfe über die Kreisstraße.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 400.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der geringen Fahrbahnbreite nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Wernborn - Usingen

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Usingen

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 160 Meter

Straße: Lindenstraße / K727

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 1.800

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

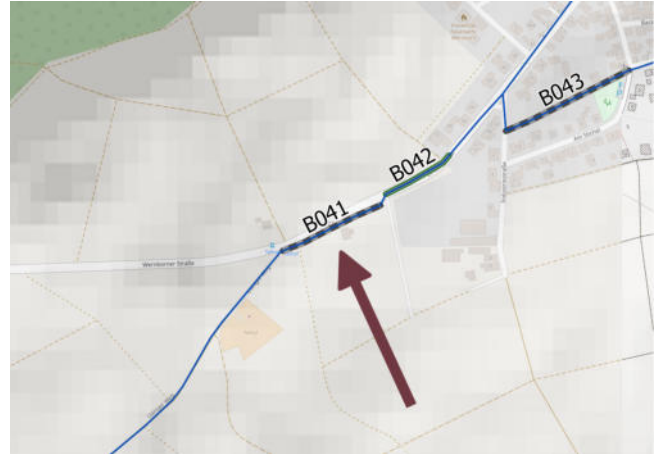
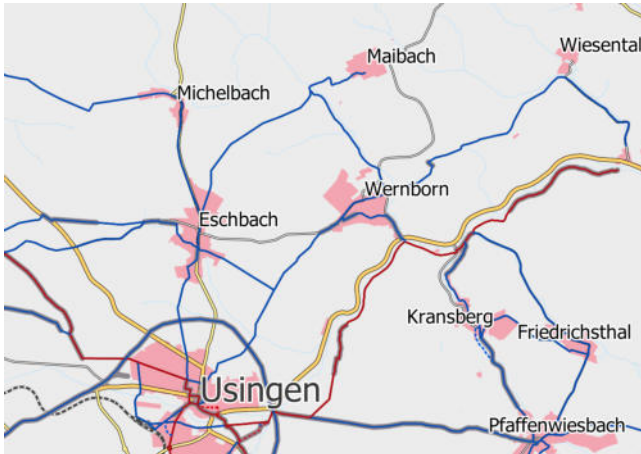
Baulast: Kreis

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut* Kostenrahmen: 70.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Wernborn - Usingen

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Usingen

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 110 Meter

Straße: Lindenstraße / K727

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 1.800

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

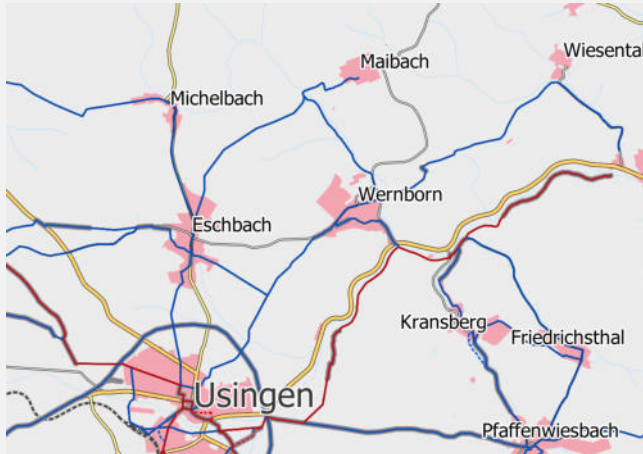
Baulast: Kreis

Schutzgebiet: Biotop

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, 1 Grundstück

Lage:



IST-Zustand: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 140.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der geringen Fahrbahnbreite nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Wernborn - Usingen

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Usingen

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 200 Meter

Straße: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

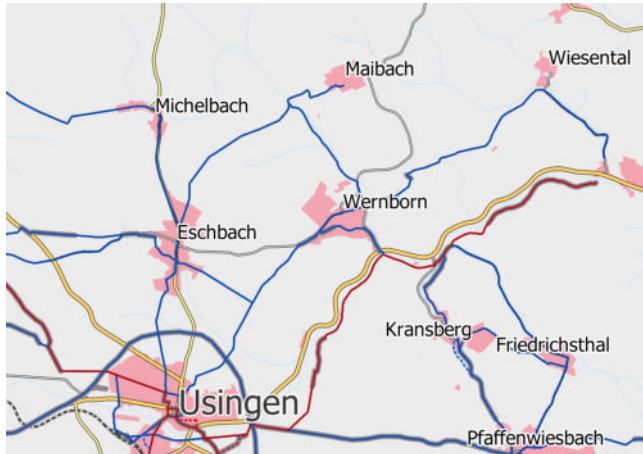
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: *D* Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 90.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Wernborn - Langenhain-Ziegenberg

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Usingen

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 80 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Nein

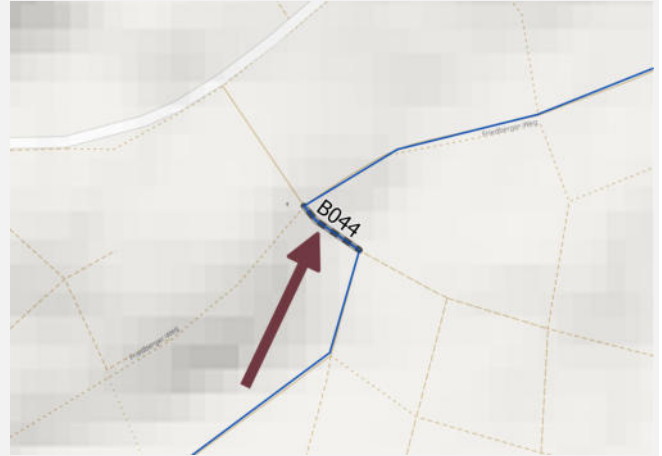
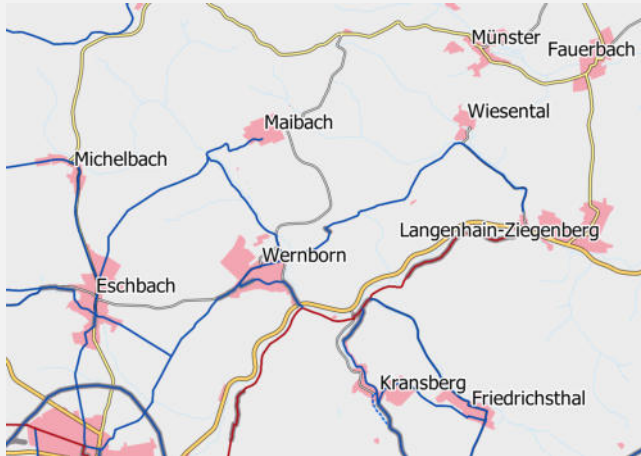
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 50.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Wernborn - Usatalradweg

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Usingen

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 410 Meter

Straße: K724

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: keine Daten

Schulverbindung: Nein

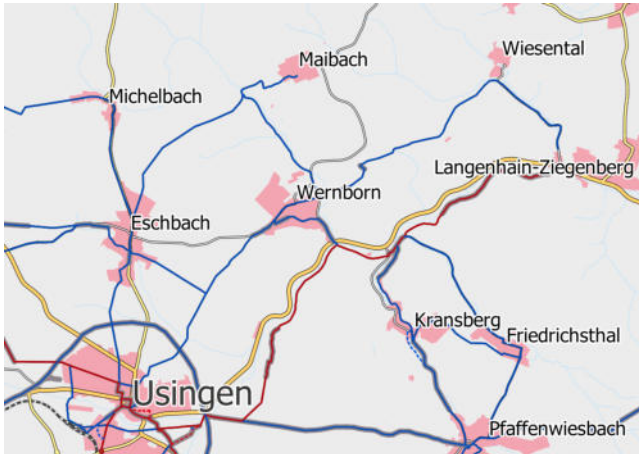
Baulast: Kreis

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, 9 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit Querungshilfe über die Kreisstraße.

Fotos:



Priorität:

B

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 380.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie und der geringen Fahrbahnbreite nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Teil der Buchfinkenroute.

Verbindung: Usingen - Ober-Mörlen

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Usingen

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 360 Meter

Straße: Friedrichsthaler Straße / K729

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: keine Daten

Schulverbindung: Nein

Baulast: Kreis

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional - Radhauptnetz Hessen / Hess. Radfernweg

Grunderwerb: ja, 3 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 360.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der geringen Fahrbahnbreite nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Kransberg - Ober-Mörlen

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Usingen

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 600 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 3.300 (K728)

Schulverbindung: Nein

Baulast: Herstellungsradweg Kreis

Schutzgebiet: Biotop

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 350.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Usingen - Ober-Mörlen

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Usingen

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: Ober-Mörlen (Wetteraukreis)

Länge: Ca. 1900 Meter

Straße: Forstweg / Usatalweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 5.600 (B275)

Schulverbindung: Nein

Baulast: Herstellungsradweg Bund

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Regional - Radhauptnetz Hessen / Hess. Radfernweg

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit fehlender Entwässerung. Der Weg ist deutlich zu schmal.

Maßnahme: Ausbau mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht und Verbreitern des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut*

Kostenrahmen: 1.500.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Kransberg - Pfaffenwiesbach

 Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Usingen

Musterlösung: -

Kommune 2: Wehrheim

Länge: Ca. 1200 Meter

Straße: Kransberger Straße / K728

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 3.300

Schulverbindung: Nein

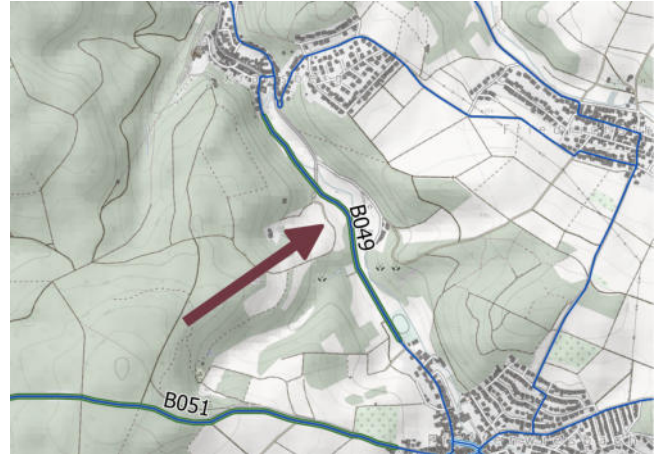
Baulast: Kreis

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, ca. 10 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Radweg. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: C

 Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 1.000.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der geringen Fahrbahnbreite nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Abschnittsweise ist eine alternative Führung über einen auszubauenden Wirtschaftsweg möglich.

Verbindung: Wehrheim - Pfaffenwiesbach - Bad Nauheim/Ober-Mö Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Wehrheim

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: Ober-Mörlen (Wetteraukreis)

Länge: Ca. 2700 Meter

Straße: Forstweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Nein

Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität: *D* Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Schlecht* Kostenrahmen: 1.500.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Usingen - Pfaffenwiesbach

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Usingen

Musterlösung: -

Kommune 2: Wehrheim

Länge: Ca. 3100 Meter

Straße: Höhenstraße / K726

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 980

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

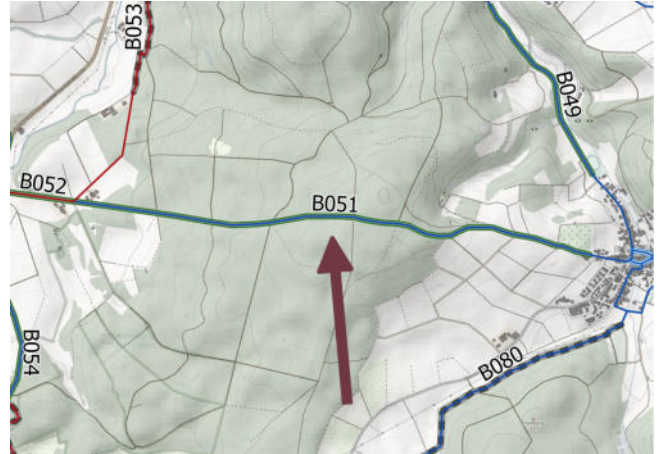
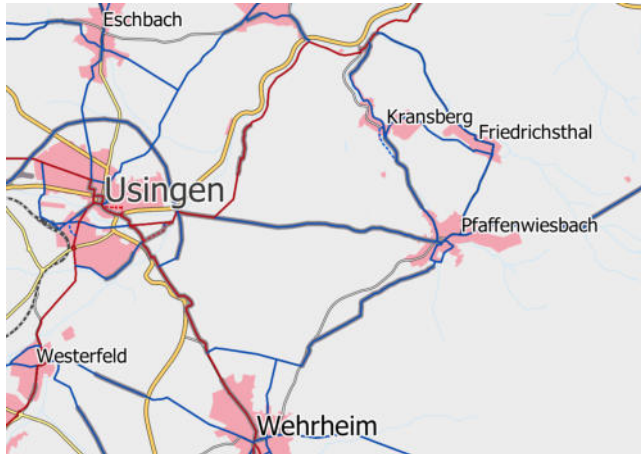
Baulast: Kreis

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, ca. 30 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Radweg. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: *D* Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Schlecht* Kostenrahmen: 2.500.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie und der geringen Fahrbahnbreite nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Alternativ ist die Führung auf forst- und landwirtschaftlichen Wegen südlich der Kreisstraße zu prüfen.

Verbindung: Usingen - Ober-Mörlen

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Usingen

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 550 Meter

Straße: Höhenstraße / K726

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 980

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

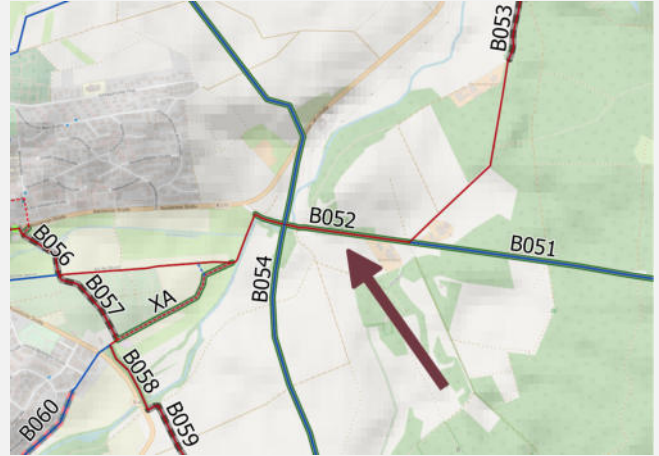
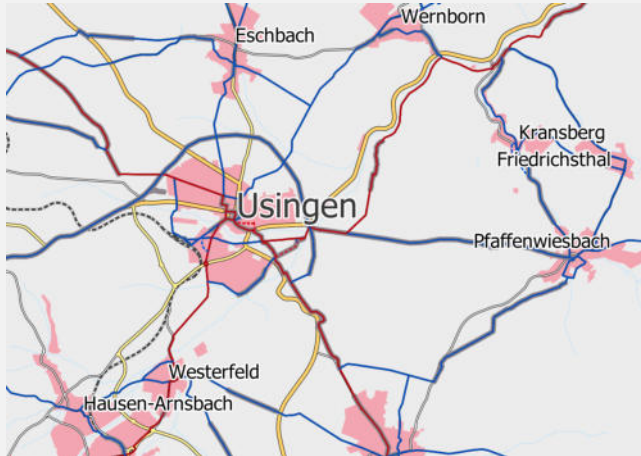
Baulast: Kreis

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Regional - Radhauptnetz Hessen / Hess. Radfernweg

Grunderwerb: ja, ca. 10 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit Querungshilfe über die Kreisstraße.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 460.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der geringen Fahrbahnbreite nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Der Abschnitt ist Teil des Usatalradweges.

Verbindung: Usingen - Ober-Mörlen

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Usingen

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 800 Meter

Straße: Forstweg / Usaweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 5.600 (B275)

Schulverbindung: Nein

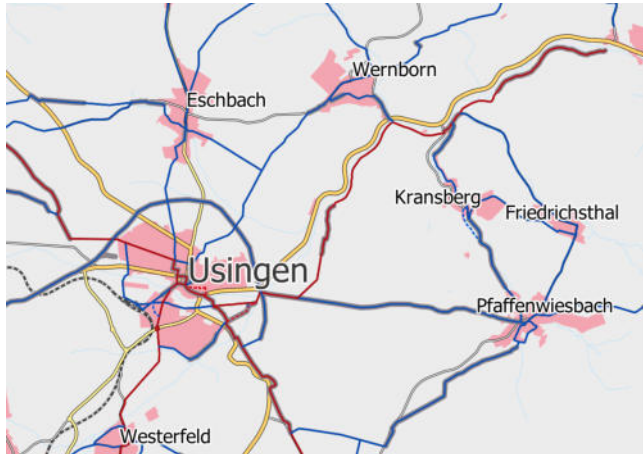
Baulast: Herstellungsradweg Bund

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Regional - Radhauptnetz Hessen / Hess. Radfernweg

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut* Kostenrahmen: 480.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Diverse Verbindungen um Usingen

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Usingen

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 5000 Meter

Straße: Umgehungsstraße Usingen

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: keine Daten

Schulverbindung: Ja

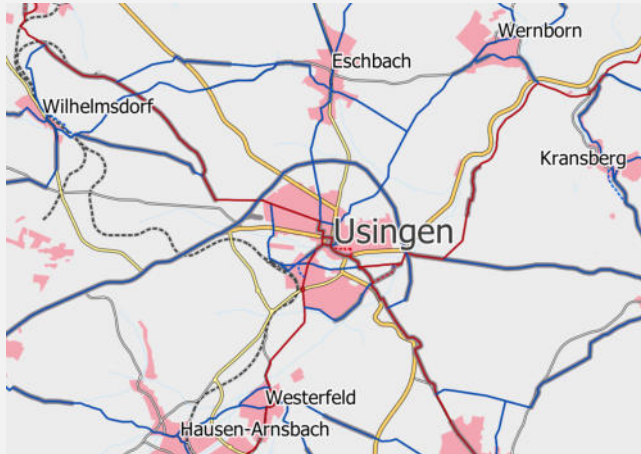
Baulast: Bund

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, Umfang unklar

Lage:



IST-Zustand: An der geplanten Umgehungsstraße sind keine straßenbegleitenden Radwege vorgesehen.

Maßnahme: Neubau eines Geh- und Radweges im Zuge des Baus der Umgehungsstraße.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 3.000.000 €

Begründung: Es liegen mehrere wichtige Ziele wie Schulen, Sportstätten und das Kreiskrankenhaus an der geplanten Trasse der Umgehungsstraße. Auch die Verbindung Eschbach - Wehrheim - Bad Homburg wird deutlich attraktiver und sicherer.

Sonstiges: -

Verbindung: Usingen - Wernborn/Eschbach

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Usingen

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 280 Meter

Straße: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja

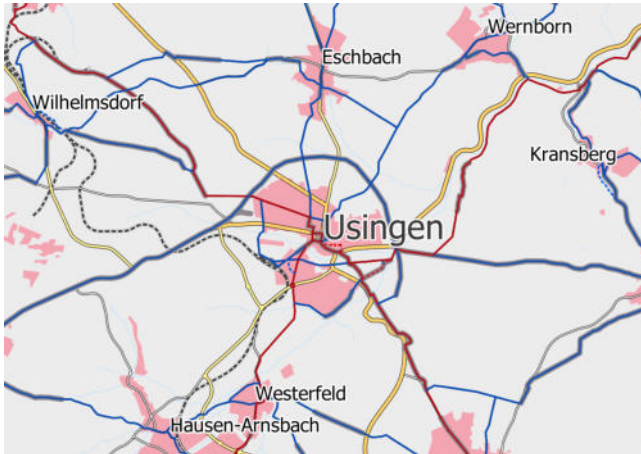
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts und Freigabe für den Radverkehr.

Fotos:



Priorität: *D* Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut* Kostenrahmen: 160.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Alternativ kann eine helle, asphaltähnliche Oberfläche aufgebracht werden.

Verbindung: Usingen - Wehrheim - Saalburg - Vordertaunus

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Usingen

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 190 Meter

Straße: -

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 11.600 (B456)

Schulverbindung: Ja

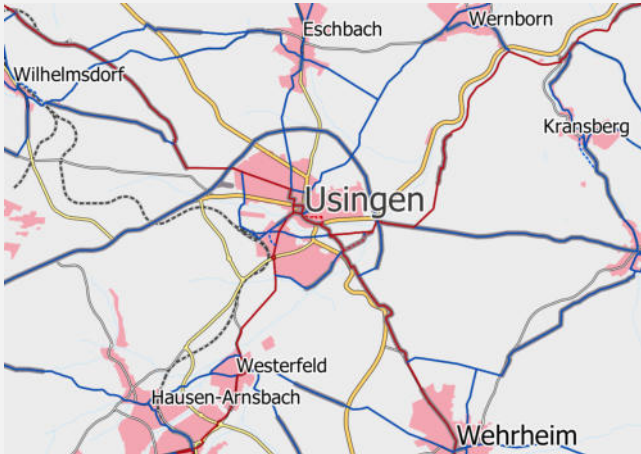
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Teilweise ist der Weg unbefestigt.

Maßnahme: Bestehenden Weg asphaltieren und verbreitern, Brücke neu bauen.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut*

Kostenrahmen: 150.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Usingen - Wehrheim - Saalburg - Vordertaunus

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Usingen

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 310 Meter

Straße: Flutgraben

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 11.600 (B456)

Schulverbindung: Ja

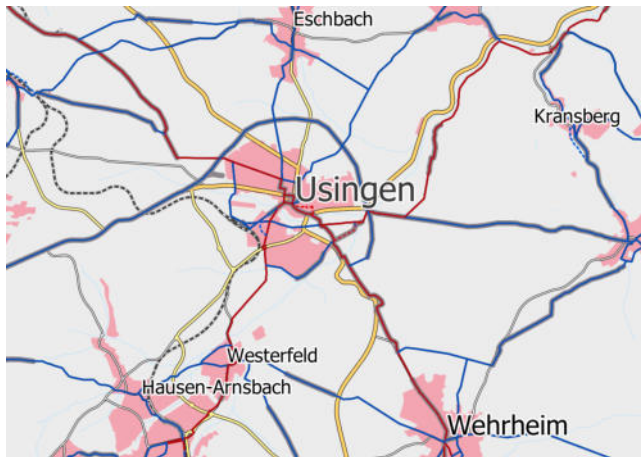
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional - Radhauptnetz Hessen / Hess. Radfernweg

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut*

Kostenrahmen: 130.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Usingen - Wehrheim - Saalburg - Vordertaunus

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Kommune 1: Usingen

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 260 Meter

Straße: -

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 11.600 (B456)

Schulverbindung: Ja

Baulast: Herstellungsradweg Bund

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Regional - Radhauptnetz Hessen

Grunderwerb: ja, 8 Grundstücke

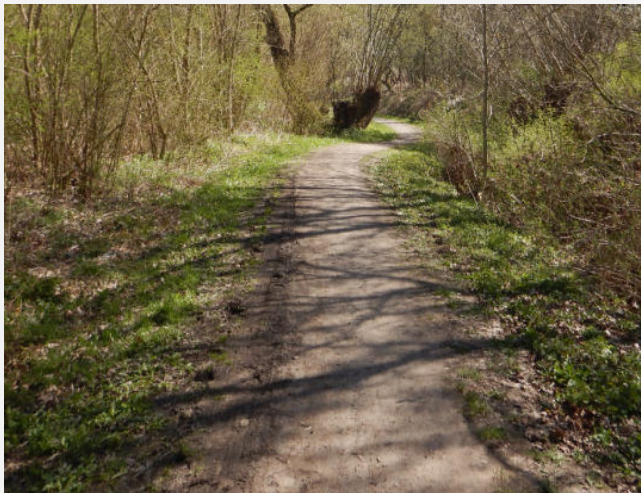
Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene selbstständig geführte gemeinsame Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal. Er ist für beide Fahrrichtungen freigegeben.

Maßnahme: Bestehenden Weg verbreitern und asphaltieren.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 110.000 €

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: -

Verbindung: Usingen - Wehrheim - Saalburg - Vordertaunus

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Usingen

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: Wehrheim

Länge: Ca. 1800 Meter

Straße: Forstweg / Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 11.600 (B456)

Schulverbindung: Ja

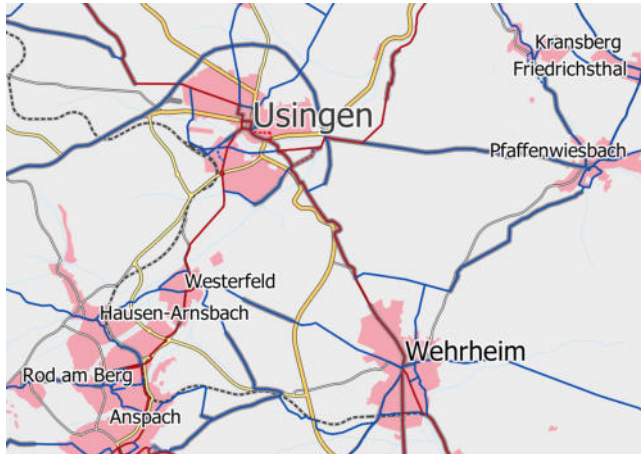
Baulast: Herstellungsradweg Bund

Schutzgebiet: Naturschutzgebiet, Biotope

Netzkat.: Regional - Radhauptnetz Hessen

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 1.100.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Neu-Anspach - Ober-Mörlen

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Kommune 1: Usingen

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 550 Meter

Straße: Usaweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Nein

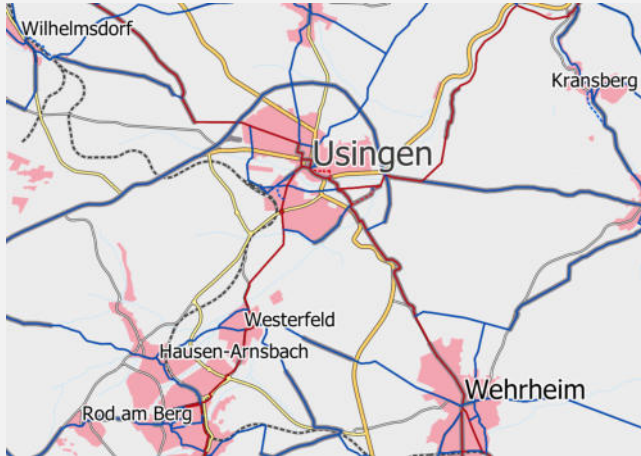
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich / Hess. Radfernweg

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte asphaltierte Decke.

Maßnahme: Sanieren der schadhaften Wegeoberfläche.

Fotos:



Priorität: *D* Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Schlecht* Kostenrahmen: 270.000 €

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Neu-Anspach - Usingen / Anbindung Usingen Bf.

Maßnahmentyp: **Neuordnung Straßenraum**

Kommune 1: Usingen

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 270 Meter

Straße: Bahnhofstraße

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: keine Daten

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

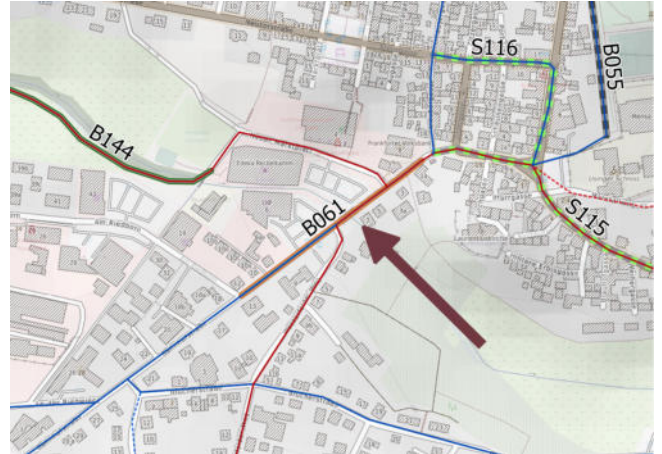
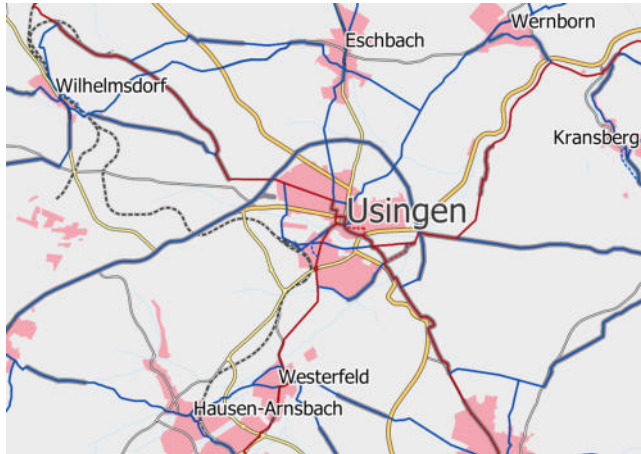
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der aktuelle Fahrbahnquerschnitt lässt dies nicht zu.

Maßnahme: Reduzierung Fahrbahnquerschnitt / Ausbau Gehwege und Freigabe für den Radverkehr.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 520.000 €

Begründung: Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist nicht verträglich. Durch die Neuordnung des Straßenraums kann ein Angebot für den Radverkehr geschaffen werden.

Sonstiges: Der Kostenrahmen beruht auf einem Pauschalsatz und kann je nach Umfang der Maßnahme stark abweichen. Die Maßnahme betrifft den gesamten Straßenraum, so dass die Kosten nicht dem Radverkehr zugerechnet werden können.

Verbindung: Anbindung Usingen Bahnhof

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Usingen

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 60 Meter

Straße: An der Riedwiese / Bahnhof

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja

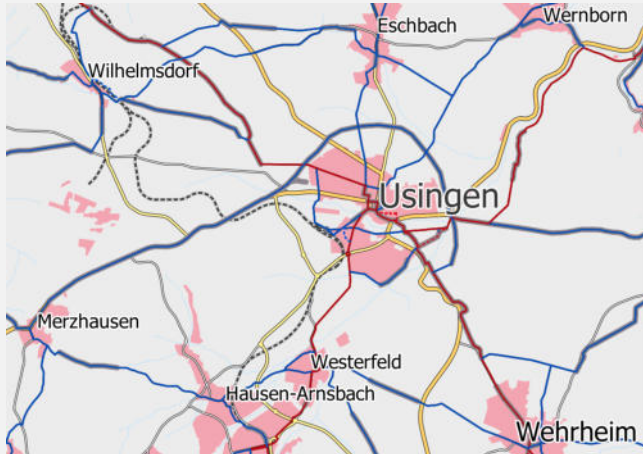
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existiert keine direkte Wegeverbindung zwischen der Straße "An der Riedwiese" und dem Bahnhof.

Maßnahme: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweg.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 120.000 €

Begründung: Die fehlende Verbindung zwischen der Straße "An der Riedwiese" und dem Bahnhof wird hergestellt. Unattraktive Umwege werden so vermieden.

Sonstiges: -

Verbindung: Merzhausen - Usingen

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Usingen

Musterlösung: -

Kommune 2: Neu-Anspach

Länge: Ca. 4300 Meter

Straße: B275

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 6.600

Schulverbindung: Ja

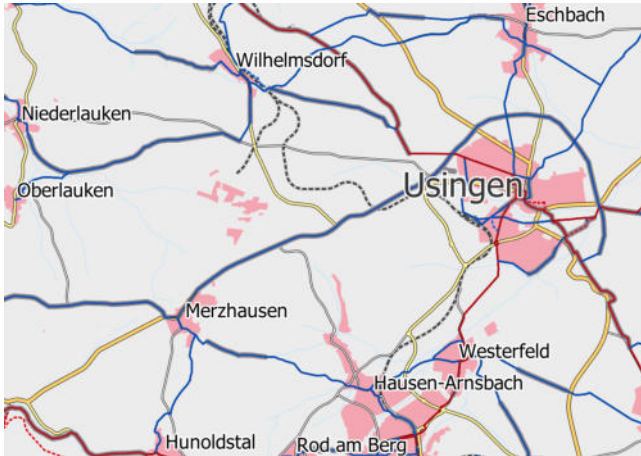
Baulast: Bund

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, ca. 20 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Radweg. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 3.200.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und des hohen Verkehrsaufkommen nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Merzhausen - Neu-Anspach

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Kommune 1: Usingen

Musterlösung: OAU_01

Kommune 2: Neu-Anspach

Länge: Ca. 900 Meter

Straße: Forstweg

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

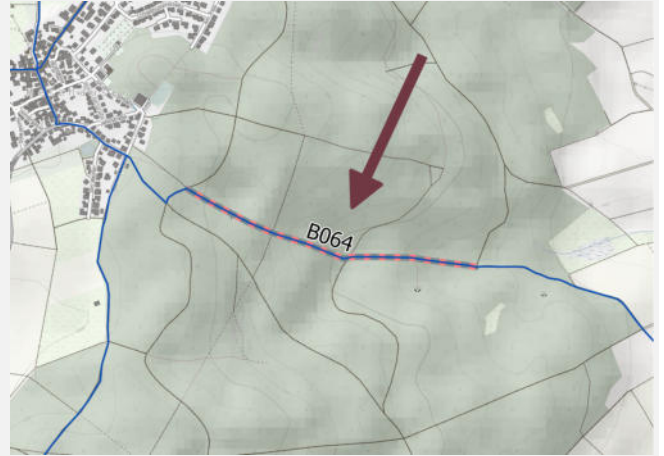
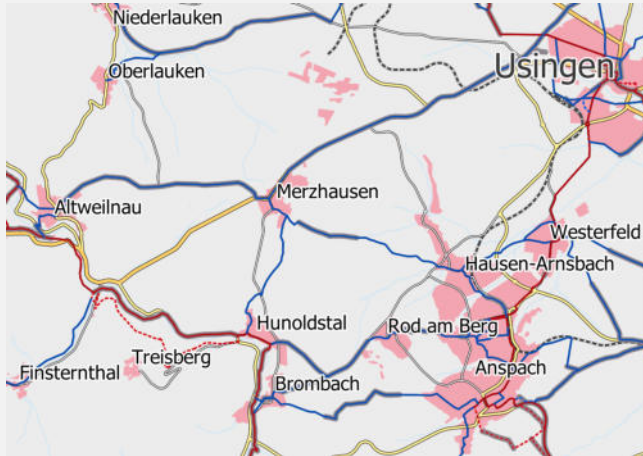
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Sanieren der schadhaften Wegeoberfläche.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 170.000 €

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: Für die Sanierung ist das Forstamt zuständig.

Verbindung: Neuweilnau - Hunoldstal - Neu-Anspach

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Weilrod

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 700 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 3.400 (L3025)

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

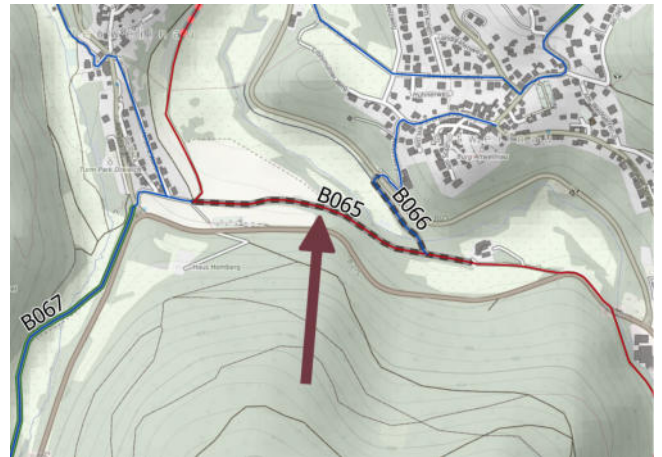
Baulast: Herstellungsradweg Bund

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Regional - Weitalradweg

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 350.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Altweilnau - Weiltalradweg

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Weilrod

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 230 Meter

Straße: -

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

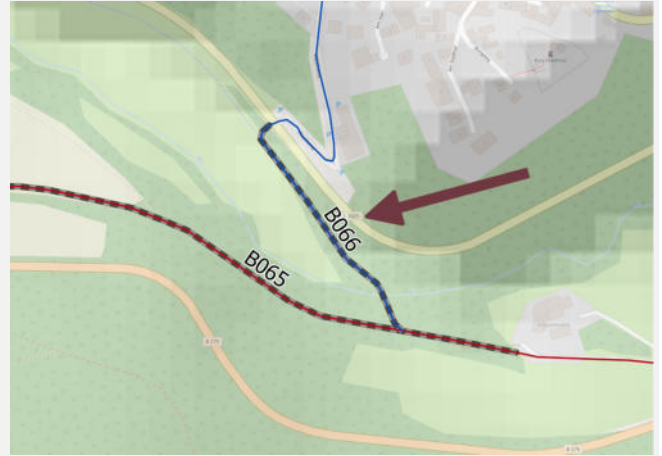
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Die Brücke über die Weil ist zu schmal.

Maßnahme: Oberfläche asphaltieren, Weg und Brücke verbreitern und ca. 30 Meter Neubau als Anschluss zur Landesstraße.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 200.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Alternativ ist die Sanierung mit einer wassergebundenen Decke oder mit heller asphaltähnlicher Oberfläche möglich.

Verbindung: Riedelbach - Weiltalradweg

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Weilrod

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 1500 Meter

Straße: -

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 5.400

Schulverbindung: Ja

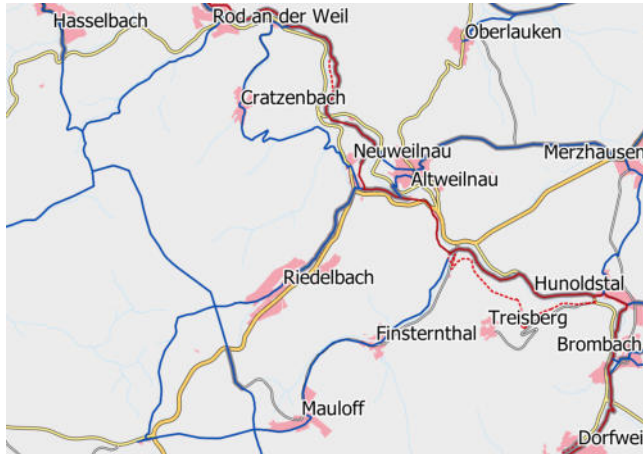
Baulast: Herstellungsradweg Bund

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Weg. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweg parallel zur Bundesstraße.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 1.100.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Mauloff - Riedelbach

Maßnahmentyp: Radweg neu bauen

Kommune 1: Weilrod

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 650 Meter

Straße: K750

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: keine Daten

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

Baulast: Kreis

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Radweg. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Kostenrahmen: 530.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der geringen Fahrbahnbreite nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Alternativ ist die Führung zwischen Mauloff und Riedelbach über bestehende Forstwege (Lichtschnesse) zu prüfen. Diese hätte unter anderem den Vorteil, dass die B275 mittels bestehender Lichtsignalanlage gequert werden kann.

Verbindung: Neuweilnau - Hunoldstal - Neu-Anspach

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Weilrod

Musterlösung: -

Kommune 2: Schmitten

Länge: Ca. 2700 Meter

Straße: Untermühle / L3025

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 8.700

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

Baulast: Land

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Regional - Weitalradweg

Grunderwerb: ja, 2 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Weitalradweg wird über Forstwege mit erheblichen zusätzlichen Steigungen und einer schlechten Oberfläche genutzt werden.

Maßnahme: Neubau Radweg teilweise straßenbegleitend, teilweise selbstständig geführt inklusive zwei Brückenbauwerke.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 2.000.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der hohen Verkehrsbelastung und der Kurvigkeit nicht für den Radverkehr geeignet. Die alternativen Forstwege führen umwegig und sind topografisch anspruchsvoll.

Sonstiges: Die genaue Trassierung ist noch zu untersuchen. bei der anstehenden Brückensanierung über die Weil bei Hunoldsthal (L3025) soll geprüft werden, ob ein Rad-/Gehweg parallel zur Fahrbahn hergestellt werden kann.

Verbindung: Hunoldstal - Brombach

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Schmitten

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 1000 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 8.700 (L3025)

Schulverbindung: Nein

Baulast: Herstellungsradweg Land

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional - Weiltalradweg

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität:

B

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Kostenrahmen: 450.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Liegt im Überschwemmungsgebiet der Weil.

Verbindung: Schmitten - Dorfweil - Brombach - Neu-Anspach

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Schmitten

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 360 Meter

Straße: Weitalweg

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 8.700 (L3025)

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

Baulast: Herstellungsradweg Land

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional - Weitalradweg

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 150.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Schmitten - Dorfweil - Brombach - Neu-Anspach

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Schmitten

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 650 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 8.700 (L3025)

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

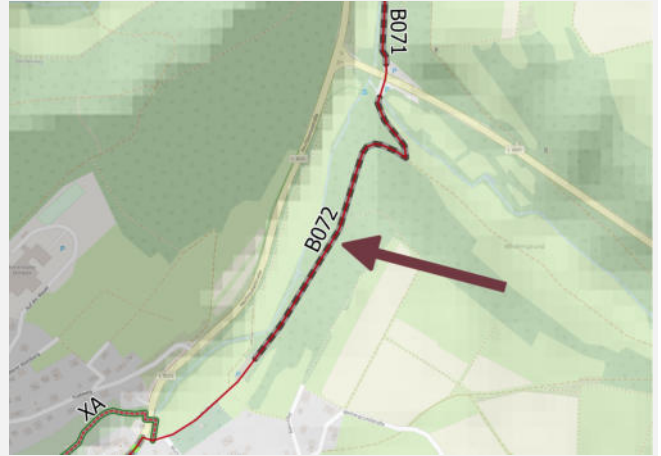
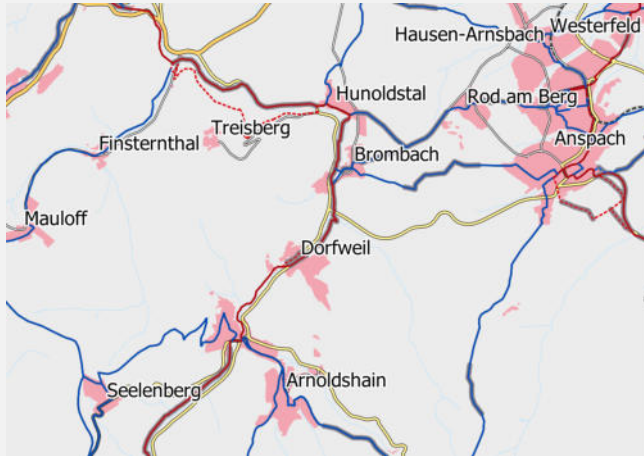
Baulast: Herstellungsradweg Land

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional - Weiltalradweg

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 380.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Weiltal/Hunoldstal - Rod am Berg - Neu-Anspach

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Schmitten

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 900 Meter

Straße: Merzhausener Straße / K743

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: keine Daten

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

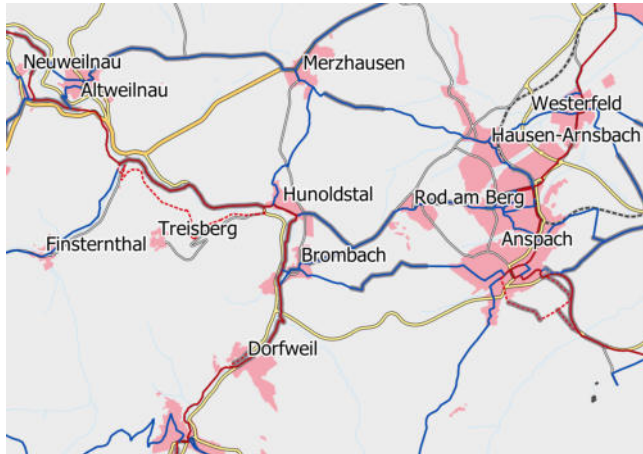
Baulast: Kreis

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, 6 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Radweg. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 700.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der geringen Fahrbahnbreite nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Weiltal/Brombach - Rod am Berg, Neu-Anspach

Maßnahmentyp: Radweg neu bauen

Kommune 1: Schmitten

Musterlösung: -

Kommune 2: Neu-Anspach

Länge: Ca. 1500 Meter

Straße: Usinger Straße / K723

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 3.200

Schulverbindung: Ja

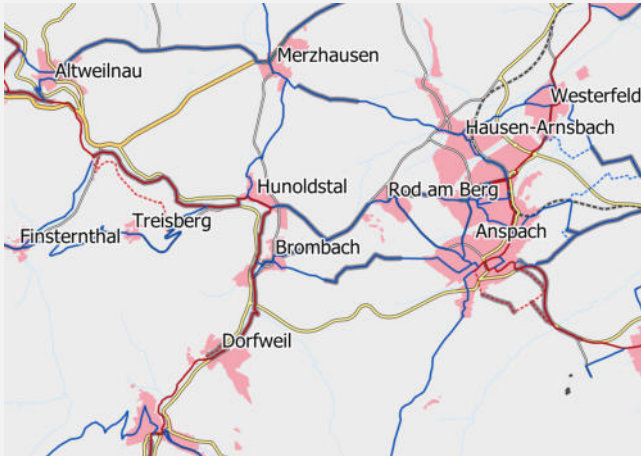
Baulast: Kreis

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, 8 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: B

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Kostenrahmen: 1.200.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie und der geringen Fahrbahnbreite nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Weiltal/Brombach - Neu-Anspach

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Neu-Anspach

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: Schmitten

Länge: Ca. 1300 Meter

Straße: Forstweg

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

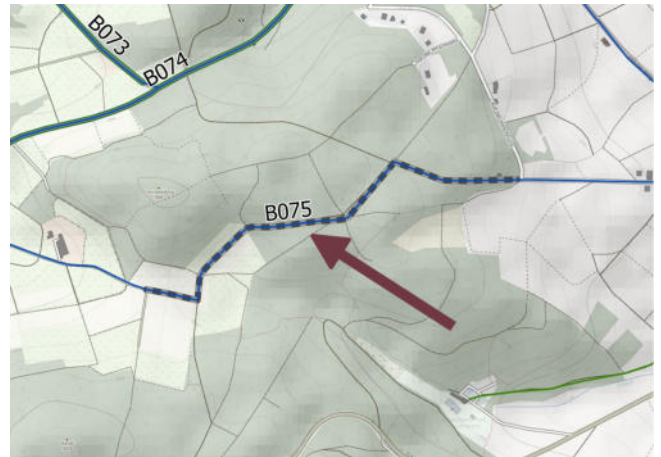
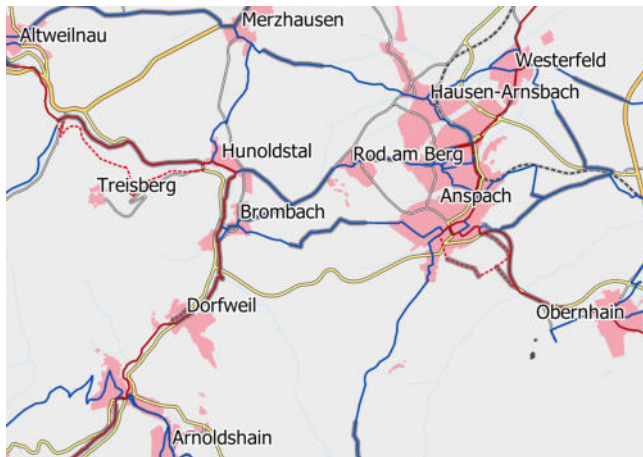
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 800.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Neu-Anspach - Merzhausen

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Neu-Anspach

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 390 Meter

Straße: -

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

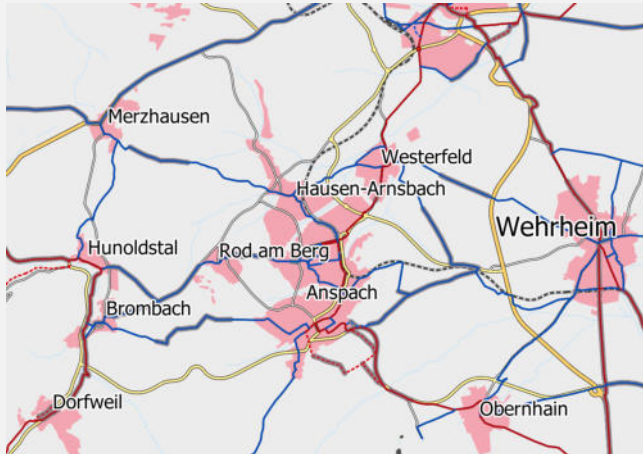
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: *D*

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 200.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Alternativ kann eine wasserdurchlässige, asphaltähnliche Oberfläche gebaut werden.

Verbindung: Wehrheim - Neu-Anspach / Westerfeld

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Wehrheim

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 1400 Meter

Straße: Anspacher Straße / K728

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 2.782

Schulverbindung: Ja

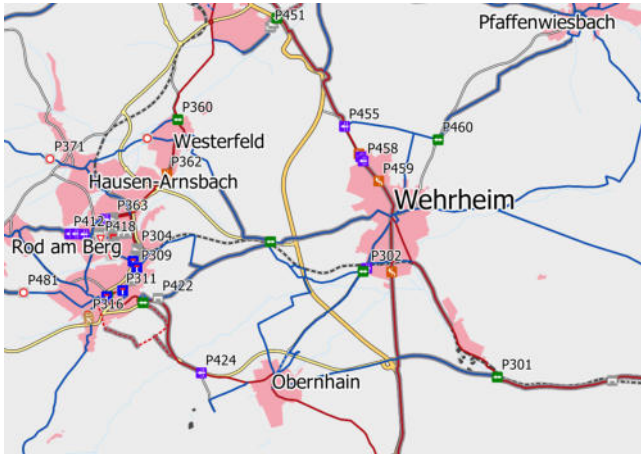
Baulast: Kreis

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, 3 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Radweg. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Alternativ Ausbau von Wirtschaftswegen nördlich der Kreisstraße und Nutzung der bestehenden Unterführung unter der B456.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 990.000 €

Begründung: Die betrachtete Kreisstraße deckt sowohl die direkte Verbindung zwischen Wehrheim und Neu-Anspach als auch die topografisch beste Verbindung zwischen Wehrheim und Westerfeld ab.

Sonstiges: Alternativ sollten nördlich der Kreisstraße verlaufende Wirtschaftswegerverbindungen geprüft werden. In der Kalkulation des Kostenrahmens ist keine Erweiterung des Brückenbauwerkes über die B456 enthalten.

Verbindung: Westerfeld - Wehrheim/Lochmühle - Friedrichsdorf

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Wehrheim

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 1000 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Nein

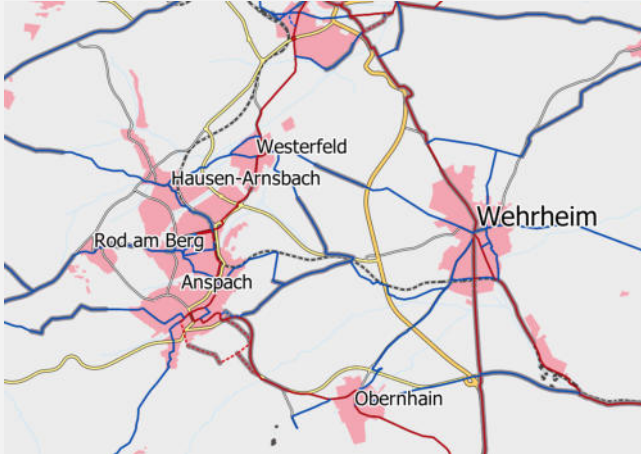
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität:

C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 840.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges:

-

Verbindung: Usingen - Wehrheim - Saalburg - Vordertaunus

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Kommune 1: Wehrheim

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 500 Meter

Straße: K725 / Usinger Straße

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: keine Daten

Schulverbindung: Ja

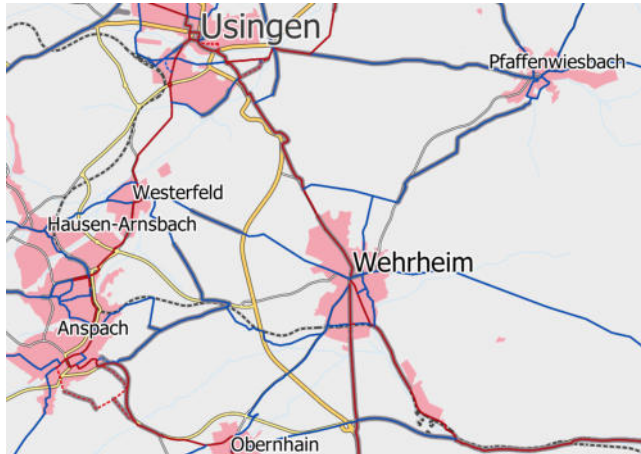
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional - Radhauptnetz Hessen

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende straßenbegleitenden Weg ist deutlich zu schmal. Er ist für beide Fahrtrichtungen freigegeben.

Maßnahme: Bestehenden straßenbegleitenden Weg verbreitern.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 290.000 €

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: -

Verbindung: Pfaffenwiesbach - Wehrheim

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Wehrheim

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 2600 Meter

Straße: Forstweg

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 3.300 (K728)

Schulverbindung: Nein

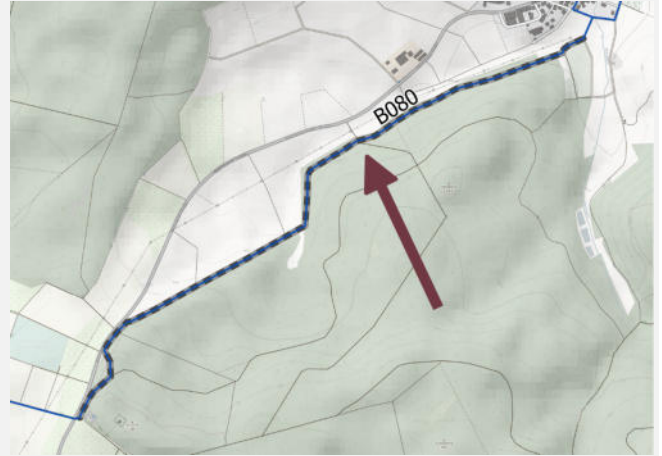
Baulast: Herstellungsradweg Kreis

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 1.600.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Usinger Becken/Wehrheim - Lochmühle - Frdrf.

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Kommune 1: Wehrheim

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 1100 Meter

Straße: Köpperner Straße

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: keine Daten

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

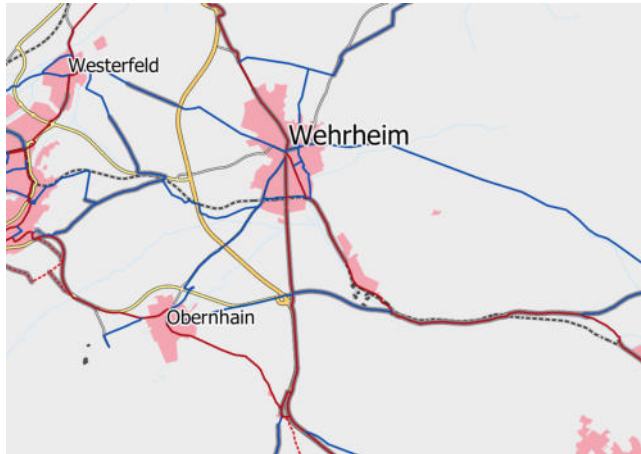
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional - Radhauptnetz Hessen

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende straßenbegleitende Weg ist für die Nutzung durch den Radverkehr deutlich zu schmal.

Maßnahme: Verbreiterung des bestehenden Weges auf Kosten der Fahrbahnbreite. Reduzierung auf einen Kfz-Fahrstreifen mit Ausweichstellen.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut* Kostenrahmen: 800.000 €

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: Alternativ ist die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h sinnvoll.

Verbindung: Wehrheim - Saalburg - Vordertaunus

Maßnahmentyp: **Neuordnung Straßenraum**

Kommune 1: Wehrheim

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 1200 Meter

Straße: K725 / Kastellstraße

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 6.500

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

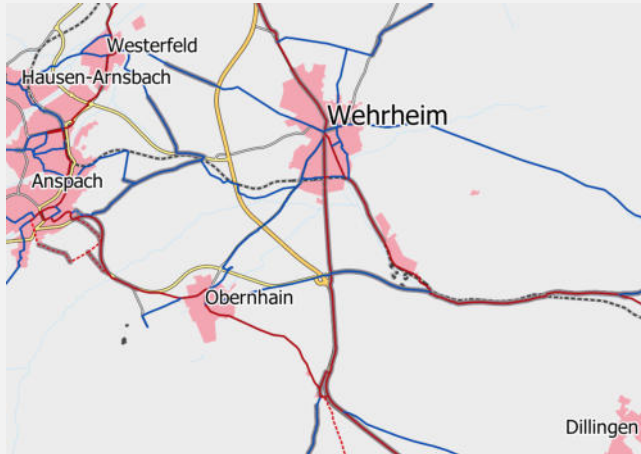
Baulast: Kreis

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Straßenquerschnitt verfügt mit drei Kfz-Fahrstreifen über ausreichend Fläche für eine Radverkehrsanlage.

Maßnahme: Neuordnung Straßenraum und Neubau Zweirichtungsradweg / Wegfall eines Kfz-Fahrstreifens.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 550.000 €

Begründung: Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist nicht verträglich. Durch die Neuordnung des Straßenraums (Wegfall Kfz-Fahrstreifen) kann ein Angebot für den Radverkehr geschaffen werden.

Sonstiges: Der Kostenrahmen beruht auf einem Pauschalsatz und kann je nach Umfang der Maßnahme stark abweichen. Die Maßnahme betrifft den gesamten Straßenraum, so dass die Kosten nicht dem Radverkehr zugerechnet werden können.

Verbindung: Neu-Anspach - Obernhain - Saalburg - Vordertaunus

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Neu-Anspach

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 300 Meter

Straße: L3041 / Saalburgstraße

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 6.900

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

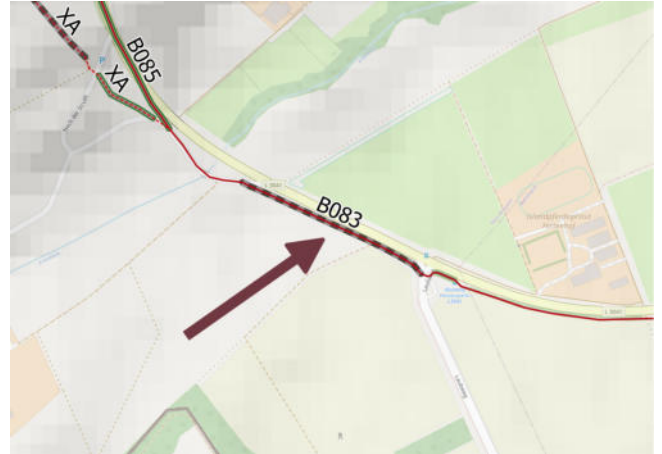
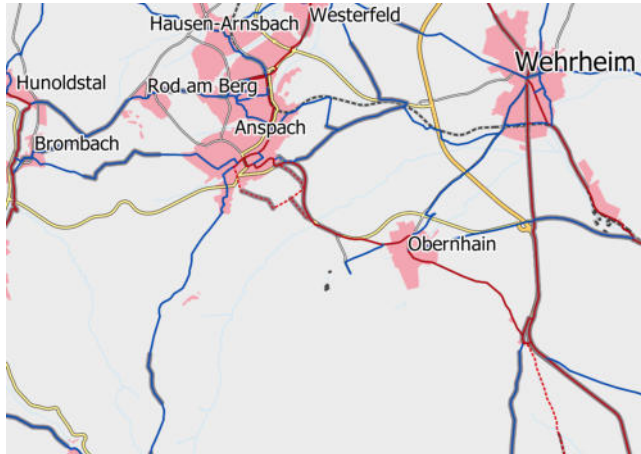
Baulast: Land

Schutzgebiet: FFH-Gebiet

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 180.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Neu-Anspach - Obernhain - Saalburg - Vordertaunus

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Kommune 1: Neu-Anspach

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 30 Meter

Straße: L3041 / Saalburgstraße

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 6.900

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

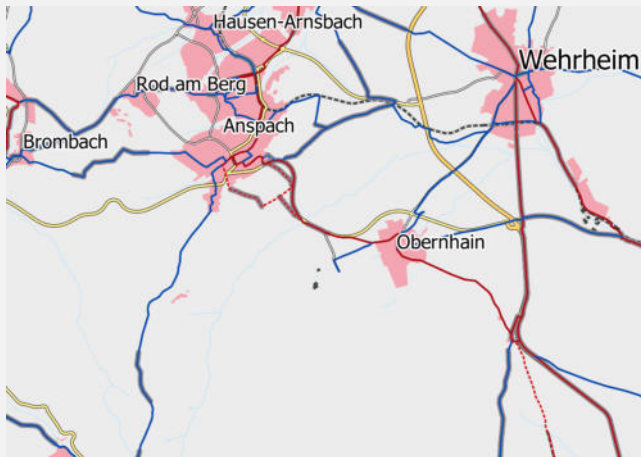
Baulast: Land

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende straßenbegleiteten Weg ist deutlich zu schmal. Er ist für beide Fahrrichtungen freigegeben.

Maßnahme: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 30.000 €

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: -

Verbindung: Neu-Anspach - Obernhain - Saalburg - Vordertaunus

Maßnahmentyp: Radweg neu bauen

Kommune 1: Neu-Anspach

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 1200 Meter

Straße: L3041 / Saalburgstraße

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 6.900

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

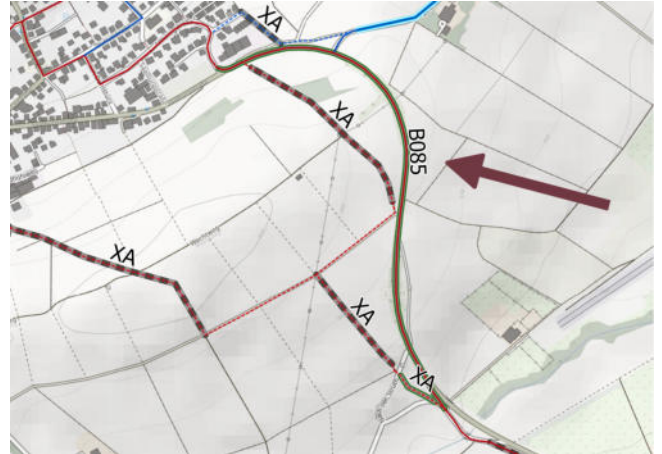
Baulast: Land

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: ja, 5 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Alternativ können Wirtschaftswege mit einer schadhafte wassergebundene Wegeoberfläche genutzt werden.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Kostenrahmen: 1.000.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der hohen Verkehrsbelastung und der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Alternativ können verschiedene Wirtschaftswegeverbindung westlich der Bundesstraße ausgebaut werden.

Verbindung: Neu-Anspach - Wehrheim

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Neu-Anspach

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 190 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

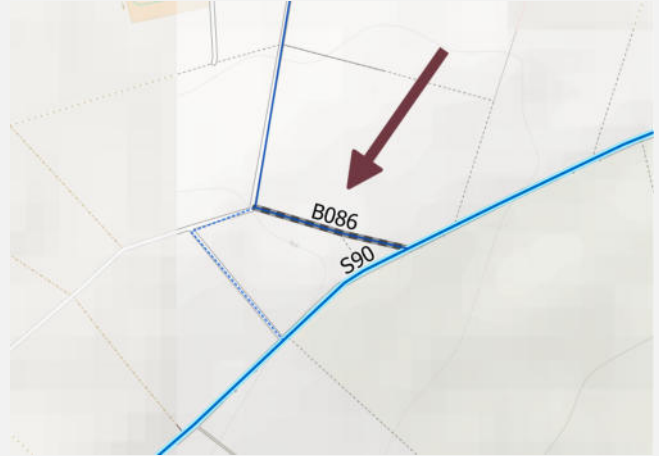
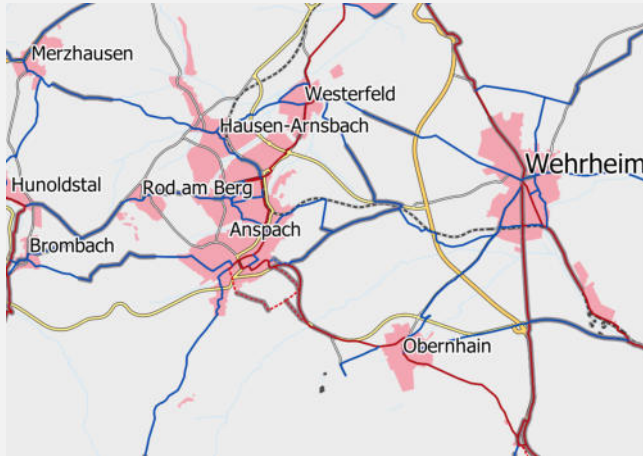
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke und ist teilweise unbefestigt.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 60.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Alternativ kann der bestehende Wegeabschnitt südwestlich der betrachteten Verbindung genutzt werden.

Verbindung: Neu-Anspach - Sandplacken - Vordertaunus

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Kommune 1: Neu-Anspach

Musterlösung: OAU_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 800 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Nein

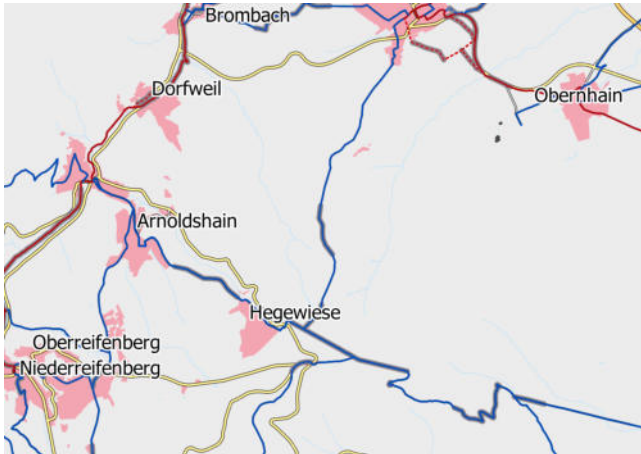
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Sanieren der schadhaften Wegeoberfläche.

Fotos:



Priorität: *D* Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 150.000 €

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: Das Forstamt ist für die Sanierung zuständig.

Verbindung: Neu-Anspach - Sandplacken - Vordertaunus

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Kommune 1: Neu-Anspach

Musterlösung: OAU_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 420 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Nein

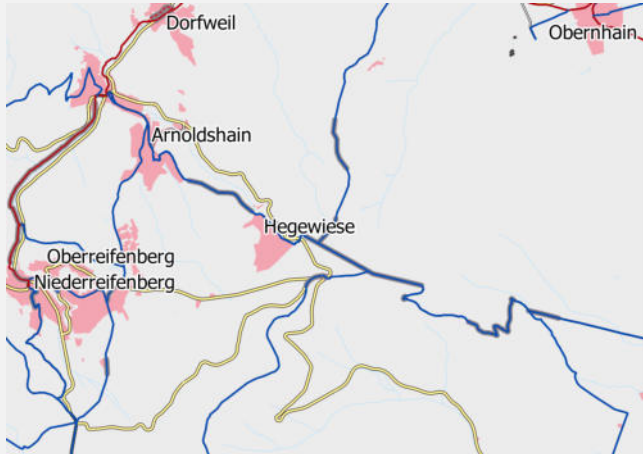
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Sanieren der schadhaften Wegeoberfläche.

Fotos:



Priorität: *D*

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: *80.000 €*

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: Das Forstamt ist für die Sanierung zuständig.

Verbindung: Schmitten - Vordertaunus

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Kommune 1: Schmitten

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 1100 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Nein

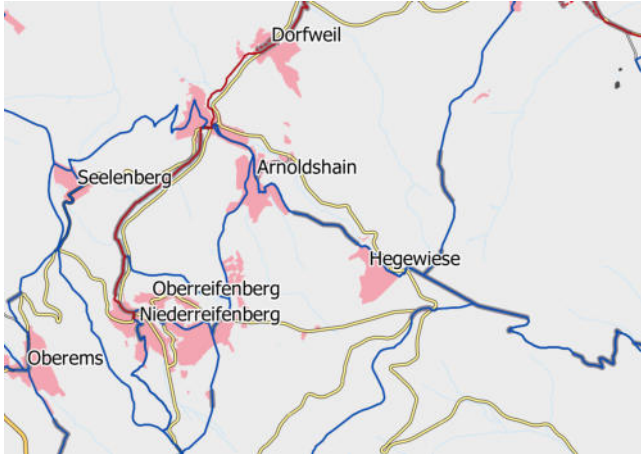
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Asphaltoberfläche.

Maßnahme: Sanieren der schadhaften Wegeoberfläche.

Fotos:



Priorität: *D* Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Schlecht* Kostenrahmen: 430.000 €

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Niederreifenberg - Schmitten - Neu-Anspach

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Schmitten

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 3000 Meter

Straße: Weitalweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 3.600 (L3025)

Schulverbindung: Nein

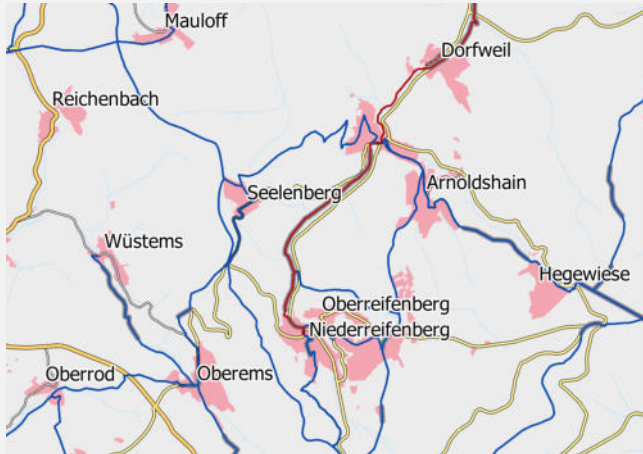
Baulast: Herstellungsradweg Land

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional - Weitalradweg

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kostenrahmen: 1.200.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Wüstems - Oberems - Glashütten

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Glashütten

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: Waldems (RTK)

Länge: Ca. 1200 Meter

Straße: Forstweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 1.400 (L3450)

Schulverbindung: Nein

Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität:

C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 750.000 €

Begründung:

Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges:

Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Oberems - Kittelhütte - Schmitten

Maßnahmentyp: Radweg neu bauen

Kommune 1: Glashütten

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 210 Meter

Straße: -

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Nein

Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es fehlt ein Wegeabschnitt auf der Verbindung zwischen Kittelhütte und Oberems.

Maßnahme: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweg.

Fotos:



Priorität: D

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Kostenrahmen: 220.000 €

Begründung: Der Neubau des fehlenden Abschnitts ermöglicht eine Verbindung zwischen Oberems und Kittelhütte abseits des Kfz-Verkehrs.

Sonstiges: -

Verbindung: Oberems - Glashütten - Königstein

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Glashütten

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 1200 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Nein

Baulast: Kommune

Schutzgebiet: Naturschutzgebiet, Biotop

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 720.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Niederreifenberg - Eselheck - Königstein

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Schmitten

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 210 Meter

Straße: Limesstraße

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Nein

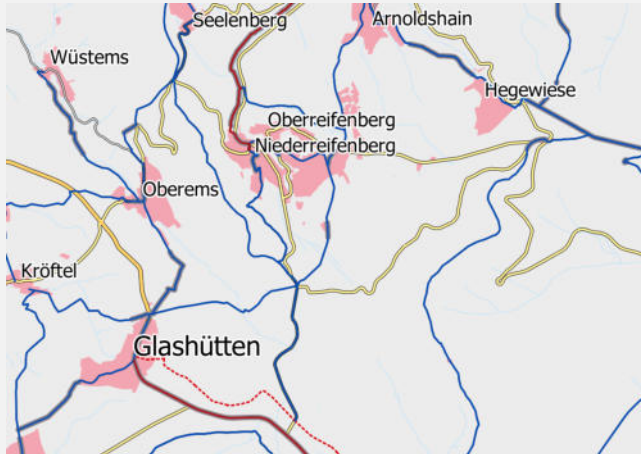
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: *D* Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Schlecht* Kostenrahmen: 120.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Glashütten - Schloßborn

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Glashütten

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 1200 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Nein

Baulast: Kommune

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



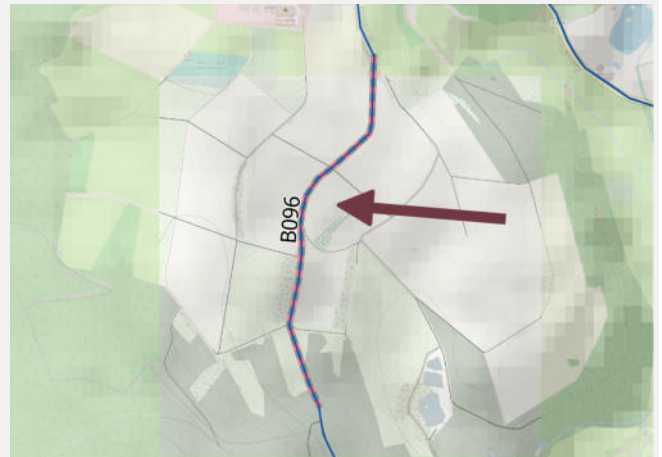
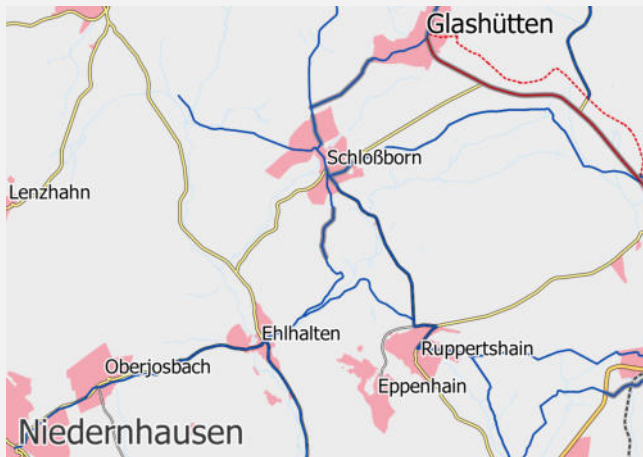
Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut* Kostenrahmen: 800.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

| | | | |
|--------------|---|------------------|---------------------------------------|
| Verbindung: | Glashütten - Schloßborn - Ehlhalten - Niedernhausen | Maßnahmentyp: | Schadhafte Oberfläche sanieren |
| Kommune 1: | Glashütten | Musterlösung: | OAU_01 |
| Kommune 2: | - | Länge: | Ca. 800 Meter |
| Straße: | Wirtschaftsweg | Bike+Ride: | Ja |
| DTV Kfz/24h: | - | Schulverbindung: | Ja, geringe Bedeutung |
| Baulast: | Kommune | Schutzgebiet: | Biotope |
| Netzkat.: | Nahräumlich | Grunderwerb: | - |

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Sanieren der schadhaften Wegeoberfläche.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut* Kostenrahmen: 150.000 €

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Glashütten - Königstein

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Glashütten

Musterlösung: -

Kommune 2: Königstein

Länge: Ca. 5500 Meter

Straße: Limburger Straße / B8

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 10.800

Schulverbindung: Ja

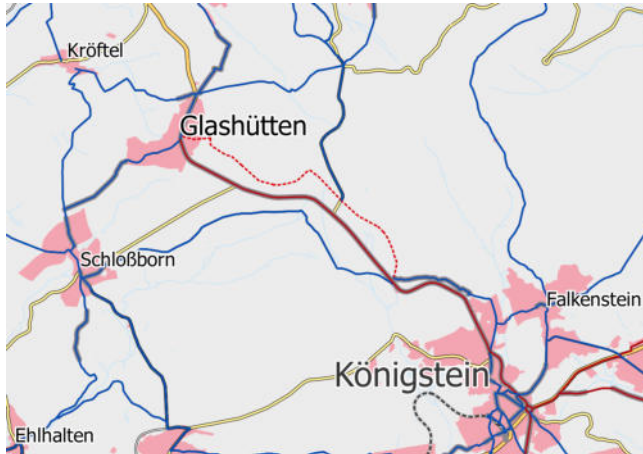
Baulast: Bund

Schutzgebiet: Naturschutzgebiet, FFH-Gebiet,

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: ja, ca. 5 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Radweg. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Alternativ können parallel verlaufende Forstwege genutzt werden. Diese verfügen über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 4.100.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der hohen Verkehrsbelastung und der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Alternativ können verschiedene Forstwege nord-östlich der Bundesstraße ausgebaut werden.

Verbindung: Glashütten/Schloßborn - Königstein

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Kommune 1: Königstein

Musterlösung: OAU_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 1300 Meter

Straße: Forstweg / Butterweg

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 10.800 (B8)

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

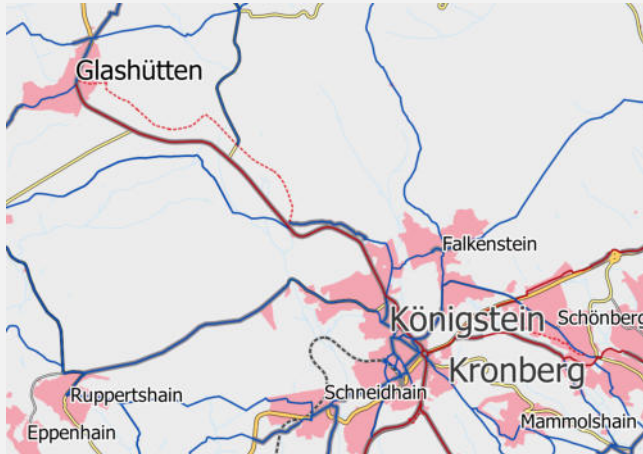
Baulast: Herstellungsradweg Bund

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Sanieren der schadhaften Wegeoberfläche.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 250.000 €

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Königstein - Sandplacken - Schmitten/Neu-Anspach

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Schmitten

Musterlösung: -

Kommune 2: Oberursel

Länge: Ca. 360 Meter

Straße: Hochtaunusstraße

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 1.200

Schulverbindung: Nein

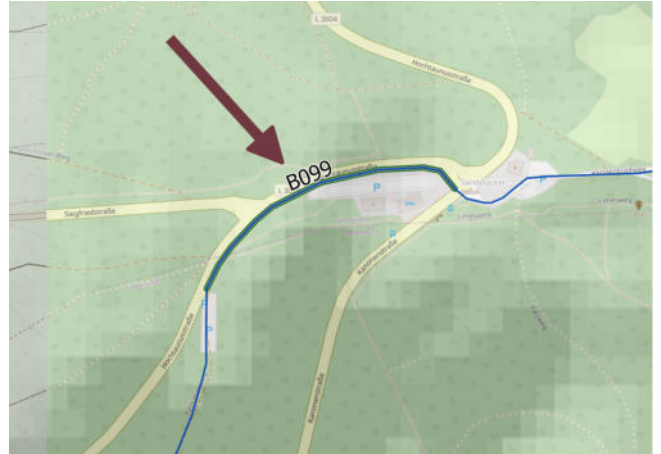
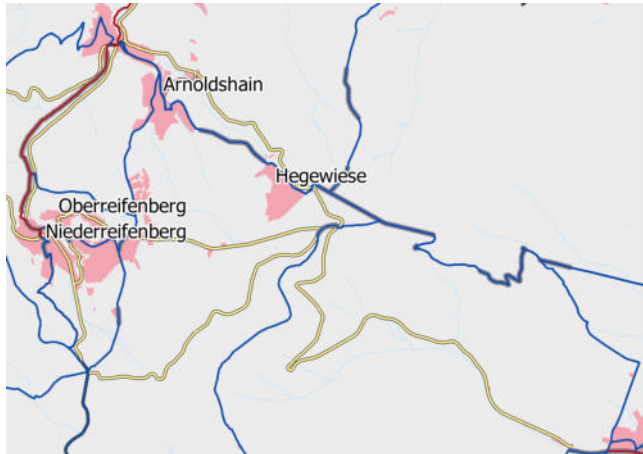
Baulast: Land

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Weg. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut* Kostenrahmen: 260.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der hohen Verkehrsbelastung und der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Schmitten - Vordertaunus

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Kommune 1: Schmitten

Musterlösung: OAU_01

Kommune 2: Bad Homburg

Länge: Ca. 1900 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Nein

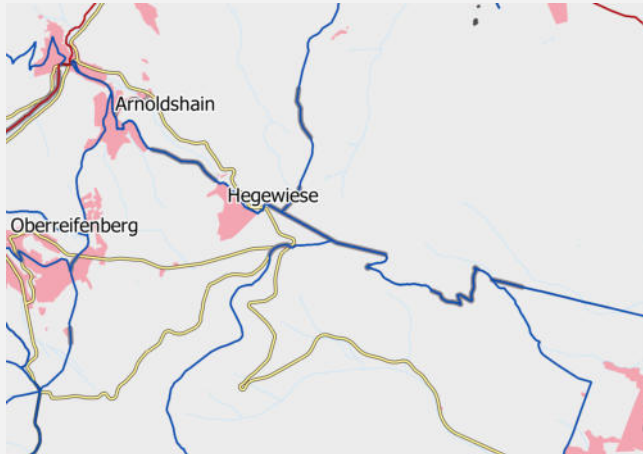
Baulast: Hessen Forst

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Sanieren der schadhaften Wegeoberfläche.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut* Kostenrahmen: 370.000 €

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: Die Maßnahme liegt zusätzlich auf Gemarkung Neu-Anspach. Das Forstamt ist für die Wegesanierung zuständig.

Verbindung: Schmitten - Vordertaunus

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Kommune 1: Bad Homburg

Musterlösung: OAU_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 80 Meter

Straße: Ferdinandweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Nein

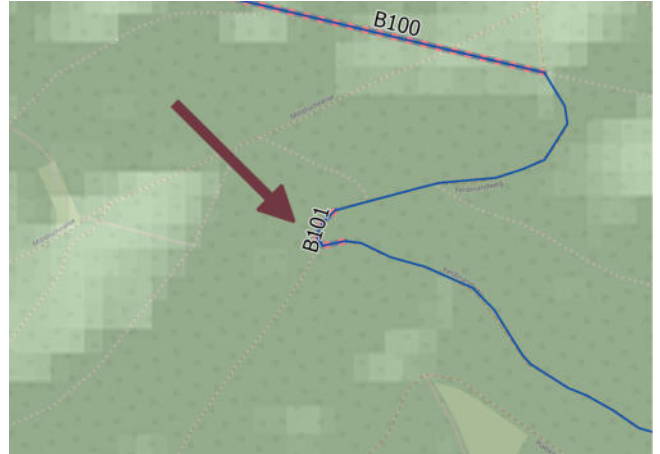
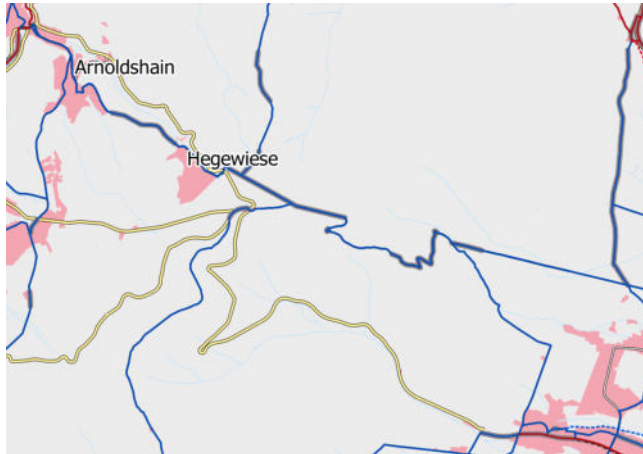
Baulast: Hessen Forst

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit grobem Schotter.

Maßnahme: Sanieren der schadhaften Wegeoberfläche.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 16.000 €

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Schmitten - Vordertaunus

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Kommune 1: Bad Homburg

Musterlösung: OAU_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 1400 Meter

Straße: Ferdinandweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Nein

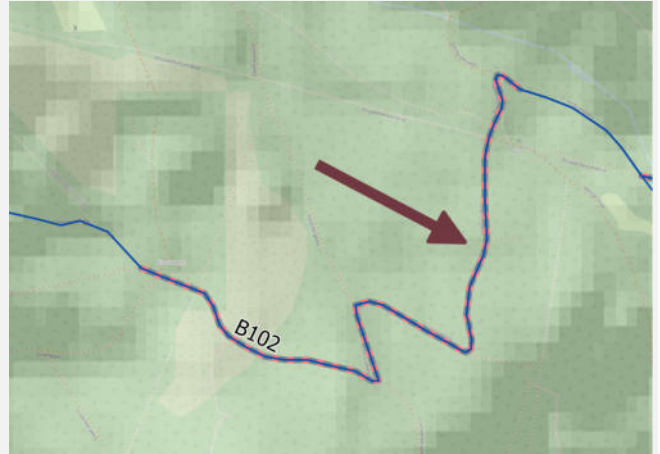
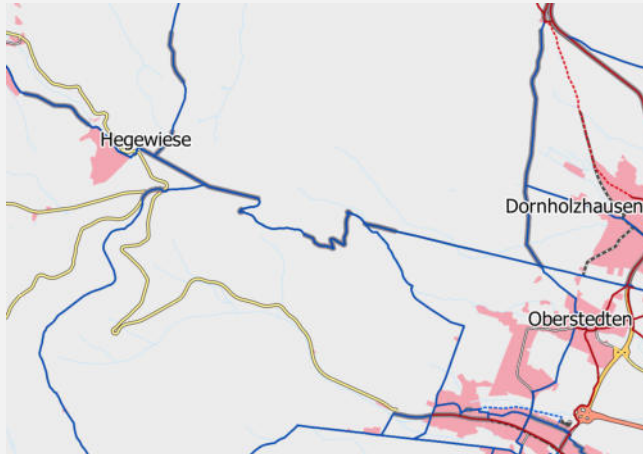
Baulast: Hessen Forst

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Sanieren der schadhaften Wegeoberfläche.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 270.000 €

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Schmitten - Vordertaunus

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Kommune 1: Bad Homburg

Musterlösung: OAU_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 460 Meter

Straße: Elisabethenschneise

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Nein

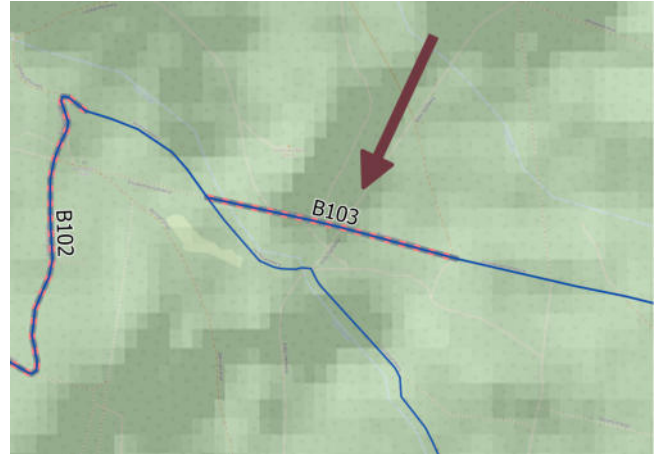
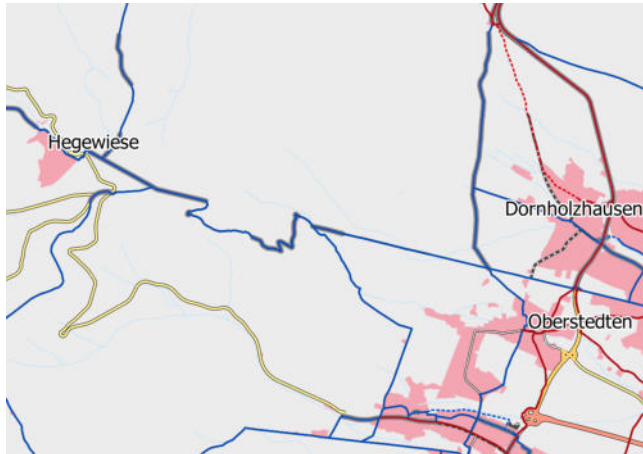
Baulast: Hessen Forst

Schutzgebiet: Biotop Gewässer

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit grobem Schotter.

Maßnahme: Sanieren der schadhaften Wegeoberfläche.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Kostenrahmen: 90.000 €

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Usinger Land - Saalburg - Oberursel

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Bad Homburg

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 3600 Meter

Straße: Lindenweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

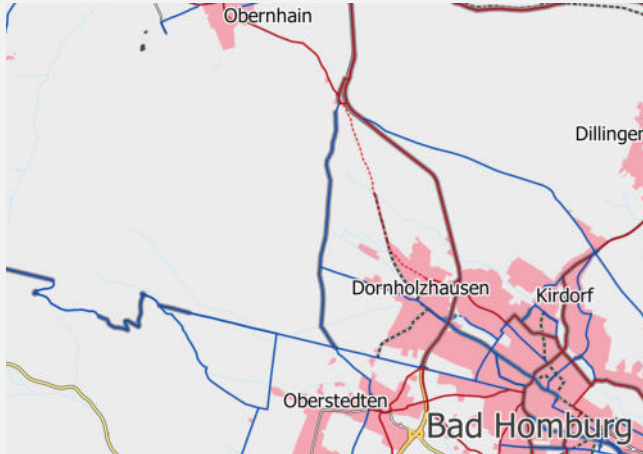
Baulast: Herstellungsradweg Bund

Schutzgebiet: Biotop Gewässer

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität:

B

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 2.200.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Usinger Land - Saalburg - Oberursel

Maßnahmentyp: **Neuordnung Straßenraum**

Kommune 1: Bad Homburg

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 120 Meter

Straße: An der Jupitersäule

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: keine Daten

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

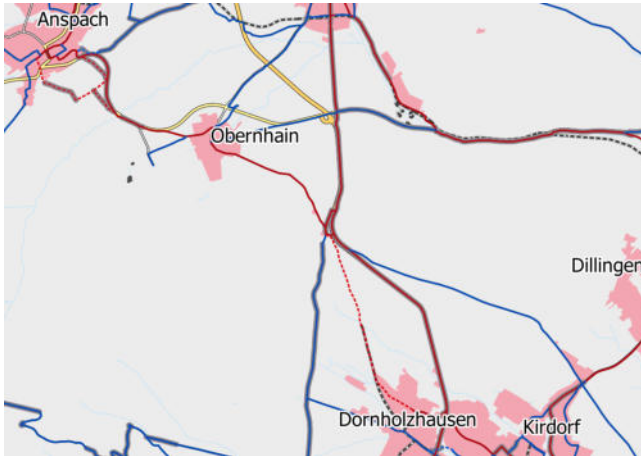
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Die aktuelle Straßenbreite ist ausreichend, um einen abgetrennten Radweg anzulegen.

Maßnahme: Neuordnung Straßenraum und Neubau Zweirichtungsradweg

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 300.000 €

Begründung: Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist nur bedingt verträglich. Durch die Neuordnung des Straßenraums kann ein baulich getrenntes Angebot für den Radverkehr geschaffen werden.

Sonstiges: Der Kostenrahmen beruht auf einem Pauschalsatz und kann je nach Umfang der Maßnahme stark abweichen. Die Maßnahme betrifft den gesamten Straßenraum, so dass die Kosten nicht dem Radverkehr zugerechnet werden können.

Verbindung: Usinger Land - Saalburg - HG - Oberursel

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Bad Homburg

Musterlösung: -

Kommune 2: Wehrheim

Länge: Ca. 1500 Meter

Straße: Saalburgchaussee / B456

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 24.000

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

Baulast: Bund

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Alternativ können umwegige Forstwege mit einer schlechten Oberfläche genutzt werden.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Kostenrahmen: 1.600.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie und der hohen Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Es läuft aktuell bereits eine Voruntersuchung durch Hessen Mobil. Die dargestellte straßenbegleitende Führung geht daraus hervor. Alternative Führungen durch den Forst sollten intensiv geprüft werden.

Verbindung: Neu-Anspach - Obernhain - Friedrichsdorf

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Wehrheim

Musterlösung: -

Kommune 2: Friedrichsdorf

Länge: Ca. 1500 Meter

Straße: Köpperner Tal / L3041

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 10.000

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

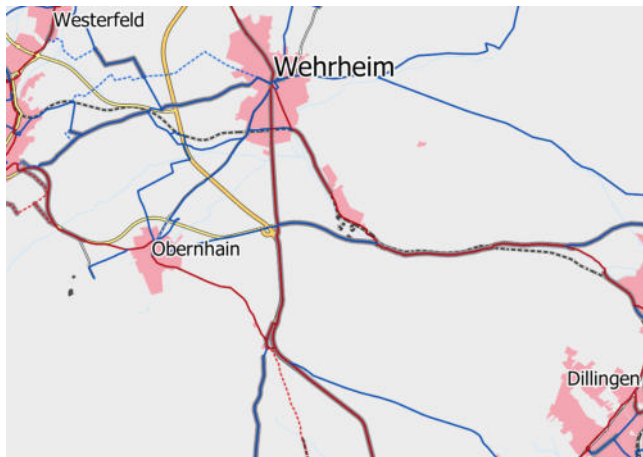
Baulast: Land

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität:

C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 1.100.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Es läuft aktuell eine Voruntersuchung durch Hessen Mobil. Die straßenbegleitende Führung geht daraus hervor. Alternative Führungen durch den Forst sollten intensiv geprüft werden.

Verbindung: Wehrheim - Lochmühle - Friedrichsdorf

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Friedrichsdorf

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 50 Meter

Straße: Bahnhof Saalburg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: keine Daten

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

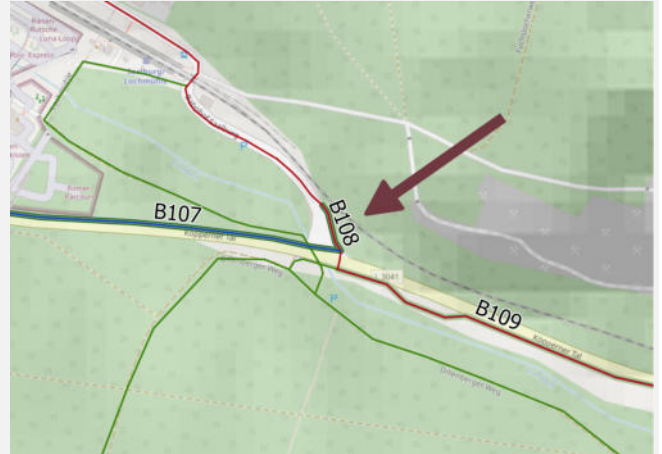
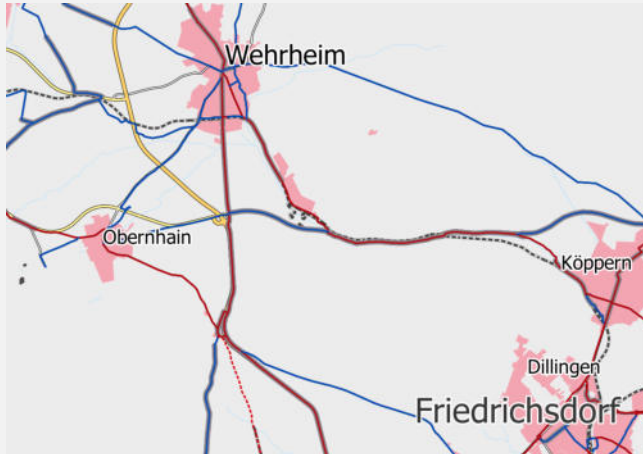
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional - Radhauptnetz Hessen

Grunderwerb: -

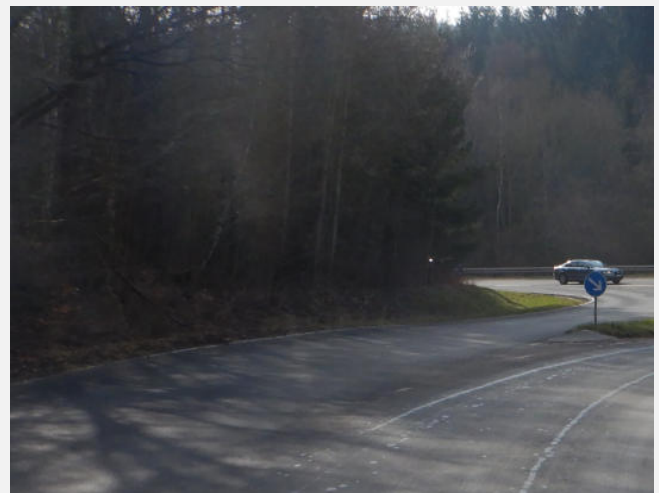
Lage:



IST-Zustand: Es existiert keine den aktuellen Regelwerken entsprechende Anbindung von der Saalburg kommend an den Radweg im Köpperner Tal.

Maßnahme: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Kostenrahmen: **115.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der Unübersichtlichkeit im Knotenpunktbereich nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Es läuft aktuell eine Voruntersuchung durch Hessen Mobil.

Verbindung: Usinger Land - Lochmühle - Friedrichsdorf

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Kommune 1: Friedrichsdorf

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 3000 Meter

Straße: Köpperner Tal / L3041

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 10.000

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

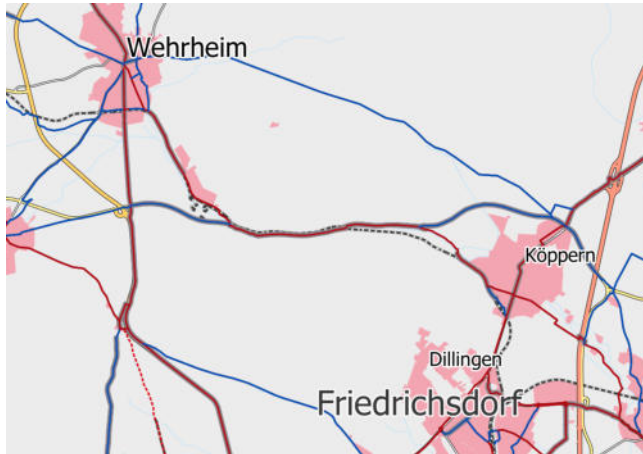
Baulast: Land

Schutzgebiet: FFH-Gebiet

Netzkat.: Regional - Radhauptnetz Hessen

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal. Er ist für beide Fahrtrichtungen benutzungspflichtig.

Maßnahme: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 1.300.000 €

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: Es läuft aktuell eine Voruntersuchung durch Hessen Mobil. Die straßenbegleitende Führung geht daraus hervor. Alternative Führungen durch den Forst sollten intensiv geprüft werden.

Verbindung: Karben/Bad Vilbel - Usinger Land

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Friedrichsdorf

Musterlösung: -

Kommune 2: Rosbach (Wetteraukreis)

Länge: Ca. 2100 Meter

Straße: Köpperner Tal / L3041

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 10.000

Schulverbindung: Nein

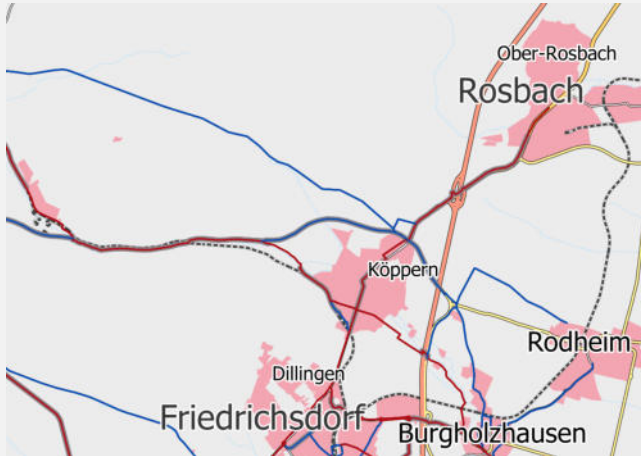
Baulast: Land

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Radweg. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kostenrahmen: **1.500.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Es läuft aktuell eine Voruntersuchung durch Hessen Mobil. Die straßenbegleitende Führung geht daraus hervor. Eine alternative Streckenführung durch Köppern in Richtung Rodheim und Burgholzhausen ist vorhanden.

Verbindung: Karben/Bad Vilbel - Usinger Land

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Rosbach (Wetteraukreis)

Musterlösung: -

Kommune 2: Friedrichsdorf

Länge: Ca. 1000 Meter

Straße: L3057

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 9.000

Schulverbindung: Nein

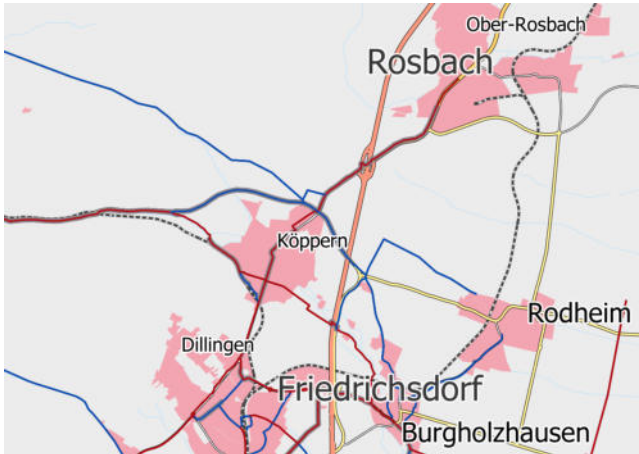
Baulast: Land

Schutzgebiet: Biotop

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Radweg. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut* Kostenrahmen: 820.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Es läuft aktuell eine Voruntersuchung durch Hessen Mobil. Die straßenbegleitende Führung geht daraus hervor. Ein Großteil der Maßnahme liegt im Wetteraukreis.

Verbindung: Rosbach/Friedberg - Friedrichsdorf

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Rosbach (Wetteraukreis)

Musterlösung: -

Kommune 2: Friedrichsdorf

Länge: Ca. 2600 Meter

Straße: Friedberger Straße / L3057

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 19.000

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

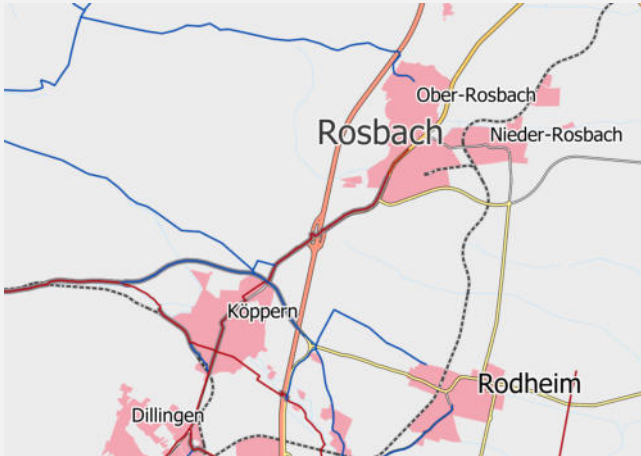
Baulast: Bund

Schutzgebiet: Biotop

Netzkat.: Regional - Radhauptnetz Hessen

Grunderwerb: ja, ca. 20 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut*

Kostenrahmen: 3.300.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Die Baulastträgerschaft liegt teilweise beim Land (930 Meter), teilweise beim Bund (1.700 Meter). Der Radweg soll mit dem Umbau der Autobahnanschlussstelle Friedberg gebaut werden.

Verbindung: Friedrichsdorf - Lochmühle - Usinger Land

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Kommune 1: Friedrichsdorf

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 900 Meter

Straße: Weg parallel zur Taunusbahn

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja

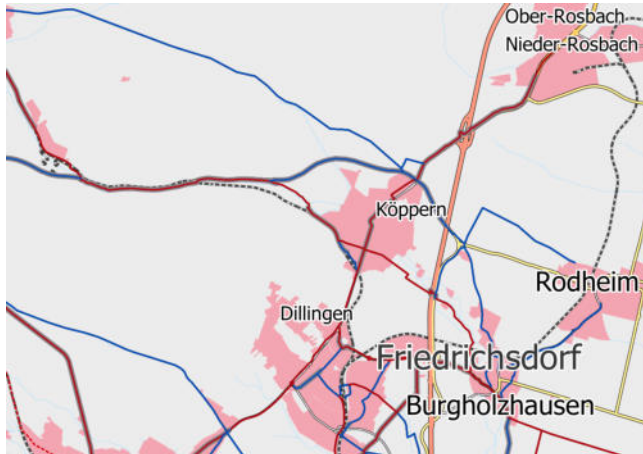
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional - Radhauptnetz Hessen

Grunderwerb: ja

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene selbstständig geführte gemeinsame Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal. Er ist für beide Fahrrichtungen freigegeben.

Maßnahme: Bestehenden Weg verbreitern und asphaltieren.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 1.000.000 €

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: -

Verbindung: Burgholzhausen - Köppern - Usinger Land

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Kommune 1: Friedrichsdorf

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 210 Meter

Straße: Unterführung A5

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Nein

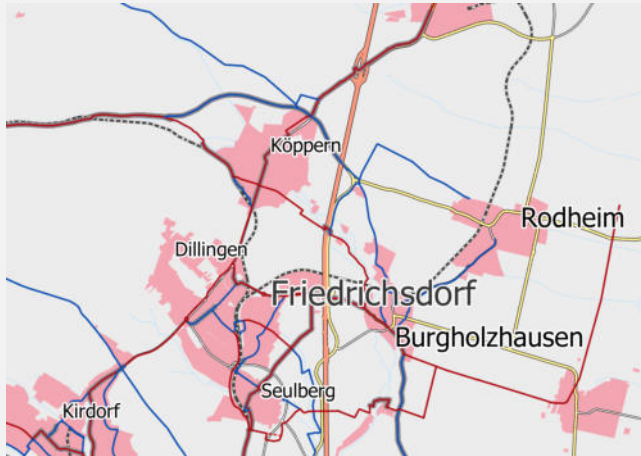
Baulast: Bund

Schutzgebiet: Biotope, FFH-Gebiet

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Die Unterführung ist deutlich zu schmal.

Maßnahme: Ausbau der Unterführung und Verbreiterung des Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 2.000.000 €

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: Der Ausbau der Unterführung kann im Zuge der Verbreiterung der Autobahn erfolgen.

Verbindung: Petterweil - Burgholzhausen - Friedrichsdorf

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Friedrichsdorf

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 700 Meter

Straße: Königsteiner Straße / Färberstraße

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 11.500

Schulverbindung: Ja

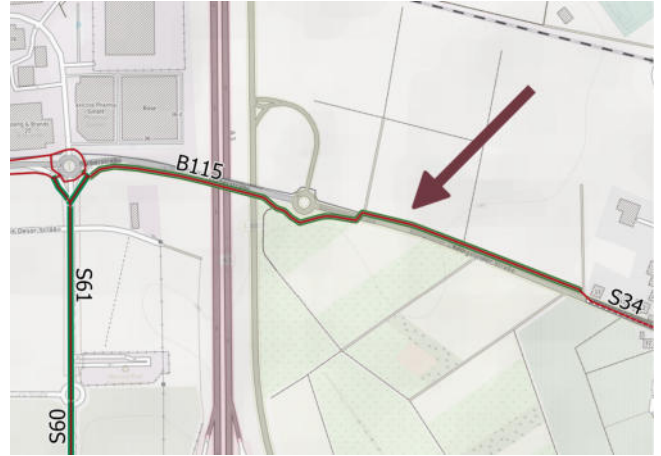
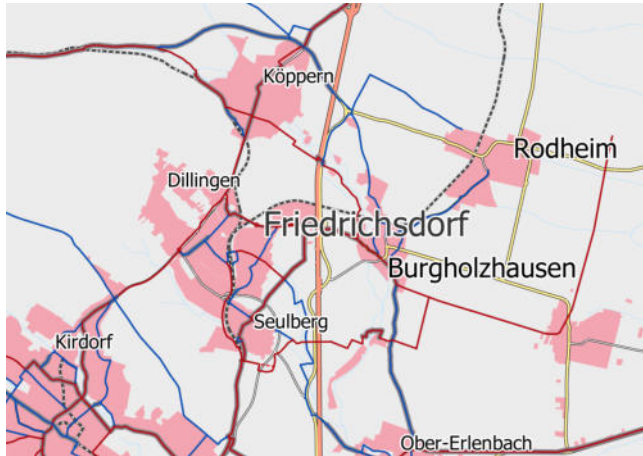
Baulast: Land

Schutzgebiet: Biotop

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende straßenbegleitende Radweg ist deutlich zu schmal und führt über eine unfallauffällige Zufahrt zur Landesstraße. Südlich der Färberstraße existiert kein Radweg.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Kostenrahmen: 520.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet. Der bestehende nördliche Radweg ist abschnittsweise deutlich zu schmal und verfügt über eine Gefahrenstelle an der Zufahrt zur L3057.

Sonstiges: Der südliche Radweg stellt einen direkten Anschluss an die geplante Radschnellverbindung dar. Die Baulastträgerschaft liegt teilweise beim Land (420 Meter) und teilweise beim Kreis (310 Meter).

Verbindung: Frankfurt - Ober-Erlenbach - Burgholzhausen

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Bad Homburg

Musterlösung: -

Kommune 2: Friedrichsdorf

Länge: Ca. 2300 Meter

Straße: Burgholz Häuser / Ober-Erlenbacher Straße

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: keine Daten

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

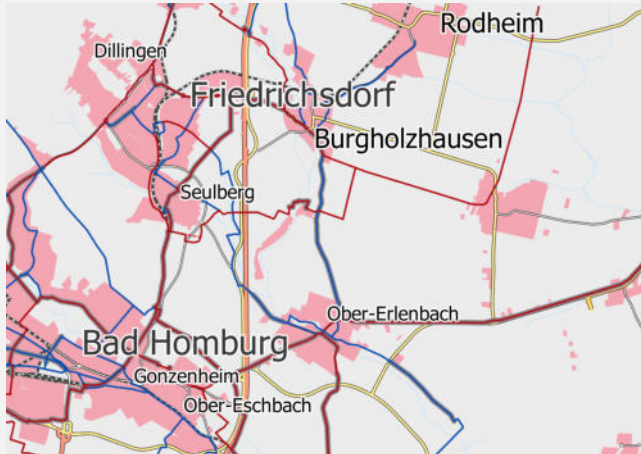
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, ca. 20 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Alternativ können Wirtschaftswege mit einer schadhafte wassergebundene Wegeoberfl

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 1.800.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der geringen Fahrbahnbreite und der Kurvigkeit nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Alternativ können Wirtschaftswegeverbindungen westlich des Erlenbachs asphaltiert werden.

Verbindung: Karben - Friedrichsdorf - Bad Homburg

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Friedrichsdorf

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 470 Meter

Straße: Mühlweg / Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

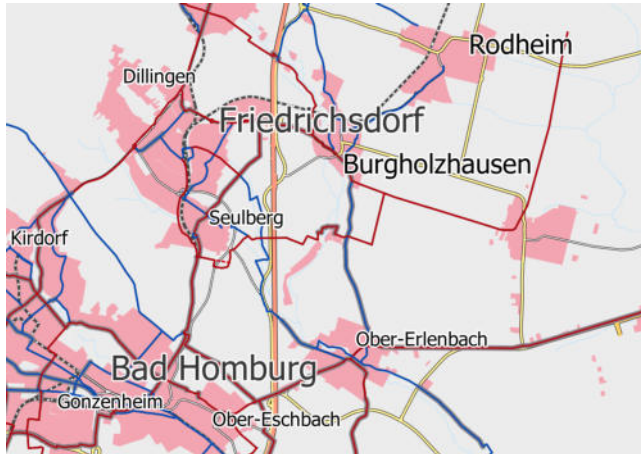
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: Biotope, FFH-Gebiet

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut* Kostenrahmen: **800.000 €**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Es handelt sich um eine Abschnitt der Regionalparkroute.

Verbindung: Karben - Ober-Erlenbach - Ober-Eschbach

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Bad Homburg

Musterlösung: -

Kommune 2: Karben (Wetteraukreis)

Länge: Ca. 4500 Meter

Straße: Wetterauer Straße / L3205

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 6.300 / 9.500 / 18.0

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

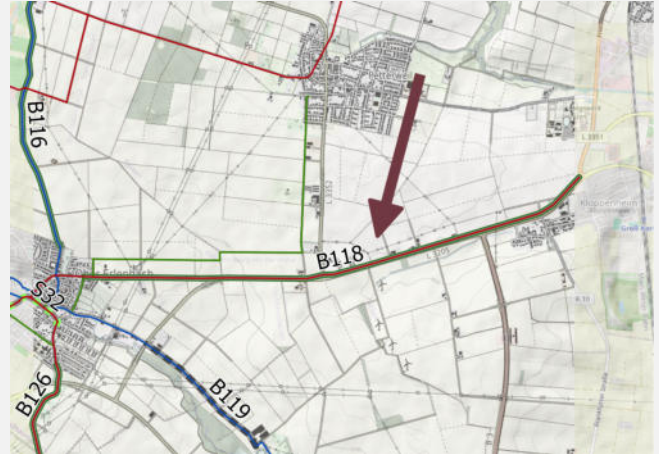
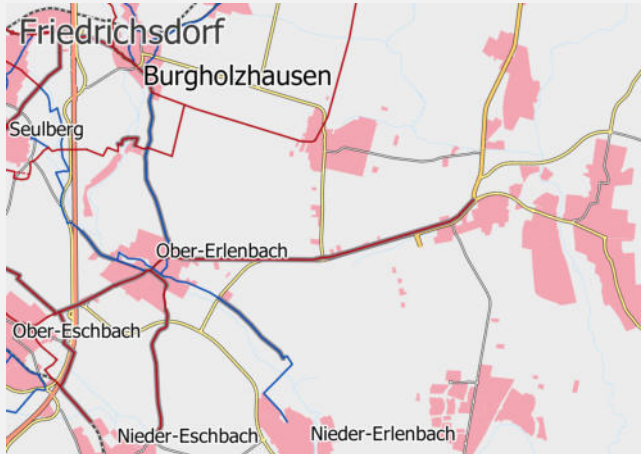
Baulast: Land

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: ja, ca. 45 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 3.500.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Alternativ können Wirtschaftswegeverbindungen nördlich dieser Maßnahme asphaltiert werden. Die Baulastträgerschaft liegt teilweise beim Land (2.450 Meter), teilweise beim Bund (1.000 Meter) und teilweise bei der Kommune (1.050 Meter).

Verbindung: Ober-Erlenbach - Nieder-Erlenbach - Bad Vilbel

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Bad Homburg

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: Frankfurt

Länge: Ca. 1300 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja

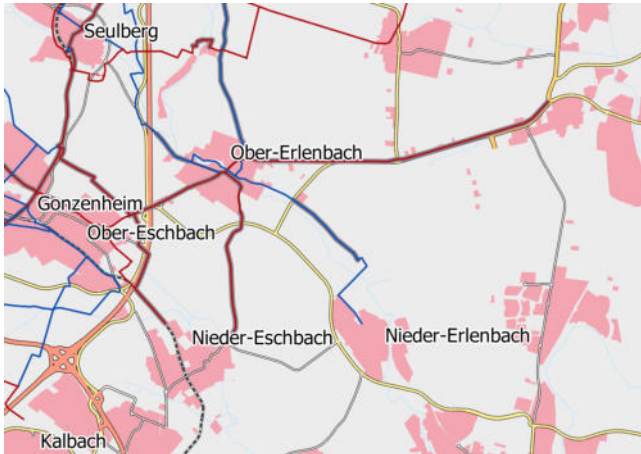
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: LSG

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kostenrahmen: **800.000 €**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Ober-Erlenbach - Ober-Eschbach - HG

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Kommune 1: Bad Homburg

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 900 Meter

Straße: Peterhofer Straße / Homburger Straße

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja

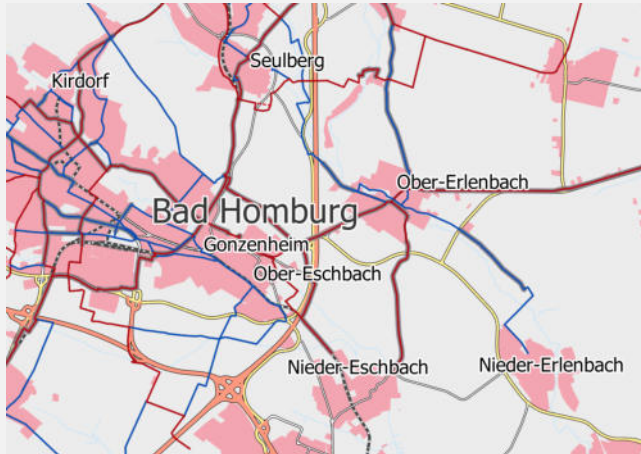
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Asphaltoberfläche.

Maßnahme: Sanieren der schadhaften Wegeoberfläche.

Fotos:



Priorität: *D*

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 290.000 €

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Bad Homburg - Oberursel/Frankfurt

Maßnahmentyp: **Neuordnung Straßenraum**

Kommune 1: Bad Homburg

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 2800 Meter

Straße: Hessenring / Dietigheimer Straße

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: keine Daten

Schulverbindung: Ja

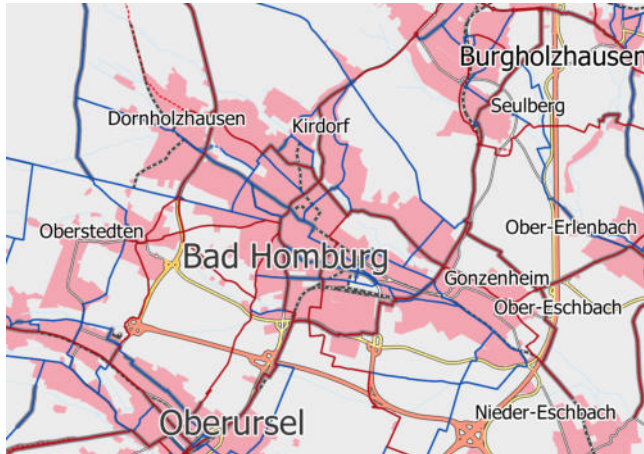
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional - Radhauptnetz Hessen

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der aktuelle Fahrbahnquerschnitt lässt dies nicht zu.

Maßnahme: Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für den aktuellen Standards entsprechenden Radverkehrsanlagen.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 3.500.000 €

Begründung: Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist nicht verträglich. Die bestehenden Geh- und Radwege sind zu schmal. Durch die Neuordnung des Straßenraums (Wegfall ein Kfz-Fahrfstreifen / Schaffung eines überbreiten Kfz-Fahrfstreifens) kann ein baulich getrenntes Angebot für den Radverkehr geschaffen werden.

Sonstiges: Der Kostenrahmen beruht auf einem Pauschalsatz und kann je nach Umfang der Maßnahme stark abweichen.

Verbindung: Bad Homburg Bf. - Zentrum/Kirdorf - Frdrf.

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Kommune 1: Bad Homburg

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 100 Meter

Straße: Bahnhofstraße

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

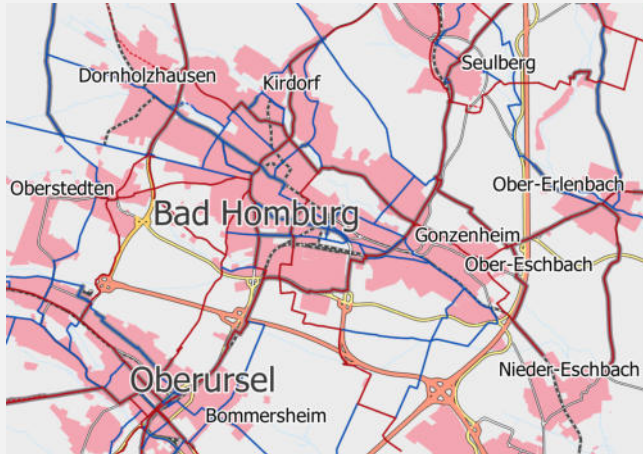
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existiert eine Treppe. Die Brücke ist von Süden kommend nicht befahrbar.

Maßnahme: Brücke über den Hessenring mittels Rampe für den Radverkehr ausbauen.

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 600.000 €

Begründung: Die betrachtete Brücke stellt die direkte Verbindung zwischen Bahnhof und Stadtmitte / Kirdorf abseits des Kfz-Verkehrs dar.

Sonstiges: -

Verbindung: Friedrichsdorf - Bad Homburg - Kalbach

Maßnahmentyp: **Neuordnung Straßenraum**

Kommune 1: Bad Homburg

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 430 Meter

Straße: Thomasstraße / Schleußnerstraße

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: keine Daten

Schulverbindung: Ja

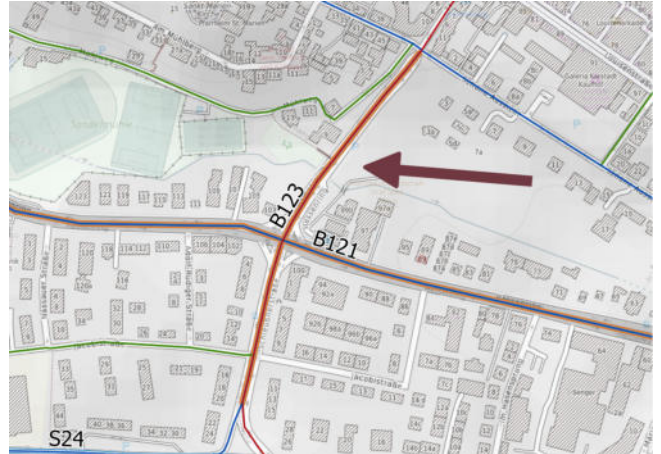
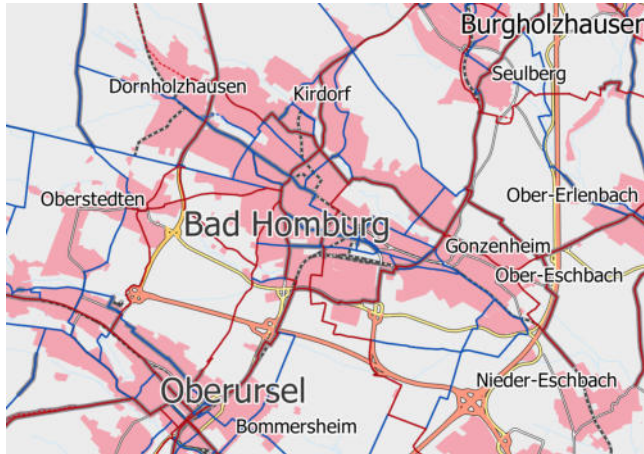
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der aktuelle Fahrbahnquerschnitt lässt dies nicht zu.

Maßnahme: Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für den aktuellen Standards entsprechenden Radverkehrsanlagen.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 640.000 €

Begründung: Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist nicht verträglich. Durch die Neuordnung des Straßenraums (Wegfall ein Kfz-Fahstreifen / Schaffung eines überbreiten Kfz-Fahstreifens) kann ein baulich getrenntes Angebot für den Radverkehr geschaffen werden.

Sonstiges: Der Kostenrahmen beruht auf einem Pauschalsatz und kann je nach Umfang der Maßnahme stark abweichen.

Verbindung: Friedrichsdorf - Bad Homburg - Oberursel

Maßnahmentyp: **Neuordnung Straßenraum**

Kommune 1: Bad Homburg

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 950 Meter

Straße: Urseler Straße

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: keine Daten

Schulverbindung: Ja

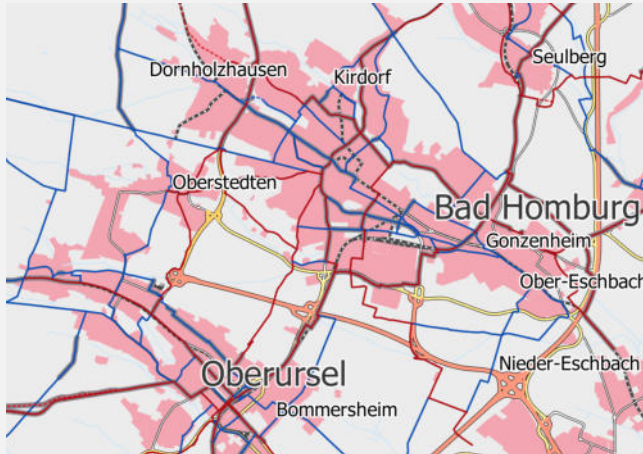
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional - Radhauptnetz Hessen

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der aktuelle Fahrbahnquerschnitt lässt dies nicht zu.

Maßnahme: Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für den aktuellen Standards entsprechenden Radverkehrsanlagen.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut*

Kostenrahmen: 1.400.000 €

Begründung: Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist nicht verträglich. Die bestehenden Geh- und Radwege sind zu schmal. Durch die Neuordnung des Straßenraums (Wegfall ein Kfz-Fahrstreifen / Schaffung eines überbreiten Kfz-Fahrstreifens) kann ein baulich getrenntes Angebot für den Radverkehr geschaffen werden.

Sonstiges: Der Kostenrahmen beruht auf einem Pauschalsatz und kann je nach Umfang der Maßnahme stark abweichen.

Verbindung: Usinger Land - Saalburg - Dornholhausen - HG

Maßnahmentyp: **Neuordnung Straßenraum**

Kommune 1: Bad Homburg

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 700 Meter

Straße: Saalburgstraße

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: keine Daten

Schulverbindung: Ja

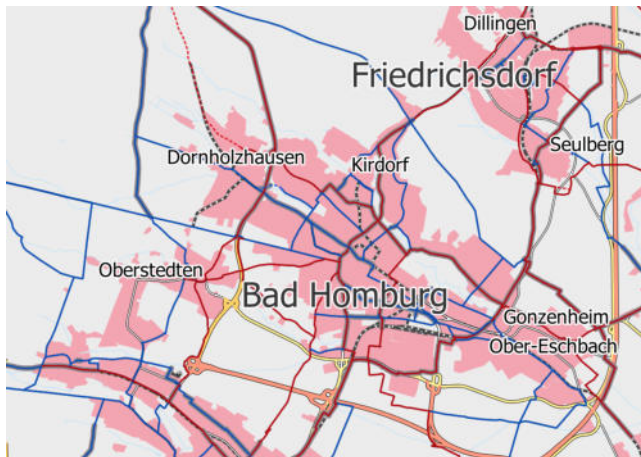
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende Radfahrstreifen entspricht nicht den aktuellen Regelwerken. Es fehlt ein Sicherheitstrennstreifen zu den parkenden Fahrzeugen. Darüberhinaus ist der Radfahrstreifen zu schmal.

Maßnahme: Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für den aktuellen Standards entsprechenden Radverkehrsanlagen.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 1.100.000 €

Begründung: Der bestehenden Radfahrstreifen ist zu schmal und verfügt über keinen Sicherheitstrennstreifen. Durch die Neuordnung des Straßenraums (Wegfall ein Kfz-Fahrstreifen / Schaffung eines überbreiten Kfz-Fahrstreifens) kann ein baulich getrenntes Angebot für den Radverkehr geschaffen werden.

Sonstiges: Der Kostenrahmen beruht auf einem Pauschalsatz und kann je nach Umfang der Maßnahme stark abweichen. Die Maßnahme betrifft den gesamten Straßenraum, so dass die Kosten nicht dem Radverkehr zugerechnet werden können.

Verbindung: Ober-Erlenbach - Nieder-Eschbach - Frankfurt

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Bad Homburg

Musterlösung: -

Kommune 2: Frankfurt

Länge: Ca. 2100 Meter

Straße: Vilbeler Straße / K871

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 1.400

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

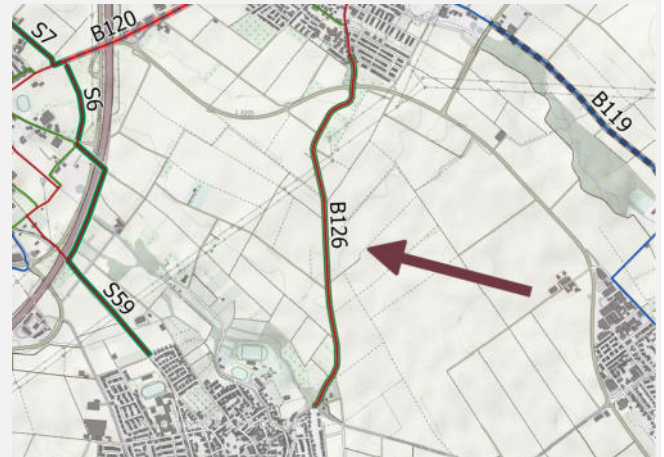
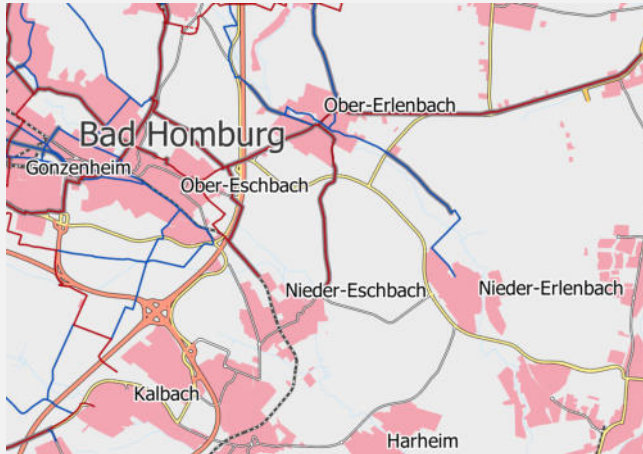
Baulast: Kreis

Schutzgebiet: LSG, Biotope

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: ja, ca. 40 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität:

B

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Kostenrahmen: 1.700.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der geringen Fahrbahnbreite und der Kurvigkeit nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Die Baulast liegt zu 880 Meter beim Hochtaunuskreis und zu 1.200 Meter bei der Stadt Frankfurt.

Verbindung: Dornholzhausen - Bad Homburg - Frankfurt

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Kommune 1: Bad Homburg

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 200 Meter

Straße: Brücke Saalburgchaussee

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja

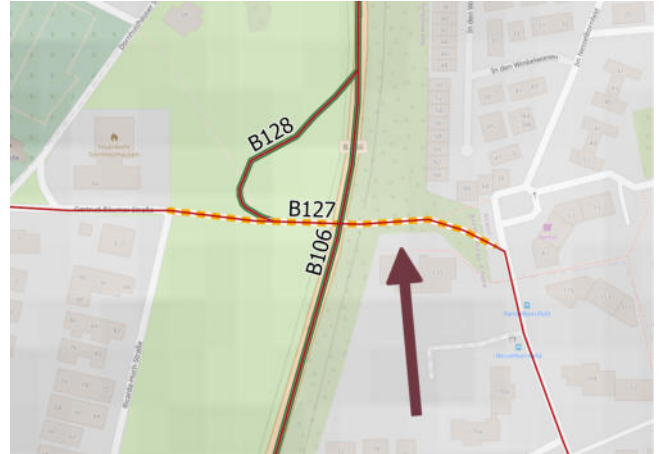
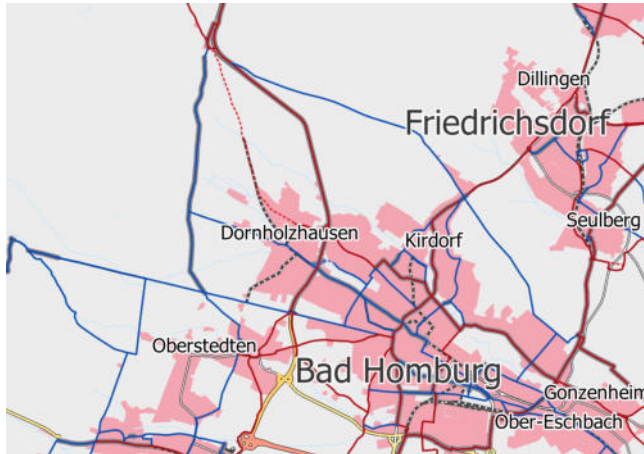
Baulast: Bund

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Die Brücke über die Saalburgchaussee ist deutlich zu schmal.

Maßnahme: Brücke erneuern und an die aktuellen Anforderungen (Breite, Steigung) anpassen.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 4.000.000 €

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: -

Verbindung: Neu-Anspach / Wehrheim - Saalburg - Bad Homburg

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Bad Homburg

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 2200 Meter

Straße: Hammelhansweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 24.000 (B456)

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

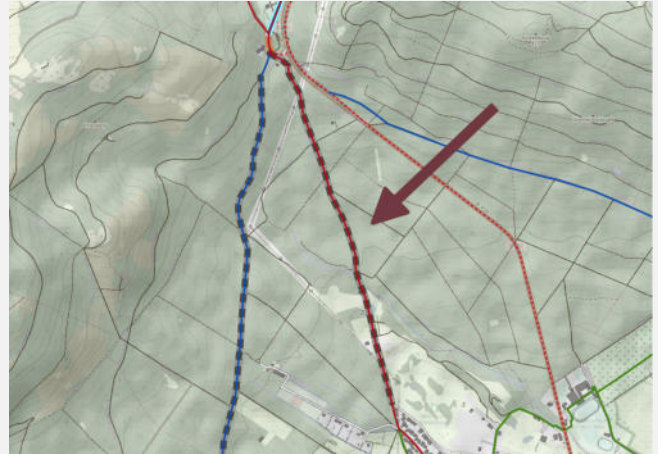
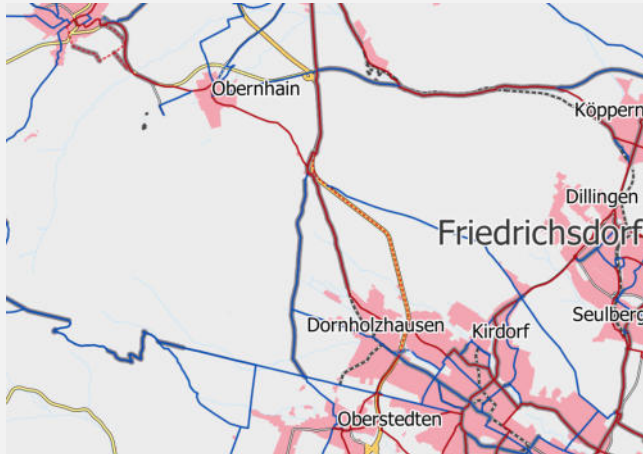
Baulast: Herstellungsradweg Bund

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 1.400.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Bei dem betrachteten Abschnitt handelt es sich um die ehemalige Straßenbahntrasse. Der Abschnitt verfügt folglich über eine gleichmäßige Steigung.

Verbindung: Nahräumlich

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Königstein

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 450 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja

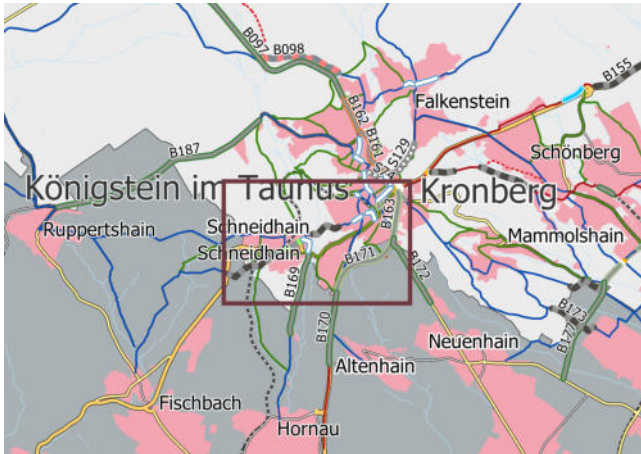
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: FFH-Gebiet

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht und Beleuchtung anbringen.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut* Kostenrahmen: 230.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Ausbau mit einer asphaltähnlichen, wasserdurchlässigen, hellen Oberfläche ist wegen des FFH-Gebietes zu prüfen (siehe Musterlösung OAA_01).

Verbindung: Usinger Land - Saalburg - Oberstedten - Oberursel

Maßnahmentyp: **Neuordnung Straßenraum**

Kommune 1: Oberursel

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 290 Meter

Straße: Lahnstraße

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 12.300

Schulverbindung: Ja

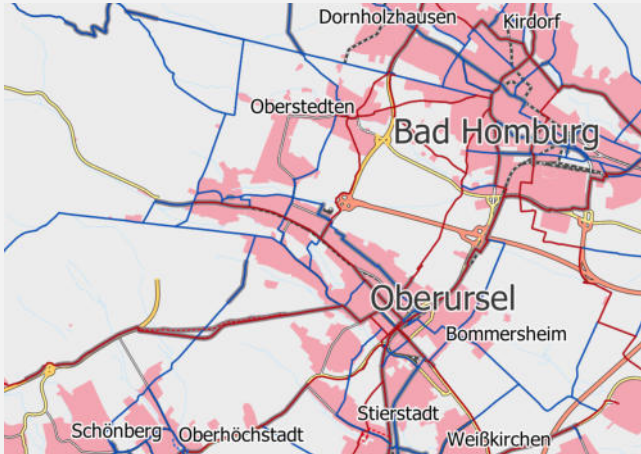
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existieren keine Radverkehrsanlagen.

Maßnahme: Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für den aktuellen Standards entsprechenden Radverkehrsanlagen.

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 700.000 €

Begründung: Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist nicht verträglich. Die bestehenden Geh- und Radwege sind zu schmal. Durch die Neuordnung des Straßenraums (Wegfall ein Kfz-Fahrfstreifen / Schaffung eines überbreiten Kfz-Fahrfstreifens) kann ein baulich getrenntes Angebot für den Radverkehr geschaffen werden.

Sonstiges:

Der Kostenrahmen beruht auf einem Pauschalsatz und kann je nach Umfang der Maßnahme stark abweichen. Die Maßnahme betrifft den gesamten Straßenraum, so dass die Kosten nicht dem Radverkehr zugerechnet werden können.

Verbindung: Schneidhain - Königstein (Schulzentrum)

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Kommune 1: Königstein

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 60 Meter

Straße: An den Geierwiesen / Johanniskirche

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja

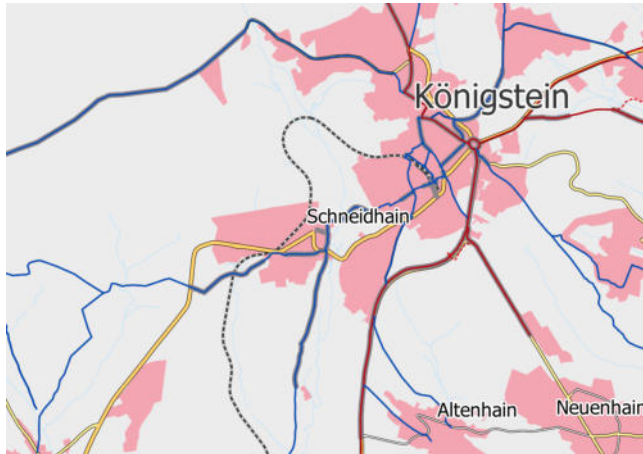
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Weg beginnt mit einer Treppe und ist für einen gemeinsamen Geh- und Radweg zu schmal. Er verfügt über eine wassergebundene Decke.

Maßnahme: Treppe durch Rampe ersetzen und Weg verbreitern und mit asphaltierter oder asphaltähnlicher Oberfläche ausbauen.

Fotos:



Priorität:

C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 120.000 €

Begründung: Radwege sollen durchgängig befahrbar sein. Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: Der Denkmalschutz der angrenzenden Johanniskirche ist zu berücksichtigen.

Verbindung: Kronberg - Oberursel - Oberstedten

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Oberursel

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 650 Meter

Straße: Forstweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja

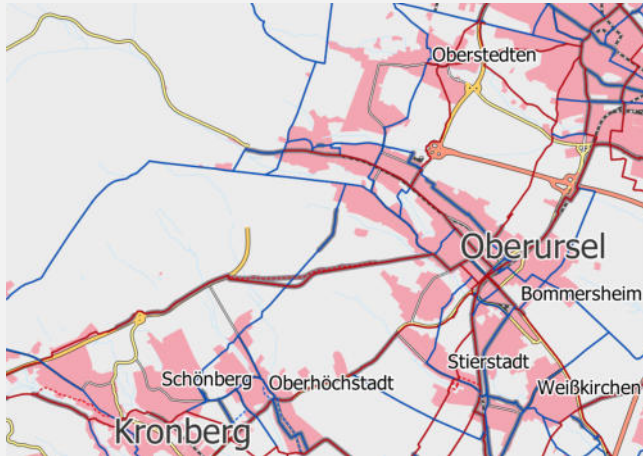
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: FFH-Gebiet

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 420.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Königstein - Oberursel

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Oberursel

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 2200 Meter

Straße: Königsteiner Straße / K772

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 3.700

Schulverbindung: Ja

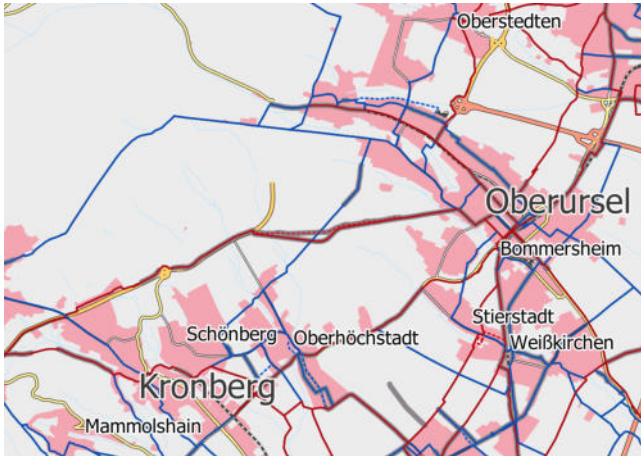
Baulast: Kreis

Schutzgebiet: FFH-Gebiet

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Alternativ können Forstwege mit einer schlechten Oberfläche genutzt werden.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Querungshilfe am Beginn / Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Kostenrahmen: 2.000.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit und der hohen Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Alternativ kann der Forstweg nördlich der Maßnahme asphaltiert werden.

Verbindung: Königstein/Kronberg - Oberursel

Maßnahmentyp: **Neuordnung Straßenraum**

Kommune 1: Oberursel

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 800 Meter

Straße: Königsteiner Straße /K772

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 3.700

Schulverbindung: Ja

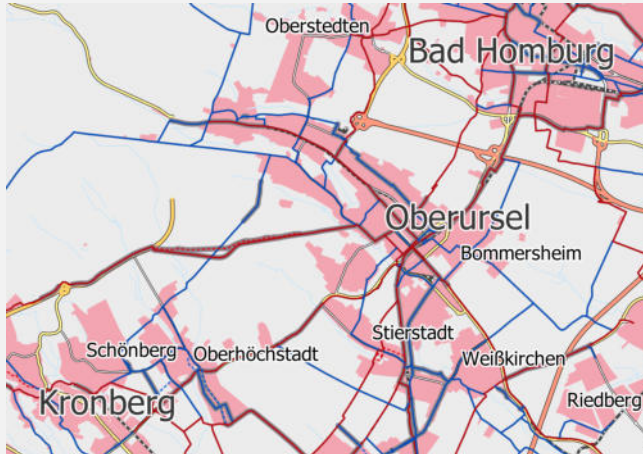
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der aktuelle Fahrbahnquerschnitt lässt dies nicht zu.

Maßnahme: Neuordnung Straßenraum, Verbreiterung Gehwege und Freigabe für den Radverkehr - Piktogrammreihe auf der Fahrbahn markieren.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Kostenrahmen: 2.400.000 €

Begründung: Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist nicht verträglich. Durch die Neuordnung des Straßenraums kann ein baulich getrenntes Angebot für den Radverkehr geschaffen werden.

Sonstiges: Der Kostenrahmen beruht auf einem Pauschalsatz und kann je nach Umfang der Maßnahme stark abweichen. Die Maßnahme betrifft den gesamten Straßenraum, so dass die Kosten nicht dem Radverkehr zugerechnet werden können.

Verbindung: Königstein/Kronberg - Oberursel

Maßnahmentyp: **Neuordnung Straßenraum**

Kommune 1: Oberursel

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 320 Meter

Straße: Füllerstraße /K772

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: keine Daten

Schulverbindung: Ja

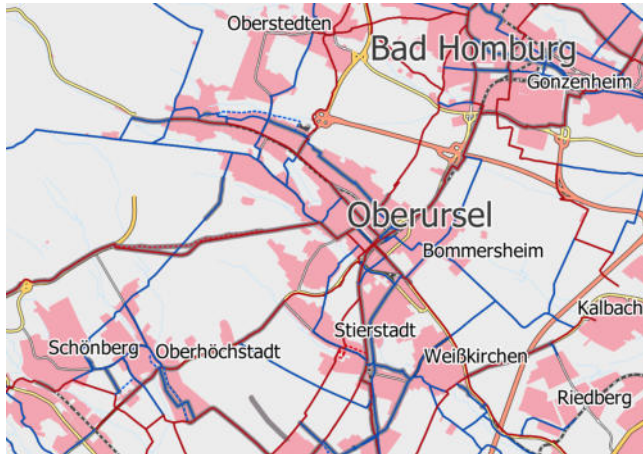
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der aktuelle Fahrbahnquerschnitt lässt dies nicht zu.

Maßnahme: Neuordnung Straßenraum, Verbreiterung Gehwege und Freigabe für den Radverkehr - Piktogrammreihe auf der Fahrbahn markieren.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 1.000.000 €

Begründung: Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist nicht verträglich. Durch die Neuordnung des Straßenraums (Wegfall Pkw-Stellplätze) kann ein baulich getrenntes Angebot für den Radverkehr geschaffen werden.

Sonstiges: Der Kostenrahmen beruht auf einem Pauschalsatz und kann je nach Umfang der Maßnahme stark abweichen. Die Maßnahme betrifft den gesamten Straßenraum, so dass die Kosten nicht dem Radverkehr zugerechnet werden können.

Verbindung: Oberursel - Frankfurt

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Oberursel

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 340 Meter

Straße: Frankfurter Straße /L3006

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 10.000

Schulverbindung: Ja

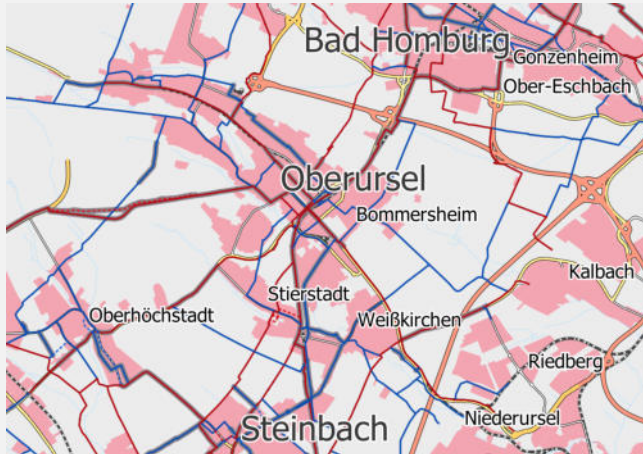
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional - Radhauptnetz Hessen

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Zweirichtungsradweg.

Fotos:



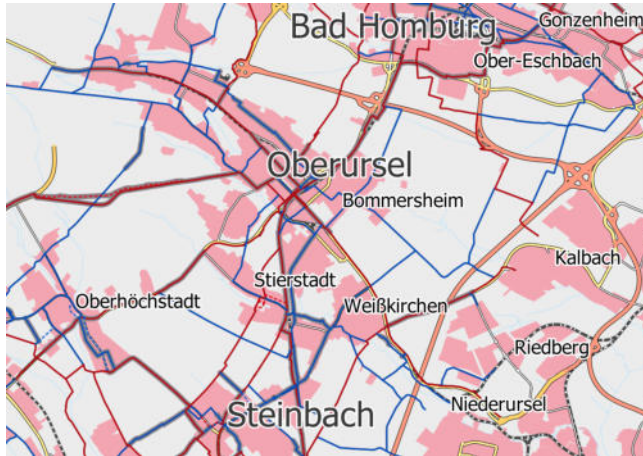
Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 1.200.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung, des engen Straßenraum sowie der Konflikte mit der Seitenraumnutzung (Parken) nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Oberursel - Frankfurt
Kommune 1: Oberursel
Kommune 2: -
Straße: P+R-Platz Stadtbahn Bommersheim
DTV Kfz/24h: -
Baulast: Kommune
Netzkat.: Regional - Radhauptnetz Hessen
Lage:

Maßnahmentyp: Radweg neu bauen
Musterlösung: -
Länge: Ca. 90 Meter
Bike+Ride: Nein
Schulverbindung: Ja
Schutzgebiet: -
Grunderwerb: -



IST-Zustand: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird unregelmäßig über den Kfz-Parkplatz geführt.

Maßnahme: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 130.000 €

Begründung: Die Führung über den Parkplatz ist für den Radverkehr aufgrund der zahlreichen Ein- und Ausparkvorgänge nicht geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Eschborn - Weißkirchen - Kalbach - Bad Vilbel

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Oberursel

Musterlösung: -

Kommune 2: Frankfurt

Länge: Ca. 1400 Meter

Straße: Am Weißkirchener Berg /L3019

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 8.900

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

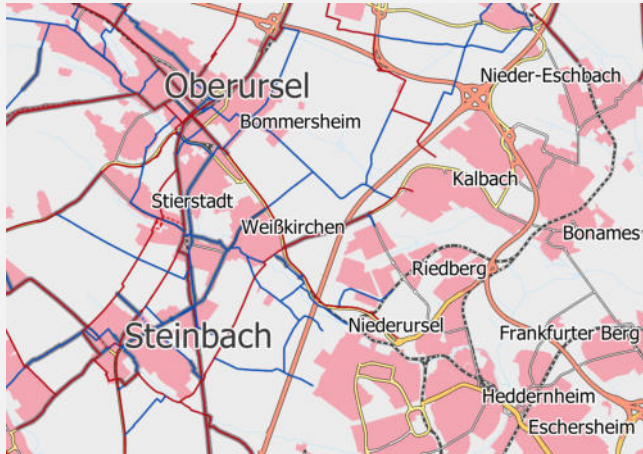
Baulast: Land

Schutzgebiet: FFH-Gebiet

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: ja, ca. 10 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 1.200.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kosten ohne Brückenbauwerk

Verbindung: Stierstadt - Weißkirchen - Niederursel - Frankfurt

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Kommune 1: Oberursel

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 180 Meter

Straße: Krebsmühlenweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

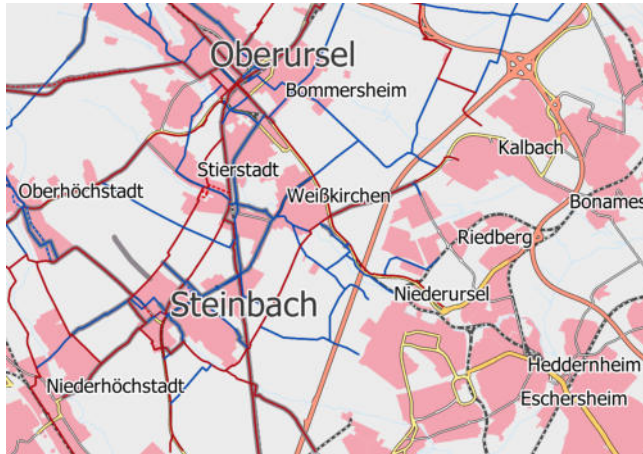
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: Biotop

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, ca. 10 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal.

Maßnahme: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut* Kostenrahmen: 130.000 €

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: -

Verbindung: Steinbach/Weißkirchen - Riedberg

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Oberursel

Musterlösung: -

Kommune 2: Frankfurt

Länge: Ca. 40 Meter

Straße: -

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

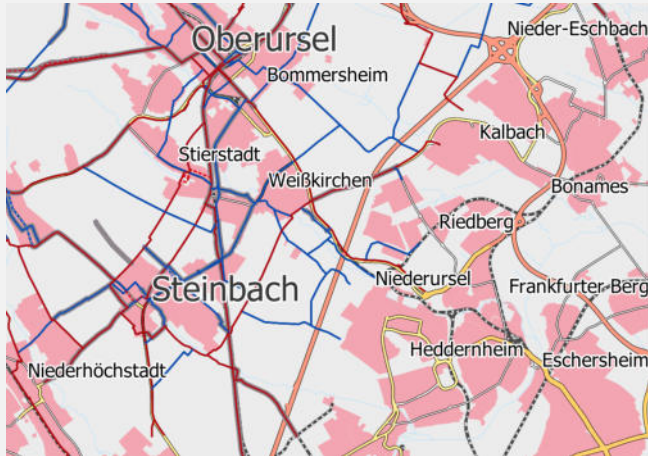
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: 1 Grundstück

Lage:



IST-Zustand: Kein ausgebauter Weg zwischen Bahnübergang und Krebsmühle vorhanden.

Maßnahme: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 70.000 €

Begründung: Die aktuelle Führung entlang der Rosa-Luxemburg-Straße auf der Fahrbahn oder dem schmalen Gehweg bis zur Einmündung "Hinter der Krebsmühle" ist für den Radverkehr ungeeignet.

Sonstiges: Die Maßnahme sollte in Kombination mit einer Querungshilfe über die Rosa-Luxemburg-Straße umgesetzt werden.

Verbindung: Stierstadt - Weißkirchen - Frankfurt

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Oberursel

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 650 Meter

Straße: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

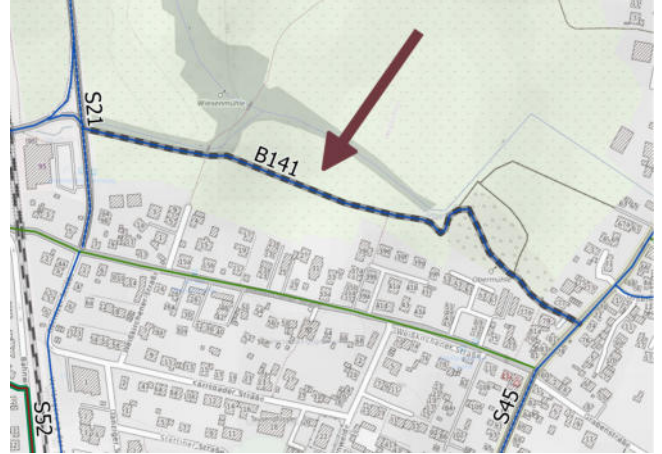
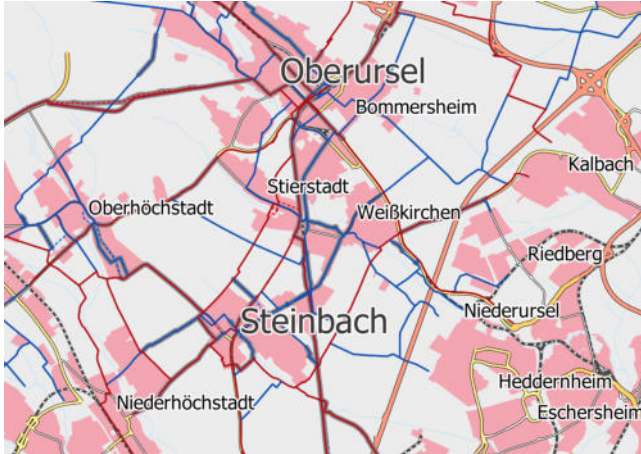
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: Biotop

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 390.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Oberstedten - Oberursel - Schulen - Bomm.

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Kommune 1: Oberursel

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 40 Meter

Straße: Zeppelinstraße

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja

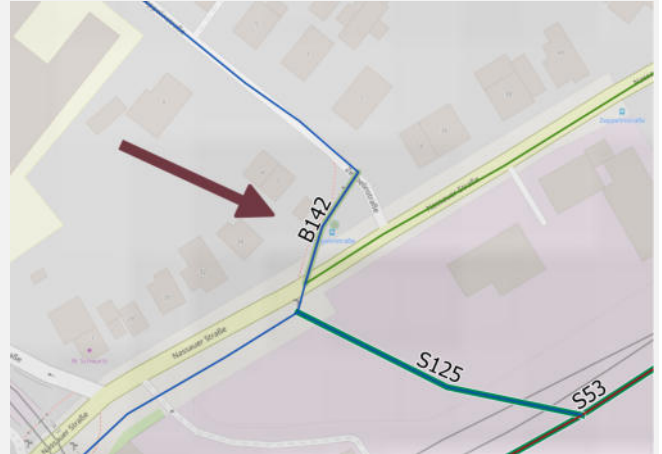
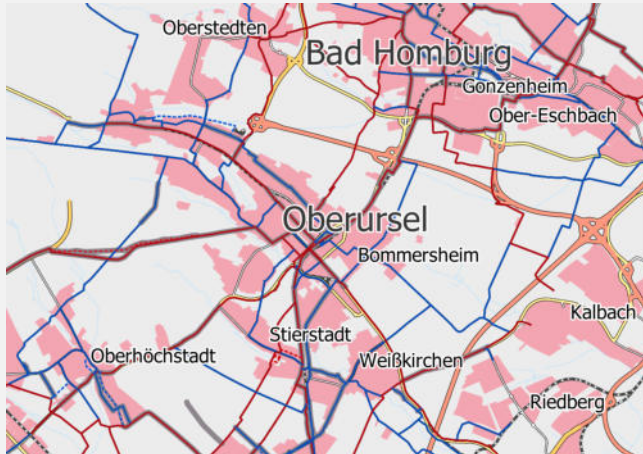
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal.

Maßnahme: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 60.000 €

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: -

Verbindung: Kronberg - Steinbach - Weißkirchen

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Steinbach

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 440 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja

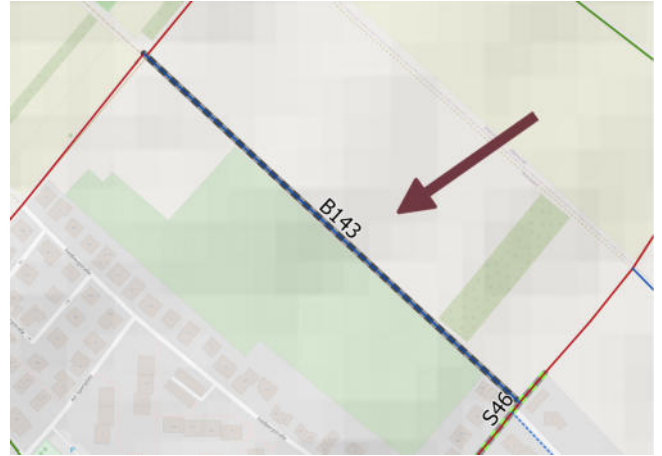
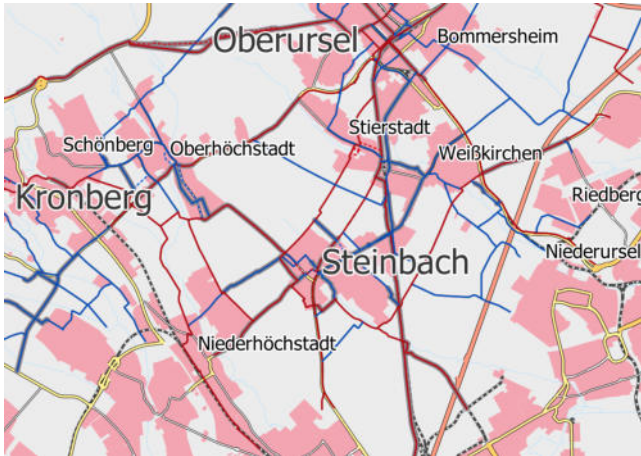
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut* Kostenrahmen: 270.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Wilhelmsdorf / Grävenwiesbach - Usingen

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Usingen

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 1100 Meter

Straße: Stockheimer Bach

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja

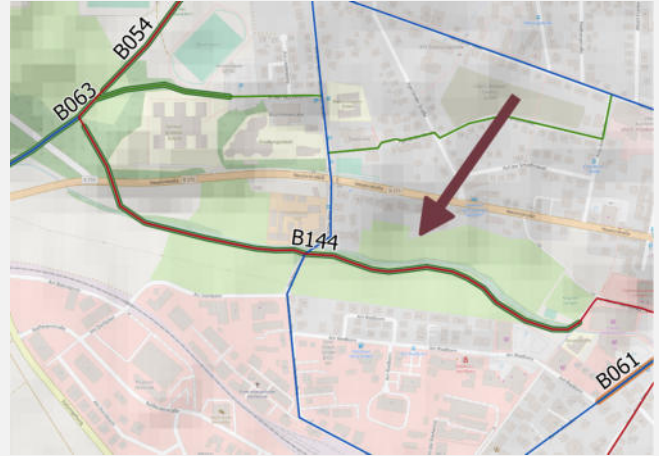
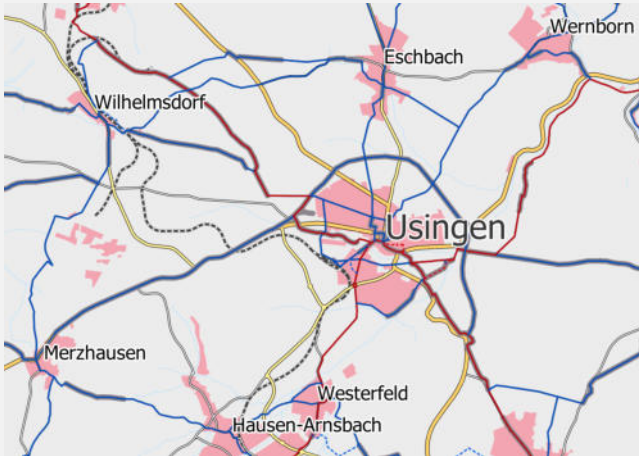
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: ja, 14 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein Weg entlang des Stockheimer Baches. Die aktuelle Führung des Radverkehrs läuft über die Hattsteiner Allee / Wilhelm-Martin-Dienstbach-Straße.

Maßnahme: Neubau eines selbstständig geführten Radweges entlang des Stockheimer Baches ausgehend von der geplanten Umgehungsstraße.

Fotos:

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 1.200.000 €

Begründung: Die aktuelle Führung des Radverkehrs über die Hattsteiner Allee / Wilhelm-Martin-Dienstbach-Straße ist unattraktiv. Aufgrund des engen Straßenraums besteht dort keine Verbesserungsmöglichkeit.

Sonstiges: -

Verbindung: Steinbach - Eschborn/Frankfurt

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Steinbach

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 330 Meter

Straße: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

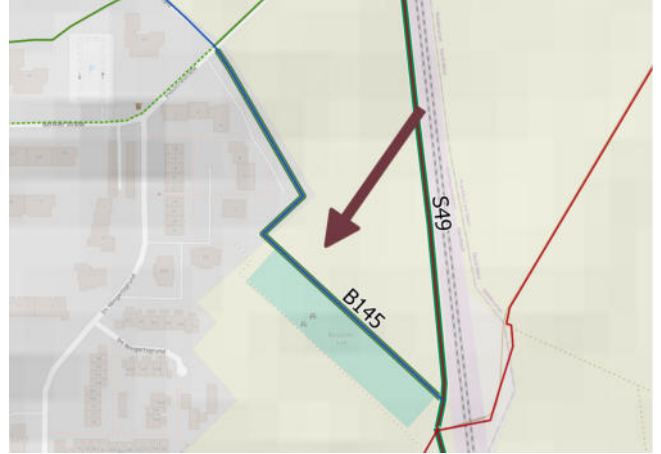
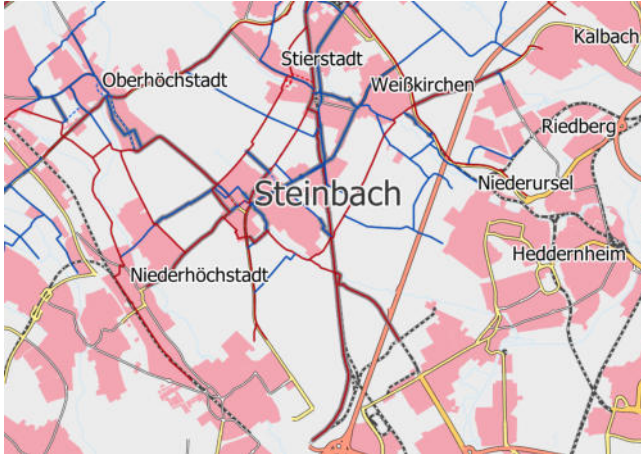
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein Anschluss aus den nördlichen Wohnbereichen an die Radschnellverbindung.

Maßnahme: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut* Kostenrahmen: 320.000 €

Begründung: Es wird eine direkte Anbindung an die Radschnellverbindung geschaffen.

Sonstiges: Bei einer direkten Linienführung ist Grunderwerb erforderlich.

Verbindung: Steinbach - Eschborn/Frankfurt

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Steinbach

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 290 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

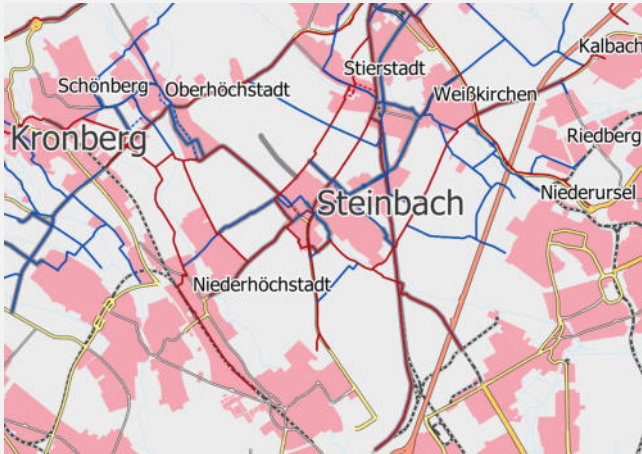
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, ca. 10 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert keine Wegeverbindung entlang des Steinbachs. Radfahrende müssen umwegig über "Hinter dem Weizengarten" fahren. Diese Strecke verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Maßnahme: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 280.000 €

Begründung: Es wird eine direkte innerörtliche Verbindung abseits des Kfz-Verkehrs geschaffen.

Sonstiges: -

Verbindung: Steinbach - Eschborn/Frankfurt

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Kommune 1: Steinbach

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 120 Meter

Straße: Gemaa Gass

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

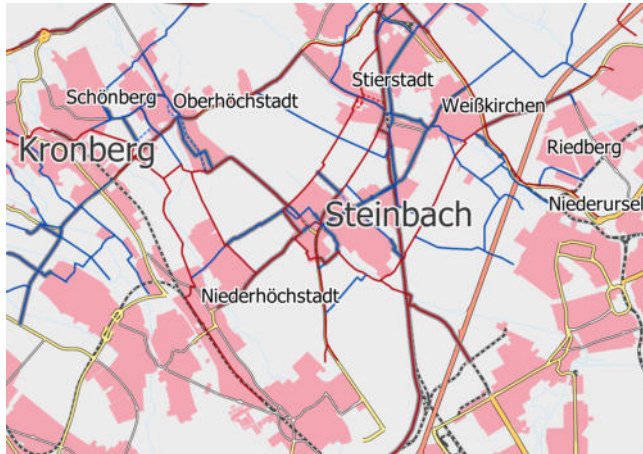
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, 1 Grundstück

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene selbstständig geführte gemeinsame Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal. Er ist für beide Fahrtrichtungen freigegeben.

Maßnahme: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut* Kostenrahmen: 100.000 €

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: -

Verbindung: Kronberg - Steinbach - Eschborn/Frankfurt

Maßnahmentyp: Radweg neu bauen

Kommune 1: Steinbach

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 80 Meter

Straße: -

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja

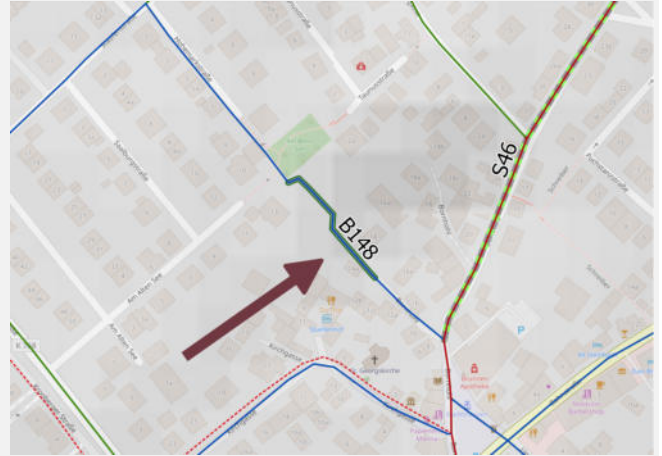
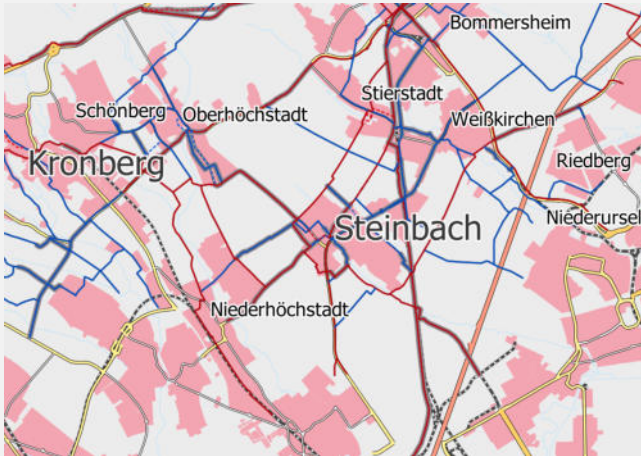
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, 3 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert keine Wegeverbindung ins Zentrum von Steinbach. Es müssen Umwege über die umliegenden Straßen gefahren werden.

Maßnahme: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: B Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Kostenrahmen: 50.000 €

Begründung: Durch diesen Lückenschluss wird eine durchgehende direkte Radverkehrsführung abseits der Kfz-Hauptverkehrsstraßen geschaffen.

Sonstiges: -

Verbindung: Kronberg - Oberhöchstadt - Steinbach - Ffm

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Kronberg

Musterlösung: -

Kommune 2: Steinbach

Länge: Ca. 1600 Meter

Straße: Niederhochstädter Straße / Kronberger Straße

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 6.000

Schulverbindung: Ja

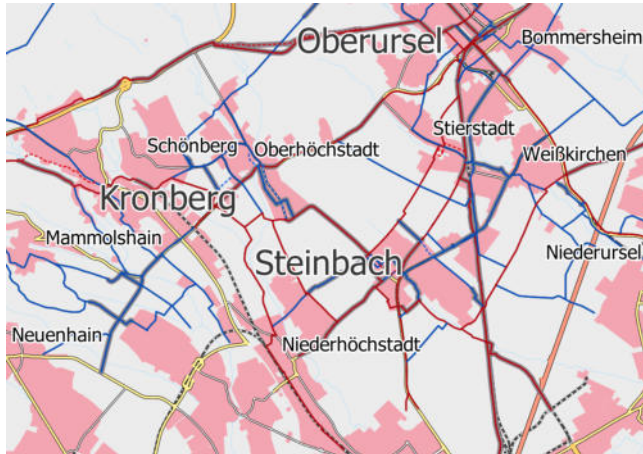
Baulast: Kreis

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: ja, ca. 5 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Radfahrende nutzen aktuell teilweise parallel verlaufende Wirtschaftswegeverbindun

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut* Kostenrahmen: 1.300.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Alternativ können Wirtschaftswegeverbindungen westlich dieser Maßnahme asphaltiert werden. Ein vorliegendes Fachgutachten hat die straßenbegleitende Führung als die bevorzugte Führung ermittelt.

Verbindung: Kronberg - Oberhöchstadt - Steinbach - Ffm

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Steinbach

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 430 Meter

Straße: Schwalbacher Straße

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja

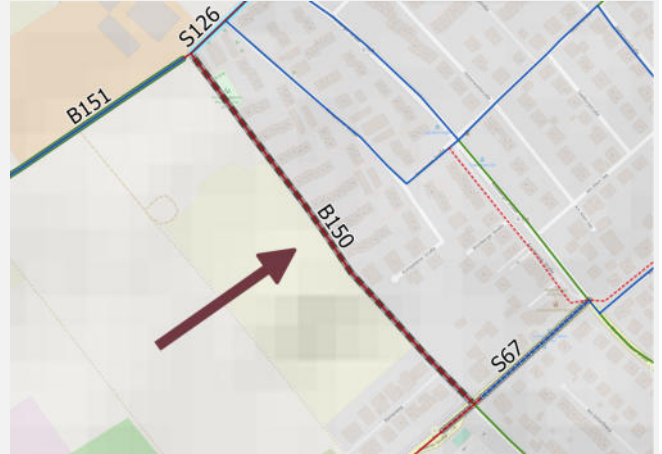
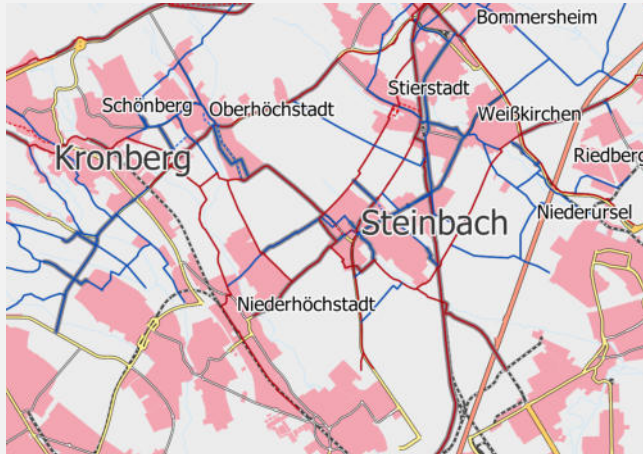
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität:

B

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 260.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Niederhöchstadt - Steinbach - Oberursel

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Kronberg

Musterlösung: -

Kommune 2: Steinbach

Länge: Ca. 1000 Meter

Straße: Wirtschaftswege

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja

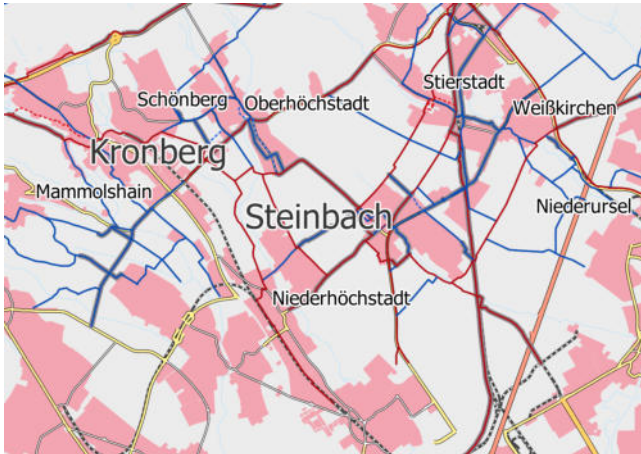
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, 1 Grundstück

Lage:



IST-Zustand: Teilweise sind Wirtschaftswege vorhanden. Im mittleren Abschnitt der Maßnahme fehlt eine Wegeverbindung.

Maßnahme: Neubau des fehlenden Wegeabschnittes (ca. 160 Meter) und Asphaltieren der vorhandenen Wirtschaftswege (ca. 800 Meter).

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kostenrahmen: 700.000 €

Begründung: Die Maßnahme ermöglicht eine direkte Verbindung zwischen Niederhöchstadt, Steinbach und Oberursel abseits des Kfz-Verkehrs.

Sonstiges: Die Maßnahme liegt zusätzlich auf Gemarkung Eschborn (Main-Taunus-Kreis). Der Grunderwerb ist auf Gemarkung der Stadt Kronberg zu tätigen. Die Fortführung im MTK wird im Kreiskonzept des MTK ergänzt.

Verbindung: Niederhöchstadt - Steinbach - Oberursel

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Steinbach

Musterlösung: -

Kommune 2: Eschborn (MTK)

Länge: Ca. 1600 Meter

Straße: Sodener/Steinbacher Straße / L3367

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 5.300

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

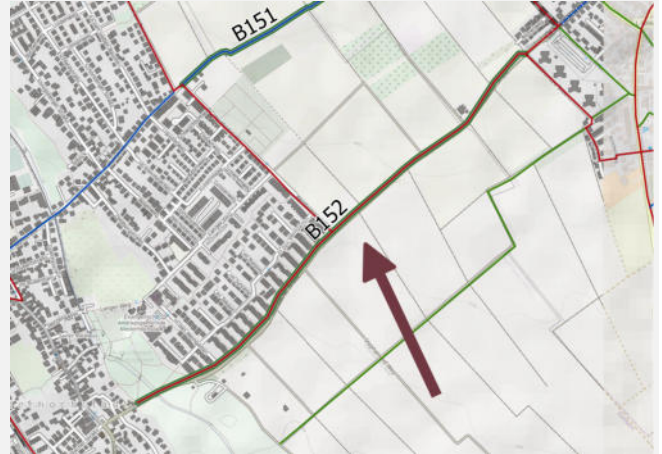
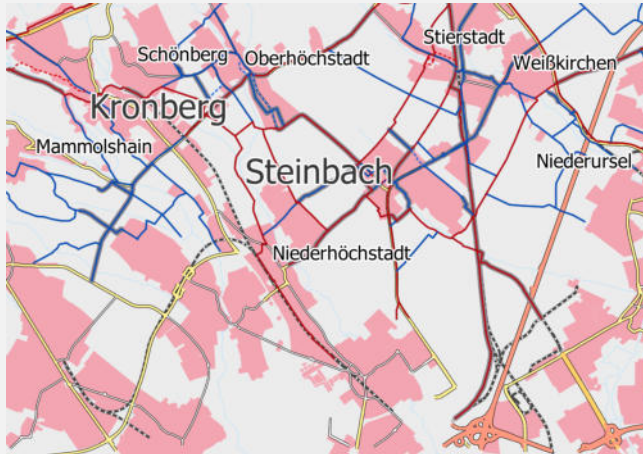
Baulast: Land

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: ja, ca.10 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Alternativ können umwegige Wirtschaftswegeverbindungen mit schadhafte Wassergebundenen Oberflächen vorhanden sein.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Kostenrahmen: 1.300.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Die Umsetzung der Maßnahme ist zeitnah geplant.

Verbindung: Kronberg - Oberhöchstadt - Oberursel

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Kommune 1: Oberursel

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 900 Meter

Straße: Oberhöchstader Straße

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 10.000

Schulverbindung: Ja

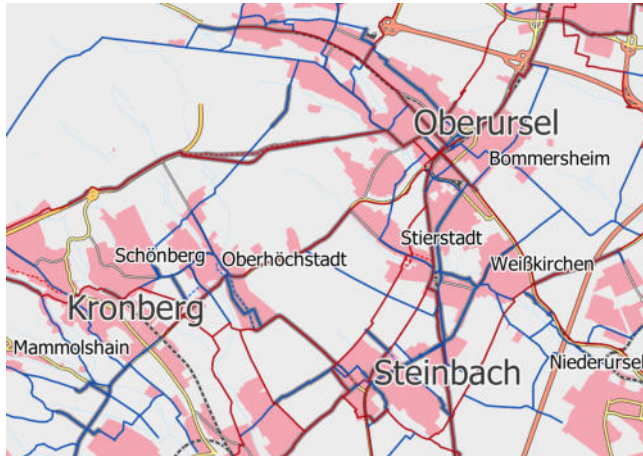
Baulast: Land

Schutzgebiet: Biotop

Netzkat.: Regional - Radhauptnetz Hessen

Grunderwerb: ja, ca. 20 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal. Er ist für beide Fahrtrichtungen benutzungspflichtig.

Maßnahme: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg.

Fotos:



Priorität: *D* Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 410.000 €

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: -

Verbindung: Anbindung Altkönigschule

Maßnahmentyp: Radweg neu bauen

Kommune 1: Kronberg

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 170 Meter

Straße: Le-Lavandou-Straße

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: keine Daten

Schulverbindung: Ja

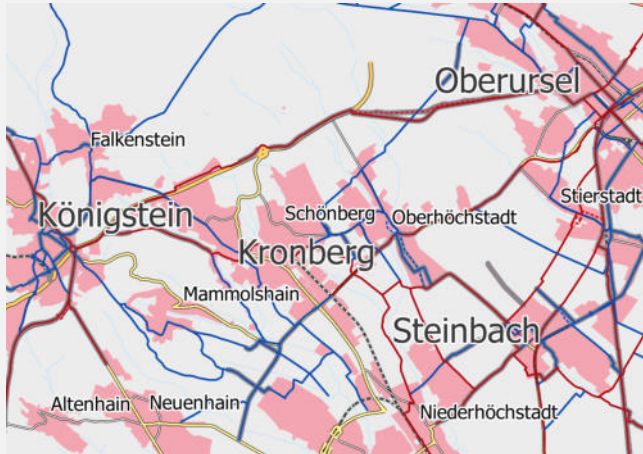
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Radweg. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: B

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Kostenrahmen: 230.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist für den Schulverkehr ungeeignet. Es bestehen zahlreiche Konflikte mit ein- und abbiegenden Bussen und Pkws.

Sonstiges: -

Verbindung: Königstein - Oberursel

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Kronberg

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: Oberursel

Länge: Ca. 1300 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 21.000 / 17.700

Schulverbindung: Ja

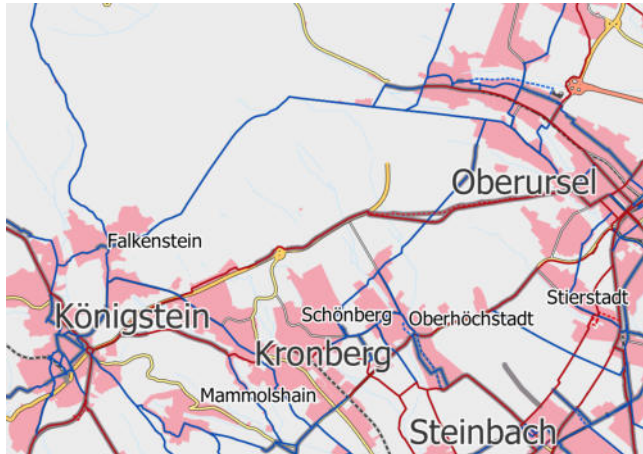
Baulast: Bund

Schutzgebiet: Naturschutzgebiet, FFH-Gebiet

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke. Abschnittsweise ist der Weg unbefestigt.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 1.100.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Kronberg - Steinbach - Frankfurt

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Kronberg

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 220 Meter

Straße: Ludwig-Sauer-Straße

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: keine Daten

Schulverbindung: Ja

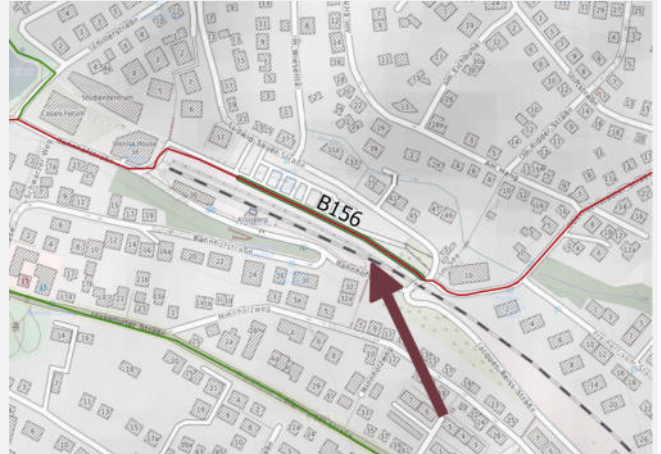
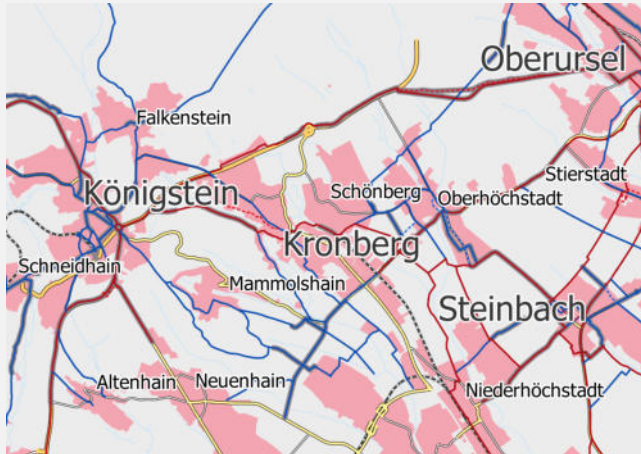
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: ja, zwei Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert keine geregelte Radverkehrsführung nördlich des Bahnhofs.

Maßnahme: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges entlang der Bahngleise.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut*

Kostenrahmen: 250.000 €

Begründung: Es wird eine attraktive Führung abseits des Kfz-Verkehrs geschaffen. Wartezeiten an dem Bahnübergang werden vermieden. Ebenfalls werden Konflikte mit ein- und ausparkenden Pkws im Bereich des Parkplatzes vermieden.

Sonstiges: -

Verbindung: Königstein - Kronberg - Frankfurt

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Kronberg

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 850 Meter

Straße: Scheibelbuschweg

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

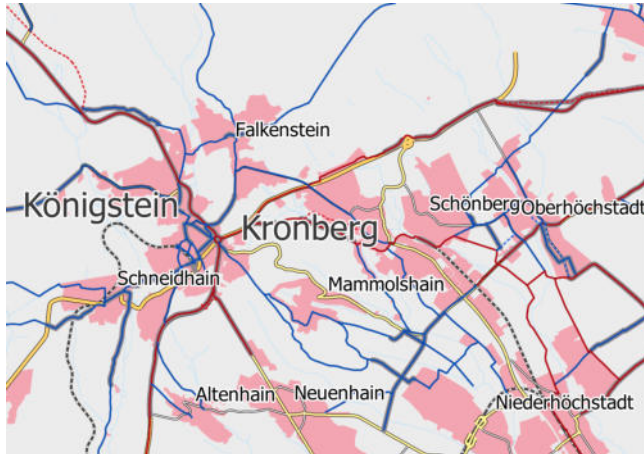
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut* Kostenrahmen: 520.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Königstein - Kronberg - Frankfurt

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Königstein

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: Kronberg

Länge: Ca. 330 Meter

Straße: Philosophenweg / Scheibelbuschweg

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

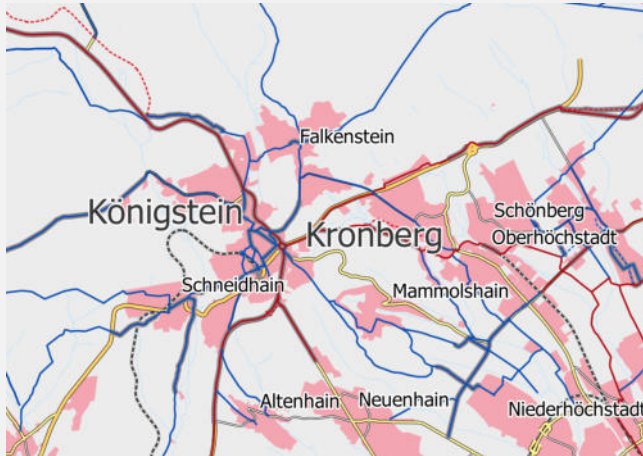
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut*

Kostenrahmen: 200.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Königstein - Kronberg - Frankfurt

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Kommune 1: Königstein

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 60 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

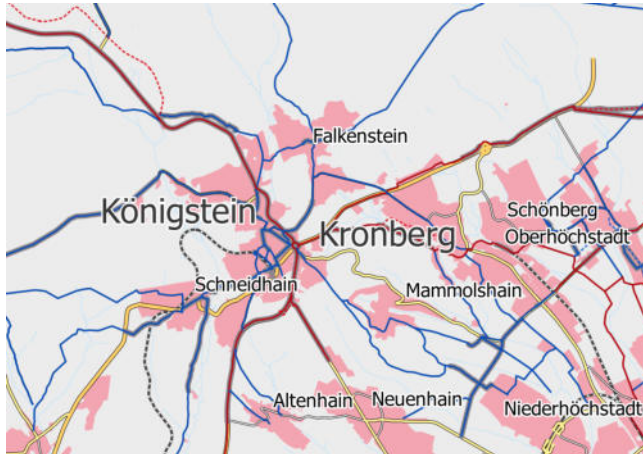
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der straßenbegleitende Radweg entlang der B455 ist nur umwegig erreichbar.

Maßnahme: Bau einer Rampe als Anschluss an den straßenbegleitenden Radweg entlang der Bundesstraße.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 70.000 €

Begründung: Es wird ein direkter Anschluss zwischen dem Scheibelbuschweg und dem Radweg entlang der Bundesstraße geschaffen.

Sonstiges: Alternativ ist im weiteren Planungsverfahren auch die Führung auf dem "alten" Philosophenweg zu untersuchen.

Verbindung: Königst. - Kronberg/Bad Soden/Kelkheim/Schulen

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Kommune 1: Königstein

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 300 Meter

Straße: Kreisverkehr Sodener Straße / Bischof-Kaller-

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 20.000

Schulverbindung: Ja

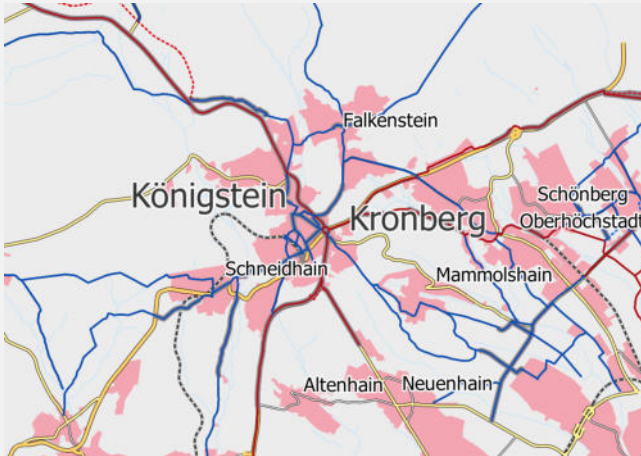
Baulast: Bund

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional - Radhauptnetz Hessen

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Keine durchgehenden Radverkehrsanlagen vorhanden. Führung des Radverkehrs unklar. Radfahren ist an mehreren Stellen aktuell nicht zulässig.

Maßnahme: Grundsätzliche Umplanung der Kfz-Verkehrsführung untersuchen (bspw. Schaffung Kreuzung mit Sperrung Zufahrt Frankfurter Straße / Bau einer Rad- und Fußwegebrücke / Neubau umlaufender ausreichend dimensionierter Radwege.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut*

Kostenrahmen: *Siehe Sonstiges*

Begründung: Der Königsteiner Kreisverkehr verfügt über eine zentrale Verteilerfunktion (Schulverkehr) für den Radverkehr und ist im aktuellen Zustand nicht sicher und regelkonform zu befahren.

Sonstiges: Es wird lediglich eine tiefergehende Untersuchung empfohlen. Die Ermittlung eines Kostenrahmens ist daher nicht möglich, da Art und Umfang der Maßnahme noch unklar sind.

Verbindung: Steinbach - Weißkirchen

Maßnahmentyp: **Neuordnung Straßenraum**

Kommune 1: Steinbach

Musterlösung: RVM_03

Kommune 2: Oberursel

Länge: Ca. 900 Meter

Straße: Bahnstraße

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 12.000

Schulverbindung: Nein

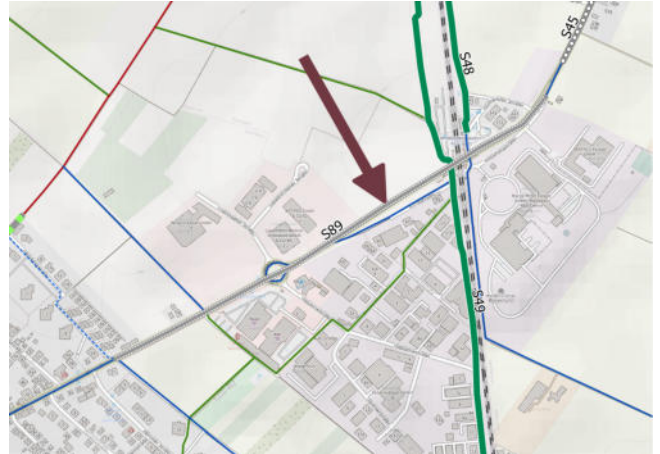
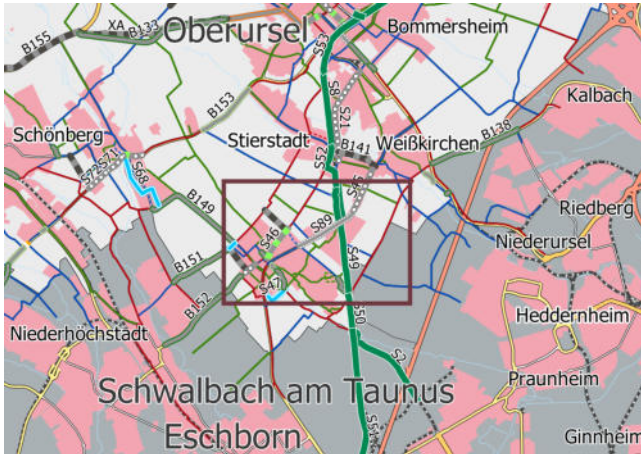
Baulast: Land

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der aktuelle Fahrbahnquerschnitt lässt dies nur teilweise zu.

Maßnahme: Schutzstreifen markieren und für Radverkehr freigegebenen Gehweg ausbauen.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: *Siehe Sonstiges*

Begründung: Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist nicht verträglich. Durch die Neuordnung des Straßenraums kann sowohl ein Angebot für die sicherheitsbedürftigen Radfahrenden als auch ein Angebot für die selbstbewussten Radfahrenden geschaffen werden.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da eine Sanierung und bauliche Anpassung des gesamten betrachteten Straßenabschnitts nicht ausschließlich den Radverkehr betreffen und nur schwer abzuschätzen ist.

Verbindung: Glashütten - Königst. - Kronberg/Bad Soden/Kelkh.

Maßnahmentyp: **Neuordnung Straßenraum**

Kommune 1: Königstein

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 470 Meter

Straße: Limburger Straße

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 14.200

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

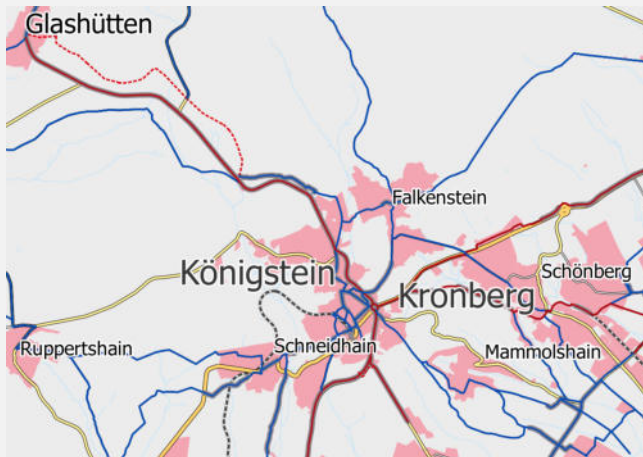
Baulast: Bund

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der aktuelle Fahrbahnquerschnitt lässt dies nicht zu.

Maßnahme: Neuordnung Straßenraum und Bau Zweirichtungsradweg.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 700.000 €

Begründung: Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist nicht verträglich. Durch die Neuordnung des Straßenraums (Wegfall Pkw-Stellplätze) kann ein Angebot für den Radverkehr geschaffen werden.

Sonstiges: Der Kostenrahmen beruht auf einem Pauschalsatz und kann je nach Umfang der Maßnahme stark abweichen. Die Maßnahme betrifft den gesamten Straßenraum, so dass die Kosten nicht dem Radverkehr zugerechnet werden können.

Verbindung: Königstein - Kelkheim/Bad Soden

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Kommune 1: Königstein

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 650 Meter

Straße: Sodener Straße

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 20.600

Schulverbindung: Ja

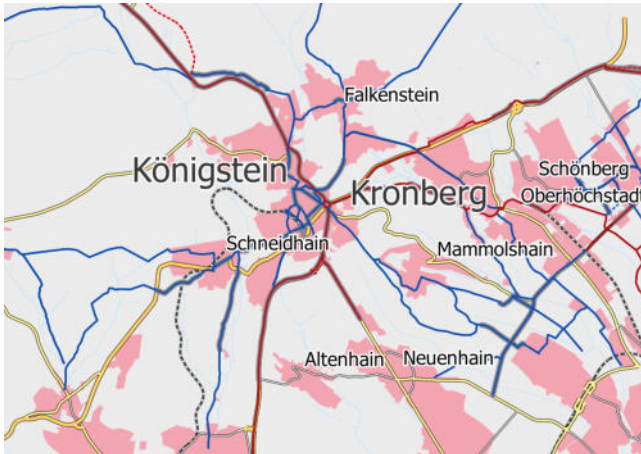
Baulast: Bund

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional - Radhauptnetz Hessen

Grunderwerb: ja, 2 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende straßenbegleitende Weg ist deutlich zu schmal. Er ist für beide Fahrtrichtungen freigegeben.

Maßnahme: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut* Kostenrahmen: 390.000 €

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: -

Verbindung: Schneidhain - Königstein - Schulen - Kronberg

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Kommune 1: Königstein

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 50 Meter

Straße: Dingweg / Wiesbadener Straße

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 9.300

Schulverbindung: Ja

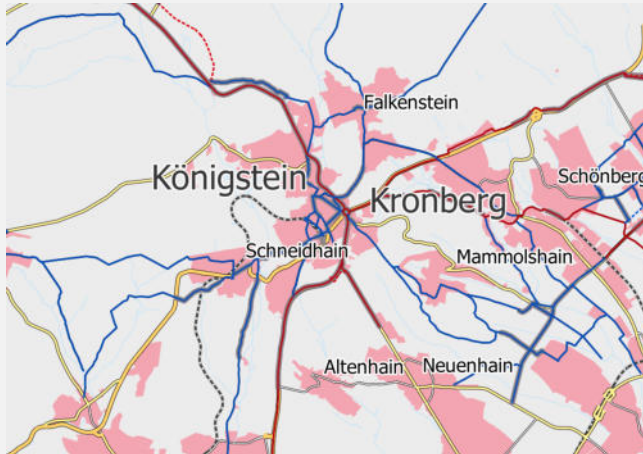
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, 1 Grundstück

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende straßenbegleiteten Weg ist deutlich zu schmal. Er ist für den Radverkehr nicht freigegeben.

Maßnahme: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 40.000 €

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: -

Verbindung: Schneidhain - Bhf. - Königst. - Schulen - Kronberg

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Kommune 1: Königstein

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 90 Meter

Straße: Dingweg / Nassauischer Weg

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja

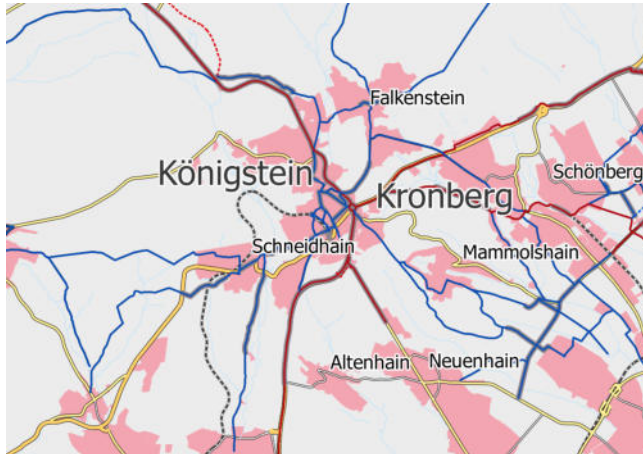
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Keine Querung der Bahngleise möglich. Hohe Zeitverluste aufgrund weiter Umwege.

Maßnahme: Brücke barrierefrei neu- oder ausbauen und für den Radverkehr befahrbar machen.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 1.000.000 €

Begründung: Die Erreichbarkeit des Bahnhofs wird wesentlich verbessert. Es werden Umwege zwischen Schneidhain und Schulzentrum vermieden. Ebenfalls entfallen Wartezeiten an dem beschränkten Bahnübergang.

Sonstiges: Die Zukunft der Triebfahrzeughalle ist unklar. Wird die Triebfahrzeughalle aufgegeben, soll eine ebenerdige Verbindung geschaffen werden.

Verbindung: Schneidhain - Bahnhof

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Königstein

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 90 Meter

Straße: Dingweg/ Bahnstraße

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

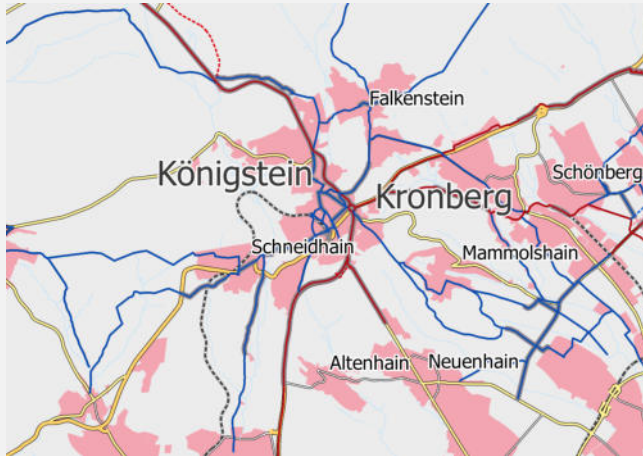
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, 1 Grundstück

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein Anschluss für den Radverkehr an den Bahnhof.

Maßnahme: Neubau Radweg als Anschluss an eine barrierefreie Brücke.

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 400.000 €

Begründung: Es wird ein direkter Anschluss an den Bahnhof geschaffen.

Sonstiges: Umsetzung nur in Kombination mit Maßnahme B165, barrierefreie Umgestaltung der Brücke, sinnvoll. Die Zukunft der Triebfahrzeughalle ist unklar. Wird die Triebfahrzeughalle aufgegeben, soll eine ebenerdige Verbindung geschaffen werden.

Verbindung: Heinzenberg - Laubach - Wilhelmsdorf

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Grävenwiesbach

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 1300 Meter

Straße: Usinger Straße / L3063

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 1.900

Schulverbindung: Nein

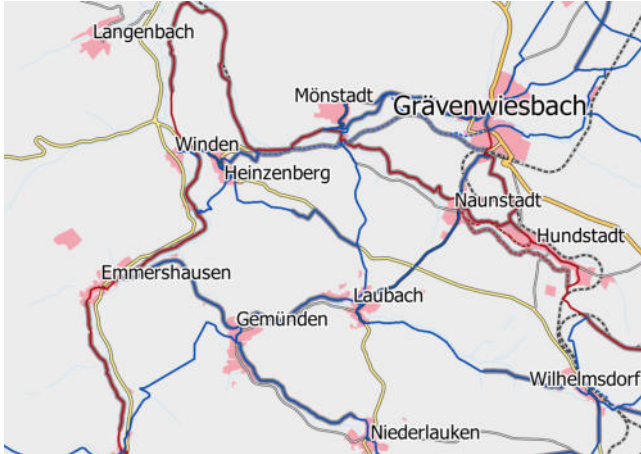
Baulast: Land

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, ca. 6 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Weg. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Parallel verlaufende ausgebaute Wirtschaftswege sind teilweise vorhanden.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges bzw. Ausbau parallel verlaufender Wirtschaftswege.

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 950.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der teilweise geringen Fahrbahnbreite nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: 0

Verbindung: Königstein - Schneidhain - Fischbach - Eppstein

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Königstein

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: Kelkheim (MTK)

Länge: Ca. 750 Meter

Straße: Am Zankwald

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Nein

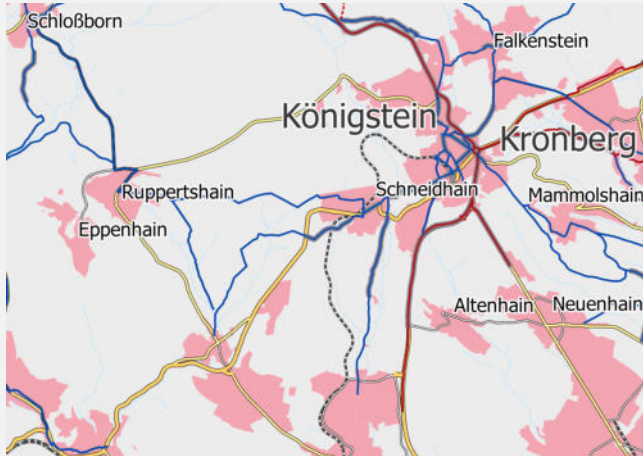
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, 3 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität:

B

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 450.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Königstein - Schneidhain - Kelkheim

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Kelkheim (MTK)

Musterlösung: -

Kommune 2: Königstein

Länge: Ca. 1200 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

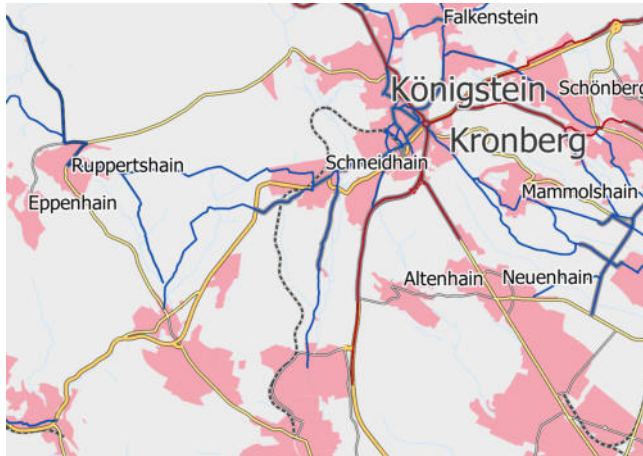
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, ca. 25 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Schneidhain und Kelkheim.

Maßnahme: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut* Kostenrahmen: **880.000 €**

Begründung: Es wird eine direkte, attraktive und steigungsarme Verbindung abseits des Kfz-Verkehrs geschaffen.

Sonstiges: -

Verbindung: Königstein - Kelkheim

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Bad Soden (MTK)

Musterlösung: -

Kommune 2: Königstein

Länge: Ca. 1100 Meter

Straße: Sodener Straße / B8

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 18.300

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

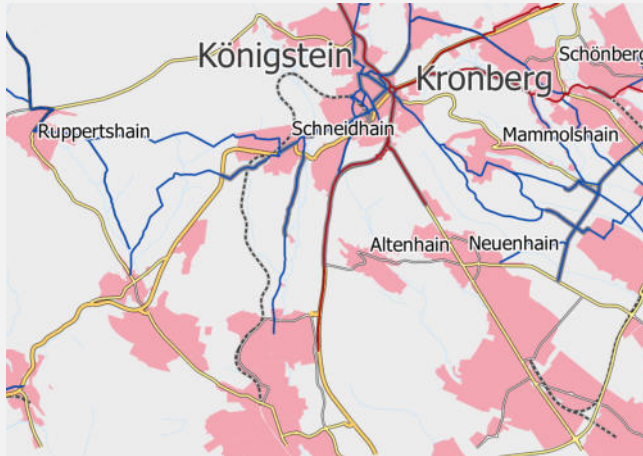
Baulast: Bund

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Regional - Radhauptnetz Hessen

Grunderwerb: ja, ca 20 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Alternativ können umwegige und schlecht ausgebaute Wirtschaftswegeverbindungen genutzt werden.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut*

Kostenrahmen: 950.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Es soll mittels Querungshilfe ein Abzweig nach Altenhain geschaffen werden.

Verbindung: Königstein - Kelkheim

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Kommune 1: Bad Soden (MTK)

Musterlösung: -

Kommune 2: Königstein

Länge: Ca. 1300 Meter

Straße: Sodener Straße / B8 / B519

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 18.300

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

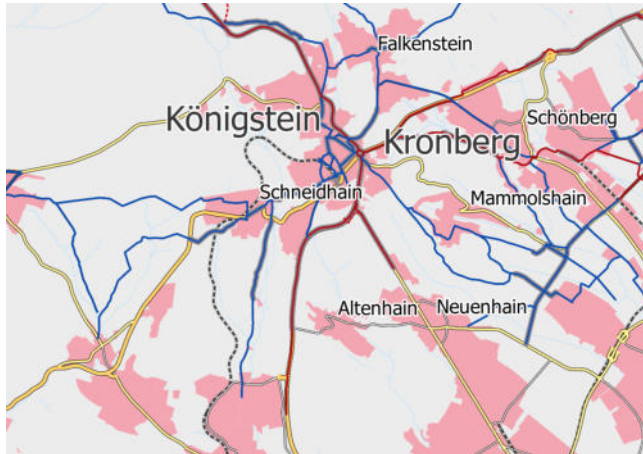
Baulast: Bund

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional - Radhauptnetz Hessen

Grunderwerb: -

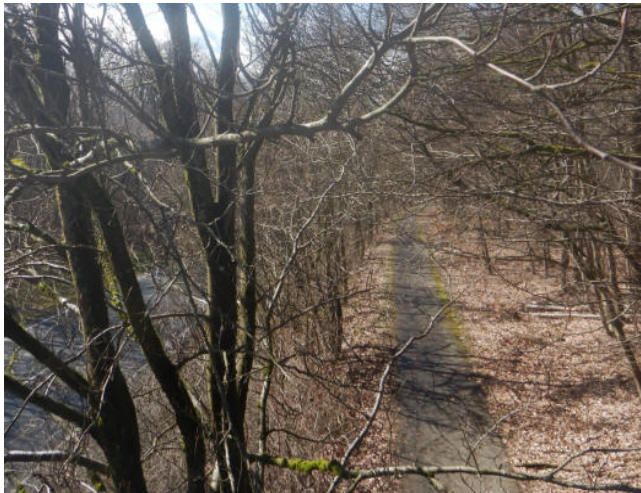
Lage:



IST-Zustand: Der bestehende straßenbegleitende Weg ist deutlich zu schmal. Er ist für beide Fahrrichtungen freigegeben.

Maßnahme: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 800.000 €

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: Planungen laufen bereits. Eine Abstimmung mit Bad Soden und Kelkheim sind erforderlich. Abzweig nach Altenhain (Querungshilfe) sowie der weitere Verlauf auf Gemarkung Kelkheim ist mitzubetrachten.

Verbindung: Königstein - Bad Soden

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Bad Soden (MTK)

Musterlösung: -

Kommune 2: Königstein

Länge: Ca. 1100 Meter

Straße: Königsteiner Straße / L3266

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 7.800

Schulverbindung: Ja

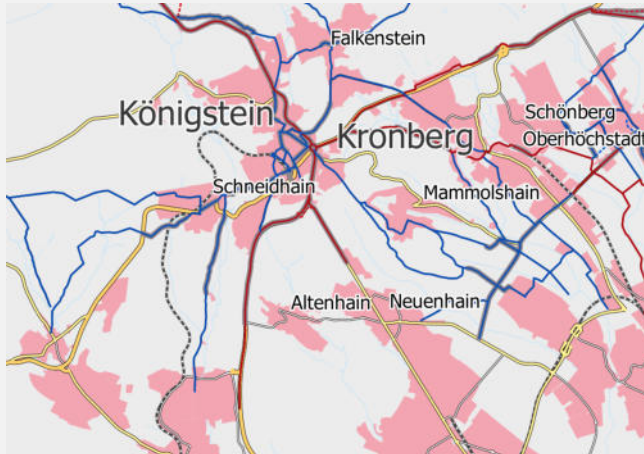
Baulast: Bund

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional - Radhauptnetz Hessen

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Radweg. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Alternativ können parallel verlaufende umwegige Forstwege genutzt werden. Diese verfügen über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 1.000.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Der südliche Abschnitt liegt auf der Gemarkung der Stadt Bad Soden. Ein gemeinsamer Antrag mit Bad Soden an Hessen Mobil befindet sich in der Bearbeitung.

Verbindung: Königstein/Mammolshain - Schwalbach

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Königstein

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: Schwalbach (MTK)

Länge: Ca. 750 Meter

Straße: Alter Postkutschenweg

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

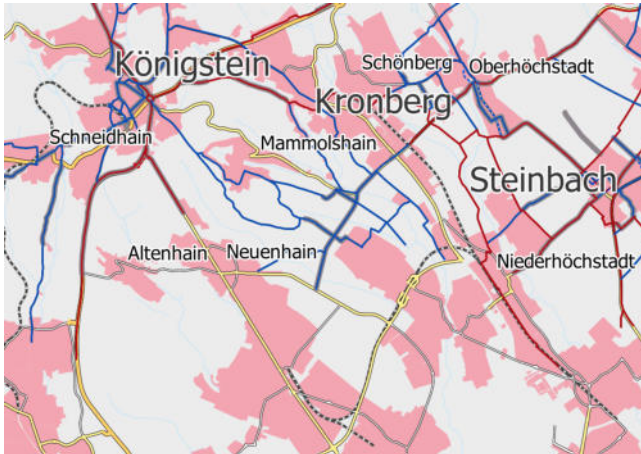
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: *D* Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 450.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Mammolshain - Schwalbach/Kronberg

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Königstein

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 240 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

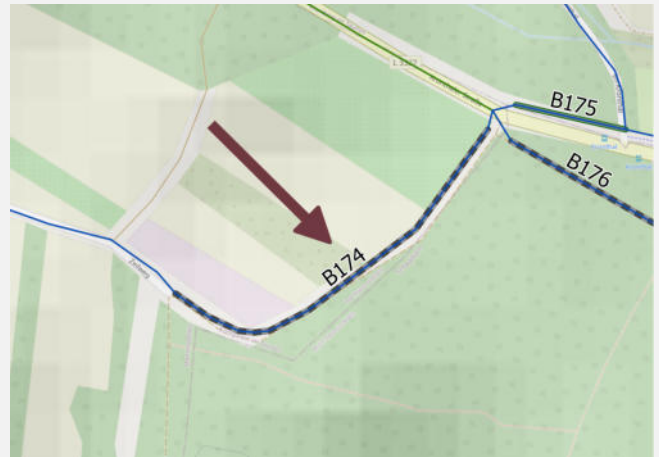
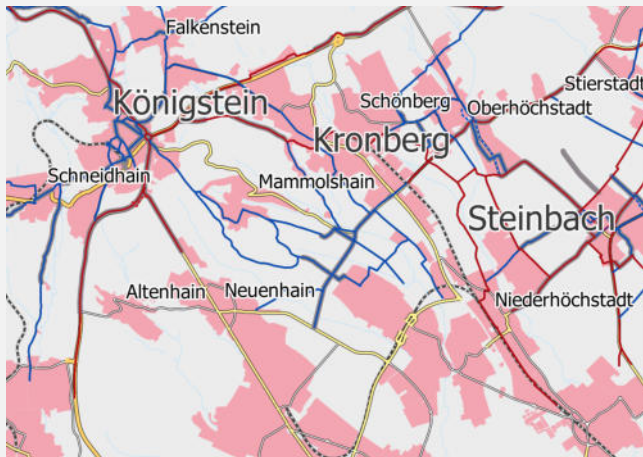
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 180.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Mammolshain - Kronberg

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Kronberg

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 70 Meter

Straße: Kronthaler Straße / L3327

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 4.000

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

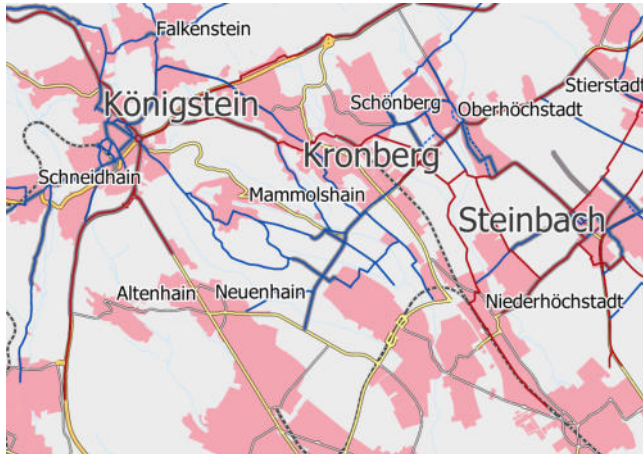
Baulast: Land

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, 1 Grundstück

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Radweg. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten Querungsstelle am Beginn / Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 150.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Der Ankauf von notwendigen Flächen wurde bereits getätigt.

Verbindung: Mammolshain - Schwalbach

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Schwalbach (MTK)

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: Königstein

Länge: Ca. 300 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

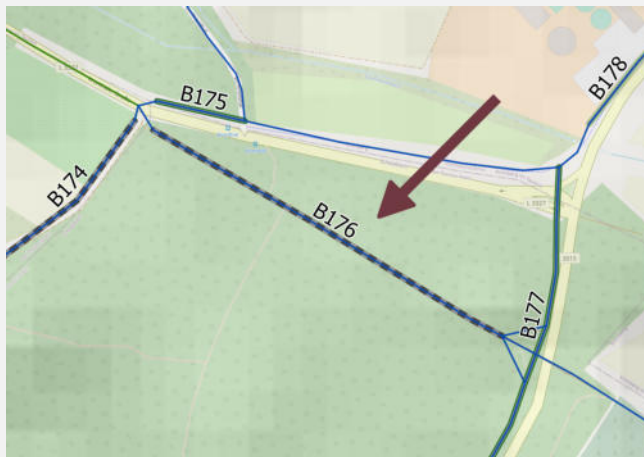
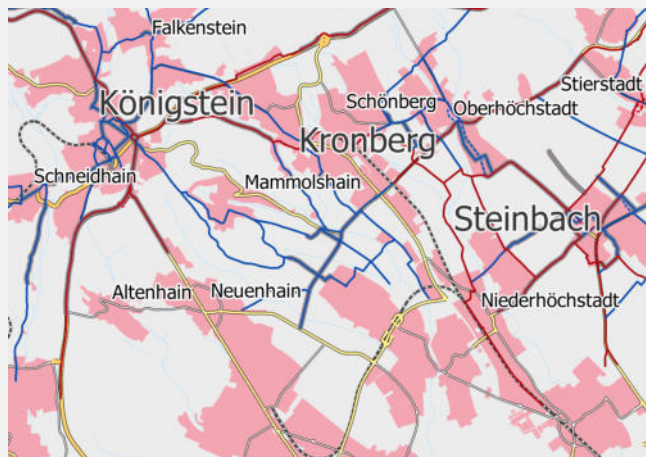
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 180.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Ausbau von Forstwegen für den Radverkehr betrifft die Belange der Forstwirtschaft in vielfältiger Weise. Dies ist im weiteren Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Alternativen sind intensiv zu prüfen. Siehe Abschlussbericht Kap. 5.2.2.

Verbindung: Kronberg - Bad Soden

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Schwalbach (MTK)

Musterlösung: -

Kommune 2: Kronberg

Länge: Ca. 1600 Meter

Straße: Schwalbacher Straße / L3015

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 6.500

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

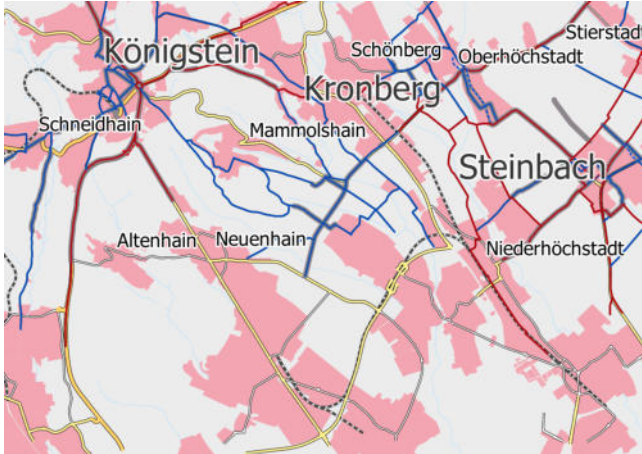
Baulast: Land

Schutzgebiet: Biotope

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, ca. 40 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Weg. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut* Kostenrahmen: 1.200.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Alternativ können bestehende Forstwege parallel zur Landesstraße ausgebaut werden.

Verbindung: Kronberg - Bad Soden/Mammolshain

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Kommune 1: Kronberg

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 300 Meter

Straße: Schwalbacher Straße / L3015

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 9.000

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

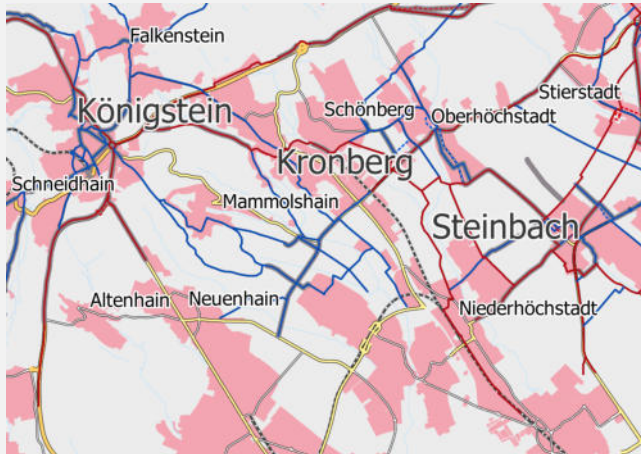
Baulast: Land

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, 1 Grundstück

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende straßenbegleitenden Weg ist deutlich zu schmal. Er ist für beide Fahrrichtungen freigegeben.

Maßnahme: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg. Straße muss verlegt werden.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 1.100.000 €

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: Grunderwerb im Bereich Schafhof nicht möglich. Maßnahme nur umsetzbar, wenn die Schwalbacher Straße saniert wird. Ein Verschieben der Straße Richtung Süd-Osten ist Voraussetzung für die Verbreiterung des Geh- und Radweges.

Verbindung: Kronberg - Bad Soden/Mammolshain

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Kommune 1: Kronberg

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 50 Meter

Straße: Schwalbacher Straße / L3015

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

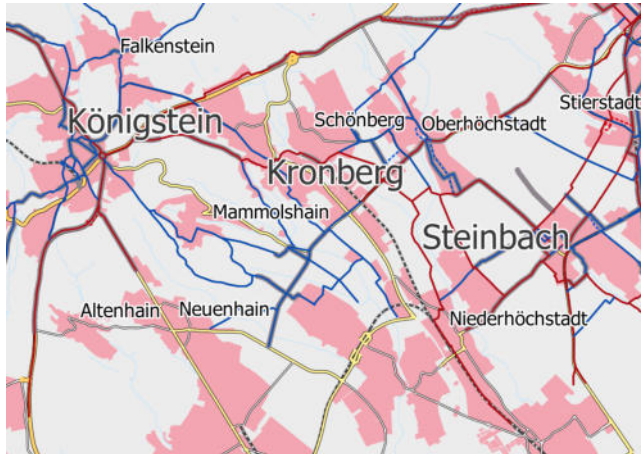
Baulast: Land

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existiert eine Treppe. Eine Rampe ist nicht vorhanden.

Maßnahme: Rampe zur Landesstraße neu bauen.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 50.000 €

Begründung: Die vorgesehene Rampe ermöglicht eine direkte, sichere und attraktive Verbindung nach Schwalbach.

Sonstiges: -

Verbindung: Kronberg - Bad Soden/Mammolshain

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Kommune 1: Kronberg

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 50 Meter

Straße: Schwalbacher Straße / L3015

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 9.000

Schulverbindung: Ja

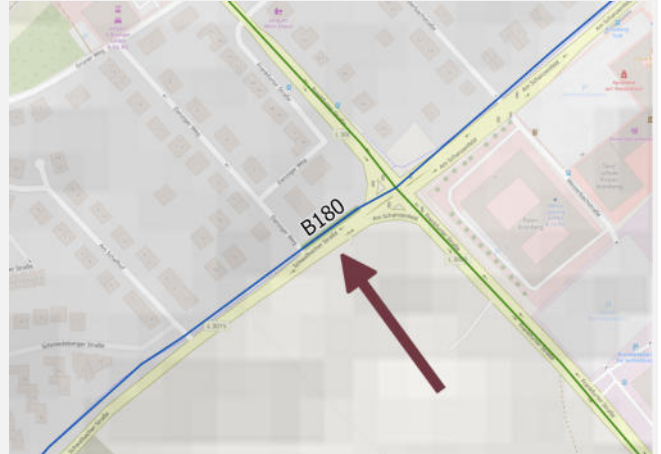
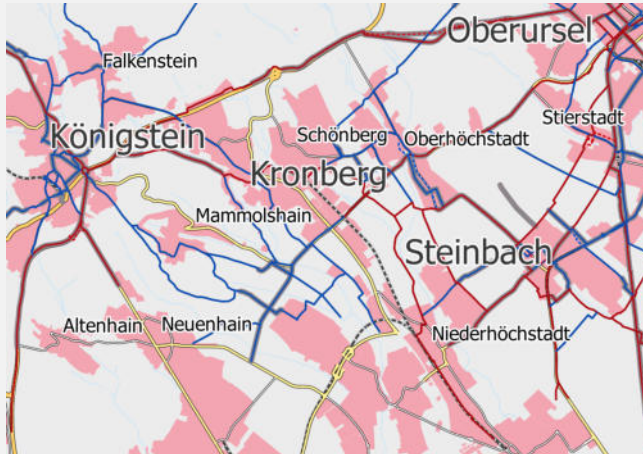
Baulast: Land

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, 2 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende straßenbegleiteten Weg ist deutlich zu schmal. Er ist für beide Fahrrichtungen freigegeben.

Maßnahme: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 70.000 €

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: -

Verbindung: Steinbach - Schönberg (Altkönigschule)

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Kronberg

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: -

Länge: Ca. 400 Meter

Straße: Wirtschaftsweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Ja

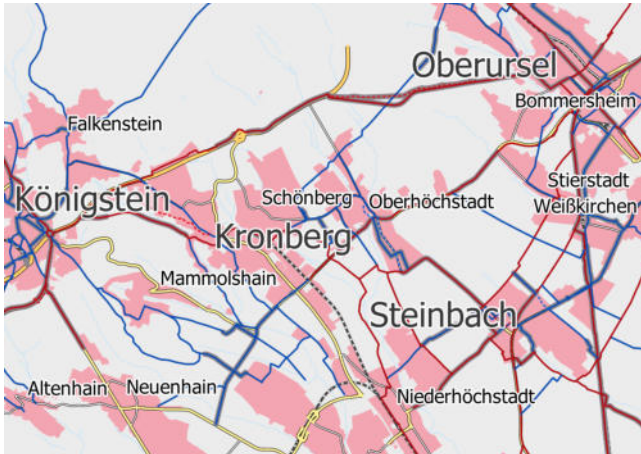
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit tiefen Spurrillen und teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 240.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: -

Verbindung: Wehrheim - Saalburg - Vordertaunus

Maßnahmentyp: **Neuordnung Straßenraum**

Kommune 1: Wehrheim

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 120 Meter

Straße: Kastellstraße / K725

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 6.500

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

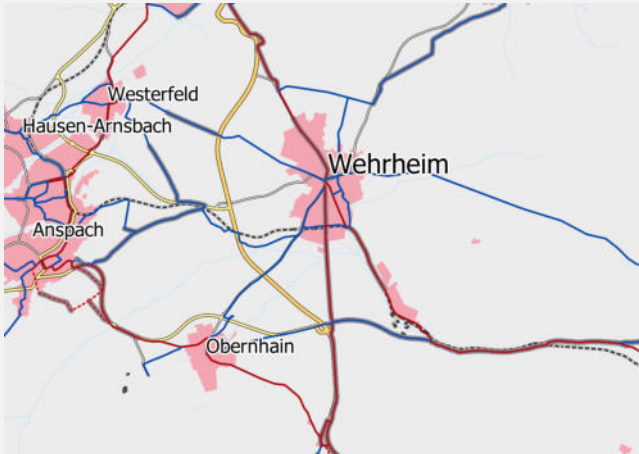
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Regional

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der aktuelle Fahrbahnquerschnitt lässt dies nicht zu.

Maßnahme: Neuordnung Straßenraum und Neubau Zweirichtungsradweg inklusive des Bahnübergangs.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 300.000 €

Begründung: Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist nicht verträglich. Durch die Neuordnung des Straßenraums (Wegfall Pkw-Stellplätze) kann ein Angebot für den Radverkehr geschaffen werden.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da eine Sanierung und bauliche Anpassung des gesamten betrachteten Straßenabschnitts nicht ausschließlich den Radverkehr betreffen.

Verbindung: Glashütten (Einkaufsmärkte) - Kröftel

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Glashütten

Musterlösung: OAA_01

Kommune 2: Idstein (RTK)

Länge: Ca. 260 Meter

Straße: Forstweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: -

Schulverbindung: Nein

Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut* Kostenrahmen: 150.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Der Weg liegt größtenteils auf der Gemarkung der Stadt Idstein. Eine Weiterführung der Maßnahme bis nach Kröftel ist sinnvoll.

Verbindung: Wehrheim - Obernhain

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Kommune 1: Wehrheim

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 50 Meter

Straße: Obernhainer Weg / K730

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: keine Daten

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

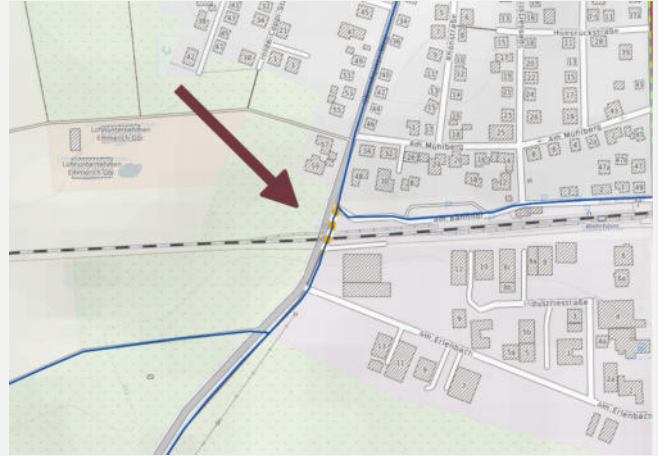
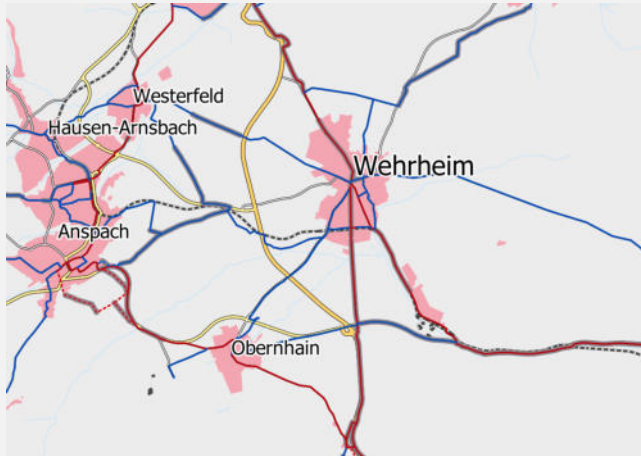
Baulast: Kreis

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Im Bereich des Bahnübergangs existieren keine Radverkehrsanlagen.

Maßnahme: Neubau Radweg / Schaffung getrennter Bahnübergang für Zu Fuß Gehenden und Radfahrende.

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kostenrahmen: 200.000 €

Begründung: Um den Bahnhof Wehrheim erreichen zu können, fehlt das betrachtete Stück Radweg im Bereich des Bahnübergangs. Eine Ein- und Abbiegen auf die Kreisstraße insbesondere in Fahrtrichtung Süden ist unattraktiv und konfliktreich.

Sonstiges: Erste Gespräche zwischen Verkehrsverband Hochtaunus (VHT), Hessischer Landesbahn (HLB) und der Gemeinde Wehrheim wurden bereits geführt. Eine Kostenteilung soll erfolgen.

Verbindung: Friedrichsdorf - Bad Homburg/Frankfurt (RSV)

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Friedrichsdorf

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 40 Meter

Straße: Obere Römerhofstraße / Tullinger Höhenweg

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: keine Daten

Schulverbindung: Ja

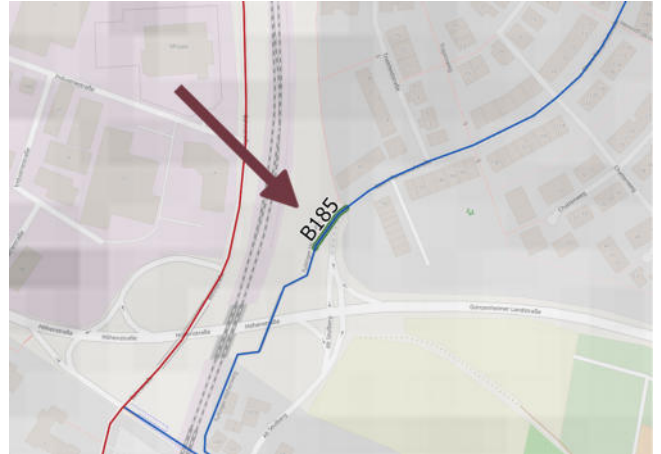
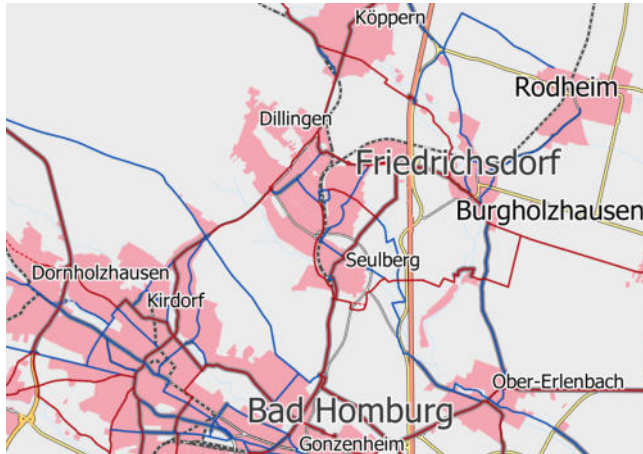
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es fehlt ein Verbindungsstück zwischen dem Tullinger Höhenweg und der Oberen Römerstraße.

Maßnahme: Neubau Verbindungsstück zwischen Tullinger Höhenweg und Oberer Römerhofstraße inklusive Schaffung Übergang Fahrbahn-Radweg.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 50.000 €

Begründung: Die Verbindung zwischen dem bestehenden selbstständig geführten Radweg und der Oberen Römerhofstraße fehlt.

Sonstiges: -

Verbindung: Ober-Erlenbach - Seulberg - Friedrichsdorf

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Bad Homburg

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 650 Meter

Straße: Seulberger Straße

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: keine Daten

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

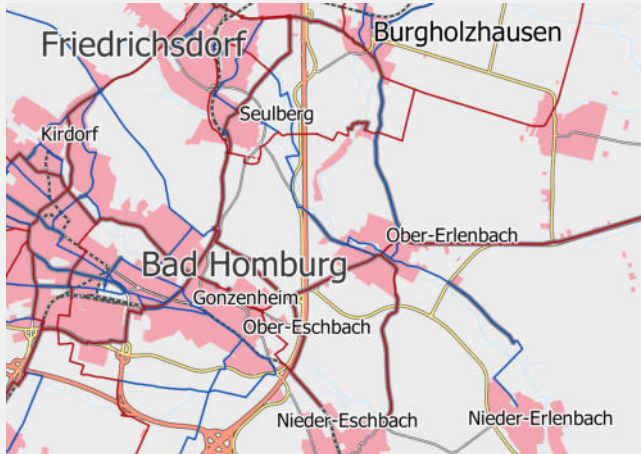
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, ca. 30 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Alternativ kann der parallel verlaufende zu schmale Gehweg genutzt werden.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 550.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nur bedingt für den Radverkehr geeignet. Die bestehende Alternative über die Gehwege entlang der Sportanlagen führt zu erheblichen Konflikten mit dem Fußverkehr und den Sport Treibenden.

Sonstiges: -

Verbindung: Ruppertshain - Königstein

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: Königstein

Musterlösung: -

Kommune 2: Kelkheim (MTK)

Länge: Ca. 3300 Meter

Straße: L3369

Bike+Ride: Nein

DTV Kfz/24h: ca. 2.300

Schulverbindung: Ja, geringe Bedeutung

Baulast: Land

Schutzgebiet: Biotope, FFH-Gebiet

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: ja, ca. 7 Grundstücke

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Radweg. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Querungshilfe am Beginn / Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: *D* Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Schlecht* Kostenrahmen: 2.500.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der geringen Fahrbahnbreite nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Alternativ ist eine Führung über parallel verlaufende Forstwege zu prüfen.

Verbindung: Kronberg - Oberhöchstadt - Steinbach - Ffm

Maßnahmentyp: Radweg neu bauen

Kommune 1: Steinbach

Musterlösung: -

Kommune 2: -

Länge: Ca. 70 Meter

Straße: Kronberger Straße

Bike+Ride: Ja

DTV Kfz/24h: ca. 6.000

Schulverbindung: Ja

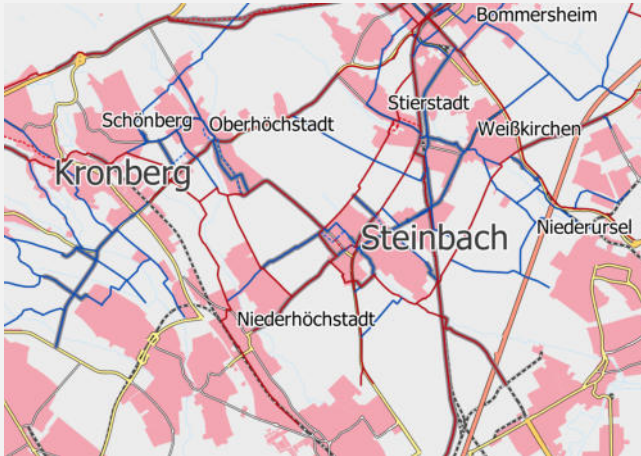
Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -

Netzkat.: Nahräumlich

Grunderwerb: -

Lage:



IST-Zustand: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Zweirichtungsradweges auf der östlichen Seite inklusive eines geregelten Übergangs in die Rossertstraße.

Fotos:



Priorität: B Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Kostenrahmen: 70.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist auf Grund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung für den Radverkehr nur bedingt geeignet. Eine durchgängige attraktive Führung ist auf der Kronberger Straße nicht möglich. Daher wird eine Führung im Schattennetz, die über den hier empfohlenen Zweirichtungsradweg erreichbar wird, angestrebt.

Sonstiges: Die Maßnahme ist insbesondere dann sinnvoll, wenn Maßnahme B148 / ST008 (Neubau Radweg Am Alten See) umgesetzt werden kann. Durch die Umsetzung beider Maßnahmen kann eine attraktive Radverkehrsführung abseits der Hauptverkehrsstraßen geschaffen werden.

Anlage 08

Plan Sofortmaßnahmen

Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis 2021

Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis

Zielnetz Radverkehr 2035

- Regionale Radhauptverbindung
- - - Regionale Radhauptverbindung (Alternative)
- Nahräumliche Radhauptverbindung
- - - Nahräumliche Radhauptverbindung (Alternative)

Sofortmaßnahmen Strecke

- Freigabe Einbahnstraße

Sofortmaßnahmen Knoten

- Bordstein absenken
- Einbauten (Poller, Umlaufsperre etc.) entfernen
- Einbauten (Poller, Umlaufsperre etc.) optimieren
- Entwässerungsrinne entschärfen
- Ausfahrt/Einmündung sichern
- VZ 357 (Sackgasse) als durchlässig kennzeichnen
- Vorfahrtsregelung ändern
- VZ 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) für Radverkehr freigeben

Das Zielnetz Radverkehr sowie alle Maßnahmen sind im Projekt-WebGIS unter folgendem Link in einer zoombaren Karte einsehbar:

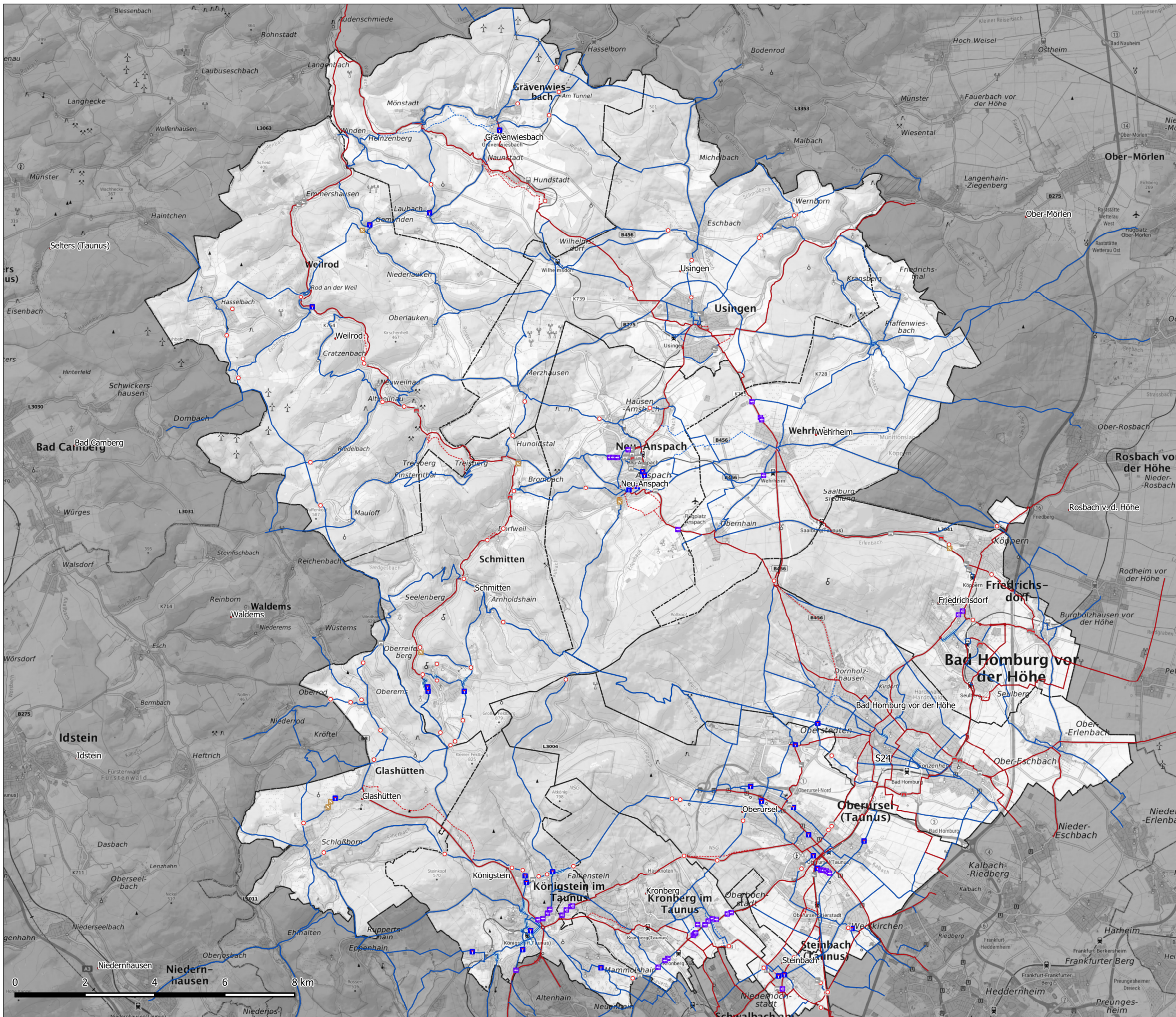
www.rv-k.de/Hochtaunuskreis/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html

Weitere Informationen wie Fotos, Maßnahmendatenblätter und Musterlösungen sind dort ebenfalls hinterlegt.

Anlage 08

Plan 07: Sofortmaßnahmen

Projekt: Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis
 Bearbeiter/in: M.Eng. Paul Fremer
 Datum: 08.12.2021
 Kartengrundlage: OpenTopoMap - OpenStreetMap Contributors



Anlage 09

Plan Weitere Maßnahmen

Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis 2021

Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis

Zielnetz Radverkehr 2035

- Regionale Radhauptverbindung
- - - Regionale Radhauptverbindung (Alternative)
- Nahräumliche Radhauptverbindung
- - - Nahräumliche Radhauptverbindung (Alternative)

Weitere Maßnahmen Strecke

- ▬ Benutzungspflicht Radweg aufheben
- ▬ Fahrradstraße anordnen
- ▬ Radfahr- / Schutzstreifen optimieren
- ▬ Piktogrammreihe markieren
- ▬ Maßnahmen Radschnellverbindung
- ▬ Radverkehrsanlage markieren
- ▬ Verkehrsberuhigende Umgestaltung
- ▬ Sonstiges

Weitere Maßnahmen Knoten

- Aufgeweiteten Radaufstellstreifen markieren
- Querungshilfe anlegen
- Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen
- Vorgezogene Haltelinie markieren
- Vorfahrtsregelung ändern
- Sonstiges

Das Zielnetz Radverkehr sowie alle Maßnahmen sind im Projekt-WebGIS unter folgendem Link in einer zoombaren Karte einsehbar:

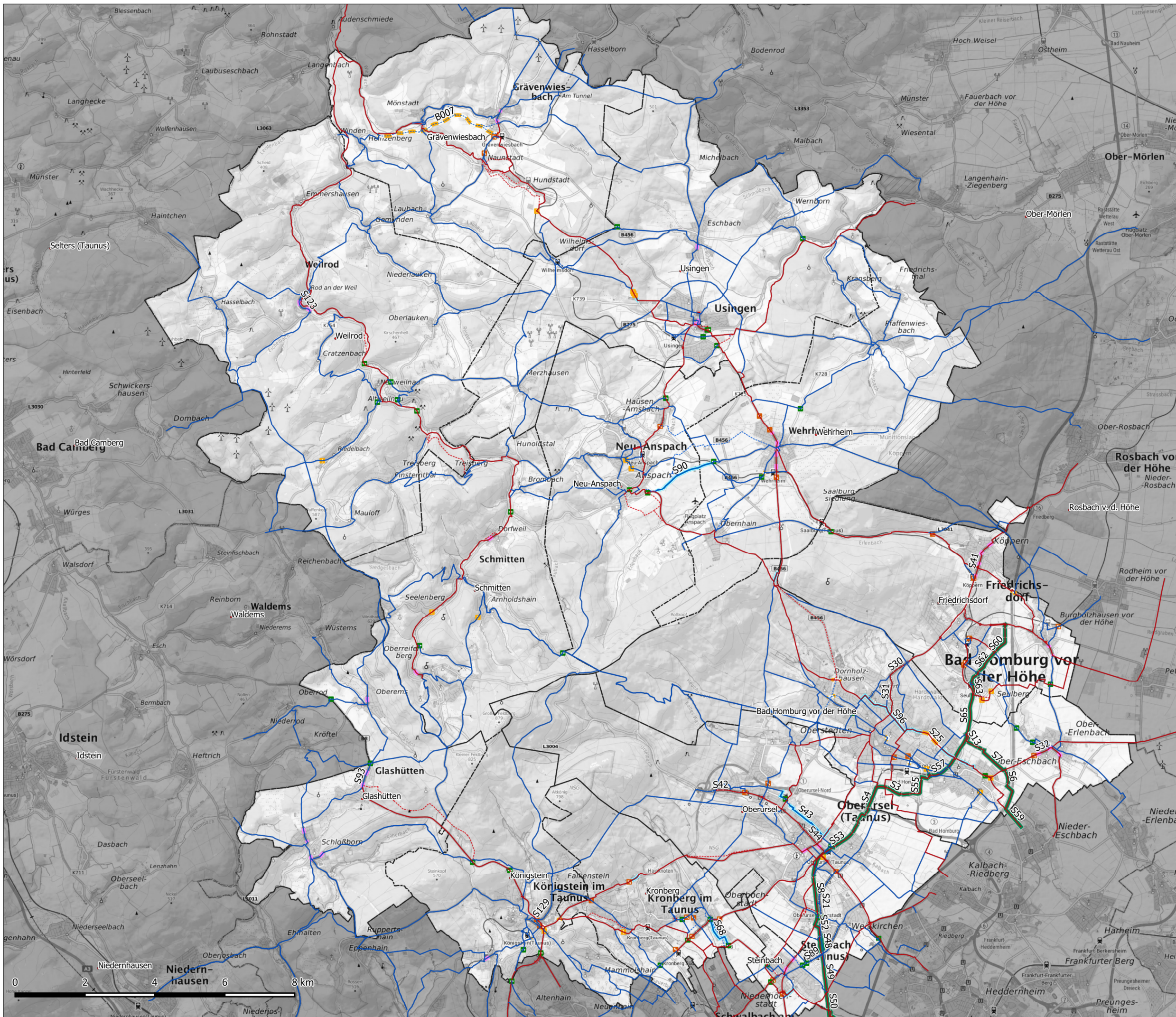
www.rv-k.de/Hochtaunuskreis/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html

Weitere Informationen wie Fotos, Maßnahmendatenblätter und Musterlösungen sind dort ebenfalls hinterlegt.

Anlage 09

Plan 08: Weitere Maßnahmen

Projekt: Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis
 Bearbeiter/in: M.Eng. Paul Fremer
 Datum: 08.12.2021
 Kartengrundlage: OpenTopoMap - OpenStreetMap Contributors



Anlage 10

Plan Ergebnisse 2. Onlinebeteiligung - Maßnahmenbewertung

Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis 2021

Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis

Zielnetz Radverkehr 2035

- Regionale Radhauptverbindung
- - - Regionale Radhauptverbindung (Alternative)
- Nahräumliche Radhauptverbindung
- - - Nahräumliche Radhauptverbindung (Alternative)

Baumaßnahmen Strecke

- Bestehenden Weg verbreitern
- = Brücke / Unterführung
- Radweg neu bauen
- Neuordnung Straßenraum
- Oberfläche asphaltieren
- Schadhafte Oberfläche sanieren
- Unbefestigten Weg ausbauen

Positive Bewertung ("Daumen hoch")

- Wenige positive Bewertungen
- Viele positive Bewertungen

Negative Bewertungen ("Daumen runter")

- Wenige negative Bewertungen
- Viele negative Bewertungen

Die Ergebnisse der 2. Onlinebeteiligung zur Maßnahmenbewertung sind unter folgendem Link einsehbar:

www.radverkehrskonzept-hochtaunuskreis.de

Das Zielnetz Radverkehr sowie alle Maßnahmen sind im Projekt-WebGIS unter folgendem Link in einer zoombaren Karte einsehbar:

www.rv-k.de/Hochtaunuskreis/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html

Weitere Informationen wie Fotos, Maßnahmendatenblätter und Musterlösungen sind dort ebenfalls hinterlegt.

Anlage 10

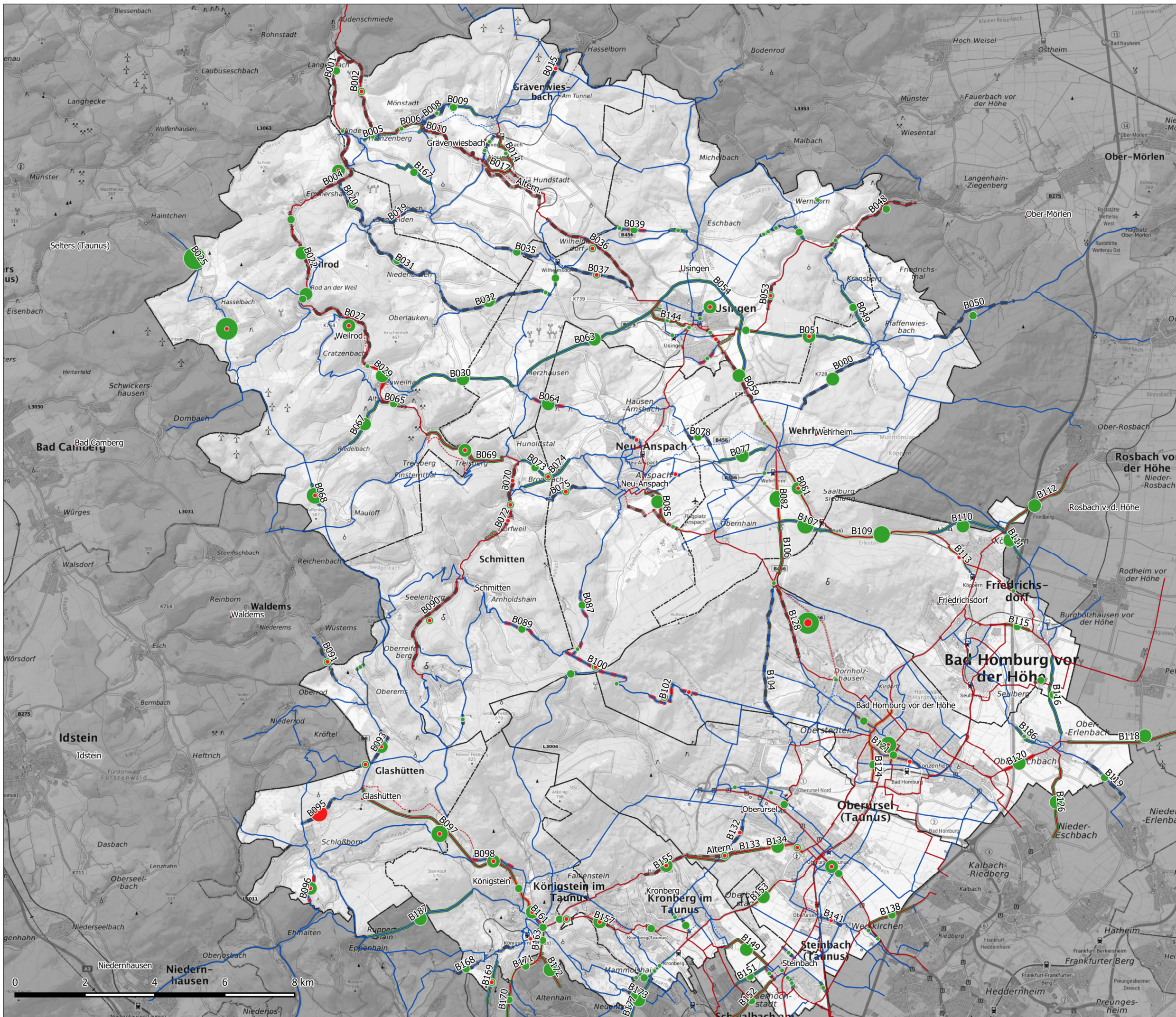
Plan 09: Weitere Maßnahmen

Projekt: Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis

Bearbeiter/in: M.Eng. Paul Fremer

Datum: 08.12.2021

Kartengrundlage: OpenTopoMap - OpenStreetMap Contributors



Anlage 11

Maßnahmenpriorisierung (Bauliche Maßnahmen)

Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis 2021

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Baulast | Priorität | Kosten- rahmen |
|------|---|---|---------|-----------|-------------------|
| B112 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radweges. | Rosbach/Friedberg - Friedrichsdorf | B | A | 3.300.000 € |
| B172 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radweges. | Königstein - Bad Soden | B | A | 1.000.000 € |
| B136 | Neubau eines straßenbegleitenden Zweirichtungsradweg. | Oberursel - Frankfurt | KOM | A | 1.200.000 € |
| B069 | Neubau Radweg teilweise straßenbegleitend, teilweise selbstständig geführt inklusive zwei Brückenbauwerke. | Neuweilau - Hunoldstal - Neu-Anspach | L | A | 2.000.000 € |
| B160 | Grundsätzliche Umplanung der Kfz-Verkehrsführung untersuchen (bspw. Schaffung Kreuzung mit Sperrung Zufahrt Frankfurter Straße / Bau einer Rad- und Fußwegebrücke / Neubau umlaufender ausreichend dimensionierter Radwege. | Königst. - Kronberg/Bad Soden/Kelkheim/Schulen | B | A | 0 € |
| B121 | Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für den aktuellen Standards entsprechenden Radverkehrsanlagen. | Bad Homburg - Oberursel/Frankfurt | KOM | A | 3.500.000 € |
| B048 | Ausbau mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht und Verbreitern des betrachteten Abschnitts. | Usingen - Ober-Mörlen | HB | A | 1.500.000 € |
| B097 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. | Glashütten - Königstein | B | A | 4.100.000 € |
| B128 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Neu-Anspach / Wehrheim - Saalburg - Bad Homburg | HB | A | 1.400.000 € |
| B059 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Usingen - Wehrheim - Saalburg - Vordertaunus | HB | A | 1.100.000 € |
| B124 | Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für den aktuellen Standards entsprechenden Radverkehrsanlagen. | Friedrichsdorf - Bad Homburg - Oberursel | KOM | A | 1.400.000 € |
| B170 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. | Königstein - Kelkheim | B | A | 950.000 € |
| B052 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit Querungshilfe über die Kreisstraße. | Usingen - Ober-Mörlen | K | A | 460.000 € |
| B082 | Neuordnung Straßenraum und Neubau Zweirichtungsradweg / Wegfall eines Kfz-Fahrestreifens. | Wehrheim - Saalburg - Vordertaunus | K | A | 550.000 € |
| B149 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radweges. | Kronberg - Oberhöchstadt - Steinbach - Ffm | K | A | 1.300.000 € |
| B118 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. | Karben - Ober-Erlenbach - Ober-Eschbach | L | A | 3.500.000 € |
| B182 | Neuordnung Straßenraum und Neubau Zweirichtungsradweg inklusive des Bahnübergangs. | Wehrheim - Saalburg - Vordertaunus | KOM | A | 300.000 € |
| B156 | Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges entlang der Bahngleise. | Kronberg - Steinbach - Frankfurt | KOM | A | 250.000 € |

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Baulast | Priorität | Kostenrahmen |
|------|--|---|---------|-----------|--------------|
| B022 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Emmershausen - Rod an der Weil | HL | A | 960.000 € |
| B085 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radweges. | Neu-Anspach - Obernhain - Saalburg - Vordertaunus | L | A | 1.000.000 € |
| B152 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. | Niederhöchststadt - Steinbach - Oberursel | L | A | 1.300.000 € |
| B004 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Emmershausen - Weilmünster | HL | A | 1.200.000 € |
| B117 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Karben - Friedrichsdorf - Bad Homburg | KOM | A | 800.000 € |
| B134 | Neuordnung Straßenraum, Verbreiterung Gehwege und Freigabe für den Radverkehr - Piktogrammreihe auf der Fahrbahn markieren. | Königstein/Kronberg - Oberursel | KOM | A | 2.400.000 € |
| B137 | Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges. | Oberursel - Frankfurt | KOM | A | 130.000 € |
| B162 | Neuordnung Straßenraum und Bau Zweirichtungsradweg. | Glashütten - Königst. - Kronberg/Bad Soden/Kelkh. | B | A | 700.000 € |
| B181 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Steinbach - Schönberg (Altkönigschule) | KOM | A | 240.000 € |
| B021 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Emmershausen - Rod an der Weil | HL | A | 240.000 € |
| B027 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Rod a.d.Weil - Neuweilnau/Altweilnau | HL | A | 1.700.000 € |
| B029 | Sanieren der schadhafte Wegeoberfläche. | Rod a.d.Weil - Neuweilnau/Altweilnau | HL | A | 400.000 € |
| B058 | Bestehenden Weg verbreitern und asphaltieren. | Usingen - Wehrheim - Saalburg - Vordertaunus | HB | A | 110.000 € |
| B106 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. | Usinger Land - Saalburg - HG - Oberursel | B | A | 1.600.000 € |
| B014 | Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges. | Hundstadt - Grävenwiesbach | HK | A | 1.200.000 € |
| B024 | Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges. | Emmershausen - Rod an der Weil | KOM | A | 100.000 € |
| B038 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit Querungshilfe über die Bundesstraße. | Eschbach - Hundstadt - Grävenwiesbach | B | A | 180.000 € |
| B056 | Bestehenden Weg asphaltieren und verbreitern, Brücke neu bauen. | Usingen - Wehrheim - Saalburg - Vordertaunus | KOM | A | 150.000 € |
| B057 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Usingen - Wehrheim - Saalburg - Vordertaunus | KOM | A | 130.000 € |

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Baulast | Priorität | Kosten- rahmen |
|------|--|---|---------|-----------|-------------------|
| B123 | Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für den aktuellen Standards entsprechenden Radverkehrsanlagen. | Friedrichsdorf - Bad Homburg - Kalbach | KOM | A | 640.000 € |
| B144 | Neubau eines selbstständig geführten Radweges entlang des Stockheimer Baches ausgehend von der geplanten Umgehungsstraße. | Wilhelmsdorf / Grävenwiesbach - Usingen | KOM | A | 1.200.000 € |
| B010 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Naunstadt/Hundstadt - Mönstadt/Weilmünster | HK | A | 1.300.000 € |
| B155 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Königstein - Oberursel | B | A | 1.100.000 € |
| B054 | Neubau eines Geh- und Radweges im Zuge des Baus der Umgehungsstraße. | Diverse Verbindungen um Usingen | B | A | 3.000.000 € |
| B133 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Querungshilfe am Beginn / Ende des Radweges. | Königstein - Oberursel | K | A | 2.000.000 € |
| B157 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Königstein - Kronberg - Frankfurt | KOM | A | 520.000 € |
| B158 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Königstein - Kronberg - Frankfurt | KOM | A | 200.000 € |
| B159 | Bau einer Rampe als Anschluss an den straßenbegleitenden Radweg entlang der Bundesstraße. | Königstein - Kronberg - Frankfurt | KOM | A | 70.000 € |
| B065 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Neuweilnau - Hunoldstal - Neu-Anspach | HB | B | 350.000 € |
| B151 | Neubau des fehlenden Wegeabschnittes (ca. 160 Meter) und Asphaltieren der vorhandenen Wirtschaftswege (ca. 800 Meter). | Niederhöchststadt - Steinbach - Oberursel | KOM | B | 700.000 € |
| B169 | Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges. | Königstein - Schneidhain - Kelkheim | KOM | B | 880.000 € |
| B110 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. | Karben/Bad Vilbel - Usinger Land | L | B | 1.500.000 € |
| B028 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Rod a.d.Weil - Neuweilnau/Altweilnau | HL | B | 40.000 € |
| B140 | Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges. | Steinbach/Weißkirchen - Riedberg | KOM | B | 70.000 € |
| B188 | Neubau eines straßenbegleitenden Zweirichtungsrads auf der östlichen Seite inklusive eines geregelten Übergangs in die Rossertstraße. | Kronberg - Oberhöchststadt - Steinbach - Ffm | KOM | B | 70.000 € |
| B002 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Grävenwiesbach - Weilmünster | KOM | B | 1.600.000 € |
| B053 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Usingen - Ober-Mörlen | HB | B | 480.000 € |
| B072 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Schmitten - Dorfweil - Brombach - Neu-Anspach | HL | B | 380.000 € |

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Baulast | Priorität | Kosten- rahmen |
|------|--|---|---------|-----------|-------------------|
| B154 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radweges. | Anbindung Altkönigschule | KOM | B | 230.000 € |
| B034 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Querungshilfe am Beginn / Ende des Radweges. | Niederlauken - Wilhelmsdorf - Usingen | L | B | 330.000 € |
| B095 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Glashütten - Schloßborn | KOM | B | 800.000 € |
| B105 | Neuordnung Straßenraum und Neubau Zweirichtungsradweg | Usinger Land - Saalburg - Oberursel | KOM | B | 300.000 € |
| B003 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Querungshilfe am Beginn / Ende des Radweges. | Emmershausen - Weilmünster | L | B | 120.000 € |
| B083 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Neu-Anspach - Obernhain - Saalburg - Vordertaunus | L | B | 180.000 € |
| B130 | Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für den aktuellen Standards entsprechenden Radverkehrsanlagen. | Usinger Land - Saalburg - Oberstedten - Oberursel | KOM | B | 700.000 € |
| B166 | Neubau Radweg als Anschluss an eine barrierefreie Brücke. | Schneidhain - Bahnhof | KOM | B | 400.000 € |
| B066 | Oberfläche asphaltieren, Weg und Brücke verbreitern und ca. 30 Meter Neubau als Anschluss zur Landesstraße. | Altweilnau - Weiltalradweg | KOM | B | 200.000 € |
| B090 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Niederreifenberg - Schmitten - Neu-Anspach | HL | B | 1.200.000 € |
| B115 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radweges. | Petterweil - Burgholzhausen - Friedrichsdorf | L | B | 520.000 € |
| B126 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. | Ober-Erlenbach - Nieder-Eschbach - Frankfurt | K | B | 1.700.000 € |
| B175 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten Querungsstelle am Beginn / Ende des Radweges. | Mammolshain - Kronberg | L | B | 150.000 € |
| B071 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Schmitten - Dorfweil - Brombach - Neu-Anspach | HL | B | 150.000 € |
| B163 | Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg. | Königstein - Kelkheim/Bad Soden | B | B | 390.000 € |
| B036 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Grävenwiesbach - Hundstadt - Usingen | KOM | B | 1.900.000 € |
| B074 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. | Weiltal/Brombach - Rod am Berg, Neu-Anspach | K | B | 1.200.000 € |
| B148 | Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges. | Kronberg - Steinbach - Eschborn/Frankfurt | KOM | B | 50.000 € |

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Baulast | Priorität | Kostenrahmen |
|------|--|---|---------|-----------|--------------|
| B177 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radweges. | Kronberg - Bad Soden | L | B | 1.200.000 € |
| B179 | Rampe zur Landesstraße neu bauen. | Kronberg - Bad Soden/Mammolshain | L | B | 50.000 € |
| B031 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Gemünden - Niederlauken | HK | B | 1.200.000 € |
| B037 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Wilhelmsdorf - Usingen | KOM | B | 1.100.000 € |
| B080 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Pfaffenwiesbach - Wehrheim | HK | B | 1.600.000 € |
| B111 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radweges. | Karben/Bad Vilbel - Usinger Land | L | B | 820.000 € |
| B174 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Mammolshain - Schwalbach/Kronberg | KOM | B | 180.000 € |
| B084 | Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg. | Neu-Anspach - Obernhain - Saalburg - Vordertaunus | L | B | 30.000 € |
| B135 | Neuordnung Straßenraum, Verbreiterung Gehwege und Freigabe für den Radverkehr - Piktogrammreihe auf der Fahrbahn markieren. | Königstein/Kronberg - Oberursel | KOM | B | 1.000.000 € |
| B161 | Schutzstreifen markieren und für Radverkehr freigegebenen Gehweg ausbauen. | Steinbach - Weißkirchen | L | B | 0 € |
| B178 | Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg. Straße muss verlegt werden. | Kronberg - Bad Soden/Mammolshain | L | B | 1.100.000 € |
| B079 | Bestehenden straßenbegleitenden Weg verbreitern. | Usingen - Wehrheim - Saalburg - Vordertaunus | KOM | B | 290.000 € |
| B081 | Verbreiterung des bestehenden Weges auf Kosten der Fahrbahnbreite. Reduzierung auf einen Kfz-Fahrsstreifen mit Ausweichstellen. | Usinger Becken/Wehrheim - Lochmühle - Frdrf. | KOM | B | 800.000 € |
| B109 | Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg. | Usinger Land - Lochmühle - Friedrichsdorf | L | B | 1.300.000 € |
| B119 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Ober-Erlenbach - Nieder-Erlenbach - Bad Vilbel | KOM | B | 800.000 € |
| B108 | Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radweges. | Wehrheim - Lochmühle - Friedrichsdorf | KOM | B | 115.000 € |
| B113 | Bestehenden Weg verbreitern und asphaltieren. | Friedrichsdorf - Lochmühle - Usinger Land | KOM | B | 1.000.000 € |
| B045 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit Querungshilfe über die Kreisstraße. | Wernborn - Usatalradweg | K | B | 380.000 € |

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Baulast | Priorität | Kosten- rahmen |
|------|--|--|---------|-----------|-------------------|
| B046 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. | Usingen - Ober-Mörlen | K | B | 360.000 € |
| B063 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. | Merzhausen - Usingen | B | B | 3.200.000 € |
| B099 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. | Königstein - Sandplacken - Schmitten/Neu-Anspach | L | B | 260.000 € |
| B100 | Sanieren der schadhafte Wegeoberfläche. | Schmitten - Vordertaunus | HF | B | 370.000 € |
| B015 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Grävenwiesbach - Hasselborn - Waldsolms | HK | B | 900.000 € |
| B016 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Hundstadt - Naunstadt - Weilmünster | KOM | B | 100.000 € |
| B017 | Neubau eines weitestgehend selbstständig geführten Geh- und Radweges. | Hundstadt - Naunstadt - Weilmünster | HK | B | 700.000 € |
| B018 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Hundstadt - Grävenwiesbach/Naunstadt | KOM | B | 110.000 € |
| B062 | Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges. | Anbindung Usingen Bahnhof | KOM | B | 120.000 € |
| B165 | Brücke barrierefrei neu- oder ausbauen und für den Radverkehr befahrbar machen. | Schneidhain - Bhf. - Königst. - Schulen - Kronberg | KOM | B | 1.000.000 € |
| B104 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Usinger Land - Saalburg - Oberursel | HB | B | 2.200.000 € |
| B114 | Ausbau der Unterführung und Verbreiterung des Geh- und Radweges. | Burgholzhausen - Köppern - Usinger Land | B | B | 2.000.000 € |
| B125 | Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für den aktuellen Standards entsprechenden Radverkehrsanlagen. | Usinger Land - Saalburg - Dornholhausen - HG | KOM | B | 1.100.000 € |
| B150 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Kronberg - Oberhöchstadt - Steinbach - Ffm | KOM | B | 260.000 € |
| B001 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Weital / Winden - Weilmünster | HL | B | 1.200.000 € |
| B145 | Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges. | Steinbach - Eschborn/Frankfurt | KOM | B | 320.000 € |
| B067 | Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweg parallel zur Bundesstraße. | Riedelbach - Weitalradweg | HB | B | 1.100.000 € |
| B075 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Weital/Brombach - Neu-Anspach | KOM | B | 800.000 € |
| B077 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Alternativ Ausbau von Wirtschaftswegen nördlich der Kreisstraße und Nutzung der bestehenden Unterführung unter der B456. | Wehrheim - Neu-Anspach / Westerfeld | K | B | 990.000 € |
| B132 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Kronberg - Oberursel - Oberstedten | KOM | B | 420.000 € |

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Baulast | Priorität | Kosten- rahmen |
|------|--|--|---------|-----------|-------------------|
| B167 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges bzw. Ausbau parallel verlaufender Wirtschaftswege. | Heinzenberg - Laubach - Wilhelmsdorf | L | B | 950.000 € |
| B168 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Königstein - Schneidhain - Fischbach - Eppstein | KOM | B | 450.000 € |
| B070 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Hunoldstal - Brombach | HL | B | 450.000 € |
| B184 | Neubau Radweg / Schaffung getrennter Bahnübergang für Zu Fuß Gehenden und Radfahrende. | Wehrheim - Obernhain | K | B | 200.000 € |
| B030 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. | Altweilnau/Neuweilnau - Merzhäusen | K | B | 2.200.000 € |
| B093 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Oberems - Glashütten - Königstein | KOM | B | 720.000 € |
| B122 | Brücke über den Hessenring mittels Rampe für den Radverkehr ausbauen. | Bad Homburg Bf. - Zentrum/Kirdorf - Frdrf. | KOM | B | 600.000 € |
| B008 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Grävenwiesbach - Weilmünster | KOM | C | 540.000 € |
| B019 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Gemünden - Laubach - Wilhelmsdorf | HK | C | 900.000 € |
| B020 | Asphaltieren der bestehenden Wege / Neubau der fehlenden Abschnitte. | Emmershausen - Gemünden | HK | C | 1.200.000 € |
| B025 | Neubau eines teilweise selbstständig geführten und teilweise straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit Querungshilfe über die Landesstraße. | Hasselbach - Haintchen | L | C | 520.000 € |
| B026 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radweges. | Hasselbach - Riedelbach | L | C | 290.000 € |
| B047 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Kransberg - Ober-Mörlen | HK | C | 350.000 € |
| B096 | Sanieren der schadhafte Wegeoberfläche. | Glashütten - Schloßborn - Ehlhalten - Niedernhausen | KOM | C | 150.000 € |
| B098 | Sanieren der schadhafte Wegeoberfläche. | Glashütten/Schloßborn - Königstein | HB | C | 250.000 € |
| B101 | Sanieren der schadhafte Wegeoberfläche. | Schmitten - Vordertaunus | HF | C | 16.000 € |
| B102 | Sanieren der schadhafte Wegeoberfläche. | Schmitten - Vordertaunus | HF | C | 270.000 € |
| B107 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. | Neu-Anspach - Obernhain - Friedrichsdorf | L | C | 1.100.000 € |
| B127 | Brücke erneuern und an die aktuellen Anforderungen (Breite, Steigung) anpassen. | Dornholzhausen - Bad Homburg - Frankfurt | B | C | 4.000.000 € |

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Baulast | Priorität | Kostenrahmen |
|------|--|---|---------|-----------|--------------|
| B006 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Querungshilfe am Beginn / Ende des Radweges. | Weilmünster - Mönstadt - Grävenwiesbach | L | C | 1.200.000 € |
| B007 | Neubau Radweg auf ehemaliger Bahntrasse inklusive Brückenneubau über K759. | Grävenwiesbach - Weilmünster | KOM | C | 6.000.000 € |
| B073 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radweges. | Weital/Hunoldstal - Rod am Berg - Neu-Anspach | K | C | 700.000 € |
| B146 | Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges. | Steinbach - Eschborn/Frankfurt | KOM | C | 280.000 € |
| B185 | Neubau Verbindungsstück zwischen Tullinger Höhenweg und Oberer Römerhofstraße inklusive Schaffung Übergang Fahrbahn-Radweg. | Friedrichsdorf - Bad Homburg/Frankfurt (RSV) | KOM | C | 50.000 € |
| B009 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. | Mönstadt - Grävenwiesbach | L | C | 1.400.000 € |
| B040 | Neubau eines teilweise selbstständig geführten und teilweise straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit Querungshilfe über die Kreisstraße. | Eschbach - Hundstadt - Grävenwiesbach | K | C | 400.000 € |
| B044 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Wernborn - Langenhain-Ziegenberg | KOM | C | 50.000 € |
| B049 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. | Kransberg - Pfaffenwiesbach | K | C | 1.000.000 € |
| B091 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Wüstems - Oberems - Glashütten | KOM | C | 750.000 € |
| B183 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Glashütten (Einkaufsmärkte) - Kröftel | KOM | C | 150.000 € |
| B180 | Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg. | Kronberg - Bad Soden/Mammolshain | L | C | 70.000 € |
| B042 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radweges. | Wernborn - Usingen | K | C | 140.000 € |
| B064 | Sanieren der schadhafte Wegeoberfläche. | Merzhhausen - Neu-Anspach | KOM | C | 170.000 € |
| B138 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. | Eschborn - Weißkirchen - Kalbach - Bad Vilbel | L | C | 1.200.000 € |
| B171 | Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg. | Königstein - Kelkheim | B | C | 800.000 € |
| B032 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Niederlauken - Wilhelmsdorf - Usingen | HK | C | 1.700.000 € |
| B005 | Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweg mit der Verbindungsfunktion der Landesstraße. | Heinzenberg - Mönstadt - Grävenwiesbach | HL | C | 400.000 € |
| B116 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. | Frankfurt - Ober-Erlenbach - Burgholzhausen | KOM | C | 1.800.000 € |

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Baulast | Priorität | Kosten- rahmen |
|------|--|--|---------|-----------|-------------------|
| B129 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht und Beleuchtung anbringen. | Nähräumlich | KOM | C | 230.000 € |
| B141 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Stierstadt - Weißkirchen - Frankfurt | KOM | C | 390.000 € |
| B142 | Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg. | Oberstedten - Oberursel - Schulen - Bomm. | KOM | C | 60.000 € |
| B143 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Kronberg - Steinbach - Weißkirchen | KOM | C | 270.000 € |
| B164 | Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg. | Schneidhain - Königstein - Schulen - Kronberg | KOM | C | 40.000 € |
| B176 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Mammolshain - Schwalbach | KOM | C | 180.000 € |
| B186 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radweges. | Ober-Erlenbach - Seulberg - Friedrichsdorf | KOM | C | 550.000 € |
| B035 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Laubach - Wilhelmsdorf | KOM | C | 620.000 € |
| B061 | Reduzierung Fahrbahnquerschnitt / Ausbau Gehwege und Freigabe für den Radverkehr. | Neu-Anspach - Usingen / Anbindung Usingen Bf. | KOM | C | 520.000 € |
| B131 | Treppe durch Rampe ersetzen und Weg verbreitern und mit asphaltierter oder asphaltähnlicher Oberfläche ausbauen. | Schneidhain - Königstein (Schulzentrum) | KOM | C | 120.000 € |
| B068 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. | Mauloff - Riedelbach | K | C | 530.000 € |
| B078 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Westerfeld - Wehrheim/Lochmühle - Friedrichsdorf | KOM | C | 840.000 € |
| B139 | Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg. | Stierstadt - Weißkirchen - Niederursel - Frankfurt | KOM | C | 130.000 € |
| B147 | Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg. | Steinbach - Eschborn/Frankfurt | KOM | C | 100.000 € |
| B041 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Wernborn - Usingen | K | C | 70.000 € |
| B086 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Neu-Anspach - Wehrheim | KOM | C | 60.000 € |
| B033 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges mit Querungshilfe über die Kreisstraße. | Niederlauken - Wilhelmsdorf - Usingen | K | C | 250.000 € |
| B011 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Naunstadt - Grävenwiesbach | L | C | 220.000 € |

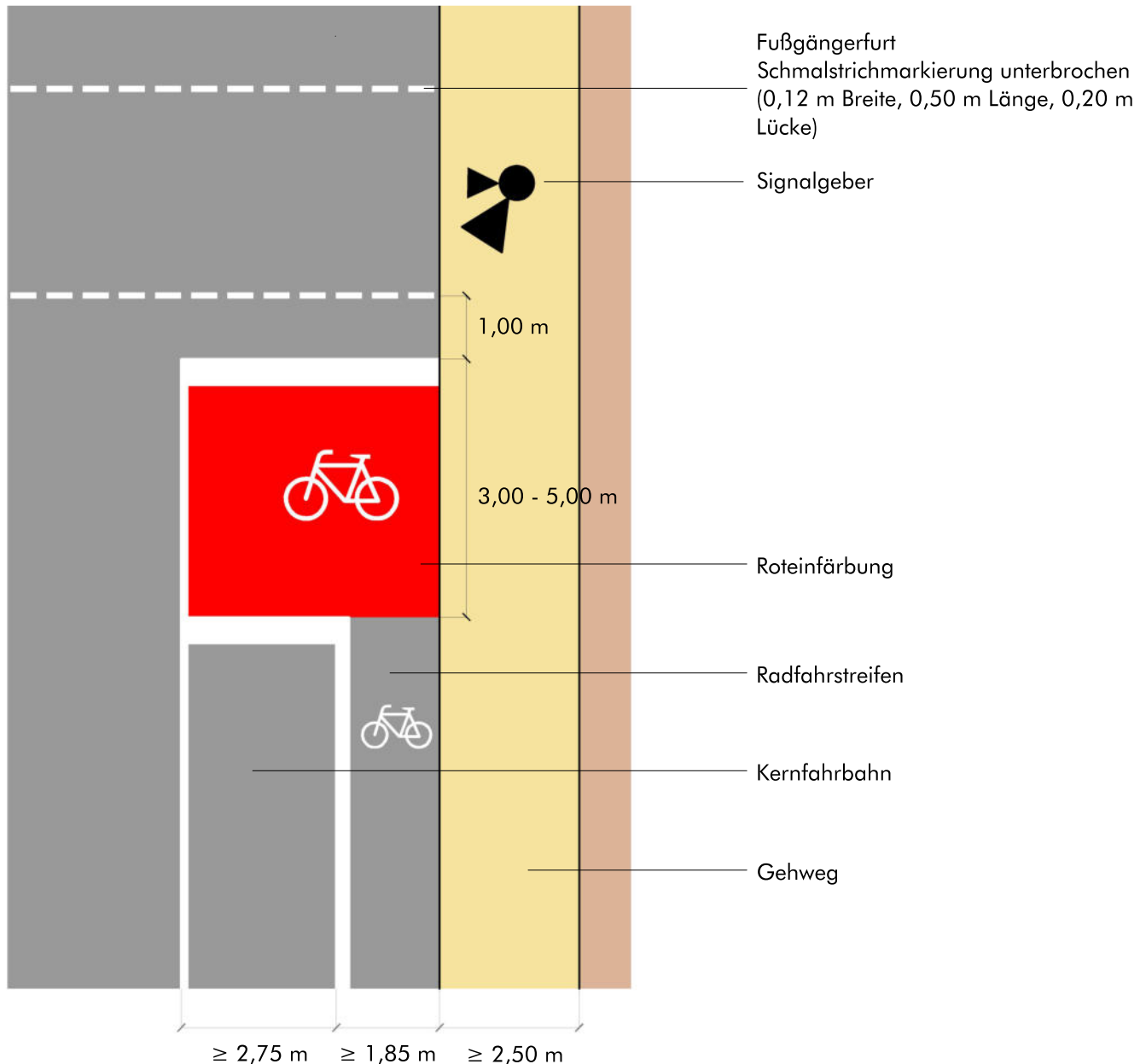
| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Baulast | Priorität | Kosten- rahmen |
|------|--|--|---------|-----------|-------------------|
| B013 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Naunstadt - Grävenwiesbach | L | C | 80.000 € |
| B039 | Sanieren der schadhafte Wegeoberfläche. | Eschbach - Hundstadt - Grävenwiesbach | KOM | C | 120.000 € |
| B103 | Sanieren der schadhafte Wegeoberfläche. | Schmitten - Vordertaunus | HF | C | 90.000 € |
| B050 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Wehrheim - Pfaffenwiesbach - Bad Nauheim/Ober-Mörlen | KOM | D | 1.500.000 € |
| B173 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Königstein/Mammolshain - Schwalbach | KOM | D | 450.000 € |
| B023 | Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg. | Emmershausen - Rod an der Weil | L | D | 800.000 € |
| B051 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radweges. | Usingen - Pfaffenwiesbach | K | D | 2.500.000 € |
| B055 | Asphaltieren des betrachteten Abschnitts und Freigabe für den Radverkehr. | Usingen - Wernborn/Eschbach | KOM | D | 160.000 € |
| B076 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Neu-Anspach - Merzhausen | KOM | D | 200.000 € |
| B087 | Sanieren der schadhafte Wegeoberfläche. | Neu-Anspach - Sandplacken - Vordertaunus | KOM | D | 150.000 € |
| B120 | Sanieren der schadhafte Wegeoberfläche. | Ober-Erlenbach - Ober-Eschbach - HG | KOM | D | 290.000 € |
| B153 | Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg. | Kronberg - Oberhöchstadt - Oberursel | L | D | 410.000 € |
| B012 | Neuordnung Straßenraum, Verbreiterung Gehweg und Freigabe für Radverkehr. Ggf. Reduzierung auf einen Kfz-Fahstreifen | Naunstadt - Grävenwiesbach | L | D | 100.000 € |
| B187 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung eines gesicherten baulichen Querungshilfe am Beginn / Ende des Radweges. | Ruppertshain - Königstein | L | D | 2.500.000 € |
| B088 | Sanieren der schadhafte Wegeoberfläche. | Neu-Anspach - Sandplacken - Vordertaunus | KOM | D | 80.000 € |
| B092 | Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges. | Oberems - Kittelhütte - Schmitten | KOM | D | 220.000 € |
| B089 | Sanieren der schadhafte Wegeoberfläche. | Schmitten - Vordertaunus | KOM | D | 430.000 € |
| B043 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Wernborn - Usingen | KOM | D | 90.000 € |
| B094 | Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht. | Niederreifenberg - Eselheck - Königstein | KOM | D | 120.000 € |
| B060 | Sanieren der schadhafte Wegeoberfläche. | Neu-Anspach - Ober-Mörlen | KOM | D | 270.000 € |

Anlage 12

Musterlösungen

Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis 2021

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2

Anwendungsbereiche:

- In untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeaus fahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellfläche optional (zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen)
- Bei geringer Flächenverfügbarkeit ist die Zuführung in den aufgeweiteten Radaufstellstreifen über einen Schutzstreifen möglich

Bordsteinkante absenken (ML: 3.6)

Maßnahmentyp BOR

Situation:

Bordsteine ohne Absenkung oder Nullabsenkung senken den Fahrkomfort und können im ungünstigen Fall zum Sturz führen. Für Menschen, die auf einen Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind, stellt eine Bordsteinkante ein Hindernis dar.

Maßnahme

Absenken des Bordsteins.

Angestrebte Wirkung:

- Zügiges Vorankommen für Radfahrende
- Minimierung von Sturzrisiken und Hindernissen

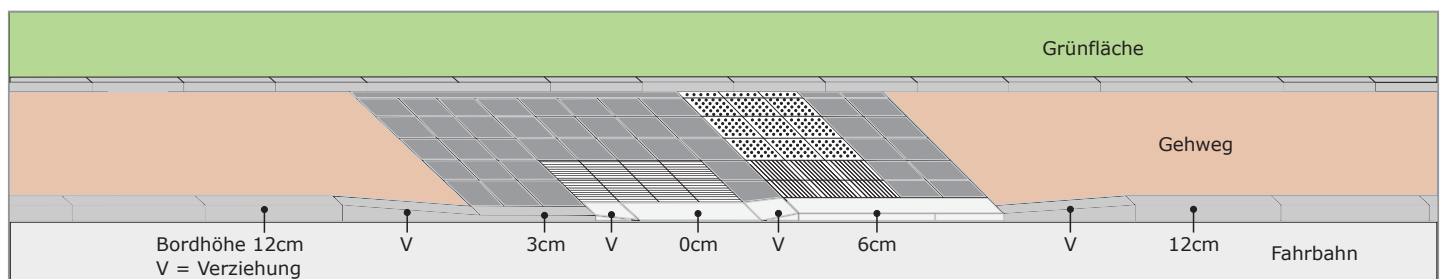
Hinweise:

- Bei Verkehrsmischflächen sollen unterschiedliche Bordhöhen sowie Bodenindikatoren für die unterschiedlichen Nutzergruppen angewendet werden (s. Abbildung 2).
- Für Überführungen von Radwegen oder getrennten Geh- und Radwegen auf die Fahrbahn sollen Bordsteinkanten mit Nullabsenkung gebaut werden (siehe Abbildung 3).
- Weitere Informationen zur korrekten Anwendung von Bodenindikatoren im öffentlichen Raum finden sich in der DIN 32984.

Quelle: DIN Norm 32984

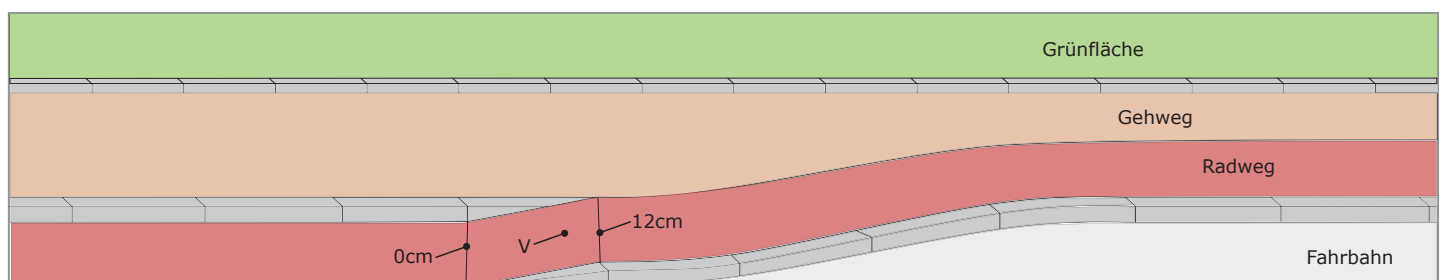


Bordsteinabsenkung Fahrbahn - Radweg, Frankfurt am Main



Querungsstelle mit verschiedenen Bordhöhen und Bodenindikatoren

maßstabslos

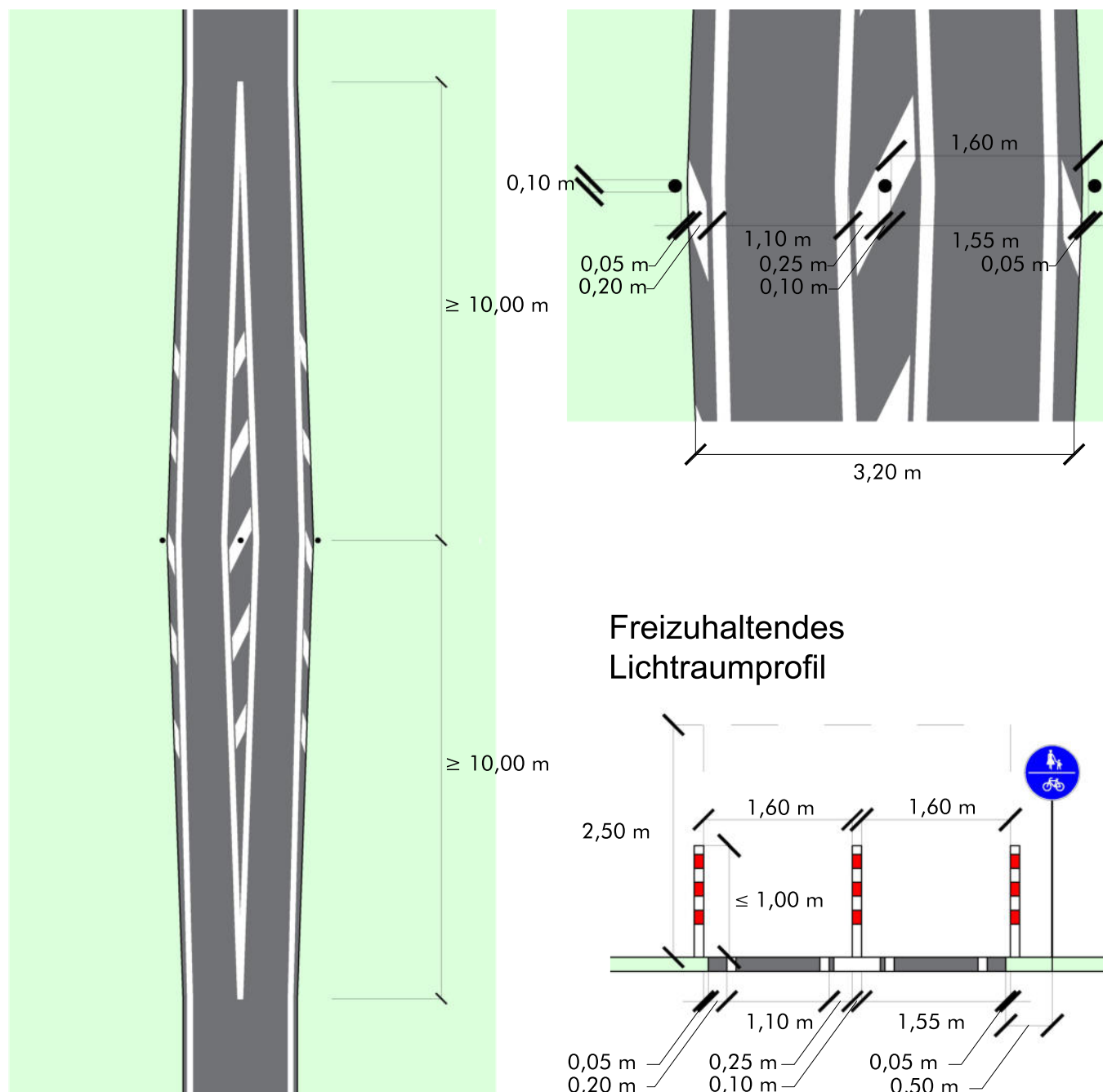


Überführung eines Radweges auf die Fahrbahn mittels Nullabsenkung

maßstabslos

Platzierung von Verkehrseinrichtungen auf der Straße

Radverbindung / Raddirektverbindung: Neubau mit angeordneten Sperrpfosten



- Im Bereich der Sperrpfosten muss der Weg von 2,50 m auf 3,20 m aufgeweitet werden. Die Länge der Verziehung beträgt mind. 10 m.

Kfz-Zufahrtssperren (ML: 3.5a)

Maßnahmentyp DPE - Zufahrtssperren optimieren

Situation:

Zufahrtssperren sind dann sinnvoll, wenn Geh- und Radwege für anliegenden oder durchfahrenden Kfz-Verkehr attraktiv sind, land- oder forstwirtschaftlicher aber nicht über das verträgliche Maß hinaus behindert werden.

Maßnahme

Verhinderung der Zufahrt von Kfz-Verkehr durch Poller oder Einengung mit entsprechender Warnmarkierung.

Angestrebte Wirkung:

- Zufahrt Kfz-Verkehr verhindern
- Verdeutlichung der ausschließlichen Nutzung durch Rad- und Fußverkehr

Hinweise:

- Sperrpfosten und Umlaufsperrern bedürfen einer verkehrsbehördlichen Anordnung
- Markierung sollen taktile wahrnehmbar sein; Sperrpfosten sind auffällig zu färben und voll retroreflektierend auszuführen
- die verbleibende Wegbreite sollte für jede nutzbare Seite min. 1,5 m betragen
- Beim Einsatz von Pollern ist das Umfahren der Poller über die angrenzenden Flächen mittels Hindernissen (Steine, Baumstämme etc.) zu verhindern. Auch diese sollen durch reflektierende Elemente gut sichtbar sein.



Abbildung 1: Warnmarkierung eines Sperrpfostens

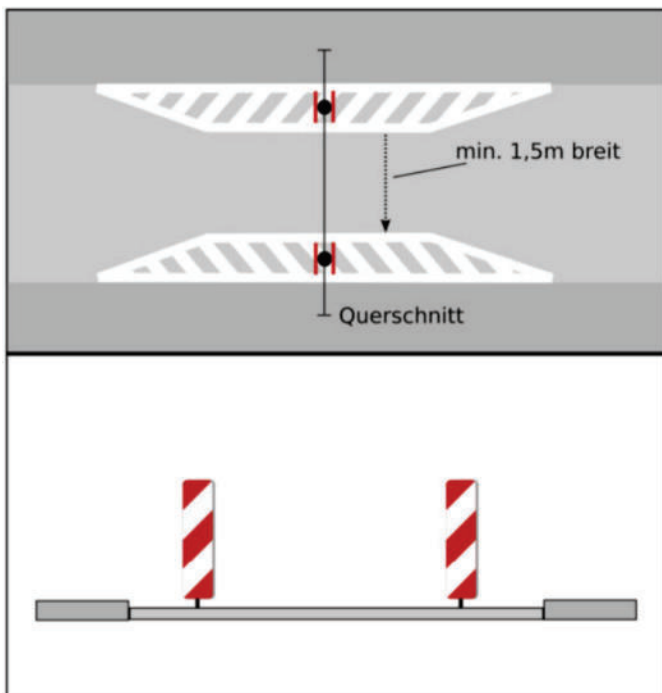


Abbildung 2: Fahrbahnverengung mit Warnbarken und Markierung

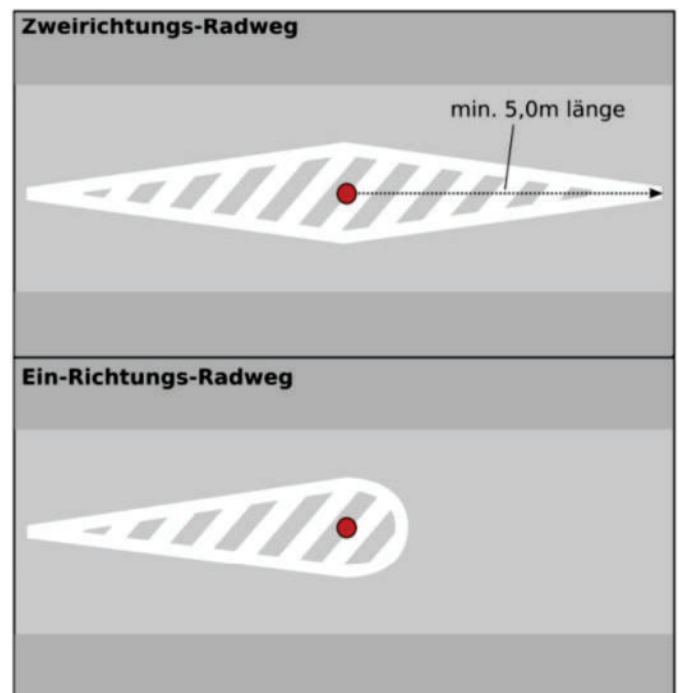
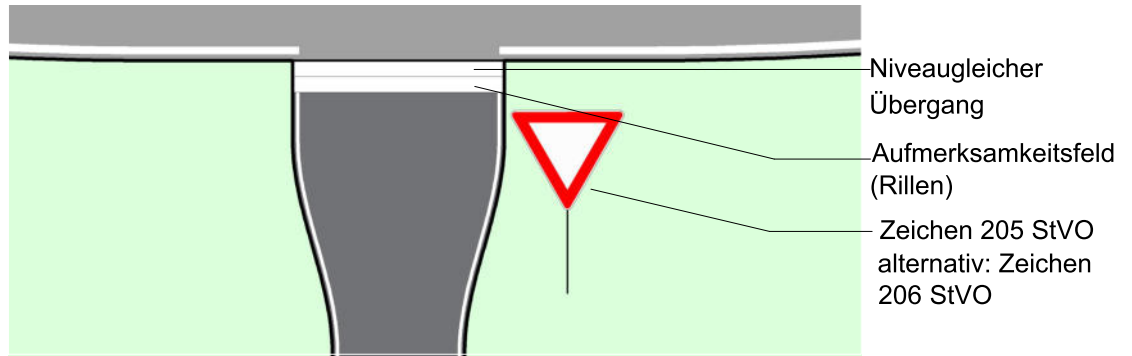


Abbildung 3: Markierung mit Sperrpfosten

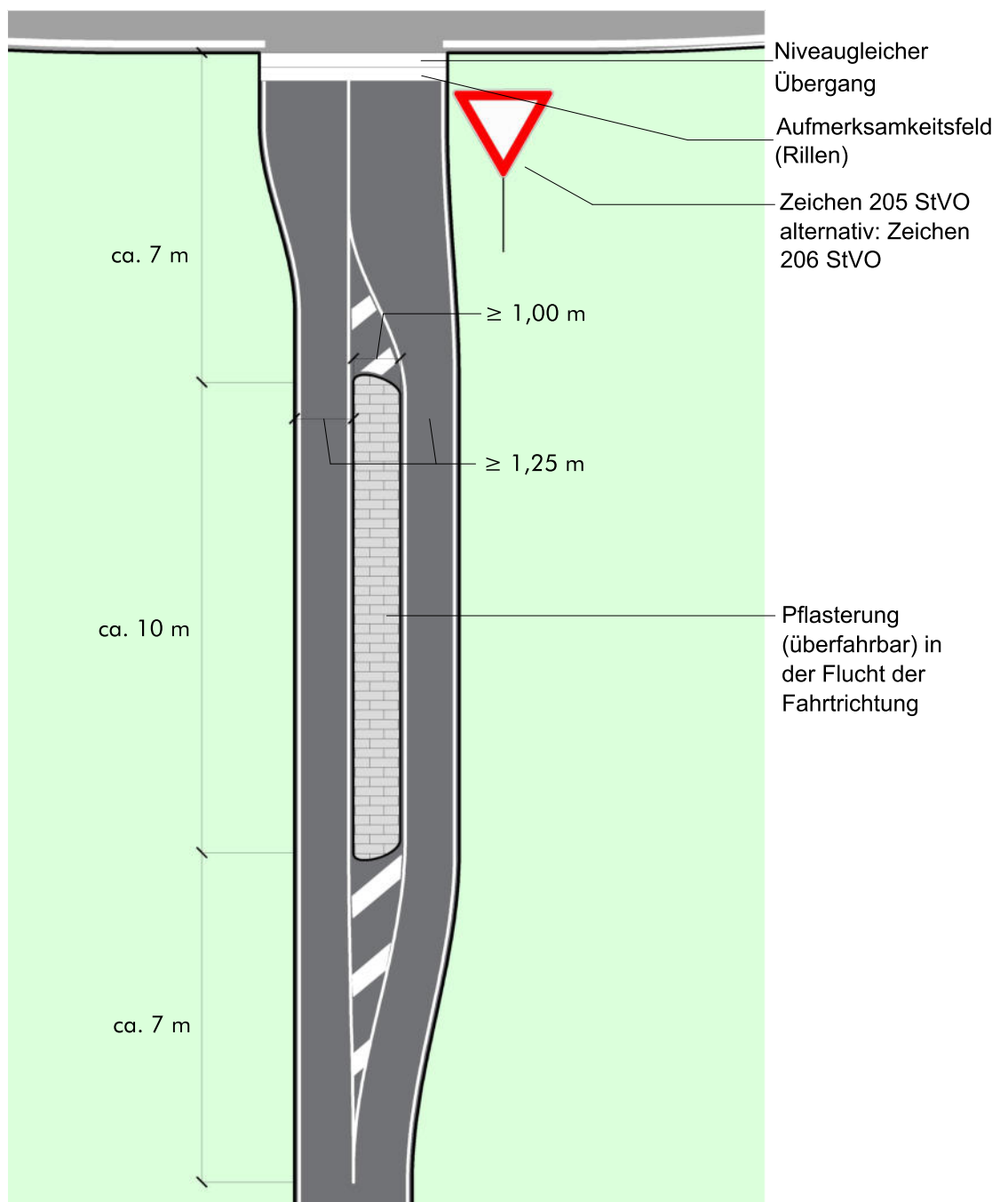
Verdeutlichung der Wartepflicht für den Radverkehr außerorts

Verkehrszeichen und Markierung (Regelfall)



Materialwechsel in der Einmündung

(im Ausnahmefall, z. B. bei schwerer Erkennbarkeit der Querungsstelle oder an Gefällestrecken)



Umlaufsperrern ersetzen / korrigieren (ML: 3.5b)

Maßnahmentyp DPE - Aufmerksamkeit an Gefahrensituationen schaffen

Situation:

Umlaufsperrern (Drängelgitter) sind auf Radwegen häufig anzutreffen, wo vorfahrtsberechtigten Straßen gequert werden müssen oder unübersichtliche Situationen und Gefahrenstellen bestehen.

In beiden Situationen ist das Ziel von Umlaufsperrern, den Radverkehr abzubremsen.

Umlaufsperrern stellen insbesondere für Radfahrende mit Anhängern, Lastenrädern oder Gepäcktaschen ein erhebliches Hindernis dar. Für unsichere Radfahrende besteht an zu eng gesetzten Umlaufsperrern Sturzgefahr. Umlaufsperrern dürfen nur bei besonderer Gefahrenlage angeordnet werden. Der Einsatz ist auf den absolut notwendigen Umfang zu begrenzen.

Maßnahme:

Umlaufsperrern werden durch andere Elemente zur Aufmerksamkeitssteigerung ersetzt. Dies können Markierungen, Beschilderungen oder taktile Elemente sein.

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung des Fahrkomforts
- Vermeidung von Stürzen
- Barrierefreiheit für alle Verkehrsteilnehmenden

Hinweise:

- Umlaufsperrern dürfen nur bei besonderer Gefahrenlage aufgestellt werden. Sie bedürfen einer verkehrsbehördlichen Anordnung.
- Umlaufsperrern sind auffällig und reflektierend zu markieren und in 2,50 m Abstand zueinander anzuordnen.
- Beim Einsatz von Umlaufsperrern ist das Umfahren über die angrenzenden Flächen mittels Hindernissen (Steine, Baumstämme etc.) zu verhindern. Diese müssen durch reflektierende Elemente gut sichtbar sein.
- Bei Querung von Bahnanlagen gelten die Bestimmungen der Deutschen Bahn (Durchgangsbreite 1,50 m, keine Überlappung der Gitter, Notwendigkeit an Nebenbahnen stets prüfen).
- Aufmerksamkeitsstreifen sollten baulich mittels Rippen- oder Noppenplatten angelegt werden.
- Vorfahrtszeichen können ergänzend großflächig auf die Wegeoberfläche markiert werden.



Abbildung 1: Umlaufsperrern mit zu geringer Durchgangsbreite Überlappung der Gitter und ohne (reflektierende) Markierung

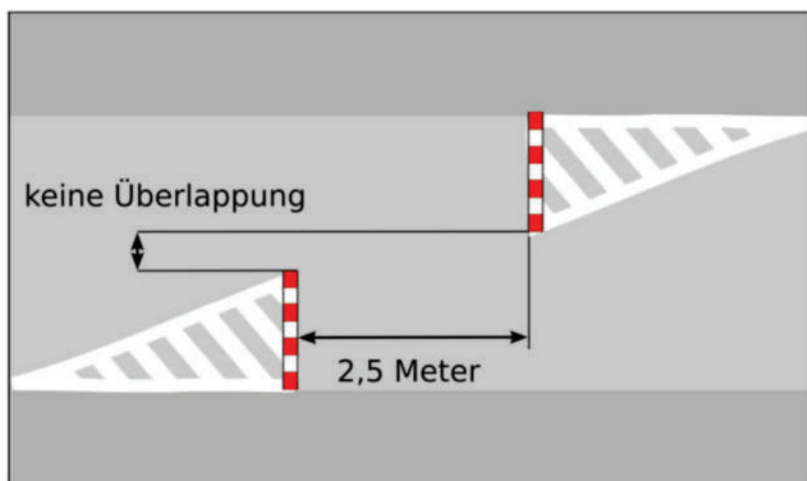


Abbildung 2: Empfohlene Anordnung von Umlaufsperrern - Einsatz von Umlaufsperrern nur bei besonderer Gefahrenlage



Abbildung 3: Baulicher "Rüttelstreifen" mit taktilen Elementen (Rippenplatten) zur Aufmerksamkeitssteigerung

ML: Waldschranken

Situation:

Waldschranken vor Einfahrten in den Forst, sollen den Kfz-Verkehr am Einfahren in den Wald hindern. Die Waldschranken versperren meistens die gesamte Breite des Waldwegs. Radfahrende fahren deshalb oft abseits des befestigten Wegs um die Schranke herum, wobei Nässe zu Rutsch- und Sturzgefahr führen kann. Das Umfahren mit Fahrrädern mit Anhängern, Lastenfahrrädern oder Sonderfahrrädern ist häufig nicht möglich.

Maßnahme:

Die bestehende Schranke soll durch eine "Halbschranke" ersetzt werden. Auf der gegenüberliegenden Wegeseite der Schranke steht ein Pfosten oder eine sonstige Barriere, um ein Vorbeifahren von Autos zu verhindern.

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung des Fahrkomforts
- Vermeidung von Stürzen
- Barrierefreiheit für Radfahrende

Hinweis:

Die Schranke kann einen Stützfuß mit Gelenk aufweisen. Dadurch wird beim Öffnen der Schranke der Weg nicht durch einen Stützpfeiler versperrt. Wie in Abbildung 2 dargestellt, integrieren sich aus Holz gestaltete Schranken gut in das Umfeld.



Abbildung 1, Negativbeispiel: Waldschranke im Hochtaunuskreis, ohne die Möglichkeit für Radfahrende sicher vorbeizufahren.



Abbildung 2, Positivbeispiel: Halbschranke mit Durchfahrtsmöglichkeit für Radfahrende, Quelle: RWE Power

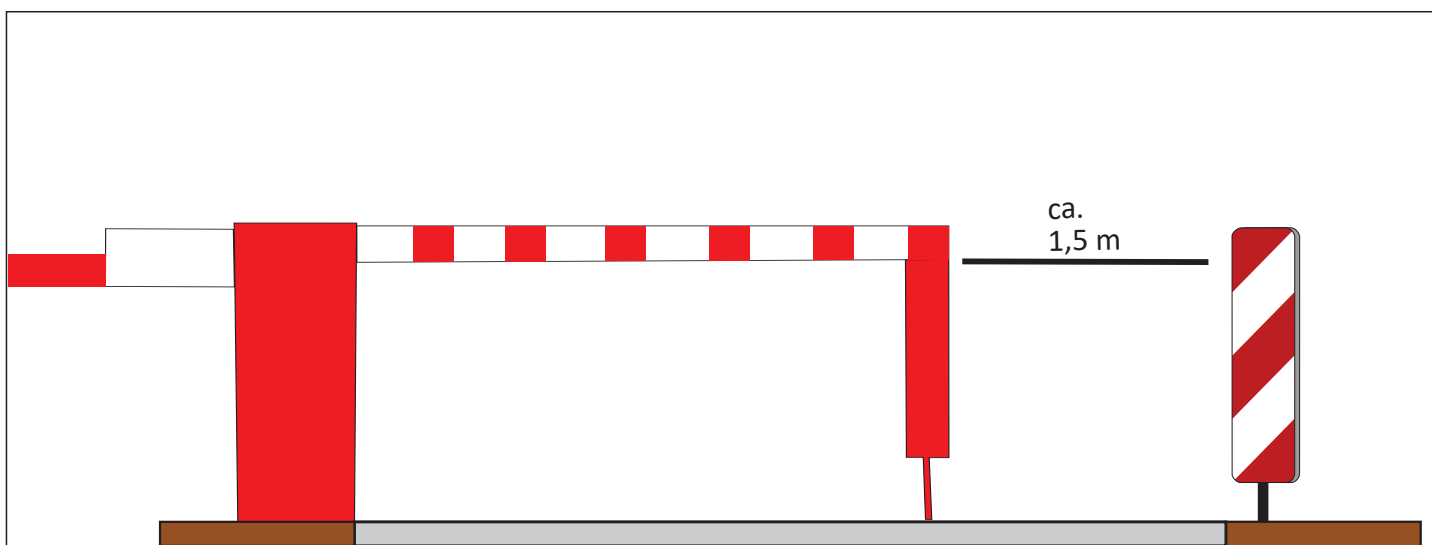


Abbildung 3: Skizze Halbschranke Forst mit Durchfahrtsmöglichkeit Radverkehr

maßstabslos

Entwässerungsrinnen (ML: 3.7)

Situation:

Entwässerungsrinnen sind häufig auf Wirtschaftswegen quer zur Fahrbahn vorhanden. Vor allem bei höheren Geschwindigkeiten oder Gefälle stellen Entwässerungsrinnen eine erhöhte Unfallgefahr für Radfahrende dar. Radfahrende sehen diese Rinnen oftmals erst spät und können bei hohen Geschwindigkeiten nicht rechtzeitig abbremsen.

Maßnahme:

Entwässerungsrinnen können mit einem Gitter befahrbar gemacht werden. Alternativ können diese durch großzügige und offene Mulden ersetzt werden, wodurch der Fahrkomfort erhöht und die Sturzgefahr verringert wird.

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung des Fahrkomforts
- Verringerung der Sturzgefahr
- Frühzeitige Sichtbarkeit durch StVO-Zeichen 112 "Unebene Fahrbahn"

Hinweise:

Vor allem bei Gefälle sind Entwässerungsrinnen eine große Gefahr für Radfahrende und können zu schweren Stürzen führen. Grundsätzlich sollte bei Entwässerungsrinnen eine rechtzeitige Warnung mit StVO-Zeichen 112 "Unebene Fahrbahn" erfolgen, damit Radfahrende sich frühzeitig auf die Gefahr einstellen können und diese auch bei Dunkelheit wahrnehmen.

Die Mulde muss großzügig und ausreichend breit ausgestaltet sein, damit Kanten verhindert werden und keine weitere



Entwässerungsrinne auf Wirtschaftsweg

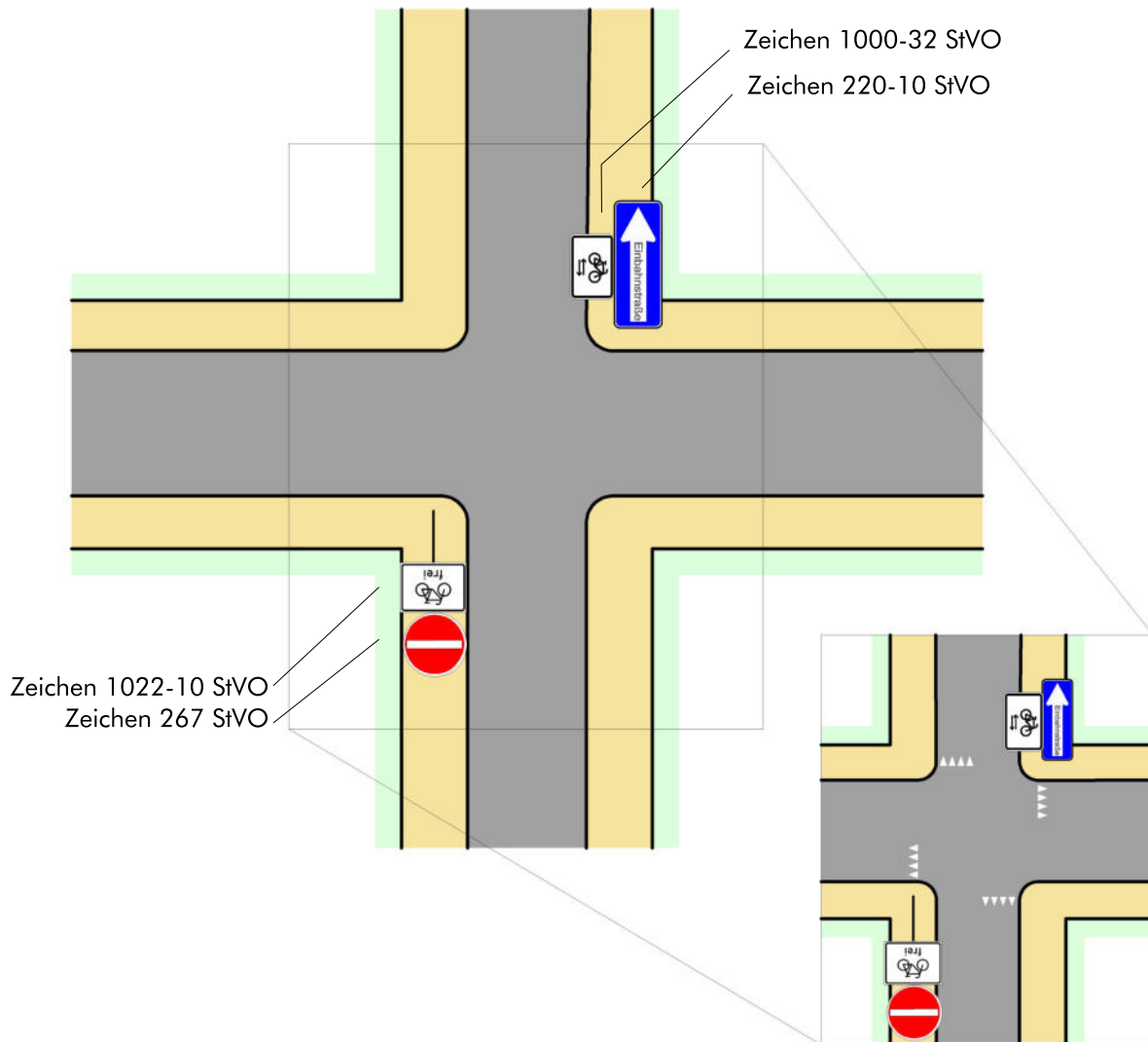


Großzügige Mulde als Entwässerungsrinne



Entwässerungsrinne mit befahrbarem Gitter

Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung innerorts



Regelungen:

- StVO Zeichen 342
- VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 220 Einbahnstraßen
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 7.2

Anwendungsbereiche:

- Einbahnstraßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt.
- Es ist verstärkt darauf zu achten, dass der Knotenpunkt von widerrechtlich parkenden Fahrzeugen frei gehalten wird.

Hinweise:

- Bei sehr geringen Kfz-Verkehrsmengen reichen punktuelle Ausweichmöglichkeiten aus.
- Eine Einfahrtschleuse ist in der Regel nicht erforderlich.
- Bei der Anordnung zur Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr im Gegenverkehr kann sich zur Verdeutlichung der Rechts-vor-Links-Regelung die Markierung von Haifischzähnen (Zeichen 342) empfehlen.

Musterlösung: Ausfahrt / Einmündung sichern - 01

Situation:

Innerörtliche Zweirichtungsführungen des Radverkehrs sind vor allem an stark frequentierten Ausfahrten wie Tankstellen oder Lebensmittelmärkten unfallauffällig, da der Kfz-Verkehr nicht mit von rechts kommenden Radfahrenden rechnet. Oftmals ist zudem die Beschilderung für den Kfz-Verkehr unvollständig und damit die Schuldfrage im Falle eines Unfalls unklar.

Maßnahme:

Im Zuge von vorfahrtsberechtigten Geh- und Radwegen im Zweirichtungsverkehr sollen im Bereich von Einmündungen und stark frequentierten Grundstückszufahrten rot eingefärbte Radverkehrsfurten markiert werden. Zur Verdeutlichung, dass Radfahrende aus beiden Richtungen kommen, werden Radpiktogramme mit Doppelpfeil angebracht. Der Kfz-Verkehr wird mit StVO-Zeichen 205 "Vorfahrt gewähren" und dem Zusatzzeichen 1000-32 "Radverkehr kreuzt von links und rechts" beschildert. Um die Aufmerksamkeit noch stärker zu erhöhen und die gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs zu verringern ist eine Aufpflasterung hilfreich.



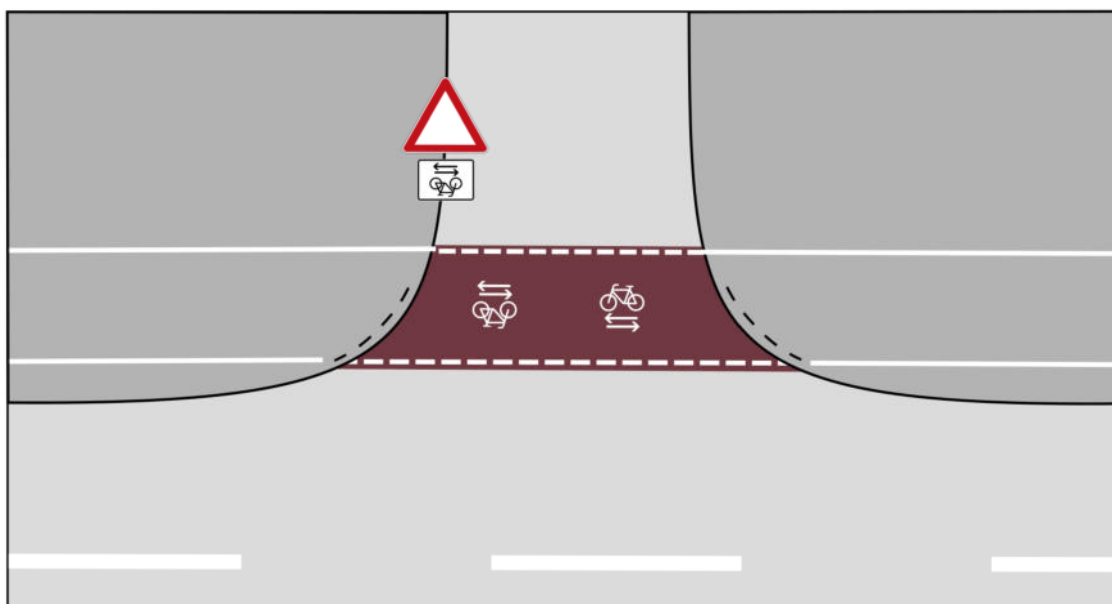
Rot eingefärbter Zweirichtungsradweg

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verdeutlichung der Vorfahrssituation
- Erhöhung der Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer an einer möglichen Gefahrenstelle

Hinweise:

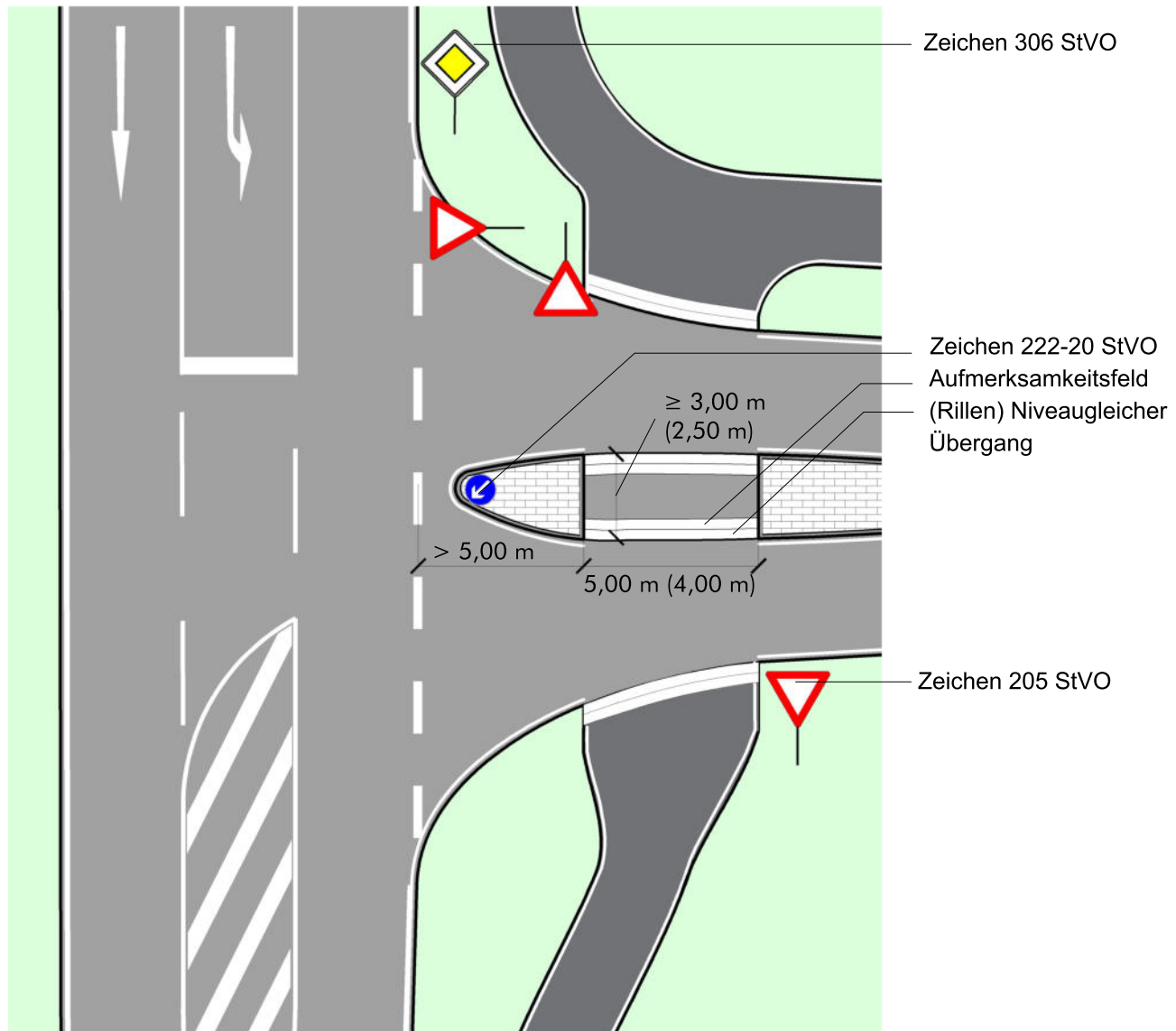
Zweirichtungsradwege sollen innerorts vermieden werden. Es ist grundsätzlich zu prüfen, ob es eine Alternative zum Zweirichtungsradweg gibt. Bei verträglichen Kfz-Stärken ist eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in Betracht zu ziehen (siehe FGSV ERA 2010). Bei besonders stark frequentierten Ein- und Ausfahrten wird zusätzlich zur Markierung und Beschilderung eine Aufpflasterung empfohlen.



Führung von Radfahrenden an einer gefährlichen Ein- bzw. Ausfahrt bei Zweirichtungsradweg

maßstabslos

Querung einer übergeordneten Straße mit Mittelinsel durch einen gemeinsamen Geh-/Radweg mit Wartepflicht für den Radverkehr außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.3
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012, S. 20 f., S. 79 f.

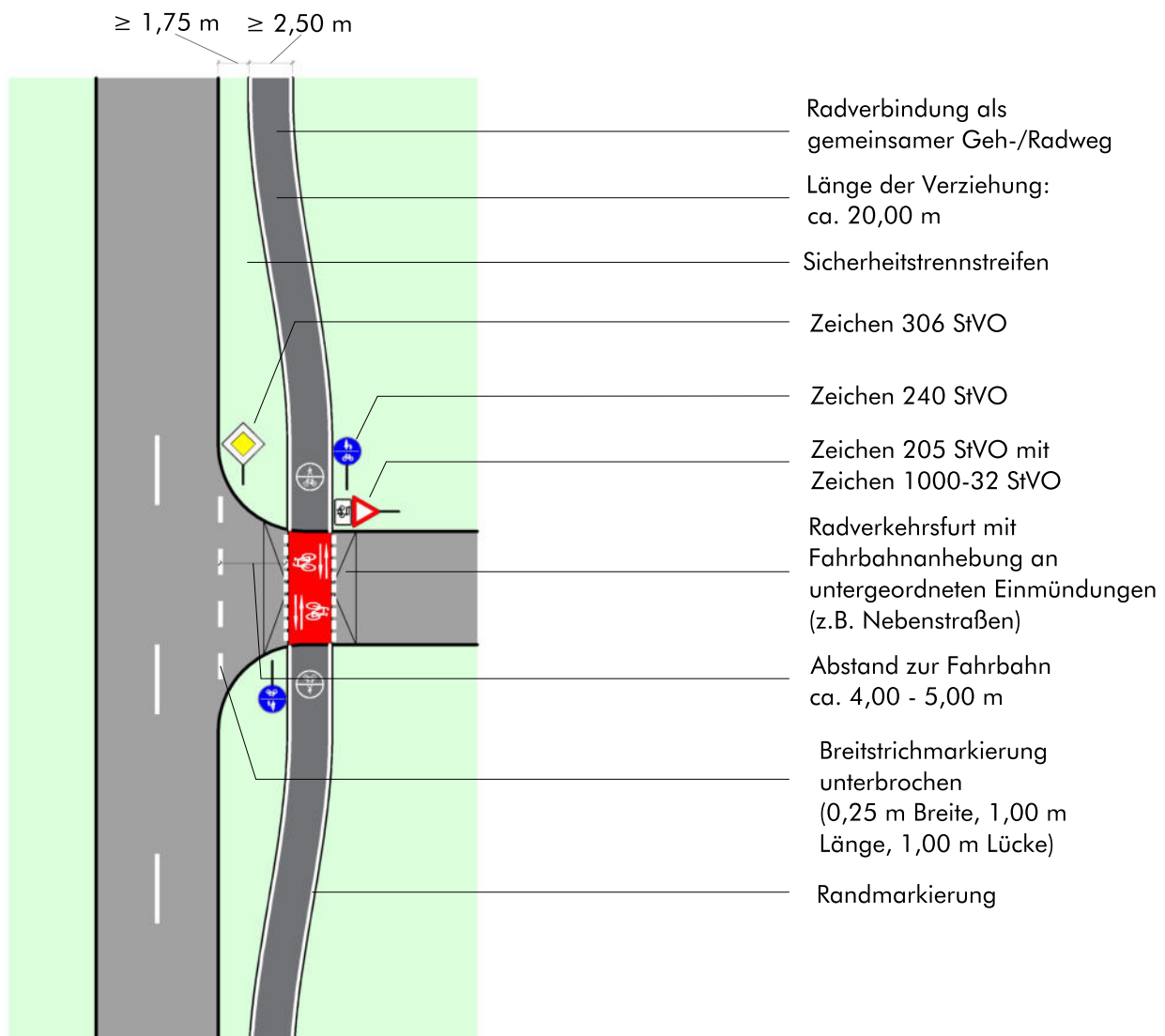
Anwendungsbereiche:

- Außerorts im Zuge bevorzogter Straßen
- Ausnahmefall, falls eine bevorzogene Führung ausgeschlossen werden muss.

Hinweise:

- Der Radverkehr wird abgesetzt von der Fahrbahn (in der Regel > 5,00 m entfernt) über die Einmündung geführt.
- Die Markierung von Radverkehrsfurten ist nicht zulässig.
- Zur Verdeutlichung der Wartepflicht ist in beiden Fahrtrichtungen das Verkehrszeichen Vorfahrt gewähren (Zeichen 205 StVO) vorzusehen.
- Die Verschwenkung darf aus Gründen der Sicherheit und der Akzeptanz nicht abrupt erfolgen. Das Verhältnis des Versatzes zur Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen.
- Die Durchfahrtsbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Querung einer nachgeordneten Straße ohne Mittelinsel im Zuge einer übergeordneten Straße außerorts



- Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.3
 - Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012, S. 20 f., S. 79 f.
- Anwendungsbereiche:**
- Außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen und schwach belasteten Einmündungen
- Hinweise:**
- Der Radverkehr wird abgesetzt von der Fahrbahn (maximal 5,00 m entfernt, entsprechend StVO und VwV-StVO zu § 9 Abs. 3) über die Einmündung geführt.
 - Die Verschwenkung darf aus Gründen der Sicherheit und der Akzeptanz nicht abrupt erfolgen. Das Verhältnis des Versatzes zur Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen.
 - Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen.

ML: Asphaltieren von Wegen (OAA)

Situation:

Forst- und landwirtschaftliche Wege und Wege in Grünanlagen sind häufig nicht asphaltiert. Solche in der Regel wassergebundenen, teilweise auch unbefestigte Wege verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt insbesondere auf Gefällestrrecken oder in Kurven die Sturzgefahr.

Während oder nach Niederschlag führen wassergebundene Wege zu erhöhtem Verschleiß am Fahrrad und zu Verschmutzung der Kleidung. Zusätzlich ist das Räumen und Reinigen der Wege nicht möglich. Ein ganzjähriges Befahren der Wege und eine nachhaltige Entlastung anderer Verkehrsträger (Kfz-Verkehr, ÖPNV) ist mit den klassischen wassergebundenen Wegedecken nicht erreichbar.



Abbildung 1, Negativbeispiel: Verdichteter Wassergebundene Decke mit Pfützenbildung und schlechter Wasserdurchlässigkeit

Maßnahme:

Die betrachteten Wege sollen asphaltiert oder mittels alternativer Ausbaumöglichkeiten (bspw. Basaltstein/ Spezialsande - siehe Hinweise und Abbildung 2) ausgebaut werden.

Hinweis:

Durch den Einsatz herkömmlicher Asphaltdeckschichten bei Radwegen werden im Vergleich zum natürlichen Wasserhaushalt keine Negativveränderungen festgestellt. Dies belegt unter anderem eine Studie des Landes Mecklenburg-Vorpommern¹.

Durch eine helle Einfärbung der Asphaltdeckschicht kann auch die unter anderem durch Abstrahlung von Hitze entstehende Barrierewirkung für Kleinstlebewesen vermieden werden.

Beim Asphaltieren von Wirtschaftswegen ist mit zunehmender Breite und Nutzung durch schwere land- oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge mit einer stärkeren Versiegelung zu rechnen. Hier können alternative Deckschichten eingesetzt werden. Bewährt haben sich beispielsweise wasserdurchlässige Deckschichten aus einem Gemisch von Basaltstein und Spezialsanden.

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung des Fahrkomforts
- Vermeidung von Stürzen
- Reduzierung Verschleiß und Verschmutzung
- Ganzjährige Nutzbarkeit
- Erhalt des Wasserhaushaltes

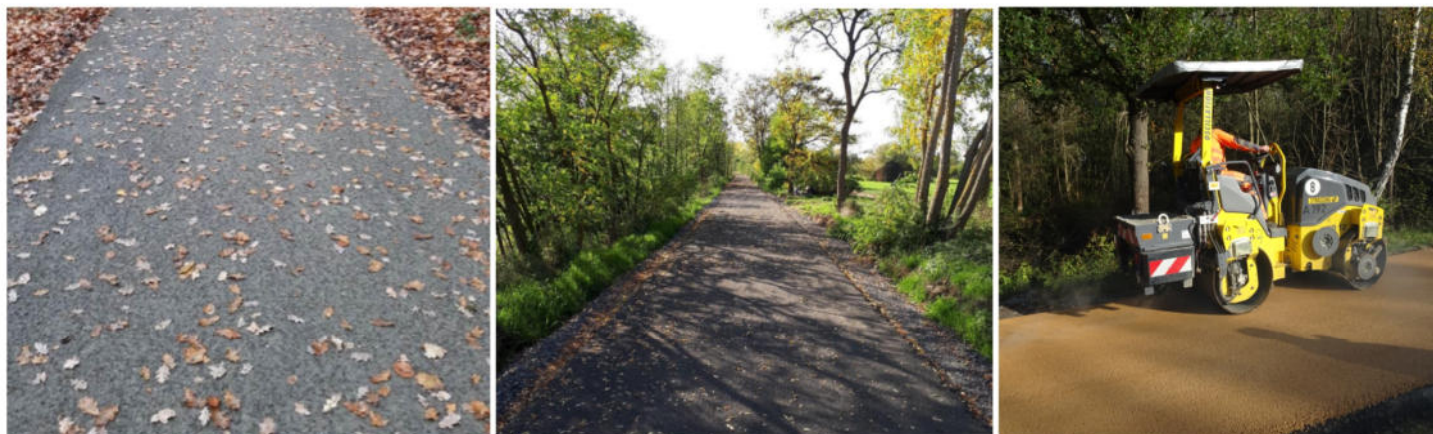


Abb. 2-3: Alternative, asphaltähnliche Oberflächen aus Basaltstein und Spezialsanden - Quelle: BioSi Balastan®, Schweizer ideen-Werkstatt / Abb. 4: Heller Split-Mastix-Asphalt

¹ Überprüfung der Vergleichbarkeit von bodenmechanischen Eigenschaften natürlicher Böden mit Radwegkonstruktion in naturnahen Bereichen, Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin, 2009

ML: 2.1 - Wassergebundene Wegedecken Forstwege

Situation:

Das Radverkehrsnetz verläuft oftmals über wassergebundene Forstwege, die teilweise über eine grobe Schotterdecke verfügen. Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften; durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr, insbesondere nach Regen oder im Winter. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad. Verschmutzung der Kleidung.

Angestrebte Wirkung:

Möglichst kostengünstige Lösung durch fahradgerechten Ausbau schon vorhandener Schotterwege. Erhalt des Landschaftsbildes und der ökologischen Anforderungen hinsichtlich Boden- und Gewässerschutz. Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts durch feinkörnige, ebene und geschlossene Deckschicht.



Abbildung: Beispiel gut befahrbare wassergebundene Decke

Hinweise:

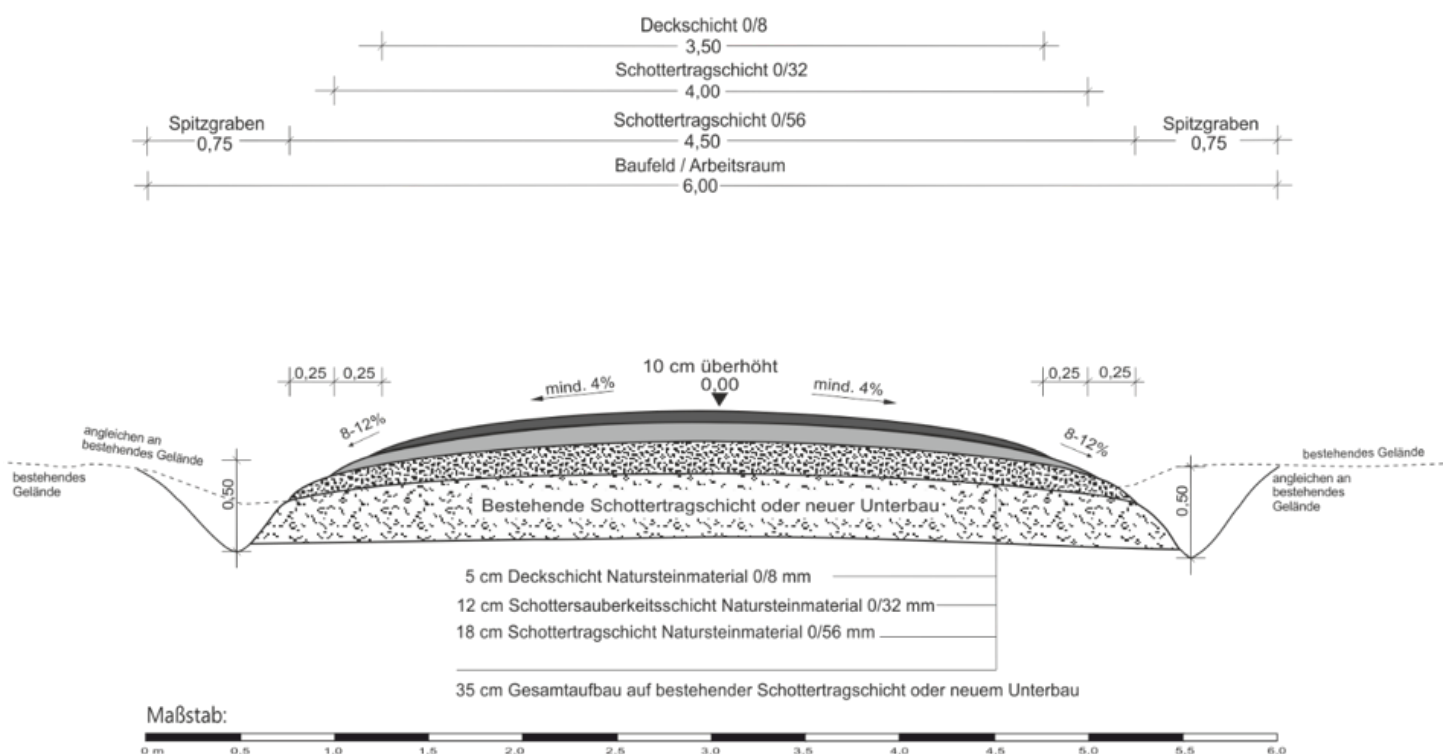
- Nutzungs des schon vorhandenen Unterbaus möglich (fachliche Beurteilung notwendig).
- Anlegen eines aufgewölbten Wegebauprofils (Uhrglasprofil) aus entwässerungstechnischen Gründen. Bei Steigungen über 6 % ist Bauweise mit gebundener Decke von Vorteil.
- Für Radwege wird generell eine asphaltierte Oberfläche empfohlen (u.a. ganzjährig befahrbar; weniger Abrieb- und Verschleißwiderstand). Wassergebundene Decken kommen nur für Freizeitwege, Grünanlagen oder Wege, die hauptsächlich dem Fußverkehr dienen, in Betracht.

Quelle: RLW Teil 1 (2016); M ELW (2009); ERA (2010).

Regelquerschnitt Schotterwegebau 4,5 m Breite Aufbau wassergebundener Weg nach Walzen und Verdichten

Quelle:

 Auf den Höhen 23
 66133 Saarbrücken
 Tel.: 0681 - 82 19 886
 E-mail: kenn.zalbach@velobuero-saar.de
 Internet: www.velobuero-saar.de



Radverkehrsführung an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen mittels einer Piktogrammreihe

Situation:

Mit der Novellierung der StVO 1997 wurde die allgemeine Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben. Um die Wahlfreiheit für den Radverkehr sowie das Nutzungsrecht der Fahrbahn für den Kfz-Verkehr zu verdeutlichen, können Piktogrammreihen eingesetzt werden, sofern die Situation Radverkehrsanlagen erfordert, der verfügbare Straßenraum eine regelkonforme Umsetzung jedoch nicht zulässt. Sie kommen insbesondere zur Schließung von Netzlücken in Frage oder auf Abschnitten, wo der Kfz-Verkehr nicht mit Radfahrenden rechnet.



Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen in Frankfurt Höchst.

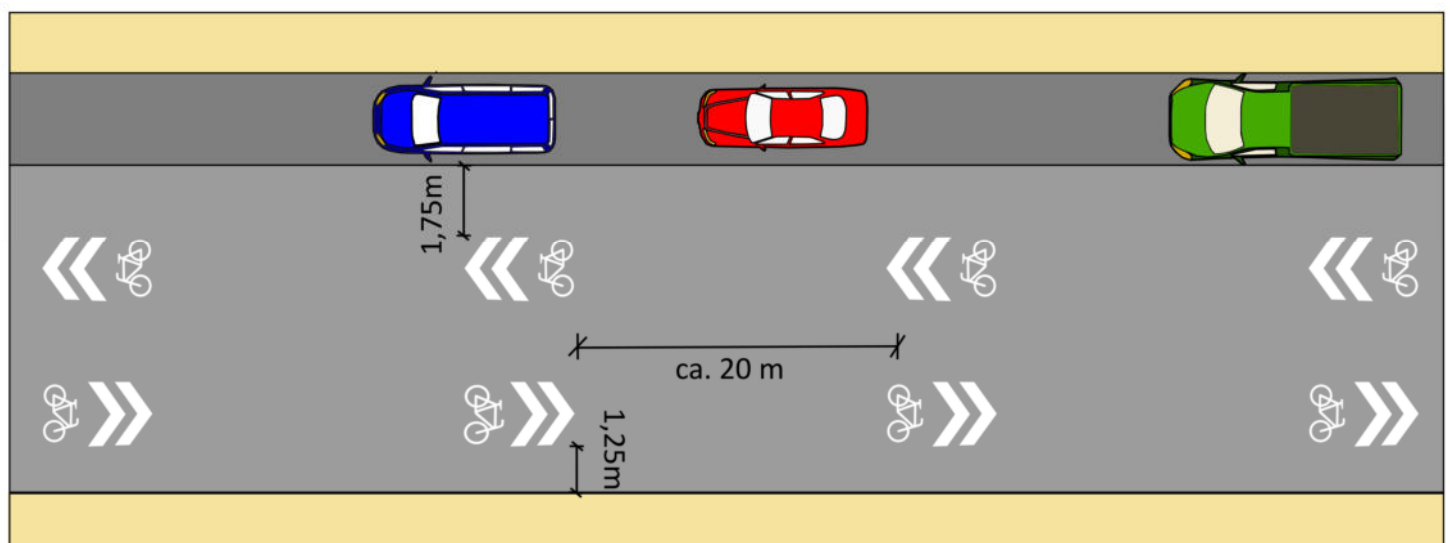
Angestrebte Wirkung:

- Verdeutlichung des Nutzungsrechts der Fahrbahn für den Radverkehr
- Schließung von Netzlücken ohne Radverkehrsanlagen auf Verbindungen mit besonderer Netzrelevanz
- Reduzierung der (illegalen) Seitenraumnutzung und Verhinderung von Konflikten zwischen Fußgängerinnen und Radfahrenden

Hinweise:

Fahrradpiktogrammreihe am jeweils rechten Fahrbahnrand mit einem Piktogrammabstand von etwa 20 m und in ausreichendem Abstand zum Bord (im Falle von Parkständen in ausreichendem Abstand zum ruhenden Verkehr) markieren.

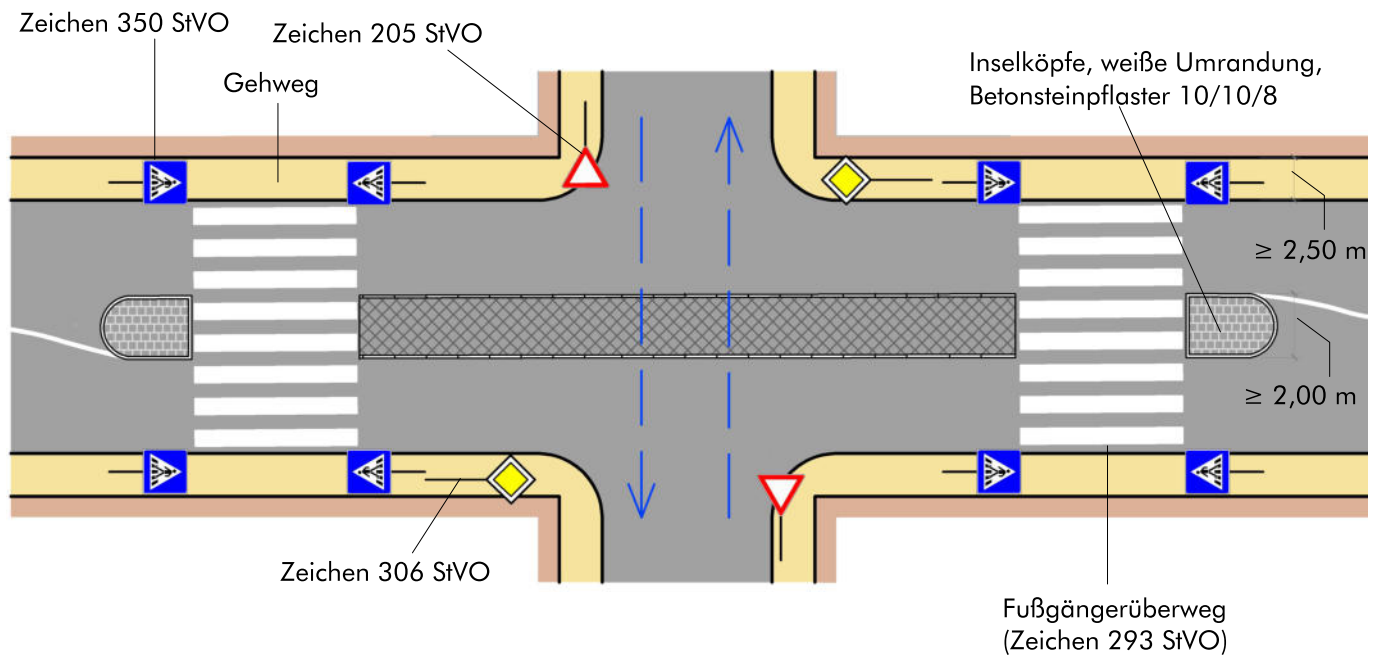
Quelle: Radfahren bei beengten Verhältnissen - Wirkung von Piktogrammreihen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit - Bergische Universität Wuppertal / Technische Universität Dresden - Juni 2021



Führung von Radfahrenden auf der Fahrbahn mittels einer Piktogrammreihe.

maßstabslos

Querungsanlage in Kombination mit Fußgängerüberwegen innerorts



Regelungen:

- StVO §26, Richtlinien für die Anlage von FGÜ, EFA

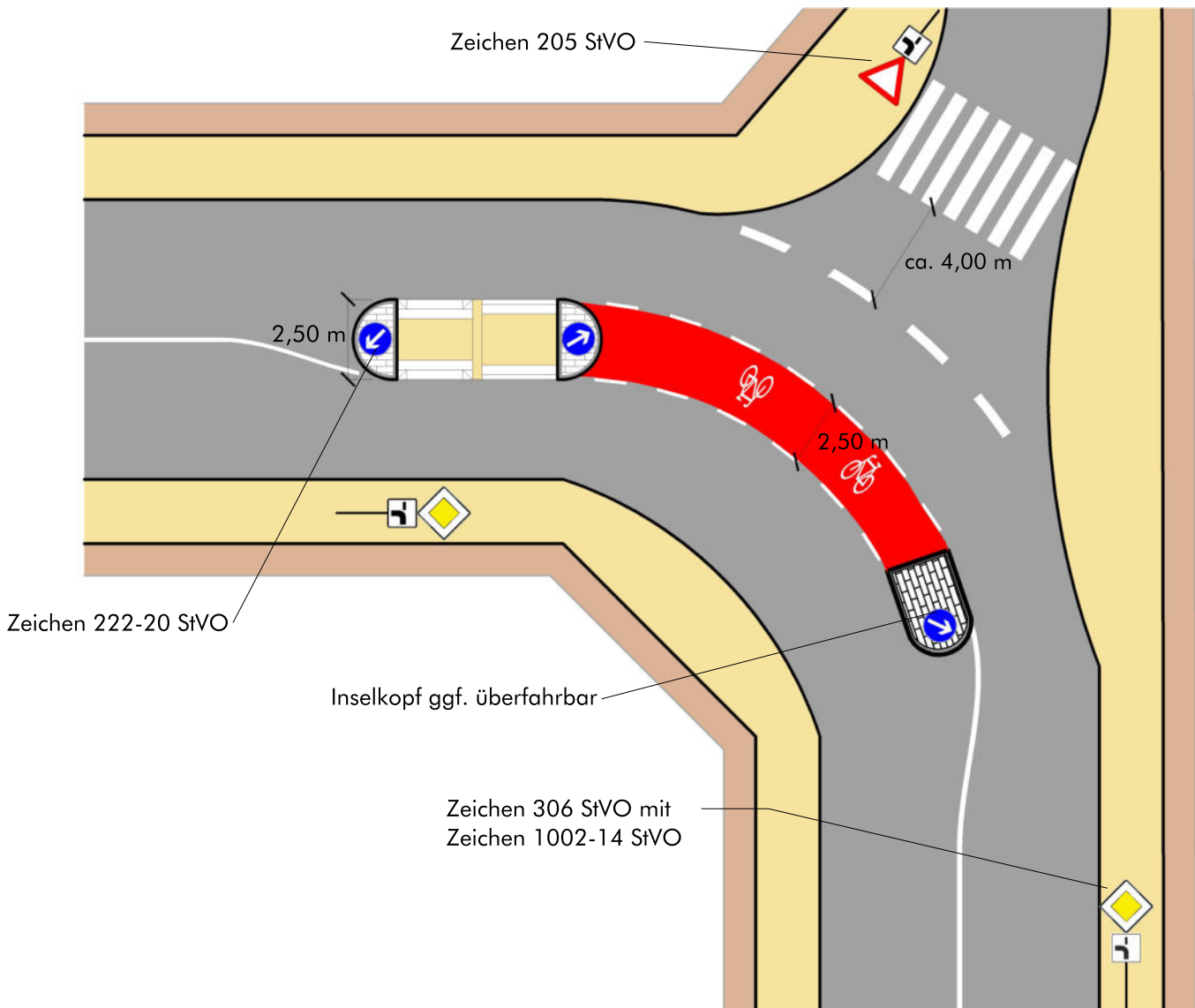
Anwendungsbereiche:

- Innerorts zur Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für links abbiegende und links einbiegenden Radverkehr

Hinweise:

- Bei starkem Überquerungsbedarf durch zu Fuß Gehende
- Aus gestalterischen Gründen kann der überfahrbare Bereich zwischen den Inselköpfen gepflastert werden

Querungshilfe an einer abknickenden Vorfahrt innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.5, Bild 40

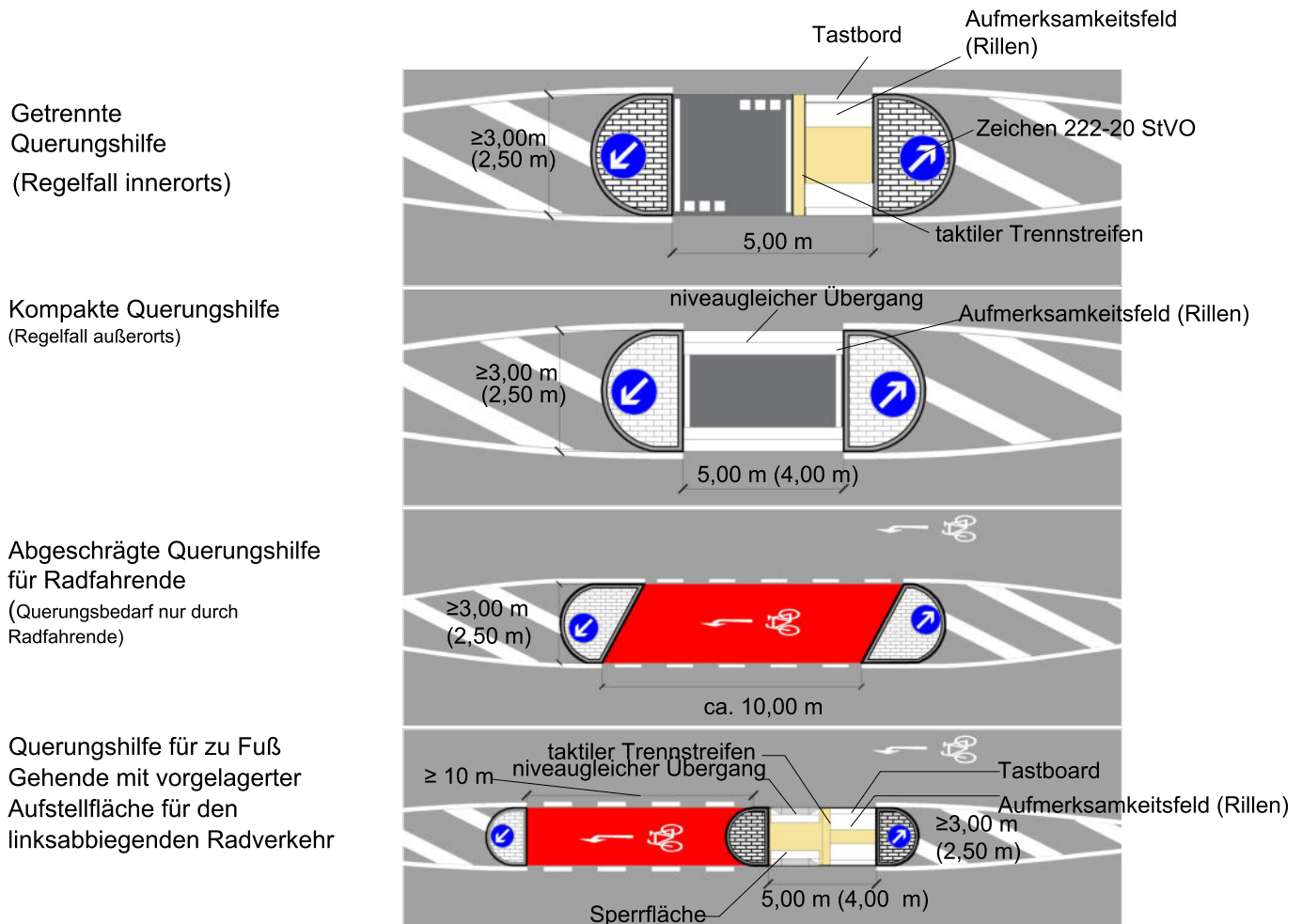
Anwendungsbereiche:

- Ein- und Abbiegen für den Radverkehr in zwei Zügen durch geteilte Mittelinsel

Hinweise:

- Der untere Inselkopf kann bei Bedarf überfahrbar ausgestaltet werden.
- Die Querungshilfe ist für den einbiegenden Radverkehr ab einer Breite von ca. 2,00 m nutzbar.
- Die Befahrbarkeit für große Fahrzeuge ist sicherzustellen.
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen

Verschiedene Ausführungen der Mittelinsel innerorts und außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010) Kapitel 4.3
- RAST 06, Kapitel 6.1.8.2
- RAL (Ausgabe 2012) Kapitel 6.4.10

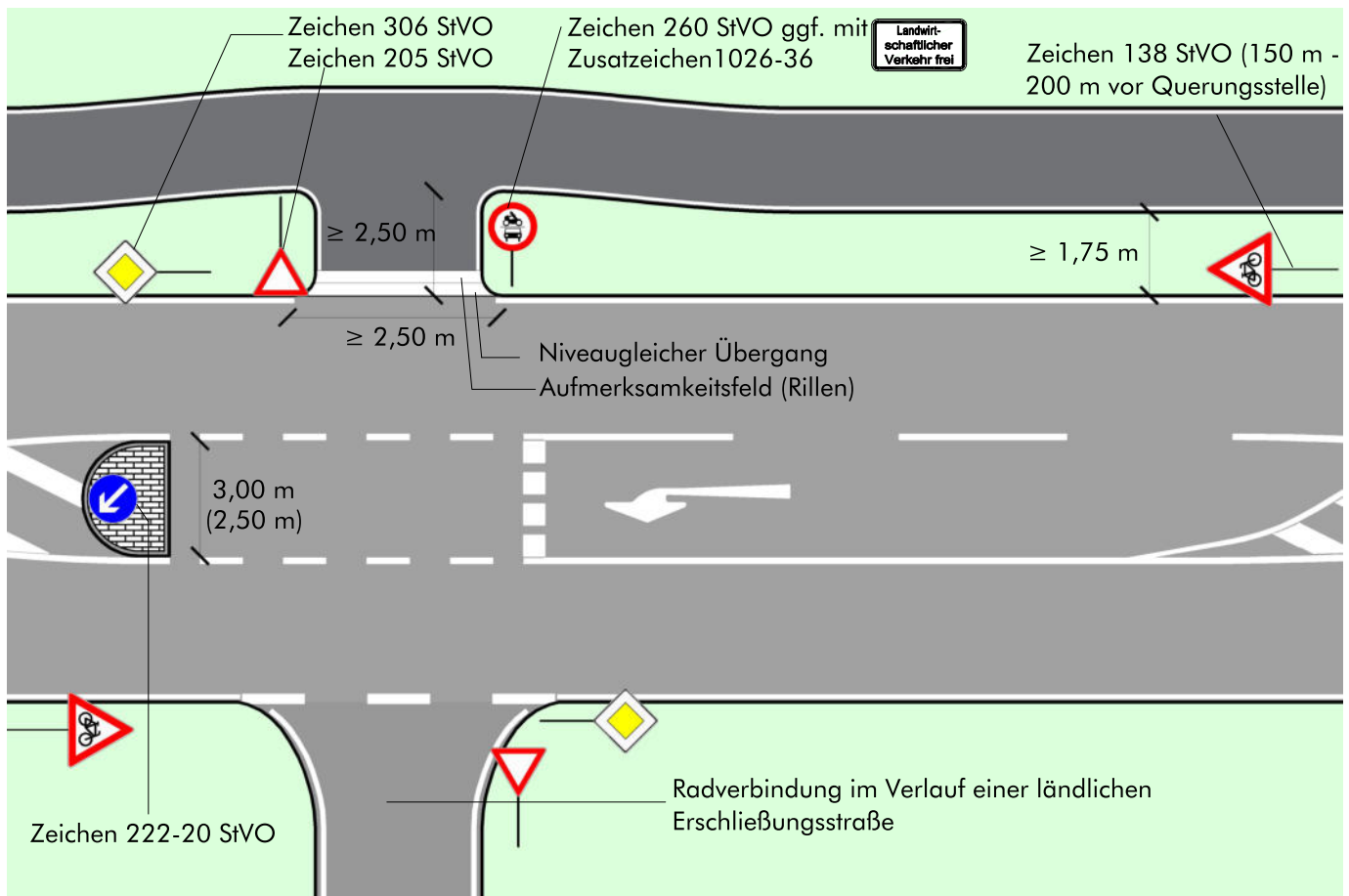
Anwendungsbereiche:

- Leitfaden Unbehinderte Mobilität der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung
- Querung einer übergeordneten Straße.

Hinweise:

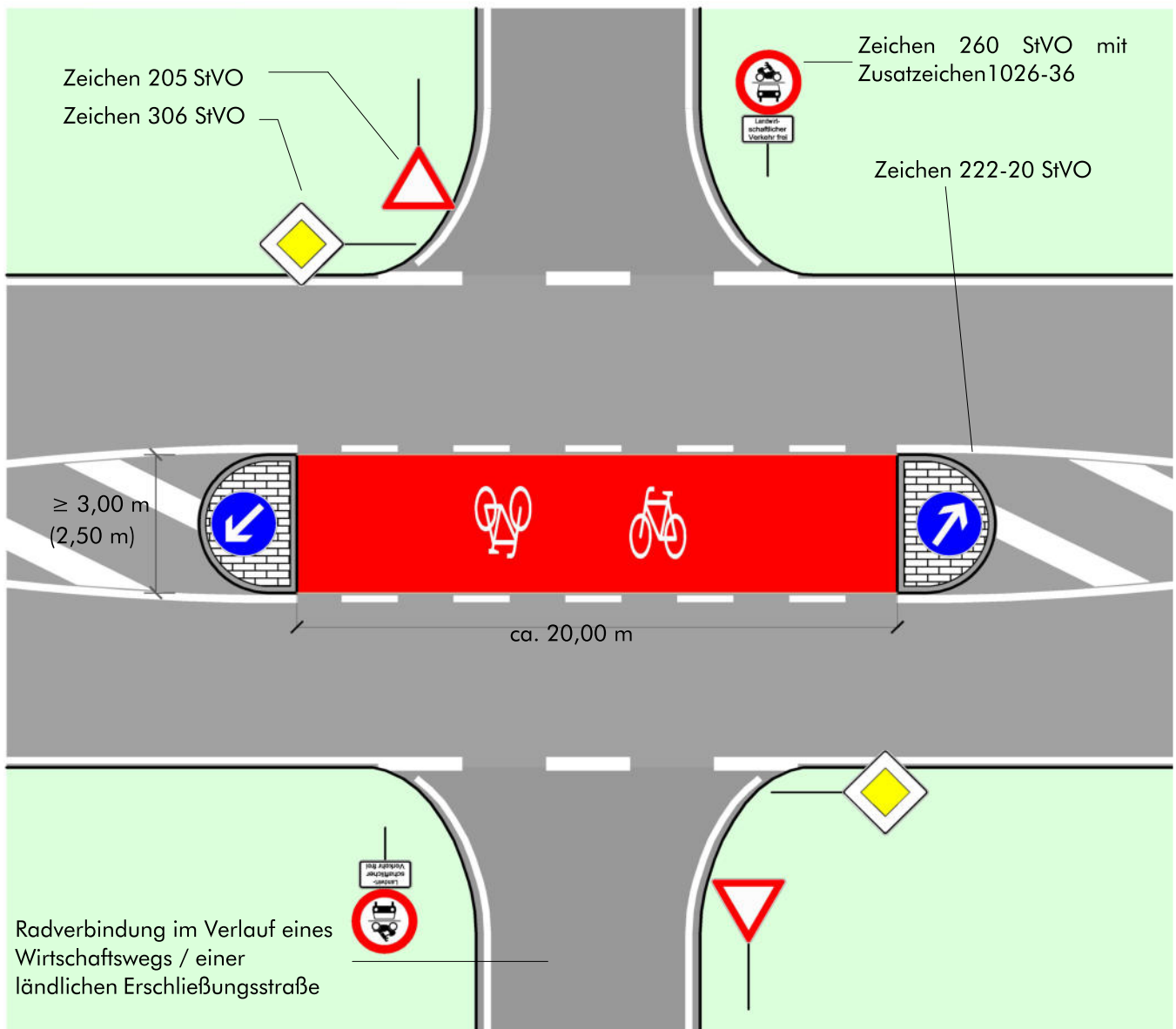
- Bei der Gestaltung der Mittelinseln ist darauf zu achten, dass keine Sichthindernisse entstehen.
- Für den Kfz-Verkehr ist im Zuge von Mittelinseln ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung zu prüfen.
- Außerorts muss vor der Mittelinsel eine Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295 StVO) angeordnet sein. Die zusätzliche Anordnung innerorts - aber außerhalb von Tempo-30-Zonen - wird empfohlen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Bei Hauptverkehrsstraßen muss die Durchfahrtsbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Querung einer übergeordneten Straße im Zuge einer Erschließungsstraße außerorts



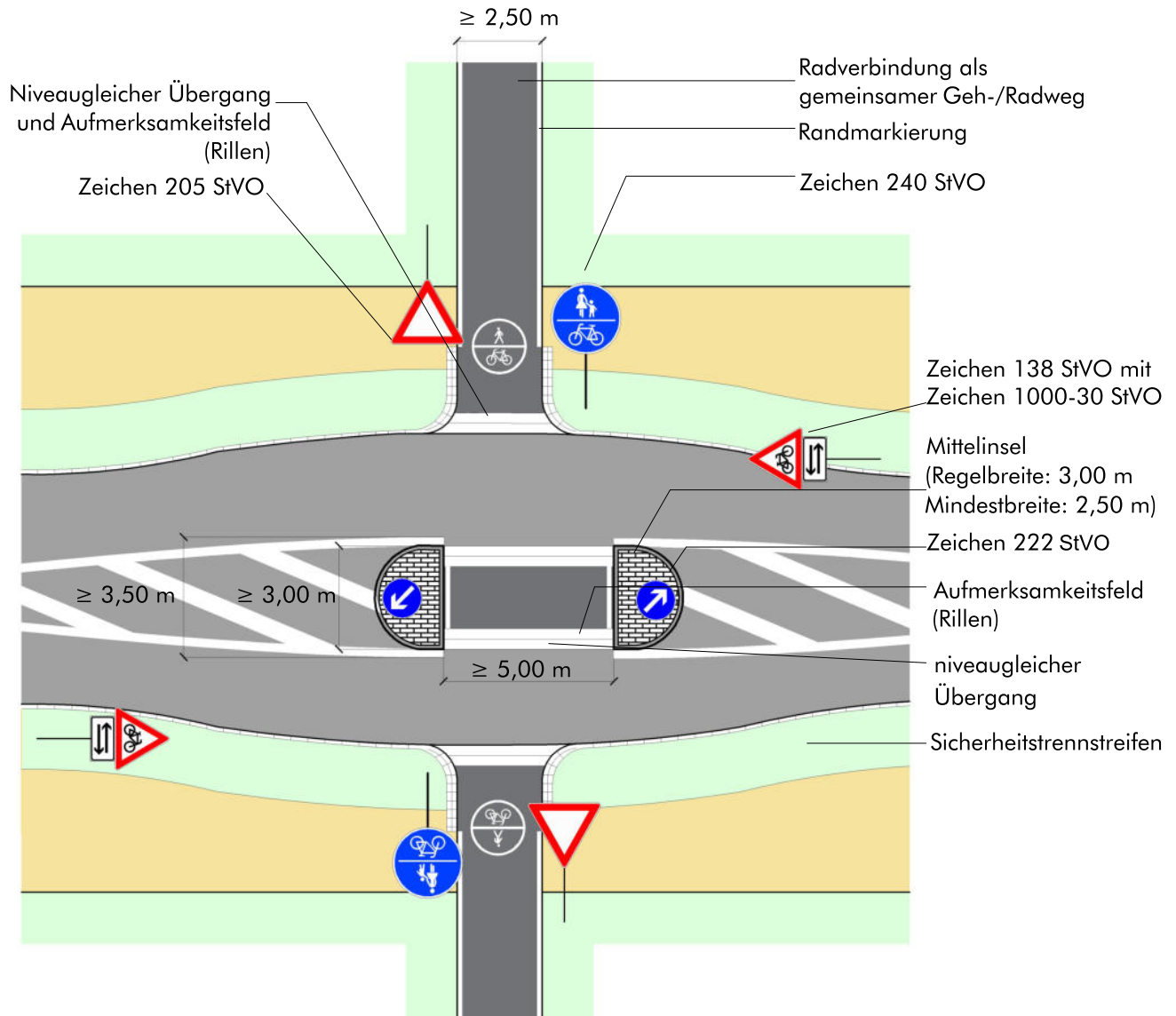
- Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Anwendungsbereiche:**
- Querungshilfe in Verbindung mit kurzem Linksabbiegefahrstreifen bei geringem Abbiegeverkehr.
 - siehe Abschnitt Einsatzgrenzen
- Hinweise:**
- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
 - Die Verkehrsinsel am Beginn des Linksabbiegefahrstreifens kann überfahrbar ausgeführt werden.
 - Im Falle einer angeordneten Benutzungspflicht ist der gemeinsame Geh-/Radweg mit Zeichen 240 StVO zu versehen.
 - Wird auf dem begleitenden Weg der landwirtschaftliche Verkehr freigegeben, ist ein Nachweis der Schleppkurven für landwirtschaftliche Fahrzeuge erforderlich. Die genaue Position des Inselkopfes ist von der erforderlichen Schleppkurve abhängig.
 - Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Querung einer übergeordneten Straße im Zuge eines landwirtschaftlichen Weges außerorts



- Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
 - RAL (Ausgabe 2012), Kapitel 6.4.10
- Anwendungsbereiche:**
- Sonderlösung zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landwirtschaftlicher Fahrzeuge.
 - siehe Abschnitt Einsatzgrenzen
- Hinweise:**
- Die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppekurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen.
 - Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
 - Die Durchfahrtsbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Querungsstelle mit Mittelinsel (gemeinsamer Geh-/Radweg) außerorts (entspricht QH-6)



Regelungen:
Anwendungsbereiche:

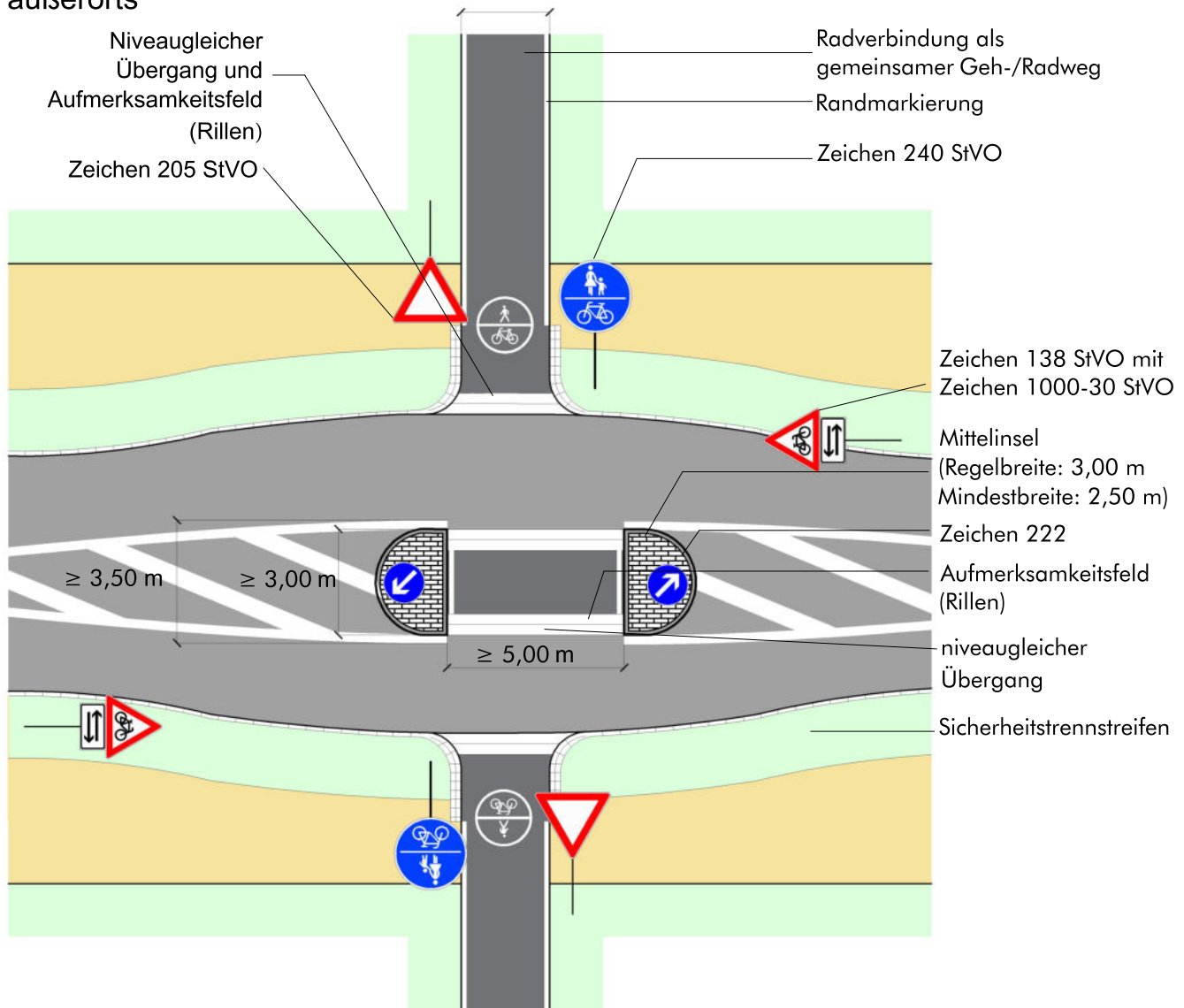
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 2.2.5, Kapitel 9.4.2, Kapitel 10; RAS (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.8.2
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen / bis max. 15.000 Kfz/Tag

Hinweise:

- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
- Aus beiden Näherungsrichtungen sind gute Sichtbeziehungen erforderlich und bei der Planung nachzuweisen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein, ggf. ist eine ortsfeste Beleuchtung zu prüfen.
- Für die verkehrsrechtliche Beschilderung der Querungsstelle sind die Empfehlungen gemäß QH-2 zu berücksichtigen. Das Sichtfeld ist sicherzustellen.
- Die Durchfahrtsbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordföhrung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordföhrung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Gemeinsamer Geh-/Radweg, Querung auf freier Strecke mit Querungshilfe

außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 2.2.5, Kapitel 9.4.2, Kapitel 10
- RAL (Ausgabe 2012), Kapitel 6.4.10

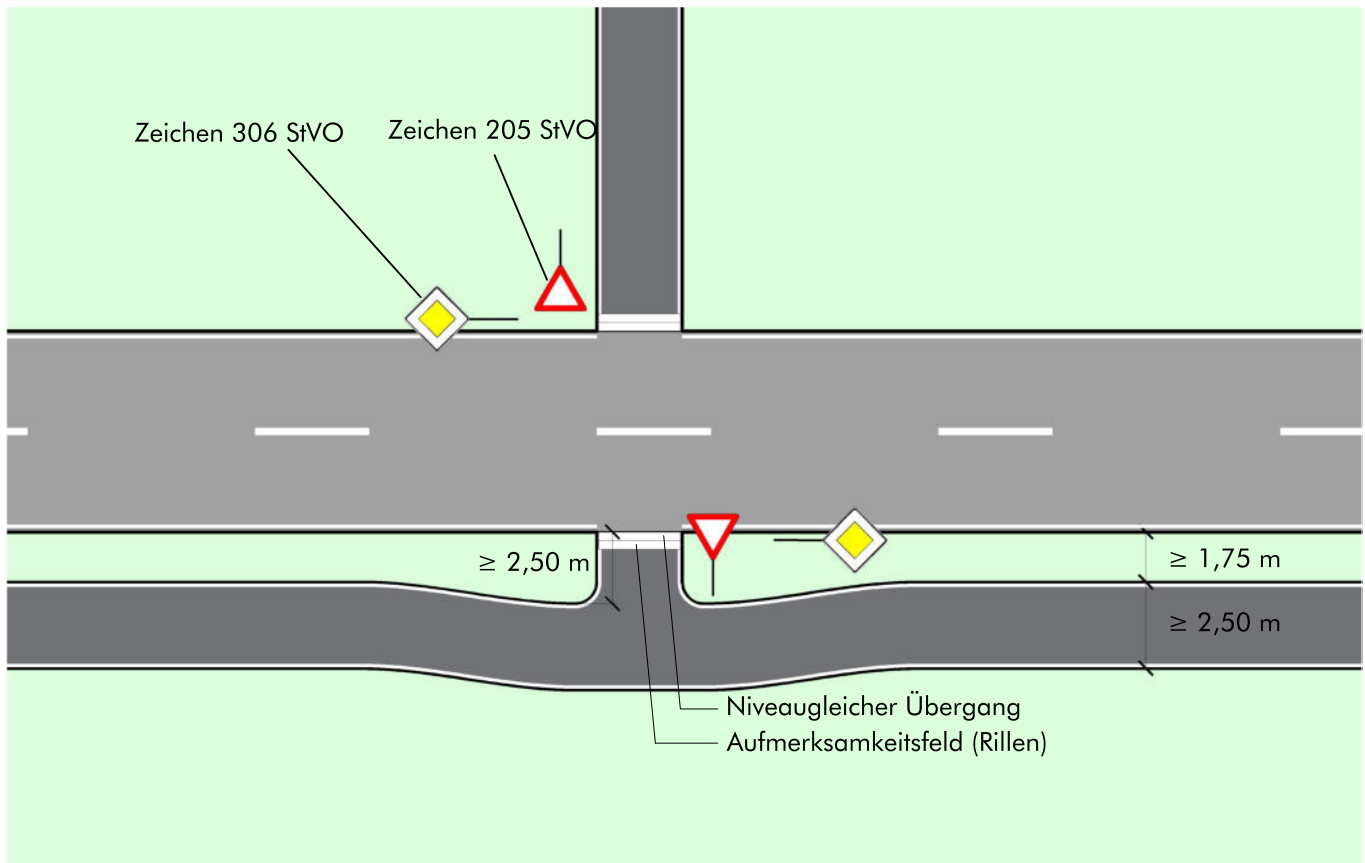
Anwendungsbereiche:

- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

Hinweise:

- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
- Aus beiden Näherungsrichtungen sind gute Sichtbeziehungen erforderlich und bei der Planung nachzuweisen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein, ggf. ist eine ortsfeste Beleuchtung zu prüfen.
- Für die verkehrsrechtliche Beschilderung der Querungsstelle sind die Empfehlungen gemäß QH-2 zu berücksichtigen. Das Sichtfeld ist sicherzustellen.
- Die Durchfahrtsbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Gemeinsamer Geh-/Radweg, Querung auf freier Strecke ohne Querungshilfe außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010) Kapitel 9.4.1
- RAL (Ausgabe 2012) Kapitel 6.6

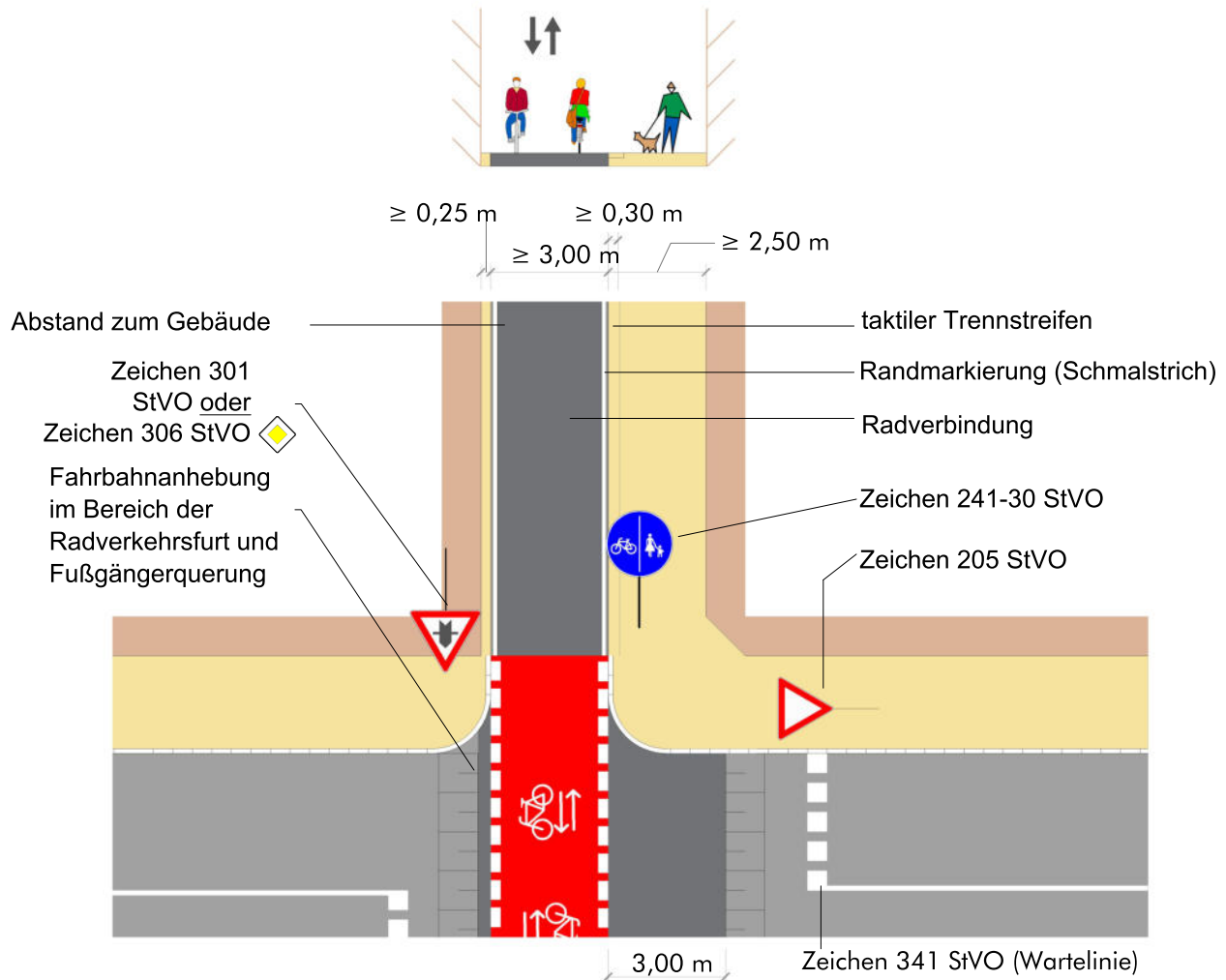
Anwendungsbereiche:

- Überquerung von nicht mehr als zwei Fahrstreifen.
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

Hinweise:

- Für den Kfz-Verkehr ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung, insbesondere bei eingeschränkten Sichtverhältnissen, zu prüfen.
- Es ist für alle Verkehrsteilnehmenden auf eine gute Sichtbeziehung zu achten.
- Die Querungsstelle soll für den Radverkehr eindeutig erkennbar sein.
- Es ist zu prüfen, ob die Kennzeichnung der Querungsstelle mit Zeichen 138 StVO und / oder einem Überholverbot für den Kfz-Verkehr sinnvoll ist.
- Die Querungsstelle muss Tag und Nacht für den Kraftfahrzeugverkehr gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Die Aufstellfläche vor der Querung sollte eine Länge von mindestens 2,50 m aufweisen.
- Die Verschwenkung darf aus Gründen der Sicherheit und der Akzeptanz nicht abrupt erfolgen. Das Verhältnis des Versatzes zur Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen.

Selbstständige Führung (getrennter Geh-/Radweg) innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10

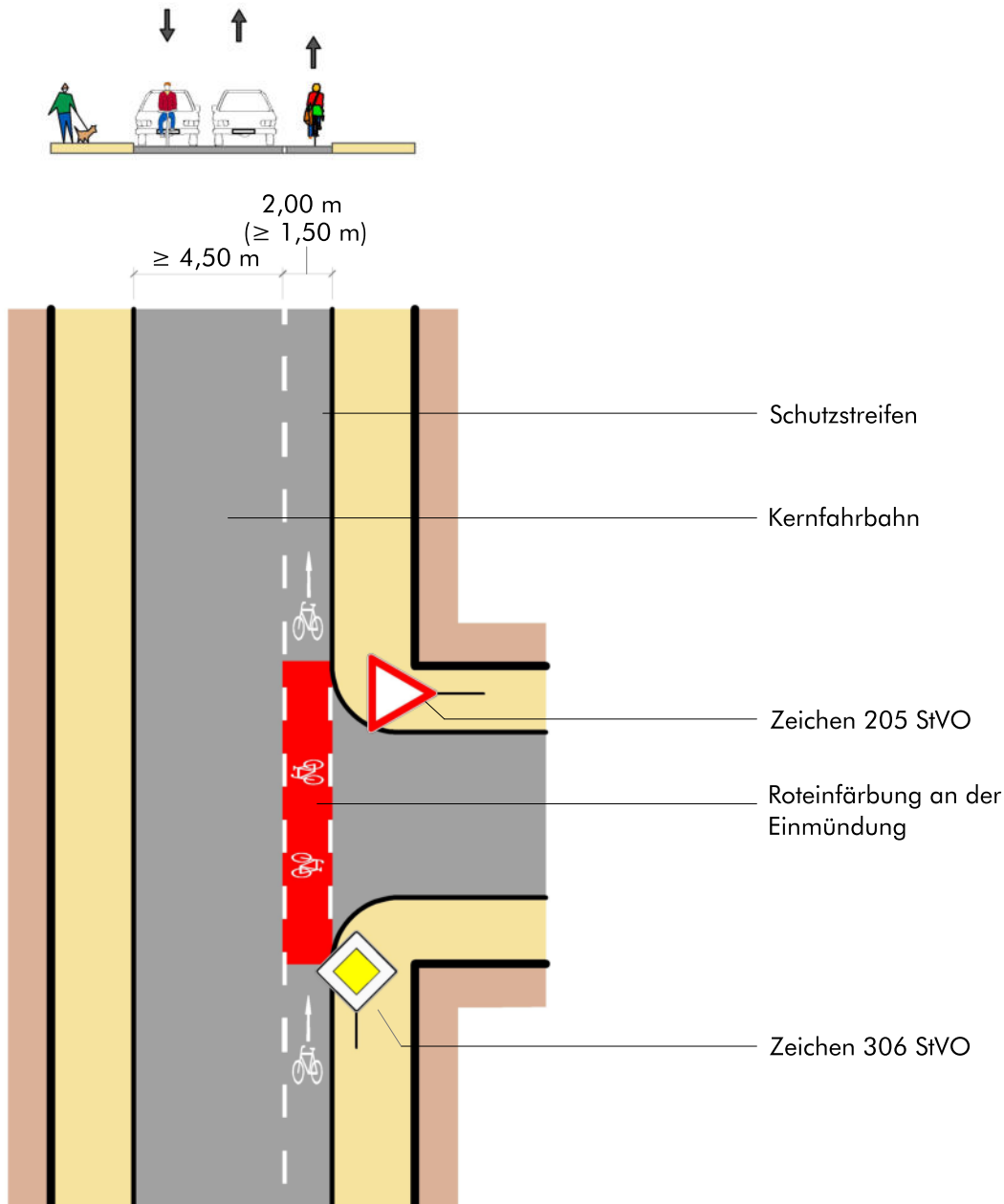
Anwendungsbereiche:

- Querung einer nicht-klassifizierten Straße (Kfz-Verkehrsstärke ≤ 3.000 Kfz / 24 h)
- Mittleres Fußgängeraufkommen (25-60 zu Fuß Gehende in der rechnerischen Spitzenstunde; für besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer gilt der halbierte Wert)

Hinweise:

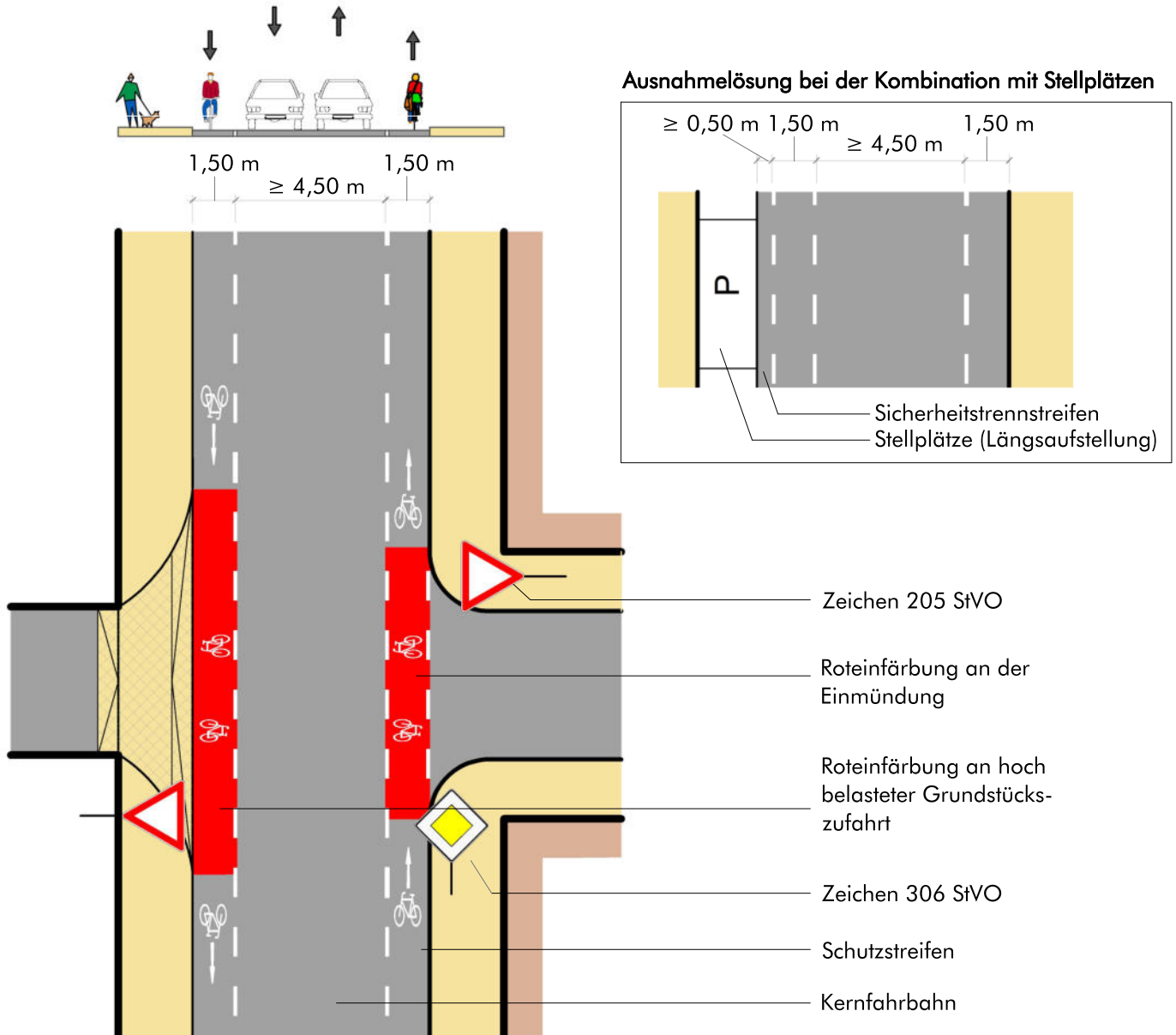
- Es ist auf ausreichende Sichtbeziehungen zu achten
- Ist die Realisierung der Fahrbahnanhebung nicht möglich, so sollten Alternativen umgesetzt werden (Quermarkierungen, VZ 205 als Bodenmarkierung, Rüttelstreifen etc.)
- In gestalterisch sensiblen Bereichen und bei geringer Verkehrsbelastung (≤ 800 Kfz / 24 h) kann auf die Einfärbung verzichtet werden
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Beim Vorhandensein von Hauseingängen ist der Abstand zum Gebäude zu vergrößern
- Die Breite von Zweirichtungsradwegen kann bei straßenunabhängiger Führung auf 2,50 m reduziert werden (Ausschluss von Gefährdung durch Kfz-Verkehr)
- Kfz- und Radverkehrsströme sollten ungefähr gleich sein

Führung auf einseitigem Schutzstreifen innerorts bei beengten Verhältnissen auf Steigungsstrecken



- Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.2
- Anwendungsbereiche:**
- innerorts (≥ 30 km/h) bei Steigungsstrecken
- Hinweise:**
- Bei Steigungsstrecken ($\sim 2\%$) wenn ein Radfahrstreifen oder baulich getrennter Radweg für den bergauffahrenden Radverkehr nicht möglich ist.
 - Der Schutzstreifen ist so breit wie möglich anzulegen, um die langsame und ausschwenkende Fahrt des Radverkehrs zu berücksichtigen.

Führung auf Schutzstreifen innerorts bei beengten Verhältnissen



Regelungen:

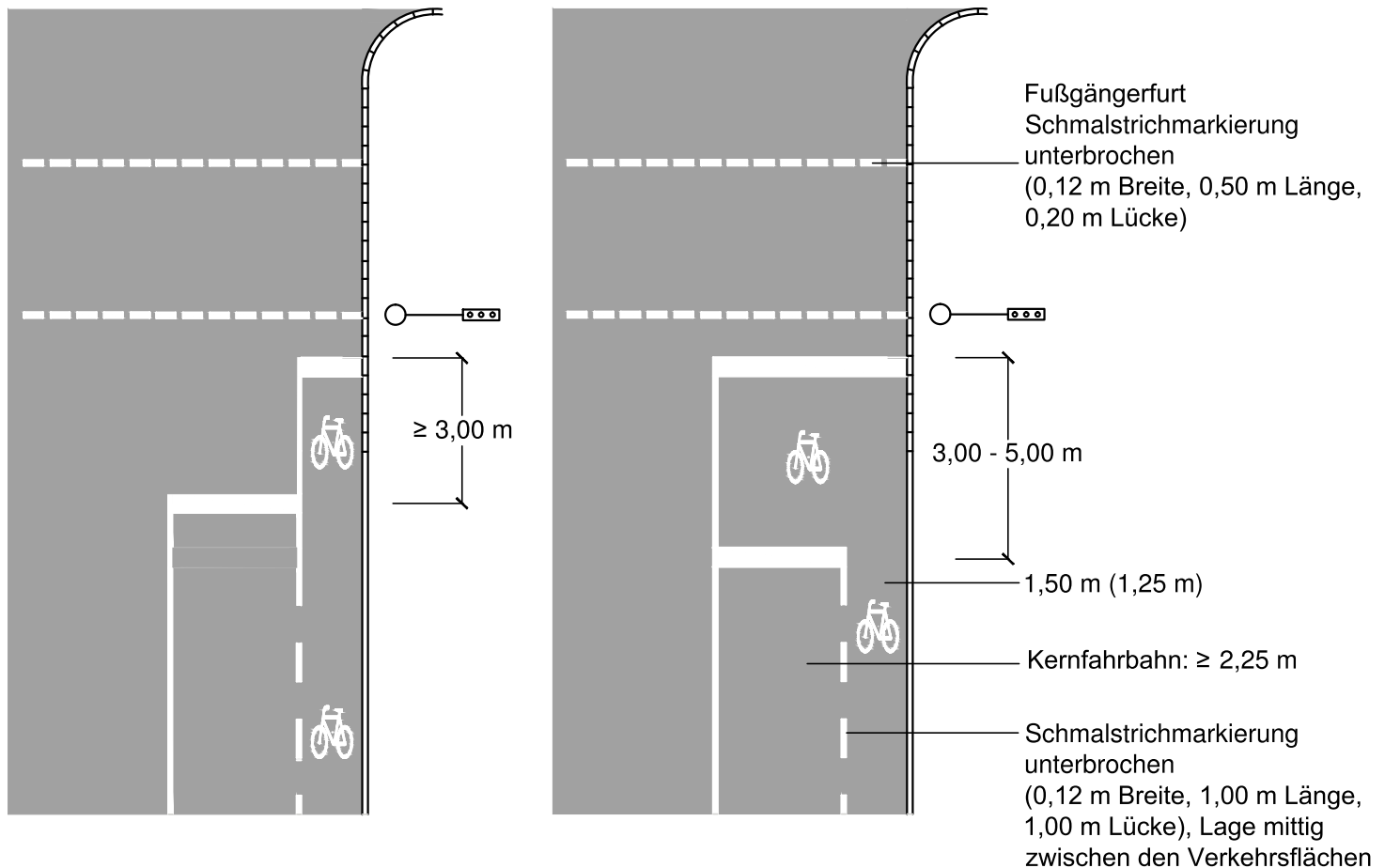
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.2; RAST (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.7.3

Anwendungsbereiche:

- Hauptverkehrsstraßen mit Belastungsbereich II nach ERA

Hinweise:

- Schutzstreifen darf zum Ein- und Abbiegen und zum Erreichen von Parkständen z. B. auf angrenzenden Grundstücken von Kfz überquert werden.
- Einfärbung der Radverkehrsfurt bei Grundstückszufahrten mit hoher Belastung (z. B. Sammelgaragen, Supermärkte, Tankstellen etc.)
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen.
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen.
- Sollten z. B. durch rückspringende Bebauung einzelne Parkstände vorhanden sein, ist ein Sicherheitsabstand von mehr als 0,50 m zu markieren (siehe Radfahrstreifen).
- Bei einer Kernfahrbahnbreite von 4,50 m darf es nur zu einer geringen Begegnungshäufigkeit mit LKW kommen.

Vorgezogene Haltlinie
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2 "Aufgeweiteter Radaufstellstreifen", "Vorgezogene Haltlinie"

Anwendungsbereiche: Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

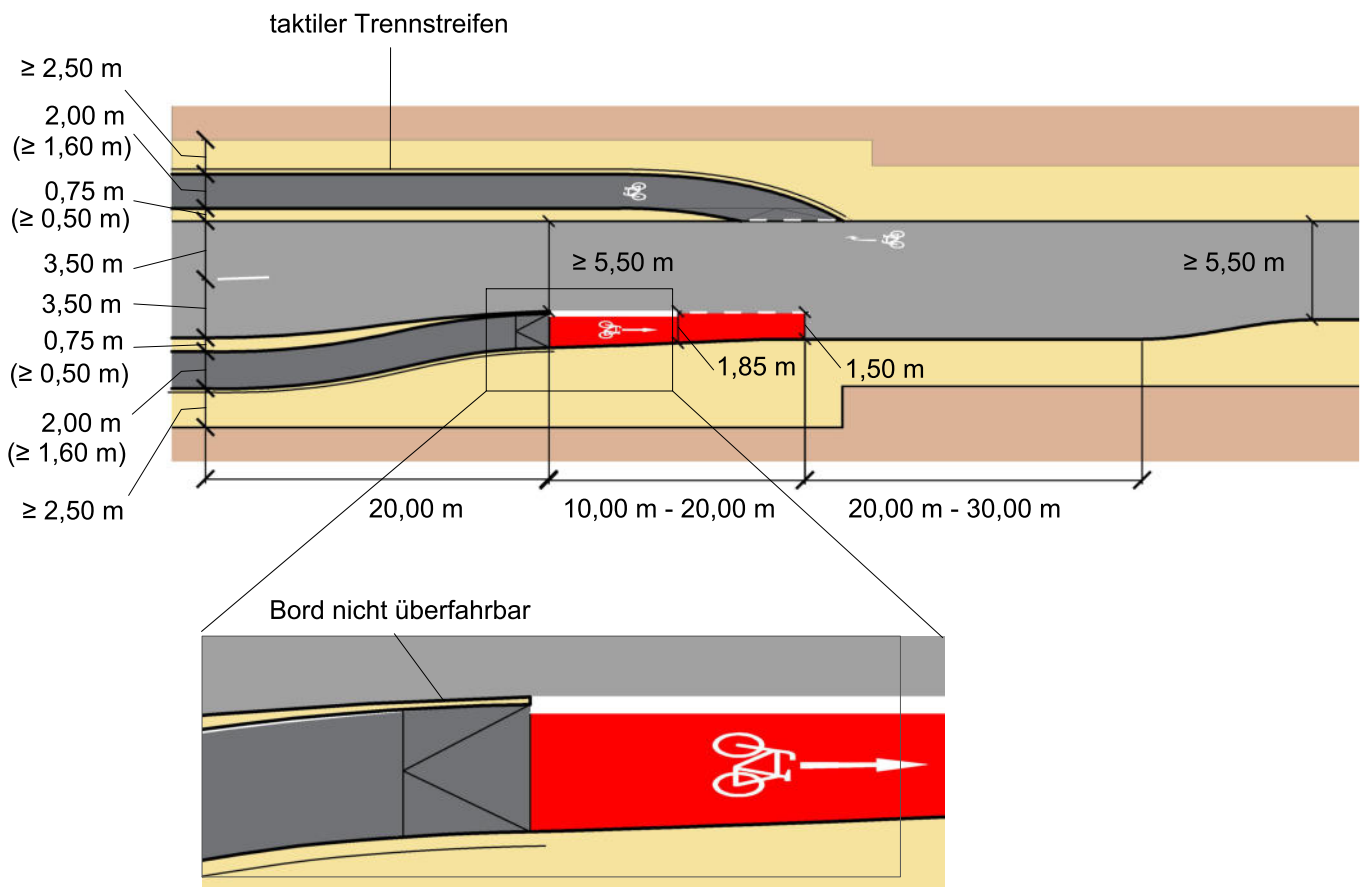
- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellflächen möglich



Bauliches Ende eines Radweges mit Überleitung auf die Fahrbahn innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010) Kapitel 3.4 und 11.1.6

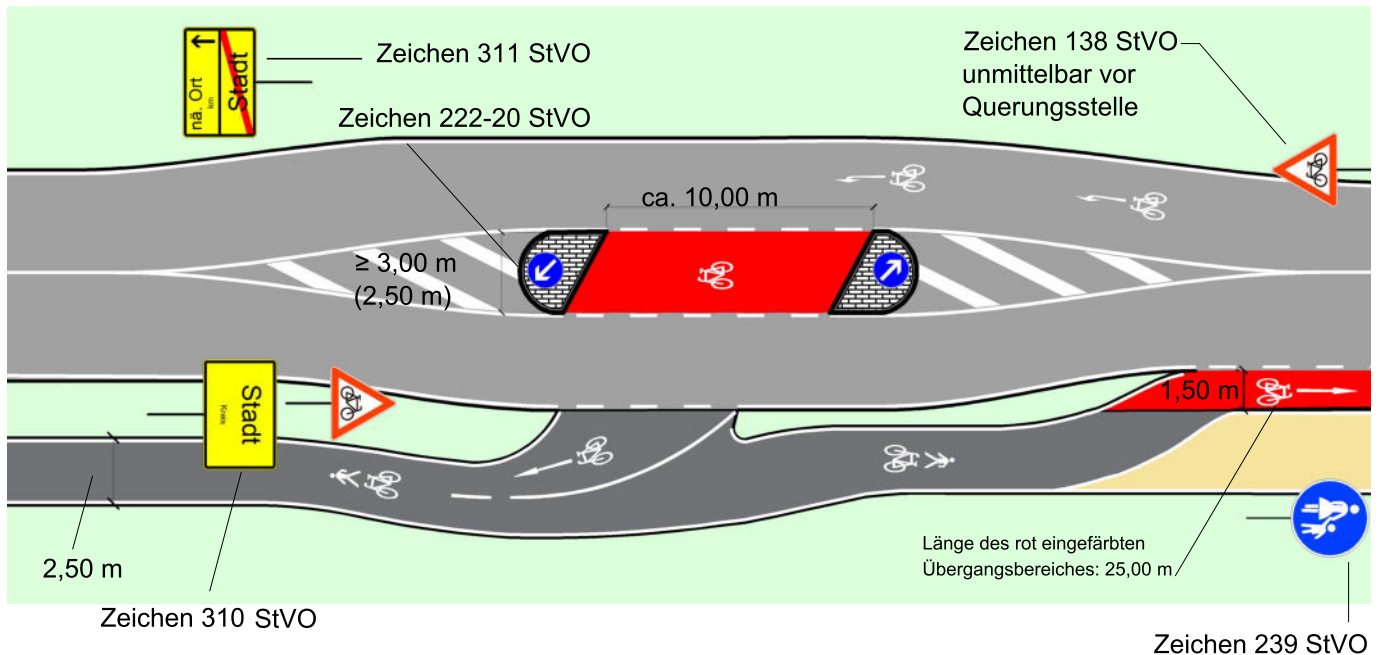
Anwendungsbereiche:

- Überführung eines Einrichtungsweges in einen Schutzstreifen oder in den Mischverkehr.

Hinweise:

- Ein baulich geschützter Übergang des auslaufenden Radweges ist gegenüber Markierungen zu bevorzugen.
- Eine Überleitung von der bzw. auf die Fahrbahn ist erforderlich, wenn sich die Benutzungspflicht im Verlauf baulich angelegter Einrichtungswegs ändert.
- Die rote Einfärbung ist optional. Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen.
- Die Rampenneigung sollte zwischen 4 % bis 6 % betragen.
- Die Verschwenkung darf aus Gründen der Sicherheit und der Akzeptanz nicht abrupt erfolgen. Das Verhältnis des Versatzes zur Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen.

Übergang eines einseitigen, gemeinsamen Geh-/Radweges in den Mischverkehr am Ortseingang ohne Querung Fußverkehr Übergangsbereich außerorts/innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3 und Kapitel 9.5
- RAL (Ausgabe 2012), Kapitel 6.4.10

Anwendungsbereiche:

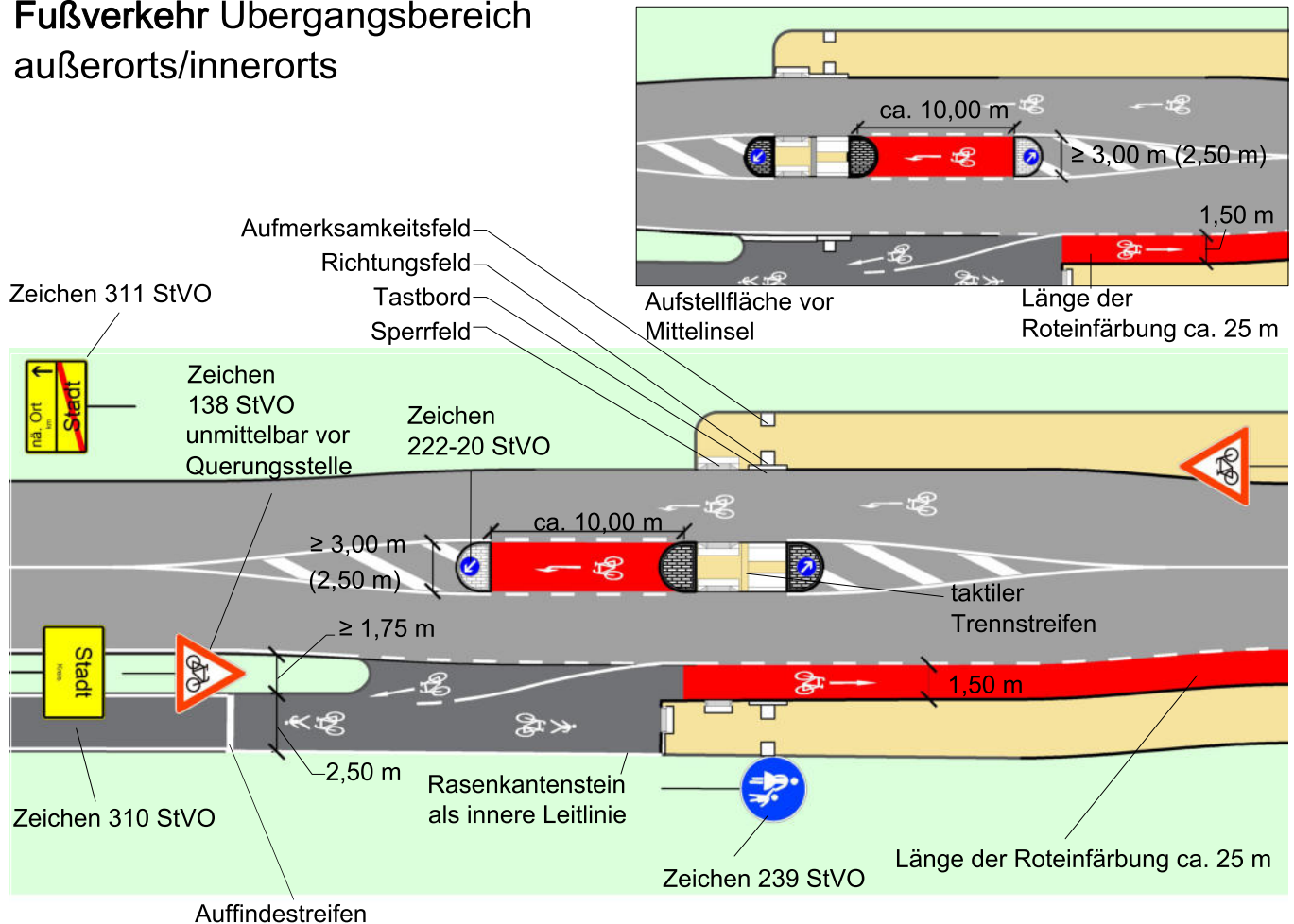
- Am Übergang von außerorts gemeinsam geführten Geh-/Radwegen in den Zweirichtungsverkehr in Mischverkehrsführung innerorts.

Hinweise:

- Der gleiche Anlagentyp kann auch bei einer angeordneten Benutzungspflicht angewendet werden.
- Eine fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr.
- Bei der Gestaltung der Mittelinseln ist darauf zu achten, dass keine Sichthindernisse entstehen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Die Ortstafel sollte sich vor der Querungsstelle befinden, damit die zulässige Höchstgeschwindigkeit dort maximal 50 km/h beträgt.
- Liegt die Querungsstelle außerorts, ist ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung vorzusehen.
- Um die Notwendigkeit des Ausbiegens des Radverkehrs anzukündigen, kann innerorts eine Beschilderung vorgesehen werden.
- Um eine Geschwindigkeitsdämpfung des Verkehrs auf der Fahrbahn zu erreichen, muss die Verziehung des Fahrstreifens mindestens etwa die Breite des Fahrstreifens betragen.
- Die Durchfahrtsbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Übergang eines einseitigen, gemeinsamen Geh-/Radweges in den Mischverkehr am Ortseingang mit Querung

Fußverkehr Übergangsbereich
 außerorts/innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 und Kapitel 4.3
- RAL (Ausgabe 2012), Kapitel 6.4.10
- Leitfaden Unbehinderte Mobilität der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung

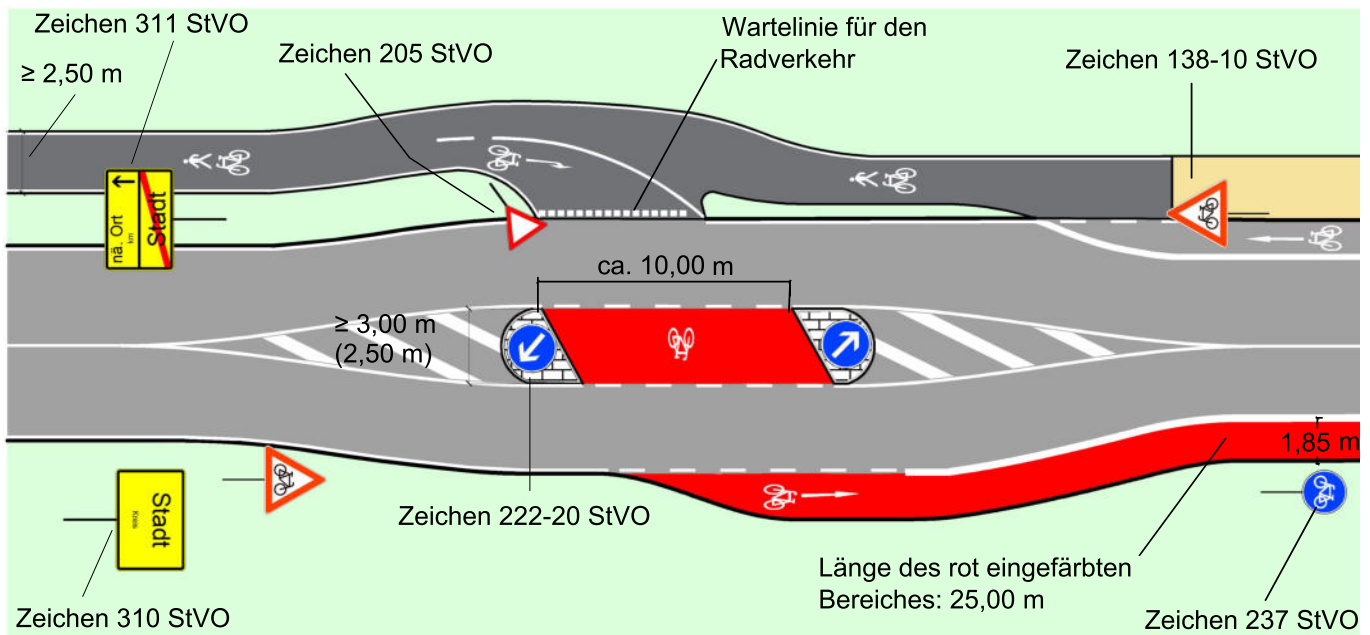
Anwendungsbereiche:

- Im Ortseingangsbereich beim Übergang zwischen dem Schutzstreifen / der Fahrbahn (innerorts) und einseitigem Zweirichtungsweg (außerorts).

Hinweise:

- Der gleiche Anlagentyp kann auch bei einer angeordneten Benutzungspflicht angewendet werden.
- Die Ortstafel sollte sich vor der Querungsstelle befinden, damit die zulässige Höchstgeschwindigkeit dort maximal 50 km/h beträgt.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Die Führung von Sehbehinderten von außerorts kommend, erfolgt entlang der inneren Leitlinie.
- Um eine Geschwindigkeitsdämpfung des Verkehrs auf der Fahrbahn zu erreichen, muss die Verziehung des Fahrstreifens mindestens etwa die Breite des Fahrstreifens betragen.
- Die Durchfahrtsbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen.

Übergang eines einseitigen, gemeinsamen Geh-/Radweges auf einen Radfahrstreifen am Ortseingang ohne Querung Fußverkehr Übergangsbereich außerorts/innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- RAL (Ausgabe 2012), Kapitel 6.4.10

Anwendungsbereiche:

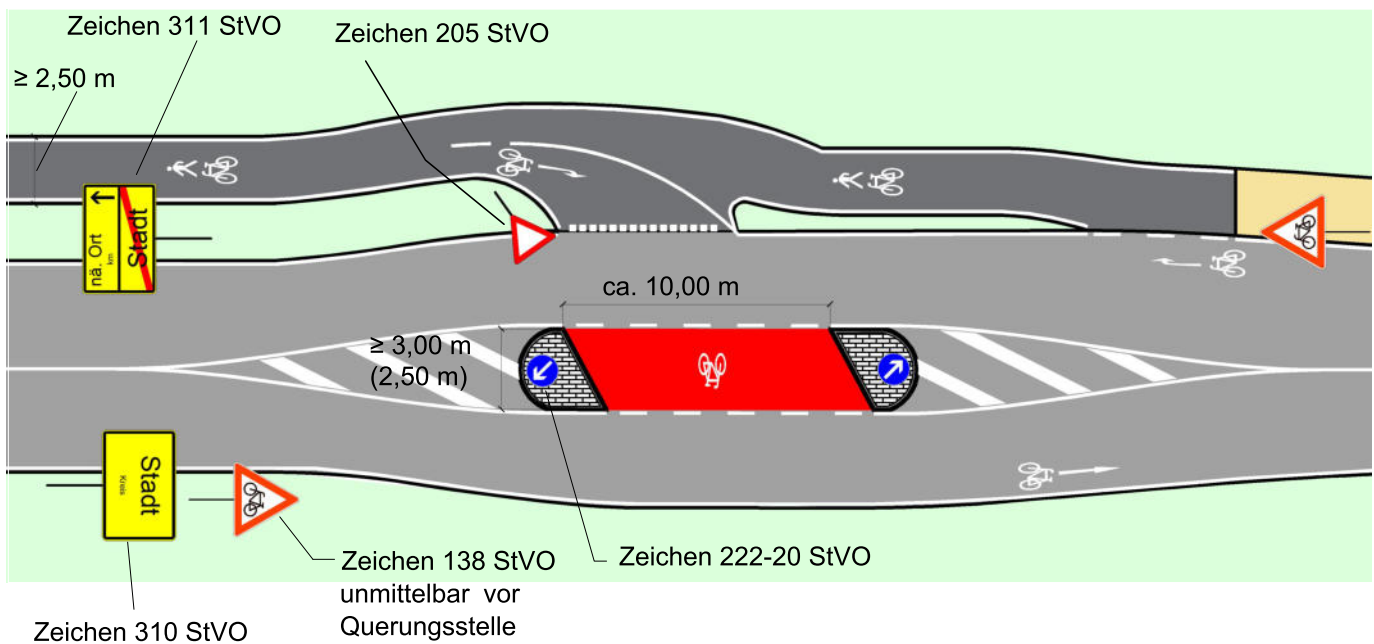
- Sicherung des Übergangs des innerörtlichen Zweirichtungsbetriebs mit Radfahrstreifen in einen gemeinsamen Geh-/Radweg.

Hinweise:

- Eine fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr.
- Bei der Gestaltung der Mittelinseln ist darauf zu achten, dass keine Sichthindernisse entstehen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Die Ortstafel sollte sich vor der Querungsstelle befinden, damit die zulässige Höchstgeschwindigkeit dort maximal 50 km/h beträgt.
- Um eine Geschwindigkeitsdämpfung des Verkehrs auf der Fahrbahn zu erreichen, muss die Verziehung des Fahrstreifens mindestens etwa die Breite des Fahrstreifens betragen.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen

Übergang eines gemeinsamen Geh/Radweges in den Mischverkehr am Ortseingang

Übergangsbereich außerorts/innerorts



Regelungen:

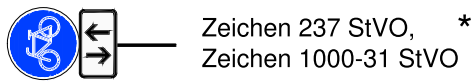
- ERA (Ausgabe 2010) Kapitel 4.3 und Kapitel 9.5
- RAL (Ausgabe 2012) Kapitel 6.4.10

Anwendungsbereiche:

- Am Übergang von außerorts gemeinsam geführten Geh-/Radwegen in den Zweirichtungsverkehr in Mischverkehrsführung innerorts.

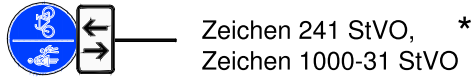
Hinweise:

- Der gleiche Anlagentyp kann auch bei einer angeordneten Benutzungspflicht angewendet werden.
- Eine fahrdynamische Gestaltung erhöht die Akzeptanz durch den Radverkehr.
- Bei der Gestaltung der Mittelinseln ist darauf zu achten, dass keine Sichthindernisse entstehen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Die Ortstafel sollte sich vor der Querungsstelle befinden, damit die zulässige Höchstgeschwindigkeit dort maximal 50 km/h beträgt.
- Um eine Geschwindigkeitsdämpfung des Verkehrs auf der Fahrbahn zu erreichen, muss die Verziehung des Fahrstreifens mindestens etwa die Breite des Fahrstreifens betragen.
- Die Durchfahrbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.



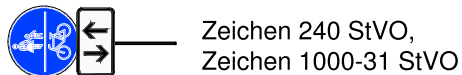
Zeichen 237 StVO, *
Zeichen 1000-31 StVO

oder



Zeichen 241 StVO, *
Zeichen 1000-31 StVO

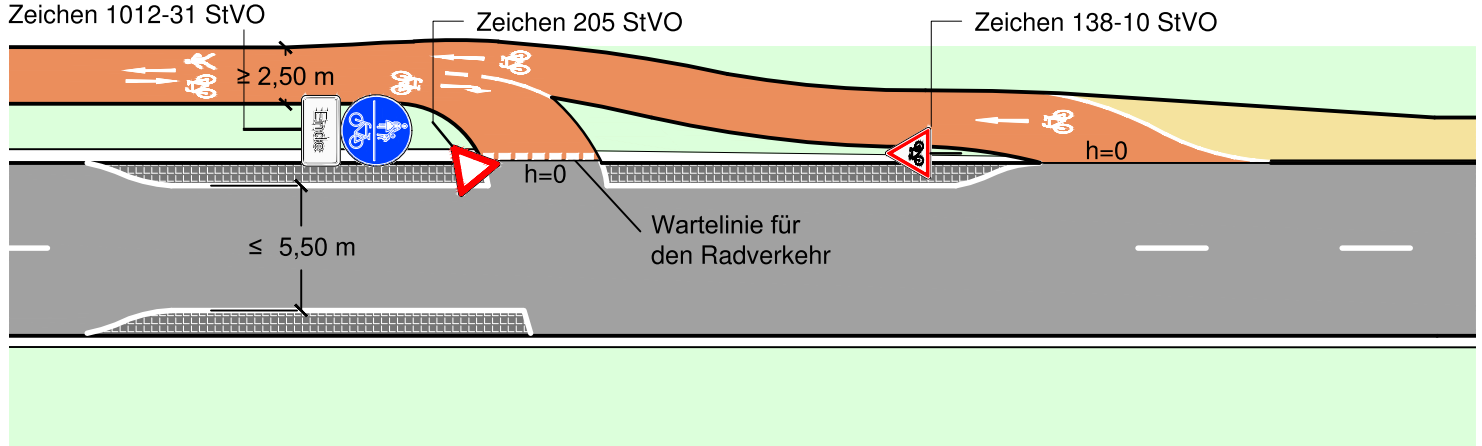
oder



Zeichen 240 StVO,
Zeichen 1000-31 StVO

= häufigste Anwendung

Zeichen 240 StVO,
Zeichen 1012-31 StVO



* Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich


Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- am Übergang von außerorts zu innerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterlösung 9.5-2
- bauliche Ausführung
- Einengung auch über Markierung denkbar
- es ist zu prüfen, ob auch von außerorts kommend der Übergang mit Zeichen 138-10 StVO (Radfahrer)  und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- Zugunsten einer hohen Akzeptanz und Sicherheit darf die Verschwenkung nicht abrupt erfolgen; das Verhältnis Versatz : Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen



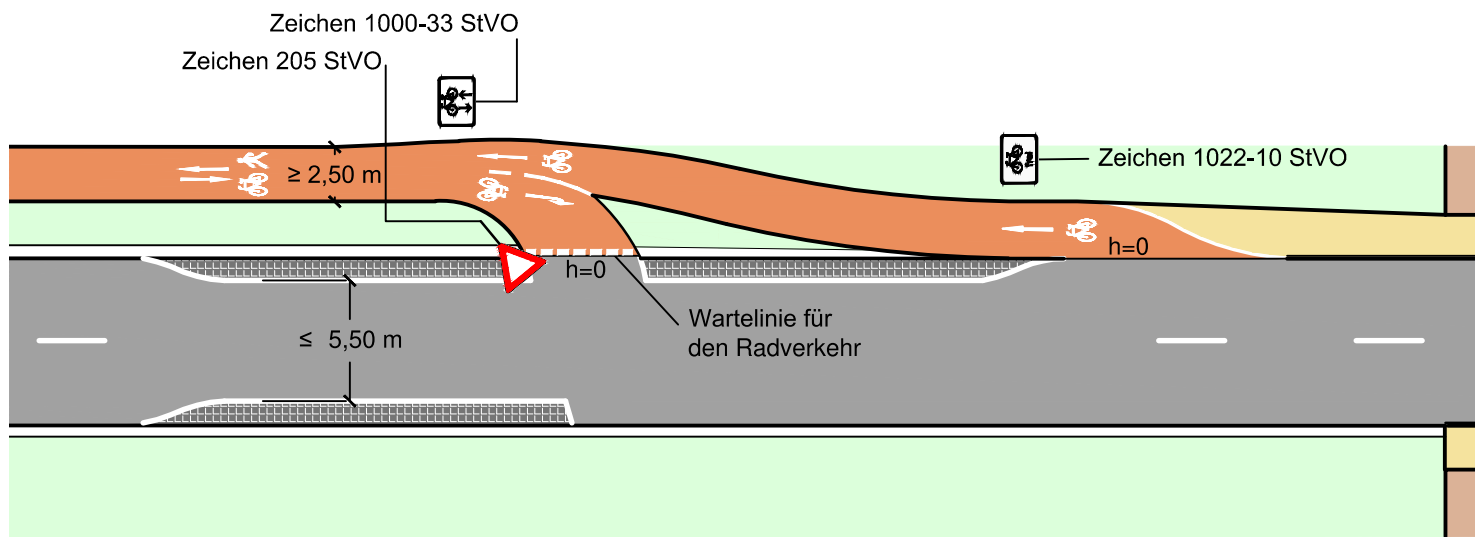
Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Musterblatt: 9.5-1
Stand: November 2017



Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel

Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungsrecht




**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von nicht benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- am Übergang von außerorts zu innerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

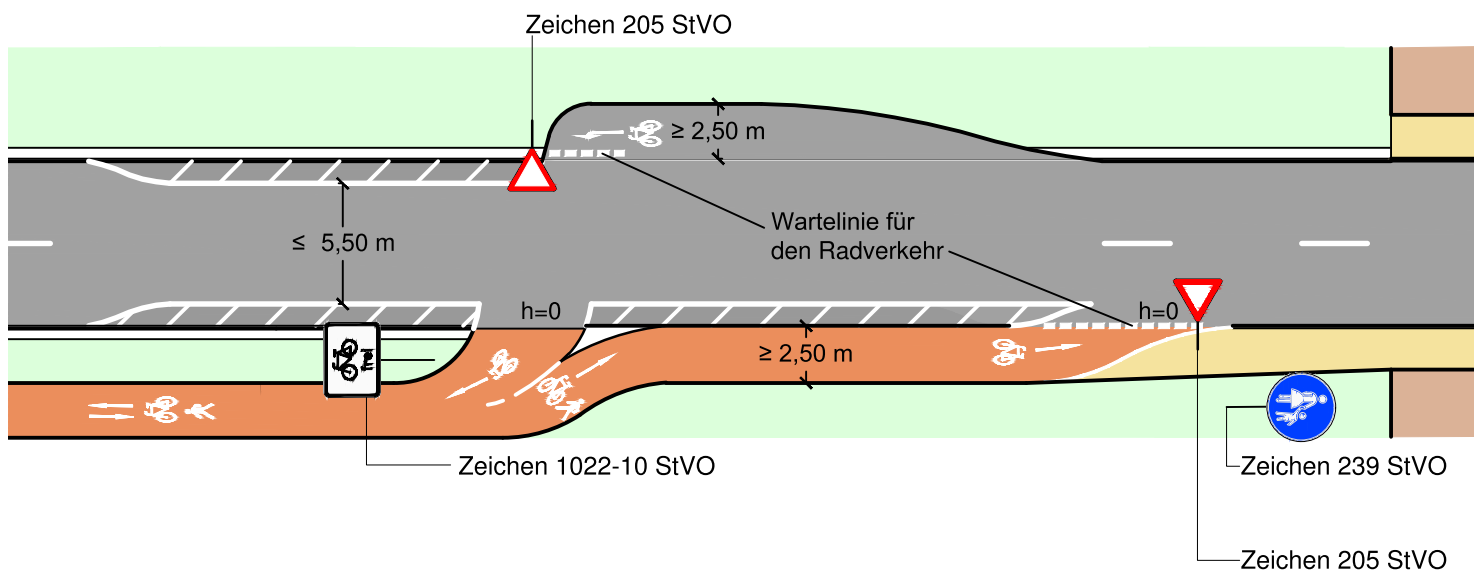
- mit Benutzungspflicht siehe Musterlösung 9.5-1
- bauliche Ausführung
- Einengung auch über Markierung denkbar
- es ist zu prüfen, ob der Übergang mit Zeichen 138 StVO (Radfahrer)  und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- durch Zeichen 1022-10  ohne Kombination mit Zeichen 239  ist keine Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben
- die Anordnung von Zeichen 1022-10 ohne Zeichen 239 ist innerorts und außerorts möglich



Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel

Querungsbedarf am Radweganfang, Benutzungsrecht




**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von nicht benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Richtungsbetrieb zu Zweirichtungsbetrieb
- am Übergang von innerorts zu außerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

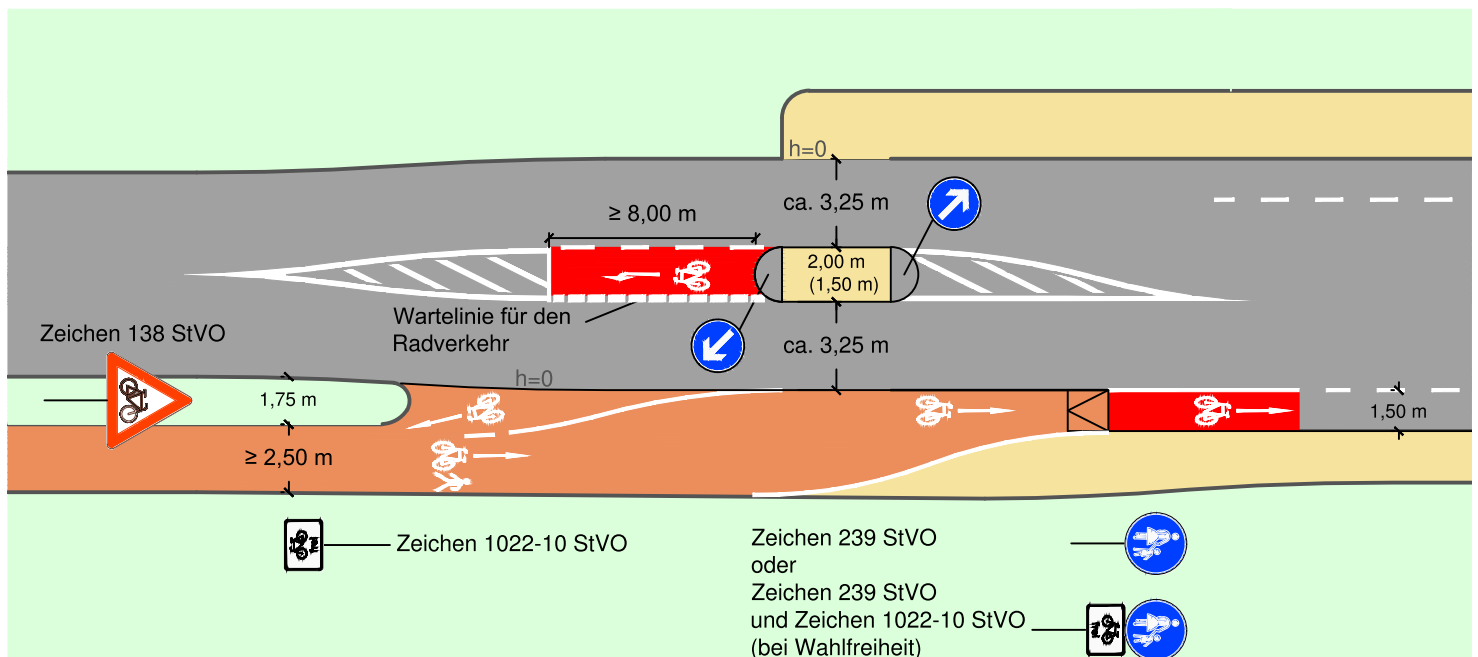
- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- mit Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-7
- Ausführung als Markierungslösung
- Einengung auch über bauliche Ausführung denkbar
- es ist zu prüfen, ob der Übergang mit Zeichen 138 StVO (Radfahrer)  und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- durch Zeichen 1022-10  ohne Kombination mit Zeichen 239  ist keine Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben
- die Anordnung von Zeichen 1022-10 ohne Zeichen 239 ist innerorts und außerorts möglich



Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Musterblatt: 9.5-8
Stand: November 2017





**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 und Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- im Ortseingangsbereich beim Übergang zwischen der Fahrbahn (innerorts) und einseitigem nicht benutzungspflichtigem Zweirichtungsradweg (außerorts) bei hohen Kfz-Verkehrsstärken (ab ca. 5.000 Kfz/Tag) und mangelndem Platzangebot

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- mit Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-11
- die Aufstellfläche ermöglicht ein Queren in zwei Etappen, die Breite der Fahrspur im Querungsbereich ist möglichst gering zu wählen, um dort ein kritisches Überholen des Radverkehrs zu verhindern
- bei ausreichendem Platzangebot ist die Anlage von zwei Mittelinseln mit mittigem Abbiegestreifen ($\geq 10,00$ m) vorzusehen
- auch als Lösung zum direkten Linksabbiegen an Knotenpunkten geeignet
- Roteinfärbung optional
- durch Zeichen 1022-10  ohne Kombination mit Zeichen 239  ist keine Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben
- die Anordnung von Zeichen 1022-10 ohne Zeichen 239 ist innerorts und außerorts möglich



ML: VDS_01 - Sackgasse als durchlässig kennzeichnen

Situation:

Verkehrszeichen sind häufig auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet und werden in Folge dessen von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden nicht oder nur bedingt beachtet.

Maßnahme:

Bei Sackgassen besteht die Möglichkeit, diese für Fuß- und Radverkehr als "durchlässig" zu kennzeichnen. Durchlässig bedeutet in diesem Zusammenhang, dass Radfahrende und / oder zu Fuß Gehende im Gegensatz zum Kfz-Verkehr die Sackgasse passieren können.



Durchlässige Sackgasse in Frankfurt am Main

Angestrebte Wirkung:

- Kennzeichnung der Durchlässigkeit von Sackgassen für Rad- und Fußverkehr
- Generelle Verlässlichkeit von Verkehrszeichen für alle Verkehrsteilnehmenden und dadurch Erreichung einer höheren Regel-Akzeptanz durch Radfahrende

Hinweise:

Übliche Mängel an durchlässigen Sackgassen sind fehlende Bordsteinabsenkungen oder Gefahren und Hindernisse durch ordnungswidrig abgestellte aber geduldete Pkw. Dies ist im Zuge der Kennzeichnung durchlässiger Sackgassen zu prüfen.



VZ357-50



VZ357-51



VZ357-52

ML: 1.5.1 - Verkehrsberuhigende Umgestaltung (geringe Kfz-Verkehrsbelastung)

Situation:

Bei geringen Straßenraumquerschnitten mit Fahrbahnbreiten von weniger als 7,5 Metern sind keine Radverkehrsanlagen möglich. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dies führt aufgrund von Geschwindigkeitsdifferenzen häufig zu Konflikten zwischen Rad- und Kfz-Verkehr und in der Folge zu illegalem Gehwegfahren und daraus resultierenden Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr.

Angestrebte Wirkung:

Eine verkehrsberuhigende Umgestaltung durch bauliche/gestalterische Maßnahmen führt zu einem nutzungsverträglichen Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Die Kfz-Geschwindigkeit wird wirksam gedämpft und die Nutzung des Fahrrads sicherer und attraktiver. Neben den Vorteilen für den Radverkehr werden durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht.

Hinweise:

Die verkehrsberuhigende Umgestaltung kann je nach Straßenkategorie, Kfz-Verkehrsaufkommen, Straßenquerschnitt sowie sonstigen örtlichen Gegebenheiten verschieden ausgestaltet sein. Mögliche Maßnahmen sind:

- Anordnung von Tempo 30 (reicht bei breiten, geradlinig verlaufenden Straßenräumen i.d.R. nicht aus)
- Fahrbahnverengungen: Umbau der Einfahrbereiche, Einbauten, Versätze
- Aufpflasterungen oder Bodenschwellen, die vom Radverkehr um-/überfahren werden können
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- Prüfung verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche
- gestalterische Elemente: Blumenkübel, Begrünung, etc.

Es ist darauf zu achten, dass die Mittel zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht behindern.

Quelle: RAST (2006), Kapitel 6.2; Planungsempfehlungen für eine umweltentlastende Verkehrsberuhigung Minderung von Lärm- und Schadstoffemissionen an Wohn- und Verkehrsstraßen (2000) - UBA



Beispiel 1: Einengung Ortsdurchfahrt



Beispiel 2: Aufpflasterung und Einengung



Beispiel 3: Einengung mit geradliniger Führung Radverkehr

ML: 1.5.2 - Verkehrsberuhigende Umgestaltung (hohe Kfz-Verkehrsbelastung)

Situation:

Bei geringen Straßenraumquerschnitten mit Fahrbahnbreiten von weniger als 7,5 Metern sind keine Radverkehrsanlagen möglich. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dies führt aufgrund von Geschwindigkeitsdifferenzen häufig zu Konflikten zwischen Rad- und Kfz-Verkehr und in der Folge zu illegalem Gehwegfahren und daraus resultierenden Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr.

Angestrebte Wirkung:

Eine verkehrsberuhigende Umgestaltung durch bauliche/gestalterische Maßnahmen führt zu einem nutzungsverträglichen Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Die Kfz-Geschwindigkeit wird wirksam gedämpft und die Nutzung des Fahrrads sicherer und attraktiver. Neben den Vorteilen für den Radverkehr werden durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht.

Hinweise:

Die verkehrsberuhigende Umgestaltung kann je nach Straßenkategorie, Kfz-Verkehrsaufkommen, Straßenquerschnitt sowie sonstigen örtlichen Gegebenheiten verschieden ausgestaltet sein. Mögliche Maßnahmen sind:

- Anordnung von Tempo 30 (reicht bei breiten, geradlinig verlaufenden Straßenräumen i.d.R. nicht aus)
- Fahrbahnverengungen: Umbau der Einfahrbereiche, Einbauten, Versätze
- Mehrzweckstreifen in der Fahrbahnmitte
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- Prüfung verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche
- gestalterische Elemente: Bauminseln, Blumenkübel, Begrünung, etc.

Es ist darauf zu achten, dass die Mittel zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht behindern.



Beispiel 1: Vorher-Nachher-Betrachtung der Ortsdurchfahrt Rudersberg - www.ortsdurchfahrt-rudersberg.de



Beispiel 2: Multifunktionsstreifen (Abbiegestreifen, Querungshilfe) mit verkehrsberuhigenden Elementen auf der Friedberger Straße in Bad Vilbel



ML: 3.4 - Verbot für Fahrzeuge aller Art Maßnahmentyp VVS

Situation:

Verkehrszeichen sind häufig auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet und werden in Folge dessen von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden nicht oder nur bedingt beachtet. Um dem entgegenzuwirken, ist es wichtig, Verkehrszeichen auch an die Belange des Rad- und Fußverkehrs anzupassen. Bei dem Verkehrszeichen VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art, sind Radfahrende von der Nutzung ausgeschlossen, da Fahrräder als Fahrzeuge gelten.

Maßnahme:

Radverkehr muss bei bestehenden VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art, freigegeben werden. Dies kann entweder durch Zusatzzeichen VZ 1022-10 oder durch den Austausch des VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art, durch VZ 260 - Verbot für Kraftfahrzeuge, erfolgen.

Angestrebte Wirkung:

- Legalisierung des Radfahrens auf den betroffenen Wegen und Straßen.
- Generelle Verlässlichkeit von Verkehrszeichen für alle Verkehrsteilnehmenden und dadurch Erreichung einer höheren Regel-Akzeptanz durch Radfahrende.

Hinweise:

Da in der Praxis häufig weitere Nutzungen wie etwa land- und forstwirtschaftlicher Verkehr erlaubt sind und dies nur durch Zusatzzeichen erfolgen kann, wird empfohlen, den Radverkehr durch den Austausch des VZ 250 durch VZ 260 freizugeben. Dadurch kann die Anzahl an Schildern reduziert werden und es entstehen keine Probleme mit Lichtraumprofil und Standfestigkeit der Schilderpfosten.

Weiter ist bei forst- oder landwirtschaftlichen Wegen durch eine explizite Freigabe des Radverkehrs durch Zusatzzeichen 1022-10 eher eine Verkehrssicherungspflicht abzuleiten.



VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art im Alb-Donau-Kreis



Abbildungen: VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art + Zusatzzeichen 1022-10 - Radfahrer frei



Abbildungen: VZ 260 - Verbot für Kraftfahrzeuge + Zusatzzeichen 1022-10 - Radfahrer frei

Anlage 13

Bike-and-Ride-Untersuchung

Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis 2021

Bike + Ride-Analyse



HOCHTAUNUSKREIS

Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis

Anlage 13

Juli 2021



Auftraggeber:



HOCHTAUNUSKREIS

Kreisausschuss des Hochtaunuskreises
Ludwig-Erhard-Anlage 1-5
61352 Bad Homburg v. d. Höhe

Bearbeitung:

Planungsbüro RV-K

Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt am Main
Tel.: 069 – 94 94 21 61 00
kontakt@rv-k.de
www.rv-k.de

B. Sc. Natascha Mützel
Leon Wolf (Praktikant)
M. Eng. Paul Fremer

Frankfurt am Main, 09. Juli 2021

Inhalt

| | | |
|-----|----------------------------------|----|
| 1 | Grundlagen..... | 2 |
| 2 | Potenziale B+R-Nutzung..... | 1 |
| 3 | Typen von Abstellanlagen..... | 3 |
| 4 | Methodik..... | 4 |
| 5 | Bestand | 6 |
| 5.1 | S- und Regionalbahnhöfe..... | 7 |
| 5.2 | S-Bahnhöfe..... | 13 |
| 5.3 | Regionalbahnhöfe..... | 19 |
| 5.4 | Haltestellen der Taunusbahn..... | 21 |
| 5.5 | Zusammenfassung | 26 |
| 6 | Empfehlungen..... | 27 |
| 7 | Fördermöglichkeiten..... | 31 |

1 Grundlagen

Abstellanlagen sind ein wesentlicher Bestandteil eines funktionierenden Systems Radverkehr. Eine besondere Rolle spielen Fahrradabstellanlagen in der Funktion als Bike+Ride-Anlagen, also der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV). Fahrräder sollen dabei möglichst bahnsteignah und sicher abgestellt werden. Die Mitnahme von Fahrrädern ist aufgrund insbesondere im Berufsverkehr eingeschränkter Kapazitäten nur im Ausnahmefall anzustreben und in der Regel nicht wirtschaftlich durchführbar.

Bei den Empfehlungen für Fahrradabstellanlagen und speziell Bike+Ride-Anlagen orientiert sich das Planungsbüro RV-K eng an den Hinweisen zum Fahrradparken¹ sowie dem Leitfaden zu Fahrradabstellanlagen der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen². Entscheidend für die Bemessung und Gestaltung der Abstellanlagen sind die Art der Nutzung und die daraus resultierende Parkdauer sowie der Parkzeitraum (siehe Tabelle 1). Danach richten sich die Anforderungen mit Blick auf die Soziale Kontrolle, Diebstahlschutz, Wetterschutz, Zentralität und Standsicherheit.

Tabelle 1: Nutzungsart und Nutzeransprüche an Abstellanlagen

| Nutzung | Parkzeitraum | | | Parkdauer | | | Weitere Anforderungen | | | | |
|--|--------------|--------|--------|---------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------|-----------------|--------------|-------------|-----------------|
| | Tagsüber | Abends | Nachts | Kurzfristig (< 2 h) | Mittelfristig (2-9 h) | Langfristig (> 9 h) | Soziale Kontrolle | Diebstahlschutz | Wetterschutz | Zentralität | Standsicherheit |
| Haltestelle / Bahnhof | x | x | - | - | x | - | ++ | + | ++ | + | + |
| ÖPNV / Bahnhöfe mit ausgeprägtem Einpendlerverkehr | x | x | x | - | x | x | ++ | ++ | ++ | o | + |
| Schule / Ausbildungsstätte | x | x | - | - | x | - | ++ | + | ++ | + | ++ |
| Arbeitsstätte | x | - | - | x | x | - | + | + | ++ | + | + |
| Wohngebäude | x | x | x | x | x | x | + | ++ | ++ | + | + |
| Freizeiteinrichtung | x | x | - | x | x | - | + | + | o | + | + |
| Einzelhandel | x | x | - | x | - | - | o | + | o | ++ | ++ |

¹ Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2012

² Leitfaden Fahrradabstellanlagen, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen, 2020

Bei Nutzungsart und Nutzeransprüchen gilt: Je länger die Parkdauer, desto höher die Anforderungen an Soziale Kontrolle, Diebstahlschutz und Wetterschutz. Liegt der Parkzeitraum in der Nacht, erhöhen sich die Ansprüche an die Sicherheit der Fahrradabstellanlage. Die Bedeutung der Zentralität lässt bei längerer Parkdauer nach. Die Standsicherheit ist immer wichtig, aber insbesondere bei Beladung der Fahrräder wesentlich.

Mit Blick auf die B+R-Nutzung sind folglich die Attribute Soziale Kontrolle und Wetterschutz von besonderer Bedeutung. Dem Diebstahlschutz, der Zentralität und der Standsicherheit kommt ebenfalls eine hohe Bedeutung zu.

Stationen mit ausgeprägtem Einpendelverkehr (Abstellen der Fahrräder über Nacht) benötigen zusätzlich Abstellanlagen mit sehr gutem Diebstahlschutz, etwa Fahrradboxen. Diese können für diese Nutzerkategorie dafür Einbußen im Bereich der Zentralität aufweisen.

Grundvoraussetzungen für alle Fahrradabstellanlagen sind eine barrierefreie Erreichbarkeit sowie ein asphaltierter oder gepflasterter Untergrund. Ebenfalls muss eine ausreichend bemessene Stellfläche pro Rad (1,5 m²), bei einem seitlichen Achsabstand von 1,5 Metern bei Doppelaustellung und 1,2 Metern bei Einzelaufstellung gewährleistet werden.

2 Potenzielle B+R-Nutzung

Laut der Studie Mobilität in Deutschland (MiD 2017)³ beträgt die mittlere Wegelänge eines Radfahrenden in Deutschland 3,8 Kilometer. Mit Blick auf die stetig zunehmende Verbreitung der Pedelecs wird mit einem konstanten Anstieg der mittleren Wegelänge gerechnet (die mittlere Wegelänge in Deutschland lag 2008 bei 3,2 Kilometern). Trotzdem sind und bleiben auch zukünftig zahlreiche Wege außerhalb der Reichweite eines durchschnittlichen Radfahrenden. Dies wird bei der Betrachtung der mittleren Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort deutlich – diese beträgt laut MiD 2017 16,0 Kilometer. Ein Großteil der Wege zur Arbeit ist folglich nicht ausschließlich mit dem Fahrrad zu bewältigen.

Vor diesem Hintergrund bietet die Kombination Rad – ÖPNV eine Chance, längere Strecken umweltverträglich zurückzulegen. Entscheidend ist dabei neben der Leistungsfähigkeit des ÖPNV-Systems und der guten Erreichbarkeit der Haltestellen eine zielnahe, sichere und komfortable Abstellgelegenheit.

Dabei ist sowohl der Vortransport, also die Fahrt von der Quelle, beispielsweise dem Wohnort, zur Haltestelle, als auch der Nachtransport, also die Fahrt von der Haltestelle zum Zielort, beispielsweise der Arbeitsstätte, zu betrachten.

³ Mobilität in Deutschland 2008, DLR / infas, Bonn und Berlin, 2010

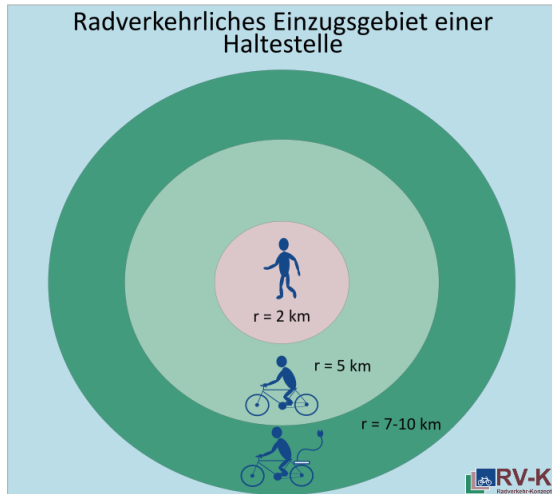




Abbildung 1 Radverkehrliches Einzugsgebiet einer Haltestelle

Der radverkehrliche Einzugsbereich eines Bahnhofs wird dabei mit etwa fünf Kilometern angenommen (siehe Abbildung 1). Besteht an Haltestellen durch Fahrradboxen die Möglichkeit, höherwertige Fahrräder, beispielsweise Pedelecs, sicher abzustellen, vergrößert sich der Einzugsbereich. Gleiches gilt für überregionale Bahnhöfe, Endhaltestellen und Tarifgrenzen. Hier nehmen Radfahrende auch weitere Anfahrten in Kauf.

3 Typen von Abstellanlagen

| Nr. und Abk. | Typ | Bewertung | Kriterien | | | | Abbildung |
|--------------|--|-----------|---------------------|----------------------------------|----------------|------------|---|
| | | | Diebstahlsicherheit | Einstellkomfort/Stand-sicherheit | Bequemlichkeit | Parkdichte | |
| 1. AB | Anlehnbügel | + | + | + | + | + |  |
| 2. PH | Fahrradparkhaus | + | + | + | 0 | + |  |
| 3. Box | Fahrradbox | + | + | + | 0 | - |  |
| 4. Beta | Betaparker | + | + | + | 0 | + |  |
| 5. SA-R | Sonderausführungen mit Rahmenanschluss | 0 | 0 | + | + | - |  |
| 6. SP | Senkrechtparker | - | 0 | 0 | - | - |  |
| 7. FK | Felgenklemmer | - | - | - | - | - |  |
| 8. Alt | Ältere Modelle | - | - | - | - | - |  |

4 Methodik

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird eine Bewertung des IST-Zustandes für Bike+Ride-Anlagen sowie eine Bedarfsabschätzung für die Stationen der Taunusbahn durchgeführt.

Die Grundlage der Bewertung bildet eine Erfassung der aktuellen Situation vor Ort. Lage, Art und Zustand der Fahrradabstellanlagen sowie die Anzahl der nutzbaren Fahrradabstellplätze werden erfasst. Die Erhebung vor Ort findet dienstags bis donnerstags zwischen 8:30 und 12:30 Uhr statt.

Pro Station wird die Gesamtanzahl der Stellplätze sowie deren Auslastung angegeben. Weiter wird die Anzahl "wild" abgestellter Fahrräder erfasst. Hierbei handelt es sich um Fahrräder, die abseits von Fahrradabstellanlagen abgestellt worden sind. Ist diese überdurchschnittlich hoch, kann dies zum einen bedeuten, dass die vorhandene(n) Abstellanlage(n) ausgelastet sind oder zum anderen, dass diese aus verschiedenen Gründen unattraktiv sind und daher durch die Nutzer nicht angenommen werden.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Erhebung während der Corona-Pandemie im April 2021 stattgefunden hat. Eine geringere Auslastung der Abstellanlagen gegenüber dem Normal-Niveau ist aufgrund der während der Corona-Pandemie veränderten Mobilitätsverhaltens anzunehmen.

Neben der bestehenden Auslastung wurde der Bedarf an Fahrradabstellanlagen für alle Stationen, an denen ausschließlich die Taunusbahn hält, mit Hilfe bestehender Fahrgastzahlen aus dem Jahr 2019 ermittelt. Folgende Einflussfaktoren für das Potenzial der Bike+Ride-Nutzung werden dabei herangezogen:

- **Anzahl ein- und aussteigender Fahrgäste:** Durch eine Erfassung des RMV liegen für das Jahr 2019 Fahrgastzahlen vor. Eine Unterteilung nach Ein- und Aussteigenden und eine zeitliche Verteilung liegen nicht vor.
- **Annahme Aufteilung Ein- und Aussteigende:** Es wird die Annahme einer 50/50 Verteilung der ein- und aussteigenden Fahrgästen getroffen. Weiter wird angenommen, dass die Fahrgäste an den Stationen der Taunusbahn mehrheitlich morgens einsteigen.
- **Pendleranteil einsteigender Fahrgäste in Abhängigkeit der Umfeldnutzung der Station:** Bei größeren Schulen oder größeren Arbeitgebenden im Umfeld der Station, ist der Anteil der Aussteigenden höher und der Anteil der Einsteigenden geringer.
- **Fahrgastaufkommen im Einzugsbereich (Distanz zur Station):** Für die Bike+Ride-Nutzung kommen i.d.R. nur Fahrgäste in Frage, die eine Distanz von bis zu 5 Kilometer zum Bahnhof zurücklegen müssen. Je kürzer die zurückzulegende Distanz, desto höher der Radverkehrsanteil. Der Anteil wird anhand der Siedlungsstruktur um die Station bestimmt.
- **Bestimmung des Radverkehrsanteils:** Es wird der Anteil des Radverkehrs am Modal Split der Fahrten zum Bahnhof, der realistisch erreichbar ist, bestimmt. Im ländlichen

Bereich liegt dieser zwischen 5 und 20 % und ist abhängig von der Qualität der radverkehrlichen Erschließung der Station, der Topografie sowie der Radverkehrskultur.

Bei einem Radverkehrsanteil von ca. 10 % kann abhängig von den oben aufgeführten Einflussfaktoren davon ausgegangen werden, dass maximal 10% der einsteigenden Fahrgäste mit dem Fahrrad zur Station fahren würden, wenn attraktive Abstellanlagen in ausreichender Anzahl vorhanden sind.

Um den genauen Bedarf für eine Bike+Ride-Anlage zu ermitteln, sind umfangreiche Untersuchungen wie die stündliche Zählung der Fahrräder im Umfeld der Haltestelle sowie Fahrgastzählungen und -befragungen erforderlich.

Vor diesem Hintergrund wird in den abschließenden Empfehlungen nur der Bau einer sicheren Mindestanzahl von Fahrradabstellanlagen empfohlen sowie bei Bedarf mögliche Potenzialflächen aufgezeigt.

5 Bestand

Im Hochtaunuskreis gibt es die in der folgenden Karte dargestellten 21 Haltestellen des schienegebundenen Personenverkehrs. Diese werden in die vier Kategorien eingeteilt:

- Halt S-Bahn und Regionalbahn
- Halt S-Bahn
- Halt Regionalbahn
- Halt Taunusbahn

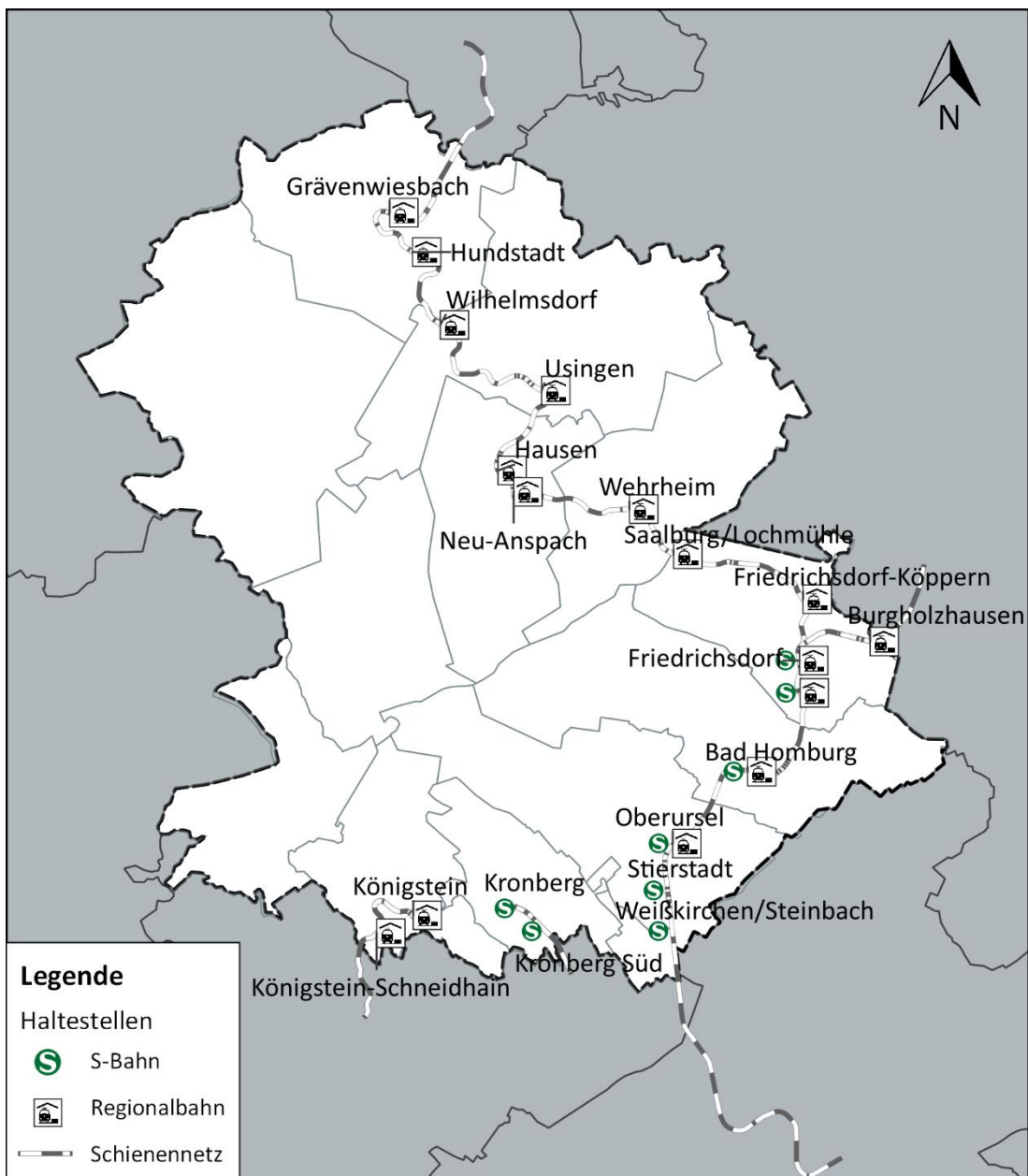













Abbildung 2: Übersicht Bahnlinien im Hochtaunuskreis. Hervorgehoben sind die in diesem Bericht untersuchten Haltestellen der S- und Regionalbahnen.





5.1 S- und Regionalbahnhöfe

S- und Regionalbahnhöfe bilden wichtige Verkehrsknotenpunkte des Schienenpersonenverkehrs im Hochtaunuskreis. Diese Bahnhöfe haben mindestens einen Anschluss an eine S-Bahnlinie sowie mindestens eine Regionalbahnlinie. Es gibt eine direkte Verbindung an den Frankfurter Hauptbahnhof, wo Anschluss an den Fernverkehr besteht. S- und Regionalbahnhöfe verfügen über ein Einzugsgebiet mit hohem Pendleraufkommen und entsprechend großem B+R-Nutzerpotenzial. Potenzielle Nutzer sind an solchen Bahnhöfen auch bereit, längere Anfahrtswege mit höherwertigen Fahrrädern zurückzulegen.

| Information | | | Bewertung Gesamtzustand der Abstellanlagen | | | | | | |
|---|------------|---------------------------------------|--|------------|--------------------|----------------|-------------|-------------------|-----------------|
| Station | Gebietstyp | Ein- und Aussteigende Fahrgäste / Tag | Nr. Abstellanlage | Typ Anlage | Anzahl Stellplätze | Auslastung (%) | Überdachung | Anzahl Wildparker | IST-Zustand |
| Bad Homburg | S | k.A. | - | - | 272 | 70 | x/√ | 10 | sehr gut |
|  | | | 1 | AB | 8 | 25 | x | - | + |
|  | | | 2 | AB | 10 | 40 | x | - | + |
|  | | | 3 | AB | 8 | 75 | x | - | + |

| Information | | | Bewertung Gesamtzustand der Abstellanlagen | | | | | | |
|---|------------|---------------------------------------|--|------------|--------------------|----------------|-------------|-------------------|-------------|
| Station | Gebietstyp | Ein- und Aussteigende Fahrgäste / Tag | Nr. Abstellanlage | Typ Anlage | Anzahl Stellplätze | Auslastung (%) | Überdachung | Anzahl Wildparker | IST-Zustand |
|  | | | 4 | AB | 12 | 25 | × | - | + |
| - | | | | | | | | | |
|  | | | 5 | AB | 10 | 30 | × | - | + |
| - | | | | | | | | | |
|  | | | 6 | PH | 212 | 80 | ✓ | - | + |
| Auslastung ca. 80% | | | | | | | | | |
|  | | | 7 | AB | 12 | 17 | × | - | + |
| - | | | | | | | | | |

| Information | | | Bewertung Gesamtzustand der Abstellanlagen | | | | | | |
|---|------------|---------------------------------------|---|------------|--------------------|----------------|-------------|-------------------|---------------------|
| Station | Gebietstyp | Ein- und Aussteigende Fahrgäste / Tag | Nr. Abstellanlage | Typ Anlage | Anzahl Stellplätze | Auslastung (%) | Überdachung | Anzahl Wildparker | IST-Zustand |
| Friedrichsdorf | S | 7300 | - | - | 83 | 21 | ✓ | 5 | befriedigend |
|  | | | 1 | FK | 50 | 22 | ✓ | - | - |
| | | | Keine diebstahlsichere Abstellmöglichkeit. Daher einige Wildparker. Im Zuge des barrierefreien Umbaus des Bahnhof Friedrichsdorf wird die Abstellanlage modernisiert. | | | | | | |
|  | | | 2 | Box | 5 | - | ✓ | - | + |
| | | | Die Fahrradboxen sind zu 100 Prozent vermietet. | | | | | | |
|  | | | 3 | AB | 12 | 0 | × | - | + |
| | | | - | | | | | | |
|  | | | 4 | AB | 8 | 13 | ✓ | - | + |
| | | | - | | | | | | |

| Information | | | Bewertung Gesamtzustand der Abstellanlagen | | | | | | |
|---|------------|---------------------------------------|--|------------|--------------------|----------------|-------------|-------------------|-----------------|
| Station | Gebietstyp | Ein- und Aussteigende Fahrgäste / Tag | Nr. Abstellanlage | Typ Anlage | Anzahl Stellplätze | Auslastung (%) | Überdachung | Anzahl Wildparker | IST-Zustand |
|  | | | 5 | AB | 8 | 50 | ✓ | - | + |
| - | | | | | | | | | |
| Friedrichsdorf Seulberg | V | 1500 | - | - | 12 | 67 | x/✓ | 0 | gut |
|  | | | 1 | AB | 12 | 67 | x/✓ | 0 | + |
| Die Anlage ist nur teilweise überdacht. | | | | | | | | | |
| Oberursel | S | 8000 | - | - | 154 | 34 | x/✓ | 2 | sehr gut |
|  | | | 1 | AB | 3 | 100 | x | - | + |
| - | | | | | | | | | |
|  | | | 2 | AB | 6 | 50 | x | - | + |
| - | | | | | | | | | |

| Information | | | Bewertung Gesamtzustand der Abstellanlagen | | | | | | |
|---|------------|---------------------------------------|--|------------|--------------------|----------------|-------------|-------------------|-------------|
| Station | Gebietstyp | Ein- und Aussteigende Fahrgäste / Tag | Nr. Abstellanlage | Typ Anlage | Anzahl Stellplätze | Auslastung (%) | Überdachung | Anzahl Wildparker | IST-Zustand |
|  | | | 3 | AB | 3 | 33 | × | - | + |
| | | | - | | | | | | |
|  | | | 4 | AB | 112 | 36 | ✓ | - | + |
| | | | Anlage zusätzlich mit Luftpumpe und Schließfächern ausgestattet. | | | | | | |
|  | | | 5 | Box | 4 | - | ✓ | - | + |
| | | | Auslastung nicht ermittelbar. | | | | | | |
|  | | | 6 | Beta | 14 | 0 | ✓ | - | + |
| | | | - | | | | | | |

| Information | | | Bewertung Gesamtzustand der Abstellanlagen | | | | | | |
|---|------------|---------------------------------------|--|------------|--------------------|----------------|-------------|-------------------|-------------|
| Station | Gebietstyp | Ein- und Aussteigende Fahrgäste / Tag | Nr. Abstellanlage | Typ Anlage | Anzahl Stellplätze | Auslastung (%) | Überdachung | Anzahl Wildparker | IST-Zustand |
|  | | | 7 | Box | 8 | - | ✓ | - | + |
| Auslastung nicht ermittelbar. | | | | | | | | | |
|  | | | 8 | Box | 4 | - | ✓ | - | + |
| Auslastung nicht ermittelbar. | | | | | | | | | |
|  | | | 9 | AB | 28 | 80 | ✓ | 2 | + |

* n.e. = nicht ermittelt

Zusammenfassung

Bad Homburg Bahnhof: Es wurde ein ausreichendes Angebot an Fahrradabstellanlagen, auch für höherwertige Fahrräder festgestellt. Das Fahrradparkhaus erfüllt alle Anforderungen an eine modere Abstellanlage und verfügt sowohl über kostenfreie als auch kostenpflichtige Stellplätze. Die auf dem Bahnhofsvorplatz verteilt stehenden Anlehnbügel sind nicht überdacht.

Friedrichsdorf Bahnhof: Es sind einige überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden, die sich jedoch nicht in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof befinden. Anlage 1 genügt nicht den aktu-


ellen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen, weist jedoch den größten Anteil an Stellplätzen am Bahnhof Friedrichsdorf auf. Die Felgenklemmer sollten durch eine höherwertige Anlage ersetzt werden. Es besteht ein geringes Angebot für höherwertige Fahrräder.

Friedrichsdorf-Seulberg Bahnhof: Es wurde ein ausreichendes Angebot an Abstellmöglichkeiten festgestellt. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es gibt keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder. Bei Ausbau des Angebots wird die Schaffung von Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder (z.B. Box) empfohlen.





Oberursel Bahnhof: Die derzeit vorhandenen Abstellanlagen sind in einem sehr guten Zustand und erfüllen alle Anforderungen an eine moderne Fahrradabstellanlage. Es besteht auch die Abstellmöglichkeit für höherwertige Fahrräder in Form von Fahrradboxen.

5.2 S-Bahnhöfe



Regionale (S-)Bahnhöfe haben Anschluss an mindestens eine S-Bahnlinie. Anschluss an den Fernverkehr besteht nicht. Sie verfügen über ein überdurchschnittliches Pendelraufkommen. Entsprechend besteht auch ein überdurchschnittliches B+R-Nutzerpotenzial.

| Information | | | Bewertung Gesamtzustand der Abstellanlagen | | | | | | |
|---|------------|---------------------------------------|--|------------|--------------------|----------------|-------------|-------------------|-------------|
| Station | Gebietstyp | Ein- und Aussteigende Fahrgäste / Tag | Nr. Abstellanlage | Typ Anlage | Anzahl Stellplätze | Auslastung (%) | Überdachung | Anzahl Wildparker | IST-Zustand |
| Kronberg | S | 3500 | - | - | 12 | 50 | ✓ | 2 | mangelhaft |
|  | | | 1 | Alt / FK | 5 | 20 | ✓ | - | - |
| | | | - | | | | | | |
| | | | 2 | Beta | 3 | 67 | ✓ | - | o |

| Information | | | Bewertung Gesamtzustand der Abstellanlagen | | | | | | |
|---|------------|---------------------------------------|--|-------------|--------------------|----------------|-------------|-------------------|--------------|
| Station | Gebietstyp | Ein- und Aussteigende Fahrgäste / Tag | Nr. Abstellanlage | Typ Anlage | Anzahl Stellplätze | Auslastung (%) | Überdachung | Anzahl Wildparker | IST-Zustand |
|  | | | Da die Betaparker an einer Wand stehen, können nur 3 der 6 Stellplätze genutzt werden. | | | | | | |
|  | | | 3 | Beta | 4 | 75 | ✓ | - | o |
| | | | Da die Betaparker an einer Wand stehen, können nur 4 der 8 Stellplätze genutzt werden. | | | | | | |
| Kronberg Süd | V | 1400 | 1 | Beta | 29 | 3 | ✓ | 0 | gut |
|  | | | 1 | Beta | 29 | 3 | ✓ | 0 | + |
| | | | - | | | | | | |
| Oberursel Stierstadt | V | 3100 | - | - | 66 | 0 | ✓ | 0 | befriedigend |
|  | | | 1 | AB | 36 | 0 | ✓ | 0 | + |
| | | | Die Überdachung ist nur zur Hälfte vorhanden. Die Erneuerung der Fahrradabstellanlage ist für Anfang 2022 geplant. | | | | | | |

| Information | | | Bewertung Gesamtzustand der Abstellanlagen | | | | | | |
|---|------------|---------------------------------------|--|------------|--------------------|----------------|-------------|-------------------|---------------------|
| Station | Gebietstyp | Ein- und Aussteigende Fahrgäste / Tag | Nr. Abstellanlage | Typ Anlage | Anzahl Stellplätze | Auslastung (%) | Überdachung | Anzahl Wildparker | IST-Zustand |
|  | | | 2 | AB | 18 | 40 | ✓ | 0 | 0 |
| Die Überdachung ist nur zur Hälfte vorhanden. | | | | | | | | | |
|  | | | 3 | AB | 26 | 0 | ✓ | 0 | + |
| Auslastung nicht ermittelbar. | | | | | | | | | |
|  | | | 4 | Box | 4 | - | ✓ | 0 | + |
| OU Weißkirchen/Steinbach | V | 3500 | - | - | 183 | 9 | ✓ | 5 | befriedigend |
|  | | | 1 | AB | 4 | 50 | ✓ | - | + |
| Gemarkung Stadt Steinbach | | | | | | | | | |

| Information | | | Bewertung Gesamtzustand der Abstellanlagen | | | | | | |
|---|------------|---------------------------------------|---|------------|--------------------|----------------|-------------|-------------------|-------------|
| Station | Gebietstyp | Ein- und Aussteigende Fahrgäste / Tag | Nr. Abstellanlage | Typ Anlage | Anzahl Stellplätze | Auslastung (%) | Überdachung | Anzahl Wildparker | IST-Zustand |
|  | | | 2 | AB | 4 | 100 | ✓ | - | 0 |
| | | | Einer der Anschlussbügel ist nicht mehr im Boden verankert. Gemarkung Stadt Steinbach | | | | | | |
|  | | | 3 | FK | 120 | 5 | ✓ | - | - |
| | | | Keine diebstahlsichere Abstellmöglichkeit. Gemarkung Stadt Steinbach | | | | | | |
|  | | | 4 | Alt / FK | 10 | 30 | ✓ | - | - |
| | | | Keine diebstahlsichere Abstellmöglichkeit. Ablehnung der Anlage erkennbar an Anzahl der Wildparker. Gemarkung Stadt Steinbach | | | | | | |
|  | | | 5 | Alt / FK | 10 | 10 | ✓ | - | - |
| | | | Keine diebstahlsichere Abstellmöglichkeit. Gemarkung Stadt Steinbach | | | | | | |
| | | | 6 | AB | 24 | 4 | ✓ | - | + |

| Information | | | Bewertung Gesamtzustand der Abstellanlagen | | | | | | |
|--|------------|---------------------------------------|--|------------|--------------------|----------------|-------------|-------------------|-------------|
| Station | Gebietstyp | Ein- und Aussteigende Fahrgäste / Tag | Nr. Abstellanlage | Typ Anlage | Anzahl Stellplätze | Auslastung (%) | Überdachung | Anzahl Wildparker | IST-Zustand |
|  | | | Gemarkung Stadt Oberursel | | | | | | |
|  | | | 7 | Beta | 11 | 0 | ✓ | - | + |
| | | | Gemarkung Stadt Oberursel | | | | | | |

* n.e. = nicht ermittelt

Zusammenfassung

Kronberg Bahnhof: Die Anzahl der Abstellmöglichkeiten ist derzeit ausreichend. Bei einem anzunehmenden höheren Bedarf im „Normal-Zustand“ nach der Corona-Pandemie, ist die Anzahl an Abstellanlagen vermutlich unzureichend.

Art und Zustand der Anlagen genügen nicht den aktuellen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen. Es besteht kein Angebot für höherwertige Fahrräder. Anlage 1 sollte in jedem Fall durch eine höherwertige und moderne Anlage ersetzt werden. Weitere Abstellanlagen in ausreichender Anzahl sollten geschaffen werden.

Es wird zudem die Schaffung von Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder (z.B. Box) empfohlen.

Kronberg Süd: Es wurde eine ausreichende Anzahl an Abstellmöglichkeiten festgestellt. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es gibt keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder. Bei Ausbau des Angebots wird die Schaffung von Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder (z.B. Box) empfohlen.


Oberursel Stierstadt Bahnhof: Die vorhandenen Abstellanlagen sind in einem befriedigenden Zustand und erfüllen die wesentlichen Anforderungen an moderne Fahrradabstellanlagen. Die Fahrradboxen bieten zusätzliche Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder. Nach dem geplanten Ausbau Anfang 2022 wird die Situation sehr gut sein.

Oberursel Weißkirchen-Steinbach Bahnhof: Insgesamt wurde eine ausreichende Anzahl Abstellmöglichkeiten festgestellt. Allerdings handelt es sich hierbei auf Gemarkung der Stadt Steinbach um veraltete Typen und Felgenklemmer. Die Anzahl der Wildparker in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof verdeutlicht, dass diese Abstellanlagen aufgrund ihrer Art und/oder Entfernung zum Bahnhof nicht genutzt werden. Es existieren auf Oberurseler Gemarkung zwei Fahrradboxen. Die Felgenklemmer sollten durch Anlehnbügel ausgetauscht werden, um die Fahrräder diebstahlsicher abstellen zu können. Zudem sollte das Angebot zum Abstellen höherwertiger Fahrräder ausgebaut werden.

5.3 Regionalbahnhöfe

An folgenden Stationen hält eine Regionalbahnlinie. Anschluss an überregionalen Verkehr und Fernverkehr besteht nicht. Die Regionalbahnhöfe verfügen über ein Einzugsgebiet mit unterdurchschnittlichem Pendleraufkommen. Entsprechend ist auch das B+R-Nutzerpotenzial unterdurchschnittlich.

| Information | | | Bewertung Gesamtzustand der Abstellanlagen | | | | | | |
|---|------------|---------------------------------------|--|------------|--------------------|----------------|-------------|-------------------|---------------------|
| Station | Gebietstyp | Ein- und Aussteigende Fahrgäste / Tag | Nr. Abstellanlage | Typ Anlage | Anzahl Stellplätze | Auslastung (%) | Überdachung | Anzahl Wildparker | IST-Zustand |
| Friedrichsdorf Burgholzhausen | V | 300 | 1 | AB | 10 | 30 | ✓ | 0 | gut |
|  | | | 1 | AB | 10 | 30 | ✓ | 0 | + |
| | | | - | | | | | | |
| Königstein | S | 2000 | - | - | 16 | 6 | ✓ | 0 | befriedigend |
|  | | | 1 | Beta | 10 | 10 | ✓ | 0 | + |
| | | | Aufgrund des Pfostens ist ein Bügel nicht nutzbar. | | | | | | |
|  | | | 2 | FK | 6 | 0 | ✓ | 0 | - |
| | | | Keine diebstahlsichere Abstellmöglichkeit. Die freie Fläche sollte für Anlehnbügel genutzt werden. | | | | | | |

| Information | | | Bewertung Gesamtzustand der Abstellanlagen | | | | | | |
|---|------------|---------------------------------------|--|-------------|--------------------|----------------|-------------|-------------------|-------------|
| Station | Gebietstyp | Ein- und Aussteigende Fahrgäste / Tag | Nr. Abstellanlage | Typ Anlage | Anzahl Stellplätze | Auslastung (%) | Überdachung | Anzahl Wildparker | IST-Zustand |
| Königstein Schneidhain | V | 600 | 1 | Beta | 8 | 13 | ✓ | 0 | gut |
|  | | | 1 | Beta | 8 | 13 | ✓ | 0 | + |
| | | | | | | | | | |

* n.e. = nicht ermittelt

Zusammenfassung




Friedrichsdorf Burgholzhausen: Es wurde eine ausreichende Anzahl an Abstellmöglichkeiten festgestellt. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es gibt keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.





Königstein Bahnhof: Es sind ausreichend moderne Abstellmöglichkeiten vorhanden. Anlage 2 ist jedoch veraltet und nicht optimal erreichbar. Es wird empfohlen Anlage 2 durch Anlehnbügel zu ersetzen.





Königstein Schneidhain: Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es gibt keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.



5.4 Haltestellen der Taunusbahn

An folgenden Stationen hält ausschließlich die Taunusbahn (RB 15). Sie stellt eine direkte Verbindung zum Frankfurter Hauptbahnhof her, wo Anschluss an den Fernverkehr besteht.

| Bedarfsabschätzung | | | | Bewertung Gesamtzustand der Abstellanlagen | | | | | | | | | |
|---|------------|------------------|-----------------|---|------------|--------------------|----------------|-------------|-------------------|------------|------------------|----------------|-------------------|
| Station | Gebietstyp | Potenzial Gesamt | Handlungsbedarf | Nr. Abstellanlage | Typ Anlage | Anzahl Stellplätze | Auslastung (%) | Überdachung | Anzahl Wildparker | Lage | Barrierefreiheit | Auffindbarkeit | Soziale Kontrolle |
| Friedrichsdorf Köppern | V | 15 | ja | - | - | 11 | 45 | ✓ | 0 | gut | | | |
|  | | | | | AB | 11 | 45 | ✓ | 0 | + | + | + | o |
| | | | | Zusätzlich existieren drei Fahrradboxen, die alle vermietet sind. | | | | | | | | | |
| Grävenwiesbach | V | 20 | ja | - | - | 12 | 8 | ✓ | 0 | gut | | | |
|  | | | | 1 | AB | 12 | 8 | ✓ | 0 | o | + | - | o |
| | | | | - | | | | | | | | | |
| Grävenwiesbach Hundstadt | L | 5 | nein | - | - | 12 | 0 | x | 0 | mangelhaft | | | |
|  | | | | 1 | FK | 12 | 0 | x | 0 | o | + | + | o |
| | | | | - | | | | | | | | | |
| Neu-Anspach | S | 30 | nein | - | - | 48 | 19 | ✓ | 0 | gut | | | |

| Bedarfsabschätzung | | | | Bewertung Gesamtzustand der Abstellanlagen | | | | | | | | | |
|---|------------|------------------|-----------------|---|------------|--------------------|----------------|-------------|-------------------|---------------------|------------------|----------------|-------------------|
| Station | Gebietstyp | Potenzial Gesamt | Handlungsbedarf | Nr. Abstellanlage | Typ Anlage | Anzahl Stellplätze | Auslastung (%) | Überdachung | Anzahl Wildparker | Lage | Barrierefreiheit | Auffindbarkeit | Soziale Kontrolle |
|  | | | | 1 | AB | 24 | 13 | ✓ | 0 | o | + | + | + |
| | | | | Die äußeren Anlehnbügel können nur von einer Seite aus benutzt werden. Zwei Stellplätze sind daher nicht nutzbar. | | | | | | | | | |
|  | | | | 2 | AB | 24 | 25 | ✓ | 0 | + | + | + | + |
| | | | | Die äußeren Anlehnbügel können nur von einer Seite aus benutzt werden. Zwei Stellplätze sind daher nicht nutzbar. | | | | | | | | | |
| Neu-Anspach Hausen | V | 15 | ja | - | - | 10 | 10 | ✓ | 0 | gut | | | |
|  | | | | 1 | AB | 10 | 10 | ✓ | 0 | + | + | + | o |
| | | | | Die äußeren Anlehnbügel können nur von einer Seite aus benutzt werden. Zwei Stellplätze sind daher nicht nutzbar. | | | | | | | | | |
| Usingen | S | 45 | ja | - | - | 21 | 38 | × | 0 | befriedigend | | | |
|  | | | | 1 | AB | 5 | 80 | × | 0 | o | + | + | o |
| | | | | | | | | | | | | | |

| Bedarfsabschätzung | | | | Bewertung Gesamtzustand der Abstellanlagen | | | | | | | | | |
|---|------------|------------------|-----------------|---|------------|--------------------|----------------|-------------|-------------------|---------------------|--|----------------|-------------------|
| Station | Gebietstyp | Potenzial Gesamt | Handlungsbedarf | Nr. Abstellanlage | Typ Anlage | Anzahl Stellplätze | Auslastung (%) | Überdachung | Anzahl Wildparker | Lage | Barrierefreiheit | Auffindbarkeit | Soziale Kontrolle |
| | | | |  | 2 | AB | 16 | 25 | x | 0 | o | + | o |
| Usingen Wilhelmsdorf | L | 5 | nein | - | - | 12 | 0 | ✓ | 0 | befriedigend | | | |
|  | 1 | AB | 12 | 0 | ✓ | 0 | + | - | - | - | Die Abstellanlage ist auf einer Seite nur über eine Treppe erreichbar. | | |
| Wehrheim | V | 20 | nein | - | - | 41 | 53 | ✓ | 1 | sehr gut | | | |
|  | 1 | AB | 24 | 54 | ✓ | 0 | + | + | + | + | - | | |
|  | 2 | AB | 12 | 50 | ✓ | 0 | + | + | + | + | - | | |

| Bedarfsabschätzung | | | | Bewertung Gesamtzustand der Abstellanlagen | | | | | | | | | |
|--|------------|------------------|-----------------|---|------------|--------------------|----------------|-------------|-------------------|------------|------------------|----------------|-------------------|
| Station | Gebietstyp | Potenzial Gesamt | Handlungsbedarf | Nr. Abstellanlage | Typ Anlage | Anzahl Stellplätze | Auslastung (%) | Überdachung | Anzahl Wildparker | Lage | Barrierefreiheit | Auffindbarkeit | Soziale Kontrolle |
|  | | | | 3 | Box | 5 | - | ✓ | 0 | + | + | o | + |
| | | | | - | | | | | | | | | |
| Saalburg/ Lochmühle | L | 5 | nein | - | - | 12 | 17 | ✓ | 0 | gut | | | |
|  | | | | 1 | AB | 12 | 17 | ✓ | 0 | + | o | o | o |
| | | | | Die äußeren Anlehnbügel können nur von einer Seite aus benutzt werden. Zwei Stellplätze sind daher nicht nutzbar. | | | | | | | | | |

Zusammenfassung

Friedrichsdorf Köppern: Zum Zeitpunkt der Erhebung wurde eine ausreichende Anzahl an überdachten Abstellmöglichkeiten festgestellt. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es gibt keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.

Grävenwiesenbach Bahnhof: Zum Zeitpunkt der Erhebung wurde eine ausreichende Anzahl an überdachten Abstellmöglichkeiten festgestellt. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen. Die Anlage ist nicht gut auffindbar. Es gibt keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.

Grävenwiesenbach Hundstadt: Die Anzahl der Abstellmöglichkeiten ist ausreichend. Art und Zustand der Anlage genügen jedoch nicht den aktuellen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen und sollten durch eine höherwertige Anlage ersetzt werden.

Neu Anspach Bahnhof: Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es gibt keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.

Neu-Anspach Hausen: Zum Zeitpunkt der Erhebung wurde eine ausreichende Anzahl an überdachten Abstellmöglichkeiten festgestellt. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es gibt keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.

Usingen Bahnhof: Die Anzahl der Fahrradstellplätze ist zum Zeitpunkt der Erhebung ausreichende. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden. Die Anlage ist nicht gut auffindbar. Es gibt keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder. Die vorhandenen Fahrradabstellanlagen sind nicht überdacht, obwohl in unmittelbarer Nähe eine Überdachung besteht, die anderweitig genutzt wird.

Usingen Wilhelmsdorf: Es sind ausreichend Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden. Die Fahrradabstellanlage ist nicht einsehbar und nur über eine Treppe zugänglich. Eine gute Auffindbarkeit der Anlage, ggfs. durch Beschilderung, sowie eine barrierefreie Erreichbarkeit der Abstellanlage mit dem Fahrrad sollte geschaffen werden.

Wehrheim Bahnhof: Es sind ausreichend Abstellmöglichkeiten vorhanden. Die Anlage ist in einem sehr guten Zustand. Sie erfüllt alle Anforderungen an eine moderne Fahrradabstellanlage. Die Fahrradboxen bieten zusätzliche Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder.

Wehrheim Saalburg/Lochmühle: Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden. Es gibt keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.

5.5 Zusammenfassung

Die folgende Übersicht fasst die untersuchten Bahnhöfe bzw. Haltepunkte sowie deren Bewertung des IST-Zustandes zusammen. Für die Haltestellen der Taunusbahn ist, wenn vorhanden, zusätzlich das Bike+Ride-Nuterpotenzial abgebildet.

| Station | Kategorie | Stellplätze | Auslastung | IST-Zustand | Potenzial |
|-------------------------------|------------------------|-------------|------------|--------------------------------------|-----------|
| Bad Homburg | S- und Regionalbahnhof | 272 | 70 % | sehr gut | n.e. |
| Oberursel | S- und Regionalbahnhof | 182 | 34 % | sehr gut | n.e. |
| Oberursel Stierstadt | S-Bahnhof | 67 | 0 % | sehr gut | n.e. |
| Wehrheim | Taunusbahn | 41 | 53 % | sehr gut | nein |
| Friedrichsdorf Burgholzhausen | Regionalbahnhof | 10 | 30 % | gut | n.e. |
| Friedrichsdorf Köppern | Taunusbahn | 11 | 45 % | gut | ja |
| Friedrichsdorf Seulberg | S- und Regionalbahnhof | 12 | 67 % | gut | nein |
| Grävenwiesbach | Taunusbahn | 12 | 8 % | gut | ja |
| Königstein Schneidhain | Regionalbahnhof | 8 | 13 % | gut | n.e. |
| Kronberg Süd | S-Bahnhof | 29 | 3 % | gut | n.e. |
| Neu Anspach | Taunusbahn | 48 | 19 % | gut | nein |
| Neu Anspach Hausen | Taunusbahn | 10 | 10 % | gut | ja |
| Saalburg/ Lochmühle | Taunusbahn | 12 | 17 % | gut | nein |
| Friedrichsdorf | S- und Regionalbahnhof | 83 | 21 % | befriedigend | n.e. |
| Königstein | Regionalbahnhof | 16 | 6 % | befriedigend | n.e. |
| OU Weißkirchen/ Steinbach | S-Bahnhof | 183 | 9 % | Befriedigend / sehr gut ⁴ | n.e. |

⁴ Die Abstellanlagen auf Gemarkung der Stadt Oberursel sind in einem sehr guten Zustand. Die Abstellanlagen auf Gemarkung der Stadt Steinbach sind in einem befriedigenden Zustand.

| | | | | | |
|--------------------------|------------|----|------|--------------|------|
| Usingen | Taunusbahn | 21 | 38 % | befriedigend | ja |
| Usingen Wilhelmshausen | Taunusbahn | 12 | 0 % | befriedigend | nein |
| Grävenwiesbach Hundstadt | Taunusbahn | 12 | 0 % | mangelhaft | nein |
| Kronberg | S-Bahnhof | 12 | 50 % | mangelhaft | n.e. |

6 Empfehlungen

Die betrachteten 20 Haltepunkte und Bahnhöfe im Hochtaunuskreis weisen mit Blick auf die Fahrradabstellmöglichkeiten unterschiedliche Standards auf. 13 Stationen schnitten bei der durchgeführten Bewertung mit dem Ergebnis „sehr gut“ oder „gut“ ab, während fünf Stationen mit „befriedigend“ und zwei mit „mangelhaft“ bewertet wurden.

Für die Stationen der Kategorie „S- und Regionalbahnhöfe“, „S-Bahnhöfe“ und „Regionalbahnhöfe“ wurde keine Bedarfsabschätzung zu schaffender Stellplätze durchgeführt. Der Handlungsbedarf für diese Stationen ergibt sich aus der Bewertung des IST-Zustandes und der Bedeutung der Haltestelle im Hochtaunuskreis.

Für alle Stationen die mit „sehr gut“ oder „gut“ bewertet wurden, besteht kein dringender Handlungsbedarf. Die als „gut“ bewerteten Bahnhöfe und Haltepunkte weisen in der Regel keine Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder auf. Mit Blick auf die zunehmende Pedelecnutzung besteht hier ein Bedarf höherwertiger Abstellanlagen wie Fahrradparkhäuser oder Fahrradboxen.

An Stationen, die mit „befriedigend“ und „mangelhaft“ bewertet wurden, besteht kurzfristiger Verbesserungsbedarf, insbesondere dann, wenn die angestrebte Steigerung des Radverkehrs erreicht wird. Die Anzahl von Abstellplätzen ist hier in der Regel nicht ausreichend. Weitere Mängel beziehen sich auf fehlende Überdachungen, eine ungünstige Lage oder das Fehlen einer barrierefreien Erreichbarkeit bestehender Anlagen. Außerdem gibt es hier Teilbestände an Abstellanlagen, die den modernen Standards nicht genügen.

Als Vorbilder moderner Abstellanlagen können der Bahnhof Oberursel sowie der Bahnhof in Bad Homburg gewertet werden. Das dort vorhandene Angebot, allen voran das Fahrradparkhaus in Bad Homburg, erfüllt alle Anforderungen an sichere, komfortable und auch zielnahe Abstellanlagen.

Der Radverkehr wird auch als Chance gesehen, einen Beitrag zur Senkung der CO₂-Emissionen zu leisten. Deshalb ist ein zügiger Ausbau der B+R-Anlagen unumgänglich, denn nur im Verbund mit dem ÖPNV ist das Fahrrad in der Lage, längere Autofahrten zu ersetzen.

Der genaue Bedarf (Art, Anzahl etc.) an Fahrradabstellanlagen ist in tiefergehenden Untersuchungen zu ermitteln. Zu beachten ist dabei auch die zunehmende Verbreitung von höherwertigen Fahrrädern, die auch im Alltagsverkehr genutzt werden, sowie Sonderformen wie Anhänger (Abbildung 3), Kindertransporter und Lastenräder.



Abbildung 3 Abgestelltes Fahrrad mit Anhänger

Bei Fahrradabstellanlagen spielen ebenso die Themen Reinigung, Wartung und die Beseitigung von „Schrottfahrräder“ eine wesentliche Rolle. Diese sind zu berücksichtigen und beispielsweise mit Vereinbarungen oder Dienstleistungsverträgen zu regeln.

Für einen weiteren Zuwachs an B+R-Nutzern ist neben dem Ausbau der B+R-Anlagen auch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit erforderlich.

Empfehlungen für Haltestellen der Taunusbahn

Für die Stationen der Taunusbahn wurde anhand der in Kapitel 4 erläuterten Vorgehensweise das Potenzial für die Bike-and-Ride-Nutzung abgeschätzt. Handlungsbedarf besteht, wenn das ermittelte Potenzial die Anzahl der vorhandenen Stellplätze übersteigt. In Tabelle 2 wird der Handlungsbedarf anhand der Anzahl zu schaffender Fahrradstellplätze abgebildet. Die aufgeführte Anzahl an zu schaffenden Stellplätzen stellt eine Mindestzahl dar. Die Schaffung weiterer Stellplätze kann sinnvoll sein.

Weiterhin wird für alle Stationen empfohlen, Fahrradboxen nachzurüsten. Die hohe Auslastung bestehender Fahrradboxen zeigt hier den steigenden Bedarf für das Abstellen von hochwertigen Fahrrädern.

Tabelle 2: Bedarfsabschätzung der Anzahl zu schaffender Stellplätze

| Station | erforderliche Mindestanzahl Stellplätze | vorhandene Anzahl Stellplätze | Handlungsbedarf |
|---------|---|-------------------------------|-----------------|
| Usingen | 45 | 21 | 24 |

| Station | erforderliche Mindestanzahl Stellplätze | vorhandene Anzahl Stellplätze | Handlungsbedarf |
|--------------------------|---|-------------------------------|----------------------|
| Grävenwiesbach | 20 | 12 | 8 |
| Neu Anspach Hausen | 15 | 10 | 5 |
| Friedrichsdorf Köppern | 15 | 14 | 1 |
| Grävenwiesbach Hundstadt | 5 | 12 | Kein Handlungsbedarf |
| Usingen Wilhelmsdorf | 5 | 12 | Kein Handlungsbedarf |
| Saalburg/Lochmühle | 5 | 12 | Kein Handlungsbedarf |
| Neu Anspach | 30 | 48 | Kein Handlungsbedarf |
| Wehrheim | 20 | 41 | Kein Handlungsbedarf |

Bei der Ortsbegehung wurde festgestellt, dass einige Radfahrende anstelle der Nutzung der vorhandenen Abstellanlagen ihr Fahrrad in der Bahn transportieren. Inwiefern die geringe Auslastung der Züge (Einschränkungen durch Coronapandemie) und damit eine bequeme Mitnahme des Fahrrades im Zug, dafür ursächlich ist, kann nicht abschließend bewertet werden.

Potenzialflächen

Bei der Identifizierung potenzieller Flächen für Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen der Taunusbahn, sind die Vereinbarkeit der Anlage mit bahnspezifischen Besonderheiten wie beispielweise Fluchtwege, Kabeltrassen, Zugänge und Kanäle etc. zu berücksichtigen. Daher sollte die Planung stets in enger Abstimmung mit dem Bahnbetreiber sowie sonstiger Eigentümer erfolgen.

Für die Stationen in Friedrichsdorf, Grävenwiesbach, Neu-Anspach Hausen und Usingen wird empfohlen, die in den Abbildungen 4 - 7 dargestellten Flächen als potenzielle Flächen für neue Fahrradabstellanlagen zur Diskussion zu stellen.

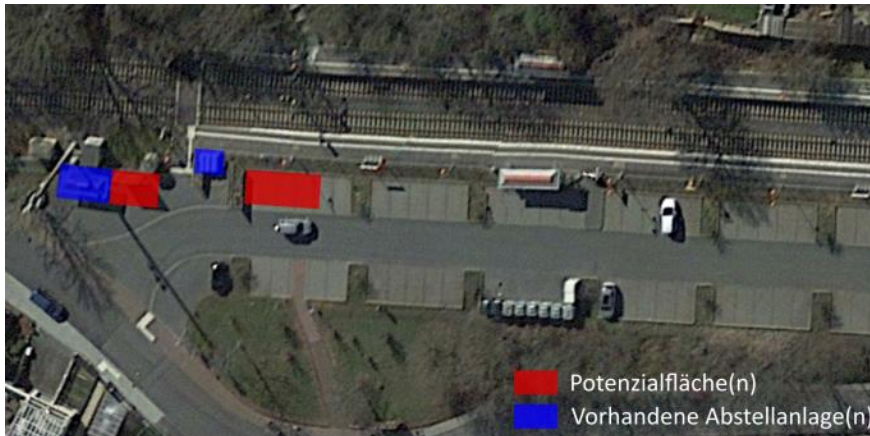


Abbildung 4: Potenzialflächen Friedrichsdorf Köppern

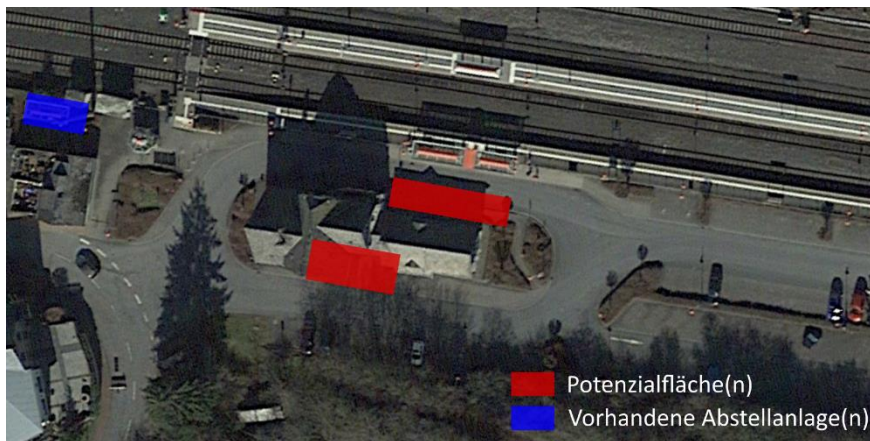


Abbildung 5: Potenzialflächen Bahnhof Grävenwiesbach

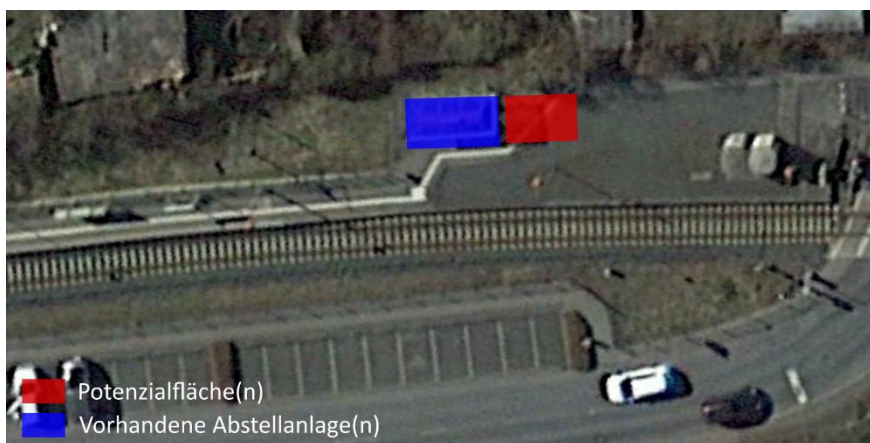


Abbildung 6: Potenzialflächen Neu-Anspach Hausen

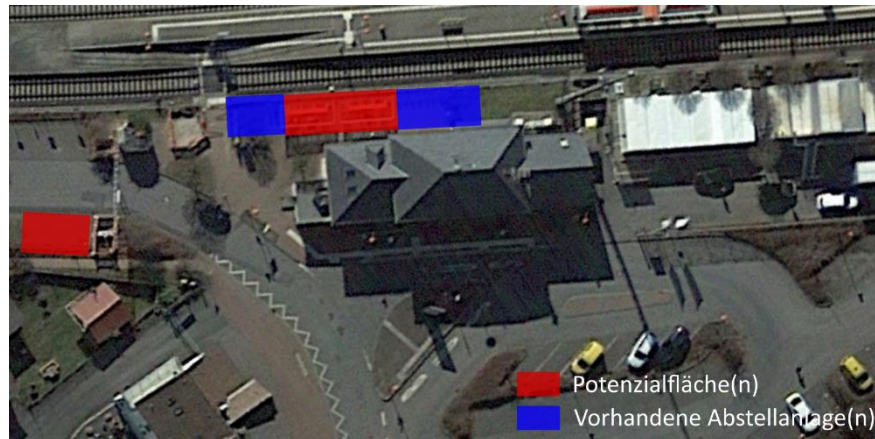


Abbildung 7: Potenzialflächen Bahnhof Usingen

7 Fördermöglichkeiten

In Hessen bestehen zahlreiche Fördermöglichkeiten für Fahrradabstellanlagen als Infrastrukturmaßnahme im Öffentlichen Personennahverkehr, die zusammenfassend unter www.nahmobil-hessen.de/foerderung/foerdermittel-hessen/ dargestellt sind. Aktuell sind dabei folgende Förderprogramme zu nennen:

- **Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität**
 - Förderquote i.d.R. 70 %
 - Bagatellgrenze 20.000 Euro für Bike & Ride Anlagen

- **Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsförderungsgesetz**
 - Förderquote i.d.R. 70 %
 - Bagatellgrenze: 50.000 Euro

- **Bike+Ride Offensive im Rahmen der Kommunalrichtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten⁵:**
 - Kooperation des BMU und der Deutschen Bahn (umfassende Beratung möglich)
 - Förderquote 70 % (90 % für finanzschwache Kommunen)
 - Bagatellgrenze 5.000 Euro

⁵ <https://www.klimaschutz.de/bikeandride> und www.klimaschutz.de/kommunalrichtlinie