

# Stadt Bad Vilbel

## Überarbeitung des Radwegenetzes in Bad Vilbel

- Radverkehrskonzept -

*August 2017*



### Ingenieurleistung

#### Gutachten und Rahmenplanungen

Gesamtverkehrspläne (IV, ÖV)  
Städtebauliche Rahmenplanung  
Vorhaben- und Erschließungsplanung  
Verkehrsberuhigungskonzepte  
Lärmschutz

#### Verkehrstechnische Nachweise

Verkehrstechnische Gesamtlösungen  
Mikrosimulation  
Dimensionierung von Verkehrsanlagen  
Leistungsfähigkeitsnachweise  
Signalisierung

#### Ingenieurvermessung

Bestands- und Kontrollvermessung  
Absteck- und Bauausführungsvermessung  
Geländemodelle  
Visualisierung  
Abrechnungsaufmaße

#### Ingenieurbauwerke, Tiefbau

Kanalbau  
Kanalsanierung  
Wasserversorgung  
Gasversorgung  
Straßenbeleuchtung

#### Verkehrsanlagen

Objektplanung für Verkehrsanlagen  
Entwurf und Gestaltung von Knotenpunkten  
Einmündungen, Kreisverkehren und Plätzen  
Straßenraumgestaltung  
Beschilderung, Wegweisung  
Radverkehrskonzepte  
Ruhender Verkehr

### Management

Projektmanagement  
Planungs- und Bauzeitenmanagement  
EU-Bau-Koordinator  
Ausschreibung und Vergabe  
Bauüberwachung und Bauoberleitung  
Verkehrslenkungspläne

### Beratung

Bau- und Verkehrsrechtsfragen  
Zuwendungsanträge  
Kostenteilungen  
Ablöseberechnungen  
Weiterbildungsseminare

<b>1</b>	<b>Vorbemerkungen</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Planungsgrundlagen Radverkehrsanlagen</b>	<b>3</b>
2.1	Radverkehr auf der Fahrbahn (Innerorts)	5
2.2	Bauliche Radwege	7
2.3	Benutzungspflicht von Radwegen	8
<b>3</b>	<b>Regionale und überregionale Themenrouten</b>	<b>9</b>
3.1	Hessischer Radfernweg R4	9
3.2	Apfelwein- und Obstwiesenroute Wetteraukreis	10
3.3	Regionalpark Niddaroute	11
3.4	Regionalpark Rundroute	12
3.5	GrünGürtel-Radrundweg	12
3.6	Regionalparkroute Hohe Straße	13
3.7	Radrundweg Bad Vilbel	13
<b>4</b>	<b>Lokales Radwegenetz</b>	<b>14</b>
4.1	Radverkehr an Hauptverkehrsstr.	15
4.1.1	ST Heilsberg, Alte Frankfurter Str.	16
4.1.2	Bad Vilbel, Frankfurter Straße	18
4.1.3	Bad Vilbel, Kasseler Straße	20
4.1.4	Bad Vilbel, Friedberger Straße	22
4.1.5	Bad Vilbel, Frankfurter Str. / Parkstr.	24
4.1.6	Bad Vilbel, Homburger Straße	26
4.1.7	Massenheim, Homburger Straße	28
4.1.8	Kernstadt, Büdinger Straße	30
4.1.9	Gronau, Vilbeler Straße / Hauptstraße / Neue Straße	32
4.1.10	Dortelweil, Friedberger Str.	34
4.2	Netzergänzungen innerhalb der Gemarkung Bad Vilbel	36
4.2.1	Ausbau des Massenheimer Weges	37
4.2.2	Radweg im Bereich des Quellenparks	38
4.2.3	Ausbau des stadtseitigen Niddauerwegs	40
4.2.4	Verlängerung der Straße am Sportfeld	41
4.2.5	Anbindung Südbahnhof	42
4.2.6	ST Dortelweil / Innenstadt „Niddaroute“	43
4.2.7	ST Dortelweil / ST Gronau „Niddaroute“	44
4.2.8	ST Heilsberg, Plattenweg	45
4.2.9	ST Dortelweil / ST Massenheim	46
4.2.10	ST Dortelweil – L 3008	47

<b>5</b>	<b>Überörtliche Netzergänzungen</b>	<b>48</b>
5.1	Verbindung Bad Vilbel / Frankfurt	49
5.2	Verbindung Bad Vilbel / Berkersheim	50
5.3	Verbindung Heilsberg / Bergen-Enkheim	51
5.4	Verbindung Maintal / Hohe Straße	52
5.5	Verbindung Niederdorfelden	53
5.6	Verbindung Gronau / Rendel	54
5.7	Verbindung Karben / Dortelweil	55
<b>6</b>	<b>Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr</b>	<b>56</b>
<b>7</b>	<b>Einrichtung von Fahrradstraßen</b>	<b>58</b>
<b>8</b>	<b>Fahrradabstellanlagen</b>	<b>59</b>
<b>9</b>	<b>E-Bikes / Pedelecs</b>	<b>61</b>
<b>10</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>62</b>

## Überarbeitung des Radwegenetzes in Bad Vilbel

- 1 Vorbemerkungen** Im Stadtgebiet von Bad Vilbel sind zurzeit unterschiedliche Lösungen von Radverkehrsanlagen vorhanden. Einzelne Routen sind nicht immer einheitlich im Ausbauzustand bzw. durchgängig befahrbar. Die Stadt Bad Vilbel beabsichtigt daher das vorhandene Radwegenetz einer Überprüfung zu unterziehen und mit den aktuellen Richtlinien bzw. Empfehlungen abzugleichen. Ziel ist die Verbesserung der Voraussetzungen für den Radverkehr in Bad Vilbel, d.h. die Steigerung der Attraktivität durch die Bereitstellung eines sicheren und komfortablen Radwegenetzes.

Anhand einer ausführlichen Bestandsanalyse wurden die Grundlagen für das vorliegende Konzept im Bereich der Hauptverkehrsstraßen sowie bei den wichtigsten innerörtlichen und überörtlichen Verbindungen in der Gemarkung Bad Vilbel geschaffen. Anschließend erfolgten anhand der Verkehrsbelastungen sowie den zur Verfügung stehenden Querschnitten eine Beurteilung der Bestandssituation und entsprechende Empfehlungen zu möglichen Verbesserungen im Radverkehrsnetz. Bereits in der Bearbeitung / Umsetzung befindliche Projekte wurden hierbei ebenso berücksichtigt wie künftig vorgesehene Planungen.

Als weitere Grundlage dient auch der Vortrag des ehemaligen Radverkehrsbeauftragten vor der Verkehrskommission vom Mai 2015 und die Anregungen aus der Stadtverwaltung (Straßenverkehrsbehörde und dem Fachdienst Tiefbau / Abwasser).

## 2 Planungsgrundlagen Radverkehrsanlagen

Bei der Radverkehrsplanung sind in Deutschland gesetzliche Vorschriften und Regelwerke zu beachten. Die grundlegenden Verhaltensregeln sowie die maßgeblichen Verkehrszeichen sind in der Straßenverkehrsordnung (StVO) **[1]** bzw. den hierzu gehörenden Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) **[2]** enthalten. Außerdem werden hier gesetzliche Mindeststandards für die Radwegebreiten genannt und die Benutzungspflicht von Radwegen festgelegt.

Darüber hinaus sind bei den Planungen weitere Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zu berücksichtigen bzw. anzuwenden. Für innerörtliche Bereiche stellen z.B. die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) **[3]** den aktuellen Stand der Technik dar. Der Radverkehr wird in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) **[4]** behandelt, wobei die hier enthaltenen Breitenangaben und Empfehlungen über die Mindeststandards der VwV-StVO hinausgehen.

In den Empfehlungen für den Radverkehr **[4]** sind unterschiedliche Führungsformen des Radverkehrs enthalten, die in Abhängigkeit von der Kraftfahrzeugbelastung in der Spitzenstunde sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gewählt werden können. Zwischen den einzelnen Belastungsbereichen gibt es gewisse Bandbreiten, in denen mit einer entsprechenden Begründung auch von der Zuordnung abgewichen werden kann.

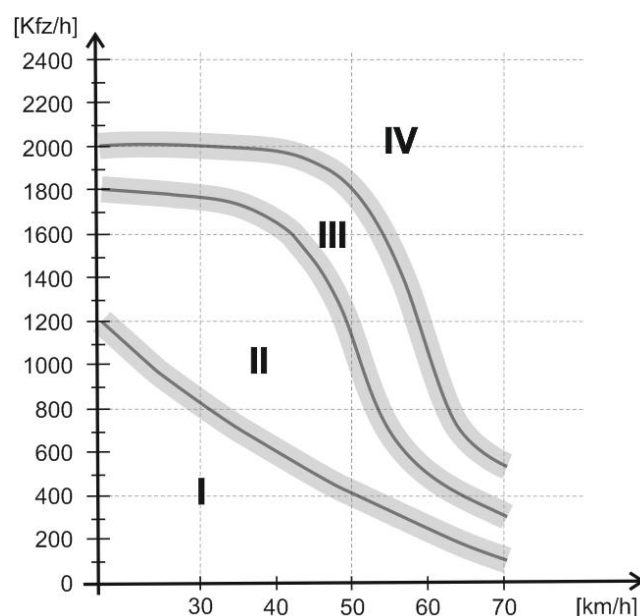


Bild 1: Belastungsbereiche zur Vorausswahl von Radverkehrsführungen nach ERA

noch: Planungsgrundlagen  
Radverkehrsanlagen

Im Belastungsbereich **I** kann der Radverkehr, aufgrund der geringen Verkehrsbelastungen, ohne zusätzliche Maßnahmen im Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.

Der Belastungsbereich **II** empfiehlt die Markierung von Schutzstreifen auf der Fahrbahn sowie unterschiedliche Kombinationen von nicht benutzungspflichtigen Führungen wie z.B. Mischverkehr oder Schutzstreifen und Freigabe von Gehwegen für Radverkehr.

Im Belastungsbereich **III** kann und im Belastungsbereich **IV** muss eine Trennung des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr aus Sicherheitsgründen erfolgen, in der Regel durch Radfahrstreifen, baulich angelegte Radwege oder gemeinsame Geh- und Radwege.

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
<b>I</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt werden</li> <li>- Bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein</li> <li>- Bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll</li> </ul>
<b>II</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schutzstreifen</li> <li>- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“</li> <li>- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht</li> <li>- Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“</li> <li>- Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrecken über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein</li> <li>- Bei starkem Schwerverkehr, unübersichtliche Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten (vgl. Abschnitt 3.1) kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht</li> </ul>
<b>III / IV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Radfahrstreifen</li> <li>- Radweg</li> <li>- gemeinsamer Geh- und Radweg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg / Radfahrer frei“ eingesetzt werden</li> </ul>

Bild 2: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen nach ERA

## 2.1 Radverkehr auf der Fahrbahn (Innerorts)

Zu den erforderlichen Voraussetzungen für die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn gehören, neben der Verkehrsstärke und der zulässigen Geschwindigkeit insbesondere auch die zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreiten.

Die Sicherheit des Radverkehrs kann durch eine Führung auf der Fahrbahn (gegenüber einer abgesetzten Führung) aufgrund der besseren Sichtbarkeit für den Autofahrer sowie der Vermeidung von Konflikten mit den Fußgängern prinzipiell verbessert werden.

Die Einsatzgrenzen einer Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ohne zusätzliche Maßnahmen sind nach ERA **[4]** (siehe Bild 1) bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h bis ca. 800 Kfz/h möglich, was einer werktäglichen Verkehrsmenge von 8.000 – 10.000 Kfz/24h entspricht. Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h halbiert sich die Verkehrsbelastung auf ca. 400 Kfz/h bzw. 4.000 – 5.000 Kfz/24h.

Innerhalb von Tempo-30 Zonen ist der Radverkehr generell im Mischverkehr zu führen, die Anlage von benutzungspflichtigen Radwegen, Schutz- oder Radfahrstreifen ist nach StVO hier nicht zulässig.

In Streckenabschnitten mit einer zulässigen Geschwindigkeit  $V_{zul} \geq 30$  km/h können **Radfahr- oder Schutzstreifen** zum Einsatz kommen:

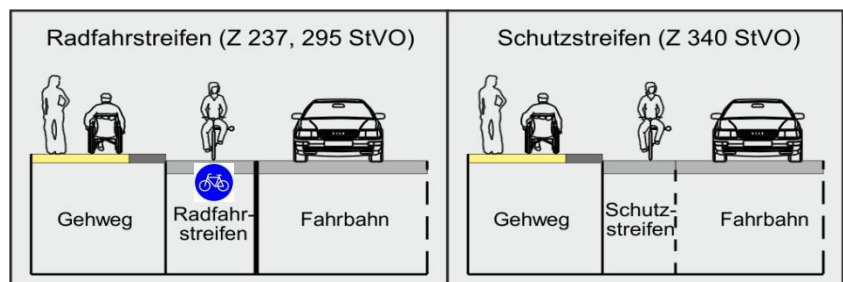


Bild 3: Radfahr- und Schutzstreifen

Radfahrstreifen werden durch Markierung (durchgehender Breitenstrich) von der Fahrbahn abgetrennt und durch das Verkehrszeichen 237 (Radweg) als Sonderfahrstreifen für Radfahrer mit Benutzungspflicht ausgewiesen. Sie dürfen im Längsverkehr nicht von Kfz befahren werden (lediglich zum ein- / abbiegen oder zum Erreichen von Parkplätzen).

Schutzstreifen gehören zur Fahrbahn und werden durch eine Leitlinie (Schmalstrich 1,0m Strich / 1,0m Lücke) im Seitenbereich der Fahrbahn markiert. Schutzstreifen dürfen bei Bedarf (z.B. Begeg-

noch: Radverkehr auf der  
Fahrbahn (innerorts)

nungsfall mit Lkw) von Kraftfahrzeugen befahren werden.

Für die Abmessungen gelten folgende Richtwerte:

- **Schutzstreifen** im Regelfall 1,50 m (mindestens 1,25 m) zzgl. Sicherheitsräumen und einer verbleibenden Fahrbahnbreite  $\geq 4,50$  m (Vergrößerung bei eingeschränkter Breite möglich).
- Schutzstreifen sollten bei hohem Schwerverkehrsanteil vermieden werden ( $> 1.000$  Kfz/24h).
- **Radfahrstreifen** sind im Regelfall mindestens 1,85 m breit (inkl. Markierung). Bei hohen Kfz- bzw. Radverkehrsstärken,  $V_{zul} \geq 50$  km/h oder vielen Fahrrädern mit Anhängern sollte die Breite auf 2,0 m vergrößert werden.

Bei Längsparkplätzen ist zusätzlich ein Sicherheitstrennstreifen von mindestens 0,50 m zum Schutz- oder Radfahrstreifen anzulegen (Regelbreite = 0,75 m).



## 2.2 Bauliche Radwege

Wenn die Anlage von Schutz- oder Radfahrstreifen auf der Fahrbahn nicht möglich ist, können Radwege baulich von der Fahrbahn getrennt in den Seitenräumen angelegt werden. Die Trennung erfolgt in der Regel durch Bordsteine, Parkstreifen oder Grünstreifen.

Die Regelbreite von Einrichtungswegen beträgt innerorts 2,0m, bei geringem Radverkehr 1,60m. Hierzu kommen noch Sicherheitsräume zu den benachbarten Flächen:

- vom Fahrbahnrand mit festen Einbauten: 0,50 m,
- vom Fahrbahnrand: 0,50 m,
- von parkenden Fahrzeugen in Längsaufstellung 0,75 m,
- von parkenden Fahrzeugen in Schräg- und Senkrechtaufstellung (Überhang kann angerechnet werden) 1,10 m,
- von Gebäuden und sonstige Einbauten 0,25 m.

Bei hohen Verkehrsaufkommen oder starkem Gefälle können darüber hinaus auch größere Breiten erforderlich werden.


Bei einer gemeinsamen Führung des Fußgänger- und Radverkehrs sollte aufgrund des unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus darauf geachtet werden, dass die Breite des Seitenraumes für eine möglichst konfliktarme Führung ausreicht. In Abhängigkeit von der Verkehrsstärke beträgt die Breite eines gemeinsamen Geh- und Radweges gemäß ERA **[4]** mindestens 2,50 m und geht bis 4,50 m bei einer Spitzenstundenbelastung von bis zu 180 Fußgängern und Radfahrern.


Darüber hinaus gibt es einige Ausschlusskriterien für eine gemeinsame Führung wie z.B. Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung, Hauptverbindungen des Radverkehrs, starkes Gefälle (> 3%).

## 2.3 Benutzungspflicht von Radwegen

Eine Benutzungspflicht für Radwege besteht immer dann, wenn diese durch die Verkehrszeichen

**237** (Radfahrer) 

**240** (gemeinsamer Geh- und Radweg)  oder

**241** (getrennter Geh- und Radweg) 

gekennzeichnet sind. Baulich angelegte Radwege ohne eine zusätzliche Kennzeichnung sind nicht benutzungspflichtig.

Für Radfahrstreifen auf der Fahrbahn gilt ebenfalls Benutzungspflicht, wenn diese neben der Fahrbahnmarkierung (Breitstrich + Radfahrersymbol) durch Verkehrszeichen 237 gekennzeichnet sind. Schutzstreifen sind im Regelfall Teil der Fahrbahn und dienen vorwiegend dem Radverkehr. Aufgrund des Rechtsfahrgebotes besteht hier ebenfalls eine Benutzungspflicht für Radfahrer.

Benutzungspflichtige Radwege dürfen nach StVO bzw. VwV-StVO nur angeordnet werden, wenn ausreichende Verkehrsflächen zur Verfügung stehen und wo es aus Gründen der Verkehrssicherheit oder des Verkehrsablaufes erforderlich ist.

Eine Ausnahme in der Benutzungspflicht besteht nach §2 (5) StVO für Rad fahrende Kinder. Diese müssen bis zum achten Lebensjahr und dürfen bis zum vollendeten 10 Lebensjahr den Gehweg benutzen, auch wenn nebenan Radverkehrsanlagen vorhanden sind. Seit der letzten StVO-Novelle vom Dezember 2016 darf bei Kindern < 8 Jahre **eine** Aufsichtsperson ab 16 Jahre mit dem eigenen Fahrrad auf dem Gehweg mitfahren.

Bei der Nutzung von gemeinsamen und getrennten Geh- und Radwegen (VZ 240+241) müssen Radfahrer auf mögliche Reaktionen von Fußgängern Rücksicht nehmen und erforderlichenfalls die Geschwindigkeit dem Fußgängerverkehr anpassen. Dies gilt besonders bei starkem Fußgängerverkehr, an Gehwegeinengungen oder an Stellen wo mit nicht einschätzbaren Fußgängerverhalten (z.B. Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen o.ä.) zu rechnen ist.

Die Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr (VZ 239 + VZ 1022-10 Radfahrer frei) stellt dagegen lediglich ein (nicht benutzungspflichtiges) Angebot für Radfahrer dar. Da es sich um einen Gehweg handelt hat der Fußgänger absoluten Vorrang, der Radfahrer muss Schrittgeschwindigkeit fahren und besondere Rücksicht nehmen, d.h. bei Bedarf anhalten.

### 3 Regionale und überregionale Themenrouten

Durch das Stadtgebiet von Bad Vilbel verlaufen insgesamt vier überregionale und regionale Themenrouten:

- Hessischer Radfernweg R4
- Apfelwein- und Obstwiesenroute, Regionalschleife Wetteraukreis
- Regionalpark Niddaroute
- Regionalpark Rundroute

Darüber hinaus gibt es noch einen lokalen Radrundweg sowie zwei weitere Themenrouten, die in unmittelbarer Nähe zur Stadtgrenze verlaufen:

- Bad Vilbeler Radrundweg
- Hohe Straße Radwanderweg
- GrünGürtel-Radrundweg

Anlage 1 (Plan 1)

Eine zusammenfassende Übersicht der derzeit eingerichteten Themenrouten ist in der Anlage 1 bzw. dem Plan 1 abgebildet.

Die ausführliche Dokumentation des gesamten Streckennetzes mit Analyse der vorhandenen Defizite und der Wegebeschaffenheit war nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung. Nachfolgend werden daher im Wesentlichen die derzeitigen Routenführungen sowie die Verknüpfungen / Verbindungen zwischen den einzelnen Routen erläutert.

#### 3.1 Hessischer Radfernweg R4



Der Hessische Radfernweg R4 ist einer von neun Radfernwegen in Hessen und trägt den Namen ‚Nord-Süd-Radweg‘. Der Radfernweg beginnt in Hirschhorn am Neckar und verläuft überwiegend über asphaltierte Wege entlang von Mümling, Nidda und Schwalm nach Karlshafen an der Weser. Die Gesamtlänge des Radfernweges R4 beträgt rund 415 km.

In Bad Vilbel verläuft der R4 im nordöstlichen Teil des Stadtgebietes auf einer Länge von rund 3,5 km. Von Osten aus Richtung Niederdorfelden kommend, führt er entlang der „Neuen Straße“ und der Vilbeler Straße bis zur Freiwilligen Feuerwehr Gronau und weiter über die Dortelweiler Straße und den Stockwiesenweg bis zur Nidda. Entlang der Nidda führt der R4 dann vorbei am Stadtteil Dortelweil in Richtung Karben (Anlage 1 – „grün“).

Anlage 1

noch: Hessischer Radfernweg R4

Der Radweg R4 verläuft abschnittsweise parallel mit der Regionalpark „Rundroute“, der Regionalpark „Niddaroute“, der Hessischen Apfelwein- und Obstwiesenroute sowie dem Radrundweg Bad Vilbel. Eine Verbindung zur Kernstadt Bad Vilbel ist über den Radweg entlang der L 3008 (Büdingen Straße) oder über die Niddaroute möglich.

### 3.2 **Apfelwein- und Obstwiesenroute Wetteraukreis**



Die Hessische Apfelwein- und Obstwiesenroute ist ein Rad- und Wanderweg in Hessen, der in sechs Regionalschleifen unterteilt ist und insgesamt ein Wegenetz von über 600 km umfasst.

Die Route 8 der Regionalschleife Wetteraukreis läuft unter dem Namen „Goldenes Tor zur Wetterau – Quellen, Äpfel und Kultur“ auf rund 33 km im Süden des Wetteraukreises entlang landschaftlicher und kultureller Sehenswürdigkeiten.

Neben den fest in der Route integrierten Anlaufstellen finden regelmäßig Aktionstage mit verschiedenen Themenschwerpunkten wie z.B. Apfelweinproben, Baumschnittkurse, Apfelblüten- und Hoffeste oder Familienradtouren statt.

In Bad Vilbel verläuft die Apfelweinroute von Westen aus Nieder-Erlenbach kommend über die Homburger Straße, den „Apfelkreisel“, die Breite Straße und die Straße Im Mühlengrund durch den Stadtteil Massenheim. Weiter in Richtung Süden bzw. Kernstadt Bad Vilbel trifft die Route auf die Huizener Straße und wird anschließend über die Wiesengasse zur Nidda geführt, deren Verlauf die Route bis zur Friedberger Straße bzw. zum Marktplatz folgt. Vom Marktplatz aus führt die Route in Richtung Süden über den Erzweg und die Hanauer Straße bis zur Feldgemarkung. Von hier aus führt die Route auf Wirtschaftswegen in Richtung Nordosten, bevor die Landesstraße 3008 unterquert und der Stadtteil Gronau in Verlängerung der Berger Straße erreicht wird. In Gronau verläuft die Route entlang der Neuen Straße in Richtung Osten bis zur Gemarkungsgrenze Bad Vilbel. Von hier aus führt die Route über Rendel, Karben, Okarben und Petterweil zurück nach Nieder-Erlenbach. Die Länge der Route innerhalb des Stadtgebietes von Bad Vilbel beträgt rund 9 km (Anlage 1 – „braun“).

Anlage 1

### 3.3

#### Regionalpark Niddaroute



Die Regionalpark Niddaroute führt von der Niddaquelle im Vogelsberg entlang des Flusslaufes der Nidda bis zur Mündung in den Main nach Frankfurt-Höchst auf einer Länge von knapp 100 km.

Entlang der Niddaroute gibt es eine Vielzahl verschiedener Erlebnis- und Attraktionspunkte, die den Besuchern neue Erlebnisräume in einer der ältesten Kulturlandschaft Deutschlands erschließen.

Von Karben her kommend führt die Niddaroute entlang der Nidda bzw. der hier durchgeführten Renaturierung bis zum Stadtteil Gronau. Nach der Brücke zum Gronauer Hof verläuft die Niddaroute in nordwestliche Richtung bis zum Sportplatz im Stadtteil Dortelweil. Von hier aus geht es in südlicher Richtung weiter entlang der Nidda bis zur Kernstadt Bad Vilbel, durch den Kurpark bis zur Kasseler Straße und weiter am Freibad vorbei in Richtung westlicher Stadtgrenze.

Anlage 1

Innerhalb des Stadtgebietes von Bad Vilbel hat die Niddaroute eine Länge von rund 10 km (siehe Anlage 1 „rot“). Bisher wurden innerhalb des Stadtgebietes von Bad Vilbel bereits folgende Abschnitte auf einer Länge von rund 3,5 km neu ausgebaut:

- Kurpark Süd (Kasseler Str. bis Friedberger Str.)
- Kurpark Nord (Burgpark bis Büdinger Str.)
- von Gronau bis Karben (Gemarkungsgrenze)

Weitere Abschnitte befinden sich derzeit in der Umsetzung bzw. in der Planung:

- vom Sportplatz Dortelweil nach Gronau,
- Büdinger Str. bis Sportplatz Dortelweil.

### 3.4

#### **Regionalpark Rundroute**



Die Regionalpark Rundroute ist das Kernstück des Routennetzes im zentralen Ballungsraum und führt vom Mainvorland (Ginsheim-Gustavsburg) durch den Vordertaunus, die Wetterau und die großen Wälder bis ins Hessische Ried am Rhein.

Die Gesamtlänge beträgt etwa 190 km und verknüpft insgesamt 35 Kommunen im Umkreis des Ballungsraums Frankfurt Rhein-Main.

Von Karben her kommend verläuft die Regionalpark Rundroute auf demselben Weg wie die Niddaroute (siehe Punkt 3.3) bis zum Sportplatz in Dortelweil. Weiter geht es in südlicher Richtung über den Dottenfelder Hof bis zur Landesstraße 3008 an der die Rundroute parallel entlang in Richtung Osten bis zum Stadtteil Gronau geführt wird. In Gronau führt die Rundroute über die Vilbeler Straße und die Neue Straße bis zur östlichen Stadtgrenze in Richtung Niederdorfelden.

Innerhalb des Stadtgebietes von Bad Vilbel hat die Rundroute eine Länge von fast 9 km (siehe Anlage 1 „blau“).

Anlage 1

### 3.5

#### **GrünGürtel- Radrundweg**



Der GrünGürtel-Radrundweg führt auf einer rund 62 km langen Rundtour im Grünen um das Zentrum von Frankfurt herum. Von der Niddamündung bei Frankfurt Höchst geht es entlang der Nidda bis nach Bonames und über Berkersheim nach Bergen-Enkheim. Anschließend geht es südlich des Mains von Oberrad bis Schwanheim durch den Frankfurter Stadtwald bevor zum Ende der Rundtour die Mainfähre wieder zurück nach Höchst führt.

Die Route des GrünGürtel-Radrundweges verläuft etwa 100 bis 200m südlich des Bad Vilbeler Waldes bzw. der Stadtgrenze (siehe Anlage 1 „gelb“).

Anlage 1

### 3.6 Regionalparkroute Hohe Straße

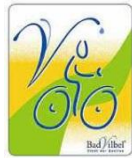


Anlage 2

Die Regionalparkroute Hohe Straße führt auf einem Teil des alten Handelsweges von Frankfurt nach Leipzig und besitzt eine Länge von rund 23 km. Die Route beginnt direkt in Frankfurt-Bergen und führt über verschiedene Stationen entlang der Strecke bis nach Büdingen.

Die Route verläuft zwar nicht durch das Stadtgebiet von Bad Vilbel, jedoch liegt der Startpunkt nur 1 bis 2 km südlich der Stadtgrenze (siehe Anlage 1 „orange“).

### 3.7 Radrundweg Bad Vilbel



Anlage 1

Der Bad Vilbeler Radrundweg führt einmal um die Kernstadt und stellt hierbei mit einer Gesamtlänge von rund 20 km auch eine Verbindung zu den einzelnen Stadtteilen her.

Die Routenführung verläuft teilweise entlang von Radwegen oder im Zuge von Hauptverkehrsstraßen sowie über vorhandene Feld- und Waldwege durch die idyllische Landschaft im Umkreis der Quellenstadt (siehe Anlage 1 „grün / gelb“)

## 4

### **Lokales Radwegenetz**

Neben den zuvor beschriebenen regionalen und überregionalen Themenrouten im Bereich der Stadt Bad Vilbel beschäftigt sich das Radverkehrskonzept hauptsächlich mit dem lokalen Radwegenetz.

Lokale Radwegenetze dienen in erster Linie der innerörtlichen Infrastruktur und zur Verbindung der Stadtteile untereinander. Um dies zu erreichen, ist ein lückenloses Radverkehrsnetz, welches sich an das wachsende Straßennetz anpasst, notwendig. Eine Übersicht über das vorhandene Radwegenetz mit den Haupt- und Nebenrouten sowie den Freizeitrouten ist in Anlage 2 dargestellt.

Anlage 2

Im Zuge der Bestandsanalyse wurden die wesentlichen Hauptverkehrsstraßen sowie ausgewählte Strecken des Haupt- und Nebennetzes abgefahren, um die Gegebenheiten und Defizite besser erfassen zu können. Dokumentiert wurden hierbei zum einen die ausgebauten und beschilderten Radwege, die gemeinsamen Geh- und Radwege sowie die Gehwege „Radfahrer frei“.

Gleichzeitig wurden hierbei auch die Bereiche erfasst, in denen aufgrund der geringen Verkehrsmengen und -geschwindigkeiten auf separate Radwegeanlagen verzichtet werden kann. Im vorliegenden Fall erstrecken sich diese Bereiche im Wesentlichen auf die Tempo-30-Zonen sowie die verkehrsberuhigten Bereiche (VB).

Die erfassten Radverkehrsanlagen wurden anschließend in einem Bestandsplan dokumentiert, wobei im Bereich der Hauptverkehrsstraßen zusätzlich noch folgende Details gekennzeichnet wurden:

- Kreisverkehrsplatz,
- Einmündung / Kreuzung,
- Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (LSA),
- Fußgängerschutzanlage.

Die Ergebnisse sind für das gesamte Stadtgebiet in einer gemeinsamen Unterlage (Plan 2) enthalten. Darüber hinaus sind diese für den ST Heilsberg und die Kernstadt (Süd) in der Anlage 3.1, für die Kernstadt (Nord) und den Stadtteil Massenheim in der Anlage 3.2 und für den Stadtteil Dortelweil und den Stadtteil Gronau in der Anlage 3.3 enthalten.

Plan 2

Anlage 3.1

Anlage 3.2

Anlage 3.3



#### 4.1 Radverkehr an Hauptverkehrsstr.

Im Zuge der Bestandsanalyse wurden im Bereich der Hauptverkehrsstraßen auch markante Querschnitte aufgenommen sowie eine Fotodokumentation durchgeführt. Die Ergebnisse sind im Folgenden jeweils für einzelne Streckenabschnitte zusammengefasst dargestellt und mit einer kurzen Erläuterung des vorhandenen Straßenraumes versehen.

Darüber hinaus wurden in diesen Streckenabschnitten auch die zulässigen Geschwindigkeiten sowie die vorhandenen Verkehrsstärken ( $DTV_w$ ) untersucht. Hierbei konnte auf verschiedene Untersuchungen aus den letzten Jahren (z.B. dem Gesamtverkehrsplan der Stadt Bad Vilbel, Teil I und II) zurückgegriffen werden.

Anhand der Geschwindigkeit sowie der maßgebenden Verkehrsstärke in den Spitzenstunden (morgens und abends) wurde eine Vorauswahl der Führungsform anhand der unterschiedlichen Belastungsbereiche (I bis IV) nach ERA **[4]** getroffen (siehe Kap. 2, Seiten 3+4).

Unter Berücksichtigung der jeweils vorliegenden Situation wurde anschließend der erforderliche Platzbedarf für die jeweiligen Führungsformen ermittelt, mit den aufgenommenen Querschnitten verglichen und mit einer Empfehlung zur Verbesserung oder Umgestaltung des Straßenraumes versehen.

#### 4.1.1 ST Heilsberg, Alte Frankfurter Str.

Von der Stadtgrenze aus Frankfurt kommend verläuft die Alte Frankfurter Straße im Stadtteil Heilsberg mit einer Fahrbahnbreite von 6,40m bis zur Zufahrt zum Kreisverkehr Heilsberg. Im Bereich der Ortslage sind beidseits der Straße Längsparkplätze und Gehwege vorhanden, der Straßenraum ist hierdurch insgesamt zwischen 16m und 17m breit. Radverkehrsanlagen sind in diesem Abschnitt nicht vorhanden. Die werktägliche Verkehrsbelastung liegt zwischen 6.000 – 7.000 Kfz/24h bzw. zwischen 550 – 700 Fahrzeugen in den Spitzenstunden (morgens / abends), siehe Anlage H1.1, Querschnitte Q1 und Q2.

Anlage H1.1

Mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 40 km/h liegen die Verkehrsbelastungen gemäß ERA 2010 [4] zwischen den Belastungsbereichen I und II. Die ERA sieht im Bereich I die Führung im Mischverkehr und im Bereich II entweder die Anlage eines Schutzstreifens oder Kombinationen von Mischverkehr, Schutzstreifen, Gehweg mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ und Radweg ohne Benutzungspflicht vor.

Für die Anlage eines Schutzstreifens ist nach ERA [4] in Verbindung mit beidseitigen Längsparkstreifen eine Regelbreite von 8,5 m erforderlich.

Im vorhandenen Querschnitt der Alten Frankfurter Straße könnte diese Breite zu Lasten der Gehwege bereichsweise geschaffen werden. Dafür ist jedoch die grundhafte Erneuerung des gesamten Straßenquerschnittes auf einer Länge von rund 720 m erforderlich. Bei der neuen Querschnittsaufteilung müssten außerdem alle im Bereich der Längsparkplätze vorhandenen Bäume (rund 50 Stück) gefällt werden (siehe Anlage H1.2).

Anlage H1.2

Mit einem Ansatz von ca. 160 € / m<sup>2</sup> belaufen sich die geschätzten Kosten für eine grundhafte Erneuerung der Alten Frankfurter Straße auf rund 2,0 Mio. € (reiner Straßenbau ohne Kanal- und Versorgungsleitungen).

Aufgrund der hohen Baukosten für die Änderung der Querschnittsaufteilung der Alten Frankfurter Straße und wegen des einhergehenden Verlustes der etwa 50 z.T. recht großen Bäume im Straßenraum wird in diesem Bereich weiterhin eine Radverkehrsführung im Mischverkehrs auf der Fahrbahn empfohlen.

noch 4.1.1: ST Heilsberg, Alte  
Frankfurter Straße

Nach der abknickenden Vorfahrtsstraße im Bereich zwischen Busbahnhof und Kreisverkehr Heilsberg ist der nördliche Gehweg für Radfahrer freigegeben. Im Bereich des Kreisverkehrs werden die Radfahrer über Rampenanlagen aufgenommen, die an die weiterführenden Radverkehrsanlagen angeschlossen sind.

Anlage H1.1

Die vorliegenden Verkehrsbelastungen dieses Abschnittes (Q3) vom April 2017 weisen werktäglich bis zu 10.400 Kfz/24h (DTV<sup>w</sup>) auf. Die Spitzenzeiten morgens und abends sind relativ gleichmäßig mit rund 800 Kfz/h belastet. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt in diesem Bereich, zumindest für die Fahrtrichtung Heilsberg, 50 km/h. Hiermit ergibt sich nach ERA [4] der Belastungsbereich II (siehe Anlage H1.1), die Vorauswahl sieht hier entweder die Anlage eines Schutzstreifens oder eine Kombination von Mischverkehr, Schutzstreifen, Gehweg mit dem Zusatz Radfahrer frei und Radweg ohne Benutzungspflicht vor.

Aufgrund der abknickenden Vorfahrtsstraße in Verbindung mit dem Busbahnhof sollte eine Ausweitung der zulässigen Geschwindigkeit von 40 km/h bis zum Kreisverkehr Heilsberg erfolgen.

Im Zuge einer Umgestaltung des Busbahnhofes sollte die Anlage von Radverkehrsanlagen überprüft werden. Derzeit liegen keine relevanten Unfalldaten von diesem Bereich vor.

#### 4.1.2 **Bad Vilbel, Frankfurter Straße**

Anlage H2.1

Vom Kreisverkehr Heilsberg bis etwa 100m südlich der signalgeregelten Kreuzung mit der Berliner Straße ist die Frankfurter Straße mit einer Mitteltrennung und Fahrbahnbreiten zwischen 3,75m (Richtung Bad Vilbel) und 7,00m (Richtung Frankfurt) versehen. In beiden Fahrrichtungen sind Radwege auf der Fahrbahn markiert, an die sich etwa ab dem Wasserbehälter jeweils Längsparkplätze und Gehwege anschließen (siehe Anlage H2.1).

Mit Ende der Fahrbahntrennung wird der bergabführende Radweg auf die Fahrbahn entlassen und auf dieser bis zum Kreisverkehr Südbahnhof geführt. In der Gegenrichtung verläuft vom Südbahnhof bis zum Kreisverkehr Heilsberg ein durchgehender Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,6 m – 1,7 m. Die Aufteilung der Fahrbahnbreiten ist asymmetrisch und beträgt bergab ca. 3,70m und bergauf ca. 4,70m. Dieser Querschnitt wurde so gewählt, dass die seinerzeit auf dem Schöllberg in hoher Anzahl fahrenden „Wasserlaster“ überholt werden konnten. Hierdurch war als Nebeneffekt gewährleistet, dass bergauf fahrende Fahrzeuge beim linksabbiegen im Bereich der signalgeregelten Kreuzungen (Berliner Straße und Kurt-Mossdorf-Straße) nicht den durchgehenden Verkehrsfluss behindern.

Zusätzliche Markierungen auf der Fahrbahn für abbiegende Radfahrer an den signalgeregelten Kreuzungen sind derzeit nicht vorhanden. Die vorhandene Markierung wurde in den Jahren 2014 / 2015, in Abstimmung mit dem seinerzeitigen Radverkehrsbeauftragten, erneuert.

Anlage H2.1

Entlang der gesamten Frankfurter Straße sind beidseits jeweils Längsparkplätze und Gehwege vorhanden. Der Straßenraum ist zwischen 16m und 17m breit und ist mit werktäglichen Verkehrsstärken von rund 19.000 Kfz/24h bzw. zwischen 1.200 – 1.400 Fahrzeugen in den Spitzenstunden (morgens / abends) belastet, siehe Anlage H2.1.

Mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h liegen die Verkehrsbelastungen im Belastungsbereich III. Hier sieht die ERA die Anlage eines Radfahrstreifens, eines Radweges oder eines gemeinsamen Geh- und Radweges vor.

Für die Anlage eines beidseitigen Radfahrstreifens ist nach ERA mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m (Busverkehr) sowie beidseitigem Längsparkstreifen eine Regelbreite  $\geq 15,2$  m erforderlich. Im vorhandenen Querschnitt der Alten Frankfurter Straße ist zwischen

noch 4.1.2: Bad Vilbel,  
Frankfurter Straße

den Borden zwar eine Breite von 15,3 m vorhanden, jedoch sind hierbei die Abbiegevorgänge im Bereich der signalisierten Knotenpunkte durch einen breiteren Fahrstreifen bergauf berücksichtigt.

Anlage 2.2

Um den Verkehrsfluss bergauf auch weiterhin ohne Behinderungen durch Abbiegevorgänge zu ermöglichen müsste im Bereich der Knotenpunkte auf einen der beiden Längsparkstreifen verzichtet werden, siehe Anlage H2.2. Durch die enge Folge der vorhandenen Knotenpunkte mit Abbiegevorgängen hätte dies den Verlust eines Parkstreifens auf ganzer Länge der Frankfurter Straße zur Folge.

Bei Verzicht auf die Aufweitung an den Knotenpunkten ist die Leistungsfähigkeit aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf der Frankfurter Straße nicht mehr gewährleistet. Gleichzeitig würde der bergauf fließende Verkehr durch linksabbiegende Fahrzeuge übermäßig behindert, wodurch besonders in den hoch belasteten Spitzenstunden mit Rückstau zu rechnen ist. Hiervon betroffen wären der Schwerverkehr und auch die Buslinien 30, 551 sowie der VILBUS 60.

Als Kompromiss zwischen den beiden Lösungen stellt die vorhandene Querschnittsaufteilung eine bisher funktionierende Lösung dar, die sich am Schöllberg bewährt hat. Es wird daher empfohlen den vorhandenen Querschnitt auch weiterhin beizubehalten.

### 4.1.3

#### **Bad Vilbel, Kasseler Straße**

Anlage H3.1

Vom Kreisverkehr Südbahnhof bis zur Brücke über die Nidda ist die Kasseler Straße auf einer Länge von ca. 270 m relativ großzügig mit Fahrbahnbreiten zwischen 7 m bis 8 m, einer Busspur in Richtung Südbahnhof sowie einem Radweg auf der Fahrbahn in der Gegenrichtung ausgestattet (siehe Anlage H3.1). Die Busspur ist gleichzeitig auch für die Nutzung durch Taxi- und Radfahrer freigegeben. Außerdem gibt es eine Verbindung zur Wiesengasse, die als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen ist.

Anlage H3.1

Der Querschnitt der Niddabrücke hat eine Fahrbahnbreite von 9,0m und wird beidseits von gemeinsamen Geh- und Radwegen mit Breiten von jeweils 3,75 m begleitet. Nördlich der Niddabrücke beginnt eine Rechtsabbiegspur mit einer Länge von rund 140 m bis zur signalisierten Einmündung der Niddastr. (Schwarzer Weg). Die Fahrbahn ist in diesem Bereich rund 9,0m breit und wird beidseits von gemeinsamen Geh- und Radwegen begleitet (Anlage H3.1).

Anlage H3.1

Zwischen Südbahnhof und dem Viadukt ist die Kasseler Straße mit werktäglichen Verkehrsstärken von bis zu 18.000 Kfz/24h bzw. 1.000 bis 1.500 Fahrzeugen in den Spitzenstunden (morgens / abends) belastet, siehe Anlage H3.1.

Bei der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h liegen die Verkehrsbelastungen im Belastungsbereich II und III. Die Vorauswahl nach ERA sieht im Bereich II entweder die Anlage eines Schutzstreifens oder eine Kombination von Mischverkehr, Schutzstreifen, Gehweg mit dem Zusatz Radfahrer frei und Radweg ohne Benutzungspflicht möglich vor. Im Bereich III zeigt die Vorauswahl nach ERA Anlage eines Radfahrstreifens, eines Radweges oder eines gemeinsamen Geh- und Radweges.

Anlage H3.2

Für die Anlage von beidseitigen Radfahrstreifen mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m ist nach ERA eine Regelbreite von 10,20m erforderlich. Diese Breite steht jedoch im Bereich der Niddabrücke nicht zur Verfügung. Aufgrund der übersichtlichen Linienführung und einem Schwerverkehrsanteil < 5% wird an dieser Stelle als Alternative die Anlage eines Schutzstreifens in Kombination mit Gehweg / Radfahrer frei empfohlen. Dieser könnte unter Einbeziehung der Rechtsabbiegspur bis zur Einmündung Niddastr. (Schwarzer Weg) weitergeführt werden (siehe Anlage H3.2).

noch 4.1.3: Bad Vilbel,  
Frankfurter Straße

Im weiteren Abschnitt zwischen der Niddastraße (Schwarzer Weg) und dem Viadukt wird der vorhandene Straßenraum teilweise für die Arbeiten im Zuge des geplanten Ausbaus der Deutschen Bahn (3.+4. S-Bahn-Gleis) in Anspruch genommen. Nach Beendigung der Arbeiten an der S-Bahn könnte eine Umgestaltung des heutigen Straßenraums erfolgen und die zwei Fahrspuren in Richtung Norden zu Gunsten eines Radfahrstreifens auf der westlichen Seite der Kasseler Straße umgewandelt werden. Außerdem könnten auf der Ostseite noch Längsparkplätze eingerichtet werden, wenn hierfür Bedarf besteht.

Der Abschnitt zwischen Viadukt und dem Kreisverkehr Kasseler Straße / Friedberger Straße wurde vor kurzem ausgebaut und in diesem Zuge, in Abstimmung mit dem seinerzeitigen Radverkehrsbeauftragten, mit beidseitigen Schutzstreifen versehen.

#### 4.1.4 **Bad Vilbel, Friedberger Straße**

Die Friedberger Straße wurde in den Jahren 2009 bis 2011 in mehreren Abschnitten von der Parkstraße bis zum Ortsausgang in Richtung Dortelweil ausgebaut. Die Umgestaltung mit farbiger Mittelspur erfolgte im Jahr 2010, noch vor der Änderung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sowie den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Die Anlagen des Radverkehrs wurden nach den seinerzeit gültigen Richtlinien als beidseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg ausgeführt. Inzwischen wurde die Benutzungspflicht jedoch aufgehoben, so dass in diesem Abschnitt heute lediglich Gehwege mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ vorhanden sind (Anlage H4.1).

Anlage H4.1

Zwischen der Parkstraße und dem Kreisverkehr Kasseler Str. / Friedberger Str. besitzt die Friedberger Straße auf einer Länge von rund 350 m eine Fahrbahnbreite von 6,50 m (Q1). Abschnittsweise sind Längsparkplätze außerhalb der Fahrbahn und beidseitige Gehwegenanlagen mit Breiten zwischen 2,0m bis 3,0m vorhanden. Von der Einmündung Homburger Straße / Friedberger Straße ist der westliche Gehweg bis zum Kreisverkehr Friedberger Straße / Kasseler Straße für Radfahrer freigegeben. Die weiteren Gehwegabschnitte sind hierfür zu schmal und daher nicht für eine Freigabe geeignet.

Anlage H4.1

Die werktägliche Verkehrsbelastung beträgt im Abschnitt Q1 rund 9.000 Kfz/24h bzw. 600 bis 800 Fahrzeugen in den Spitzenstunden (morgens / abends), siehe Anlage H4.1, Q1. Bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h liegen die Verkehrsbelastungen im Belastungsbereich II, d.h. gemäß Vorauswahl der ERA ist hier entweder die Anlage eines Schutzstreifens oder eine Kombination von Mischverkehr, Schutzstreifen, Gehweg mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ und Radweg ohne Benutzungspflicht möglich. Die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten liegen in diesem Bereich aufgrund des kurvigen Streckenverlaufes eher niedriger als 50 km/h. Bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h wäre nach der Vorauswahl der ERA der Mischverkehr auf der Fahrbahn vorzusehen.

Für die zusätzliche Anlage von Schutzstreifen müsste der gesamte Straßenraum nochmals umgestaltet werden. Aufgrund der niedrigeren Geschwindigkeit wird für den Bereich des Q1 die Beibehaltung des Mischverkehrs empfohlen.

Vom Kreisverkehr Kasseler Straße / Friedberger Straße bis zum Ortsausgang in Richtung Dortelweil ist der zwischen den Gebäu-



noch 4.1.4: Bad Vilbel,  
Friedberger Straße

den vorhandene Straßenraum zwischen 15 m und 17 m breit. Die Fahrbahnbreite beträgt vom Kreisverkehr kommend bis zur Einmündung der Rendeler Straße 7,5m, wobei hier ca. 10 Längsparkplätze auf der östlichen Straßenseite vorhanden sind (siehe Anlage H4.1, Q2).

Anlage H4.1

Nach der Einmündung Rendeler Straße beginnt eine farbige Mittelspur, die bis zum Ortsausgang (Dortelweil) geführt wird und lediglich am signalisierten Knotenpunkt Friedberger Straße / Büdinger Straße in Linksabbiegespuren übergeht. Die Fahrbahnbreiten liegen in diesem Bereich zwischen 9,0 m und 9,75 m und werden beidseits von Gehwegen mit Breiten zwischen 2,50 m und 3,90 m begleitet, die für den Radverkehr freigegeben sind. Am Ortsausgang befindet sich eine Lichtsignalanlage zum „Hassia-Gelände“. An dieser Stelle beginnt auch ein gemeinsamer Geh- und Radweg, der auf der östlichen Seite der Friedberger Straße durch einen Grünstreifen getrennt in Richtung Dortelweil führt.

Anlage H4.1

In diesem Abschnitt (Q2+Q3) liegt die werktägliche Verkehrsbelastung zwischen 14.600 bis 17.900 Kfz/24h bzw. 1.200 bis 1.400 Fahrzeugen in den Spitzenstunden (morgens / abends), siehe Anlage H4.1.

Mit der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h liegen die Verkehrsbelastungen im Belastungsbereich III. Hier sieht die ERA [4] die Anlage eines Radfahrstreifens, eines Radweges oder eines gemeinsamen Geh- und Radweges vor.

Anlage H4.2

Für die Anlage eines beidseitigen Radfahrstreifens ist, mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m (Busverkehr), eine Regelbreite von 10,2 m erforderlich. Eine Änderung der heutigen Situation ist verbunden mit der Aufgabe der vorhandenen Längsparkplätze auf der östlichen Straßenseite (siehe Anlage 4, Q2).

Im weiteren Verlauf müsste der Straßenquerschnitt jedoch komplett umgestaltet werden, um sowohl Radfahrstreifen als auch die für die Abbiegevorgänge erforderliche Linksabbiegespuren zu den Nebenstraßen, Geschäften und Grundstückszufahren zu gewährleisten. Dies ist nicht ohne größeren baulichen Aufwand möglich. Zudem hat die Stadt für diesen Ausbau auch Fördermittel (GVFG) erhalten, für die eine Zweckbindungsfrist von 15 Jahren besteht.

Unter den genannten Randbedingungen wird angeregt an dem vorhandenen Querschnitts derzeit nichts zu ändern.

#### 4.1.5

##### **Bad Vilbel, Frankfurter Str. / Parkstr.**

Die Frankfurter Straße stellt, zwischen dem Kreisverkehr Südbahnhof und dem Marktplatz („Altes Rathaus“) die Hauptgeschäftsstraße im Stadtkern von Bad Vilbel dar. Zwischen der Ritterstraße und dem Erzweg wird die Frankfurter Straße auf einer Länge von rund 750 m in Einbahnrichtung (Nordosten) befahren. Als Gegenstück hierzu ist die nördlich der Nidda verlaufende Parkstraße zu sehen, die zwischen der Friedberger Straße und der Niddastrasse ebenfalls als Einbahnstraße (Fahrtrichtung Westen) ausgewiesen ist.

In den letzten Jahren wurde die Fahrbahn innerhalb des Straßenraumes der Frankfurter Straße abschnittsweise saniert und weitestgehend mit Asphalt versehen (Lärmreduzierung). Eine entsprechende Umgestaltung der Nebenflächen (Gehwege, Parkflächen etc.) erfolgt abschnittsweise in den nächsten Jahren.

Im Zuge des Gesamtverkehrsplans Bad Vilbel, Teil 1 [5] wurden bereits grundlegende Diskussionen um die Verkehrsführung und Gestaltung sowie die Führung des Radverkehrs in der Frankfurter Straße geführt. Demnach wurde weiterhin die Beibehaltung der heutigen Einbahnrichtung in der Frankfurter Straße empfohlen.

Zwischen dem Südbahnhof-Kreisel und der Ritterstraße besitzt die Frankfurter Straße eine Breite von rund 6,0 m und wird in diesem Abschnitt von rund 50 m in beiden Richtungen befahren. Aufgrund der vorhandenen Senkrechtparkplätze kommt es zwischen dem Kreisverkehr und der Einmündung Ritterstraße häufig zu Behinderungen. Mittelfristig ist hier eine Umgestaltung des gesamten Straßenraums vorgesehen.

Anlage H5.1

Im weiteren Verlauf besitzt die Frankfurter Straße bis zum Erzweg eine Fahrbahnbreite von maximal 3,50 m, die auf beiden Seiten mit Natursteinrinnen von jeweils 0,50 m Breite sowie in einigen Abschnitten mit Längsparkplätzen versehen ist, siehe Anlage H5.1 (Q1). Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 30 km/h, was nach der Vorauswahl der ERA [4] einer Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn entspricht.

Die Gehweg- bzw. Geschäftsbereiche sind jeweils mit Pollern von der Fahrbahn abgetrennt. Der Bereich zwischen Einmündung Erzweg und dem Alten Rathaus soll zukünftig umgestaltet werden, da die vorhandene Fahrbahnbreite hier eigentlich nur für den Einrichtungsbetrieb vorgesehen war (siehe auch GVP, Teil 1).

noch 4.1.5: Bad Vilbel,  
Frankfurter Str. / Parkstr.

Radverkehrsanlagen sind im Bereich der Frankfurter Straße nur von der Wiesengasse in Richtung Südbahnhof-Kreisel vorhanden, jedoch lediglich mit einer Breite von 1,0 m, was nicht den heutigen Richtlinien entspricht. Im Zuge der geplanten Umgestaltung dieses Streckenabschnittes ist der Radverkehr von und zur Wiesengasse einzubeziehen, da dies eine wichtige Verbindung im vorhandenen Radwegenetz bzw. zu den regionalen Routen (Niddaroute, Apfel- und Obstwiesenroute, Radrundweg Bad Vilbel etc.) darstellt.

Eine generelle Öffnung der Frankfurter Straße für den Radverkehr in Gegenrichtung ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung von 5.100 Kfz/24h bis 8.000 Kfz/24h (als Einbahnstraße), dem starken Schwerlast- und Linienbusverkehr (Linie 30 im 10-Minuten Takt) und einer für den Begegnungsfall zur Verfügung stehenden Mindestbreite von maximal 3,50 m sowie fehlender Ausweichmöglichkeiten nicht zu empfehlen. Eine mögliche Verbreiterung der Fahrbahn wäre nur zu Lasten der Nebenflächen (Gehwege und Stellplätze) möglich, was nicht im Sinne des Grundsatzes der Einkaufsstraße bzw. der hier verkehrenden Kunden wäre.

Als Alternative zur Freigabe der Gegenrichtung wurden bereits im Zuge des GVP Teil 1 der Ausbau des stadtseitigen Nidda-Uferweges sowie eine entsprechende Gestaltung der Querverbindungen zur Frankfurter Straße empfohlen. Mit den Planungen hierzu wurde bereits begonnen.

Die Parkstraße (Q3) besitzt eine Fahrbahnbreite von 4,50 m und ist werktäglich mit rd. 2.900 Kfz/24h bzw. bis zu 300 Kfz/h in den Spitzenstunden (morgens / abends) belastet, siehe Anlage H5.1.

Mit der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h liegen die Verkehrsbelastungen ebenfalls noch im Belastungsbereich I, d.h. gemäß der Vorauswahl nach ERA [4] ist hier ebenfalls die Führung im Mischverkehr vorgesehen.

Eine Öffnung der Parkstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung ist aufgrund der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h sowie den angrenzenden Längsparkplätzen beidseits der Parkstraße nicht zu empfehlen. Als Alternative hierzu steht der parallel zur Parkstraße verlaufende Niddaradweg zur Verfügung.

#### 4.1.6

#### **Bad Vilbel, Homburger Straße**

Die Homburger Straße in der Kernstadt von Bad Vilbel wurde in den Jahren 2011 bis 2015 zwischen der Kasseler Straße und der Rodheimer Straße ausgebaut. Derzeit laufen die Bauarbeiten bis zur Rampe B3 (Ost) in Richtung Massenheim.

Bei der Umgestaltung der Homburger Straße wurden insgesamt drei Kreisverkehrsplätze mit Durchmessern von 26m bis 32m errichtet. Zwischen den Kreisverkehrsplätzen sieht der Querschnitt eine Fahrbahnbreite von 7,50m vor. Von der Kasseler Straße kommend wird der Radverkehr im Bereich des Viaduktes mit Schutzstreifen aufgenommen und über Rampenanlagen auf beidseitigen Radwegen bis zum Kreisverkehr „Massenheimer Weg“ weitergeführt. Die Radwege haben nach ERA eine Breite von jeweils 3,0m (inkl. Schutzstreifen) und sind mit einem taktilen Pflasterstreifen vom begleitenden Gehweg abgetrennt (Anlage H6.1).

#### Anlage H6.1

Die gewählte Führung des Radverkehrs wurde in erster Linie aufgrund der hohen Verkehrsbelastung von mehr als 16.000 Kfz/24h bzw. 1.400 bis 1.500 Fahrzeugen in den Spitzenstunden (morgens / abends) gewählt. Bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h liegen die Verkehrsbelastungen im Belastungsbereich III, d.h. nach der Vorauswahl der ERA ist hier entweder die Anlage eines Radfahrstreifens, eines Radweges oder eines gemeinsamen Geh- und Radweges möglich.

Im gesamten Bereich zwischen Kasseler Straße und Petterweiler Straße bzw. Massenheimer Weg ist ein sehr hohes Verkehrsaufkommen von Fußgängern und Radfahrern durch die südlich der Homburger Straße anschließenden Schulen zu verzeichnen, daher wurde die Führung des Radverkehrs außerhalb der stark befahrenen Homburger Straße gewählt. Gegenüber der Anlage eines Radfahrstreifens stellt diese Lösung, besonders hinsichtlich der Verkehrssicherheit für die Kinder auf dem Schulweg, die bevorzugende Lösung dar.

Im weiteren Verlauf der Homburger Straße wird der Querschnitt durch die beidseits vorhandene Bebauung auf ca. 13,0 begrenzt. Auf beiden Seiten der Homburger Straße schließen sich hier Geschäfte bzw. Gewerbebetriebe an. Um in diesem Bereich eine ausreichende Leistungsfähigkeit der Strecke zu erreichen, ist die Anlage einer zusätzlichen Abbiegespur, analog zur Friedberger Straße, erforderlich.

noch 4.1.6: Bad Vilbel,  
Homburger Straße

Anlage H6.1

Die Anlagen von beidseitigen Radfahrstreifen gemäß dem Belastungsbereich III der ERA [4] sind im vorhandenen Querschnitt (rund 13,0m) aufgrund der fehlenden Breite nicht möglich. Nach ERA wären hierfür, mit einer Fahrbahnbreite von 9,50 m (inkl. Abbiegespur), eine Regelbreite von 13,2 m zuzüglich 2,0 m Gehwege pro Seite = 17,2 m erforderlich. Dieser Querschnitt steht in diesem Abschnitt jedoch nicht zur Verfügung (Anlage H6.1).

Darüber hinaus wurde im Zuge der Planungen zur Homburger Straße (IV. BA) auch eine Lösung mit Schutzstreifen und Abbiegespur untersucht, jedoch wurde diese aufgrund der hohen Verkehrsbelastung in Verbindung mit den jeweiligen Mindestbreiten nicht weiter verfolgt.

Da mit den vorhandenen Randbedingungen für diesen Streckenabschnitt keine sicheren Lösungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen möglich sind, wurde hierzu als Alternativroute der entsprechende Ausbau des Massenheimer Weges vom Stadtteil Massenheim nach Bad Vilbel vorgesehen. Die Planungen hierzu laufen bereits, eine Umsetzung ist in Verbindung mit der Realisierung des geplanten Kombibades vorgesehen.

#### 4.1.7 **Massenheim, Homburger Straße**

Die Homburger Straße im Stadtteil Massenheim wurde in den Jahren 2004 bis 2008 von der Straße „An der Au“ bis zur signalisierten Kreuzung Homburger Straße / Rampe B3 / Am weißen Stein ausgebaut. Die Umgestaltung bzw. der Rückbau der ehemaligen Landesstraße 3008 erfolgte im Zuge der Eröffnung der Nordumgehung zwischen der B3a und Kreuzung Friedberger Straße / Büdinger Straße.

Im Zuge des damaligen Ausbaus erhielt die Homburger Straße eine Fahrbahnbreite von 5,50 m bis 6,00 m sowie versetzte Längsparkplätze mit einer Breite von 2,00 m. Beidseits der Straßen sind Gehwegbreiten von 2,00 m bis 2,75 m vorhanden. Zur Zeit der damaligen Planungen war auf dem nördlichen Gehweg der Homburger Straße ein gemeinsamer Geh- und Radweg vorgesehen. Inzwischen wurde diese Benutzungspflicht aufgehoben und der Radverkehr auf dem nördlichen Gehweg für den Radverkehr freigegeben. Die Straßenraumbreiten im Bereich der Homburger Straße liegen zwischen 10,75 m und 12,75 m.

##### Anlage H7.1

Die werktägliche Verkehrsbelastung liegt im Bereich Q1 bei rund 6.800 Kfz/24h bzw. zwischen 600 – 700 Fahrzeugen in den Spitzenstunden (morgens / abends), siehe Anlage H7.1.

Mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h liegen die Verkehrsbelastungen gemäß ERA 2010 [4] im Belastungsbereich II. Die ERA schlägt hier die Anlage eines Schutzstreifens oder Kombinationen von Mischverkehr, Schutzstreifen, Gehweg mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ und Radweg ohne Benutzungspflicht vor.

An der vorhandenen Ausweisung als Mischverkehr in Kombination mit Gehweg (Radfahrer frei) muss daher nichts geändert werden. Im Bereich der abknickenden Vorfahrt Homburger Straße / Am Stock sind, aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse, keine zusätzlichen Radverkehrsanlagen vorhanden. Die Situation des Radverkehrs ist im Bereich der abknickenden Vorfahrt bezüglich des Verhaltens des motorisierten Individualverkehrs und des Radverkehrs besonders zu beobachten.

##### Anlage H7.2

Im Zuge des geplanten Umbaus der Kreuzung Homburger Straße / Am weißen Stein / Rampe B3 in einen Kreisverkehr wurde die Einrichtung von Schutzstreifen geprüft. Aufgrund der nach ERA [4] erforderlichen Regelbreite von 7,5 m (siehe Anl. H7.2) sind diese

noch 4.1.7: Massenheim,  
Homburger Straße

nicht ohne größeren baulichen Aufwand möglich. Zudem hat die Stadt für den vorhandenen Ausbau auch Fördermittel (GVFG) erhalten, für die eine Zweckbindungsfrist von 15 Jahren besteht.

Der Radverkehr wird daher, wie im weiteren Verlauf, im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt und der nördliche Gehweg mit einer Breite von 2,75 m für den Radverkehr freigegeben.

Bei der Ausführungsplanung des Kreisverkehrs „Am weißen Stein“ sollte die Führung des Radverkehrs in Richtung der Kernstadt über den „Massenheimer Weges“ durch entsprechende Markierung / Beschilderung verdeutlicht werden.

Für die weiteren Hauptverkehrsstraßen im Bereich von Massenheim, der „Homburger Straße“ (Q2) und der Straße „Am Stock“ (Q3), liegen keine aktuellen Verkehrszahlen vor. Anhand von den verfügbaren Unterlagen (vor 2008) ist hier jedoch davon auszugehen, dass die Verkehrsbelastungen in diesen Streckenabschnitten geringer als 6.000 Kfz/24h sind.

Für den Querschnitte Q2 kann ebenfalls die vorhandene Situation des Mischverkehrs mit Gehwegen (Radfahrer frei) beibehalten werden. Die Straße „Am Stock“ ist als reine Gewerbegebietsstraße zu sehen, in diesem Bereich wird derzeit keine Notwendigkeit für die Einrichtung von zusätzlichen Radverkehrsanlagen gesehen.

#### 4.1.8

#### **Kernstadt, Büdingen Straße**

Die Büdingen Straße verläuft in der Kernstadt von Bad Vilbel als Landesstraße 3008 und ist in diesem Bereich mit einer werktäglichen Verkehrsbelastung von rund 19.000 Kfz/24h eine der höchstbelasteten Hauptverkehrsstraßen innerhalb des Stadtgebietes. Dies ist vor allem auf Ihre regionale Funktion bzw. als Zubringer von Osten in Richtung Bundesstraße 3 bzw. Frankfurt zurückzuführen.

Von der Bundesstraße 3 kommend besitzt die L 3008 einen großzügigen Ausbau, der auf die geplanten Ansiedlungen im Bereich des Quellenparks zurückzuführen ist. Als Engstelle ist in diesem Bereich jedoch die Brücke unter der Bahnstrecke zu sehen. Hier wurde die Fahrbahn lediglich mit 2 Spuren und einer Breite von 8,0 m ausgebaut. Radwege sind in diesem Bereich der Brücke nicht vorhanden. Nördlich der L 3008 ist ein Schrammbord mit einer Breite von 1,0 m vorhanden, südlich ein 2,0 m breiter „Not-Gehweg“.

Zwischen den signalisierten Knotenpunkten Friedberger Straße / Büdingen Straße und Büdingen Straße / Am Festplatz ist die Büdingen Straße mit einer Fahrbahnbreite >7,50 m ausgestattet. Beidseits der Straßen sind Gehwegbreiten von 2,00 m bis 2,75 m vorhanden. Auf der nördlichen Seite ist der Gehweg für Radfahrer freigegeben. Die Straßenraumbreiten im Bereich der Homburger Straße liegen zwischen 10,75 m und 12,75 m. Die Notwendigkeit der Erweiterung der Büdingen Straße um eine zusätzliche Spur wurde bereits durch Verkehrsversuche nachgewiesen. Hierzu wird auch auf die Erläuterungen im GVP, Teil 1 verwiesen.

#### Anlage H8.1

Die werktägliche Verkehrsbelastung liegt im Bereich Q2 bei rund 19.000 Kfz/24h bzw. zwischen 1.600 – 1.800 Fahrzeugen in den Spitzenstunden (morgens / abends), siehe Anlage H8.1. Mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h liegen die Verkehrsbelastungen gemäß ERA 2010 [4] im Belastungsbereich III bzw. erreichen sogar fast den Belastungsbereich IV. Nach der Vorauswahl der ERA ist im Bereich III entweder die Anlage eines Radfahrstreifens, eines Radweges oder eines gemeinsamen Geh- und Radweges möglich. Im Bereich IV muss eine Trennung aus Sicherheitsgründen erfolgen.

Für die Einrichtung von Radfahrstreifen oder eines baulich angelegten Radweges stehen im vorhandenen Querschnitt nicht genügend Breiten zur Verfügung. Selbst bei einer Erweiterung um eine Fahr-



noch 4.1.8: Bad Vilbel,  
Büdingen Straße  
Anlage H8.2

spur reicht der Querschnitt nicht aus, um auch entsprechende Radverkehrsanlagen unterzubringen. Nach ERA **[4]** ist für die Anlage eines beidseitigen Radfahrstreifens sowie einer dritten Fahrspur eine Regelbreite von 17,7 m erforderlich (siehe Anlage H8.2).

Da eine zusätzliche Verbreiterung des Querschnittes aufgrund der vorhandenen Bebauung nicht möglich ist, empfehlen wir an dieser Stelle den Radverkehr auf alternativen Strecken zu führen. In Richtung Kernstadt bietet sich hier entweder der gerade neu ausgebaut Niddaradweg oder die parallel zur Friedberger Straße verlaufenden Nebenstraßen (Festplatzstr. / Heinrich-Heine-Str. / Gießener Straße) an, über die dann auch weitere Verbindungen in Richtung Westen (Massenheim) oder Süden (Frankfurt) bestehen.

In nördliche Richtung (Dortelweil) kann ebenfalls die Niddaroute genutzt werden, die zwischen der Büdingen Straße und der Niddertalbahn, im Zusammenhang mit einer geplanten Renaturierung, ausgebaut werden soll. Alternativ hierzu könnte evtl. die Verbindung über die Straße „Am Rosengarten“ zum Radweg entlang der Friedberger Straße nach Dortelweil genutzt werden. Allerdings verläuft diese über Privatgelände mit hohem Schwerverkehrsanteil (Verkehrsmengen hierzu liegen uns jedoch nicht vor). Auch entlang der Büdingen Straße müsste der Radverkehr über Privatgelände (Zufahrt zu den Parkplätzen bzw. Häusern 11 – 21) geführt werden.

#### 4.1.9 Gronau, Vilbeler Straße / Hauptstraße / Neue Straße

Vom Gronauer Minikreisverkehr in der Ortsmitte verlaufen die Neue Straße in Richtung Niederdorfelden (Osten), die Hauptstraße in Richtung Karben (Norden) und die Vilbeler Straße in Richtung Kernstadt (Südwesten).

Die Vilbeler Straße verläuft von der Bahnstrecke der Niddertalbahn bis zur Kreuzung Dortelweiler Str. / Gärtnerweg geradlinig, bevor sie als abknickende Vorfahrtsstraße in Richtung Ortsmitte weiterführt. Die Fahrbahnbreite beträgt in diesem Abschnitt zwischen 5,50 m im Bereich des Bahnübergangs und 6,50 m nördlich der Dresdner Straße.

Von der Kernstadt her kommend wird der gemeinsame Geh- und Radweg nach der Bahnstrecke im Mischverkehr auf der Fahrbahn weitergeführt. Zusätzliche Querungen für den Radverkehr sind an dieser Stelle nicht vorhanden.

Der westliche Gehweg ist bis zur Einmündung Taunusring für den Radverkehr freigegeben. Weitere Anlagen für den Radverkehr sind in der Vilbeler Straße nicht vorhanden. Nördlich der Einmündung Dresdner Straße wird die Vilbeler Straße beidseits von Gehwegen mit Breiten von 2,00 m bis 2,50 m begleitet. Zwischen den Häusern steht hier eine Straßenraumbreite zwischen 11,0 m bis 12,0 m zur Verfügung.

##### Anlage H9.1

Die werktägliche Verkehrsbelastung liegt im Bereich der Vilbeler Straße (Q1) bei rund 5.700 Kfz/24h bzw. bis zu 450 Fahrzeugen in den Spitzenstunden (morgens / abends), siehe Anlage H9.1. Mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h liegen die Verkehrsbelastungen gemäß ERA 2010 **[4]** genau zwischen den Belastungsbereichen I und II. Hier sieht die Vorauswahl der ERA entweder die Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn (Bereich I) oder die Anlage eines Schutzstreifens bzw. Kombinationen von Mischverkehr, Schutzstreifen, Gehweg mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ und Radweg ohne Benutzungspflicht vor.

Für die Anlage von Schutzstreifen ist nach ERA **[4]** eine Regelbreite von 7,50 m bzw. eine Mindestbreite von 7,00 m erforderlich. Im Bereich der Vilbeler Straße müsste die Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen daher zu Lasten der Nebenbereiche (Gehweg) erfolgen.

Auch die alternative Anlage eines einseitigen Schutzstreifens auf der Westseite (bergauf) ist mit den vorhandenen Fahrbahnbreiten lediglich zwischen der Dortelweiler Straße und der Einmündung der

noch 4.1.9: Gronau, Vilbeler  
Str. / Hauptstr. / Neue Str.  
Anlage H9.2

Dresdner Straße möglich. Die teilweise vorhandene Mittelmarkierung müsste hierfür entfernt und durch die Markierung eines 1,50 m breiten Schutzstreifens ersetzt werden (siehe Anlage H9.2). Diese Maßnahme kann als optische Einengung der Fahrbahn zur Reduzierung der in den Ort einfahrenden Fahrzeuge gesehen werden. Die Anlage eines einseitigen Schutzstreifens ist jedoch nur dann sinnvoll, wenn hierbei auch der Bereich zwischen der Dresdner Straße und dem Bahnübergang einbezogen wird. Wir empfehlen in diesem Zusammenhang die Prüfung des Übergangs von der freien Strecke auf die Ortsdurchfahrt.

Die Hauptstraße in Gronau besitzt im Bereich des Q2 lediglich eine Straßenraumbreite von rund 9,50 m, die sich auf 6,00 m Fahrbahn und Gehwegen zwischen 1,50 m (Osten) und 2,00 m (Westen) aufteilt. Im weiteren Verlauf Richtung Karben verengt sich der Straßenraum teilweise sogar auf bis zu 7,0 m. Radverkehrsanlagen sind in diesem Streckenabschnitt nicht vorhanden.

Anlage H9.1

Die werktägliche Verkehrsbelastung im Bereich der Hauptstraße ist geringer als 2.200 Kfz/24h bzw. zwischen 200 – 350 Fahrzeugen in den Spitzenstunden (morgens / abends), siehe Anlage H9.1. Mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 - 50 km/h liegen die Verkehrsbelastungen gemäß ERA 2010 **[4]** im Belastungsbereich I. Hier ist die Führung im Mischverkehr vorgesehen, was auch der vorhandenen Situation entspricht.

Anlage H9.1

Die Neue Straße weist im Bereich der beidseitigen Bebauung zwischen dem Minikreisverkehr Gronau und der Behringstraße ähnliche Verhältnisse wie die Vilbeler Straße (Q1) auf. Im weiteren Verlauf bis zum Ortsausgang in Richtung Niederdorfelden hat die Neue Straße eine Fahrbahnbreite von rund 7,0 m und wird beidseits von Leitplanken begleitet, siehe Anlage H9.1. Nördlich der Neuen Straße verläuft ein Gehweg, der durch einen Grünstreifen sowie die Leitplanke von der Fahrbahn abgetrennt ist. Radverkehrsanlagen sind im gesamten Streckenabschnitt nicht vorhanden.

Die werktäglichen Verkehrsbelastungen der Neuen Straße liegen analog zur Hauptstraße ebenfalls unter 2.200 Kfz/24h bzw. zwischen 200 – 350 Fahrzeugen in den Spitzenstunden. Nach ERA [4] sind bei diesen Verkehrsbelastungen keine zusätzlichen Radverkehrsanlagen erforderlich.

#### 4.1.10

##### **Dortelweil, Friedberger Str.**

Die Friedberger Straße in Dortelweil wurde in den Jahren 1999 bis 2000 in zwei Bauabschnitten von der Zufahrt zur Fa. Stada im Süden (Ortseingang) bis zum Knotenpunkt K 10 / Theodor-Heuss-Straße ausgebaut. Zwischen den insgesamt drei Kreisverkehrsanlagen an den Knotenpunkten Stadastraße, Willy-Brand-Straße und Theodor-Heuss-Straße wurden jeweils farbige Mittelspuren mit Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr (Fahrbahnteilern, Fußgängerschutzanlage etc.) eingerichtet.

Die Anlagen des Radverkehrs wurden nach den seinerzeit gültigen Richtlinien mit einem getrennten Geh- und Radweg westlich der Friedberger Straße und einem gemeinsamen Geh- und Radweg östlich der Friedberger Straße ausgeführt. Der gemeinsame Geh- und Radweg wurde inzwischen in einen Gehweg (Radfahrer frei) umgewandelt. Im weiteren Verlauf schließen sich in Richtung Süden (Kernstadt) und Westen (K10) einseitige gemeinsame Geh- und Radwege an, siehe Anlage H10.1.

Anlage H10.1

Nach dem Ortseingang von Süden kommend besitzt die Friedberger Straße eine Fahrbahnbreite von 6,50 m (Q1), die auf beiden Seiten von Gehwegen (Radfahrer frei) mit Breiten von 3,0 m bis zum Kreisverkehr Stadastraße begleitet wird. Am Beginn der farbigen Mittelspur ist, mit Beginn der Bebauung auf der Westseite, ein Fahrbahnteiler als Querungsstelle für den Fuß- und Radverkehr eingerichtet.

Anlage H10.1

Die werktägliche Verkehrsbelastung beträgt im Abschnitt Q1 rund 13.000 Kfz/24h bzw. 900 bis 1.000 Fahrzeuge in den Spitzenstunden (morgens / abends), siehe Anlage H10.1, Q1. Bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h liegen die Verkehrsbelastungen noch im Belastungsbereich II, d.h. gemäß Vorauswahl der ERA ist hier entweder die Anlage eines Schutzstreifens oder eine Kombination von Mischverkehr, Schutzstreifen, Gehweg mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ und Radweg ohne Benutzungspflicht möglich.

Die Einrichtung von Schutzstreifen ist in Verbindung mit der farbigen Mittelspur nicht möglich, allerdings kann diese auch für Überholvorgänge von Radfahrern auf der Fahrbahn genutzt werden. Eine Änderung des vorhandenen Ausbaus wird daher nicht empfohlen.

noch 4.1.10: Dortelweil,  
Friedberger Straße

Vom Kreisverkehr Stadastraße bis zum Kreisverkehr Willy-Brandt-Straße besitzt die Friedberger Straße eine Fahrbahnbreite von 9,50 m, die sich auf 2 x 3,25 m Fahrspurbreite zzgl. einer 3,0 m breiten (farbigen) Mittelspur aufteilt (Q3). Der Straßenraum ist hier zwischen 15 m und 16 m breit. Auf der Ostseite ist der 2,25 m breite Gehweg für Radfahrer freigegeben. Entlang der Westseite verläuft ein getrennter Geh- und Radweg mit einer Breite von 3,60 m, hiervon 1,50 m Gehweg und 2,10 m Radweg (inkl. 0,50 m Sicherheitsraum), der durch farbiges Pflaster vom Gehweg abgegrenzt ist, siehe Anlage H10.1.

Anlage H10.1

Im weiteren Verlauf zwischen Kreisverkehr Willy-Brandt-Straße und Kreisverkehr Theodor-Heuss-Straße wird der zuvor beschriebene Querschnitt um 2,0 m breite Längsparkplätze auf der Westseite ergänzt. Auf der Ostseite ist der Gehweg (Radfahrer frei) durch einen 1,50 m breiten Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt.

In den Abschnitten (Q2+Q3) liegen keine aktuellen Verkehrsmengen vor. In Anlehnung an den Querschnitt Q1 wird hier jedoch ebenfalls vom Belastungsbereich II ausgegangen.

Der vorhandene Radweg in den Bereich Q2 und Q3 entspricht mit einer Breite von 1,60 m zwar noch den gültigen Regelwerken (ERA), jedoch ist die Breite des angrenzenden Gehweges mit lediglich 1,50 m ohne Begrenzungstreifen als schmal anzusehen. Nach ERA wären für den Gehweg mindestens 1,80 m zuzüglich 0,30 m Begrenzung zum Radweg = 2,10 m erforderlich.

In Verbindung mit einem hohen Fußgängerverkehrsaufkommen muss bei der Benutzung des Radweges in der vorliegenden Form mit Behinderungen gerechnet werden. Dies insbesondere auch im Bereich der insgesamt drei Bushaltestellen (Sonnenstraße, Hohe-markstraße und Stadastraße) innerhalb dieses Bereiches.

Unter den genannten Randbedingungen wird angeregt, die vorhandene Benutzungspflicht für den Radverkehr aufzuheben und durch eine Kombination von Mischverkehr auf der Fahrbahn mit der zusätzlichen Ausweisung Gehweg, Radfahrer frei zu ersetzen.

## 4.2 Netzergänzungen innerhalb der Gemarkung Bad Vilbel

Nach Analyse der vorhandenen Lokalen Radwegenetze unter Punkt 4.1 haben wir in und zwischen den jeweiligen Stadtteilen nach Lücken bzw. wünschenswerten Radwegetrassen gesucht. Insbesondere die gute Erschließung von Orten mit öffentlichem Interesse bzw. Freizeitwert wurde dabei untersucht. Hier sind u.a. die Schnittstellen zu Bahn- bzw. Busbahnhöfen sowie den Haupteinkaufszentren wie z.B. der Frankfurter Straße zu nennen. Des Weiteren wurden das Schulzentrum, die Sportanlagen sowie die Naherholungsräume um die Nidda berücksichtigt. Nachfolgend eine Liste mit den wünschenswerten Netzergänzungen, welche Ziele innerhalb der Gemarkung Bad Vilbels verbinden.

1. ST Massenheim / Schulzentrum / Innenstadt
  - „Ausbau des Massenheimer Weges“
2. ST Dortelweil / Schulzentrum und südliche Innenstadt
  - „Radweg im Bereich des BG Quellenpark“
3. Erschließung der Innenstadt
  - „Ausbau des südlichen Niddauerweges“
4. Schulzentrum / Kurpark / Innenstadt
  - „Verlängerung der Straße Am Sportfeld“
5. Anbindung Südbahnhof
  - Straße „Am Südbahnhof“
6. ST Dortelweil / Innenstadt
  - „Freizeitroute entlang der Nidda“
7. ST Dortelweil / Gronau
  - „Freizeitroute/ direkte Ortsteilverbindung“
8. ST Heilberg
  - Innere Stadtteilerschließung über den Plattenweg
9. ST Dortelweil / ST Massenheim
  - „Ertüchtigung landwirtschaftliche Wegeverbindung“

#### 4.2.1

### **Ausbau des Massenheimer Weges**

#### **Beschreibung der Ausgangssituation:**

Der Stadtteil Massenheim muss für Radfahrer attraktiv an die Kernstadt und an die Schnittstellen der Nahmobilität angeschlossen werden. Zurzeit fehlt eine sichere, direkte und gut befahrbare Trasse zwischen den Stadtteilen. Die Homburger Straße eignet sich aufgrund der Verkehrsbelastung (insbesondere durch den hohen Schwerverkehrsanteil) und die geringe Querschnittsbreite nicht für die Anlage von Radwegen.

#### **Trassenauswahl:**

Der Massenheimer Weg eignet sich in besonderer Weise als Radwegetrasse, da er für die Mehrheit der Massenheimer Bürger die kürzeste und topografisch günstigste Wegführung in Richtung Innenstadt darstellt (siehe Anlage E1). Zudem kann so das Schulzentrum erreicht werden, ohne die stark frequentierte Homburger Straße tangieren zu müssen.

#### **Planungsvorschlag:**

Es ist geplant, den Geh-/ Radweg mit einer Breite von 4 m getrennt vom motorisierten Individualverkehr des Massenheimer Weges zu führen. Die Trennung soll durch einen 1,5 m breiten Trennstreifen erfolgen (siehe Anlage E1). Des Weiteren ist geplant den Weg durchgängig zu beleuchten.

#### **Umsetzung:**

Der Ausbau des Massenheimer Weges sollte zeitnah erfolgen, da insbesondere durch die Baufahrzeuge der Baustelle Schwimmbad der Querschnitt des Massenheimer Weges nicht ausreichend bemessen ist.

#### 4.2.2 Radweg im Bereich **Beschreibung der Ausgangssituation:** des Quellenparks

Anlage E2

Die Schüler aus dem ST Dortelweil nutzen das Fahrrad als häufiges Verkehrsmittel in Richtung des Schulzentrums. Die landwirtschaftlichen Wege zwischen Dortelweil und der Grünbrücke im Bereich der L 3008 (BG Quellenpark) sind bereits gut ausgebaut. Nach der Grünbrücke werden die Radfahrer aktuell auf z.T. asphaltierten bzw. geschotterten Wegen bis zur Max-Planck-Straße geführt. Im Anschluss führt die Route im Mischverkehr über die Petterweiler Straße und ab der alten Homburger Straße über einen getrennten Geh- und Radweg zum Kreisel Massenheimer Weg. Im Bereich des Kreisels schließen sich in östlicher Richtung Radverkehrsanlagen in Richtung Kernstadt an (siehe Anlage E2 –Lageplan-). Das Schulzentrum sowie der ST Massenheim sind in westlicher Richtung über den Massenheimer Weg zu erreichen (siehe Punkt 4.2.1).

Der Quellenpark befindet sich aktuell in der Überplanung bzw. in der Entwicklung. Parallel zur Bahntrasse ist hier ein Geh- und Radweg von der L 3008 bis zur Bahnstufunterführung vorgesehen.

#### **Trassenauswahl:**

Im Bebauungsplan Quellenpark ist ein Grünzug vorgesehen, welcher sich von der Grünbrücke bis zur Homburger Straße erstreckt. Der Grünzug verläuft somit in Nord-Süd Richtung und teilt den überwiegend Wohnbereich (östlich) vom eher gewerblichen westlichen Gewerbeteil des Quellenparks. Wir schlagen vor, den Radweg durch den Grünzug bis zur Homburger Straße zu führen.

Die Überquerung der Carl-Benz-Allee soll über eine sichere Querungsstelle erfolgen. Hierbei ist auch der Anschluss in Richtung Bahnhof über entsprechende Radverkehrseinrichtungen (Radfahrstreifen) im Bereich der Carl-Benz-Allee vorgesehen.

Der Übergang auf die vorhandenen Radverkehrsanlagen im Bereich des Kreisverkehrs Massenheimer Weg soll über die alte Homburger Straße erfolgen. Der Knotenpunkt Petterweiler Straße/ alte Homburger Straße muss entsprechend angepasst werden.

#### **Planungsvorschlag:**

Da wir für den Grünzug bei fortschreitender Entwicklung des Quellenparks mit einem deutlichen Anstieg der Fußgänger rechnen schlagen wir vor den Radweg durch einen taktilen Streifen vom



noch 4.2.2: Radweg im Bereich Gehweg abzutrennen. Die Breite des Radweges sollte mindestens  
des Quellenparks 3 m betragen.

Im Bereich der Carl-Benz-Allee schlagen wir die Anordnung von  
Anlage E2 Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,85 m vor (siehe Anlage E2 –  
Querschnitt 2).

**Umsetzung:**

Der Radweg müsste im Zuge der fortschreitenden Bebauung des Baugebietes Quellenparkes umgesetzt werden, so dass die Trasse während der Bautätigkeit zur Verfügung steht und dieser wichtige Weg im Radwegenetz nicht provisorisch durch Baufelder geführt werden muss. Eine Umsetzung im Jahr 2018 sollte daher angestrebt werden.

#### 4.2.3

### **Ausbau des stadtseitigen Niddauerwegs**

#### **Beschreibung der Ausgangssituation:**

Auszug aus dem GVP, Teil 1:

*Kontrovers wird weiterhin die Zulassung der Radfahrer gegen die Einbahnrichtung in der Frankfurter Straße diskutiert. Da diese Regelung in der inzwischen veröffentlichten StVO nicht für Hauptverkehrsstraßen vorgesehen ist und da in der Frankfurter Straße als Hauptverkehrsstraße eine hohe Verkehrsbelastung vorhanden ist, wird aus fachlicher Sicht eine Öffnung der Frankfurter Straße für Radfahrer in Gegenrichtung nicht empfohlen.*

*Stattdessen sollte der Ausbau der Nidda-Uferradwege auf beiden Seiten des Flusses beschleunigt vorangetrieben werden. Der nördliche Radweg ist zwischen Kasseler Straße und Wasserburg fertiggestellt. Die Fortsetzung bis zur L 3008 ist im Bau.*

*Der südöstliche Uferweg hat noch nicht den angestrebten Standard. Die Ausbauplanung sollte auf den Weg gebracht werden. Der dann gebaute Weg sollte so oft wie möglich mit der Frankfurter Straße verbunden werden, mit entsprechenden Hinweisen und mit komfortabler Ausstattung (Anlage E3). Er ist dann ein sicherer Weg für Radfahrer in gegenläufiger Richtung zur Regelung in der Frankfurter Straße und mit nur geringen Umwegen. In den Verbindungsstichen zwischen dem Nidda-Uferweg und der Frankfurter Straße sollten in der Nähe der Frankfurter Straße Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorgesehen werden.*

Anlage E3

#### **Planungsvorschlag:**

Der stadtseitige Niddauerweg soll mit einer Breite von mindestens 3,0 m ausgebaut werden. Die Verbindungen zur Frankfurter Straße sind bei dem Ausbau miteinzubeziehen.

#### **Umsetzung:**

Die Planungen zum Ausbau des südlichen Niddauerweges zwischen der Wiesengasse und dem Marktplatz laufen derzeit. Im Herbst 2017 soll ein entsprechender Förderantrag gestellt werden so dass die Umsetzung, nach erfolgter Bewilligung, voraussichtlich Mitte 2018 erfolgen könnte.

#### 4.2.4 Verlängerung der Straße am Sportfeld

Anlage E4

##### **Beschreibung der Ausgangssituation:**

Westlich der Bahnstrecke Frankfurt-Friedberg wird die Straße „Am Sportfeld“ verstärkt von Radfahrern benutzt. Die Strecke verbindet die Innenstadt bzw. den Kurpark mit dem Schul-/ Sportzentrum. Im Knotenpunktbereich mit der Huizener Straße ist die Trasse durch eine Schrankenanlage nur eingeschränkt nutzbar (siehe Anlage E4). Zudem ist die Verkehrsregelung für die Radfahrer nicht optimal und könnte verbessert werden. Im Anschlussbereich führt die Route über eine Brücke über die Nidda. Diese Brücke ist für den Begegnungsverkehr relativ schmal und auch nicht ausreichend gegen Absturz gesichert (Geländerhöhe), so dass die Radfahrer absteigen und schieben müssen (vorh. Beschilderung).

##### **Trassenauswahl:**

Der Radweg soll auf der vorh. Trasse geführt werden.

##### **Planungsvorschlag:**

###### 1) Brückenbauwerk

Kurzfristig sollte geprüft werden, ob das Geländer (Betonprofil) durch den Aufsatz eines Metallgeländers erhöht werden kann (Statik). Die geringe nutzbare Breite lässt sich dadurch aber nicht verändern, so dass mittel bis langfristig eine breitere Brücke hergestellt werden sollte.

###### 2) Knotenpunkt Am Sportfeld / Huizener Straße

An diesem Knoten sollte das Schrankenhindernis beseitigt und in diesem Zusammenhang der Knotenpunkt für Fahrradfahrer sicherer gestaltet werden (Markierung, farbige Gestaltung des Knotenpunktes und Beschilderung).

##### **Umsetzung:**

###### 1) Brückenbauwerk (siehe Planungsvorschlag)

###### 2) Knotenpunkt

Die Umsetzung sollte möglichst zeitnah erfolgen, da die Trasse eine wichtige und bereits heute vielbefahrene Verbindung darstellt. Der geplante Ausbau des 3.+4. S-Bahn-Gleises ist hierbei entsprechend zu berücksichtigen.

#### 4.2.5

##### **Anbindung Beschreibung der Ausgangssituation:**

**Südbahnhof** Der Südbahnhof bildet ein wichtiges innerörtliches Ziel und sollte zur Stärkung der Nahmobilität -wenn möglich- mit dem Fahrrad auf eigenen Radverkehrsanlagen sicher erreicht werden. Im Bestand sind nach dem Südbahnhofkreisel keine weiteren Radverkehrsanlagen vorhanden. Der Radfahrer wird gesichert auf die Fahrbahn Anlage E5 entlassen (siehe Anlage E5).

##### **Trassenauswahl:**

Da es sich um einen kurzen Lückenschluss handelt, steht lediglich die Straße „Am Südbahnhof“ als Trasse zur Verfügung.

##### **Planungsvorschlag:**

Aufgrund der ausreichend breit dimensionierten asphaltierten Fahrbahn schlagen wir die Markierung von 1,5m breiten Schutzstreifen vor.

##### **Umsetzung:**

Da hier keine baurechtlichen Genehmigungen einzuholen sind, schlagen wir eine kurzfristige Umsetzung der Maßnahme vor.

#### 4.2.6

#### **ST Dortelweil / Beschreibung der Ausgangssituation:**

##### **Innenstadt „Niddaroute“**

Die Regionalpark Niddaroute stellt zwischen den Sportanlagen Dortelweil und der Büdinger Straße (L 3008) eine direkte Verbindung zur Innenstadt her und schließt hier an den bereits ausgebauten Wegeabschnitt des nördlichen Kurparks an. Derzeit ist dieser Streckenabschnitt auf einer Länge von ca. 2,3 km mit einer wassergebundenen Decke und Breiten von 2,0 m – 2,5 m ausgebaut (siehe Anlage E6 Anlage E6).

Eine Engstelle ist die vorhandene Fußgängerbrücke südlich der Sportanlagen Dortelweil, die lediglich eine Breite von 1,5 m besitzt und für eine Begegnung zweier Radfahrer zu schmal ist. Dieses Brückenbauwerk soll nach derzeitigem Stand voraussichtlich 2019 durch eine breitere Brücke ersetzt werden.

##### **Trassenauswahl:**

Im Bereich der Sportanlagen Dortelweil wurden verschiedene Trassen (nördlich und südlich) sowie die Errichtung möglicher Erlebnispunkte untersucht. Der Radweg soll demnach südlich der Sportanlagen geführt werden und verläuft anschließend bis zur Niddertalbahn auf der vorhandenen Wegetrasse. Im weiteren Bereich bis zur L 3008 wird die Lage des Weges durch eine derzeit in der Planung befindliche Renaturierungsmaßnahme festgelegt.

##### **Planungsvorschlag:**

Die Niddaroute soll, gemäß den Vorgaben des Zweckverbandes Regionalpark Niddaroute, auf einer Breite von 3,00 m ausgebaut und mit einer Asphaltdeckschicht versehen werden.

##### **Umsetzung:**

Die Umsetzung hängt in erster Linie von den beantragten Zuwendungen ab. Für den Bereich zwischen L 3008 und der Niddertalbahn wurden die Mittel bereits bewilligt, allerdings kann der Ausbau erst begonnen werden wenn die Renaturierungsmaßnahme abgeschlossen ist. Für den Abschnitt zwischen der Niddertalbahn und den Sportanlagen Dortelweil steht noch kein Realisierungszeitpunkt fest (voraussichtlich 2019).

#### 4.2.7

#### **ST Dortelweil / Beschreibung der Ausgangssituation:**

#### **ST Gronau „Niddaroute“**

Die etwa 2,0 km lange Wegeverbindung zwischen den Sportanlagen Dortelweil und dem Stadtteil Gronau ist sowohl Teil der Regionalpark Niddaroute als auch der Regionalpark Rundroute und ist daher besonders hoch frequentiert. Derzeit ist der Streckenabschnitt mit einer wassergebundenen Decke und einer Breite von 2,5 m versehen. Bei feuchter Witterung ist der Abschnitt aufgeweicht und dadurch nur bedingt nutzbar (siehe Anlage E7).

#### **Trassenauswahl:**

Der Radweg soll auf der vorhandenen Trasse geführt werden. Lediglich im Bereich des Sportplatzes Dortelweil ist eine Verschiebung in Richtung Süden vorgesehen um die Sichtverhältnisse zur Brücke in Richtung Ortslage Dortelweil zu verbessern.

#### **Planungsvorschlag:**

Die Niddaroute soll, gemäß den Vorgaben des Zweckverbandes Regionalpark Niddaroute, auf einer Breite von 3,00 m ausgebaut und mit einer Asphaltdeckschicht versehen werden.

#### **Umsetzung:**

Mit der Umsetzung der Maßnahme soll im September 2017 begonnen und bis zum Jahresende abgeschlossen werden. Als Umleitungsstrecke steht der parallel zur L 3008 verlaufende Radweg in Richtung Gronau bzw. Innenstadt zur Verfügung.

## 4.2.8

### **ST Heilsberg, Plattenweg** **Beschreibung der Ausgangssituation:**

Im Stadtteil Heilsberg sind praktisch alle Straßen Tempo 30-Zonen oder sogar als verkehrsberuhigte Bereiche (VB-Bereich) ausgeschildert. Daher sind Radverkehrsanlagen eigentlich nicht separat auszuweisen. Eine schnelle und direkte Stadtteilverbindung wäre aber für viele Radfahrer eine sinnvolle Netzergänzung.

#### **Trassenauswahl:**

Mittig durch den Stadtteil Heilsberg führt der sogenannte Plattenweg. Dieser Weg ist ein wichtiges städtebauliches Element und prägend für den Stadtteil. Daher ist es naheliegend, diesen Weg für alle nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer aufzuwerten und den Stadtteil zu stärken. Für eine gemeinsame Nutzung von Fußgängern und Radfahrern ist die Breite aber nicht ausreichend (s. Anlage E8).

Anlage E8

#### **Planungsvorschlag:**

Aus Sicherheitsgründen wäre es wünschenswert die Fußgänger und Radfahrer zu trennen. Hierfür müsste durchgängig eine Mindestquerschnittsbreite von 4,0 m bis 4,5 m zur Verfügung stehen. Da die Parzellenbreite dies leider nicht hergibt sollte der Weg so breit wie möglich (mindestens jedoch 3,0 m) ausgebaut werden.

Alle Straßenquerungen des Plattenweges sind zur Erhöhung der Fußgängersicherheit planerisch zu überarbeiten. Das beginnt an der Alten Frankfurter Straße und führt bis zur Brandenburger Straße.

#### **Umsetzung:**

Die Flächen sind alle in städtischer Hand, so dass eine kurz- bis mittelfristige Umsetzung anzustreben ist. Die Planungen laufen derzeit. Im Herbst 2017 soll ein entsprechender Förderantrag gestellt werden so dass die Umsetzung, nach erfolgter Bewilligung, voraussichtlich Mitte 2018 erfolgen könnte.

#### 4.2.9 ST Dortelweil / ST Massenheim **Beschreibung der Ausgangssituation:**

Von Dortelweil kommend führen befestigte (asphaltierte) Wege über den Wasserlachweg und eine Unterführung auf die Westseite der B 3. Von hier aus verläuft ein paralleler Weg in Richtung Süden (Massenheim) entlang der B 3 bis zur signalisierten Kreuzung L 3008 / Am Stock.

Der Abschnitt zwischen Wasserlachweg und L 3008 ist nur teilweise mit Asphalt bzw. Beton befestigt und weist größtenteils Schäden auf (Schlaglöcher, Risse, gebrochene Betonplatten). Bei schlechtem Wetter ist der Weg daher für Radfahrer nicht komfortabel zu befahren. Die Länge des unbefestigten bzw. beschädigten Abschnittes

Anlage E9 beträgt ca. 750 m (siehe Anlage E9).

##### **Trassenauswahl:**

Der Radweg soll auf der vorhandenen Trasse geführt werden.

##### **Planungsvorschlag:**

Durch eine Ausbesserung bzw. Befestigung des vorhandenen Weges mit einer Breite von ca. 3,0 m kann eine komfortable Verbindung zwischen den Stadtteilen Dortelweil und Massenheim geschaffen werden.

##### **Umsetzung:**

Da es sich bei der Maßnahme um eine Ertüchtigung eines vorhandenen Weges handelt ist eine Umsetzung kurzfristig möglich.



#### 4.2.10 ST Dortelweil – Beschreibung der Ausgangssituation:

##### L 3008

Vom Sportplatz Dortelweil führt der Regionalpark Rundweg in Richtung Süden bis zur Landesstraße 3008. Diese Verbindung stellt im Radwegeprojekt „Kurze Wetterau“ eine mögliche Abkürzung zur Niddaroute dar.

Der Weg ist auf einer Breite von ca. 3,0 m durchgehend mit Asphalt befestigt. Der Abschnitt zwischen Niddertalbahn und dem Dottenfelder Hof weist auf einer Länge von ca. 300 m deutliche Schäden (Schlaglöcher, Risse) auf und ist daher für Radfahrer nicht komfortabel zu befahren (siehe Anlage E10).

Anlage E10

##### **Trassenauswahl:**

Der Radweg soll auf der vorhandenen Trasse geführt werden.

##### **Planungsvorschlag:**

Durch eine Ausbesserung des o.g. Abschnittes kann die Verbindung von Dortelweil zur L 3008 wieder komfortabel befahren werden.

##### **Umsetzung:**

Da es sich bei der Maßnahme um eine Ertüchtigung eines vorhandenen Weges handelt ist eine Umsetzung kurzfristig möglich.

## 5 Überörtliche Netzergänzungen

### Anlage 2

In diesem Abschnitt sollen die Überörtlichen Radwegeverbindungen mit den Nachbarkommunen untersucht und mögliche Verbesserungsmaßnahmen beschrieben werden. Grundsätzlich ist Bad Vilbel über das Regionale und überregionale Themenroutennetz mit den Nachbargemeinden verbunden (siehe Anlage 2). So sind z.B. der Frankfurter Stadtteil Nieder-Erlenbach und Massenheim gut und direkt über den Apfelwein-/ Obstwiesenweg oder den Radrundweg Bad Vilbel miteinander verbunden. Ähnliches gilt für die östlich von Gronau liegende Gemeinde Niederdorfelden die über den R4, die Regionalpark Rundroute und den Apfelwein-/ Obstwiesenweg verbunden ist.

Problematischer als die Ost-/Westverbindungen sind die Ortsverbindungen nach Norden (Richtung Karben) und in südlicher Richtung nach Frankfurt bzw. in die benachbarten Frankfurter Stadtteile. Zur Stärkung der Nahmobilität sollte eine direkte und schnelle Verbindung zwischen den benachbarten Kommunen dringend hergestellt werden.

Im Nachfolgenden haben wir die wünschenswerten Netzergänzungen aufgelistet:

- 1) Verbindung Bad Vilbel / Frankfurt
  - „Radweg parallel zur B 521 nach Frankfurt“
- 2) Verbindung Bad Vilbel / Frankfurt ST Berkersheim
  - „Ausbau Berkersheimer Weg“
- 3) Verbindung Bad Vilbel / Frankfurt ST Bergen-Enkheim
  - „Radweg parallel zur B 521 nach Bergen-Enkheim“
- 4) Verbindung Bad Vilbel / Maintal ST Bischofsheim
  - „Lückenschluss im vorh. Wegenetz“
- 5) Verbindung ST Gronau / Radrundweg
  - Verlängerung „Radweg entlang L3008“
- 6) Verbindung ST Gronau / ST Rendel (Karben)
  - Ortsverbindung
- 7) Verbindung ST Dortelweil / Karben
  - Ausbau „kurze Wetterau“.

## 5.1

### **Verbindung Bad Vilbel / Frankfurt** **Beschreibung der Ausgangssituation:**

Aus Richtung Frankfurt kommend verlaufen beidseits der Friedberger Landstraße (B 521) von der Fahrbahn abgesetzte Radwege. Südöstlich der B 521 führt der Radweg bis zur Einmündung „Berger Weg“ und wird hier mit einer Brücke (mit Stufen) über die B 521 geführt. Der Weg auf der nordwestlichen Straßenseite verläuft dagegen bis zur Einmündung Heiligenstockweg bzw. Friedberger Landstraße.

Im weiteren Verlauf der B 521 bis zur Einmündung der Frankfurter Straße / Vilbeler Landstraße sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden, jedoch nutzen Radfahrer regelmäßig den beidseits vorhandenen Seitenstreifen um direkt in Richtung Bad Vilbel bzw. Frankfurt zu gelangen. Im weiteren Verlauf Richtung Kreisverkehr Heilsberg sind östlich der Frankfurter Straße Radverkehrsanlagen vorhanden (siehe Anlage N1).

Anlage N1

Aufgrund des „autobahnähnlichen“ Ausbaus der B 521 sowie der entsprechend hohen Verkehrsbelastung von mehr als 30.000 Kfz/24h (DTV<sup>w</sup>) ist der Radverkehr auf der Fahrbahn aus Sicherheitsgründen nicht vertretbar. Als besonders gefährlich ist in diesem Zusammenhang das Kreuzen der Verkehrsteilnehmer, Radfahrer in Richtung Bad Vilbel und Kfz in Richtung Bergen-Enkheim, anzusehen.

#### **Trassenauswahl:**

Zur Minimierung der erforderlichen Eingriffe wird ein B 521 begleitender Radweg im Zweirichtungsverkehr auf der Nordwestseite der Bundesstraße vorgeschlagen. Die erforderliche Streckenlänge ist mit rund 900 m deutlich kürzer als auf der südöstlichen Seite (rund 1.500 m). Außerdem könnte hierbei auch die o.g. Problematik beim Kreuzen / Abbiegen an der signalisierten Einmündung vernachlässigt werden.

#### **Planungsvorschlag:**

Der Radweg ist nicht im regionalen Flächennutzungsplan enthalten, jedoch ist die Notwendigkeit einer direkten Verbindung besonders im Hinblick auf die aktuelle Diskussion um eine Stärkung der Nahmobilität gegeben. Mit dem zuständigen Straßenbaulastträger sollte die Trasse kurzfristig untersucht und vorgestellt werden, um die weiteren notwendigen Planungsschritte einleiten zu können.

noch 5.1: Verbindung Bad  
Vilbel / Frankfurt

**Umsetzung:**

Aufgrund der Voraussetzungen für die Anlage eines Radweges entlang der B 521 (Bundesstraße, Baurechtsschaffung, Gemarkungsübergreifend, Naturschutz etc.) ist eine Lösung eher langfristig zu sehen.

**5.2 Verbindung Bad  
Vilbel / Berkersheim**

**Beschreibung der Ausgangssituation:**

Der Berkersheimer Weg stellt eine Hauptverbindung zwischen der Innenstadt Bad Vilbel und dem westlichen Wohngebiet welches durch die Berliner Straße begrenzt wird sowie in der Weiterführung nach Frankfurt (Berkersheim) dar.

Zurzeit ist der Berkehrsheimer Weg als Einbahnstraße in Richtung Westen ausgewiesen und befindet sich innerhalb einer Tempo-30 Zone. Die asphaltierte Fahrbahnbreite beträgt ca. 5,0 m (inklusive Längsparkplätzen). Südlich schließt ein Gehweg mit einer Breite von 1,50m an.

Anlage N2 Parallel zum Berkersheimer Weg verläuft auf der Nordseite ein unbefestigter Fußweg. Diese Weg ist für Radfahrer freigegeben (siehe Anlage N2) und durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn abgesetzt ist.

Im Zuge der neu geplanten Fußgängerunterführung am Südbahnhof wird die Bedeutung des Berkersheimer Weges für Fußgänger / Radfahrer noch weiter zunehmen, da die heutige Unterführung im Bereich der Kläranlage dadurch entfällt.

**Planungsvorschlag:**

Ein Ausbau des vorhandenen Fußweges in einen Zweirichtungradweg müsste getrennt vom Berkersheimer Weg erfolgen, da Radverkehrsanlagen innerhalb von Tempo-30-Zonen nach ERA bzw. StVO nicht zugelassen sind.

**Umsetzung:**

Da der Berkersheimer Weg eine wichtige Verbindung für das regionale Netz darstellt sollte die Umsetzung kurzfristig erfolgen, spätestens jedoch mit Realisierung der geplanten Unterführung am Südbahnhof.

### 5.3

#### **Verbindung Heilsberg / Bergen- Enkheim**

#### **Beschreibung der Ausgangssituation:**

Eine Radwegverbindung entlang der Bundesstraße 521 zwischen Bad Vilbel, ST Heilsberg und Bergen-Enkheim ist bereits seit 2010 im Flächennutzungsplan vorgesehen. Eine direkte und sichere Verbindung ist derzeit nicht vorhanden. Die Vilbeler Landstraße (B 521) ist aufgrund der sehr hohen Verkehrsbelastung (>30.000 Kfz/24h) sowie der zul. Geschwindigkeiten von 70 km/h als nicht sicher für den Radverkehr anzusehen (siehe Anlage N3).

Anlage N3

Als alternative Trassen wurde bereits der Weg durch den Bad Vilbeler Wald sowie der Weg über den Lohrberg näher untersucht. Hierbei wurde festgestellt, dass der Weg durch den Wald sehr Steil und nicht befestigt ist und aus diesen Gründen nur eingeschränkt für Radfahrer nutzbar ist. Die Trasse über den Lohrberg bedeutet einen Umweg von mehr als 2 km der darüber hinaus wegen der Überführung im Bereich der Frankfurter Straße (Treppe) nicht barrierefrei ist.

Da über diesen Weg zudem eine Verbindung zum Radweg „Hohe Straße“ hergestellt werden kann, sollte der Maßnahme eine hohe Priorität zugeordnet werden.

#### **Trassenauswahl / Planungsvorschlag:**

Als direkte Verbindung zwischen dem Stadtteil Heilsberg und Bergen-Enkheim ist östlich der Bundesstraße 521 ein straßenbegleitender paralleler Geh- und Radweg mit einer Breite von mindestens 2,50 m vorzusehen. Die Länge zwischen der alten Straßenverbindung nach Bad Vilbel (westlich der Fußgängerüberführung zur Fertighausausstellung) bis zum Landwehrgraben beträgt ca. 1,3 km. Hierbei ist in jedem Fall auch eine sichere Querung der B 521 (im Bereich Landgraben) bzw. dem hier verlaufenden Grüngürtel-Radrundweg erforderlich.

#### **Umsetzung:**

Die Notwendigkeit der Maßnahme ist durch den regionalen Flächennutzungsplan (reg. FNP) bereits bestätigt, außerdem fanden bereits Gespräche mit der Stadt Frankfurt sowie dem Planungsverband statt. Für eine Umsetzung sollte ein Gespräch mit dem zuständigen Straßenbaulastträger (Hessen Mobil) sowie der Stadt Frankfurt angebahnt werden.

#### 5.4 Verbindung Maintal / Beschreibung der Ausgangssituation:

##### Hohe Straße

Es ist derzeit keine direkte Verbindung zwischen der Stadt Bad Vilbel und Maintal bzw. der Regionalparkroute „Hohe Straße“ vorhanden. Vom Bad Vilbeler Wald südlich der Kernstadt können die genannten Ziele entweder in Richtung Südosten (Var. A) oder in Richtung Süden über den Grüngürtel-Radrundweg (Var. B) erreicht werden (siehe Anlage N4).

Anlage N4

Aufgrund der Attraktivität sowohl für den Freizeit- als auch den Alltagsradverkehr ist diese Verbindung von hoher Bedeutung für den Radverkehr.

Der Weg (A) beginnt an der Gemarkungsgrenze Bad Vilbel in Richtung Südosten und ist hier auf einer Länge von ca. 700 m unbefestigt (Rasenweg, Gemarkung Frankfurt). Bei schlechtem Wetter ist der Weg daher für Radfahrer nicht komfortabel bzw. gar nicht zu befahren. Im weiteren Verlauf ist der Weg asphaltiert und führt am Buchenhorster Hof vorbei bis zur Bundesstraße 521, die ohne zusätzliche Sicherungsmaßnahmen gequert werden muss.

Der Weg östlich des Bad Vilbeler Waldes (Var. B) ist auf einer Länge von ca. 750m mit einer ungebundenen Decke bzw. Schotter versehen und wird außerdem auch als Reitweg genutzt. Gegenüber Var. A ist der Weg sehr steil ist kann daher nicht komfortabel bzw. ohne Risiko (bergab) genutzt werden. Der weitere Verlauf des Grüngürtel Radrundweges bis zum Radweg „Hohe Straße“ ist asphaltiert. Die B 521 muss auch hier ohne zusätzliche Sicherungsmaßnahmen gequert werden.

##### Trassenauswahl / Planungsvorschlag:

Aus planerischer Sicht stellt die Variante A die Vorzugslösung dar, da die Verbindung mehr als 1,0 km kürzer und außerdem mit geringeren Steigungen versehen ist. Im Bereich der Bundesstraße 521 sollte eine sichere Quermöglichkeit geschaffen werden.

##### Umsetzung:

Da der vorgeschlagene Weg nicht innerhalb der Gemarkung liegt müssen mit der Stadt Frankfurt entsprechende Regelungen zur Umsetzung getroffen werden.

## 5.5

### **Verbindung** **Beschreibung der Ausgangssituation:** **Niederdorfelden**

Eine Weiterführung des Radweges entlang der L 3008 vom Stadtteil Gronau in Richtung Niederdorfelden wird derzeit von Hessen Mobil untersucht.

Derzeit endet der Radweg entlang der L 3008 an der Einmündung L 3008 / Vilbeler Straße bzw. wird der Radverkehr über die Ortslage von Gronau in Richtung Niederdorfelden bzw. zur Apfelwein- und Obstwiesenroute weitergeführt (siehe Anlage N5).

Anlage N5

Im Bereich der Einmündung L 3008 / Vilbeler Straße führt auch das lokale Nebennetz in südliche Richtung weiter, allerdings ist an dieser Stelle keine sichere Querung der hoch belasteten L 3008 vorhanden.

#### **Trassenauswahl**

Eine mögliche Trasse verläuft von Bad Vilbel kommend bis zu den Parkplätzen der Kleingartenanlage wo eine Quermöglichkeit der K 247 geschaffen werden soll. Anschließend führt die Trasse über vorhandene Wirtschaftswege bis zur verlängerten Berger Straße, wo eine sichere Querung der L 3008 (vorhandene Wirtschaftswegeunterführung) vorhanden ist. Anschließend verläuft der Radweg parallel zur L 3008 auf der Südseite und soll bis zum Anschluss an die Regionalparkroute bzw. dem Radfernweg R 4 östlich der B 521 weitergeführt werden. Hierbei wird auch geprüft, ob im Bereich des vorhandenen Brückenbauwerks (B 521) die erforderliche Breite zur Verfügung steht.

#### **Planungsvorschlag:**

Für die vorgesehene Trassenführung sowie möglicher Varianten werden die erforderlichen Untersuchungen (Raumwiderstand, Naturschutz, FFH-Vorprüfung etc.) durchgeführt und eine Vorzugsvariante erarbeitet.

#### **Umsetzung:**

Die Voruntersuchungen sollen nach derzeitigem Stand bis zum Februar 2018 abgeschlossen sein. Weitere Details zur Umsetzung können erst danach erfolgen.

## 5.6

### **Verbindung Gronau / Rendel** **Beschreibung der Ausgangssituation:**

Zwischen dem Bad Vilbeler Stadtteil Gronau und dem Karbener Stadtteil Rendel ist eine direkte Führung derzeit nur über die Kreisstraße 247 möglich. Die Länge zwischen der Dortelweiler Straße und dem Bornwiesenweg beträgt ca. 2,4 km. Die Fahrbahnbreite der K 247 liegt unter 6,00 m, dadurch ist eine Begegnung zweier Pkw auf Höhe eines Radfahrers nicht mehr mit ausreichendem Sicherheitsabstand möglich.

Ein paralleler Radweg entlang der K 247 wurde bereits untersucht, konnte jedoch aufgrund zu hoher Eingriffe bzw. Widerstände (Grunderwerb, Naturschutz etc.) nicht realisiert werden.

Als alternative Strecken zur K 247 stehen derzeit die Apfelwein- und Obstwiesenroute östlich der K 247 mit einem Umweg von ca. 1,5 km und die Niddaroute westlich der K 247 mit einem Umweg von mehr als 3,0 km zur Verfügung (siehe Anlage N6)

Anlage N6

#### **Trassenauswahl:**

Nach einem ersten Abstimmungsgespräch mit den Städten Bad Vilbel und Karben sowie dem Wetteraukreis wurde folgende Trassenvariante diskutiert bzw. priorisiert:

Von Karben kommend kann die Radwegeverbindung über den Feldweg „Im Feldchen“ sowie den „Plattenweg“ in Richtung Süden bis in Höhe der Scharmühle geführt werden. Von hier aus soll der Weg auf der östlichen Seite der K 247 als straßenbegleitender Weg bis zur Nidderbrücke verlaufen. Alternativ wäre eine Führung auch auf der Westseite denkbar, falls dies aufgrund des Raumwiderstandes oder anderen Faktoren erforderlich sein sollte.

#### **Planungsvorschlag:**

Zum Teil können die vorhandenen Feldwege genutzt bzw. entsprechend ausgebaut werden. Der straßenbegleitende Weg ist neu zuzubauen. Hierbei sind die vorhandenen Schutzgebiete (Naturschutz- und FFH-Gebiet östlich der K 247 und Vogelschutzgebiet westlich der K 247) entsprechend zu berücksichtigen. Eine naturschutzrechtliche Klärung zur Umsetzung des Radweges sowie die Ermittlung des notwendigen Aufwandes soll durch den Wetteraukreis herbeigeführt werden.

#### **Umsetzung:**

Aussagen zu einem möglichen Umsetzungszeitpunkt können erst nach Abschluss der Voruntersuchungen getroffen werden.



## 5.7 Verbindung Karben **Beschreibung der Ausgangssituation:**

### **/ Dortelweil**

Im Zuge des Projektes „Kurze Wetterau“ ist eine direkte Verbindung zwischen Klein-Karben und Dortelweil über den „Karbener Weg“ enthalten. Der heute vorhandene Weg befindet sich teilweise in einem sehr schlechten Zustand (grober Schotter, Schlaglöcher etc.). Neben dem Radverkehr wird der Karbener Weg überwiegend von der Landwirtschaft genutzt. Zudem nutzen Autofahrer den Weg als Stauumfahrung oder Abkürzung der Strecke.

Aufgrund der möglichen Zunahme des Schleichverkehrs sowie der Problematik zur Unterbindung des Kfz-Verkehrs (Schracken, Poller, Sackgassen, überfahrbare Sperre etc.) wurde ein Ausbau bisher abgelehnt.

### **Trassenauswahl:**

Die direkte Verbindung zwischen der Theodor-Heuss-Straße und der Dieselstraße ist ca. 1,5 km lang, wobei sich lediglich die Hälfte des Weges in einem schlechten Zustand (grober Schotter, Schlaglöcher etc.) befindet. Als Alternative für die Verbindung steht derzeit der ausgebaut Niddaradweg zur Verfügung, allerdings mit einem relativ großen Umweg von ca. 1,5 km (siehe Anlage N7).

Anlage N7

### **Planungsvorschlag:**

Aus planerischer Sicht stellt der Ausbau der direkten Verbindung die Vorzugslösung dar. Allerdings müsste hierbei durch geeignete Maßnahmen sichergestellt werden, dass der Weg nicht vermehrt als Schleichweg genutzt wird.

Als mögliche Alternative zum Ausbau des Karbener Weges wurde inzwischen eine weitere Verbindung zum Niddaradweg ins Gespräch gebracht (siehe Anlage N7). Der Umweg zur direkten Verbindung wäre hierbei nur gering (ca. 0,1 km) und die beschriebene Problematik der Schleichverkehre würde sich gegenüber dem heutigen Bestand nicht verändern.

### **Umsetzung:**

Aufgrund der hohen Priorität der Wegeverbindung sollte ein Ausbau kurzfristig erfolgen. Für den Anschluss im Bereich der Renaturierung sind hierfür jedoch noch entsprechende Genehmigungen einzuholen.

## **Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr**

Zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs und Gestaltung von kurzen Wegeverbindungen besteht gemäß StVO die Möglichkeit Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung zu öffnen. Dies sollte jedoch nur dann erfolgen, wenn keine Sicherheitsgründe dagegen sprechen.

In der Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) zu Zeichen 220 (Einbahnstraße) kann eine Öffnung der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr (Zusatzzeichen „Radfahrer frei“) erfolgen wenn

- die zulässige Geschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt.
- eine ausreichende Fahrbahnbreite von 3,50m (bzw. mindestens 3,00m an kurzen Engstellen oder bei ausreichend Ausweichmöglichkeiten) vorhanden ist.
- bei Linienbusverkehr oder stärkerem Lkw-Verkehr muss die Breite mind. 3,50m betragen.
- die Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich ist (ggf. zum Einbiegen getrennten Einfahrtsbereich anbieten).
- für den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, ein Schutzraum angelegt wird.
- Regelungen für den ruhenden Verkehr getroffen wurden.

Die vorhandenen Regelungen zu Einbahnstraßen wurden von der Stadt Bad Vilbel in Karten dokumentiert. Demnach sind bisher die folgende Einbahnstraßen für den Radverkehr freigegeben:

- Römerstraße (Kernstadt),
- Quellenstraße (Kernstadt),
- Carl-Schurz-Straße (Heilsberg).

Ergänzend hierzu gibt es viele Verbote der Einfahrt, die für den Radverkehr freigegeben sind:

- Felsenkeller (Kernstadt)
- Heinrich-Heine-Straße (Kernstadt)
- Feststraße (Kernstadt)
- Hohemarkstraße (Dortelweil)

Insgesamt sind rund 40 Einbahnstraßen im gesamten Stadtgebiet vorhanden, die zum Teil wichtige Rollen im innerörtlichen Verkehrsnetz übernehmen (z.B. Frankfurter Straße, Parkstraße, Berkersheimer Weg, Am Hang, Friedensstraße etc.).

noch: Freigabe von Einbahnstraßen für Radverkehr

Eine Beurteilung zur möglichen Öffnung von Einbahnstraßen war nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung. Aufgrund der möglichen Potentiale für die Stärkung der Nahmobilität wurde die Freigabe von Einbahnstraßen anhand der o.g. Kriterien durch den Fachdienst im Rahmen der Verkehrsschau überprüft.

Folgende Straßen wurden aufgrund Ihrer Lage im Netz sowie der möglichen Verbindungsfunktion für den Radverkehr freigegeben:

- Schulstraße (Kernstadt),
- Friedensstr (Heilsberg),
- Schlesienring (Heilsberg),
- Samlandweg (Heilsberg),
- Otto-Fricke-Str. (Heilsberg).

## Einrichtung von Fahrradstraßen

Fahrradstraßen dienen der Förderung der Attraktivität des Radverkehrs und kommen nach VwV-StvO dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies für eine Strecke künftig zu erwarten ist.

Fahrradstraßen sind mit dem Verkehrszeichen 244 gekennzeichnet und primär dem Fahrradverkehr vorbehalten, wobei auch Fußgänger diese ohne zusätzliche Beschilderung nutzen dürfen.



Generell sind Radfahrer auf diesen Straßen bevorrechtigt und dürfen daher z.B. auch nebeneinander fahren. Eine Nutzung durch den Kraftfahrzeugverkehr kann durch entsprechende Zusatzzeichen zugelassen werden. Auf Fahrradstraßen gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für alle Verkehrsteilnehmer. Der Radverkehr darf durch Kraftfahrzeuge weder gefährdet noch behindert werden, falls erforderlich muss der Kfz-Verkehr seine Geschwindigkeit weiter verringern.

Bisher sind im Stadtgebiet von Bad Vilbel keine Fahrradstraßen vorhanden, allerdings könnten Fahrradstraßen in Bad Vilbel einen weiteren maßgeblichen Beitrag zur Radverkehrsförderung leisten. Besonders Verbindungen auf dem Nebenstraßennetz, die regelhaft durch den Radverkehr genutzt werden kommen hierfür in Frage:

- „Wiesengasse“
- „Saalburgstraße“.

Die Einrichtung von Fahrradstraßen sind i.d.R. mit vergleichsweise geringem Aufwand durch Beschilderung und Bodenmarkierungen möglich.

Eine Einführung von Fahrradstraßen sollte durch entsprechende Informationen begleitet werden, um die Änderungen bzw. Besonderheiten zu erläutern und eine entsprechende Akzeptanz in der Öffentlichkeit zu schaffen.

Neben den baulichen Radwegen spielt auch das Abstellen von Fahrrädern eine wichtige Rolle für die Attraktivität des Radverkehrs innerhalb des Stadtgebietes. Die Einrichtung von komfortablen und sicheren Abstellmöglichkeiten an wichtigen Zielen (z.B. Bahnhof, Marktplatz, Einkaufszentrum etc.) sind ein wichtiger Beitrag für die Verbesserung des Angebotes und einen möglichen Umstieg vom Kfz zum Rad.

Die Ansprüche an Fahrradabstellanlagen sind vielfältig und dementsprechend hoch ist auch die Anzahl unterschiedlicher Modelle auf dem Markt. Besonders durch die Zunahme an Pedelecs bzw. anderen hochpreisigen Rädern sind die Anforderungen an die Sicherheit und den Diebstahlschutz in den letzten Jahren ebenso gestiegen wie die Anforderungen an Komfort und Witterungsschutz.

Neu geplante Fahrradabstellanlagen sollten dem aktuellen Stand der Technik sowie den Anforderungen der genutzten Fahrräder entsprechen. Gute Abstellanlagen sollten

- einen stabilen Stand bieten und das Fahrrad vor Beschädigungen schützen,
- das Anschließen von Rahmen und Vorder- bzw. Hinterrad ermöglichen (auch unterschiedliche Größen / Formen),
- komfortable Bedienung (ausreichend Abstand, leichtes Ein- und Ausparken),
- sicher gegen Vandalismus und Diebstahl sein,
- Passanten und andere Verkehrsteilnehmer nicht beeinträchtigen.

Die Anforderungen können, je nach Parkzweck und Abstelldauer, unterschiedlich sein. Für kurze Parkvorgänge (Einkaufen, Besorgungen etc.) spielen vor allem die Nähe zum Ziel, ein stabiler Stand sowie schnelles und bequemes Ein- und Ausparken eine Rolle. Bei längeren Standzeiten (z.B. an Bahnhöfen, Berufsverkehr) sind besonders Sicherheitsaspekte (Diebstahl, Vandalismus) sowie ein Witterungsschutz (Überdachung) entscheidend.

In Bad Vilbel wurden in den letzten Jahren bereits verschiedene Maßnahmen z.B. an den Bahnhöfen, der Mediathek, an Erlebnispunkten (Niddaroute) sowie im Zuge der Neuanlage von Sportanlagen umgesetzt.

noch: Fahrradabstellanlagen

Als Beispiel einer hochwertigen und geschützten Anlage können die zuletzt errichteten Abstellanlagen im Bereich des Bahnhofes Bad Vilbel angesehen werden.



Bahnhof (West)

Bahnhof (West)



Fahrradboxen Bahnhof (Ost)

Bahnhof (Ost)

Insgesamt sind derzeit an den Bahnhöfen in Bad Vilbel folgende Stellplätze vorhanden:

- S-Bahnhof Dortelweil: 120 Plätze (überdacht),  
7 Boxen geplant für 2018
- Südbahnhof: 56 Plätze (Ost),  
18 Plätze (West),
- Bahnhof Bad Vilbel: 72 Plätze (West) + 5 Boxen,  
20 Plätze (Ost)
- Bahnhof Gronau: 18 Plätze

Besonders entlang der Hauptrouten und an wichtigen Zielen (Bahnhöfen, Rathaus, Schulen, Sport- und Freizeitanlagen, Einkaufszentren, Wohnanlagen etc.) sollten die Abstellanlagen in regelmäßigen Abständen überprüft werden (Erfassung von Auslastung bzw. Nachfrage, Qualitätsmängeln, etc.). Falls erforderlich sollte eine Ergänzung bzw. Optimierung der vorhandenen Anlagen in Abstimmung mit dem jeweiligen Betreiber erfolgen.

**E-Bikes /  
Pedelecs**

Sowohl im Berufs- als auch im Freizeitverkehr ist eine deutliche Zunahme an Pedelecs / E-Bikes zu verzeichnen. Um die Attraktivität der Stadt Bad Vilbel auch für diese Nutzer weiter zu steigern sollten an zentralen Stellen innerhalb des Stadtgebietes Ladestationen eingerichtet werden. Derzeit gibt es lediglich eine öffentliche Ladestation im Bereich des Kurhauses.

Aufgrund des erforderlichen elektrischen Anschlusses sowie zur Sicherstellung der sachgemäßen Nutzung ist ggf. eine Kooperation mit Privaten Betreibern (z.B. Märkten, Restaurants, Sportvereinen) erforderlich, die durch eine entsprechende Öffentlichkeitswirkung positiv begleitet werden kann.

Hinweise auf die Ladestationen sollten, je nach Lage, an den Verknüpfungsstellen zu den Hauptradwegen angeordnet werden.

Nähere Ausführungen zu Ladestationen werden im Konzept zur E-Mobilität von den Stadtwerken vorgelegt.

**Zusammenfassung**

Zur weiteren Förderung der Attraktivität des Radverkehrs und Steigerung der Nahmobilität in der Stadt Bad Vilbel ist die Bereitstellung eines sicheren und komfortablen Radwegenetzes erforderlich.

Im Zuge der vorliegenden Untersuchung wurde hierzu eine ausführliche Bestandsanalyse des vorhandenen Radwegenetzes innerhalb der Gemarkung von Bad Vilbel durchgeführt. An erster Stelle wurden hierbei die wichtigsten Hauptverkehrsstraßen sowie wichtige Verbindungen und Netzergänzungen zwischen den Stadtteilen untersucht. Mit den aktuellen Kenntnissen über die Verkehrsbelastungen sowie die zur Verfügung stehenden Querschnitte konnten für die einzelnen Abschnitte entsprechende Empfehlungen für mögliche Verbesserungen im Radwegenetz getroffen werden.

Darüber hinaus wurden auch überörtlichen Verbindungen zu den umliegenden Kommunen bzw. Regionalrouten analysiert und wünschenswerte Netzergänzungen dargestellt. Bei den überörtlichen Verbindungen ist aufgrund der vorhandenen Randbedingungen i.d.R. mit einer eher langfristigen Umsetzung zu rechnen.

Ergänzend zum baulichen Radwegenetz wurden auch Aussagen zur weiteren Freigabe von Einbahnstraßen, der Einrichtung von Fahrradstraßen sowie zu Abstellanlagen, E-Bikes und Pedelecs getroffen.

Dipl.-Ing. Karsten Ott  
Dipl.-Ing. Mathias Wolf

**IMB-Plan GmbH**  
Frankfurt am Main, August 2017



## Anlagen

<b>Anlage 1</b>	<b>Übersicht Themenrouten</b>
<b>Anlage 2</b>	<b>Übersicht Haupt- und Nebenrouten</b>
<b>Anlage 3.1</b>	<b>Heilsberg Süd + Kernstadt</b> Radverkehrsnetz / Tempo 30 / VB
<b>Anlage 3.2</b>	<b>Kernstadt (Nord) + Massenheim</b> Radverkehrsnetz / Tempo 30 / VB
<b>Anlage 3.3</b>	<b>Dortelweil + Gronau</b> Radverkehrsnetz / Tempo 30 / VB
<b>Anlage H1.f</b>	ST Heilsberg – Alte Frankfurter Straße
<b>Anlage H2.f</b>	Kernstadt – Frankfurter Straße (Süd)
<b>Anlage H3.f</b>	Kernstadt – Kasseler Straße
<b>Anlage H4.f</b>	Kernstadt – Friedberger Straße
<b>Anlage H5.f</b>	Kernstadt – Frankfurter Str. / Parkstraße
<b>Anlage H6.f</b>	Kernstadt – Homburger Straße
<b>Anlage H7.f</b>	Massenheim – Homburger Straße
<b>Anlage H8.f</b>	Kernstadt – Büdinger Straße
<b>Anlage H9.f</b>	Gronau – Vilbeler Str. / Hauptstr. / Neue Straße
<b>Anlage H10.f</b>	Dortelweil – Friedberger Straße
<b>Anlage E1</b>	Ausbau des Massenheimer Weges
<b>Anlage E2</b>	Verbindung Dortelweil / Schulzentrum
<b>Anlage E3</b>	Erschließung der Innenstadt
<b>Anlage E4</b>	Verlängerung der Straße „Am Sportfeld“
<b>Anlage E5</b>	Anbindung Südbahnhof
<b>Anlage E6</b>	ST Dortelweil / Innenstadt „Niddaroute“
<b>Anlage E7</b>	ST Dortelweil // ST Gronau „Niddaroute“
<b>Anlage E8</b>	ST Heilsberg, Plattenweg
<b>Anlage E9</b>	ST Dortelweil / ST Massenheim
<b>Anlage E10</b>	ST Dortelweil / L 3008
<b>Anlage N1</b>	Verbindung Bad Vilbel / Frankfurt
<b>Anlage N2</b>	Verbindung Bad Vilbel / Berkersheim
<b>Anlage N3</b>	Verbindung Heilsberg / Bergen-Enkheim
<b>Anlage N4</b>	Verbindung Maintal / Hohe Straße
<b>Anlage N5</b>	Verbindung Niederdorfelden
<b>Anlage N6</b>	Verbindung Gronau / Rendel
<b>Anlage N7</b>	Verbindung Karben / Dortelweil

## Literaturverzeichnis

- [1] **Straßenverkehrsordnung (StVO)**  
letzte Neufassung vom 6. März 2013
- [2] **Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO)**  
letzte Neufassung vom 26. Januar 2001
- [3] **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV),**  
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06),  
Köln, Ausgabe 2006
- [4] **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV),**  
Empfehlungen für die Anlagen des Radverkehr (ERA 2010),  
Köln, Ausgabe 2010



**IMB-Plan GmbH**

Vilbeler Landstraße 41 • 60388 Frankfurt am Main  
Tel.: 06109 / 501 47-0 • Fax: 06109 / 501 47-11  
e-mail: [info@imb-plan.de](mailto:info@imb-plan.de) • internet: [www.imb-plan.de](http://www.imb-plan.de)