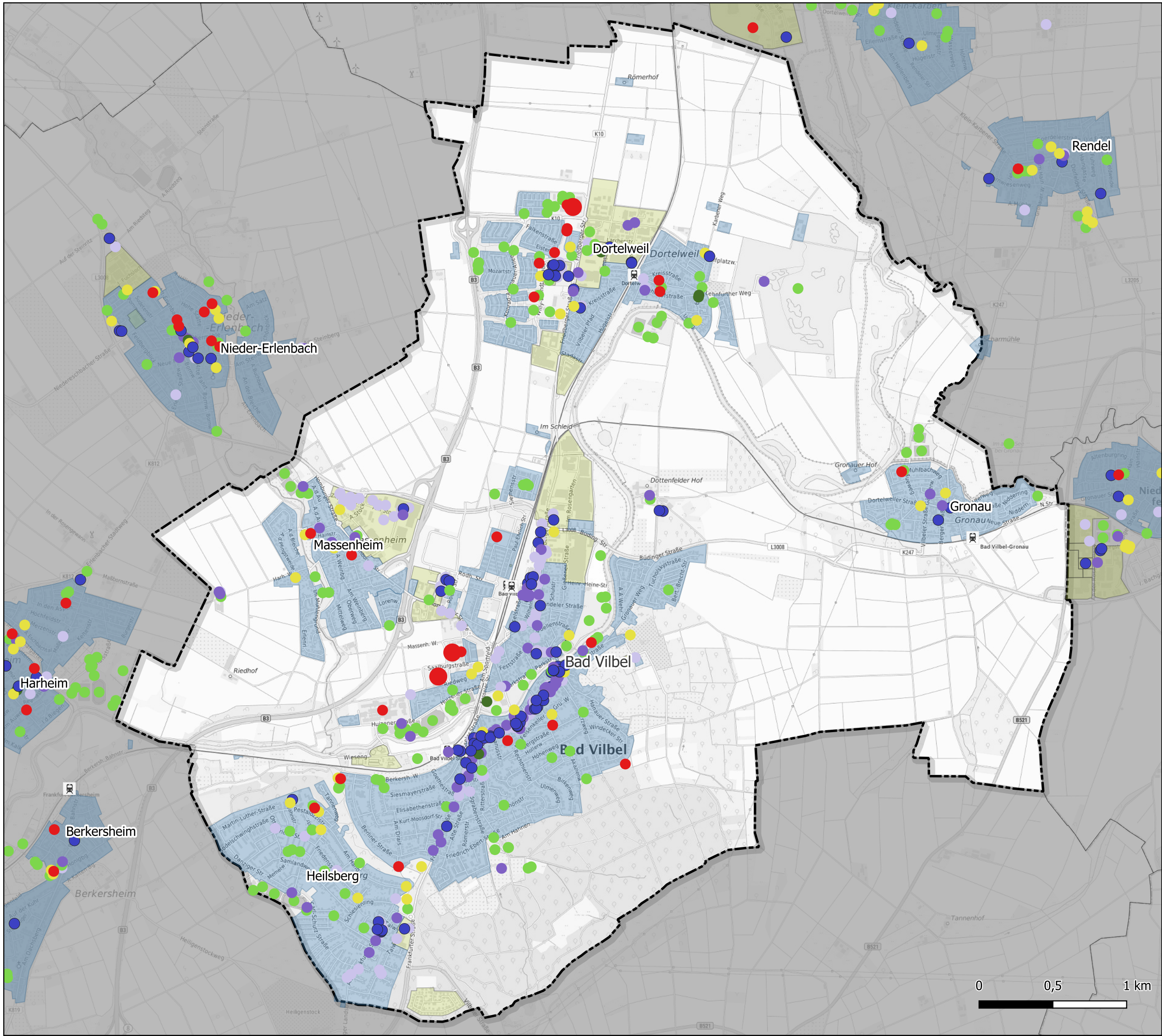


Anlage 01

Karte 01 Quell-Ziel-Karte

Fortschreibung Radverkehrskonzept Stadt Bad Vilbel



Zeichenerklärung

Quellen und Ziele des Radverkehrs

Weiterführende Schulen / Hochschulen

Grundschulen / Kinderbetreuung / Weiterbildung

Freizeit / Kultur / Sport

Öffentliche Einrichtung

Versorgung

Gastronomie

Einzelhandel / Kundenorientiertes Dienstleistungsgewerbe

Beherbergungsgewerbe

Bahnhaltepunkt

Industrie- / Gewerbegebiet

Wohngebiet

Projekt:

**Fortschreibung
Radverkehrskonzept Bad Vilbel**

Karte 01:

Quell-Ziel-Karte

Bearbeitung:

Marco von der Heyden

Datum:

07/05/2025

Quelle:

OpenStreetMap Contributors

Kartengrundlage:

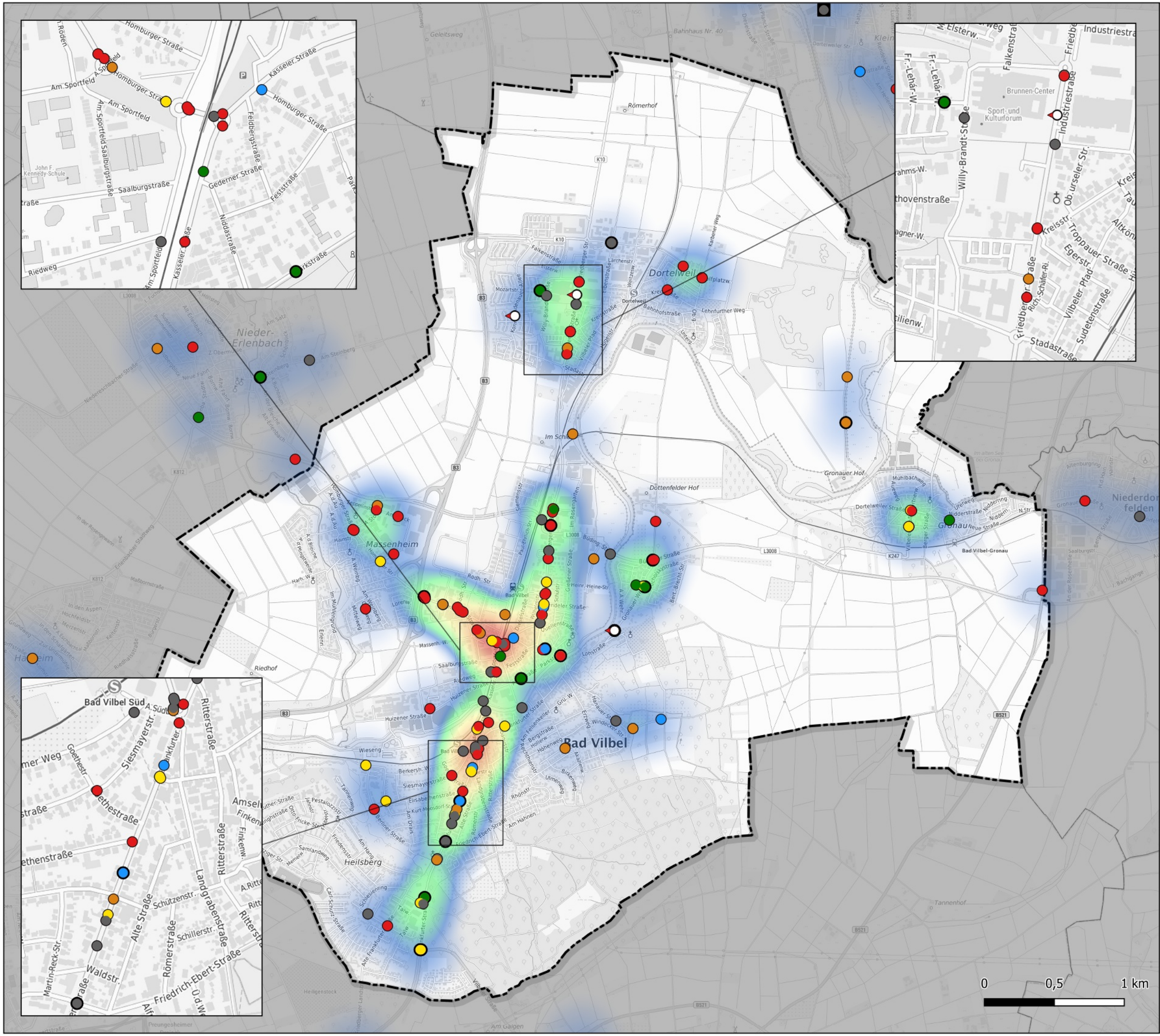
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie
2022

RV-K
Planungsgesellschaft

Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 02

Karte 02 Unfallorte mit Radverkehrsbeteiligung
(2020 – 2023)



Zeichenerklärung

Unfalltyp

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

Unfallkategorie

- Getötete
- Schwerverletzte
- Leichtverletzte

Heatmap

- Sehr hohe Unfallorte-Dichte
- Sehr geringe Unfallorte-Dichte

Die Karte beinhaltet alle Unfallorte mit Radverkehrsbeteiligung im Zeitraum zwischen 2020 - 2023. Die Daten finden Sie ebenfalls online im [Web GIS](#) des Radverkehrskonzeptes.

Projekt: Fortschreibung Radverkehrskonzept Bad Vilbel

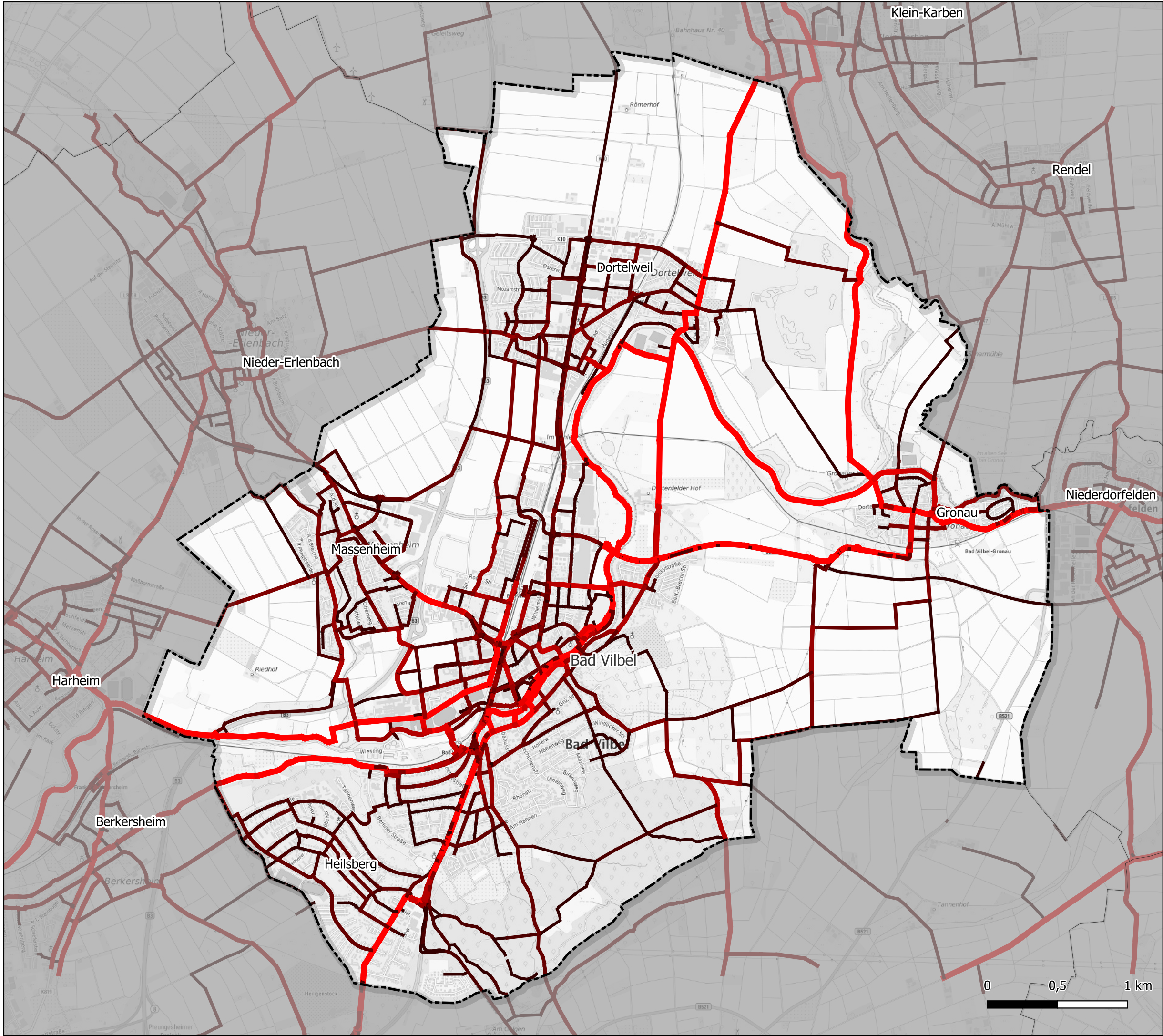
Karte 02: Unfallorte mit Radverkehrsbeteiligung

Bearbeitung: Marco von der Heyden
Datum: 07/05/2025
Quelle: Unfallatlas Deutschland, ©OpenStreetMap
Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

Anlage 03

Karte 03 Fahrdaten Stadtradeln 2023

Fortschreibung Radverkehrskonzept Stadt Bad Vilbel



Zeichenerklärung

Fahrdaten Stadtradeln

- Sehr starke Nutzung
- Sehr geringe Nutzung

Projekt: Fortschreibung
Radverkehrskonzept Bad Vilbel

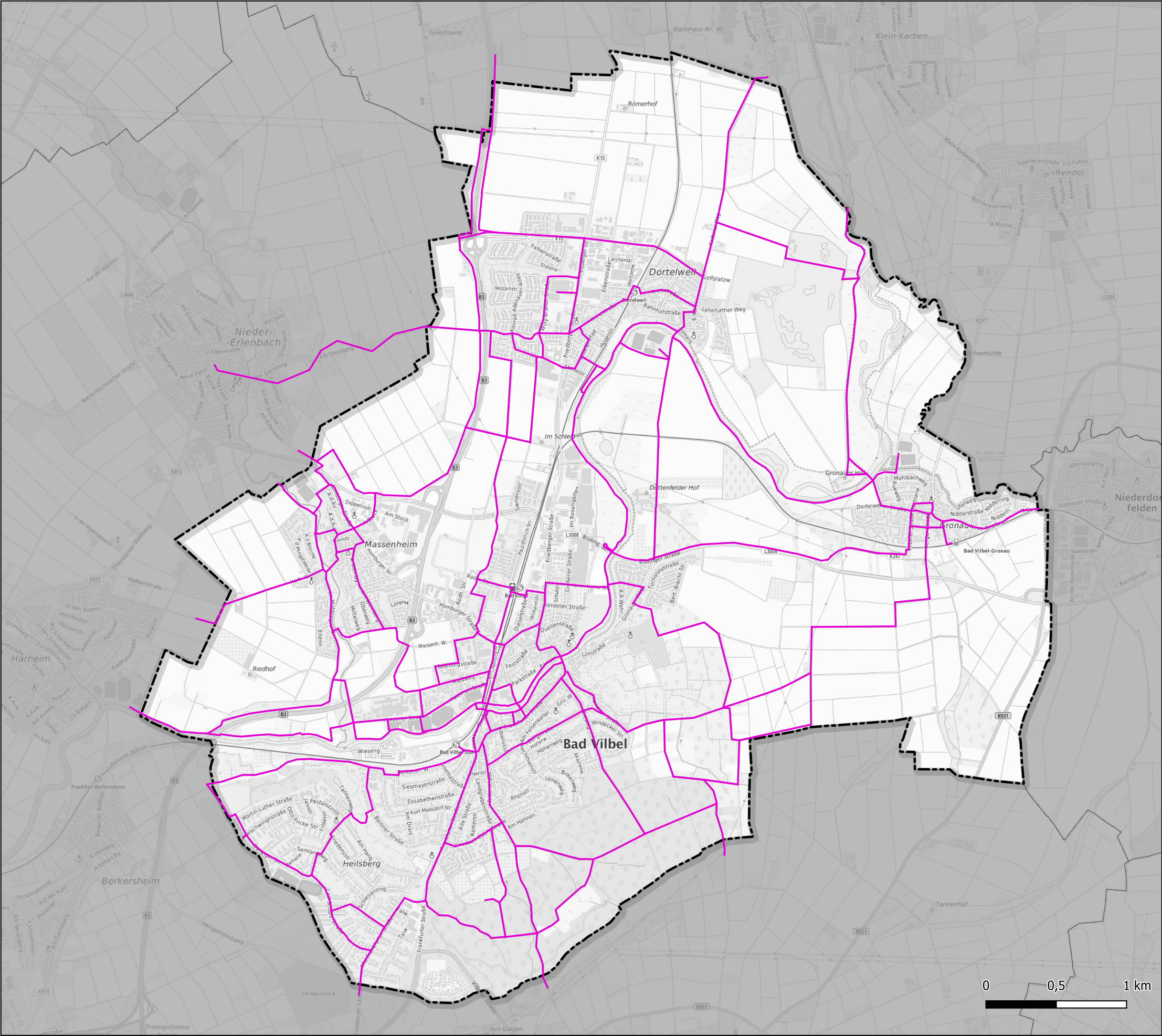
Karte 03: Fahrdaten Stadtradeln 2023

Bearbeitung: Marco von der Heyden
Datum: 07/05/2025
Quelle: © Ride Portal
Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

Anlage 04

Karte 04 Wegweisungsnetz Bad Vilbel

Fortschreibung Radverkehrskonzept Stadt Bad Vilbel



Zeichenerklärung

Netz

Bestandsnetz

Projekt: Fortschreibung
Radverkehrskonzept Bad Vilbel

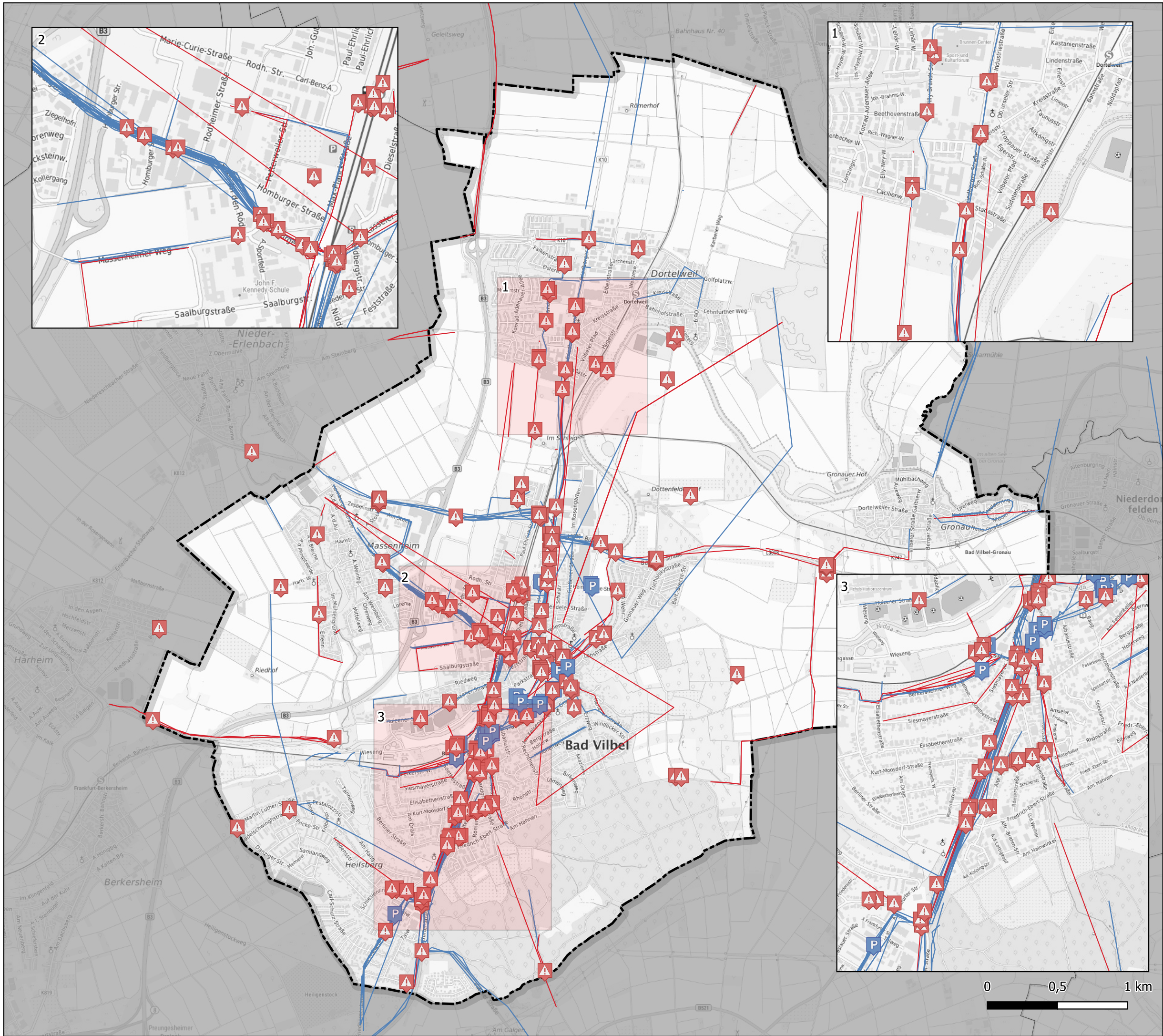
Karte 04: Bestandsnetz Stadt Bad Vilbel

Bearbeitung: Marco von der Heyden
Datum: 07/05/2025
Quelle: © VP-Info Datenbank
Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

Anlage 05

Karte 05 Ergebnisse Online-Beteiligung

Fortschreibung Radverkehrskonzept Stadt Bad Vilbel



Zeichenerklärung

Streckenmeldungen

- Fehlende Verbindung
- Bestehende Verbindung verbessern

Punktmeldungen

- ▲ Gefahrenstelle
- Bedarf Abstellanlage

Die Karte beinhaltet alle Meldungen, die im Rahmen des vierwöchigen Zeitraumes abgegeben wurden. Die Daten finden Sie ebenfalls online auf der Projekthomepage www.radmobil-bad-vilbel.de.

Projekt: Fortschreibung
Radverkehrskonzept Bad Vilbel

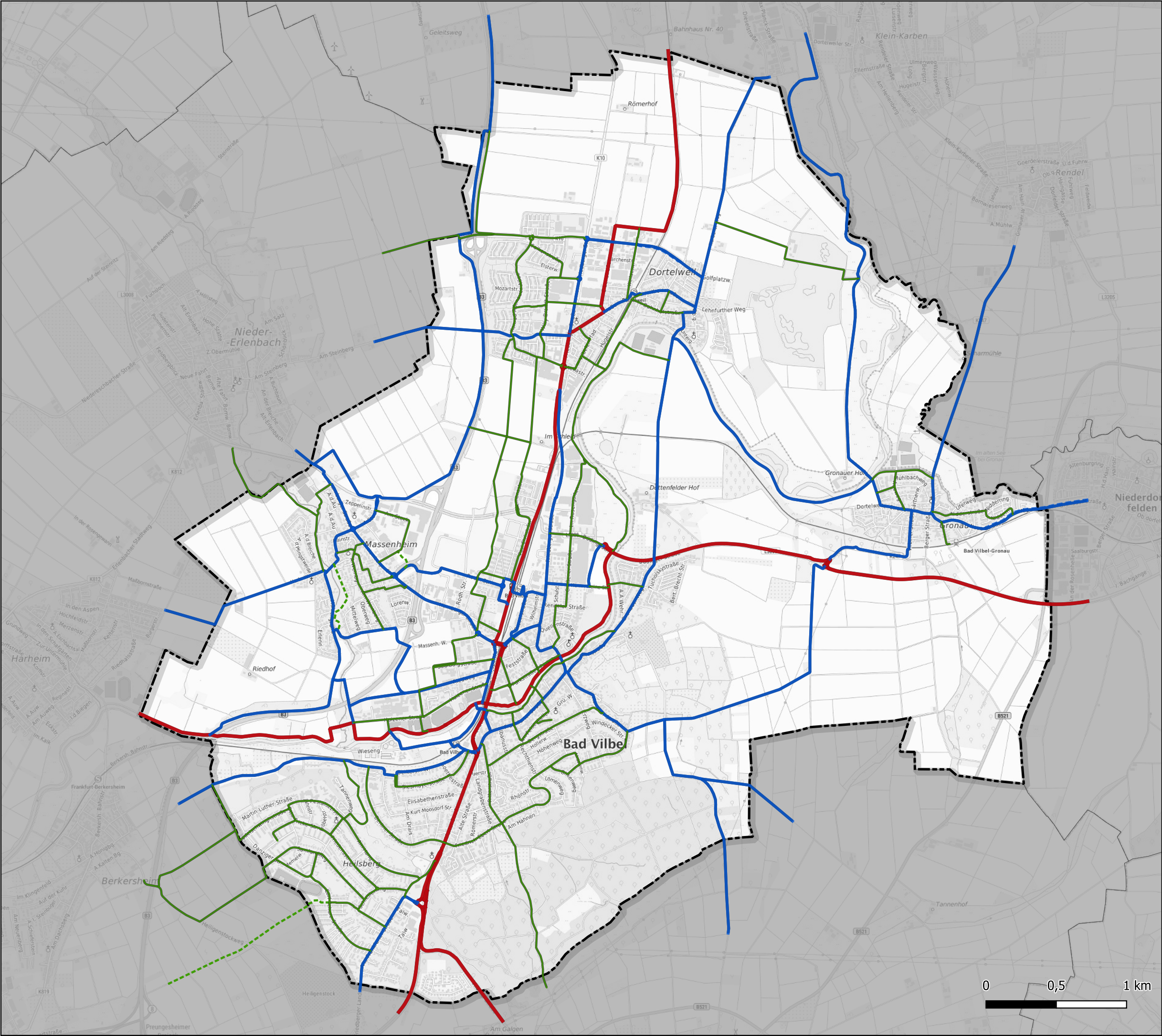
Karte 05: Ergebnisse Online-Beteiligung

Bearbeitung: Marco von der Heyden
Datum: 07/05/2025
Quelle: Eigene Daten
Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

Anlage 06

Karte 06 Zielnetz Radverkehr 2035

Fortschreibung Radverkehrskonzept Stadt Bad Vilbel



Zeichenerklärung

Zielnetz

- Übergeordnete Radhauptverbindung
- Übergeordnete Radhauptverbindung (Alternative)
- Radhauptverbindung
- Radhauptverbindung (Alternative)
- Radgrundverbindung
- Radgrundverbindung (Alternative)

Projekt: Fortschreibung
Radverkehrskonzept Bad Vilbel

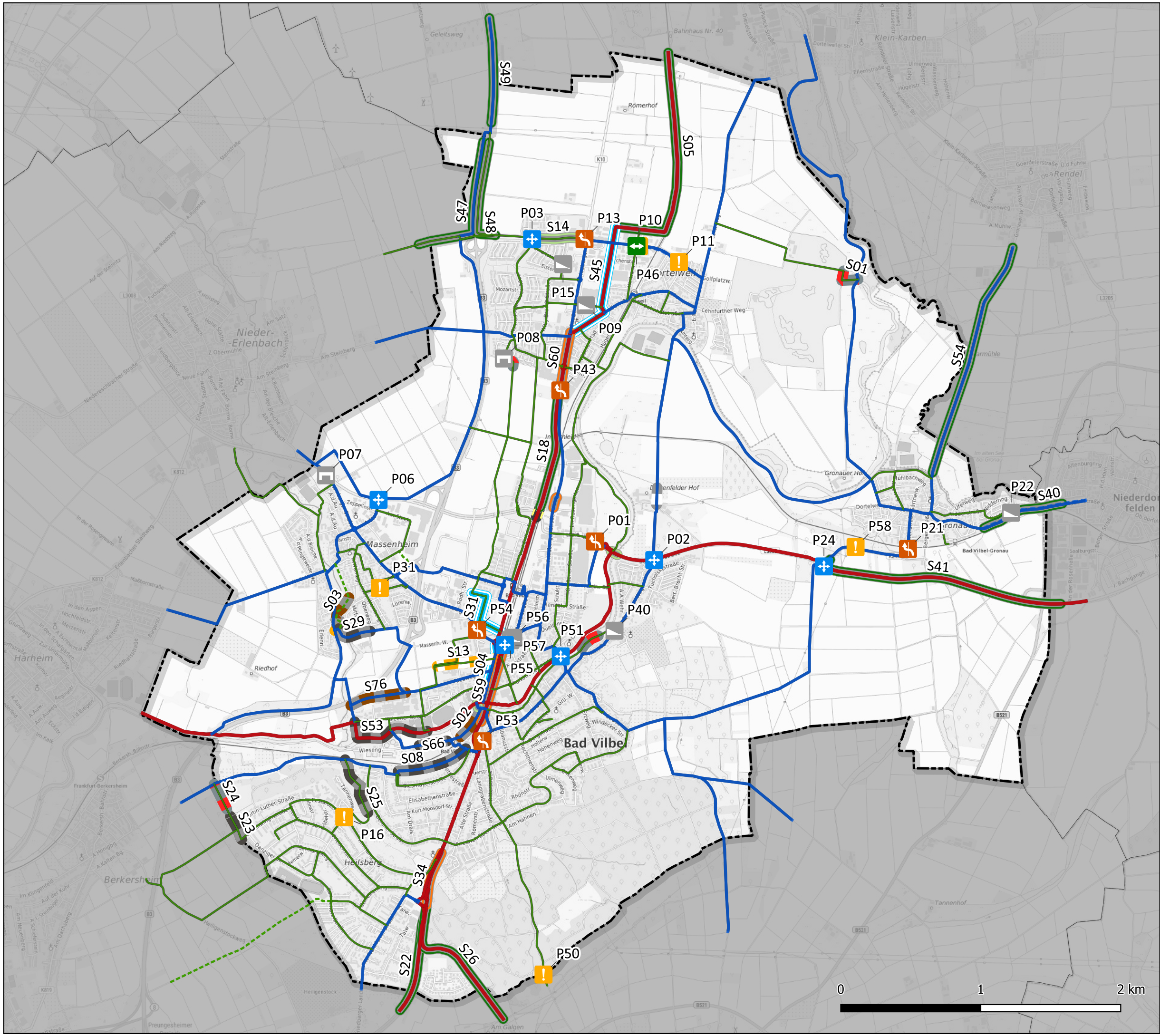
Karte 06: Zielnetz Radverkehr 2035

Bearbeitung: Marco von der Heyden
Datum: 07/05/2025
Quelle: Eigene Daten
Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

Anlage 07

Karte 07 Bauliche Punkt- und Streckenmaßnahmen

Fortschreibung Radverkehrskonzept Stadt Bad Vilbel



Zeichenerklärung

Punktmaßnahmen

- Bordstein absenken
- Einbauten (Poller, Umlaufsperr etc.) optimieren
- Knotenpunkt optimieren
- Überquerungsstelle sichern
- Sonstiges
- Übergang Fahrbahn - Radweg verbessern

Streckenmaßnahmen

- Brücke / Unterführung anlegen
- Bestehenden Weg verbreitern
- Fahrradstraße anordnen
- Neuordnung Straßenraum
- Oberfläche asphaltieren
- Sonstiges
- Schadhafte Oberfläche sanieren
- Unbefestigten Weg ausbauen
- Verkehrsberuhigende Umgestaltung
- Wegeneubau

Zielnetz Radverkehr

- Übergeordnete Radhauptverbindung
- Übergeordnete Radhauptverbindung (Alternative)
- Radhauptverbindung
- Radhauptverbindung (Alternative)
- Radgrundverbindung
- Radgrundverbindung (Alternative)

Alle Maßnahmenempfehlungen sowie weitere Informationen finden Sie im [Web GIS](#) des Radverkehrskonzeptes.

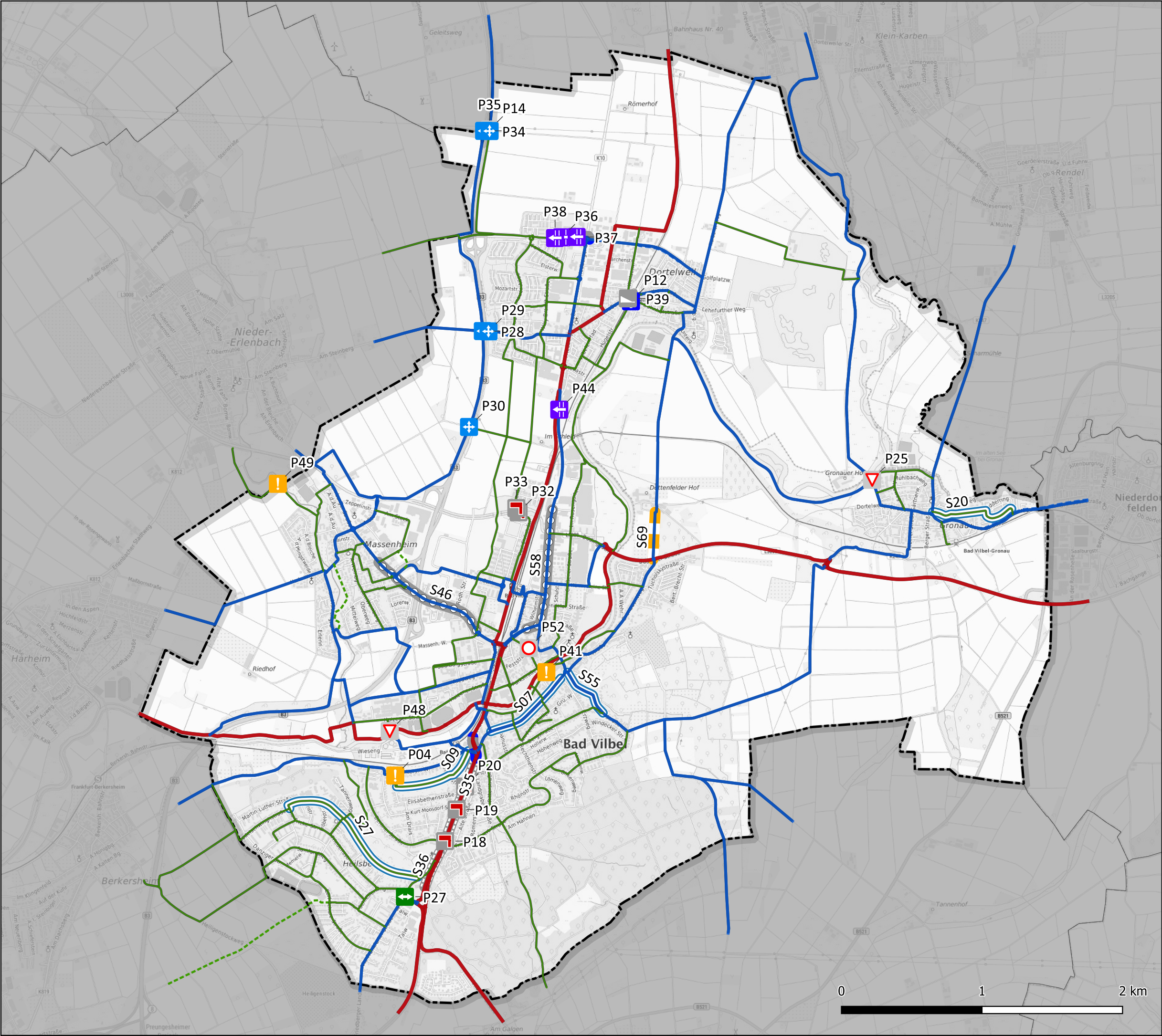
Projekt: Fortschreibung Radverkehrskonzept Bad Vilbel

Karte 07: Bauliche Punkt- & Streckenmaßnahmen

Bearbeitung: Marco von der Heyden
Datum: 30/07/2025
Quelle: © Openstreetmap Contributors
Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

Anlage 08

Karte 08 Verkehrsrechtliche Punkt- und Streckenmaßnahmen



Zeichenerklärung

Punktmaßnahmen

Ausfahrt/Einmündung sichern

Aufgeweiteten Radaufstellstreifen markieren

Knotenpunkt optimieren

Überquerungsstelle sichern

Sackgasse (Vz 357) als durchlässig kennzeichnen

Sonstiges

Vorgezogene Haltelinie markieren

Vorfahrtsregelung ändern

Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) für Radverkehr freigeben

Streckenmaßnahmen

Benutzungspflicht Radweg aufheben

Freigabe Einbahnstraße

Piktogrammkette markieren

Radverkehrsanlage markieren

Sonstiges

Zielnetz Radverkehr

Übergeordnete Radhauptverbindung

Übergeordnete Radhauptverbindung (Alternative)

Radhauptverbindung

Radhauptverbindung (Alternative)

Radgrundverbindung

Radgrundverbindung (Alternative)

Alle Maßnahmenempfehlungen sowie weitere Informationen finden Sie im [Web GIS](#) des Radverkehrskonzeptes.

Projekt: Fortschreibung
Radverkehrskonzept Bad Vilbel

Karte 08: Verkehrsrechtliche Punkt- & Streckenmaßnahmen

Bearbeitung: Marco von der Heyden
Datum: 30/07/2025
Quelle: © Openstreetmap Contributors
Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

Anlage 09

Maßnahmendatenblätter

Verbindung: Gronau / Lehmkaute - Stadtmitte

Maßnahme Nr.: **P01**

Kommune: Stadt Bad Vilbel

Maßnahmentyp: **Übergang Fahrbahn - Radweg verbessern**

Netzkategorie: Radgrundverbindung

Musterlösung(en): UFR_21 / UFR_02 / UFR_03

Schulverbindung: Nein

DTV: k.A.

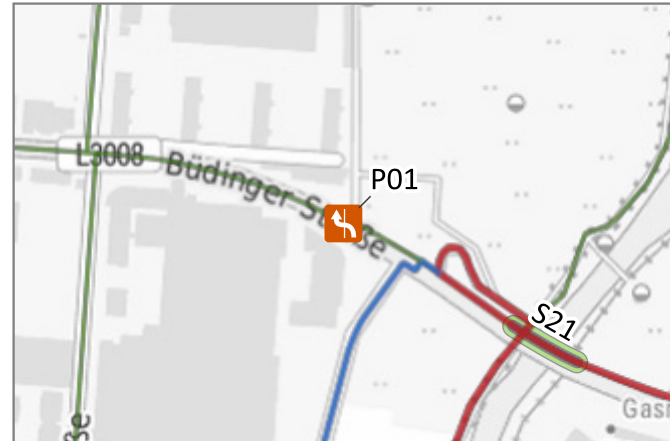
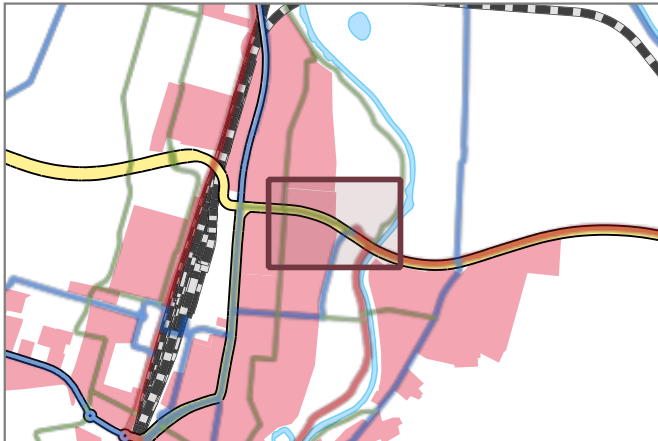
Bike+Ride-Verb.: Ja

Straße(n): Büdinger Straße (L 3008)

Schutzgebiet(e): WSG

Baulast: Kommune

Lage:



Situation: Es existiert kein geregelter Übergang zwischen Radweg - Fahrbahn. Die Kfz-Verkehrsbelastung beträgt 15.604 Kfz/24h (631 SV/24h).

Beschreibung: Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll in Anlehnung an die angegebene Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.

Fotos:



Priorität: B

Kostenrahmen: Komplex

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:

k.A.

Begründung: Die Aufmerksamkeit für den (querenden) Radverkehr wird erhöht. Radfahrende können sich auf den Übergang Fahrbahn-Radweg konzentrieren.
Die Ortseingangswirkung wird durch bauliche Übergänge verstärkt und die Kfz-Geschwindigkeit reduziert.

Sonstiges: Übergang zwischen Fahrbahn und Radweg erfordert ggf. eine Anpassung der Kfz-Verkehrsführung und des Signalprogramms. Die Abschätzung eines Kostenrahmens ist daher nicht möglich.

Verbindung:	Bad Vilbel (Lehmkaute) - Dortelweil	Maßnahme Nr.:	P02
Kommune:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	Knotenpunkt optimieren
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	DTV:	k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Büdinger Straße (L 3008)
Schutzgebiet(e):	WSG	Baulast:	Kommune / Land



Situation: Für Radfahrende, die den Knotenpunkt vom Gronauer Weg Richtung Dottenfelder Hof queren wollen, ist der Taster für die Freigabeanforderung nicht erreichbar ohne vom Fahrrad abzusteigen. Für die Gegenrichtung ist ein Umweg erforderlich. Dieser begünstigt das regelwidrige Fahren auf dem Gehweg im Gronauer Weg.

Beschreibung: Es sollen sichere und möglichst direkte Fahrbeziehungen für Radfahrende in alle Richtungen geschaffen werden. Eine Anpassung der Lichtsignalanlage ist notwendig.



Priorität:	A	Kostenrahmen:	Komplex	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	k.A.
Begründung:	Durch die Optimierung des Knotenpunktes wird ein sicheres und zügiges Vorankommen gewährleistet sowie potenzielles Fehlverhalten verhindert.				
Sonstiges:	Die Überplanung des Knotenpunktes übersteigt den Rahmen eines Radverkehrskonzeptes. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Typen von Maßnahmen zur Anpassung des Knotenpunkts noch nicht abzuschätzen sind.				

Verbindung:	Massenheim / Dortelweil - Europäische Schule	Maßnahme Nr.:	P03
Kommune:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	Knotenpunkt optimieren
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	QHA_19 / SON_05 / SON_06
Schulverbindung:	Ja	DTV:	k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Theodor-Heuss-Straße
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kommune

Lage:



Situation: Der gemeinsame Geh-/Radweg quert den Lupinenweg (Fußgängerüberweg) ohne Markierung der Radverkehrsfurt. Es existiert keine geregelte Fahrtbeziehung Richtung Konrad-Adenauer-Allee

Beschreibung: Es sollen sichere und möglichst direkte Fahrbeziehungen für Radfahrende unter Berücksichtigung der Reduzierung von Reisezeitverlusten in alle Richtungen geschaffen werden.

Fotos:



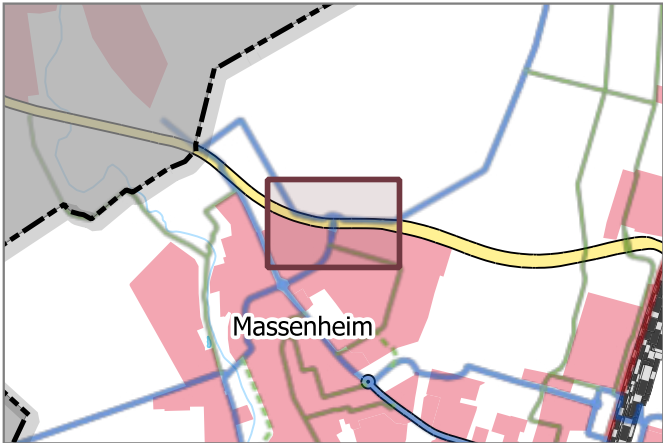
Priorität:	C	Kostenrahmen:	Komplex	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	k.A.
Begründung:	Durch die Optimierung des Knotenpunktes wird ein sicheres und zügiges Vorankommen gewährleistet.				

Sonstiges: Die Überplanung des Knotenpunktes übersteigt den Rahmen eines Radverkehrskonzeptes. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Typen von Maßnahmen zur Anpassung des Knotenpunkts noch nicht abzuschätzen sind.

Verbindung:	Massenheim - Dortelweil
Kommune:	Stadt Bad Vilbel
Netzkategorie:	Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	P06
Maßnahmentyp:	Knotenpunkt optimieren
Musterlösung(en):	SON_03
DTV:	k.A.
Straße(n):	L 3008
Baulast:	Land

Lage:



Situation: Für Radfahrende, die den Knotenpunkt vom Wirtschaftsweg Richtung Süden (am Stock) queren wollen, ist der Taster für die Freigabeanforderung nicht erreichbar ohne vom Fahrrad abzusteigen. In Gegenrichtung besteht am Knotenarm ein erhöhtes Konfliktpotenzial, da der Radverkehr im Mischverkehr geführt wird.

Beschreibung: Es sollen sichere und möglichst direkte Fahrbeziehungen für Radfahrende in beide Richtungen geschaffen werden.

Fotos:



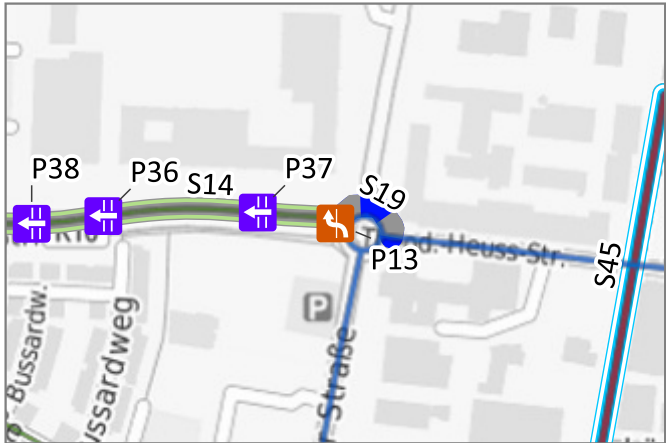
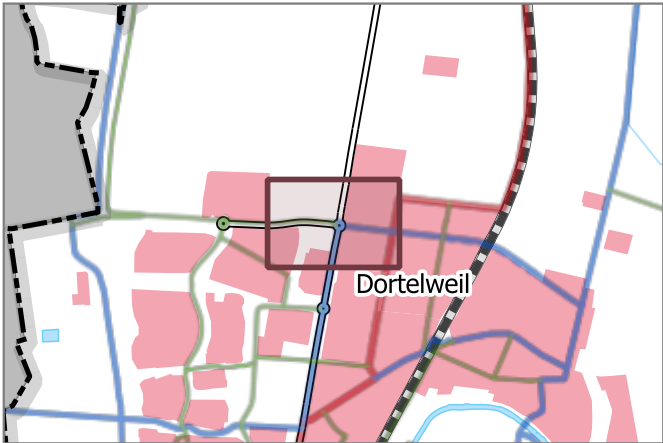
Priorität:	B	Kostenrahmen:	Komplex	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	k.A.
Begründung:	Durch die Optimierung des Knotenpunktes wird ein sicheres und zügiges Vorankommen gewährleistet.				

Sonstiges: Die Überplanung des Knotenpunktes übersteigt den Rahmen eines Radverkehrskonzeptes. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Typen von Maßnahmen zur Anpassung des Knotenpunkts noch nicht abzuschätzen sind.

Verbindung:	Dortelweil - Europäische Schule
Kommune:	Stadt Bad Vilbel
Netzkategorie:	Radgrundverbindung
Schulverbindung:	Ja
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	P13
Maßnahmentyp:	Übergang Fahrbahn - Radweg verbessern
Musterlösung(en):	UFR_16
DTV:	k.A.
Straße(n):	Theodor-Heuss-Straße
Baulast:	Kommune

Lage:



Situation: Es existiert kein geregelter Übergang am Kreisverkehr zwischen Fahrbahn - Radweg. Es handelt sich um eine Schulverbindung.

Beschreibung: Es soll ein sicherer Übergang zwischen Fahrbahn und Radweg geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.

Fotos:



Priorität:	B	Kostenrahmen:	25.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut
Begründung:	Die Aufmerksamkeit für den (querenden) Radverkehr wird erhöht. Radfahrende können sich auf den Übergang Fahrbahn-Radweg konzentrieren.				

Sonstiges: -

Verbindung: Bad Vilbel - Gronau

Maßnahme Nr.: **P21**

Kommune: Stadt Bad Vilbel

Maßnahmentyp: **Übergang Fahrbahn - Radweg verbessern**

Netzkategorie: Übergeordnete Radhauptverbindung

Musterlösung(en): UFR_10

Schulverbindung: Ja, mit geringem Bedarf

DTV: k.A.

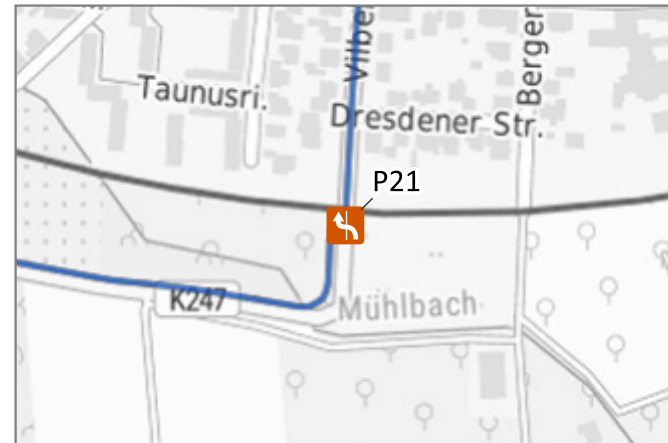
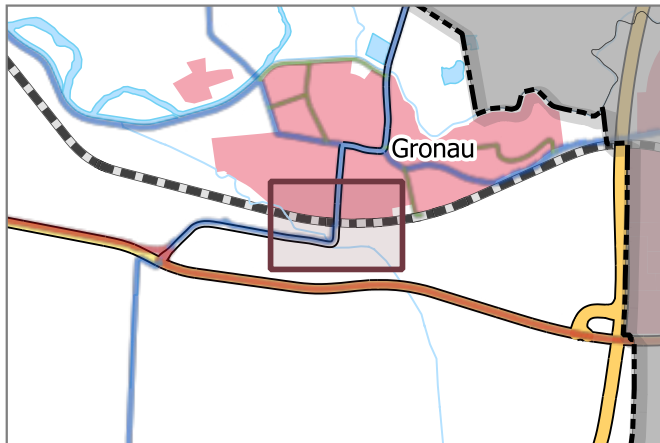
Bike+Ride-Verb.: Nein

Straße(n): K 247

Schutzgebiet(e): -

Baulast: Kreis

Lage:



Situation: Es existiert kein geregelter Übergang am bahnübergang zwischen Radweg - Fahrbahn.

Beschreibung: Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll in Anlehnung an die angegebene Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen. Aufgrund der eingeschränkten Sichtverhältnisse zwischen Rad- und Kfz-Verkehr (Kurvenbereich) soll die Installation einer ortsfesten Beleuchtung im Bereich der Bahnquerung geprüft werden.

Fotos:



Priorität: B

Kostenrahmen: 20.000 €

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:

Sehr gut

Begründung: Die Aufmerksamkeit für den (querenden) Radverkehr wird erhöht. Radfahrende können sich auf den Übergang Fahrbahn-Radweg konzentrieren.
Die Ortseingangswirkung wird durch bauliche Übergänge verstärkt und die Kfz-Geschwindigkeit reduziert.

Sonstiges: -

Verbindung: Gronau - Stadtmitte

Maßnahme Nr.: **P24**

Maßnahmentyp: **Knotenpunkt optimieren**

Kommune: Stadt Bad Vilbel

Netzkategorie: Radhauptverbindung

Schulverbindung: Ja, mit geringem Bedarf

Bike+Ride-Verb.: Nein

Schutzgebiet(e): -

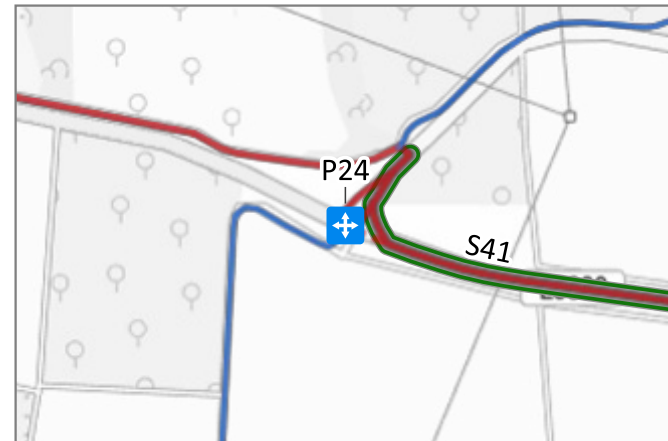
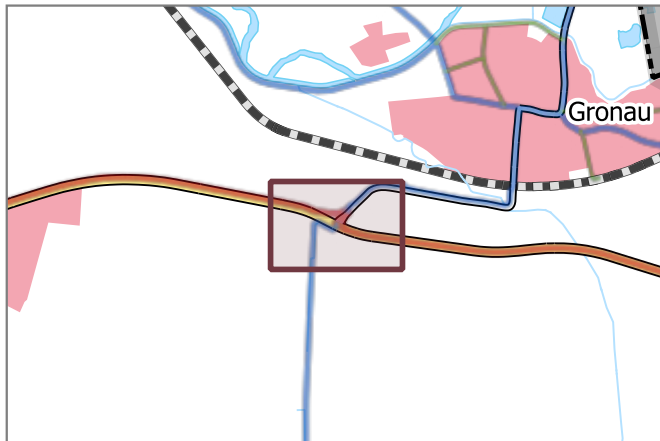
Musterlösung(en): QHA_04 / QHA_07 / QHA_09

DTV: k.A.

Straße(n): L 3008

Baulast: Land

Lage:



Situation: Es existieren keine Querungshilfen für den Radverkehr. Aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsmengen und der gefahrenen Geschwindigkeit ergeben sich hohe Reisezeitverluste.

Beschreibung: Es sollen sichere und möglichst direkte Fahrbeziehungen in Form von Querungshilfen für Radfahrende geschaffen werden.

Fotos:



Priorität: B

Kostenrahmen: Komplex

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:

k.A.

Begründung: Durch die Optimierung des Knotenpunktes wird ein sicheres und zügiges Vorankommen gewährleistet.

Sonstiges: Planungen von Hessen Mobil zur Fortführung des straßenbegleitenden Radweges entlang der L 3008 Richtung Niederdorfelden berücksichtigt werden. Die Überplanung des Knotenpunktes übersteigt den Rahmen eines Radverkehrskonzeptes. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Typen von Maßnahmen zur Anpassung des Knotenpunktes noch nicht abzuschätzen sind.

Verbindung: Bad Vilbel (Heilsberg) - Frankfurt

Maßnahme Nr.: **P27**

Maßnahmentyp: **Überquerungsstelle sichern**

Kommune: Stadt Bad Vilbel

Netzkategorie: Radhauptverbindung

Schulverbindung: Ja, mit geringem Bedarf

Bike+Ride-Verb.: Ja

Schutzgebiet(e): -

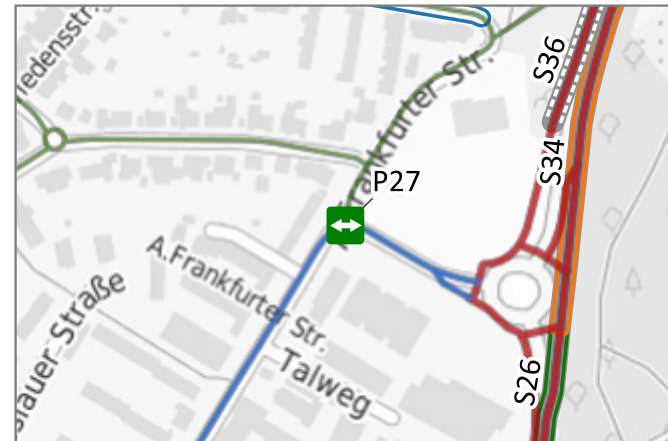
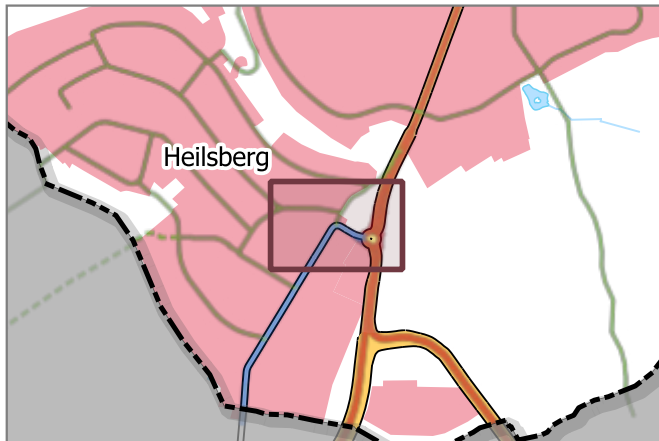
Musterlösung(en): QHA_02

DTV: k.A.

Straße(n): Alte Frankfurter Straße

Baulast: Kommune

Lage:



Situation: Die betrachtete Querungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Erhöhtes Kfz-Verkehrsaufkommen insbesondere zu Spitzenzeiten.

Beschreibung: Umgestaltung der Querungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung. Es ist zu prüfen, ob Schleppkurvenradien reduziert werden können, um eine den Regelwerken entsprechende Querungshilfe herzustellen. Sofern nicht ausreichend Fläche verfügbar ist, können Bodenmarkierungen die Fahrbeziehung verdeutlichen.

Fotos:



Priorität: B Kostenrahmen: < 10.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: < 10.000€

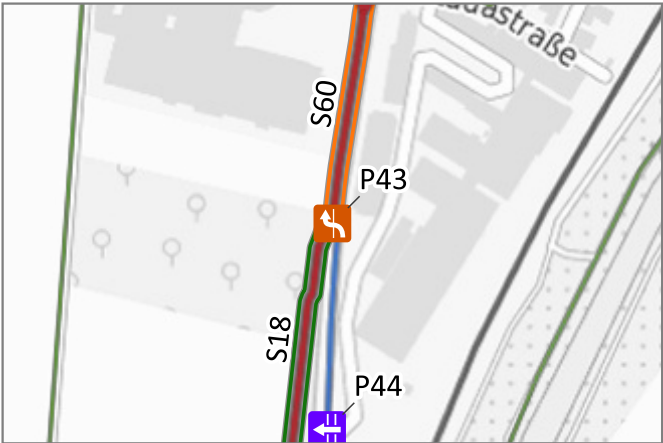
Begründung: Durch die Sicherung der Querungsstelle wird die Aufmerksamkeit für den Radverkehr erhöht und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert. Dadurch wird ein sicheres Queren für den Radverkehr ermöglicht.

Sonstiges: -

Verbindung:	Dortelweil - Stadtmitte
Kommune:	Stadt Bad Vilbel
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja
Bike+Ride-Verb.:	Ja
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	P43
Maßnahmentyp:	Übergang Fahrbahn - Radweg verbessern
Musterlösung(en):	UFR_02 / UFR_03 / UFR_05
DTV:	k.A.
Straße(n):	Friedberger Straße
Baulast:	Kommune

Lage:



Situation: Es existiert kein geregelter Übergang zwischen Radweg - Fahrbahn.

Beschreibung: Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg / Radverkehrsanlage und Fahrbahn / Radfahrstreifen / Schutzstreifen geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.

Fotos:



Priorität:	A	Kostenrahmen:	185.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut
Begründung:	Die Aufmerksamkeit für den (querenden) Radverkehr wird erhöht. Radfahrende können sich auf den Übergang Fahrbahn-Radweg konzentrieren. (Die Ortseingangswirkung wird durch bauliche Übergänge verstärkt und die Kfz-Geschwindigkeit reduziert.)				
Sonstiges:	-				

Verbindung: Dortelweil (S-Bahn-Haltestelle) - Europäische Schule

Maßnahme Nr.: **P46**

Maßnahmentyp: **Überquerungsstelle sichern**

Kommune: Stadt Bad Vilbel

Netzkategorie: Radgrundverbindung

Musterlösung(en): QHA_18

Schulverbindung: Nein

DTV: k.A.

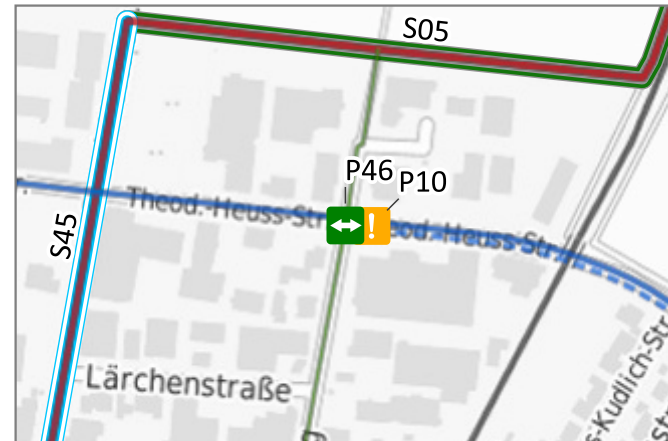
Bike+Ride-Verb.: Nein

Straße(n): Theodor-Heuss-Straße

Schutzgebiet(e): -

Baulast: Kommune

Lage:



Situation: Die Querung der Theodor-Heuss-Straße (südlicher Knotenarm) im Zuge des Gehweges ist nicht ausreichend gesichert. Es handelt sich um eine Schulverbindung.

Beschreibung: Die Anlage eines Fußgängerüberweges zur Querung der Theodor-Heuss-Straße (südlicher Knotenarm) ist zu prüfen. Die Markierung eines vorgezogenen Seitenraumes kann zudem die Querungsstrecke verkürzen. Aufgrund der erhöhten Schwerverkehrs sind die erforderlichen Kurvenradien zu berücksichtigen.

Fotos:



Priorität: D Kostenrahmen: 10.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

Begründung: Es handelt sich um eine (Schul-)Verbindung des Fußverkehrs. Zufußgehende müssen an dieser Querungsstelle mit höheren Zeitverlusten rechnen, da sie eine längere Querungsstrecke zurücklegen.

Sonstiges: Der Maßnahmenvorschlag betrifft ausschließlich eine Verbesserung für den Fußverkehr. Der Kostenrahmen berücksichtigt eine Nullabsenkung der Bordsteine sowie die Markierung eines Fußgängerüberweges.

Verbindung: Bad Vilbel (Südbahnhof) - Dortelweil
(Niddaradweg)

Maßnahme Nr.: **P51**

Maßnahmentyp: **Knotenpunkt optimieren**

Kommune: Stadt Bad Vilbel

Netzkategorie: Übergeordnete Radhauptverbindung

Schulverbindung: Ja

Bike+Ride-Verb.: Ja, mit geringem Bedarf

Schutzgebiet(e): -

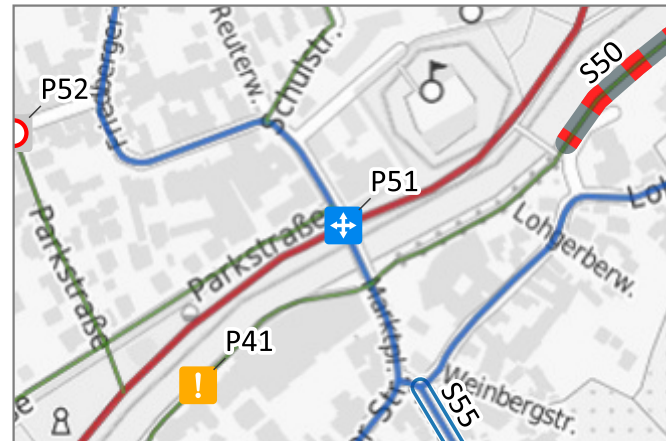
Musterlösung(en): QHA_12

DTV: k.A.

Straße(n): Friedberger Straße

Baulast: Kommune

Lage:



Situation: Der gemeinsame Geh- und Radweg (Niddaradweg) quert die Friedberger Straße (Fußgängerüberweg). Der Radverkehr ist nicht bevorrechtigt. Eingeschränkte Sichtverhältnisse zwischen Rad- und Kfz-Verkehr im Bereich der Querungsstelle.

Beschreibung: Optimieren der Querungsstelle durch Bevorrechtigung des Radverkehrs unter Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs. Bauliche Fahrbahnanhebung im Bereich der Querungsstelle soll kritisch geprüft werden, um Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs weiter zu dämpfen. Sichtverhältnisse zwischen den Verkehrsteilnehmenden verbessern.

Fotos:



Priorität: A

Kostenrahmen: Komplex

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:

k.A.

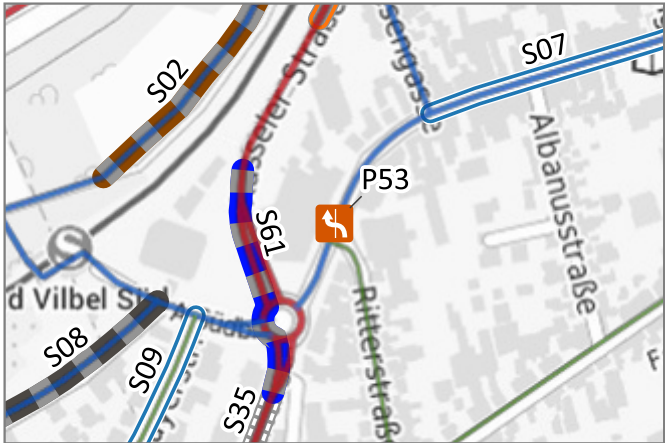
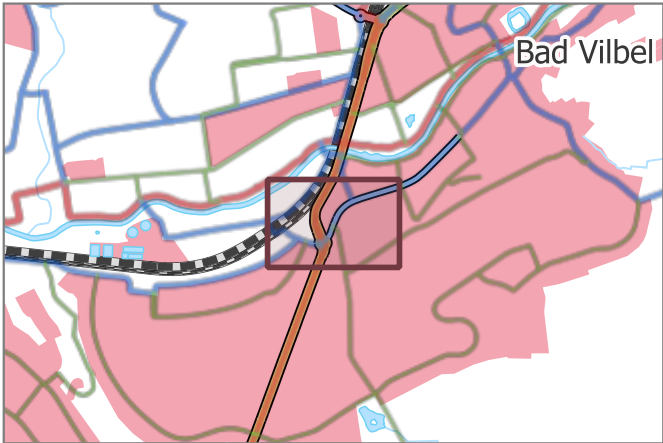
Begründung: Die Optimierung der betrachteten Stelle ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn und reduziert Reisezeitverluste. Es besteht ausgeprägter Überquerungsbedarf.

Sonstiges: Bei der Ausgestaltung der Querungsstelle sind insbesondere die Belange des Fußverkehrs zu berücksichtigen. Bei einer umfangreicheren, baulichen Maßnahme ist das Brückenbauwerk (Brückenkappen) zu berücksichtigen. Aufgrund der komplexen Situation wurde kein Kostenrahmen ermittelt.

Verbindung:	Heilsberg - Stadtmitte (Altstadt)
Kommune:	Stadt Bad Vilbel
Netzkategorie:	Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	P53
Maßnahmentyp:	Übergang Fahrbahn - Radweg verbessern
Musterlösung(en):	-
DTV:	k.A.
Straße(n):	Frankfurter Straße
Baulast:	Kommune

Lage:



Situation: Es existiert kein geregelter Übergang zwischen dem straßenbegleitenden Radweg und Fahrbahn (Frankfurter Straße), um in die Ritterstraße einzubiegen.

Beschreibung: Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden, um die Fahrtbeziehung herzustellen. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.

Fotos:



Priorität:	B	Kostenrahmen:	< 10.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	< 10.000€
Begründung:	Die Fahrtbeziehung wurde bei der Planung nicht berücksichtigt und ist nicht ohne regelwidriges Verhalten von Radfahrenden nutzbar.				

Sonstiges: -

Verbindung: Massenheim - Stadtmitte

Maßnahme Nr.: **P54**

Kommune: Stadt Bad Vilbel

Maßnahmentyp: **Übergang Fahrbahn - Radweg verbessern**

Netzkategorie: Radhauptverbindung

Musterlösung(en): UFR_01

Schulverbindung: Ja

DTV: k.A.

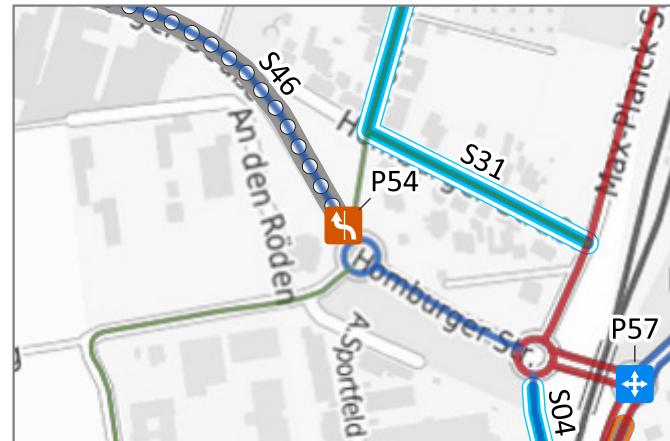
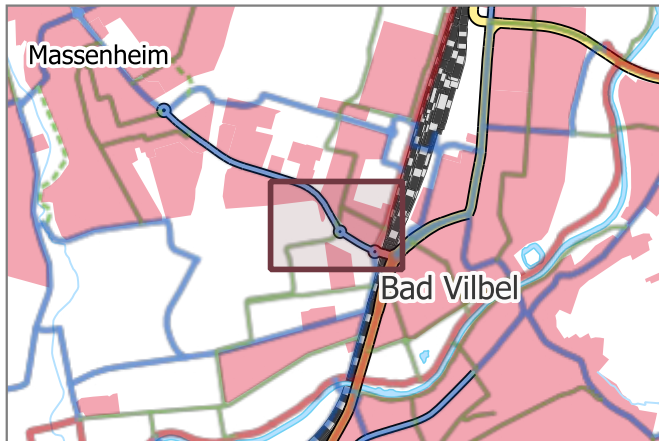
Bike+Ride-Verb.: Ja, mit geringem Bedarf

Straße(n): Homburger Straße

Schutzgebiet(e): -

Baulast: Kommune

Lage:



Situation: Es existiert kein geregelter Übergang zwischen dem Gehweg (Radverkehr frei) und Schutzstreifen.

Beschreibung: Es soll ein sicherer Übergang für Radfahrende Richtung Massenheim (bergauf) zwischen Gehweg (Radverkehr frei) (auf Höhe des Fußgängerüberweges) und dem Schutzstreifen geschaffen werden. Der Übergang soll in Anlehnung an die angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.

Fotos:



Priorität: A

Kostenrahmen: 10.000 €

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:

Sehr gut

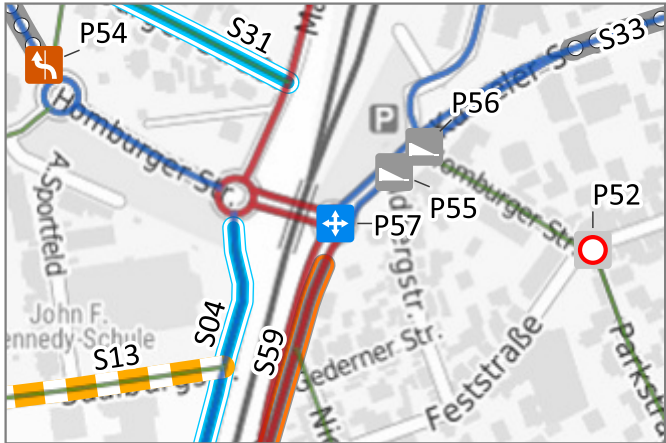
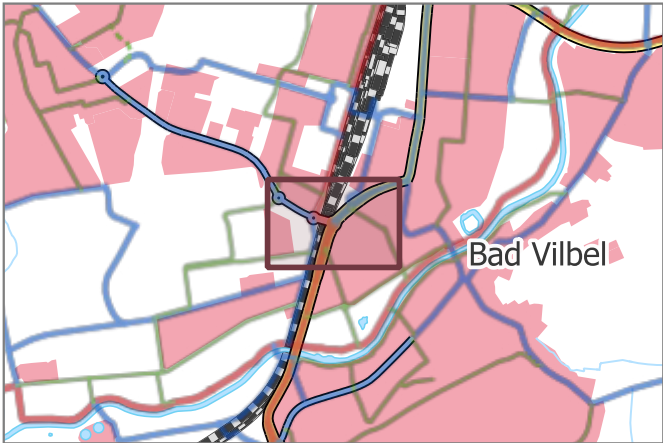
Begründung: Die Aufmerksamkeit für den Radverkehr wird erhöht. Radfahrende können sich auf den Übergang Fahrbahn-Radweg konzentrieren.

Sonstiges: -

Verbindung:	Dortelweil - Massenheim - Stadtmitte
Kommune:	Stadt Bad Vilbel
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	P57
Maßnahmentyp:	Knotenpunkt optimieren
Musterlösung(en):	SON_05 / SON_07
DTV:	k.A.
Straße(n):	Kasseler Str.
Baulast:	Kommune

Lage:



Situation: Die Situation für Radfahrende am Festspiel Kreisverkehr ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Die Überquerungsstellen an den Kreisverkehrsarmen besitzen keine Radverkehrsfurten.

Beschreibung: Umgestaltung des Kreisverkehrs mit gesicherten Überquerungsstellen unter Berücksichtigung der Belange des Schulradverkehrs. Die Anlage eines überfahrbaren Innenrings bei möglichst schmaler Kreisfahrbahn ist zu prüfen.

Fotos:

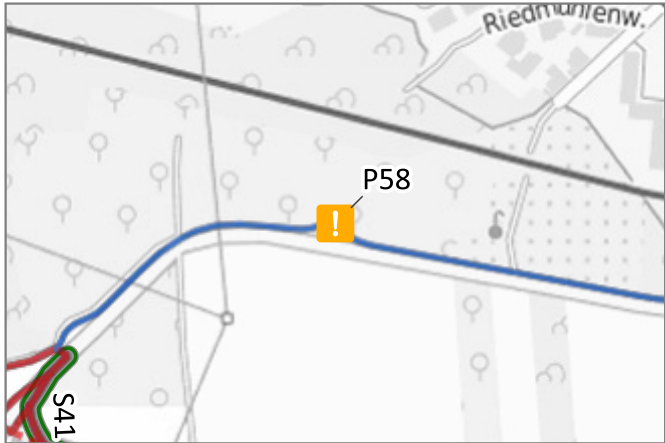
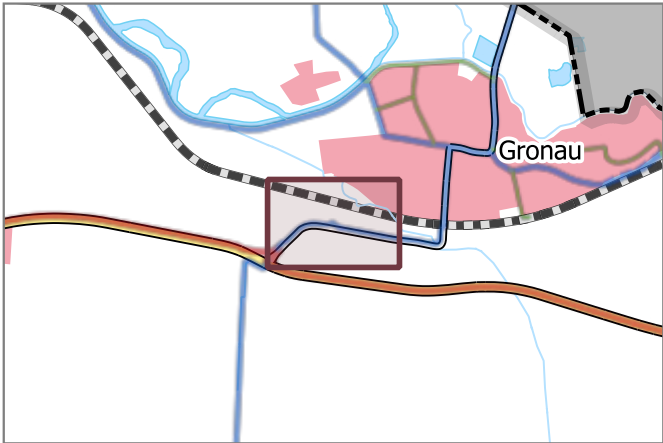


Priorität:	A	Kostenrahmen:	Komplex	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	k.A.
Begründung:	Ein Innenring vermeidet Überholvorgänge innerhalb des Kreisverkehrs und trägt zur Sicherheit des Radverkehrs bei. Durch die verstärkte Auslenkung der Kfz-Fahrlinien wird zudem eine Verkehrsberuhigung erreicht. Aufgrund des naheliegenden Schulzentrums sollte eine möglichst sichere Verkehrsführung für den (Fuß- und) Radverkehrs geschaffen werden				
Sonstiges:	Die Überplanung des Knotenpunktes übersteigt den Rahmen eines Radverkehrskonzeptes. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Typen von Maßnahmen zur Anpassung des Knotenpunkts noch nicht abzuschätzen sind.				

Verbindung:	Stadtmitte - Gronau
Kommune:	Stadt Bad Vilbel
Netzkategorie:	Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf
Bike+Ride-Verb.:	Ja
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	P58
Maßnahmentyp:	Sonstiges
Musterlösung(en):	-
DTV:	k.A.
Straße(n):	K 247 (gem. Geh-/Radweg)
Baulast:	Kreis

Lage:



Situation: Aufgrund der Verschwenkung des Geh- / Radweges sind die Sichtverhältnisse im Begegnungsverkehr eingeschränkt (Gefällestrecke).

Beschreibung: Bauliche Anpassung des Kurvenradius des Geh- / Radweges.

Fotos:



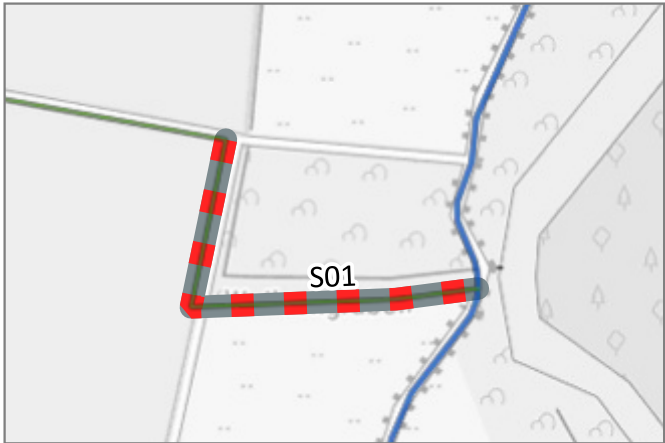
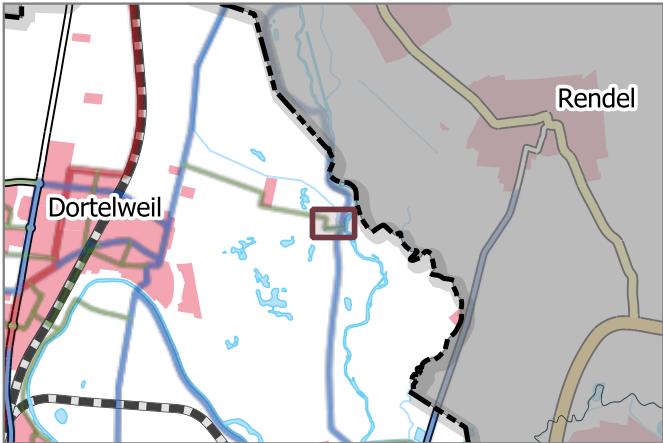
Priorität:	C	Kostenrahmen:	Komplex	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	k.A.
Begründung:	Eingeschränkte Sichtverhältnisse können insbesondere im Begegnungsverkehr zu einem hohen Konfliktpotenzial führen.				

Sonstiges: -

Verbindung:	Dortelweil - Gronau
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Radgrundverbindung
Schulverbindung:	Nein
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Schutzgebiet(e):	LSG, VSG

Maßnahme Nr.:	S01		
Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren		
Musterlösung(en):	NRW_01_BW		
Länge:	Ca. 190 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Weilachgraben		
Baulast:	Kommune		

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



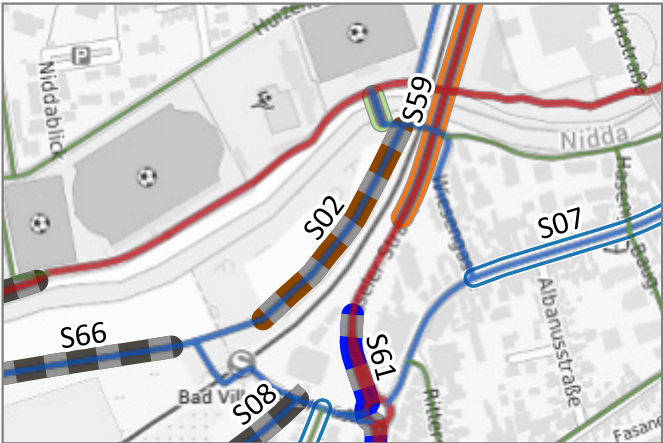
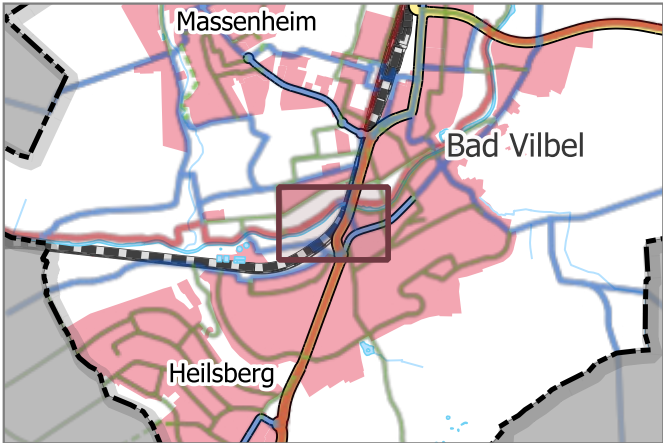
Priorität:	D	Kostenrahmen:	40.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend
Begründung:	Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.				

Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden.

Verbindung:	Südbahnhof - Niddasteg
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf
Bike+Ride-Verb.:	Ja
Schutzgebiet(e):	WSG, Überschwemmungsgebiet

Maßnahme Nr.:	S02		
Maßnahmentyp:	Unbefestigten Weg ausbauen		
Musterlösung(en): UWA_01 / NRW_01_BW			
Länge:	Ca. 250 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Wiesenweg		
Baulast:	Kommune		

Lage:



Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt.

Beschreibung: Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

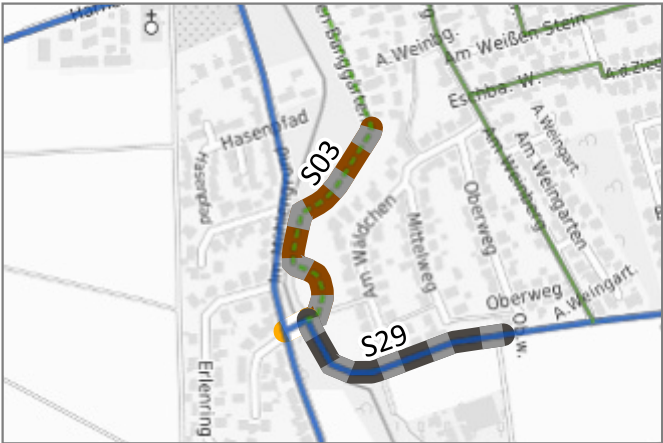
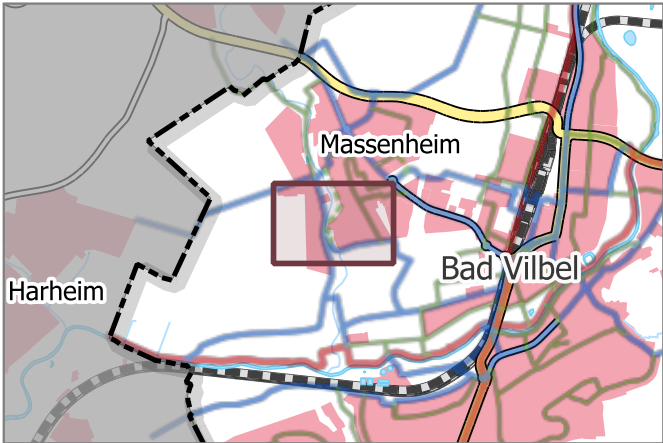


Priorität:	B	Kostenrahmen:	213.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut
Begründung:	Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei bzw. nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen.				
Sonstiges:	Die Maßnahme befindet sich in der Umsetzung.				

Verbindung:	Südbahnhof - Massenheim
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Radgrundverbindung
Schulverbindung:	Nein
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Schutzgebiet(e):	Überschwemmungsgebiet

Maßnahme Nr.:	S03		
Maßnahmentyp:	Unbefestigten Weg ausbauen		
Musterlösung(en): UWA_01 / NRW_01_BW			
Länge:	Ca. 280 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Weg		
Baulast:	Kommune		

Lage:



Situation: Der bestehende Weg parallel des Erlenbaches ist unbefestigt.

Beschreibung: Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:



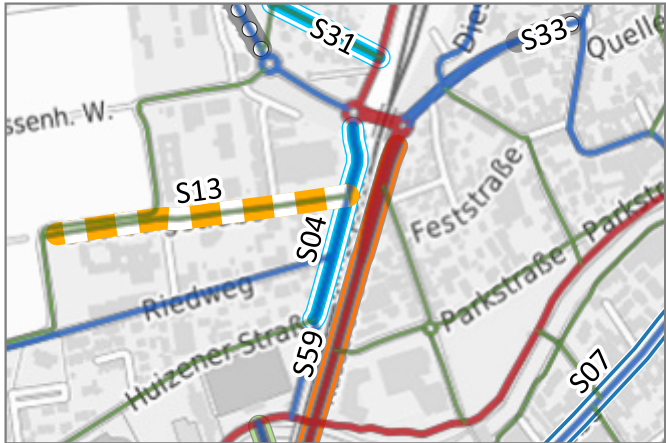
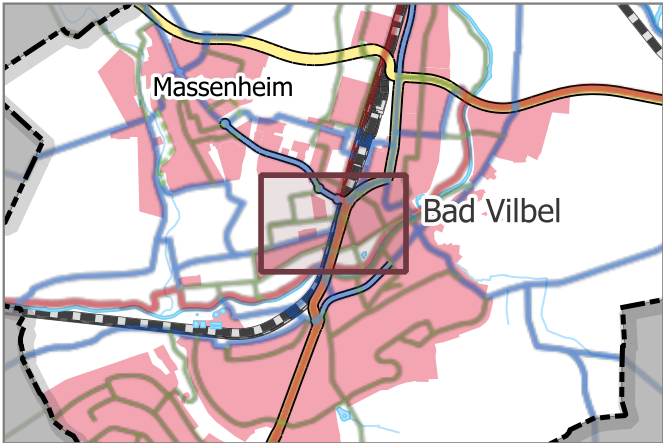
Priorität:	D	Kostenrahmen:	239.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend
Begründung:	Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei bzw. nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen.				

Sonstiges: Maßnahme befindet sich in der Planung.

Verbindung:	Dortelweil - Stadtmitte (Schulen) - Frankfurt
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja
Bike+Ride-Verb.:	Ja
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	S04		
Maßnahmentyp:	Fahrradstraße anordnen		
Musterlösung(en):	FST_02		
Länge:	Ca. 280 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Am Sportfeld		
Baulast:	Kommune		

Lage:



Situation: Tempo-30-Zone. Es bestehen keine Radverkehrsanlagen. Die Straße stellt eine wichtige Verbindung im Zielnetz dar. (Es handelt sich um eine Schulverbindung.)

Beschreibung: Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße (Tempo 30, Bevorrechtigung an bestehenden Rechts-vor-links-Knotenpunkten). Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Fotos:



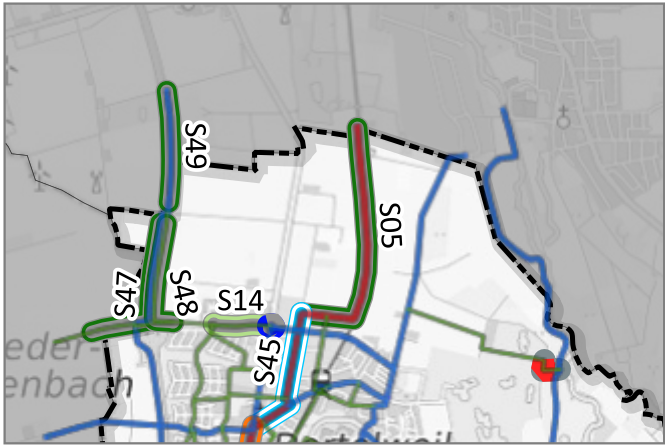
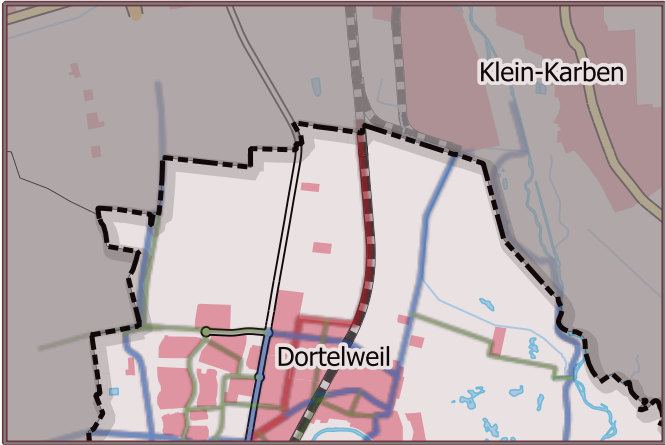
Priorität:	B	Kostenrahmen:	109.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut
Begründung:	Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort (Verkehrsberuhigung, Nebeneinanderfahren), reduzieren die Reisezeit (Aufhebung „Rechts-vor-Links“) und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Des Weiteren kennzeichnen sie für den Radverkehr besonders wichtige Routen und bündeln diesen dort.				

Sonstiges: Die Planung von Fahrradstraßen sollte mit Anwohnerschaft und Anliegenden abgestimmt und öffentlichkeitswirksam begleitet werden.

Verbindung:	Karben - Dortelweil
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Nein
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	S05		
Maßnahmentyp:	Wegeneubau		
Musterlösung(en):	NRW_01_BW		
Länge:	Ca. 1650 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	(Teilw.) Wirtschaftsweg		
Baulast:	Kommune / Bahn		

Lage:



Situation: Es existiert keine Radverkehrsverbindung. Im Zuge der Planungen des FRM 6 wird die betrachtete Strecke hinsichtlich eines Ausbaus zur Raddirektverbindung untersucht.

Beschreibung: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges entlang der Bahntrasse.

Fotos:



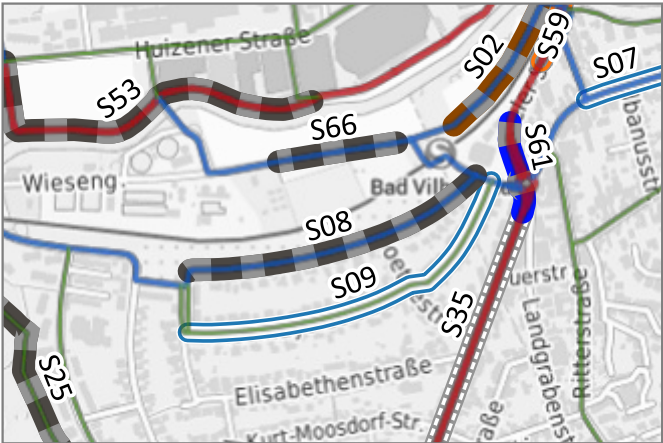
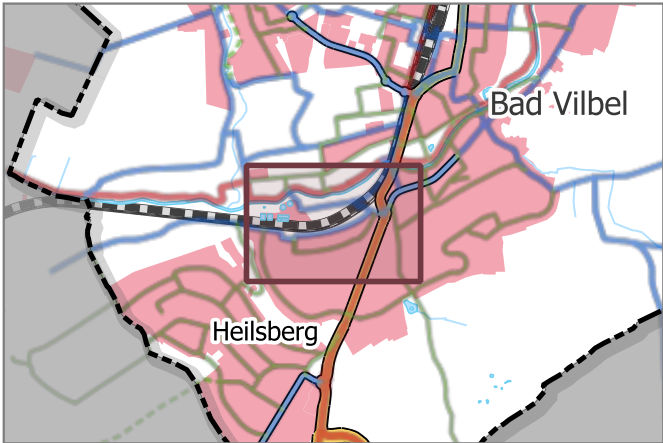
Priorität:	B	Kostenrahmen:	1.100.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend
Begründung:	Die Schaffung einer durchgängigen Radverkehrsverbindung entlang der Bahntrasse minimiert Reisezeitverluste und erhöht die Sicherheit, da es sich um einen selbstständig geführten Radweg handelt.				

Sonstiges: Der Abschnitt ist Bestandteil der Raddirektverbindung FRM 6. Weitere Informationen auf der Internetseite des Regionalverband FrankfurtRheinMain.

Verbindung:	Berkersheim - Stadtmitte
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf
Schutzgebiet(e):	WSG

Maßnahme Nr.:	S08		
Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren		
Musterlösung(en):	OBA_01		
Länge:	Ca. 520 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Berkersheimer Weg		
Baulast:	Kommune		

Lage:



Situation: Die Straße ist eine Einbahnstraße, die nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben ist. Es existiert ein straßenbegleitender, wassergebundener Gehweg (Radverkehr frei).

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltähnlichen Deckschicht zu einem getrennten Geh- und Radweg. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



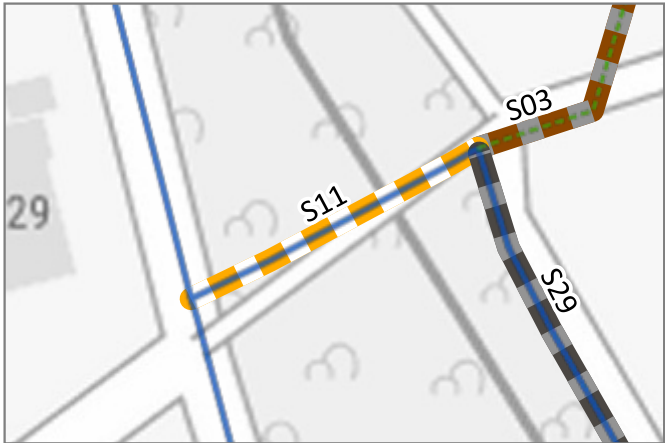
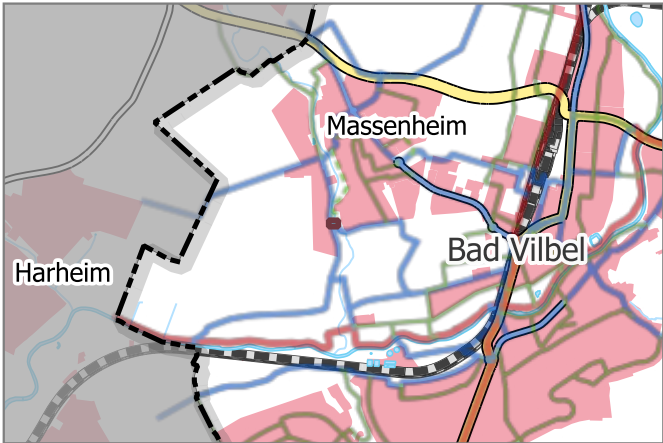
Priorität:	C	Kostenrahmen:	230.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend
Begründung:	Wassergebundene Oberflächen in schlechtem Zustand beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Zu schmale Gehwege, die für den Radverkehr freigegeben sind, erhöhen das Konfliktpotenzial zwischen den Verkehrsteilnehmenden.				

Sonstiges: Es soll geprüft werden, ob eine Ausführung in hellem Asphalt möglich ist.

Verbindung:	Massenheim - Heilsberg / Frankfurt Nord
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Radgrundverbindung
Schulverbindung:	Ja
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Schutzgebiet(e):	Überschwemmungsgebiet

Maßnahme Nr.:	S11		
Maßnahmentyp:	Sonstiges		
Musterlösung(en):	SON_01		
Länge:	Ca. 30 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Am Unteren Steg		
Baulast:	Kommune		

Lage:



Situation: Die Brücke ist deutlich zu schmal und entspricht nicht den aktuellen Anforderungen der Regelwerke. Am Beginn befinden sich für den Fuß- und Radverkehr hinderliche Umlaufsperrn.

Beschreibung: Neubau der Brücke und entfernen der Umlaufsperrn.

Fotos:



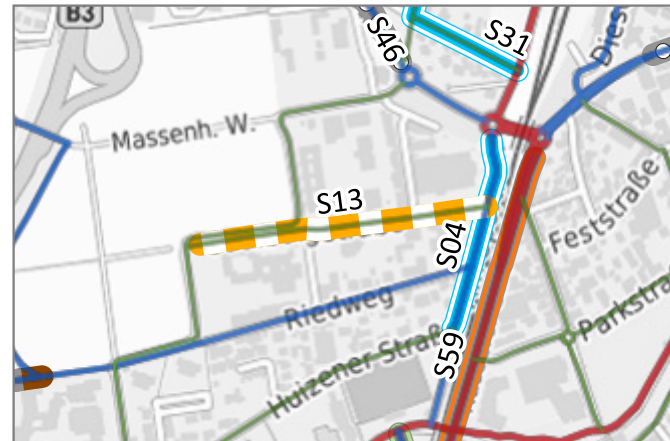
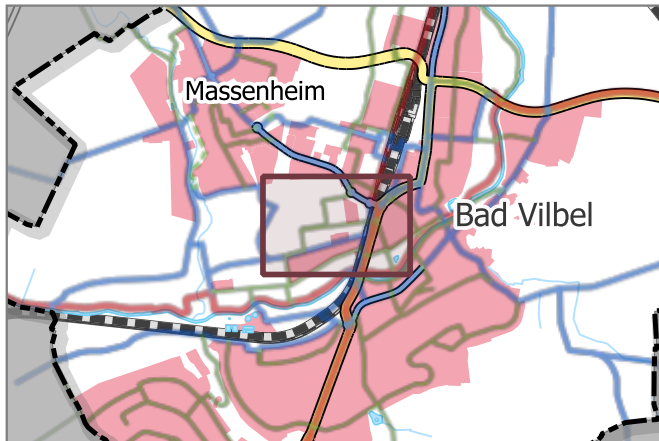
Priorität:	B	Kostenrahmen:	300.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend
Begründung:	Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.				

Sonstiges: Maßnahme befindet sich in der Planung.

Verbindung:	Bad Vilbel - Schulen
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Radgrundverbindung
Schulverbindung:	Ja
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	S13		
Maßnahmentyp:	Sonstiges		
Musterlösung(en):	FST_02		
Länge:	Ca. 410 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Saalburgstraße		
Baulast:	Kommune		

Lage:



Situation: Die Gestaltung der Fahrradstraße entspricht nicht den aktuellen Anforderung der Regelwerke. Es handelt sich um eine Schulverbindung.

Beschreibung: Umgestaltung der Fahrradstraße, die den Anforderungen der ERA entsprechen (Bodenmarkierung, Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr, StVO-beschilderung etc.).

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 88.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

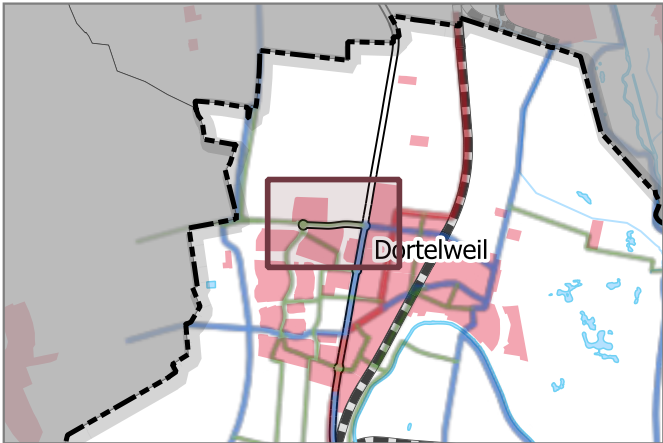
Begründung: Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort (Verkehrsberuhigung, Nebeneinanderfahren), reduzieren die Reisezeit (Aufhebung „Rechts-vor-Links“) und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Des Weiteren kennzeichnen sie für den Radverkehr besonders wichtige Routen und bündeln diesen dort.

Sonstiges: -

Verbindung:	Dortelweil - Europäische Schule
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Radgrundverbindung
Schulverbindung:	Ja
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	S14		
Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern		
Musterlösung(en):	NRW_04_BW		
Länge:	Ca. 370 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Theodor-Heuss-Straße		
Baulast:	Kommune / Privat		

Lage:



Situation: Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg ist zu schmal. Es handelt sich um eine Schulverbindung.

Beschreibung: Es ist zu prüfen, ob eine Verbreitern des betrachteten Weges zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr, der den ERA-Regelmaßen entspricht, umsetzbar ist.

Fotos:

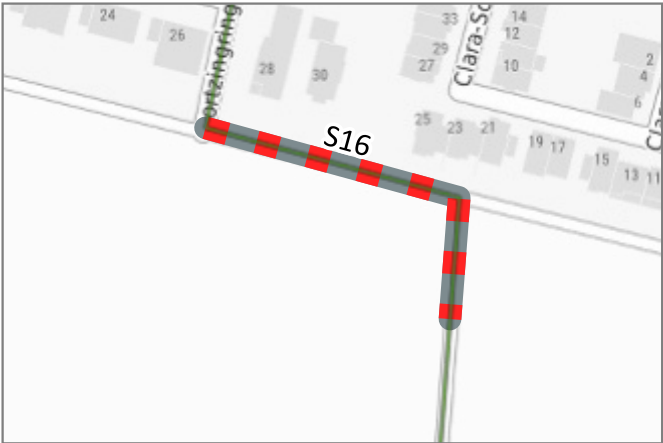
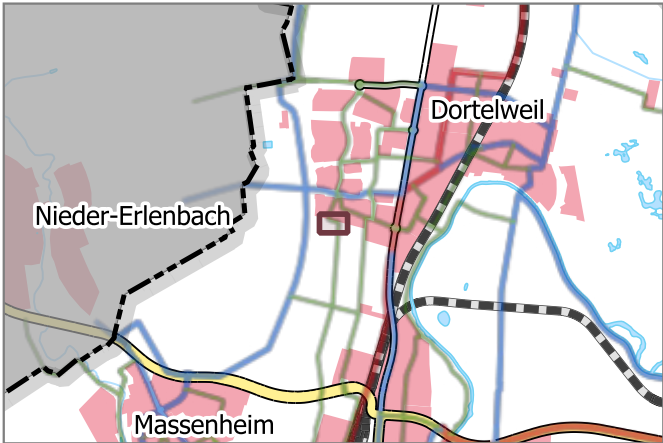


Priorität:	B	Kostenrahmen:	379.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend
Begründung:	Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern. Die Führung auf der Fahrbahn ist nur bedingt möglich.				
Sonstiges:	Abstimmungen mit der Europäischen Schule aufgrund der Grundstücksverhältnisse notwendig. Alternativ kann die Markierung einer Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen für den bergab-fahrenden Radverkehr markiert werden.				

Verbindung:	Massenheim - Dortelweil
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Radgrundverbindung
Schulverbindung:	Ja
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	S16		
Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren		
Musterlösung(en):	NRW_01_BW		
Länge:	Ca. 100 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Wirtschaftsweg		
Baulast:	Kommune		

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:

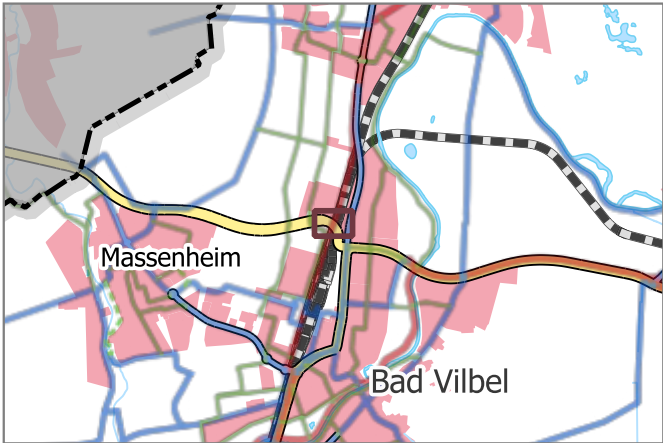


Priorität:	B	Kostenrahmen:	10.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut
Begründung:	Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.				
Sonstiges:	Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden.				

Verbindung:	FRM 6
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja
Bike+Ride-Verb.:	Ja
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	S17		
Maßnahmentyp:	Brücke / Unterführung		
Musterlösung(en):	SON_01		
Länge:	Ca. 80 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Keine Wegeparzelle vorhanden		
Baulast:	Kommune		

Lage:



Situation: Auf der betrachteten Verbindung existiert keine Quermöglichkeit der L 3008 für den Radverkehr. Der betrachtete Abschnitt ist Bestandteil der Planungen zur Raddirektverbindung FRM6.

Beschreibung: Neubau einer Brücke.

Fotos:

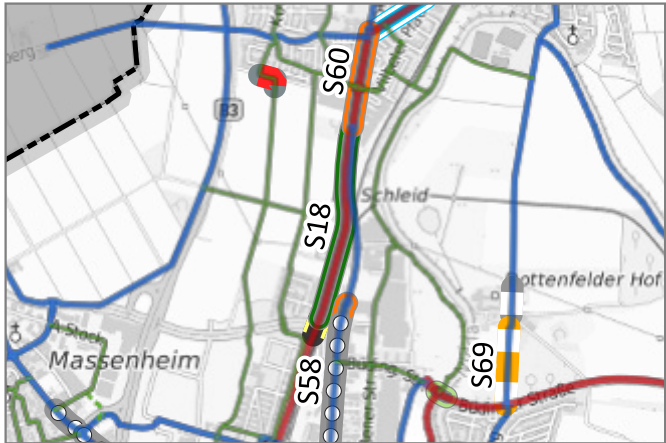
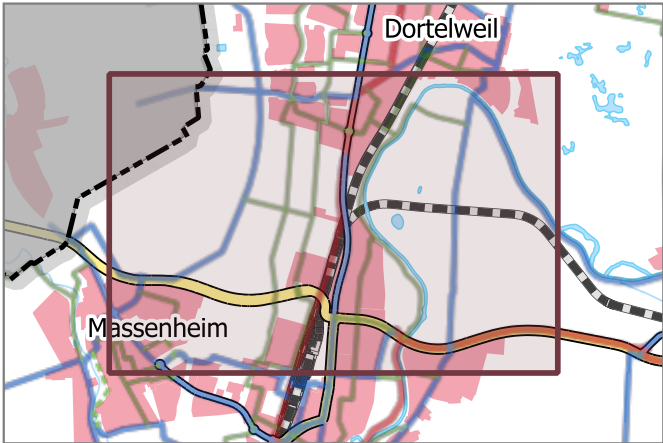


Priorität:	A	Kostenrahmen:	950.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut
Begründung:	Weite Umwege und / oder hohe Zeitverluste senken die Attraktivität der Radverkehrsverbindung zwischen Dortelweil und Bad Vilbel Stadtmitte / Frankfurt. Durch den Neubau einer Brücke kann insbesondere für den Alltagsradverkehr ein großes zusätzliches Radverkehrspotenzial erschlossen werden. Aufgrund der selbständigen Führung wird die Verkehrssicherheit deutlich gesteigert.				
Sonstiges:	Maßnahme befindet sich in der Planung. Der Abschnitt ist Bestandteil der Raddirektverbindung FRM 6. Weitere Informationen auf der Internetseite des Regionalverband FrankfurtRheinMain.				

Verbindung:	FRM 6
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja
Bike+Ride-Verb.:	Ja
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	S18		
Maßnahmentyp:	Wegeneubau		
Musterlösung(en):	NRW_01_BW		
Länge:	Ca. 850 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Weg		
Baulast:	Kommune		

Lage:



Situation: Es existiert keine Radverkehrsverbindung. Im Zuge der Planungen des FRM 6 wird die betrachtete Strecke hinsichtlich eines Ausbaus zur Raddirektverbindung untersucht.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:



Priorität:	A	Kostenrahmen:	275.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut
Begründung:	Die Schaffung einer durchgängigen Radverkehrsverbindung entlang der Bahntrasse minimiert Reisezeitverluste und erhöht die Sicherheit, da es sich um einen selbständig geführten Radweg handelt.				
Sonstiges:	Der Abschnitt ist Bestandteil der Raddirektverbindung FRM 6. Weitere Informationen auf der Internetseite des Regionalverband FrankfurtRheinMain.				

Verbindung:	Stadtmitte - Gronau
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf
Schutzgebiet(e):	LSG, WSG, Überschwemmungsgebiet

Maßnahme Nr.:	S21
Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Musterlösung(en):	SON_01 / NRW_01_BW
Länge:	Ca. 50 Meter DTV: 15604 Kfz/24h
Straße(n):	Büdinger Straße (L 3008)
Baulast:	Land

Lage:



Situation:

Der vorhandene (gemeinsame) Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal. Er ist für beide Fahrtrichtungen benutzungspflichtig. Es existiert keine geeignete Alternative.

Beschreibung:

Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg der den ERA-Regelmaßen entspricht. Eine Kappenverbreiterung ist zu prüfen.

Fotos:

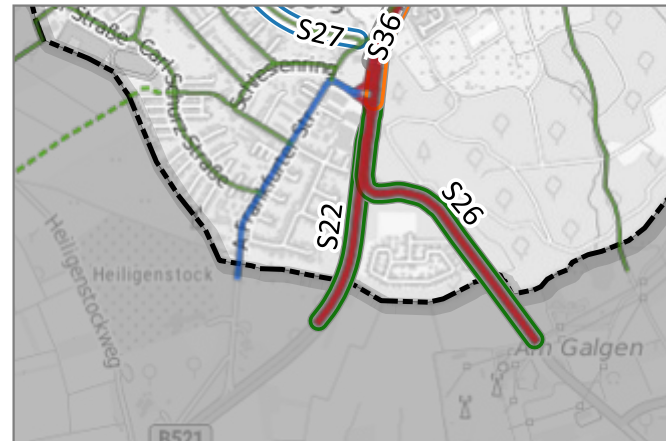
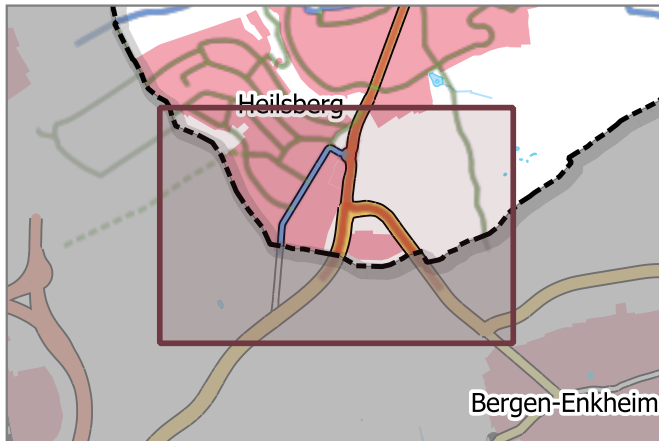


Priorität:	A	Kostenrahmen:	Komplex	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	k.A.
Begründung:	Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern. Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung nicht geeignet.				
Sonstiges:	-				

Verbindung:	Bad Vilbel - Frankfurt
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	Stadt Frankfurt
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Nein
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	S22	
Maßnahmentyp:	Wegeneubau	
Musterlösung(en):	NRW_01_BW	
Länge:	Ca. 680 Meter	DTV: 26579 Kfz/24h
Straße(n):	B 521	
Baulast:	Bund	

Lage:



Situation: Es existiert keine Radverkehrsverbindung entlang der B 521. Im Zuge der Planungen des FRM 6 wird die betrachtete Strecke hinsichtlich eines Ausbaus zur Raddirektverbindung untersucht.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende (Gemarkung Stadt Frankfurt) des Radweges.

Fotos:



Priorität: B **Kostenrahmen:** 280.000 € **Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:** Gut

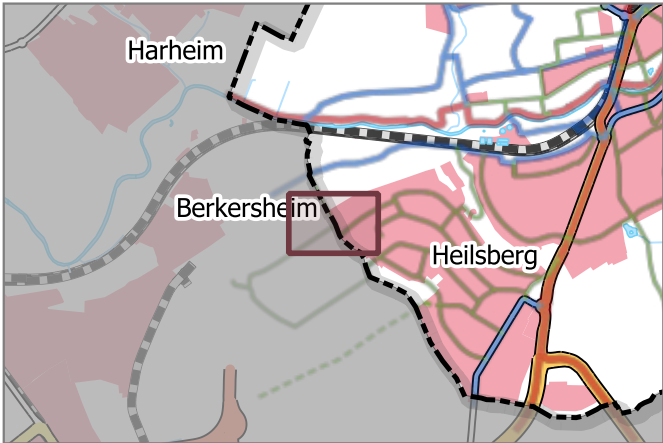
Begründung: Die Schaffung einer durchgängigen Radverkehrsverbindung entlang der B 521 ermöglicht eine direkte Anbindung zwischen Bad Vilbel und Frankfurt. Radfahrende nutzen die Verbindung bereits und fahren auf dem Seitenstreifen. Durch die hohen gefahrenen Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ist sie jedoch im aktuellen Zustand nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Der Abschnitt ist Bestandteil der Raddirektverbindung FRM 6. Weitere Informationen auf der Internetseite des Regionalverband FrankfurtRheinMain. Maßnahme befindet sich in der Planung (Stand Nov. 24). Die Ermittlung eines Kostenrahmens ist aufgrund der noch unklaren Ausführung des Radweges nicht möglich. Bei Entfall einer Kfz-Fahrspur, ist eine Markierung des Radweges mit baulicher Trennung zum Kfz-Verkehr ohne Neuversiegelung möglich.

Verbindung:	Heilsberg - Berkersheim
Kommune 1:	Stadt Frankfurt
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Radgrundverbindung
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	S23		
Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren		
Musterlösung(en):	UWA_01		
Länge:	Ca. 180 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Wirtschaftsweg		
Baulast:	Kommune		

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt (Gefällestecke) verfügt über eine schadhafte, wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:



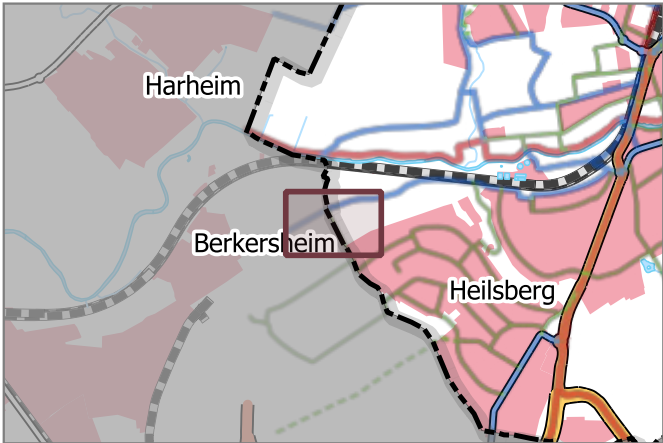
Priorität:	C	Kostenrahmen:	187.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend
Begründung:	Wassergebundene Oberflächen beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.				

Sonstiges: Der Maßnahmenvorschlag befindet sich in der Baulast der Stadt Frankfurte.

Verbindung:	Heilsberg - Berkersheim
Kommune 1:	Stadt Frankfurt
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Radgrundverbindung
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	S24		
Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren		
Musterlösung(en):	UWA_01		
Länge:	Ca. 200 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Wirtschaftsweg		
Baulast:	Kommune		

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt (Gefällestecke) verfügt über eine schadhafte, asphaltierte Oberfläche mit teilweise losem Schotter.

Beschreibung: Sanieren der schadhafte, asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



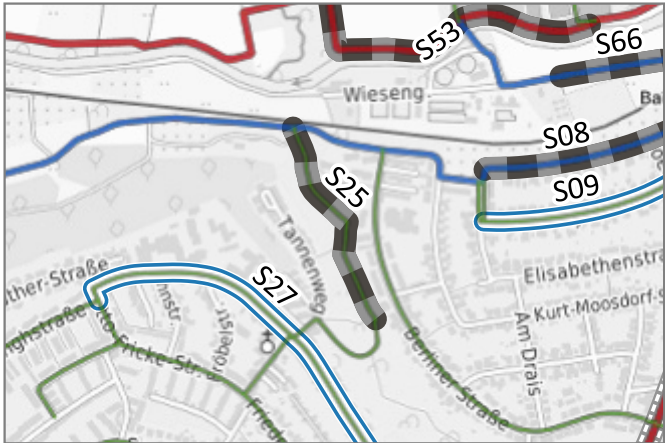
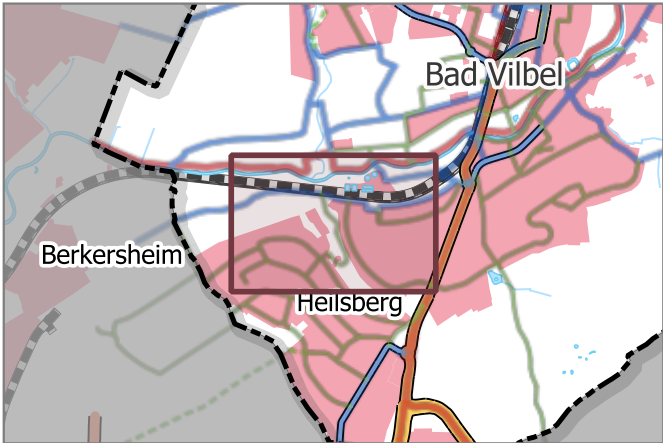
Priorität:	C	Kostenrahmen:	24.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend
Begründung:	Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.				

Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden.

Verbindung:	Heilsberg - Südbahnhof
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Radgrundverbindung
Schulverbindung:	Ja
Bike+Ride-Verb.:	Ja
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	S25		
Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren		
Musterlösung(en):	UWA_01		
Länge:	Ca. 430 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Weg		
Baulast:	Kommune		

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit grobem Schotter.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

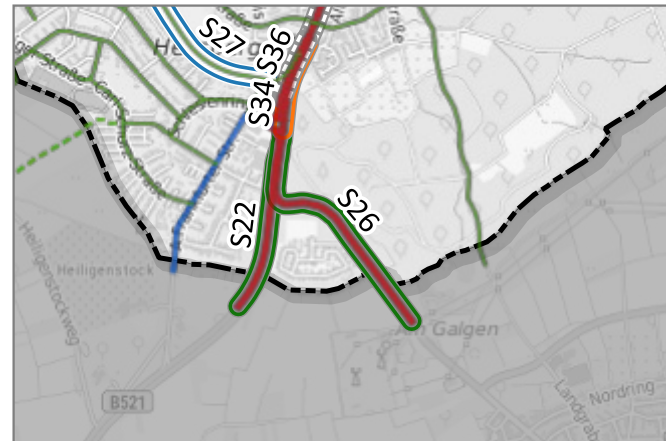
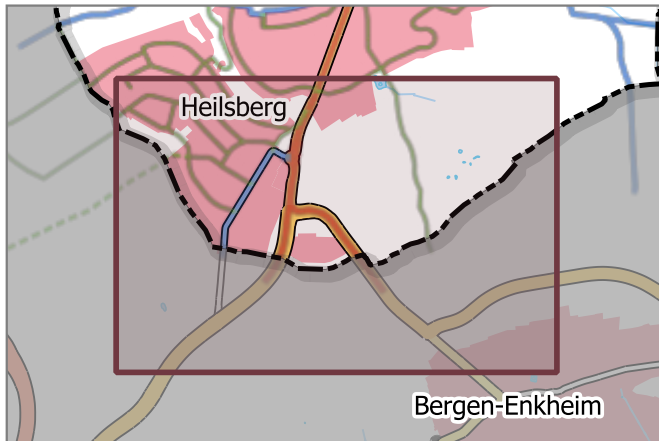


Priorität:	C	Kostenrahmen:	256.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend
Begründung:	Wassergebundene Oberflächen beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.				
Sonstiges:	Es soll geprüft werden, ob eine Ausführung in hellem Asphalt möglich ist.				

Verbindung:	Bad Vilbel - Frankfurt
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	Stadt Frankfurt
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Nein
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	S26	
Maßnahmentyp:	Wegeneubau	
Musterlösung(en):	NRW_01 / NRW_01_BW	
Länge:	Ca. 1120 Meter	DTV: 24901 Kfz/24h
Straße(n):	B 521	
Baulast:	Bund	

Lage:



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

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

Fotos:



Priorität: B **Kostenrahmen:** 874.000 € **Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:** Gut

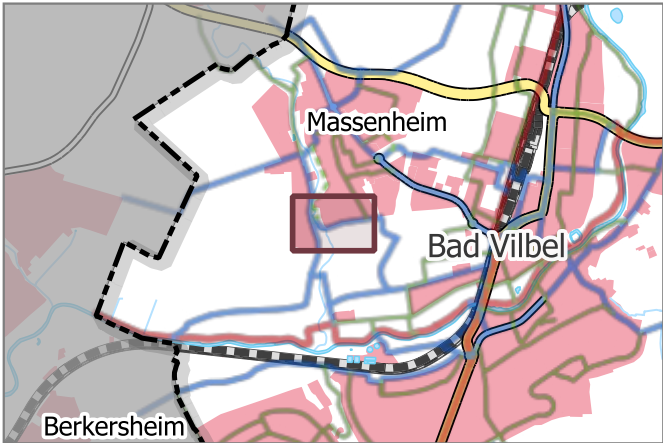
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung sowie des Schwerlastverkehrs (903 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist. Die Maßnahme wird derzeit durch Hessen Mobil geplant. Berechnung des Kostenrahmens beläuft sich auf den Radwegeanteil in der Gemarkung der Stadt (Quelle: Erläuterungsbericht zur Voruntersuchung).

Verbindung:	Südbahnhof - Massenheim
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Radgrundverbindung
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	S29		
Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren		
Musterlösung(en): -			
Länge:	Ca. 270 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Weg		
Baulast:	Kommune		

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte gepflasterte Decke und ist teilweise zu schmal. Die Sichtbeziehungen im Kurvenbereich sind eingeschränkt.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

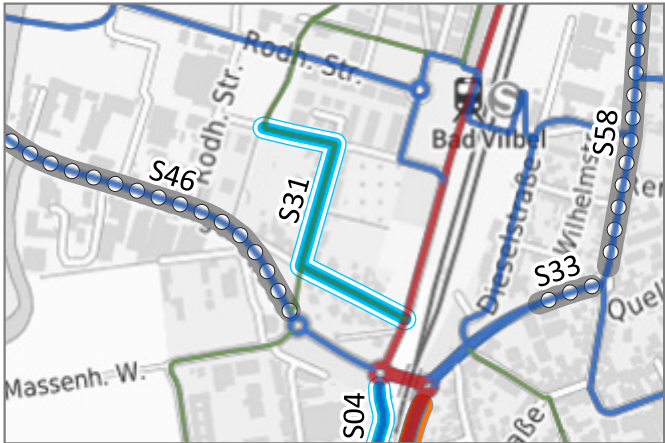
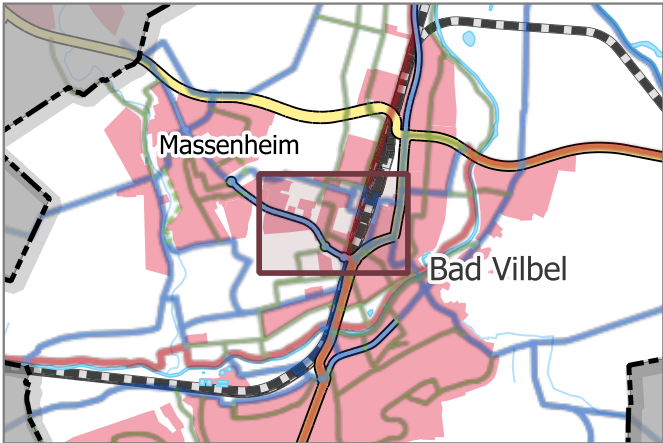


Priorität:	D	Kostenrahmen:	228.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend
Begründung:	Gepflasterte Oberflächen in schlechtem Zustand beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. (Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.)				
Sonstiges:	Maßnahme befindet sich in der Planung. Nicht für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegebene Radwege können kostengünstiger gebaut werden, da geringere Breiten und ein anderer Unterbau erforderlich sind.				

Verbindung:	Stadtmitte - Massenheim
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Radgrundverbindung
Schulverbindung:	Ja
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	S31		
Maßnahmentyp:	Fahrradstraße anordnen		
Musterlösung(en):	FST_02		
Länge:	Ca. 460 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Homburger Str. / Petterweiler Str.		
Baulast:	Kommune		

Lage:



Situation: Tempo-30-Zone. Es bestehen keine Radverkehrsanlagen. Die Straße stellt eine wichtige Verbindung im Zielnetz dar. (Es handelt sich um eine Schulverbindung.)

Beschreibung: Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße (Tempo 30, Bevorrechtigung an bestehenden Rechts-vor-links-Knotenpunkten, Maßnahmen zur Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr) . Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. (Aufhebung der Rechts-vor-Links-Regelung. Es sind Maßnahmen zur Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr zu treffen (Modale Filter, gegenläufige Einbahnstraßen etc.).)

Fotos:



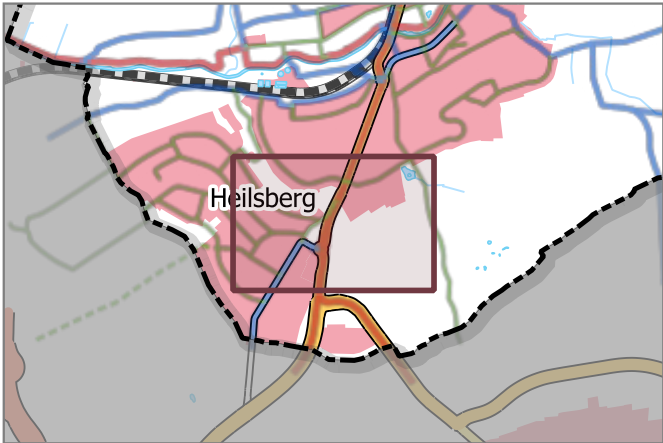
Priorität:	C	Kostenrahmen:	176.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend
Begründung:	Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort (Verkehrsberuhigung, Nebeneinanderfahren), reduzieren die Reisezeit (Aufhebung „Rechts-vor-Links“) und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Des Weiteren kennzeichnen sie für den Radverkehr besonders wichtige Routen und bündeln diesen dort.				

Sonstiges: Die Planung von Fahrradstraßen sollte mit Anwohnerschaft und Anliegenden abgestimmt und öffentlichkeitswirksam begleitet werden.

Verbindung:	Bad Vilbel - Frankfurt
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja
Bike+Ride-Verb.:	Ja
Schutzgebiet(e):	WSG

Maßnahme Nr.:	S34		
Maßnahmentyp:	Neuordnung Straßenraum		
Musterlösung(en): -			
Länge:	Ca. 390 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Frankfurter Straße		
Baulast:	Kommune		

Lage:



Situation: Die Radverkehrsführung begünstigt Doorings-Unfälle. Es existiert kein ausgewiesener Gehweg zur Erschließung des Parkstreifens. Somit entstehen zudem Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Die Fahrbahnoberfläche befindet sich in einem schlechten Zustand.

Beschreibung: Neuaufteilung des Straßenraumes. Untersuchungsergebnis / geplante Maßnahmen noch offen.

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: Komplex Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

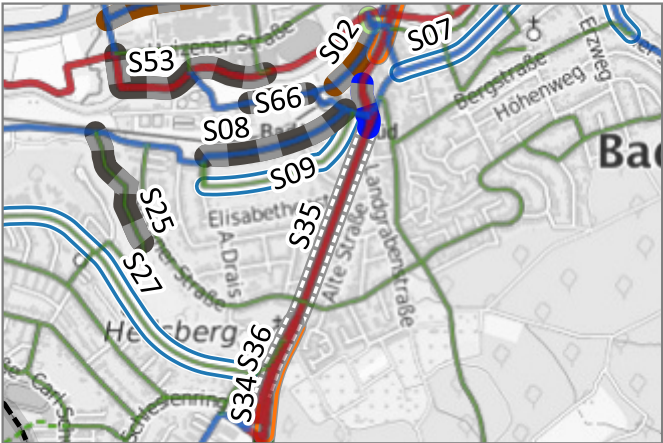
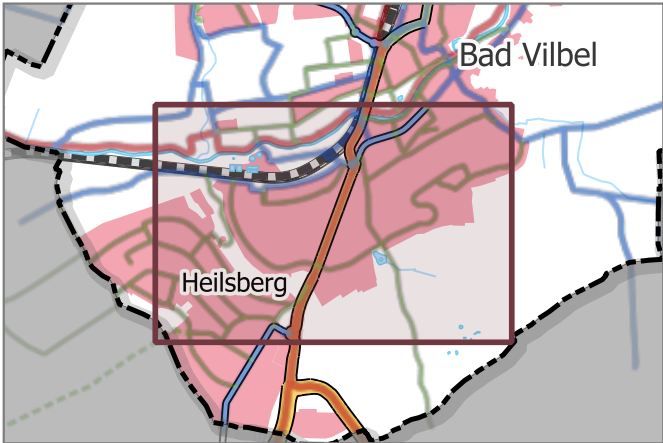
Begründung: Die Führung des Radverkehrs ist nur bedingt verträglich. Insbesondere hohe Geschwindigkeiten des Radverkehrs sind durch die vorhandene Gefällestrecke zu berücksichtigen.

Sonstiges: Der Abschnitt ist Bestandteil der Raddirektverbindung FRM 6. Weitere Informationen auf der Internetseite des Regionalverband FrankfurtRheinMain. Im Zuge einer derzeit laufenden Vorstudie werden alternative Führungsformen untersucht und eine Vorzugsvariante ermittelt (Stand: Februar 2025).

Verbindung:	Bad Vilbel - Frankfurt
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja
Bike+Ride-Verb.:	Ja
Schutzgebiet(e):	WSG

Maßnahme Nr.:	S35		
Maßnahmentyp:	Radverkehrsanlage markieren		
Musterlösung(en):	RVM_01		
Länge:	Ca. 700 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Frankfurter Straße		
Baulast:	Kommune		

Lage:



Situation: Es existiert ein einseitiger Radfahrstreifen. Auf der östlichen Fahrbahnseite (bergab) wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Der betrachtete Abschnitt ist Bestandteil der geplanten Raddirektverbindung FRM 6.

Beschreibung: Ergänzung eines Radfahrstreifens auf der östlichen Fahrbahnseite

Fotos:



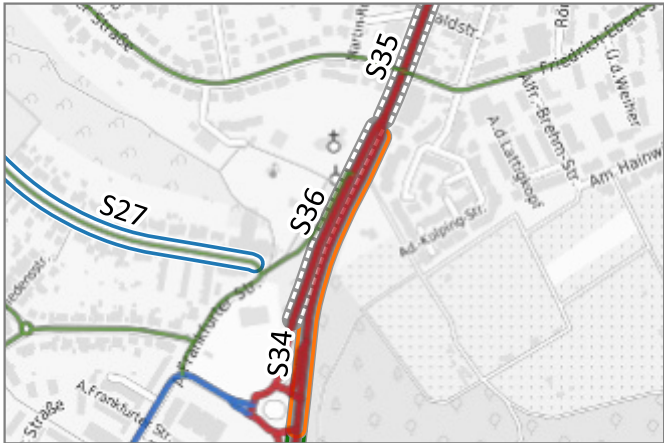
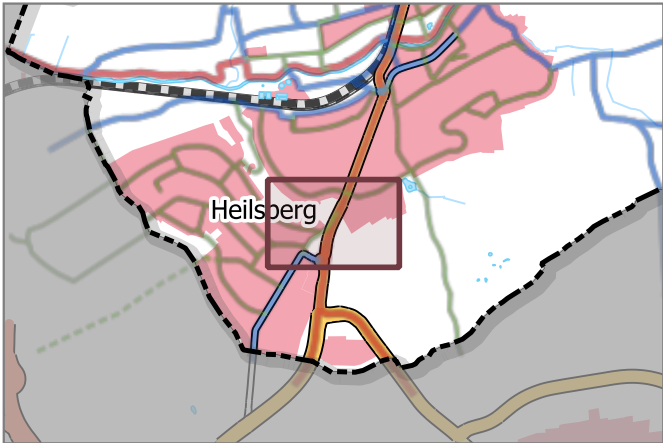
Priorität:	A	Kostenrahmen:	62.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut
Begründung:	Radfahrstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Dadurch bewegen sich Radfahrende im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.				

Sonstiges: Der Abschnitt ist Bestandteil der Raddirektverbindung FRM 6. Weitere Informationen auf der Internetseite des Regionalverband FrankfurtRheinMain.

Verbindung:	Bad Vilbel - Frankfurt
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja
Bike+Ride-Verb.:	Ja
Schutzgebiet(e):	WSG

Maßnahme Nr.:	S36		
Maßnahmentyp:	Radverkehrsanlage markieren		
Musterlösung(en):	RVM_01		
Länge:	Ca. 270 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Frankfurter Straße		
Baulast:	Kommune		

Lage:



Situation: Durch die vorhandene Straßenraumaufteilung werden Doorings-Unfälle begünstigt. Der betrachtete Abschnitt ist Bestandteil der Planungen zur Vorstudie und zur Raddirektverbindung FRM 6.

Beschreibung: Neuaufteilung des Straßenraumes. Untersuchungsergebnis / geplante Maßnahmen noch offen.

Fotos:



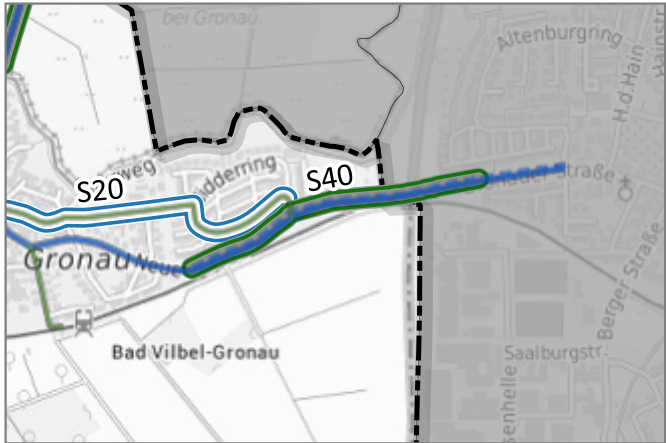
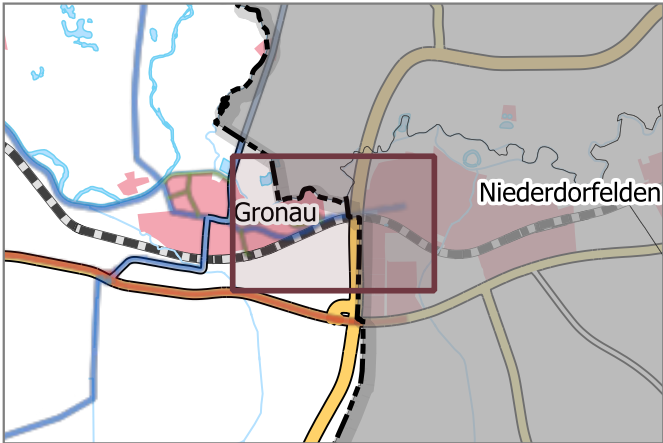
Priorität:	A	Kostenrahmen:	20.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut
Begründung:	Insbesondere durch die hohen Kfz-Verkehrsmengen, die Steigungsstrecke und den ruhenden Verkehr ist die Führung des Radverkehrs nur bedingt verträglich.				

Sonstiges: Der Abschnitt ist Bestandteil der Raddirektverbindung FRM 6. Weitere Informationen auf der Internetseite des Regionalverband FrankfurtRheinMain.

Verbindung:	Gronau - Niederdorfelden
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	Niederdorfelden
Netzkategorie:	Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Nein
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	S40		
Maßnahmentyp:	Wegeneubau		
Musterlösung(en):	NRW_01		
Länge:	Ca. 600 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Neue Straße (straßenbegl. Gehweg)		
Baulast:	Kommune		

Lage:



Situation: Der vorhandene Gehweg ist deutlich zu schmal.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem gemeinsamen Geh-Radweg im Zweirichtungsverkehr, der den EFA-Regelmaßen entspricht. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Es soll ein sicherer Übergang zur Feldbrücke Neue Straße berücksichtigt werden.

Fotos:

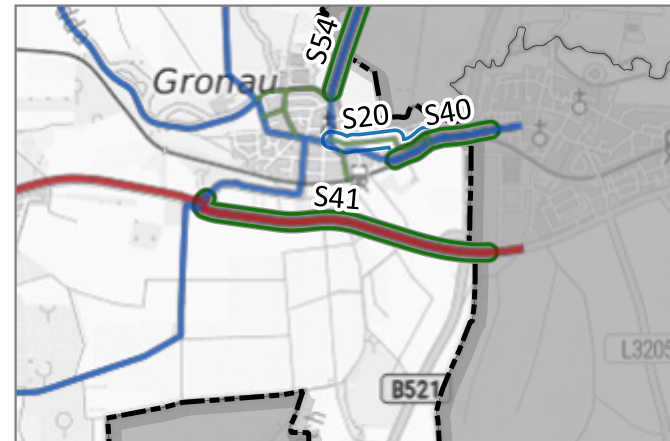
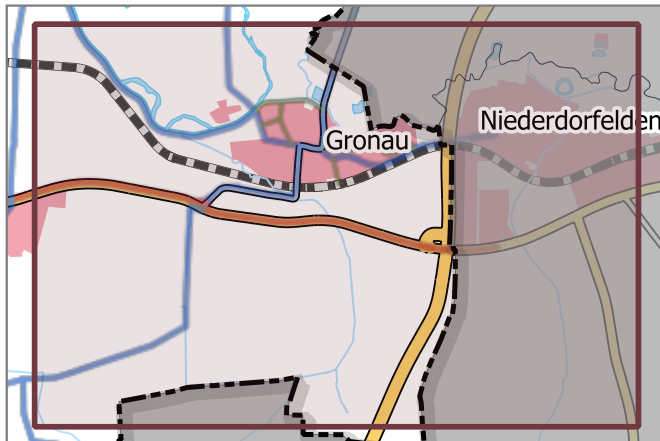


Priorität:	C	Kostenrahmen:	485.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend
Begründung:	Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern. Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist für sichere Radfahrende geeignet.				
Sonstiges:	Die Maßnahme ist bei einer zukünftigen Sanierung der Neue Str. zu berücksichtigen. Im Bereich der Brücke soll eine Fahrbahnverengung zu Gunsten der Einrichtung des straßenbegleitenden Radweges geprüft werden.				

Verbindung:	Stadtmitte - Niederdorfelden
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	Niederdorfelden
Netzkategorie:	Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	S41	
Maßnahmentyp:	Wegeneubau	
Musterlösung(en):	NRW_01	
Länge:	Ca. 1770 Meter	DTV: 15604 Kfz/24h
Straße(n):	L 3008	
Baulast:	Land	

Lage:



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

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

Fotos:



Priorität: B **Kostenrahmen:** 1.274.000 € **Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:** Befriedigend

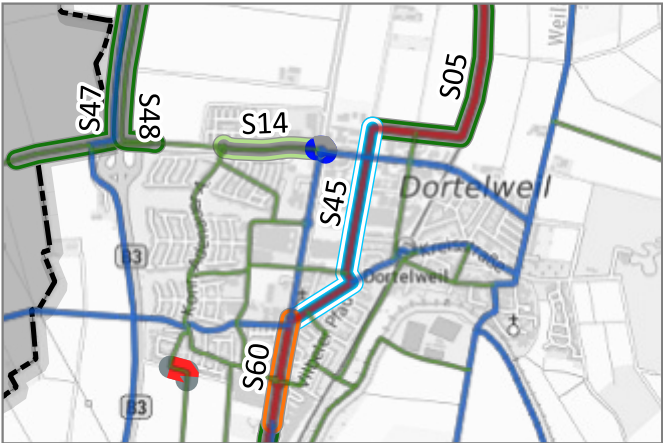
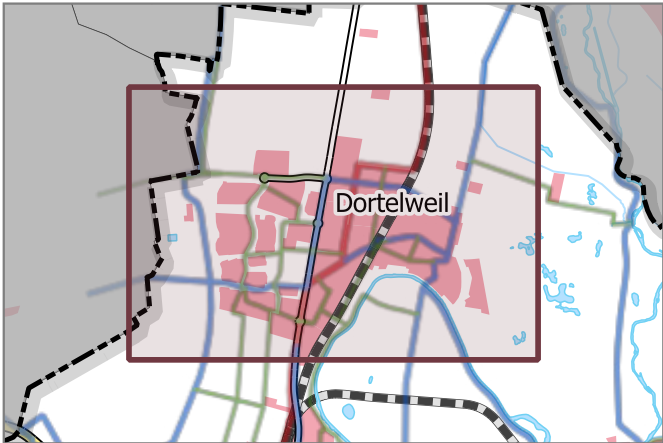
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung sowie des Schwerlastverkehrs (631 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Die Maßnahme wird derzeit durch Hessen Mobil geplant.

Verbindung:	Karben - Dortelweil
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Nein
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	S45		
Maßnahmentyp:	Fahrradstraße anordnen		
Musterlösung(en):	FST_02		
Länge:	Ca. 910 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Kreisstr. / Eibenstr.		
Baulast:	Kommune		

Lage:



Situation: Tempo-30-Zone. Die Straße stellt eine wichtige Verbindung im Zielnetz dar und ist Bestandteil der geplanten Raddirektverbindung FRM 6.

Beschreibung: Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße (Bevorrechtigung an bestehenden Rechts-vor-links-Knotenpunkten, Maßnahmen zur Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr). Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Entfall von Kfz-Parkständen ist zu prüfen. Es sind Maßnahmen zur Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr zu treffen (z.B. gegenläufige Einbahnstraßen etc.)

Fotos:



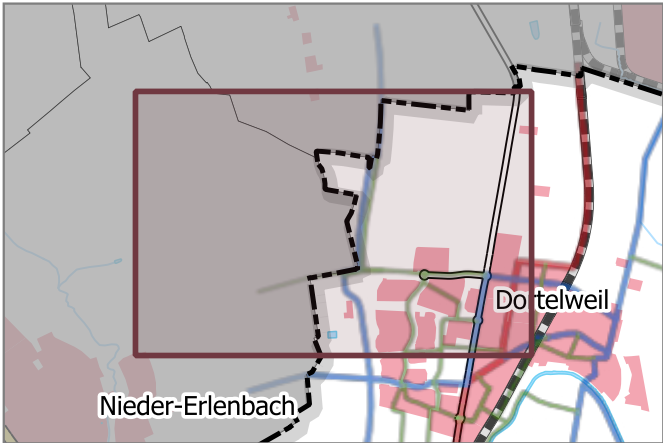
Priorität:	C	Kostenrahmen:	341.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend
Begründung:	Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort (Verkehrsberuhigung, Nebeneinanderfahren), reduzieren die Reisezeit (Aufhebung „Rechts-vor-Links“) und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Des Weiteren kennzeichnen sie für den Radverkehr besonders wichtige Routen und bündeln diesen dort.				

Sonstiges: Die Planung von Fahrradstraßen sollte mit Anwohnerschaft und Anliegenden abgestimmt und öffentlichkeitswirksam begleitet werden. Der Abschnitt ist Bestandteil der Raddirektverbindung FRM 6. Weitere Informationen auf der Internetseite des Regionalverband FrankfurtRheinMain.

Verbindung:	Karben Kloppenheim - Dortelweil
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	Stadt Frankfurt
Netzkategorie:	Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Nein
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	S47		
Maßnahmentyp:	Wegeneubau		
Musterlösung(en):	NRW_01		
Länge:	Ca. 1050 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Wirtschaftsweg		
Baulast:	Kommune / Bund		

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

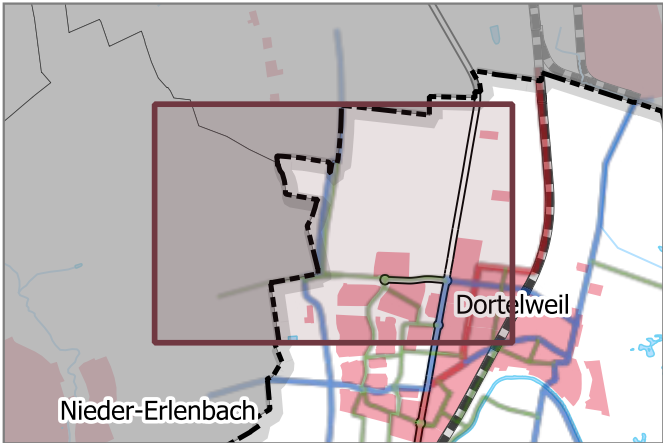


Priorität:	C	Kostenrahmen:	896.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend
Begründung:	Wassergebundene Oberflächen beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.				
Sonstiges:	Maßnahmenvorschlag soll im Zuge der Planungen zum Ausbau der B 3 berücksichtigt werden.				

Verbindung:	Karben Kloppenheim - Dortelweil
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Radgrundverbindung
Schulverbindung:	Nein
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	S48		
Maßnahmentyp:	Wegeneubau		
Musterlösung(en):	NRW_01		
Länge:	Ca. 780 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Wirtschaftsweg		
Baulast:	Kommune / Bund		

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

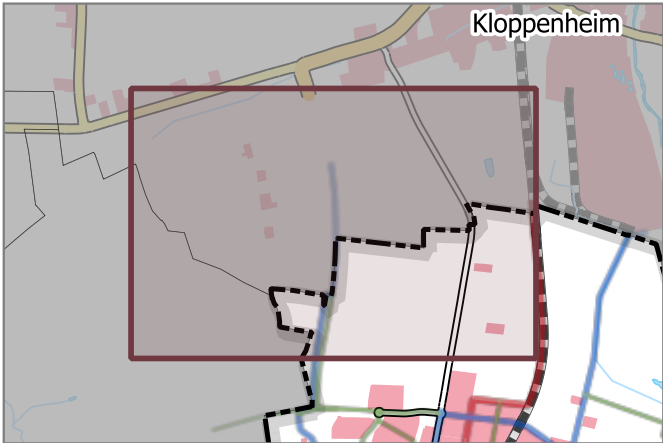


Priorität:	D	Kostenrahmen:	664.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend
Begründung:	Wassergebundene Oberflächen beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.				
Sonstiges:	Maßnahmenvorschlag soll im Zuge der Planungen zum Ausbau der B 3 berücksichtigt werden.				

Verbindung:	Karben Kloppenheim - Dortelweil
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	Karben
Netzkategorie:	Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Nein
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	S49		
Maßnahmentyp:	Wegeneubau		
Musterlösung(en):	NRW_01		
Länge:	Ca. 750 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Wirtschaftsweg		
Baulast:	Kommune / Bund		

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:



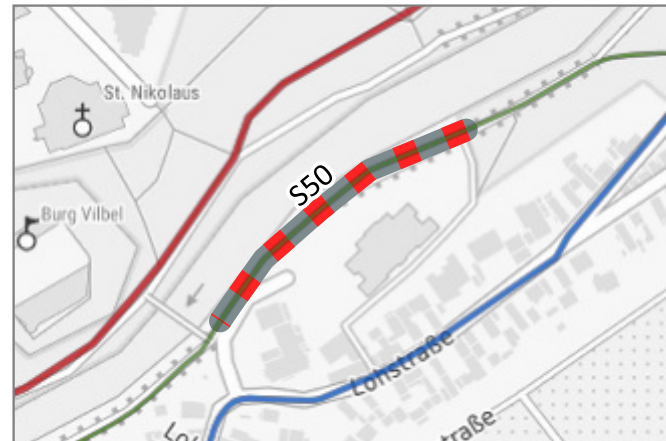
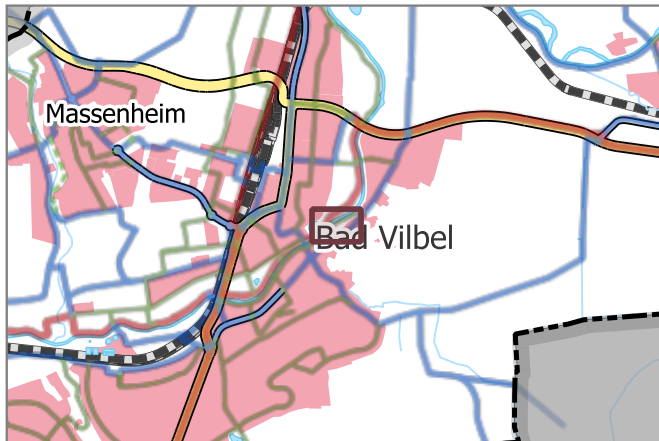
Priorität:	C	Kostenrahmen:	247.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend
Begründung:	Wassergebundene Oberflächen beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.				

Sonstiges: Maßnahmenvorschlag soll im Zuge der Planungen zum Ausbau der B 3 berücksichtigt werden.

Verbindung:	Niddauferradweg
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Radgrundverbindung
Schulverbindung:	Ja
Bike+Ride-Verb.:	Ja
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	S50		
Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren		
Musterlösung(en):	NRW_01_BW		
Länge:	Ca. 150 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Niddauferradweg		
Baulast:	Kommune		

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhafte gepflasterten Oberfläche bzw. Prüfung einer Asphaltierung auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: **B** Kostenrahmen: **14.000 €** Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: **Gut**

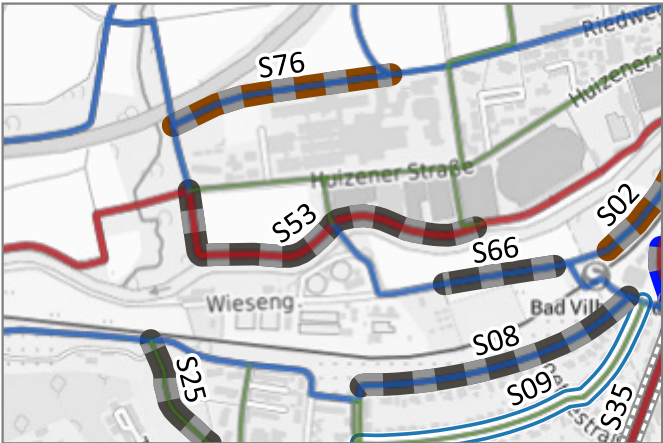
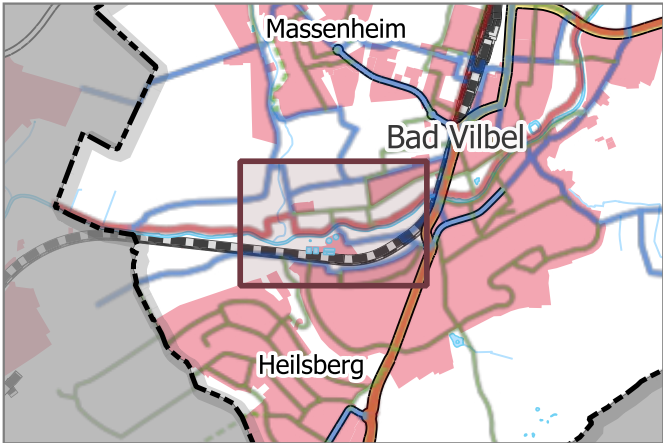
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Aufgrund der Nähe zum Gewässerrandstreifen ist eine Prüfung durch die Naturschutzbehörde erforderlich. Es ist außerdem zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhafte Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden.

Verbindung:	Niddauferradweg
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Nein
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	S53		
Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren		
Musterlösung(en): UWA_01			
Länge:	Ca. 650 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Niddauferradweg		
Baulast:	Zweckverband Regionalpark		
	Niddaroute		

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Schotter.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:



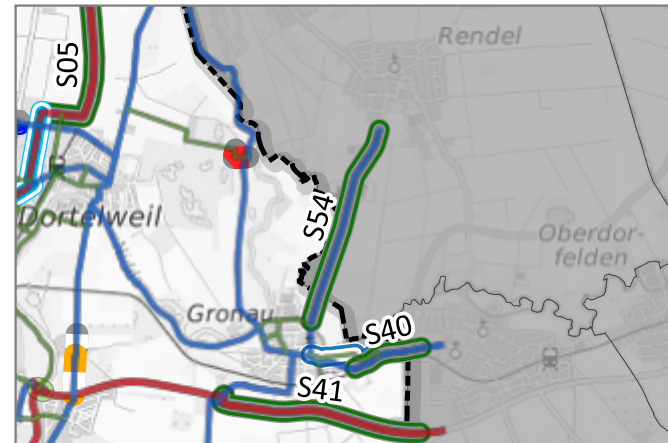
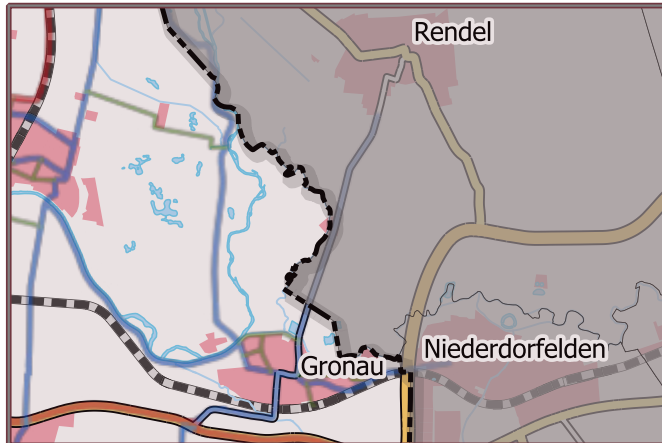
Priorität:	C	Kostenrahmen:	427.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend
Begründung:	Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.				

Sonstiges: Die Maßnahme befindet sich auf einem Teilabschnitt bereits in der Umsetzung. (Stand Nov. 24)

Verbindung:	Gronau - Rendel
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	Karben
Netzkategorie:	Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Nein
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	S54		
Maßnahmentyp:	Wegeneubau		
Musterlösung(en):	NRW_01 / NRW_01_BW		
Länge:	Ca. 1710 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	K 247		
Baulast:	Kreis		

Lage:



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

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges und der Brücken. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: C **Kostenrahmen:** 1.125.000 € **Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:** Ausreichend

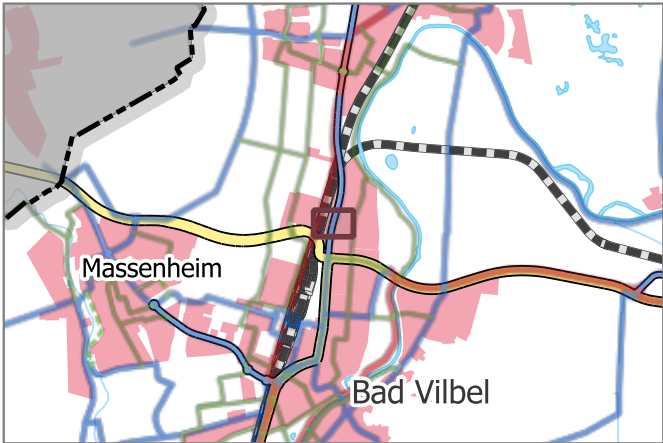
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Die Maßnahme wird derzeit durch den Wetteraukreis geplant. Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist. Der Kostenrahmen bezieht sich auf den gesamten Abschnitt, über die Gemarkungsgrenze der Stadt hinaus.

Verbindung:	Dortelweil - Stadtmitte
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja
Bike+Ride-Verb.:	Ja
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	S57		
Maßnahmentyp:	Neuordnung Straßenraum		
Musterlösung(en):	UFR_05 / RVM_01 / RVM_03		
Länge:	Ca. 80 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Friedberger Straße		
Baulast:	Kommune		

Lage:



Situation: Der Radweg Richtung Süden endet ohne geregelten Übergang auf die Fahrbahn. Die Radverkehrsführung ist unklar und geht mit Reisezeitverluste und der regelwiedrigen Nutzung des Gehweges in Gegenrichtung einher. Richtung Norden existiert kein geregelter Übergang von der Fahrbahn auf den Radweg.

Beschreibung: Neuaufteilung des Straßenraumes. Einrichtung eines geregelten Übergangs zwischen Radweg - Fahrbahn (Richtung Süden) und Fortführung auf Radfahrstreifen bis zum Knotenpunkt. Entfall der Abbiegespur zur nördlichen Einfahrt auf Gelände von EKS Transportbeton ist zu prüfen. Ebenfalls soll ein geregelter Übergang zwischen Fahrbahn - Radweg (Richtung Norden) nach dem Knotenpunkt eingerichtet werden.

Fotos:



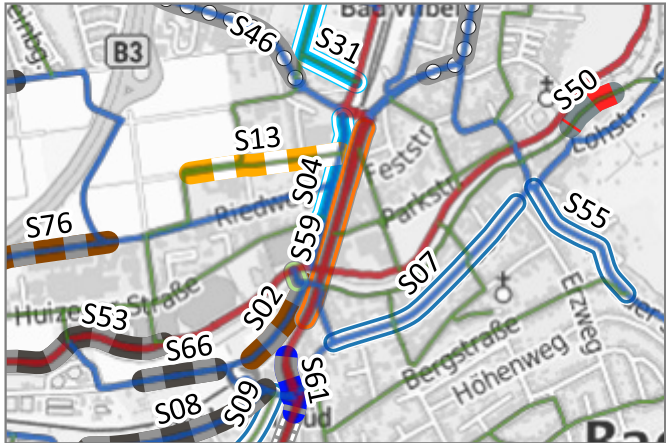
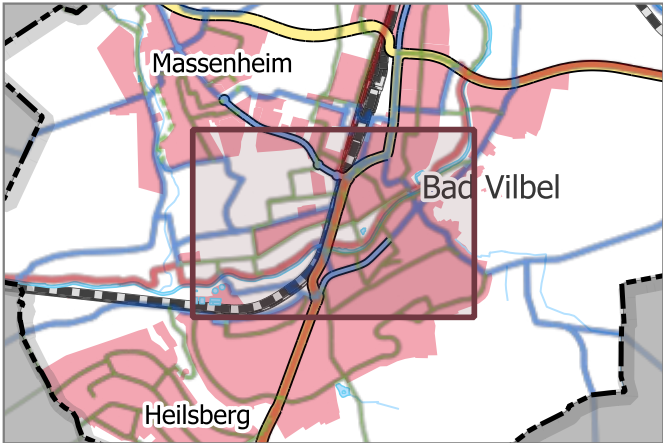
Priorität:	A	Kostenrahmen:	195.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut
Begründung:	Radfahrende von Dortelweil kommend erhalten keine Möglichkeit geregelt und ohne Reisezeitverluste auf die westliche Fahrspur zu wechseln. Südlich des Knotenpunktes ist der straßenbegleitende Gehweg nicht für den Radverkehr freigegeben.				

Sonstiges: -

Verbindung:	Dortelweil - Stadtmitte
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf
Bike+Ride-Verb.:	Ja
Schutzgebiet(e):	WSG

Maßnahme Nr.:	S59		
Maßnahmentyp:	Neuordnung Straßenraum		
Musterlösung(en):	RVM_01		
Länge:	Ca. 540 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Kasseler Straße		
Baulast:	Kommune		

Lage:



Situation: Die Führung auf dem benutzungspflichtigen, gemeinsamen Geh-/Radweg führt zu Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Eine Führung im Mischverkehr ist nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Beschreibung: Aufhebung der Benutzungspflicht und Markierung von beidseitigen Radfahrstreifen. Umgestaltung des Knotenpunktes Kasseler Str. / Niddastraße.

Fotos:

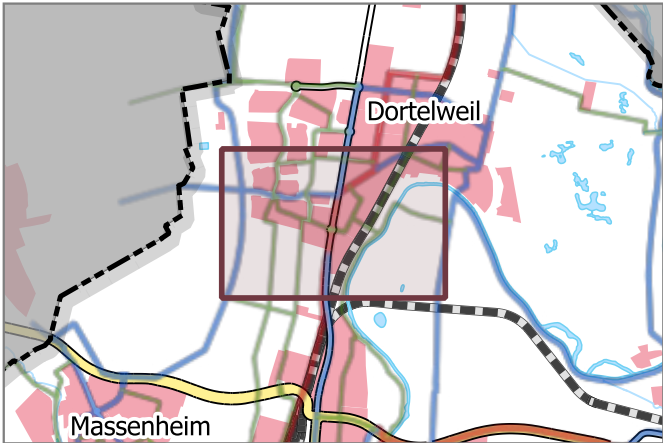


Priorität:	B	Kostenrahmen:	Komplex	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	k.A.
Begründung:	Radfahrstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Dadurch bewegen sich Radfahrende im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs. Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes (indirektes Linksabbiegen, Furtmarkierungen etc.) sollen die Fahrbeziehungen verdeutlicht werden.				
Sonstiges:	Die Maßnahme befindet sich bereits in der Umsetzung, daher wurde keine Ermittlung des Kostenrahmens durchgeführt.				

Verbindung:	Dortelweil - Stadtmitte
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	S60		
Maßnahmentyp:	Neuordnung Straßenraum		
Musterlösung(en):	NRW_01 / SON_07		
Länge:	Ca. 420 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Friedberger Straße		
Baulast:	Kommune		

Lage:



Situation: Der Gehweg auf der westlichen Seite ist für den Radverkehr freigegeben. Südlich des Kreisverkehrs existiert ein einseitiger, gemeinsamer Geh-/Radweg. Es existiert kein geregelter Übergang zwischen Fahrbahn - Geh-/Radweg.

Beschreibung: Verschmälerung des Seitenraumes zu Gunsten des Radverkehrs und Markierung von Schutzstreifen. Rotmarkierte Multifunktionsfläche des Kfz-Verkehrs soll entfallen.

Fotos:

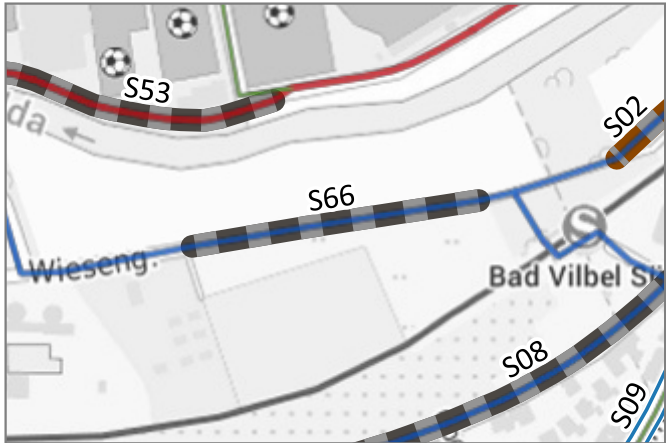
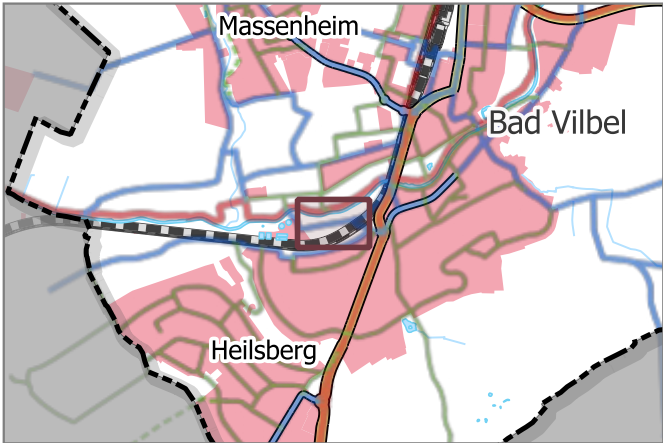


Priorität:	A	Kostenrahmen:	< 10.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	< 10.000€
Begründung:	Die unklare Führung des Radverkehrs führt zu Konflikten zwischen Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr. Aufgrund der Planungen zum FRM 6 und des großzügig vorhandenen Straßenraumes, sollen Flächen für den (Fuß- und) Radverkehr zu Gunsten des Kfz-Verkehrs geschaffen werden. Dabei sind Belange des Fußverkehrs zu berücksichtigen.				
Sonstiges:	Der Abschnitt ist Bestandteil der Raddirektverbindung FRM 6. Weitere Informationen auf der Internetseite des Regionalverband FrankfurtRheinMain. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da eine bauliche Anpassung des gesamten betrachteten Straßenabschnitts inkl. Kreisverkehr nicht ausschließlich den Radverkehr betreffen und nur schwer abzuschätzen ist.				

Verbindung:	Südbahnhof - Massenheim
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Nein
Bike+Ride-Verb.:	Ja
Schutzgebiet(e):	WSG

Maßnahme Nr.:	S66		
Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren		
Musterlösung(en):	UWA_01 / NRW_01_BW		
Länge:	Ca. 200 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Wiesenweg		
Baulast:	Kommune		

Lage:



Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt.

Beschreibung: Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

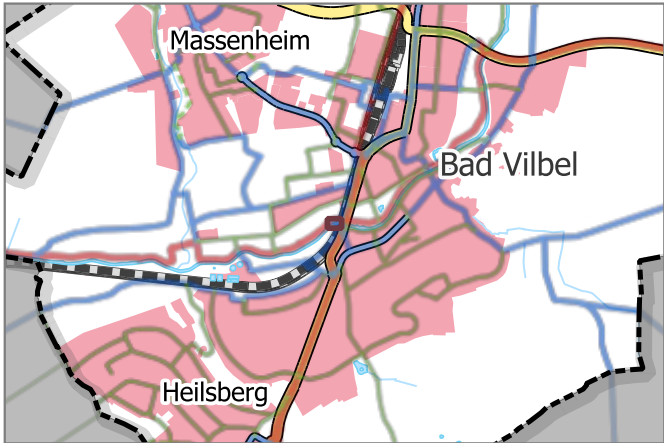


Priorität:	C	Kostenrahmen:	178.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend
Begründung:	Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei bzw. nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen.				
Sonstiges:	Maßnahme befindet sich in der Umsetzung. Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhafte Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden.				

Verbindung:	Dortelweil / Schulen - Südbahnhof
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja
Bike+Ride-Verb.:	Ja
Schutzgebiet(e):	WSG

Maßnahme Nr.:	S68		
Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern		
Musterlösung(en):	SON_01		
Länge:	Ca. 30 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Wiesenweg		
Baulast:	Kommune		

Lage:



Situation: Der vorhandene, gemeinsame Geh- und Radweg im Zuge der Niddabrücke ist zu schmal.

Beschreibung: Verbreitern der betrachteten Brücke gemäß den den ERA-Regelmaßen.

Fotos:

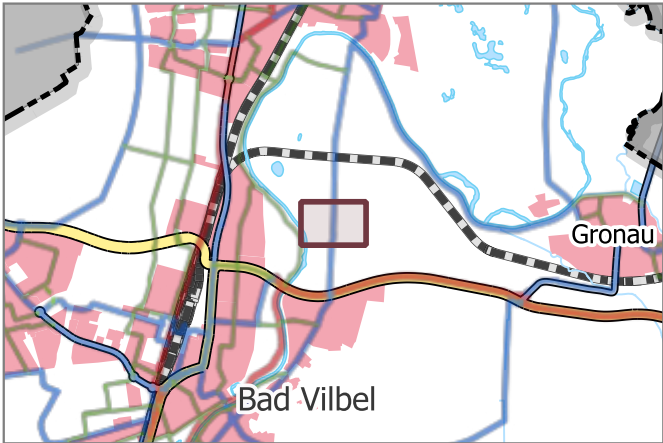


Priorität:	A	Kostenrahmen:	800.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut
Begründung:	Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.				
Sonstiges:	Maßnahmenvorschlag soll im Zuge einer zukünftigen Brückensanierung berücksichtigt werden.				

Verbindung:	Dortelweil - Stadtmitte
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf
Schutzgebiet(e):	WSG

Maßnahme Nr.:	S70		
Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung		
Musterlösung(en):	-		
Länge:	Ca. 120 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Privatweg		
Baulast:	Privat		

Lage:



Situation: Es handelt sich um eine wichtige Freizeitverbindung des Fußverkehrs (Privatstraße Dottenfelderhof). Der Weg ist für den Radverkehr freigegeben. Aufgrund des ansiedelnden Dottenfelderhofes kommt es zu Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums, um die Geschwindigkeiten des Radverkehrs wirksam zu dämpfen (z.B. Bodenmarkierungen, hinweisende Beschilderung etc.).

Fotos:



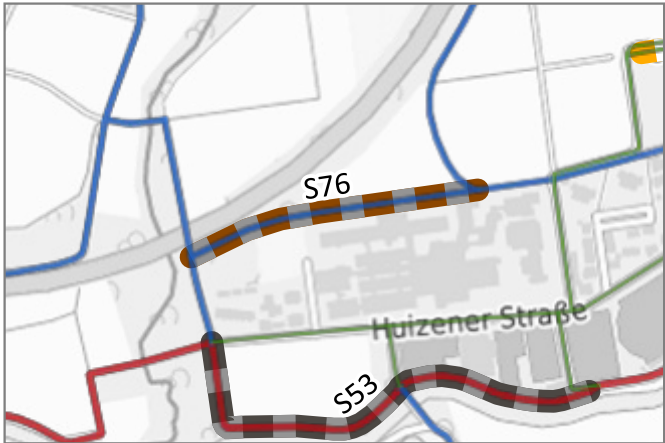
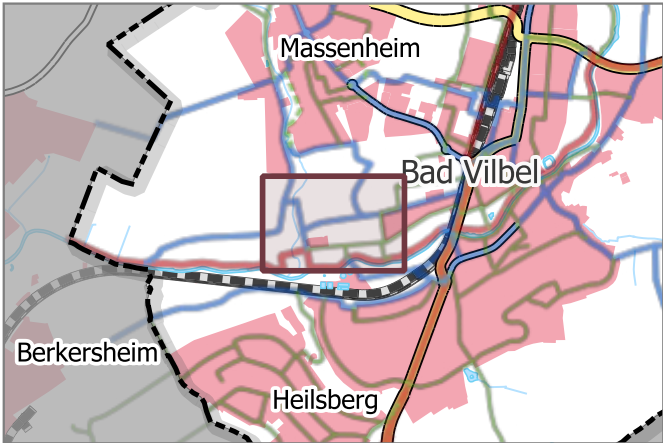
Priorität:	C	Kostenrahmen:	Komplex	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	k.A.
Begründung:	Es entstehen Konflikte zwischen spazierende Zufußgehende und sportlichen- oder Alltagsradfahrenden. Um diese zu vermeiden, sollen schwächere Verkehrsteilnehmende durch entsprechende Maßnahmen für den durchfahrenden Radverkehr geschützt werden.				

Sonstiges: -

Verbindung:	Massenheim - Stadtmitte (Schulen)
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel
Kommune 2:	-
Netzkategorie:	Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Schutzgebiet(e):	-

Maßnahme Nr.:	S76		
Maßnahmentyp:	Unbefestigten Weg ausbauen		
Musterlösung(en):	UWA_01 / NRW_01_BW		
Länge:	Ca. 410 Meter	DTV:	k.A.
Straße(n):	Weg		
Baulast:	Kommune		

Lage:



Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt.

Beschreibung: Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht / mit einer wassergebundenen Decke.

Fotos:



Priorität:	B	Kostenrahmen:	274.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut
Begründung:	Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei bzw. nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen.				

Sonstiges: -

Anlage 10

Maßnahmenliste Priorität

Fortschreibung Radverkehrskonzept Stadt Bad Vilbel

Nr.	Beschreibung	Verbindung	Baulast	Priorität	Kosten- rahmen
P02	Es sollen sichere und möglichst direkte Fahrbeziehungen für Radfahrende in alle Richtungen geschaffen werden. Eine Anpassung der Lichtsignalanlage ist notwendig.	Bad Vilbel (Lehmkaute) - Dortelweil	Kommune / Land	A	Komplex
P43	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg / Radverkehrsanlage und Fahrbahn / Radfahrstreifen / Schutzstreifen geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.	Dortelweil - Stadtmitte	Kommune	A	185.000 €
P51	Optimieren der Querungsstelle durch Bevorrechtigung des Radverkehrs unter Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs. Bauliche Fahrbahnanhebung im Bereich der Querungsstelle soll kritisch geprüft werden, um Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs weiter zu dämpfen. Sichtverhältnisse zwischen den Verkehrsteilnehmenden verbessern.	Bad Vilbel (Südbahnhof) - Dortelweil (Niddaradweg)	Kommune	A	Komplex
P54	Es soll ein sicherer Übergang für Radfahrende Richtung Massenheim (bergauf) zwischen Gehweg (Radverkehr frei) (auf Höhe des Fußgängerüberweges) und dem Schutzstreifen geschaffen werden. Der Übergang soll in Anlehnung an die angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.	Massenheim - Stadtmitte	Kommune	A	10.000 €
P57	Umgestaltung des Kreisverkehrs mit gesicherten Überquerungsstellen unter Berücksichtigung der Belange des Schulradverkehrs. Die Anlage eines überfahrbaren Innenrings bei möglichst schmaler Kreisfahrbahn ist zu prüfen.	Dortelweil - Massenheim - Stadtmitte	Kommune	A	Komplex
S17	Neubau einer Brücke.	FRM 6	Kommune	A	950.000 €
S18	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	FRM 6	Kommune	A	275.000 €
S21	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg der den ERA-Regelmaßen entspricht. Eine Kappenverbreiterung ist zu prüfen.	Stadtmitte - Gronau	Land	A	Komplex
S34	Neuaufteilung des Straßenraumes. Untersuchungsergebnis / geplante Maßnahmen noch offen.	Bad Vilbel - Frankfurt	Kommune	A	Komplex
S35	Ergänzung eines Radfahrstreifens auf der östlichen Fahrbahnseite	Bad Vilbel - Frankfurt	Kommune	A	62.000 €
S36	Neuaufteilung des Straßenraumes. Untersuchungsergebnis / geplante Maßnahmen noch offen.	Bad Vilbel - Frankfurt	Kommune	A	20.000 €

Nr.	Beschreibung	Verbindung	Baulast	Priorität	Kosten- rahmen
S57	Neuaufteilung des Straßenraumes. Einrichtung eines geregelten Übergangs zwischen Radweg - Fahrbahn (Richtung Süden) und Fortführung auf Radfahrstreifen bis zum Knotenpunkt. Entfall der Abbiegespur zur nördlichen Einfahrt auf Gelände von EKS Transportbeton ist zu prüfen. Ebenfalls soll ein geregelter Übergang zwischen Fahrbahn - Radweg (Richtung Norden) nach dem Knotenpunkt eingerichtet werden.	Dortelweil - Stadtmitte	Kommune	A	195.000 €
S60	Verschmälerung des Seitenraumes zu Gunsten des Radverkehrs und Markierung von Schutzstreifen. Rotmarkierte Multifunktionsfläche des Kfz-Verkehrs soll entfallen.	Dortelweil - Stadtmitte	Kommune	A	< 10.000 €
P01	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll in Anlehnung an die angegebene Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.	Gronau / Lehmkaute - Stadtmitte	Kommune	B	Komplex
P06	Es sollen sichere und möglichst direkte Fahrbeziehungen für Radfahrende in beide Richtungen geschaffen werden.	Massenheim - Dortelweil	Land	B	Komplex
P13	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Fahrbahn und Radweg geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.	Dortelweil - Europäische Schule	Kommune	B	25.000 €
P21	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll in Anlehnung an die angegebene Musterlösung ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen. Aufgrund der eingeschränkten Sichtverhältnisse zwischen Rad- und Kfz-Verkehr (Kurvenbereich) soll die Installation einer ortsfesten Beleuchtung im Bereich der Bahnquerung geprüft werden.	Bad Vilbel - Gronau	Kreis	B	20.000 €
P24	Es sollen sichere und möglichst direkte Fahrbeziehungen in Form von Querungshilfen für Radfahrende geschaffen werden.	Gronau - Stadtmitte	Land	B	Komplex
P27	Umgestaltung der Querungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung. Es ist zu prüfen, ob Schleppkurvenradien reduziert werden können, um eine den Regelwerken entsprechende Querungshilfe herzustellen. Sofern nicht ausreichend Fläche verfügbar ist, können Bodenmarkierungen die Fahrbeziehung verdeutlichen.	Bad Vilbel (Heilsberg) - Frankfurt	Kommune	B	< 10.000 €
P53	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden, um die Fahrbeziehung herzustellen. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.	Heilsberg - Stadtmitte (Altstadt)	Kommune	B	< 10.000 €
S02	Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht.	Südbahnhof - Niddasteg	Kommune	B	213.000 €

Nr.	Beschreibung	Verbindung	Baulast	Priorität	Kosten- rahmen
S04	Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße (Tempo 30, Bevorrechtigung an bestehenden Rechts-vor-links-Knotenpunkten). Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.	Dortelweil - Stadtmitte (Schulen) - Frankfurt	Kommune	B	109.000 €
S05	Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges entlang der Bahntrasse.	Karben - Dortelweil	Kommune / Bahn	B	1.100.000 €
S11	Neubau der Brücke und entfernen der Umlaufsperrn.	Massenheim - Heilsberg / Frankfurt Nord	Kommune	B	300.000 €
S14	Es ist zu prüfen, ob eine Verbreitern des betrachteten Weges zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr, der den ERA-Regelmaßen entspricht, umsetzbar ist.	Dortelweil - Europäische Schule	Kommune / Privat	B	379.000 €
S16	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Massenheim - Dortelweil	Kommune	B	10.000 €
S22	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende (Gemarkung Stadt Frankfurt) des Radweges.	Bad Vilbel - Frankfurt	Bund	B	280.000 €
S26	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Bad Vilbel - Frankfurt	Bund	B	874.000 €
S41	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Stadtmitte - Niederdorfelden	Land	B	1.274.000 €
S50	Sanieren der schadhaften gepflasterten Oberfläche bzw. Prüfung einer Asphaltierung auf dem betrachteten Abschnitt.	Niddauferradweg	Kommune	B	14.000 €
S59	Aufhebung der Benutzungspflicht und Markierung von beidseitigen Radfahrstreifen. Umgestaltung des Knotenpunktes Kasseler Str. / Niddastraße.	Dortelweil - Stadtmitte	Kommune	B	Komplex
S68	Verbreitern der betrachteten Brücke gemäß den den ERA-Regelmaßen.	Dortelweil / Schulen - Südbahnhof	Kommune	B	800.000 €
S76	Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht / mit einer wassergebundenen Decke.	Massenheim - Stadtmitte (Schulen)	Kommune	B	274.000 €
P03	Es sollen sichere und möglichst direkte Fahrbeziehungen für Radfahrende unter Berücksichtigung der Reduzierung von Reisezeitverlusten in alle Richtungen geschaffen werden.	Massenhiem / Dortelweil - Europäische Schule	Kommune	C	Komplex
P58	Bauliche Anpassung des Kurvenradius des Geh- / Radweges.	Stadtmitte - Gronau	Kreis	C	Komplex

Nr.	Beschreibung	Verbindung	Baulast	Priorität	Kosten- rahmen
S08	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltähnlichen Deckschicht zu einem getrennten Geh- und Radweg. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Berkersheim - Stadtmitte	Kommune	C	230.000 €
S13	Umgestaltung der Fahrradstraße, die den Anforderungen der ERA entsprechen (Bodenmarkierung, Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr, StVO-beschilderung etc.).	Bad Vilbel - Schulen	Kommune	C	88.000 €
S23	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Heilsberg - Berkersheim	Kommune	C	187.000 €
S24	Sanieren der schadhafte, asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Heilsberg - Berkersheim	Kommune	C	24.000 €
S25	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Heilsberg - Südbahnhof	Kommune	C	256.000 €
S31	Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße (Tempo 30, Bevorrechtigung an bestehenden Rechts-vor-links-Knotenpunkten, Maßnahmen zur Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr) . Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. (Aufhebung der Rechts-vor-Links-Regelung. Es sind Maßnahmen zur Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr zu treffen (Modale Filter, gegenläufige Einbahnstraßen etc..))	Stadtmitte - Massenheim	Kommune	C	176.000 €
S40	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem gemeinsamen Geh-Radweg im Zweirichtungsverkehr, der den EFA-Regelmaßen entspricht. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Es soll ein sicherer Übergang zur Feldbrücke Neue Straße berücksichtigt werden.	Gronau - Niederdorfelden	Kommune	C	485.000 €
S45	Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße (Bevorrechtigung an bestehenden Rechts-vor-links-Knotenpunkten, Maßnahmen zur Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr). Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Entfall von Kfz-Parkständen ist zu prüfen. Es sind Maßnahmen zur Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr zu treffen (z.B. gegenläufige Einbahnstraßen etc.)	Karben - Dortelweil	Kommune	C	341.000 €
S47	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Karben Kloppenheim - Dortelweil	Kommune / Bund	C	896.000 €
S49	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Karben Kloppenheim - Dortelweil	Kommune / Bund	C	247.000 €
S53	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Niddauferradweg	Zweckverband Regionalpark Niddaroute	C	427.000 €

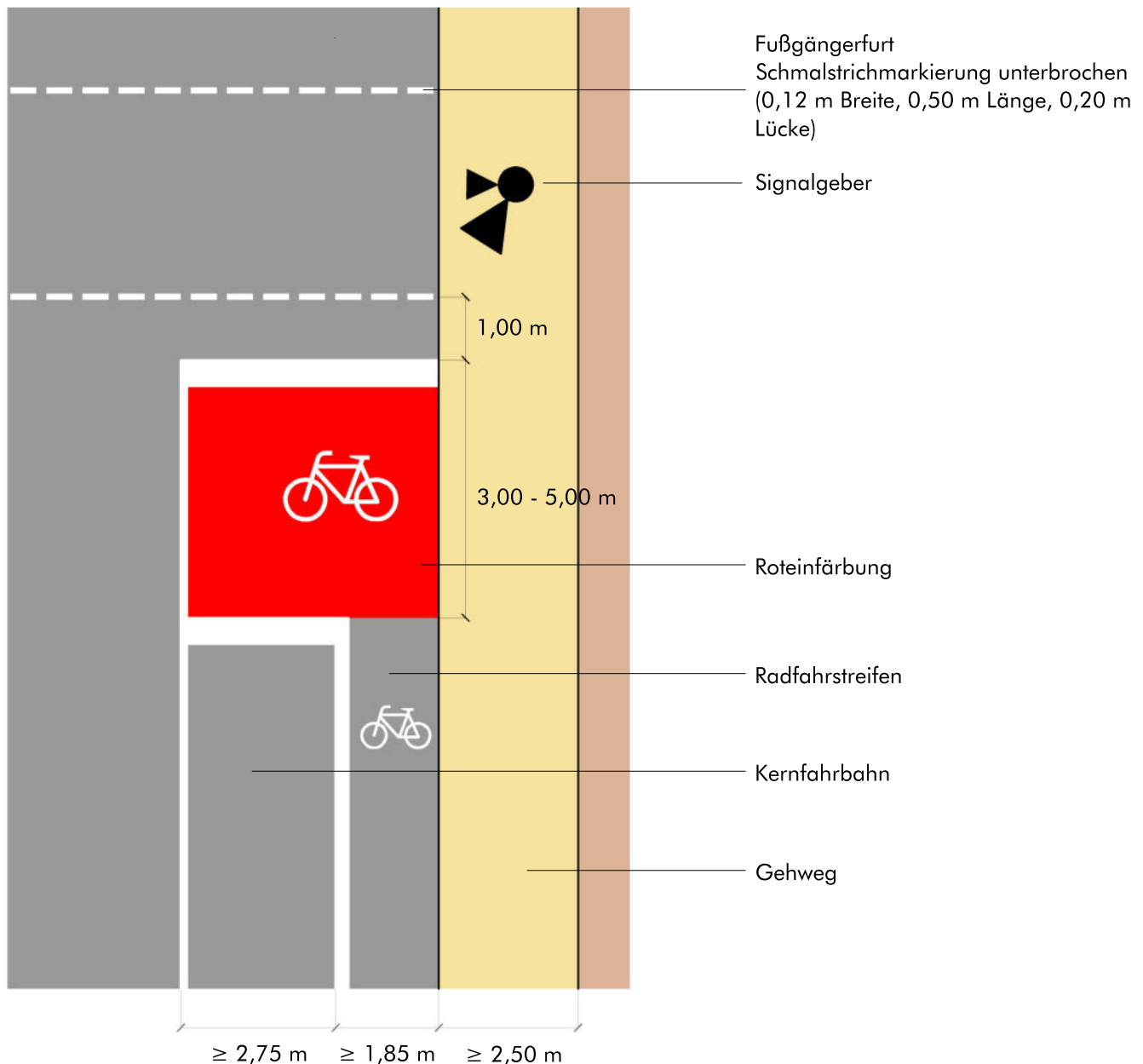
Nr.	Beschreibung	Verbindung	Baulast	Priorität	Kosten- rahmen
S54	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges und der Brücken. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Gronau - Rendel	Kreis	C	1.125.000 €
S66	Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht.	Südbahnhof - Massenheim	Kommune	C	178.000 €
S70	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums, um die Geschwindigkeiten des Radverkehrs wirksam zu dämpfen (z.B. Bodenmarkierungen, hinweisende Beschilderung etc.).	Dortelweil - Stadtmitte	Privat	C	Komplex
P46	Die Anlage eines Fußgängerüberweges zur Querung der Theodor-Heuss-Straße (südlicher Knotenarm) ist zu prüfen. Die Markierung eines vorgezogenen Seitenraumes kann zudem die Querungsstrecke verkürzen. Aufgrund der erhöhten Schwerverkehrs sind die erforderlichen Kurvenradien zu berücksichtigen.	Dortelweil (S-Bahn-Haltestelle) - Europäische Schule	Kommune	D	10.000 €
S01	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Dortelweil - Gronau	Kommune	D	40.000 €
S03	Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht.	Südbahnhof - Massenheim	Kommune	D	239.000 €
S29	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Südbahnhof - Massenheim	Kommune	D	228.000 €
S48	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Karben Kloppenheim - Dortelweil	Kommune / Bund	D	664.000 €

Anlage 11

Musterlösungen

Fortschreibung Radverkehrskonzept Stadt Bad Vilbel

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2

Anwendungsbereiche:

- In untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeaus fahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellfläche optional (zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen)
- Bei geringer Flächenverfügbarkeit ist die Zuführung in den aufgeweiteten Radaufstellstreifen über einen Schutzstreifen möglich

ML: 3.6 - Bordsteinkante absenken Maßnahmentyp BOR

Situation:

Bordsteine ohne Absenkung oder Nullabsenkung senken den Fahrkomfort und können im ungünstigen Fall zum Sturz führen. Für Menschen, die auf einen Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind, stellt eine Bordsteinkante ein Hindernis dar.

Maßnahme

Absenken des Bordsteins.

Angestrebte Wirkung:

- Zügiges Vorankommen für Radfahrende
- Minimierung von Sturzrisiken und Hindernissen

Hinweise:

- Bei Verkehrsmischflächen sollen unterschiedliche Bordhöhen sowie Bodenindikatoren für die unterschiedlichen Nutzergruppen angewendet werden (s. Abbildung 2).
- Für Überführungen von Radwegen oder getrennten Geh- und Radwegen auf die Fahrbahn sollen Bordsteinkanten mit Nullabsenkung gebaut werden (siehe Abbildung 3).
- Weitere Informationen zur korrekten Anwendung von Bodenindikatoren im öffentlichen Raum finden sich in der DIN 32984.

Quelle: DIN Norm 32984



Abbildung 1: Bordsteinabsenkung Fahrbahn - Radweg, Frankfurt am Main

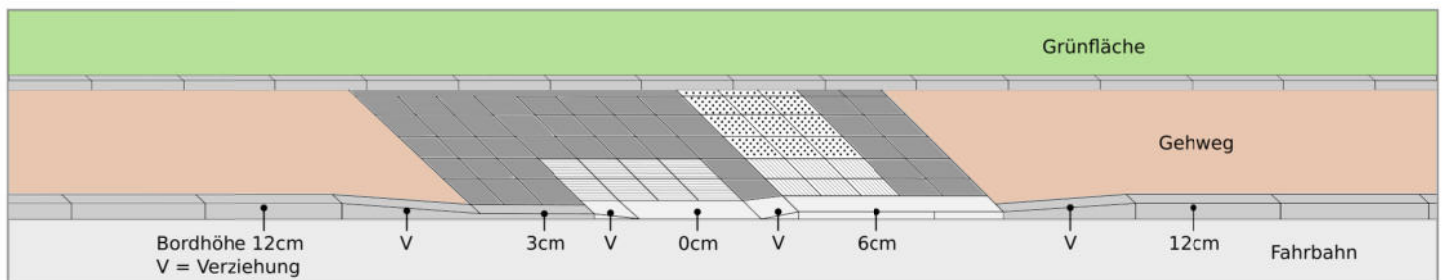


Abbildung 2: Querungsstelle mit verschiedenen Bordhöhen und Bodenindikatoren

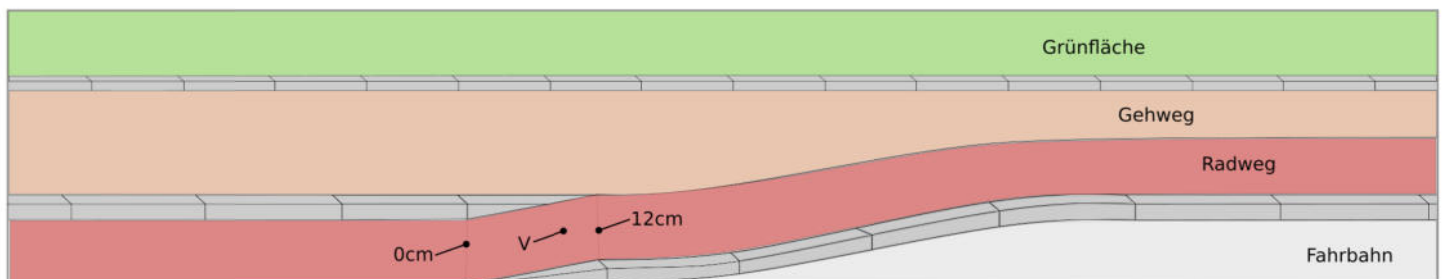


Abbildung 3: Überführung eines Radweges auf die Fahrbahn mittels Nullabsenkung

ML: 3.2 - Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht

Situation:

Mit der Novellierung der StVO 1997 wurde die allgemeine Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben. Danach dürfen diese nur ausnahmsweise angeordnet werden, wenn:

- aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine erhebliche Gefährdung für Verkehrsteilnehmende besteht
- ausreichend Flächen für den Fußverkehr vorhanden sind
- sie ausreichend breit, befestigt und einschließlich einem Sicherheitsraum frei von Hindernissen sind.

Angestrebte Wirkung:

- Vermeidung von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr auf gemeinsamen Geh- und Radwegen
- schnelleres Vorankommen für geübte Radfahrende
- mehr Flexibilität und Wahlfreiheit für den Radverkehr

Hinweise:

- Um den Verkehrsteilnehmenden die Wahlfreiheit zu verdeutlichen, sollte darüber informiert werden (vgl. Abbildung 2). Zusätzlich können Piktogrammketten auf die Fahrbahn aufgebracht werden.
- Wo keine ausreichende Breite möglich ist, können gemeinsame Geh- und Radwege durch Beschilderung "Gehweg" mit Zz "Radfahrer frei" gekennzeichnet werden. Unsichere Radfahrer können so den Seitenraum mitbenutzen (Schrittgeschwindigkeit).
- Auch Radwege ohne Benutzungspflicht sollten regelwerkskonform gestaltet werden.

Quelle: § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO, VwV-StVO, Urteil BVerwG 3 C 42.09 von 2010

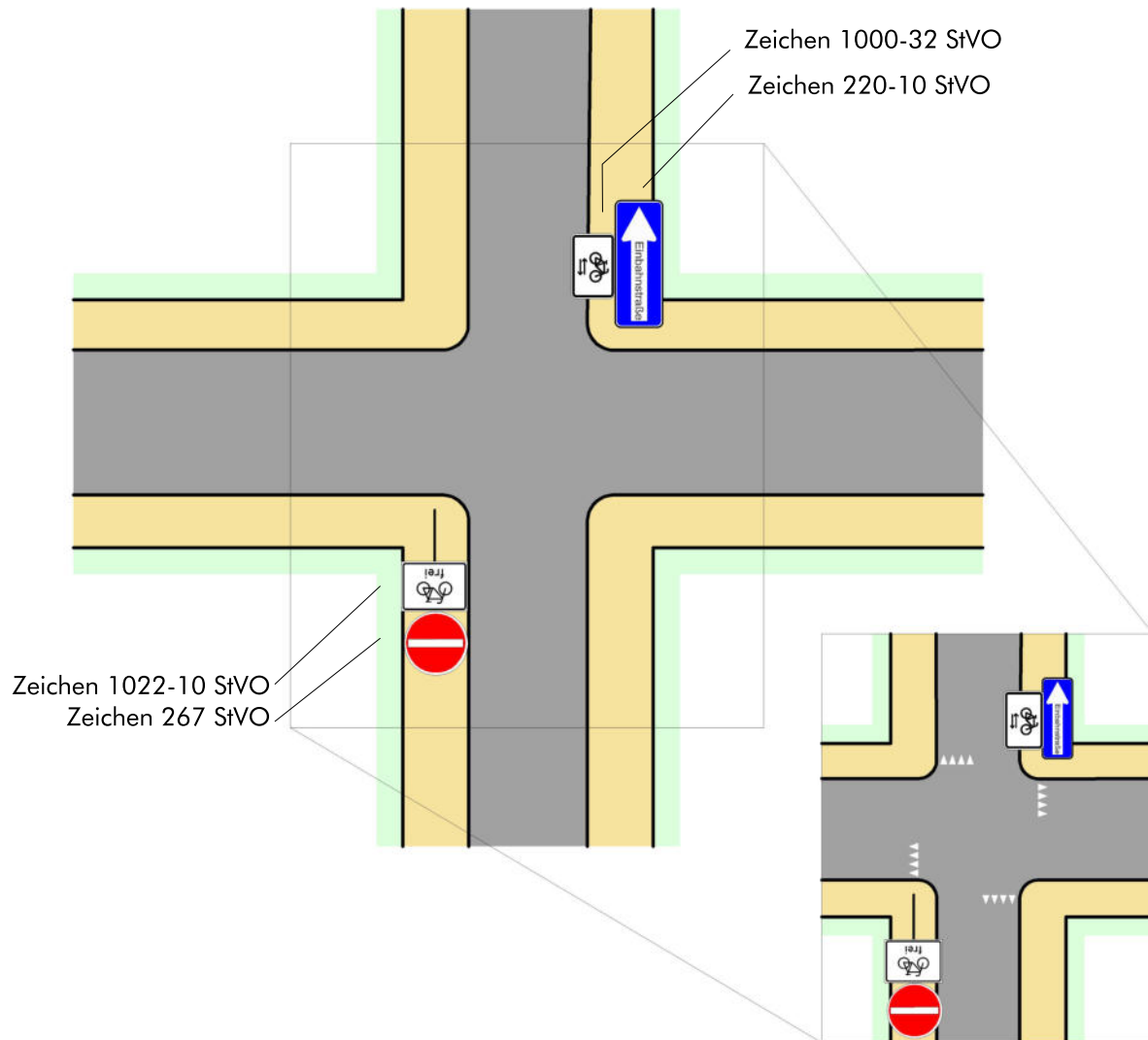


Abbildung 1: Sehr schmaler Benutzungspflichtiger getrennter Geh- und Radweg mit unzureichender Platz für den Fußverkehr - Frankfurt am Main



Abbildung 2: Die Stadt Köln informiert über Wahlfreiheit des Radverkehrs

Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung innerorts



Regelungen:

- StVO Zeichen 342
- VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 220 Einbahnstraßen
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 7.2

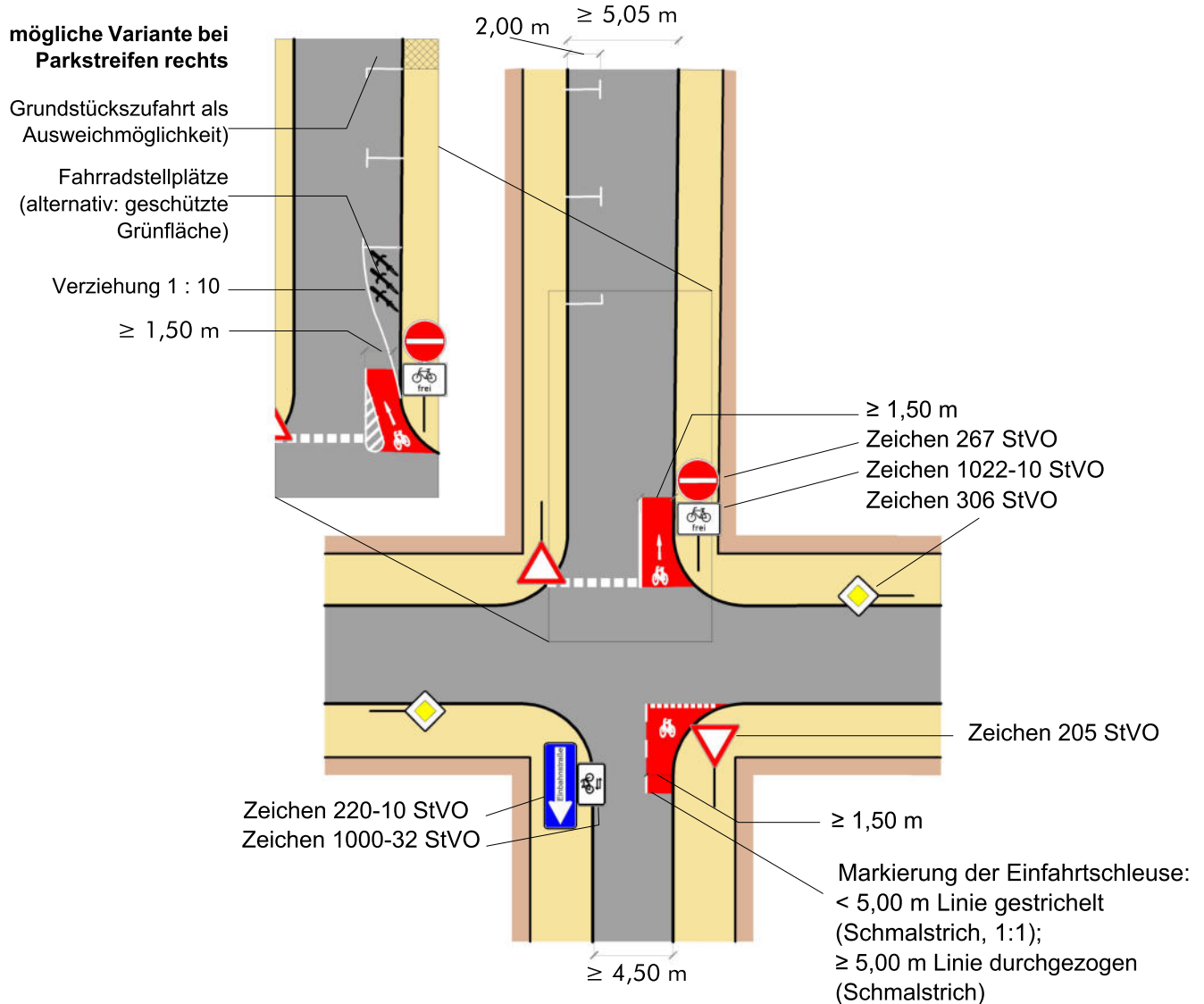
Anwendungsbereiche:

- Einbahnstraßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt.
- Es ist verstärkt darauf zu achten, dass der Knotenpunkt von widerrechtlich parkenden Fahrzeugen frei gehalten wird.

Hinweise:

- Bei sehr geringen Kfz-Verkehrsmengen reichen punktuelle Ausweichmöglichkeiten aus.
- Eine Einfahrtsschleuse ist in der Regel nicht erforderlich.
- Bei der Anordnung zur Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr im Gegenverkehr kann sich zur Verdeutlichung der Rechts-vor-Links-Regelung die Markierung von Haifischzähnen (Zeichen 342) empfehlen.

Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung



Regelungen:

- VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 220 Einbahnstraßen
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 7.2

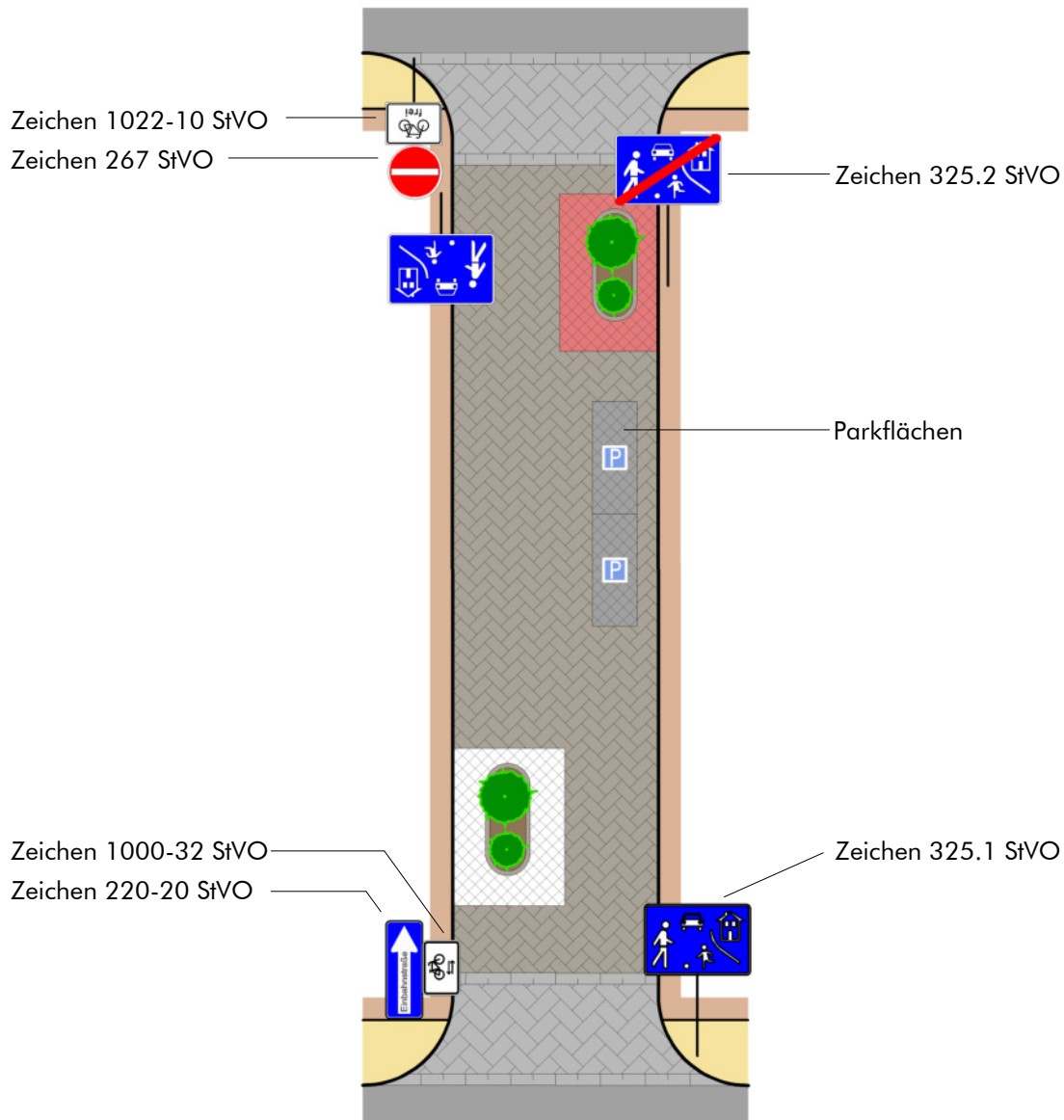
Anwendungsbereiche:

- Einbahnstraßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt.

Hinweise:

- Bei sehr geringen Kfz-Verkehrsmengen reichen punktuelle Ausweichmöglichkeiten.
- Für Abschnitte mit Buslinienverkehr gilt eine Mindestbreite der Fahrgasse von 3,50 m (siehe VwV-StVO).
- Der Einmündungsbereich ist ggf. aufzuweiten, um das Überfahren der Ausfahrtschleuse zu vermeiden.
- Die Wartelinie entfällt, wenn eine Fahrbahnbegrenzung vorhanden ist.

Einbahnstraßen im verkehrsberuhigten Bereich innerorts



Regelungen:

- VwV-StVO zu §41 zu Zeichen 220 Einbahnstraßen
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 7.2

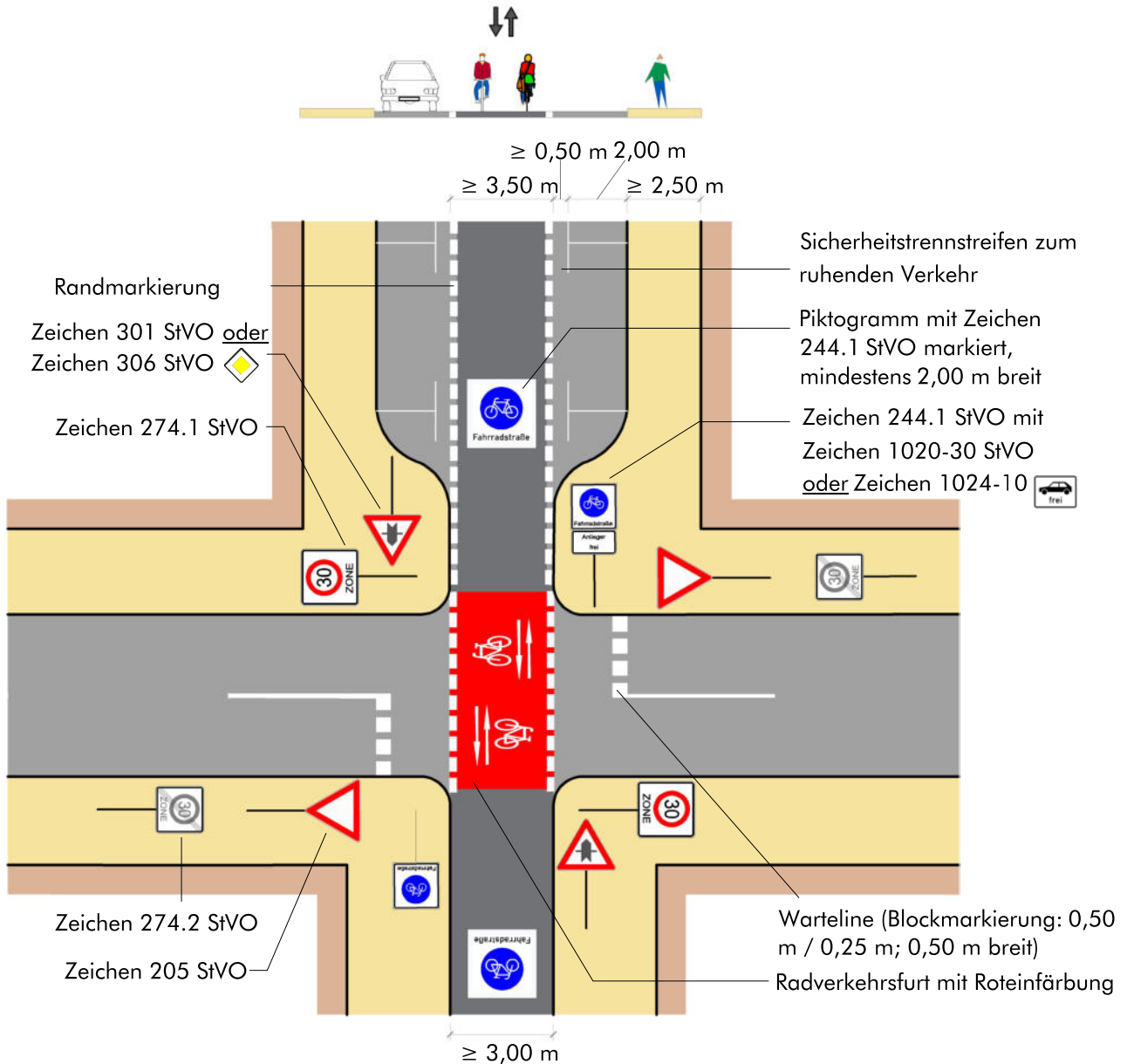
Anwendungsbereiche:

- Verkehrsberuhigte Bereiche mit Einbahnführung für den Kfz-Verkehr.
- Da Kinderspiel auf der Verkehrsfläche erlaubt ist und somit radfahrende Kinder die Verkehrsfläche in Gegenrichtung befahren dürfen, ist die Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung der Regelfall.

Hinweise:

- Es ist keine Mindestbreite für die Fahrgasse vorgesehen. Da auch zu Fuß Gehende die Fahrbahn in beide Richtungen nutzen, sind entsprechende Ausweichflächen in der Regel vorhanden.
- Die Vorfahrtsregelung am Einmündungsbereich ist in der Regel durch Belagwechsel und Bordsteine gut erkennbar und bedarf keiner besonderen Markierung.

Führung in einer Fahrradstraße innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3; RSt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1 und 6.2
- VwV StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2

Anwendungsbereiche:

- Fahrradstraßen in Tempo-30-Zonen (mit zugelassenem Kfz-Verkehr) mit Bevorrechtigung für die Radverbindung

Hinweise:

- Im Bereich der Einmündungen ist auf ausreichende Sichtverhältnisse zu achten
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Mindestbreite wenn PKW nicht zugelassen: $\geq 3,00$ m
- Mindestbreite wenn PKW zugelassen: $\geq 3,50$ m
- Bei Einmündungen mit geringem Verkehrsaufkommen kann in städtebaulich sensiblen Gebieten auf die Einfärbung verzichtet werden

Musterlösung: Ausfahrt / Einmündung sichern - 01

Situation:

Innerörtliche Zweirichtungsführungen des Radverkehrs sind vor allem an stark frequentierten Ausfahrten wie Tankstellen oder Lebensmittelmärkten unfallauffällig, da der Kfz-Verkehr nicht mit von rechts kommenden Radfahrenden rechnet. Oftmals ist zudem die Beschilderung für den Kfz-Verkehr unvollständig und damit die Schuldfrage im Falle eines Unfalls unklar.

Maßnahme:

Im Zuge von vorfahrtsberechtigten Geh- und Radwegen im Zweirichtungsverkehr sollen im Bereich von Einmündungen und stark frequentierten Grundstückszufahrten rot eingefärbte Radverkehrsfurten markiert werden. Zur Verdeutlichung, dass Radfahrende aus beiden Richtungen kommen, werden Radpiktogramme mit Doppelpfeil angebracht. Der Kfz-Verkehr wird mit StVO-Zeichen 205 "Vorfahrt gewähren" und dem Zusatzzeichen 1000-32 "Radverkehr kreuzt von links und rechts" beschildert. Um die Aufmerksamkeit noch stärker zu erhöhen und die gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs zu verringern ist eine Aufpflasterung hilfreich. Die Markierung der Furt gilt auch für den Radverkehr freigegebene Gehwege.



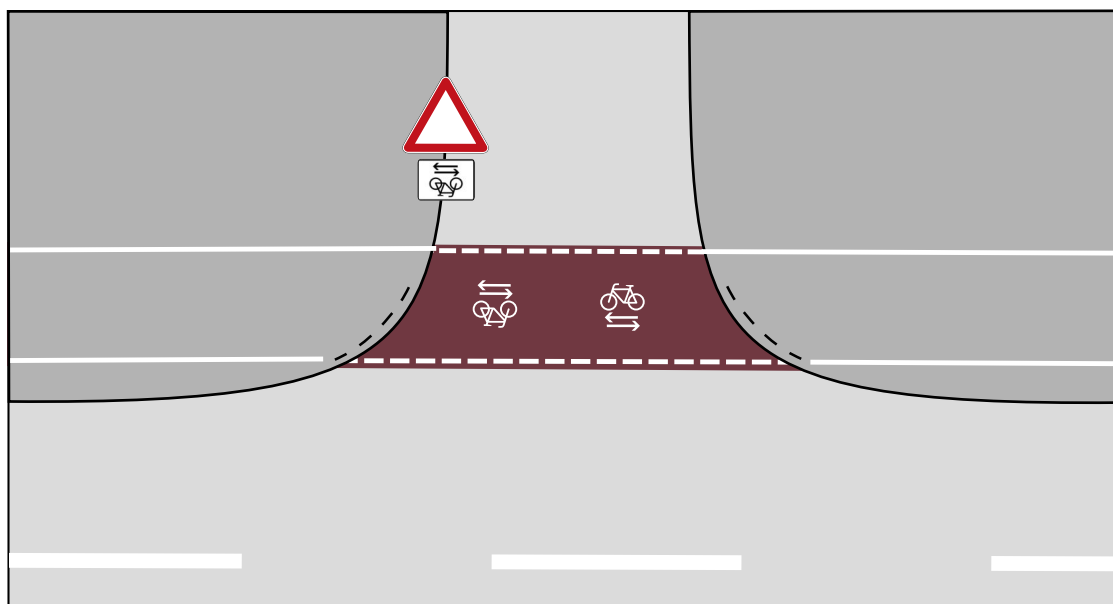
Rot eingefärbter Zweirichtungsradweg

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verdeutlichung der Vorfahrtssituation
- Erhöhung der Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer an einer möglichen Gefahrenstelle

Hinweise:

Zweirichtungsradwege sollen innerorts vermieden werden. Es ist grundsätzlich zu prüfen, ob es eine Alternative zum Zweirichtungsradweg gibt. Bei verträglichen Kfz-Stärken ist eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in Betracht zu ziehen (siehe FGSV ERA 2010). Bei besonders stark frequentierten Ein- und Ausfahrten wird zusätzlich zur Markierung und Beschilderung eine Aufpflasterung empfohlen.



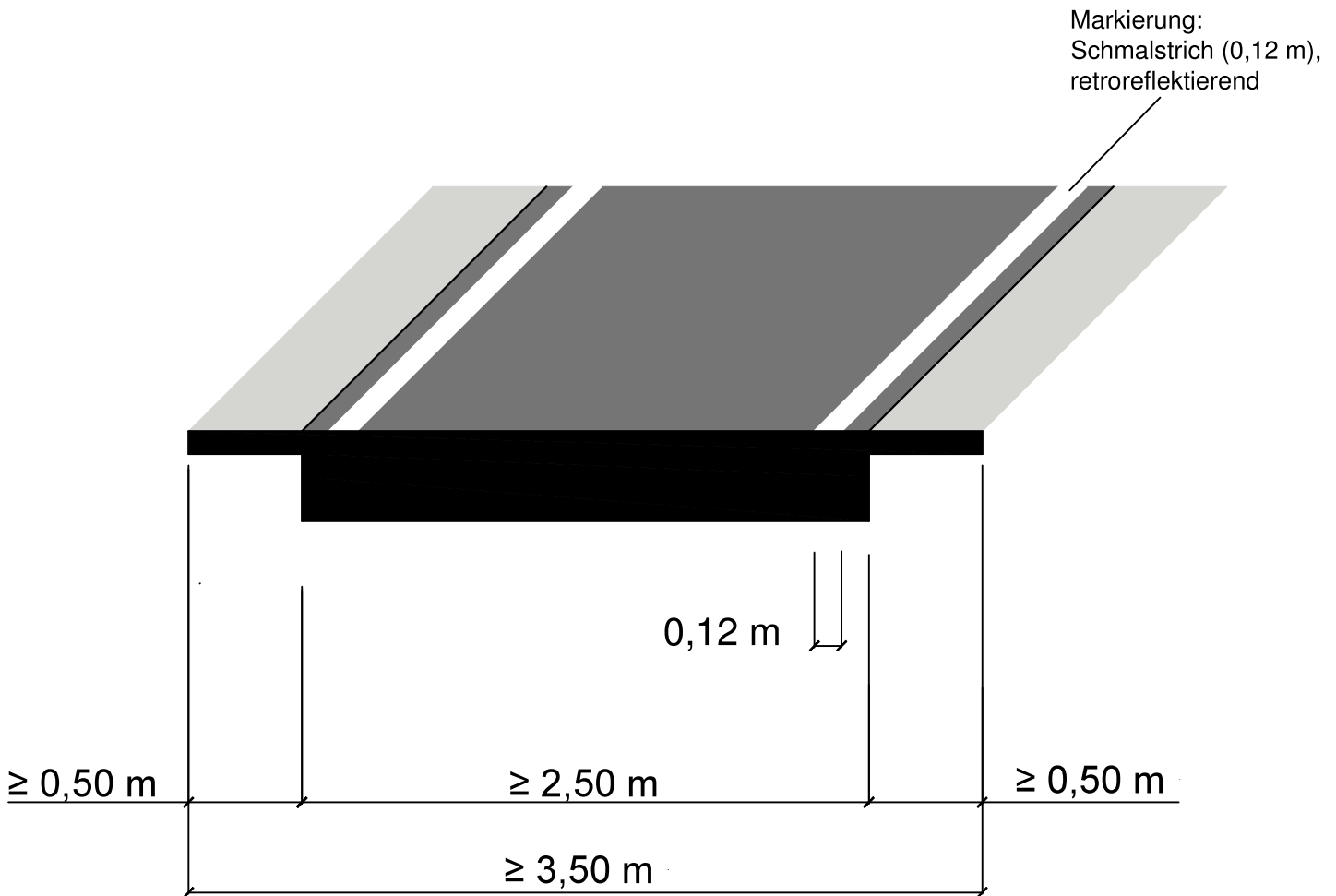
Führung von Radfahrenden an einer gefährlichen Ein- bzw. Ausfahrt bei Zweirichtungsradweg

maßstabslos

Standardlösung

Selbständig geführte Radwege

Randmarkierung Fahrradroute (außerorts)



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.2.2, StVO Zeichen 295 (Fahrstreifenbegrenzung)

Anwendungsbereiche:

- außerorts auf Radwegen bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen, wenn die Wege unbeleuchtet sind und im Alltagsverkehr auch bei Dunkelheit befahren werden

Hinweise:

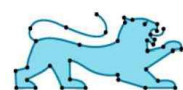
- erhöht die Verkehrssicherheit insbesondere an Strecken und Abschnitten mit Gefälle und/oder Kurven sowie bei Blendgefahr
- kann in Verbindung mit markierten Fahrradpiktogrammen auch als zusätzliches Leitelement für beleuchtete interkommunale Radschnellverbindungen dienen
- für eine gute Umweltverträglichkeit können lösemittelfreie Markierungsstoffe angewandt werden

Gegenstand der Qualitätsstandards



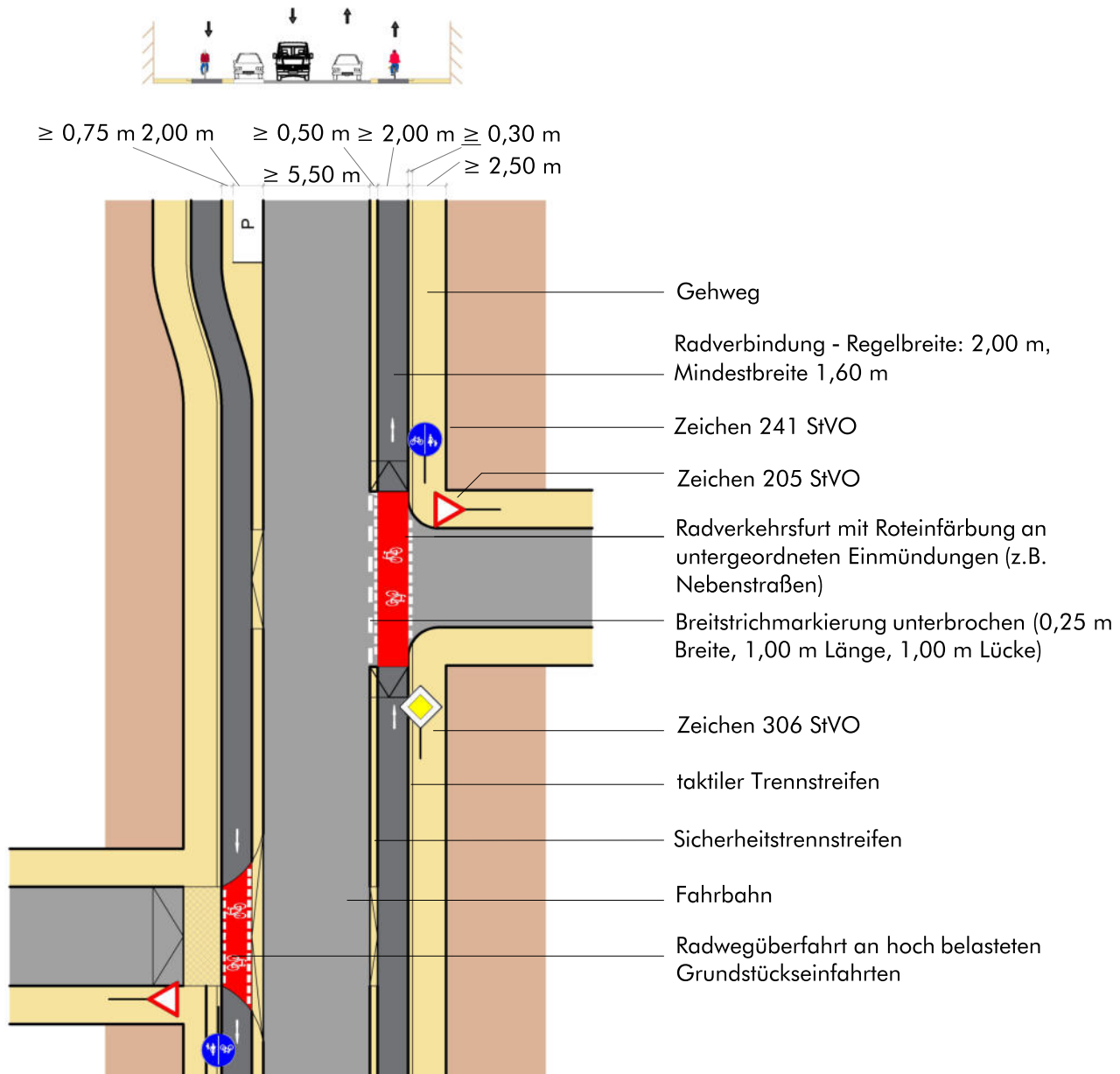
Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Musterblatt: 9.2-1
Stand: November 2017



NEUE
MOBILITÄT
bewegt nachhaltig

Straßenbegleitende Führung auf baulichen Radwegen im Einrichtungsverkehr (getrennter Geh-/Radweg) innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.4

Anwendungsbereiche:

- Radverbindungen im Einrichtungsverkehr, bauliche Radwege

Hinweise:

- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Zum ruhenden Verkehr ist ein Sicherheitsstreifen von 0,75 m (Längsparken) bzw. 1,10 m (Schrägparken) anzulegen
- An Einmündungen werden die Radwege vor den Eckausrundungen auf das Niveau der Fahrbahn geführt. Dies erleichtert die Gestaltung barrierefreier Querungsstellen
- Bei häufigen Begegnungsfällen zwischen LKW muss die Fahrbahnbreite > 5,50 m betragen

Piktogrammreihe markieren (innerorts)

Situation:

Piktogrammreihen können in unten aufgeführten Situationen sinnvoll sein:

- bei Aufhebung der Benutzungspflicht von straßenbegleitenden Wegen für den Radverkehr (duale Führung),
- bei Lücken im Radverkehrsnetz,
- bei hoher unzulässiger Seitenraumnutzung durch Radfahrende,
- als Übergangslösung vor der Schaffung von Radverkehrsanlagen.

Maßnahmen:

- Markierung von Fahrradpiktogrammen in überhöhter Darstellung (Breite: 1,00 m / Länge: 1,30 m)
- Markierung ergänzender Winkelpfeile zur besseren Erkennbarkeit

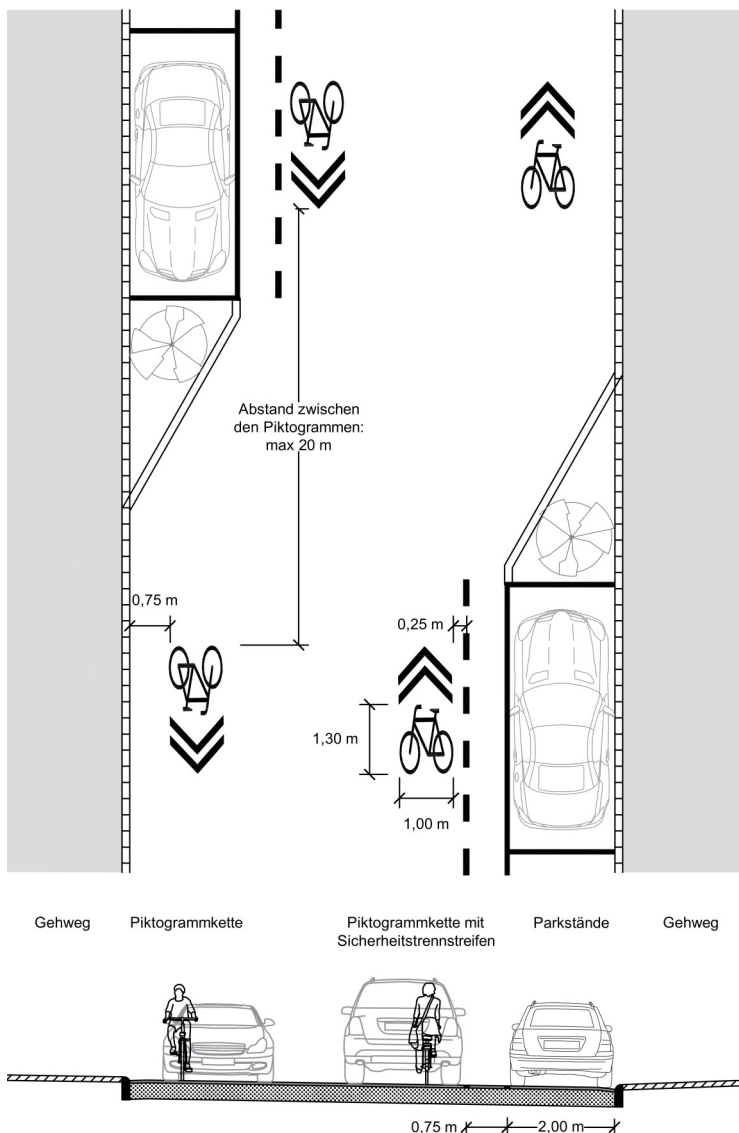


Abbildung 2: Skizze einer Piktogrammreihe mit empfohlenen Maßen



Abbildung 1: Foto Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen bei Aufhebung der Benutzungspflicht, Rödelheimer Landstraße, Frankfurt (eigene Aufnahme)

- Bei straßenseitigem Kfz-Parken soll ein Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,75 m markiert werden

Angestrebte Wirkung:

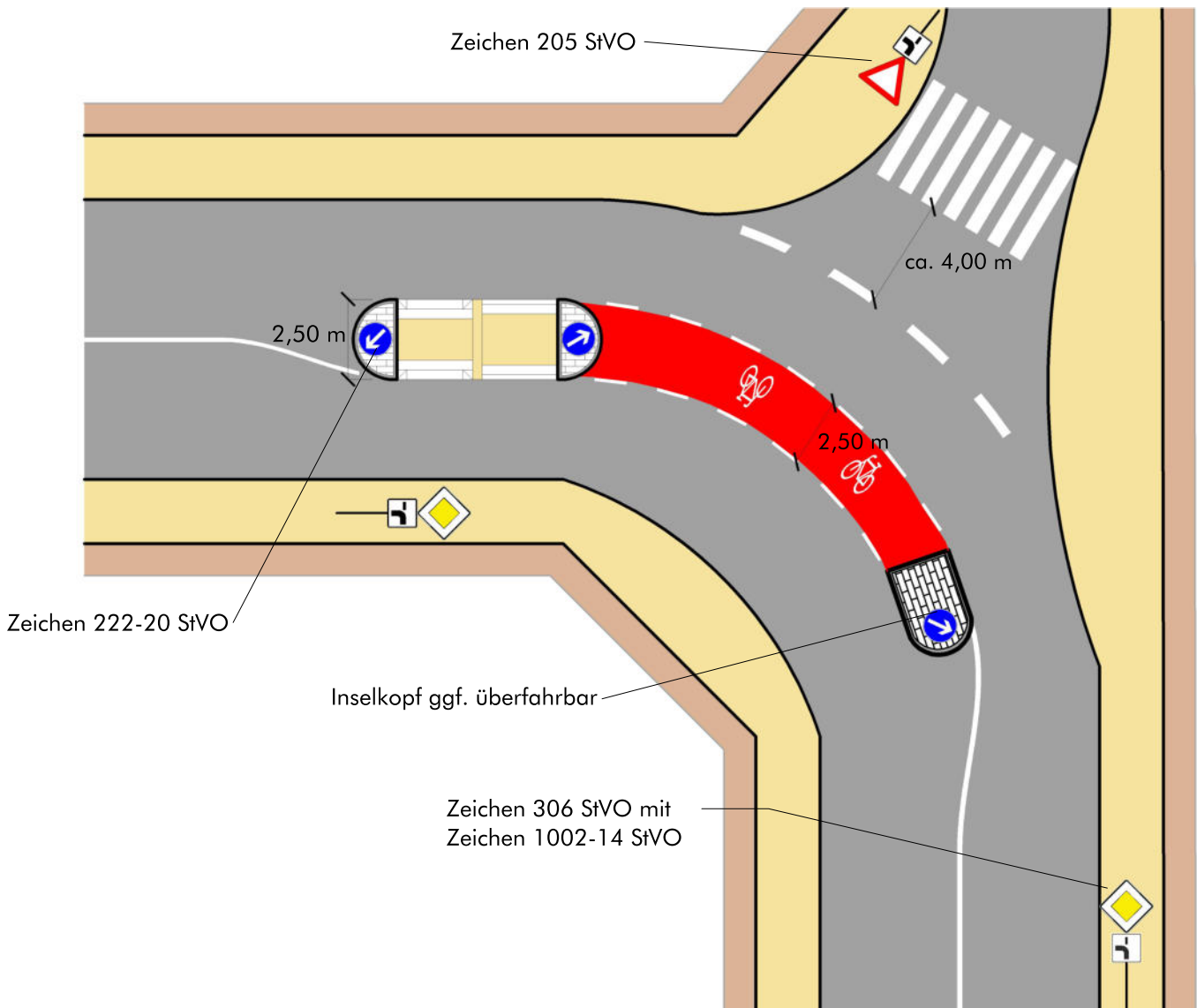
Bei allen Anwendungsfällen soll die Zulässigkeit der Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr dargestellt und die Aufmerksamkeit für den Radverkehr erhöht werden. Zusätzlich soll das Radverkehrsnetz auch dort erkennbar sein, wo aufgrund beengter Straßenräume keine Radverkehrsanlagen möglich sind.

Durch die Markierung von Sicherheitstrennstreifen soll der Gefahrenbereich der parkenden Kfz verdeutlicht und damit die Verkehrssicherheit verbessert werden.

Hinweise:

- Eine Einschränkung anhand Kfz-Verkehrsbelastung, zulässiger Höchstgeschwindigkeit oder Fahrbahnbreiten gibt es nicht.
- Eine möglichst geringe zulässige Höchstgeschwindigkeit (Tempo 20 / Tempo 30) ist anzustreben.
- Die Anlage von Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen, Radwege) sind der Markierung von Piktogrammreihen vorzuziehen.
- Sicherheitstrennstreifen zu straßenseitig abgestellten Kfz erhöhen die Verkehrssicherheit deutlich.
- Bei der Umgestaltung von Fahrbahnen kann durch alternierend angeordnetes Fahrbahnparken bzw. von Multifunktionsstreifen zu einer Verkehrsberuhigung beigetragen werden.

Querungshilfe an einer abknickenden Vorfahrt innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.5, Bild 40

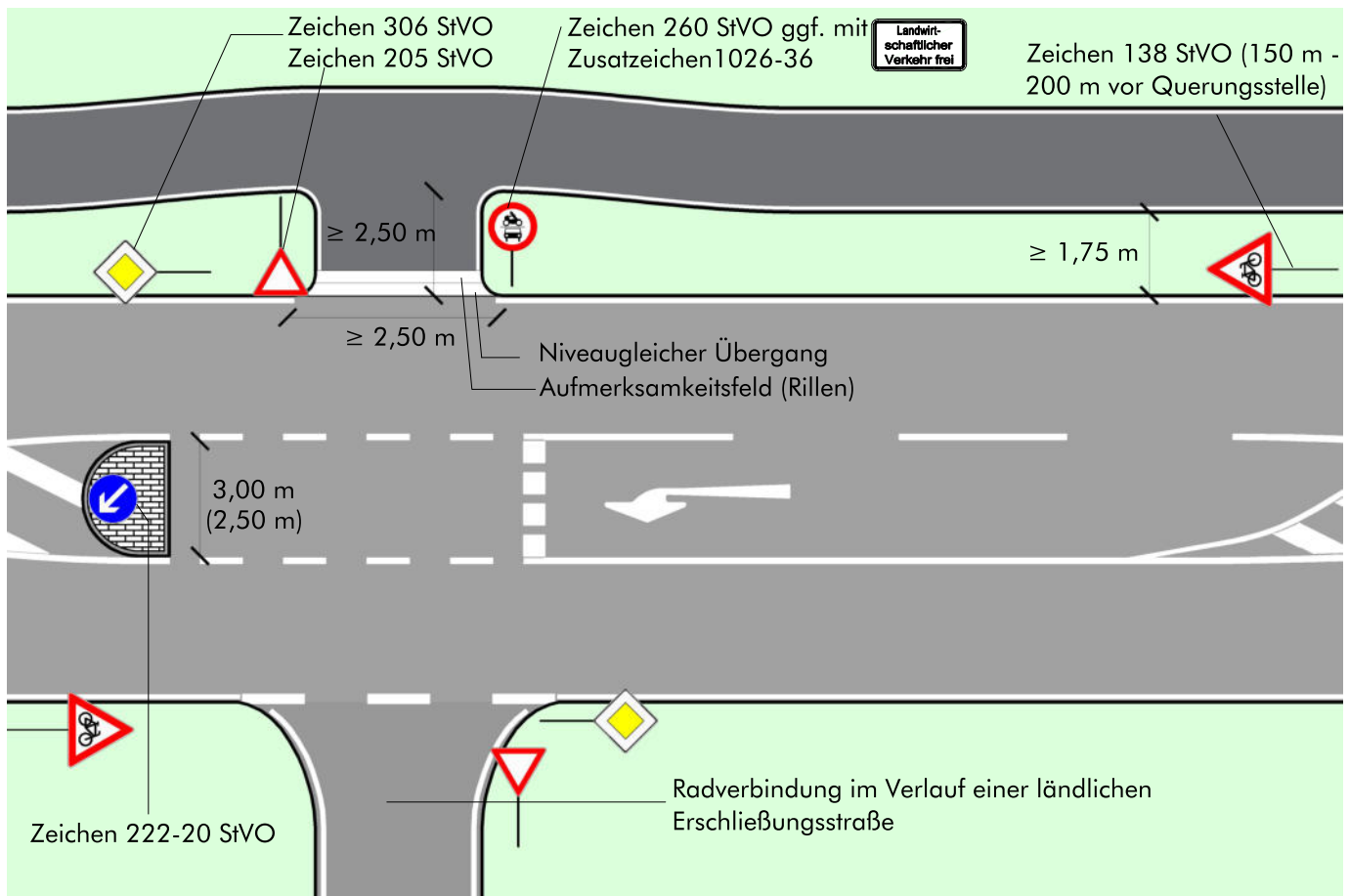
Anwendungsbereiche:

- Ein- und Abbiegen für den Radverkehr in zwei Zügen durch geteilte Mittelinsel

Hinweise:

- Der untere Inselkopf kann bei Bedarf überfahrbar ausgestaltet werden.
- Die Querungshilfe ist für den einbiegenden Radverkehr ab einer Breite von ca. 2,00 m nutzbar.
- Die Befahrbarkeit für große Fahrzeuge ist sicherzustellen.
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen

Querung einer übergeordneten Straße im Zuge einer Erschließungsstraße außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2

Anwendungsbereiche:

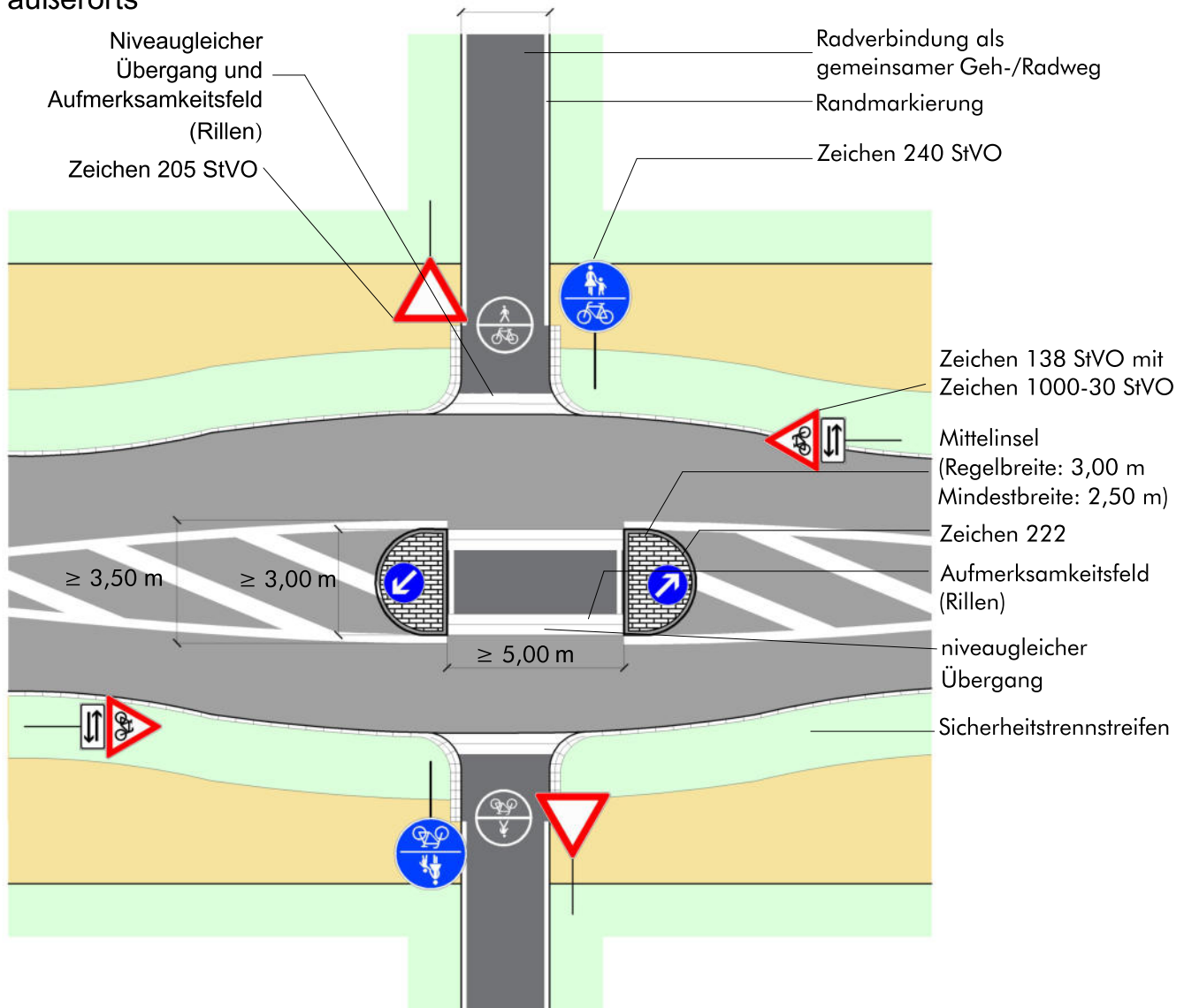
- Querungshilfe in Verbindung mit kurzem Linksabbiegefahrstreifen bei geringem Abbiegeverkehr.
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

Hinweise:

- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
- Die Verkehrsinsel am Beginn des Linksabbiegefahrstreifens kann überfahrbar ausgeführt werden.
- Im Falle einer angeordneten Benutzungspflicht ist der gemeinsame Geh-/Radweg mit Zeichen 240 StVO zu versehen.
- Wird auf dem begleitenden Weg der landwirtschaftliche Verkehr freigegeben, ist ein Nachweis der Schleppkurven für landwirtschaftliche Fahrzeuge erforderlich. Die genaue Position des Inselkopfes ist von der erforderlichen Schleppkurve abhängig.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Gemeinsamer Geh-/Radweg, Querung auf freier Strecke mit Querungshilfe

außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 2.2.5, Kapitel 9.4.2, Kapitel 10
- RAL (Ausgabe 2012), Kapitel 6.4.10

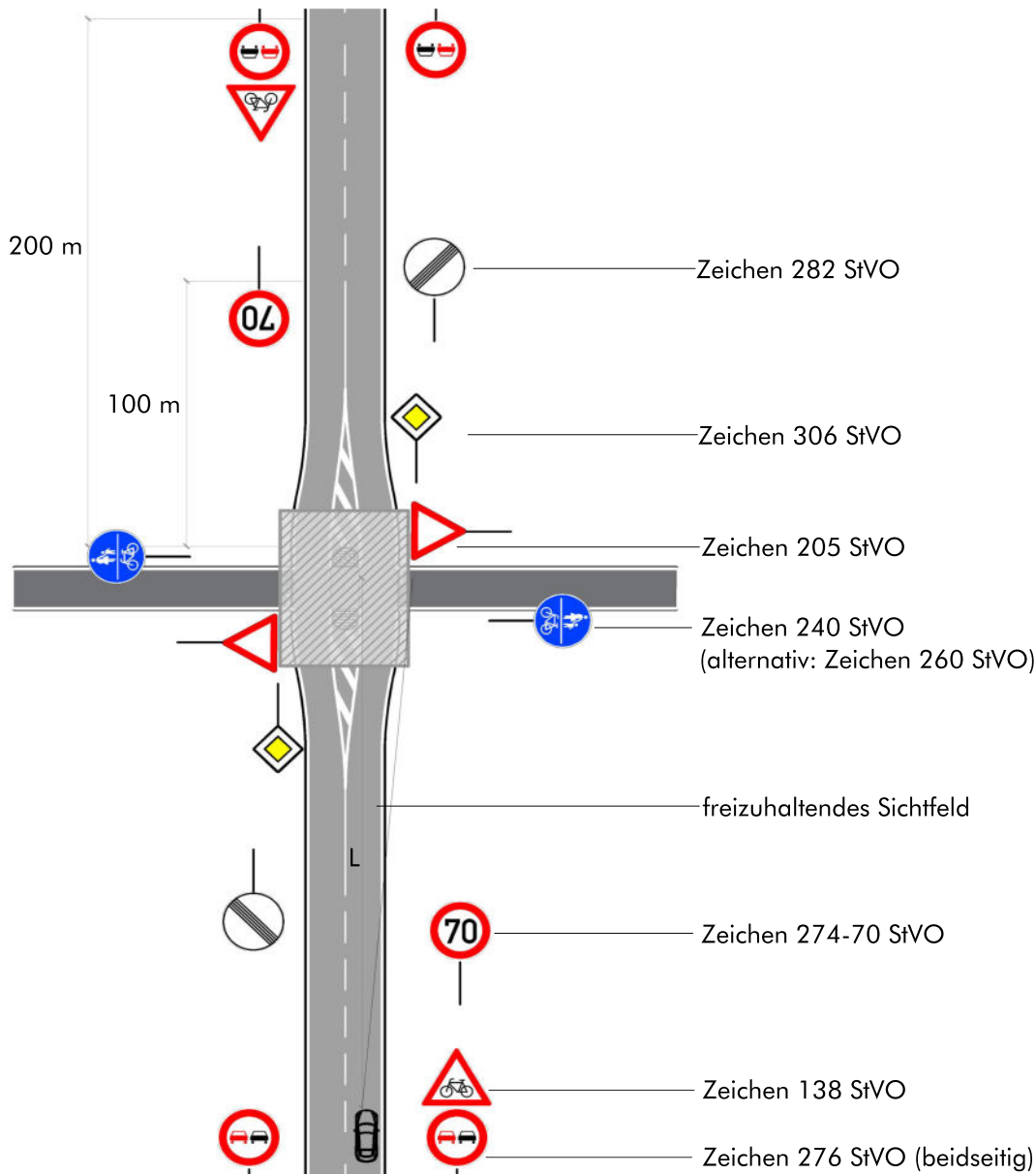
Anwendungsbereiche:

- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

Hinweise:

- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
- Aus beiden Näherungsrichtungen sind gute Sichtbeziehungen erforderlich und bei der Planung nachzuweisen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein, ggf. ist eine ortsfeste Beleuchtung zu prüfen.
- Für die verkehrsrechtliche Beschilderung der Querungsstelle sind die Empfehlungen gemäß QH-2 zu berücksichtigen. Das Sichtfeld ist sicherzustellen.
- Die Durchfahrtsbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Umfeld und Annäherungssituation einer Querungsstelle außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- RAL (Ausgabe 2012) Kapitel 6.4.10 und 6.6

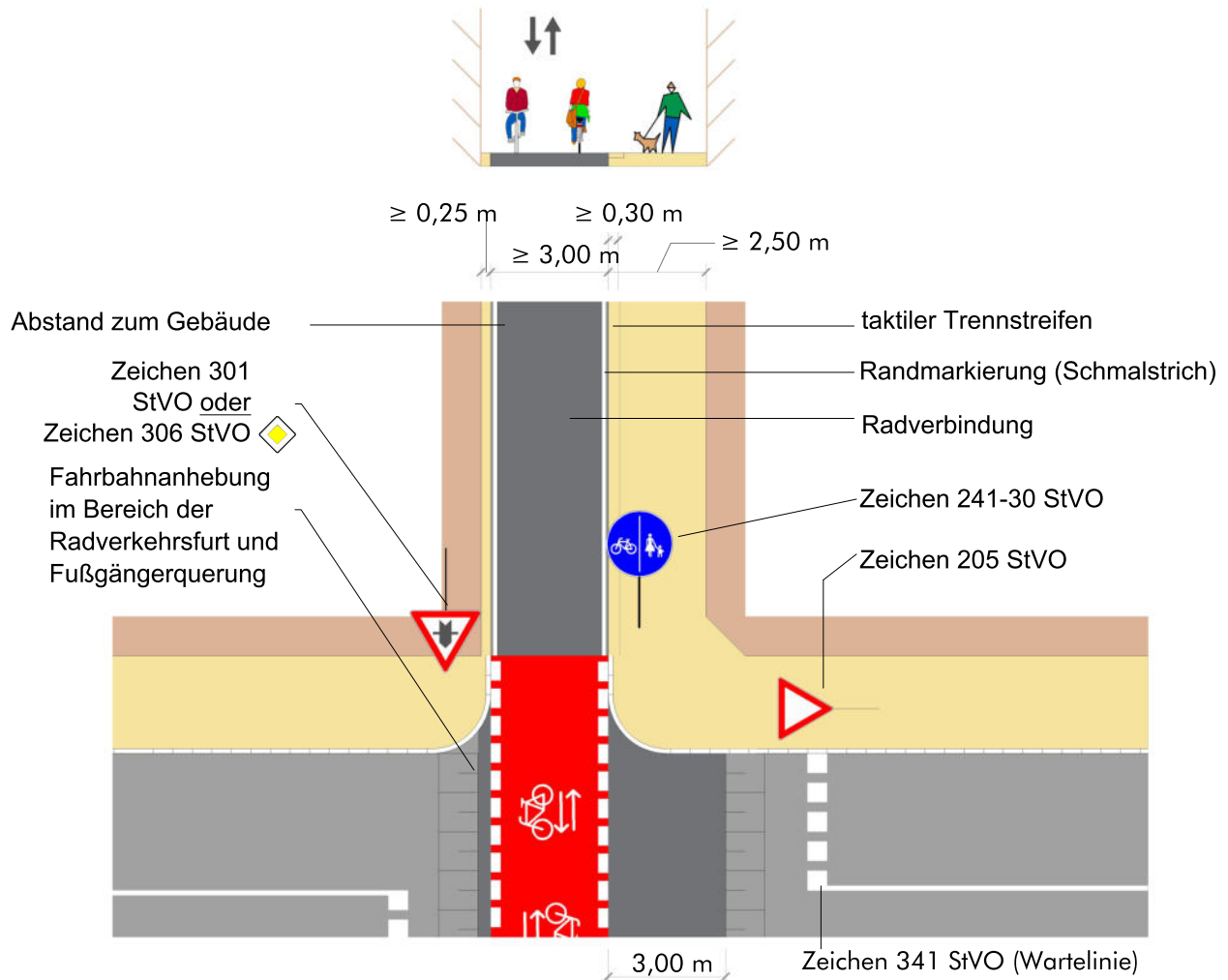
Anwendungsbereiche:

- Bei Querungen abseits von Verkehrsknotenpunkten
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

Hinweise:

- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
- Der Einsatz von Umlaufsperrern ist im Regelfall nicht zulässig, eine Nachrüstung erfolgt ggf. bei Unfallhäufung. Vorrangig ist die Musterlösung QH-3 einzusetzen.
- Aus beiden Annäherungsrichtungen sind gute Sichtverhältnisse erforderlich und bei der Planung nachzuweisen (siehe RAL (Ausgabe 2012) Kapitel 6.6).
- Die Querungsstelle muss Tag und Nacht für den Kraftfahrzeugverkehr gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Die erforderliche Schenkellänge L des Anfahrtsichtfeldes beträgt bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h 110m, bei 100 km/h 200m.

Selbstständige Führung (getrennter Geh-/Radweg) innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10

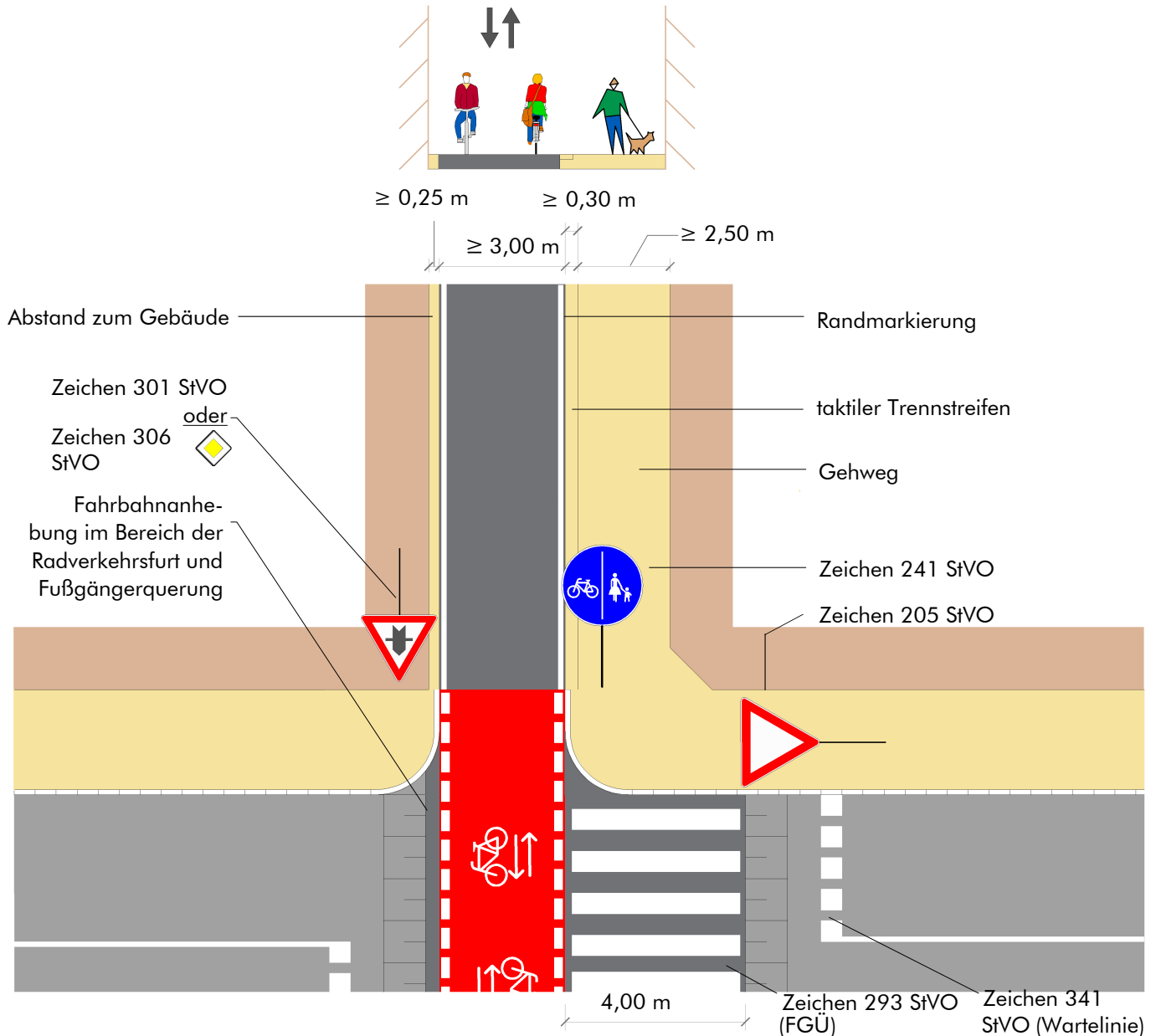
Anwendungsbereiche:

- Querung einer nicht-klassifizierten Straße (Kfz-Verkehrsstärke ≤ 3.000 Kfz / 24 h)
- Mittleres Fußgängeraufkommen (25-60 zu Fuß Gehende in der rechnerischen Spitzenstunde; für besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer gilt der halbierte Wert)

Hinweise:

- Es ist auf ausreichende Sichtbeziehungen zu achten
- Ist die Realisierung der Fahrbahnanhebung nicht möglich, so sollten Alternativen umgesetzt werden (Quermarkierungen, VZ 205 als Bodenmarkierung, Rüttelstreifen etc.)
- In gestalterisch sensiblen Bereichen und bei geringer Verkehrsbelastung (≤ 800 Kfz / 24 h) kann auf die Einfärbung verzichtet werden
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Beim Vorhandensein von Hauseingängen ist der Abstand zum Gebäude zu vergrößern
- Die Breite von Zweirichtungsradwegen kann bei straßenunabhängiger Führung auf 2,50 m reduziert werden (Ausschluss von Gefährdung durch Kfz-Verkehr)
- Kfz- und Radverkehrsströme sollten ungefähr gleich sein

Selbstständige Führung (getrennter Geh-/Radweg) innerorts



Regelungen:

Anwendungsbereiche:

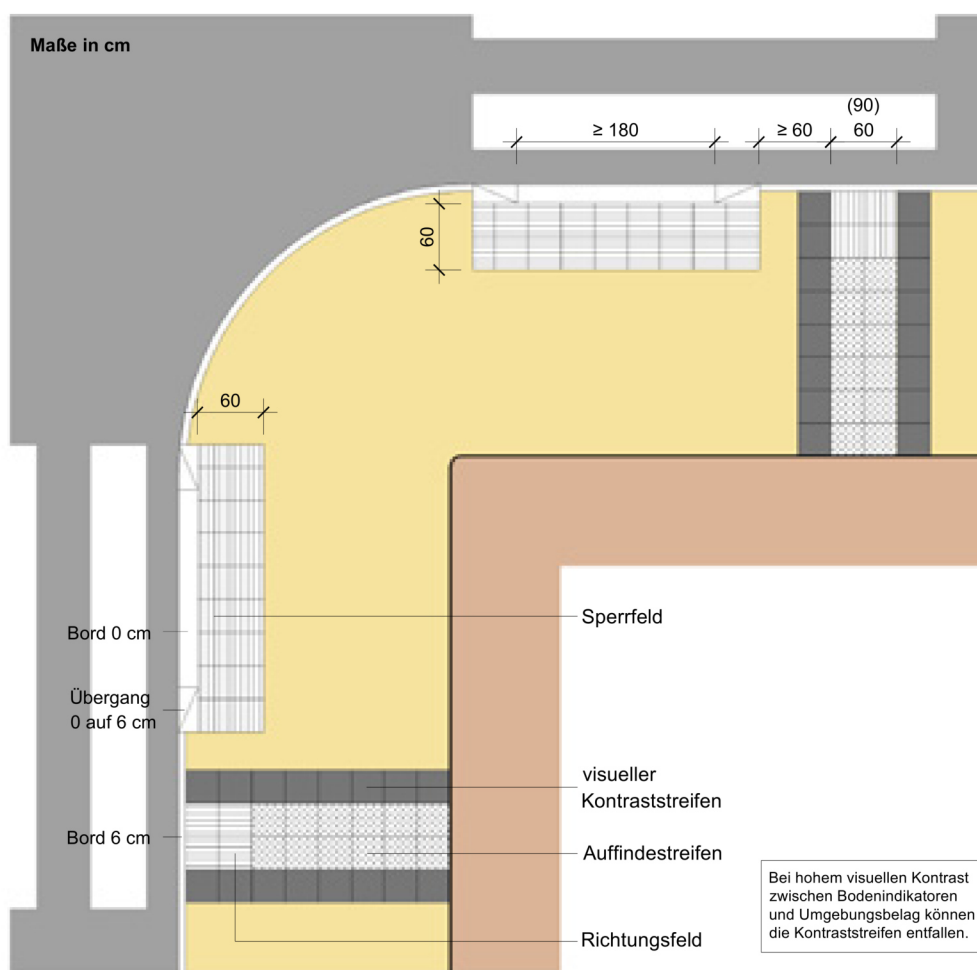
Hinweise:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10
- Querung einer untergeordneten Straße (Kfz-Verkehrsstärke ≤ 3.000 Kfz / 24 h)
- Hohes Fußgängeraufkommen (≥ 60 zu Fuß Gehende pro Stunde; für besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer gilt der halbierte Wert)
- Nicht anzuwenden bei Bundes- oder Landesstraßen
- Es ist auf ausreichende Sichtbeziehungen zu achten
- Ist die Realisierung der Fahrbahnanhebung nicht möglich, so sollten Alternativen umgesetzt werden (Quermarkierungen, VZ 205 als Bodenmarkierung, Rüttelstreifen etc.)
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Beim Vorhandensein von Hauseingängen ist der Abstand zum Gebäude zu vergrößern
- Kfz- und Radverkehrsströme sollten ungefähr gleich sein

MUSTERZEICHNUNGEN

Querungsstelle mit Überweg

Der Querungsbereich für blinde und sehbehinderte Menschen muss auf der kreuzungsabgewandten Seite liegen. Abstand zwischen Richtungs- und Sperrfeld ≥ 60 cm.



Hinweise

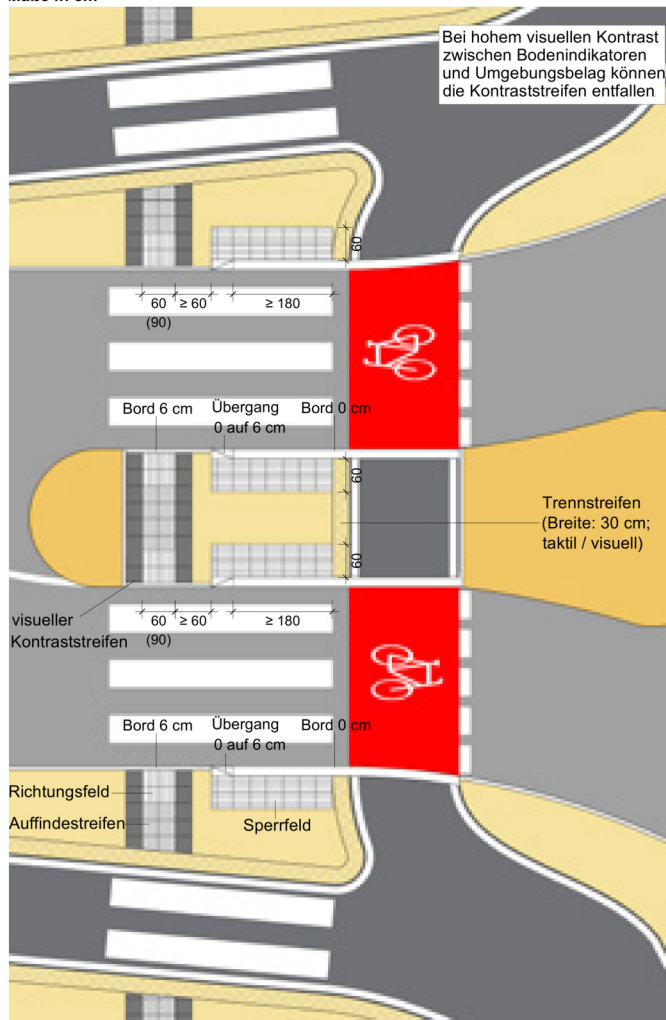
- Die Nullabsenkung (für Rollstuhl- und Rollator) liegt immer auf der kreuzungszugewandten Seite.
- Die Breite der Nullabsenkung ist gemäß DIN EN 17210 $\geq 1,80$ m (nach DIN 18040-3: 2014-12 noch $\geq 1,00$ m).
- Blinde und sehbehinderte Menschen werden vor der Nullabsenkung durch ein Sperrfeld gewarnt.
- Eine mit Zebrastreifen gesicherte Querung wird für blinde und sehbehinderte Menschen durch einen Auffindestreifen (Noppen) bis zum Richtungsfeld angezeigt.
- Die Rippen des Richtungsfeldes zeigen in Querungsrichtung.
- Der Bord vor dem Richtungsfeld hat eine Höhe von 6 cm, davon mindestens 4 cm senkrecht.
- Blinde Menschen müssen von der Nullabsenkung ferngehalten werden. Deshalb ist ihr Querungsbereich mindestens 60 cm vom Sperrfeld entfernt.
- Zwischen Fahrbahn und Gehweg oder Bord muss ein deutlicher visueller Kontrast vorhanden sein.

Querungsstellen am Kreisverkehr

Kreisverkehrsanlagen – soweit es sich nicht um Minikreisel handelt – bedeuten für Menschen mit Gehbehinderung meist große Umwege. Für blinde und sehbehinderte Menschen ist die Orientierung bei der Querung der Fahrbahnen besonders schwierig, da die Wegeführung am Kreisverkehr nicht rechtwinklig sein kann. Deshalb ist die Anordnung der Bodenindikatoren hier besonders wichtig. Die akustische Wahrnehmung von Fahrzeugen ist schwierig, weil Fahrzeuge, die dem Kreisel weiter folgen, nicht von Fahrzeugen unterscheidbar sind, die den Kreisel verlassen.

Alle Überquerungsstellen sollten als Überweg ausgebildet werden, sonst sind die Unterschiede der Vorfahrtsregel bei Ein- und Ausfahrt des Kreisels kaum transparent. Der Überweg sollte möglichst 5 m von der Kreiseleinfahrt zurückliegen, damit hinter der Warteposition gequert werden kann.

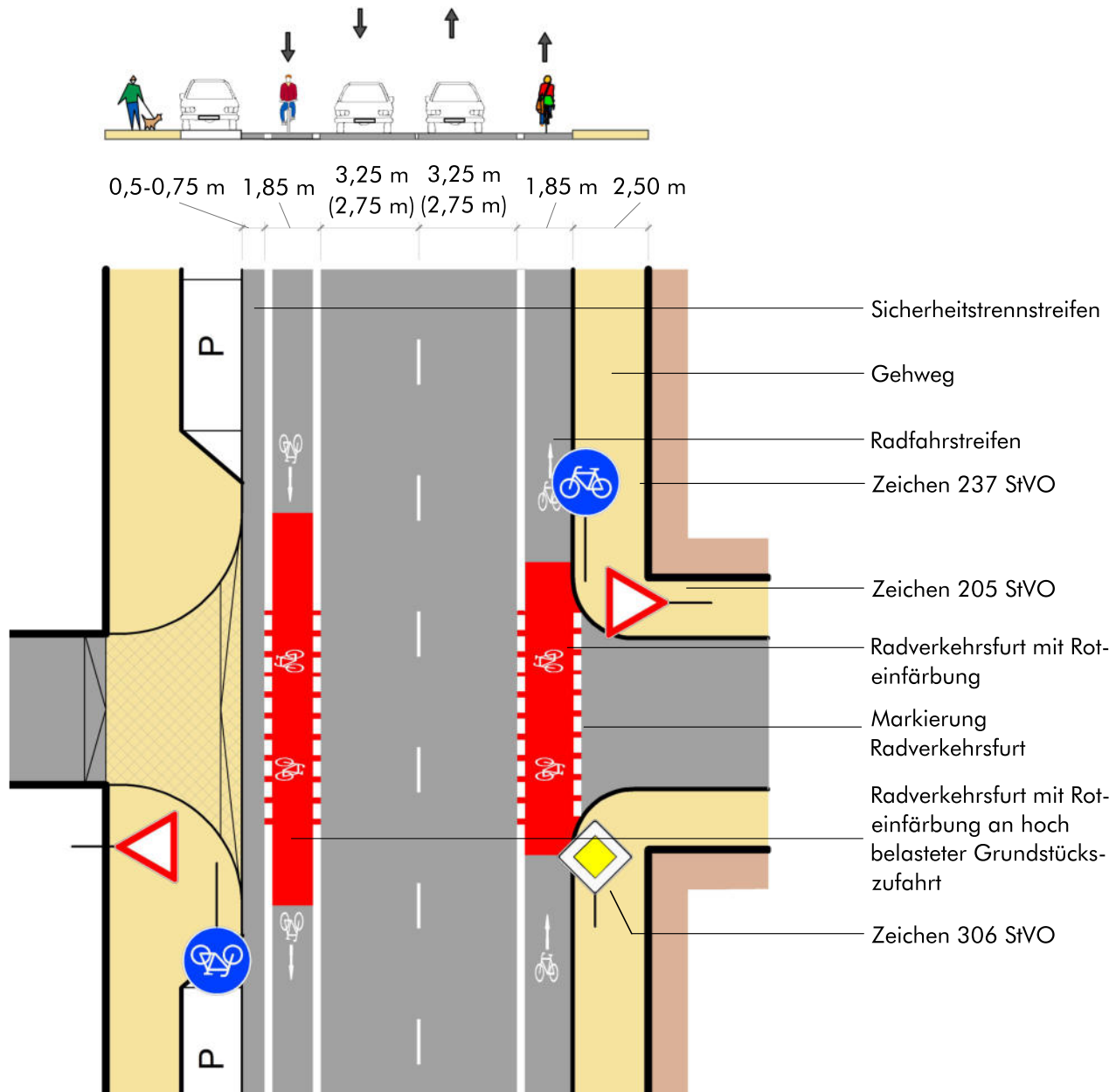
Maße in cm



Hinweise

- Die Nullabsenkung liegt immer auf der Seite zum Kreisverkehr.
- Die Breite der Nullabsenkung ist bei gesicherten Überquerungsstellen gemäß DIN EN 17210 $\geq 1,80$ m (nach DIN 18040-3: 2014-12 noch $\geq 1,00$ m). Bei ungesicherten Überquerungsstellen ist eine Breite von $\geq 1,00$ m ausreichend.
- Blinde und sehbehinderte Menschen werden vor der Nullabsenkung durch ein Sperrfeld gewarnt.
- Eine mit Zebrastreifen gesicherte Querung wird für blinde und sehbehinderte Menschen durch einen Auffindestreifen (Noppen) bis zum Richtungsfeld angezeigt.
- Die Rippen des Richtungsfeldes zeigen in Querungsrichtung.
- Der Bord vor dem Richtungsfeld hat eine Höhe von 6 cm, davon mindestens 4 cm senkrecht.
- Blinde müssen von der Nullabsenkung ferngehalten werden. Deshalb ist ihr Querungsbereich mindestens 60 cm vom Sperrfeld entfernt.
- Zwischen Fahrbahn und Gehweg oder Bord muss ein deutlicher visueller Kontrast vorhanden sein.
- Ist ein niveaugleicher Radweg vorhanden, wird er vom Gehbereich durch einen visuell und taktil wahrnehmbaren Trennstreifen von 30 cm Breite abgegrenzt.
- Der Auffindestreifen wird durch Radweg und Trennstreifen unterbrochen. Richtungsfelder sind vor den Trennstreifen nicht erforderlich.
- Ein Zebrastreifen auf dem Radweg schafft mehr Sicherheit für Querende.
- Die in der Musterzeichnung dargestellten Verkehrszeichen nach der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sind als Empfehlung zu verstehen und obliegen im Anwendungsfall der Entscheidung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde.

Führung auf Radfahrstreifen innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.3; RAST (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.7.4

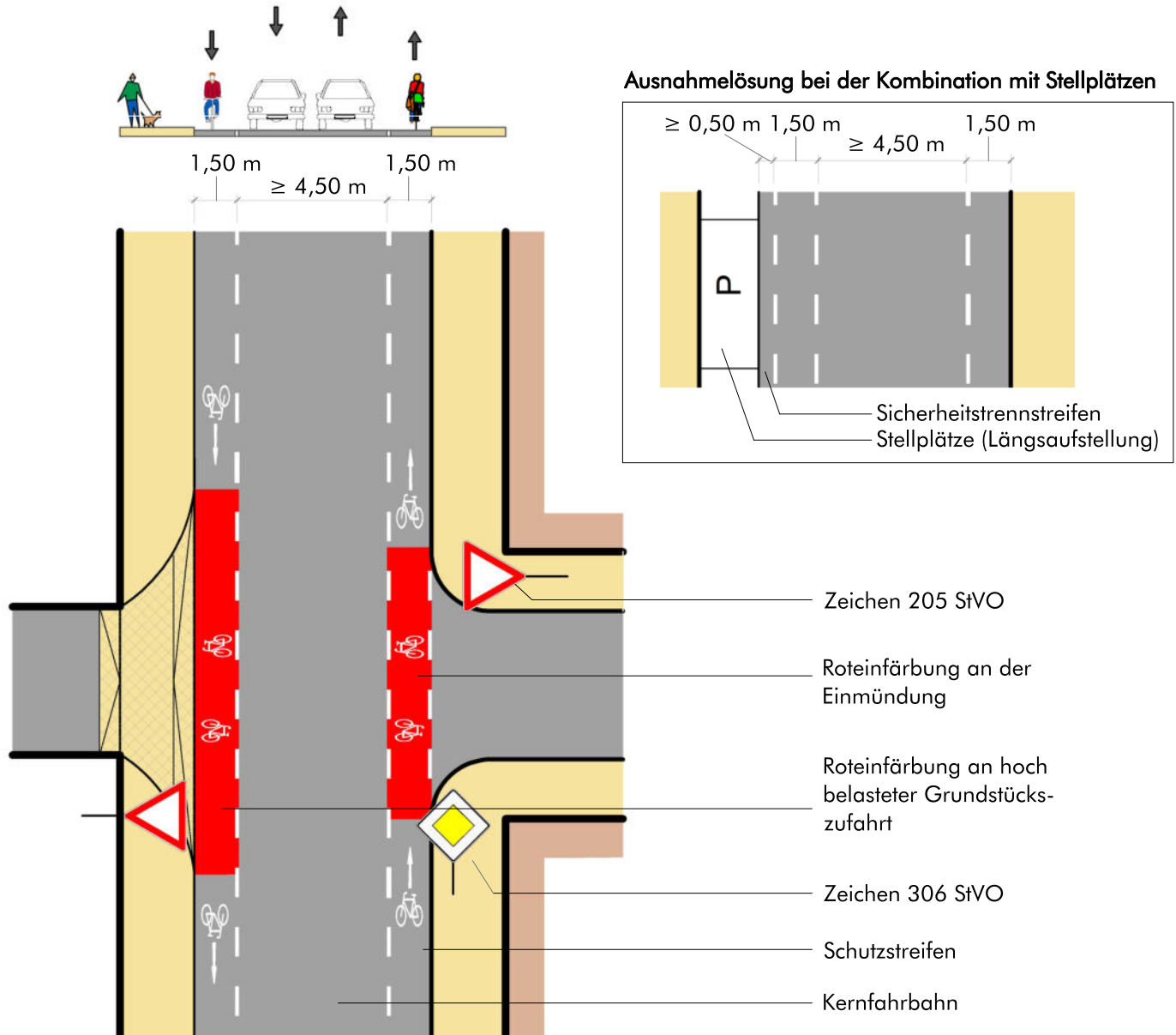
Anwendungsbereiche:

- Hauptverkehrsstraßen

Hinweise:

- Radfahrstreifen darf zum Ein- und Abbiegen und zum Erreichen von Parkständen von Kfz überquert werden
- Einfärbung der Radverkehrsurt bei Grundstückszufahrten mit hoher Belastung (z.B. Sammelgaragen, Supermärkte, Tankstellen etc.)
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Die Kombination mit Kurzzeitstellplätzen ist möglichst zu vermeiden

Führung auf Schutzstreifen innerorts bei beengten Verhältnissen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.2; RAST (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.7.3

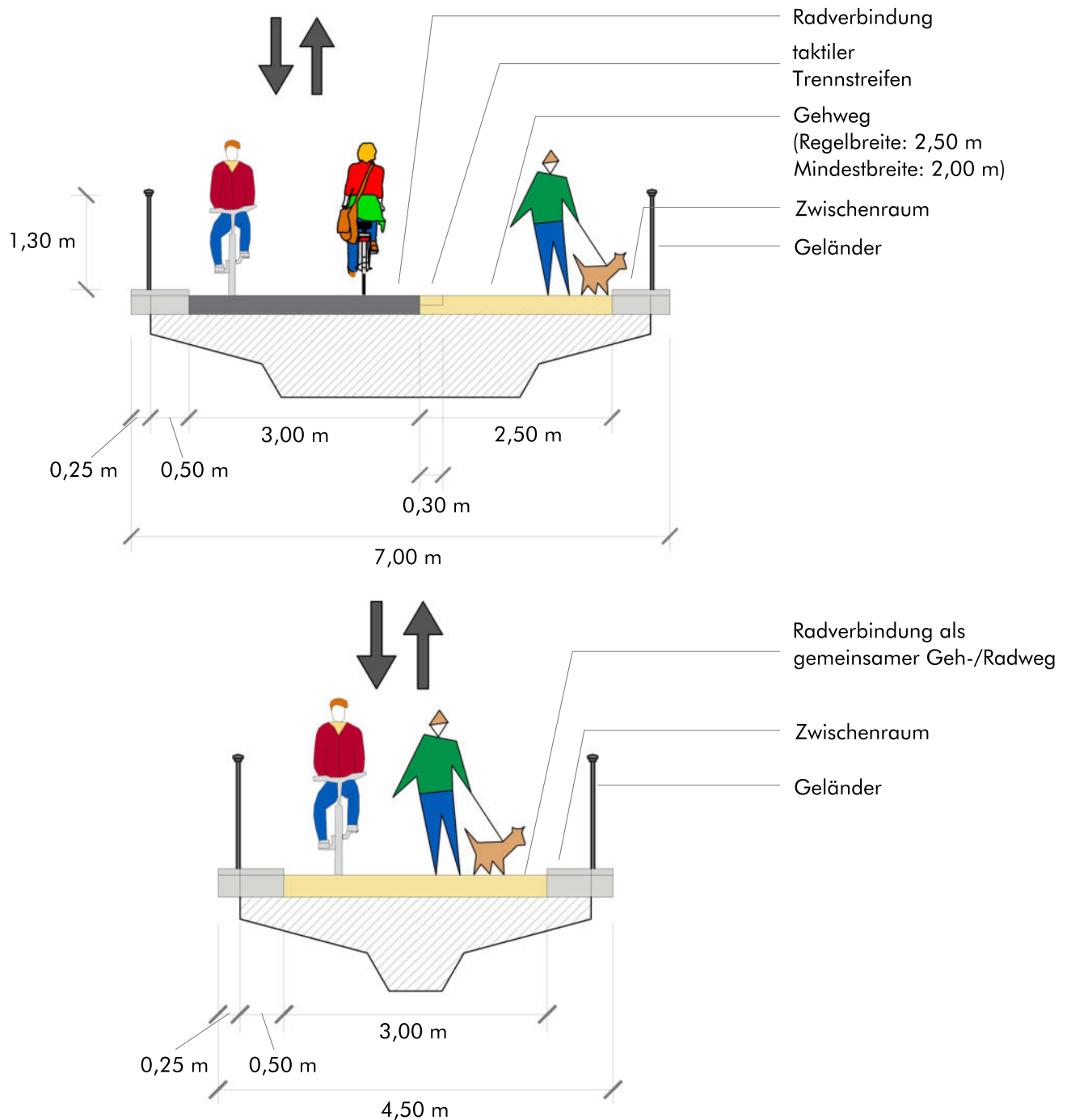
Anwendungsbereiche:

- Hauptverkehrsstraßen mit Belastungsbereich II nach ERA

Hinweise:

- Schutzstreifen darf zum Ein- und Abbiegen und zum Erreichen von Parkständen z. B. auf angrenzenden Grundstücken von Kfz überquert werden.
- Einfärbung der Radverkehrsfurt bei Grundstückszufahrten mit hoher Belastung (z. B. Sammelgaragen, Supermärkte, Tankstellen etc.)
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen.
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen.
- Sollten z. B. durch rückspringende Bebauung einzelne Parkstände vorhanden sein, ist ein Sicherheitsabstand von mehr als 0,50 m zu markieren (siehe Radfahrstreifen).
- Bei einer Kernfahrbahnbreite von 4,50 m darf es nur zu einer geringen Begegnungshäufigkeit mit LKW kommen.

Überführung innerorts/außerorts



Regelungen:

Anwendungsbereiche:

Hinweise:

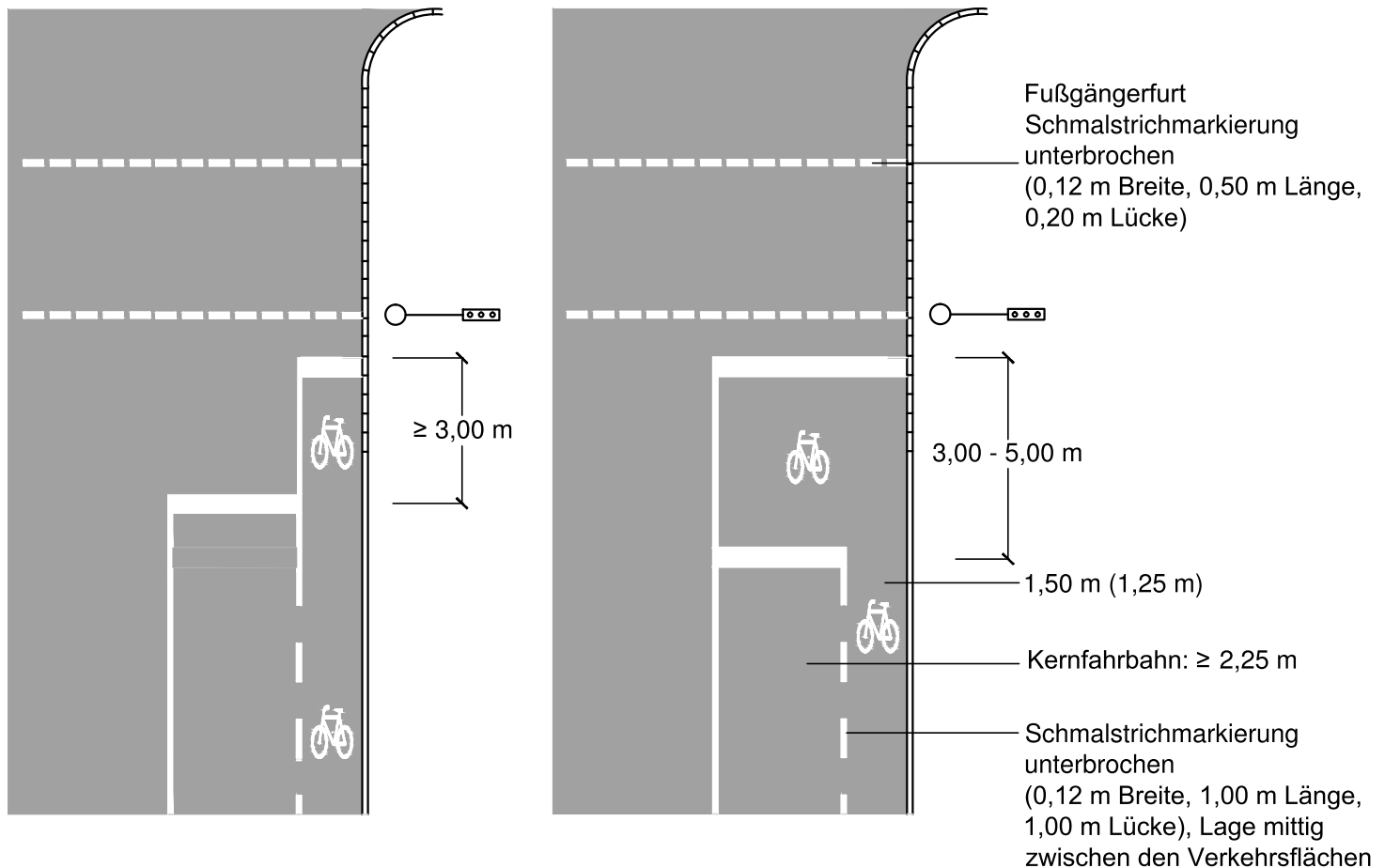
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 5.3, Überquerungsanlagen bei Unter- und Überführungen, Kapitel 11.11.11
- Querung von Eisenbahnstrecken, stark befahrenen Straßen, Gewässern und Geländeeinschnitten
- Bei straßenbegleitenden gemeinsamen Geh-/Radwegen außerorts mit hohem Fußverkehr kann das Gesamtmaß auf 4,00 m erhöht werden.
- Für die Rampen ist eine Längsneigung von 3 - 4 % anzustreben
- Die Längsneigung der Rampen darf 6 % nicht übersteigen
- Die Richtzeichnungen für Ingenieurbauwerke sind zu beachten

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Vorgezogene Haltlinie

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2 "Aufgeweiteter Radaufstellstreifen", "Vorgezogene Haltlinie"

Anwendungsbereiche:

Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellflächen möglich

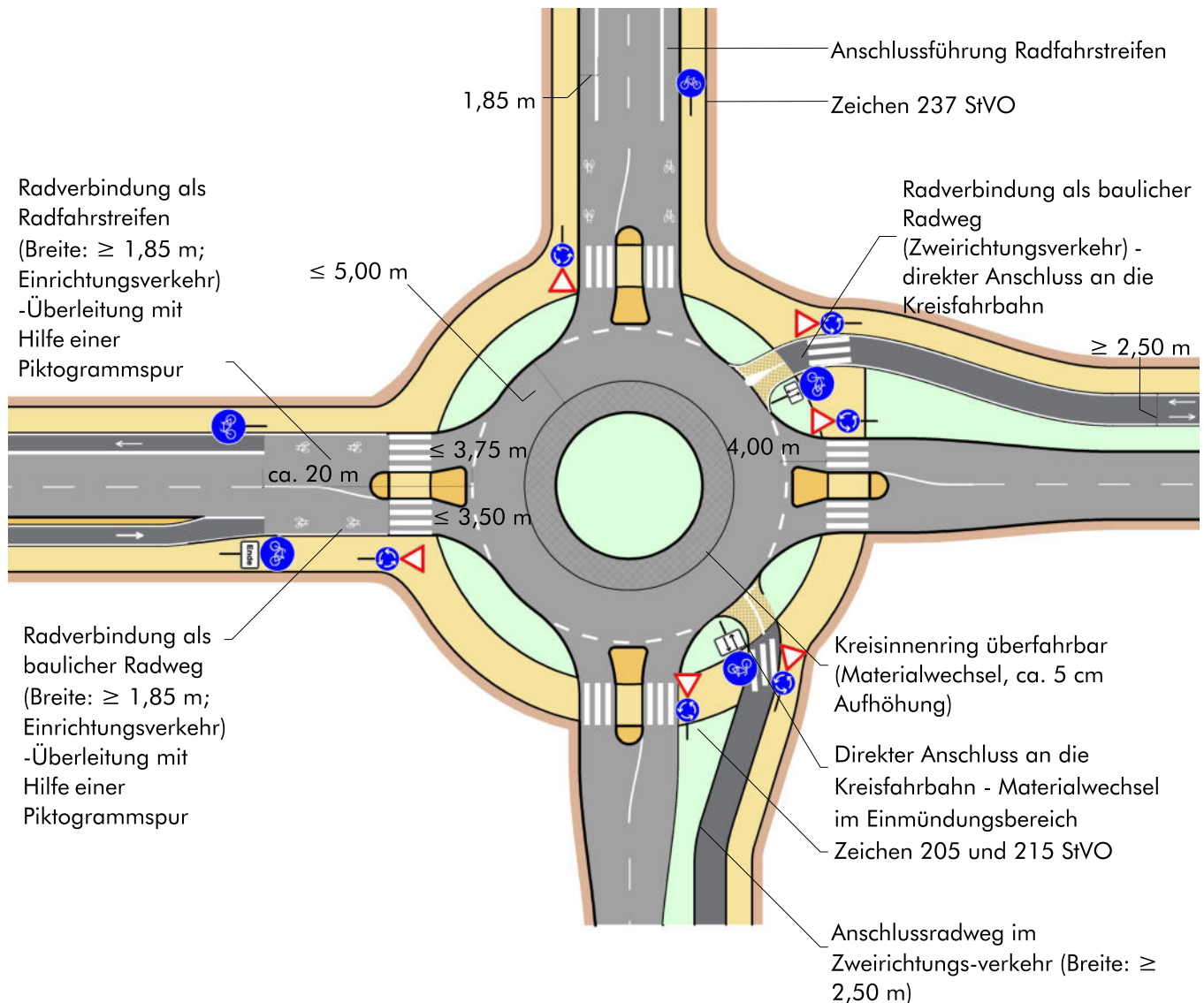


Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Musterblatt: 4.4-3
Stand: November 2017



Kompakter Kreisverkehr: Führung auf der Fahrbahn innerorts

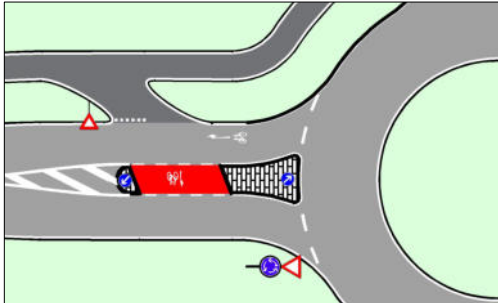


- Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3; RAST (Ausgabe 2006), Kapitel 6.3.5
- Anwendungsbereiche:**
- Radverbindungen an Kreisverkehren
 - Kfz-Knotenbelastung bis ca. 15.000 Kfz / 24 h als Summe aller Fahrzeuge in sämtlichen Zufahrten.
- Hinweise:**
- Die Musterlösung zeigt verschiedene Detaillösungen, die je nach Anwendungsfall miteinander kombiniert werden können
 - Führungsformen im Einrichtungsverkehr sind vor dem Kreisverkehr auf die Fahrbahn zu führen Führungsformen im Zweirichtungsverkehr werden direkt an die Kreisfahrbahn angeschlossen
 - Zu- und Ausfahrten sowie die Kreisfahrbahn sind so zu gestalten, dass Radfahrende nicht überholt werden können
 - Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen

Führung an einem Kreisverkehr außerorts

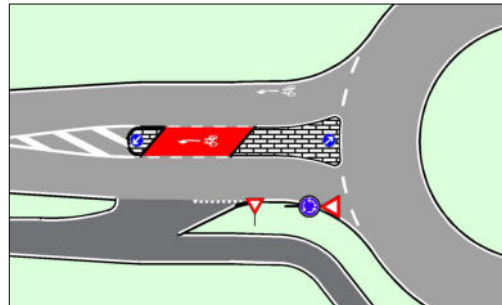
Überleitung auf die Fahrbahn

(Geh-/Radweg kommt linksseitig an)



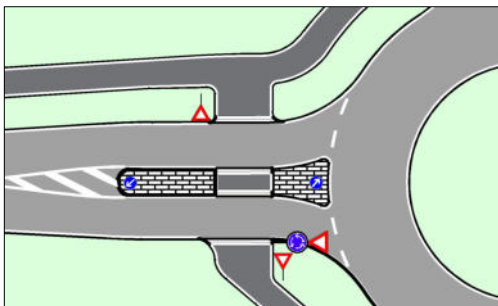
Überleitung auf die Fahrbahn

(Geh-/Radweg kommt rechtsseitig an)



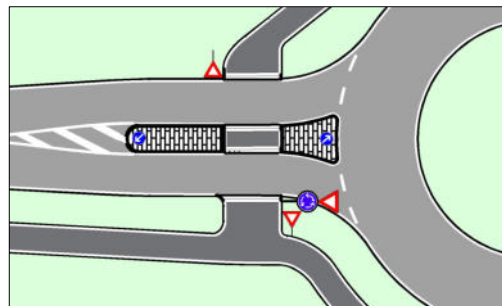
Wartepflichtige Querung bei kreisumlaufenden Geh-/Radwegen

(Geh-/Radweg kommt linksseitig an)



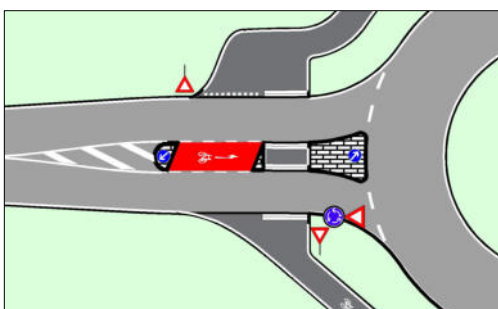
Wartepflichtige Querung bei kreisumlaufenden Geh-/Radwegen

(Geh-/Radweg kommt rechtsseitig an)



Überleitung auf einen kreisumlaufenden Radweg

(Radverkehr kommt auf der Fahrbahn an)



Regelungen:

- Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren (Ausgabe 2006), Kapitel 5.3
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 5.4

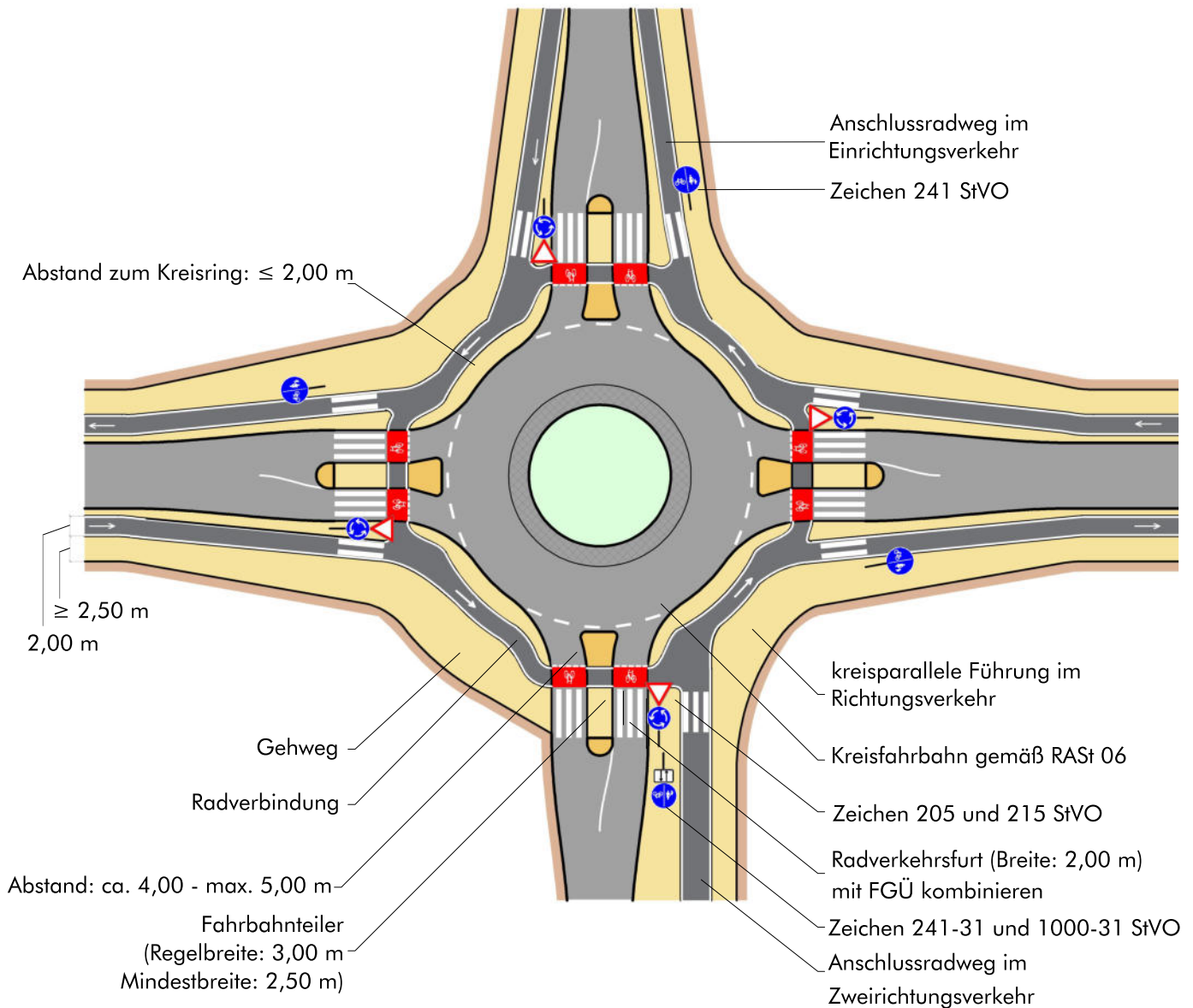
Anwendungs- bereiche:

- Gemeinsame Geh-/Radwege im Zweirichtungsbetrieb an Kreisverkehren außerorts
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

Hinweise:

- Bei kreisumlaufenden (gemeinsamen Geh-/Radwegen) ist der Radverkehr vorfahrrechtlich unterzuordnen. Die Markierung von Radverkehrsfurten ist nicht zulässig.
- Die gezeigten Zufahrtslösungen können je nach örtlicher Situation miteinander kombiniert werden.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen

Kompakter Kreisverkehr: Bevorrechtigte Führung auf umlaufenden Radwegen innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3; RAST (Ausgabe 2006), Kapitel 6.3.5

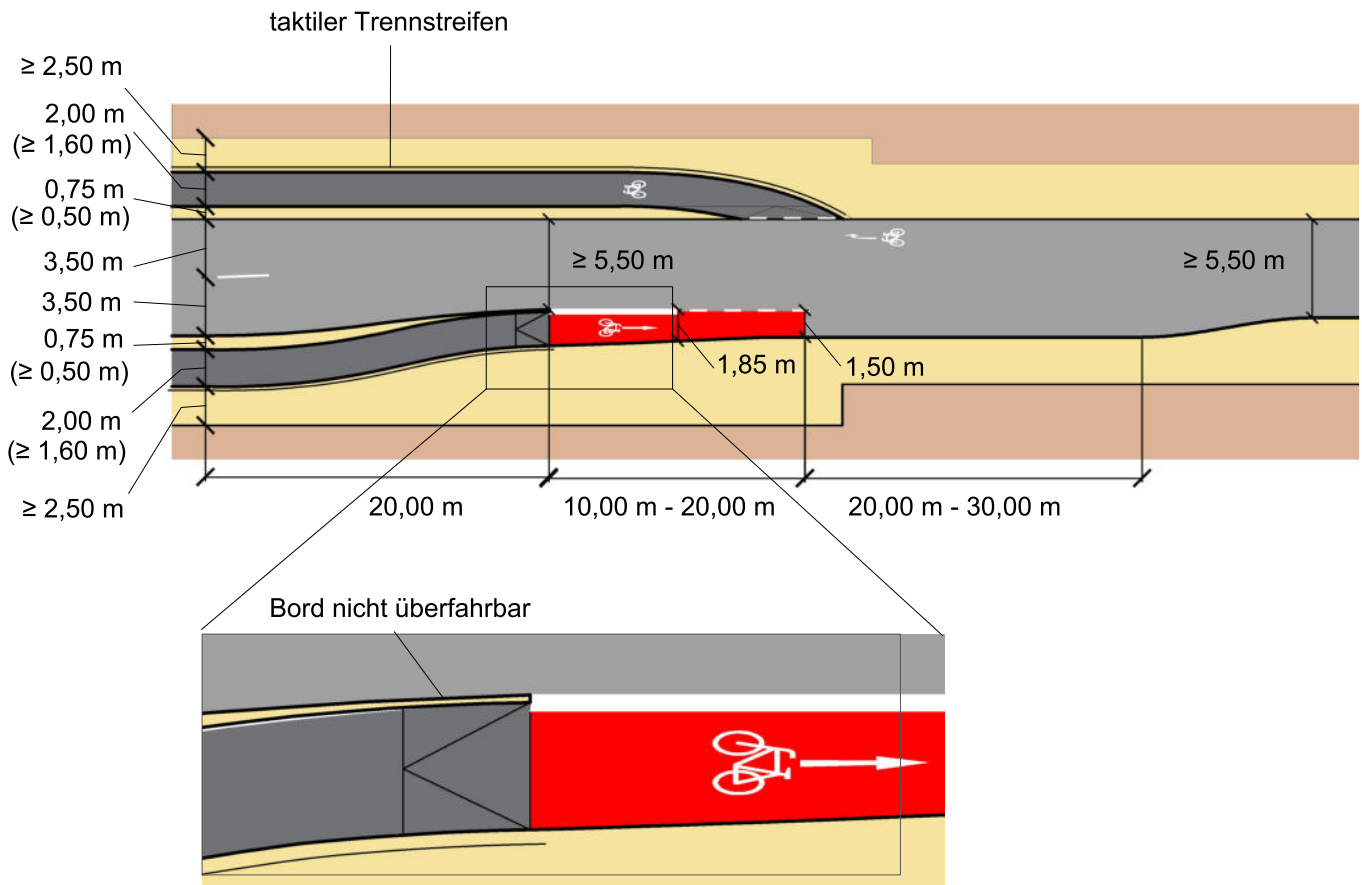
Anwendungsbereiche:

- Bauliche Radverbindungen an Kreisverkehren
- Einrichtungsverkehr, Führung im Seitenraum

Hinweise:

- Zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt einzufärben und mit Fahrradpiktogrammen zu versehen
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Die Leitelemente der Barrierefreiheit sind gemäß der HBVA auszuführen
- Zur Sicherung des Radverkehrs können Radverkehrsfurten an Zu- und Ausfahrten auch angehoben werden

Bauliches Ende eines Radweges mit Überleitung auf die Fahrbahn innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010) Kapitel 3.4 und 11.1.6

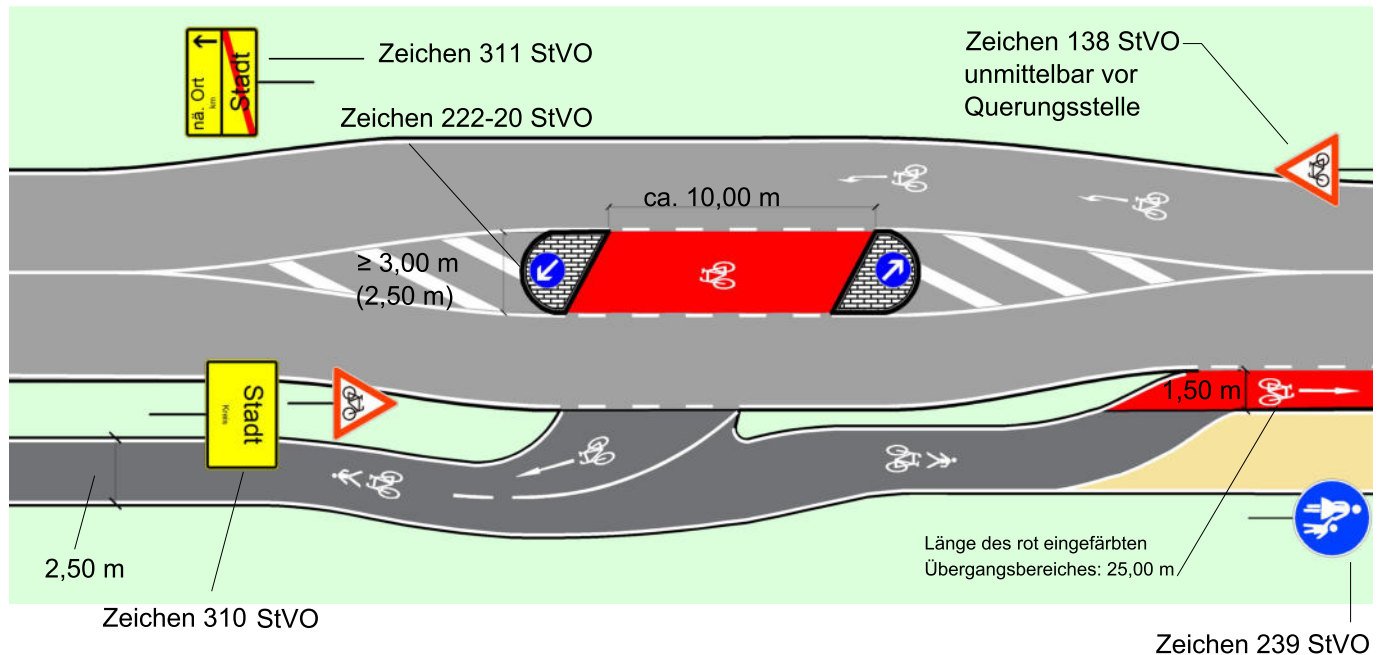
Anwendungsbereiche:

- Überführung eines Einrichtungsradschweges in einen Schutzstreifen oder in den Mischverkehr.

Hinweise:

- Ein baulich geschützter Übergang des auslaufenden Radweges ist gegenüber Markierungen zu bevorzugen.
- Eine Überleitung von der bzw. auf die Fahrbahn ist erforderlich, wenn sich die Benutzungspflicht im Verlauf baulich angelegter Einrichtungsradschweges ändert.
- Die rote Einfärbung ist optional. Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen.
- Die Rampenneigung sollte zwischen 4 % bis 6 % betragen.
- Die Verschwenkung darf aus Gründen der Sicherheit und der Akzeptanz nicht abrupt erfolgen. Das Verhältnis des Versatzes zur Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen.

Übergang eines einseitigen, gemeinsamen Geh-/Radweges in den Mischverkehr am Ortseingang ohne Querung Fußverkehr Übergangsbereich außerorts/innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3 und Kapitel 9.5
- RAL (Ausgabe 2012), Kapitel 6.4.10

Anwendungsbereiche:

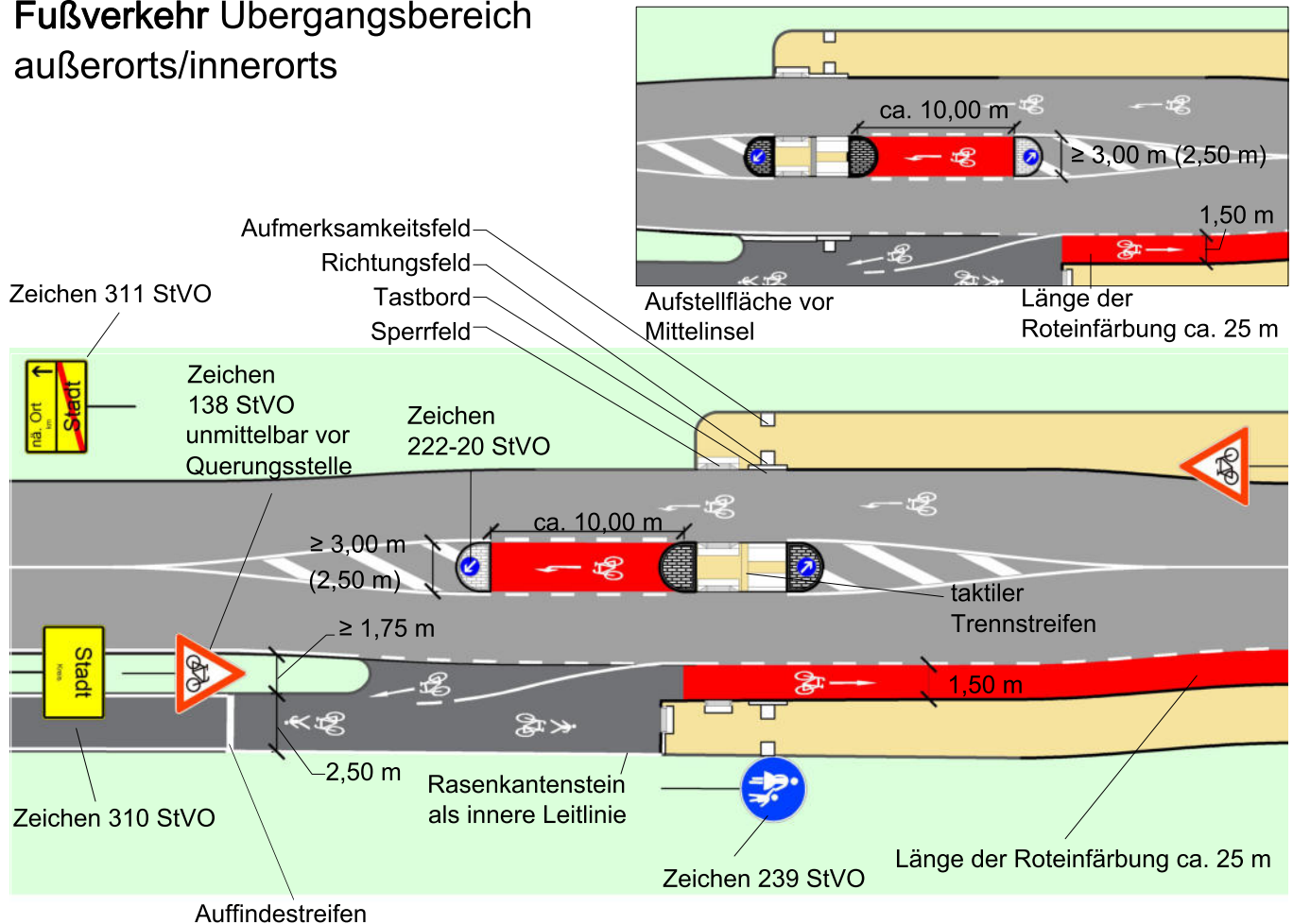
- Am Übergang von außerorts gemeinsam geführten Geh-/Radwegen in den Zweirichtungsverkehr in Mischverkehrsführung innerorts.

Hinweise:

- Der gleiche Anlagentyp kann auch bei einer angeordneten Benutzungspflicht angewendet werden.
- Eine fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr.
- Bei der Gestaltung der Mittelinseln ist darauf zu achten, dass keine Sichthindernisse entstehen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Die Ortstafel sollte sich vor der Querungsstelle befinden, damit die zulässige Höchstgeschwindigkeit dort maximal 50 km/h beträgt.
- Liegt die Querungsstelle außerorts, ist ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung vorzusehen.
- Um die Notwendigkeit des Ausbiegens des Radverkehrs anzukündigen, kann innerorts eine Beschilderung vorgesehen werden.
- Um eine Geschwindigkeitsdämpfung des Verkehrs auf der Fahrbahn zu erreichen, muss die Verziehung des Fahrstreifens mindestens etwa die Breite des Fahrstreifens betragen.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordföhrung und 3,75 m bei beidseitiger Bordföhrung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Übergang eines einseitigen, gemeinsamen Geh-/Radweges in den Mischverkehr am Ortseingang mit Querung

Fußverkehr Übergangsbereich
außerorts/innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 und Kapitel 4.3
- RAL (Ausgabe 2012), Kapitel 6.4.10
- Leitfaden Unbehinderte Mobilität der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung

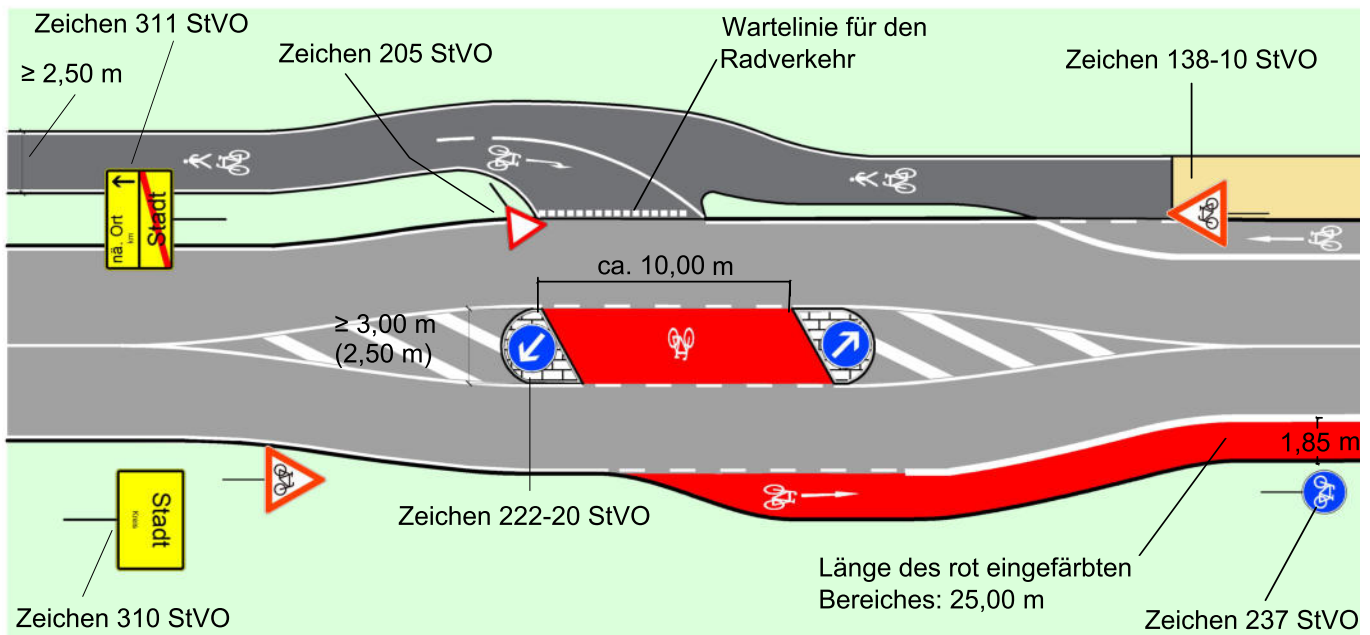
Anwendungsbereiche:

- Im Ortseingangsbereich beim Übergang zwischen dem Schutzstreifen / der Fahrbahn (innerorts) und einseitigem Zweirichtungsradweg (außerorts).

Hinweise:

- Der gleiche Anlagentyp kann auch bei einer angeordneten Benutzungspflicht angewendet werden.
- Die Ortstafel sollte sich vor der Querungsstelle befinden, damit die zulässige Höchstgeschwindigkeit dort maximal 50 km/h beträgt.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Die Führung von Sehbehinderten von außerorts kommend, erfolgt entlang der inneren Leitlinie.
- Um eine Geschwindigkeitsdämpfung des Verkehrs auf der Fahrbahn zu erreichen, muss die Verziehung des Fahrstreifens mindestens etwa die Breite des Fahrstreifens betragen.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen.

Übergang eines einseitigen, gemeinsamen Geh-/Radweges auf einen Radfahrstreifen am Ortseingang ohne Querung Fußverkehr Übergangsbereich außerorts/innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- RAL (Ausgabe 2012), Kapitel 6.4.10

Anwendungsbereiche:

- Sicherung des Übergangs des innerörtlichen Zweirichtungsbetriebs mit Radfahrstreifen in einen gemeinsamen Geh-/Radweg.

Hinweise:

- Eine fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr.
- Bei der Gestaltung der Mittelinseln ist darauf zu achten, dass keine Sichthindernisse entstehen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Die Ortstafel sollte sich vor der Querungsstelle befinden, damit die zulässige Höchstgeschwindigkeit dort maximal 50 km/h beträgt.
- Um eine Geschwindigkeitsdämpfung des Verkehrs auf der Fahrbahn zu erreichen, muss die Verziehung des Fahrstreifens mindestens etwa die Breite des Fahrstreifens betragen.
- Die Durchfahrbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen



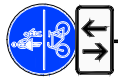
Zeichen 237 StVO, *
Zeichen 1000-31 StVO

oder



Zeichen 241 StVO, *
Zeichen 1000-31 StVO

oder



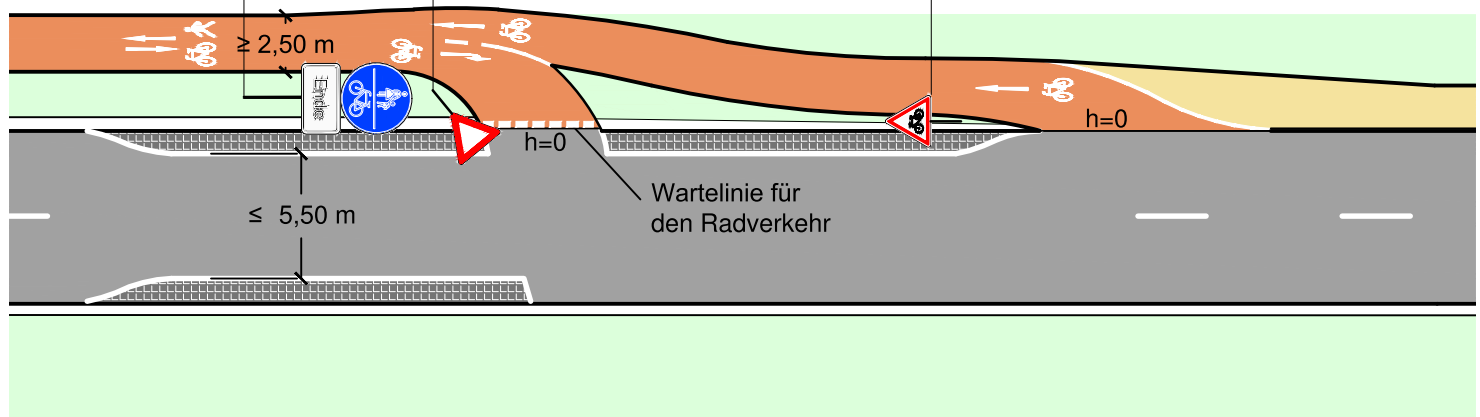
Zeichen 240 StVO,
Zeichen 1000-31 StVO

= häufigste Anwendung

Zeichen 240 StVO,
Zeichen 1012-31 StVO

Zeichen 205 StVO

- Zeichen 138-10 StVO



* Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- am Übergang von außerorts zu innerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterlösung 9.5-2
- bauliche Ausführung
- Einengung auch über Markierung denkbar
- es ist zu prüfen, ob auch von außerorts kommend der Übergang mit Zeichen 138-10 StVO (Radfahrer)  und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- Zugunsten einer hohen Akzeptanz und Sicherheit darf die Verschwenkung nicht abrupt erfolgen; das Verhältnis Versatz : Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen



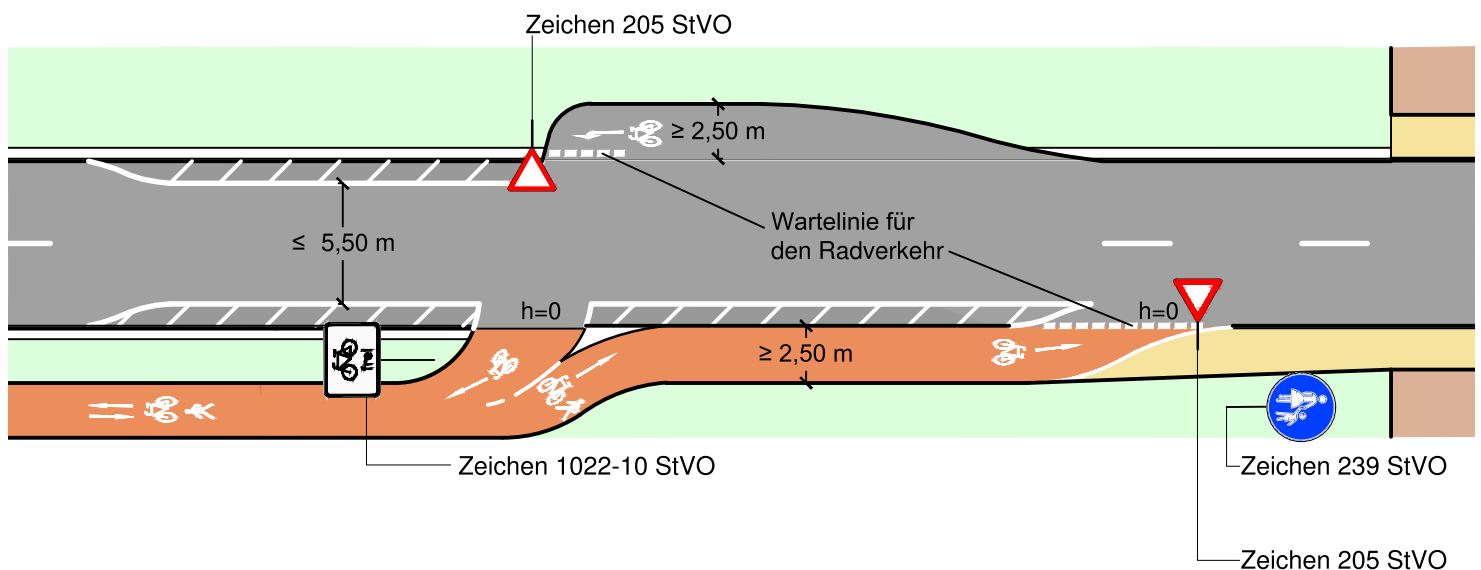
Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Musterblatt: 9.5-1
Stand: November 2017



**NEUE
MOBILITÄT**
bewegt nachhaltig

Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel Querungsbedarf am Radweganfang, Benutzungsrecht



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von nicht benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Richtungsbetrieb zu Zweirichtungsbetrieb
- am Übergang von innerorts zu außerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- mit Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-7
- Ausführung als Markierungslösung
- Einengung auch über bauliche Ausführung denkbar
- es ist zu prüfen, ob der Übergang mit Zeichen 138 StVO (Radfahrer)  und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- durch Zeichen 1022-10  ohne Kombination mit Zeichen 239  ist keine Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben
- die Anordnung von Zeichen 1022-10 ohne Zeichen 239 ist innerorts und außerorts möglich

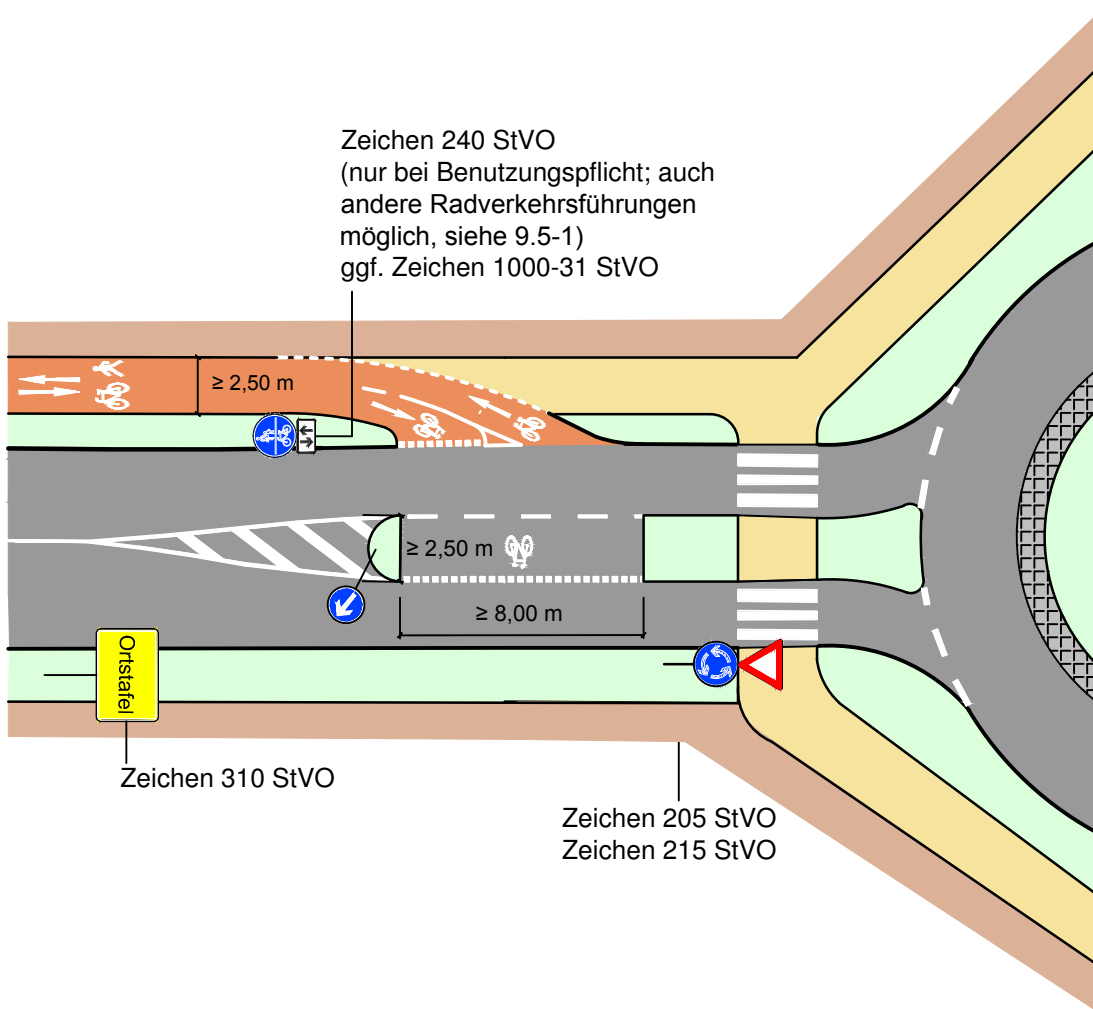


Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Musterblatt: 9.5-8
Stand: November 2017



Auflösung Zweirichtungsradweg vor Kreisverkehr Querungsbedarf am Radwegende



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5 und 9.5

Anwendungsbereiche:

- Auflösung eines Zweirichtungsradweges am Ortsrand vor Kreisverkehr
- Lage des Kreisverkehrs innerorts
- Führung des Radverkehrs über die Kreisfahrbahn

Hinweise:

- als Richtwert für die Führung des Radverkehrs im Kreisverkehr werden < 15.000 Kfz/24 h angegeben
- bei höherer Kfz-Belastung sollte eine Führung über die Nebenanlagen geprüft werden (siehe Musterblatt 4.5-2)
- fahrdynamische Gestaltung: eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr

ML: Unbefestigten Weg ausbauen (UWA)

Situation:

Bei diesem Weg handelt es sich z.B. um einen unbefestigten Pfad, einen unbefestigten forst- oder landwirtschaftlich genutzten Weg oder einen Wiesenweg. Wege ohne befestigte Oberfläche sind für Radverkehr grundsätzlich ungeeignet. Während oder nach Niederschlag sind Oberflächen von unbefestigten Wegen aufgeweicht und unbefahrbar. Unbefestigte Wege führen zu erhöhtem Verschleiß am Fahrrad und zu Verschmutzung der Kleidung. Räumen und Reinigen der Wege ist nicht möglich. Ein ganzjähriges Befahren der Wege und eine nachhaltige Entlastung anderer Verkehrsträger (Kfz-Verkehr, ÖPNV) ist nicht erreichbar.



Abb. 1: Unbefestigter Wiesenweg

Maßnahme:

- Asphaltieren oder alternativ befestigen (bspw. Basaltstein/Spezialsande - siehe Hinweise)
- Breite möglichst 3,00 m, mindestens jedoch 2,50 m
- Bei landwirtschaftlicher Nutzung ist eine Breite von 3,50 m vorzusehen
- Fahrdynamische Linienführung, kleine Kurvenradien vermeiden
- Reflektierende Randmarkierungen



Abb. 2: Asphaltierter Geh- und Radweg mit fahrdynamischer Linienführung und Randmarkierungen

Hinweis:

Durch den Einsatz herkömmlicher Asphaltdeckschichten bei Radwegen werden im Vergleich zum natürlichen Wasserhaushalt keine Negativveränderungen festgestellt.¹ Durch eine helle Einfärbung der Asphaltdeckschicht kann auch die unter anderem durch Abstrahlung von Hitze entstehende Barrierewirkung für Kleinstlebewesen vermieden werden. Es können alternative Deckschichten eingesetzt werden. Bewährt haben sich beispielsweise wasserdurchlässige Deckschichten aus einem Gemisch von Basaltstein und Spezialsanden.



Abb. 3-4: Alternative asphaltähnliche Oberflächen aus Basaltstein und Spezialsanden (Quelle: BioSi Balastan®, Schweizer Ideen-Werkstatt) / Abb. 5: Heller Split-Mastix-Asphalt

¹ Überprüfung der Vergleichbarkeit von bodenmechanischen Eigenschaften natürlicher Böden mit Radwegekonstruktion in naturnahen Bereichen, Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin, 2009

ML: VDS_01 - Sackgasse als durchlässig kennzeichnen

Situation:

Verkehrszeichen sind häufig auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet und werden in Folge dessen von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden nicht oder nur bedingt beachtet.

Maßnahme:

Bei Sackgassen besteht die Möglichkeit, diese für Fuß- und Radverkehr als "durchlässig" zu kennzeichnen. Durchlässig bedeutet in diesem Zusammenhang, dass Radfahrende und / oder zu Fuß Gehende im Gegensatz zum Kfz-Verkehr die Sackgasse passieren können.



Durchlässige Sackgasse in Frankfurt am Main

Angestrebte Wirkung:

- Kennzeichnung der Durchlässigkeit von Sackgassen für Rad- und Fußverkehr
- Generelle Verlässlichkeit von Verkehrszeichen für alle Verkehrsteilnehmenden und dadurch Erreichung einer höheren Regel-Akzeptanz durch Radfahrende

Hinweise:

Übliche Mängel an durchlässigen Sackgassen sind fehlende Bordsteinabsenkungen oder Gefahren und Hindernisse durch ordnungswidrig abgestellte aber geduldete Pkw. Dies ist im Zuge der Kennzeichnung durchlässiger Sackgassen zu prüfen.



VZ357-50



VZ357-51



VZ357-52

ML: 3.4 - Verbot für Fahrzeuge aller Art Maßnahmentyp VVS

Situation:

Verkehrszeichen sind häufig auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet und werden in Folge dessen von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden nicht oder nur bedingt beachtet. Um dem entgegenzuwirken, ist es wichtig, Verkehrszeichen auch an die Belange des Rad- und Fußverkehrs anzupassen. Bei dem Verkehrszeichen VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art, sind Radfahrende von der Nutzung ausgeschlossen, da Fahrräder als Fahrzeuge gelten.

Maßnahme:

Radverkehr muss bei bestehenden VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art, freigegeben werden. Dies kann entweder durch Zusatzzeichen VZ 1022-10 oder durch den Austausch des VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art, durch VZ 260 - Verbot für Kraftfahrzeuge, erfolgen.

Angestrebte Wirkung:

- Legalisierung des Radfahrens auf den betroffenen Wegen und Straßen.
- Generelle Verlässlichkeit von Verkehrszeichen für alle Verkehrsteilnehmenden und dadurch Erreichung einer höheren Regel-Akzeptanz durch Radfahrende.

Hinweise:

Da in der Praxis häufig weitere Nutzungen wie etwa land- und forstwirtschaftlicher Verkehr erlaubt sind und dies nur durch Zusatzzeichen erfolgen kann, wird empfohlen, den Radverkehr durch den Austausch des VZ 250 durch VZ 260 freizugeben. Dadurch kann die Anzahl an Schildern reduziert werden und es entstehen keine Probleme mit Lichtraumprofil und Standfestigkeit der Schilderpfosten.

Weiter ist bei forst- oder landwirtschaftlichen Wegen durch eine explizite Freigabe des Radverkehrs durch Zusatzzeichen 1022-10 eher eine Verkehrssicherungspflicht abzuleiten.



VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art im Alb-Donau-Kreis



Abbildungen: VZ 250 -
Verbot für Fahrzeuge aller Art +
Zusatzzeichen 1022-10 - Radfahrer frei



Abbildungen: VZ 260 -
Verbot für Kraftfahrzeuge +
Zusatzzeichen 1022-10 - Radfahrer frei