

Abschlussbericht



Radverkehrskonzept Friedrichsdorf 2018

Auftraggeber:



Magistrat der Stadt Friedrichsdorf

Stadtplanungs-, Umwelt- und Hochbauamt

Hugenottenstraße 55

61381 Friedrichsdorf

Bearbeitung:

Dipl.-Geogr. Karoline Kruczynski

M. Eng. Paul Fremer

B. Sc. Thorsten Zobel

Radverkehr-Konzept

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 – 904 342 01

Fax: 069 – 904 342 02

E-Mail: kontakt@radverkehr-konzept.de

Homepage: www.radverkehr-konzept.de



Frankfurt am Main, Juni 2018

Inhalt

1	Hintergrund	1
1.1	Ziele	1
1.2	Ausgangslage.....	1
1.3	Gesetzliche Grundlagen	2
1.4	Planungsraum und Planungstiefe	3
2	Vorgehensweise.....	4
2.1	Projektablauf.....	4
2.2	Steuerungsgruppe und Akteursbeteiligung	5
2.3	Beteiligung der Bürgerschaft	6
3	Entwicklung Radverkehrsnetz	7
3.1	Herleitung Radverkehrsnetz	7
3.2	Netzsystematik.....	8
3.3	Zielnetz Radverkehr 2030	9
4	Infrastrukturelle Maßnahmen	9
4.1	Hintergrund.....	9
4.2	Grundsätze Radverkehrsplanung.....	10
4.3	Angestrebte Führungsformen.....	11
4.4	Unfallanalyse.....	11
4.5	Maßnahmenentwicklung	14
4.6	Priorisierung der Maßnahmen.....	15
4.7	Umsetzungshorizont	15
4.8	Kostenschätzung und Kosten-Nutzen-Verhältnis	16
4.9	Radschnellweg nach Frankfurt.....	17
4.10	Weitere Maßnahmen.....	17
5	Prinzipiskizzen.....	20
6	Abstellanlagen und Bike & Ride.....	21

7	Fahrradwegweisung.....	22
8	Organisation und Kommunikation.....	25
9	Weiteres Vorgehen / Umsetzung.....	26
10	Anhang	28

1 Hintergrund

1.1 Ziele

Die Stadt Friedrichsdorf möchte die Situation für Radfahrende verbessern. Aufbauend auf der 2014 erarbeiteten Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes soll in den kommenden Jahren ein zeitgemäßes Radverkehrsnetz entwickelt werden und so das Fahrrad als Verkehrsmittel weiter gestärkt werden. Aus diesem Grund wurde das Planungsbüro Radverkehr-Konzept (RV-K) für das Projekt „Fortschreibung Radverkehrskonzept Friedrichsdorf“ beauftragt. Die Bearbeitung fand im Zeitraum von Juli 2017 bis April 2018 statt.

1.2 Ausgangslage

In Bezug auf Lage und Siedlungsstruktur bietet die Stadt Friedrichsdorf grundsätzlich gute Voraussetzungen für den Radverkehr. Das Mittelzentrum hat eine Bevölkerungszahl von 25.334 Einwohnerinnen und Einwohnern¹. Zu ihm gehören neben der Kernstadt Friedrichsdorf die Stadtteile Burgholzhausen, Köppern und Seulberg, die alle innerhalb eines Radius von weniger als 3,5 Kilometern um das Stadtzentrum liegen und damit für Alltagsradfahrerinnen und -radfahrer in weniger als 20 Minuten mit dem Fahrrad gut zu erreichen sind.

Durch die Lage am südöstlichen Hang des Taunus ist die Topographie der Stadt zwar bewegt, große Teile innerhalb des bebauten Bereichs sind aber flach oder weisen Steigungen auf, die auch im Alltagsradverkehr bewältigt werden können.

Zu den Nachbarkommunen Bad Homburg, Rosbach und Wehrheim bestehen zahlreiche Pendelverflechtungen in Fahrraddistanz. Auch das südlich angrenzende Oberzentrum Frankfurt am Main ist mit dem Fahrrad zu erreichen. Eine Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung ist für das Jahr 2018 in Auftrag gegeben. Weitere Machbarkeitsstudien auf Prüfung möglicher Radschnellverbindungen sind im Rahmen der Potentialanalyse Radschnellverbindungen Hessen geplant. Des Weiteren besteht eine gute Anbindung an das Netz des Öffentlichen Personennahverkehrs des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) sowie des Verkehrsverbandes des Hochtaunus (VHT).

Aktuelle Daten zur Radverkehrsnutzung liegen für die Stadt Friedrichsdorf nicht vor. Im Rahmen der Studie „Mobilität in Deutschland“ wurde 2008 für das Gebiet des Regionalverbandes FrankfurtRhein-Main eine vertiefte repräsentative Haushaltsumfrage zum

¹ Stand: 30.06.2017, Quelle: Hess. Statistisches Landesamt

Mobilitätsverhalten durchgeführt². Demnach lag in den Kommunen des Umlandes, zu denen Friedrichsdorf zählt, der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege am Modal Split bei acht Prozentpunkten. Wie im gesamten Bundesgebiet ist auch für die Stadt Friedrichsdorf seit 2008 eine Steigerung der Fahrradnutzung sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr anzunehmen. Eine neue Studie wurde 2017 durchgeführt und soll im Laufe des Jahres 2018 veröffentlicht werden. Zum Berichtsabschluss lag diese noch nicht vor.

Aufschluss über die Einschätzung der Bevölkerung zur Fahrradfreundlichkeit ihrer Stadt liefert der Fahrradklimatest des ADFC, bei dem Bürgerinnen und Bürger alle zwei Jahre dazu aufgefordert werden per Fragebogen teilzunehmen.³ In der Befragung des Jahres 2016 erreicht Friedrichsdorf eine Durchschnittsnote von 3,5 (Schulnotensystem 1-6) und belegt damit bei den Städten mit einer Einwohnerschaft unter 50.000 den 102. von 364 Plätzen.⁴

Als Stärken wurden insbesondere die gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums, zügig erreichbare Ziele per Rad sowie der Spaßfaktor beim Radfahren bewertet. Nachholbedarf besteht dagegen laut ADFC-Fahradklimatest bei dem Angebot an öffentlichen Leihfahrrädern, der Werbung für das Radfahren sowie der Fahrradförderung in jüngster Zeit.

1.3 Gesetzliche Grundlagen

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

Der Gesetzgeber hat die Straßenverkehrsordnung (StVO) aufgrund der wachsenden Bedeutung des Verkehrsmittels Fahrrad innerhalb von zwölf Jahren zweimal zugunsten des Radverkehrs novelliert (1997 und 2013)⁵.

Die StVO bezieht sich zu Fragen des Radverkehrs auf

- die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)⁶,
- die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)⁷ und
- den Nationaler Radverkehrsplan 2020⁸.

² Mobilitätskennziffern für die Region Frankfurt/Rhein-Main und ihre Kommunen, Regionalverband Frankfurt-RheinMain, Frankfurt am Main, 2014

³ www.fahrradklima-test.de

⁴ ADFC Fahrradklimatest 2016 – Friedrichsdorf

⁵ Straßenverkehrs-Ordnung, Bundesgesetzblatt, Bonn, 2013

⁶ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV-Verlag, Köln, 2010

⁷ Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, FGSV-Verlag, Köln, 2008

⁸ Nationaler Radverkehrsplan, BMVBS, Berlin, 2012

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

Besondere Aufmerksamkeit widmet die StVO dem Thema Verkehrssicherheit. Hier wird betont, dass die Gewährleistung **der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden Vorrang** gegenüber der Leistungsfähigkeit einzelner, wie z.B. der des Kraftfahrzeugverkehrs, hat. Dieser Grundsatz soll auch bei der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes der Stadt Friedrichsdorf berücksichtigt werden.

Weitere öffentliche Belange wie Naturschutz, Wasserrecht oder Landwirtschaft wurden im Rahmen der Konzeption berücksichtigt. Eine vollumfängliche Prüfung der entsprechenden Belange wurde nicht durchgeführt. Das übliche Planungsverfahren bei der Umsetzung der Maßnahmen ist daher weiterhin zu durchlaufen.

1.4 Planungsraum und Planungstiefe

Der Planungsraum umfasst die gesamte Gemarkung der Stadt Friedrichsdorf. Betrachtet werden dabei die Verbindungen zwischen und innerhalb der einzelnen Stadtteile, ebenso wie die Vernetzung mit der Kernstadt. Ein Fokus liegt auf den Verbindungen zu den Nachbarkommunen und der Anbindung des städtischen Radverkehrsnetzes an das überörtliche Netz.

Mit Blick auf die Maßnahmenplanung werden im Rahmen des Radverkehrskonzeptes nur Maßnahmen vorgeschlagen, die entlang des definierten Zielnetzes Radverkehr liegen.

In der Region Rhein-Main gibt es vier Ebenen der Radverkehrsplanung (siehe Abbildung 1), zwischen denen in der Erarbeitungsphase des vorliegenden Umsetzungskonzeptes eine umfassende Abstimmung stattfand.

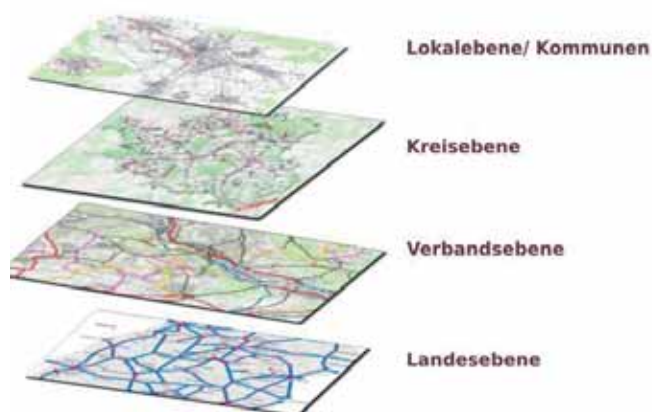


Abbildung 1: Planungsebenen des Radverkehrs

Das Radverkehrsnetz des Landes Hessen spielt für Friedrichsdorf eine untergeordnete Rolle, da es in erster Linie touristische Themenrouten und Radfernwege umfasst, die die Gemarkung Friedrichsdorf lediglich tangieren.

Auf regionaler Ebenen hat der Regionalverband FrankfurtRheinMain ein Netz von überörtlichen Fahrradroutes definiert und im regionalen Flächennutzungsplan⁹ festgehalten. Diese Verbindungen sollen alle Städte und Gemeinden des Verbundes inklusive ihrer Ortsteile untereinander und mit den Naherholungsgebieten verbinden sowie wichtige Alltagsziele erschließen. Der Verlauf dieser Routen auf dem Stadtgebiet Friedrichsdorf wurde bei der Netzentwicklung berücksichtigt.

Auf der Planungsebene des Hochtaunuskreises wurde in den Jahren 2015/16 die Fahrradwegweisung neu konzipiert. Das zu Grunde liegende Kreisnetz wurde in das städtische Netz aufgenommen.

Die vierte Ebene der Radverkehrsplanung stellt die lokale Ebene dar. Hier werden Verbindungen zwischen örtlichen Zielen wie Wohnen, Arbeiten, Ausbildung, Versorgung und Freizeit abgedeckt. Diese Ebene liegt vor allem im Zuständigkeitsbereich der Kommunen und wird deshalb in diesem Bericht primär behandelt.

2 Vorgehensweise

2.1 Projektablauf

Der Projektablauf umfasst folgende Schritte:

- 1. Gründung Steuerungsgruppe Radverkehrskonzept:** Kontinuierliche Begleitung der gesamten Projektphase.
- 2. Grundlagenermittlung:** Ermittlung und Darstellung von Quellen und Zielen des Radverkehrs. Sichtung und Auswertung von vorhandenem Daten- und Kartenmaterial sowie Luftbildern. Vor-Ort-Befahrung bei Unklarheiten.
- 3. Unfallanalyse:** Auswertung und Analyse aller Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung der vergangenen drei Jahre.
- 4. Netzentwurf:** Entwurf eines kategorisierten Zielnetzes Radverkehr gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) unterteilt in Radschnell-, Radhaupt- und Radverkehrsverbindungen.

⁹ Flächennutzungsplan des Regionalverbandes: www.region-frankfurt.de/Organisation/Planung/Regionaler-Fl%C3%A4chennutzungsplan

5. Beteiligung der Bürgerschaft: Einbeziehung von Anregungen der Bürgerinnen und Bürger im Rahmen von zwei Bürgerwerkstätten und Analyse der bei der Stadt direkt oder über die Meldeplattform Radverkehr eingegangenen Meldungen.

6. Befahrung: Befahrungen der für das Zielnetz in Frage kommenden Verbindungen.

7. Maßnahmenentwicklung, Priorisierung: Erstellung der Maßnahmendatenblätter mit Fotodokumentation, Priorisierung und Kostenschätzung. Berechnung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses.

8. Abstimmung: Abstimmung des Zielnetzes 2030 und der Maßnahmen innerhalb der Steuerungsgruppe unter anderem im Rahmen eines internen Workshops.

9. Dokumentation: Aufbereitung und Darstellung der Ergebnisse.

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

2.2 Steuerungsgruppe und Akteursbeteiligung

Zu Beginn des Projektes wurde eine kommunale Steuerungsgruppe gegründet, zu der neben den zuständigen städtischen Ämtern, Vertreterinnen und Vertreter aller Fraktionen, des regionalen Verkehrsdienstes sowie des ADFC eingeladen wurden. Diese ist maßgebend für den Entwicklungsprozess im Projekt zur Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes verantwortlich und hat die Rahmenbedingungen festgelegt. In der Steuerungsgruppe wurden alle durch das Planungsbüro vorgeschlagenen Maßnahmen fachlich diskutiert und auf die Umsetzbarkeit vor dem Hintergrund der örtlichen Gegebenheiten geprüft. Die Steuerungsgruppe traf sich im Projektverlauf zu vier Abstimmungsterminen und setzte sich aus folgenden Personen zusammen:

- Herr Bürgermeister Horst Burghardt
- Herr Thomas Conrad – Bündnis 90/Die Grünen
- Herr Paul Fremer – Planungsbüro RV-K
- Frau Heike Havenstein – Sport- und Kulturamt
- Herr Andreas Höhn – Verkehrs- und Ordnungsamt
- Herr Bert Jonas – Sport- und Kulturamt
- Frau Karoline Kruczynski – Planungsbüro RV-K
- Herr Oliver Link – Regionaler Verkehrsdienst

- Herr Jörg Naumann – Stadtplanungs-, Umwelt- und Hochbauamt
- Herr Ulrich Nützel – Stadtplanungs-, Umwelt- und Hochbauamt
- Herr Lars Plitt-Geißler – Garten- und Tiefbauamt
- Frau Beate Pöttsch-Ahrens – SPD
- Herr Florian Rühl – Verkehrs- und Ordnungsamt
- Frau Claudia Schlick – FWG
- Herr Patrick Schneider-Ludorff – ADFC
- Frau Claudia Stete – Stadtplanungs-, Umwelt- und Hochbauamt

2.3 Beteiligung der Bürgerschaft

Integraler Bestandteil der Radverkehrsförderung im Rahmen des Radverkehrskonzeptes ist die Einbindung der lokalen Öffentlichkeit während der gesamten Projektlaufzeit und darüber hinaus.

Im Rahmen von zwei Bürgerwerkstätten im September 2017 und Januar 2018 hatte die Bevölkerung die Gelegenheit sich an den Planungen zu beteiligen. In einer ersten Werkstatt konnten Lücken im Netz, auszubessernde Verbindungen und Gefahrenstellen gemeldet sowie eigene Vorschläge für infrastrukturelle Maßnahmen eingebracht werden. Hierbei wurden 61 Meldungen gemacht. Ergänzt wurden diese durch 10 weitere Meldungen, die über die Meldeplattform Radverkehr¹⁰ oder bei der Stadt direkt abgegeben wurden. Diese wurden geprüft und in den Planungen berücksichtigt.

Durch Mehrfachnennungen wurden seitens der Bevölkerung Schwerpunkte gesetzt, die die Ausrichtung des Radverkehrskonzeptes wesentlich beeinflussten. Darüber hinaus zeigten einige Meldungen auch dort Bedarf, wo Verwaltung und Planungsbüro dies nicht erwartet hatten. Die Beteiligung der Bevölkerung hat die Ortskenntnis der Einwohnerschaft in das Konzept einfließen lassen und dadurch zu einer besseren Radverkehrskonzeption geführt.

Eine Übersicht über alle Meldungen ist in Anlage 10 dargestellt.

Meldungen, die auf Grund ihrer Lage abseits des definierten Zielnetzes Radverkehr 2030 in der Radverkehrskonzeption nicht berücksichtigt werden können, werden an die zuständigen Stellen bei den Kommunen weitergeleitet.

¹⁰ www.meldeplattform-radverkehr.de

In einer zweiten Werkstatt wurden die bis dahin entwickelten Maßnahmen durch die Bürgerinnen und Bürger begutachtet und gewichtet. Die Gewichtungen fließen in die für die Umsetzung maßgebende Priorisierung der Maßnahmen mit ein (siehe Kapitel 4.6).

Die Öffentlichkeit wurde zu den Werkstätten mittels Pressemitteilungen und stadtwweit ausgehängten Plakaten eingeladen. Auf die Meldeplattform wurde in der 1. Pressemitteilung sowie in der 1. Bürgerwerkstatt hingewiesen.



Abbildung 2: Fotos der Bürgerwerkstätten

3 Entwicklung Radverkehrsnetz

3.1 Herleitung Radverkehrsnetz

Um den Bedarf an Radverkehrsverbindungen im Stadtgebiet zu ermitteln, wurden die wichtigsten Quellen und Ziele des Radverkehrs bestimmt und daraus Luft- bzw. Wunschlinienverbindungen abgeleitet (siehe Quell-Ziel-Karte in Anlage 8). Folgende Quellen und Ziele wurden dabei berücksichtigt:

- Wohnen
- Arbeiten / Öffentliche Einrichtungen / Verwaltung
- Freizeit / Kultur / Sport
- Versorgung
- ÖPNV / Bahnhof
- Bildungseinrichtungen

3.2 Netzsystematik

Als Grundlage zur Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes in Friedrichsdorf wurde ein Zielnetz Radverkehr 2030 definiert. Die anzustrebende Qualität und Dichte des Netzes orientiert sich an den Angaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)¹¹:

- 90 Prozent der Bevölkerung der Stadt sollen weniger als 200 Meter entfernt von einer Hauptverbindung wohnen.
- Umwegfaktor maximal 1,2 gegenüber der kürzesten möglichen Verbindung, maximal 1,1 gegenüber parallelen Hauptverkehrsstraßen und keine zusätzlichen Steigungen.

Gemäß den Vorgaben zur Netzsystematik in den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)¹² wurde das Netz in die folgenden Kategorien unterteilt:

- **2. Kategorie – Radschnellverbindung:** Verbindung für Alltagsradverkehr auf größeren Entfernungen (z.B. zwischen Hauptzentren, innerörtliche Fortsetzung einer Stadt-Umland-Verbindung),
- **3. Kategorie – Radhauptverbindung:** Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum und zwischen Stadtteilzentren
- **4. Kategorie – Radverkehrsverbindung:** Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum der Mittel- und Grundzentren, Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum der Mittel- und Grundzentren, Verbindung von Stadtteil- / Ortsteilzentren untereinander sowie zwischen Wohngebieten und allen wichtigen Zielen.
- **5. Kategorie – Freizeitverbindung:** Bestehende touristische Routen werden als eigene Kategorie zusätzlich in die Netzhierarchie aufgenommen.

Die „Kategorie 1“ ist gemäß den Vorgaben der RIN den großräumigen Verbindungen von Oberzentren zu Metropolregionen sowie zwischen Oberzentren vorbehalten und kommt daher in der Einstufung der Verkehrswege für den Radverkehr nicht vor. Die in der RIN genannten Zielgrößen für die Gestaltung und Ausstattung der Radverbindungen in Tabelle 1 werden auf Grund der schwierigen Übertragbarkeit als Orientierung und nicht als verbindlich angesehen.

¹¹ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV-Verlag, Köln, 2010

¹² Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2008, Köln

Tabelle 1: Zielgrößen für Gestaltung und Ausstattung von Radverkehrsverbindungen nach RIN

Kate- gorien- gruppe	Kate- gorie	Bezeichnung	angestrebte Fahrge- schwindigkeit	maximale Zeitverluste pro km	Be- leuch- tung	Weg- wei- sung
Außerhalb bebauter Gebiete	AR II	Überregionale Radverbindung	20-30 km/h	15 s	-	x
	AR III	Regionale Radverbindung	20-30 km/h	25 s	-	x
	AR IV	Nähräumige Radverkehrsverbindung	20-30 km/h	35 s	-	wenn Teil des Wegweisungs- netzes
Innerhalb bebauter Gebiete	IR II	Innergemeindliche Radschnellverbindung	15-25 km/h	30 s	x	x
	IR III	Innergemeindliche Radhauptverbindung	15-20 km/h	45 s	x	x
	IR IV	Innergemeindliche Radverkehrsverbindung	15-20 km/h	60 s	x	wenn Teil des Wegweisungs- netzes
	IR V	Innergemeindliche Radverkehrsanbindung	-	-	-	-

3.3 Zielnetz Radverkehr 2030

Das Zielnetz Radverkehr 2030 (Anlage 1) für die Stadt Friedrichsdorf verfügt insgesamt über eine Länge von 73 Kilometern. Es setzt sich aus 15,5 Kilometern Radschnellverbindungen, 23,5 Kilometern Radhauptverbindungen und 32 Kilometern Radverkehrsverbindungen zusammen. Zusätzlich entfallen 2 km auf reine Freizeitverbindungen.

Die Schnellverbindungen stellen die direkten Verbindungen zwischen der Kernstadt und den Stadtteilen sowie zu den Nachbarkommunen dar. Die Hauptverbindungen bieten alternative Strecken zwischen wichtigen Quell- und Zielgebieten abseits der Hauptverkehrsstraßen im „Schattennetz“. Die Verkehrsverbindungen sichern die nähräumige Erschließung innerhalb des Siedlungsgebietes.

Das Radverkehrsnetz wurde auf das Vorhandensein angemessener Verknüpfungen sowie hinsichtlich der direkten Führung, Verkehrssicherheit und Fahrkomfort untersucht. Dort wo der Ist- vom Soll-Zustand abweicht, wurden Maßnahmen zur Verbesserung entwickelt und priorisiert (siehe Kapitel 4). In die Maßnahmenentwicklung wurden ausschließlich Maßnahmen einbezogen, die Bestandteil des Zielnetzes Radverkehr sind.

Das Zielnetz Radverkehr, die Maßnahmenvorschläge (Anlage 3) sowie die Priorisierung der Maßnahmen (Anlage 4) sind die wesentlichen Bestandteile des Radverkehrskonzeptes.

4 Infrastrukturelle Maßnahmen

4.1 Hintergrund

Die geplanten Maßnahmen stellen ein Programm für die künftige Entwicklung des Radverkehrs in der Stadt Friedrichsdorf bis zum Jahr 2030 dar. Die Umsetzung ist dabei von vielen Faktoren abhängig, welche im Rahmen dieses Konzeptes nur bedingt berücksichtigt werden können. Neben der Finanzierung muss bei der Umsetzung die Vereinbarkeit mit anderen

öffentlichen Belangen wie Natur- und Wasserschutz gewährleistet sein. Eine entsprechende Prüfung solcher Belange erfolgt bei allen Maßnahmen im Rahmen des üblichen Planungsprozesses.

4.2 Grundsätze Radverkehrsplanung

Bei der Maßnahmenentwicklung im Rahmen eines Radverkehrskonzeptes orientiert sich das Planungsbüro RV-K an folgenden Grundsätzen zur Radverkehrsplanung:

Verkehrssicherheit: Die Belange der Verkehrssicherheit genießen oberste Priorität und sind über die Belange der Leistungsfähigkeit zu setzen. Dies gilt für alle Verkehrsträger insbesondere aber für Fußgehende und Radfahrende als schwächere Verkehrsteilnehmende.

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

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

Wahlfreie Führungsform: Sofern möglich, sollen Radfahrende wählen können, ob sie mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn (Mischverkehr, Schutzstreifen) oder im Seitenraum gemeinsam mit dem Fußverkehr (Gehweg + Radfahrende frei, anderer Radweg) beziehungsweise im Schattennetz über Nebenstraßen sowie Forst- und Wirtschaftswege fahren wollen.

Visualisierung Radverkehrsnetz: Ein leistungsstarkes und für alle Verkehrsteilnehmenden gut erkennbares Radverkehrsnetz ist anzustreben, da

- der Radverkehr dadurch gebündelt auftritt und andere Verkehrsteilnehmende mit Radfahrenden rechnen,
- die Infrastruktur auf die Bedürfnisse des Radverkehrs ausgelegt ist und
- Konfliktflächen, beispielsweise mit zu Fuß Gehenden, vermieden werden.

Damit Radfahrende intuitiv den Verbindungen des Radverkehrsnetzes folgen, empfiehlt es sich, durchgehende Radverkehrsanlagen zu schaffen. Zur Verdeutlichung des Radverkehrsnetzes im Straßenraum können beispielsweise Schutzstreifen oder Piktogrammspuren auf der Fahrbahn markiert werden. Eine durchgehende Wegweisung der Verbindungen des Radverkehrsnetzes ist ebenfalls anzustreben.

4.3 Angestrebte Führungsformen

Grundsätzlich kann der Radverkehr entweder getrennt vom Kfz-Verkehr z.B. im Seitenraum oder auf Radfahrstreifen sowie im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Eine klare Definition, wann welche Führungsform für den Radverkehr zu wählen ist, existiert nicht. Die in Abbildung 3 dargestellten Einsatzbereiche in Abhängigkeit von Kfz-Stärke und zulässiger Höchstgeschwindigkeit dienen lediglich als Orientierung und werden in der Maßnahmenentwicklung entsprechend berücksichtigt.

Die Einsatzbereiche hängen dabei zusätzlich von folgenden Faktoren ab:

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

Grundsätzlich handelt es sich bei der Wahl der Führungsformen immer um Einzelfallentscheidungen, die vor Ort geprüft werden müssen.

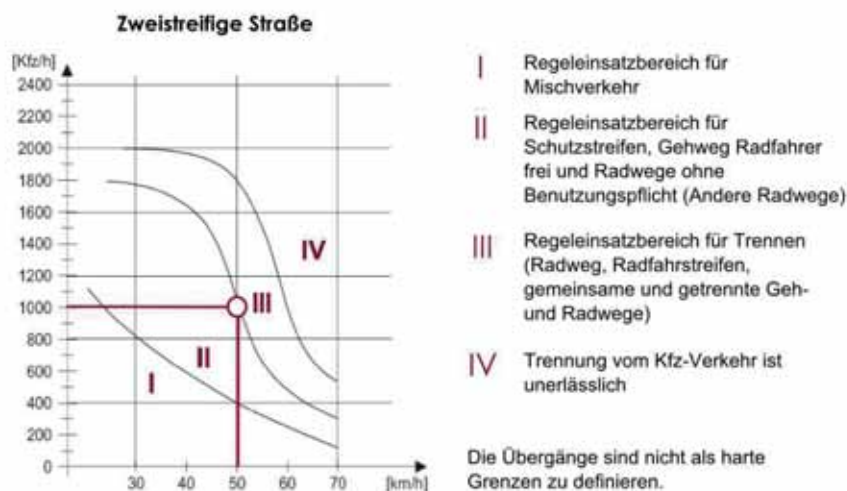


Abbildung 3: Einsatzbereiche Führungsform innerorts nach ERA 2010

4.4 Unfallanalyse

Im Rahmen der Befahrung wird das gesamte Netz auf Lücken, Gefahren und Barrieren geprüft. Ein eindeutiger Hinweis auf Mängel in der Radverkehrsführung sind Häufungen von

Unfällen, insbesondere, wenn diese typgleich oder typähnlich sind. Vor diesem Hintergrund werden alle Unfälle unter Beteiligung von Radfahrenden der letzten drei Jahre (2014-2016) betrachtet und auf Auffälligkeiten untersucht. Eine 3-Jahres-Unfallkarte ist in Anlage 9 dargestellt. Unfallstellen wurden bei der Befahrung intensiv betrachtet, um mögliche Mängel an der Infrastruktur zu ermitteln.

Insgesamt wurden im betrachteten Erhebungszeitraum 51 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung auf dem Gebiet der Stadt Friedrichsdorf polizeilich erfasst. Die Anzahl der Unfälle ist relativ konstant geblieben (siehe Abbildung 4).

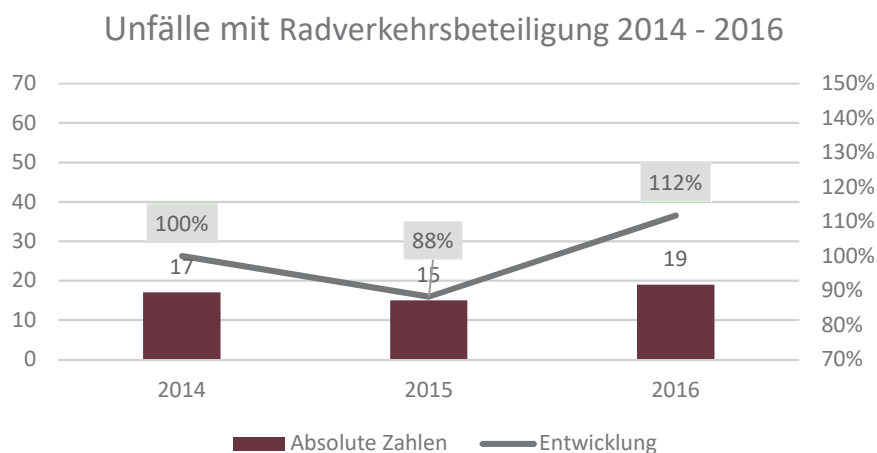


Abbildung 4: Entwicklung Unfallzahlen 2014-2016

Häufigster Unfalltyp ist mit 47 % der Einbiegen- / Kreuzen-Unfall. Unfälle sonstiger Art (20 %) und Abbiege-Unfälle (16 %) sind die zweit- und dritthäufigsten Unfalltypen, gefolgt von Unfällen im Längsverkehr (12 %). Fahrnfälle und Überschreiten-Unfälle sind mit 4 % und 2 % vergleichsweise selten. Unfälle durch ruhenden Verkehr kamen nicht vor.

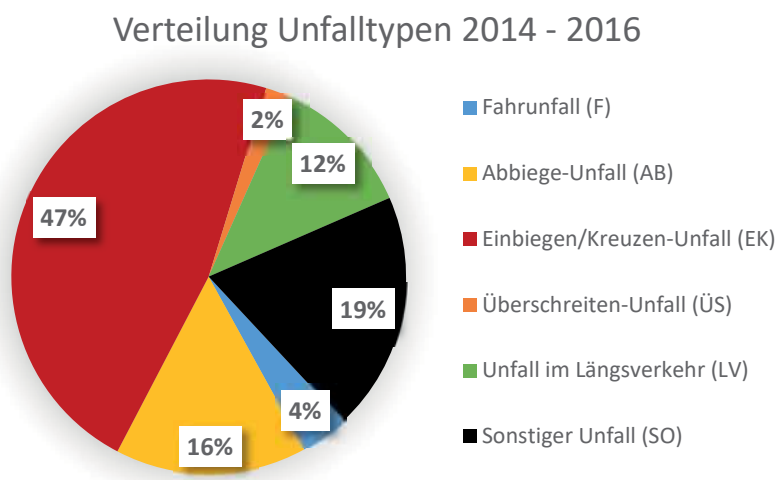


Abbildung 5: Unfalltypen 2014-2016

Generell ist bei der Unfalluntersuchung zu berücksichtigen, dass die Dunkelziffer bei Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung sehr hoch ist, da diese oft nicht polizeilich gemeldet werden. Eine Studie des Universitätsklinikums Münster¹³, für die Daten des Krankenhauses mit den Unfalldaten der Polizei verglichen wurden, hat ergeben, dass die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Radverkehrsbeteiligung dreimal so hoch liegt wie laut offizieller Statistik.

Radverkehrsunfälle treten in Friedrichsdorf vermehrt an **Kreisverkehren**, insbesondere entlang der Färberstraße / Königsteiner Straße, auf (siehe Anlage 9).

In Friedrichsdorf wird bei allen Kreisverkehrsanlagen der Radverkehr entsprechend der gängigen Regelwerke auf umlaufenden bevorrechtigten Radwegen geführt. Lediglich am außerörtlichen Kreisverkehr an der Königsteiner Straße / L 3057 ist der Radfahrende in der Wartepflicht, was durch entsprechende StVO-Beschilderung sowie Markierungen in der Zufahrt der Fahrbahnquerung verdeutlicht wird.

Sicherer ist bei kleinen innerörtlichen 1-streifigen Kreisverkehren mit einem DTV von maximal 15.000 Kfz/Tag, wie in Friedrichsdorf vorliegend, die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Kreisfahrbahn. Sind im Vorfeld des Knotenpunktes Radwege oder Radfahrstreifen vorhanden, ist eine rechtzeitige Überführung des Radweges in einen Schutzstreifen, der vor Beginn der Mittelinsel aufgelöst wird, zu beachten. Auf diese Weise bewegt sich der Radfahrende frühzeitig im Sichtfeld des Kfz. Um ein Überholen im Kreisverkehr zu vermeiden, ist ein baulich abgesetzter, überfahrbarer Innenring sowie eine Kreisfahrbahn gemäß der Mindestmaße (RASt 06)¹⁴ anzulegen.

Generell ist auf eine einheitliche und durchgängige Gestaltung der Kreisverkehrsanlagen im gesamten Stadtgebiet zu achten. Werden Änderungen an den aktuell weitestgehend einheitlich gestalteten Kreisverkehren vorgenommen, ist dies an allen Kreisverkehren möglichst zeitgleich zu erfolgen. Darüber hinaus müssen diese Änderungen deutlich kommuniziert werden.

Um die Kreisverkehre gemäß den Regelwerken möglichst sicher zu gestalten, ist eine umfangreiche bauliche Anpassung aller Kreisverkehre erforderlich, so dass Radfahrende zukünftig vor dem Kreisverkehr auf die Fahrbahn geführt werden. Vor dem Hintergrund der bestehenden und genutzten umlaufenden Radwege ist die Annahme dieser Führung durch Radfahrende jedoch fraglich. Dies führt zu regelwidrigem Verhalten (Gehwegfahren) und vermutlich zu höheren Unfallzahlen.

¹³ Quelle: Pressemitteilung auf der Internetpräsenz (www.klinikum.uni-muenster.de) des Universitätsklinikum Münster (UKM) vom 30.09.2010

¹⁴ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), FGSV, Köln, 2006

Da die bestehenden Kreisverkehre den in den Regelwerken empfohlenen Standards für Kreisverkehrsanlagen mit umlaufenden Radwegen entsprechen und ein zeitgleicher Umbau aller Kreisverkehre zu hohen baulichen Kosten führen würde, wird von einer Umgestaltung der Kreisverkehrsanlagen abgeraten.

4.5 Maßnahmenentwicklung

Die Maßnahmen sind wesentlicher Bestandteil des Radverkehrskonzeptes und werden in den Maßnahmendatenblättern in Anlage 3 standardisiert dargestellt (siehe Abbildung 6).



Abbildung 6: Maßnahmendatenblätter

Eine Übersicht über alle entwickelten Maßnahmen kann der „Übersichtskarte Maßnahmen“ in Anlage 6 oder dem WebGIS (www.rv-k.de/Friedrichsdorf/Massnahmenkarte.html) entnommen werden. Die Maßnahmen wurden nach Befahrung durch Angestellte des Planungsbüros und Abstimmung mit der Steuerungsgruppe Radverkehrskonzept entwickelt. Insgesamt wurden für das Zielnetz der Stadt Friedrichsdorf 60 Maßnahmen erarbeitet. Hinzu kommen weitere Maßnahmen, deren Umsetzung empfohlen wird, die aber nicht in das hier angewendete Prüfschema passen (siehe Kapitel 4.10)

Für 46 von den 60 baulichen Maßnahmen wurde eine Priorisierung durchgeführt (siehe Kapitel 4.6). Die Kosten der übrigen 14 Maßnahmen betragen jeweils weniger als 5.000 €. Diese Maßnahmen sollen kurzfristig umgesetzt werden und werden daher nicht priorisiert. Die Priorisierung sieht vier Prioritätsklassen von A bis D vor. A entspricht der höchsten, D der niedrigsten Kategorie. Maßnahmen der Kategorie D sind als „weiterer Bedarf“ eingeordnet.

Die Maßnahmen der Kategorien A bis C entlang von Straßen in städtischer Baulastträgerschaft haben insgesamt ein Investitionsvolumen von etwa 1,2 Millionen Euro (Kategorie D: ca. 200.000 €).

Bei der Kostenschätzung handelt es sich um eine Berechnung an Hand pauschaler Kostensätze. Alle Kosten sind Nettokosten. Planungskosten und erforderlicher Grunderwerb sind nicht Bestandteil der Kostenschätzung.

Das weitere Vorgehen mit Blick auf die Umsetzung der Maßnahmen wird in Kapitel 9 beschrieben.

4.6 Priorisierung der Maßnahmen

Die Priorisierung stellt eine fachliche Beurteilung dar und gibt keine Umsetzungsreihenfolge vor. Die Priorität einer Maßnahme sagt aus, wie hoch der Nutzen durch die Umsetzung ist. Sie basiert auf den beiden Werten **Bedeutung Netzelement** und **Wirkung Maßnahme**.

Die Bedeutung des Netzelementes wird auf Basis folgender Attribute errechnet:

- **Netzkategorie:** Die Netzkategorie stellt die Bedeutung der Verbindung dar. Folglich wirkt sich eine höherwertige Netzkategorie (vgl. Kapitel 3.2) positiv auf die Priorität einer Maßnahme aus.
- **Schulverbindung:** Eine Verbesserung von Schulverbindungen in den Bereichen Verkehrssicherheit, direkter Führung und / oder Fahrkomfort wirkt sich positiv auf die Priorität aus.
- **Touristische Bedeutung:** Sind Verbindungen Bestandteil einer touristischen Route wird dies bei der Priorität berücksichtigt.
- **Bedarf Bevölkerung:** Die Bewertung der Maßnahmen durch die Teilnehmenden der beiden Bürgerwerkstätten fließt ebenfalls in die Priorisierung mit ein. Zudem wird berücksichtigt, wenn eine Maßnahme aus einem Vorschlag aus der Bevölkerung hervorging.

Entscheidend für die Priorität ist weiterhin die Wirkung der Maßnahme auf die bewerteten Kategorien **Verkehrssicherheit**, **Fahrkomfort** und **direkte Führungsform**. Die angestrebte Verbesserung zeigt der Vergleich von Ist- und Soll-Zustand in den Maßnahmendatenblättern.

Das genaue Vorgehen bei der Priorisierung der Maßnahmen wird in Anlage 5 erläutert.

4.7 Umsetzungshorizont

Der Umsetzungshorizont benennt den Zeitraum, in dem die Maßnahme voraussichtlich durchzuführen ist und ist losgelöst von der Priorität zu sehen. Demnach kann der Umsetzungshorizont von Maßnahmen, die der Priorität A zugeordnet worden sind, aufgrund nicht städtischer Baulastträgerschaft oder der Notwendigkeit eines Grundstückerwerbs ggf. nur mittel- oder langfristig eingestuft worden sein.

4.8 Kostenschätzung und Kosten-Nutzen-Verhältnis

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

Für die Maßnahmen wurden die groben Kosten auf Basis einer jährlich aktualisierten und mit dem Garten- und Tiefbauamt abgestimmten Kostenliste Radverkehr überschlägig berechnet. Es handelt sich bei allen Kosten um Netto-Kosten. Planungskosten und eventuelle Grunderwerbskosten sind nicht Bestandteil der Kostenschätzung. Die Kostenschätzung dient lediglich als Grundlage für den Entscheidungsprozess im weiteren Vorgehen.

Die geprüften Maßnahmen haben ein Investitionsvolumen von insgesamt etwa 2,4 Millionen Euro. Dabei liegen 1,4 Millionen Euro bei der Stadt und eine Millionen Euro in anderen Baulastträgerschaften.

Für Radverkehrsmaßnahmen, die im Zuge größerer Straßenbaumaßnahmen umgesetzt werden, wurde keine Kostenschätzung durchgeführt. Als Beispiel kann hier die Cheshamer Straße angeführt werden, deren Umbau angestrebt werden soll (siehe Maßnahme Nr. 010, Anlage 3, Seite 5). Weitere hierzu zählende Maßnahmen sind:

- M-Nr. 8, Umbau Kreisverkehrsanlage Homburger Landstraße / Hugentottenstraße (Anlage 3, Seite 3)
- M-Nr. 47, Neugestaltung Köpperner Straße / Friedberger Straße (Anlage 3, Seite 23)
- M-Nr. 134, Neubau Wohngebäude, Obere Römerhofstraße (Anlage 3, Seite 3)
- M-Nr. 146, Umbau Kreisverkehrsanlage Homburger Landstraße / Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße (Anlage 3, Seite 55)
- M-Nr. 166, Umbau Kreisverkehrsanlage Homburger Landstraße / Hugentottenstraße (Anlage 3, Seite 18)
- M-Nr. 167, Umbau Kreisverkehrsanlage Homburger Landstraße / Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße (Anlage 3, Seite 19)

Weiter konnten die Kosten für umfangreiche bauliche Maßnahmen wegen deren Komplexität nicht seriös geschätzt werden. Auf eine Kostenschätzung wurde daher verzichtet. Keine dieser Maßnahmen liegt in der Baulastträgerschaft der Stadt Friedrichsdorf. Als Beispiel ist der Ausbau der Unterführung der A5 zwischen Köppern und Burgholzhausen zu nennen (siehe Maßnahme Nr. 011, Anlage 3, Seite 30). Ferner zählen hierzu die Maßnahmen:

- M-Nr. 20, Ausbau Brückenabschnitt Überführung A5, Färberstraße (Anlage 3, Seite 32)

4.9 Radschnellweg nach Frankfurt

In einer Potenzialabschätzung für das regionale Radschnellwegenetz wurde bereits 2012 die Relation Bad Homburg – Oberursel – Frankfurt als einer von sechs Korridoren für Radschnellwege in der Region benannt.¹⁵ Erweitert durch die Weiterführung nach Friedrichsdorf stellt diese Verbindung eine attraktive Pendelroute für die Vordertaunusgemeinden untereinander sowie nach Frankfurt dar. Eine Machbarkeitsstudie für den Radschnellweg Friedrichsdorf – Bad Homburg – Oberursel – Steinbach – Eschborn – Frankfurt ist für das Jahr 2018 vorgesehen. Koordiniert wird die Maßnahme vom Regionalverband FrankfurtRheinMain.

Aufgrund der aus Friedrichsdorfer Sicht jedoch hierbei umwegigen Verbindung der Radschnellverbindung nach Frankfurt, wird empfohlen, zusätzliche Untersuchungen zur Machbarkeit eines Radschnellweges über einen östlichen Korridor anzustreben. Dieser Korridor ergibt gemeinsam mit einem Korridor Karben – Bad Vilbel – Frankfurt ein ebenfalls hohes Potenzial. Die Möglichkeit einer interkommunalen Kooperation mit Karben und Bad Vilbel sollte geprüft und angestrebt werden. Eine Potenzialanalyse Radschnellverbindungen des Landes Hessen ist für den Zeitraum 2018/2019 vorgesehen.

4.10 Weitere Maßnahmen

Neben den 60 erarbeiteten Maßnahmen werden weitere infrastrukturelle Maßnahmen zur Radverkehrsförderung empfohlen, die nicht in das standardisierte Prüfschema der Maßnahmendatenblätter passen.

Winterdienst, Reinigung Wirtschaftswege: Der Radverkehrsanteil ist seit jeher witterungsabhängig. Um eine gleichbleibende und nachhaltige Entlastung der Verkehrssysteme Kfz-



Abbildung 7: Verschneite Radhauptverbindung



Abbildung 8: Verschmutzter Wirtschaftsweg

¹⁵ Regionale Potentialanalyse Radschnellwege, Hélène Pretsch, 2012. Abrufbar unter: www.region-frankfurt.de/media/custom/2033_747_1.PDF?1390299283.

Verkehr und öffentlicher Personennahverkehr zu erreichen, ist es notwendig, das Angebot für Radfahrende ganzjährig attraktiv anzubieten.

Erforderlich sind hierfür in erster Linie geräumte und gereinigte Wege. Wassergebundene Radhauptverbindungen sollten asphaltiert werden um ein Räumen zu ermöglichen.

Ist die Räumung und Reinigung innerorts für verkehrswichtige Radverbindungen laut eines Urteils des Bundesgerichtshofes vorgeschrieben¹⁶ und wird auch weitestgehend umgesetzt, besteht außerorts weder auf gemeinsamen Geh- und Radwegen noch auf Wirtschaftswegen eine Verpflichtung zur Räumung und Säuberung von Radverbindungen.

Ziel soll es sein, dass alle Alltagsverbindungen des Radverkehrskonzeptes ganzjährig durchgehend befahrbar sind. Um dieses Ziel zu erreichen, sind alle Baulastträger aufgefordert, die Wege zu räumen und zu reinigen und / oder dafür zu sorgen, dass Land- und Forstwirte diese Aufgabe übernehmen.

Korrekte StVO-Beschilderung: Am Beginn vieler Forst- und Wirtschaftswege im Stadtgebiet von Friedrichsdorf ist das Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ angebracht. Um gesetzeskonform zu handeln, müssten Fahrradfahrende an diesen Stellen absteigen und das Fahrrad weiter schieben. Eine solche Anordnung bringt hohe Zeitverluste mit sich, wird in der Regel ignoriert und ist von der Verwaltung so nicht intendiert.



Abbildung 9: Zu entfernende oder ergänzende Verkehrszeichen, Verbot für Fahrzeuge aller Art

Die Stadt Friedrichsdorf soll hier dafür sorgen, dass die Verkehrszeichen angepasst werden und Radfahrende solche Wege zukünftig legal nutzen können. Dies kann mittels Austausch des Verkehrszeichens 250 StVO durch Verkehrszeichen 260 StVO, Verbot für Kraftfahrzeuge oder durch das Anbringen des Zusatzzeichen 1022-10 StVO, „Radfahrer frei“, erfolgen (siehe Abbildung 11 und Abbildung 12). Alle Verkehrszeichen 250 StVO wurden dokumentiert und

¹⁶ Bundesgerichtshof Urteil vom 09.10.2003 – III ZR 8/03

können der Anlage 6 entnommen werden. Die Freigabe dieser landwirtschaftlichen Wege für den Radverkehr ist Voraussetzung für ein durchgängiges Radverkehrsnetz.



Abbildung 10: VZ 250



Abbildung 11: VZ 260



Abbildung 12: Zz 1022-10

Daneben weist das Straßennetz Friedrichsdorfs an einigen Stellen ausgeschilderte Sackgassen auf, die für Fuß- und Radverkehr durchlässig sind. Seit der Novellierung der StVO im Jahr 2014 ist es möglich dies durch das neue Verkehrszeichen 357-1 anzuzeigen (siehe Abbildung 13).



Abbildung 13: Verkehrszeichen 357 „Sackgasse“ ist durch das neue Verkehrszeichen 357-1 zu ersetzen

Es wird empfohlen, bei allen durchlässigen Sackgassen das Verkehrszeichen 357 „Sackgasse“ durch das neue Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ zu ersetzen oder die alten Schilder durch entsprechende Aufkleber nachzurüsten.

Grundsätzlich ist eine durchgehend korrekte und für den Verkehrsteilnehmenden nachvollziehbare Beschilderung anzustreben, da sie zu einer höheren Regelakzeptanz im Allgemeinen führt. Eine Übersicht über die Stellen, an denen die Beschilderung anzupassen ist, kann der Anlage 6 oder dem WebGIS (www.rv-k.de/Friedrichsdorf/Massnahmenkarte.html) entnommen werden.

Entfernen von Umlaufsperrn

Umlaufsperrn werden oftmals verwendet, um Radfahrende zum Absteigen vor Kreuzungen, vor unübersichtlichen Stellen und in Gefällestrassen zu zwingen. Grundsätzlich sind

Umlaufsperrern als Verkehrshindernisse anzusehen und daher zu vermeiden. Insbesondere für unsichere Radfahrende stellen Umlaufsperrern eine erhebliche Sturzgefahr dar. Für Radfahrende mit Gepäck oder Anhänger und für Radfahrende von Lastenfahrrädern sind Umlaufsperrern nur mit erheblichem Aufwand zu überwinden.



Abbildung 14: Umlaufsperrern oder zu eng positionierte Sperrpfosten stellen ein Hindernis dar für Radfahrende mit Gepäck und Anhänger sowie für Lastenfahrräder

Anpassung an die Nutzungsansprüche besonderer Fahrradtypen und Nutzerinnen- und Nutzergruppen: Die Entwicklung des Radverkehrs geht hin zu einer Diversifizierung der Radfahrenden als auch der Fahrradtypen. Durch den demographischen Wandel und die zunehmende Verbreitung von Pedelecs wird der Anteil der älteren Menschen an den Radfahrenden in Zukunft aller Voraussicht nach steigen. Damit einher geht die Heterogenisierung der Radfahrenden in Bezug auf Geschwindigkeiten und Fahrsicherheit. Darauf muss die Fahrradverkehrsplanung in Zukunft Rücksicht nehmen.

Auch der Trend zu Lastenrädern und Fahrrädern mit Kinder- oder Lastenanhängern gilt es in der Infrastrukturplanung zu berücksichtigen. Diese Modelle sind in der Regel breiter und weniger wendig als einfache Fahrräder. Einbauten wie Umlaufsperrern, die mit Anhänger kaum zu passieren sind, sind zu vermeiden. Auch bei Radabstellanlagen sind die Anforderungen von Spezialfahrrädern in zunehmendem Maße relevant.

5 Prinzipskizzen

Bestandteil der Optimierung des Radverkehrsnetzes in Friedrichsdorf sind Prinzipskizzen für drei Maßnahmen. Sie dienen dazu abstrakte Maßnahmen anschaulich darzustellen. Durch die Prinzipskizzen kann bereits im Rahmen des vorliegenden Projekts eine Aussage zur Machbarkeit getroffen werden.

Gemeinsam mit der Steuerungsgruppe Radverkehrskonzept wurden folgende Maßnahmen für eine intensivere Betrachtung ausgewählt:

- **PS 01 – Königsteiner Straße:** Änderung der Benutzungspflicht sowie Anlegung einer Fahrbahn-Radweg-Überführung (M-Nr. 012)
- **PS 02 – Hugenottenstraße / Im Dammwald:** Neubau einer Rampe (M-Nr. 013)
- **PS 03 – Höhenstraße / Hugenottenstraße:** Anlegung einer Querungshilfe (M-Nr. 107)

Die Prinzipskizzen sind als Anlage 7 Bestandteil der Projektunterlagen.

6 Abstellanlagen und Bike & Ride

Fahrradabstellanlagen sind ein wesentlicher Bestandteil eines funktionierenden Systems Radverkehr. Studien zeigen, dass fehlende Möglichkeiten zum sicheren und komfortablen Fahrradparken ein zentrales Hindernis für die Nutzung des Fahrrads im Alltag sind.¹⁷ Im Fahrradmonitor 2015 wurden sichere Abstellplätze von über der Hälfte der Befragten als wichtigster Anreiz für die Nutzung des Fahrrades für den Schul- oder Arbeitsweg genannt¹⁸. Der Nationale Radverkehrsplan enthält deshalb explizit den Auftrag an Kommunen sowie private und öffentliche Bauherren Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl und Qualität bereit zu stellen.¹⁹

An allen Hauptzielpunkten des Radverkehrs sollen deshalb Abstellanlagen im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellt werden. Dazu gehören Bahnhöfe und Haltestellen des ÖPNV, Stadt- und Stadtteilzentren, Bildungseinrichtungen wie Schulen und Hochschulen, öffentliche Einrichtungen und Freizeitziele. Darüber hinaus ist die Förderung von Abstellanlagen an den Quellen und Zielen im privaten Bereich ein weiterer Bestandteil notwendiger kommunaler Tätigkeit zur Förderung des Radverkehrs.

Eine besondere Rolle spielen Fahrradabstellanlagen bei der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) als Bike & Ride-Anlagen. Laut der Studie Mobilität in Deutschland (MiD 2008)²⁰ beträgt die mittlere Wegelänge eines Radfahrenden in Deutschland 3,2 Kilometer. Trotz zunehmender Verbreitung der Pedelecs und einer voraussichtlich gestiegenen Radwegentfernung (aktuelle Zahlen des MiD 2016 werden im Jahr 2018 veröffentlicht) liegen dennoch auch zukünftig zahlreiche Wege außerhalb der Reichweite eines durchschnittlichen Radfahrenden. Die Kombination Rad – ÖPNV bietet vor

¹⁷ Nationaler Radverkehrsplan, BMVBS, Berlin, 2012

¹⁸ Fahrrad-Monitor Deutschland 2015, Sinus Markt- und Sozialforschung 2016; www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Fahrrad/fahrrad-monitor-deutschland-2015.pdf?__blob=publication-File. Aufruf am: 22.03.2018

¹⁹ Nationaler Radverkehrsplan, BMVBS, Berlin, 2012

²⁰ Mobilität in Deutschland 2008, DLR / infas, Bonn und Berlin, 2010

diesem Hintergrund für Friedrichsdorf, das mit dem RMV und der HVT sowie vier Bahnhaltepunkten gut an das Netz des ÖPNV angebunden ist, eine echte Alternative, auch zu längere Autofahrten.

In Anlage 11 findet sich der ausführliche Bericht zur Untersuchung der in Friedrichsdorf existierenden Fahrradabstellanlagen.



Abbildung 15: Überdachte Fahrradabstellanlage am Bahnhof Köppern



Abbildung 16: Fahrradboxen am Bahnhof Friedrichsdorf

7 Fahrradwegweisung

Wichtig für eine gute Radverkehrsinfrastruktur ist die wegweisende Beschilderung. Eine durchgehende Fahrradwegweisung hilft sowohl ortsunkundigen als auch ortskundigen Radfahrenden die optimalen Wege mit Blick auf die Verkehrssicherheit, die direkte Führung und den Fahrkomfort zu finden. Durch die dadurch erreichte Bündelung des Radverkehrs trägt die Fahrradwegweisung generell zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Durch die verbesserte Verkehrssicherheit und die zusätzliche Aufmerksamkeit für das Thema Radverkehr führt die Installation einer Fahrradwegweisung in der Regel auch zu einer verstärkten Nutzung des Fahrrads.

Für die Fahrradwegweisung gibt es die folgenden Regelwerke:

Als allgemeine Orientierungshilfe für eine einheitliche, verständliche und systematisierte Fahrradwegweisung ist das „Handbuch zur Radwegweisung in Hessen“ vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL)²¹ sowie das „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV)²² zu nennen.

²¹ Handbuch zur Radwegweisung in Hessen, HMWEVL, 2017

²² Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, FGSV, 1998

In Friedrichsdorf setzt sich die Wegweisung derzeit aus drei unterschiedlichen Wegweisungssystemen zusammen:

- Wegweisung Stadt Friedrichsdorf,
- Wegweisung Hochtaunuskreis,
- Regionalparkrundroute (Freizeitverkehr).



Abbildung 17: Wegweisungssystem der Stadt Friedrichsdorf



Abbildung 18: Veralteter Wegweiser



Abbildung 19: Wegweisungssysteme Hochtaunuskreis



Abbildung 20: Wegweiser der Regionalparkroute

Weiter gibt es noch zahlreiche veraltete Wegweiser, die keinem Träger oder Wegweisungssystem zuzuordnen sind. Für die Nutzerinnen und Nutzer sind die unterschiedlichen Systeme nicht als solche erkennbar. Die Wegweisungssysteme sind nicht aufeinander abgestimmt und weisen teilweise unterschiedliche Verbindungen aus.

Darüber hinaus sind die Netze lückenhaft und in Verbindung mit den anderen Wegweisungssystemen irreführend. Die Wegweisung des Hochtaunuskreises entspricht nicht dem zu Grunde liegenden Wegweisungskataster. Große Teile der vorgesehenen Schilder sind nicht

montiert. Die ausgewiesenen Verbindungen enden häufig ohne Weiterführung, wie an einem Beispiel in Abbildung 21 dargestellt.

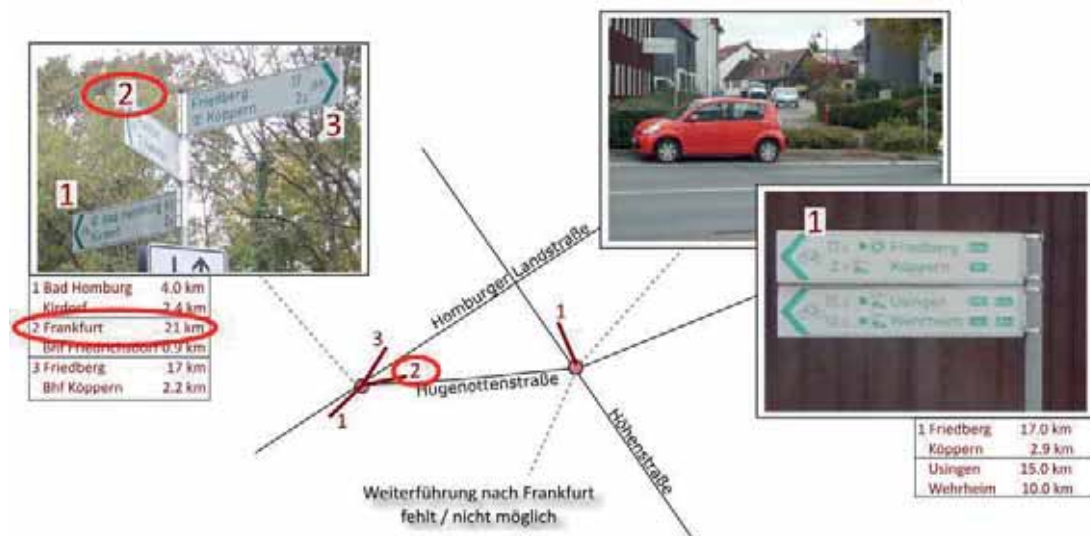


Abbildung 21: Fehlende Weiterführung nach Frankfurt

Des Weiteren entstehen durch die unterschiedlichen und nicht aufeinander abgestimmten Wegweisungssysteme widersprüchliche Situationen, wie in Abbildung 22 deutlich wird.

Die Wegweiser der Stadt Friedrichsdorf entsprechen mit Blick auf Gestaltung, Schriftart und Symbolik nicht den FGSV-Vorgaben.

Ferner ist auf eine korrekte Aufstellung der Radwegweisung gemäß des Merkblattes zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr sowie des Handbuches zur Radwegweisung in Hessen zu achten. Das Anbringen von Wegweisern in Kombination mit Gefahrenzeichen sowie bestimmten Vorschrifts- und Vorfahrtsregelzeichen, wie beispielsweise in Abbildung 23 zu sehen, ist untersagt.



Abbildung 22: Uneindeutiger Zwischenwegweiser



Abbildung 23: Die Anbringung von Radwegweisern in Kombination mit dem Verkehrszeichen "Vorfahrt gewähren" ist unzulässig

Eine durchgehende und aufeinander abgestimmte Alltagswegweisung, die in der Regel auf direktem Wege zum angegebenen Ziel führt, ist zu empfehlen. Grundsätzlich ist zu prüfen, ob die Fahrradwegweisung sich mittel- bis langfristig vermehrt an dem Alltagsradverkehr orientiert und touristische Routen in der Regel über Einschubplaketten ausgewiesen werden.

Insgesamt können Radfahrende sich nicht auf die Fahrradwegweisung verlassen. Es wird empfohlen, die Fahrradwegweisung zu vereinheitlichen.

8 Organisation und Kommunikation

Neben der Infrastruktur für den fließenden und ruhenden Radverkehr sollten auch sogenannte „weichen Maßnahmen“ integraler Bestandteil der lokalen Radverkehrsförderung sein. Im Nationalen Radverkehrsplan 2020 heißt es dazu: „Das Mobilitätsverhalten in Bezug auf Verkehrsmittelwahl und Verkehrssicherheit hängt nicht nur von der Infrastruktur ab, sondern auch von der Einstellung zum Radfahren allgemein. Diese kann durch Kommunikation beeinflusst werden“. ²³ Dabei zeigt sich die Wirkung von nicht-investiven Maßnahmen teilweise erst langfristig, diese sind aber im Vergleich zu investiven Maßnahmen deutlich kosteneffizienter.

Da viele der Rahmenbedingungen nicht im direkten Einflussbereich der kommunalen Radverkehrsförderung liegen, sollten nicht nur Kommunikationsmaßnahmen „nach Außen“, also mit Blick auf die lokale Öffentlichkeit, sondern auch **Kommunikationsstrategien „nach Innen“** entwickelt werden. Hier liegen Entscheidungsträger aus Politik und Verwaltungen sowie örtliche Multiplikatoren im Fokus, um auch in diesen Kreisen die Relevanz des Themas Radverkehr zu steigern.

Die gegründete **Steuerungsgruppe Radverkehr** sollte als organisatorische Struktur auch über den Projektabschluss hinaus bestehen bleiben und den weiteren Umsetzungsprozess begleiten. Als Verbindungsglied zwischen Verwaltung, Verbänden, Institutionen und Bevölkerung kann sie die Abstimmung der Aktivitäten erleichtern und die Radverkehrsförderung verstetigen.

Um bei der Radverkehrsförderung optimale Ergebnisse zu erzielen, ist die **Einbeziehung aller gesellschaftlichen Gruppen** anzustreben. Dazu sollten Ansprechpersonen für das Thema Radverkehr in Schulen, bei Unternehmen, im Einzelhandel und bei Vereinen gewonnen werden.

Die **Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH)** vernetzt Kommunen und Landkreise zur Förderung von Fuß- und Radverkehr. Ansätze sind dabei insbesondere der

²³ Nationaler Radverkehrsplan, BMVBS, Berlin, 2012

Erfahrungsaustausch und die Entwicklung neuer Förderprojekte. Die Stadt Friedrichsdorf ist Mitglied der AGNH.

Schließlich ist bei Radverkehrsplanungen eine aktive **Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger vor Ort** im Rahmen einer auf Dialog ausgerichteten Kommunikationsstrategie anzustreben. Sie soll Akzeptanz für die Planung erhöhen und die aktive Mitwirkung bei der Radverkehrsförderung ermöglichen.

9 Weiteres Vorgehen / Umsetzung

Die vorliegenden Projektunterlagen zur Optimierung des Radverkehrsnetzes in Friedrichsdorf stellen die Entscheidungsgrundlage für die kommunale Radverkehrsplanung der nächsten zwölf Jahre dar. Ziel ist es, alle aufgeführten Maßnahmen umzusetzen. Die erarbeitete Priorisierung gibt dabei nicht zwingend die Reihenfolge der Umsetzung vor, sondern zeigt lediglich die Bedeutung der Maßnahme auf.

Der Umsetzung aller empfohlenen Maßnahmen geht das übliche Abstimmungs- und Genehmigungsverfahren mit Vor- und Detailplanung voraus. Finanzielle Belange, die Vereinbarkeit mit dem Naturschutz sowie land- und forstwirtschaftliche Auswirkungen sind dabei nur einige Aspekte, die im weiteren Planungsprozess berücksichtigt werden müssen. Diese können zu einer erheblichen Verzögerung und unter Umständen auch zum Ausschluss von Maßnahmen führen. In diesen Fällen sind Alternativen mit einer vergleichbaren Wirkung zu erarbeiten.

Die Umsetzung der Maßnahmen erfordert seitens der Stadt eine Investition von etwa 1,4 Millionen Euro (siehe Kapitel 4.8). Bei einem angestrebten Zeithorizont von zwölf Jahren bedeutet dies Investitionen in Höhe von rund 120.000 Euro pro Jahr.

Für alle genannten Maßnahmen bestehen diverse Fördermöglichkeiten verschiedener Träger. Zu nennen ist dabei insbesondere das Programm des Bundesumweltministeriums zur Förderung investiver Maßnahmen zum Klimaschutz²⁴. Es hat den Vorteil, dass die Bagatellgrenze bei 10.000 € liegt. Dieses Programm eignet sich daher insbesondere auch zur Förderung der Markierung von Schutzstreifen.

²⁴ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative vom 22.09.2015, Berlin

Als weitere Fördermöglichkeit ist das Programm des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität²⁵ zu empfehlen. Gefördert werden bauliche Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität und Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs sowie Planungsleistungen und Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit.

Weitere Fördermöglichkeiten finden sich in der Förderfibel des Nationalen Radverkehrsplans²⁶. Hier werden für bestimmte Maßnahmen die in Frage kommenden Förderprogramme, die entsprechende Rechtsgrundlage sowie weitere Informationen, sofern vorhanden, dargestellt.

Alle Projektdokumente sowie die generierten Geodaten werden der Stadt Friedrichsdorf mit Projektablauf übergeben und stehen zukünftig für weitere Anwendungen zur Verfügung.

²⁵ Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität vom 08. August 2017, Wiesbaden

²⁶ www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel, Aufruf am 22.03.2018

10 Anhang

Anlage 1	Karte Zielnetz Radverkehr 2030
Anlage 2	Maßnahmenkarte Gesamtübersicht
Anlage 3	Maßnahmendatenblätter
Anlage 4	Priorisierung der Maßnahmen
Anlage 5	Erläuterung der Priorisierung
Anlage 6	Karte Maßnahmen StVO-Beschilderung
Anlage 7	Prinzipskizzen
Anlage 8	Karte Quell-Ziel-Analyse
Anlage 9	Karte Unfälle 2014-2016
Anlage 10	Karte Meldungen Bürgerinnen und Bürger
Anlage 11	Bike and Ride-Analyse
Anlage 12	Musterlösungen

Anlage 1

Karte Zielnetz Radverkehr 2030

Radverkehrskonzept Friedrichsdorf

Radverkehrskonzept Friedrichsdorf 2018

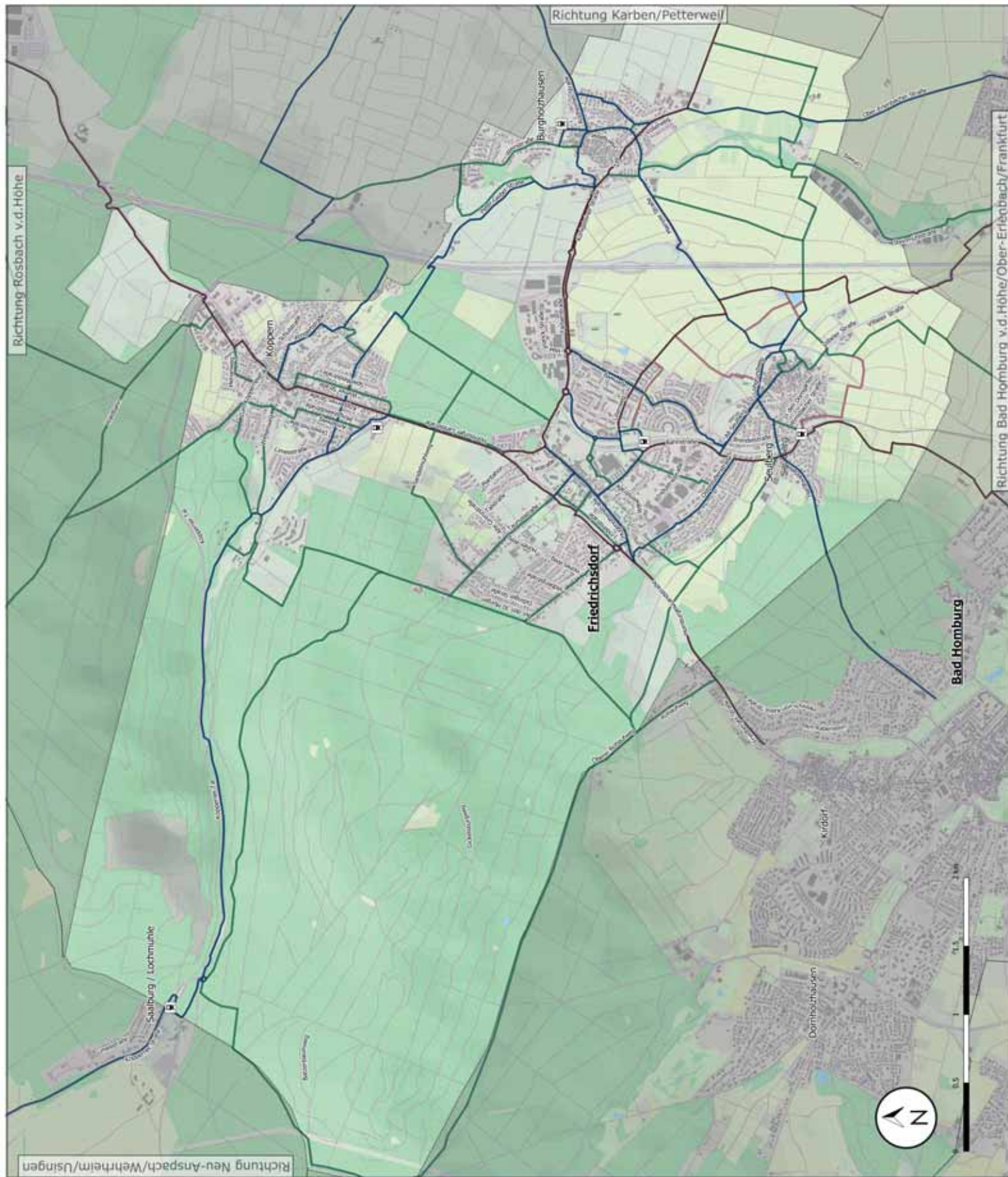
Legende

- Radschnellverbindung
- Radhauptverbindung
- Radverkehrsverbindung
- Freizeitverbindung

Anlage 1: Zielelnetz Radverkehr 2030

Datum: 20.06.2018
Bearbeiter: Dipl.-Geogr. Karoline Kruczynski

Karte: eigene Bearbeitung
Datengrundlage: OCM Landscape



Anlage 2

Maßnahmenkarte Gesamtübersicht

Radverkehrskonzept Friedrichsdorf

Radverkehrskonzept Friedrichsdorf 2018

Legende

Streckenmaßnahmen

- Benutzungspflicht Radweg prüfen
- Fahrradschutzstreifen
- Piktogrammspur
- Neubau Radweg
- Ausbau bestehender Weg (Verbreiterung)
- Oberfläche ausbessern
- Oberfläche ausbauen (Asphaltieren)
- Oberfläche ausbauen (Wasser-gebundener Weg)
- Einbahnstraße freigeben
- Sonstiges

Punktuale Maßnahmen

- Überführung Fahrrad - Radweg
- Querungshilfe anlegen
- Verbot für Fahrzeuge aller Art
- Durchlässige Sackgasse
- Umlaufsperr entfernen
- Vorfahrtregelungen problematisch
- Direkte und geradlinige Querung ermöglichen
- Sonstiges

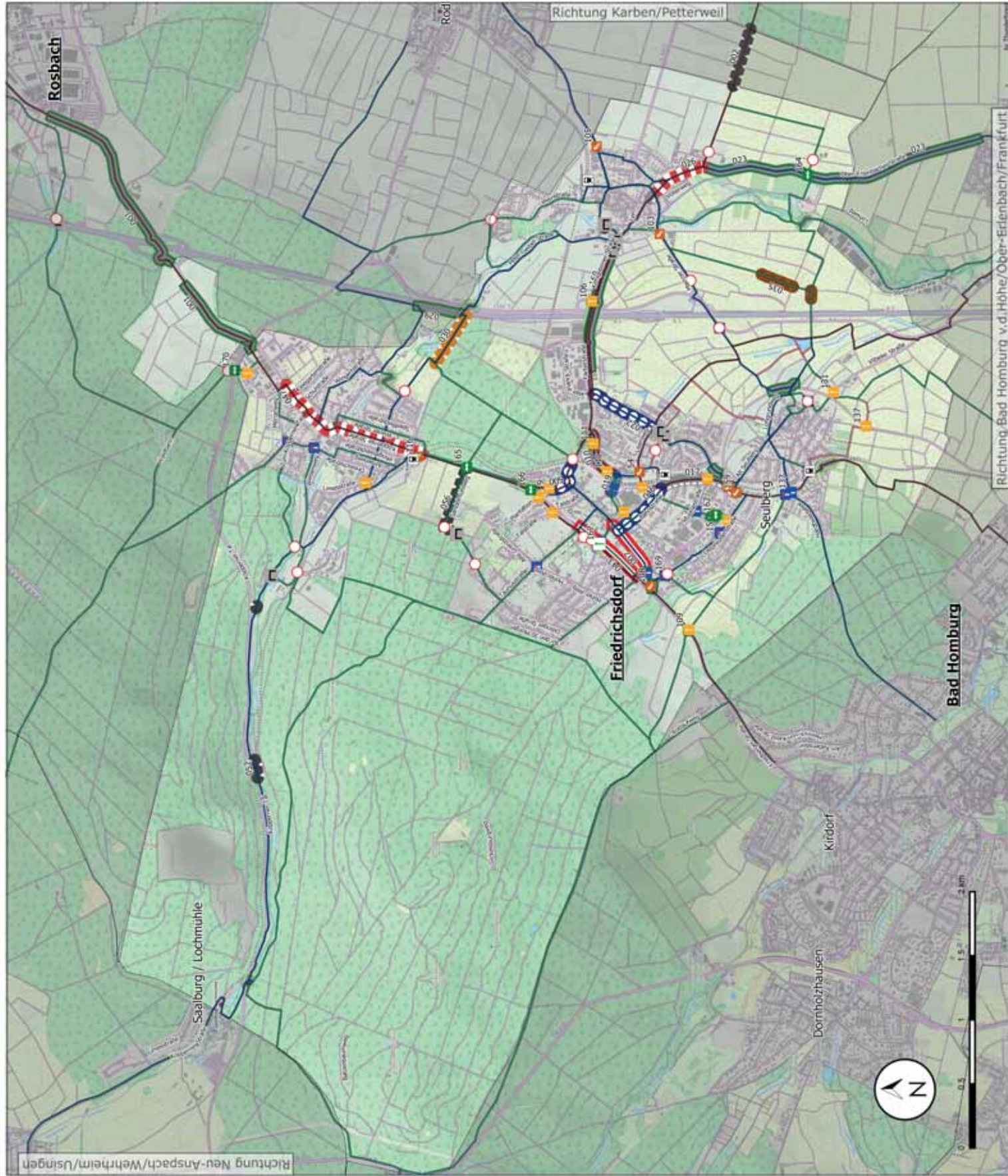
Radverkehrsnetz 2030

- Radstreckennetz
- Radstreckennetz
- Radstreckennetz
- Radstreckennetz
- Radstreckennetz

Anlage 2: Maßnahmenkarte Gesamtübersicht

Datum: 20.06.2018
Bearbeiter: Dipl.-Geogr. Karoline Kruczyński

Karte: eigene Bearbeitung
Datengrundlage: OCM Landscape



Anlage 3

Maßnahmendatenblätter

Anlage 3 – A

Maßnahmendatenblätter Friedrichsdorf Kernstadt

Maßnahmen-Nr.:

5
7
8
9
10
13
19
42
43
46
54
56
107
108
111
146
165
166
167

Radverkehrskonzept Friedrichsdorf

Radverkehrskonzept Friedrichsdorf 2018

Legende

Streckenmaßnahmen

- Benutzungspflicht Radweg prüfen
- Fahrradschutzstreifen
- Piktogrammspur
- Neubau Radweg
- Ausbau bestehender Weg (Verbreiterung)
- Oberfläche ausbessern
- Oberfläche ausbauen (Asphaltieren)
- Oberfläche ausbauen (Wasser-gebundener Weg)
- Einbahnstraße freigeben
- Sonstiges

Punktueller Maßnahmen

- Überführung Fahrrad - Radweg
- Querungshilfe anlegen
- Verbot für Fahrzeuge aller Art
- Durchlässige Sackgasse
- Umlaufsperrung entfernen
- Vorfahrtregelungen problematisch
- Direkte und geradlinige Querung ermöglichen
- Sonstiges

Radverkehrsnetz 2030

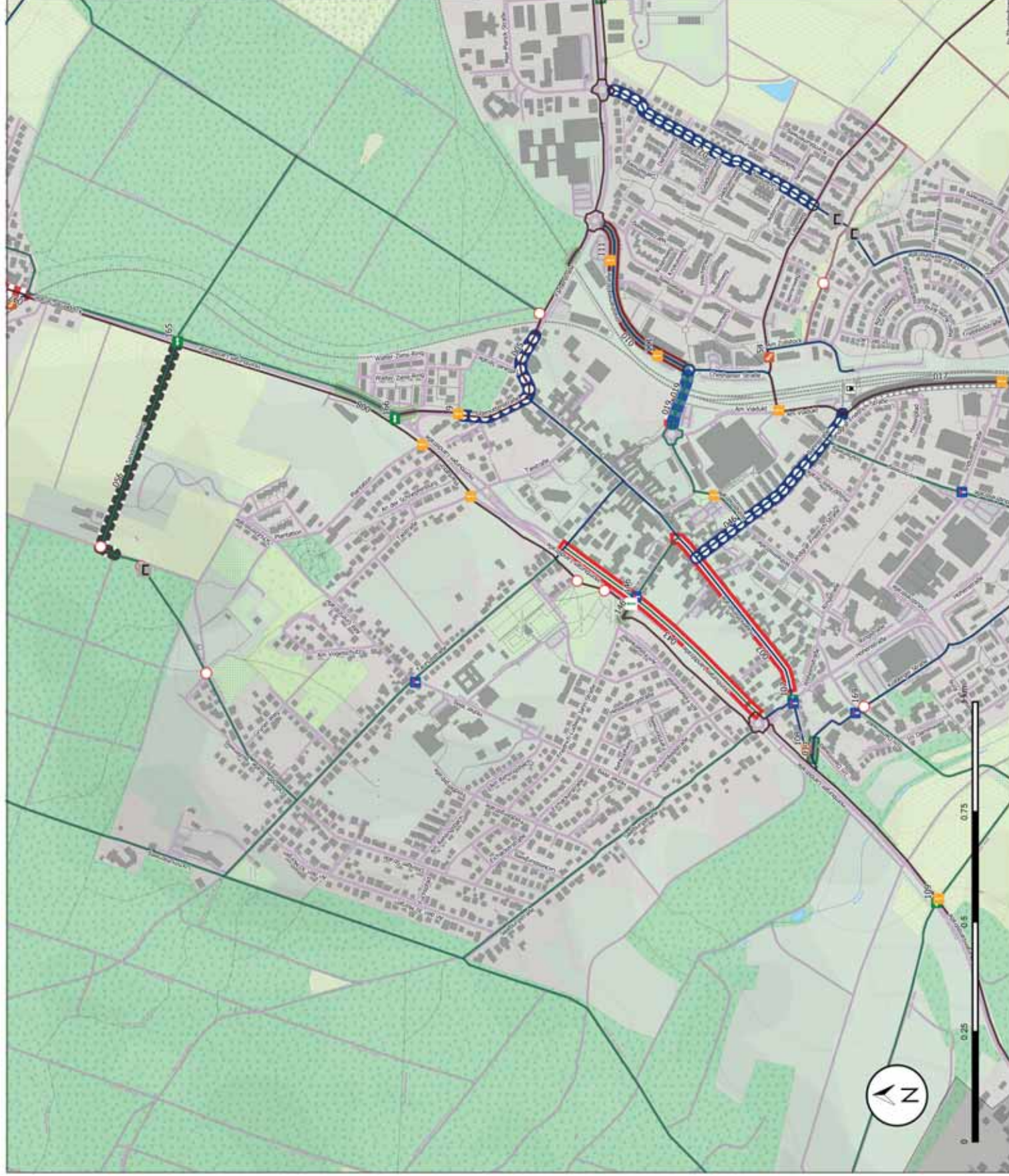
- Radstreckennetz
- Radstreckennetz
- Radstreckennetz
- Radstreckennetz
- Radstreckennetz

Anlage 3 - A: Maßnahmenkarte Friedrichsdorf Kernstadt

Datum: 20.06.2018
Bearbeiter: Dipl.-Geogr. Karoline Kruczynski

Karte: eigene Bearbeitung
Dokumentation: OCM Landscape

RV-K
Radverkehr-Konzept
Frankfurt am Main
60314 Frankfurt



Straße: Hugentottenstr. / Färberstr.

Länge: 300 Meter

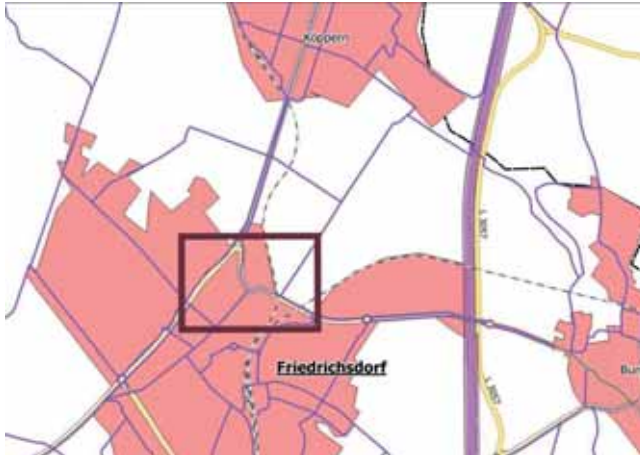
Netz-Kategorie: SV

Stadtteil 1: Kernstadt

Stadtteil 2: -

Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Bürgerpriorisierung: 1-2 Meldungen



Ist-Zustand: Es besteht aktuell ein benutzungspflichtiger Zwei-Richtungs-Radweg.

Ist-Zustand: Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Soll-Zustand: Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Maßn.-Gr. 1: StVO-Beschilderung

Typ 1: **Aufhebung Benutzungspflicht Radweg**

Maßn.-Gr. 2: **Markierungsmaßnahme**

Typ 2: **Piktogrammspur**

Beschreibung: Aufhebung der Benutzungspflicht, stattdessen Gehweg "Radverkehr frei" in südöstliche Richtung.

Maßnahme: Markierung einer Piktogrammspur. Fahrbahn-Radweg-Überführung zu Beginn und Ende straßenbegleitender Radwege.

Alternative:

Fotos:



Priorität: **D**

Kosten (Grobschätzung): 60.000 €

Umsetzungshorizont: **Kurzfristig**

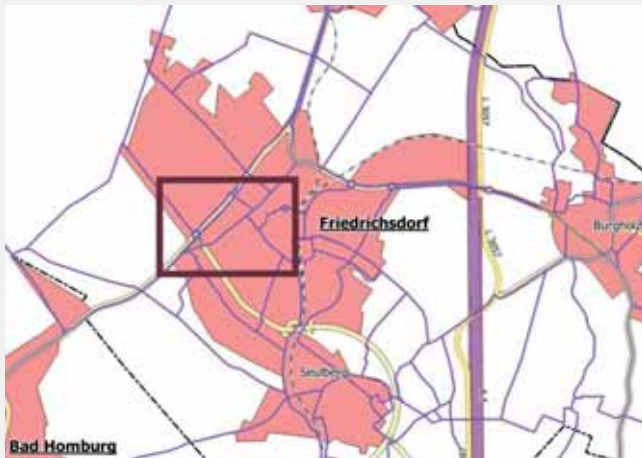
Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Begründung: Piktogrammspuren erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Baulich ausgestaltete und markierte Überführungen am Ende straßenbegleiteter Radwege erleichtern den Wechsel auf den Radweg bzw. die Fahrbahn an vorgesehener Stelle.

Sonstiges:

Straße: Hugentottenstraße
Stadtteil 1: Kernstadt
Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge: 400 Meter
Netz-Kategorie: HV
Stadtteil 2: -
Bürgerpriorisierung: 6-8 Meldungen



Ist-Zustand: Die Hugentottenstraße ist eine Einbahnstraße in südwestliche Richtung. Es bestehen keine Radverkehrsanlagen.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Schlecht
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	StVO-Beschilderung	Typ 1: Freigabe Einbahnstraße für Fahrradverkehr
Maßn.-Gr. 2:	-	Typ 2: -

Beschreibung Maßnahme: Freigabe der Einbahnstraße.

Alternative:

Fotos:



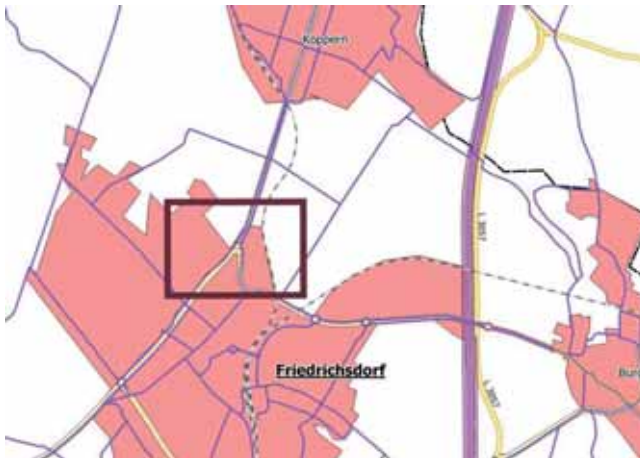
Priorität:	-	Kosten (Grobschätzung): < 5.000 €
Umsetzungshorizont:	Kurzfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Die Freigabe von Einbahnstraßen vermeidet Umwege und beugt Gehwegfahren vor.

Sonstiges:

Straße: Weg zw. Hugenottenstr. / Walter-Ziess-Ring
Stadtteil 1: Kernstadt
Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge: 100 Meter
Stadtteil 2: -
Bürgerpriorisierung: 1-2 Meldungen



Ist-Zustand: Die derzeitige Radwegführung ist umwegig und beinhaltet eine 90°-Abbiegung. Der gewünschte Abschnitt ist unbefestigt und zu schmal.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Mittel	Verkehrssicherheit: Mittel	Direktheit: Schlecht
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	Bauliche Maßnahme	Typ 1: Neubau Radweg
Maßn.-Gr. 2:	-	Typ 2: -

Beschreibung Maßnahme: Es liegen Planungen zu einer Kreisverkehrsanlage Homburger Landstr. / Hugenottenstr. / Petterweiler Weg / Plantation vor. Eine sichere und durchgehende Radverkehrsführung ist bei den Planungen zu berücksichtigen

Alternative:

Fotos:



Priorität: A

Kosten (Grobschätzung): k. A.

Umsetzungshorizont: **Mittelfristig**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: k.A.

Begründung: Zu schmale Wege führen zu Konflikten mit zu Fuß Gehenden. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr aus.

Sonstiges:

Straße: Hugentottenstraße / Tettauer Straße

Länge:

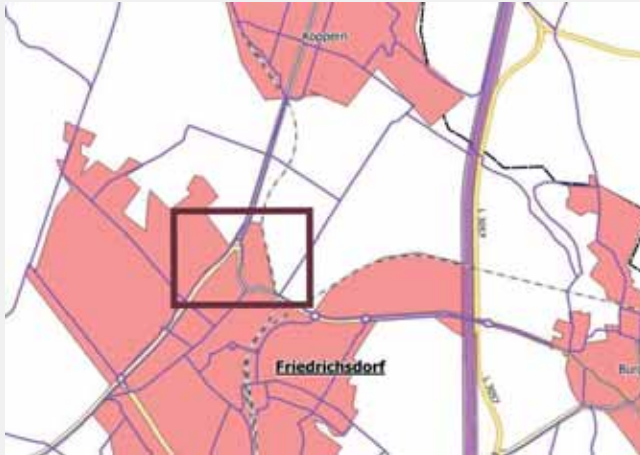
Netz-Kategorie: SV

Stadtteil 1: Kernstadt

Stadtteil 2: -

Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Bürgerpriorisierung: 1-2 Meldungen



Ist-Zustand: Ein einseitiger Zweirichtungsradweg quert die Tettauer Straße.

Ist-Zustand: Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Schlecht**

Direktheit: **Gut**

Soll-Zustand: Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Maßn.-Gr. 1: **Markierungsmaßnahme**

Typ 1: **Radfahrerfurt**

Maßn.-Gr. 2: **StVO-Beschilderung**

Typ 2: **Zz "Radverkehr von rechts und links"**

Beschreibung Maßnahme: Furtmarkierung und Fahrradsymbol über die Einmündung sowie Beschilderung mit Zusatzzeichen "Radverkehr von links und rechts" als Hinweis für den aus der Tettauer Straße kommenden Verkehr.

Alternative:

Fotos:



Priorität: -

Kosten (Grobschätzung): < 5.000 €

Umsetzungshorizont: **Kurzfristig**

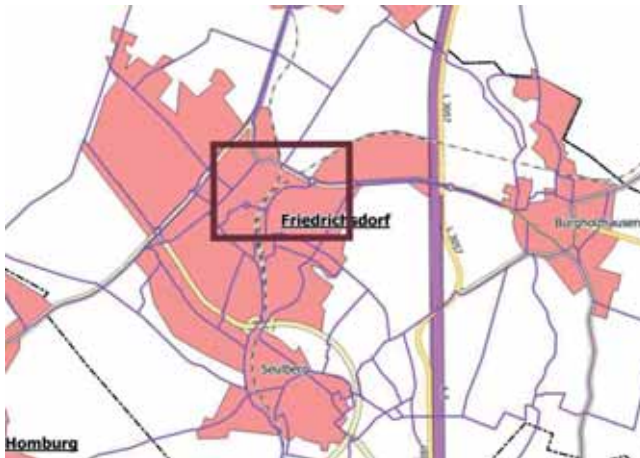
Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Begründung: Furtmarkierungen steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Kfz-Verkehr hat keinen Hinweis auf von rechts kommenden, bevorrechtigten Radverkehr. Die Sicherheit und der Fahrkomfort für den Radverkehr steigen.

Sonstiges:

Straße: Cheshamer Straße
 Stadtteil 1: Kernstadt
 Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge: 400 Meter
 Netz-Kategorie: HV
 Stadtteil 2: -
 Bürgerpriorisierung: 1-2 Meldungen



Ist-Zustand: Es besteht aktuell ein benutzungspflichtiger Zwei-Richtungs-Radweg. An den Einmündung zu den Parkplätzen (Discounter, öffentlicher) fehlt die Vorfahrtsbeschilderung und Hinweise auf Radverkehr.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Schlecht	Direktheit: Gut
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	Bauliche Maßnahme	Typ 1: Umfangreiche bauliche Maßnahme
Maßn.-Gr. 2:	Markierungsmaßnahme	Typ 2: Radfahrstreifen

Beschreibung Maßnahme: Grundlegender Neubau der Cheshamer Straße unter Beachtung eines innerörtlichen Charakters sowie ausreichender Breite zur Markierung von Radfahrstreifen. Aufhebung der Benutzungspflicht, Gehweg für den Radverkehr freigeben.

Alternative:

Fotos:



Priorität: B	Kosten (Grobschätzung): k.A.
Umsetzungshorizont: Langfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: k.A.

Begründung: Radfahrstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Durch Radfahrstreifen bewegen sich Radfahrende im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.

Sonstiges:

Straße: Im Dammwald / Hugentottenstraße

Länge: 30 Meter

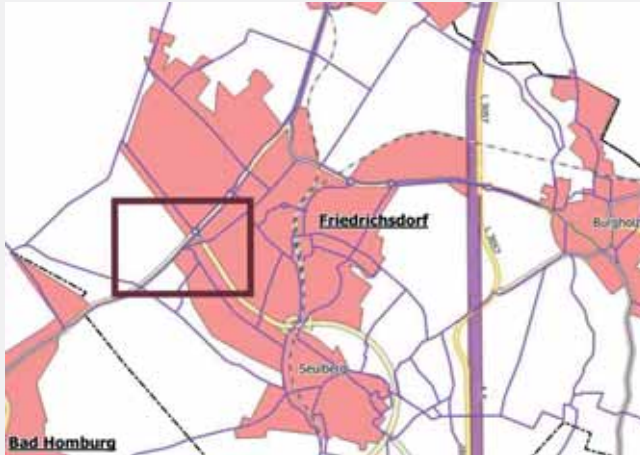
Netz-Kategorie: HV

Stadtteil 1: Kernstadt

Stadtteil 2: -

Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Bürgerpriorisierung: > 9 Meldungen



Ist-Zustand: Die Straße "Im Dammwald" als Verbindung zwischen der Homburger Landstraße und Seulberg ist derzeit nur umwegig zu erreichen. An betrachterer Stelle ist eine Fußgängertreppe vorhanden.

Ist-Zustand: Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Schlecht**

Soll-Zustand: Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Maßn.-Gr. 1: **Bauliche Maßnahme**

Typ 1: **Neubau Radweg**

Maßn.-Gr. 2: **StVO-Beschilderung**

Typ 2: **Anordnung Parkverbot**

Beschreibung Maßnahme: Neubau einer Rampe sowie Ausweisung eines Parkverbotes.

Alternative:

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten (Grobschätzung): 30.000 €

Umsetzungshorizont: **Mittelfristig**

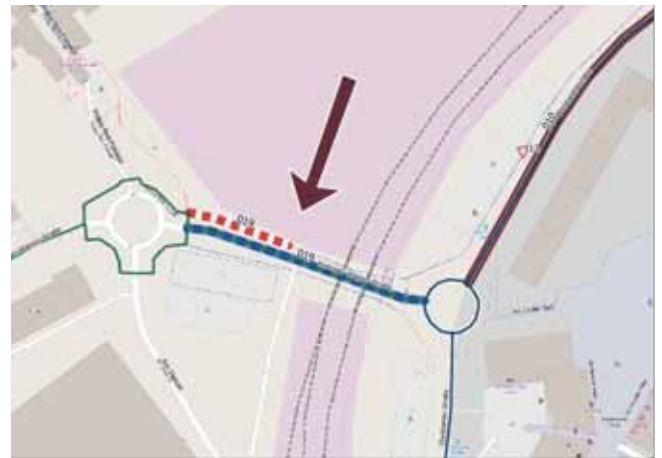
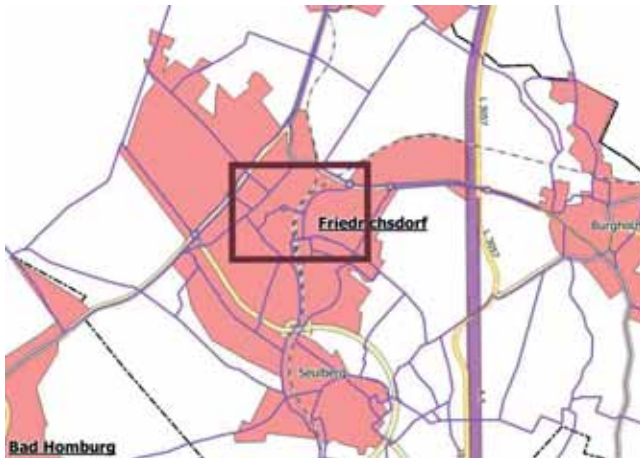
Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Begründung: Eine direkte Verbindung der Homburger Landstraße und Seulbergs über die Straße "Im Dammwald" erhöht den Fahrkomfort und spart Zeit.

Sonstiges: Grunderwerb ist zu prüfen.

Straße: Professor-Wagner-Straße
 Stadtteil 1: Kernstadt
 Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge: 30 Meter
 Netz-Kategorie: NV
 Stadtteil 2: -
 Bürgerpriorisierung: 3-5 Meldungen



Ist-Zustand: Kfz-Stellplätze auf gemeinsamen Geh- und Radweg, beidseitige Benutzungspflicht der Professor-Wagner-Straße.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Mittel	Verkehrssicherheit: Mittel	Direktheit: Gut
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	StVO-Beschilderung	Typ 1: Anordnung Parkverbot
Maßn.-Gr. 2:	StVO-Beschilderung	Typ 2: Aufhebung Benutzungspflicht Radweg

Beschreibung Maßnahme: Entfernung von Kfz-Stellplätzen sowie Benutzungspflicht aufheben.

Alternative:

Fotos:



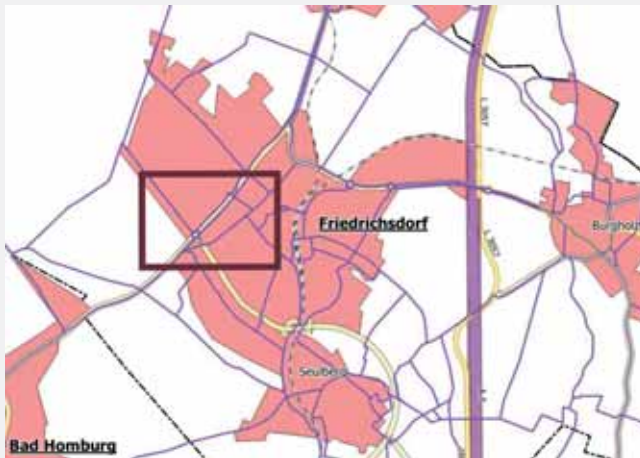
Priorität:	-	Kosten (Grobschätzung): < 5.000 €
Umsetzungshorizont:	Kurzfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

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

Sonstiges:

Straße: Lindenstraße
Stadtteil 1: Kernstadt
Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge: 30 Meter
Netz-Kategorie: NV
Stadtteil 2: -
Bürgerpriorisierung: 3-5 Meldungen



Ist-Zustand: Der Abschnitt ist in Richtung Südwesten gesperrt.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Mittel
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	StVO-Beschilderung	Typ 1: Freigabe Einbahnstraße für Fahrradverkehr
Maßn.-Gr. 2:	-	Typ 2: -

Beschreibung Maßnahme: Freigabe der Einbahnstraße.

Alternative:

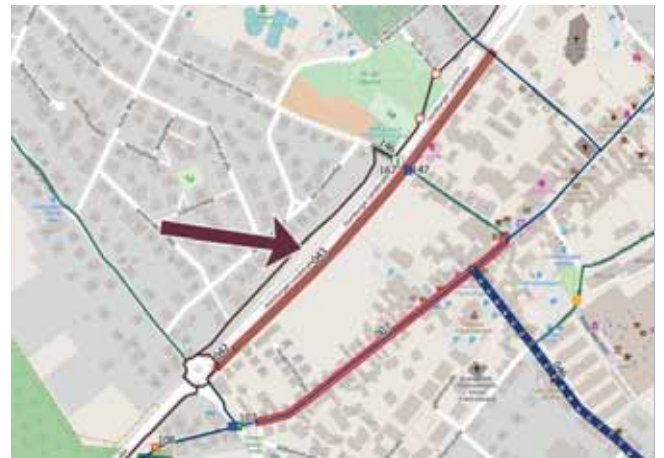
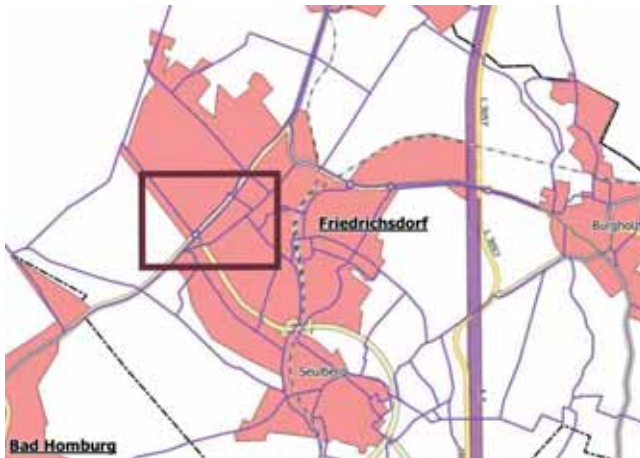
Fotos:



Priorität:	-	Kosten (Grobschätzung): < 5.000 €
Umsetzungshorizont:	Kurzfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut
Begründung:	Die Freigabe von Einbahnstraßen vermeidet Umwege und beugt Gehwegfahren vor.	
Sonstiges:	Ist nur mit M-Nr. 043 umzusetzen.	

Straße: Lindenstraße
 Stadtteil 1: Kernstadt
 Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge: 550 Meter
 Netz-Kategorie: NV
 Stadtteil 2: -
 Bürgerpriorisierung: 6-8 Meldungen



Ist-Zustand: Die Straße ist eine Einbahnstraße in nordöstliche Richtung.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Mittel
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	StVO-Beschilderung	Typ 1: Freigabe Einbahnstraße für Fahrradverkehr
Maßn.-Gr. 2:	-	Typ 2: -

Beschreibung Maßnahme: Freigabe der Einbahnstraße.

Alternative:

Fotos:



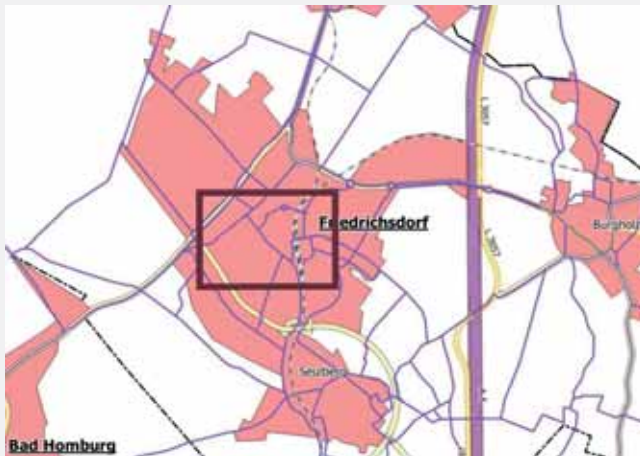
Priorität:	-	Kosten (Grobschätzung): < 5.000 €
Umsetzungshorizont:	Kurzfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Die Freigabe von Einbahnstraßen vermeidet Umwege und beugt Gehwegfahren vor.

Sonstiges: Ist nur mit M-Nr. 042 umzusetzen.

Straße: Bahnstraße
 Stadtteil 1: Kernstadt
 Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge: 500 Meter
 Netz-Kategorie: HV
 Stadtteil 2: -
 Bürgerpriorisierung: 6-8 Meldungen



Ist-Zustand: Es bestehen keine Radverkehrsanlagen.

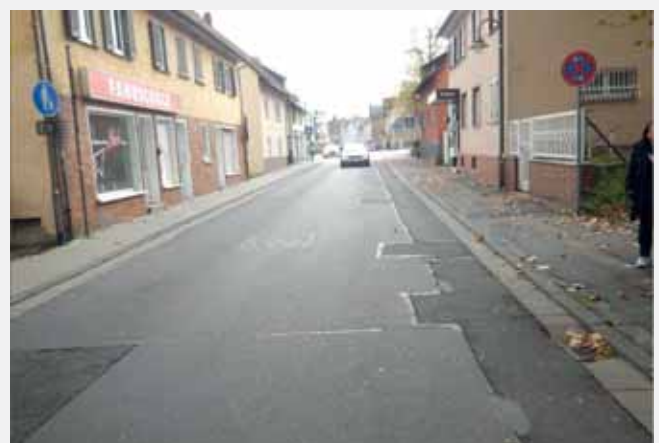
Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Mittel	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	Markierungsmaßnahme	Typ 1: Piktogrammspur
Maßn.-Gr. 2:	-	Typ 2: -

Beschreibung Maßnahme: Markierung einer Piktogrammspur.

Alternative:

Fotos:



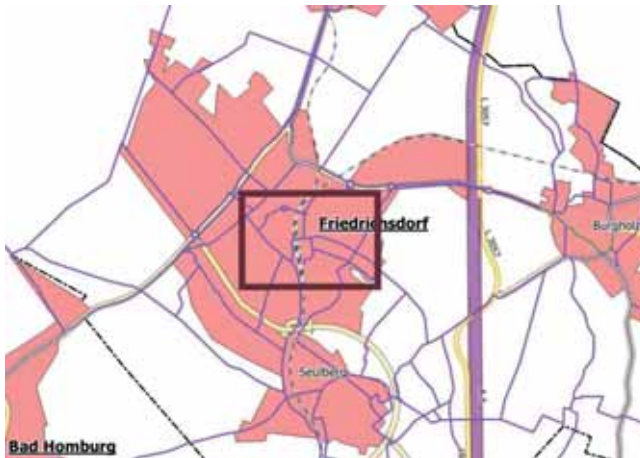
Priorität:	-	Kosten (Grobschätzung): < 5.000 €
Umsetzungshorizont:	Kurzfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Piktogrammspuren erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.

Sonstiges:

Straße: Lilienweg / Cheshamer Straße
 Stadtteil 1: Kernstadt
 Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge:
 Stadtteil 2:
 Bürgerpriorisierung: 3-5 Meldungen



Ist-Zustand: Radfahrende, die aus dem Lilienweg Richtung Viadukt auf den linkseitigen für Radverkehr freigegeben Gehweg einbiegen möchten, müssen zwei mal die Fahrbahn queren.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Mittel	Direktheit: Schlecht
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1: Bauliche Maßnahme Typ 1: Ausbau Schnittstelle Fahrbahn-Radweg
 Maßn.-Gr. 2: - Typ 2: -

Beschreibung Maßnahme: Querungshilfe auf Höhe der Straße "Am Zollstock" / Firma "MIT e-Solutions GmbH" mittels Linksabbiegestreifen für Radfahrende Richtung Viadukt sowie Verdeutlichung des Übergangs vom Radweg auf die Fahrbahn durch kurzen Schutzstreifen und Bordsteinabsenkung.

Alternative:

Fotos:



Priorität: A	Kosten (Grobschätzung): 40.000 €
Umsetzungshorizont: Mittelfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Baulich ausgestaltete und markierte Überführungen am Anfang/Ende eines Radweges erleichtern den Wechsel auf den Radweg bzw. die Fahrbahn an vorgesehener Stelle und verringern dadurch Konflikte mit Kfz- und Fußverkehr.

Sonstiges: Die Umsetzung ist Grunderwerbsabhängig, vorhandener Bebauungsplan ist zu prüfen.

Straße: Sandelmühlweg
Stadtteil 1: Kernstadt
Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge: 500 Meter
Stadtteil 2:
Bürgerpriorisierung:



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

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Mittel	Verkehrssicherheit: Mittel	Direktheit: Gut
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	Bauliche Maßnahme	Typ 1: Neue Oberfläche
Maßn.-Gr. 2:		Typ 2:

Beschreibung Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Alternative:

Fotos:



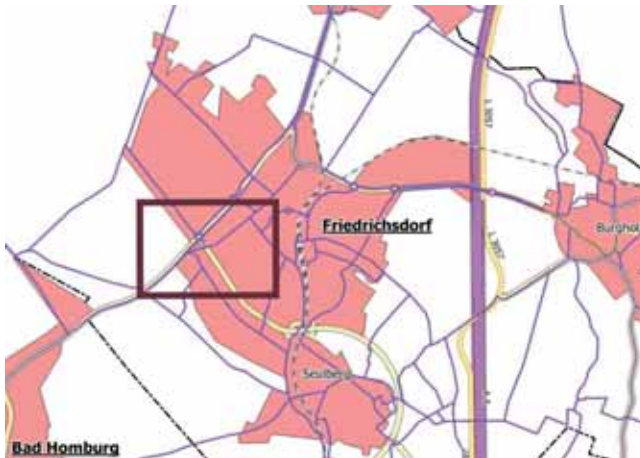
Priorität: D	Kosten (Grobschätzung): 60.000 €
Umsetzungshorizont: Mittelfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: Schlecht

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

Sonstiges:

Straße: Höhenstraße
 Stadtteil 1: Kernstadt
 Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge:
 Stadtteil 2: -
 Bürgerpriorisierung: > 9 Meldungen



Ist-Zustand: Radfahrende können die Höhenstraße im aktuellen Zustand nicht queren.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Mittel	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Sehr schlecht
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	Bauliche Maßnahme	Typ 1: Mittelinsel
Maßn.-Gr. 2:	Bauliche Maßnahme	Typ 2: Neue Oberfläche

Beschreibung
 Maßnahme: Entfernung zweier Stellplätze, Anlegung einer Mittelinsel als Querungshilfe, Neubau eines kurzen Wegeabschnitts, Markierung einer Überführung in nördliche Hugenottenstraße.

Alternative:

Fotos:



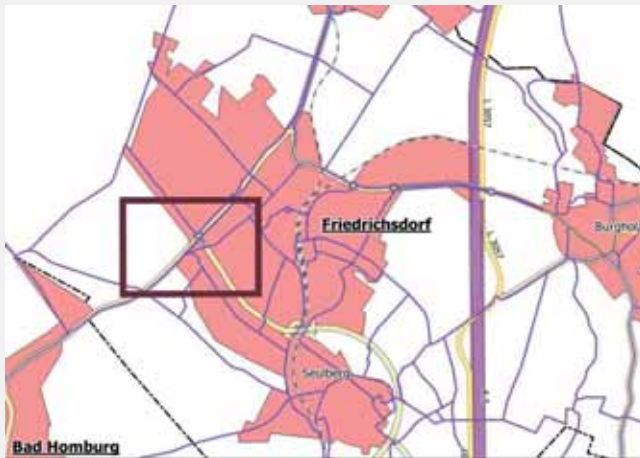
Priorität: A	Kosten (Grobschätzung): 25.000 €
Umsetzungshorizont: Mittelfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Eine Querungshilfe ermöglicht das Queren der Fahrbahn in zwei Zügen. Die Sicherheit wird dadurch erhöht und der Zeitaufwand verringert. Zusätzlich wird die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs leicht gesenkt.

Sonstiges: Streckenabschnitt ist Teil der direkten und alltagstauglichen Verbindung Friedrichsdorf / Bad Homburg.

Straße: Hugenottenstraße
Stadtteil 1: Kernstadt
Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge: Netz-Kategorie: HV
Stadtteil 2: -
Bürgerpriorisierung: 1-2 Meldungen



Ist-Zustand: Der Verbindungsweg zwischen Homburger Landstraße und Hugenottenstraße endet auf einem Garagenplatz / Wendehammer. Die Überführung auf die Fahrbahn ist ungeregelt und wird beparkt.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Mittel	Direktheit: Mittel
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	Markierungsmaßnahme	Typ 1: Schnittstelle Fahrbahn-Radweg
Maßn.-Gr. 2:	StVO-Beschilderung	Typ 2: Anordnung Parkverbot

Beschreibung Maßnahme: Der Fahrbahnbereich, in den der Radweg mündet, soll durch Markierungen, Poller sowie die Ausweisung eines Absoluten Halteverbotes freigehalten werden.

Alternative:

Fotos:



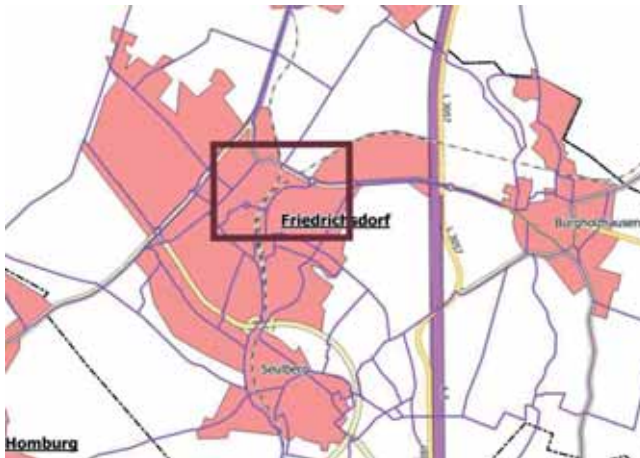
Priorität: -	Kosten (Grobschätzung): < 5.000 €
Umsetzungshorizont: Kurzfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Die freie Fahrt wird durch parkende Kfz behindert. Durch die Unübersichtlichkeit können Gefahrensituationen entstehen.

Sonstiges:

Straße: Cheshamer Straße
 Stadtteil 1: Kernstadt
 Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge:
 Stadtteil 2:
 Bürgerpriorisierung:



Ist-Zustand: Es besteht aktuell ein benutzungspflichtiger Zwei-Richtungs-Radweg. An den Einmündung zu den Parkplätzen (Discounter, öffentlicher) fehlt die Vorfahrtsbeschilderung und Hinweise auf Radverkehr.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Mittel	Verkehrssicherheit: Schlecht	Direktheit: Gut
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	Markierungsmaßnahme	Typ 1: Radfahrerfurt
Maßn.-Gr. 2:	StVO-Beschilderung	Typ 2: Zz "Radverkehr von rechts und links"

Beschreibung: Furtmarkierung und Fahrradsymbol über die Einmündung sowie Beschilderung mit Zusatzzeichen
 Maßnahme: "Radverkehr von links und rechts" als Hinweis für den aus der Tettauer Straße kommenden Verkehr.

Alternative:

Fotos:



Priorität:	-	Kosten (Grobschätzung): < 5.000 €
Umsetzungshorizont:	Kurzfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis:

Begründung: Furtmarkierungen steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Kfz-Verkehr wird auf den von rechts und links kommenden, bevorrechtigten Radverkehr hingewiesen. Die Sicherheit und der Fahrkomfort für den Radverkehr steigen.

Sonstiges:

Straße: Friedrich-Ludwig-Jahn-Str.

Länge:

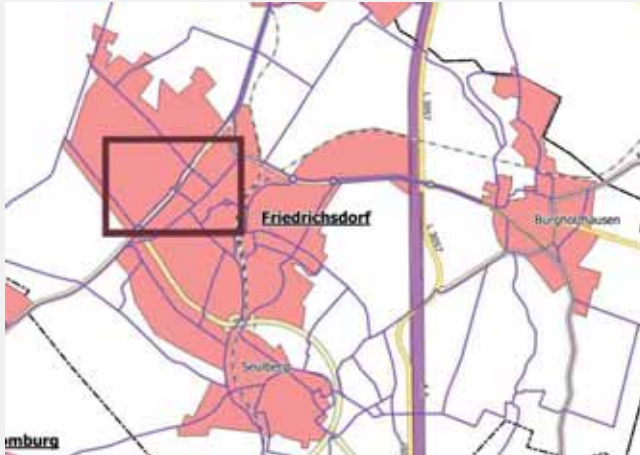
Netz-Kategorie: SV

Stadtteil 1: Kernstadt

Stadtteil 2: -

Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Bürgerpriorisierung: 3-5 Meldungen



Ist-Zustand: Es sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Der Gehweg ist nicht für den Radverkehr freigegeben und zu schmal.

Ist-Zustand: Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

Soll-Zustand: Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Maßn.-Gr. 1: **Bauliche Maßnahme**

Typ 1: **Ausbau Radweg**

Maßn.-Gr. 2:

Typ 2:

Beschreibung: Es liegen Planungen zu einer Kreisverkehrsanlage Homburger Landstraße / Friedrich-Ludwig-Jahn-Str. vor.
Maßnahme: Eine sichere und durchgehende Radverkehrsführung ist bei den Planungen zu berücksichtigen.

Alternative:

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten (Grobschätzung): k.A.

Umsetzungshorizont: **Mittelfristig**

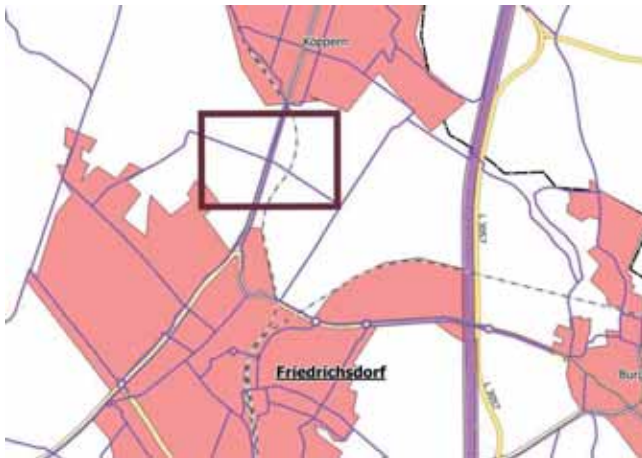
Kosten-Nutzen-Verhältnis: k.A.

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

Sonstiges:

Straße: Homburger Landstraße / Sandelmühlweg
 Stadtteil 1: Kernstadt
 Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge: Netz-Kategorie: NV
 Stadtteil 2: -
 Bürgerpriorisierung: 3-5 Meldungen



Ist-Zustand: Straße mit hohem Verkehrsaufkommen ohne Querungshilfe für den Radverkehr.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Mittel	Verkehrssicherheit: Mittel	Direktheit: Schlecht
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut
Maßn.-Gr. 1:	Bauliche Maßnahme	Typ 1: Querungshilfe	
Maßn.-Gr. 2:	-	Typ 2: -	

Beschreibung Maßnahme: Anlegung einer Mittelinsel als Querungshilfe.

Alternative:

Fotos:



Priorität: B

Kosten (Grobschätzung): 40.000 €

Umsetzungshorizont: **Mittelfristig**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Eine Querungshilfe ermöglicht das Queren der Fahrbahn in zwei Zügen. Die Sicherheit wird dadurch erhöht und der Zeitaufwand verringert. Zusätzlich wird die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs leicht gesenkt.

Sonstiges: Der Abschnitt ist Teil des Schulradroutennetzes.

Straße: Homburger Landstraße

Länge:

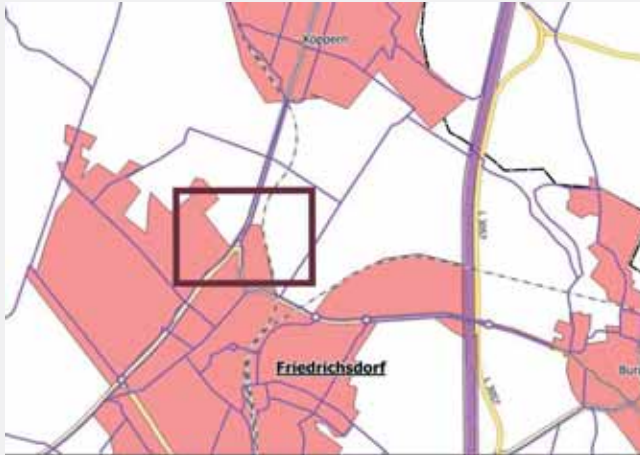
Netz-Kategorie: SV

Stadtteil 1: Kernstadt

Stadtteil 2: -

Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Bürgerpriorisierung: 1-2 Meldungen



Ist-Zustand: Straße mit hohem Verkehrsaufkommen ohne Querungshilfe für den Radverkehr.

Ist-Zustand: Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Schlecht**

Soll-Zustand: Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Maßn.-Gr. 1: **Bauliche Maßnahme**

Typ 1: **Querungshilfe**

Maßn.-Gr. 2: **Bauliche Maßnahme**

Typ 2: **Neubau Radweg**

Beschreibung Maßnahme: Es liegen Planungen zu einer Kreisverkehrsanlage Homburger Landstr. / Hugenottenstr. / Petterweiler Weg / Plantation vor. Eine sichere und durchgehende Radverkehrsführung ist bei den Planungen zu berücksichtigen

Alternative:

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten (Grobschätzung): k.A.

Umsetzungshorizont: **Mittelfristig**

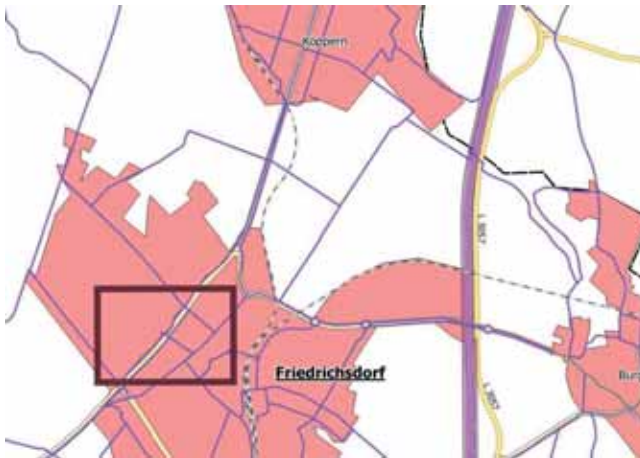
Kosten-Nutzen-Verhältnis: k.A.

Begründung: Eine Querungshilfe ermöglicht das Queren der Fahrbahn in zwei Zügen. Die Sicherheit wird dadurch erhöht und der Zeitaufwand verringert. Zusätzlich wird die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs gesenkt.

Sonstiges:

Straße: Friedrich-Ludwig-Jahn-Str. / Homburger Landstr.
 Stadtteil 1: Kernstadt
 Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge: Netz-Kategorie: NV
 Stadtteil 2: -
 Bürgerpriorisierung:



Ist-Zustand: Die Querung der Homburger Landstraße ist derzeit nur indirekt über die FSA möglich.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Mittel	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Schlecht
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	Markierungsmaßnahme	Typ 1: Aufgeweiteter Radaufstellstreifen
Maßn.-Gr. 2:	StVO-Beschilderung	Typ 2: Freigabe für den Radverkehr

Beschreibung: Es liegen Planungen zu einer Kreisverkehrsanlage Homburger Landstraße / Friedrich-Ludwig-Jahn-Str. vor.
 Maßnahme: Eine sichere und durchgehende Radverkehrsführung ist bei den Planungen zu berücksichtigen.

Alternative:

Fotos:



Priorität: D	Kosten (Grobschätzung): k. A.
Umsetzungshorizont: Mittelfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: k.A.

Begründung: Eine Querungshilfe ermöglicht das Queren der Fahrbahn in zwei Zügen. Die Sicherheit wird dadurch erhöht und der Zeitaufwand verringert. Zusätzlich wird die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs leicht gesenkt.

Sonstiges:

Anlage 3 – B

Maßnahmendatenblätter Köppern

Maßnahmen-Nr.:

1
31
32
47
48
52
53
116
170

Radverkehrskonzept Friedrichsdorf

Radverkehrskonzept Friedrichsdorf 2018

Legende

Streckenmaßnahmen

- Benutzungspflicht Radweg prüfen
- Fahrradschutzstreifen
- Piktogrammspur
- Neubau Radweg
- Ausbau bestehender Weg (Verbreiterung)
- Oberfläche ausbessern
- Oberfläche ausbauen (Asphaltieren)
- Oberfläche ausbauen (Wasser-gebundener Weg)
- Einbahnstraße freigeben
- Sonstiges

Punktuale Maßnahmen

- Überführung Fahrrad - Radweg
- Querungshilfe anlegen
- Verbot für Fahrzeuge aller Art
- Durchlässige Sackgasse
- Umlaufsperr entfernen
- Vorfahrtregelungen problematisch
- Direkte und geradlinige Querung ermöglichen
- Sonstiges

Radverkehrsnetz 2030

- Rad Schnellverbindung
- Rad Hauptverbindung
- Rad Verkehrsverbindung
- Freizeitverbindung

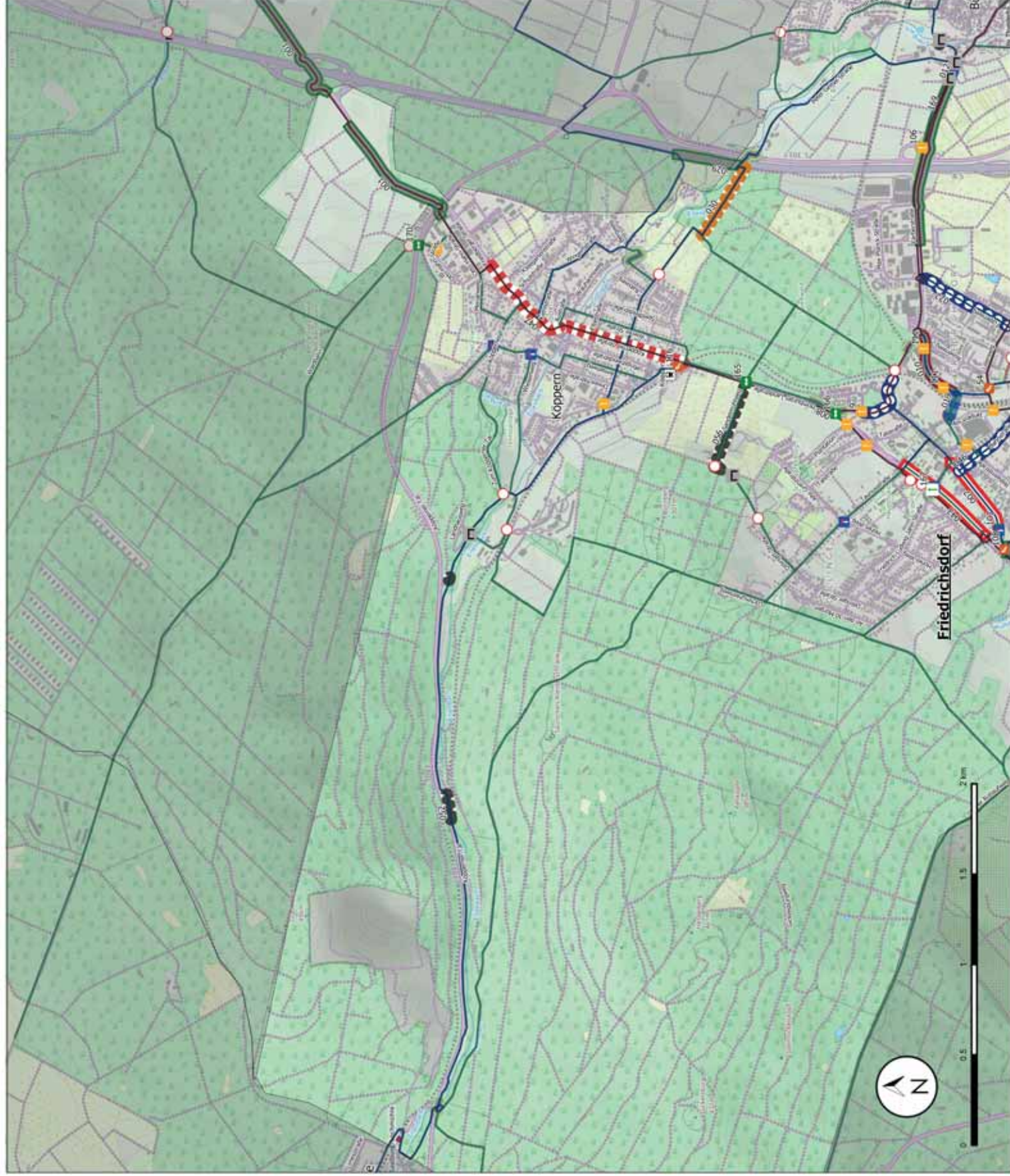
Anlage 3 - B: Maßnahmenkarte Köppern

Datum: 20.06.2018
Bearbeiter: Dipl.-Geogr. Karoline Kruczynski

Karte: eigene Bearbeitung
Datengrundlage: OCM Landscape



Radverkehr-Konzept
Frankfurter Straße 8-14
60314 Frankfurt



Straße: L3057 / Friedberger Str.

Stadtteil 1: Köppern

Baulastträger: Land Hessen (Hessen Mobil)

Länge: 2.000 m (F: 1.000 m) Netz-Kategorie: SV

Stadtteil 2: Rosbach (Wetterau)

Bürgerpriorisierung: 6-8 Meldungen



Ist-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Geeignete Alternativverbindung führt über Umwege und zusätzliche Steigungen (s. Foto rechts).

Ist-Zustand: Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Sehr schlecht**

Soll-Zustand: Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Maßn.-Gr. 1: **Bauliche Maßnahme**

Typ 1: **Neubau Radweg**

Maßn.-Gr. 2: -

Typ 2: -

Beschreibung Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.

Alternative:

Fotos:



Priorität: **A**

Kosten (Grobschätzung): 700.000 € (Fdrf: 350.000 €)

Umsetzungshorizont: **Langfristig**

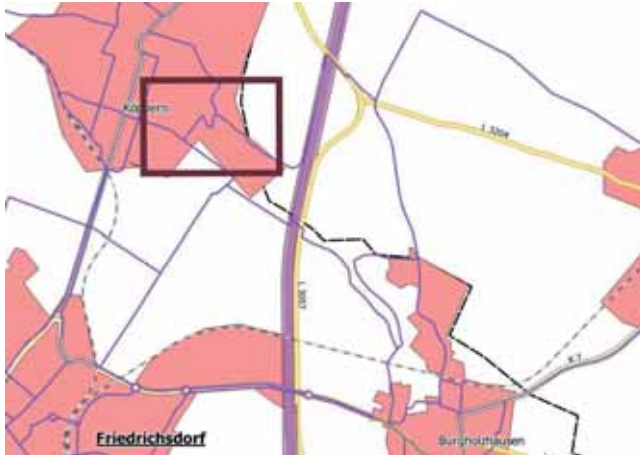
Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist für Radfahrende aufgrund der hohen Verkehrsbelastung mit Schwerlastverkehr, hoher Geschwindigkeiten sowie geringen Fahrbahnbreite ungeeignet.

Sonstiges: Die Umsetzung des Radwegs ist im Zuge des Ausbaus der Anschlussstelle Friedberg (A5) geplant.

Straße: Brücke Teichmühlenweg / Albert-Schweitzer-Str.
 Stadtteil 1: Köppern
 Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge: 20 Meter
 Stadtteil 2: -
 Bürgerpriorisierung: 1-2 Meldungen



Ist-Zustand: Die betrachtete Brücke ist deutlich zu schmal. Bei Nässe besteht Rutschgefahr.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Mittel	Verkehrssicherheit: Mittel	Direktheit: Mittel
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut
Maßn.-Gr. 1:	Bauliche Maßnahme	Typ 1: Ausbau Radweg	
Maßn.-Gr. 2:	-	Typ 2: -	

Beschreibung Maßnahme: Verbreiterung der Brücke sowie Erneuerung der Oberfläche.

Alternative:

Fotos:



Priorität: B
 Kosten (Grobschätzung): 80.000 €
 Umsetzungshorizont: **Mittelfristig**
 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Zu schmale Wege führen zu Konflikten mit Zu Fuß Gehenden. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern. Holzbrücken stellen bei Nässe eine erhöhte Sturzgefahr dar.

Sonstiges:

Straße: Weg entlang des Erlenbach

Länge: 100 Meter

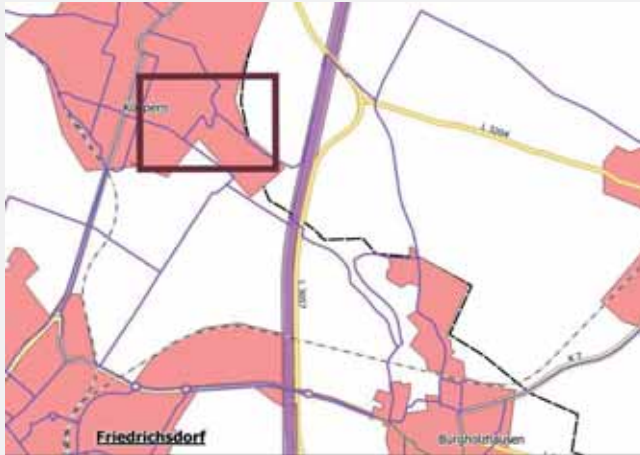
Netz-Kategorie: NV

Stadtteil 1: Köppern

Stadtteil 2:

Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Bürgerpriorisierung: 1-2 Meldungen



Ist-Zustand: Der vorhandene Weg ist uneben und zu schmal.

Ist-Zustand: Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Soll-Zustand: Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Maßn.-Gr. 1: **Bauliche Maßnahme**

Typ 1: **Ausbau Radweg**

Maßn.-Gr. 2: **Bauliche Maßnahme**

Typ 2: **Ausbesserung Oberfläche**

Beschreibung Maßnahme: Verbreiterung des Weges soweit möglich sowie Ausbesserung der Oberfläche, Entfernung Kantstein an Wegüberführung in Richtung Verlängerung Studentenweg.

Alternative:

Fotos:



Priorität: **C**

Kosten (Grobschätzung): 15.000 €

Umsetzungshorizont: **Kurzfristig**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Begründung: Zu schmale Wege führen zu Konflikten mit Zu Fuß Gehenden. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges:

Straße: Köperner Straße / Friedberger Straße
 Stadtteil 1: Köppern
 Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge: 1.700 Meter
 Netz-Kategorie: SV
 Stadtteil 2: -
 Bürgerpriorisierung: 1-2 Meldungen



Ist-Zustand: Innerörtliche Hauptverbindung ohne Radverkehrsanlagen.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Schlecht	Verkehrssicherheit: Schlecht	Direktheit: Gut
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	Bauliche Maßnahme	Typ 1: Geschwindigkeitsdämpfung
Maßn.-Gr. 2:	Markierungsmaßnahme	Typ 2: Entfernung Markierung Mittellinie

Beschreibung Maßnahme: Um- und Rückbau des Durchgangsstraßencharakters, bspw. durch Entfernung der Mittellinie, Shared Space-Gestaltung, Umbau des Knotenpunktes in einen Minikreisverkehr.

Alternative:

Fotos:



Priorität: A

Kosten (Grobschätzung): k.A.

Umsetzungshorizont: **Langfristig**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: k.A.

Begründung: Die Fahrbahn- und Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Um die Verkehrsbelastung zu verringern, sollte der Durchgangsstraßencharakter der Köperner Str. um- / zurückgestaltet werden.

Sonstiges:

Straße: Köperner Tal / Zum Köperner Tal

Länge: 20 Meter

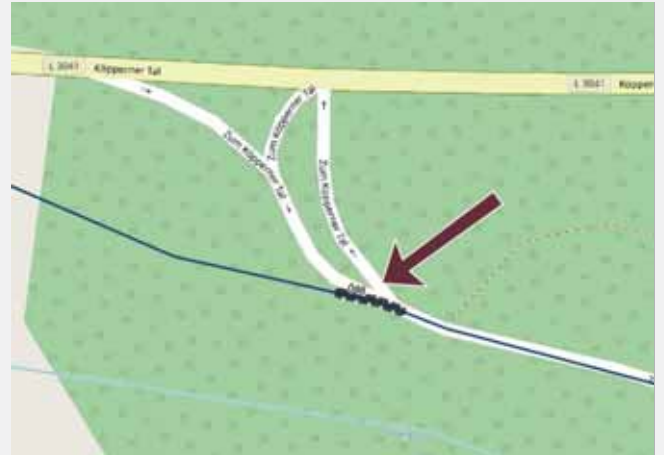
Netz-Kategorie: HV

Stadtteil 1: Köppern

Stadtteil 2: -

Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf / Kreis

Bürgerpriorisierung: 1-2 Meldungen



Ist-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Ist-Zustand: Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Soll-Zustand: Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Maßn.-Gr. 1: **Bauliche Maßnahme**

Typ 1: **Ausbesserung Oberfläche**

Maßn.-Gr. 2: -

Typ 2: -

Beschreibung Maßnahme: Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Alternative:

Fotos:



Priorität: -

Kosten (Grobschätzung): < 5.000 €

Umsetzungshorizont: **Kurzfristig**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Begründung: Bei schadhafte Oberflächen kann Befahren mit Gepäck zu Schäden / Verlusten führen. Bei groben Schäden besteht erhöhte Sturzgefahr.

Sonstiges:

Straße: Köpperner Tal
 Stadtteil 1: Köppern
 Baulastträger: Land Hessen (Hessen Mobil)

Länge: 150 Meter
 Netz-Kategorie: HV
 Stadtteil 2:
 Bürgerpriorisierung:



Ist-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Mittel	Verkehrssicherheit: Mittel	Direktheit: Gut
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut
Maßn.-Gr. 1:	Bauliche Maßnahme	Typ 1: Neue Oberfläche	
Maßn.-Gr. 2:	-	Typ 2: -	

Beschreibung Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Alternative:

Fotos:



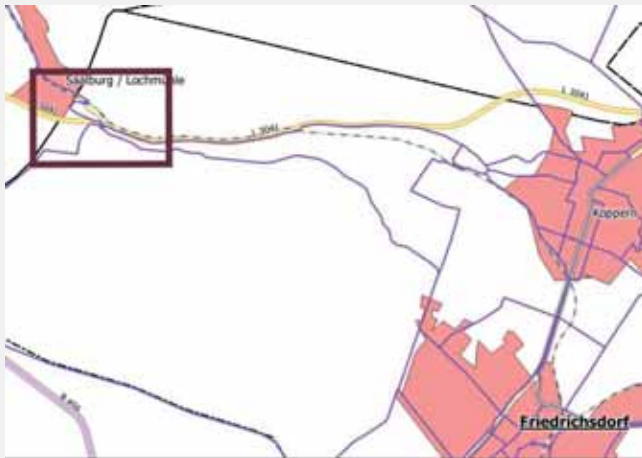
Priorität: C	Kosten (Grobschätzung): 30.000 €
Umsetzungshorizont: Mittelfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

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

Sonstiges:

Straße: Köpperner Tal
 Stadtteil 1: Köppern
 Baulastträger: Land Hessen (Hessen Mobil)

Länge: 50 Meter
 Stadtteil 2:
 Bürgerpriorisierung: 3-5 Meldungen



Ist-Zustand: Die betrachtete Brücke ist deutlich zu schmal. Radfahrende werden aufgefordert abzusteigen. Der Weg zwischen Brücke und Kreuzungsbereich ist schmal und nicht asphaltiert.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Mittel	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Schlecht
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	Bauliche Maßnahme	Typ 1: Ausbau Radweg
Maßn.-Gr. 2:	-	Typ 2: -

Beschreibung Maßnahme: Ausbau der Brücke sowie Verbreiterung und Asphaltierung des Weges zwischen Brücke und Kreuzungsbereich.

Alternative:

Fotos:



Priorität:	B	Kosten (Grobschätzung): 120.000 €
Umsetzungshorizont:	Langfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Zu Fuß Gehenden. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern. Die Brücke ist für Lastenfahrräder schwer oder nicht passierbar.

Sonstiges:

Straße: Pfingstweidstraße
 Stadtteil 1: Köppern
 Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge:
 Stadtteil 2: -
 Bürgerpriorisierung: 1-2 Meldungen



Ist-Zustand: Beginn / Ende des benutzungspflichtigen Zwei-Richtungs-Geh- und Radwegs. Der Radverkehr wird ohne weitere Markierung oder Beschilderung auf die Fahrbahn bzw. den Radweg geführt.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Mittel	Verkehrssicherheit: Mittel	Direktheit: Mittel
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1: **Bauliche Maßnahme** Typ 1: **Schnittstelle Fahrbahn-Radweg**
 Maßn.-Gr. 2: - Typ 2: -

Beschreibung Maßnahme: Verdeutlichung des Übergangs von der Fahrbahn auf den Zwei-Richtungs-Geh- und Radweg durch kurzen Schutzstreifen, Abbiegepiktogramm Richtung Radweg und Bordsteinabsenkung.

Alternative:

Fotos:



Priorität: -	Kosten (Grobschätzung): < 5.000 €
Umsetzungshorizont: Kurzfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Baulich ausgestaltete und markierte Überführungen am Ende von Radwegen erleichtern den Wechsel auf die Fahrbahn bzw. den Radweg an vorgesehener Stelle und verringern dadurch Konflikte mit Kfz- und Fußverkehr.

Sonstiges:

Straße: L3041 / Köpperner Tal

Stadtteil 1: Rosbach (Wetterau)

Baulastträger: Land Hessen (Hessen Mobil)

Länge:

Netz-Kategorie: NV

Stadtteil 2: Köppern

Bürgerpriorisierung:



Ist-Zustand: Querung der stark befahrenen Landesstraß 3041 ohne Querungshilfe.

Ist-Zustand: Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Schlecht**

Direktheit: **Gut**

Soll-Zustand: Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Maßn.-Gr. 1: **Bauliche Maßnahme**

Typ 1: **Querungshilfe**

Maßn.-Gr. 2:

Typ 2:

Beschreibung Maßnahme: Anlegung einer Mittelinsel als Querungshilfe für den Fahrrad- und Fußverkehr.

Alternative:

Fotos:



Priorität: C

Kosten (Grobschätzung): 70.000 €

Umsetzungshorizont: **Mittelfristig**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Begründung: Eine Querungshilfe ermöglicht das Queren der Fahrbahn in zwei Zügen. Die Sicherheit wird dadurch erhöht und der Zeitaufwand verringert. Zusätzlich wird die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs leicht gesenkt.

Sonstiges: Die Maßnahme liegt in der Gemarkung der Stadt Rosbach, ist jedoch für Friedrichsdorf von großem Interesse

Anlage 3 – C

Maßnahmendatenblätter Burgholzhausen

Maßnahmen-Nr.:

2
11
12
20
21
23
25
26
27
29
30
33
49
103
105
106
164
169

Radverkehrskonzept Friedrichsdorf

Radverkehrskonzept Friedrichsdorf 2018

Legende

Streckenmaßnahmen

- Benutzungspflicht Radweg prüfen
- Fahrradschutzstreifen
- Piktogrammspur
- Neubau Radweg
- Ausbau bestehender Weg (Verbreiterung)
- Oberfläche ausbessern
- Oberfläche ausbauen (Asphaltieren)
- Oberfläche ausbauen (Wasser-gebundener Weg)
- Einbahnstraße freigeben
- Sonstiges

Punktuale Maßnahmen

- Überführung Fahrrad - Radweg
- Querungshilfe anlegen
- Verbot für Fahrzeuge aller Art
- Durchlässige Sackgasse
- Umlaufsperr entfernen
- Vorfahrtregelungen problematisch
- Direkte und geradlinige Querung ermöglichen
- Sonstiges

Radverkehrsnetz 2030

- Rad Schnellverbindung
- Rad Hauptverbindung
- Rad Verkehrsverbindung
- Freizeitverbindung

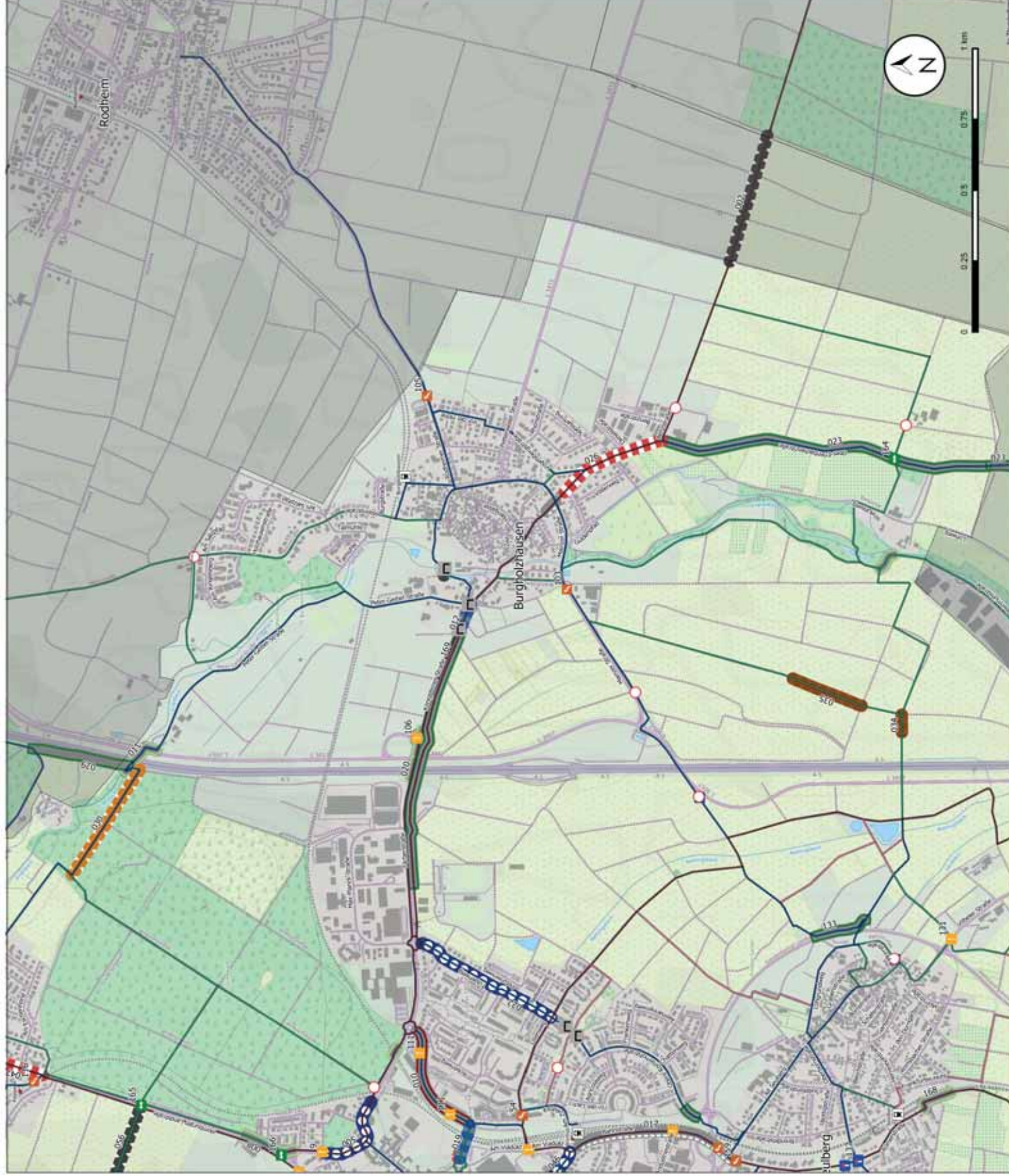
Anlage 3 - C: Maßnahmenkarte Burgholzhausen

Datum: 20.06.2018
Bearbeiter: Dipl.-Geogr. Karoline Kruczynski

Karte: eigene Bearbeitung
Dokumentation: OCH Landscape

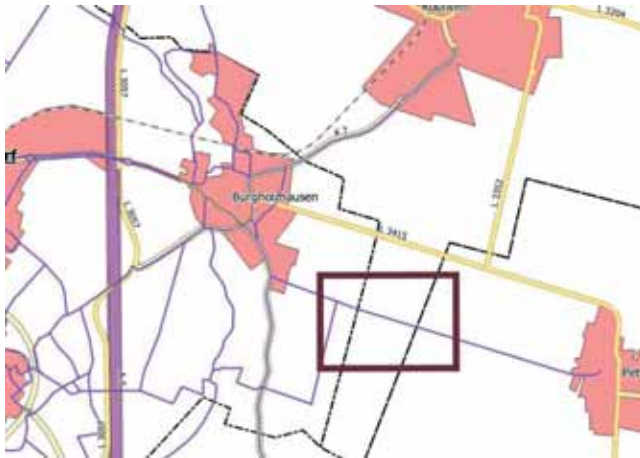


Radverkehr-Konzept
Franzstraße 8-14
60314 Frankfurt



Straße: Wirtschaftsweg
 Stadtteil 1: Burgholzhausen
 Baulastträger: Rosbach (Wetterau)

Länge: 500 Meter Netz-Kategorie: SV
 Stadtteil 2: Rodheim (Wetterau)
 Bürgerpriorisierung:



Ist-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund und Schlaglöchern.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Schlecht	Verkehrssicherheit: Mittel	Direktheit: Mittel
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	Bauliche Maßnahme	Typ 1: Neue Oberfläche
Maßn.-Gr. 2:	-	Typ 2: -

Beschreibung Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Alternative:

Fotos:



Priorität:	A	Kosten (Grobschätzung): 140.000 €
Umsetzungshorizont:	Kurzfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

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

Sonstiges: Streckenabschnitt ist Teil der Regionalparkroute. Die Maßnahme ist mit der Stadt Rosbach abzustimmen.

Straße: Unterführung A5 / Erlenbach
Stadtteil 1: Burgholzhausen
Baulastträger: Land Hessen (Hessen Mobil)

Länge: 200 Meter
Netz-Kategorie: HV
Stadtteil 2:
Bürgerpriorisierung: 1-2 Meldungen



Ist-Zustand: Der vorhandene für den Radverkehr freigegebene Gehweg ist deutlich zu schmal.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Mittel	Verkehrssicherheit: Mittel	Direktheit: Sehr schlecht
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	Bauliche Maßnahme	Typ 1: Ausbau Radweg
Maßn.-Gr. 2:	Bauliche Maßnahme	Typ 2: Beleuchtung

Beschreibung Maßnahme: Ausbau der Unterführung im Zuge des geplanten Autobahnausbaus. Anbringung einer Beleuchtung der Unterführung.

Alternative:

Fotos:



Priorität:	A	Kosten (Grobschätzung): k.A.
Umsetzungshorizont:	Langfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: k.A.

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

Sonstiges:

Straße: Königsteiner Straße
 Stadtteil 1: Burgholzhausen
 Baulastträger: Land Hessen (Hessen Mobil)

Länge: 100 Meter
 Netz-Kategorie: SV
 Stadtteil 2: -
 Bürgerpriorisierung: 1-2 Meldungen



Ist-Zustand: Es besteht ein benutzungspflichtiger gem. Zweirichtungs-Geh- und Radweg. Umlaufsperrn säumen den Weg.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Mittel	Verkehrssicherheit: Mittel	Direktheit: Mittel
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	StVO-Beschilderung	Typ 1: Aufhebung Benutzungspflicht Radweg
Maßn.-Gr. 2:	Bauliche Maßnahme	Typ 2: Umlaufsperrn / Pfosten entfernen

Beschreibung Maßnahme: Benutzungspflicht aufheben, Gehweg für Radverkehr in Richtung Nordwesten freigeben, Entfernung der Umlaufsperrn, Absenkung Bordstein für Fahrbahnüberführung Höhe Ortsschild. Furtmarkierung mit VZ "Achtung Radfahrer" in Einmündung Peter-Geibel-Straße sowie Fahrbahn-Radweg-Überführung.

Alternative:

Fotos:



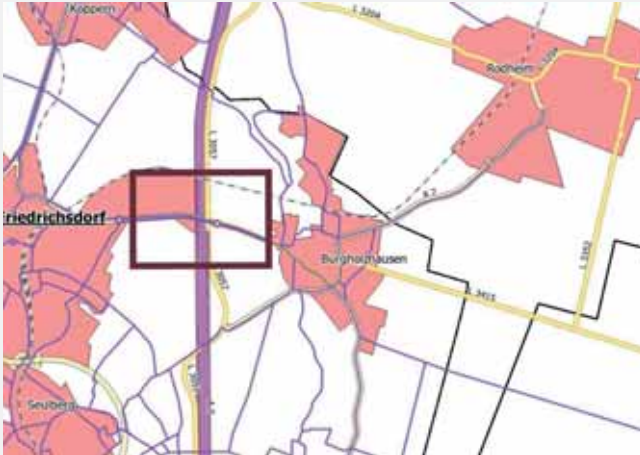
Priorität:	B	Kosten (Grobschätzung): 10.000 €
Umsetzungshorizont:	Langfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Benutzungspflichtige gem. Geh- und Radwege sind dort zu vermeiden wo keine ausreichende Breite möglich ist, da sie Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr hervorrufen. Umlaufsperrn stellen ein Unfallrisiko dar und sind für Fahrräder mit Fahrradanhänger oder Lastenräder schwer / nicht passierbar.

Sonstiges: Neubau eines Radweges südlich der Königsteiner Str. für eine beidseitige Radverkehrs-führung (M-Nr. 169).

Straße: Färberstraße
Stadtteil 1: Burgholzhausen
Baulastträger: Kreis

Länge: 100 Meter
Netz-Kategorie: SV
Stadtteil 2: -
Bürgerpriorisierung: 1-2 Meldungen



Ist-Zustand: Der Brückenabschnitt des benutzungspflichtige Zwei-Richtungs-Geh- und Radwegs ist deutlich zu schmal.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Schlecht	Verkehrssicherheit: Mittel	Direktheit: Gut
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	Bauliche Maßnahme	Typ 1: Ausbau Radweg
Maßn.-Gr. 2:	-	Typ 2: -

Beschreibung Maßnahme: Verbreiterung des vorhandenen derzeitigen Zwei-Richtungs-Geh- und Radweges.

Alternative:

Fotos:



Priorität: A

Kosten (Grobschätzung): k.A.

Umsetzungshorizont: **Langfristig**

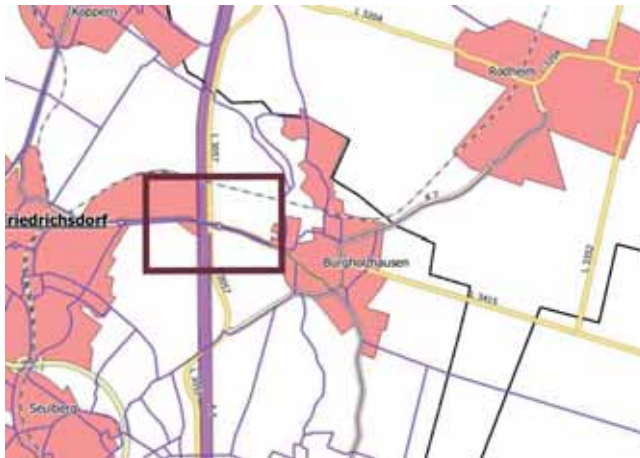
Kosten-Nutzen-Verhältnis: k.A.

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

Sonstiges: Neubau eines Radweges südlich der Färberstr. für eine beidseitige Radverkehrsführung (M-Nr. 169).

Straße: L 3415
 Stadtteil 1: Burgholzhausen
 Baulastträger: Land Hessen (Hessen Mobil)

Länge: 100 Meter
 Netz-Kategorie: SV
 Stadtteil 2: -
 Bürgerpriorisierung: 1-2 Meldungen



Ist-Zustand: Der vorhandene benutzungspflichtige Zwei-Richtungs-Geh- und Radweg ist zu schmal.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Mittel	Verkehrssicherheit: Mittel	Direktheit: Gut
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	Bauliche Maßnahme	Typ 1: Ausbau Radweg
Maßn.-Gr. 2:	-	Typ 2: -

Beschreibung Maßnahme: Verbreiterung des vorhandenen derzeitigen Zwei-Richtungs-Geh- und Radweges.

Alternative:

Fotos:



Priorität:	B	Kosten (Grobschätzung): 10.000 €
Umsetzungshorizont:	Langfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

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

Sonstiges: Neubau eines Radweges südlich der Färberstr. für eine beidseitige Radverkehrsführung (M-Nr. 169).

Straße: Ober-Erlenbacher Str. / Burgholzhäuser Str.

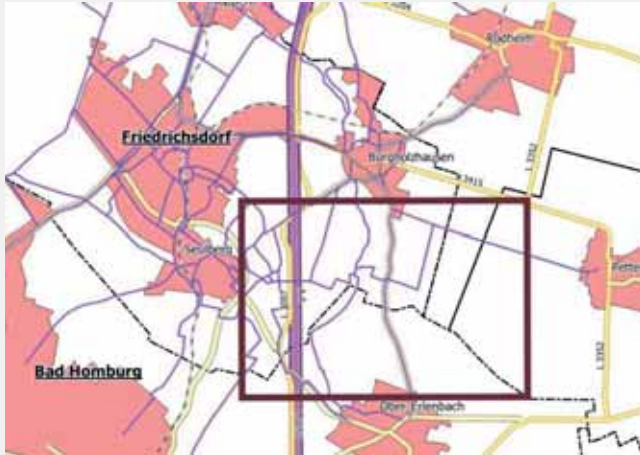
Stadtteil 1: Burgholzhausen

Baulastträger: Stadt Friedrichdorf / Bad Homburg

Länge: 2.200m (F:1.150m) Netz-Kategorie: HV

Stadtteil 2: Ober-Erlenbach (HG)

Bürgerpriorisierung:



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

Ist-Zustand: Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Schlecht**

Direktheit: **Gut**

Soll-Zustand: Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Maßn.-Gr. 1: **Bauliche Maßnahme**

Typ 1: **Neubau Radweg**

Maßn.-Gr. 2: **Bauliche Maßnahme**

Typ 2: **Schnittstelle Fahrbahn-Radweg**

Beschreibung Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges sowie Überführung Fahrbahn-Radweg.

Alternative:

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten (Grobschätzung): 700.000 € (Fdrf: 390.000€)

Umsetzungshorizont: **Mittelfristig**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Begründung: Radfahrende müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist durch die geringe Straßenbreite, hohen Geschwindigkeiten und kurvigen Streckenverlauf nur bedingt für Radfahrende geeignet. Die Strecke stellt die direkte Verbindung zwischen Ober-Erlenbach und Burgholzhausen dar.

Sonstiges: Ein möglicher Neubau ist mit der Nachbarkommune Bad Homburg abzustimmen.

Straße: Herrngartenstraße
 Stadtteil 1: Burgholzhausen
 Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf / Land Hessen

Länge: 80 Meter
 Netz-Kategorie: SV
 Stadtteil 2: -
 Bürgerpriorisierung:



Ist-Zustand: LSA-Knotenpunkt ohne Fahrradabiegespur.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Mittel	Direktheit: Mittel
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	Markierungsmaßnahme	Typ 1: Aufgeweiteter Radaufstellstreifen
Maßn.-Gr. 2:	-	Typ 2: -

Beschreibung Maßnahme: Markierung aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) mit Vorbeifahrstreifen.

Alternative:

Fotos:



Priorität: -	Kosten (Grobschätzung): < 5.000 €
Umsetzungshorizont: Kurzfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Die Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens rückt den Radverkehr ins Blickfeld des Kfz-Verkehrs. Durch das geregelt Linksabbiegen steigt die Sicherheit und der Fahrkomfort für den Radverkehr. Der Zeitaufwand zum Queren wird verringert.

Sonstiges:

Straße: Herrngartenstr. / Ober-Erlenbacher Str.

Länge: 400 Meter

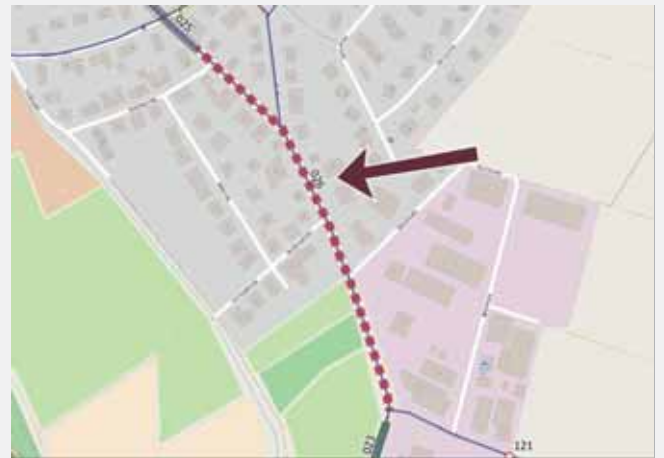
Netz-Kategorie: HV

Stadtteil 1: Burgholzhausen

Stadtteil 2: -

Baulastträger: Land Hessen (Hessen Mobil)

Bürgerpriorisierung:



Ist-Zustand: Die Fahrspuren des betrachteten Abschnitts sind durch eine Mittellinie getrennt. Es sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden.

Ist-Zustand: Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Soll-Zustand: Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Maßn.-Gr. 1: **Markierungsmaßnahme**

Typ 1: **Entfernung Markierung Mittellinie**

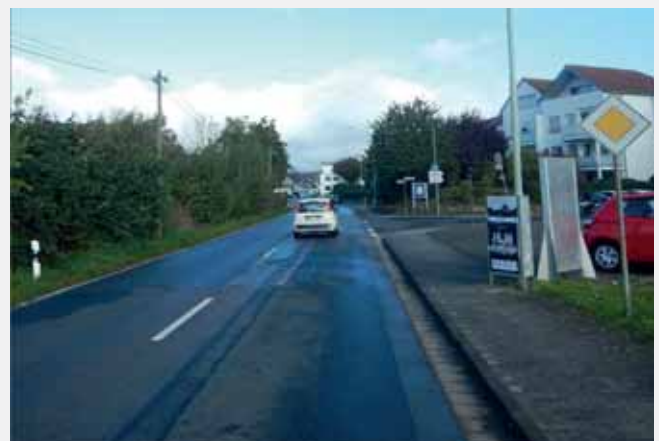
Maßn.-Gr. 2: -

Typ 2: -

Beschreibung Maßnahme: Entfernung der Mittellinie.

Alternative:

Fotos:



Priorität: -

Kosten (Grobschätzung): < 5.000 €

Umsetzungshorizont: **Mittelfristig**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Begründung: Die Fahrbahn- und Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die Verkehrsbelastung ermöglicht die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ohne Radverkehrsanlagen. Die Entfernung der Mittellinie suggeriert einen engeren Straßenraum und verlangsamt dadurch den Kfz-Verkehr.

Sonstiges:

Straße: Brücke Erlenbach
 Stadtteil 1: Burgholzhausen
 Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge: 30 Meter
 Stadtteil 2: -
 Netz-Kategorie: HV
 Bürgerpriorisierung:



Ist-Zustand: Die Oberfläche der betrachteten Brücke ist bei Nässe rutschig. Ein Pfosten ist in der östlichen Zufahrt der Brücke positioniert.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Schlecht	Direktheit: Gut
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	Bauliche Maßnahme	Typ 1: Neue Oberfläche
Maßn.-Gr. 2:	Bauliche Maßnahme	Typ 2: Umlaufsperrn / Pfosten entfernen

Beschreibung Maßnahme: Erneuerung der Oberfläche durch rutschfestes Material. Retroreflektierende Ausführung des Sperrpfostens.

Alternative:

Fotos:



Priorität: C	Kosten (Grobschätzung): 10.000 €
Umsetzungshorizont: Kurzfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Holzbrücken stellen bei Nässe eine erhöhte Sturzgefahr dar. Nicht reflektierende Pfosten bergen insbesondere bei Dunkelheit ein hohes Unfallrisiko.

Sonstiges:

Straße: Weg entlang A5
 Stadtteil 1: Burgholzhausen
 Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf / Rosbach

Länge: 350m (Fdrf: 30m) Netz-Kategorie: NV
 Stadtteil 2: -
 Bürgerpriorisierung: 1-2 Meldungen



Ist-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über keine asphaltierte oder wassergebundene Oberfläche. Die derzeitige Radverkehrsführung zwischen Burgholzhausen und Köppern verläuft umwegig und/oder auf unbefestigter Oberfläche.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Mittel	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Mittel
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	Bauliche Maßnahme	Typ 1: Neubau Radweg
Maßn.-Gr. 2:	-	Typ 2:

Beschreibung Maßnahme: Neubau eines Geh- und Radweges.

Alternative:

Fotos:



Priorität: D	Kosten (Grobschätzung): 110.000 € (Fdrf: 10.000 €)
Umsetzungshorizont: Langfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: Schlecht
Begründung: Direkte Radverkehrsverbindungen erhöhen die Attraktivität des Radfahrens.	
Sonstiges: Maßnahme entfällt bei Umsetzung von M-Nr. 030.	

Straße: Waldweg zw. Gärtnerweg / Unterführung A5
 Stadtteil 1: Burgholzhausen
 Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge: 450 Meter
 Netz-Kategorie: HV
 Stadtteil 2: -
 Bürgerpriorisierung: 1-2 Meldungen



Ist-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Mittel	Verkehrssicherheit: Mittel	Direktheit: Gut
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut
Maßn.-Gr. 1:	Bauliche Maßnahme	Typ 1: Neue Oberfläche	
Maßn.-Gr. 2:	-	Typ 2: -	

Beschreibung Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Alternative:

Fotos:



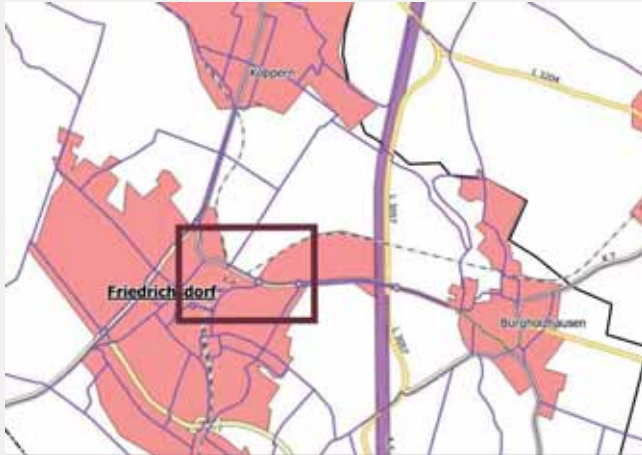
Priorität: B	Kosten (Grobschätzung): 170.000 €
Umsetzungshorizont: Mittelfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

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

Sonstiges: Bei Umsetzung entfällt M-Nr. 029.

Straße: Färberstraße
Stadtteil 1: Burgholzhausen
Baulastträger: Kreis

Länge: 50 Meter
Stadtteil 2: -
Netz-Kategorie: SV
Bürgerpriorisierung: 3-5 Meldungen



Ist-Zustand: Der vorhandene benutzungspflichtige Zwei-Richtungs-Geh- und Radweg ist zu schmal.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Mittel	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	Bauliche Maßnahme	Typ 1: Ausbau Radweg
Maßn.-Gr. 2:	-	Typ 2: -

Beschreibung Maßnahme: Verbreiterung des Brückenbereichs des benutzungspflichtigen Zwei-Richtungs-Geh- und Radweges.

Alternative:

Fotos:



Priorität: D	Kosten (Grobschätzung): 200.000 €
Umsetzungshorizont: Langfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: Schlecht

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

Sonstiges:

Straße: Weg zw. Burgholzhausen / Ober-Erlenbach
 Stadtteil 1: Burgholzhausen
 Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge: 70 Meter
 Stadtteil 2: -
 Bürgerpriorisierung:



Ist-Zustand: Der vorhandene Weg ist zu schmal.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Mittel	Verkehrssicherheit: Mittel	Direktheit: Mittel
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	Bauliche Maßnahme	Typ 1: Ausbau Radweg
Maßn.-Gr. 2:	-	Typ 2: -

Beschreibung Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Wegabschnittes.

Alternative:

Fotos:



Priorität:	C	Kosten (Grobschätzung): 15.000 €
Umsetzungshorizont:	Kurzfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Zu schmale Wege führen zu Konflikten mit zu Fuß Gehenden. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: Der Streckenabschnitt ist Teil der Regionalparkroute.

Straße: Mainzer Straße
 Stadtteil 1: Burgholzhausen
 Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge:
 Stadtteil 2:
 Bürgerpriorisierung:



Ist-Zustand: Ende des gemeinsamen Geh- und Radweges. Eine Überführung auf die Fahrbahn erfolgt nicht.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Mittel	Verkehrssicherheit: Mittel	Direktheit: Mittel
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	Bauliche Maßnahme	Typ 1: Ausbau Schnittstelle Fahrbahn-Radweg
Maßn.-Gr. 2:	-	Typ 2: -

Beschreibung
 Maßnahme: Verdeutlichung des Übergangs vom Radweg auf die Fahrbahn durch kurzen Schutzstreifen und Bordsteinabsenkung ortseinwärts sowie Querungshilfe mit Abbiegepiktogramm Richtung Radweg für ortsauswärts fahrenden Radverkehr (siehe Anlage 12, Musterlösung 2).

Alternative:

Fotos:



Priorität: B	Kosten (Grobschätzung): 40.000 €
Umsetzungshorizont: Mittelfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Baulich ausgestaltete und markierte Überführungen am Ende straßenbegleiteter Radwege erleichtern den Wechsel auf den Radweg bzw. die Fahrbahn an vorgesehener Stelle und verringern dadurch Konflikte mit Kfz- und Fußverkehr.

Sonstiges:

Straße: K 765 / Rodheimer Straße

Länge:

Netz-Kategorie: HV

Stadtteil 1: Burgholzhausen

Stadtteil 2: -

Baulastträger: Kreis

Bürgerpriorisierung:



Ist-Zustand: Ende des gemeinsamen Geh- und Radweges. Der straßenbegleitende Weg wird weiter als "Gehweg, Radfahrer frei" geführt. Eine Überführung auf die Fahrbahn erfolgt nicht.

Ist-Zustand: Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

Soll-Zustand: Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Maßn.-Gr. 1: **Bauliche Maßnahme**

Typ 1: **Ausbau Schnittstelle Fahrbahn-Radweg**

Maßn.-Gr. 2: -

Typ 2: -

Beschreibung: Verdeutlichung des Übergangs von der Fahrbahn auf den Radweg durch kurzen Schutzstreifen, Abbiegepiktogramm Richtung Radweg und Bordsteinabsenkung ortsauswärts sowie Querungshilfe für ortseinwärts fahrenden Radverkehr (siehe Anlage 12, Musterlösung 1).

Alternative:

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten (Grobschätzung): 40.000 €

Umsetzungshorizont: **Mittelfristig**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Begründung: Baulich ausgestaltete und markierte Überführungen am Ende straßenbegleiteter Radwege erleichtern den Wechsel auf den Radweg bzw. die Fahrbahn an vorgesehener Stelle und verringern dadurch Konflikte mit Kfz- und Fußverkehr.

Sonstiges: In Abstimmung mit Hessen Mobil.

Straße: Königsteiner Straße
 Stadtteil 1: Burgholzhausen
 Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge: Netz-Kategorie: SV
 Stadtteil 2: -
 Bürgerpriorisierung: 1-2 Meldungen



Ist-Zustand: Außerörtlicher Kreisverkehr, an dem der Kfz Vorfahrt hat, der im Seitenraum geführte Radverkehr ist in der Wartepflicht. Es traten bereits vermehrt Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung auf.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Sehr schlecht	Direktheit: Gut
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	Markierungsmaßnahme	Typ 1: Sonstige Markierung
Maßn.-Gr. 2:	Bauliche Maßnahme	Typ 2: Bodenindikatoren

Beschreibung Maßnahme: Markierung Verkehrszeichen "Vorfahrt gewähren", Entfernung des Grünbewuchses zwischen Geh- und Radweg und Kreisfahrbahn, Bodenindikatoren in Zufahrt.

Alternative:

Fotos:



Priorität: -	Kosten (Grobschätzung): < 5.000 €
Umsetzungshorizont: Kurzfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Markierungen und Bodenindikatoren erhöhen die Achtsamkeit des Radfahrenden. Die Entfernung des Grünbewuchses erweitert das Sichtfeld und wirkt sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus.

Sonstiges:

Straße: Ober-Erlenbacher-Straße
 Stadtteil 1: Burgholzhausen
 Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge: Netz-Kategorie: NV
 Stadtteil 2: -
 Bürgerpriorisierung: keine Meldung



Ist-Zustand: Straße mit Höchstgeschwindigkeiten bis zu 100km/h ohne Querungshilfe für den Radverkehr.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Mittel	Verkehrssicherheit: Mittel	Direktheit: Mittel
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	Bauliche Maßnahme	Typ 1: Querungshilfe
Maßn.-Gr. 2:	-	Typ 2: -

Beschreibung Maßnahme: Anlegung einer Mittelinsel als Querungshilfe.

Alternative:

Fotos:



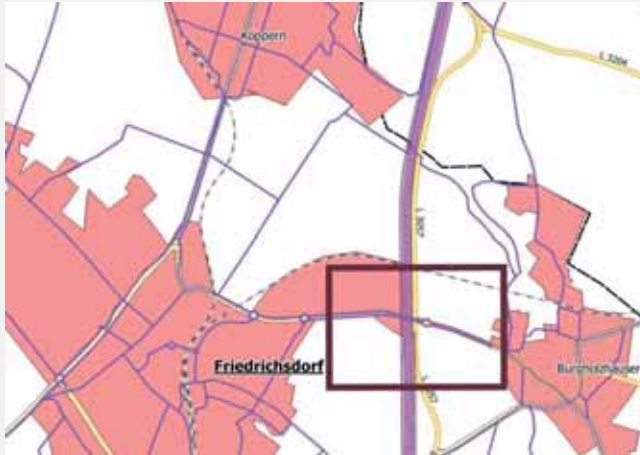
Priorität: B	Kosten (Grobschätzung): 70.000 €
Umsetzungshorizont: Langfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Eine Querungshilfe ermöglicht das Queren der Fahrbahn in zwei Zügen. Die Sicherheit wird dadurch erhöht und der Zeitaufwand verringert. Zusätzlich wird die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs leicht gesenkt.

Sonstiges:

Straße: Färber Straße / Königsteiner Straße
 Stadtteil 1: Burgholzhausen
 Baulastträger: Kreis / Land Hessen

Länge: 1.000 Meter
 Netz-Kategorie: SV
 Stadtteil 2: Kernstadt
 Bürgerpriorisierung:



Ist-Zustand: Nördlich der Färber Str. / Königssteiner Str. existiert ein einseitiger, benutzungspflichtiger Zwei-Richtungs-Radweg, der auf weiten Strecken zu schmal ist.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Mittel	Verkehrssicherheit: Mittel	Direktheit: Gut
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	Bauliche Maßnahme	Typ 1: Neubau Radweg
Maßn.-Gr. 2:	-	Typ 2: -

Beschreibung Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn / Ende des Radwegs in Burgholzhausen.

Alternative:

Fotos:



Priorität:	B	Kosten (Grobschätzung): 300.000 €
Umsetzungshorizont:	Langfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

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

Sonstiges:

Anlage 3 – D

Maßnahmendatenblätter Seulberg

Maßnahmen-Nr.:

15

17

22

34

35

109

131

133

134

137

159

161

162

168

Radverkehrskonzept Friedrichsdorf

Radverkehrskonzept Friedrichsdorf 2018

Legende

Streckenmaßnahmen

- Benutzungspflicht Radweg prüfen
- Fahrradschutzstreifen
- Piktogrammspur
- Neubau Radweg
- Ausbau bestehender Weg (Verbreiterung)
- Oberfläche ausbessern (Asphaltieren)
- Oberfläche ausbauen (Wasser-gebundener Weg)
- Einbahnstraße freigeben
- Sonstiges

Punktueller Maßnahmen

- Überführung Fahrrad - Radweg
- Querungshilfe anlegen
- Verbot für Fahrzeuge aller Art
- Durchlässige Sackgasse
- Umlaufsperrung entfernen
- Vorfahrtregelungen problematisch
- Direkte und geradlinige Querung ermöglichen
- Sonstiges

Radverkehrsnetz 2030

- Radstreckennetz
- Radstreckennetz
- Radstreckennetz
- Radstreckennetz
- Radstreckennetz

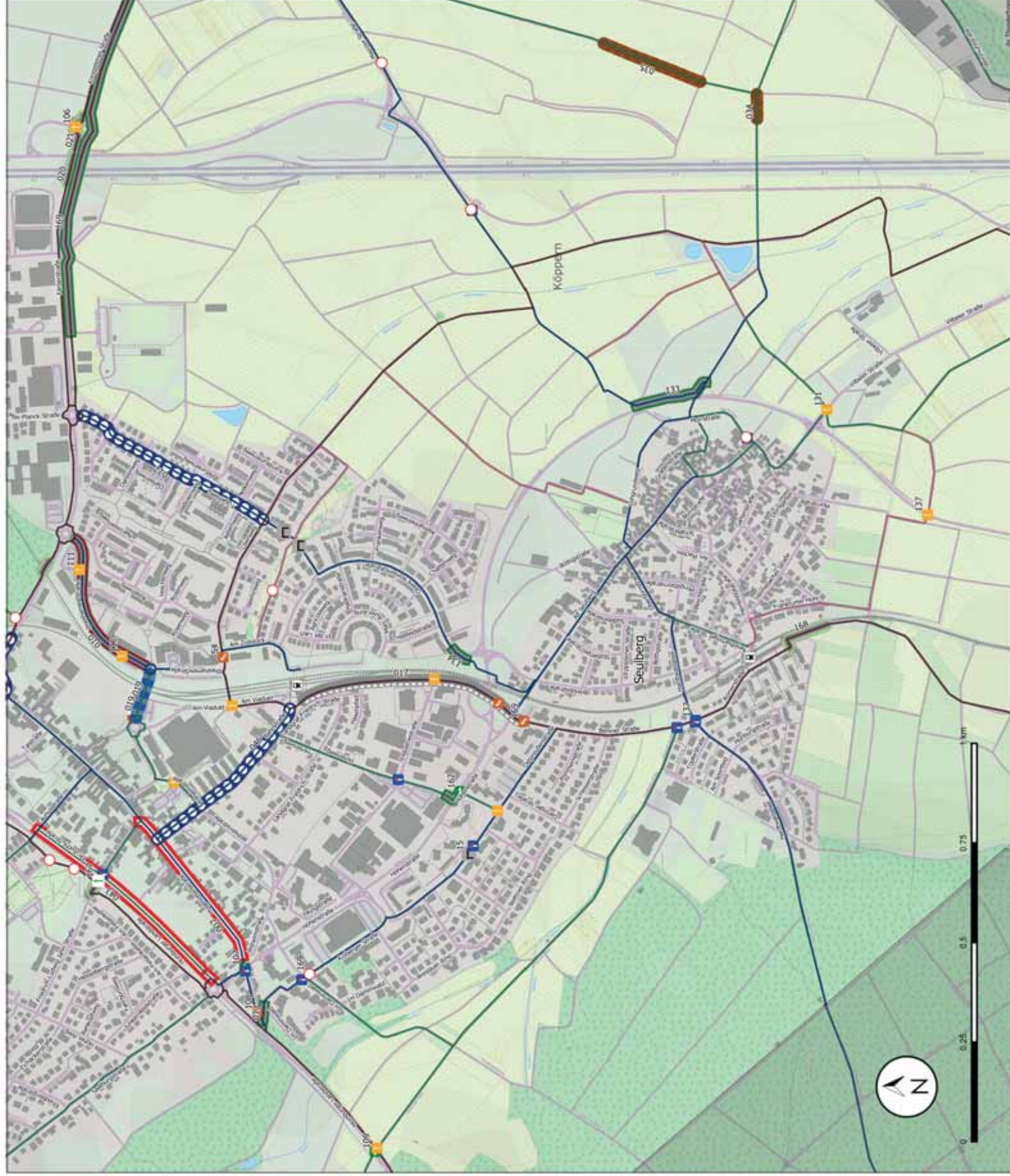
Anlage 3 - D: Maßnahmenkarte Seulberg

Datum: 20.06.2018
Bearbeiterin: Dipl.-Geogr. Karoline Kruczynski

Karte: eigene Bearbeitung
Dokumentation: OCM Landscape

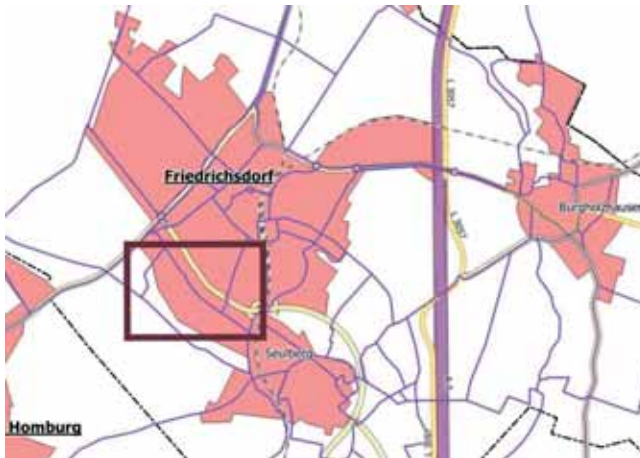


Radverkehr-Konzept
Frankfurt am Main
60314 Frankfurt



Straße: Ostpreußenstraße
Stadtteil 1: Seulberg
Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge: 650 Meter
Stadtteil 2: -
Netz-Kategorie: HV
Bürgerpriorisierung: 6-8 Meldungen



Ist-Zustand: Es bestehen keine Radverkehrsanlagen.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Mittel	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Mittel
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	Bauliche Maßnahme	Typ 1: Schranke entfernen ggf. Poller neu setzen
Maßn.-Gr. 2:		Typ 2:

Beschreibung Maßnahme: Ersetzung der Schranke durch fahrraddurchlässige Abspermaßnahmen wie bspw. Poller oder Blumenkästen.

Alternative:

Fotos:



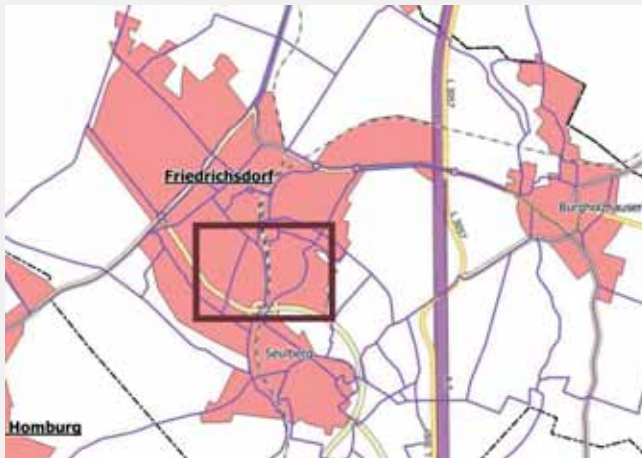
Priorität:	B	Kosten (Grobschätzung): < 5.000 €
Umsetzungshorizont:	Kurzfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Die Schranke stellt ein Unfallrisiko dar und ist für Fahrräder mit Fahrradanhänger oder Lastenräder schwer oder nicht passierbar. Die Fahrtgeschwindigkeit wird stark reduziert.

Sonstiges:

Straße: Bahnstraße
Stadtteil 1: Seulberg
Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge: 600 Meter
Stadtteil 2: -
Netz-Kategorie: SV
Bürgerpriorisierung: > 9 Meldungen



Ist-Zustand: Der genannte Abschnitt verfügt über einen benutzungspflichtigen Geh- und Radweg von Süd nach Nord. In entgegengesetzte Richtung ist der gemeinsame Geh- und Radweg für den Radverkehr freigegeben.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Mittel	Verkehrssicherheit: Mittel	Direktheit: Gut
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	Markierungsmaßnahme	Typ 1: Schutzstreifen
Maßn.-Gr. 2:	Bauliche Maßnahme	Typ 2: Schnittstelle Fahrbahn-Radweg

Beschreibung Maßnahme: Markierung eines einseitigen Schutzstreifens in südliche Richtung, Anlegung einer Fahrbahn-Radweg-Überführung in Richtung Schienenunterführung, Absenkung Bordstein Höhe Industriestraße.

Alternative:

Fotos:



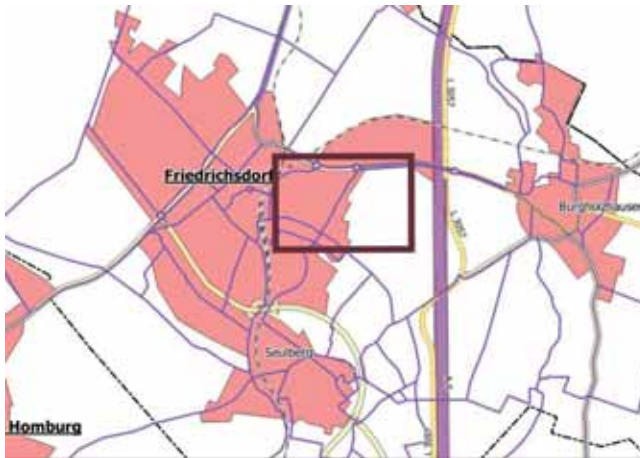
Priorität:	B	Kosten (Grobschätzung): 40.000 €
Umsetzungshorizont:	Kurzfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Schutzstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Durch Schutzstreifen bewegen sich Radfahrende im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.

Sonstiges:

Straße: Tulpenweg
 Stadtteil 1: Seulberg
 Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge: 550 Meter
 Netz-Kategorie: HV
 Stadtteil 2: -
 Bürgerpriorisierung: 3-5 Meldungen



Ist-Zustand: Es bestehen keine Radverkehrsanlagen. Die Verbindung befindet sich in einer 30-Zone. Verkehrsberuhigende Fahrbahnschwellen im Einmündungsbereich Tulpenweg / Lilienweg und weiterführenden Bereich.

Ist-Zustand: Fahrkomfort: **Mittel** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Soll-Zustand: Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Maßn.-Gr. 1: **Sonstiges** Typ 1: **Piktogrammspur**

Maßn.-Gr. 2: - Typ 2: -

Beschreibung Maßnahme: Markierung einer Fahrradpiktogrammspur. Für den Radverkehr umfahrbare Gestaltung der Fahrbahnschwellen.

Alternative:

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten (Grobschätzung): 15.000 €

Umsetzungshorizont: **Kurzfristig**

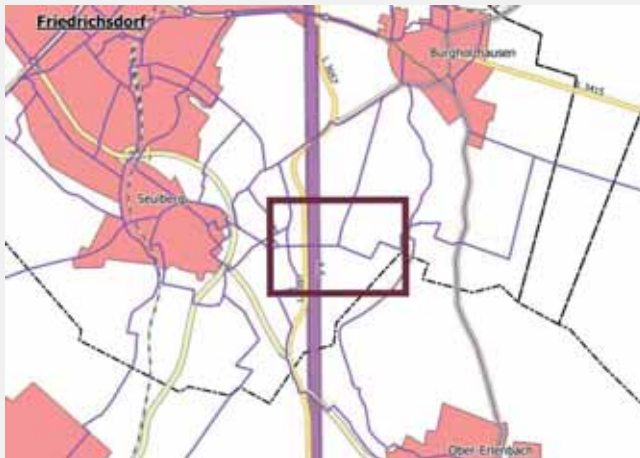
Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Begründung: Piktogrammspuren erhöhen die Akzeptanz der Fahbahnnutzung. Umfahrbare Fahrbahnschwellen steigern den Fahrkomfort.

Sonstiges: Der Abschnitt ist Teil des Schulradroutennetzes.

Straße: Wirtschaftsweg
Stadtteil 1: Seulberg
Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge: 50 Meter
Netz-Kategorie: NV
Stadtteil 2: -
Bürgerpriorisierung: 1-2 Meldungen



Ist-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte sowie stark verschmutzte Oberfläche.

Ist-Zustand: Fahrkomfort: **Mittel** Verkehrssicherheit: **Mittel** Direktheit: **Gut**

Soll-Zustand: Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Maßn.-Gr. 1: **Bauliche Maßnahme** Typ 1: **Ausbesserung Oberfläche**

Maßn.-Gr. 2: - Typ 2: -

Beschreibung Maßnahme: Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Alternative:

Fotos:



Priorität: C

Kosten (Grobschätzung): 10.000 €

Umsetzungshorizont: **Kurzfristig**

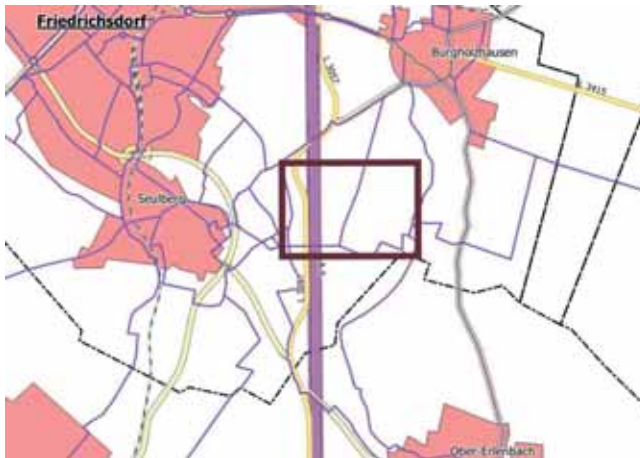
Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Wege in schlechtem Zustand erhöhen die Sturzgefahr und senken die Attraktivität des Radfahrens.

Sonstiges: Eine regelmäßige Reinhaltung von landwirtschaftlich genutzten Wirtschaftswegen ist zu beachten.

Straße: Wirtschaftsweg
 Stadtteil 1: Seulberg
 Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge: 250 Meter
 Netz-Kategorie: NV
 Stadtteil 2: -
 Bürgerpriorisierung: 1-2 Meldungen



Ist-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte sowie verschmutzte Oberfläche.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Mittel	Verkehrssicherheit: Mittel	Direktheit: Gut
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	Bauliche Maßnahme	Typ 1: Ausbesserung Oberfläche
Maßn.-Gr. 2:	-	Typ 2: -

Beschreibung Maßnahme: Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Alternative:

Fotos:



Priorität: C	Kosten (Grobschätzung): 30.000 €
Umsetzungshorizont: Kurzfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Wege in schlechtem Zustand erhöhen die Sturzgefahr und senken die Attraktivität des Radfahrens.

Sonstiges: Eine regelmäßige Reinhaltung von landwirtschaftlich genutzten Wirtschaftswegen ist zu beachten.

Straße: Homburger Landstraße

Länge:

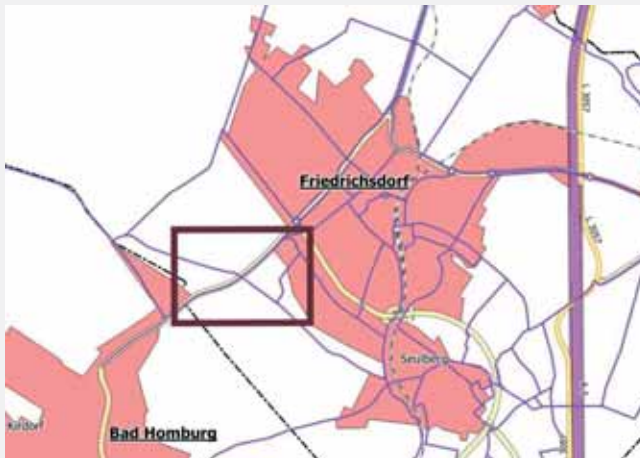
Netz-Kategorie: NV

Stadtteil 1: Seulberg

Stadtteil 2: -

Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Bürgerpriorisierung: 3-5 Meldungen



Ist-Zustand: Straße mit hohem Verkehrsaufkommen ohne Querungshilfe für den Radverkehr.

Ist-Zustand: Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Schlecht**

Soll-Zustand: Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Maßn.-Gr. 1: **Bauliche Maßnahme**

Typ 1: **Querungshilfe**

Maßn.-Gr. 2: -

Typ 2: -

Beschreibung Maßnahme: Anlegung einer Mittelinsel als Querungshilfe.

Alternative:

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten (Grobschätzung): 70.000 €

Umsetzungshorizont: **Langfristig**

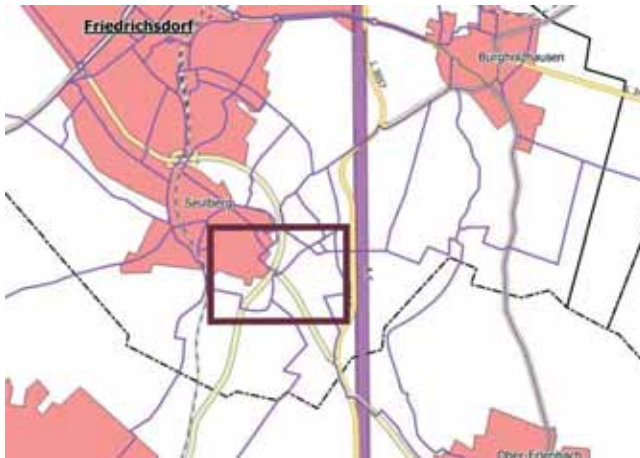
Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Begründung: Eine Querungshilfe ermöglicht das Queren der Fahrbahn in zwei Zügen. Die Sicherheit wird dadurch erhöht und der Zeitaufwand verringert. Zusätzlich wird die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs leicht gesenkt.

Sonstiges:

Straße: Wirtschaftsweg Querung Vilbeler Str.
 Stadtteil 1: Seulberg
 Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge:
 Stadtteil 2:
 Bürgerpriorisierung: 1-2 Meldungen



Ist-Zustand: An der Lichtsignalanlage fehlt eine Anforderungstaste für den Rad- und Fußverkehr. Die eingebaute Kontaktschleife löst bei Radfahrenden keine Grünanforderung aus.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Mittel	Verkehrssicherheit: Mittel	Direktheit: Gut
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1: **Sonstiges** Typ 1: **Anforderungstaste LSA**
 Maßn.-Gr. 2: Typ 2:

Beschreibung Maßnahme: Anforderungstaste Lichtsignalanlage (LSA) anbringen.

Alternative: Kontaktschleife für den Radverkehr einbauen.

Fotos:



Priorität: D	Kosten (Grobschätzung): 5.000 €
Umsetzungshorizont: Kurzfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: Schlecht

Begründung: Durch eine gut zugängliche Anforderungstaste ist eine sichere Querung der Fahrbahn möglich. Der Zeitaufwand wird verringert.

Sonstiges: Streckenabschnitt ist Teil der Regionalparkroute.

Straße: Morrstraße / ehem. Zubringer Burgholzhausen
 Stadtteil 1: Seulberg
 Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge: 200 Meter
 Netz-Kategorie: HV
 Stadtteil 2: -
 Bürgerpriorisierung: 1-2 Meldungen



Ist-Zustand: Die derzeitige Radverkehrsführung zwischen Burgholzhausen und Seulberg verläuft weiter westlich und ist umwegig. Der betrachtete Abschnitt verfügt über einen schmalen, naturnahen, unbefestigten Pfad, der sehr schlecht bis nicht befahrbar ist.

Ist-Zustand: Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Schlecht**

Soll-Zustand: Fahrkomfort: **Gut** Verkehrssicherheit: **Gut** Direktheit: **Gut**

Maßn.-Gr. 1: **Bauliche Maßnahme** Typ 1: **Neubau Radweg**

Maßn.-Gr. 2: - Typ 2: -

Beschreibung Maßnahme: Neubau eines Radwegs entlang der Gonzenheimer Landstraße.

Alternative:

Fotos:



Priorität: C

Kosten (Grobschätzung): 50.000 €

Umsetzungshorizont: **Mittelfristig**

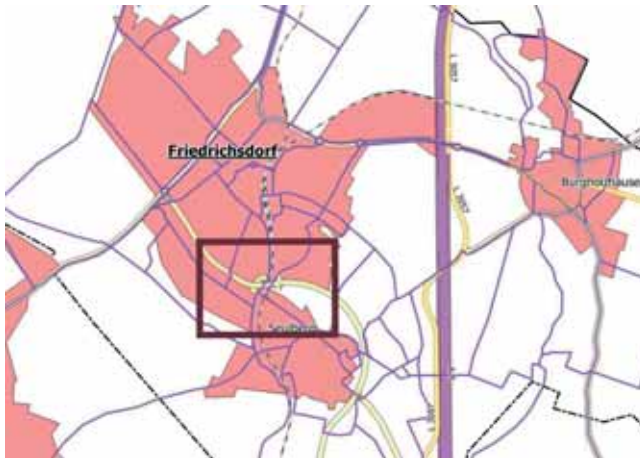
Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Begründung: Der Neubau des Radwegs entlang der Gonzenheimer Landstraße ermöglicht eine direkte Weiterführung der gut ausgebauten Verbindung zwischen Burgholzhausen und Seulberg.

Sonstiges: Im B-Plan Nr. 418 „Entlastungsstr. Friedrichsdorf, Südabschnitt“ als Wirtschafts-, Fuß- & Radweg gekennzeichnet

Straße: Obere Römerhofstraße
 Stadtteil 1: Seulberg
 Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge: 50 Meter
 Netz-Kategorie: HV
 Stadtteil 2: -
 Bürgerpriorisierung:



Ist-Zustand: Derzeit besteht für den Radverkehr keine Verbindung zwischen dem Geh- und Radweg und der Oberen Römerhofstraße.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Schlecht
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	Bauliche Maßnahme	Typ 1: Neubau Radweg
Maßn.-Gr. 2:	Bauliche Maßnahme	Typ 2: Schnittstelle Fahrbahn-Radweg

Beschreibung Maßnahme: Für das Grundstück zwischen Bahndamm und Wertstoffcontainern liegen Planungen für ein Wohngebäude vor. Die Radverkehrsführung zwischen den oben genannten Wegen ist innerhalb dieser Planungen zu berücksichtigen.

Alternative:

Fotos:



Priorität: D	Kosten (Grobschätzung): k.A.
Umsetzungshorizont: Langfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: k.A.

Begründung: Eine direkte Radverkehrsführung zwischen dem Geh- und Radweg und der Oberen Römerhofstraße vermeidet Umwege und steigert die Attraktivität für den Radverkehr.

Sonstiges:

Straße: Wirtschaftsweg / Gonzenheimer Landstr.

Länge:

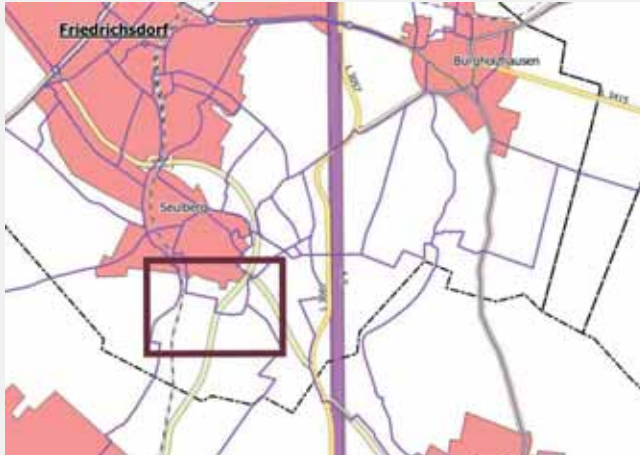
Netz-Kategorie: FV

Stadtteil 1: Seulberg

Stadtteil 2: -

Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Bürgerpriorisierung:



Ist-Zustand: Die Anforderungstaste der Lichtsignalanlage (LSA) ist von beiden Richtungen aus mit dem Fahrrad schlecht bzw. nicht erreichbar.

Ist-Zustand: Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Mittel**

Soll-Zustand: Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Maßn.-Gr. 1: **Bauliche Maßnahme**

Typ 1: **Neue Oberfläche**

Maßn.-Gr. 2: -

Typ 2: -

Beschreibung Maßnahme: Ausbau der Oberfläche / Reduzierung des Grüns.

Alternative:

Fotos:



Priorität: -

Kosten (Grobschätzung): < 5.000 €

Umsetzungshorizont: **Kurzfristig**

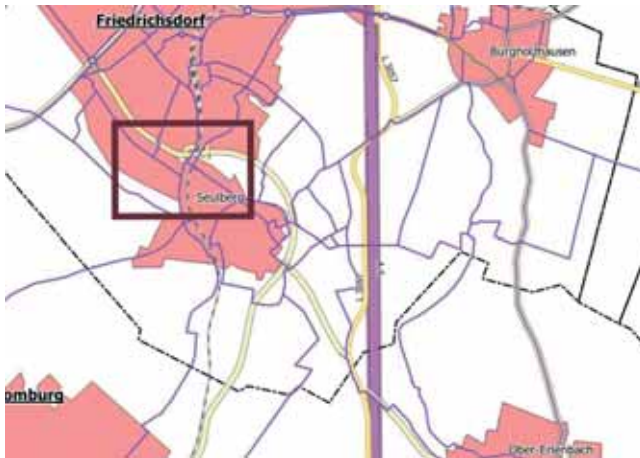
Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Begründung: Durch den Ausbau der Oberfläche ist ein problemloses und direktes Erreichen der LSA-Anforderungstaste gewährleistet. Insbesondere mit schwer bepackten oder Lastenrädern trägt dies zum Fahrkomfort bei.

Sonstiges:

Straße: Berliner Straße
 Stadtteil 1: Seulberg
 Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge:
 Stadtteil 2: -
 Bürgerpriorisierung: 3-5 Meldungen



Ist-Zustand: Beginn / Ende des benutzungspflichtigen Zwei-Richtungs-Geh- und Radwegs. Der Radverkehr wird ohne bzw. unzureichende weitere Markierung oder Beschilderung auf die Fahrbahn bzw. den Radweg geführt.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Mittel	Verkehrssicherheit: Mittel	Direktheit: Mittel
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	Bauliche Maßnahme	Typ 1: Schnittstelle Fahrbahn-Radweg
Maßn.-Gr. 2:	-	Typ 2: -

Beschreibung Maßnahme: Verdeutlichung des Übergangs von der Fahrbahn auf den Radweg durch kurzen Schutzstreifen und Bordsteinabsenkung. Die Anlegung einer Querungshilfe ist zu prüfen.

Alternative:

Fotos:



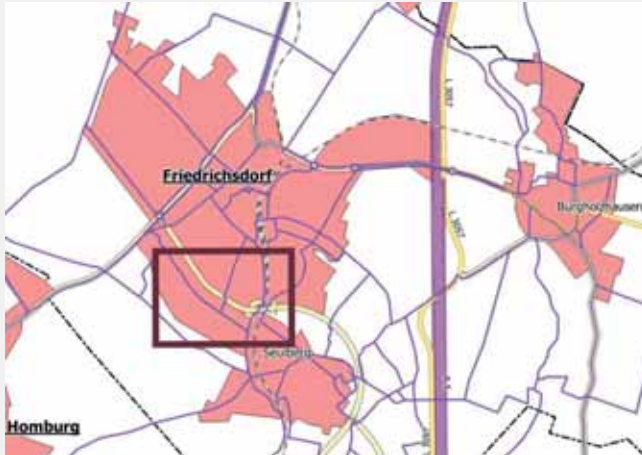
Priorität: B	Kosten (Grobschätzung): 35.000 €
Umsetzungshorizont: Kurzfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr Gut

Begründung: Baulich ausgestaltete und markierte Überführungen am Ende straßenbegleiteter Radwege erleichtern den Wechsel auf den Radweg bzw. die Fahrbahn an vorgesehener Stelle und verringern dadurch Konflikte mit Kfz- und Fußverkehr.

Sonstiges:

Straße: Industriestraße
Stadtteil 1: Seulberg
Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Länge: 50 Meter
Stadtteil 2: -
Netz-Kategorie: NV
Bürgerpriorisierung: 3-5 Meldungen



Ist-Zustand: Es sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden.

Ist-Zustand:	Fahrkomfort: Mittel	Verkehrssicherheit: Mittel	Direktheit: Schlecht
Soll-Zustand:	Fahrkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Maßn.-Gr. 1:	Bauliche Maßnahme	Typ 1: Neubau Radweg
Maßn.-Gr. 2:	Bauliche Maßnahme	Typ 2: Schnittstelle Fahrbahn-Radweg

Beschreibung Maßnahme: Neu- bzw. Ausbau des Geh- und Radweges, Verdeutlichung des Übergangs Radweg-Fahrbahn durch Bordsteinabsenkung und kurzen Schutzstreifen sowie Querungshilfe.

Alternative:

Fotos:



Priorität:	B	Kosten (Grobschätzung): 15.000 €
Umsetzungshorizont:	Mittelfristig	Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Baulich ausgestaltete und markierte Überführungen am Ende straßenbegleiteter Radwege erleichtern den Wechsel auf den Radweg bzw. die Fahrbahn an vorgesehener Stelle und verringern dadurch Konflikte mit Kfz- und Fußverkehr.

Sonstiges: Die Umsetzung ist Grunderwerbsabhängig. Die Maßnahme ist lediglich mit M-Nr. 162 umzusetzen.

Straße: Industriestraße / Höhenstraße

Länge:

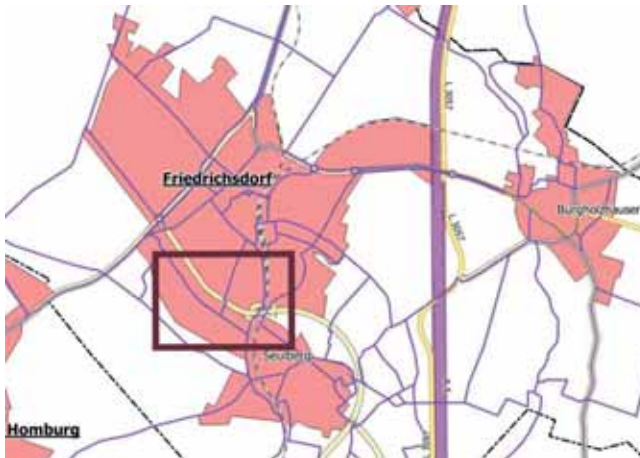
Netz-Kategorie: NV

Stadtteil 1: Seulberg

Stadtteil 2: -

Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Bürgerpriorisierung: 1-2 Meldungen



Ist-Zustand: Eine direkte Querung ist derzeit nicht möglich.

Ist-Zustand: Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Schlecht**

Soll-Zustand: Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Maßn.-Gr. 1: **Bauliche Maßnahme**

Typ 1: **Querungshilfe**

Maßn.-Gr. 2: **Bauliche Maßnahme**

Typ 2: **Bordsteinabsenkung**

Beschreibung Maßnahme: Anlegung einer Mittelinsel als Querungshilfe.

Alternative:

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten (Grobschätzung): 25.000 €

Umsetzungshorizont: **Mittelfristig**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Begründung: Eine Querungshilfe ermöglicht das Queren der Fahrbahn in zwei Zügen. Die Sicherheit wird dadurch erhöht und der Zeitaufwand verringert. Zusätzlich wird die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs leicht gesenkt.

Sonstiges: Die Umsetzung ist Grunderwerbsabhängig. Die Maßnahme ist lediglich mit M-Nr. 161 umzusetzen.

Straße: Verlängerung Römerstraße

Länge: 150 Meter

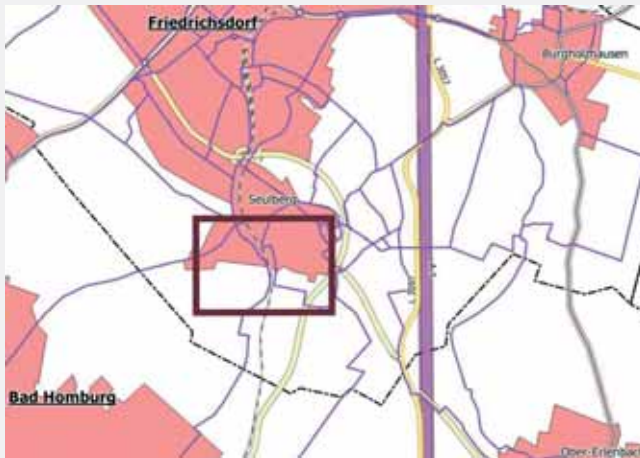
Netz-Kategorie: SV

Stadtteil 1: Seulberg

Stadtteil 2:

Baulastträger: Stadt Friedrichsdorf

Bürgerpriorisierung: 1-2 Meldungen



Ist-Zustand: Der vorhandene Geh- und Radweg ist zu schmal und verfügt über eine nicht einsichtbare 90°-Kurve.

Ist-Zustand: Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Schlecht**

Direktheit: **Gut**

Soll-Zustand: Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Maßn.-Gr. 1: **Bauliche Maßnahme**

Typ 1: **Ausbau Radweg**

Maßn.-Gr. 2: **Sonstiges**

Typ 2: **Verkehrsspiegel anbringen**

Beschreibung Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges, soweit möglich. Anbringung eines Verkehrsspiegels.

Alternative:

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten (Grobschätzung): 20.000 €

Umsetzungshorizont: **Mittelfristig**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

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

Sonstiges: Grundstückserwerb ist zu prüfen.

Anlage 4

Priorisierung der Maßnahmen

Nummer	Verbindung	Beschreibung	Priorität
001	L3057 / Friedberger Str.	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	A
002	Wirtschaftsweg	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	A
008	Weg zw. Hugenottenstr. / Walter-Ziess-Ring	Neubau eines Geh- und Radwegs.	A
011	Unterführung A5 / Erlenbach	Ausbau sowie Freigabe der Unterführung im Zuge des geplanten Autobahnausbaus.	A
012	Königsteiner Straße	Neubau eines beidseitigen Radweges, Aufhebung der Benutzungspflicht, stattdessen Gehweg für Radverkehr freigeben, Entfernung der Umlaufsperrern, Furtmarkierung sowie Fahrbahn-Radweg-Überführung Peter-Geibel-Straße mit VZ "Achtung Radfahrer" sowie Verkehrsspiegel.	A
020	Färberstraße	Verbreiterung des vorhandenen derzeitigen Zwei-Richtungs-Geh- und Radweges.	A
047	Köpperner Str./Friedberger Str.	Um- und Rückbau des Durchgangsstraßencharakters (Bspw: Entfernung der Mittellinie, offene Shared Space-Gestaltung, Umbau Knotenpunkt in Minikreisverkehr).	A
054	Lilienweg/Cheshamer Straße	Querungshilfe auf Höhe MIT e-Solutions GmbH/"Am Zollstock" mittels Linksabbiegestreifen für Radfahrer Richtung Radweg Viadukt (s. Musterlösung 2.2. im Anhang) sowie Verdeutlichung des Übergangs vom Radweg auf die Fahrbahn durch kurzen Schutzstreifen und Bordsteinabsenkung.	A
107	Höhenstraße	Entfernung zweier Stellplätze, Anlegung einer Mittelinsel, Neubau eines kurzen Wegeabschnitts, Markierung einer Überführung in nördliche Hugenottenstraße.	A
010	Cheshamer Straße	Grundlegender Neubau der Cheshamer Straße unter Beachtung eines innerörtlichen Charakters sowie ausreichender Breiten zur Markierung von Radfahrstreifen. Aufhebung der Benutzungspflicht, Gehweg für den Radverkehr freigeben, Furtmarkierung mit Fahrradsymbol und VZ "Vorfahrt gewähren" mit Hinweis auf Radfahrer aus beiden Richtungen, Bordsteinabsenkung.	B
013	Im Dammwald/Hugenottenstr./Homburger Landstr.	Neubau einer Rampe sowie Ausweisung eines Parkverbotes.	B
015	Ostpreußenstraße	Ersetzung der Schranke durch fahrraddurchlässige Absperrmaßnahmen wie bspw. Poller oder Blumenkästen.	B
017	Bahnstraße	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens in südliche Richtung, Anlegung einer Schnittstelle Fahrbahn-Radweg in Richtung Schienenunterführung, Absenkung Bordstein Höhe Industriestraße.	B
021	L 3415	Verbreiterung des vorhandenen derzeitigen Zwei-Richtungs-Geh- und Radweges.	B
022	Tulpenweg	Markierung einer Fahrradpiktogrammspur. Rückbau der Verkehrsschwellen.	B
023	Ober-Erlenbacher Str./Burgholzhäuser Str.	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges sowie Überführung Fahrbahn-Radweg.	B
053	Köpperner Tal	Ausbau der Brücke sowie Verbreiterung und Asphaltierung des Weges zwischen Brücke und Kreuzungsbereich.	B
103	Mainzer Straße	Verdeutlichung des Übergangs vom Radweg auf die Fahrbahn durch kurzen Schutzstreifen und Bordsteinabsenkung ortseinwärts sowie Querungshilfe mit Abbiegepiktogramm Richtung Radweg für ortsauwärts fahrenden Radverkehr (s. Musterlösung 2.2. im Anhang).	B
105	K 765 / Rodheimer Str.	Verdeutlichung des Übergangs von der Fahrbahn auf den Radweg durch kurzen Schutzstreifen, Abbiegepiktogramm Richtung Radweg und Bordsteinabsenkung ortsauwärts sowie Querungshilfe für ortseinwärts fahrende Radfahrer. Siehe Musterlösung im Anhang.	B
109	Homburger Landstraße	Anlegung einer Mittelinsel als Querungshilfe.	B

Nummer	Verbindung	Beschreibung	Priorität
146	Friedrich-Ludwig-Jahn-Str.	Versetzung der LSA zur Homburger Landstr. hin, Ausbau des von Süden kommenden Geh- und Radweges.	B
159	Berliner Str.	Verdeutlichung des Übergangs von der Fahrbahn auf den Radweg durch kurzen Schutzstreifen und Bordsteinabsenkung. Die Anlegung einer Querungshilfe ist zu prüfen.	B
161	Industriestr.	Neu- bzw. Ausbau des Geh- und Radweges, Verdeutlichung des Übergangs Radweg-Fahrbahn durch Bordsteinabsenkung und kurzen Schutzstreifen sowie Querungshilfe.	B
162	Industriestr./Höhenstr.	Anlegung einer Mittelinsel als Querungshilfe.	B
165	Homburger Landstraße/Sandelmühlweg	Anlegung einer Mittelinsel als Querungshilfe.	B
166	Homburger Landstraße	Anlegung einer Mittelinsel als Querungshilfe Höhe Schraffur Linksabbieger Homburger Landstr./Hugenottenstr. sowie Neubau eines Geh- und Radwegabschnittes zur Erschließung.	B
168	Verlängerung Römerstraße	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges, soweit möglich. Anbringung eines Verkehrsspiegels.	B
169	Färber Str./Königsteiner Str.	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs in Burgholzhausen.	B
016	Cheshamer Straße	Markierung von beidseitigen Schutzstreifen, Entfernung der Mittellinie, Entfernung der Kurzzeit-Stellplätze sowie Überführung Fahrbahn-Gehweg in Richtung Viadukt.	C
027	Brücke Erlenbach	Erneuerung der Oberfläche durch rutschfestes Material. Retroreflektierende Ausführung des Sperrpfostens.	C
030	Waldweg zw. Gärtnerweg / Unterführung A5	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C
031	Brücke zw. Teichmühlenweg/Albert-Schweitzer-Str.	Verbreiterung der Brücke sowie Erneuerung der Oberfläche.	C
032	Weg zw. Brücke/Verlängerung Studentenweg	Verbreiterung des Weges soweit möglich sowie Ausbesserung der Oberfläche, Entfernung Kantstein am Wegüberführung in Richtung Verlängerung Studentenweg.	C
034	Wirtschaftsweg	Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	C
049	Weg zw. Burgholzhausen / Ober-Erlenbach	Verbreiterung des betrachteten Wegabschnittes.	C
052	Köpperner Tal	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C
133	Morrstraße/ehemaliger Zubringer Burgholzhausen	Neubau eines Radwegs entlang der Gonzenheimer Landstraße.	C
164	Ober-Erlenbacher-Straße	Anlegung einer Mittelinsel als Querungshilfe.	C
170	L3041 / Köpperner Tal	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges, soweit möglich. Anbringung eines Verkehrsspiegels.	C
005	Hugenottenstr./Färberstr.	Aufhebung der Benutzungspflicht, stattdessen Gehweg "Radverkehr frei" in südöstliche Richtung. Markierung einer Piktogrammspur. Fahrbahn-Radweg-Überführung am nördlichen Ende des Abschnitts sowie am südöstlichen Ende durch Ausbau der Mittelinsel.	D
029	Weg entlang A5	Neubau eines Geh- und Radweges.	D
033	Färberstraße	Verbreiterung des benutzungspflichtigen Zwei-Richtungs-Geh- und Radweges im Brückenbereich.	D
035	Wirtschaftsweg	Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	D
056	Sandelmühlweg	Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.	D
131	Wirtschaftsweg Querung Vilbeler Str.	Anforderungstaste Lichtsignalanlage (LSA) anbringen.	D

Nummer	Verbindung	Beschreibung	Priorität
167	Friedrich-Ludwig-Jahn-Str.	Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens mit Schutzstreifen aus Nordwesten kommend sowie Zz "Radverkehr frei" zur Einfahrt in den südöstlichen Teil der Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße.	D

Anlage 5

Erläuterung der Priorisierung

Erläuterung der Maßnahmenbewertung Radverkehrskonzept Friedrichsdorf 2018

Die Priorität sowie das Kosten-Nutzenverhältnis dienen lediglich als Orientierung. Sie geben keine Umsetzungsreihenfolge vor.

Priorität und Kosten-Nutzen-Verhältnis:

Die Priorität setzt sich aus den Werten des Nutzens der Verbindung und des Nutzens der Maßnahme zusammen. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis setzt die Priorität ins Verhältnis zu den geschätzten Kosten. Die Herleitung der Bedeutung der Verbindung und der Wirkung der Maßnahme wird im Folgenden erläutert.

Wirkung der Maßnahme:

Die Attribute Verkehrssicherheit, Fahrkomfort und Direktheit werden für den Ist-Zustand sowie den Soll-Zustand bei Umsetzung der geplanten Maßnahme bewertet. Die Verbesserung der Attribute wird beziffert, addiert und mit der Verbindungskategorie multipliziert.

Verkehrssicherheit (VS) 0-10 Punkte: Die Verkehrssicherheit betrachtet die Unfallgefahr für Radfahrer. Hierbei werden sowohl mögliche Unfälle mit anderen Verkehrsteilnehmern (Lkw, Pkw, Radfahrer, Fußgänger) als auch Eigenunfälle beispielsweise auf Grund von mangelhaftem Oberflächenzustand betrachtet. Die Verkehrssicherheit wird in den Kategorien „Gut“, „Mittel“, „Schlecht“ und „Sehr schlecht“ bewertet. Eine Verbesserung um eine Stufe bedeutet einen Wert von drei, eine Verbesserung um zwei Stufen bedeutet ein Wert von sechs und eine Verbesserung um drei Stufen bedeutet einen Wert von neun Punkten. Zehn Punkte werden erreicht, wenn es sich um eine Unfallhäufungsstelle handelt.

Fahrkomfort (FK) 0-6 Punkte: Der Fahrkomfort betrachtet die Freude am Fahren. Ein schlechter Fahrkomfort ergibt sich etwa bei einem mangelhaften Oberflächenzustand oder hoher Verkehrsbelastung. Der Fahrkomfort wird in den Kategorien „Gut“, „Mittel“, „Schlecht“ und „Sehr schlecht“ bewertet. Eine Verbesserung um eine Stufe bedeutet einen Wert von zwei, eine Verbesserung um zwei Stufen bedeutet ein Wert von vier und eine Verbesserung um drei Stufen bedeutet einen Wert von sechs Punkten.

Direktheit (DI) 0-6 Punkte: Die Direkttheit bewertet den Umwegefaktor sowie die fahrbare Geschwindigkeit. Eine schlechte Einstufung ergibt sich beispielsweise bei schmalen gemeinsamen Geh- und Radwegen oder bei indirekten Abbiegebeziehungen an Knotenpunkten. Die Direkttheit wird in den Kategorien „Gut“, „Mittel“, „Schlecht“ und „Sehr schlecht“ bewertet. Eine Verbesserung um eine Stufe bedeutet einen Wert von zwei, eine Verbesserung um zwei Stufen bedeutet ein Wert von vier und eine Verbesserung um drei Stufen bedeutet einen Wert von sechs Punkten.

Bedeutung des Netzelements:

Bei der Bedeutung des Netzelements wird der Stellenwert der betroffenen Verbindung als **Schulverbindung (SCH)** und/oder **Freizeitverbindung (FV)** berücksichtigt. Schulverbindungen wurden unter anderem über den Schülerradroutenplaner Hessen ermittelt. Eine Freizeitverbindung liegt vor, wenn eine der ausgewiesenen touristischen Routen betroffen ist. Die beiden Attribute werden wie folgt bewertet:

Schulverbindung (SCH)	+ 2 Punkte
Freizeitverbindung (FV)	+ 1 Punkte

Bürgerbeteiligung (BB) 0-9 Punkte: Die Bewertung durch die Bürger wird in der Priorisierung der Maßnahmen ebenfalls berücksichtigt. Sie fließt mit folgender Punktzahl in die Bewertung ein:

1 bis 3 Bürgerstimmen:	+ 3 Punkt
3 bis 6 Bürgerstimmen:	+ 5 Punkte
7 bis 9 Bürgerstimmen:	+ 7 Punkte
> 9 Bürgerstimmen:	+ 9 Punkte

Verbindungskategorie (VK)

Um die unterschiedliche Bedeutung der Verbindungskategorien wiederzugeben, werden Verbindungen unterschiedlicher Netzkategorien unterschiedlich gewichtet:

Schnellverbindungen	Faktor 3
Hauptverbindungen	Faktor 2,5
Verkehrsverbindungen	Faktor 1,5
Freizeitverbindung	Faktor 1

Betrifft eine Maßnahme mehrere Verbindungen unterschiedlicher Kategorien, z.B. an Knotenpunkten, wird die höhere Kategorie berücksichtigt.

Bei der Bewertung der Maßnahmen dient die Verbindungskategorie als Faktor und wird mit der Wirkung der Maßnahmen multipliziert, die Attribute der Netzelement-Bedeutung werden anschließend addiert.

Berechnung:

Folgende Berechnung ergibt sich analog zu der oben aufgeführten textlichen Beschreibung:

$$\textbf{\underline{Priorität Maßnahme = VK * (VS + FK + DI) + SCH + FV + BB}}$$

Einstufung in Prioritäts-Klassen

Nach Berechnung der Priorität werden die Maßnahmen nach folgendem Schlüssel in Prioritätsklassen eingeteilt:

Über 21 Punkte	Priorität A
15 bis 20,5 Punkte	Priorität B
8 bis 14,5 Punkte	Priorität C
0 bis 7,5 Punkte	Priorität D

Anlage 6

Karte Maßnahmen StVO-Beschilderung

Radverkehrskonzept Friedrichsdorf

Radverkehrskonzept Friedrichsdorf 2018

Legende

Punktuelle Maßnahmen

- Vz 250 durch Vz 260 mit Zusatzzeichen und Hinweisschild ersetzen
- VZ 357-1 Durchlässige Sackgasse ausweisen

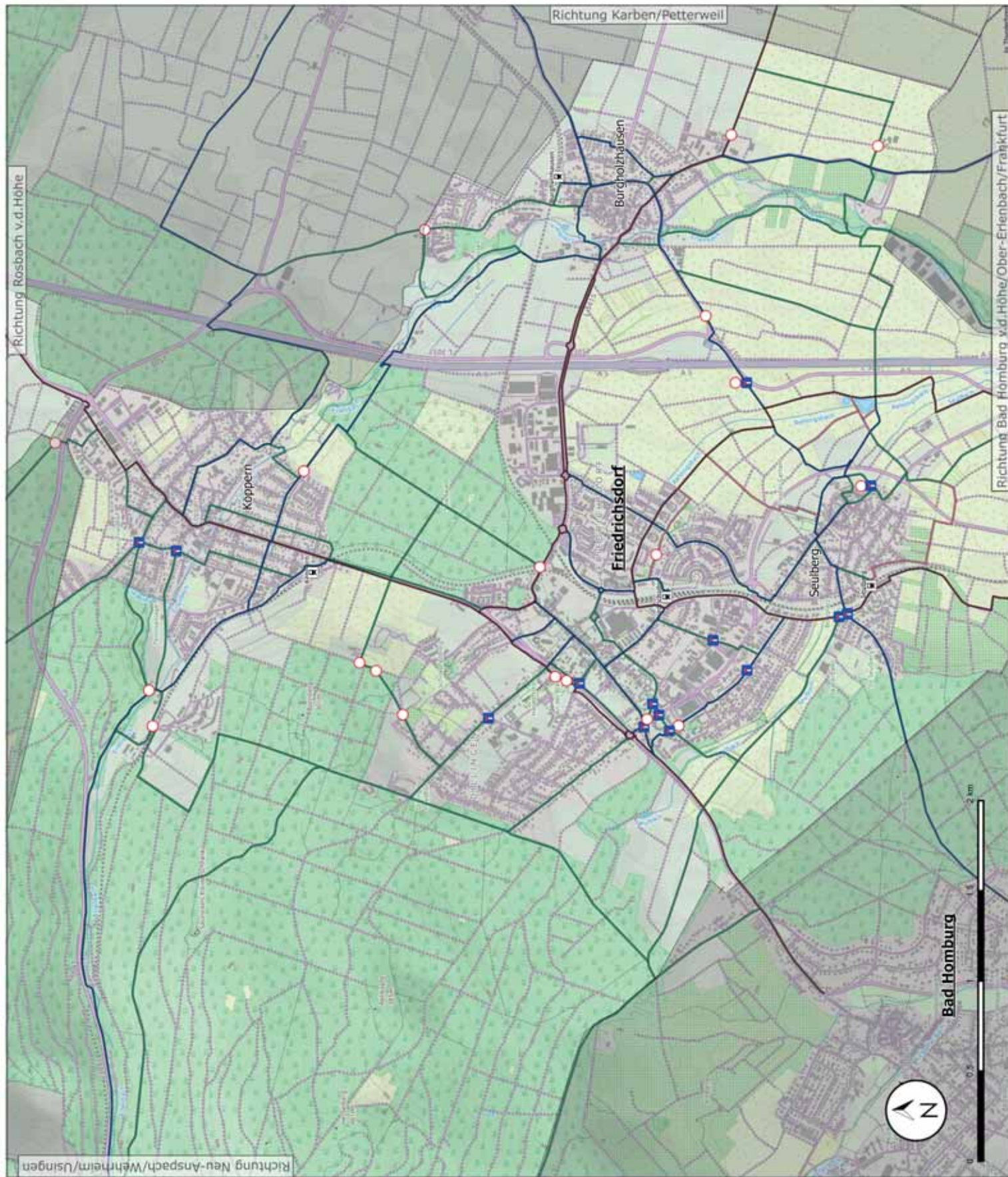
Radverkehrsnetz 2030

- Rad Schnellverbindung
- Rad Hauptverbindung
- Rad Verkehrsverbindung
- Freizeitverbindung

Anlage 6: Maßnahmen StVO-Beschilderung

Datum: 17.05.2018
Bearbeitet: Dipl.-Geogr. Karoline Kruczynski

Karte: eigene Bearbeitung
Datengrundlage: OCM Landscape



Anlage 7

Prinzipskizzen

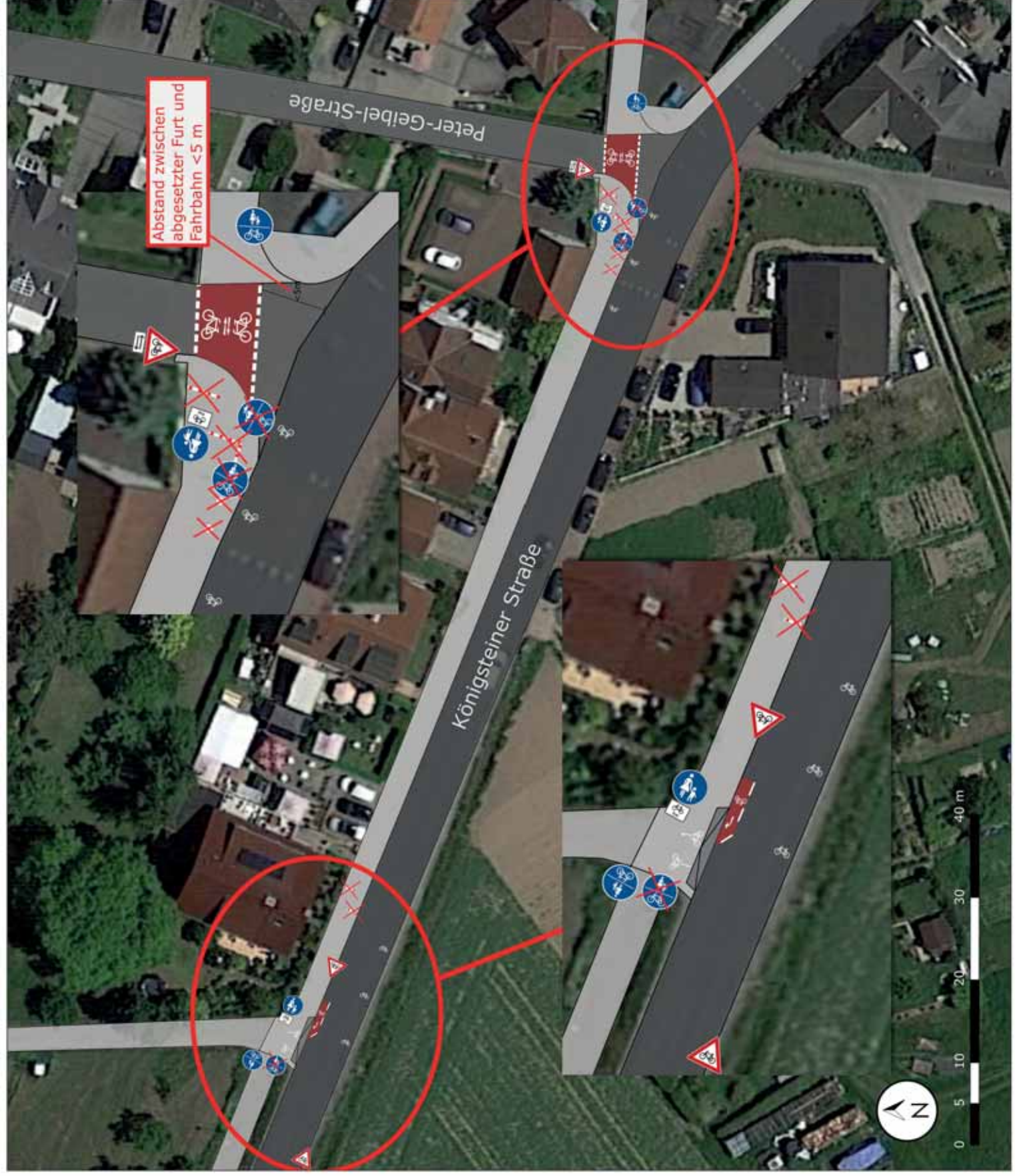
Radverkehrskonzept Friedrichsdorf

Radverkehrskonzept Friedrichsdorf 2018

Prinzipskizze 01
(Maßnahme Nr. 12)

Königsteiner Straße

Grobskizze

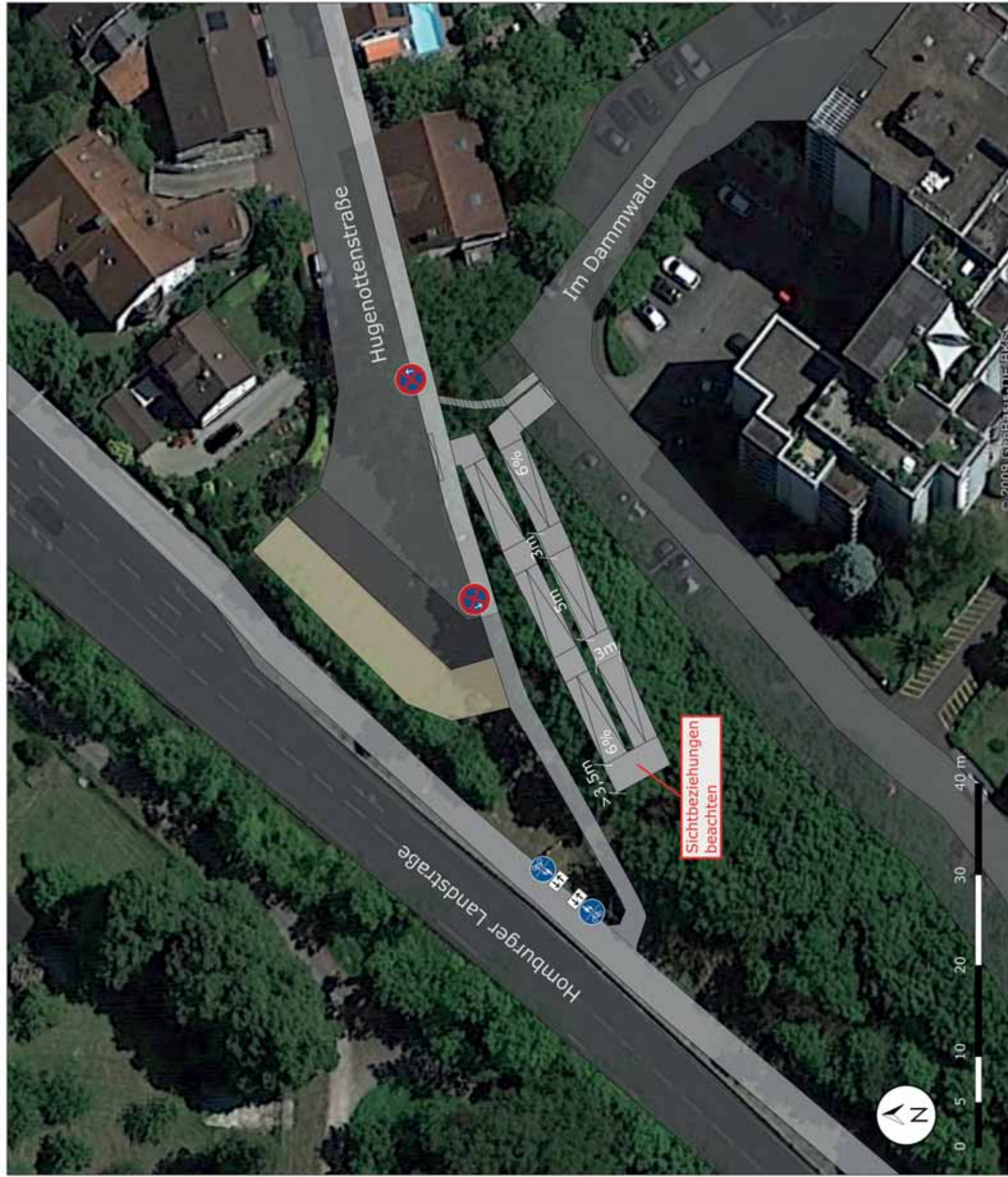


Radverkehrskonzept Friedrichsdorf 2018

Prinzipskizze 02
(Maßnahme Nr. 13)

Rampe Im Dammwald /
Hugenottenstraße

Grobsskizze



Radverkehrskonzept Friedrichsdorf 2018

Prinzipskizze 03
(Maßnahme Nr. 107)

Querungshilfe
Höhenstraße / Hugenotten-
straße

Grobskizze



Anlage 8

Karte Quell-Ziel-Analyse

Radverkehrskonzept Friedrichsdorf 2018

Legende

Quellen und Ziele Radverkehr

Bildung

Freizeit, Kultur & Sport

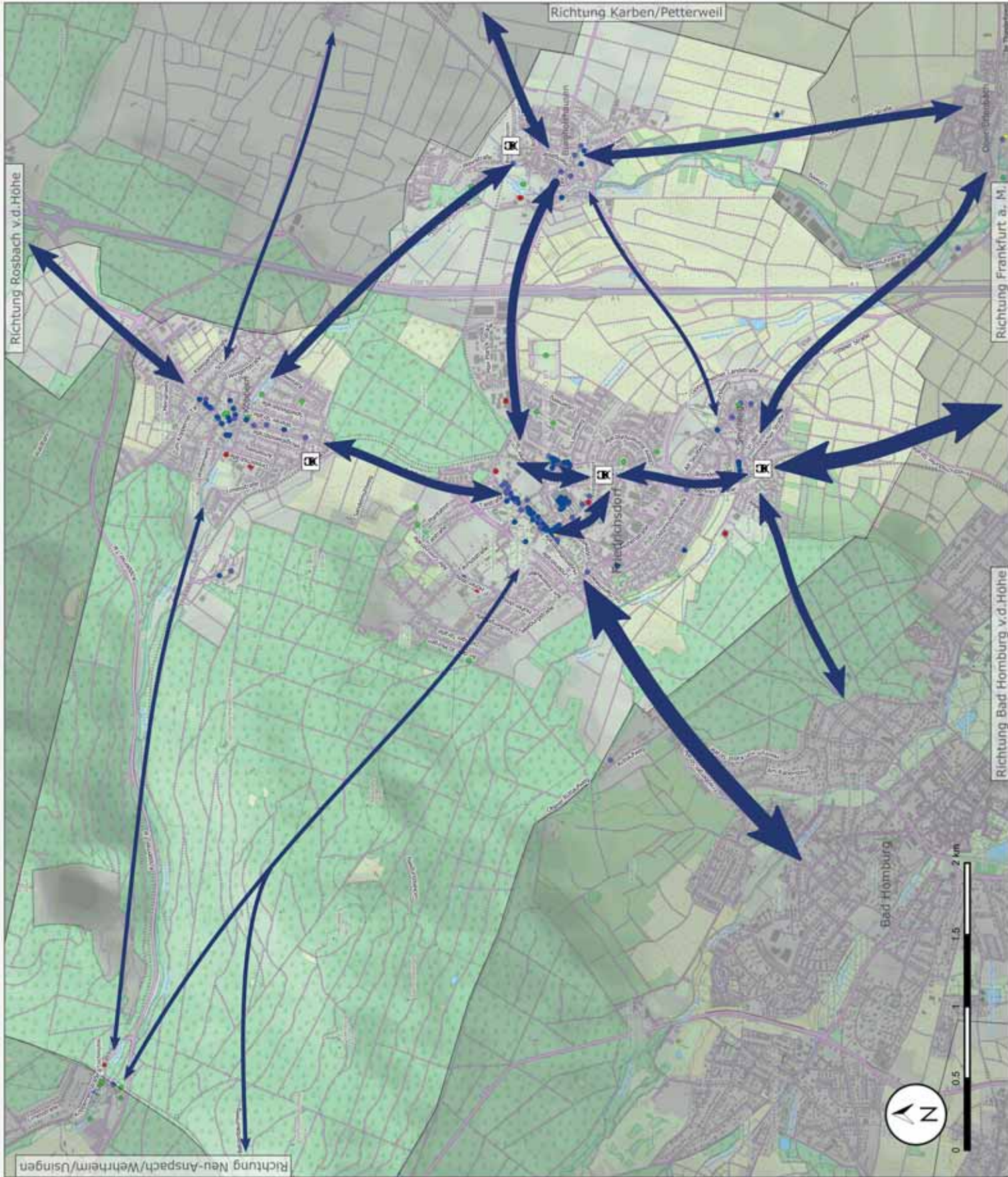
Versorgung

Arbeiten, Öffentliche Einrichtung

Gastronomie

Haltestelle Regional- und S-Bahn

Wunschlinien des Radverkehrs



Anlage 8: Quell-Ziel-Karte

Datum:

20.03.2018

Bearbeitet:

Dipl.-Geogr. Karoline Kruczyński

B.A. Thorsten Zobel

Karte: eigene Bearbeitung

Datengrundlage: OCH Landscape

RV-K
Radverkehr-Konzept

Frankfurter Straße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 9

Karte Unfälle 2014-2016

Radverkehrskonzept Friedrichsdorf 2018

Legende

Unfälle mit Radfahrerbeteiligung
2014-2016

Unfalltypen

- Fahr Unfall (F)
- Abbiege-Unfall (AB)
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
- Überschreiten-Unfall (ÜS)
- Unfall im Längsverkehr (LV)
- Sonstiger Unfall (SO)

Unfallkategorie

- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten
- Unfall mit Sachschaden

Stranßennetz

Anlage 9: Unfallkarte

Datum:
15.09.2017

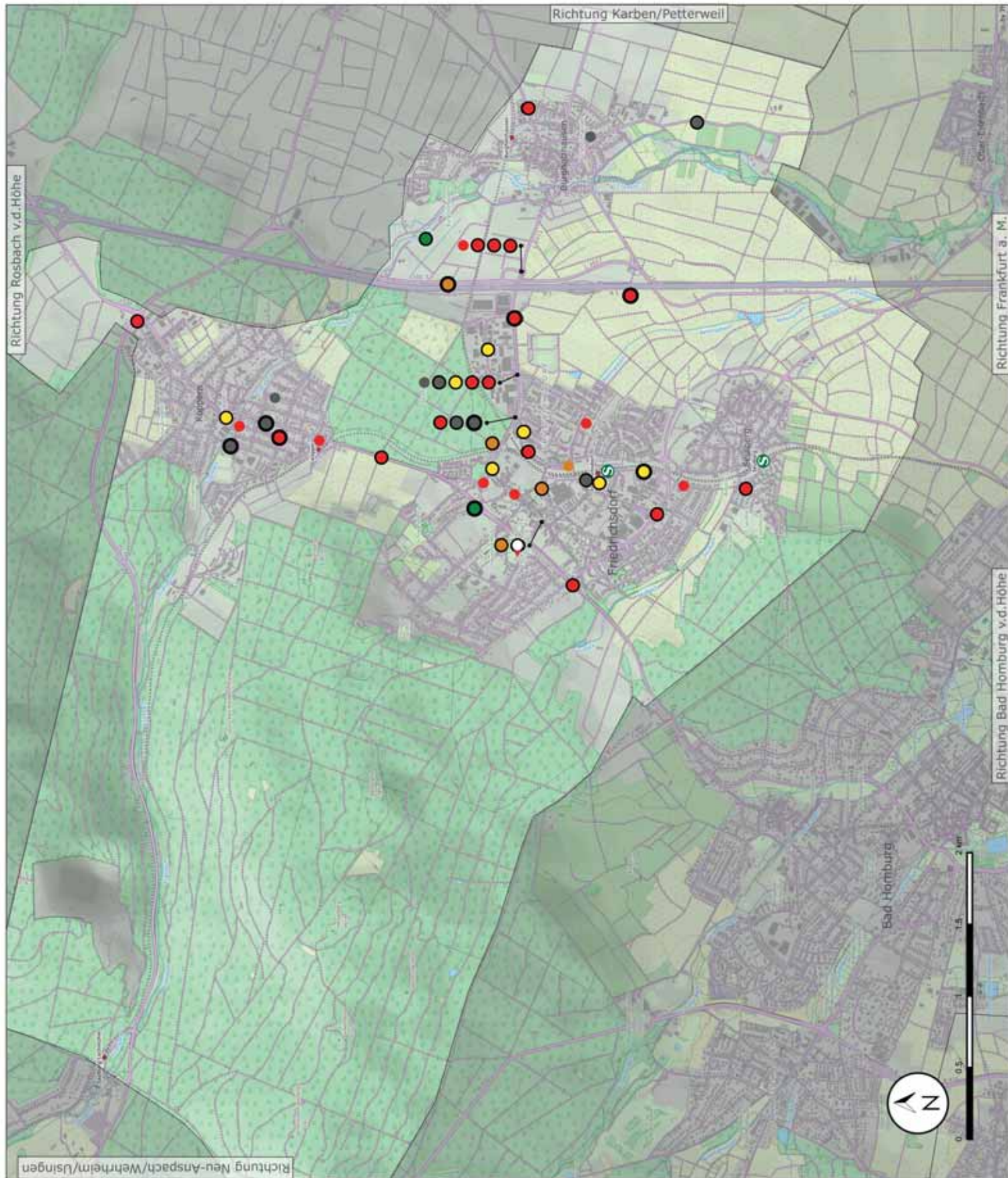
Bearbeiter:
B.A. Thorsten Zobel

Karte eigene Bearbeitung

Datengrundlage: OCM Landscapes, Polizeidirektion Friedr. Hofstadt



Radverkehr-Konzept
Frankfurterstraße 8-14
60314 Frankfurt



Anlage 10

Karte Meldungen Bürgerinnen und Bürger

Radverkehrskonzept Friedrichsdorf 2018

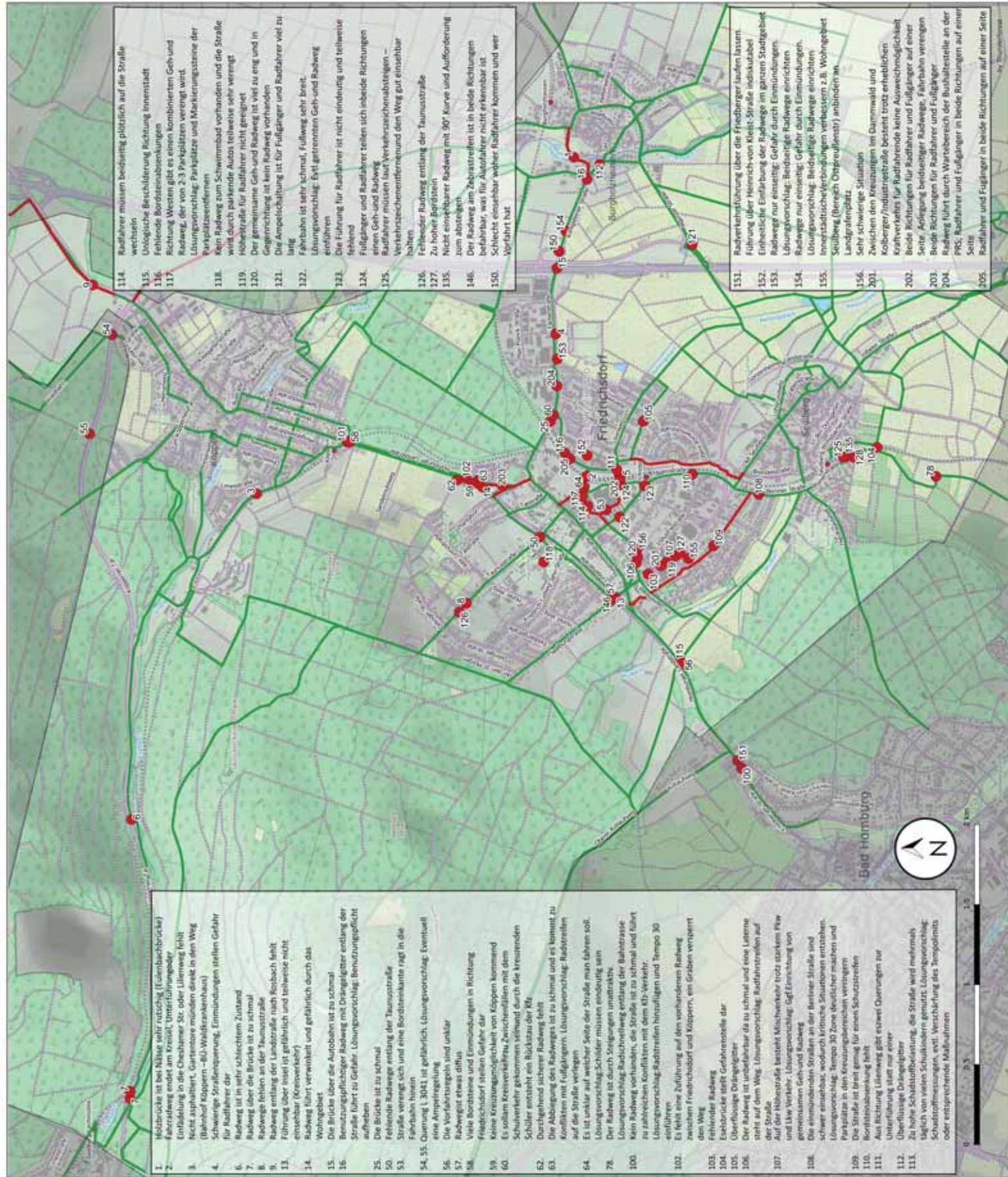
Legende

- Aufnahme Verbindung in Befahrungsnetz
- Gefahrenstelle / Verbesserungsvorschlag
- Befahrungsnetz

Anlage 10: Meldungen Bürgerinnen und Bürger

Datum: 10.10.2017
Bearbeitet: Dipl.-Geogr. Karoline Kruczyński
B.A. Thorsten Zobel

Karte: eigene Bearbeitung
Datengrundlage: OCM Landscape



Anlage 11

Teilbericht Abstellanlagen

Inhalt

1. Grundlagen	1
2. Methodik	2
3. Analyse Abstellanlagen.....	3
3.1. Haltestellen des ÖPNV (Bike and Ride)	3
3.2. Innenstadt / Zentrum	8
3.3. Schule	10
3.4. Großflächiger Einzelhandel	12
3.5. Sport- und Freizeiteinrichtungen	14
4. Allgemeine Empfehlungen	16

1. Grundlagen

Bei den Empfehlungen für Fahrradabstellanlagen orientiert sich das Planungsbüro RV-K eng an den von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegebenen „Hinweisen zum Fahrradparken“¹. Für die Empfehlungen in Bezug auf Bike and Ride wird zusätzlich der Leitfaden „Parken am Bahnhof“ des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft² herangezogen.

Als entscheidend für die Bemessung und Gestaltung der Abstellanlagen sind die Nutzungsart und die daraus resultierende Parkdauer sowie der Parkzeitraum (siehe Tabelle 1) definiert. Danach richten sich die angestrebten Ausprägungen mit Blick auf die Soziale Kontrolle, Diebstahlschutz, Wetterschutz, Zentralität und Standsicherheit.

¹ Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2012

² Leitfaden Parken am Bahnhof – Abstellen von Fahrrad (B+R) und Auto (P+R) leicht gemacht, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Potsdam, 2010

Tabelle 1: Anforderungen an Abstellanlagen

Nutzung	Parkzeitraum			Parkdauer			Weitere Anforderungen				
	Tagsüber	Abends	Nachts	Kurzfristig (< 2 h)	Mittelfristig (2-9 h)	Langfristig (> 9 h)	Soziale Kontrolle	Diebstahlschutz	Wetterschutz	Zentralität	Standsicherheit
Haltestelle / Bahnhof	x	x	-	-	x	-	++	+	++	+	+
Bahnhöfe mit ausgeprägtem Einpendelverkehr (Boxen)	x	x	x	-	x	x	++	++	++	o	+
Schulen / Ausbildungsstätten	x	-	-	-	x	-	++	+	++	+	++
Arbeitsstätte	x	x	-	-	x	-	+	+	++	+	o
Wohngebäude	x	x	x	x	-	x	+	++	++	+	+
Freizeiteinrichtung	x	x	-	x	x	-	+	+	o	+	+
Einzelhandel	x	x	-	x	-	-	o	+	o	++	++

Als Faustregel gilt: Je länger die Parkdauer, desto höher die Anforderungen an Soziale Kontrolle, Diebstahlschutz und Wetterschutz. Liegt der Parkzeitraum in der Nacht, wird die Bedeutung der Sicherheit deutlich erhöht. Die Bedeutung der Zentralität lässt bei längerer Parkdauer nach. Die Standsicherheit bemisst sich danach, ob und wie häufig Fahrräder beladen werden.

Grundvoraussetzungen für jede Fahrradabstellanlage sind die schnelle und barrierefreie Erreichbarkeit sowie ein asphaltierter oder gepflasterter Untergrund. Ebenfalls gewährleistet werden muss eine ausreichend bemessene Stellfläche pro Rad (1,5 m²) und eine Anschliebmöglichkeit, die keine Schäden an Fahrrädern verursacht.

2. Methodik

Im Rahmen der Netzbefahrung wurden alle Fahrradabstellanlagen an den wichtigsten Zielen entlang des definierten Zielnetzes 2030 erfasst und bewertet. Besonderes Augenmerk lag dabei auf den Haltestellen des ÖPNV, der Kernstadt, sowie der weiterführenden Schule. Bei den Haltestellen des ÖPNV fand zusätzlich eine Erhebung der Auslastung der Fahrradabstellanlagen statt. Diese wurde im April 2018 durchgeführt. Die Stationen wurden dafür zwischen 8:30 und 12:30 Uhr besucht und dabei folgende Kriterien erfasst und bewertet:

- Anzahl Stellplätze: Anzahl aller zur Verfügung stehender Stellplätze,

- Anlagen-Typ: Standfestigkeit, Anschließbarkeit des Fahrradrahmens, ausreichend Platz,
- Überdachung: Witterungsschutz,
- Zustand: Sauberkeit und Funktionsfähigkeit,
- Sicherheit / Soziale Kontrolle: einsehbar, beleuchtet,
- Auslastung in Prozent: Verhältnis belegter zu freien Stellplätzen,
- Anzahl Wildparkende: Anzahl Wildparkende, die der betrachteten Anlage auf Grund unmittelbarer Nähe zugeordnet werden können.

Bewertungsschema:	++	sehr gut
	+	gut
	o	mittel
	-	schlecht

3. Analyse Abstellanlagen

3.1. Haltestellen des ÖPNV (Bike and Ride)

Eine besondere Rolle spielen Fahrradabstellanlagen in der Funktion als Bike and Ride-Anlagen, also in der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV). Die Mitnahme von Fahrrädern ist dabei auf Grund insbesondere im Berufsverkehr eingeschränkter Kapazitäten nur im Ausnahmefall anzustreben und in der Regel nicht wirtschaftlich durchführbar. Umso wichtiger sind neben der guten Erreichbarkeit der Haltestellen deshalb ziel-

nahe, sichere und komfortable Möglichkeiten zum Fahrradparken.

Der radverkehrliche Einzugsbereich eines Bahnhofs wird dabei mit etwa drei Kilometern angenommen. Besteht an Haltestellen durch Fahrradboxen die Möglichkeit höherwertige Fahrräder, beispielsweise Pedelects, sicher abzustellen, steigt der Einzugsbereich. Gleiches gilt für überregionale Bahnhöfe, Endhaltestellen und Tarifgrenzen. Hier nehmen Radfahrer auch höhere Anfahrten in Kauf.

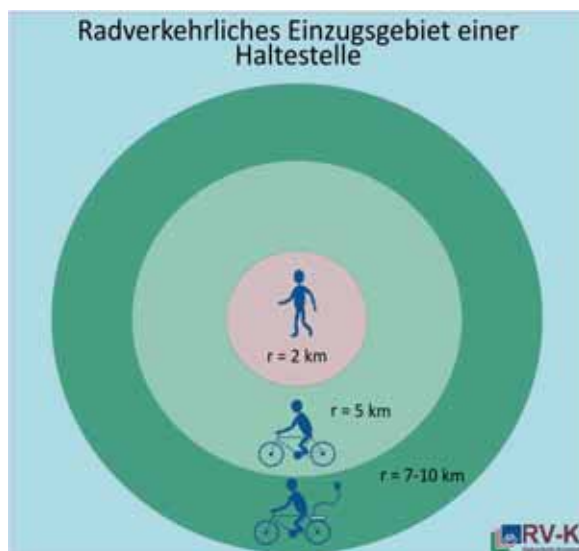


Abbildung 1: Radverkehrliches Einzugsgebiet

Im Folgenden werden die Haltestellen der S- und Taunusbahn auf dem Gebiet der Stadt Friedrichsdorf (siehe Abbildung 2) analysiert und Empfehlungen ausgesprochen.

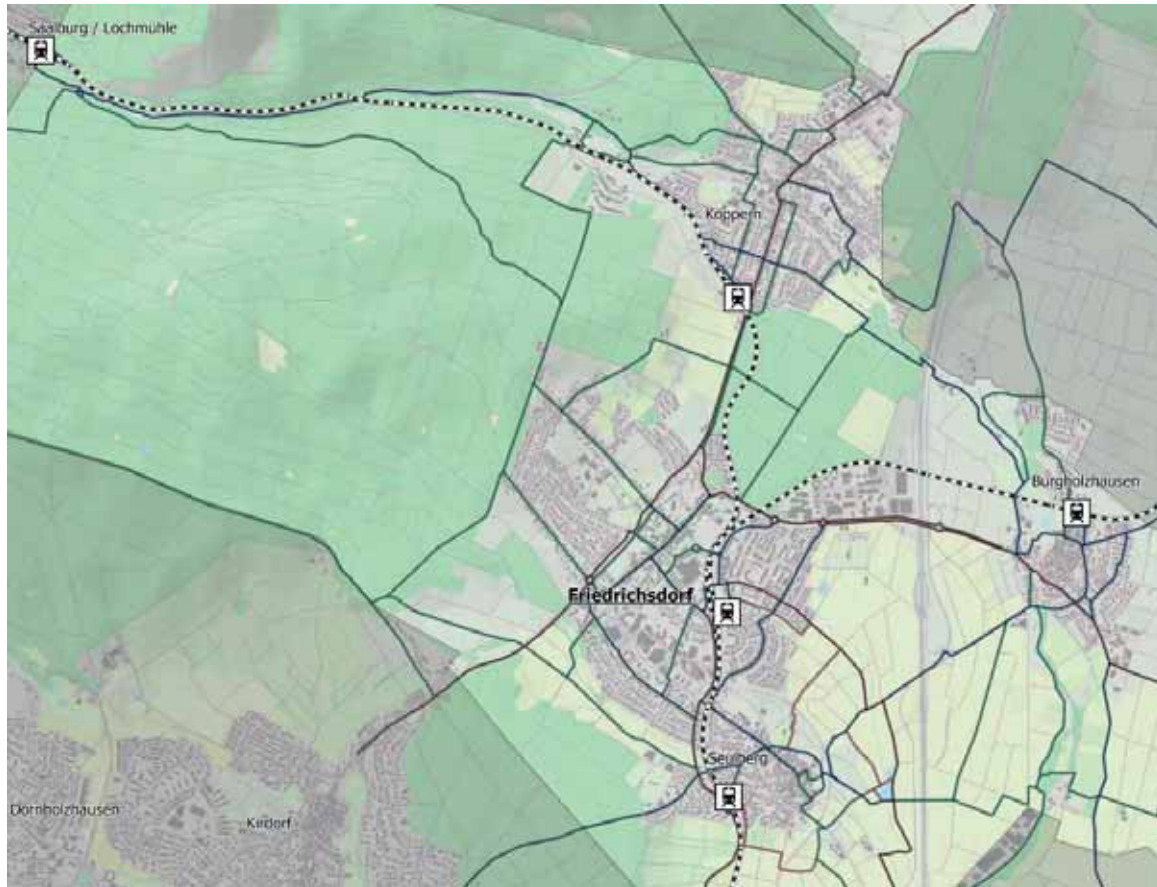


Abbildung 2: Übersicht Bahnlinien Stadt Friedrichsdorf

Station	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Überdachung	Zustand	Sicherheit / Soz. Kontrolle	Auslastung in %	Bemerkung
Friedrichsdorf	4		86					50	Ausreichend
		1	57	Felgenklemmer	ja	-	o	40	Umgefallene Fahrräder, Fremdnutzung durch Motorroller, Anlage ist beschädigt.
		2	5	Fahrradboxen	ja	+	++	100	
		3	24	Felgenklemmer	ja	-	-	60	Wild parkende oder nicht ordnungsgemäß abgestellte Fahrräder sowie ein nicht mehr fahrbares Fahrrad.
<i>Friedrichsdorf Bahnhof:</i> Es existieren auf beiden Seiten des Bahnhofs Abstellmöglichkeiten. Die Abstellanlagen 1 und 3 entsprechen nicht den aktuellen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen. Der hier vorliegende Typ „Felgenklemmer“ bietet keine Möglichkeit das Fahrrad sicher anzuschließen, Standsicherheit ist nicht gegeben. Anlage 2 bietet mit 5 Fahrradboxen die Möglichkeit höherwertige Fahrräder sicher und trocken unterzubringen.									

Station	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Überdachung	Zustand	Sicherheit / Soz. Kontrolle	Auslastung in %	Bemerkung
Köppern	4		14					120	Gut
		1	11	Anlehnbügel	ja	+	+	125	Anlage ist ausgelastet, es befinden sich mehrere wild abgestellte Fahrräder im direkten Umfeld der Anlage.
		2	3	Boxen	ja	+	++	100	
<i>Köppern:</i> Die Fahrradabstellanlage entspricht dem aktuellen Standard. Insgesamt ist die Auslastung sehr hoch, so dass die Anzahl die Nachfrage nicht bedienen kann. Für höherwertige Fahrräder stehen 3 Fahrradboxen zur Verfügung.									
Burgholzhausen	0		10					30	Gut
		1	10	Anlehnbügel	ja	+	+	30	Fremdnutzung durch Motorroller
<i>Burgholzhausen:</i> Die Anlage verfügt über ein ausreichendes Angebot an modernen Abstellmöglichkeiten. Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder fehlen.									

Station	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Überdachung	Zustand	Sicherheit / Soz. Kontrolle	Auslastung in %	Bemerkung
Seulberg	3		6					50	Mangelhaft
		1	6	Felgenklemmer	ja	-	-	50	Kein Fahrrad ist ordnungsgemäß abgestellt, Vorderradhalter durchtrennt
<i>Seulberg:</i> Der vorliegende veraltete Typ „Felgenklemmer“ (fehlende Standsicherheit, keine Möglichkeit den Rahmen anzuschließen) entspricht nicht den Anforderungen. Der Zugang ist durch eine hohe Bordsteinkante, direkt angrenzende Kfz und einen Baum erschwert. Für Fahrräder mit Anhängern und Lastenräder mangelt es an Platz. Einer der Vorderradhalter ist durchtrennt. Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder fehlen. Am südwestlichen Zugang zum Bahnhof sind keine Abstellanlagen vorhanden.									
Saalburg/Lochmühle	-		12					0	Gut
		1	12	Anlehnbügel	ja	+	-	0	Die Station dient größtenteils dem Freizeitverkehr
<i>Saalburg/Lochmühle:</i> Die Anlage verfügt über ein ausreichendes Angebot an modernen Abstellmöglichkeiten. Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder fehlen.									

Die betrachteten 5 Haltepunkte und Bahnhöfe weisen mit Blick auf die Fahrradabstellmöglichkeiten einen unterschiedlichen Standard auf. Der Bahnhof Seulberg schnitt bei der durchgeführten Bewertung mit dem Ergebnis „mangelhaft“ ab. Hier besteht ein unzureichendes Angebot an Abstellmöglichkeiten, die den aktuellen Anforderungen genügen. Zudem ist die Abstellanlage schlecht zugänglich und ein Angebot für höherwertige Fahrräder fehlt. Auf südwestlicher Seite des Bahnhofs sind keine Abstellmöglichkeiten vorhanden. An dieser Station besteht dringender Handlungsbedarf.

Drei Haltestellen (Köppern, Burgholzhausen und Saalburg/Lochmühle) können als gut bewertet werden. Das dort vorhandene Angebot erfüllt alle Anforderungen an sichere, komfortable und

zielnähe Abstellanlagen. In Köppern erreicht die Abstellanlage ihre Kapazitätsgrenzen, so dass Räder „wild“ abgestellt werden. Um den genauen Bedarf zu ermitteln, sollten hier weitere Untersuchungen, wie beispielsweise stündliche Zählungen der Fahrräder im Umfeld der Haltestelle sowie Fahrgastzählungen und -befragungen erfolgen. In Burgholzhausen und dem vorrangig dem Freizeitverkehr dienenden Bahnhof Saalburg/Lochmühle ist kein Angebot an Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder vorhanden. Aufgrund der geringen Verbindungszahlen der beiden Bahnhöfe ist dies jedoch akzeptabel.

Mittelfristig besteht auch an dem mit „ausreichend“ bewerteten Bahnhof Friedrichsdorf Verbesserungsbedarf. Die angebotenen Abstellmöglichkeiten sind veraltet und entsprechen nicht dem aktuellen Standard. Lediglich das Angebot an Fahrradboxen ist hier positiv hervorzuheben.

Wird der Radverkehr auch als Chance gesehen, kurzfristig dazu beizutragen, dass die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors gesenkt werden, ist ein zügiger Ausbau der B+R-Anlagen unumgänglich. Nur im Verbund mit dem ÖPNV ist das Fahrrad in der Lage längere Autofahrten zu ersetzen.

3.2. Innenstadt / Zentrum

Rathaus

Nr. Abstellanlage	Standort	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle / Sicherheit	Auslastung in %	Anzahl Wildparker
	Rathaus							
1	Eingang Stadtverwaltung	6	Anlehnbügel mit Vorderradhalter	nein	+	+	33	0
2	Parkplatz Angestellte	5	Anlehnbügel	Ja	+	+	66	0

Aufgrund der Nähe zum Geschäftszentrum, einer hohen Arbeitsplatzdichte und starkem Besucherverkehr vor allem bei Veranstaltungen im Rathaus ist von einem regen Bedarf an Fahrradabstellplätzen am Rathaus auszugehen.

Die vor dem Eingang der Stadtverwaltung bestehende Abstellanlage entspricht den Standards moderner Abstellanlagen. Das Fahrrad kann am Rahmen angeschlossen werden und bietet durch den Anlehnbügel mit Vorderradhalterung guten Halt. Da der Zugang jedoch über eine Erhöhung erfolgt, ist die Abstellanlage trotz seitlicher Rampe unkomfortabel zu erreichen und für Fahrräder mit Anhängern oder Lastenräder nicht zu nutzen. Die Abstellanlage für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Rathauses bietet zusätzlich einen Witterungsschutz, was durch die mittelfristige Parkdauer den Anforderungen an Abstellanlagen am Arbeitsplatz entspricht.

1, 2



Anlehnbügel mit Vorderradhalter am Eingang des Rathauses



Anlehnbügel am Rathaus am Parkplatz für Angestellte

Innenstadt

Im gesamten innenstädtischen Bereich, d.h. am Landgrafenplatz als auch im südlichen und nördlichen Teil der Hugenottenstraße, sind keinerlei Fahrradabstellanlagen vorhanden. Fahrräder werden „wild“ im Straßenbild abgestellt und versperren Gehwege und Zugänge (Foto 3, 4, 5 und 6). Von Seiten der Einzelhändler werden ebenfalls kaum Abstellanlagen zur Verfügung gestellt. Wenn dann handelt es sich meist um ungeeignete Felgenklemmer (Foto 7 und 8). Dementsprechend sind auch außerhalb der Stoßzeiten viele Wildparkende in und im Umfeld der Fußgängerzonen vorzufinden.

3, 4



Wildparker am Landgrafenplatz



Abgestelltes Fahrrad Hugenottenstraße

5, 6



Wildparker in der Philipp-Reis-Passage



Nicht mehr fahrtüchtiges Fahrrad auf Hugenottenstraße

7, 8



Felgenklemmer beim Supermarkt Norma



Felgenklemmer in der Kirchplatzpassage

Der Landgrafenplatz soll mittelfristig umgestaltet werden, erste Planungen liegen bereits vor. Ein ausreichendes Angebot an komfortablen und sicheren Abstellanlagen ist zu berücksichtigen. Hierbei sind die erhöhten Anforderungen an Platzbedarf und Standsicherheit für Fahrräder mit Packtaschen und Anhängern zu beachten, damit Fahrräder standsicher abgestellt und beladen werden können.

3.3. Schule

Die Nutzung des Fahrrads auf dem Weg zur Schule hat nicht nur positive Effekte auf die kindliche Entwicklung, sondern legt auch die Grundlagen für einen positiven Bezug zum Fahrrad und beeinflusst somit das Mobilitätsverhalten langfristig bis ins Erwachsenenalter. Ein hoher Radverkehrsanteil auf dem Schulweg trägt zudem zu einer Entlastung des örtlichen Verkehrsnetzes bei, indem Pkw-Fahrten zum Bringen und Abholen der Schulkinder vermieden werden.

Die bedarfsgerechte Ausstattung von Schulen und anderen Bildungseinrichtungen mit Radverkehrsanlagen ist die Voraussetzung für eine intensive Fahrradnutzung. Diebstahlschutz (Anschließbarkeit durch Rahmenhalter) und soziale Kontrolle sind auf Grund des längeren Parkzeitraumes und der hohen Anfälligkeit für Vandalismus an Schulen besonders wichtig. Die Abstellanlagen sollten möglichst auch einen Witterungsschutz bieten.

Für Kinder bis zur Vollendung des 10. Lebensjahres rät die Deutsche Verkehrswacht von einer Nutzung des Fahrrads für den Schulweg ab. Die Begutachtung der Abstellanlagen an Schulen konzentriert sich somit in Friedrichsdorf auf die Philipp-Reis-Schule.

Philipp-Reis-Schule

Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle / Sicherheit	Auslastung in %	Bemerkung
Gesamtschule Philipp-Reis-Schule						Gesamtzahl Stellplätze: 707	
1	96	Anlehnbügel	nein	+	o	63	Anlage befindet sich außerhalb des umzäunten Schulgeländes
2	340	Anlehnbügel	nein	+	+	101	
3+4+5	271	Vorderradhalter	nein	+	+	19	

Die Gesamtschule Philipp-Reis-Schule verfügte zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme über insgesamt 707 Stellplätze für Schülerinnen und Schüler an fünf Abstellanlagen. Die Auslastung der Anlagen ist hierbei sehr unterschiedlich. Während die eingangsnah und mit Anlehnbügeln bestückte Anlage 2 überbelegt ist, ist die vor dem Schulgelände gelegene Abstellanlage 1 nicht gänzlich ausgelastet. Die lediglich mit Vorderradhaltern ausgestatteten Abstellanlagen 3, 4 und 5 sind deutlich weniger beliebt.



Abbildung 3: Abstellanlagen an der Philipp-Reis-Schule

Ergänzend zu dem großen Angebot lagern zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme weitere Vorderradhalter auf dem Schulhof (Foto 14). So können die Abstellanlagen je nach Nachfrage flexibel ausgeweitet und zurückgebaut werden. Die bereits hohe Attraktivität der Abstellanlagen kann durch den Austausch eines Teiles der weniger genutzten Vorderradhalter durch Anlehnbügeln weiter gesteigert werden. Zudem wäre eine Nachrüstung mit Witterungsschutz sinnvoll.

9, 10



Abstellanlage 1 mit Anlehnbügel



Abstellanlage 2 mit Anlehnbügel

11, 12



Abstellanlage 3 mit Felgenklemmern



Abstellanlage 4 mit Felgenklemmern

13, 14



Abstellanlage 5 mit Felgenklemmern



Nicht aufgestellte Felgenklemmer

3.4. Großflächiger Einzelhandel



Abbildung 4: Abstellanlagen am Taunus Carré

Am Taunus Carré werden vier Abstellanlagen angeboten, zwei auf nordöstlicher (Abstellanlage 1, 2) sowie zwei auf südöstlicher Seite (Abstellanlage 3 und 4) des Gebäudes. Alle Abstellanlagen entsprechen dem Typ „Felgenklemmer“ (Fotos 15, 16, 17 und 18) und werden den aktuellen Anforderungen an Abstellanlagen nicht gerecht. Dies spiegelt sich in der geringen Nutzung der Anlagen als auch im nicht ordnungsgemäßen Abstellen der Fahrräder wieder. Alle Abstellanlagen befinden sich in großer Dis-

tanz zu den Haupteingängen. Das unzureichende Angebot an sicheren und komfortablen Abstellanlagen sowie die große Entfernung führen zu dem hohen Aufkommen an „wild“ abgestellten Fahrrädern an den Haupteingängen des Taunus Carré (Foto 19 und 20).

15, 16



Abstellanlage 1 am Taunus Carré



Abstellanlage 2 am Taunus Carré

17, 18



Abstellanlage 3 am Taunus Carré



Abstellanlage 4 am Taunus Carré

19, 20



Wildparkende am Eingang des Taunus Carré



Wildparkende am Eingang des Taunus Carré

3.5. Sport- und Freizeiteinrichtungen

32 Prozent aller zurückgelegten Wege entfallen auf den Freizeitbereich³. Dort ist die Affinität zur Nutzung des Fahrrads besonders hoch. Zeitgemäße Abstellanlagen an Sport- und Freizeiteinrichtungen sind daher besonders wichtig und können die Attraktivität der Fahrradnutzung in der Freizeit weiter steigern. Dies gilt insbesondere für Freilufteinrichtungen, die in der Regel nur bei gutem Wetter genutzt werden. Die Ansprüche an Witterungsschutz und befestigten Untergrund sind hier geringer.

21, 22



Anlehnbügel auf dem Gelände des Sportparks Friedrichsdorf



Felgenklemmer am Zugang zum Sportplatz, Sportpark Friedrichsdorf

23, 24



Felgenklemmer bei der Schützengesellschaft Friedrichsdorf, Sportpark Friedrichsdorf



Anlehnbügel beim SV 1920 Seulberg eV

25, 26



Anlehnbügel an der Sporthalle Seulberg



Anlehnbügel beim SV Teutonia 1910 Köppern

³ MiD 2008, infas, DLR, 2010, Berlin

27, 28



Fehlende Abstellanlagen beim TV Burgholzhausen



Felgenklemmer am Freibad Friedrichsdorf

29



Hinweisschild „Fahrräder abstellen verboten“, Gitter Freibadzugang

Die Ausstattung der untersuchten Sport- und Freizeiteinrichtungen mit Fahrradabstellanlagen weist einen unterschiedlichen Standard auf. Auf den Geländen der Sportvereine sind größtenteils moderne Anlehnbügel vorhanden, wie beim Sportpark Friedrichsdorf, der Sporthalle Seulberg, dem Vereinsheim SV Seulberg und dem Vereinsheim SV Teutonia Köppern (Foto 21, 24, 25 und 26). Beim Sportpark Friedrichsdorf sind zudem am Zugang zum Sportplatz sowie am Vereinshaus der Schützengesellschaft Felgenklemmer vorhanden, jedoch werden diese nicht den Ansprüchen einer sicheren Abstellanlage gerecht (Foto 22 und 23). Beim TV Burgholzhausen fehlen Fahrradabstellanlagen gänzlich (Foto 27). Hier wird dringend empfohlen mit modernen Anlehnbügeln nachzubessern.

Am Freibad Friedrichsdorf sind lediglich Felgenklemmer vorzufinden. Die im Vergleich hohe Anzahl an wild abgestellten Fahrrädern verdeutlicht das unzureichende Angebot an Abstellmöglichkeiten, die den aktuellen Anforderungen entsprechen (Foto 28). Die in der Nähe des Eingangs angebrachten Verbotsschilder weisen zusätzlich auf den Mangel an modernen Abstellanlagen (Foto 29). Der Austausch der Felgenklemmer gegen moderne Anlehnbügel ist dringend anzuraten. Zudem sollte geprüft werden, ob die Kapazität der Abstellanlage ausreichend ist. Um den genauen Bedarf zu ermitteln, sollten beispielsweise Zählungen der Fahrräder an der Abstellanlage sowie im Umfeld des Freibades in den Sommermonaten durchgeführt werden.

30, 31



**Anlehnbügel am Kultur- und Tagungszentrum
Forum Friedrichsdorf in Köppern**



**Überdachte Felgenklemmer an der
Stadtbücherei in der Hugenottenstraße**

Das Kultur- und Tagungszentrum Forum Friedrichsdorf verfügt über drei Anlehnbügel (Foto 30). An Veranstaltungstagen ist allerdings davon auszugehen, dass die bestehende Fahrradabstellanlage an ihre Kapazitätsgrenze kommt. Zudem grenzt die Abstellanlage direkt an den Zugang des Sportplatzes SV Teutonia Köppern. Insbesondere bei Überschneidung von Veranstaltungen und Trainings / Fußballspielen ist eine erhöhte Nachfrage anzunehmen. Eine Ausweitung der Anlage mit weiteren Anlehnbügeln sollte geprüft werden. Die Abstellanlage der Stadtbücherei wiederum verfügt lediglich über „Felgenklemmer“ (Foto 31). Eine Aufrüstung durch Anlehnbügel wird empfohlen. Hierbei sind insbesondere die erhöhten Anforderungen an Platzbedarf und Standsicherheit für Fahrräder mit Packtaschen und Kinderanhängern bzw. Lastenrädern zu beachten, damit Fahrräder standsicher abgestellt und komfortabel beladen werden können. Positiv hervorzuheben ist die Überdachung der Abstellanlage.

4. Allgemeine Empfehlungen

Sollte der Anteil an Radfahrenden weiterhin zunehmen und setzt sich der Trend zu höherwertigen Fahrrädern fort, ist ein kontinuierlicher Ausbau von Abstellanlagen zwingend notwendig. Der genaue Bedarf (Art, Anzahl etc.) an Fahrradabstellanlagen ist in tiefergehenden Untersuchungen zu ermitteln.

Bei der Angebotsplanung ist die zunehmende Verbreitung von höherwertigen Fahrrädern und Sonderformen zu beachten. Lastenräder und Fahrräder mit Packtaschen, Anhängern und Kindertransportern haben besondere Anforderungen in Bezug auf den Stellplatzbedarf und die Standsicherheit (Foto 29). Für höherwertige Fahrräder sollten Abstellanlagen angeboten werden, die den erhöhten Sicherheitsanforderungen entsprechen. Auch die Infrastruktur für E-Bikes und Pedelecs sollte weiter ausgebaut werden (Foto 30).

32, 33



Abgestelltes Fahrrad mit Anhänger



E-Bike-Ladestation am Landgrafenplatz

Der Ausbau von Fahrradabstellanlagen kann bei besonderer Flächenknappheit auch auf Kosten von PKW-Stellplätzen geschehen. Mit Blick auf die Kapazität und den Flächenverbrauch sind Fahrradabstellplätze deutlich „leistungsstärker“. Laut Hinweisen zum Fahrradparken können „auf der Fläche eines PKW-Stellplatzes in der Regel vier bis sechs Fahrräder geparkt werden.“⁴



Abbildung 5: Broschüre der Stadt München zu privaten Abstellanlagen

Fahrradabstellanlagen müssen wie alle Einrichtungen im öffentlichen Raum regelmäßig gepflegt und gewartet werden. Insbesondere das Entfernen von nicht mehr fahrtüchtigen Fahrrädern nach vorheriger Kennzeichnung und Fristsetzung ist ein wesentlicher Bestandteil der Pflege von Fahrradabstellanlagen.

Radabstellplätze im öffentlichen Raum können zwangsweise nur einen kleinen Teil des Bedarfs an Fahrradparken decken. Vor allem in der Innenstadt und in Wohngebieten muss das Angebot deshalb von privater Seite ergänzt werden. Die Stadt Friedrichsdorf sollte deshalb die Nachrüstung von Fahrradabstellanlagen im privaten Bestand fördern. Zur Information und Beratung von Immobilienbesitzenden Personen sollte ein Leitfaden zum Fahrradparken erstellt werden. Vorbild könnte die Informationsbroschüre der Stadt München sein.⁵

⁴ Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2012

⁵ Platz fürs Rad. Private Fahrradabstellplätze in Wohngebieten. Tipps und Empfehlungen, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, München 2012. www.radhauptstadt.muenchen.de/fileadmin/Redaktion/Broschueren/platz-rad-flyer-web-titel.pdf. Abgerufen am 22.06.2018.

Anlage 12

Musterlösungen

Radverkehrskonzept Friedrichsdorf

Musterlösung 1: Überführungsformen Radweg-Fahrbahn - "Fahrbahnseite ortsauswärts (linker Radweg)"

Situation:

Ende baulicher Zweitrichtungsradweg, Ortseingang;
in Fahrtrichtung ortseinwärts linksseitig.

Angestrebte Wirkung:

- Hervorhebung der Ortseingangssituation und Wechsel der zul. Höchstgeschwindigkeiten,
- Sicheres Queren für Fußgänger und Radfahrer

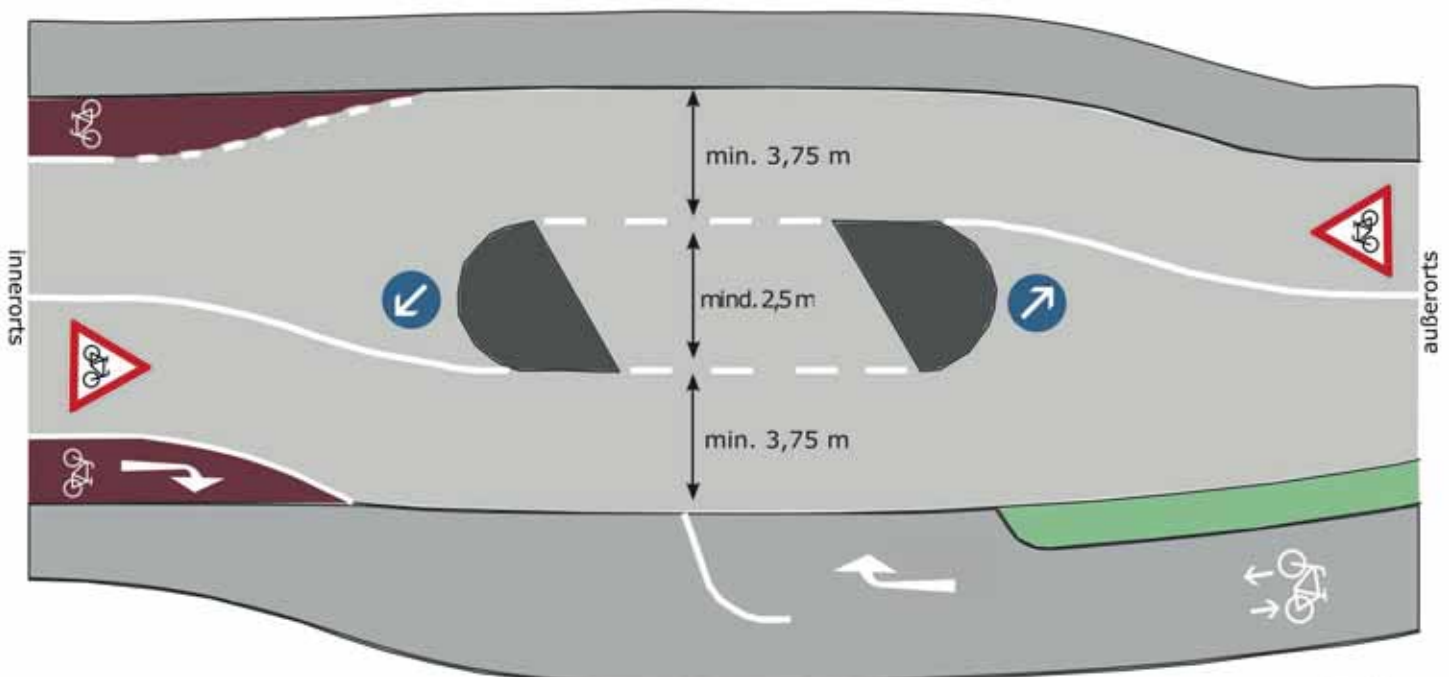
Hinweise:

- relevante Maße: Breite Mittelinsel mind. 2,5 m, Länge mind. 4 Meter;
Größe der Mittelinsel abhängig von Verkehrsaufkommen durch Fußgänger und Radfahrer
- Beschilderung: Vorschriftzeichen 222 "Vorgeschriebene Vorbeifahrt - rechts vorbei" für Kfz-Verkehr;
Gefahrenzeichen 138 "Radverkehr"
- Fortführung innerorts mittels Schutzstreifen

Quelle: ERA (2010), Kapitel 9.5 und 4.3



Abbildung: Beispielhafter Überführung Radweg - Fahrbahn in Tuningen



Radwegüberführung bei Radwegende auf linker Fahrbahnseite ortseinwärts (Linker Radweg)

maßstabslos

Musterlösung 2: Überführungsformen Radweg-Fahrbahn - "Fahrbahnseite ortseinwärts (rechter Radweg)"



Abbildung: Beispiel für Überführung Radweg - Fahrbahnseite

Situation:

Ende baulicher Zweirichtungsradweg, Ortseingang;
in Fahrtrichtung ortseinwärts rechtsseitig.

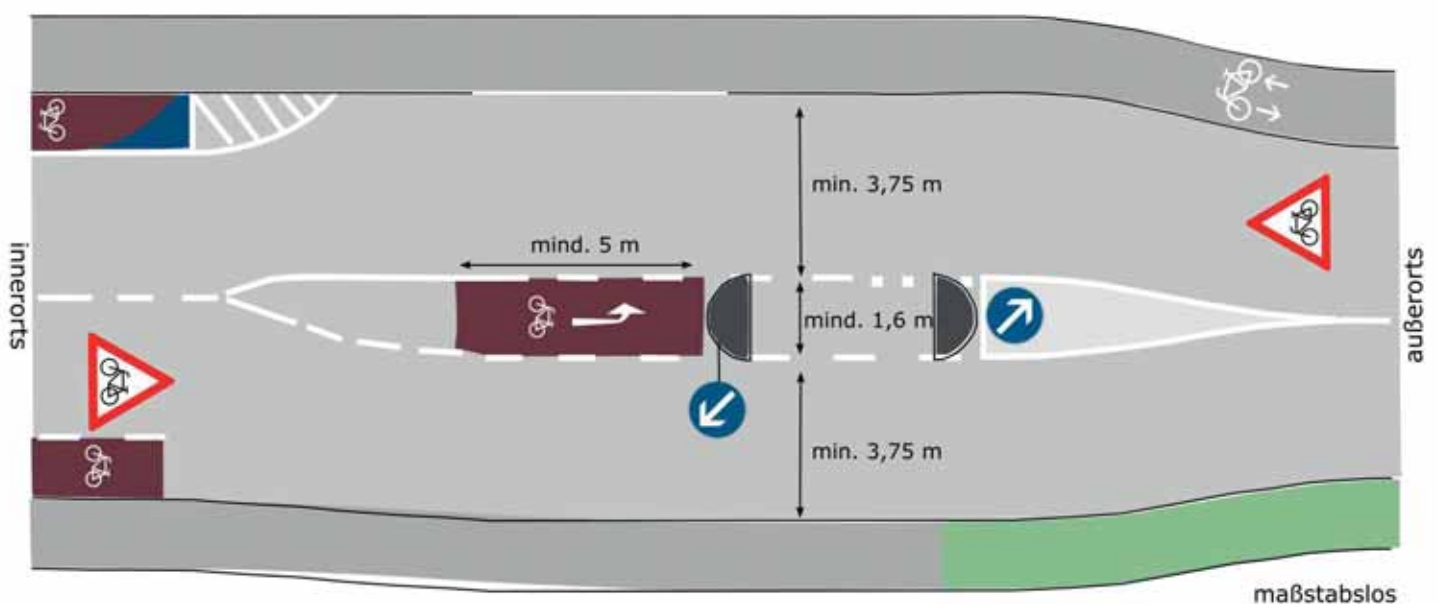
Angestrebte Wirkung:

- Hervorhebung der Ortseingangssituation und Wechsel der zul. Höchstgeschwindigkeiten,
- Sicheres Queren für Fußgänger und Radfahrer

Hinweise:

- Mittelinsel (mind. 1,6 m breit) als Querungshilfe für Fußgänger und markierter Linksabbiegestreifen für Radfahrer
- Beschilderung:
Vorschriftzeichen 222 "Vorgeschriebene Vorbeifahrt - rechts vorbei" für Kfz-Verkehr;
Gefahrenzeichen 138 "Radverkehr"
- Fortführung innerorts mittels Schutzstreifen

Quelle: ERA (2010), Kapitel 9.5 und 4.3



Radwegüberführung bei Zweirichtungsradweg außerorts linke Seite