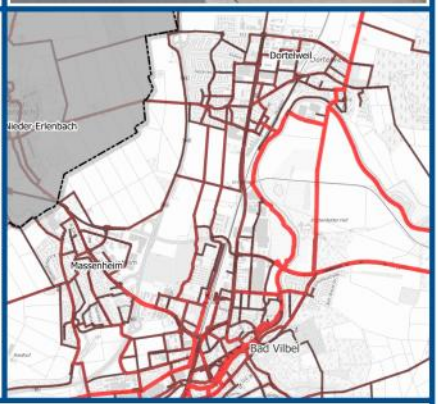
Erläuterungsbericht



Bad Vilbel®
Stadt der Quellen

Fortschreibung Radverkehrskonzept Stadt Bad Vilbel

Erläuterungsbericht
März 2025

Auftraggeber:

Stadt Bad Vilbel

Der Magistrat der Stadt Bad Vilbel

Am Sonnenplatz 1

61118 Bad Vilbel

Auftragnehmer:

Planungsgesellschaft RV-K mbH

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 94 94 21 61 – 00

kontakt@rv-k.de

www.rv-k.de

Bearbeitung:

Marco von der Heyden

Paul Fremer

Frankfurt am Main, 30. Juli 2025

Inhalt

1 EINFÜHRUNG 1

1.1 Hintergrund 1
1.2 Projektziele 1
1.3 Planungsraum und Planungstiefe 2
1.4 Gesetzliche Grundlagen 3
1.5 Grundsätze der Radverkehrsplanung 4

2 VORGEHEN 5

3 GRUNDLAGENERMITTLUNG UND BETEILIGUNG 6

3.1 Radverkehrspotenzial 6
3.2 Unfallanalyse 7
3.3 Fahrdaten STADTRADELN 9
3.4 Online-Beteiligung zum Projektauftakt 10
3.4.1 Maßnahmenideen 10
3.4.2 Umfrage 11
3.5 Vorhandene Planungen 13
3.6 Beteiligung der Stadtverwaltung und Interessensvertretungen 13

4 RADVERKEHRSNETZ 15

4.1 Hintergrund / Grundidee 15
4.2 Zielnetz Radverkehr 2035 15
4.3 Rad-Hauptnetz Hessen 16
4.4 Bestandsnetz 17

5 MAßNAHMENENTWICKLUNG 17

5.1 Angestrebte Führungsform / Grundlagen Maßnahmenplanung 17
5.1.1 Innerorts 17
5.1.2 Außerorts 19
5.2 Maßnahmenübersicht 20
5.3 Zusammenhängende Maßnahmen von hoher Bedeutung 21
5.4 Priorisierung der Maßnahmen 22
5.5 Ermittlung Kostenrahmen und Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis 24
5.6 Musterlösungen 25
5.7 Besondere Herausforderungen und allgemeine Empfehlungen 25
5.7.1 Piktogrammkette innerorts 25
5.7.2 Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr 25
5.7.3 Naturschutz 27

6 WEITERE EMPFEHLUNGEN 27

6.1 Unterhaltung und Verkehrssicherung 27
6.2 Fahrradwegweisung 29
6.3 Fahrradabstellanlagen 29
6.4 Weitere Infrastrukturelemente 30
6.5 Radschnellverbindung 32
6.6 Öffentlichkeitsarbeit 33
6.7 Freigabe von S-Pedelecs auf Radwegen 34

7 WEITERES VORGEHEN 34

7.1 Umsetzung 34
7.2 Berücksichtigung Träger öffentlicher Belange 35
7.3 Finanzierungsmöglichkeiten 35
7.4 Evaluierung 36
7.5 Webdokumentation 36

8 ANHANG 37

1 Einführung

1.1 Hintergrund

Die Stadt Bad Vilbel möchte die Situation für Radfahrende verbessern und der gesteigerten Bedeutung des Radverkehrs Rechnung tragen.

Durch die Stärkung des Radverkehrs als Teil des Umweltverbundes wird eine Entlastung der Straßeninfrastruktur und des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) angestrebt und gleichzeitig ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet. Lokale Emissionen (Lärm, Schadstoffe) werden vermieden und die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger gefördert. Dadurch können langfristig erhebliche Kosten für die Instandhaltung der Infrastruktur sowie Gesundheitskosten eingespart werden.

Eine sichere und attraktive Radverkehrsinfrastruktur fördert zusätzlich die selbstständige und selbstbestimmte Mobilität von Kindern und Jugendlichen und ermöglicht auch Menschen mit Einschränkungen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

Vor diesem Hintergrund wurde die Fortschreibung des 2017 erstellten Radverkehrskonzeptes beschlossen. Die Erarbeitung durch die externe Planungsgesellschaft RV-K fand im Zeitraum von Mai 2024 bis März 2025 statt.

1.2 Projektziele

Dem Radverkehrskonzept der Stadt Bad Vilbel liegen die folgenden Projektziele zu Grunde:

1. Entwicklung eines Radverkehrsnetzes, das alle Stadtteile und Wohngebiete mit den Arbeitsplatzschwerpunkten, Schulen, wichtigen Haltestellen des ÖPNV, Freizeitzielen und Zielen des täglichen Bedarfs (Einkaufen, Versorgung, Gastronomie etc.) verbindet und diese Ziele auch untereinander verknüpft.

2. Erstellung eines priorisierten Maßnahmenprogramms mit überschlägiger Kostenrahmenschätzung als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung zur Festlegung von Investitionsprogrammen und zur Bereitstellung von Haushaltsmitteln.

Bei der Entwicklung des Radverkehrsnetzes und der Maßnahmen gelten folgende Grundsätze:

- Berücksichtigung aller Radfahrenden jeglichen Alters und körperlicher sowie geistiger Fitness.
- Praxistauglichkeit und Finanzierbarkeit der Maßnahmen.
- Berücksichtigung der Belange anderer Verkehrsträger (Fußverkehr, öffentlicher Personennahverkehr und motorisierter Individualverkehr).
- Integration bestehender Netzplanungen von regionaler und überregionaler Ebene (Land Hessen, Regionalverband Frankfurt RheinMain, Wetteraukreis, Bad Vilbel).

1.3 Planungsraum und Planungstiefe

Der Planungsraum umfasst die Gemarkung der Stadt Bad Vilbel. Es wird eine Vernetzung aller Stadtteile und Wohngebiete mit den Arbeitsplatzschwerpunkten, den Schulen, den wichtigen Haltestellen des ÖPNV, den Freizeitzielen und den Zielen des täglichen Bedarfs (Einkaufen, Versorgung, Gastronomie etc.) angestrebt.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes werden Maßnahmen vorgeschlagen, die entlang des definierten Zielnetzes Radverkehr liegen.

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

Die Planungstiefe von Radverkehrskonzepten auf kommunaler Ebene unterscheidet sich im Vergleich zu Konzepten auf regionaler und überregionaler Planungsebene wie in Abbildung 1 dargestellt. Netzelemente und Maßnahmenempfehlungen aus den vorliegenden Radverkehrskonzepten und Netzplanungen des Wetteraukreises, des Regionalverbands Frankfurt RheinMain und des Landes Hessen werden in der Regel übernommen.

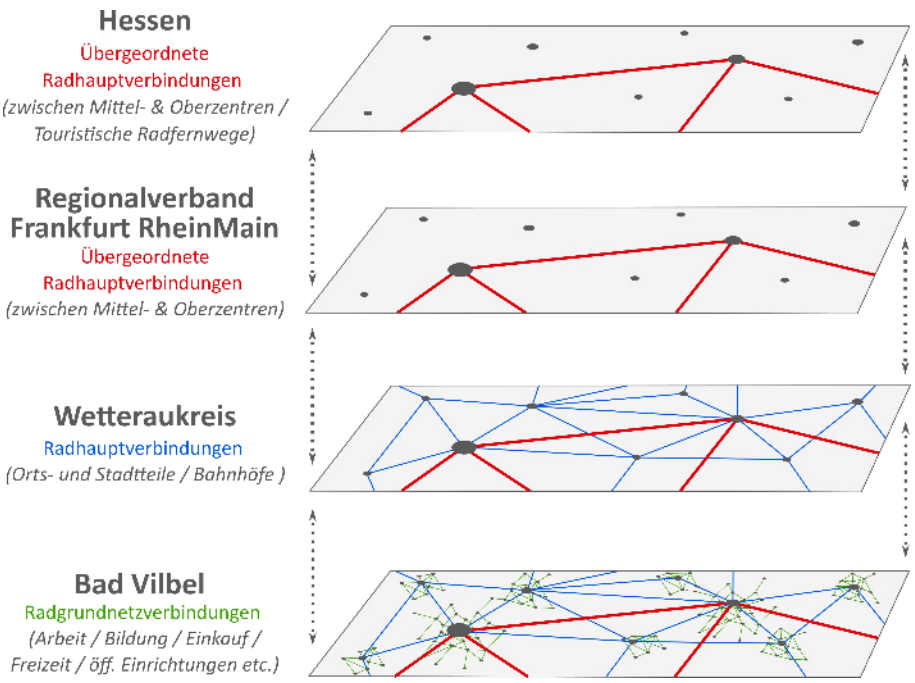


Abbildung 1: Aufbau Radverkehrsnetz und Planungszuständigkeiten (Quelle: Eigene Darstellung)

1.4 Gesetzliche Grundlagen

Die Planungsgesellschaft RV-K legt bei der Erstellung von Planungen die geltenden gesetzlichen Vorgaben zu Grunde. Diese sind:

- Straßenverkehrsordnung (StVO),
- Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (StVO-VwV),
- Hessisches Straßengesetz (HStrG).

Als planerische Grundlagen werden folgende Veröffentlichungen herangezogen:

- die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)[1],
- Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E Klima 2022),
- Qualitätsstandards und Musterlösungen Radnetz Hessen 2020,

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

- die Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002)[2],
- die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)[3] und
- der Nationale Radverkehrsplan 3.0[4].

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 Kfz-Verkehrs, hat. Dieser Grundsatz wird bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes berücksichtigt.

Darüber hinaus wurde mit der E Klima[5] ein Werk zur Erreichung der Klimaschutzziele erarbeitet, welches als Erweiterung der FGSV-Regelwerke gedacht ist. Darin ist formuliert, dass die Belange des Radverkehrs gegenüber den Belangen des motorisierten Verkehrs zu priorisieren sind. Die E Klima wurde bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes ebenso herangezogen.

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

1.5 Grundsätze der Radverkehrsplanung

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

Verkehrssicherheit: Die Belange der Verkehrssicherheit genießen oberste Priorität und sind über die Belange der Leistungsfähigkeit zu stellen. Dies gilt für alle Verkehrsarten.

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/Attraktivität: Radfahren soll bei jeder Wetterlage und mit möglichst geringem Kraftaufwand und Verschleiß möglich sein. Eine entsprechende Oberflächenqualität wird angestrebt (in der Regel eine Asphaltdeckschicht). Unter Berücksichtigung der Vermeidung von Umwegen und Reisezeitverlusten sind Strecken abseits großer Kfz-Verkehrsströme vorzuziehen.

[2] Hinweise für Radverkehrsanlagen außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2002, Köln.
[3] Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2008, Köln
[4] Nationaler Radverkehrsplan 3.0, BMVI 2021.
[5] Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E Klima 2022), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2022, Köln.

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

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

2 Vorgehen

1. **Grundlagenermittlung**: Ermittlung und Analyse vorhandener Planungen sowie Darstellung von Quellen und Zielen im Stadtgebiet. Zudem Analyse von Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung sowie von Fahrdaten des Radverkehrs. (Anlage 1, Anlage 2, Anlage 3, Anlage 4)
2. **Webbasierte Online-Beteiligung**: Durchführung und Auswertung der Meldungen aus der Online-Beteiligung Anlage 3(Anlage 5).
3. **Bestandsnetzanalyse und Befahrung:** Befahrung des gesamten Bestandsnetzes sowie Fotodokumentation von Mängeln und Gefahrenstellen.
4. **Netzentwurf**: Entwurf eines kategorisierten Zielnetzes Radverkehr gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)[6] (Anlage 6).
5. **Maßnahmenentwicklung:** Entwicklung von Maßnahmenideen mit Fotodokumentation (Anlage 7, Anlage 8, Anlage 9).
6. **Abstimmung:** Abstimmung von Netzentwurf und Maßnahmenvorschlägen mit der Stadt Bad Vilbel.
7. **Beteiligung:** Vorstellung des Arbeitsstandes beim ADFC Karben/Bad Vilbel und in einer Sitzung der Verkehrskommission.
8. **Priorisierung und Kostenrahmen:** Priorisierung und Erstellung eines Kostenrahmens für bestimmte Maßnahmentypen der Punkt- und Streckenmaßnahmen. (Anlage 10).
9. **Dokumentation:** Aufbereitung und Darstellung der Ergebnisse.
10. **Datenübergabe:** Übergabe aller Daten in digitaler Form als Grundlage für weitere verwaltungsinterne und -externe Prozesse.
11. **Präsentation:** Präsentation der Ergebnisse im Planungs-, Bau- und Umweltausschuss.

[6] Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, FGSV-Verlag, Köln, 2008

3 Grundlagenermittlung und Beteiligung

3.1 Radverkehrspotenzial

Innergemeindlich

Bad Vilbel verfügt als Stadt über eine funktionierende Infrastruktur im Bereich Bildung, Versorgung, Einkaufen, Gastronomie und Freizeit. Insbesondere die Kernstadt weist eine hohe Attraktivität auf und ist als Ziel sowohl für die Stadtteile als auch für die Nachbarkommunen wie etwa Karben, Niederdorfelden oder die nord-östlichen Stadtteile Frankfurts interessant. Besondere bedeutende Ziele sind dabei die Bad Vilbeler Innenstadt sowie die „Neue Mitte“ mit der Funktion Einkaufen. Gleichzeitig erfüllt das Brunnen-Center nördlich des Dortelweiler Platzes eine wichtige Nahversorgungsfunktion und bietet zahlreiche Arbeitsplätze. Des Weiteren sind bspw. die Unternehmensgruppe Hassia, Stada Arzneimittel AG oder die private Rundfunkgesellschaft Radio FFH in Bad Vilbel ansässig. Weitere relevante Alltagsziele sind die Bad Vilbeler Schulen wie zum Beispiel das Schulzentrum (Georg-Büchner-Gymnasium, John-F.-Kennedy-Schule, Saalburgschule) und die dazugehörigen Sportplätze an der Nidda. In Dortelweil befindet sich zudem die Europäische Schule, zahlreiche kleinere sowie größere Gewerbe, Supermärkte, Gastronomie und das neue Rathaus. Durch die geringen Distanzen zwischen den Ortsteilen wird insgesamt von einem hohen innerkommunalen Potenzial für die Radverkehrsnutzung ausgegangen.

Nachbarkommunen

Auf Basis der Berufspendel[7] - und Schuldaten[8] wurden Verflechtungen mit den Nachbarkommunen mit einer für Fahrrad-Pendelnde relevanten Distanz von bis zu 15 Kilometern analysiert. Berufspendelbeziehungen werden für die Gemeindeebene erfasst. Es werden nur sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse ausgewertet. Die Auswertung in Tabelle 1 zeigt das jeweilige Radverkehrspotenzial auf den Verbindungen der Stadt Bad Vilbel in die relevanten Kommunen in der Umgebung.

Bei der Summe der Wege wird von einer Anwesenheitsquote am Arbeitsplatz und in der Schule von 85 % beziehungsweise 80 % ausgegangen. Der Potenzialabschätzung liegt ein Radverkehrsanteil abhängig von der Distanz[9] und unter der Annahme einer attraktiven und sicheren Radverkehrsinfrastruktur zu Grunde. Das Potenzial ist in den entsprechenden Spalten aufgeführt. Bei den Schulen werden nur die öffentlichen weiterführenden Schulen betrachtet. Die Spalte „Schulverkehr“ berücksichtigt aufgrund der Datenverfügbarkeit nur die Anzahl der aus den Nachbarkommunen einpendelnden

[7] Bundesagentur für Arbeit, Pendlerstatistik (Berichtsmonat Januar 2024, Datenabruf Januar 2025), *https://statistik.arbeitsagentur.de/*

[8] Daten wurden durch die Stadt Bad Vilbel zur Verfügung gestellt, 2024

[9] Potenzialanalyse für Radschnellverbindung in Baden-Württemberg, brenner Bernard ingenieure GmbH, Planungsbüro VIA eG, Planersocietät, 2018

Schülerinnen und Schüler. Schulverkehr, der von Bad Vilbel in die Nachbarkommunen pendelt, wird somit nicht berücksichtigt.

Tabelle 1: Radverkehrspotenzial zwischen Bad Vilbel und den umliegenden Kommunen (Datengrundlage Ein-/Auspendelnde: Bundesagentur für Arbeit "Jahresdaten zu Ein- und Auspendlern für Kreise und Gemeinden in Deutschland" 2025, eigene Berechnung und Darstellung)

Relation	Ø km	Einpendelnde	Auspendelnde	ca. RV-Anteil Arbeit	Schulverkehr	ca. RV-Anteil Schule	Freizeit	Potenzial Radverkehr
Niederdorfelden	6	90	160	8,0%	19	8%	15	**51**
Karben	8	350	600	7,0%	31	2%	46	**160**
Frankfurt a.M.	9	7.340	2.050	6,0%	93	3%	385	**1347**
Schöneck	10	30	220	5,0%	12	0%	9	**30**
Maintal	11	70	260	3,5%	0	0%	8	**27**
Bad Homburg v.d.H	12	420	180	3,0%	1	0%	12	**43**
Wöllstadt	14	0	110	3,0%	3	0%	2	**8**
Eschborn	15	330	30	2,3%	0	0%	6	**20**
Friedrichsdorf	15	70	100	3,0%	0	0%	3	**12**
Oberursel (Taunus)	15	220	80	2,5%	0	0%	5	**18**
Steinbach (Taunus)	15	0	20	2,5%	0	0%	0	**1**

Das ermittelte Potenzial dient als erster Indikator für die Bedeutung einer Radverkehrsverbindung zwischen den aufgeführten Städten und Gemeinden. Zu berücksichtigen ist dabei, dass das Potenzial bei einzelnen Relationen auf unterschiedliche Strecken umgelegt werden muss. Bei anderen Strecken überlagern sich mehrere Relationen.

3.2 Unfallanalyse

Ein Hinweis auf Mängel in der Radverkehrsführung sind Häufungen von Unfällen, insbesondere, wenn diese typgleich oder typähnlich sind. Vor diesem Hintergrund wurden Unfälle in der Stadt Bad Vilbel mit Beteiligung von Radfahrenden der Jahre 2020 bis 2023 mit Personenschaden ausgewertet. Die Anzahl der polizeilich gemeldeten Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung in der Stadt beträgt insgesamt 158[10]. Die Unfallfolgen (Unfallkategorie) teilen sich wie in Tabelle 2 dargestellt auf.

[10] Statistische Ämter des Bundes und der Länder, unfallatlas.statistikportal.de, 2025

Tabelle 2: Unfallkategorie der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung in der Stadt Bad Vilbel (2020 - 2023)

Unfallkategorie	Unfall mit Getöteten	Unfall mit Schwerverletzten	Unfall mit Leichtverletzten
Anzahl	**1**	**20**	**137**

Wie bundesweit üblich, dominiert auch in der Stadt Bad Vilbel vor allem innerorts der Unfalltyp Einbiegen-/Kreuzen. Der Unfalltyp Einbiegen-/Kreuzen weist häufig auf ungenügend gesicherte Querungen von Radverkehrsanlagen an Einmündungen oder Grundstückszufahrten hin. Die Sicherung solcher Einmündungen und Grundstückszufahrten stellt daher einen wesentlichen Bestandteil der Maßnahmenplanung dar.

Ebenso haben Abbiegeunfälle im Unfallgeschehen des Radverkehrs ein hohes Gewicht. Dieser meist innerorts auftretende Unfalltyp weist auf Defizite der Radverkehrsführung, insbesondere an Knotenpunkten, hin. Somit gilt der Untersuchung der Knotenpunktführung im Radverkehrskonzept ein besonderes Augenmerk.

In Abbildung 2 ist die Verteilung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp dargestellt. Eine weitere Übersicht der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung in Form einer Unfallkarte ist in Anlage 2 Bestandteil des Erläuterungsberichtes.

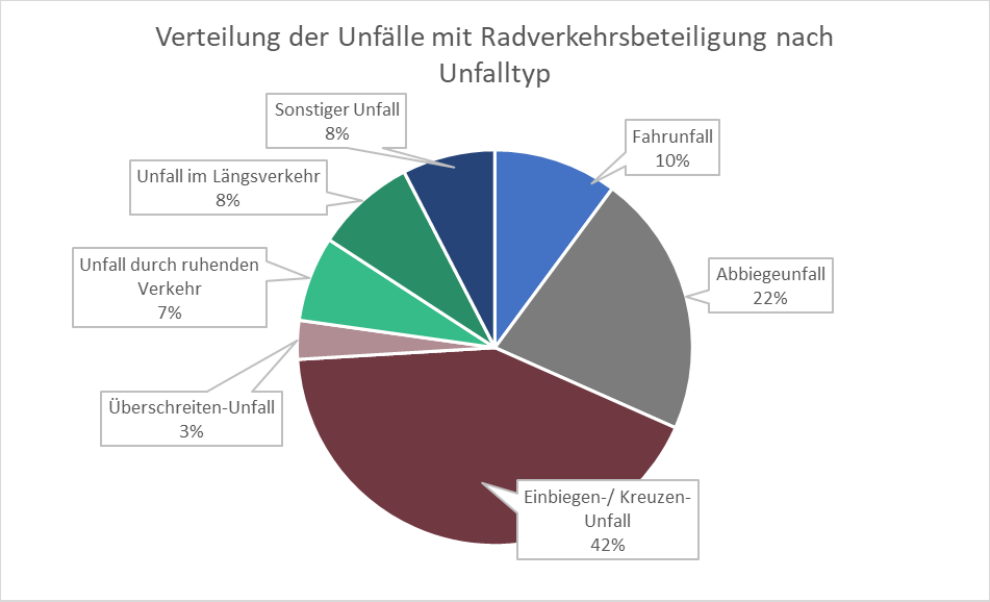


Abbildung 2: Verteilung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp (Quelle: Eigene Darstellung)

Die Unfallstellen wurden bei der Befahrung intensiv betrachtet, um mögliche Mängel in der Infrastruktur zu ermitteln. Generell ist bei der Unfalluntersuchung zu berücksichtigen, dass die Dunkelziffer an nicht-gemeldeten Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Radfahrenden sehr hoch ist. Eine Studie zur Unfalldokumentation[11] hat aufgezeigt, dass die tatsächliche Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden dreimal so hoch ist, wie die Anzahl der durch die Polizei erfassten Verkehrsunfälle.

3.3 Fahrdaten STADTRADELN

Im Rahmen der Aktion „STADTRADELN“[12] haben Teilnehmende die Möglichkeit ihre Radfahrten mittels GPS zu dokumentieren. In anonymisierter Form werden diese Daten den Kommunen zur Verfügung gestellt, wodurch eine planerische Auswertung möglich wird.

Die Stadt Bad Vilbel nimmt seit 2018 kontinuierlich teil und verzeichnete eine nahezu durchgängige Steigerung der gefahrenen Kilometer. Im Jahr 2024 nahmen im Aktionszeitraum vom 2. – 29. September insgesamt 499 Personen teil und sammelten über 77.000 km.[13]

Die aufgezeichneten Wege bilden dabei eine Gesamtsumme. Es handelt sich sowohl um Wege, die von den Teilnehmenden, die in Bad Vilbel owhnhaft sind, zurückgelegt wurden, als auch von Personen, die aus anderen, an STADTRADELN teilnehmenden, Kommunen stammen und durch das Stadtgebiet gefahren sind. Weiterhin ist zu beachten, dass der Niddauferradweg im Aktionszeitraum wegen einer Baustelle abschnittweise gesperrt war und es dadurch zu Verlagerungen der Radfahrbeziehungen gekommen ist.

Die Auswertung zeigt, welche Wege und wie häufig diese von Radfahrenden genutzt wurden. Hieraus können Rückschlüsse für die Netz- und Maßnahmenplanung gezogen werden. Zu berücksichtigen ist, dass es sich um eine eingeschränkt repräsentative Erhebung handelt. Die Auswertung der gefahrenen Strecken ist in Anlage 3 Bestandteil des Erläuterungsberichtes.

[11] Fahrradunfallstudie Münster, Gemeinschaftsprojekt von Polizeipräsidium Münster, Universitätsklinikum Münster, Unfallforschung der Versicherer, 2010
[12] www.STADTRADELN.de/darum-geht-es (Abruf am 05.02.2025)
[13] https://portal.radverkehr-in-deutschland.de/map/ (Abruf am 05.02.2025)

3.4 Online-Beteiligung zum Projektauftakt

3.4.1 Maßnahmenideen

Zu Beginn der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes der Stadt Bad Vilbel wurde über einen Zeitraum von vier Wochen vom 2. - 29. September 2024 eine Online-Beteiligung durchgeführt (*www.rad-mobil-bad-vilbel.de*) Alle Bürgerinnen und Bürger hatten die Möglichkeit Gefahrenstellen und fehlende oder mangelhafte Radverbindungen zu melden (siehe Abbildung 3). Auf die Möglichkeit der Beteiligung wurde mittels Pressemitteilungen und Beiträgen in den sozialen Medien hingewiesen.

Insgesamt sind dabei **527** Meldungen von 173 Bürgerinnen und Bürgern eingegangen. Eine Übersicht über die Meldungen befindet sich in Abbildung 3. Die Aufteilung der Meldungen ist in der untenstehenden Tabelle 3 aufgelistet.

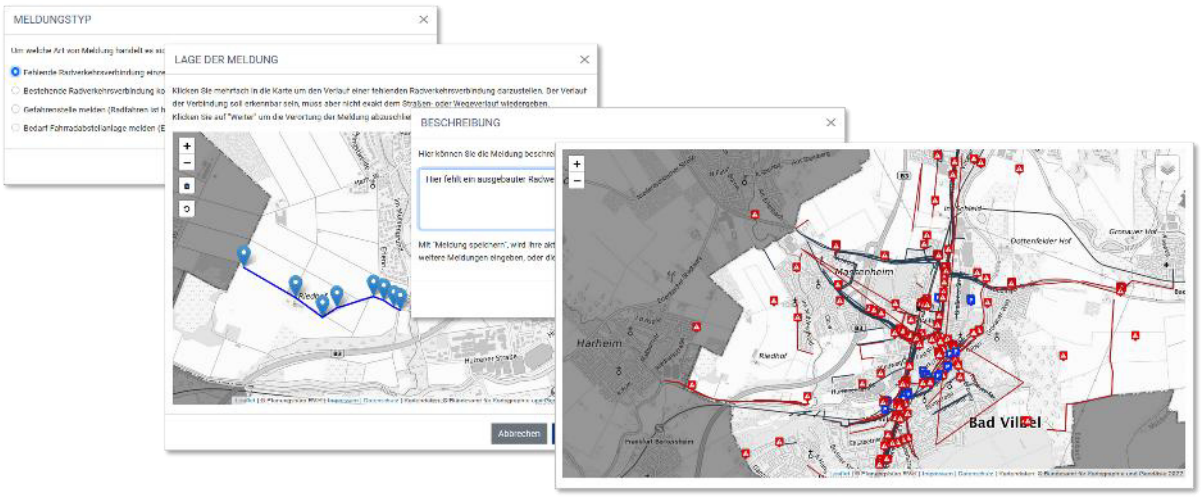


Abbildung 3: Eingabeprozess der Online-Beteiligung Stadt Bad Vilbel (Quelle: Eigene Darstellung)

Tabelle 3: Anzahl der für die Stadt Bad Vilbel eingegangenen Meldungen (Quelle: Eigene Erhebung)

Meldungstyp	**Anzahl Meldungen**
Bedarf Abstellanlage	29 Meldungen
Gefahrenstellen	196 Meldungen
Neue Verbindung gewünscht	173 Meldungen
Bestehende Verbindung ausbessern	129 Meldungen
Summe	**527 Meldungen**

Für die in der Tabelle 4 aufgelisteten Verbindungen wurden sehr häufig verbesserte Radverkehrsinfrastruktur gewünscht:

Tabelle 4: Häufigste Meldungen Online-Beteiligung Bad Vilbel (Quelle: Eigene Erhebung)

Nr.	Relation	Anzahl Meldungen
1	Homburger Straße (Massenheim – Stadtmitte): fehlender Radweg	32 Meldungen
2	Frankfurter Straße (Südbahnhof – Alte Frankfurter Straße): fehlender Radweg	28 Meldungen
3	Friedberger Straße (Dortelweil – Stadtmitte): missverständliche Radverkehrsführung auf dem Gehweg	20 Meldungen
4	Kasseler Straße: Umgestaltung der Straße / Einrichtung von Radverkehrsanlagen	17 Meldungen
5	Freigabe verschiedener Einbahnstraßen	13 Meldungen

Generell spricht sich ein großer Teil der Meldenden für getrennte Führungen des Radverkehrs von den Hauptverkehrsstraßen aus. Online können die Ergebnisse unter *www.radmobil-bad-vilbel.de* eingesehen werden. Es ist dabei zu beachten, dass es sich bei den Ergebnissen der Online-Beteiligung um keine repräsentativen Ergebnisse handelt.

3.4.2 Umfrage

Im Zuge der Online-Beteiligung wurde eine Umfrage zu den Führungsformen des Radverkehrs und den präferierten Ausbau- und Ausstattungsstandards der Radverkehrsinfrastruktur durchgeführt. Für die Bewertungen wurden jeweils Schulnoten von 1 bis 6 vergeben. Insgesamt haben 86 Personen an der Umfrage teilgenommen.

Abbildung 4: Umfrageergebnisse zur Bewertung der Führungsformen des Radverkehrs, (Quelle: Eigene Darstellung)

In Abbildung 4 ist zu sehen, dass bei den Führungsformen der eigenständige Radweg mit einer durchschnittlichen Bewertung von 2,0 am besten abschneiden. Straßenbegleitende Radwege und Wirtschaftswege sind mit einer durchschnittlichen Bewertung von 2,1 und 2,8 gut bewertet. Keine der drei Führungsformen wird als ungeeignet angesehen.

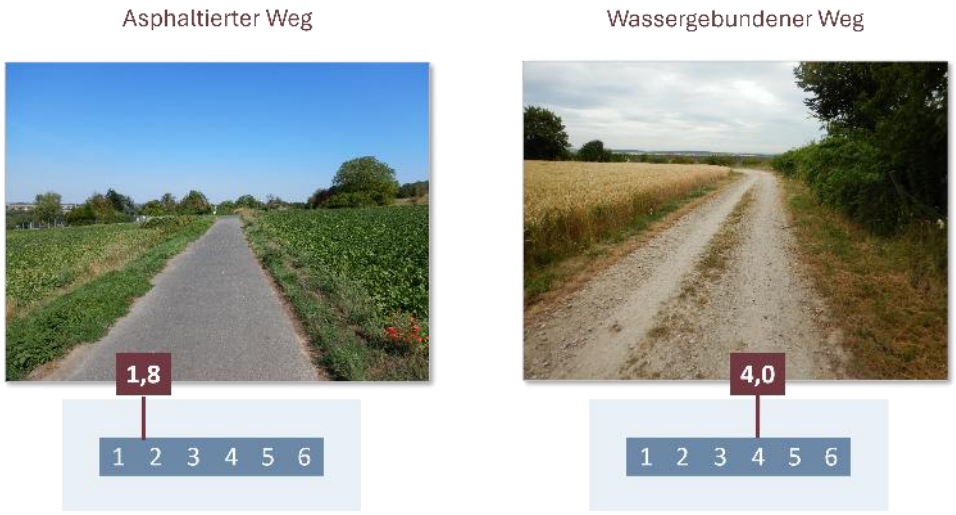


Abbildung 5: Umfrageergebnisse zur Bewertung des Ausbaustandards von Radwegen, (Quelle: Eigene Darstellung)

Bei dem Ausbaustandard der Radwege werden asphaltierte Wege mit einer durchschnittlichen Bewertung von 1,8 deutlich besser bewertet als wassergebundene Wege (4,0) (siehe Abbildung 5).

Abbildung 6: Umfrageergebnisse zur Bewertung der Einrichtungen von Radverkehrsinfrastruktur, (Quelle: eigene Darstellung)

Weitere Erkenntnisse der Umfrage sind, dass eine durchgehende Beleuchtung als wichtig wahrgenommen wird (durchschnittliche Bewertung von 1,9). Eine flächendeckende Fahrradwegweisung wird ebenfalls sehr gut bewertet (durchschnittliche Bewertung von 1,6) genauso wie die Verfügbarkeit von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen (siehe Abbildung 6).

3.5 Vorhandene Planungen

Das Planungsbüro erhielt zu Beginn des Projektes zahlreiche Unterlagen bzw. Informationen zu aktuellen Planungen in der Stadt Bad Vilbel, welche die konzeptionelle Planung betreffen. Hierzu zählen unter anderem

- das Radverkehrskonzept aus 2017 sowie der aktuelle Umsetzungsstand aller darin befindlichen Maßnahmenvorschläge,
- alle Radverkehrsmaßnahmen in Baulast des Wetteraukreises,
- Planungen von Hessen Mobil (Radwegeneubau entlang B 521 und entlang L 3008),
- Planungen zur Raddirektverbindung FRM 6 des Regionalverbandes Frankfurt RheinMain
- und Planungsunterlagen zum Umbau der Kasseler Straße, zum Ausbau des Niddaradwegs zwischen Freibad und Harheim, dem geplanten Ausbau im Sportfeld sowie der Rekultivierung der Wiesengasse.

3.6 Beteiligung der Stadtverwaltung und Interessensvertretungen

Im Projektverlauf fanden zwei Abstimmungstermine mit der Stadt Bad Vilbel statt. Zusammen mit der Stadtverwaltung (u.a. Straßenverkehrsbehörde und Fachbereich Öffentliche Sicherheit und Ordnung) sowie dem Planungsbüro wurden grundlegende Rahmenbedingungen und Arbeitsergebnisse abgestimmt. Zum Projektauftakt Ende Juni 2024 wurden das Vorgehen und die Schwerpunkte des

Radverkehrskonzeptes festgelegt. Nach Fertigstellung des ersten Konzeptentwurfes trafen sich Stadtverwaltung und Planungsbüro Anfang Dezember 2024 erneut zur Abstimmung des Netzentwurfes und der Maßnahmenempfehlungen.

Im September 2024 fand zudem eine Online-Beteiligung statt. Dort konnten Bürgerinnen und Bürger individuelle Meldungen abgeben, die während der Konzeptfortschreibung berücksichtigt wurden (s. Kapitel 3.4).

Um eine noch breitere Beteiligung zu ermöglichen, wurde dem ADFC Karben/Bad Vilbel Anfang Januar 2025 der erste, mit der Stadt abgestimmte Konzeptentwurf vorgestellt. In einem Dialog wurden weitere Vorschläge und Anregungen gesammelt. In Abstimmung mit der Stadt wurde das Konzept daraufhin angepasst.

Im Februar 2025 stellte das Planungsbüro das Konzept sowie die vorläufigen Ergebnisse im Rahmen der Verkehrskommission erneut vor. Hiermit wurde erneut die Möglichkeit gegeben Anregungen mitzugeben und Fragen zu stellen.

4 Radverkehrsnetz

4.1 Hintergrund / Grundidee

Um den Bedarf an Radverkehrsverbindungen im Stadtgebiet und in die Nachbarkommunen zu ermitteln, wurden die wichtigsten Quellen und Ziele des Radverkehrs bestimmt und daraus Luft- bzw. Wunschlinienverbindungen abgeleitet. Folgende Quellen und Ziele wurden dabei sowohl innerhalb der Stadt als auch in den Nachbarkommunen berücksichtigt:

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

Die Erarbeitung des Radverkehrsnetzes ist elementarer Bestandteil des Radverkehrskonzeptes. Eine durchgehende Erkennbarkeit durch Radverkehrsanlagen, Markierungen und Fahrradwegweisung ist anzustreben. Der Verkehrsraum sollte selbsterklärend und Übergänge zwischen Führungsformen eindeutig gestaltete sein. So kann eine Bündelung des Radverkehrs erreicht werden. Dies führt zu einer verbesserten Verkehrssicherheit. Denn dort, wo Radverkehr verstärkt auftritt, rechnen andere Verkehrsteilnehmende mit Radfahrenden und stellen ihr Verhalten darauf ein.

4.2 Zielnetz Radverkehr 2035

Als Grundlage für das Radverkehrskonzept wurde ein Zielnetz Radverkehr erarbeitet (Anlage 6). Das Zielnetz Radverkehr verbindet alle wichtigen Quellen und Ziele und stellt somit den Wunschzustand des Radverkehrsnetzes dar. Damit das Zielnetz sicher, zügig und attraktiv befahrbar wird, ist die Umsetzung der im weiteren Verlauf vorgeschlagenen Maßnahmen erforderlich. Das Zielnetz Radverkehr umfasst insgesamt eine **Länge von 116 Kilometern**.

Gemäß den Vorgaben zur Netzsystematik in den ERA202X[14] wurde das Netz in die folgenden drei Kategorien unterteilt:

[14] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 202X, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 202X, Köln

- **1. Kategorie – Übergeordnete Radhauptverbindung (18 km):** Übergeordnete Verbindung für den Alltagsradverkehr mit besonders hohem Radverkehrspotenzial, die in der Regel zwischen Ober- und Mittelzentren, von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren verläuft.
- **2. Kategorie – Radhauptverbindung (50 km):** Verbindung von Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindung zwischen Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion und mit hohem Radverkehrspotenzial. Außerdem Verbindung zur Anbindung von Bahnhöfen und weiterführenden Schulen, sofern diese nicht in der 1. Kategorie aufgeführt sind.
- **3. Kategorie – Grundverbindung (48 km):** Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum der Mittel- und Grundzentren, Verbindung von Stadtteil- / Ortsteilzentren untereinander sowie zwischen Wohngebieten und allen weiteren wichtigen Zielen.

Die Netzkategorien 1 und 2 bilden dabei die Radhauptverbindungen ab, wobei Netzkategorie 1 in der Regel definierte Radschnell- und Raddirektverbindungen oder das Radhauptnetz Hessen umfasst. Die durch die Stadt Bad Vilbel verlaufende Trasse des FRM 6 wurde als übergeordnete Radhauptverbindungen dargestellt. Diese basiert auf dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 16.09.2024.

Bei der Netzplanung ist zu berücksichtigen, dass der Umwegefaktor gemäß den ERA[15] maximal 1,2 gegenüber der kürzesten möglichen Verbindung, maximal 1,1 gegenüber parallelen Hauptverkehrsstraßen betragen darf und dass keine zusätzlichen Steigungen bewältigt werden müssen. Reisezeitverluste sind zu berücksichtigen und mit ggf. auftretenden Umwegen abzuwägen.

Das vorliegende Radverkehrskonzept wurde hauptsächlich für den Alltagsradverkehr entwickelt. Überregionale und regionale Freizeitverbindungen werden ohne weitere Prüfung als bestehende Netzelemente in das Zielnetz Radverkehr aufgenommen.

4.3 Rad-Hauptnetz Hessen

Das Rad-Hauptnetz Hessen bildet als übergeordnete Radhauptverbindungen die Grundlage für die Netzplanung. Das Rad-Hauptnetz Hessen verbindet alle Oberzentren untereinander sowie die Mittelzentren mit ihrem nächsten Oberzentrum bis zu einer Entfernung von rund 30 km und zeichnen sich im Zielzustand durch direkte, sichere, komfortabel zu befahrene und durchgehend einheitlich beschilderte Radverkehrsverbindungen aus (min. ERA-Standard). Es wird durch regionale und lokale Netze für den Alltagsverkehr vervollständigt.

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

Ergänzt wird das Angebot für den Radverkehr durch 22 überregionale Radfernwege. Von ihrer ursprünglichen Intention hauptsächlich für touristische Wegzwecke realisiert, stellen sie in vielen Abschnitten auch für den Alltagsradverkehr interessante Verbindungen dar.

4.4 Bestandsnetz

Im Gegensatz zum Zielnetz Radverkehr weist das Bestandsnetz im Ist-Zustand teilweise Mängel mit Blick auf die Kriterien Verkehrssicherheit, Direktheit und Fahrkomfort auf. Dennoch handelt es sich um die am besten zu befahrenden Verbindungen in der Stadt. In Bad Vilbel stellt das seit 2021 ausgewiesene Radverkehrsnetz das Bestandsnetz dar. Das Bestandsnetz ist als Anlage 4 Bestandteil des Radverkehrskonzeptes.

5 Maßnahmenentwicklung

5.1 Angestrebte Führungsform / Grundlagen Maßnahmenplanung

Bei der Entwicklung der Maßnahmenvorschläge wird zwischen Innerorts und Außerorts unterschieden. Im Folgenden sind die wesentlichen Grundsätze der Radverkehrsplanung aus den in den Kapitel 1.4 und 1.5 aufgeführten gesetzlichen Grundlagen und Regelwerken der Radverkehrsplanung zusammengefasst.

5.1.1 Innerorts

Grundsätzlich kann der Radverkehr entweder getrennt vom Kfz-Verkehr oder im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Eine strikte Vorgabe, wann welche Führungsform für den Radverkehr zu wählen ist, existiert nicht. Die in Abbildung 7 dargestellten Einsatzbereiche in Abhängigkeit von Kfz-Stärke und zulässiger Höchstgeschwindigkeit dienen als Orientierung und werden in der Maßnahmenentwicklung entsprechend berücksichtigt.

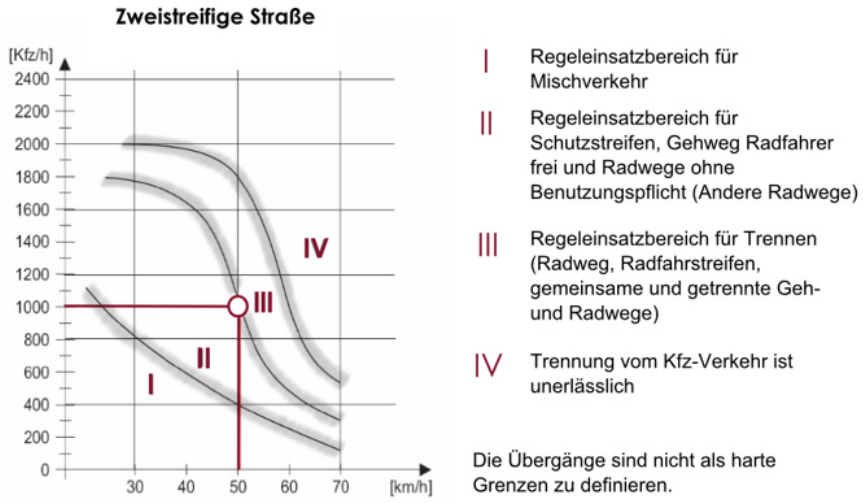


Abbildung 7: Einsatzbereiche der Führungsformen (Quelle: ERA 2010).

Die Wahl der Führungsform hängt zusätzlich von folgenden Faktoren ab:

- Flächenverfügbarkeit: Sowohl auf der Fahrbahn als auch im Seitenraum
- Schwerverkehrsstärke: Je höher, desto eher Seitenraumführung
- Kfz-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

Abweichend zu den Empfehlungen der ERA 2010 sehen die Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen[16] eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr bereits bei deutlich geringerer Kfz-Belastung und in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Netzkategorie vor. In der Netzkategorie „Schulnetz“ soll außerhalb von Tempo-30-Zonen in der Regel eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr erfolgen. In der Netzkategorie „Radnetz“ soll eine Trennung erfolgen, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 50 km/h beträgt. Die Netzkategorie „Radnetz“ entspricht dabei dem gesamten Zielnetz Radverkehr, sofern es sich nicht um eine Schulverbindung handelt.

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

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

5.1.2 Außerorts

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)[17] sowie der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL)[18] werden die Einsatzbereiche baulich getrennter Radverkehrsführung in Abhängigkeit der Straßenentwurfsklassen (EKL 1-4 - Ausbaustandard) näher definiert.

Bei Entwurfsklasse 1 (Kraftfahrstraße) und Entwurfsklasse 2 sind baulich getrennte Radverkehrsführungen, bei Entwurfsklasse 1 ausschließlich fahrbahnunabhängig, erforderlich. Radverkehr auf der Fahrbahn ist nicht zulässig.

Bei Entwurfsklasse 3 ist die Notwendigkeit einer bauliche getrennten Radverkehrsführung von weiteren Faktoren abhängig (siehe Tabelle 5).

Tabelle 5: Einsatzbereiche baulicher Radwege bei Straßen der EKL 3 (Quelle: ERA 2010).

	V_{zul} = 100 km/h	V_{zul} = 70 km/h
DTV < 2.500 Kfz/24 h	**Kein baulicher Radweg**	**Kein baulicher Radweg**
DTV 2.500 – 4.000 Kfz/24 h	**Baulicher Radweg**	**Kein baulicher Radweg**
DTV > 4.000 Kfz/24 h	**Baulicher Radweg**	**Baulicher Radweg**

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

Bei Vorliegen einer besonderen Netzbedeutung (bspw. Schulverkehr, bedeutende Freizeitverbindung) kann eine bauliche Trennung des Radverkehrs von der Fahrbahn auch dort sinnvoll sein, wo die Regelwerke dies aufgrund von Ausbaustandard, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Verkehrsstärke nicht vorsehen.

Weitere Rahmenbedingungen, die die Einsatzbereiche von baulich getrennten Radverkehrsführungen beeinflussen und diese auch bei Straßen der Entwurfsklasse 4 erforderlich machen können, sind gemäß der Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS)[19]:

- Verkehrsstärke Schwerverkehr,
- Verkehrsstärke Radverkehr,
- Verbindungsfunktion der Strecke,
- Kurvigkeit der Straße (schlechte Sichtbeziehungen),

[17] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2010, Köln. Kapitel 9.1.3.
[18] Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2008, Köln, Kapitel 4.7.
[19] Hinweise für Radverkehrsanlagen außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2002, Köln. Kapitel 2.2.3.

- Topografie der Strecke,
- Unfallhäufigkeit von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden,

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

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

Es ist davon auszugehen, dass mit der Fortschreibung der ERA, die sich derzeit in der Erarbeitungsphase befindet, eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr bereits bei deutlich geringerer Kfz-Belastung und in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Netzkategorie vorgesehen ist.

Im Rahmen der Maßnahmenplanung der Fortschreibung wurde zwischen der ERA 2010 und den zu erwartenden Neuerungen aus der ERA 202X[20] sowie den Musterlösungen abgewogen.

5.2 Maßnahmenübersicht

Das definierte Radverkehrsnetz wurde auf das Vorhandensein angemessener Verbindungen sowie hinsichtlich Verkehrssicherheit, direkter Führung und Fahrkomfort untersucht. Dort, wo Defizite festgestellt wurden, wurden Maßnahmen zur Verbesserung entwickelt, abgestimmt und anschließend priorisiert. Die Maßnahmenempfehlungen wurden in folgende Kategorien eingeteilt:

Streckenmaßnahmen (51): Die Nummern der Streckenmaßnahmen sind nach der Bezeichnung *S01* durchnummeriert. Für ausgewählte Streckenmaßnahmen wurden Maßnahmendatenblätter (siehe Auflistung unten: kursiv geschriebene Maßnahmentypen) inklusive Priorität, Kostenrahmen und Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis erstellt. Der Wert in Klammern zeigt, wie häufig der entsprechende Maßnahmentyp empfohlen wird.

- Benutzungspflicht Radweg aufheben (2)
- *Bestehenden Weg verbreitern (3)*
- *Brücke / Unterführung (1)*
- *Fahrradstraße anordnen (3)*
- Freigabe Einbahnstraße (5)
- *Neuordnung Straßenraum (4)*
- *Oberfläche asphaltieren / ausbauen (6)*
- Piktogrammkette markieren (4)

[20] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 202X, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 202X, Köln

- *Radverkehrsanlage markieren (2)*
- *Schadhafte Oberfläche sanieren (4)*
- *Unbefestigten Weg ausbauen (3)*
- Verkehrsberuhigende Umgestaltung (1)
- *Wegeneubau (10)*
- *Sonstiges (3)*

Bauliche Punktmaßnahmen (19): Die Nummern aller Punktmaßnahmen sind nach der Bezeichnung *P01* durchnummeriert. Im Vergleich zu den weiteren Punktmaßnahmen (siehe unten) werden aufgrund des höheren finanziellen und administrativen Aufwandes im Zuge der Maßnahmenumsetzung Maßnamendatenblätter erstellt. Folgende Maßnahmen werden empfohlen:

- Knotenpunkt optimieren (11)
- Überquerungsstelle sichern (2)
- Übergang Fahrbahn - Radweg verbessern (6)

Weitere Punktmaßnahmen (32): Die weiteren Punktmaßnahmen umfassen in der Regel kleinere Maßnahmen, die mit Markierungen und verkehrsbehördlichen Anordnungen umgesetzt werden können. Folgende Maßnahmen werden empfohlen:

- Aufgeweitete Radaufstellstreifen markieren (4)
- Ausfahrt/Einmündung sichern (4)
- Bordstein absenken (7)
- Einbauten (Poller, Umlaufsperre etc.) optimieren (2)
- Sackgasse (VZ 357) als durchlässig kennzeichnen (1)
- Verbot für Fahrzeuge aller Art (VZ 250) für Radverkehr freigeben (2)
- Vorfahrtsregelung ändern (2)
- Vorgezogene Haltelinie markieren (1)
- Sonstiges (9)

Alle im Rahmen des Radverkehrskonzeptes entwickelten Maßnahmen sind dauerhaft in einer zoombaren Online-Karte unter folgender Adresse abrufbar:

www.rv-k.de/Bad_Vilbel/Radverkehrskonzept/Ergebnis/WebGIS.html

Für den Großteil der Maßnahmentypen existieren Musterlösungen. Diese sind in Anlage 11 Bestandteil des Erläuterungsberichtes.

5.3 Zusammenhängende Maßnahmen von hoher Bedeutung

Zum Zeitpunkt der Konzepterstellung plant der Regionalverband Frankfurt RheinMain zusammen mit dem Wetteraukreis und der Stadt Bad Vilbel den Trassenverlauf der Raddirektverbindung FRM 6. Dieser verbindet insgesamt acht Kommunen (Butzbach, Ober-Mörlen, Bad Nauheim, Friedberg, Wöllstadt,

Karben und Bad Vilbel) im Wetteraukreis miteinander und soll eine sichere und zügig befahrbare Radverkehrsverbindung für den Alltagsradverkehr darstellen.

Bereits geplante Maßnahmen wurden übernommen und teilweise durch zusätzliche Maßnahmenempfehlungen des Planungsbüros ergänzt. Maßnahmen, die Bestandteil des FRM 6 sind, sind durch einen Hinweis auf dem jeweiligen Maßnahmendatenblatt gekennzeichnet. Eine Übersicht ist in Abbildung 8 dargestellt. Im Web GIS können der Trassenverlauf sowie die Maßnahmen auf einer zoombaren Online-Karte eingesehen werden (s. Kapitel 7.5).

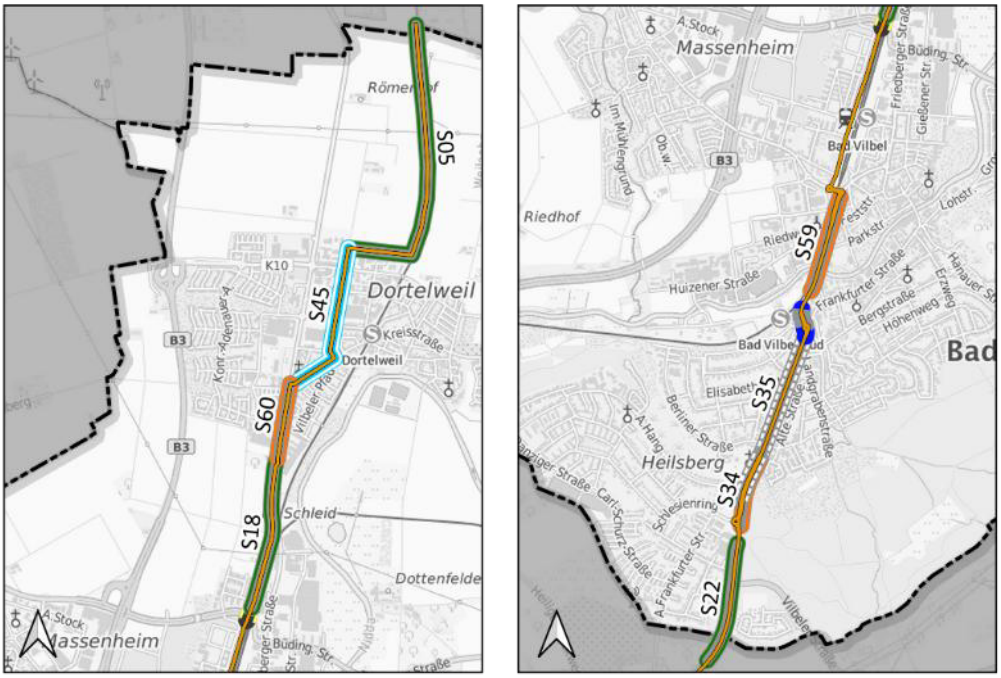


Abbildung 8: Maßnahmen im Zuge des Trassenverlaufes des FRM6 (in orange) (links nördlicher, rechts südlicher Abschnitt; Quelle: Regionalverband Frankfurt RheinMain (Stand: März 2025), Openstreetmap, eigene Darstellung).

Weitere Informationen zum Thema Radschnellverbindungen befinden sich in Kapitel 6.5.

5.4 Priorisierung der Maßnahmen

Für alle baulichen Punkt- und Streckenmaßnahmen wird eine Priorisierung ermittelt. Die Priorisierung stellt eine fachliche Beurteilung dar und gibt an, wie wichtig die Umsetzung einer Maßnahme aus Sicht des Radverkehrs ist. Sie basiert zum einen auf der erwarteten Wirkung der Maßnahme und zum anderen auf der Bedeutung der betroffenen Verbindung für das System Radverkehr in der Stadt Bad Vilbel und in den angrenzenden Nachbarkommunen.

Die Wirkung der Maßnahmen ergibt sich aus verschiedenen Kriterien: Der **Netzbedeutung**, dem Grad der Verbesserung aus dem Vergleich von Ist- und Soll-Zustand der Kriterien **Verkehrssicherheit**, des **Fahrkomforts** und der **direkten Führungsform** sowie dem **Öffentlichen Interesse**.

- **Netzbedeutung:** Der Netzbedeutung des betrachteten Netzelementes kommt die höchste Gewichtung bei der Berechnung der Priorität zu. Sie ergibt sich aus der Netzkategorie, der Bedeutung als Schulverbindung, der Bedeutung als Bike-and-Ride-Verbindung, der Bedeutung als Freizeitverbindung sowie der Potenzialabschätzung. Letztere ergibt sich aus den Pendel-Verflechtungen, größeren Arbeitgeberstandorten, der Siedlungs- und Einwohnerstruktur sowie bedeutenden Quellen- und Zielen innerhalb der Stadt.
- **Verkehrssicherheit:** Es wird beurteilt, inwieweit die Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beiträgt. Diesem Kriterium wird die zweithöchste Gewichtung beigemessen.
- **Fahrkomfort:** Es wird beurteilt, inwieweit die Maßnahme zur Verbesserung des Fahrkomforts beiträgt.
- **Direkte Führung:** Es wird beurteilt, inwieweit die Maßnahme zur Verbesserung der Direktheit der Radverkehrsverbindung beiträgt. Betrachtet werden sowohl die Reduktion von Umwegen als auch Reisezeitersparnisse.

Die vorgenommene Priorisierung spiegelt die Wertigkeit der einzelnen Maßnahmen für den Radverkehr wider und kann zwischen 1 und maximal 100 Punkten erreichen, wobei ein Wert von „1“ bedeutet, dass die Maßnahme keinerlei Nutzen für den Radverkehr hat.

Die Maßnahmen werden in vier Prioritätsklassen von A (sehr hohe Priorität) bis D (geringere Priorität) eingeteilt. Abbildung 9 stellt die Anzahl der vergebenen Prioritäten in die Klassen dar. Eine tabellarische Auflistung aller priorisierten Maßnahmen befindet sich in Anlage 10.

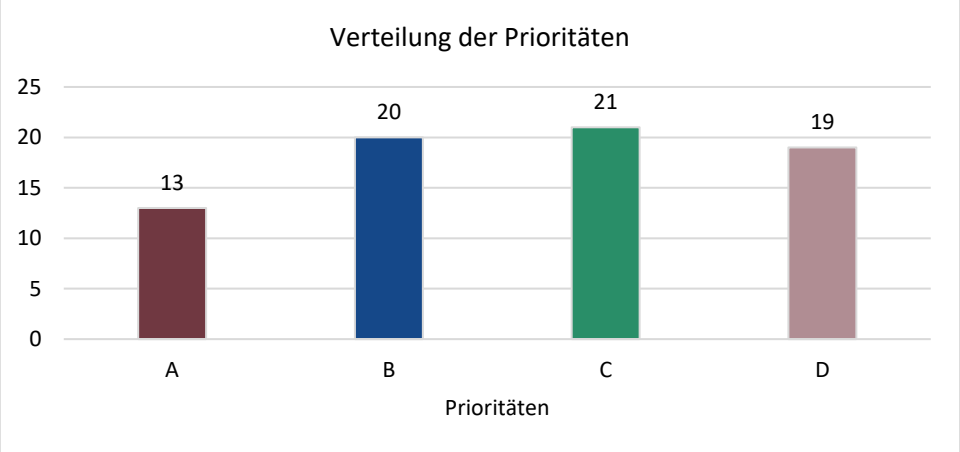


Abbildung 9: Verteilung aller priorisierten Punkt- und Streckenmaßnahmen (Quelle: Eigene Darstellung)

Aus der Verteilung der Maßnahmen in die Prioritätsklassen A, B, C und D ergibt sich keine Umsetzungsreihenfolge. Hierfür sind zahlreiche Daten und Faktoren wie die Finanzierung, Grunderwerb sowie die Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange wie Naturschutz, Wasserschutz, etc. entscheidend, die im zeitlichen Rahmen der Konzepterstellung nicht erhoben werden konnten.

5.5 Ermittlung Kostenrahmen und Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis

Für alle baulichen Maßnahmen wird ein überschlägiger Kostenrahmen auf Basis einer jährlich aktualisierten Kostenliste Radverkehr ermittelt. Die Kostenliste basiert auf bisherigen Erfahrungswerten des Planungsbüros. Bei den Kosten handelt es sich um Infrastruktur-Bruttokosten inklusive Planungskosten und gegebenenfalls anfallenden Grunderwerbskosten. Kosten für Eingriffs-Ausgleichs-Maßnahmen und zum jetzigen Zeitpunkt nicht absehbare zusätzliche Kosten, wie Stützbauwerke, Entwässerungen oder Durchlässe, werden nicht berücksichtigt. Der Kostenrahmen dient als erster Anhaltspunkt für den weiteren Entscheidungsprozess. Im weiteren Planungsverfahren wird der Kostenrahmen überprüft und angepasst.

Für die Maßnahmentypen *Neuordnung Straßenraum* und *Verkehrsberuhigende Umgestaltung* und in Teilen *Knotenpunkt optimieren* wurde kein Kostenrahmen erstellt, da der finanzielle Aufwand abhängig von der Art und Weise der Ausführung stark variiert. Darüber hinaus handelt es sich nicht um Maßnahmen, die eindeutig dem Radverkehr zuzuordnen sind. Dies betrifft insgesamt zehn Punkt- und vier Streckenmaßnahmen von insgesamt 102 Maßnahmenempfehlungen.

Die übrigen 88 empfohlenen Maßnahmen haben insgesamt ein Investitionsvolumen von etwa 12,8 Millionen Euro, das sich – wie in folgender Tabelle 6 dargestellt – auf verschiedene Baulastträger verteilt:

Tabelle 6: Kostenverteilung nach Baulastträger

Bund	2.057.500 €
Land Hessen	1.274.000 €
Wetteraukreis	1.125.000 €
Stadt Bad Vilbel	7.213.500 €
Deutsche Bahn	550.000 €
Privat	189.500 €
Zweckverband Regionalpark Niddaroute	427.000 €
Gesamt	**12.836.500 €**

Das **Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis** setzt die Priorität in Relation zu dem abgeschätzten Kostenrahmen und gibt damit eine Einschätzung über die zu erwartende Wirkung pro investierten Euro. Das Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis wird in den vier Stufen „sehr gut“, „gut“, „befriedigend“ und „ausreichend“ angegeben.

5.6 Musterlösungen

Für die meisten Maßnahmentypen sind Musterlösungen vorhanden. Diese wurden durch das Land Hessen erarbeitet. Liegen für bestimmte Maßnahmentypen keine Musterlösungen des Landes Hessen vor, wurde auf eigene Musterlösungen zurückgegriffen. Alle Musterlösungen sind als Anlage 11 Bestandteil des Radverkehrskonzeptes. Die Musterlösungen sind auf den Maßnahmendatenblättern vermerkt und im Web GIS verlinkt.

5.7 Besondere Herausforderungen und allgemeine Empfehlungen

5.7.1 Piktogrammkette innerorts

Piktogrammketten erhöhen die Aufmerksamkeit für den Radverkehr und zeigen Radfahrenden, dass sie sich weiterhin im Radverkehrsnetz bewegen. Piktogrammketten tragen mit dazu bei, dass Radverkehrsnetz sichtbar zu machen.

Sie können zur Anwendung kommen, wenn aufgrund unzureichender Straßenraumbreiten die Errichtung von baulichen Radwegen, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen nicht möglich ist. Sie dienen dem Sichtbarmachen des Radverkehrs auf der Fahrbahn und damit dessen Schutz sowie der allgemeinen Steigerung der Akzeptanz der Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr. Dies kann zusätzlich zur Reduktion der teilweise ordnungswidrigen Nutzung des Seitenraums durch den Radverkehr führen.

Anwendung finden Piktogrammketten insbesondere bei wichtigen Lückenschlüssen im Radverkehrsnetz, wo auf absehbare Zeit keine baulich angelegte Radverkehrsinfrastruktur geschaffen werden kann. Sie sollten am rechten Fahrbahnrad mit ca. 20 Metern Abstand sowie ausreichendem Abstand zum Fahrbahnrand bzw. zu den Pkw-Parkständen markiert werden. Weitere Hinweise finden sich auf der entsprechenden Musterlösung in Anlage 11. Piktogrammketten sind weder in StVO, VwV-StVO noch RMS geregelt. Eine Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde sollte durchgeführt werden.

5.7.2 Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr

Ein Großteil der Einbahnstraßen wurde in Bad Vilbel in den vergangenen Jahren für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet.

Eine Freigabe auch der verbleibenden nicht freigegebenen Einbahnstraße sollte grundsätzlich geprüft werden. Sie ist bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in der Regel möglich. Bei Linienbusverkehr ist eine Mindestbreite der Fahrbahn von 3,50 Meter erforderlich. Weitere rechtliche Voraussetzungen regelt die VwV-StVO § 41. Das Kapitel 7 in den ERA 2010 gibt Hinweise zur Dimensionierung und gestalterischen Empfehlungen im Zuge der Freigabe von Einbahnstraßen.

Die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung ist ein sicheres, kostengünstiges und weit verbreitetes Mittel zur Förderung des Radverkehrs[21] und hat sich deutschlandweit in den letzten 30 Jahren bewährt (s. Abbildung 10). Eine durch die Unfallforschung der Versicherer erstellte Studie stellte 2016 zudem fest, dass kein erhöhtes Unfallrisiko für Radfahrende in Gegenrichtung der Einbahnstraße existiert. Hierfür ist unter anderem die Ausgestaltung der Einbahnstraße von Bedeutung. Die Hessischen Qualitätsstandards und Musterlösungen[22] geben rechtliche als auch gestalterische Hinweise und Empfehlungen, um die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.

Abbildung 10: Freigegeben Einbahnstraße mit roteingefärbtem Aufstellbereich in Frankfurt-Höchst (eigene Aufnahme)

Abbildung 11: Nicht für den Radverkehr freigegebene Einbahnstraße in Bad Vilbel (Frankfurter Straße, eigene Aufnahme)

Die Durch das Land Hessen erarbeiteten Musterlösungen und Qualitätsstandards (s. Kapitel 5.6 sowie Anlage 11) bieten auch für die Freigabe von Einbahnstraßen Unterstützung, attraktive und sichere Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen. Sie beinhalten Einsatzgrenzen und Gestaltungsvorgaben sowie sonstige zu berücksichtigende Hinweise für die Planung. Die Musterlösungen FGE_01 bis FGE_07 befinden sich als Anlage 11 im Anhang zum Erläuterungsbericht.

Das Radverkehrskonzept beinhaltet nur dort Maßnahmenempfehlungen, wo auch das Zielnetz Radverkehr 2035 verläuft. Auch abseits des Zielnetzes sollten möglichst alle Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden. Gegebenenfalls sind dafür begleitende bauliche oder verkehrsrechtliche Maßnahmen erforderlich. Eine Bestandsaufnahme aller Einbahnstraßen im Stadtgebiet sollte durchgeführt werden. In Abstimmung mit den Beteiligten und unter Berücksichtigung der aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen ist die Freigabe für den Radverkehr zu prüfen.

[21] Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Unfallforschung der Versicherer, 2016

[22] Anlage 8.2 – „Musterlösungen für Radverbindungen: Radverkehrsführung in Einbahnstraßen“ Qualitätsstandards und Musterlösungen, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, 2. Auflage, Wiesbaden, November 2020

Eine öffentlichkeitswirksame Vorbereitung und Begleitung der Freigaben der Einbahnstraßen sowie ein konsistentes Vorgehen (Freigabe möglichst aller Einbahnstraßen) wird empfohlen.

5.7.3 Naturschutz

Der Um-, Aus- oder Neubau von Radwegen stellt in der Regel einen Eingriff in die Natur ein, von dem Boden und Wasser potenziell beeinträchtigt werden. Häufig stehen die Anforderungen des Alltagsradverkehrs (s. Kapitel 1.5) einer durchgängig asphaltierten Wegedecke im Konflikt mit naturschutzrechtlichen Belangen. Im Rahmen der Konzepterstellung werden Maßnahmen empfohlen, die sich in schützenswerten Gebieten befinden. Dabei wurde erhoben, ob sich die Maßnahme in einem Natur-, Landschafts-, Vogel-, Trinkwasserschutzgebiet, Überschwemmungsgebiet oder FFH-Gebiet befindet. Diese Information befinden sich auf den Maßnahmendatenblättern (s. Anlage 9).

In der Abstimmung des ersten Maßnahmenentwurfes wurden einzelne Empfehlungen hinsichtlich der absehbar hohen Beeinträchtigung der Umwelt genauer untersucht. Hierzu zählt beispielsweise die Empfehlung einer weiteren Nidda-Brücke zur Erschließung zwischen Dortelweil und Rendel (auf Höhe des Golfplatzes). Diese wurde im Zuge dessen gestrichen. Weiterführend wurden die Maßnahmen S23 und S24 (Sanierung der schadhaften Oberfläche und Asphaltieren der Oberfläche) diskutiert. Trotz erwartbarer, naturschutzrechtlicher Belange werden beide Maßnahmen dennoch empfohlen, da es sich um eine bereits existierende Verbindung des Alltags- und zugleich des touristischen Radverkehr handelt. In Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde sollen die Empfehlungen erneut diskutiert werden.

6 Weitere Empfehlungen

6.1 Unterhaltung und Verkehrssicherung

Um eine gleichbleibende und nachhaltige Entlastung der Verkehrsträger Kfz-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. Die gesetzliche Verpflichtung zur Unterhaltung und Verkehrssicherung der Wege ergibt sich aus der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht sowie aus den Straßengesetzen der Länder[23] und des Bundes und obliegt den zuständigen Baulastträgern. Für Radwege ist dies innerorts für verkehrswichtige und gefährliche Radverbindungen laut eines Urteils des Bundesgerichtshofes vorgeschrieben[24] und wird auch weitestgehend umgesetzt. Außerorts bleibt die Verkehrssicherungs- und Unterhaltungspflicht auf gemeinsamen Geh- und Radwegen und auf Wirtschaftswegen jedoch weitestgehend unberücksichtigt.

[23] Für Bayern geregelt im Bayerischen Straßen- und Wegegesetzt (BayStrWG, Art. 51)
[24] Bundesgerichtshof Urteil vom 09.10.2003 – III ZR 8/03

Alle Alltagsradverkehrsverbindungen sollten möglichst ganzjährig befahrbar sein. Dafür sollte die Stadt Bad Vilbel in Abstimmung mit anderen Baulastträgern und Wegeeigentümern Zuständigkeiten, Fragen der Haftung und Fragen der Kostenübernahme klären. Zudem sollte eine Streckenpriorisierung erarbeitet werden, sodass viel befahrene Radverbindungen und insbesondere Schulverbindungen bevorzugt geräumt und gereinigt werden. Um gewährleisten zu können, dass alle Radverkehrsverbindungen von den Räumfahrzeugen befahren werden können, ist darauf zu achten, dass Räumhindernisse (wie z. B. Poller) entfernt werden. Nach Möglichkeit sollen im Winterdienst vorrangig umweltfreundliche Streumittel verwendet werden.

Abbildung 12: Ende eines geräumten Radweges an einer Gemarkungsgrenze / verschmutzter Wirtschaftsweg (Eigene Aufnahmen)

Um die Bevölkerung auf die ganzjährige Befahrbarkeit von Radwegen aufmerksam zu machen und den Radverkehrsanteil auch im Winter zu steigern, kann mit Öffentlichkeitsarbeit auf den Winterdienst auf Radwegen hingewiesen werden. Ein positives Beispiel bietet der Markt Holzkirchen, der in einem Flyer über den Winterdienst informiert und geräumte Radwege auf einer Karte darstellt (siehe Abbildung 13).

Abbildung 13: Informationsflyer Winterdienst des Markts Holzkirchen (Quelle: www.holzkirchen.de)

6.2 Fahrradwegweisung

Die Stadt Bad Vilbel verfügt über eine aktuelle, den FGSV-Standards entsprechende Fahrradwegweisung, die auch dem aktuellen Handbuch des Landes Hessen zur Radwegweisung Hessen entspricht. Eine solche Fahrradwegweisung sollte jährlich kontrolliert und qualitätsgesichert werden.

Bei der Umsetzung von Baumaßnahmen, die eine Umlegung des Radverkehrsnetzes zur Folge haben, sollte die Anpassung der Fahrradwegweisung bereits in der Planungsphase einkalkuliert werden.

6.3 Fahrradabstellanlagen

Die Errichtung von ausreichend dimensionierten und qualitativ hochwertigen Abstellanlagen an den Quellen und Zielen des Radverkehrs sollte ein wesentliches Ziel sein. Sie sollten durch dezentrale, kleinere Abstellanlagen ergänzt werden. Dies kann beispielsweise durch die Nutzung von Pkw-Stellplätzen für Fahrradabstellanlagen erfolgen. Daneben empfiehlt sich die Prüfung eines Parkraummanagements für den Pkw-Verkehr.

Der Nationale Radverkehrsplan enthält deshalb explizit den Appell an Kommunen sowie private und öffentliche Bauherren Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl und Qualität bereitzustellen oder dafür beispielsweise durch Anpassungen der Stellplatzsatzungen Sorge zu tragen[25]. Hierbei soll auch den zunehmenden Anforderungen von Lasten- und Spezialrädern Rechnung getragen werden.

[25] Nationaler Radverkehrsplan 3.0, BMVBS, Berlin, 2021

Abbildung 14: Anlehnbügel in der Innenstadt am Niddaplatz (eigene Aufnahme)

Abbildung 15: Fahrradboxen und überdachte Abstellanlage am Bad Vilbel Bahnhof (eigene Aufnahme)

Das Thema Fahrradabstellanlagen wird im Radverkehrskonzept nicht direkt behandelt, da der Fokus auf der Fortschreibung der Maßnahmenempfehlungen und Prüfung des Zielnetzes gelegt wurde. Dennoch wurden im Rahmen der Online-Beteiligung Vorschläge von den teilnehmenden Bürgerinnen und Bürgern gemeldet, an welchen Standorten sie im Stadtgebiet ergänzende Abstellanlagen für sinnvoll erachten. Insgesamt gingen hierzu 29 Meldungen ein, die der Stadt Bad Vilbel vorliegen.

6.4 Weitere Infrastrukturelemente

Das Thema **Beleuchtung** ist ein wichtiger Baustein für die Akzeptanz von Radverbindungen. Während innerorts eine Beleuchtung die Regel ist, stellt der Einsatz von Beleuchtung auf außerörtlichen Radwegen die Ausnahme dar. Als Schutz vor Abkommen von der Fahrbahn sollten bei unbeleuchteten Radwegen die Ränder mit durchgehendem Schmalstrich markiert werden. Eine ortsfeste Beleuchtung ist in der Regel nicht erforderlich. Aus Verkehrssicherheitsgründen, oder um die soziale Sicherheit auf Hauptrouten des Radverkehrs zu gewährleisten, kann eine Beleuchtung im Ausnahmefall (bspw. Schulrouten) dennoch zielführend sein[26].

Neben Fahrradabstellanlagen und der Beleuchtung von Radwegen ist die Installation von **Servicestationen** an wichtigen Verkehrsknotenpunkten (bspw. an Bahnhöfen) ein weiterer Baustein der Radverkehrsförderung. Diese ermöglichen kleinere Reparaturen am Fahrrad selbstständig zu erledigen. In Bad Vilbel existiert bereits eine Servicestation im Burgpark am Niddauferradweg Servicestationen (Reparaturstationen) können an zentralen Stellen sinnvoll sein und helfen Radfahrenden, kleinere Schäden zu beheben.

[26] ERA 2010, FGSV e.V., 2010, Köln.

Zielgruppe von Servicestationen sind Radfahrende, die unterwegs einen Defekt beheben wollen, wie auch Einwohnerinnen und Einwohner der entsprechenden Ortschaft, die über kein geeignetes Werkzeug verfügen. Geeignete Standorte sind dabei zentrale Punkte, die auch mit dem ÖPNV erreichbar sind. Eine entsprechende Kommunikation der Servicestationen im Internet, in Stadtplänen oder über die Radverkehrswegweisung trägt zu einer besseren Nutzung der Servicestation bei. Servicestationen sollten mindestens über eine Luftpumpe mit den gängigen Ventilaufsätzen, Reifenheber, Inbusschraubendreher (4mm / 5mm) und Flachschlüssel/Maulschlüssel (13/15) verfügen. Es wird empfohlen, weitere geeignete Standorte zu identifizieren.

Ein Bedarf an Pedelec-Ladestationen im Alltagsverkehr besteht in der Regel wegen der ausreichenden Reichweite der Fahrzeuge nicht. Im Freizeitverkehr kann auf Grund längerer Strecken ein Bedarf am Nachladen der Elektrofahrräder bestehen. Aufgrund des lang andauernden Ladevorgangs ist dies aber nur in Kombination mit längeren Aufenthalten, also im Bereich von Gastronomie oder Freizeiteinrichtungen, sinnvoll

6.5 Radschnellverbindung

Radschnellverbindungen stellen eine besondere Kategorie von Radverkehrsverbindungen dar (s. exemplarisch Abbildung 16). Sie richten sich vor allem an Radfahrende, die im Alltagsverkehr längere Strecken zurücklegen.

Abbildung 16: Radschnellverbindungen bei Arnheim (NL) und Frankfurt-Darmstadt (bei Egelsbach)

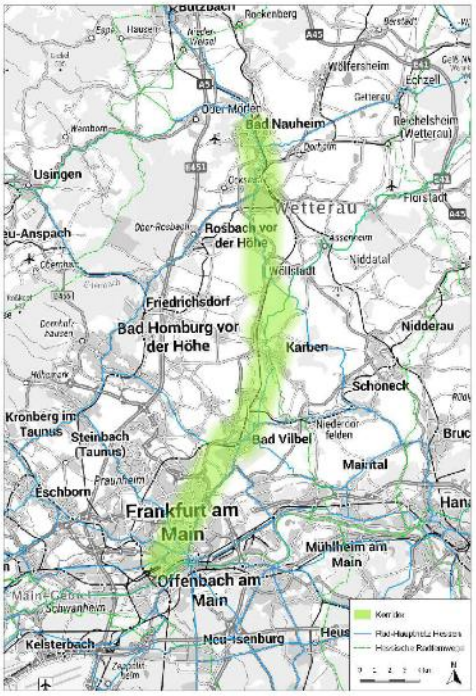
Anforderungen an die Ausbildung von Radschnellverbindungen sind:

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

Das Land Hessen hat im Jahr 2018 eine Potenzialstudie [27] für Radschnellverbindungen durchgeführt. Dabei wurden in einem ersten Schritt Gunsträume für Radschnellverbindungen definiert, die in einem zweiten Schritt auf das konkrete Nutzerpotenzial untersucht worden sind. Es wird zwischen Radschnellverbindungen und Raddirektverbindungen unterschieden. Radschnellverbindungen erfordern ein Nutzerpotenzial von mehr als 2.000 Radfahrern, Raddirektverbindungen ein Potenzial von 800 bis 2.000 Radfahrern. Radschnellverbindungen weisen höhere Standards insbesondere mit Blick auf die Breiten der jeweiligen Führungsformen auf.

Im Zeitraum der Konzeptfortschreibung wurden die Planungen zur Raddirektverbindung FRM6 berücksichtigt.

Nr. 8 Korridor von Frankfurt bis Bad Nauheim



Gesamtlänge des Korridors: 31 km		Gesamtpotenzial Radpendelnde: ∅ 1.800 Rf/d	
Abschnitt	Abschnitt von … bis …	Abschnittslänge	Potenzial Radpendelnde des Abschnitts am Tag
1	Frankfurt – Bad Vilbel	11 km	2.780 Rf/d
2	Bad Vilbel – Karben	5 km	1.430 Rf/d
3	Karben – Friedberg	10 km	1.040 Rf/d
4	Friedberg – Bad Nauheim	5 km	1.230 Rf/d

Abbildung 17: Korridor des FRM6 zwischen Frankfurt und Bad Nauheim (Quelle: AGNH 2018, online)

6.6 Öffentlichkeitsarbeit

Für das Sichtbarmachen des Radverkehrs ist neben der Umsetzung der infrastrukturellen Maßnahmen auch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit wichtig. Ebenso ist in diesem Zusammenhang auf ein rücksichtsvolles Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden hinzuweisen. Eine öffentlichkeitswirksame Begleitung sollte insbesondere bei der Implementierung von Fahrradstraßen beispielsweise mittels eines Fahrradaktionstages in Betracht gezogen werden. Zusätzlich wird eine Zusammenarbeit mit lokalen Interessensverbänden (z.B. ADFC) sowie eine aktive Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger vor Ort und regelmäßige Informationen über die Umsetzung der Maßnahmen in Print- und

[27] Radschnellverbindungen in Hessen, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum, 2018, online (Zugriff am 20.02.2025)

Onlinemedien empfohlen. Die Teilnahme an der Kampagne STADTRADELN (*www.STADTRADELN.de*) sollte fortgeführt werden.

6.7 Freigabe von S-Pedelecs auf Radwegen

S-Pedelecs sind Fahrräder mit elektronischen Tretunterstützung bis zu 45 km/h. Rechtlich gelten sie als Kleinkrafträder und sind deshalb nicht für die Nutzung auf Radwegen freigegeben. Eine Zulassung von S-Pedelecs auf Radwegen ist durch die StVO derzeit nicht vorgesehen und nur in den Bundesländern Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen durch die Ergänzung des Zusatzzeichens „S-Pedelecs frei“ möglich.

Im Falle einer möglichen Gesetzesänderung, die Möglichkeiten zur grundsätzlichen Freigabe von S-Pedelecs auf Radwegen schafft, wird empfohlen, alle benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen auf die Möglichkeit zur sicheren Freigabe zu untersuchen und die Freigabe ggf. umzusetzen. Die Freigabe kann je nach Regelung in Kombination mit einem Tempolimit erfolgen und sollte im Anfangszeitraum regelmäßig evaluiert werden.

7 Weiteres Vorgehen

7.1 Umsetzung

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

Es handelt sich um ein ganzheitliches und – aufgrund der zahlreichen und umfangreichen Maßnahmenempfehlungen – um ein ambitioniertes Radverkehrskonzept. Für die Umsetzung ist die aktive Mitarbeit aller Straßenbaulastträger also von Bundes- und Landesstraßen (Hessen Mobil), von Kreisstraßen (Wetteraukreis) sowie von Gemeindestraßen und -wegen erforderlich. Da teilweise auch Privatstraßen betroffen sind, ist ebenfalls hier eine Zusammenarbeit von Bedeutung.

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

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

möglichst zügige Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zu erreichen, wird empfohlen, eine regelmäßig tagende Steuerungsgruppe Radverkehr zu implementieren.

Gelingt es der Stadt Bad Vilbel ein attraktives Radverkehrsnetz zu schaffen, kann dies auch positive Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft und den sozialen Zusammenhalt innerhalb der Stadt beziehungsweise innerhalb der Ortsteile haben. Entscheidet sich beispielsweise eine Familie mit Blick auf eine gute Radverkehrsinfrastruktur dazu das Zweitauto aufzugeben, führt dies automatisch dazu, dass Einkäufe, Besorgungen und Freizeitgestaltung auf Grund der kurzen Wege vermehrt innerhalb der Stadt stattfinden.

7.2 Berücksichtigung Träger öffentlicher Belange

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

Die Interessen der Träger öffentlicher Belange konnten im Rahmen des Konzeptes nur oberflächig geprüft werden. Hierfür wurde die Möglichkeit im Rahmen der Vorstellung des Konzeptstandes in der Sitzung der Verkehrskommission im Februar 2025 geboten (s. Kapitel 3.6). Anregungen, Hinweise und Bedenken bezüglich einzelner Maßnahmen, befinden sich bereits als Hinweis auf den entsprechenden Maßnahmendatenblättern. Dieses Vorgehen ersetzt nicht die übliche Abstimmung im Rahmen des Planungs- und Genehmigungsverfahrens. Sollte es aus nachvollziehbaren Gründen zum Ausschluss oder dem Zurückstellen von Maßnahmen kommen, sollen Alternativen mit einer vergleichbaren Wirkung für den Radverkehr erarbeitet werden.

7.3 Finanzierungsmöglichkeiten

Die Umsetzung aller Maßnahmen der Prioritätsklassen A bis D und die damit einhergehende Herstellung des Zielnetzes 2035 erfordern eine Investition von etwa 12,8 Millionen € brutto inklusive Planungs- und Grunderwerbskosten. Diese Summe teilt sich auf die unterschiedlichen Baulastträger Bund, Land, Kreis, Stadt, Bahn und Privat auf (s. Kapitel 5.5). Zukünftige Baukostensteigerungen sind dabei zu berücksichtigen.

Es ist davon auszugehen, dass in den nächsten zehn Jahren auf Grund diverser Faktoren (s. Kapitel 7.1) nicht mehr als 30 Prozent der empfohlenen Maßnahmen umgesetzt werden können. Bei einem angestrebten Zeithorizont von 10 Jahren und einer Umsetzungsquote von 30 Prozent bedeutet dies Investitionen in Höhe von etwa 384.000 € pro Jahr.

Für die Stadt Bad Vilbel wurden insgesamt Kosten in Höhe von ca. 7,2 Millionen Euro ermittelt. Bei einer Umsetzungsquote von 30 Prozent entspricht dies ca. 2,16 Millionen Euro. Bezogen auf den Umsetzungszeitraum von 10 Jahren bedeutet dies rechnerisch einen jährlichen Investitionsbedarf von

etwa 216.000 €. Bei einer angenommenen Förderung von 70 Prozent würden bei der Stadt Kosten von ca. 65.000 € pro Jahr verbleiben.

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

Weiterhin gibt es für Städte, Gemeinden und Landkreise verschiedene Fördermöglichkeiten durch Land und Bund. Eine ständig aktuelle Auflistung aller Fördermöglichkeiten auf Bundes- und Landesebene finden sich in der Förderfibel des Nationalen Radverkehrsplans[28].

7.4 Evaluierung

Eine regelmäßige Evaluierung des Radverkehrskonzeptes wird empfohlen. Dabei soll der Planungsstatus aller Maßnahmen dokumentiert werden und über ein Web GIS oder vergleichbare Lösungen öffentlich einsehbar sein. Umgesetzte Maßnahmen können positiv herausgestellt und als Best-Practice-Beispiel für andere Maßnahmen als Vorlage genutzt werden.

7.5 Webdokumentation

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

https://www.rv-k.de/Bad_Vilbel/Radverkehrskonzept/Ergebnis/WebGIS.html

[28] *https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Foerderfibel_Formular.html?nn=489200* (Zugriff am 11.02.2025)

8 Anhang

Anlage 1	Karte 01 – Quell-Ziel-Karte
Anlage 2	Karte 02 – Unfallorte mit Radverkehrsbeteiligung 2020 – 2023
Anlage 3	Karte 03 – Fahrdaten Stadtradeln
Anlage 4	Karte 04 – Wegweisungsnetz Bad Vilbel
Anlage 5	Karte 05 – Ergebnisse Online-Beteiligung
Anlage 6	Karte 06 – Zielnetz Radverkehr 2035
Anlage 7	Karte 07 – Bauliche Punkt- und Streckenmaßnahmen
Anlage 8	Karte 08 – Verkehrsrechtliche Punkt- und Streckenmaßnahmen
Anlage 9	Maßnahmendatenblätter
Anlage 10	Maßnahmenliste Priorität
Anlage 11	Musterlösungen

Anlage 01

Karte 01 Quell-Ziel-Karte

Fortschreibung Radverkehrskonzept Stadt Bad Vilbel

Zeichenerklärung

Quellen und Ziele des Radverkehrs

- Weiterführende Schulen / Hochschulen
- Grundschulen / Kinderbetreuung / Weiterbildung
- Freizeit / Kultur / Sport
- Öffentliche Einrichtung
- Versorgung
- Gastronomie
- Einzelhandel / Kundenorientiertes Dienstleistungsgewerbe
- Beherbergungsgewerbe
- Bahnhaltepunkt
- Industrie- / Gewerbegebiet
- Wohngebiet

0 0,5 1 km

Projekt: **Fortschreibung Radverkehrskonzept Bad Vilbel**

Karte 01: **Quell-Ziel-Karte**

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

Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 02

Karte 02 Unfallorte mit Radverkehrsbeteiligung
(2020 – 2023)

Fortschreibung Radverkehrskonzept Stadt Bad Vilbel

Zeichenerklärung

Unfalltyp

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

Unfallkategorie

- Getötete
- Schwerverletzte
- Leichtverletzte

Heatmap

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

0 0,5 1 km

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

Projekt: **Fortschreibung Radverkehrskonzept Bad Vilbel**

Karte 02: **Unfallorte mit Radverkehrsbeteiligung**

Bearbeitung: Marco von der Heyden

Datum: 07/05/2025

Quelle: Unfallatlas Deutschland, ©OpenStreetMap

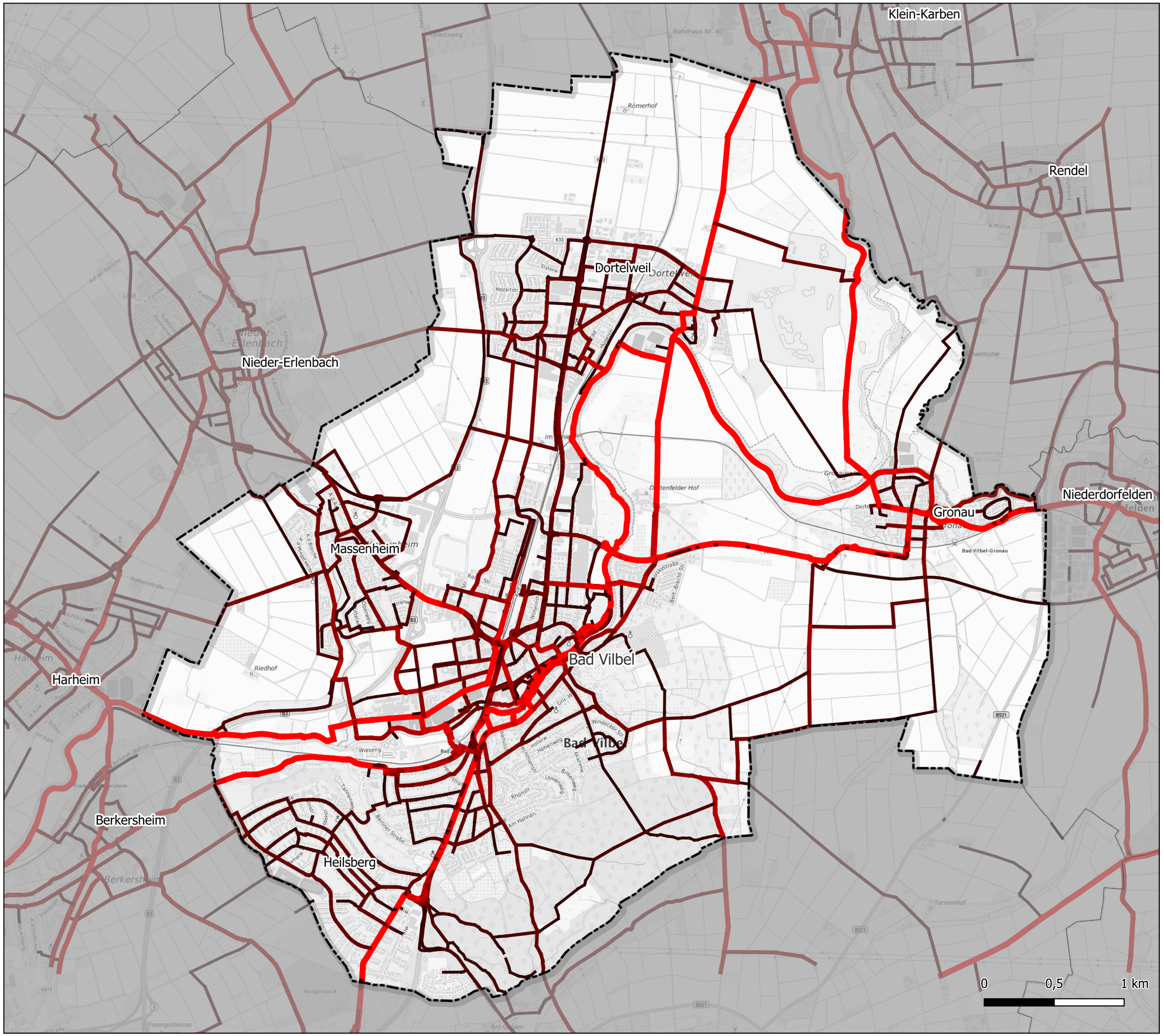
Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 03

Karte 03 Fahrdaten Stadtradeln 2023

Fortschreibung Radverkehrskonzept Stadt Bad Vilbel



Zeichenerklärung

Fahrdaten Stadtradeln

- Sehr starke Nutzung
- Sehr geringe Nutzung

Projekt: **Fortschreibung Radverkehrskonzept Bad Vilbel**

Karte 03: **Fahrdaten Stadtradeln 2023**

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

Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 04

Karte 04 Wegweisungsnetz Bad Vilbel

Fortschreibung Radverkehrskonzept Stadt Bad Vilbel

Zeichenerklärung

Netz

— Bestandsnetz

0 0,5 1 km

Projekt: **Fortschreibung Radverkehrskonzept Bad Vilbel**

Karte 04: **Bestandsnetz Stadt Bad Vilbel**

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

Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 05

Karte 05 Ergebnisse Online-Beteiligung

Fortschreibung Radverkehrskonzept Stadt Bad Vilbel

Zeichenerklärung

Streckenmeldungen

- Fehlende Verbindung
- Bestehende Verbindung verbessern

Punktmeldungen

- Gefahrenstelle
- Bedarf Abstellanlage

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

Projekt: **Fortschreibung Radverkehrskonzept Bad Vilbel**

Karte 05: **Ergebnisse Online-Beteiligung**

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

Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 06

Karte 06 Zielnetz Radverkehr 2035

Fortschreibung Radverkehrskonzept Stadt Bad Vilbel

Zeichenerklärung

Zielnetz

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

0 0,5 1 km

Projekt: **Fortschreibung Radverkehrskonzept Bad Vilbel**

Karte 06: **Zielnetz Radverkehr 2035**

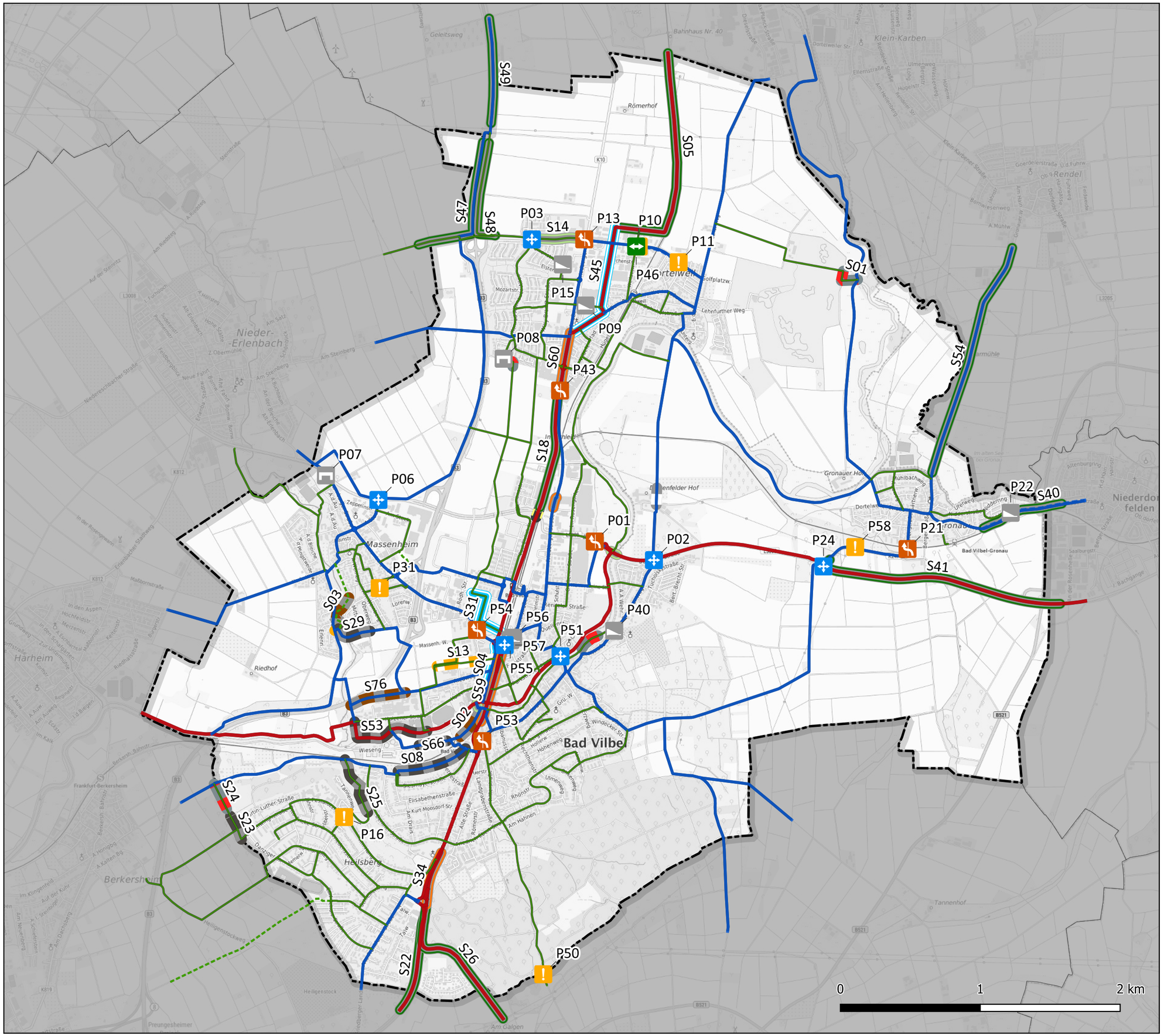
Bearbeitung: Marco von der Heyden
Datum: 07/05/2025
Quelle: Eigene Daten
Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 07

Karte 07 Bauliche Punkt- und Streckenmaßnahmen

Fortschreibung Radverkehrskonzept Stadt Bad Vilbel



Zeichenerklärung

Punktmaßnahmen

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

Streckenmaßnahmen

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

Zielnetz Radverkehr

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

Alle Maßnahmenempfehlungen sowie weitere Informationen finden Sie im Web GIS des Radverkehrskonzeptes.

Projekt: **Fortschreibung Radverkehrskonzept Bad Vilbel**

Karte 07: **Bauliche Punkt- & Strecken-maßnahmen**

Bearbeitung: Marco von der Heyden

Datum: 30/07/2025

Quelle: © Opensteetmap Contributors

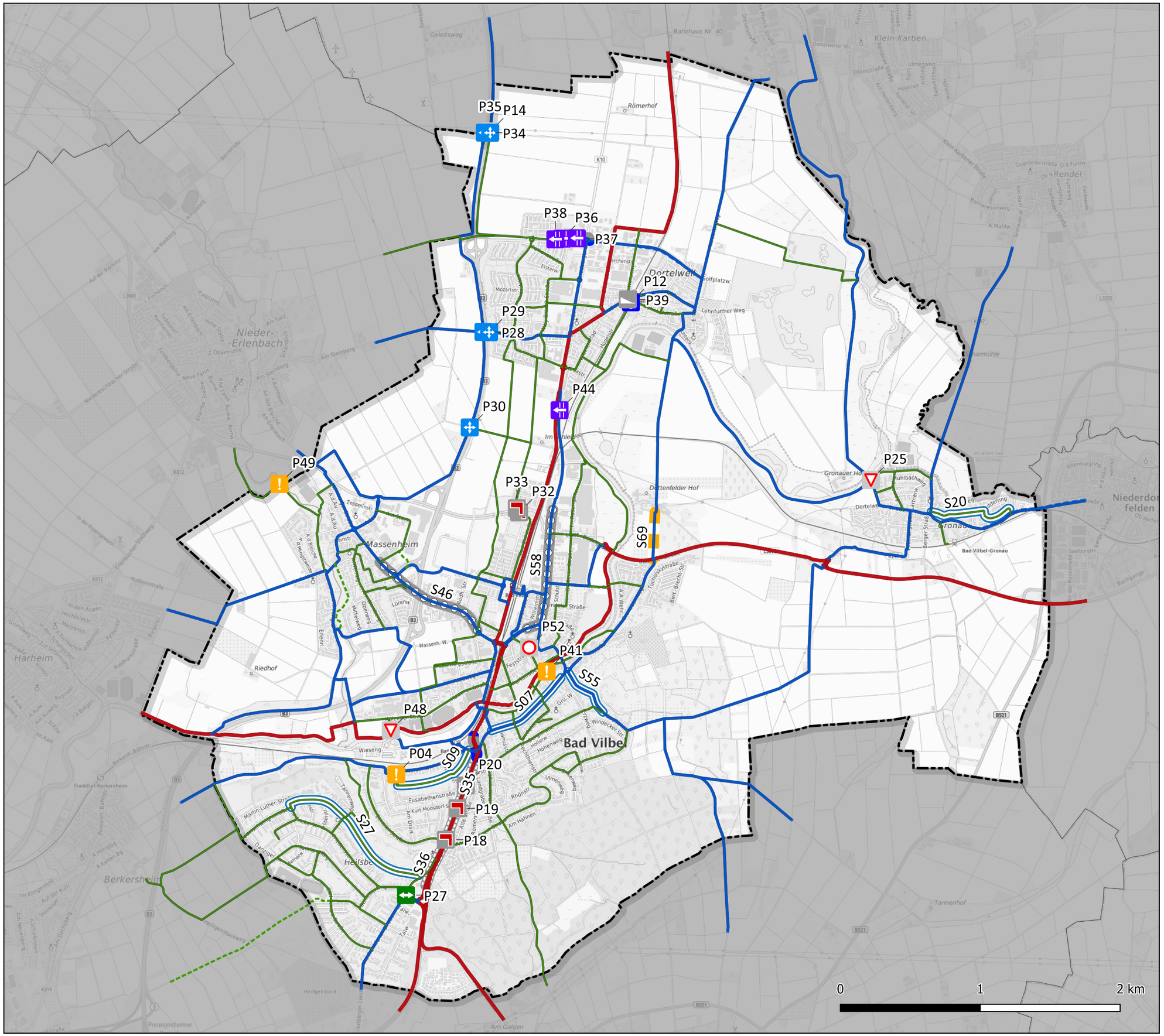
Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 08

Karte 08 Verkehrsrechtliche Punkt- und Streckenmaßnahmen

Fortschreibung Radverkehrskonzept Stadt Bad Vilbel



Zeichenerklärung

Punktmaßnahmen

- Ausfahrt/Einmündung sichern
- Aufgeweiteten Radaufstellstreifen markieren
- Knotenpunkt optimieren
- Überquerungsstelle sichern
- Sackgasse (Vz 357) als durchlässig kennzeichnen
- Sonstiges
- Vorgezogene Haltelinie markieren
- Vorfahrtsregelung ändern
- Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) für Radverkehr freig

Streckenmaßnahmen

- Benutzungspflicht Radweg aufheben
- Freigabe Einbahnstraße
- Piktogrammkette markieren
- Radverkehrsanlage markieren
- Sonstiges

Zielnetz Radverkehr

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

Alle Maßnahmenempfehlungen sowie weitere Informationen finden Sie im Web GIS des Radverkehrskonzeptes.

Projekt: **Fortschreibung Radverkehrskonzept Bad Vilbel**

Karte 08: **Verkehrsrechtliche Punkt- & Streckenmaßnahmen**

Bearbeitung: Marco von der Heyden

Datum: 30/07/2025

Quelle: © Opensteetmap Contributors

Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

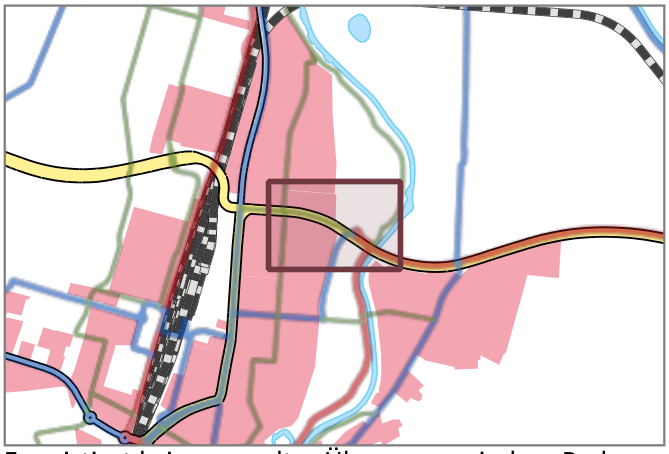
Anlage 09

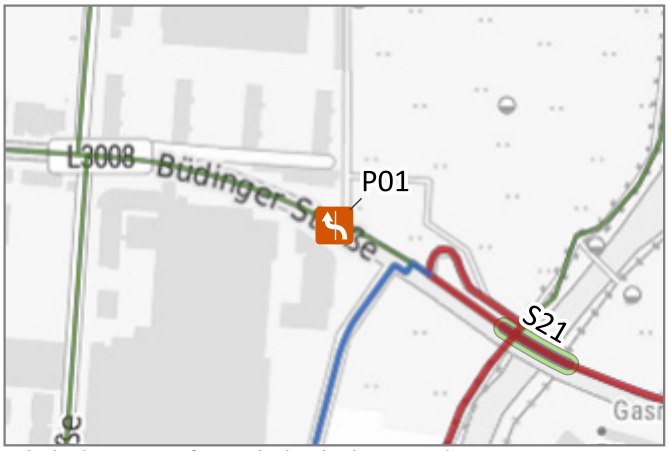
Maßnahmendatenblätter

Fortschreibung Radverkehrskonzept Stadt Bad Vilbel

Verbindung:	Gronau / Lehmkaute - Stadtmitte	Maßnahme Nr.:	**P01**
		Maßnahmentyp:	**Übergang Fahrbahn - Radweg verbessern**
Kommune:	Stadt Bad Vilbel		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	UFR_21 / UFR_02 / UFR_03
Schulverbindung:	Nein	DTV:	k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Büdinger Straße (L 3008)
Schutzgebiet(e):	WSG	Baulast:	Kommune

Lage:





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

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

Fotos:

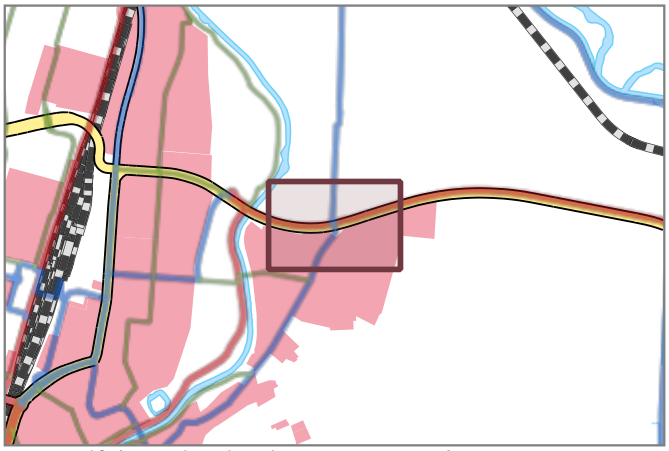
Priorität: B Kostenrahmen: Komplex Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

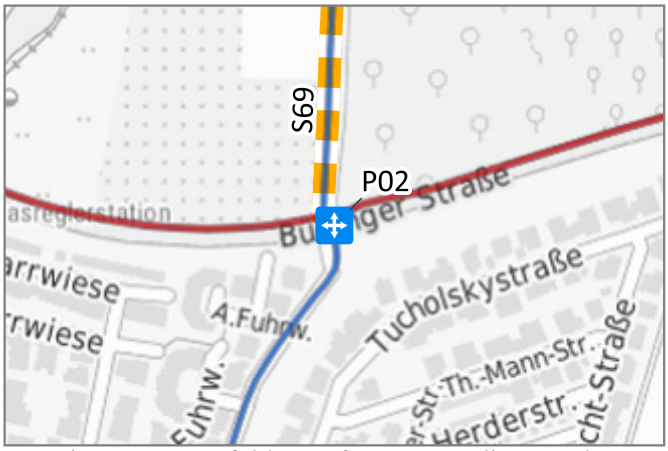
Begründung: Die Aufmerksamkeit für den (querenden) Radverkehr wird erhöht. Radfahrende können sich auf den Übergang Fahrbahn-Radweg konzentrieren.
Die Ortseingangswirkung wird durch bauliche Übergänge verstärkt und die Kfz-Geschwindigkeit reduziert.

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

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

Lage:





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

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

Fotos:

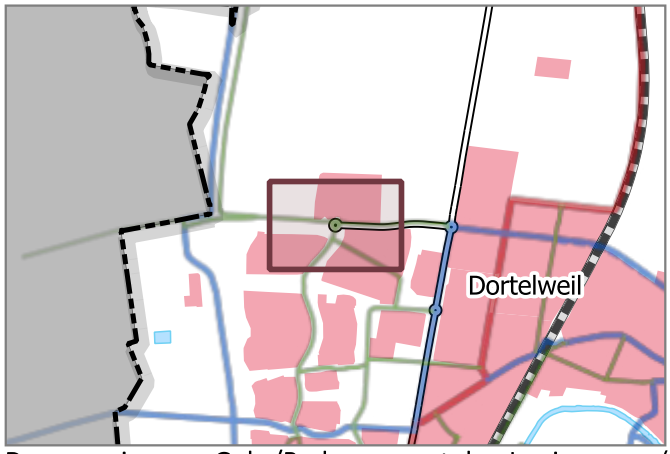
Priorität:	A	Kostenrahmen:	Komplex	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	k.A.

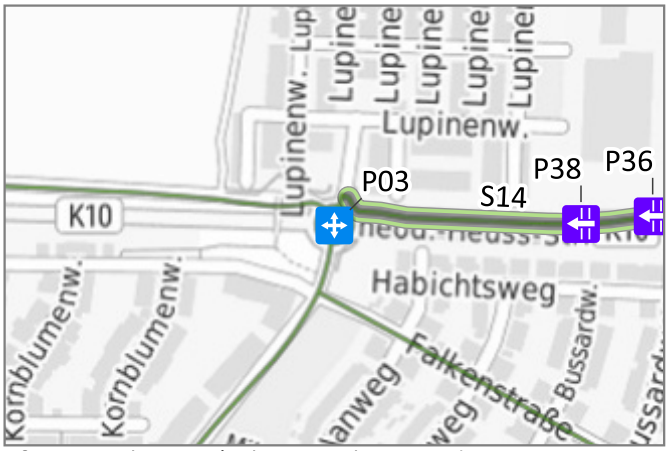
Begründung: Durch die Optimierung des Knotenpunktes wird ein sicheres und zügiges Vorankommen gewährleistet sowie potenzielles Fehlverhalten verhindert.

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

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

Lage:





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

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

Fotos:

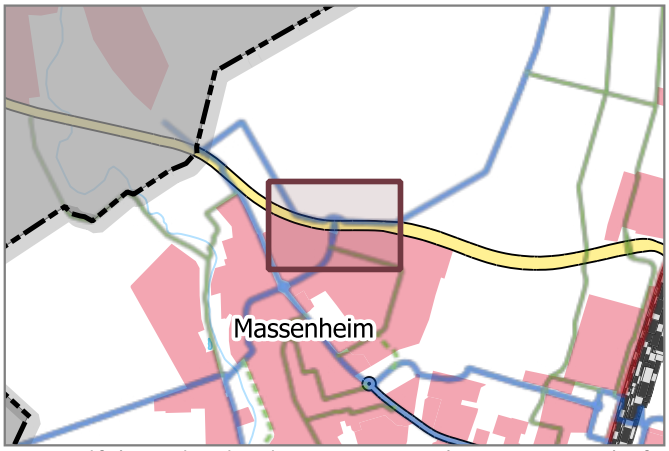
Priorität:	C	Kostenrahmen:	Komplex	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	k.A.

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

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

Verbindung:	Massenheim - Dortelweil	Maßnahme Nr.:	P06
		Maßnahmentyp:	Knotenpunkt optimieren
Kommune:	Stadt Bad Vilbel		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	SON_03
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	DTV:	k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 3008
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Land

Lage:



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

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

Fotos:

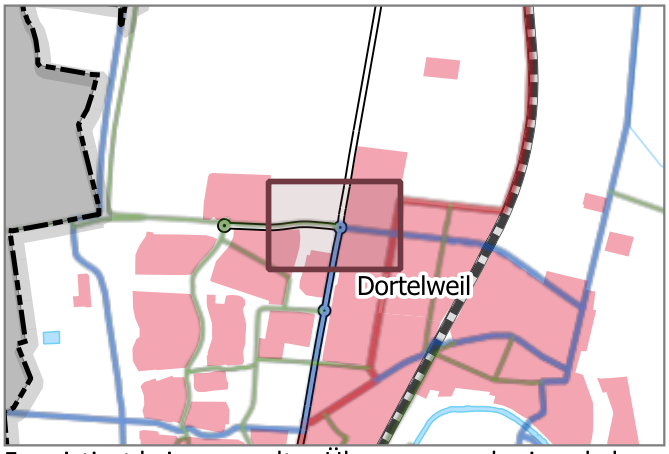
Priorität:	B	Kostenrahmen:	Komplex	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	k.A.

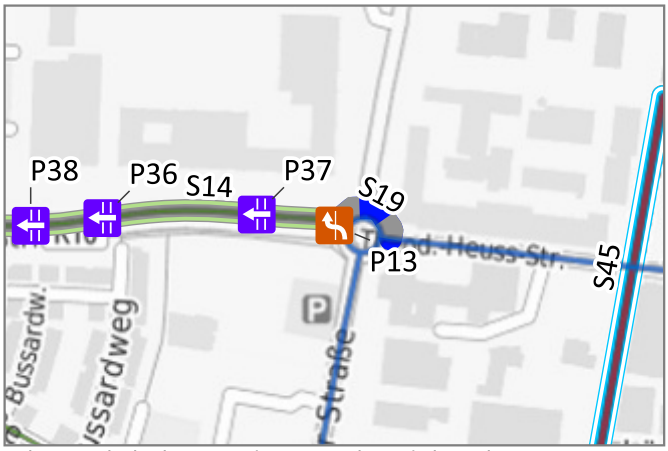
Begründung: Durch die Optimierung des Knotenpunktes wird ein sicheres und zügiges Vorankommen gewährleistet.

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

Verbindung:	Dortelweil - Europäische Schule	Maßnahme Nr.:	**P13**
		Maßnahmentyp:	**Übergang Fahrbahn - Radweg verbessern**
Kommune:	Stadt Bad Vilbel		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	UFR_16
Schulverbindung:	Ja	DTV:	k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Theodor-Heuss-Straße
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kommune

Lage:





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

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

Fotos:

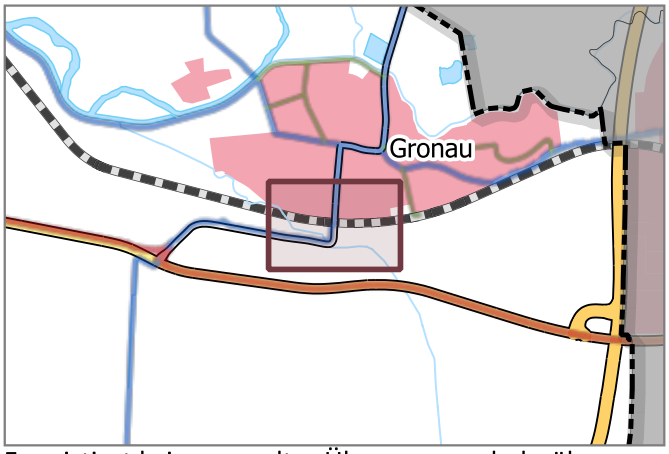
Priorität: B Kostenrahmen: 25.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

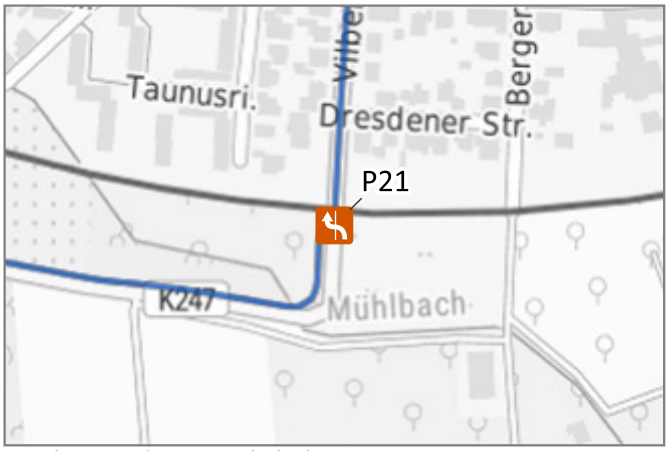
Begründung: Die Aufmerksamkeit für den (querenden) Radverkehr wird erhöht. Radfahrende können sich auf den Übergang Fahrbahn-Radweg konzentrieren.

Sonstiges: -

Verbindung:	Bad Vilbel - Gronau	Maßnahme Nr.:	**P21**
		Maßnahmentyp:	**Übergang Fahrbahn - Radweg verbessern**
Kommune:	Stadt Bad Vilbel		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	UFR_10
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	DTV:	k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	K 247
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kreis

Lage:





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

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

Fotos:

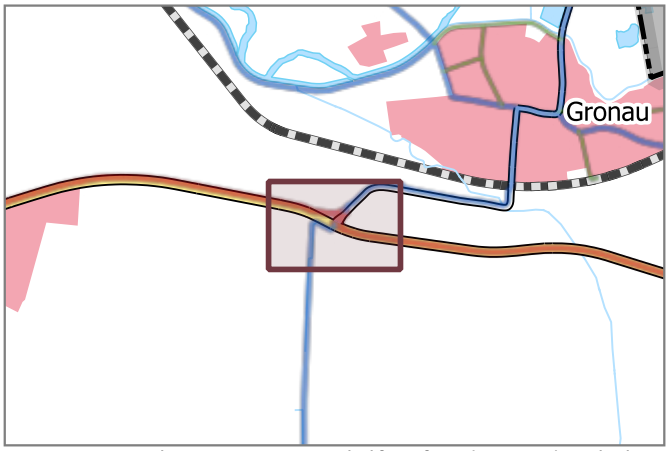
Priorität: B Kostenrahmen: 20.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

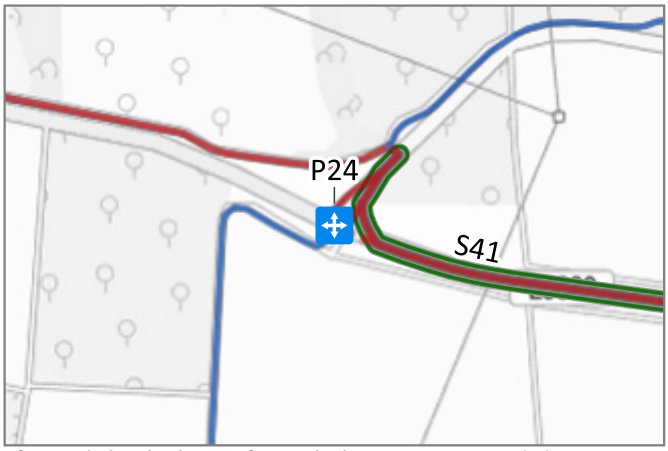
Begründung: Die Aufmerksamkeit für den (querenden) Radverkehr wird erhöht. Radfahrende können sich auf den Übergang Fahrbahn-Radweg konzentrieren.
Die Ortseingangswirkung wird durch bauliche Übergänge verstärkt und die Kfz-Geschwindigkeit reduziert.

Sonstiges: -

Verbindung:	Gronau - Stadtmitte	Maßnahme Nr.:	P24
		Maßnahmentyp:	Knotenpunkt optimieren
Kommune:	Stadt Bad Vilbel		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	QHA_04 / QHA_07 / QHA_09
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	DTV:	k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	L 3008
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Land

Lage:





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

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

Fotos:

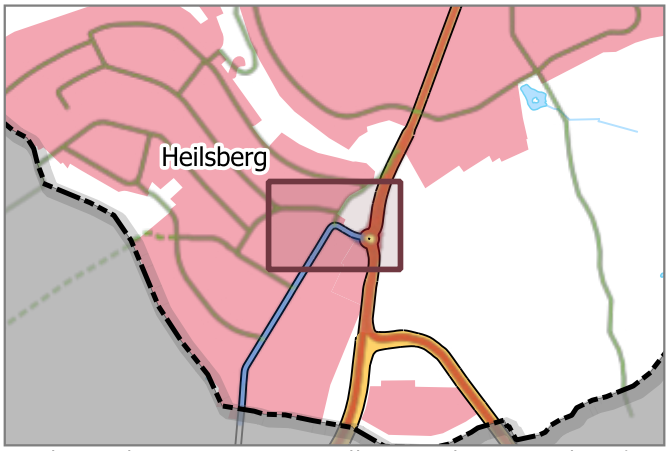
Priorität: B Kostenrahmen: Komplex Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

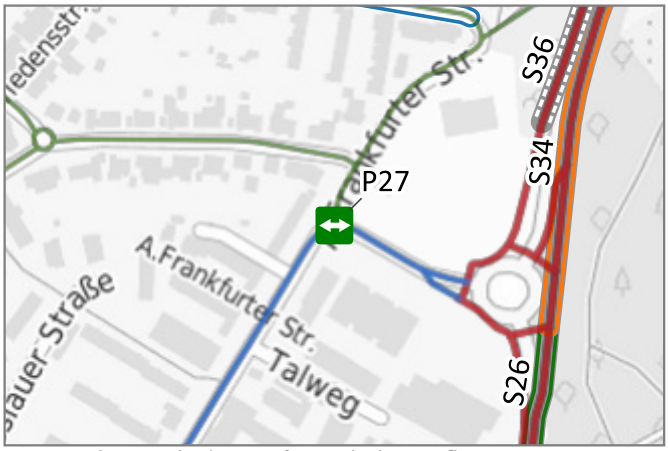
Begründung: Durch die Optimierung des Knotenpunktes wird ein sicheres und zügiges Vorankommen gewährleistet.

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

Verbindung:	Bad Vilbel (Heilsberg) - Frankfurt	Maßnahme Nr.:	**P27**
		Maßnahmentyp:	**Überquerungsstelle sichern**
Kommune:	Stadt Bad Vilbel		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	QHA_02
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	DTV:	k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Alte Frankfurter Straße
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kommune

Lage:





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

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

Fotos:

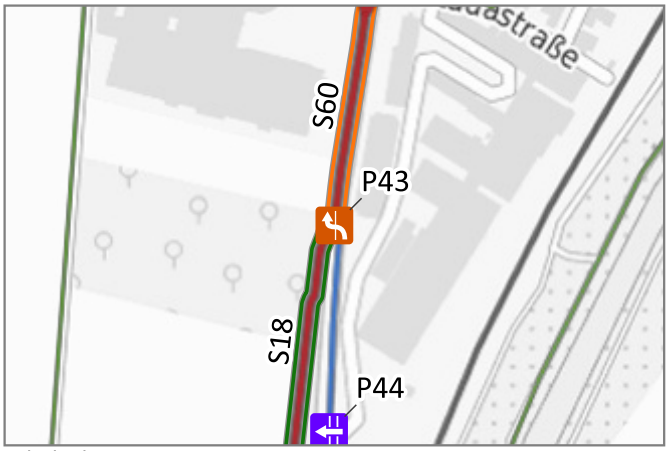
Priorität:	B	Kostenrahmen:	< 10.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	< 10.000€

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

Sonstiges: -

Verbindung:	Dortelweil - Stadtmitte	Maßnahme Nr.:	**P43**
		Maßnahmentyp:	**Übergang Fahrbahn - Radweg verbessern**
Kommune:	Stadt Bad Vilbel		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	UFR_02 / UFR_03 / UFR_05
Schulverbindung:	Ja	DTV:	k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Friedberger Straße
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kommune

Lage:



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

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

Fotos:

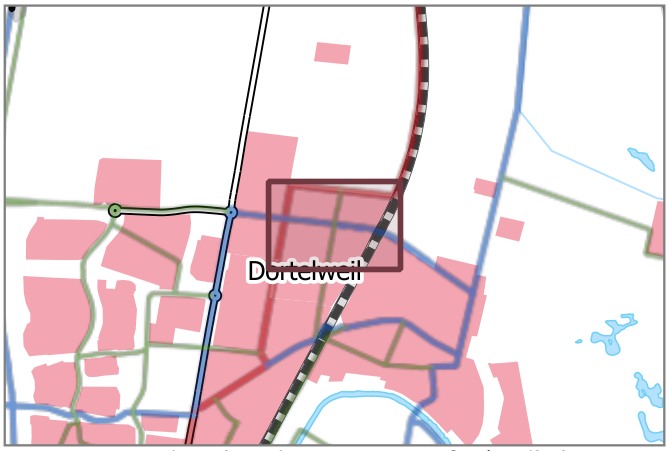
Priorität: A Kostenrahmen: 185.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

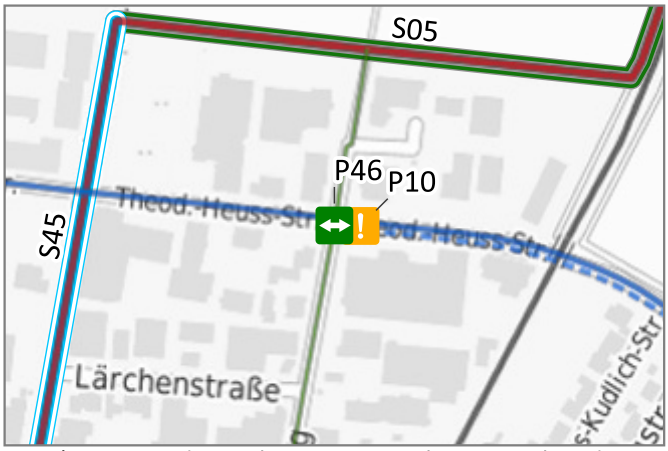
Begründung: Die Aufmerksamkeit für den (querenden) Radverkehr wird erhöht. Radfahrende können sich auf den Übergang Fahrbahn-Radweg konzentrieren.
(Die Ortseingangswirkung wird durch bauliche Übergänge verstärkt und die Kfz-Geschwindigkeit reduziert.)

Sonstiges: -

Verbindung:	Dortelweil (S-Bahn-Haltestelle) - Europäische Schule	Maßnahme Nr.:	**P46**
		Maßnahmentyp:	**Überquerungsstelle sichern**
Kommune:	Stadt Bad Vilbel		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	QHA_18
Schulverbindung:	Nein	DTV:	k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Theodor-Heuss-Straße
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kommune

Lage:





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

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

Fotos:

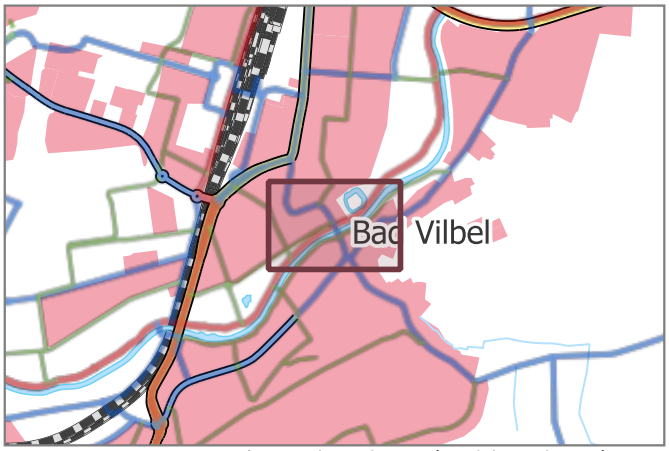
Priorität:	D	Kostenrahmen:	10.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend

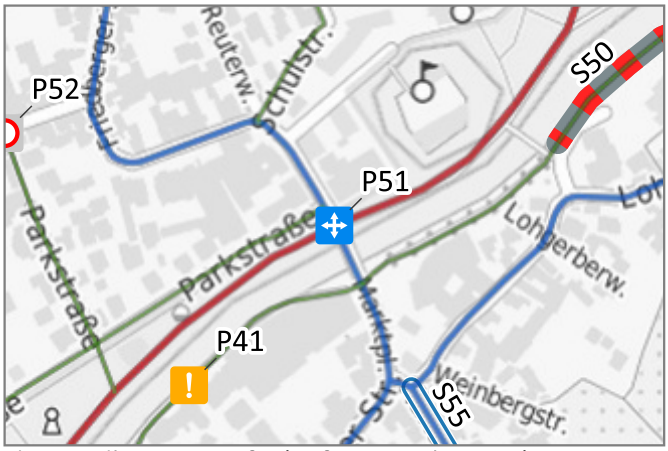
Begründung: Es handelt sich um eine (Schul-)Verbindung des Fußverkehrs. Zufußgehende müssen an dieser Querungsstelle mit höheren Zeitverlusten rechnen, da sie eine längere Querungsstrecke zurücklegen.

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

Verbindung:	Bad Vilbel (Südbahnhof) - Dortelweil (Niddaradweg)	Maßnahme Nr.:	**P51**
		Maßnahmentyp:	**Knotenpunkt optimieren**
Kommune:	Stadt Bad Vilbel		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	QHA_12
Schulverbindung:	Ja	DTV:	k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Friedberger Straße
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kommune

Lage:





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

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

Fotos:

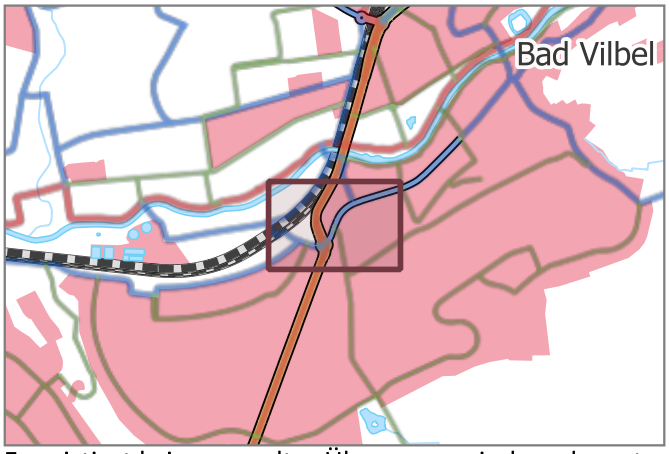
Priorität:	A	Kostenrahmen:	Komplex	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	k.A.

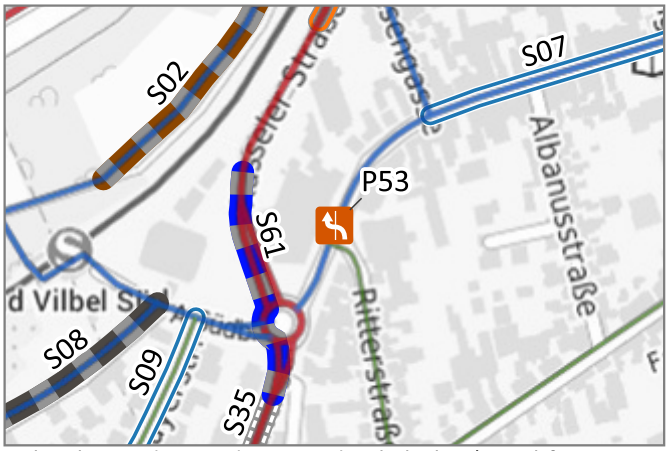
Begründung: Die Optimierung der betrachteten Stelle ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn und reduziert Reisezeitverluste. Es besteht ausgeprägter Überquerungsbedarf.

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

Verbindung:	Heilsberg - Stadtmitte (Altstadt)	Maßnahme Nr.:	**P53**
		Maßnahmentyp:	**Übergang Fahrbahn - Radweg verbessern**
Kommune:	Stadt Bad Vilbel		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	DTV:	k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Frankfurter Straße
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kommune

Lage:





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

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

Fotos:

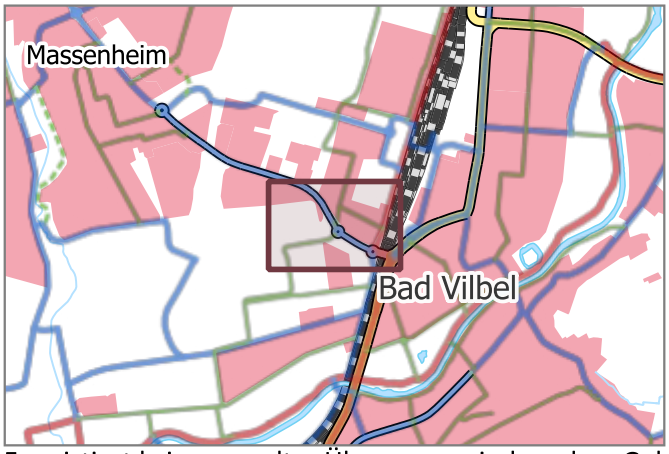
Priorität:	B	Kostenrahmen:	< 10.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	< 10.000€

Begründung: Die Fahrbeziehung wurde bei der Planung nicht berücksichtigt und ist nicht ohne regelwidriges Verhalten von Radfahrenden nutzbar.

Sonstiges: -

Verbindung:	Massenheim - Stadtmitte	Maßnahme Nr.:	P54
		Maßnahmentyp:	Übergang Fahrbahn - Radweg verbessern
Kommune:	Stadt Bad Vilbel		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	UFR_01
Schulverbindung:	Ja	DTV:	k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Homburger Straße
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kommune

Lage:



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

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

Fotos:

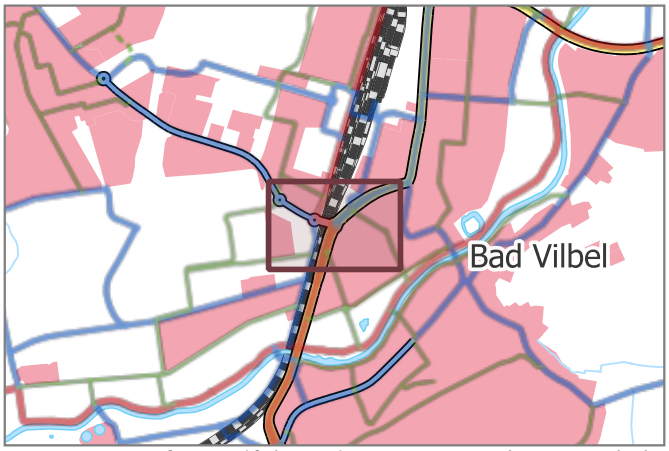
Priorität:	A	Kostenrahmen:	10.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut

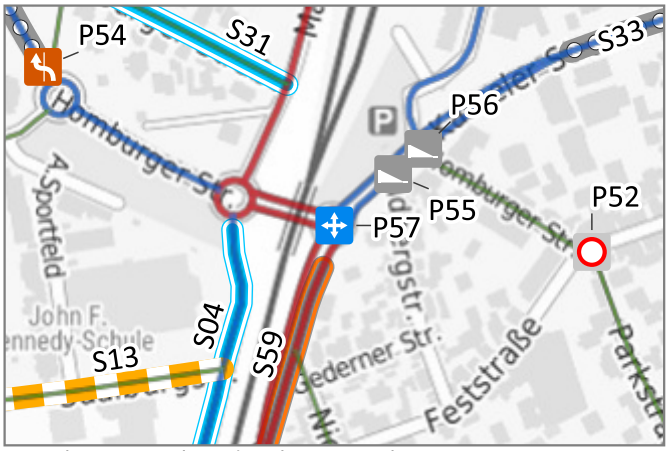
Begründung: Die Aufmerksamkeit für den Radverkehr wird erhöht. Radfahrende können sich auf den Übergang Fahrbahn-Radweg konzentrieren.

Sonstiges: -

Verbindung:	Dortelweil - Massenheim - Stadtmitte	Maßnahme Nr.:	**P57**
		Maßnahmentyp:	**Knotenpunkt optimieren**
Kommune:	Stadt Bad Vilbel		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	SON_05 / SON_07
Schulverbindung:	Ja	DTV:	k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Kasseler Str.
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kommune

Lage:





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

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

Fotos:

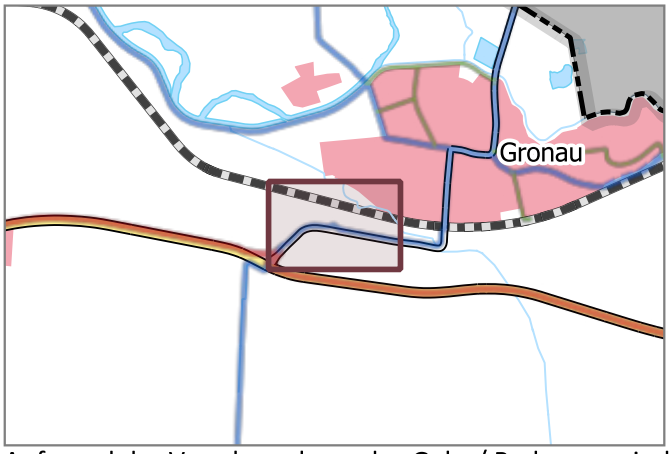
Priorität: A Kostenrahmen: Komplex Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

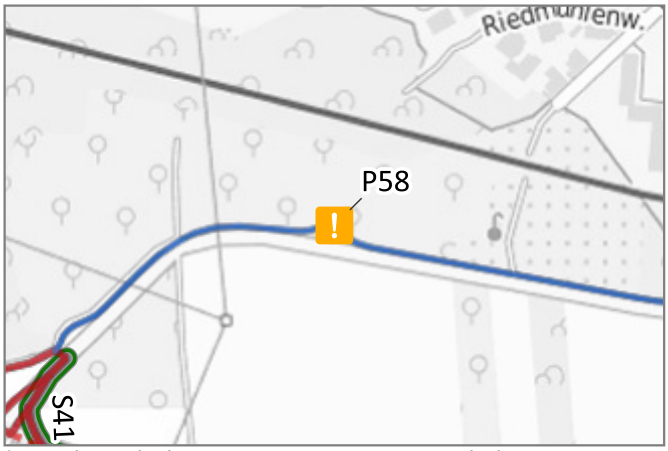
Begründung: Ein Innenring vermeidet Überholvorgänge innerhalb des Kreisverkehres und trägt zur Sicherheit des Radverkehrs bei. Durch die verstärkte Auslenkung der Kfz-Fahrlinien wird zudem eine Verkehrsberuhigung erreicht. Aufgrund des naheliegenden Schulzentrums sollte eine möglichst sichere Verkehrsführung für den (Fuß- und) Radverkehrs geschaffen werden

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

Verbindung:	Stadtmitte - Gronau	Maßnahme Nr.:	P58
		Maßnahmentyp:	Sonstiges
Kommune:	Stadt Bad Vilbel		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	DTV:	k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	K 247 (gem. Geh-/Radweg)
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kreis

Lage:





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

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

Fotos:

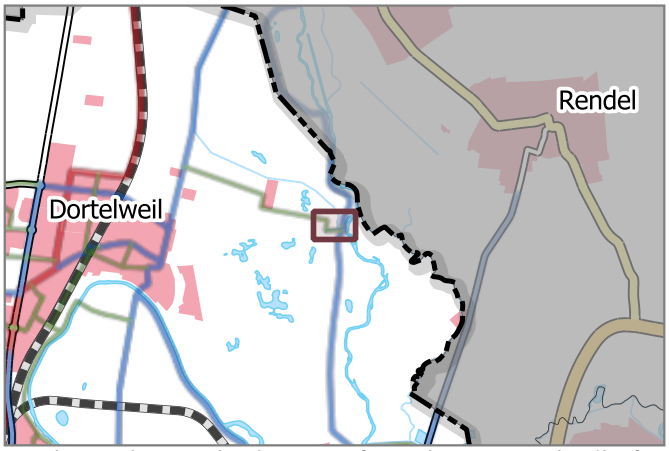
Priorität: C Kostenrahmen: Komplex Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

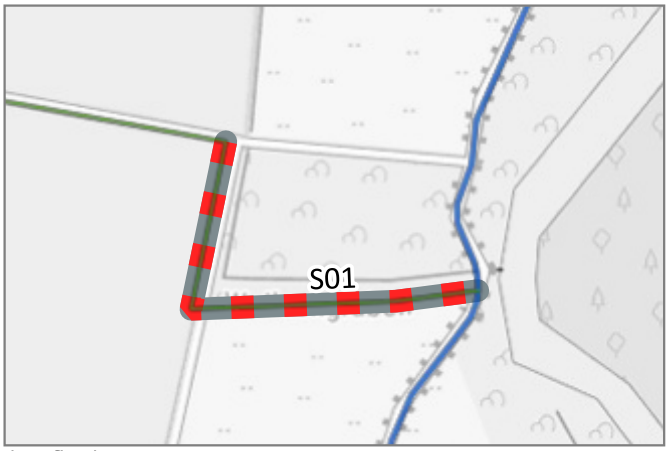
Begründung: Eingeschränkte Sichtverhältnisse können insbesondere im Begegnungsverkehr zu einem hohen Konfliktpotenzial führen.

Sonstiges: -

Verbindung:	Dortelweil - Gronau	Maßnahme Nr.:	**S01**
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	**Schadhafte Oberfläche sanieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	NRW_01_BW
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 190 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Weilachgraben
Schutzgebiet(e):	LSG, VSG	Baulast:	Kommune

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

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

Fotos:

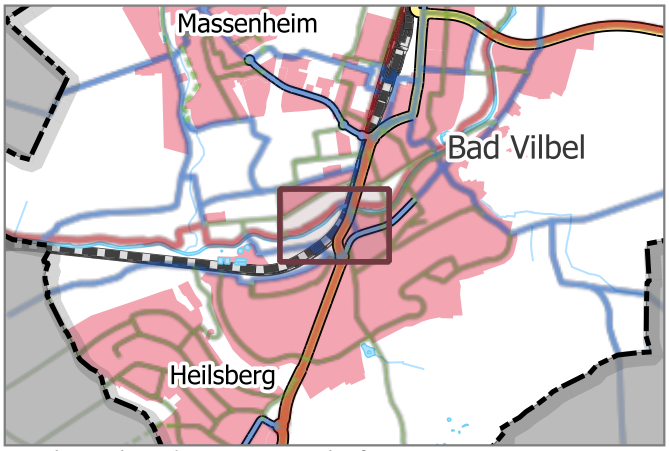
Priorität: D Kostenrahmen: 40.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

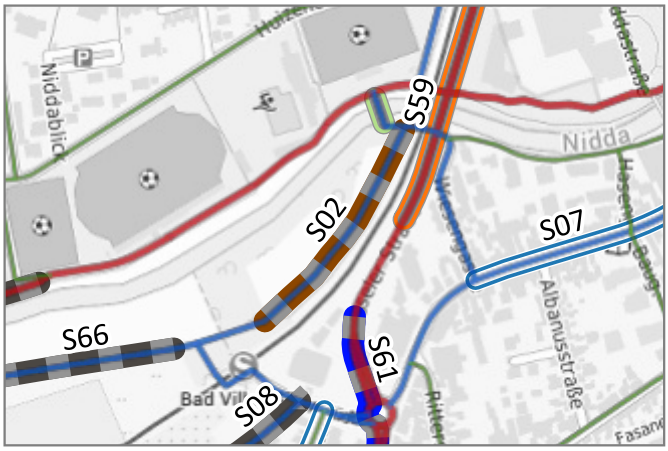
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

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

Verbindung:	Südbahnhof - Niddasteg	Maßnahme Nr.:	**S02**
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	**Unbefestigten Weg ausbauen**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	UWA_01 / NRW_01_BW
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 250 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Wiesenweg
Schutzgebiet(e):	WSG, Überschwemmungsgebiet	Baulast:	Kommune

Lage:





Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt.

Beschreibung: Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

Priorität:	B	Kostenrahmen:	213.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

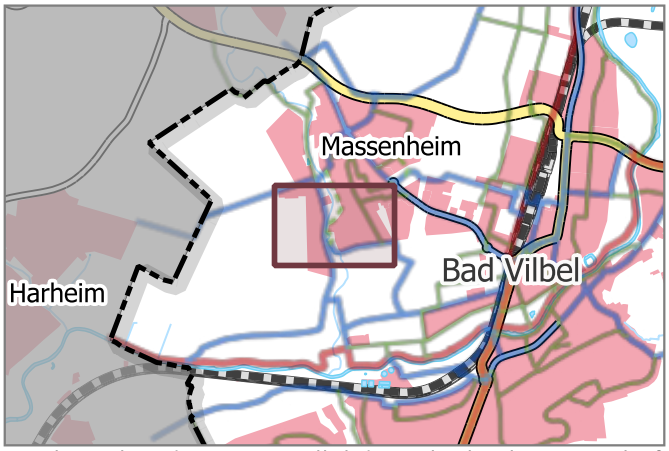
Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei bzw. nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen.

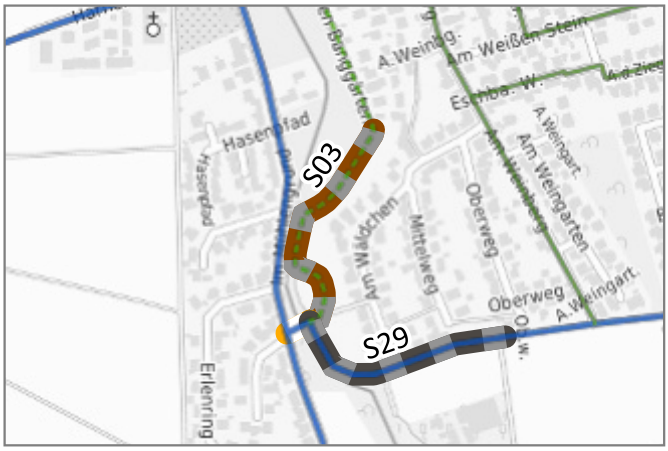
Sonstiges: Die Maßnahme befindet sich in der Umsetzung.

Verbindung:	Südbahnhof - Massenheim	Maßnahme Nr.:	S03
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	Unbefestigten Weg ausbauen
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	UWA_01 / NRW_01_BW
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 280 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Weg
Schutzgebiet(e):	Überschwemmungsgebiet	Baulast:	Kommune

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der bestehende Weg parallel des Erlenbaches ist unbefestigt.

Beschreibung: Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

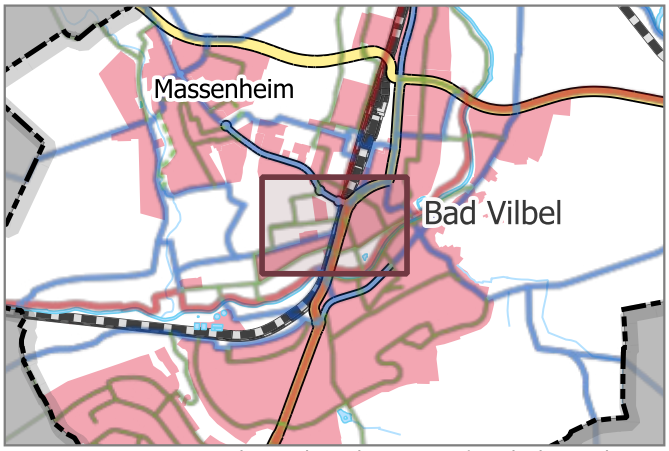
Priorität: D Kostenrahmen: 239.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

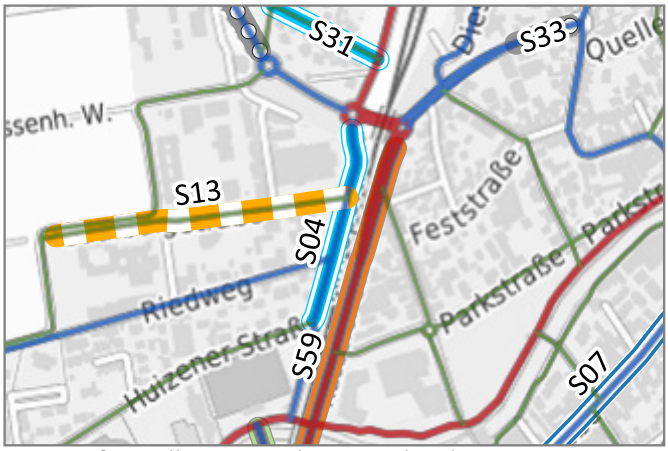
Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei bzw. nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen.

Sonstiges: Maßnahme befindet sich in der Planung.

Verbindung:	Dortelweil - Stadtmitte (Schulen) - Frankfurt	Maßnahme Nr.:	**S04**
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	**Fahrradstraße anordnen**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	FST_02
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 280 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Am Sportfeld
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kommune

Lage:





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

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

Fotos:

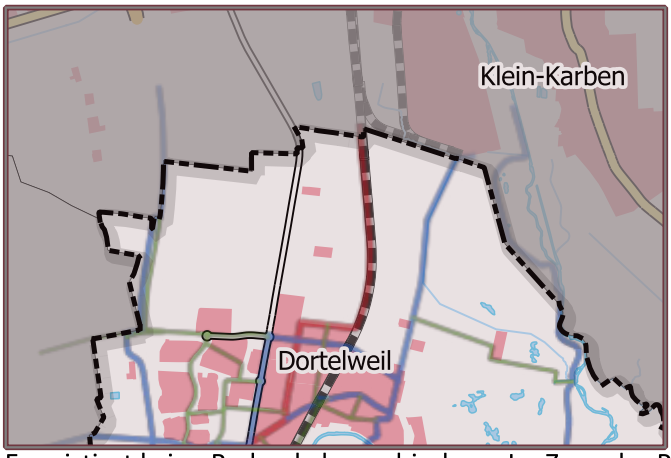
Priorität: B Kostenrahmen: 109.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

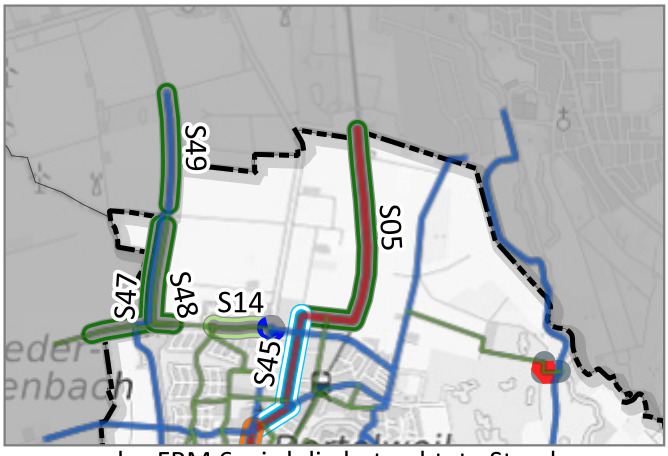
Begründung: Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort (Verkehrsberuhigung, Nebeneinanderfahren), reduzieren die Reisezeit (Aufhebung „Rechts-vor-Links“) und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Des Weiteren kennzeichnen sie für den Radverkehr besonders wichtige Routen und bündeln diesen dort.

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

Verbindung:	Karben - Dortelweil	Maßnahme Nr.:	S05
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_01_BW
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1650 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	(Teilw.) Wirtschaftsweg
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kommune / Bahn

Lage:





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

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

Fotos:

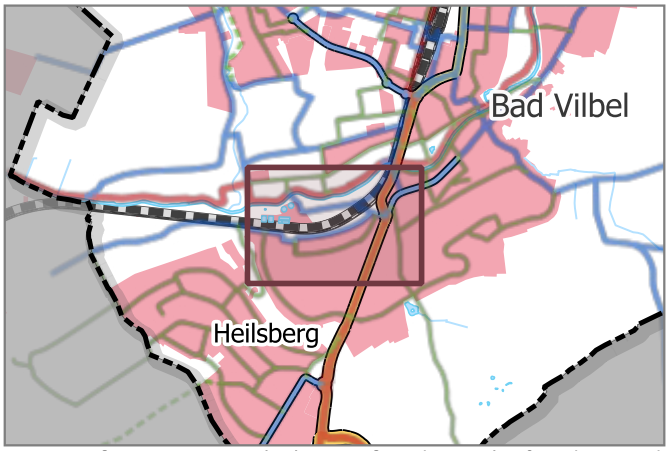
Priorität: B Kostenrahmen: 1.100.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

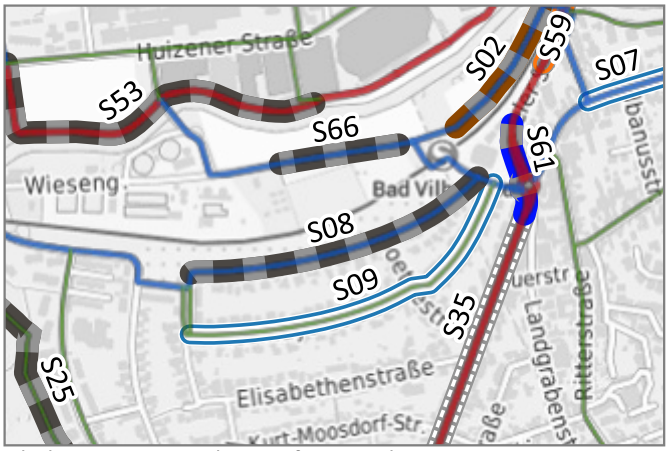
Begründung: Die Schaffung einer durchgängigen Radverkehrsverbindung entlang der Bahntrasse minimiert Reisezeitverluste und erhöht die Sicherheit, da es sich um einen selbständig geführten Radweg handelt.

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

Verbindung:	Berkersheim - Stadtmitte	Maßnahme Nr.:	**S08**
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	**Oberfläche asphaltieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	OBA_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 520 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Berkersheimer Weg
Schutzgebiet(e):	WSG	Baulast:	Kommune

Lage:





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

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

Fotos:

Priorität: C Kostenrahmen: 230.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

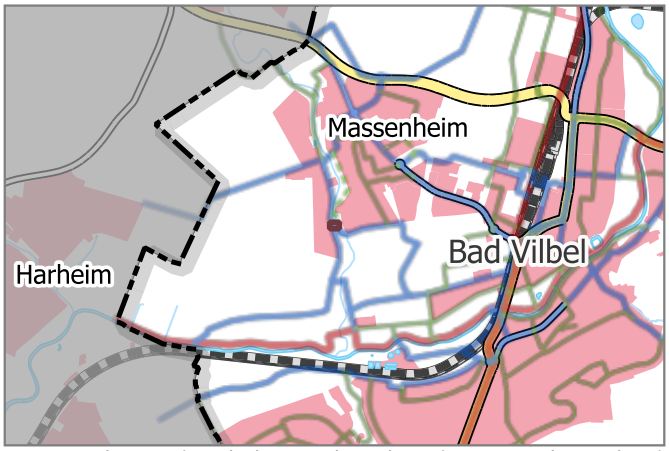
Begründung: Wassergebundene Oberflächen in schlechtem Zustand beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Zu schmale Gehwege, die für den Radverkehr freigegeben sind, erhöhen das Konfliktpotenzial zwischen den Verkehrsteilnehmenden.

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

Verbindung:	Massenheim - Heilsberg / Frankfurt Nord	Maßnahme Nr.:	S11
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	Sonstiges
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	SON_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 30 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Am Unteren Steg
Schutzgebiet(e):	Überschwemmungsgebiet	Baulast:	Kommune

DTV: k.A.

Lage:



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

Beschreibung: Neubau der Brücke und entfernen der Umlaufsperren.

Fotos:

Priorität: B Kostenrahmen: 300.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

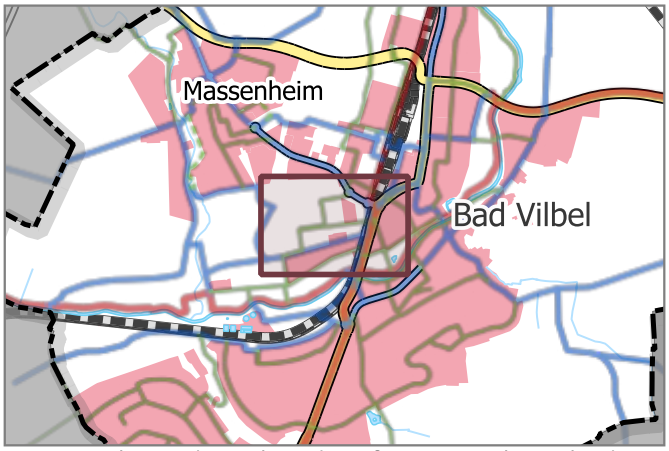
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

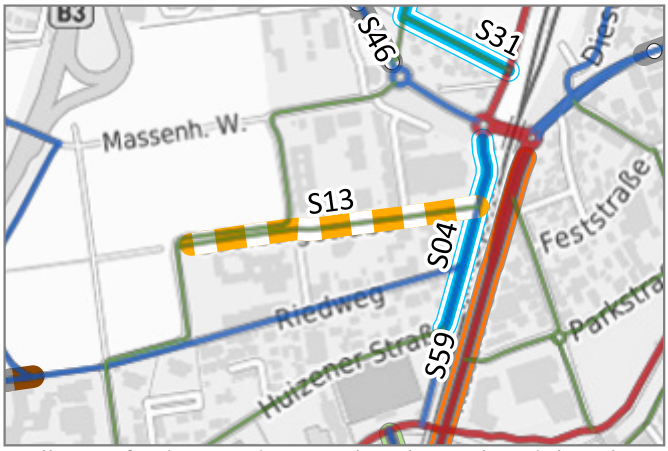
Sonstiges: Maßnahme befindet sich in der Planung.

Verbindung:	Bad Vilbel - Schulen	Maßnahme Nr.:	**S13**
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	**Sonstiges**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	FST_02
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 410 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Saalburgstraße
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kommune

DTV: k.A.

Lage:





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

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

Fotos:

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

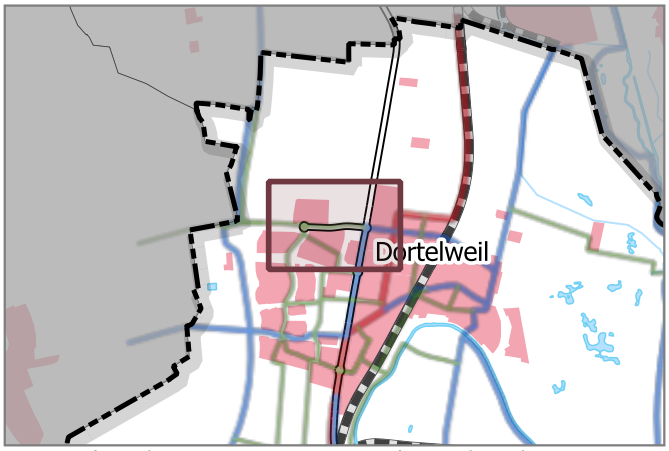
Begründung: Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort (Verkehrsberuhigung, Nebeneinanderfahren), reduzieren die Reisezeit (Aufhebung „Rechts-vor-Links“) und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Des Weiteren kennzeichnen sie für den Radverkehr besonders wichtige Routen und bündeln diesen dort.

Sonstiges: -

Verbindung:	Dortelweil - Europäische Schule	Maßnahme Nr.:	S14
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	NRW_04_BW
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 370 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Theodor-Heuss-Straße
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kommune / Privat

DTV: k.A.

Lage:



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

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

Fotos:

Priorität: B Kostenrahmen: 379.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

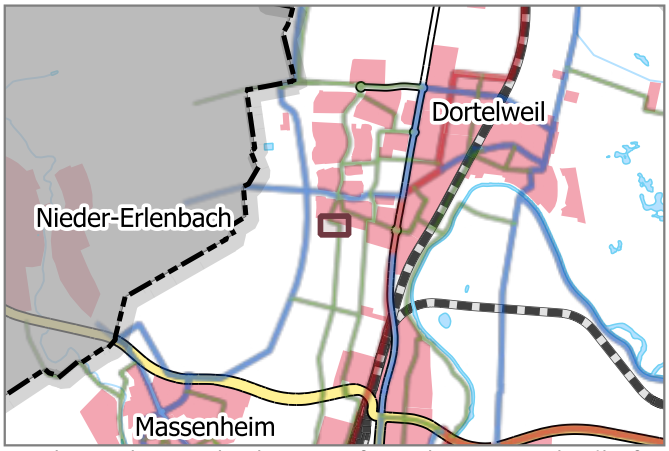
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern. Die Führung auf der Fahrbahn ist nur bedingt möglich.

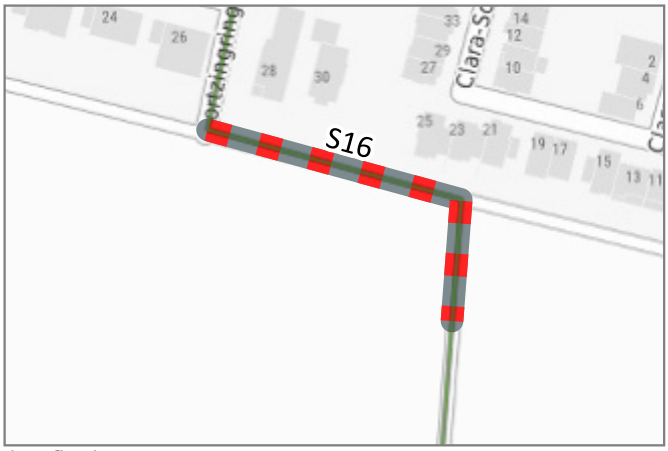
Sonstiges: Abstimmungen mit der Europäischen Schule aufgrund der Grundstücksverhältnisse notwendig. Alternativ kann die Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen für den bergab-fahrenden Radverkehr markeirt werden.

Verbindung:	Massenheim - Dortelweil	Maßnahme Nr.:	**S16**
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	**Schadhafte Oberfläche sanieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	NRW_01_BW
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 100 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Wirtschaftsweg
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kommune

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

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

Fotos:

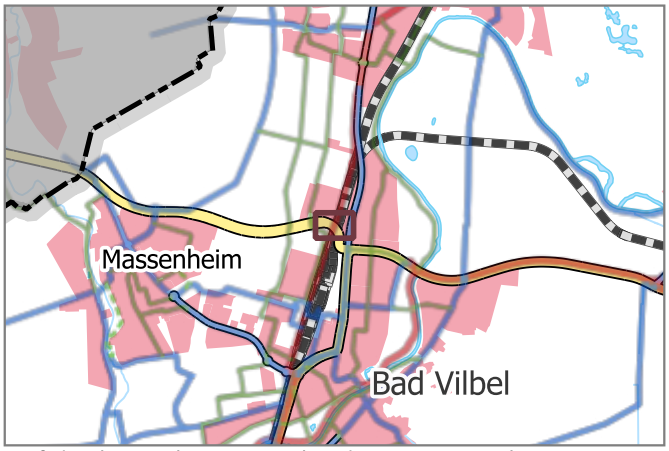
Priorität: B Kostenrahmen: 10.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

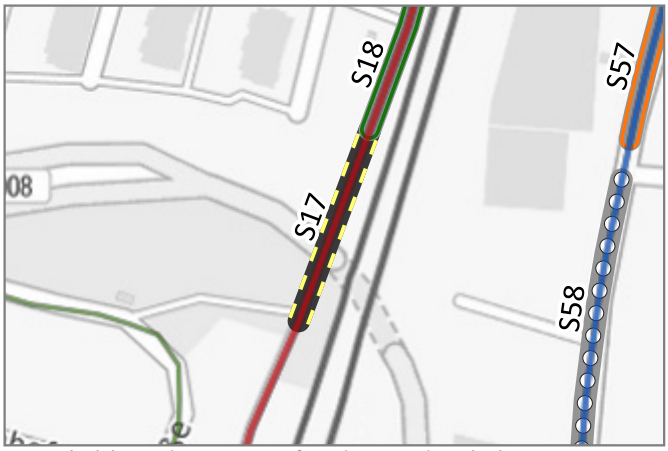
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

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

Verbindung:	FRM 6	Maßnahme Nr.:	**S17**
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	**Brücke / Unterführung**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	SON_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 80 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Keine Wegeparzelle vorhanden
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kommune

Lage:





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

Beschreibung: Neubau einer Brücke.

Fotos:

Priorität: A Kostenrahmen: 950.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

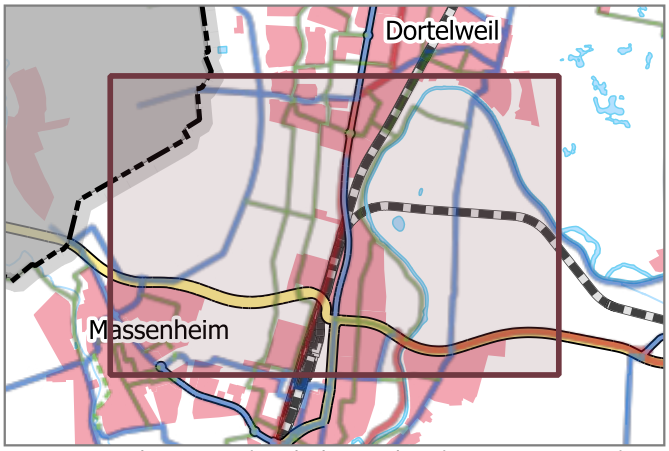
Begründung: Weite Umwege und / oder hohe Zeitverluste senken die Attraktivität der Radverkehrsverbindung zwischen Dortelweil und Bad Vilbel Stadtmitte / Frankfurt. Durch den Neubau einer Brücke kann insbesondere für den Alltagsradverkehr ein großes zusätzliches Radverkehrspotenzial erschlossen werden. Aufgrund der selbständigen Führung wird die Verkehrssicherheit deutlich gesteigert.

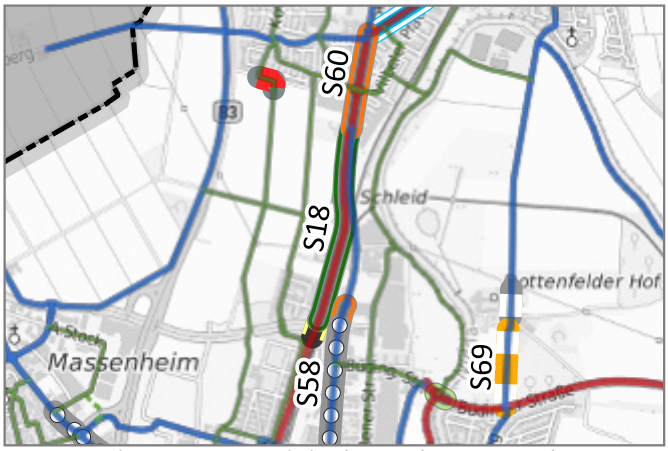
Sonstiges: Maßnahme befindet sich in der Planung. Der Abschnitt ist Bestandteil der Raddirektverbindung FRM 6. Weitere informationen auf der Internetseite des Regionalverband FrankfurtRheinMain.

Verbindung:	FRM 6	Maßnahme Nr.:	S18
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_01_BW
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 850 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Weg
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kommune

DTV: k.A.

Lage:





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

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

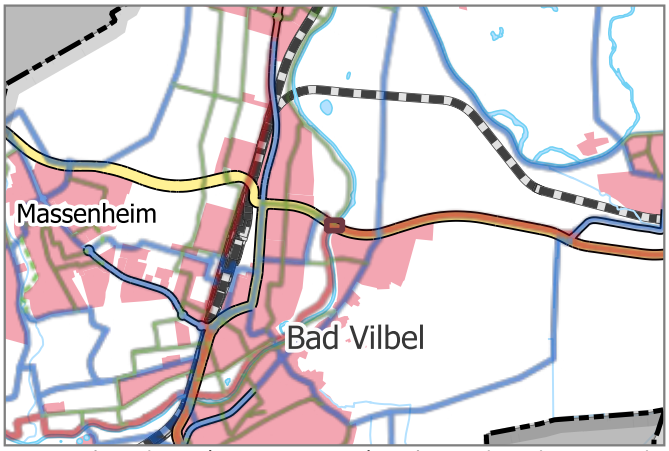
Priorität: A Kostenrahmen: 275.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

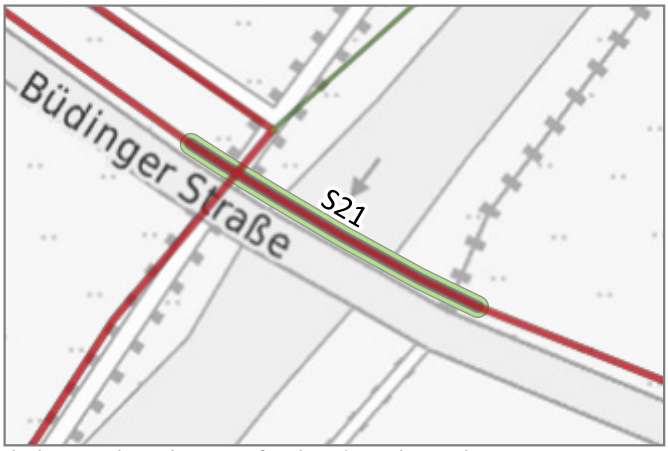
Begründung: Die Schaffung einer durchgängigen Radverkehrsverbindung entlang der Bahntrasse minimiert Reisezeitverluste und erhöht die Sicherheit, da es sich um einen selbständig geführten Radweg handelt.

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

Verbindung:	Stadtmitte - Gronau	Maßnahme Nr.:	**S21**
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	**Bestehenden Weg verbreitern**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	SON_01 / NRW_01_BW
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 50 Meter DTV: 15604 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Büdinger Straße (L 3008)
Schutzgebiet(e):	LSG, WSG, Überschwemmungsgebiet	Baulast:	Land

Lage:





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

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

Fotos:

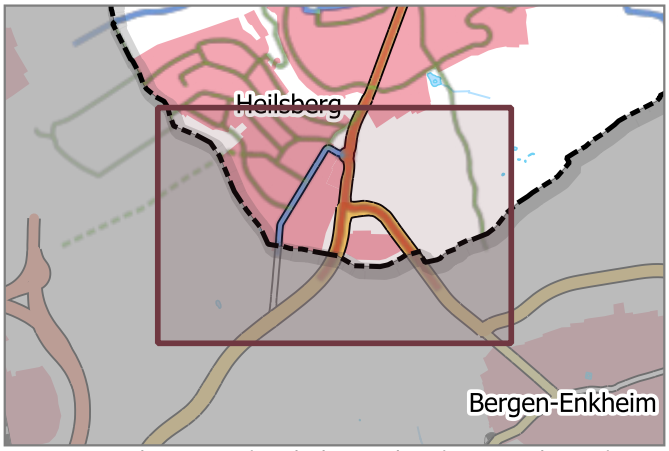
Priorität: A Kostenrahmen: Komplex Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

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

Sonstiges: -

Verbindung:	Bad Vilbel - Frankfurt	Maßnahme Nr.:	S22
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	Stadt Frankfurt		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_01_BW
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 680 Meter DTV: 26579 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	B 521
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Bund

Lage:



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

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

Fotos:

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

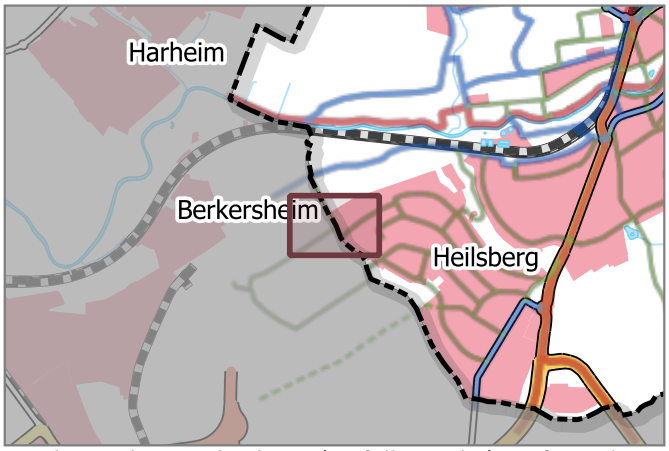
Begründung: Die Schaffung einer durchgängigen Radverkehrsverbindung entlang der B 521 ermöglich eine direkte Anbindung zwischen Bad Vilbel und Frankfurt. Radfahrende nutzen die Verbindung bereits und fahren auf dem Seitenstreifen. Durch die hohen gefahrenen Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ist sie jedoch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

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

Verbindung:	Heilsberg - Berkersheim	Maßnahme Nr.:	**S23**
Kommune 1:	Stadt Frankfurt	Maßnahmentyp:	**Oberfläche asphaltieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	UWA_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 180 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Wirtschaftsweg
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kommune

DTV: k.A.

Lage:



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

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

Priorität: C Kostenrahmen: 187.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

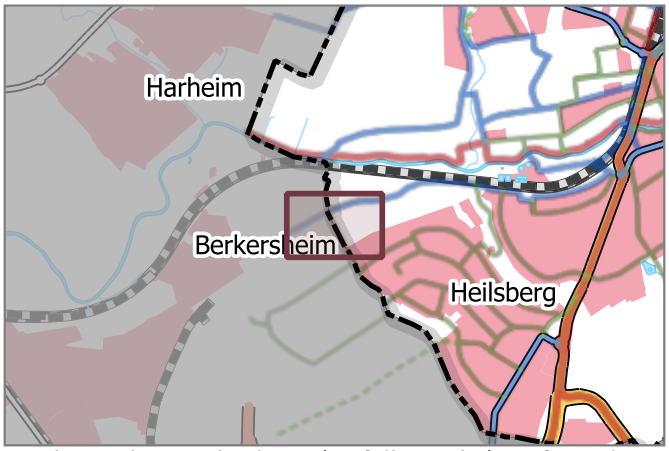
Begründung: Wassergebundene Oberflächen beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der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

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

Verbindung:	Heilsberg - Berkersheim	Maßnahme Nr.:	**S24**
Kommune 1:	Stadt Frankfurt	Maßnahmentyp:	**Schadhafte Oberfläche sanieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	UWA_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 200 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Wirtschaftsweg
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kommune

DTV: k.A.

Lage:



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

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

Fotos:

Priorität: C Kostenrahmen: 24.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

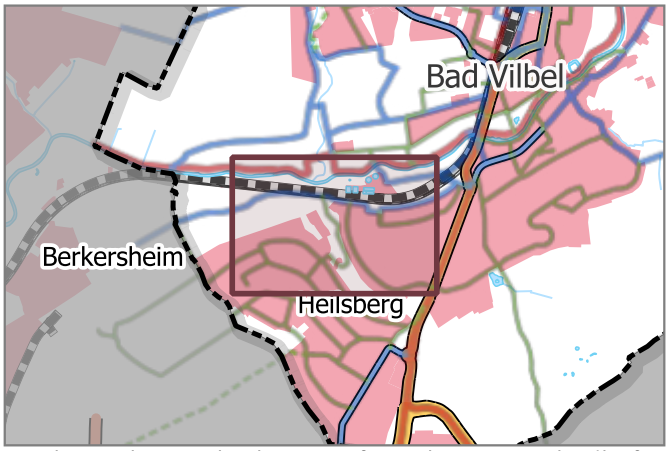
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

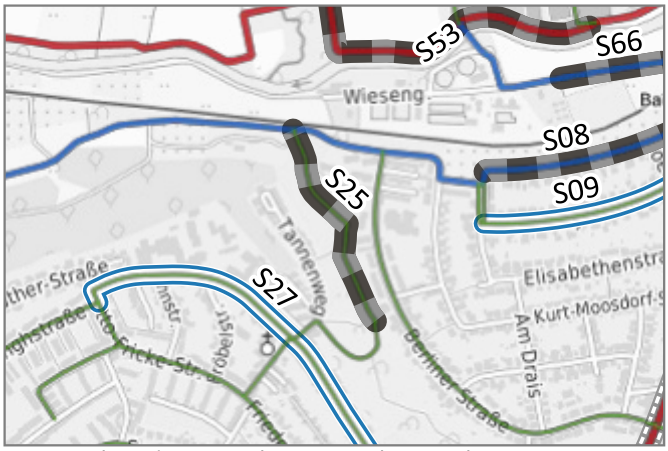
Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden.

Verbindung:	Heilsberg - Südbahnhof	Maßnahme Nr.:	**S25**
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	**Oberfläche asphaltieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	UWA_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 430 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Weg
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kommune

DTV: k.A.

Lage:





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

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

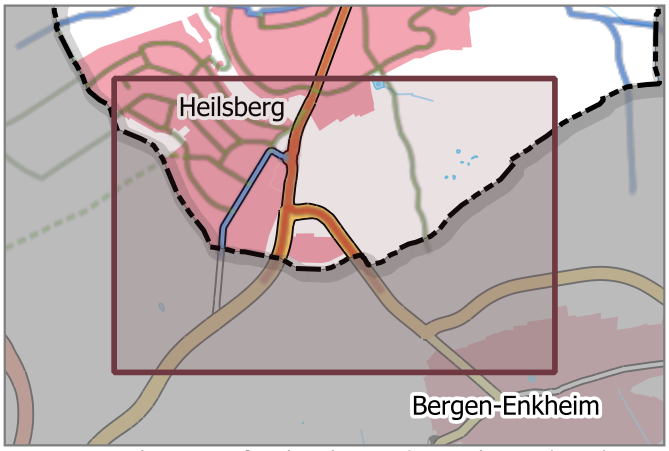
Priorität:	C	Kostenrahmen:	256.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend

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

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

Verbindung:	Bad Vilbel - Frankfurt	Maßnahme Nr.:	S26
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	Stadt Frankfurt		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_01 / NRW_01_BW
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1120 Meter DTV: 24901 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	B 521
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Bund

Lage:



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

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

Fotos:

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

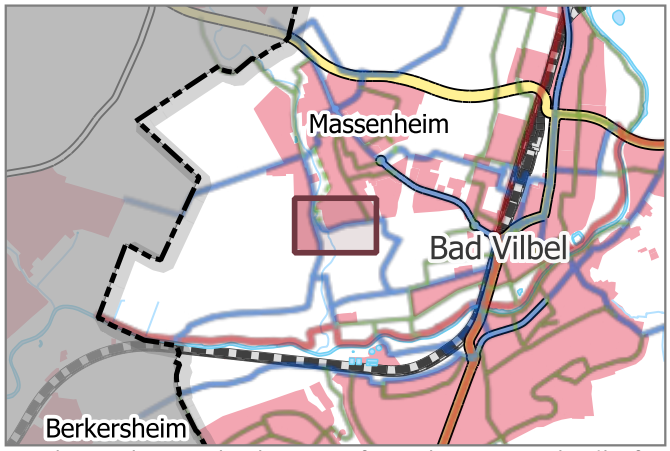
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung sowie des Schwerlastverkehrs (903 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

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

Verbindung:	Südbahnhof - Massenheim	Maßnahme Nr.:	S29
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 270 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Weg
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kommune

DTV: k.A.

Lage:



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

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

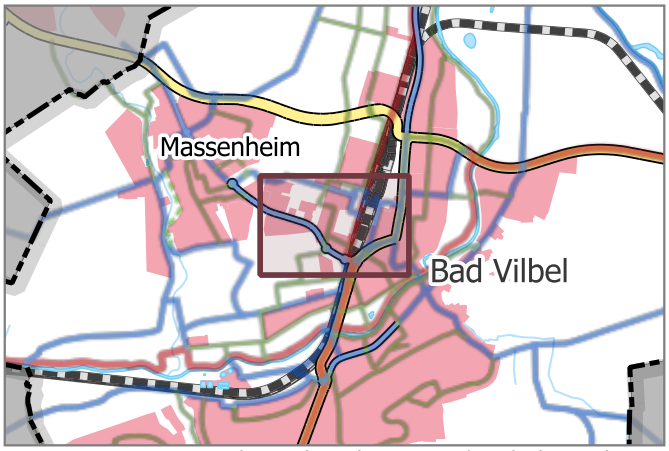
Priorität: D Kostenrahmen: 228.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

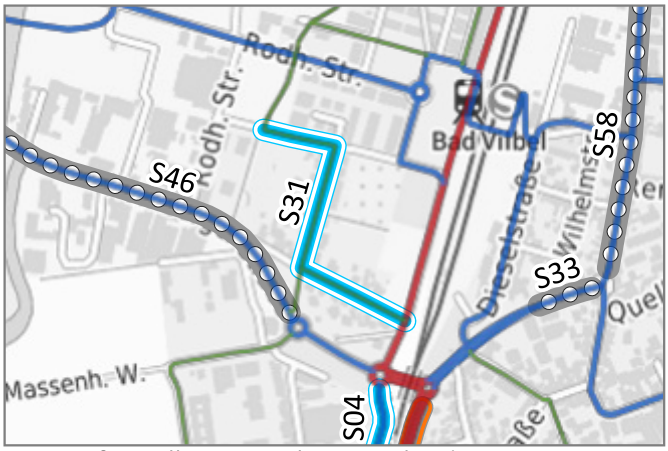
Begründung: Gepflasterte Oberflächen in schlechtem Zustand beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. (Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und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

Sonstiges: Maßnahme befindet sich in der Planung. Nicht für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegebene Radwege können kostengünstiger gebaut werden, da geringere Breiten und ein anderer Unterbau erforderlich sind.

Verbindung:	Stadtmitte - Massenheim	Maßnahme Nr.:	**S31**
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	**Fahrradstraße anordnen**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	FST_02
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 460 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Homburger Str. / Petterweiler Str.
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kommune

Lage:





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

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

Fotos:

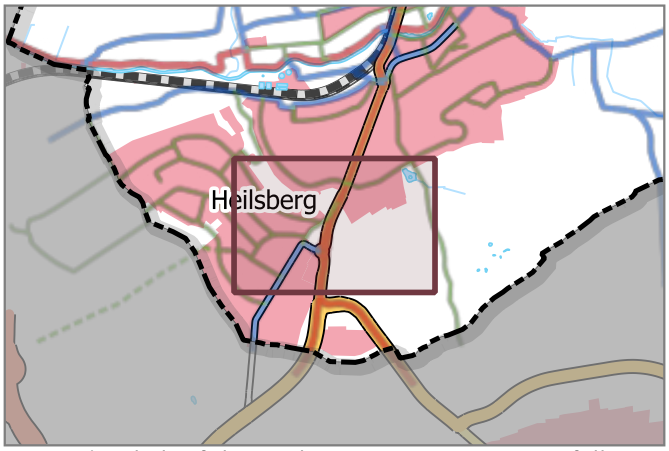
Priorität: C Kostenrahmen: 176.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

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

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

Verbindung:	Bad Vilbel - Frankfurt	Maßnahme Nr.:	S34
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	Neuordnung Straßenraum
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 390 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Frankfurter Straße
Schutzgebiet(e):	WSG	Baulast:	Kommune

Lage:



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

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

Fotos:

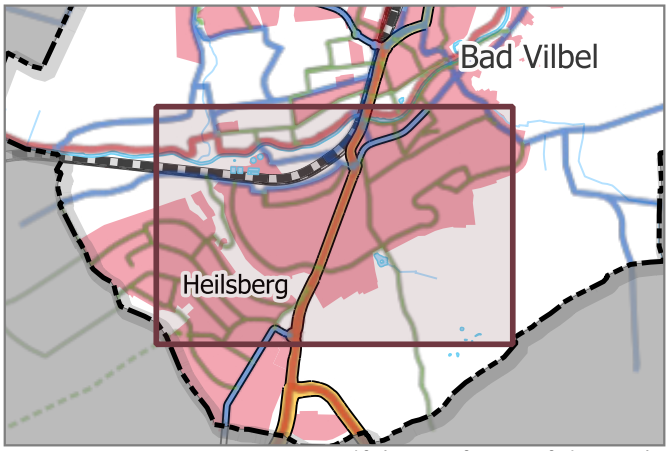
Priorität: A Kostenrahmen: Komplex Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

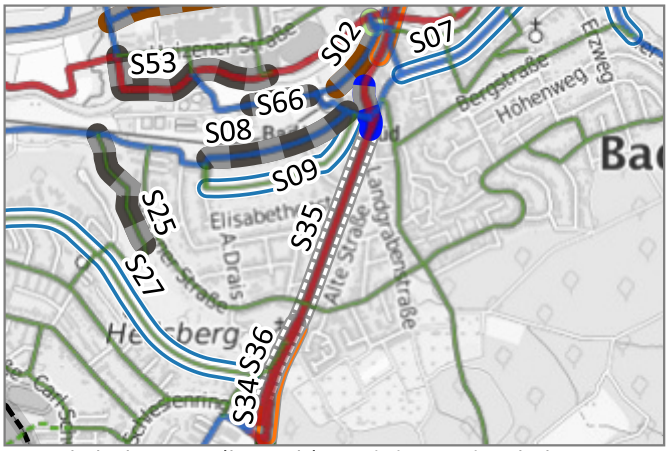
Begründung: Die Führung des Radverkehrs ist nur bedingt verträglich. Insbesondere hohe Geschwindigkeiten des Radverkehrs sind durch die vorhandene Gefällestrecke zu berücksichtigen.

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

Verbindung:	Bad Vilbel - Frankfurt	Maßnahme Nr.:	S35
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	Radverkehrsanlage markieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	RVM_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 700 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Frankfurter Straße
Schutzgebiet(e):	WSG	Baulast:	Kommune

Lage:





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

Beschreibung: Ergänzung eines Radfahrstreifens auf der östlichen Fahrbahnseite

Fotos:

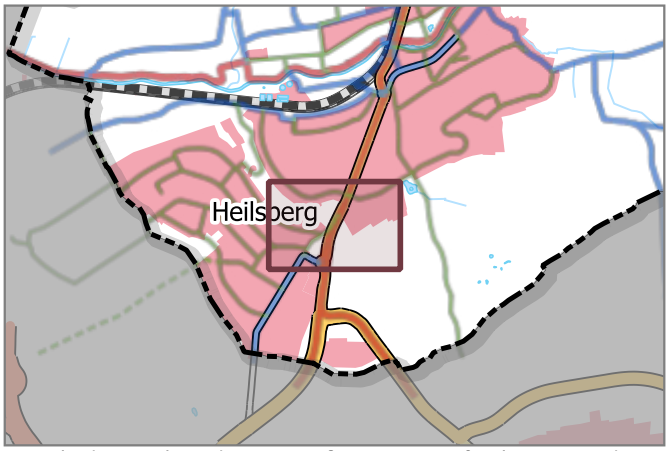
Priorität: A Kostenrahmen: 62.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

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

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

Verbindung:	Bad Vilbel - Frankfurt	Maßnahme Nr.:	**S36**
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	**Radverkehrsanlage markieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	RVM_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 270 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Frankfurter Straße
Schutzgebiet(e):	WSG	Baulast:	Kommune

Lage:



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

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

Fotos:

Priorität: A Kostenrahmen: 20.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

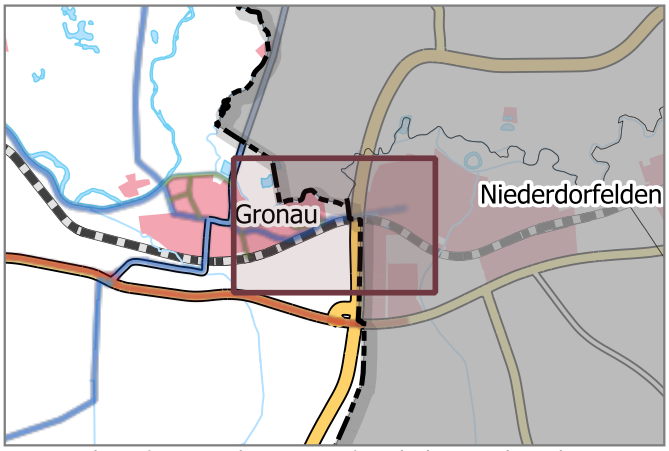
Begründung: Insbesondere durch die hohen Kfz-Verkehrsmengen, die Steigungsstrecke und den ruhenden Verkehr ist die Führung des Radverkehrs nur bedingt verträglich.

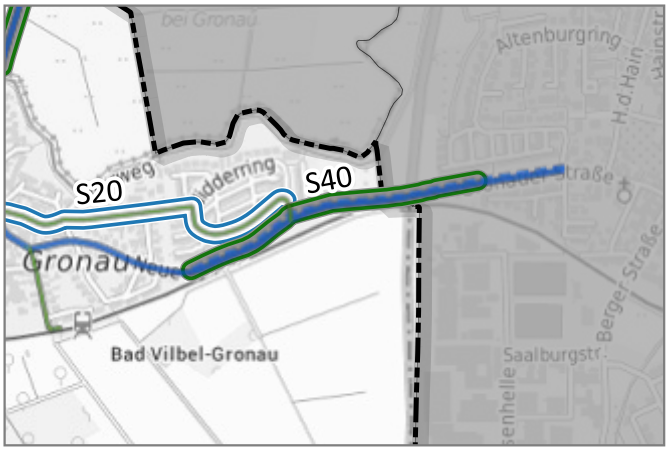
Sonstiges: Der Abschnitt ist Bestandteil der Raddirektverbindung FRM 6. Weitere informationen auf der Internetseite des Regionalverband FrankfurtRheinMain.

Verbindung:	Gronau - Niederdorfelden	Maßnahme Nr.:	**S40**
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	**Wegeneubau**
Kommune 2:	Niederdorfelden		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 600 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Neue Straße (straßenbegl. Gehweg)
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kommune

DTV: k.A.

Lage:





Situation: Der vorhandene Gehweg ist deutlich zu schmal.

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

Fotos:

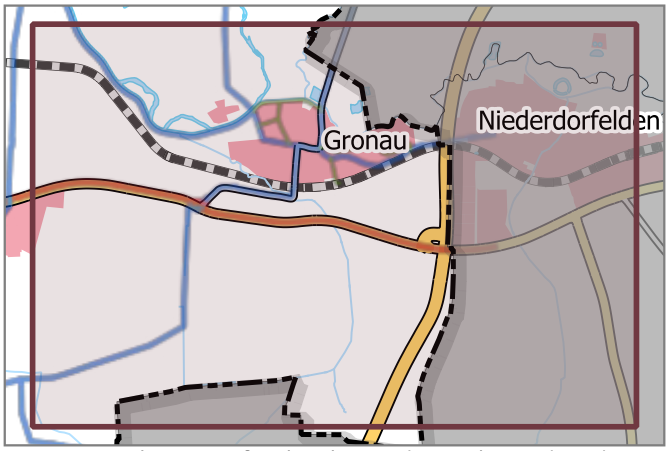
Priorität: C Kostenrahmen: 485.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

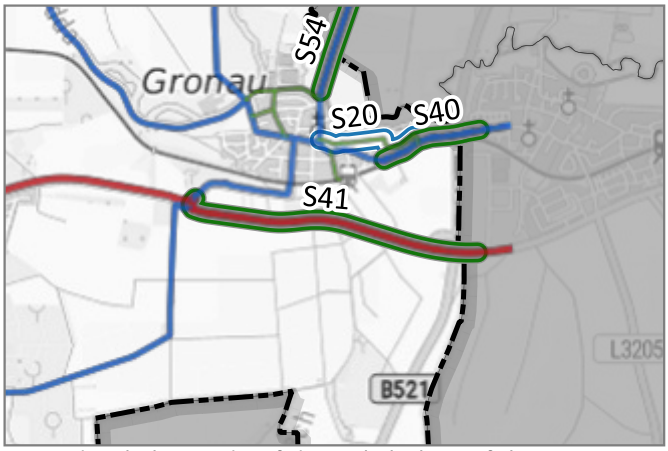
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern. Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist für sichere Radfahrende geeignet.

Sonstiges: Die Maßnahme ist bei einer zukünftigen Sanierung der Neue Str. zu berücksichtigen. Im Bereich der Brücke soll eine Fahrbahnverengung zu Gunsten der Einrichtung des straßenbegleitenden Radweges geprüft werden.

Verbindung:	Stadtmitte - Niederdorfelden	Maßnahme Nr.:	S41
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	Niederdorfelden		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 1770 Meter DTV: 15604 Kfz/24h
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	L 3008
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Land

Lage:





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

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

Fotos:

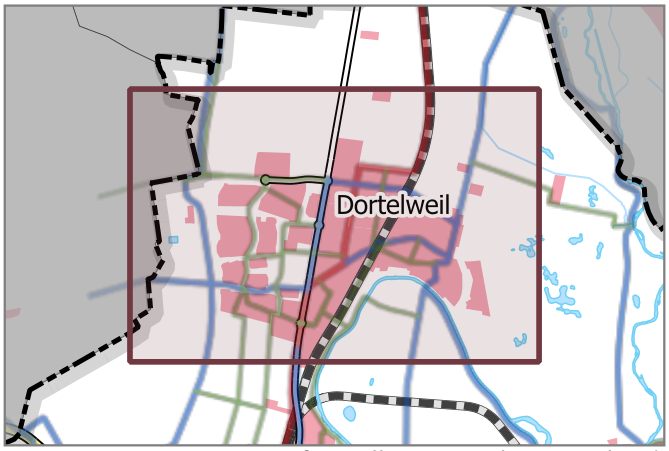
Priorität: B Kostenrahmen: 1.274.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

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

Sonstiges: Die Maßnahme wird derzeit durch Hessen Mobil geplant.

Verbindung:	Karben - Dortelweil	Maßnahme Nr.:	**S45**
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	**Fahrradstraße anordnen**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	FST_02
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 910 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Kreisstr. / Eibenstr.
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kommune

Lage:



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

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

Fotos:

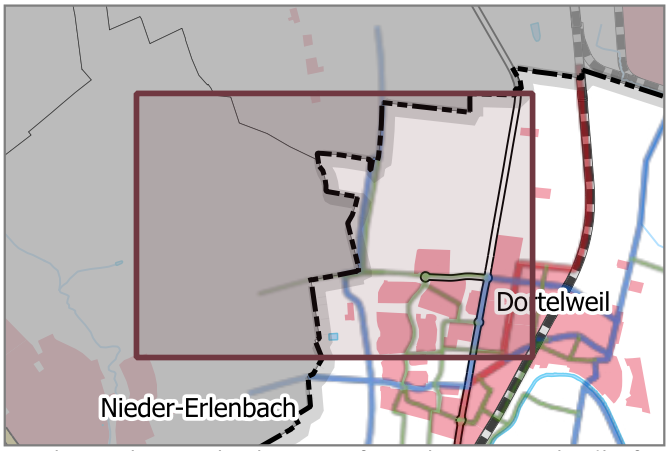
Priorität: C Kostenrahmen: 341.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

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

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

Verbindung:	Karben Kloppenheim - Dortelweil	Maßnahme Nr.:	**S47**
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	**Wegeneubau**
Kommune 2:	Stadt Frankfurt		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1050 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Wirtschaftsweg
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kommune / Bund

Lage:



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

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

Priorität: C Kostenrahmen: 896.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

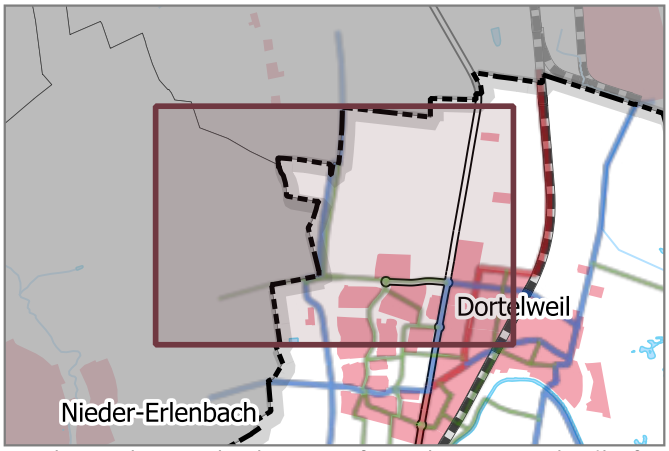
Begründung: Wassergebundene Oberflächen beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der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

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

Verbindung:	Karben Kloppenheim - Dortelweil	Maßnahme Nr.:	S48
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	NRW_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 780 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Wirtschaftsweg
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kommune / Bund

DTV: k.A.

Lage:



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

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

Priorität: D Kostenrahmen: 664.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

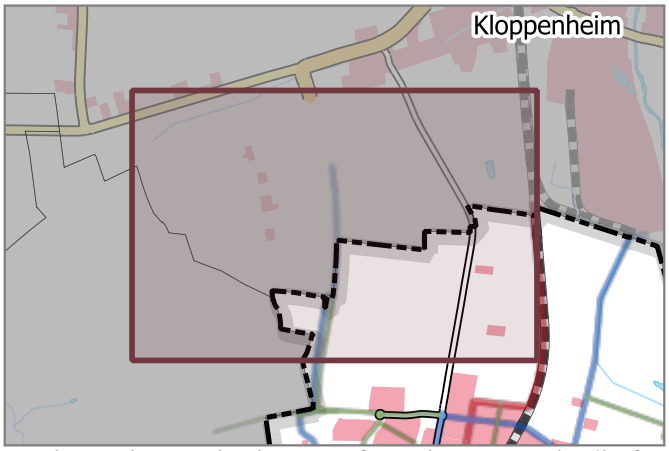
Begründung: Wassergebundene Oberflächen beeinträchtigen die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der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

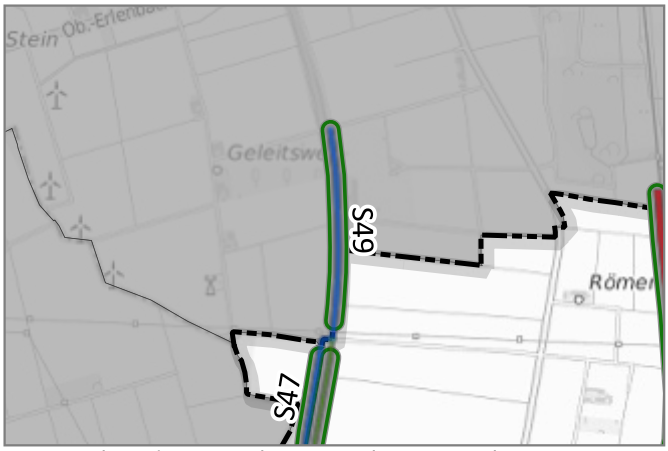
Sonstiges: Maßnahmenvorschlag soll im Zuge der Planungen zum Ausbau der B 3 berücksichtigt werden.

Verbindung:	Karben Kloppenheim - Dortelweil	Maßnahme Nr.:	S49
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	Karben		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 750 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Wirtschaftsweg
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kommune / Bund

DTV: k.A.

Lage:





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

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

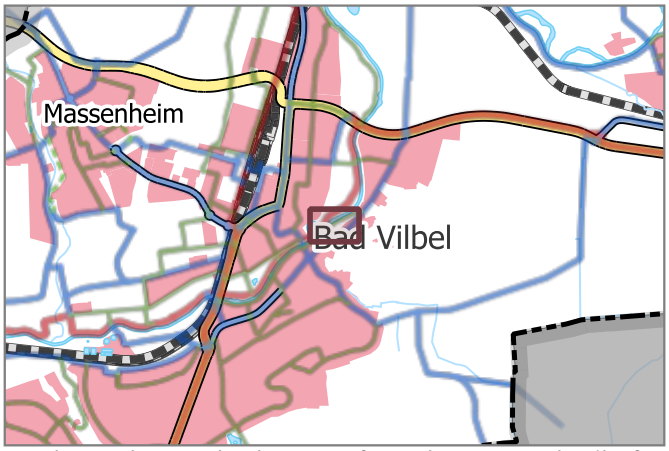
Priorität: C Kostenrahmen: 247.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

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

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

Verbindung:	Niddauferradweg	Maßnahme Nr.:	S50
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	NRW_01_BW
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 150 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Niddauferradweg
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kommune

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

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

Fotos:

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

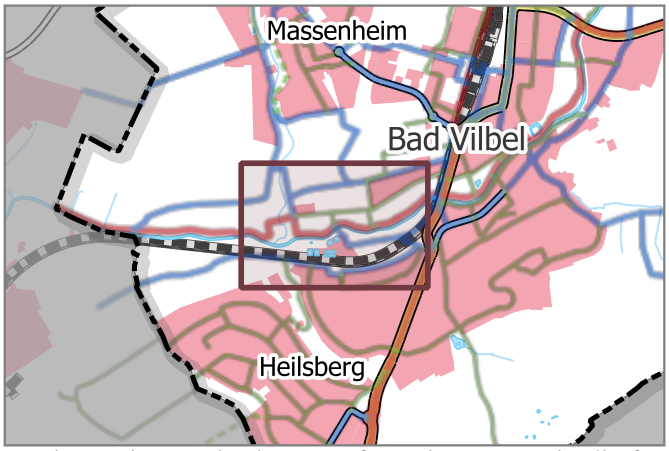
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

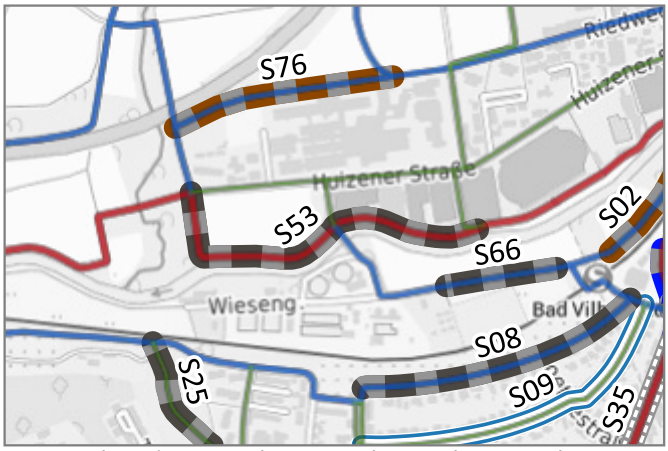
Sonstiges: Aufgrund der Nähe zum Gewässerrandstreifen ist eine Prüfung durch die Naturschutzbehörde erforderlich. Es ist außerdem zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden.

Verbindung:	Niddauferradweg	Maßnahme Nr.:	S53
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	UWA_01
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 650 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Niddauferradweg
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Zweckverband Regionalpark Niddaroute

DTV: k.A.

Lage:





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

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

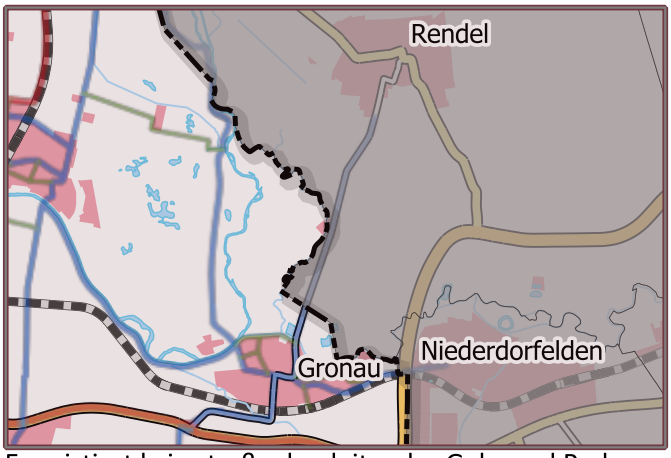
Priorität: C Kostenrahmen: 427.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

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

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

Verbindung:	Gronau - Rendel	Maßnahme Nr.:	S54
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune 2:	Karben		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_01 / NRW_01_BW
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 1710 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	K 247
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kreis

Lage:



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

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

Fotos:

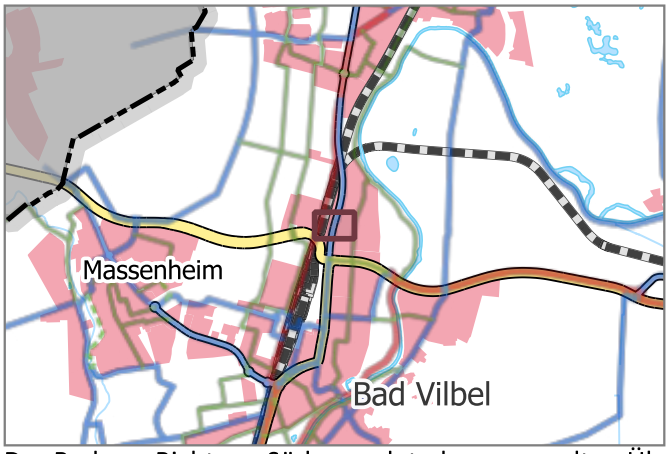
Priorität: C Kostenrahmen: 1.125.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

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

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

Verbindung:	Dortelweil - Stadtmitte	Maßnahme Nr.:	**S57**
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	**Neuordnung Straßenraum**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	UFR_05 / RVM_01 / RVM_03
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 80 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Friedberger Straße
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kommune

Lage:



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

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

Fotos:

Priorität:	A	Kostenrahmen:	195.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut

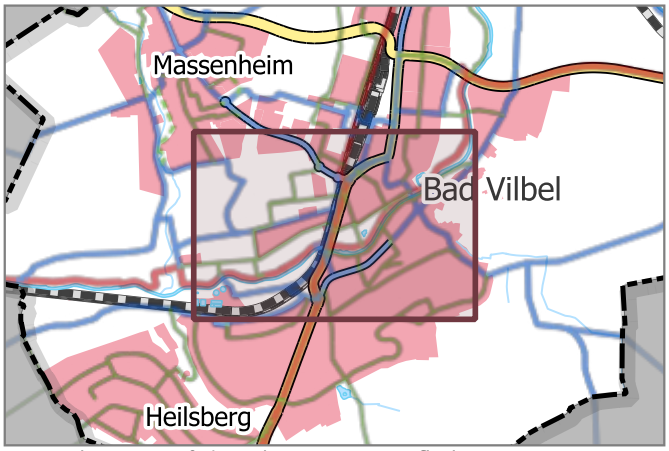
Begründung: Radfahrende von Dortelweil kommend erhalten keine Möglichkeit geregelt und ohne Reisezeitverluste auf die westliche Fahrspur zu wechseln. Südlich des Knotenpunktes ist der straßenbegleitende Gehweg nicht für den Radverkehr freigegeben.

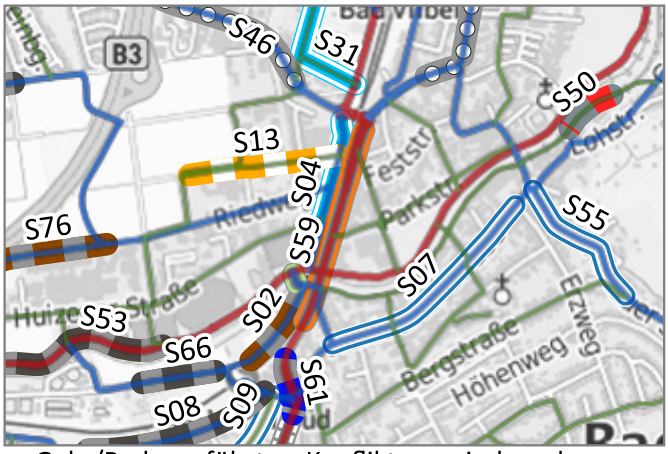
Sonstiges: -

Verbindung:	Dortelweil - Stadtmitte	Maßnahme Nr.:	S59
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	Neuordnung Straßenraum
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	RVM_01
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 540 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Kasseler Straße
Schutzgebiet(e):	WSG	Baulast:	Kommune

DTV: k.A.

Lage:





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

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

Fotos:

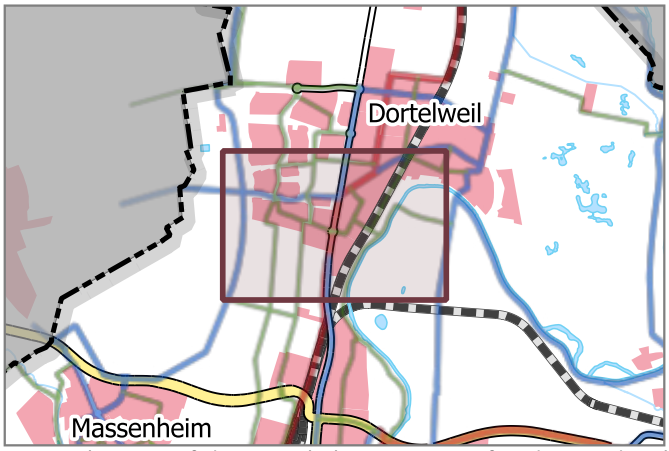
Priorität: B Kostenrahmen: Komplex Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

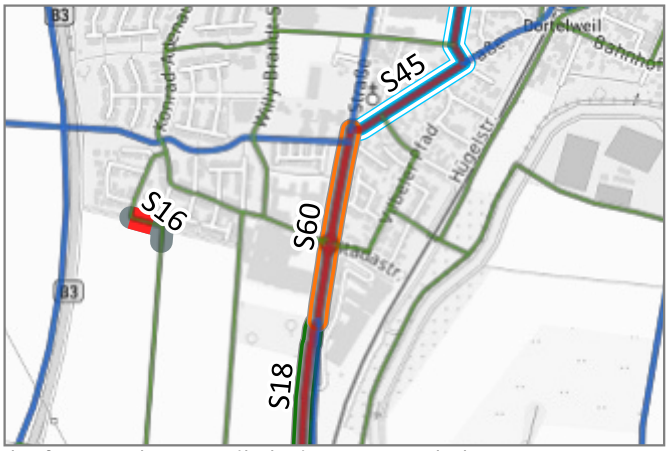
Begründung: Radfahrstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Dadurch bewegen sich Radfahrende im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs. Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes (indirektes Linksabbiegen, Furtmarkierungen etc.) sollen die Fahrbeziehungen verdeutlicht werden.

Sonstiges: Die Maßnahme befindet sich bereits in der Umsetzung, daher wurde keine Ermittlung des Kostenrahmens durchgeführt.

Verbindung:	Dortelweil - Stadtmitte	Maßnahme Nr.:	S60
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	Neuordnung Straßenraum
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_01 / SON_07
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 420 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Friedberger Straße
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kommune

Lage:





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

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

Fotos:

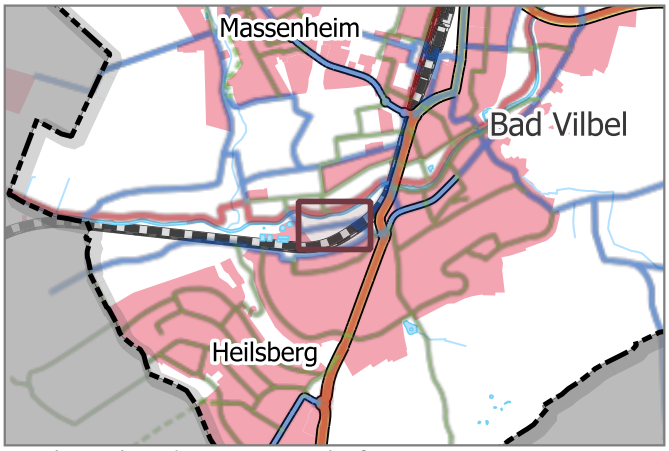
Priorität:	A	Kostenrahmen:	< 10.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	< 10.000€

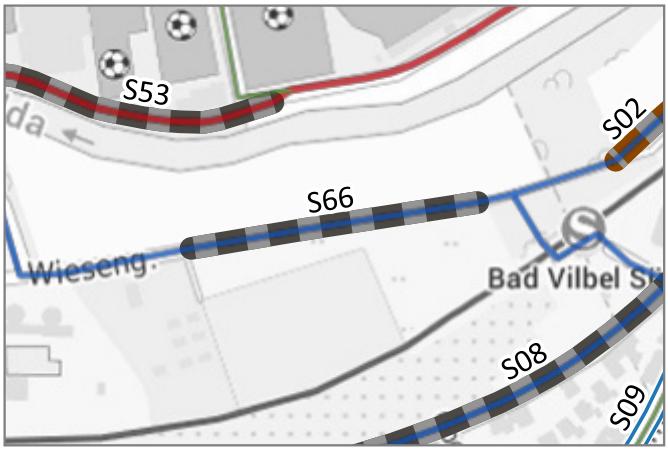
Begründung: Die unklare Führung des Radverkehrs führt zu Konfilkten zwischen Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr. Aufgrund der Planungen zum FRM 6 und des großzügig vorhandenen Straßenraumes, sollen Flächen für den (Fuß- und) Radverkehr zu Gunsten des Kfz-Verkehrs geschaffen werden. Dabei sind Belange des Fußverkehrs zu berücksichtigen.

Sonstiges: Der Abschnitt ist Bestandteil der Raddirektverbindung FRM 6. Weitere informationen auf der Internetseite des Regionalverband FrankfurtRheinMain. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da eine bauliche Anpassung des gesamten betrachteten Straßenabschnitts inkl. Kreisverkehr nicht ausschließlich den Radverkehr betreffen und nur schwer abzuschätzen ist.

Verbindung:	Südbahnhof - Massenheim	Maßnahme Nr.:	**S66**
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	**Oberfläche asphaltieren**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	UWA_01 / NRW_01_BW
Schulverbindung:	Nein	Länge:	Ca. 200 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Wiesenweg
Schutzgebiet(e):	WSG	Baulast:	Kommune

Lage:





Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt.

Beschreibung: Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:

Priorität:	C	Kostenrahmen:	178.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend

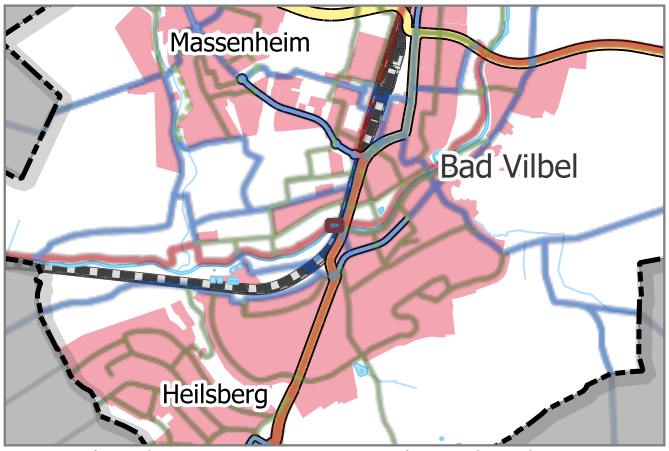
Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei bzw. nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen.

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

Verbindung:	Dortelweil / Schulen - Südbahnhof	Maßnahme Nr.:	S68
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	SON_01
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 30 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Straße(n):	Wiesenweg
Schutzgebiet(e):	WSG	Baulast:	Kommune

DTV: k.A.

Lage:



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

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

Fotos:

Priorität:	A	Kostenrahmen:	800.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

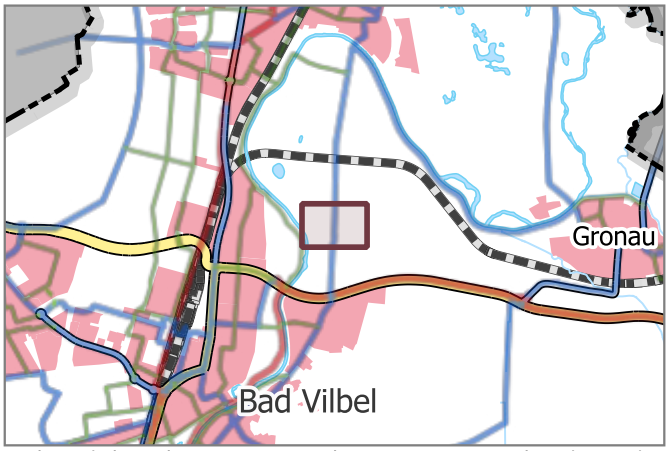
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

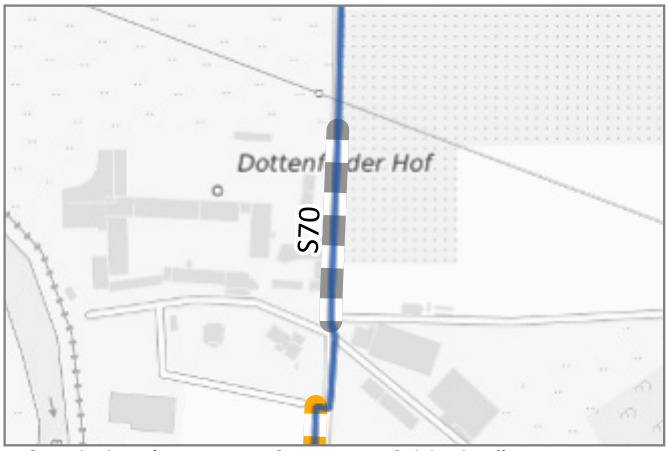
Sonstiges: Maßnahmenvorschlag soll im Zuge einer zukünftigen Brückensanierung berücksichtigt werden.

Verbindung:	Dortelweil - Stadtmitte	Maßnahme Nr.:	S70
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Länge:	Ca. 120 Meter
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Privatweg
Schutzgebiet(e):	WSG	Baulast:	Privat

DTV: k.A.

Lage:





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

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

Fotos:

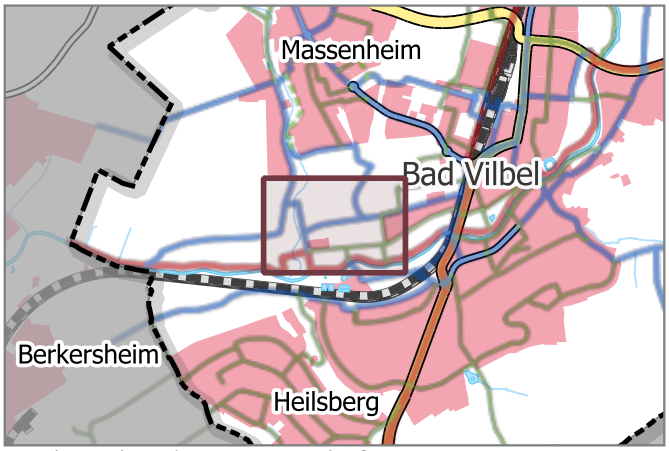
Priorität: C Kostenrahmen: Komplex Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: k.A.

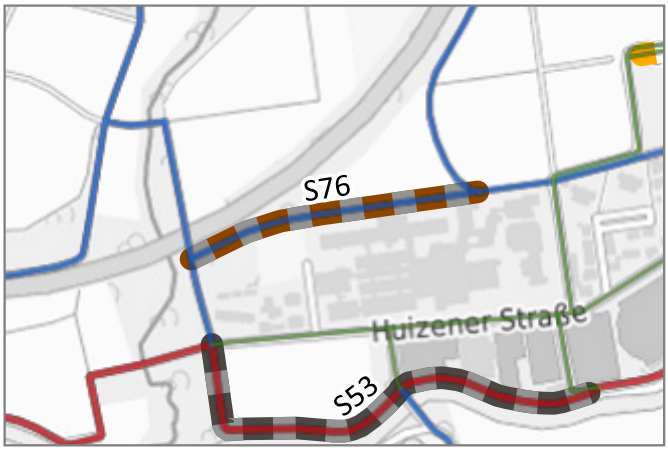
Begründung: Es entstehen Konflikte zwuschen spazierende Zufußgehende und sportlichen- oder Alltagsradfahrenden. Um diese zu vermeiden, sollen schwächere Verkehrsteilnehmende durch entsprechende Maßnahmen für den durchfahrenden Radverkehr geschützt werden.

Sonstiges: -

Verbindung:	Massenheim - Stadtmitte (Schulen)	Maßnahme Nr.:	**S76**
Kommune 1:	Stadt Bad Vilbel	Maßnahmentyp:	**Unbefestigten Weg ausbauen**
Kommune 2:	-		
Netzkategorie:	Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	UWA_01 / NRW_01_BW
Schulverbindung:	Ja	Länge:	Ca. 410 Meter DTV: k.A.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Straße(n):	Weg
Schutzgebiet(e):	-	Baulast:	Kommune

Lage:





Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt.

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

Fotos:

Priorität:	B	Kostenrahmen:	274.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

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

Sonstiges: -

Anlage 10

Maßnahmenliste Priorität

Fortschreibung Radverkehrskonzept Stadt Bad Vilbel

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

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

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

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

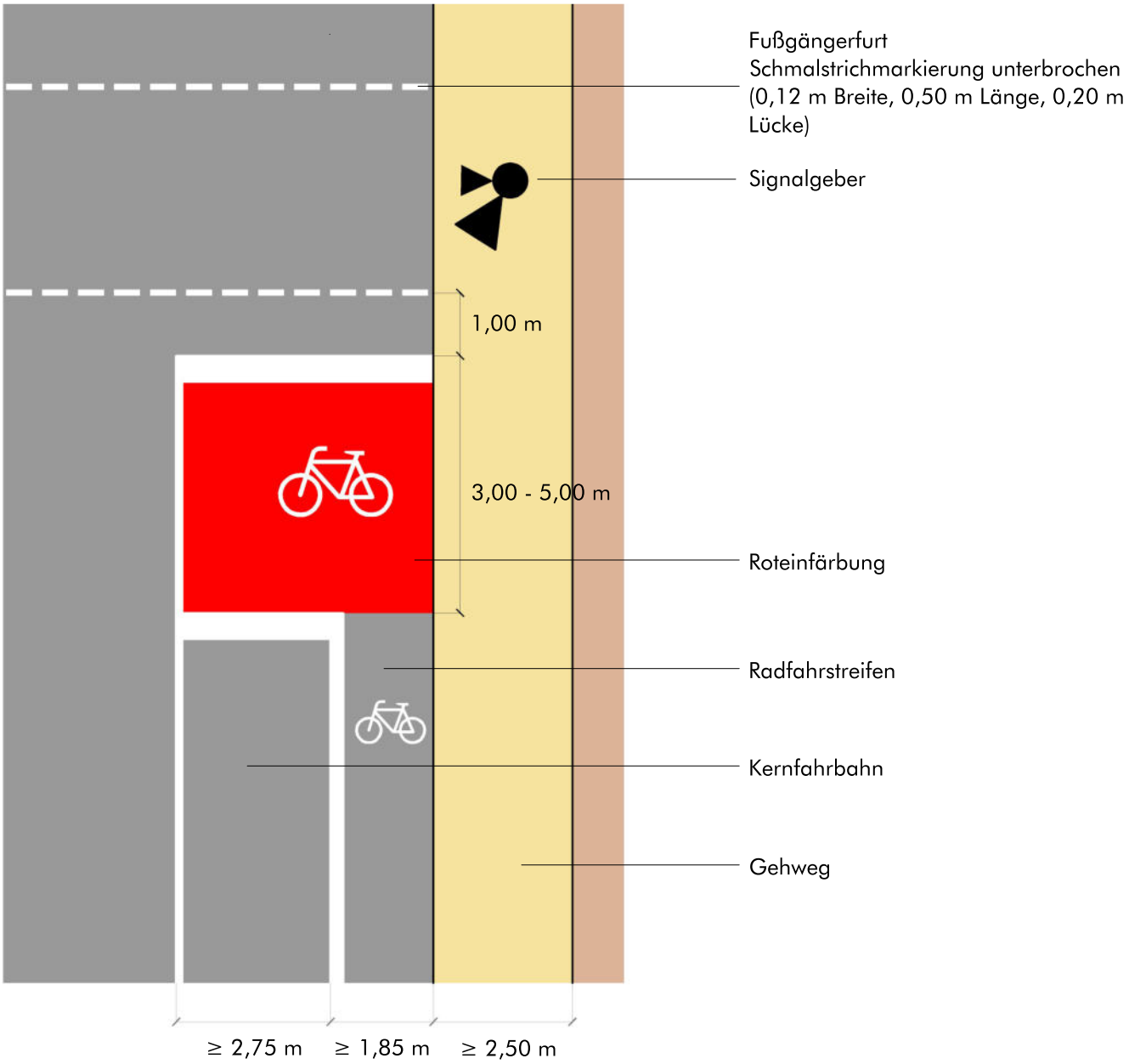
Nr.	Beschreibung	Verbindung	Baulast	Priorität	Kosten-rahmen
S54	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges und der Brücken. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Gronau - Rendel	Kreis	C	1.125.000 €
S66	Ausbau des unbefestigten Weges mit einer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

Anlage 11

Musterlösungen

Fortschreibung Radverkehrskonzept Stadt Bad Vilbel

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen
innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2

Anwendungs-bereiche:

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

Hinweise:

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

ML: 3.6 - Bordsteinkante absenken

Maßnahmentyp BOR

Situation:

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

Abbildung 1: Bordsteinabsenkung Fahrbahn - Radweg, Frankfurt am Main

Maßnahme

Absenken des Bordsteins.

Angestrebte Wirkung:

- Zügiges Vorankommen für Radfahrende
- Minimierung von Sturzrisiken und Hindernissen

Hinweise:

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

Quelle: DIN Norm 32984

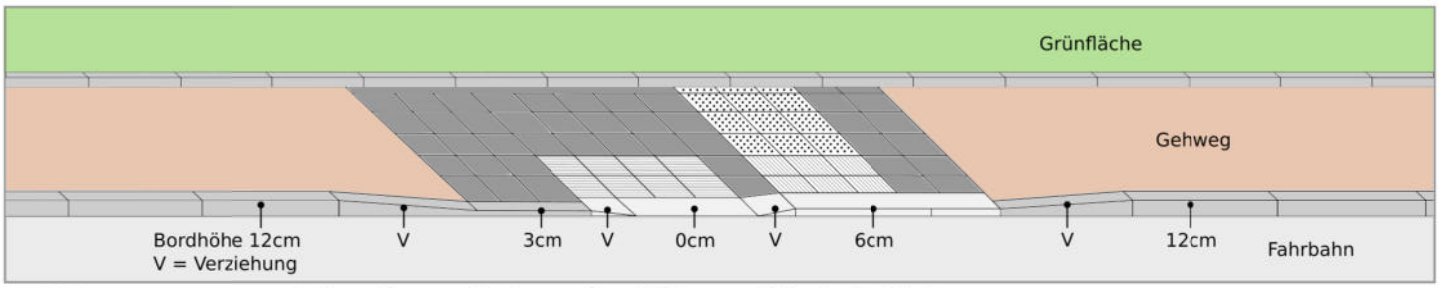


Abbildung 2: Querungsstelle mit verschiedenen Bordhöhen und Bodenindikatoren

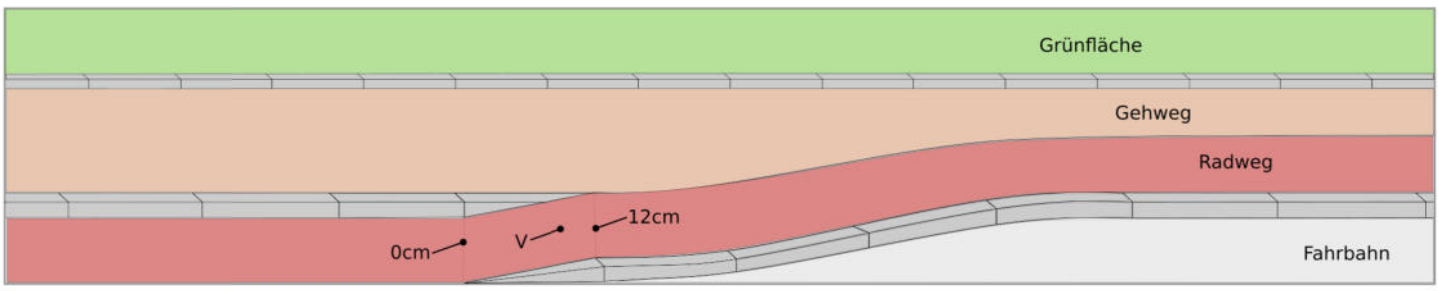


Abbildung 3: Überführung eines Radweges auf die Fahrbahn mittels Nullabsenkung

ML: 3.2 - Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht

Situation:

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

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

Angestrebte Wirkung:

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

Hinweise:

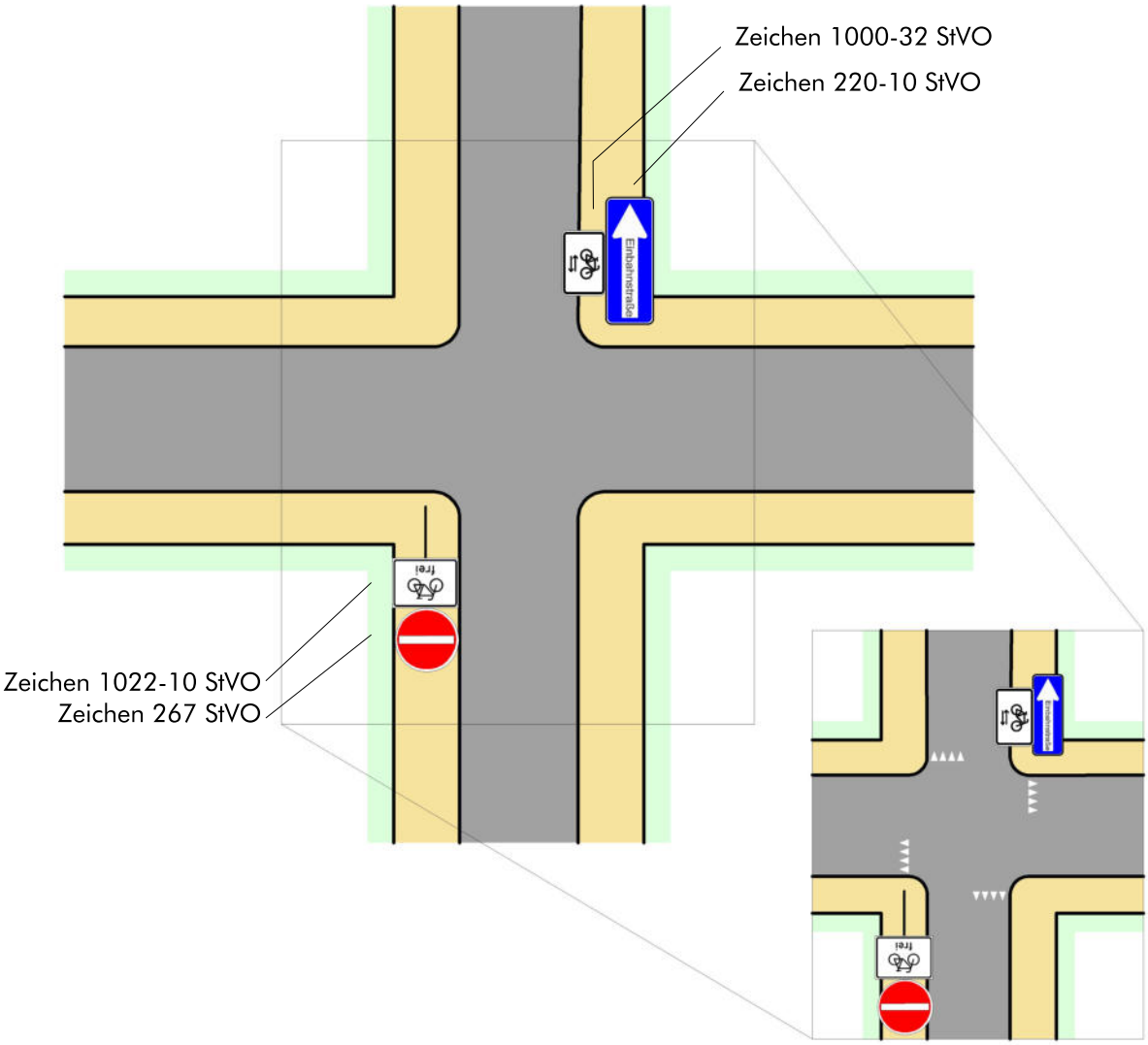
- Um den Verkehrsteilnehmenden die Wahlfreiheit zu verdeutlichen, sollte darüber informiert werden (vgl. Abbildung 2). Zusätzlich können Piktogrammketten auf die Fahrbahn aufgebracht werden.
- Wo keine ausreichende Breite möglich ist, können gemeinsame Geh- und Radwege durch Beschilderung "Gehweg" mit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

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

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

Abbildung 2: Die Stadt Köln informiert über Wahlfreiheit des Radverkehrs

Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung
innerorts



Regelungen:

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

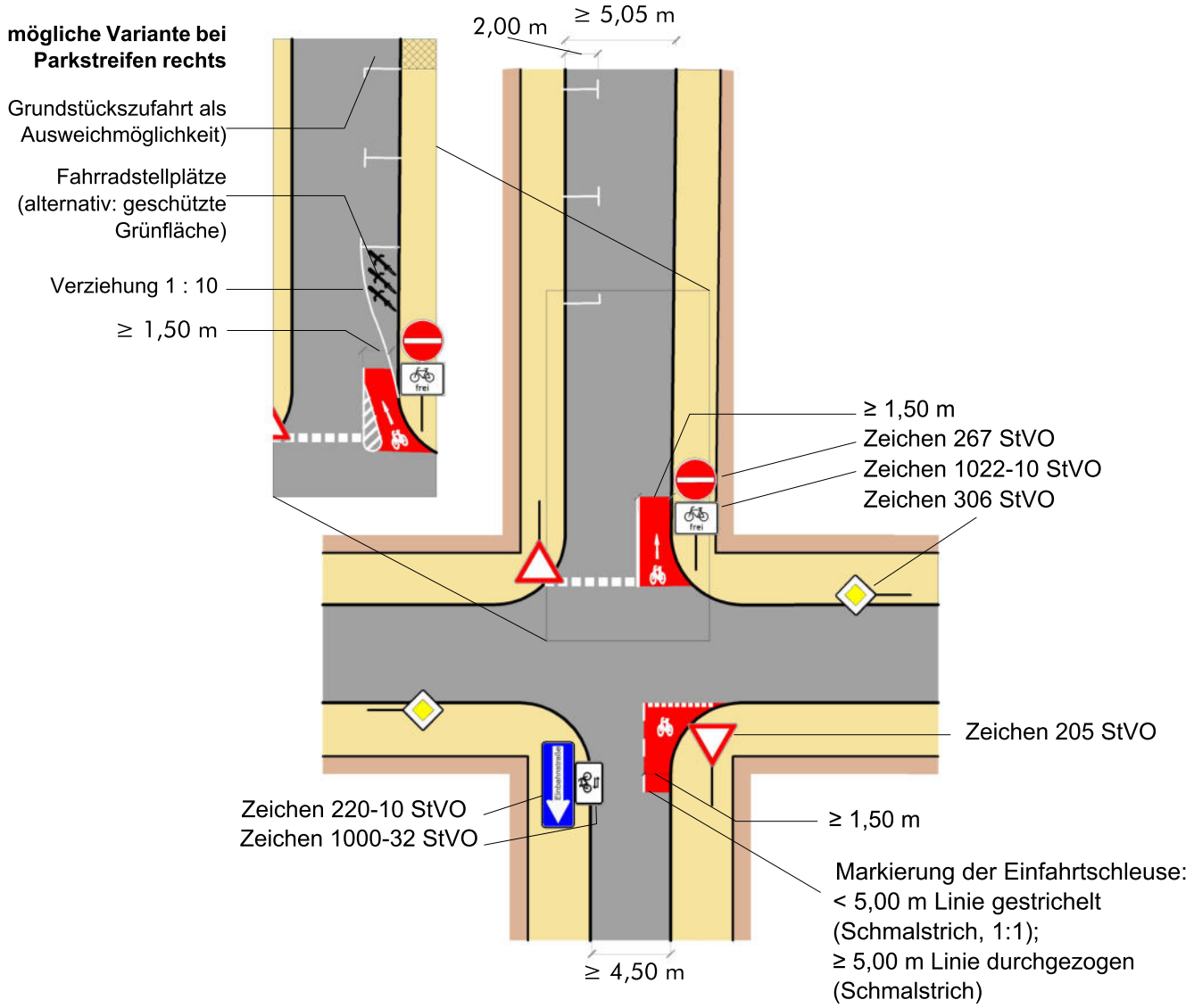
Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

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

Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung
einseitiges Parken, innerorts



Regelungen:

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

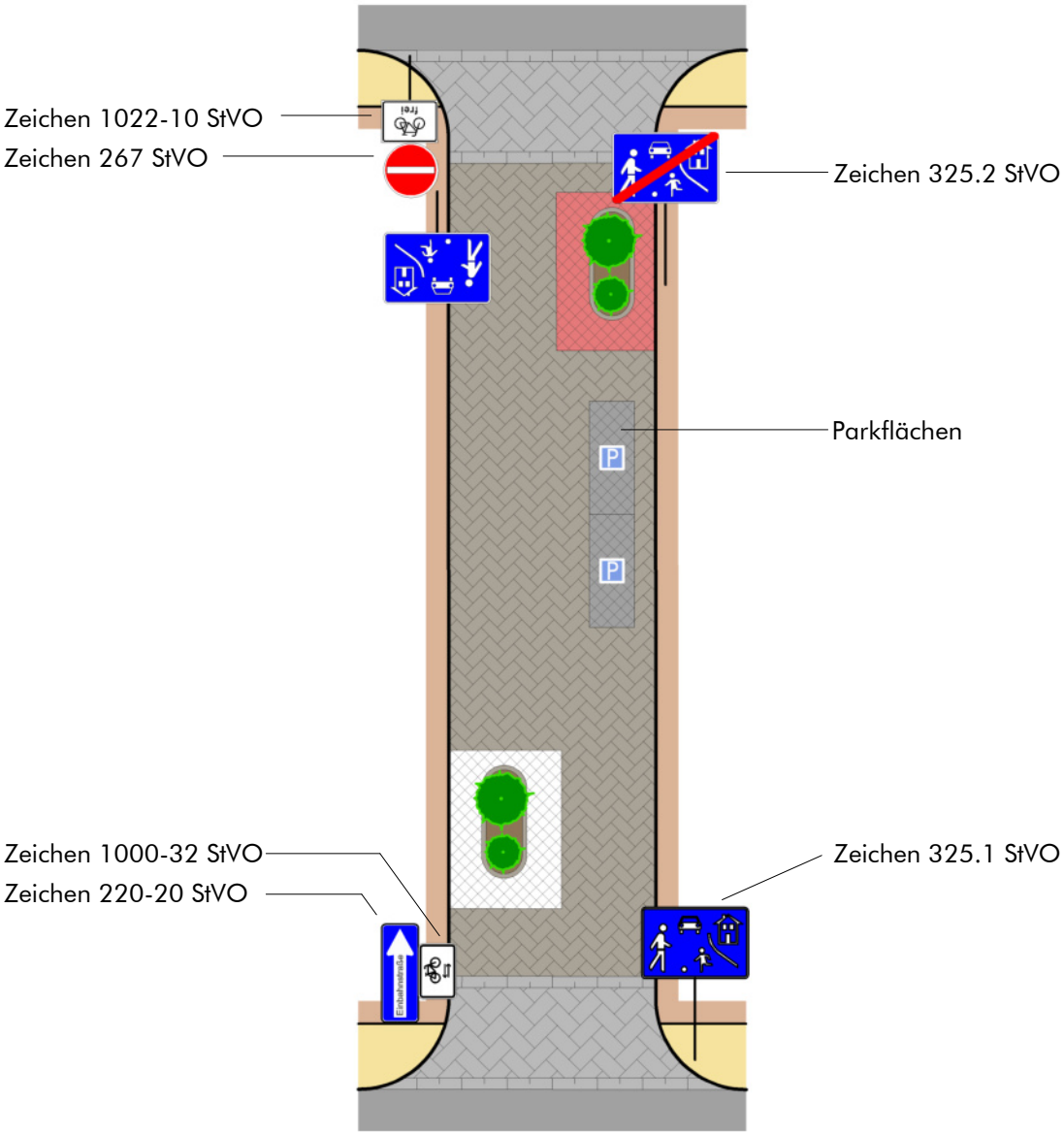
Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

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

Einbahnstraßen im verkehrsberuhigten Bereich
innerorts



Regelungen:

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

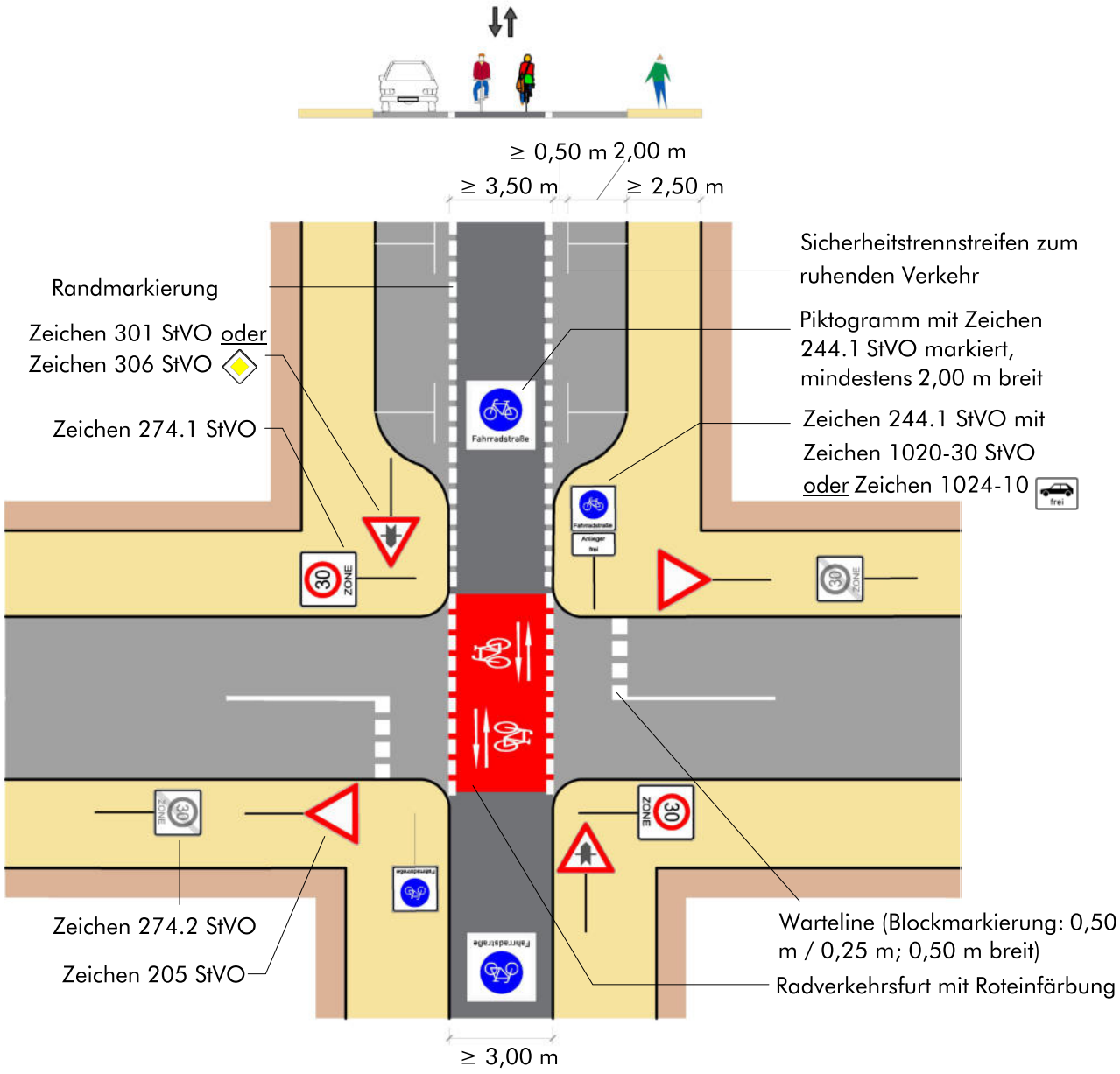
Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

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

Führung in einer Fahrradstraße
innerorts



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

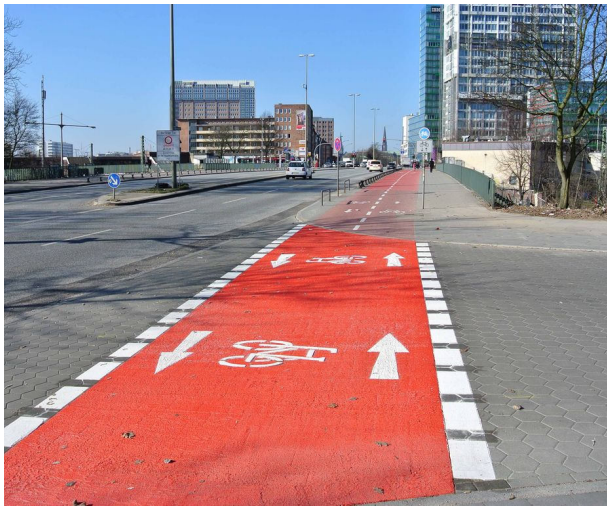
Hinweise:

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

Musterlösung: Ausfahrt / Einmündung sichern - 01

Situation:

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



Rot eingefärbter Zweirichtungsradweg

Maßnahme:

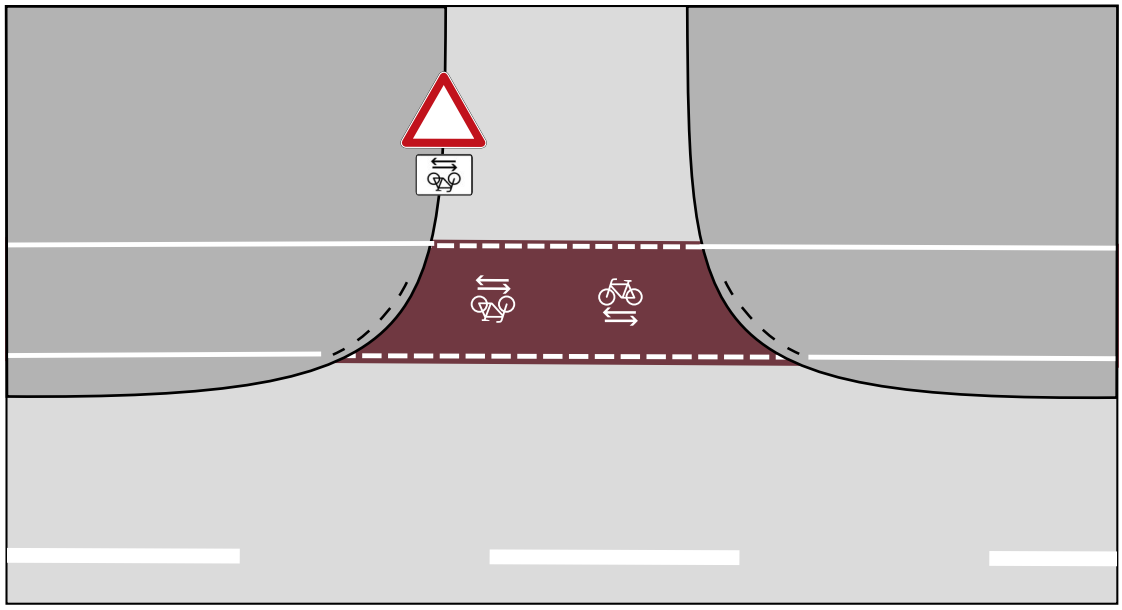
Im Zuge von vorfahrtsberechtigten Geh- und Radwegen im Zweirichtungsverkehr sollen im Bereich von Einmündungen und stark frequentierten Grundstückszufahrten rot eingefärbte Radverkehrsfurten markiert werden. Zur Verdeutlichung, dass Radfahrende aus beiden Richtungen kommen, werden Radpiktogramme mit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

Angestrebte Wirkung:

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

Hinweise:

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



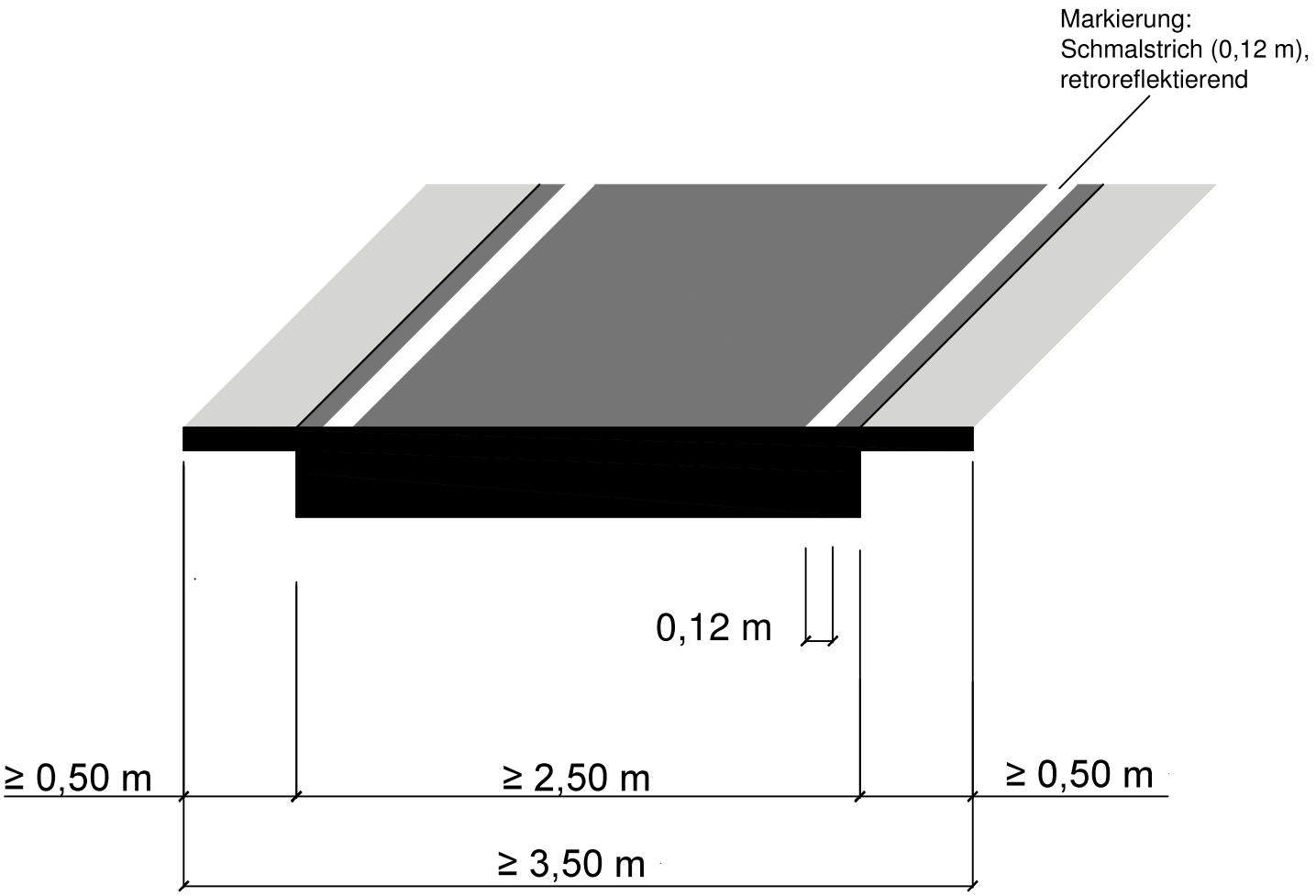
Führung von Radfahrenden an einer gefährlichen Ein- bzw. Ausfahrt bei Zweirichtungsradweg

maßstabslos

Standardlösung

Selbständig geführte Radwege

Randmarkierung Fahrradroute (außerorts)



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

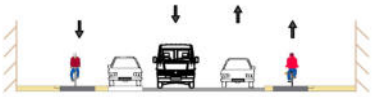
Hinweise:

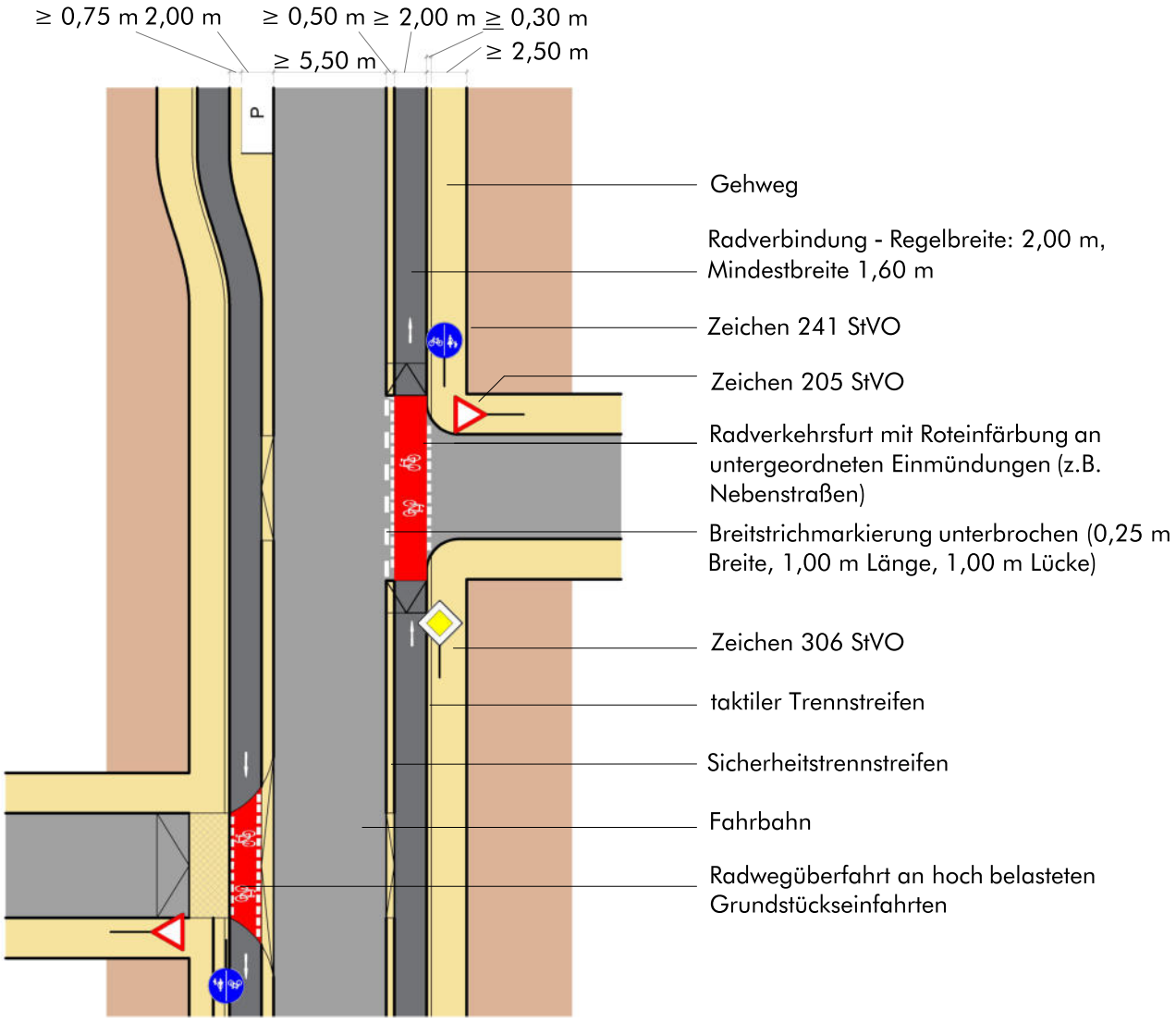
- erhöht die Verkehrssicherheit insbesondere an Strecken und Abschnitten mit Gefälle und/oder Kurven sowie bei Blendgefahr
- kann in Verbindung mit markierten Fahrradpiktogrammen auch als zusätzliches Leitelement für beleuchtete interkommunale Radschnellverbindungen dienen
- für eine gute Umweltverträglichkeit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

Gegenstand der Qualitätsstandards

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

innerorts





Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.4

Anwendungsbereiche:

- Radverbindungen im Einrichtungsverkehr, bauliche Radwege

Hinweise:

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

Piktogrammkette markieren (innerorts)

Situation:

Piktogrammketten können in unten aufgeführten Situationen sinnvoll sein:

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

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

Maßnahmen:

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

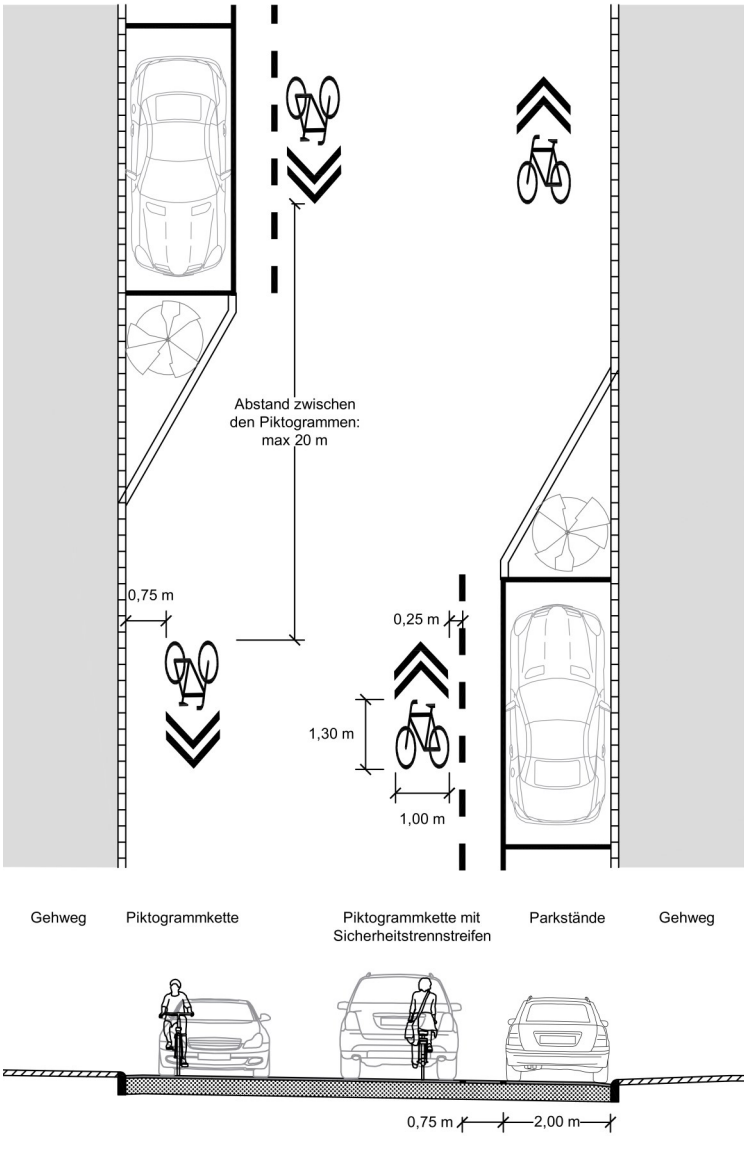


Abbildung 2: Skizze einer Piktogrammkette mit empfohlenen Maßen

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

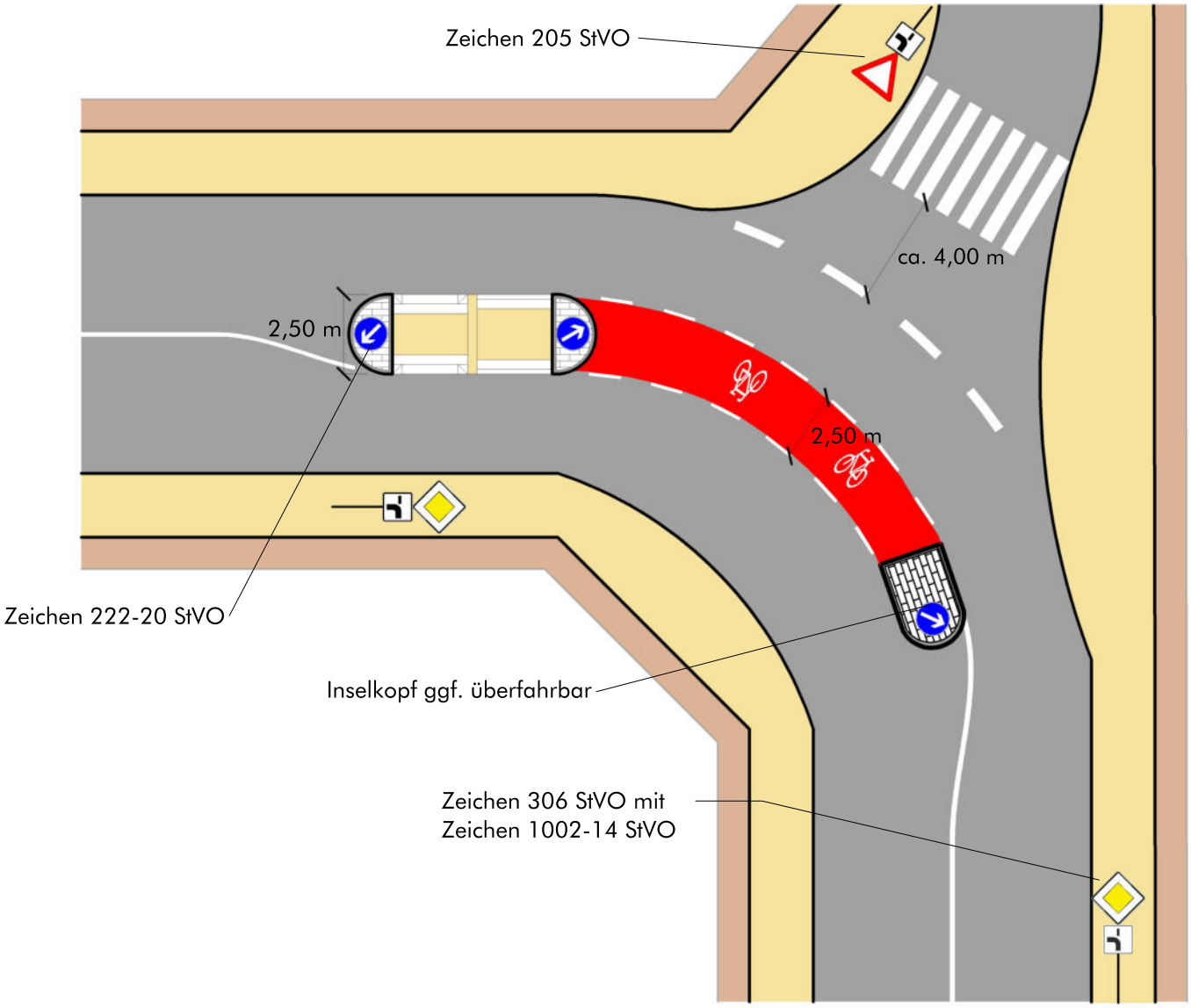
Angestrebte Wirkung:

Bei allen Anwendungsfällen soll die Zulässigkeit der Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr dargestellt und die Aufmerksamkeit für den Radverkehr erhöht werden. Zusätzlich soll das Radverkehrsnetz auch dort erkennbar sein, wo aufgrund beengter Straßenräume keine Radverkehrsanlagen möglich sind.
Durch die Markierung von Sicherheitstrennstreifen soll der Gefahrenbereich der parkenden Kfz verdeutlicht und damit die Verkehrssicherheit verbessert werden.

Hinweise:

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

Querungshilfe an einer abknickenden Vorfahrt
innerorts

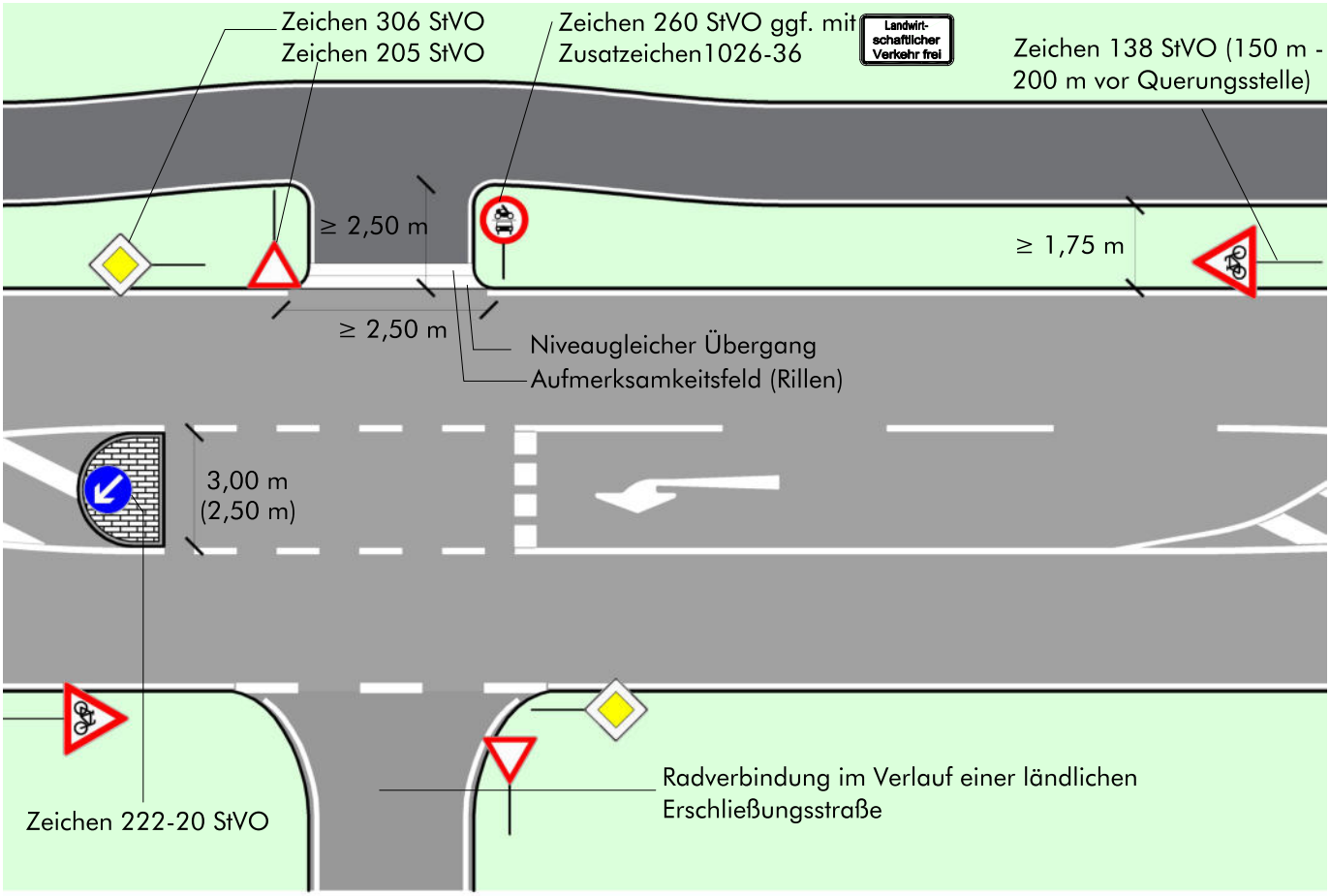


Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.5, Bild 40

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

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

Querung einer übergeordneten Straße im Zuge einer Erschließungsstraße außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2

Anwendungsbereiche:

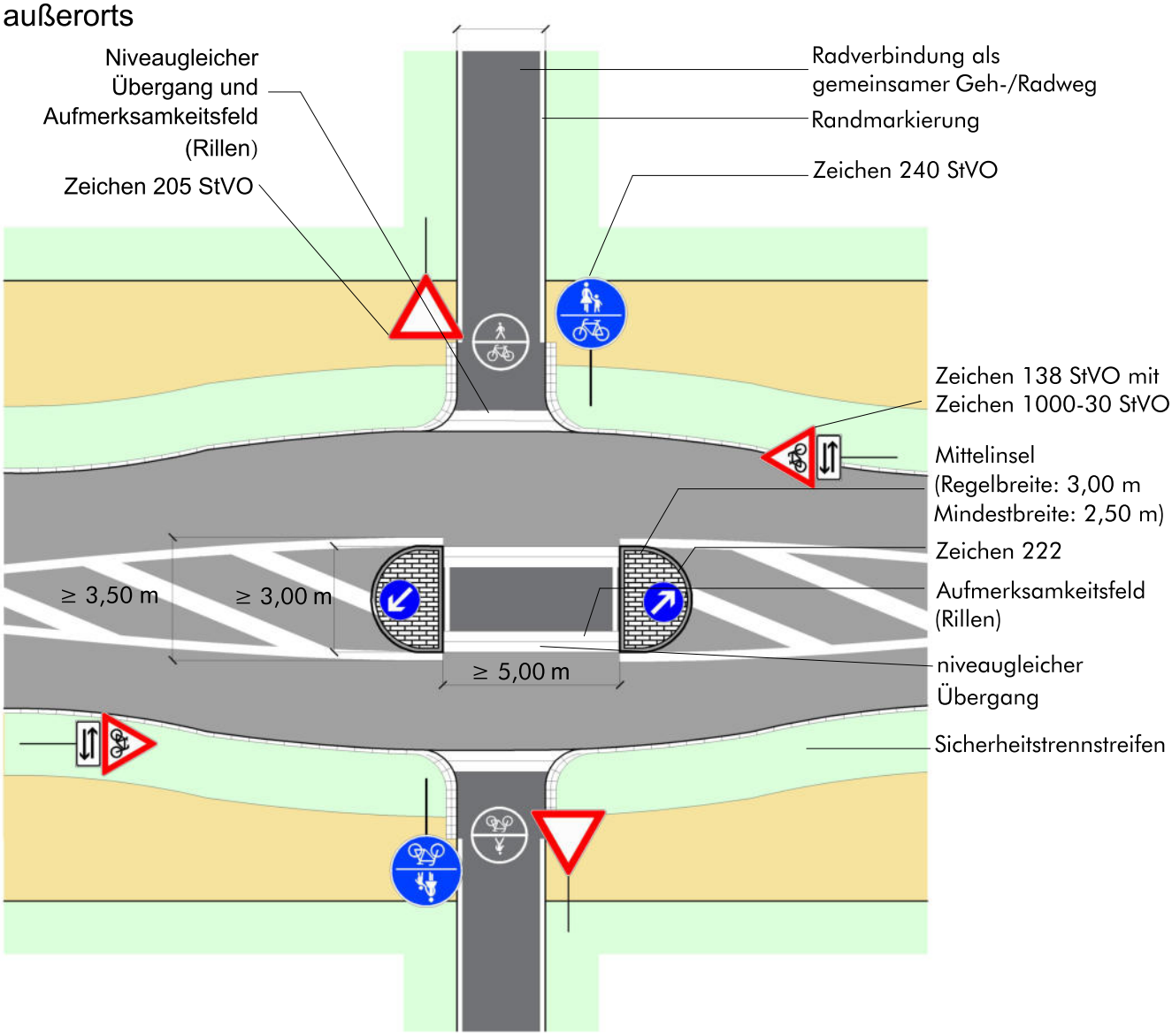
- Querungshilfe in Verbindung mit kurzem Linksabbiegefahrstreifen bei geringem Abbiegeverkehr.
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

Hinweise:

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

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

außerorts



Regelungen:

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

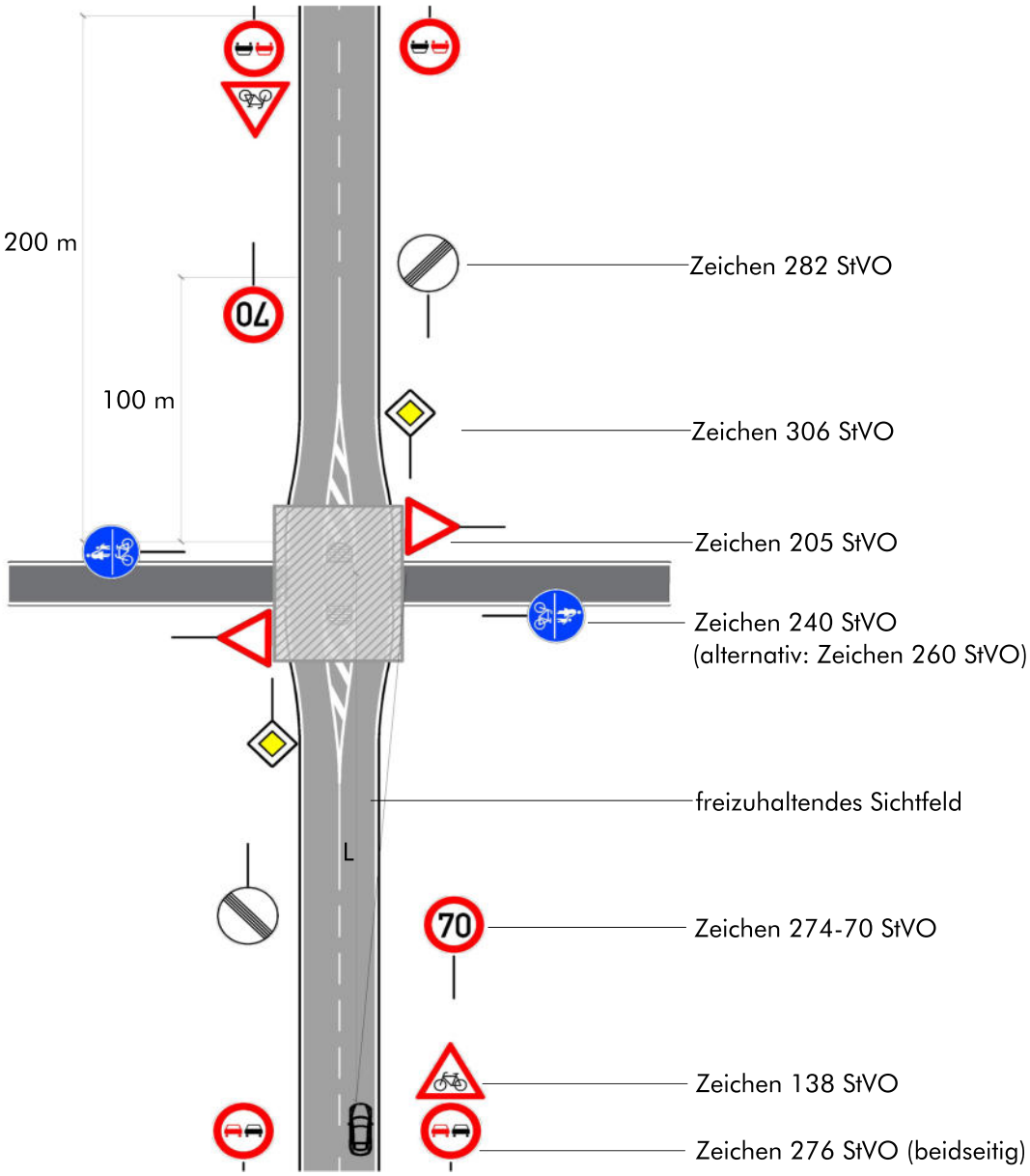
Anwendungsbereiche:

- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

Hinweise:

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

Umfeld und Annäherungssituation einer Querungsstelle
außerorts

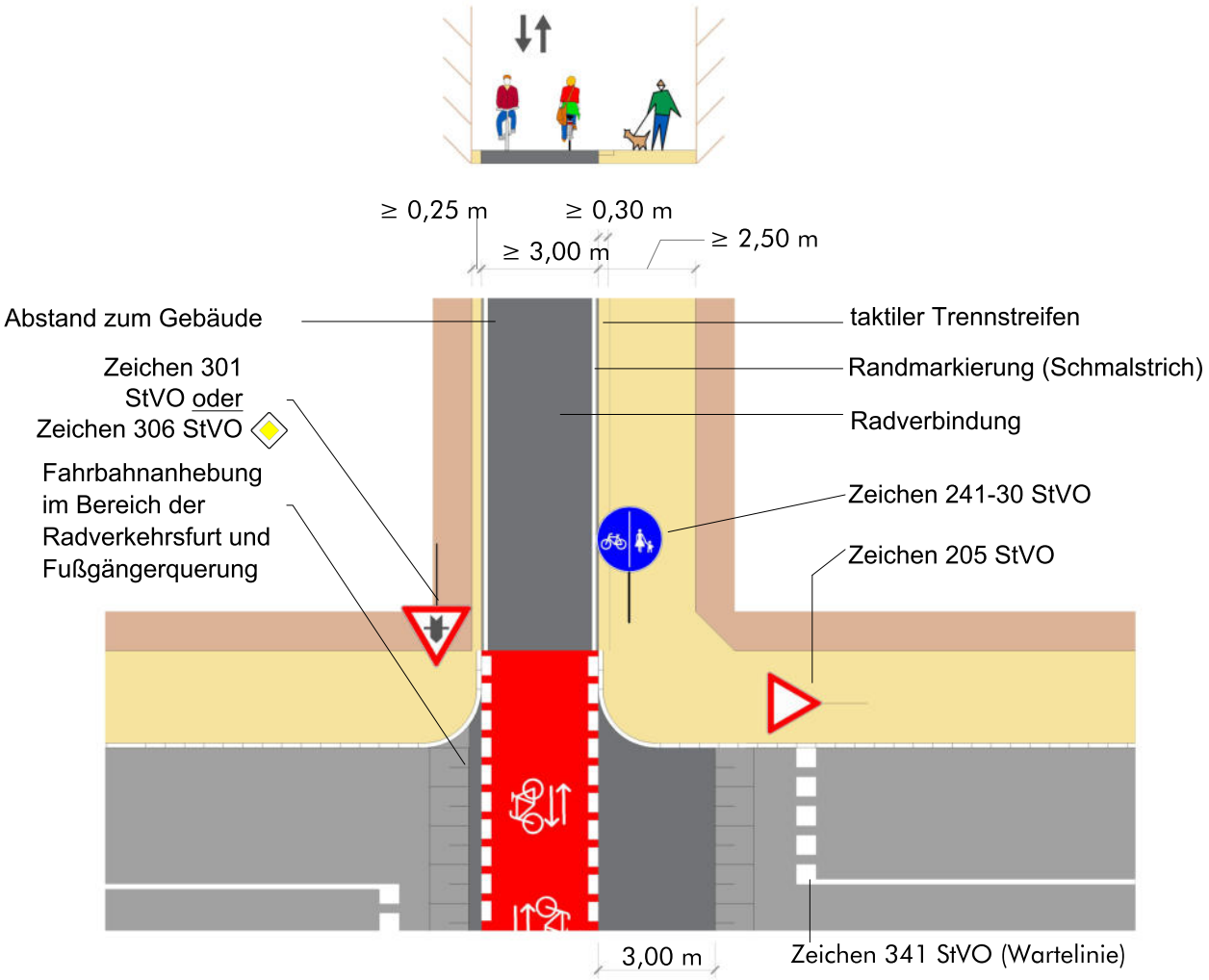


Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- RAL (Ausgabe 2012) Kapitel 6.4.10 und 6.6

Anwendungs-bereiche:
- Bei Querungen abseits von Verkehrsknotenpunkten
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

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

Selbstständige Führung (getrennter Geh-/Radweg)
innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10

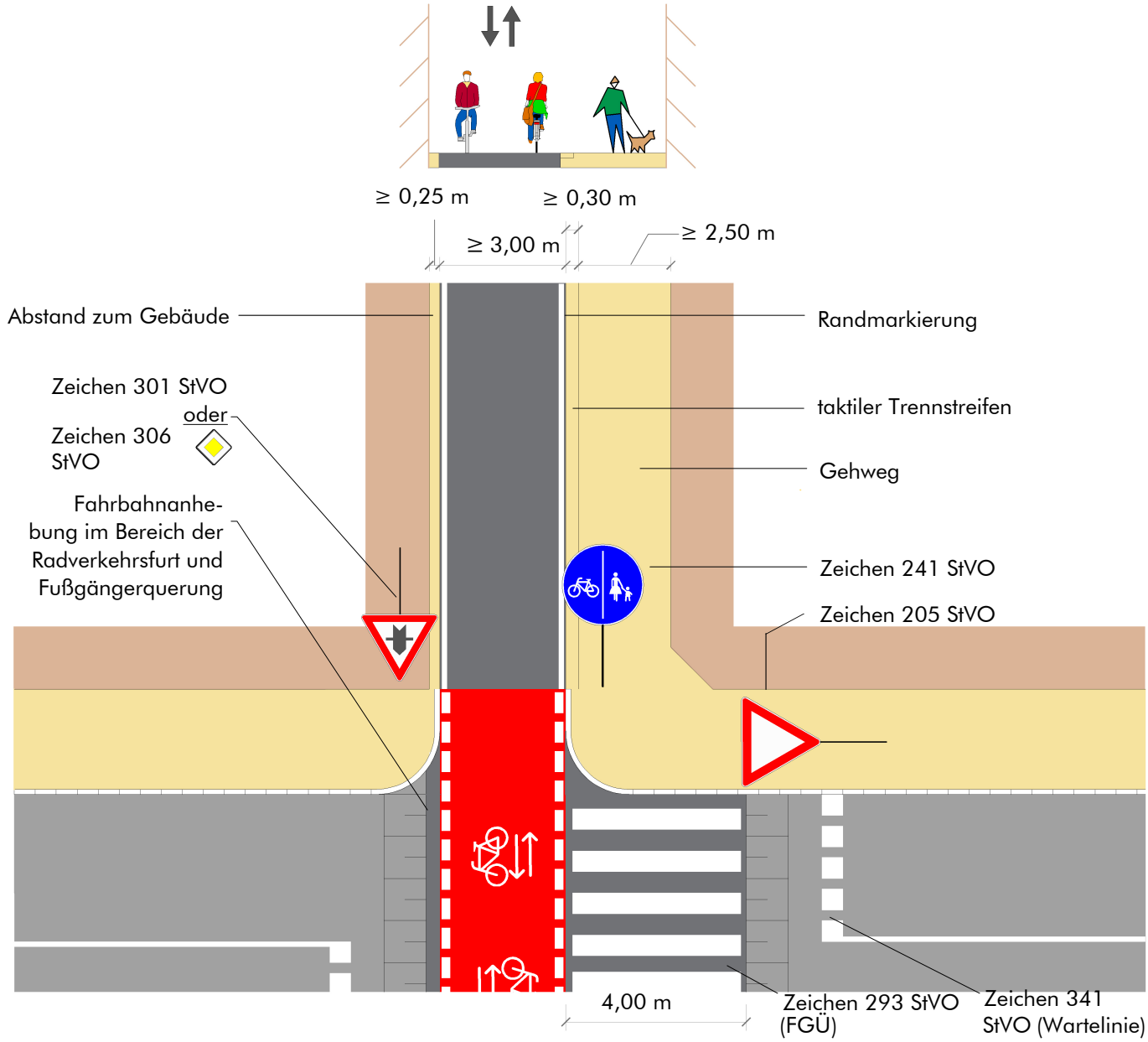
Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

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

Selbstständige Führung (getrennter Geh-/Radweg)
innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10

Anwendungs-bereiche:

- Querung einer untergeordneten Straße (Kfz-Verkehrsstärke ≤ 3.000 Kfz / 24 h)
- Hohes Fußgängeraufkommen (≥ 60 zu Fuß Gehende pro Stunde; für besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer gilt der halbierte Wert)
- Nicht anzuwenden bei Bundes- oder Landesstraßen

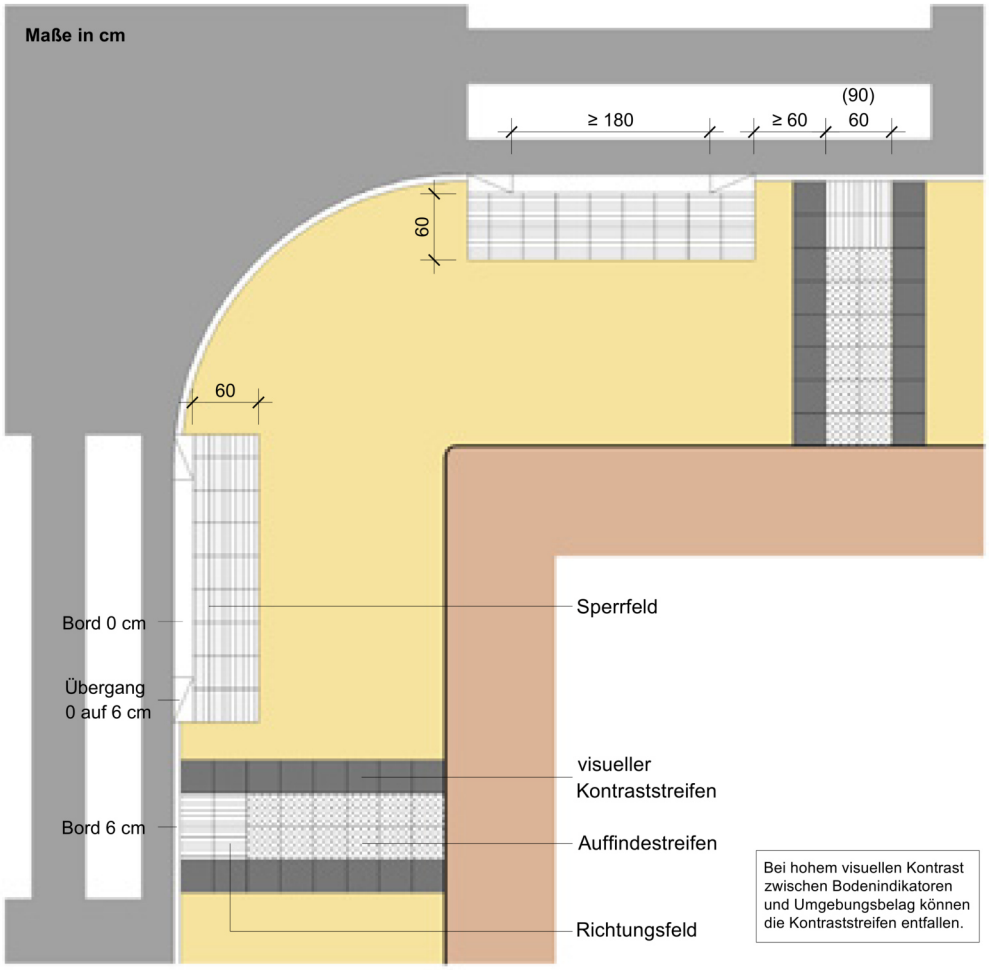
Hinweise:

- Es ist auf ausreichende Sichtbeziehungen zu achten
- Ist die Realisierung der Fahrbahnanhebung nicht möglich, so sollten Alternativen umgesetzt werden (Quermarkierungen, VZ 205 als Bodenmarkierung, Rüttelstreifen etc.)
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Beim Vorhandensein von Hauseingängen ist der Abstand zum Gebäude zu vergrößern
- Kfz- und Radverkehrsströme sollten ungefähr gleich sein

MUSTERZEICHNUNGEN

Querungsstelle mit Überweg

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



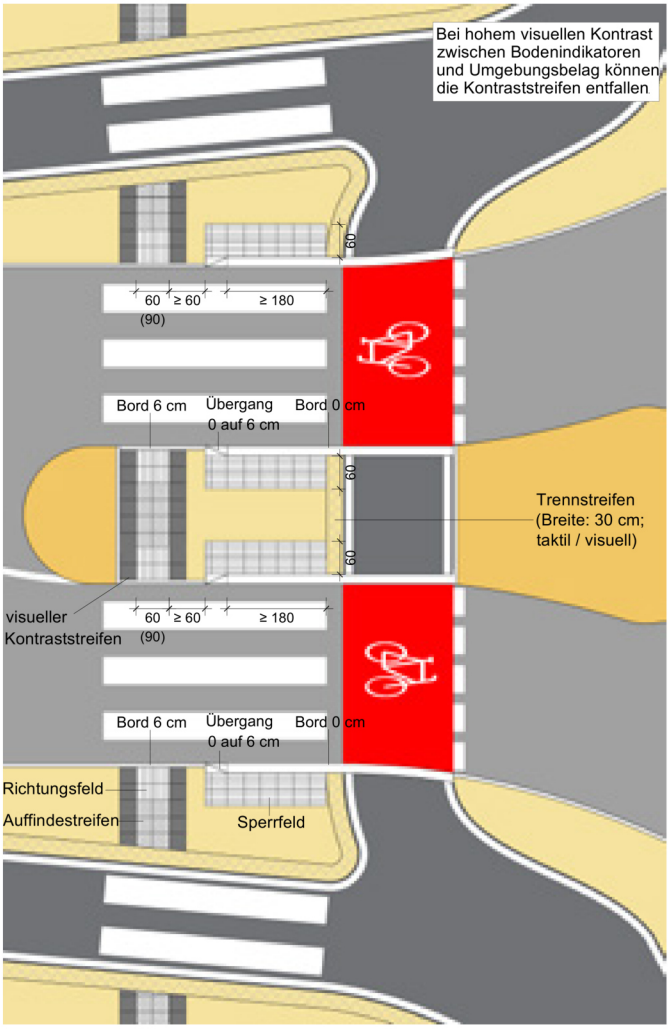
Hinweise

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

Querungsstellen am Kreisverkehr

Kreisverkehrsanlagen – soweit es sich nicht um Minikreisel handelt – bedeuten für Menschen mit Gehbehinderung meist große Umwege. Für blinde und sehbehinderte Menschen ist die Orientierung bei der Querung der Fahrbahnen besonders schwierig, da die Wegeführung am Kreisverkehr nicht rechtwinklig sein kann. Deshalb ist die Anordnung der Bodenindikatoren hier besonders wichtig. Die akustische Wahrnehmung von Fahrzeugen ist schwierig, weil Fahrzeuge, die dem Kreisel weiter folgen, nicht von Fahrzeugen unterscheidbar sind, die den Kreisel verlassen.
Alle Überquerungsstellen sollten als Überweg ausgebildet werden, sonst sind die Unterschiede der Vorfahrtsregel bei Ein- und Ausfahrt des Kreisels kaum transparent. Der Überweg sollte möglichst 5 m von der Kreiseleinfahrt zurückliegen, damit hinter der Warteposition gequert werden kann.

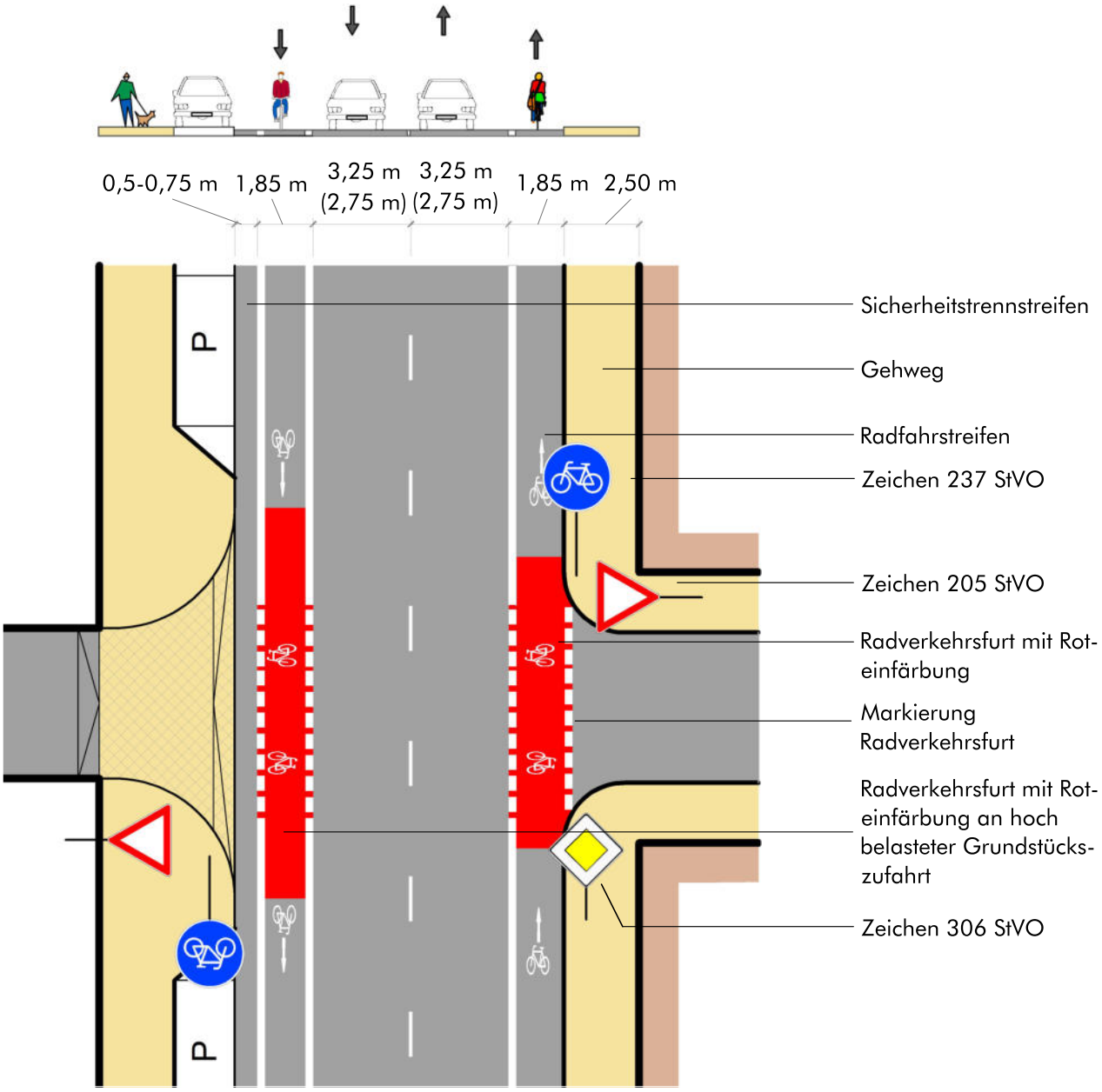
Maße in cm



Hinweise

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

Führung auf Radfahrstreifen
innerorts

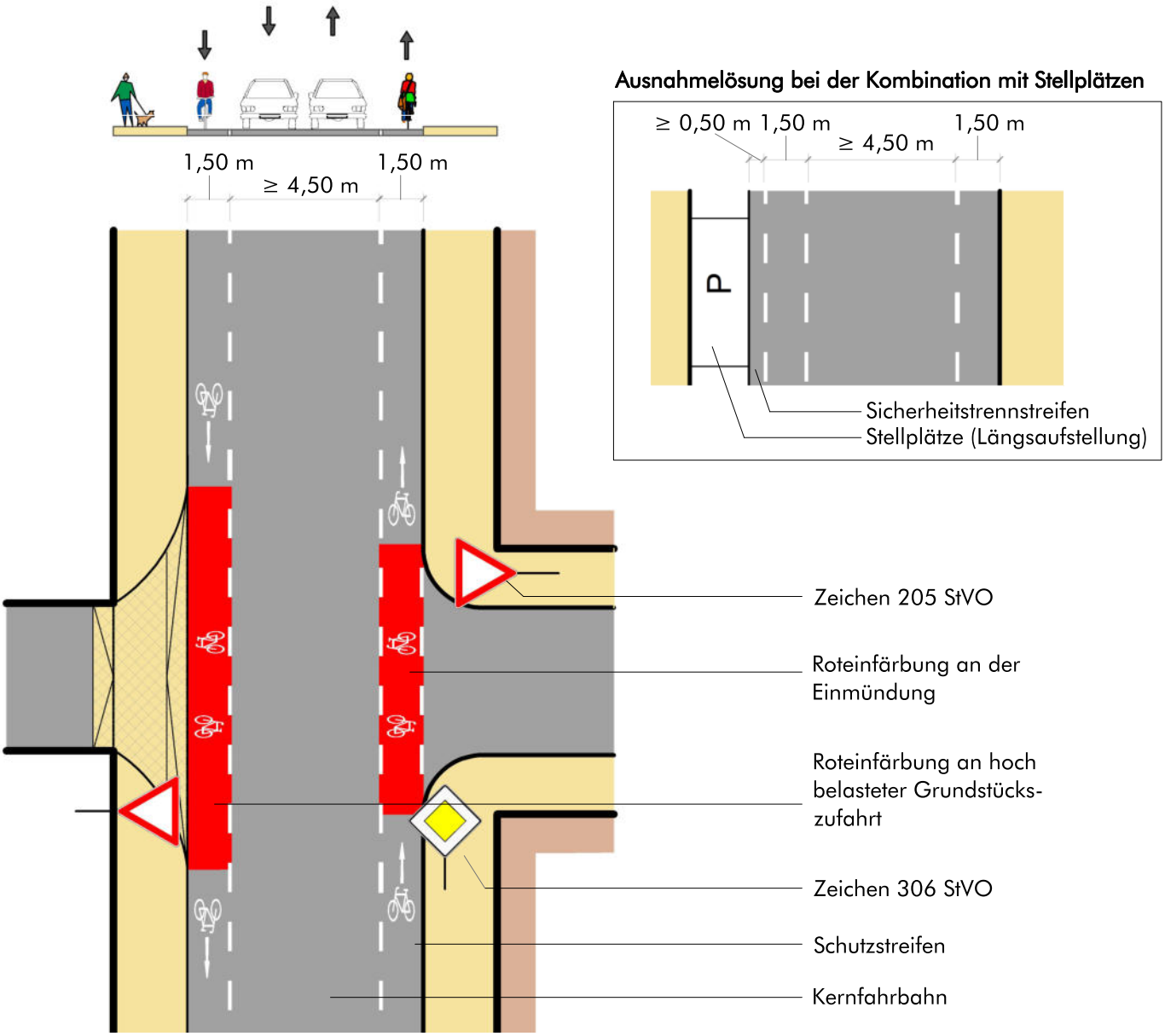


Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.3; RASt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.7.4

Anwendungsbereiche:
- Hauptverkehrsstraßen

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

Führung auf Schutzstreifen
innerorts bei beengten Verhältnissen



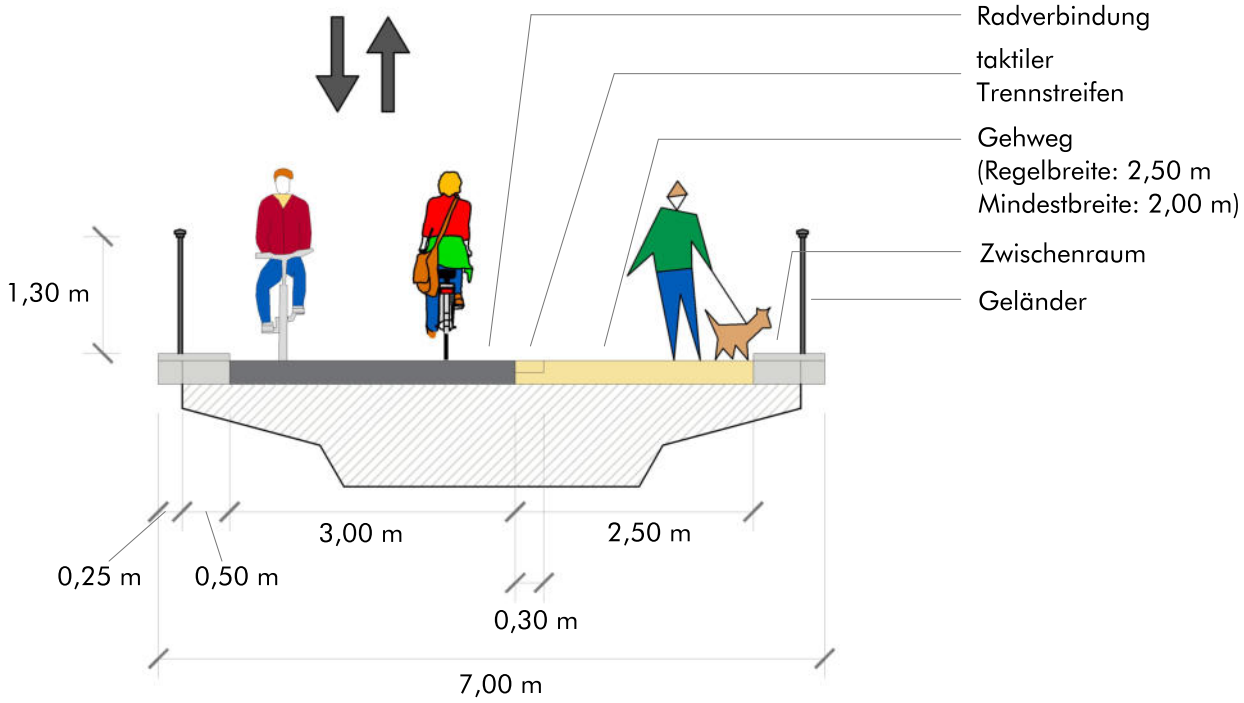
Ausnahmelösung bei der Kombination mit Stellplätzen

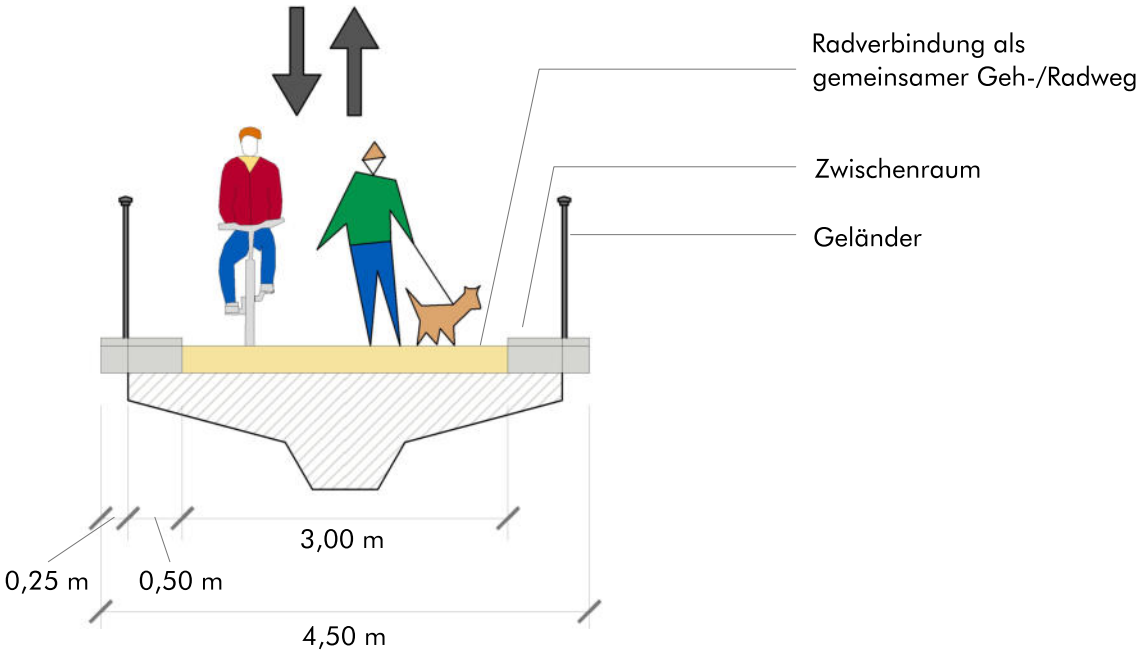
Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.2; RASt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.7.3

Anwendungsbereiche:
- Hauptverkehrsstraßen mit Belastungsbereich II nach ERA

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

Überführung
innerorts/außerorts





Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 5.3, Überquerungsanlagen bei Unter- und Überführungen, Kapitel 11.11.11

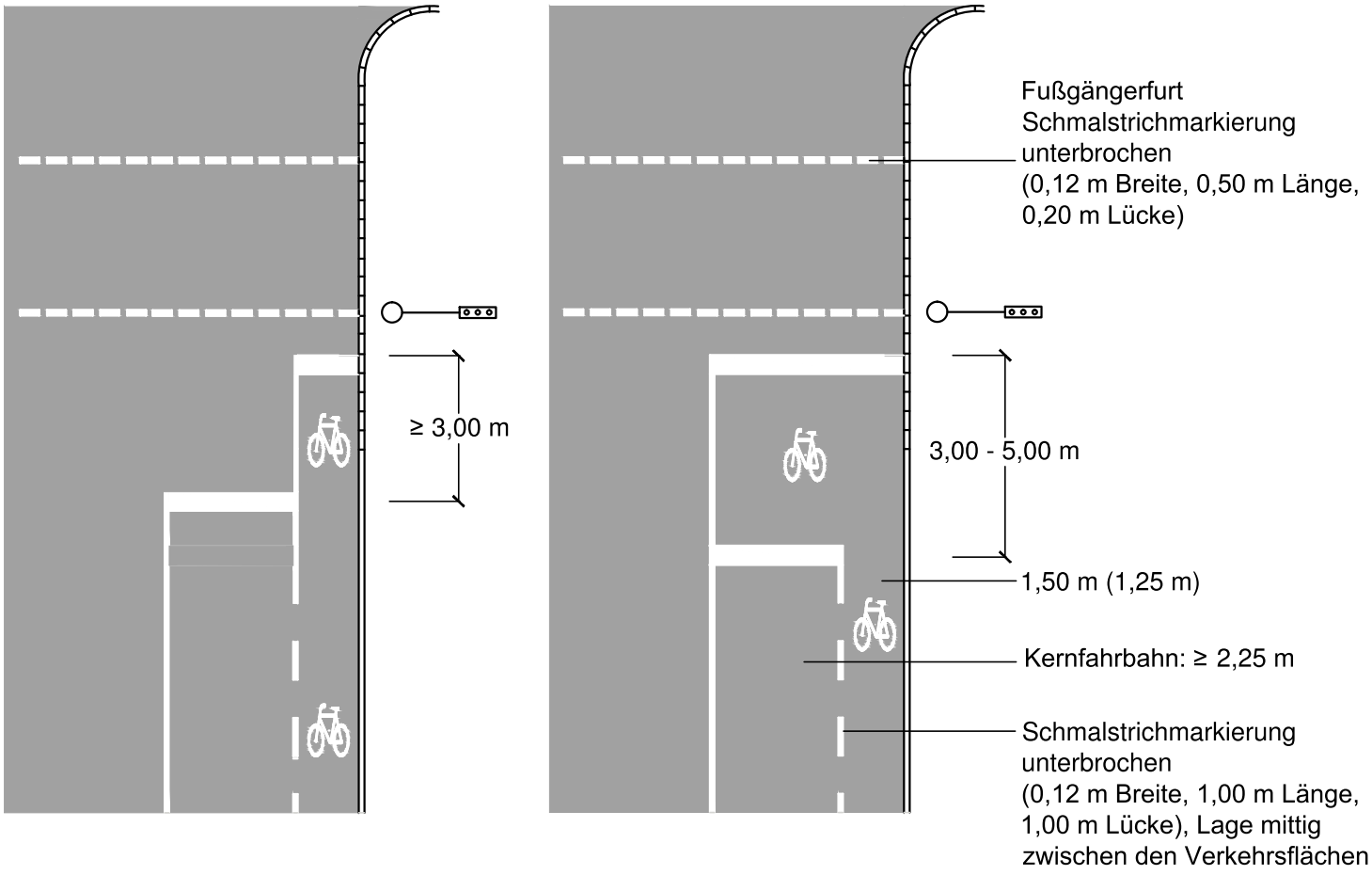
Anwendungsbereiche:
- Querung von Eisenbahnstrecken, stark befahrenen Straßen, Gewässern und Geländeeinschnitten

Hinweise:
- Bei straßenbegleitenden gemeinsamen Geh-/Radwegen außerorts mit hohem Fußverkehr kann das Gesamtmaß auf 4,00 m erhöht werden.
- Für die Rampen ist eine Längsneigung von 3 - 4 % anzustreben
- Die Längsneigung der Rampen darf 6 % nicht übersteigen
- Die Richtzeichnungen für Ingenieurbauwerke sind zu beachten

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Vorgezogene Haltlinie
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

Vorgezogene Haltlinie

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

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

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

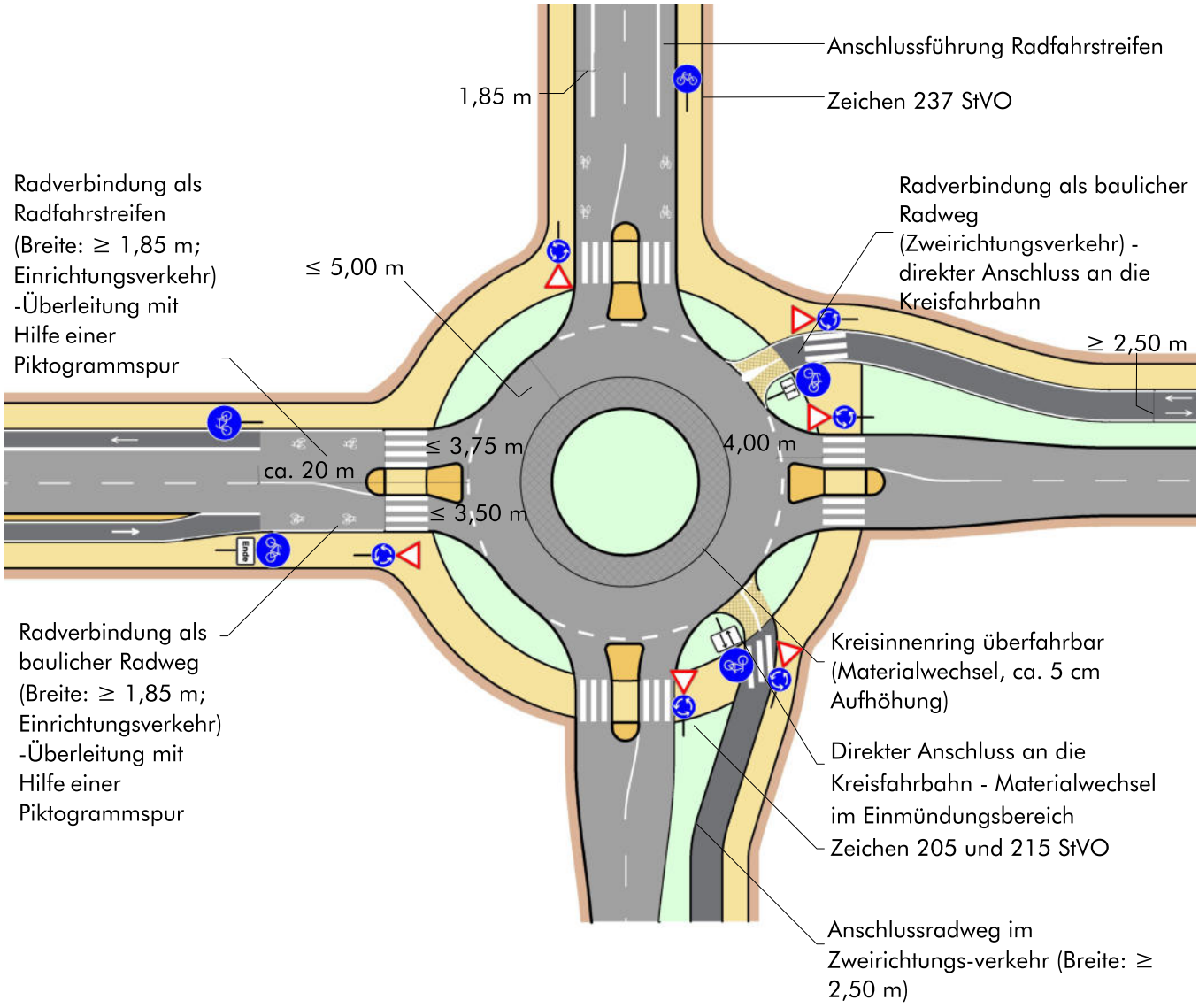
Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellflächen möglich

brenner BERNARD ingenieure GmbH

Planungsbüro VIA eG

Kompakter Kreisverkehr: Führung auf der Fahrbahn innerorts



Regelungen:

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

Anwendungs-bereiche:

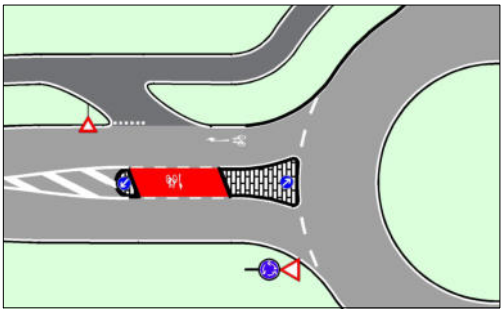
- Radverbindungen an Kreisverkehren
- Kfz-Knotenbelastung bis ca. 15.000 Kfz / 24 h als Summe aller Fahrzeuge in sämtlichen Zufahrten.

Hinweise:

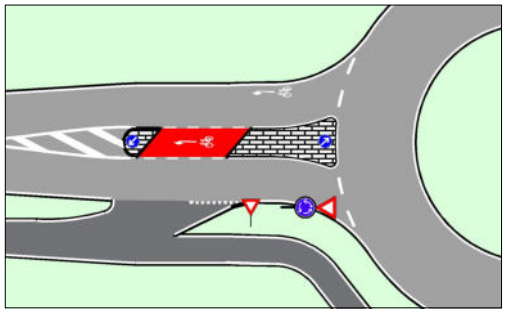
- Die Musterlösung zeigt verschiedene Detaillösungen, die je nach Anwendungsfall miteinander kombiniert werden können
- Führungsformen im Einrichtungsverkehr sind vor dem Kreisverkehr auf die Fahrbahn zu führen Führungsformen im Zweirichtungsverkehr werden direkt an die Kreisfahrbahn angeschlossen
- Zu- und Ausfahrten sowie die Kreisfahrbahn sind so zu gestalten, dass Radfahrende nicht überholt werden können
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen

Führung an einem Kreisverkehr
außerorts

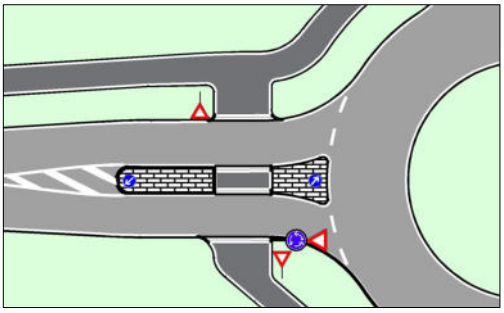
Überleitung auf die Fahrbahn
(Geh-/Radweg kommt linksseitig an)



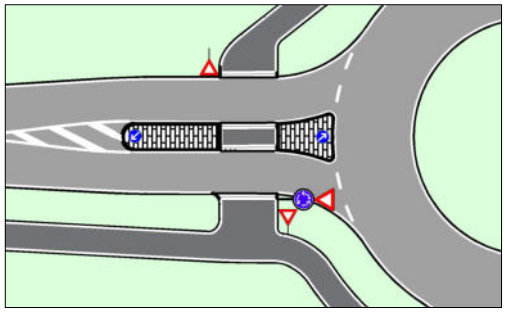
Überleitung auf die Fahrbahn
(Geh-/Radweg kommt rechtsseitig an)



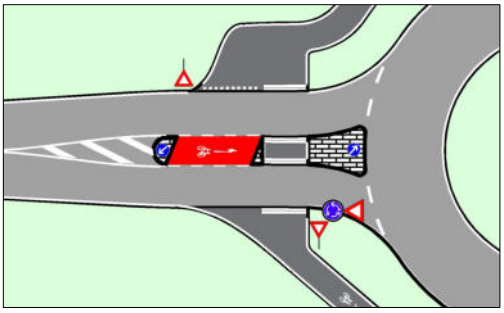
Wartepflichtige Querung bei kreisumlaufenden Geh-/Radwegen
(Geh-/Radweg kommt linksseitig an)



Wartepflichtige Querung bei kreisumlaufenden Geh-/Radwegen
(Geh-/Radweg kommt rechtsseitig an)



Überleitung auf einen kreisumlaufenden Radweg
(Radverkehr kommt auf der Fahrbahn an)



Regelungen:

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

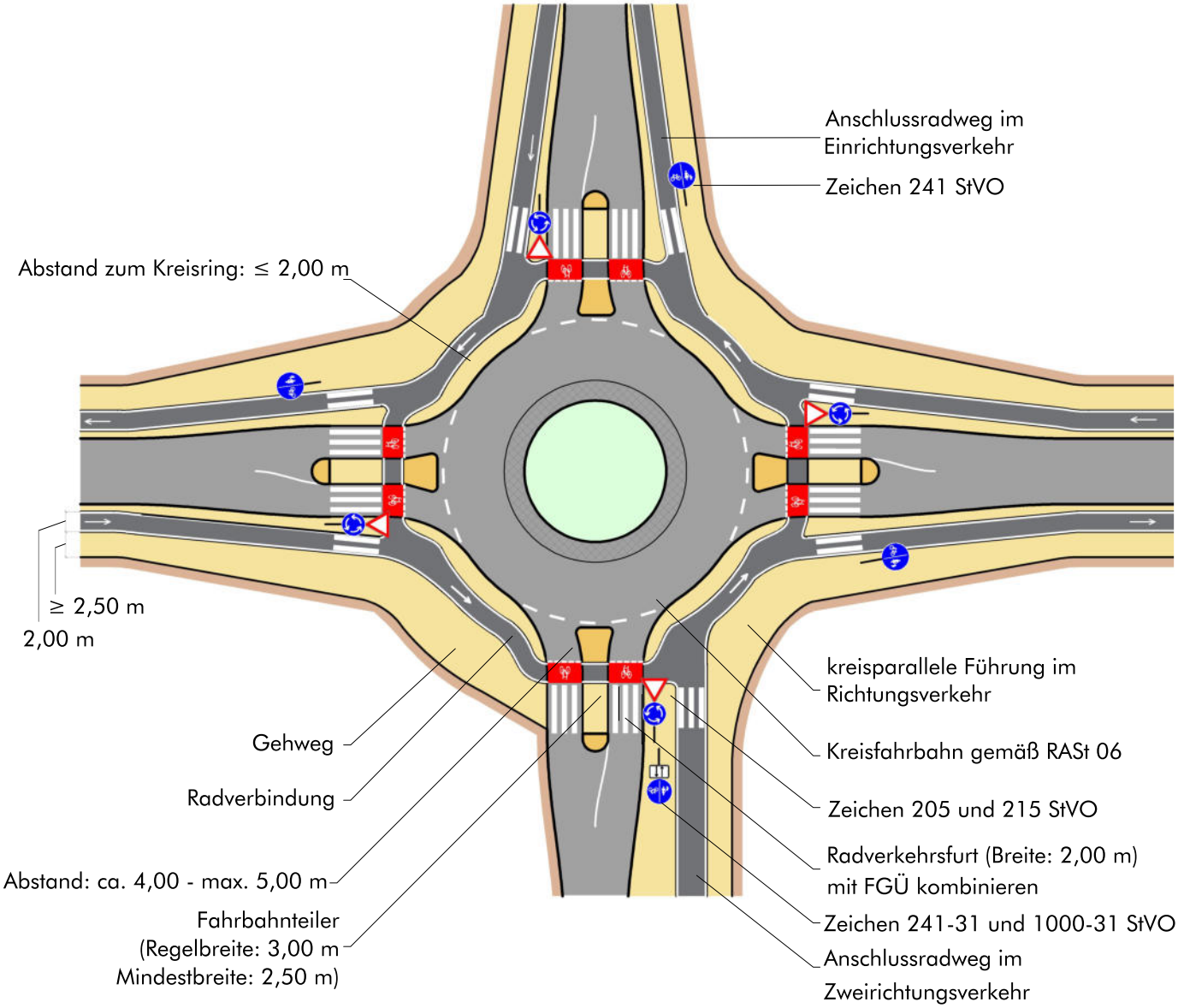
Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

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

Kompakter Kreisverkehr: Bevorrechtigte Führung auf umlaufenden Radwegen
innerorts

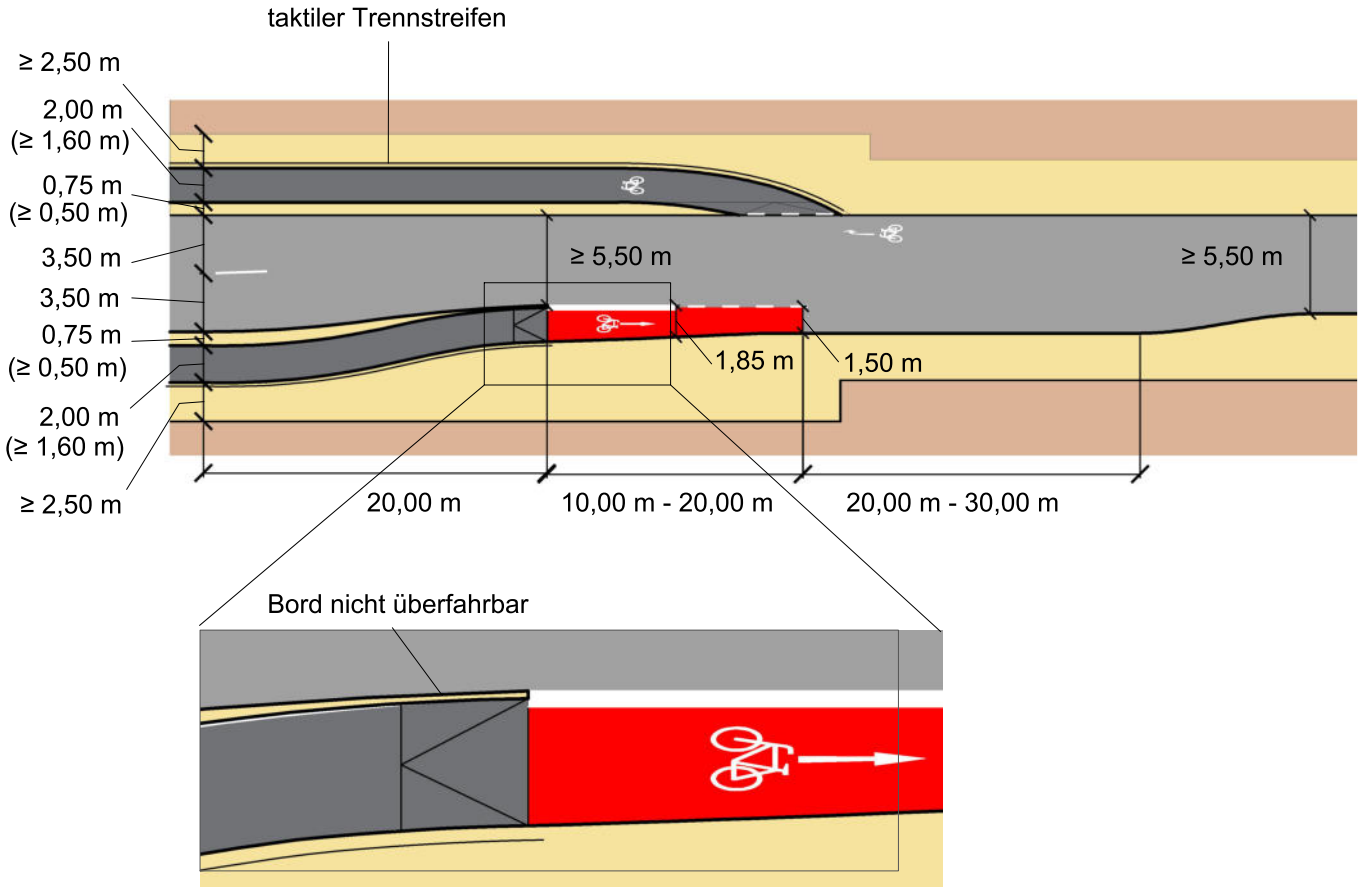


Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3; RASt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.3.5

Anwendungsbereiche:
- Bauliche Radverbindungen an Kreisverkehren
- Einrichtungsverkehr, Führung im Seitenraum

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

Bauliches Ende eines Radweges mit Überleitung auf die Fahrbahn innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010) Kapitel 3.4 und 11.1.6

Anwendungs-bereiche:

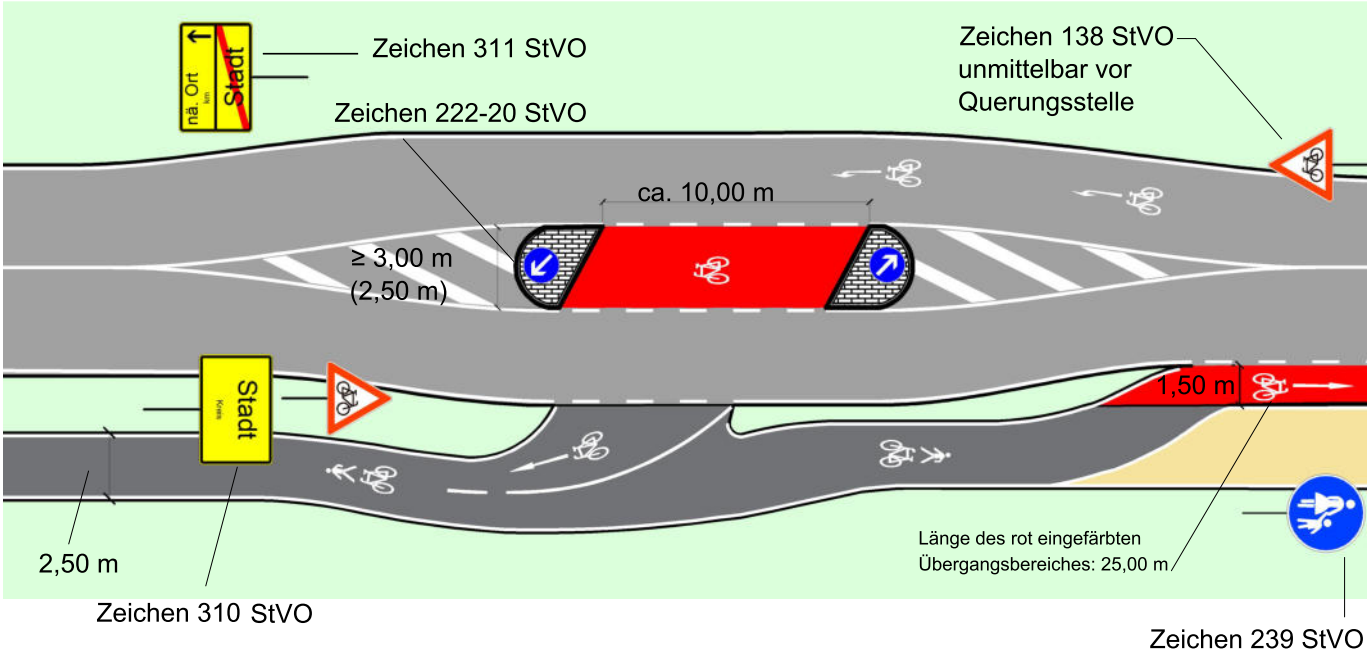
- Überführung eines Einrichtungsradweges in einen Schutzstreifen oder in den Mischverkehr.

Hinweise:

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

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

Übergangsbereich außerorts/innerorts



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

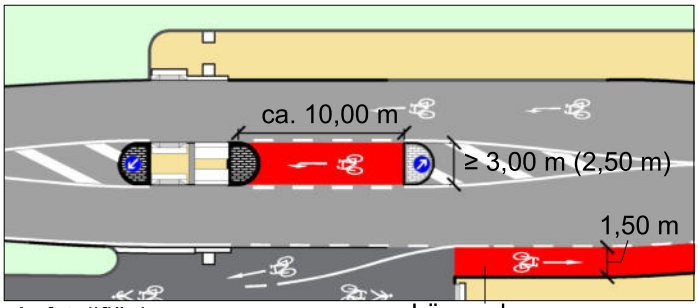
- Am Übergang von außerorts gemeinsam geführten Geh-/Radwegen in den Zweirichtungsverkehr in Mischverkehrsführung innerorts.

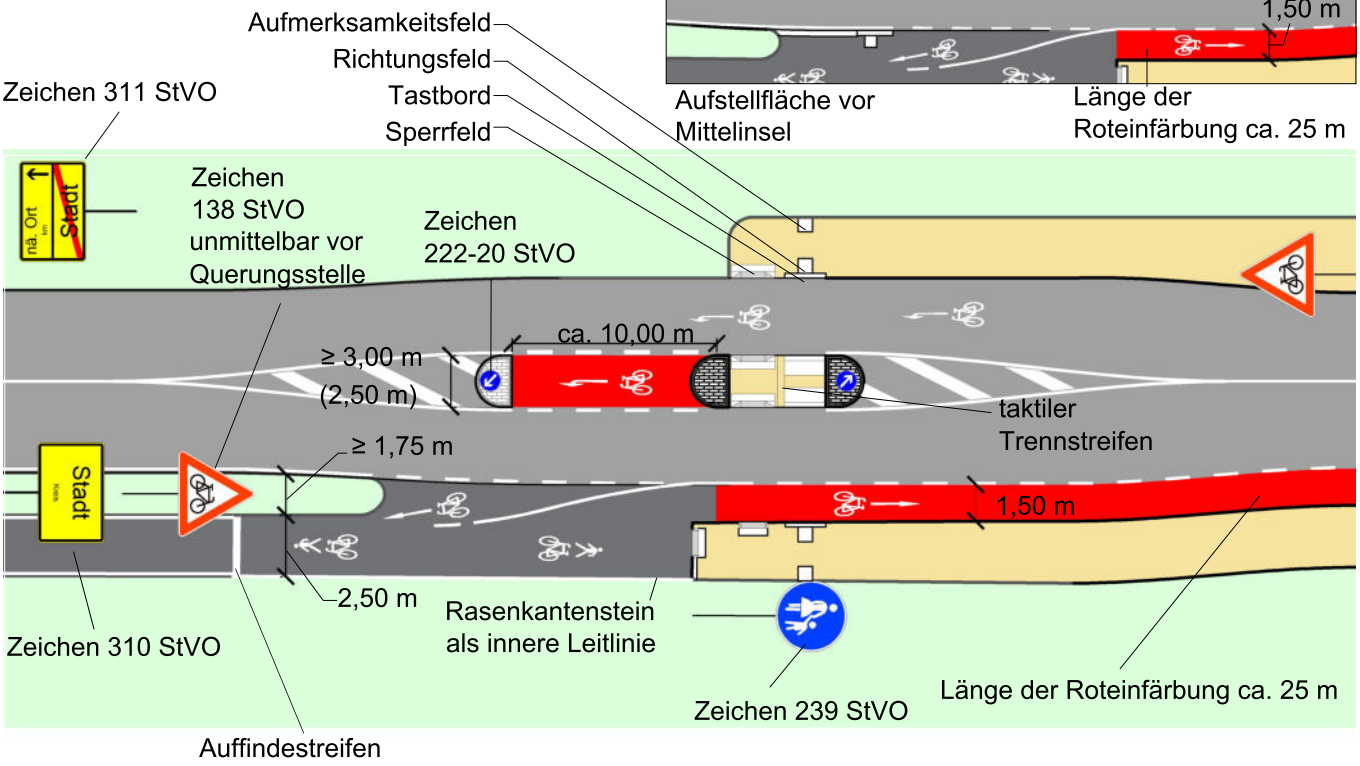
Hinweise:

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

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

Fußverkehr Übergangsbereich außerorts/innerorts





Regelungen:

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

Anwendungs-bereiche:

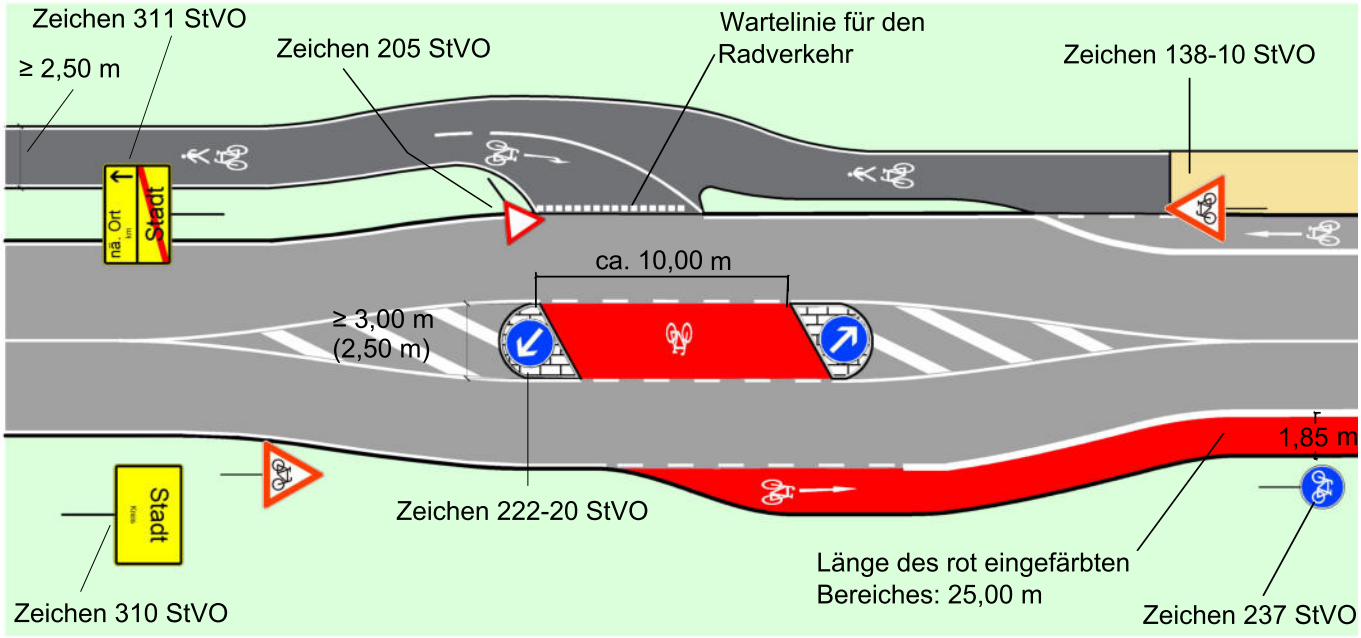
- Im Ortseingangsbereich beim Übergang zwischen dem Schutzstreifen / der Fahrbahn (innerorts) und einseitigem Zweirichtungsradweg (außerorts).

Hinweise:

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

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

Übergangsbereich außerorts/innerorts



Regelungen:

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

Anwendungs-bereiche:

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

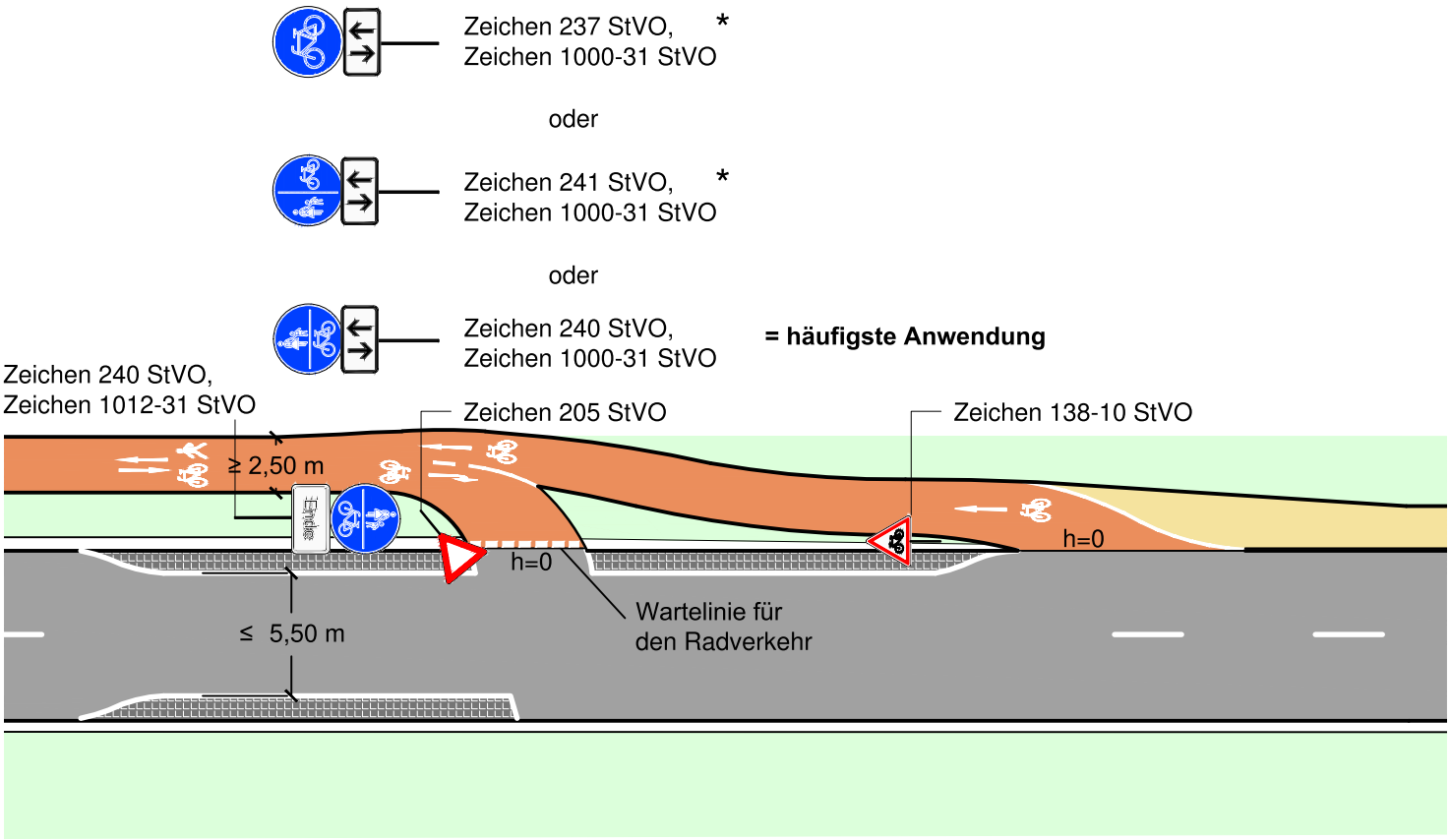
Hinweise:

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

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel
Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht



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

Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

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

Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Musterblatt: 9.5-1
Stand: November 2017

NEUE MOBILITÄT bewegt nachhaltig

brenner BERNARD ingenieure GmbH

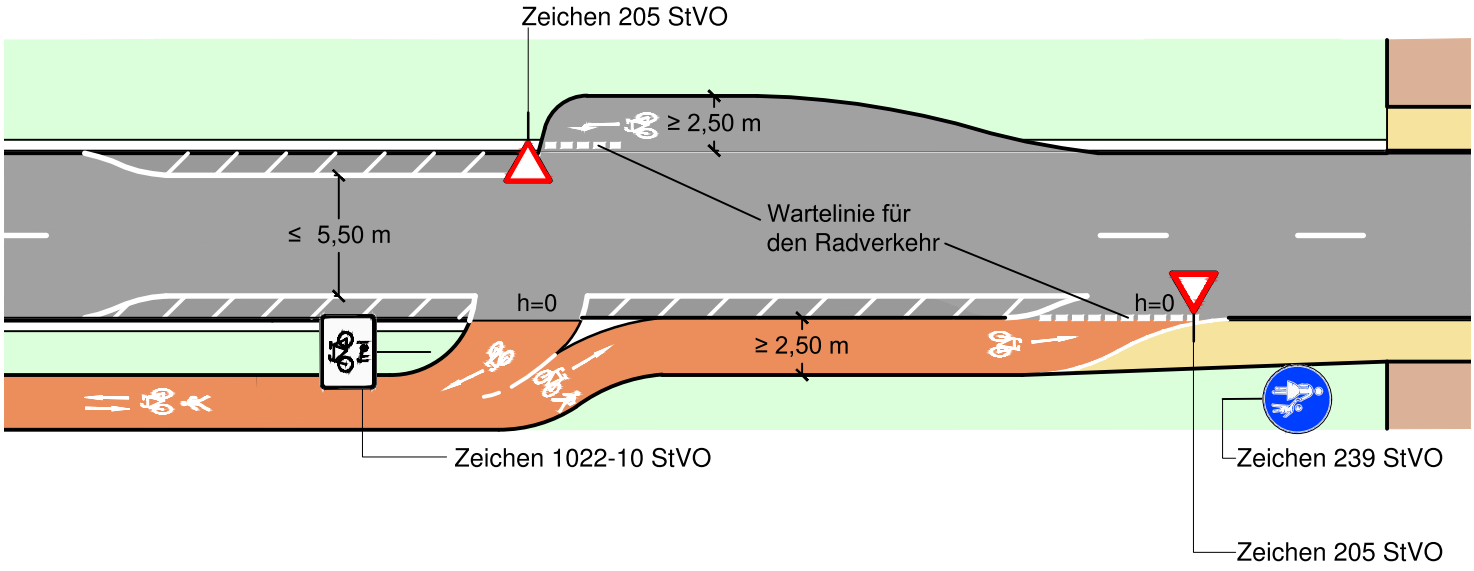
Planungsbüro VIA eG

Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel

Querungsbedarf am Radweganfang, Benutzungsrecht



Regelungen:

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

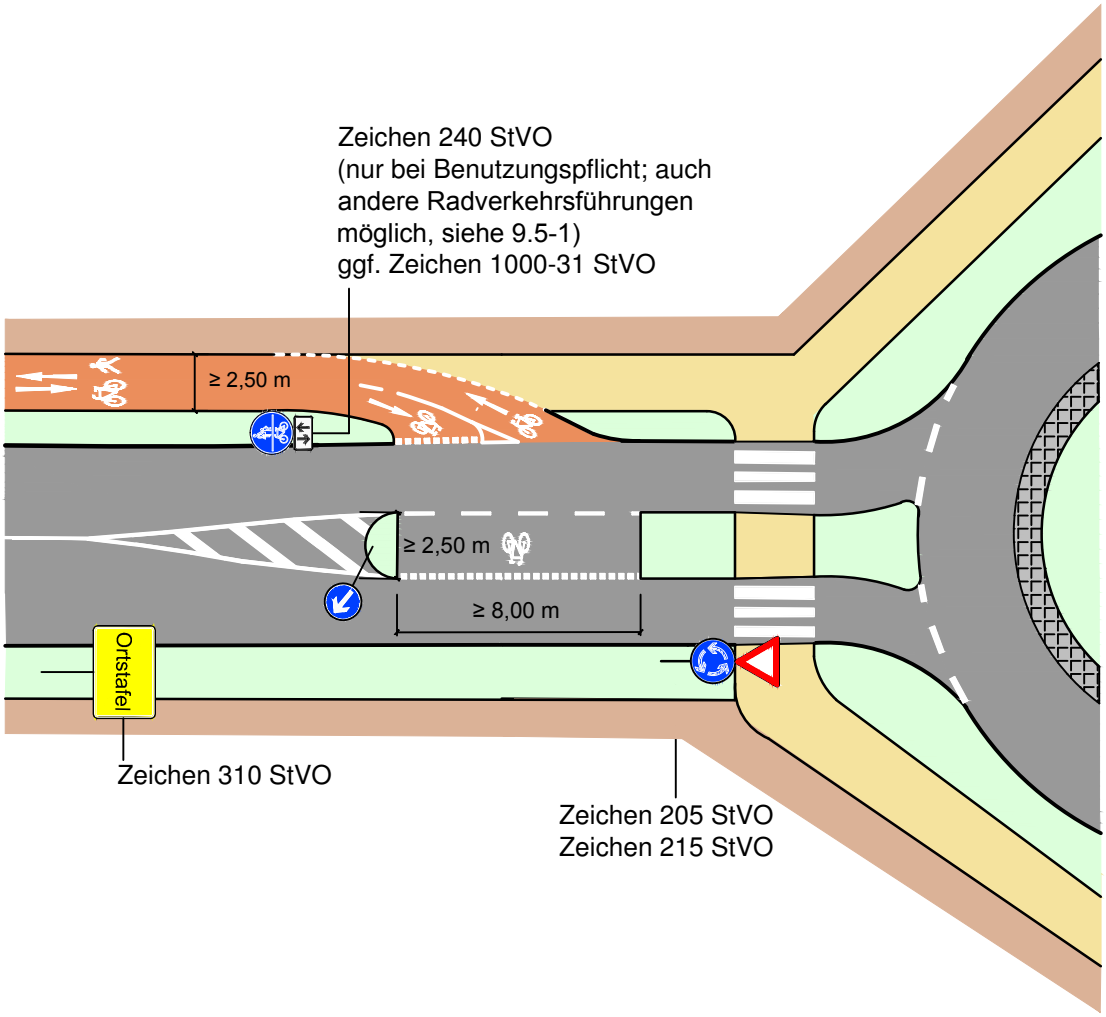
Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

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

Auflösung Zweirichtungsradweg vor Kreisverkehr
Querungsbedarf am Radwegende



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5 und 9.5

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

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

ML: Unbefestigten Weg ausbauen (UWA)

Situation:

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

Abb. 1: Unbefestigter Wiesenweg

Maßnahme:

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

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

Hinweis:

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

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

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

ML: VDS_01 - Sackgasse als durchlässig kennzeichnen

Situation:

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

Durchlässige Sackgasse in Frankfurt am Main

Maßnahme:

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

Angestrebte Wirkung:

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

Hinweise:

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

VZ357-50

VZ357-51

VZ357-52

ML: 3.4 - Verbot für Fahrzeuge aller Art
Maßnahmentyp VVS

Situation:

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

Maßnahme:

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

Angestrebte Wirkung:

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

Hinweise:

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

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

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

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

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