

B E S C H L U S S P R O T O K O L L

über die 13. öffentliche Sitzung

des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses

Sitzungstag : 23.01.2018

Sitzungsort : Rathaus, Am Sonnenplatz 1 (Sitzungssaal 1. OG)

Sitzungsdauer : Beginn: 19:02 Uhr – Ende: 21:47 Uhr

Unterbrechungen : - keine -

Die Mitglieder des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses waren durch Einladung vom 16.01.2018 - unter Angabe der zu behandelnden Tagesordnungspunkte - einberufen worden.

Einwände gegen die ordnungsgemäße Ladung wurden nicht erhoben.

Sitzungsort, Sitzungstag, Sitzungsbeginn sowie die Tagesordnung wurden im amtlichen Bekanntmachungsorgan der Stadt Bad Vilbel am 18.01.2018 veröffentlicht.

Der Planungs-, Bau- und Umweltausschuss war nach der Anzahl der erschienenen Mitglieder beschlussfähig (s. Anwesenheitsliste Seite 71).

Die Tagesordnung (Seite 72) wurde geändert (siehe Seite 73).

Über sämtliche Tagesordnungspunkte wurde in öffentlicher Sitzung verhandelt.

Für diese Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses enthalten die Seiten bis Beratungsergebnisse und Beschlüsse.

Völker
Vorsitzender

(Schenk)
Schriftführerin

Anwesenheitsliste:

Mitgliederzahl: 14

Fraktionsstärke:a) stimmberechtigt:**CDU**

Völker, Jens		7 Mitglieder
Althoff, Klaus		
Bender, Rolf		
Cleve, Andreas		
Kiessl, Brigitte		
Junker, Oliver		
Unger, Yvette		

SPD

André, Lucia	bis TOP 11	3 Mitglieder
Arabin, Klaus		
Koci, Katja	bis TOP 11	

GRÜNE

Breest, Clemens		2 Mitglieder
Mallmann, Ralph		

FDP

Reimann, Thomas		1 Mitglied
-----------------	--	------------

FREIE WÄHLER

Biere, Raimo		1 Mitglied
--------------	--	------------

b) nicht stimmberechtigt:

vom Magistrat:	ESR Herr Wysocki
von der Stadtverordnetenversammlung:	Herr Jens Matthias (GRÜNE)
von der Verwaltung:	VfA Stefanie Schenk
Gäste:	Herr Ott – IMB-Plan (zu TOP 2)

c) es fehlten:

Presse: 2

Zuhörer: 1

TAGESORDNUNG

1. Mitteilung
- 1.a des Ausschussvorsitzenden
- 1.b des Magistrates
2. Radverkehrskonzept 2017/212
3. Aufstellung des Bebauungsplanes "Christeneck", in Bad 2018/3
Vilbel-Heilsberg, Gemarkung Bad Vilbel nach
§ 2 BauGB
a) hier: Beschlussfassung über die vorgebrachten
Stellungnahmen/Anregungen während der Offenlage nach §
3 (2) Baugesetzbuch (BauGB)
4. b. Beschlussfassung als Satzung gemäß § 10 2018/4
Baugesetzbuch (BauGB)
5. Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom
14.01.2018 32/18
Betr.: Verbesserung der Fahrradsicherheit auf der Frankfurter
Straße (Schöllberg)
6. Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom
14.01.2018 33/18
Betr.: Verbesserung der Sicherheit in den Kreiseln der
Homburger Straße
7. Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom
14.01.2018 34/18
Betr.: Umwidmung der Parkstraße in eine Fahrradstraße
8. Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom
14.01.2018 35/18
Betr.: Umwidmung der Saalburgstraße in eine Fahrradstraße
9. Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom
14.01.2018 36/18
Betr.: Ausbau des Karbener Weges zwischen Kleinkarben
und Dortelweil
10. Antrag der SPD-Fraktion vom 16.01.2018 - 35/18
betr.: Maßnahme zur Förderung der Nahmobilität
11. Antrag der SPD-Fraktion vom 16.01.2018 - 36/18
betr.: Radverkehrskonzept, Netzentwicklung, Maßnahmen
mit hoher Priorität

Ende der Tagesordnung

Änderung der Tagesordnung:

Die TOPs 5 bis 11 werden direkt im Anschluss zu TOP 2 thematisiert, da Herr Ott von IMB-Plan bzgl. des Radverkehrskonzeptes anwesend ist und ggf. zu den Anträge nützliche Ergänzungen/Informationen beisteuern kann. Im Anschluss werden die TOPs 3 und 4 behandelt.

Einwände gegen die Änderungen wurden nicht erhoben.

TOP 1. Mitteilung**TOP 1.a des Ausschussvorsitzenden**

keine

TOP 1.b des Magistrates

Am 01.11.2017 wurde im Ausschuss der Antrag der SPD-Fraktion 30/17 - Charta „100 Kommunen für den Klimaschutz“ – und der daraus entstehende Bedarf eines Klimaschutzmanagers thematisiert. Hierzu hat sich ESR Herr Wysocki bei anderen Kommunen mit einer vergleichbar großen Einwohnerzahl über den Hergang erkundigt. Die Stadt Dreieich hat sich dazu bereit erklärt, in der nächsten Ausschusssitzung am 06.03.2018 darüber zu referieren. Herr Markloff (Ressortleitung Infrastruktur und Umwelt) und Frau Jung (Klimaschutzmanagerin) werden als Gäste anwesend sein.

Ab sofort wird in Bad Vilbel Bike-Sharing angeboten. Im vergangenen Jahr gab es hierzu bereits Gespräche mit einigen Anbietern, die jedoch eine Beteiligung seitens der Stadt Bad Vilbel als Grundvoraussetzung hatten. Der jetzige Anbieter handelt komplett frei und verlangt keine Beteiligung seitens der Stadt.

Vorerst soll abgewartet werden, wie das Angebot von den Bad Vilbeler Bürgern angenommen wird. Da es bereits zu den Fahrrädern diverse Rückfragen gab, wurde auf der Homepage der Stadt Bad Vilbel ein Merkblatt für die Bürger eingestellt. Auch hat die Stadtverwaltung einen Ansprechpartner genannt bekommen, der für Beanstandungen und Anregungen zur Verfügung steht.

TOP 2. Radverkehrskonzept

ESR Herr Wysocki begrüßt Herrn Ott von IMB-Plan, der das Radverkehrskonzept für die Stadt Bad Vilbel vorstellt. Im Anschluss wurden Fragen diskutiert.

„1. Die Stadtverordnetenversammlung beschließt das als Anlage beigefügte Radverkehrskonzept.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, das beigefügte Radverkehrskonzept konsequent zu verfolgen. Zur Umsetzung des Konzepts sollen gezielt Maßnahmen ergriffen werden, die zu einer Steigerung des Radverkehrsanteils führen.

3. Die Umsetzung der Maßnahmen sind haushaltsrelevant und werden entsprechend der Bereitstellung der Mittel nach und nach in die Tat umgesetzt.“

Abstimmungsergebnis:

Dafür:	CDU, FDP, SPD, Freie Wähler	12 Stimmen
Dagegen:	/.	0 Stimmen
Enthaltungen:	Bündnis 90/DIE GRÜNEN	2 Stimmen

Der Antrag wurde angenommen.

TOP 5. Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 14.01.2018 32/18
Betr.:Verbesserung der Fahrradsicherheit auf der Frankfurter Straße
(Schöllberg)

Herr Mallmann (GRÜNE) erläutert den Antrag. Herr Junker (CDU) zeigt eine Alternative in Form eines eigenständigen Antrages auf. Über den Antrag soll im Anschluss zu TOP 2 abgestimmt werden.

Das Abstimmungsergebnis zum Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN lautet:

Dafür:	Bündnis 90/DIE GRÜNEN	2 Stimmen
Dagegen:	CDU, FDP, Freie Wähler	9 Stimmen
Enthaltungen:	SPD	3 Stimmen

Über die Aufnahme des eigenständig eingereichten Antrages der CDU wurde wie folgt abgestimmt:

Dafür:	CDU, FDP, Freie Wähler, SPD	12 Stimmen
Dagegen:	/.	0 Stimmen
Enthaltungen:	Bündnis 90/DIE GRÜNEN	2 Stimmen

Herr Junker (CDU) trägt den eigenständig eingebrachten Antrag vor. Der Antrag wird im Anschluss diskutiert.

Ergänzungsantrag 2 – Abstimmungsergebnis:
einstimmig

Ergänzungsantrag 3 – Abstimmungsergebnis:
einstimmig

TOP 6. Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 14.01.2018 33/18
Betr.:Verbesserung der Sicherheit in den Kreiseln der Homburger Straße

Herr Mallmann (GRÜNE) trägt den Antrag vor. Herr Arabin (SPD) stimmt Herrn Mallmann (GRÜNE) zu, dass die Markierungen der Fahrradfuhrten in den Kreiseln der Homburger Straße farblich besser markiert werden sollten. ESR Herr Wysocki bringt an, dass dies am besten am Biwer-Kreisel getestet wird. Herr Biere(Freie Wähler) erkundigt sich nach den im Antrag erwähnten „Kölner-Teller“ bzgl. des Abstimmungsergebnisses. Herr Mallmann (GRÜNE) beruft sich auf den 1. Satz des Antrages, der die grundsätzliche Sicherheit in den erwähnten Kreiseln betrifft.

Der Antrag wird dahingehend geändert, dass die Stadtverordnetenversammlung beschließt den Magistrat zu bitten in 2018 die Kreisel durch die farbliche Markierung der Fahrradfuhrten, beginnend mit dem Biwer-Kreisel, die Sicherheit zu gewährleisten.

Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

TOP 7. Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 14.01.2018 34/18
Betr.: Umwidmung der Parkstraße in eine Fahrradstraße

Herr Breest (GRÜNE) stellt den Antrag vor. Im Anschluss wird der Antrag diskutiert.

Abstimmungsergebnis:

Dafür:	Bündnis 90/DIE GRÜNEN	2 Stimmen
Dagegen:	CDU, FDP, SPD, Freie Wähler	12 Stimmen
Enthaltungen:	./.	0 Stimmen

Der Antrag wurde abgelehnt.

TOP 8. Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 14.01.2018 35/18
Betr.: Umwidmung der Saalburgstraße in eine Fahrradstraße

Herr Breest (GRÜNE) erläutert den Antrag. ESR Herr Wysocki wirft ein, dass die Thematik des Antrages bereits im Radverkehrskonzept zu finden ist (Seite 58).

Der Antrag wird zurückgezogen.

TOP 9. Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 14.01.2018 36/18
Betr.: Ausbau des Karbener Weges zwischen Kleinkarben und Dortelweil

ESR Herr Wysocki erläutert, dass es bereits seit mehreren Jahren Gespräche zum oben aufgeführten Antrag gibt. Demnächst wird ein Gespräch u.a. mit Landwirten, Naturschützern, Radfahrern, Politikern etc. stattfinden. Dementsprechend kann vorher keine Entscheidung diesbezüglich getroffen werden. Der Termin soll daher auch in der Stadtverordnetenversammlung thematisiert werden, damit alle Fraktionen vollends informiert sind.

Der Antrag wird zurückgezogen.

TOP 10. Antrag der SPD-Fraktion vom 16.01.2018 - 35/18
betr.: Maßnahme zur Förderung der Nahmobilität

Herr Arabin (SPD) trägt den Antrag vor. ESR Herr Wysocki verweist auf den Radwegeplan für Bad Vilbel sowie auf die Verkehrskommission, die solche Themen behandelt. Des Weiteren wird Punkt 3 des Antrages gestrichen, da das entsprechende Gesetz dazu keinen Spielraum lässt. Bzgl. der Fahrradabstellanlagen ist derzeit eine Benutzungssatzung im Rechtsamt in Arbeit.

Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

21:38 Uhr → Frau Koci und Frau André verlassen die Sitzung.

TOP 11. Antrag der SPD-Fraktion vom 16.01.2018 - 36/18
betr.: Radverkehrskonzept, Netzentwicklung, Maßnahmen mit hoher Priorität

Die Punkte 1-3 haben sich durch die Diskussionen im Ausschuss bereits erledigt. ESR Herr Wysocki verweist nochmals auf die Verkehrskommission.

Der Antrag wird zurückgezogen.

TOP 3. Aufstellung des Bebauungsplanes "Christeneck", in Bad Vilbel-Heilsberg, Gemarkung Bad Vilbel nach § 2 BauGB
a) hier: Beschlussfassung über die vorgebrachten

**Stellungnahmen/Anregungen während der Offenlage nach § 3 (2)
Baugesetzbuch (BauGB)**

„Die Stadtverordnetenversammlung beschließt nach eingehender Beratung sowie Abwägung der öffentlichen und privaten Belange untereinander und gegeneinander die Beschlussempfehlung zu den nach § 3 (2) Baugesetzbuch (BauGB) vorgebrachten Stellungnahmen/Anregungen während der Offenlage.“

Abstimmungsergebnis:

einstimmig

TOP 4. b. Beschlussfassung als Satzung gemäß § 10 Baugesetzbuch (BauGB)

„Die Stadtverordnetenversammlung beschließt gemäß § 10 Baugesetzbuch (BauGB) den Bebauungsplanentwurf „Christeneck“, in Bad Vilbel-Heilsberg, Gemarkung Bad Vilbel, bestehend aus textlichen Festsetzungen, Planzeichnung und Begründung, sowie dem Umweltbericht mit Anlagen:

- Faunistische Untersuchungen und artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
- Abschlussprogramm kommunale Altlastenbeseitigung und Orientierende Untersuchung 'Christeneck', 1. und 2. Bericht
- Schalltechnische Untersuchung mit ergänzender Stellungnahme zur Erläuterung von Emissionsansätzen und Teilpegellisten
- Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung
als Satzung.

Ebenso werden die bauordnungsrechtlichen Festsetzungen gemäß § 81 Hess. Bauordnung (HBO) in Verbindung mit § 9 (4) Baugesetzbuch (BauGB) als Satzung beschlossen.“

Abstimmungsergebnis:

einstimmig

Dienststelle: 60 FB Technische Dienste / Bauwesen
Sachbearbeiter / in: Stadtrat Wysocki

Bad Vilbel, 23.11.2017

Vorlage für:	
Magistrat	04.12.2017
Planungs-, Bau- und Umweltausschuss	23.01.2018
Stadtverordnetenversammlung	06.02.2018

Betreff
Radverkehrskonzept

Sachverhalt / Begründung

Zur Förderung des Alltags- und des touristischen Radverkehrs in Bad Vilbel wurde gemeinsam mit dem Ingenieurbüro IMB Plan ein Radverkehrskonzept erarbeitet.

Das Radverkehrskonzept umfasst eine ausführliche Bestandsanalyse im Bereich der Hauptverkehrsstraßen. Anhand der Verkehrsbelastungen sowie den zur Verfügung stehenden Querschnitten erfolgte eine Beurteilung der Bestandssituation und entsprechende Empfehlungen zu möglichen Verbesserungen im Radverkehrsnetz. Bereits in der Bearbeitung / Umsetzung befindliche Projekte wurden hierbei ebenso berücksichtigt wie künftig vorgesehene Planungen.

Neben der Analyse des vorhandenen lokalen Radwegenetzes wurde in und zwischen den jeweiligen Stadtteilen nach Lücken bzw. wünschenswerten Radwegetrassen gesucht. Insbesondere die gute Erschließung von Orten mit öffentlichem Interesse bzw. Freizeitwert wurde dabei untersucht. Hier sind u.a. die Schnittstellen zu Bahn- bzw. Busbahnhöfen sowie den Haupteinkaufszentren wie z.B. der Frankfurter Straße zu nennen. Des Weiteren wurden das Schulzentrum, die Sportanlagen sowie die Naherholungsräume um die Nidda berücksichtigt. Im Konzept werden Empfehlungen zu entsprechenden Ausbaumaßnahmen getroffen. Ein weiterer Baustein des Konzepts sind die überörtlichen Radwegeverbindungen mit den Nachbarkommunen. Diese wurden untersucht und mögliche Verbesserungsmaßnahmen beschrieben. Weitere Themen des Radverkehrskonzeptes sind die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr sowie die Errichtung von Fahrradstraßen.

Zur weiteren Förderung der Attraktivität des Radverkehrs und Steigerung der Nahmobilität in der Stadt Bad Vilbel ist die Bereitstellung eines sicheren und komfortablen Radwegenetzes erforderlich. Das vorliegende Konzept trifft hierzu wichtige Aussagen und Empfehlungen, wie das vorhandene Netz sinnvoll ausgebaut und ergänzt werden kann. Es ist ein konstruktives Konzept, das die Zukunft des Radverkehrs in Bad Vilbel gut beschreibt und eine klare Perspektive für den Ausbau des Radverkehrs gibt.

Beschlussvorschlag

1. Die Stadtverordnetenversammlung beschließt das als Anlage beigefügte Radverkehrskonzept.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, das beigefügte Radverkehrskonzept konsequent zu verfolgen. Zur Umsetzung des Konzepts sollen gezielt Maßnahmen ergriffen werden, die zu einer Steigerung des Radverkehrsanteils führen.
3. Die Umsetzung der Maßnahmen sind haushaltsrelevant und werden entsprechend der Bereitstellung der Mittel nach und nach in die Tat umgesetzt.

Beschlussgrundlage	
Beschluss der / des vom:	Freiwillige Leistung
(sonstige Beschlussgrundlage, z. B. Richtlinie)	Gesetzliche / vertragl. Leistung

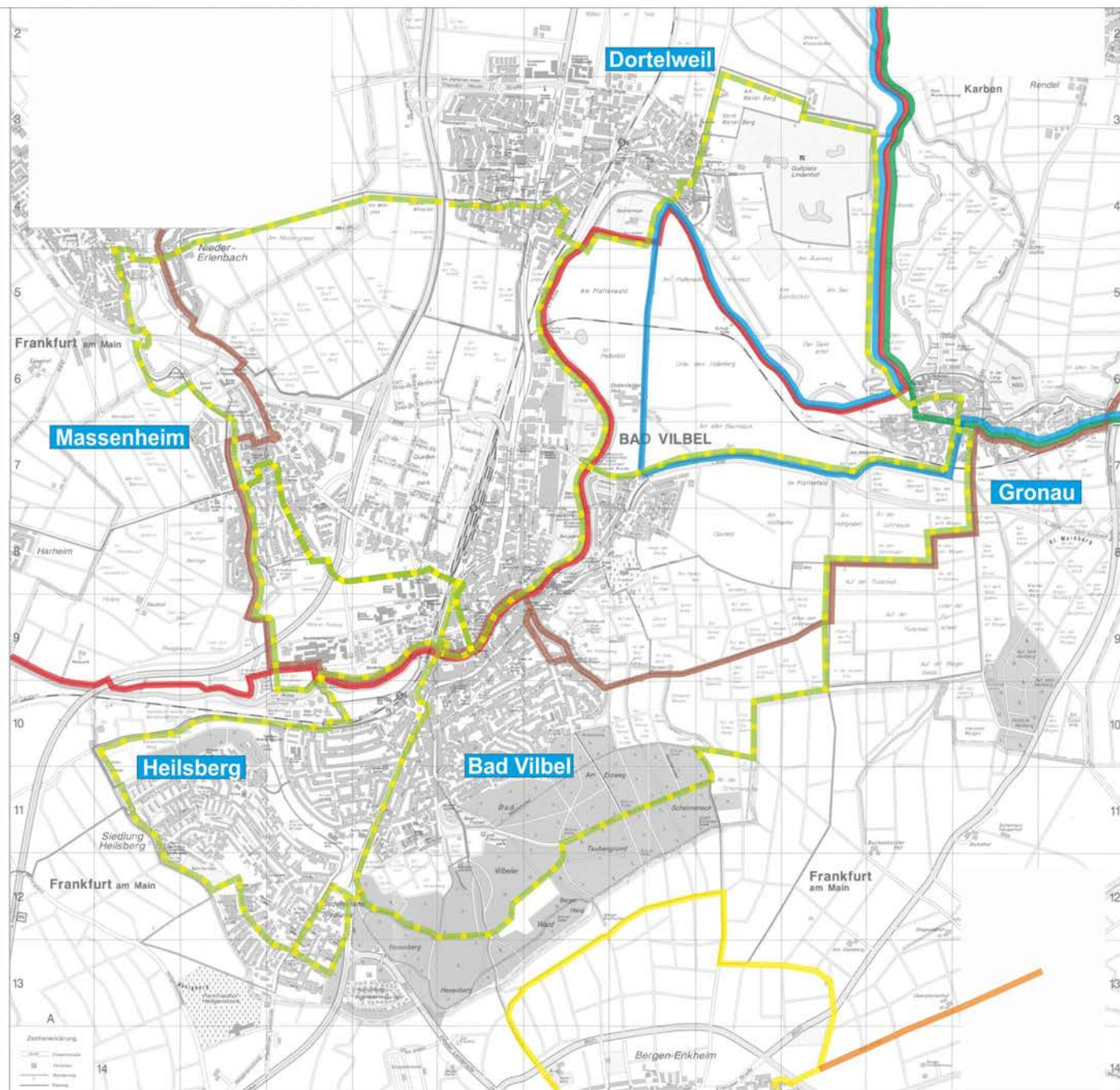
Haushaltsplan							
HB	TB	UB	Haushaltsstelle	Haushaltsjahr		Kostenstelle	
				Kostenart		Kostenträger	

Finanzielle Auswirkungen:		
	Keine finanziellen Auswirkungen	Antrag auf Ausgabe nach § 100 HGO
	Maßnahme wurde bei der Finanzplanung berücksichtigt	Antrag auf Deckung durch Nachtrag
	Deckung durch Budget	Folgekosten für zukünftige Jahre

 (Sachbearbeiter)

Gesehen und einverstanden:

 (Fachbereichsleiter / Dezernent)



Überregionale Themenrouten

- R4 (Nord-Süd-Radweg)
- Regionalpark Niddaroute
- Regionalpark Rundroute
- Regionalpark Hohe Straße
- Grüngürtel Radrundweg

Regionale Themenrouten

- Hessische Apfelwein- und Obstwiesenroute
- Radrundweg Bad Vilbel

lin3 PLAN

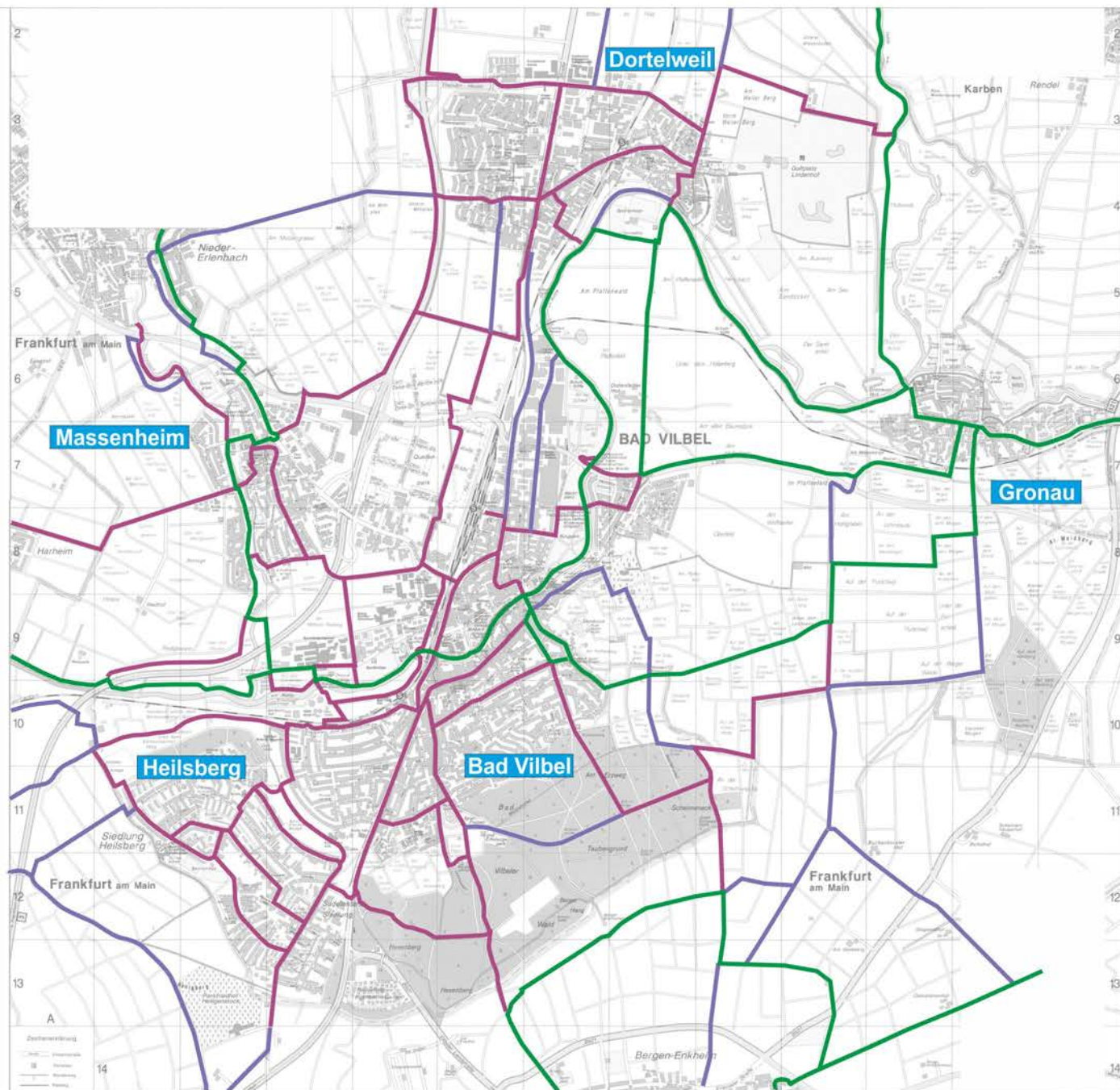
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel
Radverkehrskonzept

Bad Vilbel
Stadt der Quellen

Übersicht Themenrouten

Datum: 08/2017 Maßstab: - Blatt: Anlage 1



städtisches Wegenetz

- Hauptnetz (ausgeschildert)
- Nebennetz
- Freizeittrouten

im3 PLAN

Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

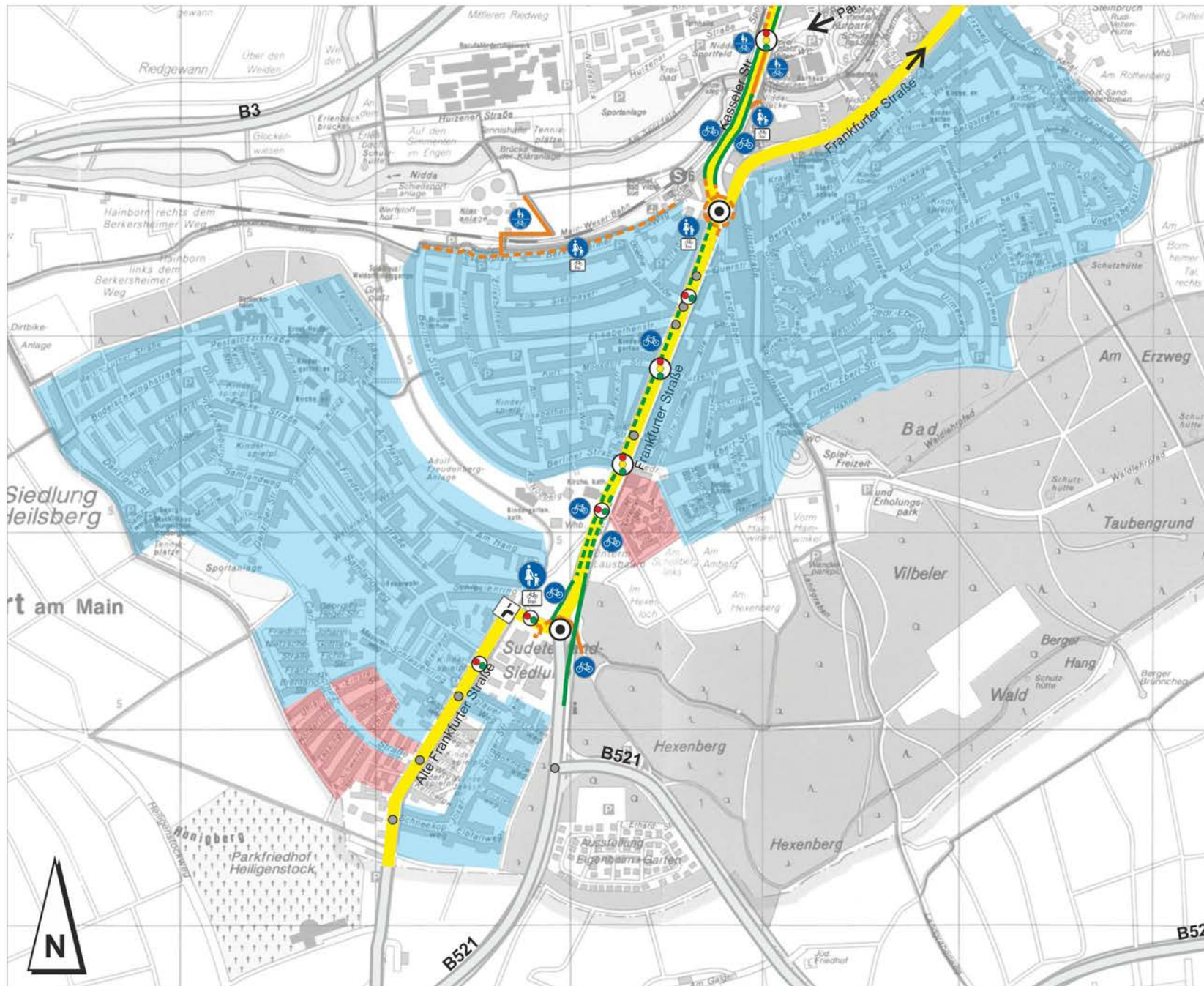
Stadt Bad Vilbel

Bad Vilbel
Stadt der Quellen

Überarbeitung des
Radwegenetzes
in Bad Vilbel

Übersicht Radwegenetz

3.1



- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei

- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Stadtstraßen
- Bahnstrecke
- Fluss / Gewässer
- Tempo-30 Zonen
- verkehrsber. Bereich
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- abknickende Vorfahrtsstr.

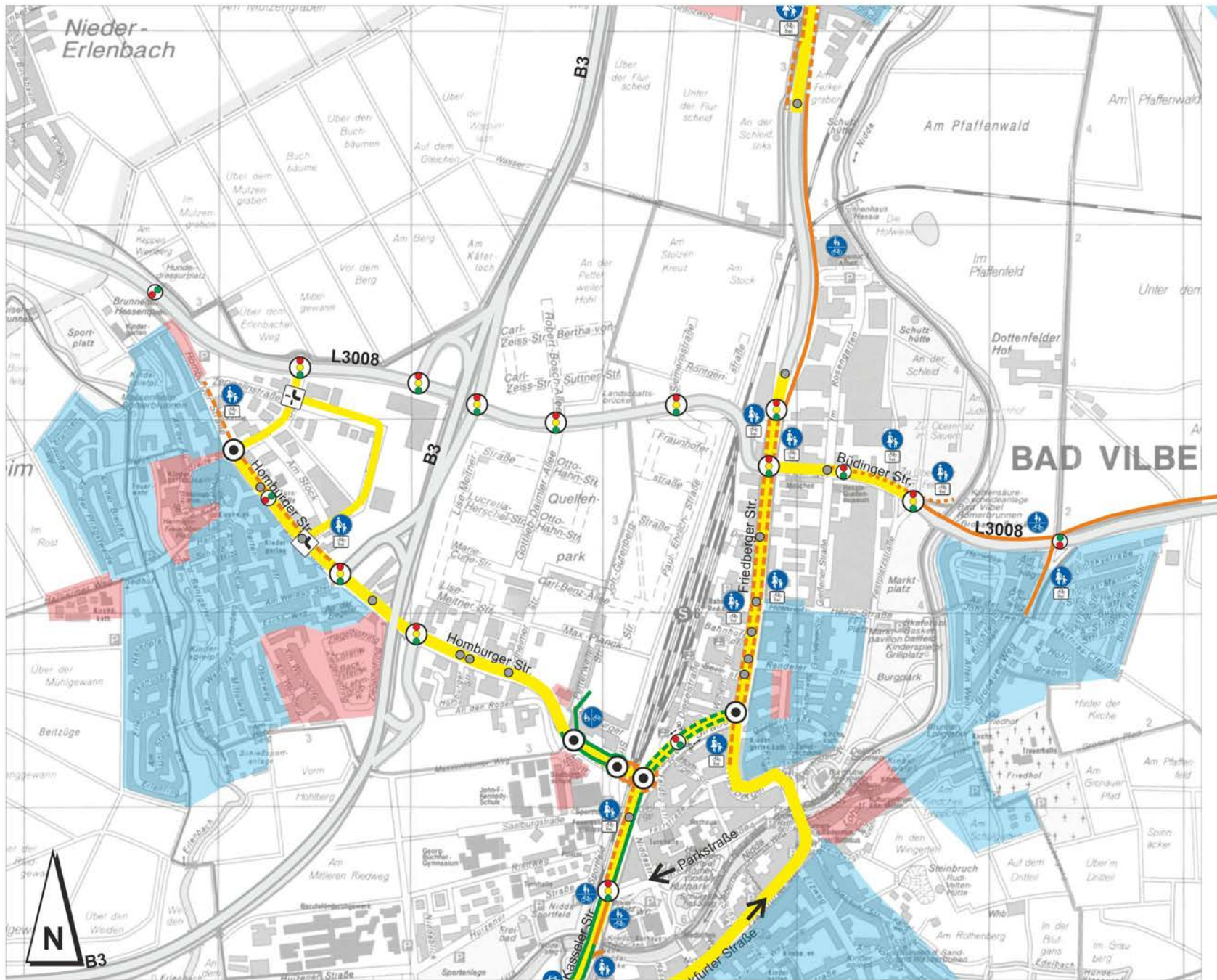
lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel 
 Radverkehrskonzept

Heilsberg + Kernstadt (Süd)
 Radverkehrsnetz / Tempo 30 / VB

Datum: 08/2017 Maßstab: - Blatt: Anlage 3.1

3.2



- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei

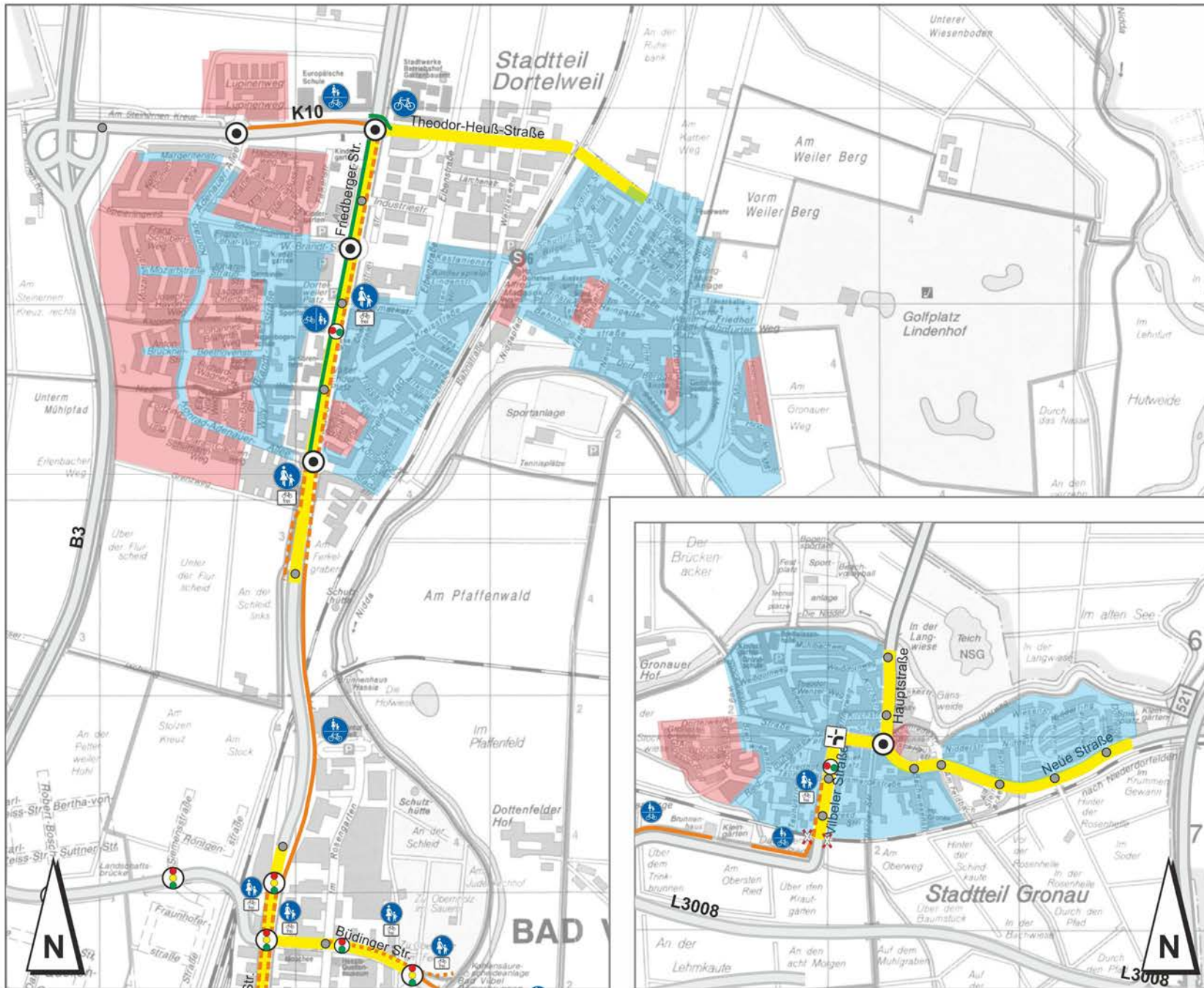
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Stadtstraßen
- Bahnstrecke
- Fluss / Gewässer
- Tempo-30 Zonen
- verkehrsb. Bereich
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- abknickende Vorfahrtsstr.

lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
 Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

Kernstadt (Nord) + Massenheim
 Radverkehrsnetz / Tempo 30 / VB

3.3



- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei

- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Stadtstraßen
- Bahnstrecke
- Fluss / Gewässer
- Tempo-30 Zonen
- verkehrsber. Bereich
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- abknickende Vorfahrtsstr.

lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel
 Radverkehrskonzept

Dortelweil + Gronau
 Radverkehrsnetz / Tempo 30 / VB

Datum: 08/2017	Maßstab: -	Blatt: Anlage 3.3
----------------	------------	-------------------

Stadt Bad Vilbel

Überarbeitung des Radwegenetzes in Bad Vilbel

- Radverkehrskonzept -

August 2017



Ingenieurleistung

Gutachten und Rahmenplanungen

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

Verkehrstechnische Nachweise

Verkehrstechnische Gesamtlösungen
Mikrosimulation
Dimensionierung von Verkehrsanlagen
Leistungsfähigkeitsnachweise
Signalisierung

Ingenieurvermessung

Bestands- und Kontrollvermessung
Absteck- und Bauausführungsvermessung
Geländemodelle
Visualisierung
Abrechnungsaufmaße

Ingenieurbauwerke, Tiefbau

Kanalbau
Kanalsanierung
Wasserversorgung
Gasversorgung
Straßenbeleuchtung

Verkehrsanlagen

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

Management

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

Beratung

Bau- und Verkehrsrechtsfragen
Zuwendungsanträge
Kostenteilungen
Ablöseberechnungen
Weiterbildungsseminare

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

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

Überarbeitung des Radwegenetzes in Bad Vilbel

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

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

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

2 Planungsgrundlagen Radverkehrsanlagen

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

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

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

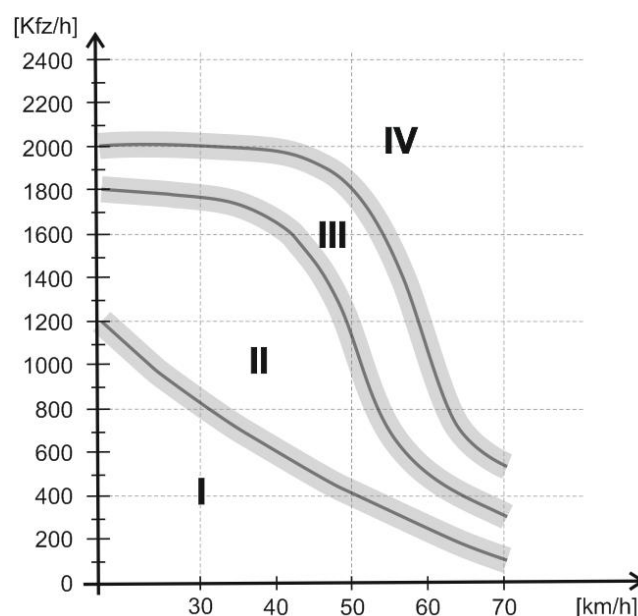


Bild 1: Belastungsbereiche zur Vorausswahl von Radverkehrsführungen nach ERA

noch: Planungsgrundlagen
Radverkehrsanlagen

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

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

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

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

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

2.1 Radverkehr auf der Fahrbahn (Innerorts)

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

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

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

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

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

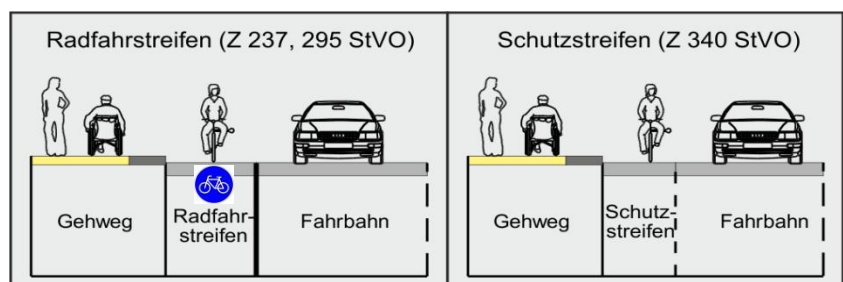


Bild 3: Radfahr- und Schutzstreifen

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

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

noch: Radverkehr auf der
Fahrbahn (innerorts)

nungsfall mit Lkw) von Kraftfahrzeugen befahren werden.

Für die Abmessungen gelten folgende Richtwerte:

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

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

2.2 Bauliche Radwege

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

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

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

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


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


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

2.3 Benutzungspflicht von Radwegen

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

237 (Radfahrer) 

240 (gemeinsamer Geh- und Radweg)  oder

241 (getrennter Geh- und Radweg) 

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

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

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

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

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

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

3 Regionale und überregionale Themenrouten

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

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

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

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

Anlage 1 (Plan 1)

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

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

3.1 Hessischer Radfernweg R4



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

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

Anlage 1

noch: Hessischer Radfernweg R4

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

3.2 **Apfelwein- und Obstwiesenroute Wetteraukreis**



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

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

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

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

Anlage 1

3.3

Regionalpark Niddaroute



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

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

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

Anlage 1

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

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

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

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

3.4

Regionalpark Rundroute



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

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

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

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

Anlage 1

3.5

GrünGürtel- Radrundweg



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

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

Anlage 1

3.6 Regionalparkroute Hohe Straße

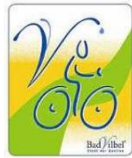


Anlage 2

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

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

3.7 Radrundweg Bad Vilbel



Anlage 1

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

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

4

Lokales Radwegenetz

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

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

Anlage 2

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

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

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

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

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

Plan 2

Anlage 3.1

Anlage 3.2

Anlage 3.3

4.1 Radverkehr an Hauptverkehrsstr.

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

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

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

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

4.1.1 ST Heilsberg, Alte Frankfurter Str.

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

Anlage H1.1

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

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

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

Anlage H1.2

Mit einem Ansatz von ca. 160 € / m² belaufen sich die geschätzten Kosten für eine grundhafte Erneuerung der Alten Frankfurter Straße auf rund 2,0 Mio. € (reiner Straßenbau ohne Kanal- und Versorgungsleitungen).

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

noch 4.1.1: ST Heilsberg, Alte
Frankfurter Straße

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

Anlage H1.1

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

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

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

4.1.2 **Bad Vilbel, Frankfurter Straße**

Anlage H2.1

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

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

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

Anlage H2.1

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

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

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

noch 4.1.2: Bad Vilbel,
Frankfurter Straße

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

Anlage 2.2

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

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

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

4.1.3

Bad Vilbel, Kasseler Straße

Anlage H3.1

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

Anlage H3.1

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

Anlage H3.1

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

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

Anlage H3.2

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

noch 4.1.3: Bad Vilbel,
Frankfurter Straße

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

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

4.1.4 **Bad Vilbel, Friedberger Straße**

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

Anlage H4.1

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

Anlage H4.1

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

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

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

noch 4.1.4: Bad Vilbel,
Friedberger Straße

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

Anlage H4.1

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

Anlage H4.1

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

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

Anlage H4.2

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

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

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

4.1.5

Bad Vilbel, Frankfurter Str. / Parkstr.

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

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

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

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

Anlage H5.1

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.1.6

Bad Vilbel, Homburger Straße

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

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

Anlage H6.1

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

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

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

noch 4.1.6: Bad Vilbel,
Homburger Straße

Anlage H6.1

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

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

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

4.1.7 **Massenheim, Homburger Straße**

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

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

Anlage H7.1

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

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

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

Anlage H7.2

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

noch 4.1.7: Massenheim,
Homburger Straße

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

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

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

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

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

4.1.8

Kernstadt, Büdingen Straße

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

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

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

Anlage H8.1

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

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

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

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

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

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

4.1.9 Gronau, Vilbeler Straße / Hauptstraße / Neue Straße

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

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

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

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

Anlage H9.1

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

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

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

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

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

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

Anlage H9.1

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

Anlage H9.1

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

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

4.1.10

Dortelweil, Friedberger Str.

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

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

Anlage H10.1

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

Anlage H10.1

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

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

noch 4.1.10: Dortelweil,
Friedberger Straße

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

Anlage H10.1

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

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

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

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

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

4.2 Netzergänzungen innerhalb der Gemarkung Bad Vilbel

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

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

4.2.1

Ausbau des Massenheimer Weges

Beschreibung der Ausgangssituation:

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

Trassenauswahl:

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

Planungsvorschlag:

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

Umsetzung:

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

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

Anlage E2

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

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

Trassenauswahl:

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

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

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

Planungsvorschlag:

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

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

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

Umsetzung:

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

4.2.3

Ausbau des stadtseitigen Niddauerwegs

Beschreibung der Ausgangssituation:

Auszug aus dem GVP, Teil 1:

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

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

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

Anlage E3

Planungsvorschlag:

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

Umsetzung:

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

4.2.4 Verlängerung der Straße am Sportfeld

Anlage E4

Beschreibung der Ausgangssituation:

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

Trassenauswahl:

Der Radweg soll auf der vorh. Trasse geführt werden.

Planungsvorschlag:

1) Brückenbauwerk

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

2) Knotenpunkt Am Sportfeld / Huizener Straße

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

Umsetzung:

1) Brückenbauwerk (siehe Planungsvorschlag)

2) Knotenpunkt

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

4.2.5

Anbindung Beschreibung der Ausgangssituation:

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

Trassenauswahl:

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

Planungsvorschlag:

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

Umsetzung:

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

4.2.6

ST Dortelweil / Beschreibung der Ausgangssituation:

Innenstadt „Niddaroute“

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

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

Trassenauswahl:

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

Planungsvorschlag:

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

Umsetzung:

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

4.2.7

ST Dortelweil / Beschreibung der Ausgangssituation:

ST Gronau „Niddaroute“

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

Trassenauswahl:

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

Planungsvorschlag:

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

Umsetzung:

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

4.2.8

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

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

Trassenauswahl:

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

Anlage E8

Planungsvorschlag:

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

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

Umsetzung:

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

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

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

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

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

Trassenauswahl:

Der Radweg soll auf der vorhandenen Trasse geführt werden.

Planungsvorschlag:

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

Umsetzung:

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

4.2.10 ST Dortelweil – Beschreibung der Ausgangssituation:

L 3008

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

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

Anlage E10

Trassenauswahl:

Der Radweg soll auf der vorhandenen Trasse geführt werden.

Planungsvorschlag:

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

Umsetzung:

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

5 Überörtliche Netzergänzungen

Anlage 2

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

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

Im Nachfolgenden haben wir die wünschenswerten Netzergänzungen aufgelistet:

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

5.1

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

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

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

Anlage N1

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

Trassenauswahl:

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

Planungsvorschlag:

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

noch 5.1: Verbindung Bad
Vilbel / Frankfurt

Umsetzung:

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

**5.2 Verbindung Bad
Vilbel / Berkersheim**

Beschreibung der Ausgangssituation:

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

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

Anlage N2

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

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

Planungsvorschlag:

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

Umsetzung:

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

5.3

Verbindung Heilsberg / Bergen- Enkheim

Beschreibung der Ausgangssituation:

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

Anlage N3

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

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

Trassenauswahl / Planungsvorschlag:

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

Umsetzung:

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

5.4 Verbindung Maintal / Beschreibung der Ausgangssituation:

Hohe Straße

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

Anlage N4

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

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

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

Trassenauswahl / Planungsvorschlag:

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

Umsetzung:

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

5.5

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

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

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

Anlage N5

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

Trassenauswahl

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

Planungsvorschlag:

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

Umsetzung:

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

5.6

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

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

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

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

Anlage N6

Trassenauswahl:

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

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

Planungsvorschlag:

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

Umsetzung:

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

5.7 Verbindung Karben Beschreibung der Ausgangssituation:

/ Dortelweil

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

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

Trassenauswahl:

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

Anlage N7

Planungsvorschlag:

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

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

Umsetzung:

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

Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr

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

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

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

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

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

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

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

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

noch: Freigabe von Einbahnstraßen für Radverkehr

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

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

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

Einrichtung von Fahrradstraßen

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

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



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

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

- „Wiesengasse“
- „Saalburgstraße“.

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

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

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

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

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

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

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

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

noch: Fahrradabstellanlagen

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



Bahnhof (West)

Bahnhof (West)



Fahrradboxen Bahnhof (Ost)

Bahnhof (Ost)

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

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

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

**E-Bikes /
Pedelecs**

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

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

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

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

Zusammenfassung

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

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

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

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

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

IMB-Plan GmbH
Frankfurt am Main, August 2017

Anlagen

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

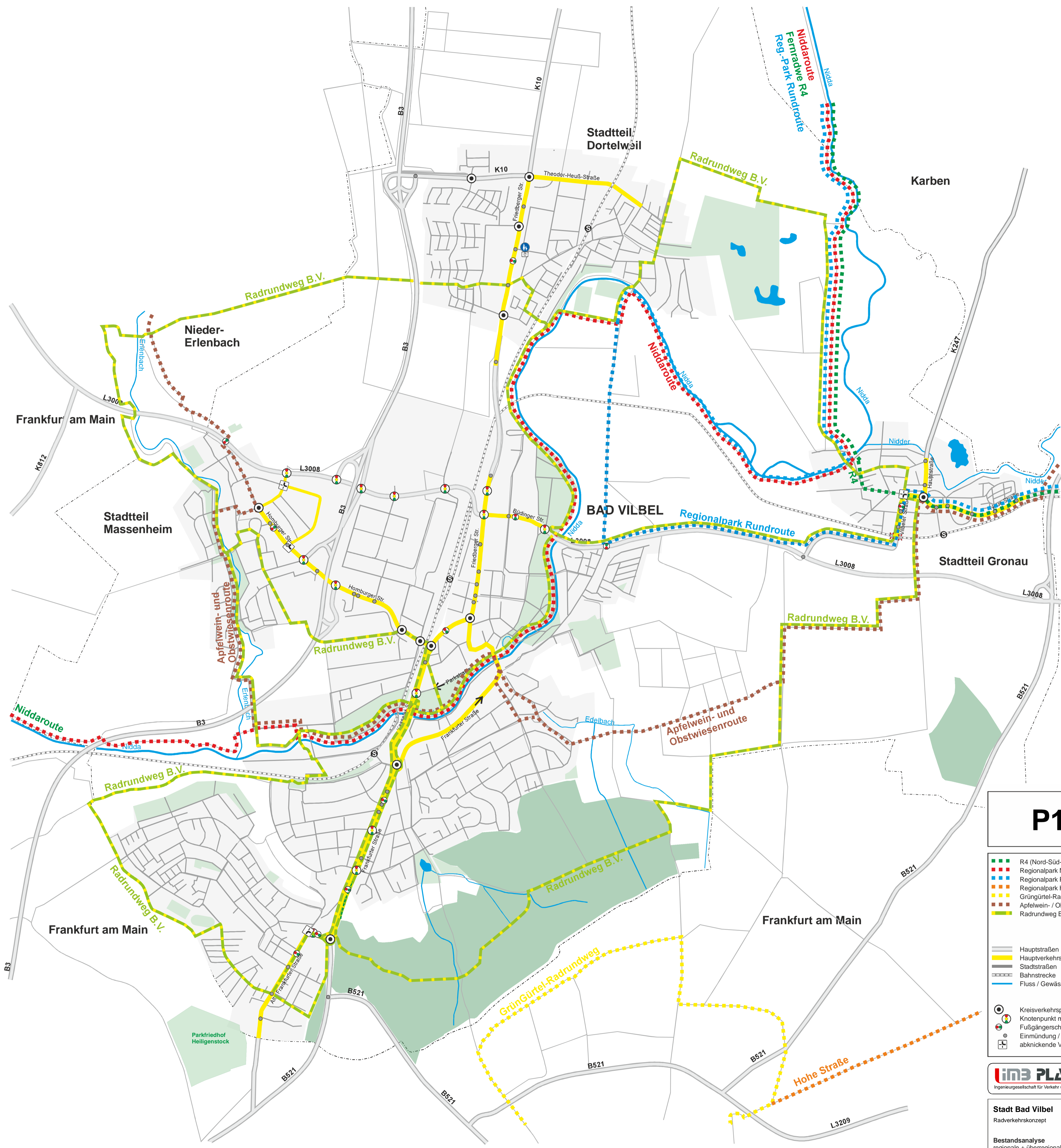
Literaturverzeichnis

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



IMB-Plan GmbH

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



P1

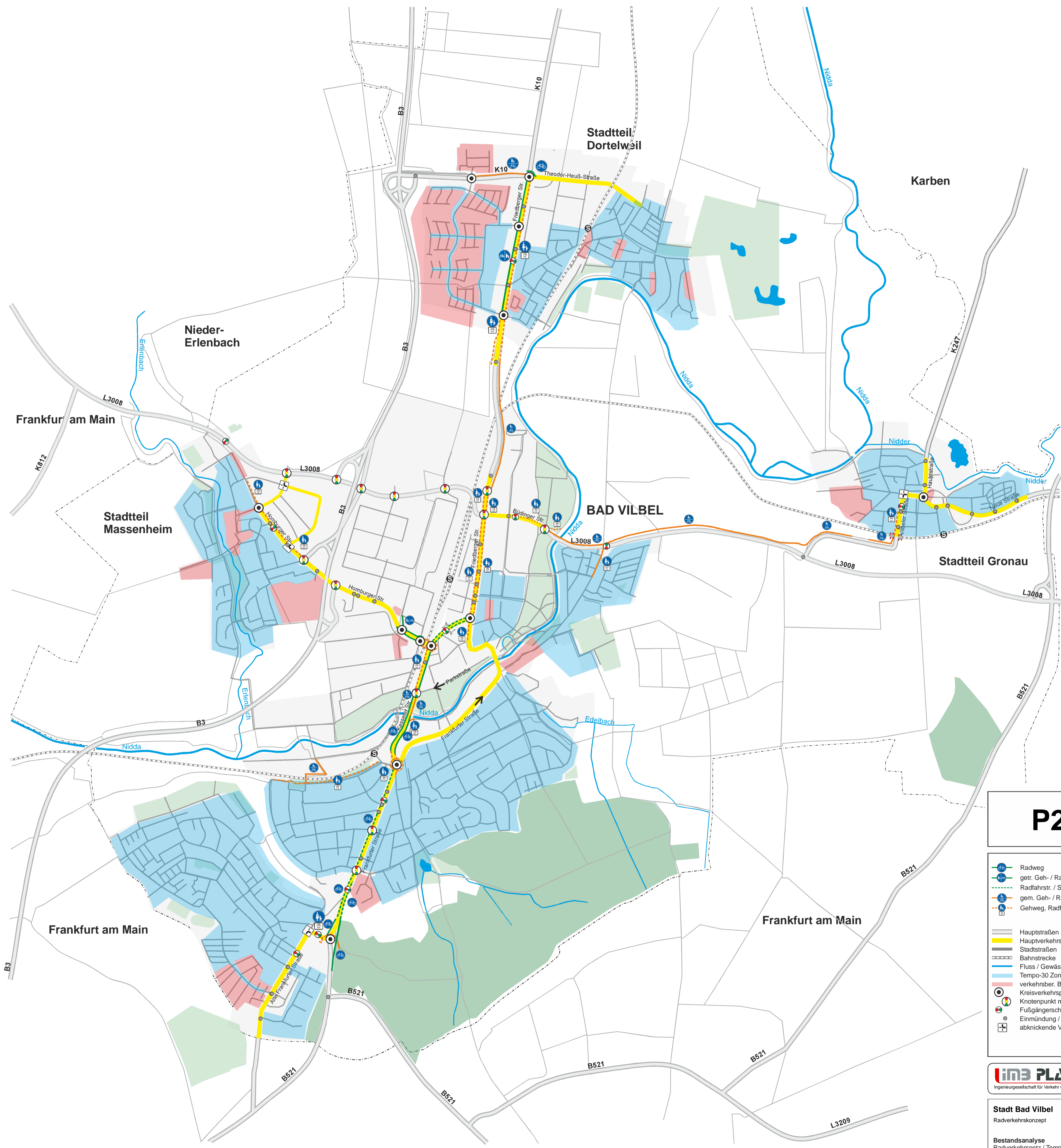
- R4 (Nord-Süd-Radweg)
 - Regionalpark Niddaroute
 - Regionalpark Rundroute
 - Regionalpark Hohe Straße
 - Grüngürtel-Radrundweg
 - Apfelwein- / Obstwiesenr.
 - Radrundweg B.V.
-
- Hauptstraßen (Außerorts)
 - Hauptverkehrsstraßen
 - Stadtstraßen
 - Bahnstrecke
 - Fluss / Gewässer
-
- Kreisverkehrsplatz
 - Knotenpunkt mit LSA
 - Fußgängerschutzanlage
 - Einmündung / Kreuzung
 - abknickende Vorfahrtsstraße



Stadt Bad Vilbel
Radverkehrskonzept



Bestandsanalyse
regionale + überregionale Themenrouten



P2

- Radweg
 - getr. Geh- / Radweg
 - Radfahrstr. / Schutzstr.
 - gem. Geh- / Radweg
 - Gehweg, Radfahrer frei
-
- Hauptstraßen (Außerorts)
 - Hauptverkehrsstraßen
 - Stadtstraßen
 - Bahnstrecke
 - Fluss / Gewässer
 - Tempo-30 Zonen
 - verkehrsber. Bereich
 - Kreisverkehrsplatz
 - Knotenpunkt mit LSA
 - Fußgängerschutzanlage
 - Einmündung / Kreuzung
 - abknickende Vorfahrtsstr.



Stadt Bad Vilbel
Radverkehrskonzept



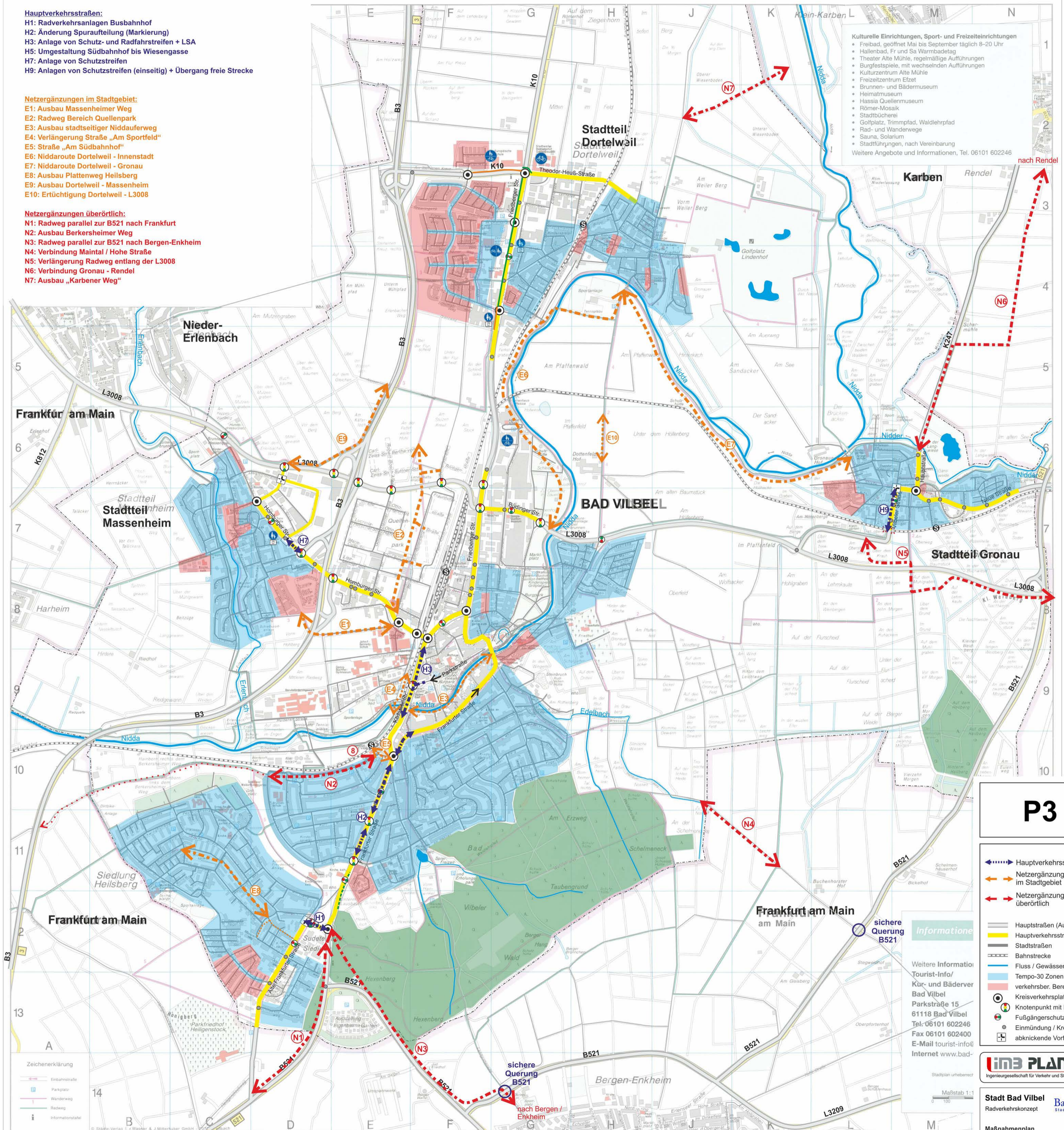
Bestandsanalyse
Radverkehrsnetz / Tempo 30 / VB

- Hauptverkehrsstraßen:**
H1: Radverkehrsanlagen Busbahnhof
H2: Änderung Spuraufteilung (Markierung)
H3: Anlage von Schutz- und Radfahrstreifen + LSA
H5: Umgestaltung Südbahnhof bis Wiesengasse
H7: Anlage von Schutzstreifen
H9: Anlagen von Schutzstreifen (einseitig) + Übergang freie Strecke

- Netzergänzungen im Stadtgebiet:**
E1: Ausbau Massenheimer Weg
E2: Radweg Bereich Quellenpark
E3: Ausbau stadtsseitiger Niddaerweg
E4: Verlängerung Straße „Am Sportfeld“
E5: Straße „Am Südbahnhof“
E6: Niddaroute Dortelweil - Innenstadt
E7: Niddaroute Dortelweil - Gronau
E8: Ausbau Plattenweg Heilsberg
E9: Ausbau Dortelweil - Massenheim
E10: Ertüchtigung Dortelweil - L3008

- Netzergänzungen überörtlich:**
N1: Radweg parallel zur B521 nach Frankfurt
N2: Ausbau Berkersheimer Weg
N3: Radweg parallel zur B521 nach Bergen-Enkheim
N4: Verbindung Maintal / Hohe Straße
N5: Verlängerung Radweg entlang der L3008
N6: Verbindung Gronau - Rendel
N7: Ausbau „Karbener Weg“

- Kulturelle Einrichtungen, Sport- und Freizeiteinrichtungen**
- Freibad, geöffnet Mai bis September täglich 8-20 Uhr
 - Hallenbad, Fr und Sa Warmbadtag
 - Theater Alte Mühle, regelmäßige Aufführungen
 - Burgfestspiele, mit wechselnden Aufführungen
 - Kulturzentrum Alte Mühle
 - Freizeitzentrum Efzet
 - Brunnen- und Bädereuseum
 - Heimatmuseum
 - Hassia Quellenmuseum
 - Römer-Mosaik
 - Stadtbücherei
 - Golfplatz, Trimpfad, Waldlehrpfad
 - Rad- und Wanderwege
 - Sauna, Solarium
 - Stadtführungen, nach Vereinbarung
- Weitere Angebote und Informationen, Tel. 06101 602246



P3

- Legend:**
- ➡ Hauptverkehrsstr.
 - ➡ Netzergänzungen im Stadtgebiet
 - ➡ Netzergänzungen überörtlich
 - Hauptstraßen (Außerorts)
 - Hauptverkehrsstraßen
 - Stadtstraßen
 - Bahnstrecke
 - Fluss / Gewässer
 - Tempo-30 Zonen
 - verkehrsber. Bereich
 - ⊙ Kreisverkehrsplatz
 - ⊙ Knotenpunkt mit LSA
 - ⊙ Fußgängerschutzanlage
 - ⊙ Einmündung / Kreuzung
 - ⊙ abknickende Vorfahrtsstr.

Informationen

Weitere Information:
 Tourist-Info/
 Kur- und Bäderver
 Bad Vilbel
 Parkstraße 15
 61118 Bad Vilbel
 Tel. 06101 602246
 Fax 06101 602400
 E-Mail tourist-info@
 Internet www.bad-

LINE PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel
 Radverkehrsplan
 Maßstab 1:1
 08 / 2017 22-112C Plan 3

Zeichenerklärung

- Einbahnstraße
- Parkplatz
- Wanderweg
- Radweg
- Informationstafel

nach Frankfurt

LAGEPLAN

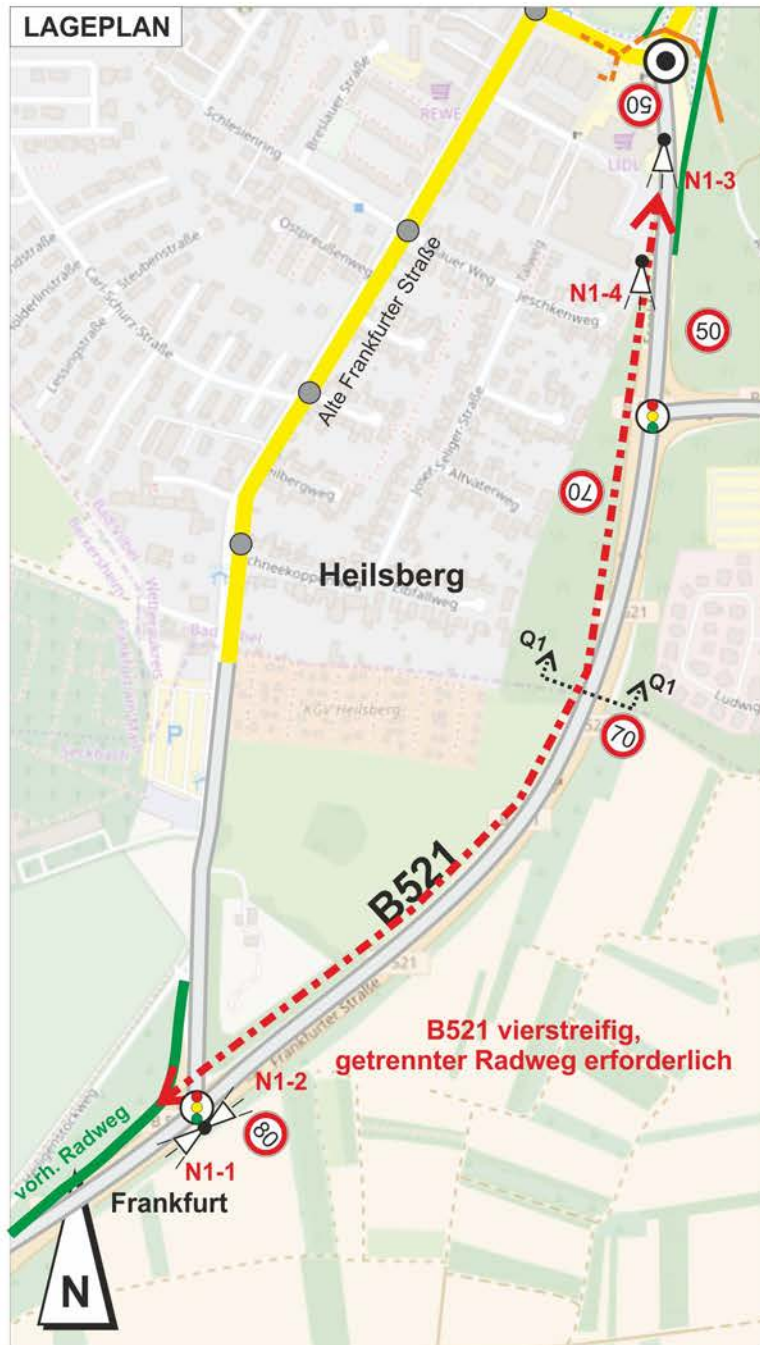


Bild N1-1: B521 von Frankfurt



Bild N1-2: B521 nach Bad Vilbel

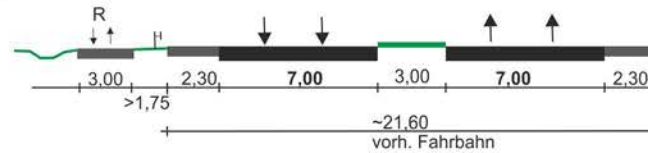


Bild N1-3: Frankfurter Straße (Richtung Süden)



Bild N1-4: Frankfurter Straße (Richtung Süden)

Q 1:



DTVv: ~ 30.000 Kfz/24h (2010)
 Spitzenstd.: >2.400 Kfz/h
 zul. V: 70 km/h

aufgrund des vorhandenen Ausbaus (2-Bahnig), der hohen Verkersbelastung und der hohen Geschwindigkeiten ist der Radverkehr auf der Fahrbahn aus Sicherheitsgründen nicht vertretbar.

Der Radverkehr kann fahrbahnbegleitende im Zweirichtungsverkehr räumlich von der straße abgesetzt geführt werden.

N1

- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung

lin3 PLAN

Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel

Radverkehrskonzept

Bad Vilbel
Stadt der Quellen

Netzergänzungen überörtlich

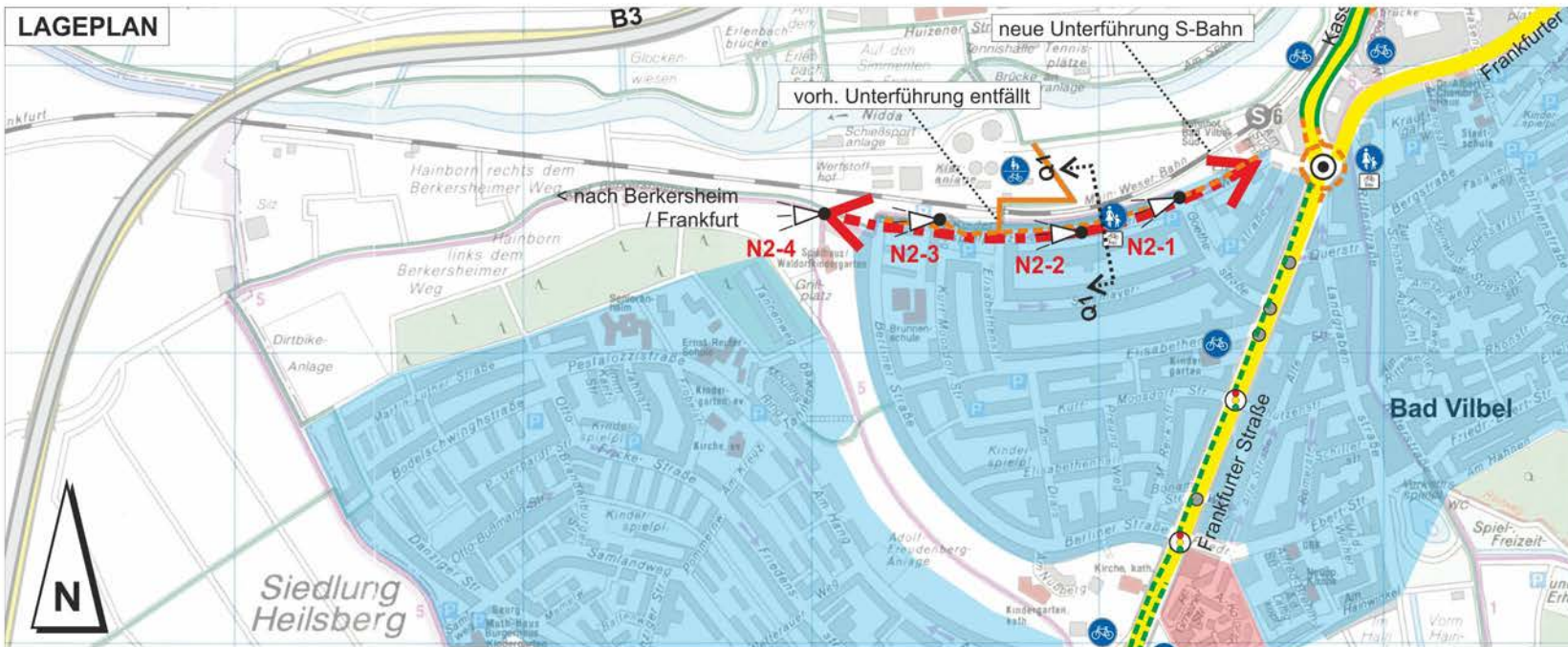
Radweg parallel zur B521 nach Frankfurt

Datum: 08/2017

Maßstab: -

Blatt: Anlage N1

LAGEPLAN



N2

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Stadtstraßen
- Bahnstrecke
- Fluss / Gewässer
- Tempo-30 Zonen
- verkehrsber. Bereich
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung



Bild N2-1: Ausfahrt Parkplatz



Bild N2-3: Übergang Fußweg / Straße

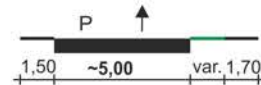


Bild N2-2: Fußweg (Radfahrer frei)



Bild N2-4: Weiterführung (westlich Berliner Str.)

Q 1: „Berkersheimer Weg“



DTVw: rd. ? Kfz/24h
 Spitzenstd.: ? Kfz/h
 zul. V: 30 km/h (T-30 Zone)

Empfehlungen:

Nach ERA bzw. StVO ist die Anlage von Radverkehrsanlagen in Tempo-30 Zonen nicht zugelassen, d.h. der geplante Ausbau eines Zweirichtungsrادweg muss getrennt vom Berkersheimer Weg erfolgen.

lin3 PLAN

Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

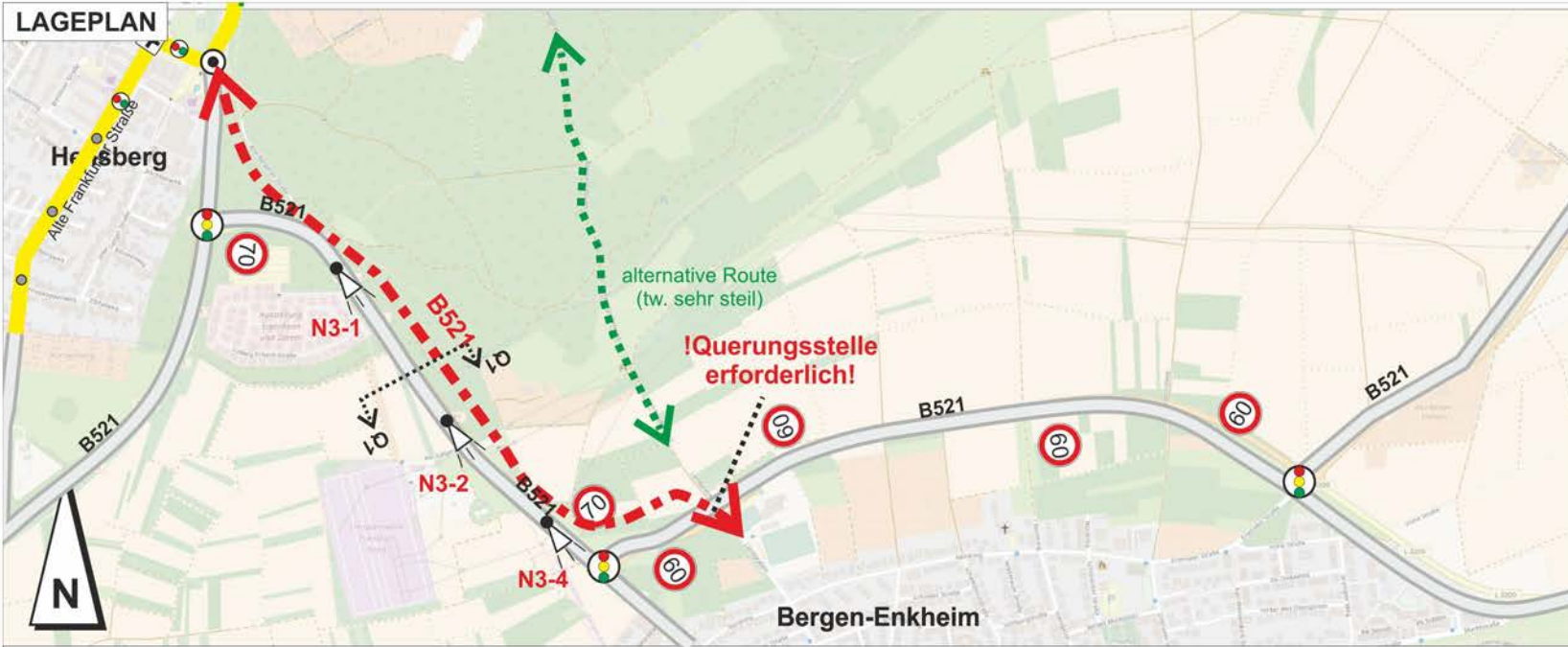
Stadt Bad Vilbel

Radverkehrskonzept

Bad Vilbel
Stadt der Quellen

Netzergänzungen überörtlich
Ausbau Berkersheimer Weg

N3



- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung



Bild N3-1: B521 „Fertighausausstellung“



Bild N3-3: B521 Lichtsignalanlage

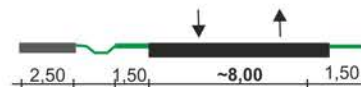


Bild N3-2: B521, Haltestelle Berger Warte



Bild N3-4: fehlende Querung B521

Q 1:



DTVw: ~ 30.000 Kfz/24h (2010)
 Spitzenstd.: >2.400 Kfz/h
 zul. V: 60 km/h

Empfehlung:

aufgrund der Entwurfsklasse nach RAL, der hohen Verkehrsbelastung und der gefahrenen Geschwindigkeiten ist ein straßenunabhängiger oder fahrbahnbegleitender Radweg erforderlich.

Im Bereich des Landgrabenweges wird empfohlen eine sichere Querung der B521 herzustellen (Fahrbahnleiter).

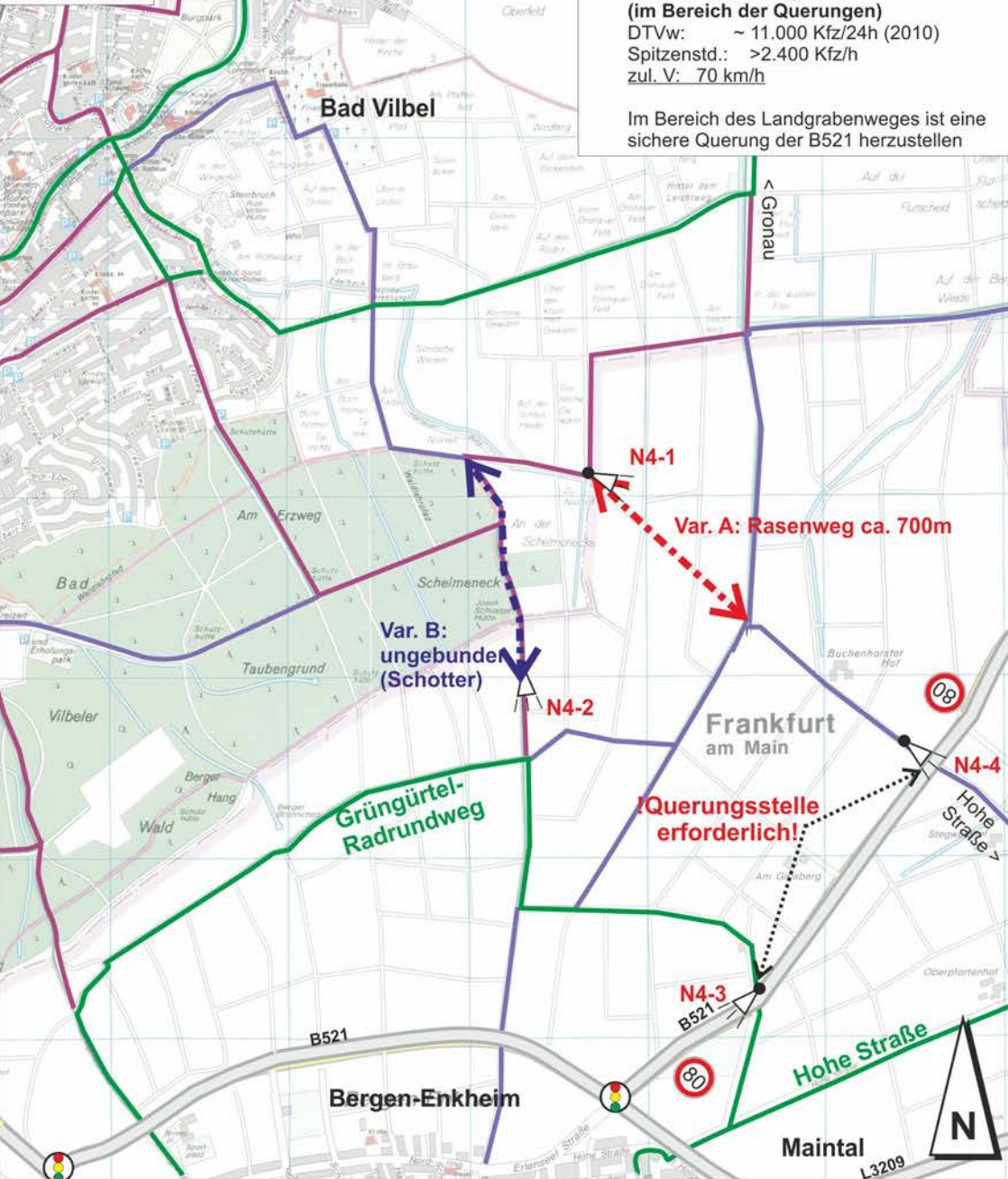


Stadt Bad Vilbel
 Radverkehrskonzept



Netzergänzungen überörtlich
 Radweg parallel zur B521 Bergen-Enkh.

LAGEPLAN



**Verkehrsbelastung B521
(im Bereich der Querungen)**
DTVw: ~ 11.000 Kfz/24h (2010)
Spitzenstd.: >2.400 Kfz/h
zul. V: 70 km/h

Im Bereich des Landgrabenweges ist eine sichere Querung der B521 herzustellen

N4



Bild N4-1: vorh. Weg am Edelbach



Bild N4-2: vorh. Schotterweg



Bild N4-3: Querung B521 (Grüngürtel-Rundweg)



Bild N4-4: Querung B521 (Ri. Stegweidhof)

städtisches Wegenetz

- Hauptnetz
- Nebennetz
- Freizeittrouten
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung

lin3 PLAN

Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel

Radverkehrskonzept

Bad Vilbel
Stadt der Quellen

Netzergänzungen überörtlich
Verbindung Maintal / Hohe Straße

Datum: 08/2017

Maßstab: -

Blatt: Anlage N4

N5



- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei

- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Stadtstraßen
- Bahnstrecke
- Fluss / Gewässer

- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung



Bild N5-1: L3008 (Abfahrt nach Gronau)



Bild N5-3: L3008, (Richtung Osten)

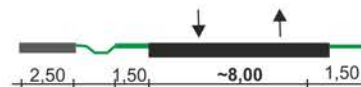


Bild N5-2: Vilbeler Straße



Bild N5-4: L3008, (Richtung Westen)

Q 1:



DTVw: ~ 18.400 Kfz/24h (2011)
zul. V: 70 km/h

Empfehlung:

aufgrund der Entwurfsklasse nach RAL, der hohen Verkehrsbelastung und der hohen Geschwindigkeiten ist ein straßenunabhängiger oder fahrbahnbegleitender Radweg erforderlich.

lin3 PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

Netzergänzungen überörtlich
Verlängerung Radweg entlang L3008

LAGEPLAN

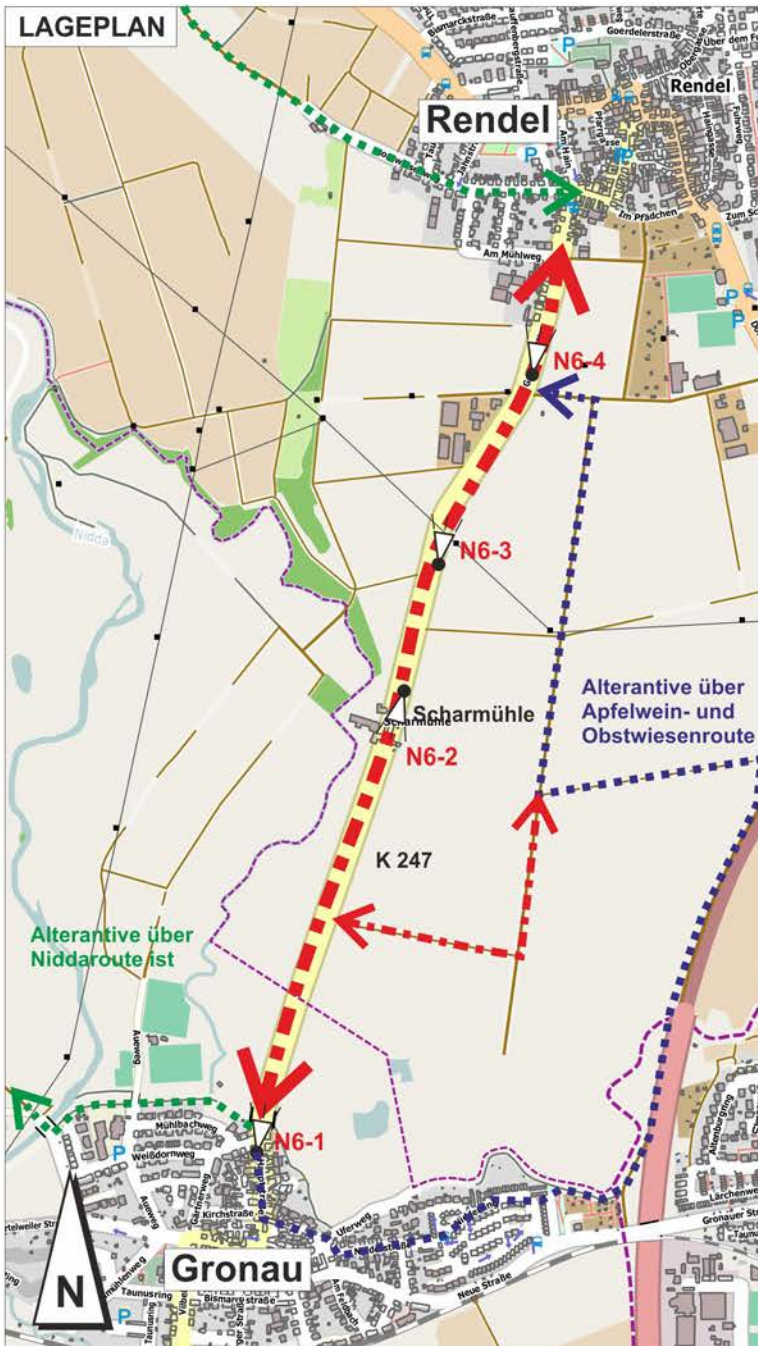


Bild N6-1: K247 Nidderbrücke (Ortsausgang)



Bild N6-3: K247 „freie Strecke“



Bild N6-2: K247 Bereich Scharmühle



Bild N6-4: K247 Ortseingang Rendel

Q 1 Kreisstraße 247:



DTVw: ~ 2.200 Kfz/24h (2015)
 Spitzenstd.: ca. 200 Kfz/h
 zul. V: 100 (60) km/h

von den Verkehrsbelastungen ist eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn prinzipiell möglich. Die vorhandene Fahrbahnbreite der K 247 beträgt allerdings weniger als 6,00m, so dass die Begegnung von Pkw in Höhe eines Radfahrers nicht mehr mit ausreichendem Sicherheitsabstand möglich ist.

Umweg über Niddaroute ca. +3,0km

Umweg über Apfelwein- und Obstwiesenroute ca. +1,5 km

N6

lin3 PLAN

Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel

Radverkehrskonzept

Bad Vilbel
 Stadt der Quellen

Netzergänzungen überörtlich
 Verbindung Gronau - Rendel

Datum: 08/2017 Maßstab: - Datei: Anlage N6

LAGEPLAN

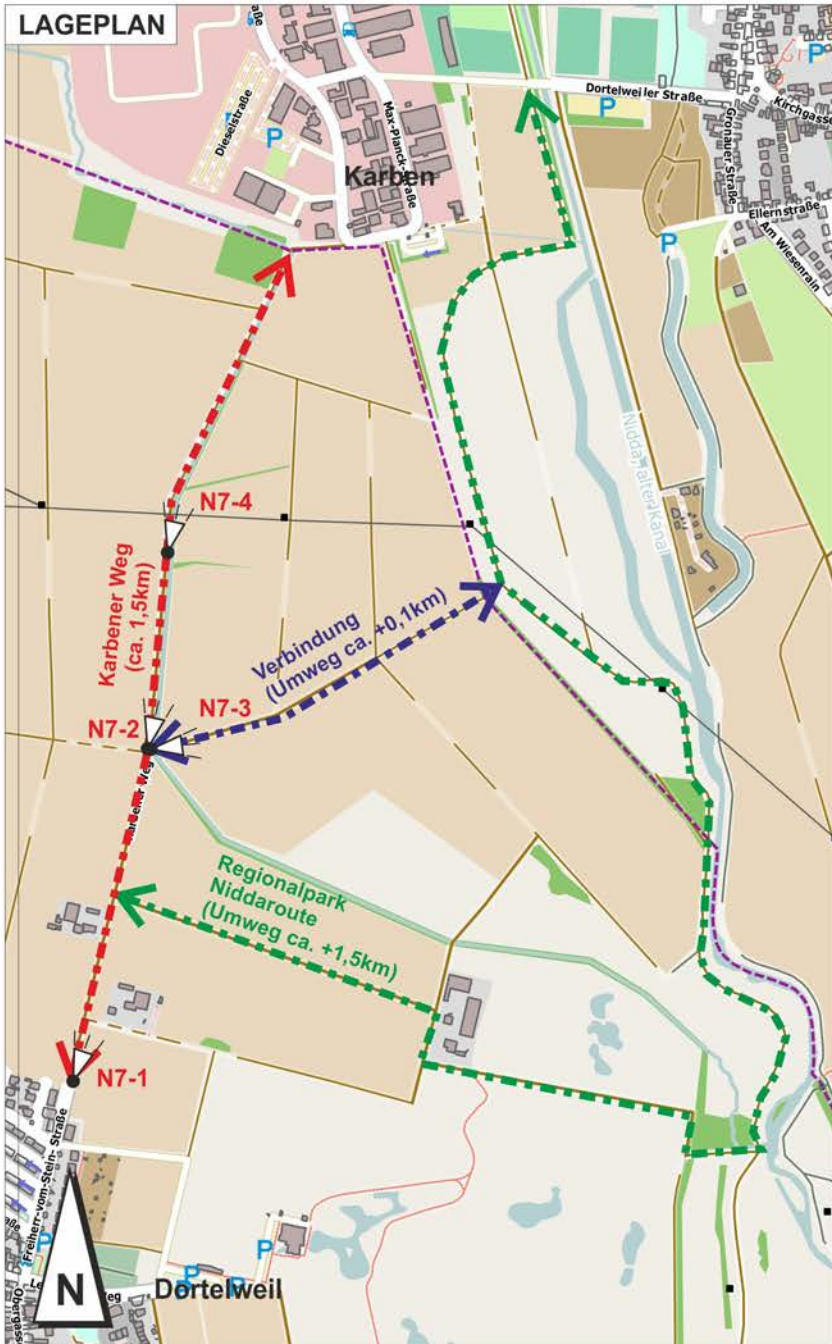


Bild N7-1: Karbener Weg (Richtung Norden)



Bild N7-2: Karbener Weg



Bild N7-3: Weg Richtung Osten



Bild N7-4: Karbener Weg (unbefestigt)

N7

lin3 PLAN

Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel

Radverkehrskonzept

Bad Vilbel
Stadt der Quellen

Netzergänzungen überörtlich
Ausbau „Karbener Weg“

Datum: 08/2017 Maßstab: - Datei: Anlage N7



Bild 1: Ortseingang



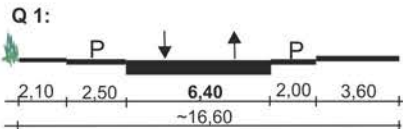
Bild 2: Straßenquerschnitt / Einmündung



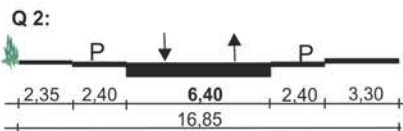
Bild 3: Haltestellen „Iglauer Weg“



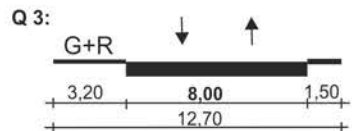
Bild 4: Signalanlage Busbahnhof Heilsberg



DTVw: 6.000 - 7.000 Kfz/24h (2017)
 Spitzenstd.: 550 - 700 Kfz/h
 zul. V: 40 km/h

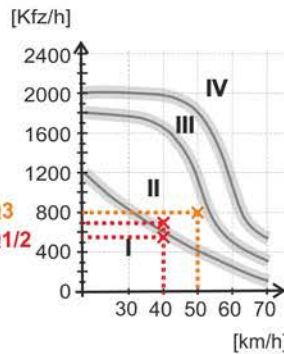


Belastungsbereich I / II
 Vorauswahl nach (ERA):
 Mischverkehr / Schutzstreifen



DTVw: rd. 10.400 Kfz/24h (2017)
 Spitzenstd.: rd. 800 Kfz/h
 zul. V: 40/50 km/h

Belastungsbereich II
 Vorauswahl nach (ERA):
 Schutzstreifen /
 Kombinationen Mischverkehr



LAGEPLAN



Quelle: Stadtplan Bad Vilbel

H1.1

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung

lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

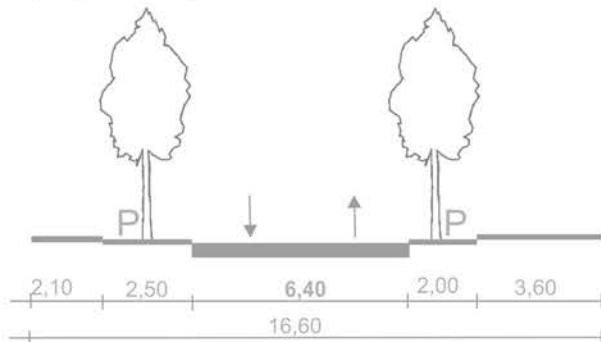
Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
 Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

Bestandsaufnahme
 ST Heilsberg - Alte Frankfurter Straße

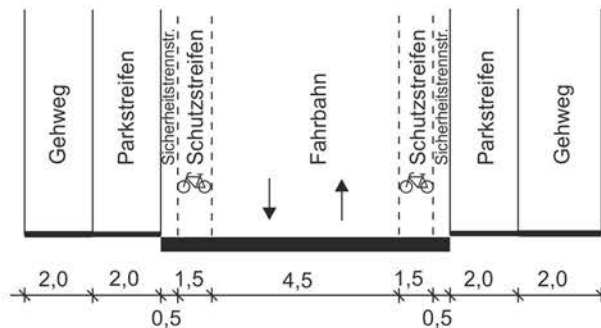
Datum: 08/2017 Maßstab: - Blatt: Anlage H1.1

H1.2

Q 1 (Bestand):



Q 1/2: aus Vorauswahl nach ERA (Schutzstreifen):



Empfehlungen:

Im Bereich Q1/2 sollte der Radverkehr weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.

Im Bereich von Q3 sollte eine Ausweitung der zul. Geschwindigkeit von 40km/h bis zum Kreisverkehr erfolgen.

Im Zuge einer Umgestaltung des Busbahnhofes ist die Anlage von Radverkehrsanlagen zu prüfen. (Erläuterungen siehe Kapitel 4.1.1).

LAGEPLAN



Untersuchungsstrecke

lin3 PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel
Radverkehrskonzept

Empfehlungen
ST Heilsberg - Alte Frankfurter Straße

Datum: 08/2017	Maßstab: -	Blatt: Anlage H1.2
----------------	------------	--------------------



Bild 5: Kreisverkehr



Bild 6: Übergang Radweg / Radfahrstreifen



Bild 7: Lichtsignalanlage Berliner Str.

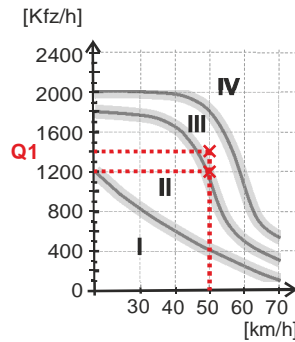
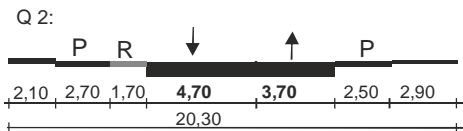
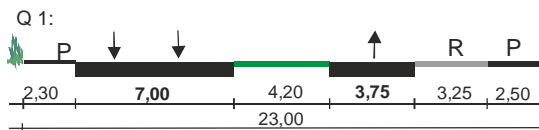


Bild 8: Beginn Radfahrstreifen



LAGEPLAN

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung



DTVw: rd. 19.000 Kfz/24h (2013)
 Spitzenstd.: 1.200 - 1.400 Kfz/h
 zul. V: 50 km/h

Belastungsbereich III,
 Vorauswahl nach ERA:
 Radfahrstreifen / Radweg / gemeins. G+R

Quelle: Stadtplan Bad Vilbel

H2.1


lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
 Stadt der Quellen
 Radverkehrskonzept

Bestandsaufnahme
 Kernstadt - Frankfurter Straße (Süd)

Datum: 08/2017 Maßstab: - Date: Anlage H2.1

H2.2

 Untersuchungsbereich

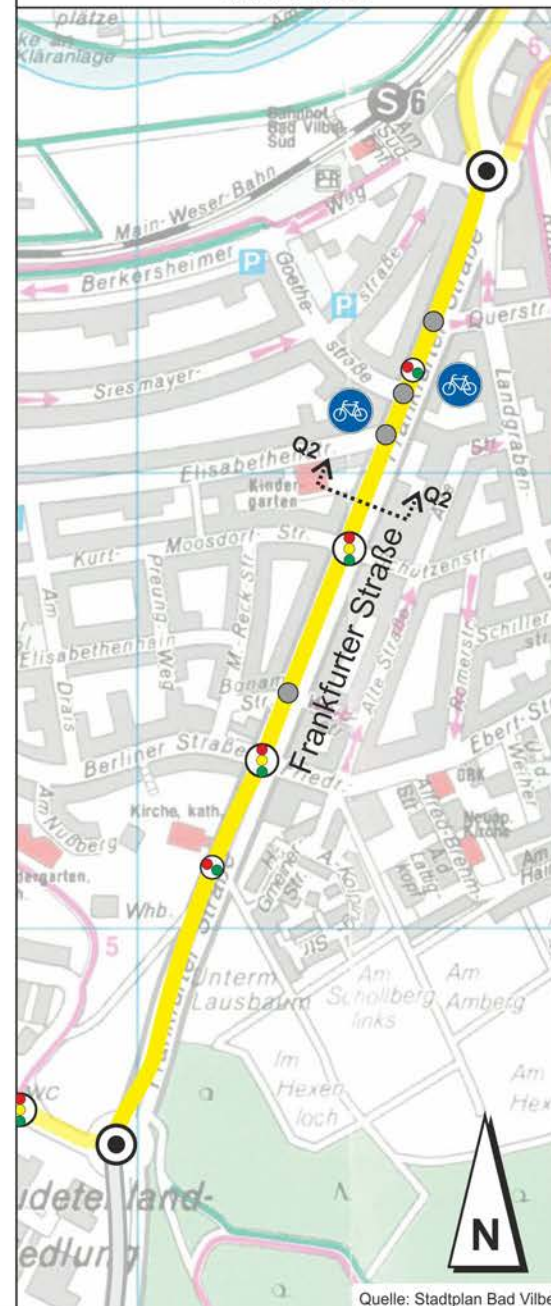
lin3 PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel 
Radverkehrskonzept

Empfehlungen
Kernstadt - Frankfurter Straße (Süd)

Datum: 08/2017 Maßstab: - Datei: Anlage H2.2

LAGEPLAN

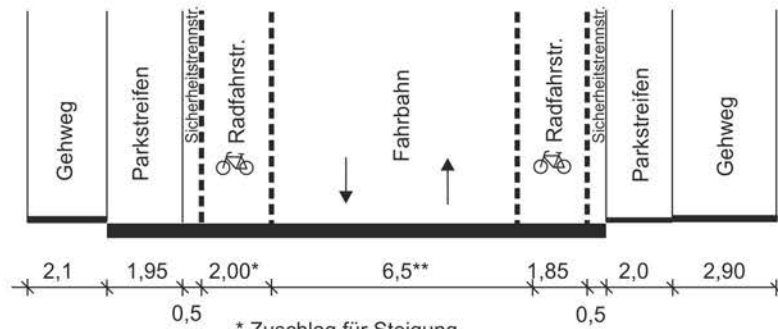


Quelle: Stadtplan Bad Vilbel

Q 2 (Bestand):



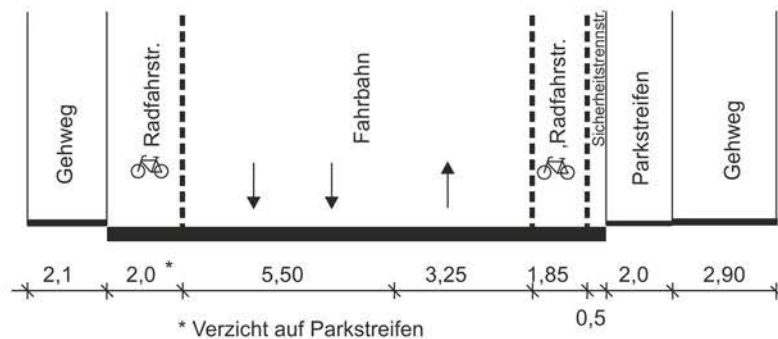
Q 2: aus Vorauswahl nach ERA (Radfahrstreifen):



* Zuschlag für Steigung

** Verzicht auf Aufstellbereich (Linksabbieger)

Q 2: aus Vorauswahl nach ERA (Radfahrstreifen):
(mit 2. Fahrspur im KP-Bereich bergauf)



* Verzicht auf Parkstreifen

Empfehlung:

Für den Bereich zwischen Berliner Straße und Südbahnhof (Q2) wird als Kompromiss die Beibehaltung des vorhandenen Querschnittes empfohlen.



Bild 9: Busspur Richtung Südbahnhof



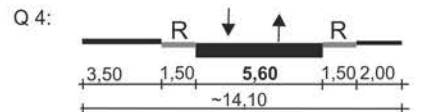
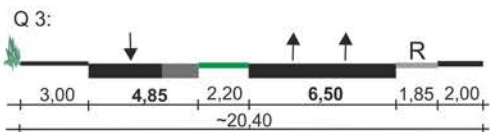
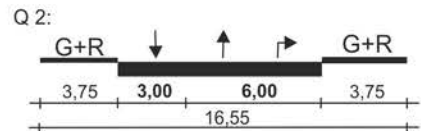
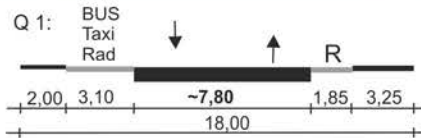
Bild 10: Haltestelle Niddastraße



Bild 11: Rampe südl. Viadukt

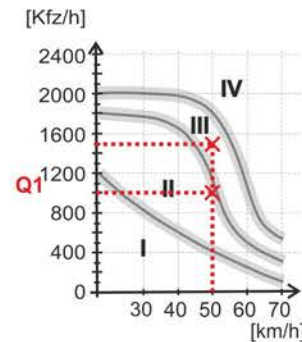


Bild 12: Schutzstreifen beidseitig



DTVw: bis 18.000 Kfz/24h (2012)
 Spitzenstd.: 1.000 - 1.500 Kfz/h
 zul. V: 50 km/h

Belastungsbereich II - III
 Vorauswahl nach ERA:
 Schutzstreifen,
 Radfahrstreifen / Radweg / gemeins. G+R



H3.1

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung

lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel
 Radverkehrskonzept

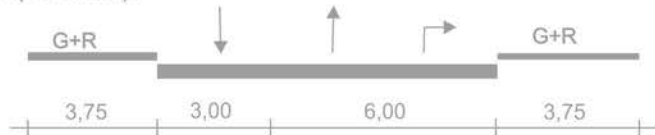
Bad Vilbel
 Stadt der Quellen

Bestandsaufnahme
 Kernstadt - Kasseler Straße

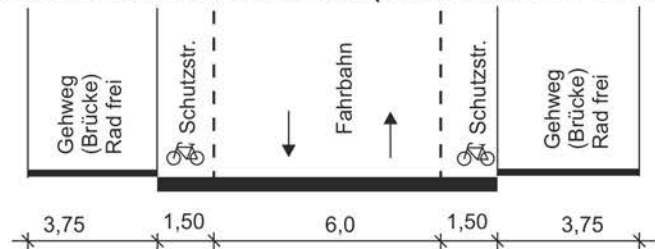
Datum: 08/2017 Maßstab: - Blatt: Anlage H3.1

H3.2

Q 2 (Bestand):



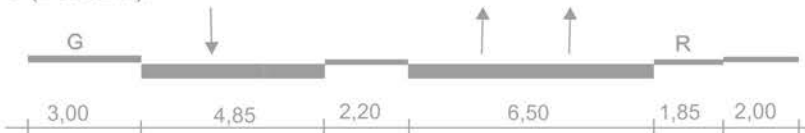
Q 2: aus Vorauswahl nach ERA (Schutzstreifen + Gehweg, R frei):



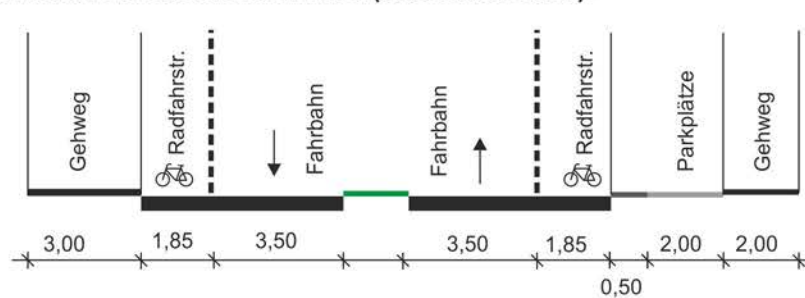
Empfehlung Q 2:

Anlage eines Schutzstreifens in Kombination mit Gehweg Radfahrer frei von der Niddabrücke bis zur signalisierten Einmündung Parkstraße (Schwarzer Weg).

Q 3 (Bestand):



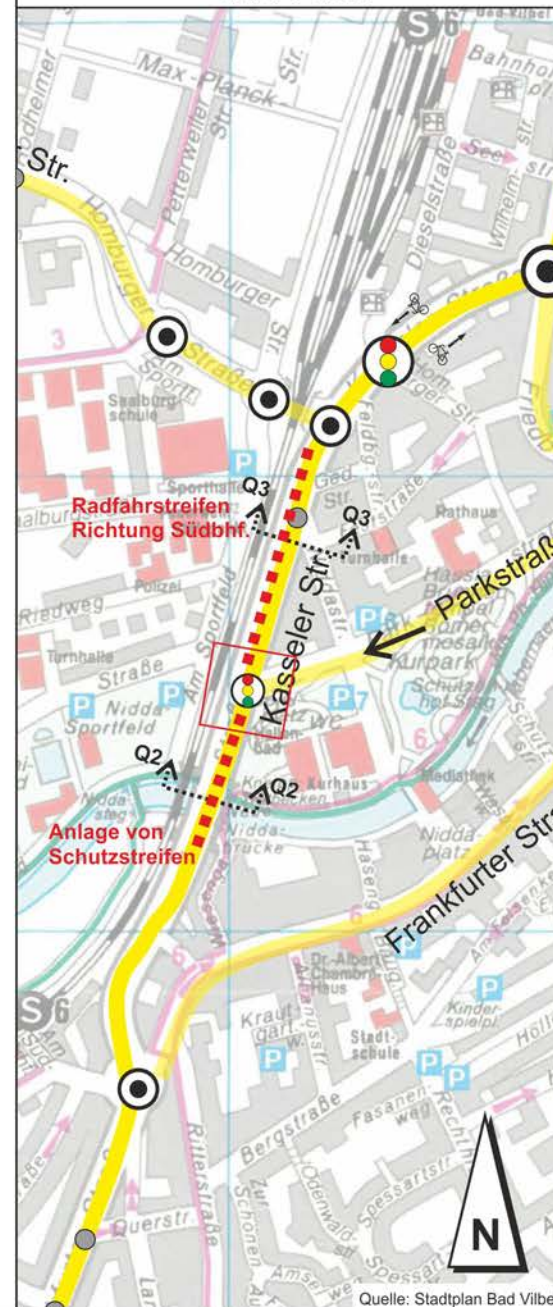
Q 3: aus Vorauswahl nach ERA (Radfahrstreifen):



Empfehlung Q 3:

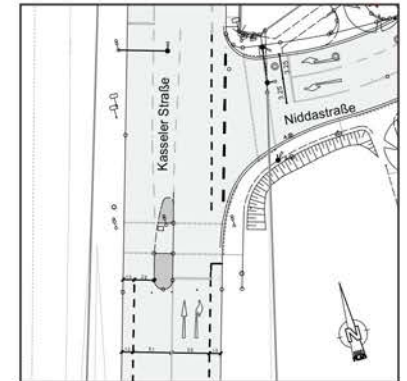
Einrichtung von Radfahrstreifen mit Umgestaltung des Straßenraums nach Beendigung der Bauarbeiten im Zuge des 3.+4. S-Bahn-Gleises.

LAGEPLAN



Untersuchungsbereich

Skizze KP Kasserler Str. / Niddstr.



lin3 PLAN

Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel

Radverkehrskonzept

Bad Vilbel
Stadt der Quellen

Empfehlungen

Kernstadt - Kasserler Straße

Datum: 08/2017

Maßstab: -

Blatt: Anlage H3.2

Quelle: Stadtplan Bad Vilbel



Bild 13: Bushaltestelle Kasseler Straße



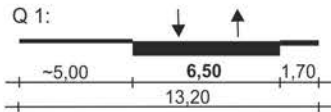
Bild 14: vorh. Ausbau mit farbiger Mittelspur



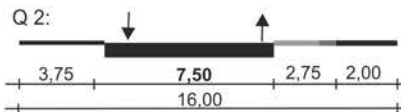
Bild 15: Querung (LSA) „Zufahrt Hassia“



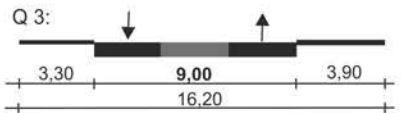
Bild 16: Ortseingang aus Richtung Dortelweil



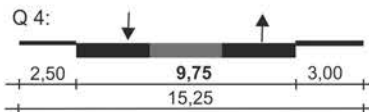
Friedberger Str. Q1 (2012):
 DTWw: rd. 9.000 Kfz/24h
 Spitzenstd. 600 - 800 Kfz/h
 zul V: 50 km/h
 V_{85} : <50 km/h



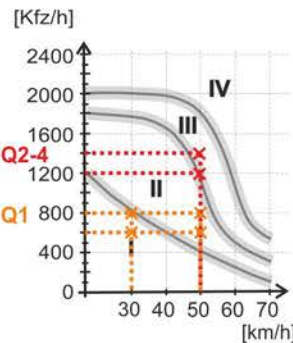
Belastungsbereich II
 Vorauswahl nach ERA:
 Schutzstreifen,
 Kombination Mischverkehr



Friedberger Str. Q2-4 (2012):
 DTWw: 14.600 - 17.900 Kfz/24h
 1.200 - 1.400 Kfz/h
 zul. V: 50 km/h



Belastungsbereich III
 Vorauswahl nach ERA:
 Radfahrstreifen / Radweg /
 gemeinsamer G+R



LAGEPLAN



H4.1

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung

lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

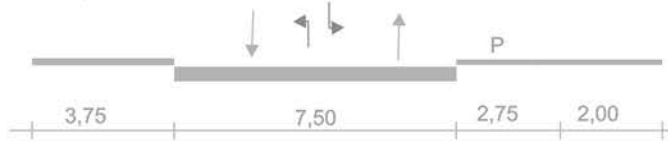
Stadt Bad Vilbel
 Radverkehrskonzept



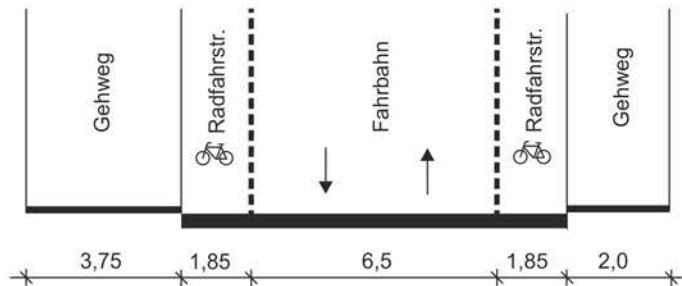
Bestandsaufnahme
 Kernstadt - Friedberger Straße

H4.2

Q 2 (Bestand):



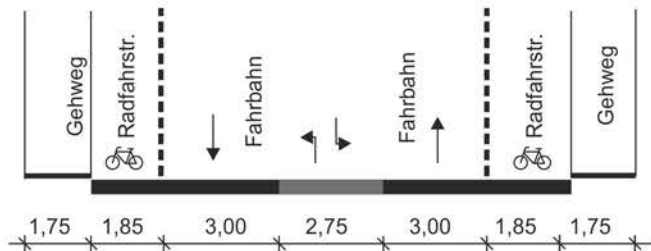
Q 2: aus Vorauswahl nach ERA (Radfahrstreifen):



Q 3 (Bestand):



Q 3: aus Vorauswahl nach ERA (Radfahrstreifen):



Empfehlungen Q 2/3:

Unter den vorhandenen Randbedingungen werden derzeit keine Änderungen an den vorhandenen Querschnitten empfohlen (Erläuterungen siehe Abschnitt 4.1.4).

LAGEPLAN



Untersuchungsbereich

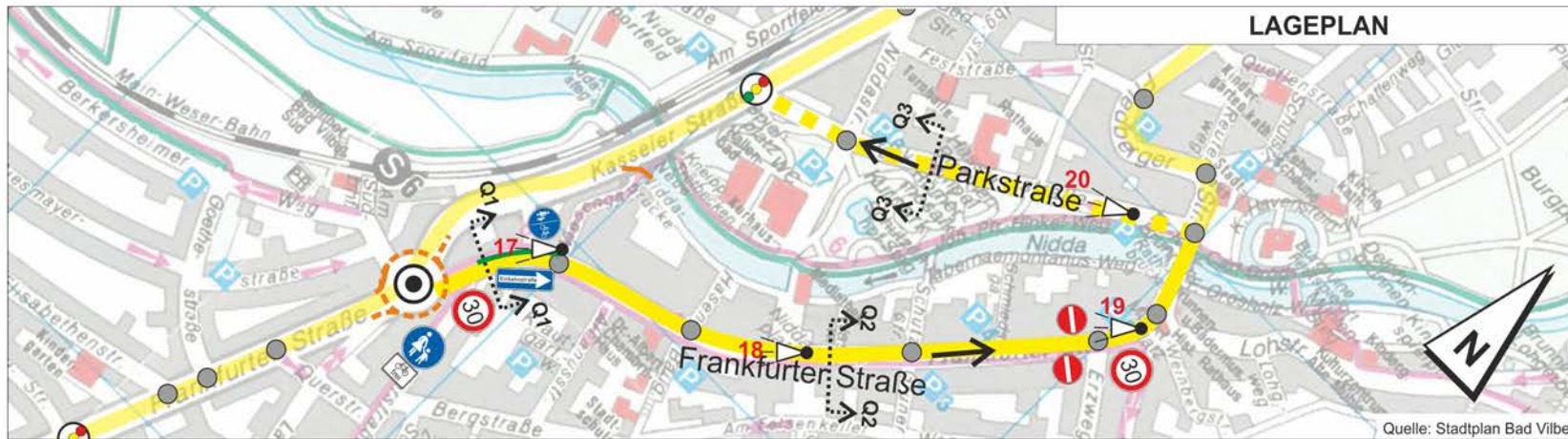
im3 PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel
Radverkehrskonzept

Empfehlungen
Kernstadt - Friedberger Straße

Datum: 08/2017 Maßstab: - Datei: Anlage H4.2

H5.1

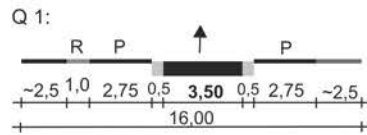


- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei

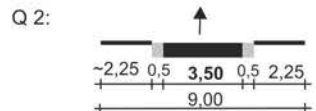
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen

- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung

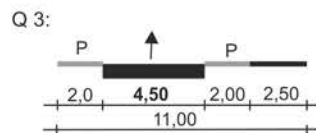
- 28 Bild mit Standpunkt und Blickrichtung



Frankfurter Straße Q1+2 (2012):
 DTVw: 5.100 - 8.000 Kfz/24h (2012)
 Spitzenstd. 500 - 700 Kfz/h
 zul. V: 30 km/h

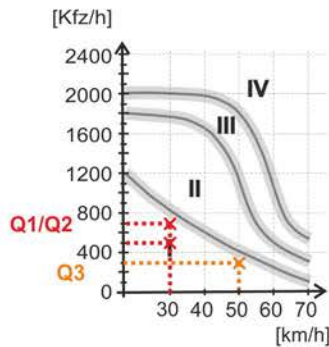


Belastungsbereich I
 Vorauswahl nach ERA:
 Mischverkehr



Parkstr. Q3 (2012):
 DTVw: rd. 2.900 Kfz/24h (2012)
 Spitzenstd. <300 Kfz/h
 zul. V: 50 km/h

Belastungsbereich I
 Vorauswahl nach ERA:
 Mischverkehr



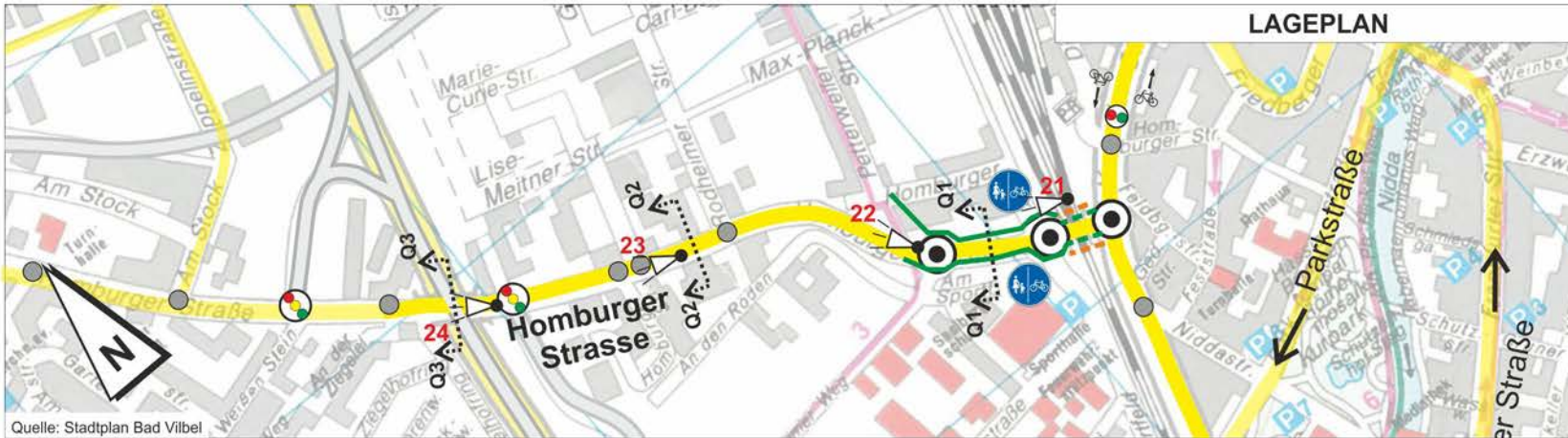
lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
 Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

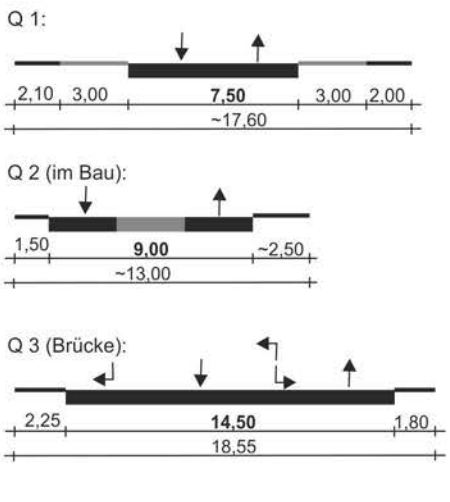
Bestandsaufnahme
 Kernstadt - Frankfurter Str. / (Parkstr.)

Datum: 08/2017 Maßstab: - Blatt: Anlage H5.1

H6.1



- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptverkehrsstraßen
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung

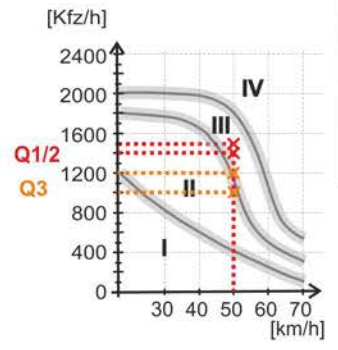


Homburger Str. Q1/2 (2012):
 DTVw: rd. 16.200 - 16.500 Kfz/24h
 Spitzenstd. 1.400 - 1.500 Kfz/h
 zul. V: 50 km/h

Belastungsbereich III
 Vorauswahl nach ERA:
 Radfahrstr. / Radweg / gem. G+R

Homburger Str. Q3 (2012):
 DTVw: rd. 12.700 Kfz/24h
 Spitzenstd. 1.200 Kfz/h
 zul. V: 50 km/h

Belastungsbereich II - III
 Vorauswahl nach ERA:
 Schutzstreifen,
 Radfahrstr. / Radweg / gem. G+R



lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
 Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

Bestandsaufnahme
 Kernstadt - Homburger Straße

Datum: 08/2017 Maßstab: - Blatt: Anlage H6.1

H7.1

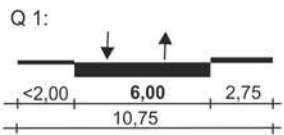


- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei

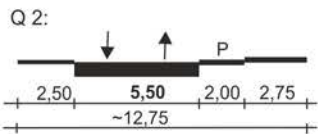
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen

- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung

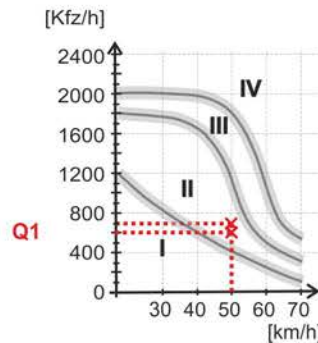
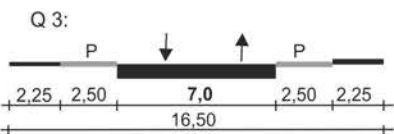
- 28 Bild mit Standpunkt und Blickrichtung



Homburger Straße Q1 (2012):
 DTWv: rd. 6.800 Kfz/24h (2012)
 Spitzenstd. 600 - 700 Kfz/h
 zul. V: 50 km/h



Belastungsbereich II
 Vorauswahl nach ERA:
 Schutzstreifen,
 Kombination Mischverkehr
 für Q2 und Q3 liegen keine
 aktuellen Verkehrsdaten vor.



lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
 Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

Bestandsaufnahme
 Massenheim - Homburger Strasse

Datum: 08/2017 Maßstab: - Datei: Anlage H7.1

H7.2



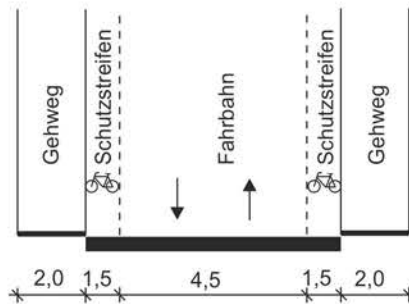
Quelle: Stadtplan Bad Vilbel

**Führung des Radverkehrs in Richtung Massenheimer Weg
im Zuge des gepl. Kreisverkehrs (Markierung / Beschilderung)**

Q 1 (Bestand):




Q 1: aus Vorauswahl nach ERA (Schutzstreifen):



Empfehlung Q 1:

Unter den vorhandenen Randbedingungen werden derzeit keine Änderungen an den vorhandenen Querschnitten empfohlen (Erläuterungen siehe Abschnitt 4.1.7).

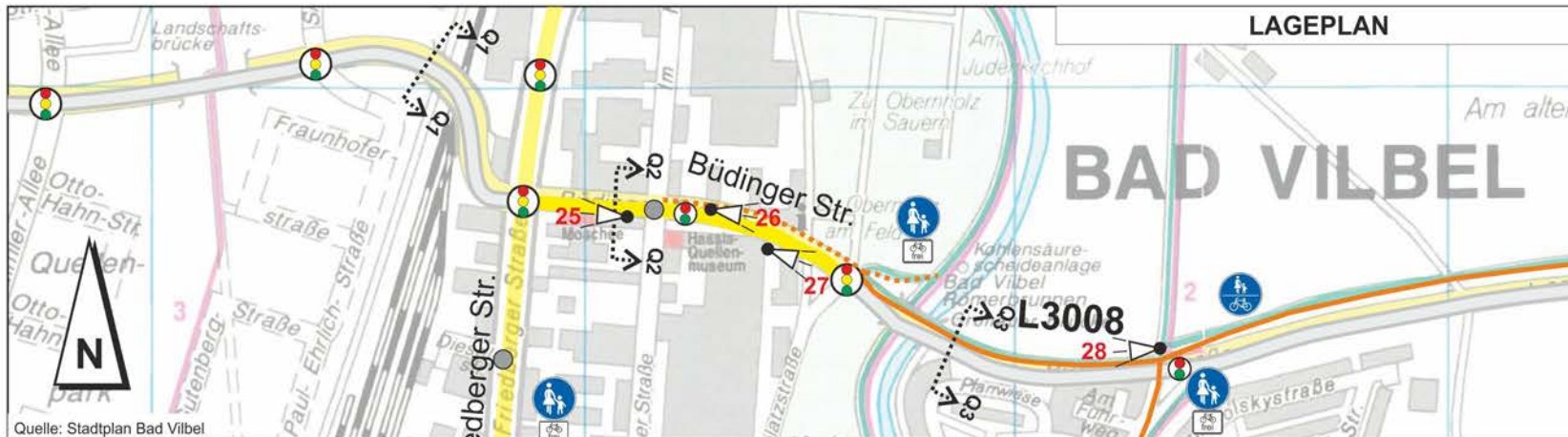
 Untersuchungsstrecke

im3 PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel 
Radverkehrskonzept

Empfehlungen
Massenheim - Homburger Strasse

Datum: 08/2017 Maßstab: - Datei: Anlage H7.2



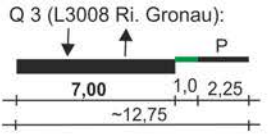
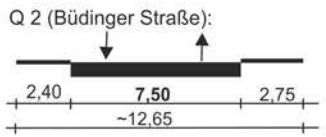
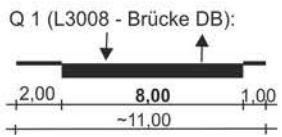
H8.1

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei

- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen

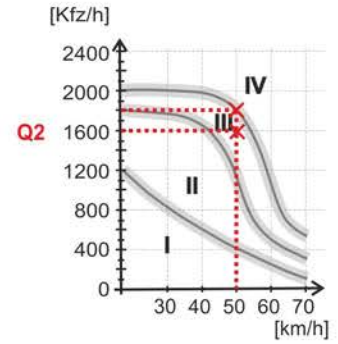
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung

- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung



Büdinger Str. (2010):
 DTVw: rd. 19.000 Kfz/24h
 Spitzenstd. 1.600 - 1.800 Kfz/h
 zul. V: 50 km/h

Belastungsbereich III - IV
 Vorauswahl nach ERA:
 Radfahrstr. / Radweg / gem. G+R



lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
 Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

Bestandsaufnahme
 Kernstadt - Büdinger Straße

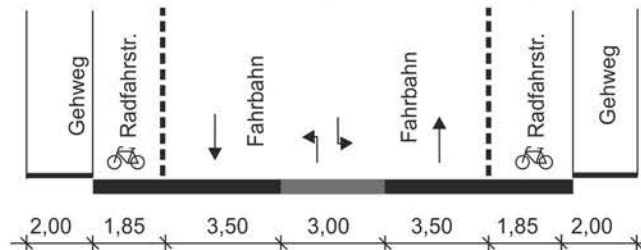
H8.2



Q 2 (Bestand):



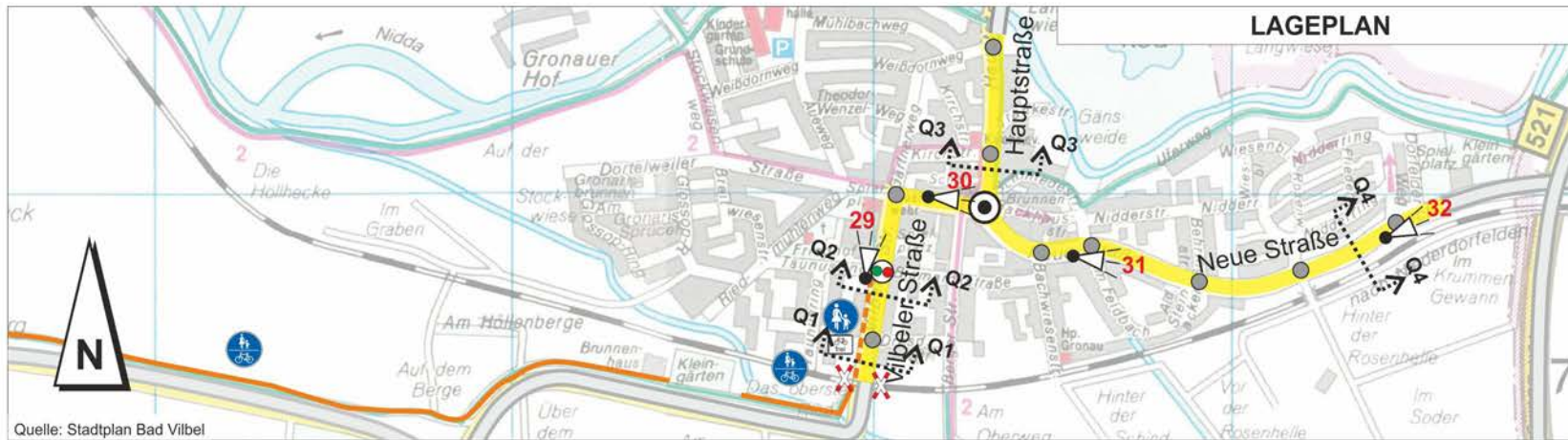
Q 2: aus Vorauswahl nach ERA (Radfahrstreifen):



Empfehlungen Q 2:

Unter den vorhandenen Randbedingungen ist die Anlage von Radverkehrsanlagen nicht möglich. Es wird daher empfohlen, alternative Strecken zu benutzen und entsprechend auszubauen.

H9.1

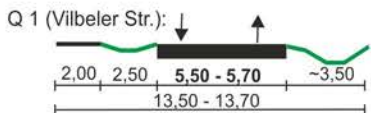


- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei

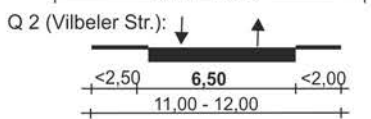
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen

- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung

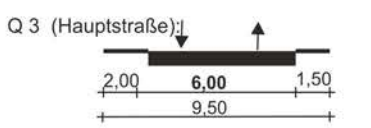
- 28 Bild mit Standpunkt und Blickrichtung



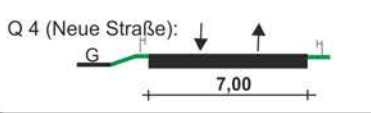
Völbeler Str. Q1/Q2:
 DTVw: rd. 5.700 Kfz/24h (2015)
 Spitzenstd.: bis 450 Kfz/h
 zul. V: 50 km/h



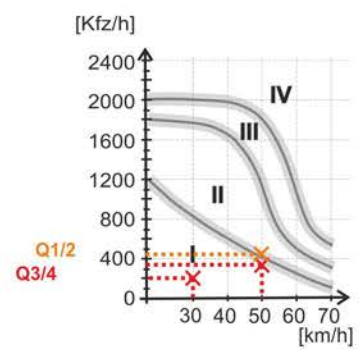
Belastungsbereich I - II
 Vorauswahl nach ERA:
 Mischverkehr bzw.
 Schutzstreifen /
 Kombinationen Mischverkehr



Hauptstr (Q3) / Neue Str. (Q4):
 DTVw: <2.200 Kfz/24h (2015)
 Spitzenstd.: bis 200 - 350 Kfz/h
 zul. V: 30 - 50 km/h



Belastungsbereich I
 Vorauswahl nach ERA:
 Mischverkehr



lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
 Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

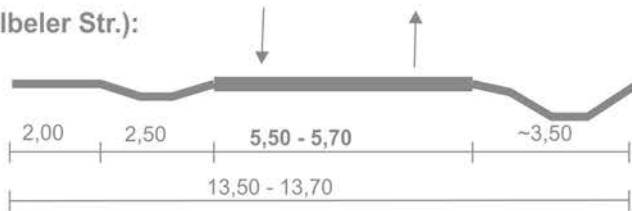
Bestandsaufnahme ST Gronau
 Völbeler Str. / Hauptstr. / Neue Straße

Datum: 08/2017 Maßstab: - Blatt: Anlage H9.1

H9.2



Q 1 (Vilbeler Str.):

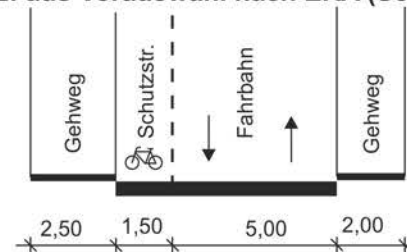


Q 2 (Vilbeler Str.):



vorhandene Fahrbn müsste zur Anlage eines einseitigen Schutzstreifens auf 6,50m verbreitert werden. Hiervon betroffen wären auch die begleitenden Entwässerungseinrichtungen bzw. Grünanlagen.

Q 1 / 2: aus Vorauswahl nach ERA (Schutzstreifen):



Empfehlung Q 1 / Q2:

Prüfung des Übergangs von der freien Strecke (Radweg) auf die Ortsdurchfahrt im Bereich des Bahnübergangs sowie die Anlage eines einseitigen Schutzstreifens zwischen der Dortelweiler Straße und der Bahnstrecke.



Bild 33: Zufahrt Fa. Stada



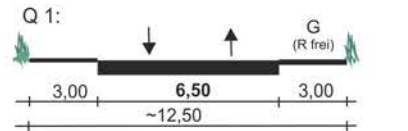
Bild 34: vorn. Querungsstelle



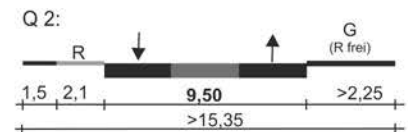
Bild 35: Einmündung Kreisstraße



Bild 36: Bushaltestelle „Am Sonnenplatz“

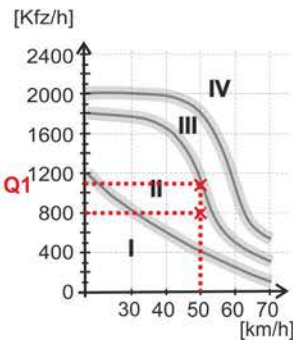
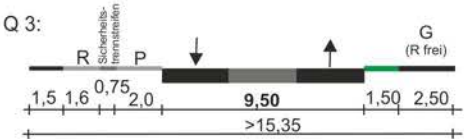


DTVw: rd. 13.000 Kfz/24h (2012)
 Spitzenstd.: 900 - 1.000 Kfz/h
 zul. V: 50 km/h



Belastungsbereich II
 Vorauswahl nach ERA:
 Schutzstreifen / Kombination
 Mischverkehr, Gehweg R frei

für Q2 und Q3 liegen keine
 aktuellen Verkehrsmengen vor



LAGEPLAN



H10.1

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung

lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
 Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

Bestandsaufnahme
 Dortelweil - Friedberger Straße

Datum: 08/2017 Maßstab: - Blatt: Anlage H10.1

Quelle: Stadtplan Bad Vilbel



E1

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei

- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen

- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung

- 28 Bild mit Standpunkt und Blickrichtung



Bild E1-1: heutiges Ausbauende



Bild E1-2: Massenheimer Weg

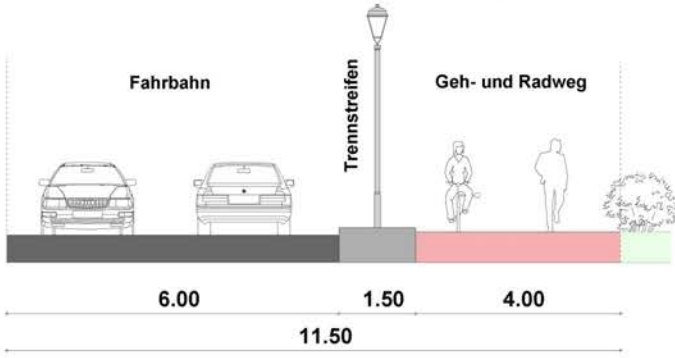


Bild E1-3: Massenheimer Weg (Richtung B3)



Bild E1-4: Anschluss in Richtung Massenheim

Q1 Straßenquerschnitt Massenheimer Weg:



lin3 PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

Verbindungen im Stadtgebiet
Ausbau Massenheimer Weg

Datum: 08/2017	Maßstab: -	Blatt: Anlage E1
----------------	------------	------------------

Querschnitt 1 (Grünzug)

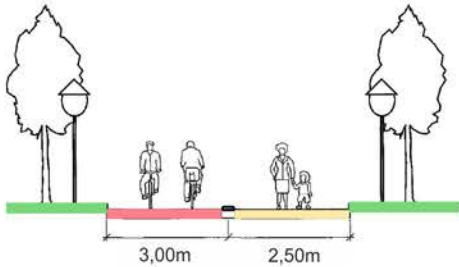


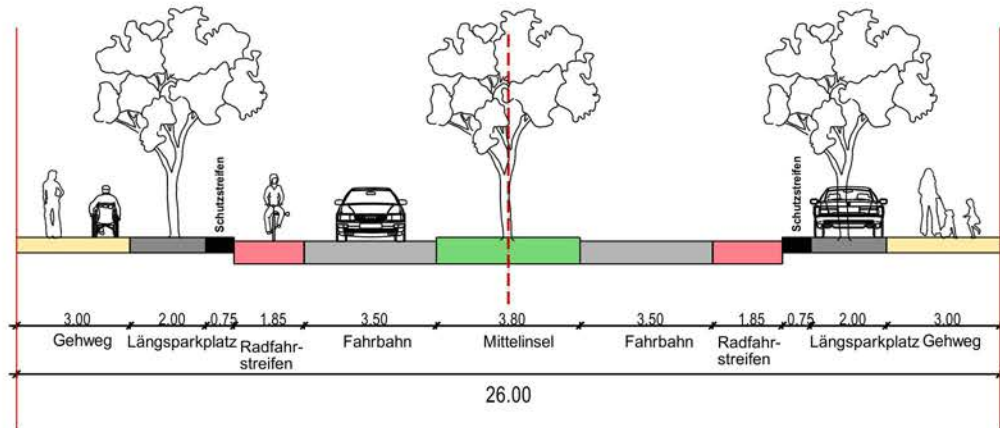
Bild E2-1: vorh. Weg über Grünbrücke (Ri. Süden)



Bild E2-2: Grünbrücke (Richtung Norden)

Querschnitt 2 (Carl-Benz-Allee)

CARL-BENZ-ALLEE



LAGEPLAN



E2

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung

lin3 PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

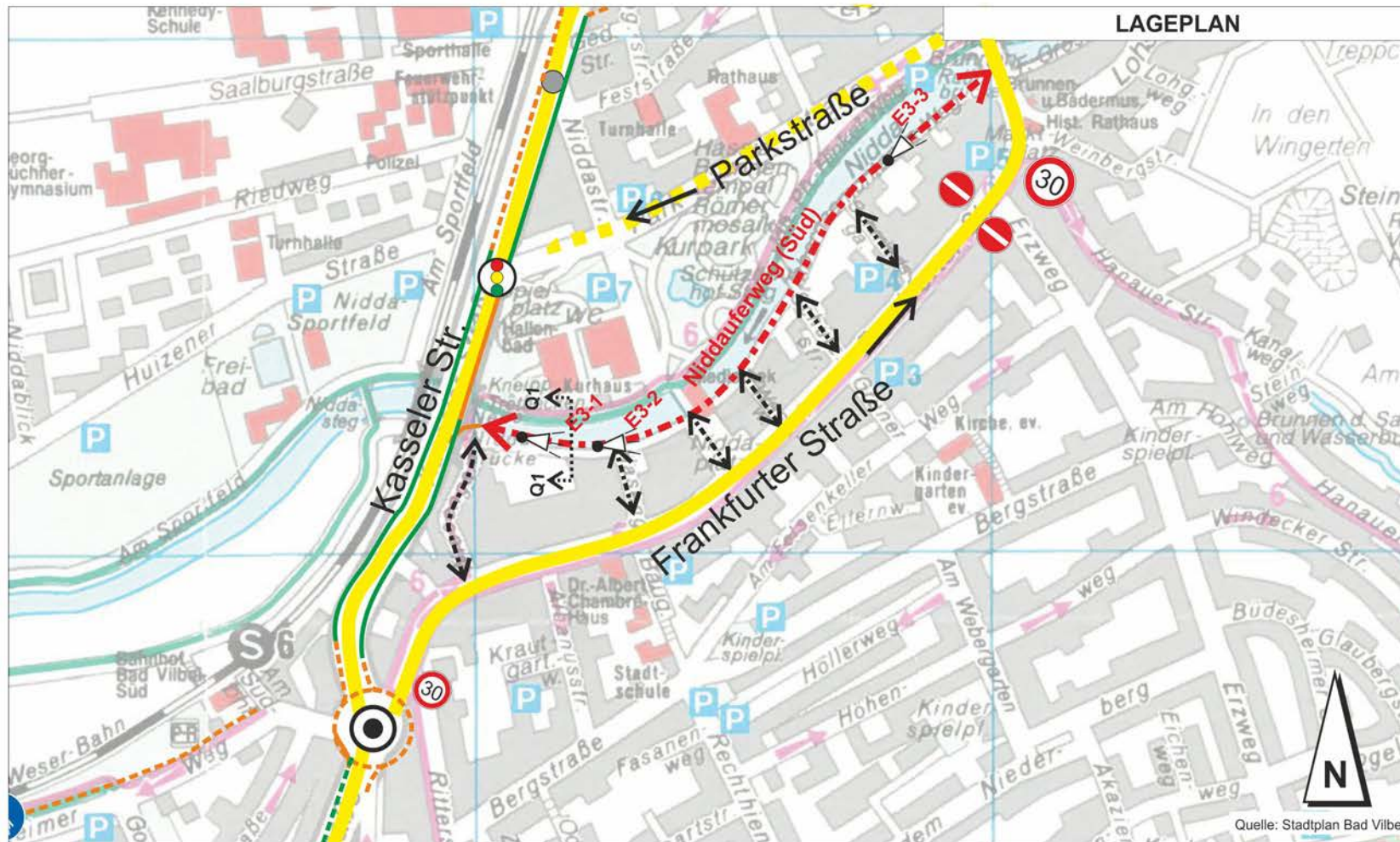
Stadt Bad Vilbel
Radverkehrskonzept

Bad Vilbel
Stadt der Quellen

Verbindungen im Stadtgebiet
Radweg im Bereich Quellenpark

Datum: 08/2017 Maßstab: - Blatt: Anlage E2

E3



Quelle: Stadtplan Bad Vilbel

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung



Bild E3-1: vorh. Niddaufferweg (Ri. Mediathek)



Bild E3-2: vorh. Ausbau im Bereich Hasengasse



Bild E3-3: vorh. Weg zum Marktplatz

lin3 PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

Verbindungen im Stadtgebiet
Ausbau des südlichen Niddaufferweges

Datum: 08/2017	Maßstab: -	Blatt: Anlage E3
----------------	------------	------------------



Bild E4-1: Einmündung „Am Sportfeld“



Bild E4-2: Am Sportfeld (Richtung Norden)

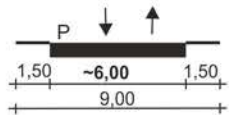


Bild E4-3: Weg östlich Sportfeld (Ri. Norden)



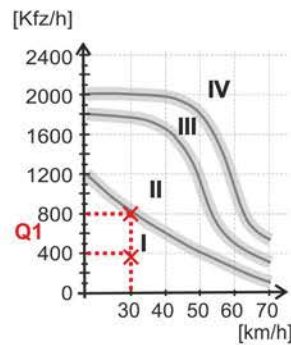
Bild E4-4: Brücke über die Nidda

Q 1: „Am Sportfeld“



DTVw: 4.500 Kfz/24h (2011)
 Spitzenstd.: 400 - 500 Kfz/h
 zul. V: 30 km/h

Belastungsbereich I
 Vorauswahl nach ERA:
 Mischverkehr



LAGEPLAN



Quelle: Stadtplan Bad Vilbel

E4

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung

lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
 Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

Verbindungen im Stadtgebiet
 Verlängerung der Straße „Am Sportfeld“

Datum: 08/2017	Maßstab: -	Blatt: Anlage E4
----------------	------------	------------------



Bild E5-1: Straße „Am Südbahnhof“ (Ri. Osten)



Bild E5-2: Straße „Am Südbahnhof“ (Ri. Westen)



Bild E5-3: Siesmayerstraße



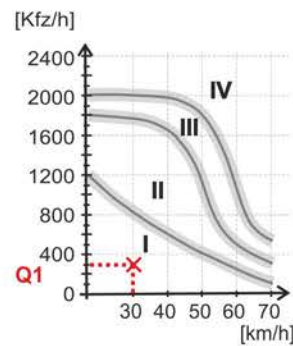
Bild E5-4: Berkersheimer Weg

Q 1: „Am Südbahnhof“

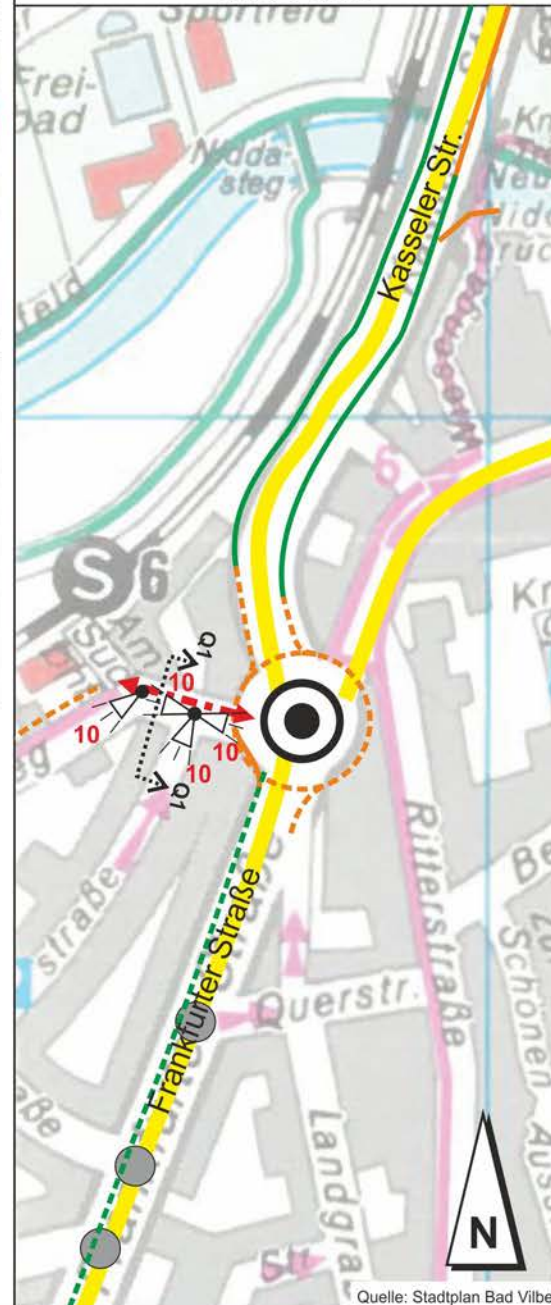


DTVw: 4.200 Kfz/24h (2007)
 Spitzenstd.: 300 Kfz/h
 zul. V: 30 km/h

Belastungsbereich I
 Vorauswahl nach ERA:
 Mischverkehr



LAGEPLAN



Quelle: Stadtplan Bad Vilbel

E5

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung

lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
 Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

Verbindungen im Stadtgebiet
 Straße „Am Südbahnhof“

Datum: 08/2017	Maßstab: -	Blatt: Anlage E5
----------------	------------	------------------



Bild E6-1: südlich Sportanlagen Dortelweil



Bild E6-2: vorh. Fußgängerbrücke



Bild E6-3: wassergeb. Decke (RI, Niddertalbahn)



Bild E6-4: gepl. Renaturierungsbereich

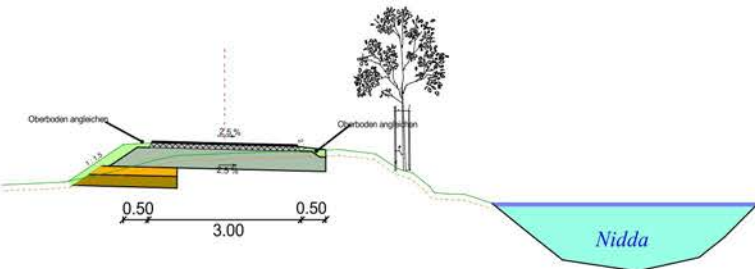


Bild E6-5: Weg zur Kohlenräusescheideanlage

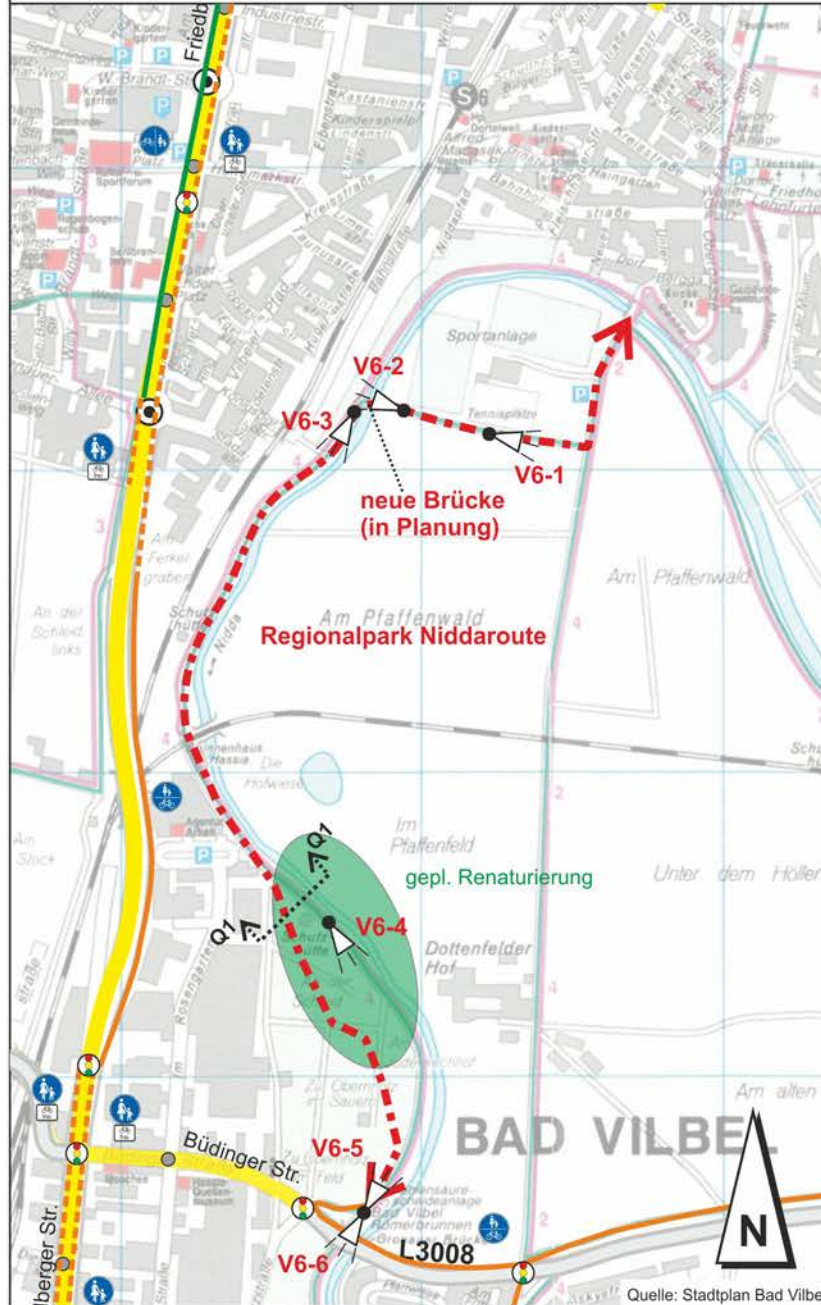


Bild E6-6: vorh. Ausbauende (L3008)

Querschnitt 1 (Niddaroute)



LAGEPLAN



E6

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung

lin3 PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

Verbindungen im Stadtgebiet
ST Dortelweil - Innenstadt „Niddaroute“

Datum: 08/2017 Maßstab: - Datei: Anlage E6

Quelle: Stadtplan Bad Vilbel

E7

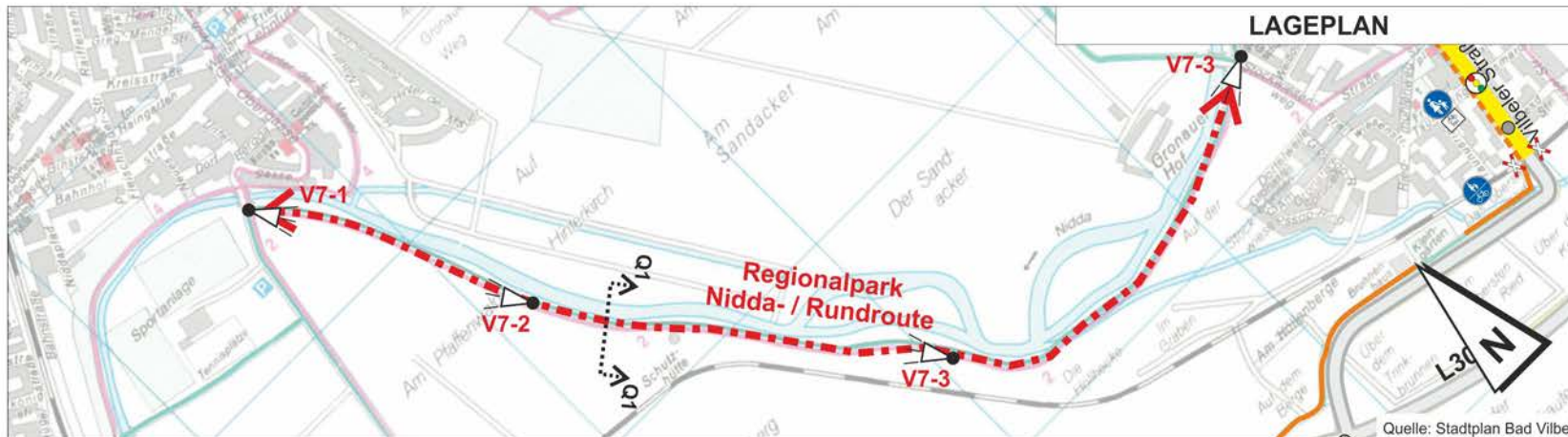


Bild E7-1: ST Dortelweil (Richtung Osten)



Bild E7-2: Am Pfaffenwald

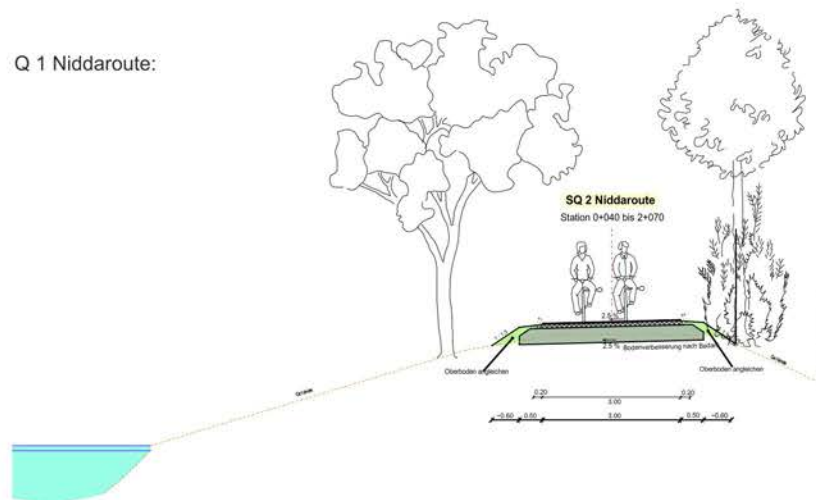


Bild E7-3: wassergeb. Decke (Renaturierung)



Bild E7-4: Gronau Stockwiesenweg (Ri. Westen)

Q 1 Niddaroute:



- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung

lin3 PLAN

Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel

Radverkehrskonzept

Bad Vilbel
Stadt der Quellen

Verbindungen im Stadtgebiet
ST Dortelweil - ST Gronau „Niddaroute“

Datum: 08/2017 Maßstab: - Plan: Anlage E7

E8



Bild E8-1: Verbindungsweg zur Frankfurter Str.



Bild E8-2: Querung Schlesienring



Bild E8-3: Plattenweg nördlich Schlesienring



Bild E8-4: Querung Wetterauer Weg

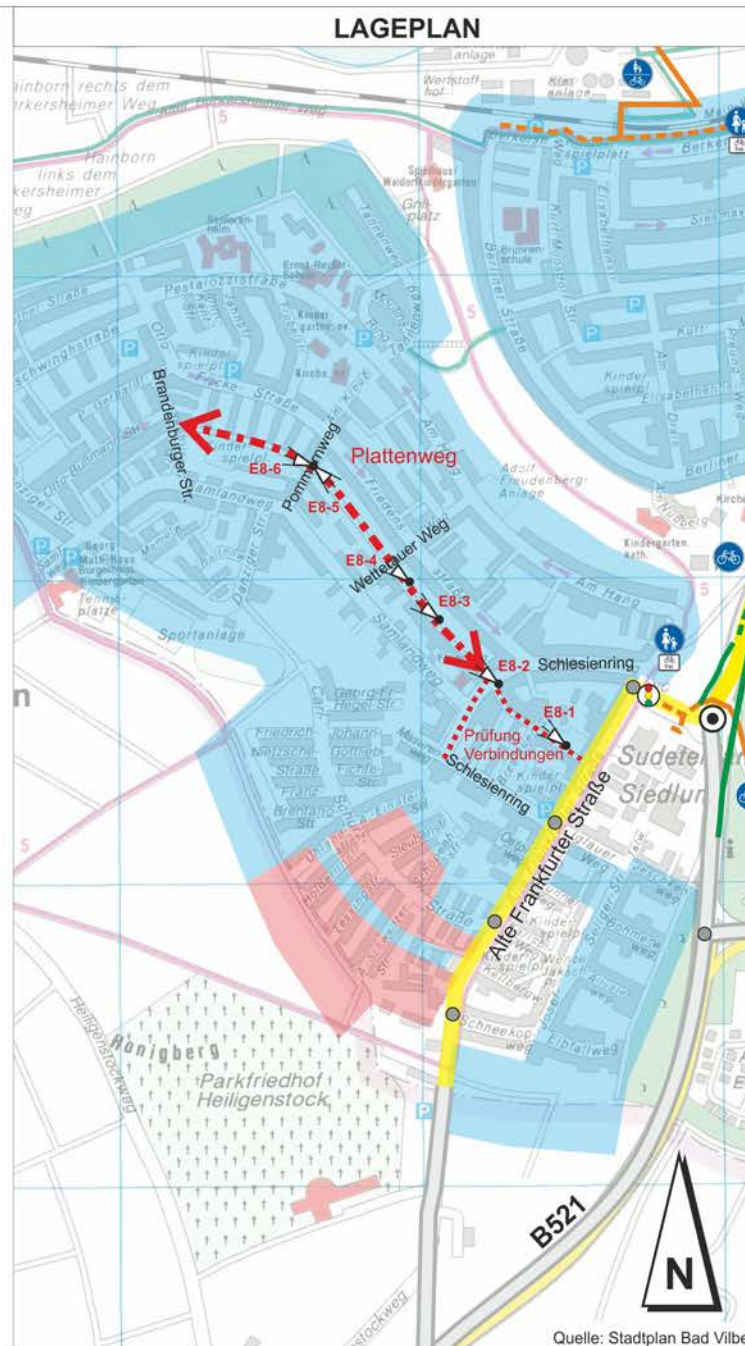
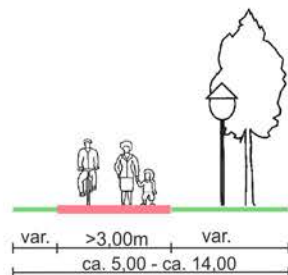


Bild E8-5: Plattenweg südlich Pommernweg



Bild E8-6: Pommernweg (Sackgasse)

Querschnitt (Plattenweg)



- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung

lin3 PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel
Radverkehrskonzept

Verbindungen im Stadtgebiet
ST Heilsberg, Plattenweg

Datum: 08/2017 Maßstab: - Datei: Anlage E8



Bild E9-1: süd. Wasserlachweg (parallel B3)



Bild E9-2: wassergeb. Decke (Pfützen)



Bild E9-3: wassergeb. Decke (vor Rampe B3)



Bild E8-4: Asphalt (Bereich Rampe zur B3)



Bild E8-5: Betonplatten (gebrochen)

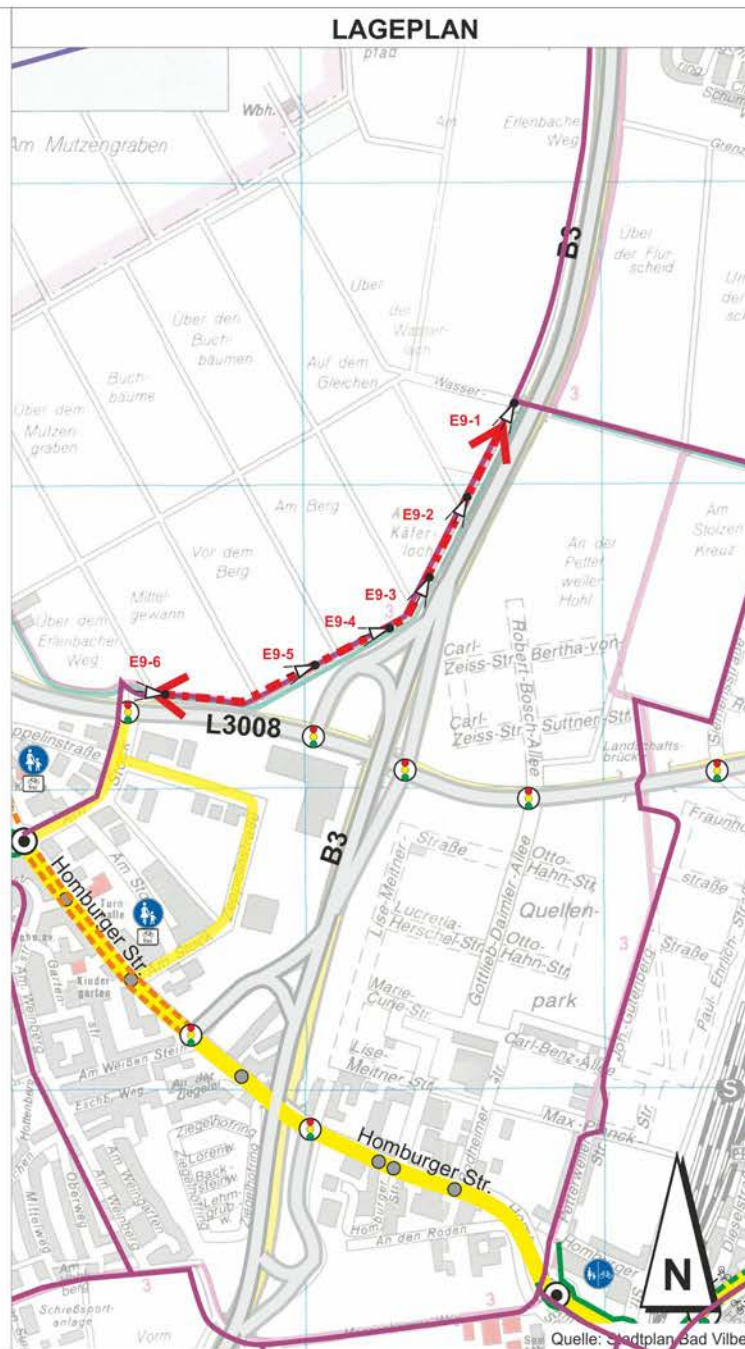


Bild E8-6: Querung der L3008 (LSA)

Empfehlung:

Der parallele Weg westlich der B3 zwischen dem Wasserlachweg und der Querung an der Landesstraße 3008 ist nur teilweise mit Asphalt bzw. Beton befestigt und weist Schäden auf (Schlaglöcher, Risse, gebrochene Betonplatten). Bei schlechtem Wetter ist der Weg nicht komfortabel zu befahren.

Durch eine Ausbesserung des vorhandenen Weges kann eine direkte und komfortable Verbindung zwischen dem Stadtteil Dortelweil und dem Stadtteil Massenheim geschaffen werden.



E9

-  Radweg
-  getr. Geh- / Radweg
-  Radfahrstr. / Schutzstr.
-  gem. Geh- / Radweg
-  Gehweg, Radfahrer frei

-  Hauptstraßen (Außerorts)
-  Hauptverkehrsstraßen

-  Kreisverkehrsplatz
-  Knotenpunkt mit LSA
-  Fußgängerschutzanlage
-  Einmündung / Kreuzung

-  **28** Bild mit Standpunkt und Blickrichtung

lin3 PLAN

Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel

Radverkehrskonzept

Bad Vilbel
Stadt der Quellen

Verbindungen im Stadtgebiet
ST Dortelweil - Massenheim

Datum: 08/2017

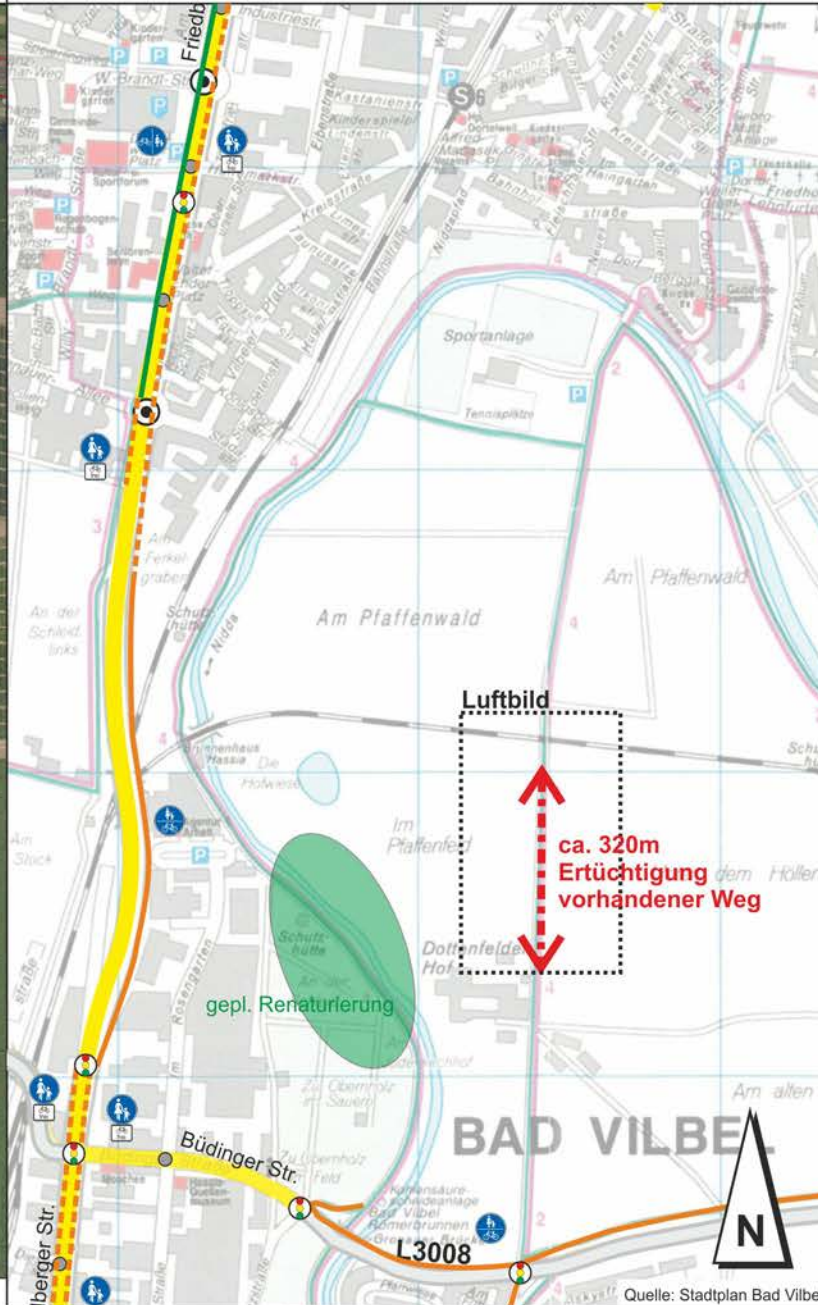
Maßstab: -

Blatt: Anlage E9

Luftbild



LAGEPLAN



E10

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung

lin3 PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

Verbindungen im Stadtgebiet
ST Dorteilweil - Kernstadt (L3008)

Quelle: Stadtplan Bad Vilbel

Dienststelle: 60 FB Technische Dienste / Bauwesen
 Sachbearbeiter / in: Herr Biermann

Bad Vilbel, 03.01.2018

Vorlage für:	
Magistrat	15.01.2018
Ortsbeirat Heilsberg	18.01.2018
Planungs-, Bau- und Umweltausschuss	23.01.2018
Stadtverordnetenversammlung	06.02.2018

Betreff
Aufstellung des Bebauungsplanes "Christeneck", in Bad Vilbel-Heilsberg, Gemarkung Bad Vilbel nach § 2 BauGB a) hier: Beschlussfassung über die vorgebrachten Stellungnahmen/Anregungen während der Offenlage nach § 3 (2) Baugesetzbuch (BauGB)

Sachverhalt / Begründung
Die Stadtverordnetenversammlung hat am 19.12.2017 schon über vorgebrachte Stellungnahmen/Anregungen im Bebauungsplanverfahren „Christeneck“ im Rahmen der Beteiligung nach § 3 (2) und § 4 (2) BauGB einen Beschluss gefasst. Die erstmals bei der Stadt Bad Vilbel in einem Verfahren angewendete Anonymisierung der Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3(2) BauGB haben dazu geführt, dass eine Stellungnahme bei der Anonymisierung vergessen wurde. Daher soll diese Beschlussfassung nachgeholt werden. Die am 19.12.2017 gefassten Beschlüsse behalten weiterhin Gültigkeit, die jetzt vorliegende Beschlussempfehlung ist im Kontext der am 19.12.2017 gefassten Beschlüsse zu sehen.

Der FD Planung- und Stadtentwicklung empfiehlt diesen Beschlussvorschlägen zu folgen.

Beschlussvorschlag
Die Stadtverordnetenversammlung beschließt nach eingehender Beratung sowie Abwägung der öffentlichen und privaten Belange untereinander und gegeneinander die Beschlussempfehlung zu den nach § 3 (2) Baugesetzbuch (BauGB) vorgebrachten Stellungnahmen/Anregungen während der Offenlage.

Beschlussgrundlage	
Beschluss der / des vom:	Freiwillige Leistung
(sonstige Beschlussgrundlage, z. B. Richtlinie)	Gesetzliche / vertragl. Leistung

Haushaltsplan						
HB	TB	UB	Haushaltsstelle	Haushaltsjahr	Kostenstelle	
				Kostenart	Kostenträger	

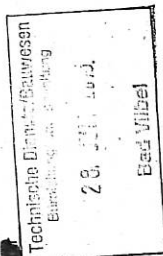
Finanzielle Auswirkungen:	
Keine finanziellen Auswirkungen	Antrag auf Ausgabe nach § 100 HGO
Maßnahme wurde bei der Finanzplanung berücksichtigt	Antrag auf Deckung durch Nachtrag
Deckung durch Budget	Folgekosten für zukünftige Jahre

 (Sachbearbeiter)

Gesehen und einverstanden:

 (Fachbereichsleiter / Dezernent)

Bad Vilbel, 25.7.2015



61118 Bad Vilbel

Bauamt Bad Vilbel

Frankfurter Str. 5

61118 Bad Vilbel

Fax: (06101) 602-303

PROTEST GEGEN JUGENDHAUS CHRISTENECK

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit legen wir Beschwerde ein gegen den geplanten Bau des Jugendhauses Christeneck.

Wir befürchten erhebliche Lärmbeeinträchtigung bei Tagesnutzung und bei Nachtnutzung.

Wir wohnen in [REDACTED] es handelt sich um das Grundstück welches direkt an dem Fußgängerweg zum Feldweg/Waldweg belegen ist. D.h. dass wir Lärmwirkungen nicht nur von der Straße aus zu befürchten haben, sondern quasi rund ums Haus mit erhöhter Lärmbeeinträchtigung zu kämpfen haben werden. Wir sind eine Familie mit kleinen Kindern und benötigen am Tag und in der Nacht unsere absolute Ruhe. Das ist ein Grund, warum wir aus der Großstadt nach Bad Vilbel gezogen sind.

Besucher des Jugendhauses werden rund um die Uhr um unser Haus "herumschleichen" und sich nachts lautstark und mit Gettoblastern und anderem Musikgeräten an der vor unserem Haus platzierten Parkbank "herumlungern", wie dies heute zum Teil bereits stattfindet. Das können wir und wollen wir nicht zulassen! Das Jugendhaus soll auch nachts für Partys zur Verfügung gestellt werden, das wird unsere bisherige Lebensqualität ganz erheblich beeinträchtigen!

Ferner befürchten wir, dass die Anlage für große Veranstaltungen ab 200 Teilnehmer genutzt wird und außerdem auch Konzertveranstaltungen erlaubt werden sollen. Da es sich um ein reines Wohngebiet handelt, gehört diese Anlage nicht hierher und wird nicht nur den Grundstückswert am Heilsberg vollkommen abwerten sondern auch eine für ein Wohngebiet unzulässigen Lärmpegel erreichen!

1

1a) Lärmschutz würde nicht ausreichend berücksichtigt: Im Bebauungsplan werden entsprechend der durchgeführten schalltechnischen Untersuchung Maßnahmen festgesetzt, die dazu führen, dass mögliche Lärmemissionen entsprechend den gesetzlichen Grundlagen auf ein sozial adäquates Maß gesenkt werden.

1b) "Rund um die Uhr"-Belästigungen, Störung der Nachtruhe: In der schalltechnischen Untersuchung sind auch die nächtlichen Ruhezeiten berücksichtigt worden.

Es ist vorgesehen, eine gelegentliche Vermietung der Räumlichkeiten der Jugendeinrichtung außerhalb der üblichen Betriebszeiten zu ermöglichen. Allerdings können aufgrund der geringen Größe der Einrichtung dort keine größeren Feiern stattfinden. Die Vermietung orientiert sich an den erforderlichen Ruhezeiten. Es ist z.B. an Kindergeburtstage gedacht. Die Vermietung erfolgt ausschließlich an Vereine, Institutionen sowie an erwachsene und eingewiesene Personen, die in der Lage sind, die für die Einrichtung geltenden Vorschriften und Regeln durchzusetzen. Die Regeln im Bezug auf Veranstaltungsdauer und verträgliches Verhalten werden so gestaltet, dass dem Ruhebedürfnis der angrenzenden Wohnbebauung Rechnung getragen wird. Erfahrungen mit der Vermietung in anderen Einrichtungen zeigen, dass es in Bezug auf die Einhaltung von vereinbarten Regeln keine Probleme gibt. Zudem ist vorgesehen, das Verlassen der Räumlichkeiten und damit das Ende der Veranstaltung über eine digitale Schließanlage zu kontrollieren.

Vermeidung von Konflikten durch Fehlverhalten von Nutzern ist nicht Aufgabe des Bebauungsplans, sondern ein ordnungsrechtliches Thema. Durch das Fachpersonal vor Ort wird davon unabhängig sichergestellt, dass die für den Schutz der Anwohner erforderlichen Verhaltensregeln durch die Besucher der Freizeiteinrichtung eingehalten werden.

1c Lärm durch nächtliche Partys: Es ist vorgesehen, eine gelegentliche Vermietung der Räumlichkeiten der Jugendeinrichtung außerhalb der üblichen Betriebszeiten zu ermöglichen. Allerdings können aufgrund der geringen Größe der Einrichtung dort keine größeren Feiern stattfinden. Die Vermietung orientiert sich an den erforderlichen Ruhezeiten. Es ist z.B. an Kindergeburtstage gedacht. Die Vermietung erfolgt ausschließlich an Vereine, Institutionen sowie an erwachsene und eingewiesene Personen, die in der Lage sind, die für die Einrichtung geltenden Vorschriften und Regeln durchzusetzen. Die Regeln im Bezug auf Veranstaltungsdauer und verträgliches Verhalten werden so gestaltet, dass dem Ruhebedürfnis der angrenzenden Wohnbebauung Rechnung getragen wird. Erfahrungen mit der Vermietung in anderen Einrichtungen zeigen, dass es in Bezug auf die Einhaltung von vereinbarten Regeln keine Probleme gibt. Zudem ist vorgesehen, das Verlassen der Räumlichkeiten und damit das Ende der Veranstaltung über eine digitale Schließanlage zu kontrollieren.

1d) Zu großer Lärm durch Veranstaltungen ab 200 Personen: Die Jugendeinrichtung ist für den pädagogisch begleiteten Betrieb geplant. In diesem Rahmen können auch z.B. auf der Dirtbike-Bahn in seltenen Fällen größere Veranstaltungen stattfinden, die jedoch eine Teilnehmerzahl von ca. 300 Personen nicht überschreiten werden. Veranstaltungen dieser Größenordnung finden bereits jetzt auf der Dirtbike-Bahn statt. Diese Veranstaltungen müssen die Kriterien für "seltene Ereignisse" im Sinne der 18. BImSchV (Sportanlagenlärmverordnung) bzw. der Freizeitlärmrichtlinie erfüllen, wie in der schalltechnischen Untersuchung auf S. 22 ff. erläutert. Bei der organisatorischen Umsetzung des Bebauungsplans wird sichergestellt, dass keine Veranstaltungen durchgeführt werden, die über die in der schalltechnischen Untersuchung angenommenen Szenarien hinausgehen.

Veranstaltungen für 1.000 Besucher sind weder vorgesehen noch realistisch. Soweit in der schalltechnischen Untersuchung diese Zahl genannt wird, bezieht sich diese auf einen hilfsweise herangezogenen Emissionsansatz für Beschallungsanlagen bei Veranstaltungen mit weniger als 1.000 Besuchern. Die Ergebnisse der Untersuchung sind daher als Sicherheits-Annahme im Sinne einer oberen Abschätzung zu verstehen.

Wir wollen erreichen dass

- Die gesetzlichen Werte für Wohngebiete eingehalten werden. Die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen werden nicht ausreichen, um diese für Wohngebiete vorgesehene Werte einzureichen. **1g**
- Außerdem wollen wir zumindest eine geänderte Wegführung und die Schließung des Fußgängerwegs an unserer Straße erreichen **1h**
- Ferner wird sich die ohnehin angespannte Parkplatzsituation erheblich verschlechtern. Wir wollen diesbezüglich eine konkrete Planung von der Stadt für zusätzliche Parkflächen sehen. **1i**
- Schließlich wurde nicht durch Studien, Bürgerbefragung, etc. nachgewiesen, dass in Bad Vilbel überhaupt ein sozialer und kultureller Bedarf für eine derartige Anlage besteht. In einer Stadt mit einer Altersstruktur wie Bad Vilbel fällt es auch schwer zu glauben, dass die Jugendlichen aus der Kernstadt und den anderen Stadtteilen ein solch abgelegenes Projekt, welches weder mit Bussen, noch mit Bahnen und aufgrund der vorhandenen Steigung auf dem Weg zum Heilsberg auch nicht mit dem Fahrrad erreicht werden kann, überhaupt annehmen werden. Dies ist im höchsten Maße ungewiss. Die Zahl der auf dem Heilsberg wohnenden Jugendlichen rechtfertigt die Größe der Anlage jedenfalls nicht. **1j**
- 1k**
- 1l**

H
Es handelt sich daher um eine politische Fehlentscheidung und um fehlerhafte Verwendung offener zur Verfügung stehender Mittel, die für wirklich sinnvolle Projekte, wie zB die Aufwertung der S-Bahn hofs in Bad Vilbel Süd sehr viel dringender gebraucht würde, wo man mit dem Kinderwagen aufgrund der fehlenden Unterführung schlichtweg nicht in Richtung Frankfurt fahren einsteigen kann.

Mit freundlichen Grüßen



1e) Der Bebauungsplan widerspricht dem Trennungsgebot: Zwischen einem Reinen Wohngebiet und einer Wohnfolgeeinrichtung wie diese Freizeiteinrichtung für Jugendliche gibt es kein Trennungsgebot. Eine solche Freizeiteinrichtung wäre als "Anlage für kulturelle und soziale Zwecke" z.B. innerhalb eines Allgemeinen Wohngebiets generell zulässig. Allgemeine Wohngebiete sind aber neben Reinen Wohngebieten gemäß ihrer Stafflung nach Schutzbedürftigkeit ohne Abstand nebeneinander zulässig. Daraus folgt, dass auch zwischen einer solchen Anlage für kulturelle und soziale Zwecke wie diese Freizeiteinrichtung und dem Reinen Wohngebiet keine räumliche Trennung erforderlich ist.

1f) siehe hierzu Pkt. 1a

1g) Werte für Wohngebiete einhalten: Im Bebauungsplan werden alle Maßnahmen festgesetzt, die gemäß schalltechnischer Untersuchung auf planungsrechtlicher Ebene ergriffen werden müssen, um eine Belastung des Wohngebiets durch die Freizeiteinrichtung als Einrichtung der sozialen und kulturellen Infrastruktur über das sozial adäquate Maß hinaus zu vermeiden. Zugrundegelegt wurde dabei die Lage der Einrichtung neben einem Reinen Wohngebiet. Weitere Maßnahmen, z.B. Regelungen zu Öffnungszeiten und Besucherverhalten, werden im Rahmen der organisatorischen Umsetzung des Vorhabens durchgeführt.

1h) Geänderte Wegführung/Schließung des Fußgängerweges: Der angesprochene Weg liegt nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplanes und kann daher über planungsrechtliche Festsetzungen nicht verändert werden. Zudem hat sich die Wegführung auf dem Heilsberg in den letzten Jahrzehnten bewährt und soll daher auch nicht geändert werden. Es ist auch nicht dargelegt, warum der angesprochene Weg eine besondere Belastung für Anwohner darstellen sollte, der Anregung wird daher nicht gefolgt.

1i) Parkplatzsituation: Im Plangebiet sind 8 Stellplätze vorgesehen. Die reichen für die Mitarbeiter/innen der Einrichtung sowie für Anlieferung und erwachsene Kurzzeitbesucher aus. Die Jugendlichen selbst benötigen keine Stellplätze, da sie noch nicht Auto fahren dürfen. Falls Eltern ihre Kinder bringen, können sie in dem Erschließungstisch der Danziger Straße halten. Dieser Bedarf ist aber erfahrungsgemäß gering, da sich die Einrichtung vor allem an elternunabhängige Jugendliche richtet. Bei Vermietungen und Veranstaltungen wird darauf hingewiesen, dass keine weiteren Stellplätze vorhanden sind und somit Besucher zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem ÖPNV anreisen müssen.

1j) Bebauungsplan sei nicht erforderlich, da kein Bedarf bestehe: Gemäß § 11 Sozialgesetzbuch - Aches Buch sowie § 35 Hessisches Kinder- und Jugendhilfegesetzbuch ist die außerschulische Jugendbildung ein Schwerpunkt der Jugendarbeit. Entsprechende Angebote für Jugendliche in Bezug auf Sport, Spiel und Geselligkeit sind in der Siedlung Heilsberg bislang kaum vorhanden. Durch die Freizeiteinrichtung wird dieser Bedarf gedeckt. Es soll den Jugendlichen in diesem Stadtteil ein pädagogisch begleitetes Angebot für ihre Freizeitgestaltung gemacht werden, um sie auf diese Weise zu gesellschaftlicher Mitverantwortung und sozialem Engagement anzuregen. Es kann also nur im Interesse der Bewohner/innen des Stadtteils sein, dass eine solche Einrichtung besteht.

1k) Der Standort Christenack sei zu ablegen: Ein wichtiger Faktor bei der Wahl des Standorts bildet die schon vorhandene Dirtbike-Bahn. Sie stellt bereits jetzt ein wichtiges Angebot für die Jugendlichen dar. Allerdings fehlen der Bahn feste Räumlichkeiten z.B. Toiletten, Räume für die Reparatur und Wartung der Fahrräder, aber auch für ergänzende Angebote, die sich auf den Außen- und den Innenbereich beziehen und die Nutzungsmöglichkeiten verbessern. Infolgedessen sind im Außenbereich noch weitere Flächen für Trendsportarten vorgesehen und im Inneren multifunktional zu nutzende Räume. Die landschaftlich durchaus attraktive Lage in Verbindung mit der bereits vorhandenen Nutzung steht der Auffassung, dass sich die Jugendlichen „in die hinterste Ecke“ gedrängt fühlen, entgegen.

1) Fehlende Erreichbarkeit für Jugendliche: Die Einrichtung richtet sich an selbständige Jugendliche aus der Siedlung Heilsberg im Alter zwischen 12 und 18 Jahren. Für diese Jugendlichen ist das Jugendzentrum zu Fuß oder mit dem Rad gut zu erreichen, zumal die Dirtbike-Bahn bereits ein etablierter Standort ist. Weiterhin ist mittlerweile die Linienführung des VIBusses verbessert worden, so dass die gesamte Siedlung Heilsberg durch die Haltestellen mit dem optimalen Einzugsbereich von max. 300 m abgedeckt wird. Auch in der Nähe des Christenecks befindet sich nun eine Bushaltestelle („Bodelschwingerstraße“). Falls sich im Rahmen der Nutzung der Jugendeinrichtung ein zusätzlicher Bedarf ergeben sollte, könnte auch hinsichtlich der Frequenz eine Anpassung erfolgen.

Der Hinweis, dass es sich um eine politische Fehlentscheidung handelt und um fehlerhafte Verwendung offenbar zur Verfügung stehender Mittel wird zur Kenntnis genommen.

Der Hinweis dass die Aufwertung des S-Bahnhofes in Bad Vilbel-Süd sehr viel dringender gebraucht würde, wird zur Kenntnis genommen mit der Anmerkung, dass der barrierefreie Umbau der Station durch die zuständige Deutsche Bahn in Angriff genommen wird.

Dienststelle: 60 FB Technische Dienste / Bauwesen
Sachbearbeiter / in: Herr Biermann

Bad Vilbel, 03.01.2018

Vorlage für:	
Magistrat	15.01.2018
Ortsbeirat Heilsberg	18.01.2018
Planungs-, Bau- und Umweltausschuss	23.01.2018
Stadtverordnetenversammlung	06.02.2018

Betreff
b. Beschlussfassung als Satzung gemäß § 10 Baugesetzbuch (BauGB)

Sachverhalt / Begründung

Nachdem über die während der Offenlage vorgebrachten Anregungen sowie den eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (TÖB) und der Öffentlichkeit die Beschlussfassung durch die Stadtverordnetenversammlung am 19.12.2017 und heute erfolgte, kann der Bebauungsplanentwurf als Satzung beschlossen werden.

Gleichzeitig werden die Bauordnungsrechtlichen Festsetzungen gemäß § 81 Hess. Bauordnung (HBO) als Satzung beschlossen. Da der Bebauungsplan aus dem Regionalen Flächennutzungsplan entwickelt wurde, bedarf er nicht mehr der Vorlage bei dem Regierungspräsidium.

Beschlussvorschlag

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt gemäß § 10 Baugesetzbuch (BauGB) den Bebauungsplanentwurf „Christeneck“, in Bad Vilbel-Heilsberg, Gemarkung Bad Vilbel, bestehend aus textlichen Festsetzungen, Planzeichnung und Begründung, sowie dem Umweltbericht mit Anlagen:

- Faunistische Untersuchungen und artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
- Abschlussprogramm kommunale Altlastenbeseitigung und Orientierende Untersuchung 'Christeneck', 1. und 2. Bericht
- Schalltechnische Untersuchung mit ergänzender Stellungnahme zur Erläuterung von Emissionsansätzen und Teilpegellisten
- Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung als Satzung.

Ebenso werden die bauordnungsrechtlichen Festsetzungen gemäß § 81 Hess. Bauordnung (HBO) in Verbindung mit § 9 (4) Baugesetzbuch (BauGB) als Satzung beschlossen.

Beschlussgrundlage	
Beschluss der / des vom:	Freiwillige Leistung
(sonstige Beschlussgrundlage, z. B. Richtlinie)	Gesetzliche / vertragl. Leistung

Haushaltsplan						
HB	TB	UB	Haushaltsstelle	Haushaltsjahr	Kostenstelle	
				Kostenart	Kostenträger	

Finanzielle Auswirkungen:	
Keine finanziellen Auswirkungen	Antrag auf Ausgabe nach § 100 HGO
Maßnahme wurde bei der Finanzplanung berücksichtigt	Antrag auf Deckung durch Nachtrag
Deckung durch Budget	Folgekosten für zukünftige Jahre


(Sachbearbeiter)

Gesehen und einverstanden:

(Fachbereichsleiter / Dezernent)

E: 16.01.2018





Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN
Fraktionsleitungsteam
Jens Matthias & Kathrin Anders


**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**
FRAKTION BAD VILBEL

14. Januar 2018

Antrag 5 Punkte für mehr Fahrradsicherheit in 2018

Sehr geehrter Herr Anders,

die Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN bittet Sie, folgende Ergänzungsanträge zu dem Radverkehrsplan der Stadt Bad Vilbel auf die Tagesordnung des Planungs- Bau und Umweltausschusses und der nächsten Stadtverordnetenversammlung zu setzen:

1. Verbesserung der Fahrradsicherheit auf der Frankfurter Straße (Schöllberg)

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt, den Magistrat zu bitten, im Rahmen der Beschlussfassung zum Radverkehrskonzept die Sicherheit auf der Frankfurter Straße bei der bergabführenden Fahrt vom Schöllberg sicherer zu gestalten. Sofern die Einrichtung von Schutzstreifen nicht möglich ist, sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung eingeführt und durch Überwachung durchgesetzt werden oder etwa andere geeignete Mittel zu Steigerung der Fahrradsicherheit angewandt werden.

Begründung:

Die Frankfurter Straße im Bereich Schöllberg ist eine wichtige Radverkehrsverbindung zwischen dem Heilsberg und der Kernstadt. Insbesondere Schüler*innen nutzen diese Route regelmäßig zum und vom Schulzentrum. Während für die bergaufführende Straßenseite ein Radfahrstreifen dem Radverkehr Sicherheit bietet, muss der bergabfahrende Radverkehr mit dem Kraftverkehr fahren. Da nicht nur der Radverkehr bergab mit höherer Geschwindigkeit unterwegs ist, sollte gerade hier der Radverkehr besser geschützt werden als es derzeit der Fall ist.

32/18

Dies kann durch einen Fahrradschutzstreifen (Zeichen 340, § 42 Abs. 6 Nr. 1 g StVO) ermöglicht werden. Im Gegensatz zu einem Radfahrstreifen, dürfen Kraftfahrzeuge Schutzstreifen bei Bedarf überfahren, sofern kein Fahrrad diesen Bereich gerade nutzt. Diese Möglichkeit berücksichtigt die schmalere Straßenbreite für diese Fahrtrichtung. Sollte die Einrichtung eines Schutzstreifens nicht möglich sein, sollte die Geschwindigkeit reduziert werden oder ein anderes Mittel zur nachhaltigen Steigerung der Radverkehrssicherheit ergriffen werden.

33/178

2. Verbesserung der Sicherheit in den Kreiseln der Homburger Straße

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt, den Magistrat zu bitten, in 2018 die Sicherheit in den Kreiseln zu verbessern.

Ansatzpunkte sind:

- Die Einfädelung von Autos und Radfahrer*innen vor dem Kiesel Kasseler Straße/Homburger Straße in der Bahnunterführung
- an den 1. und 2. Kreiseln durch roten Straßenbelag die Furten der Radfahrer für Autofahrer kenntlicher zu machen
- das Abkürzen der Kiesel durch "Kölner Teller" noch unattraktiv machen und dadurch einen sichereren Mischverkehr zu unterstützen.

Begründung:

Die Ausgestaltung steht in mehrfacher Hinsicht im Gegensatz zur ERA 2010 (ERA = Empfehlungen für Radverkehrsanlagen).

Im Einzelnen

(einige Textpassagen und Bilder vom ADFC übernommen – vielen Dank)

1. Zitat ERA 2010, S. 54: „Bei der Führung des Radverkehrs in der Kreisverkehrszufahrt und der Kreisverkehrausfahrt ist folgendes zu beachten:
 - Schutzstreifen in den Kreisverkehrszufahrten werden bei einer Breite der Kreisverkehrszufahrt von 3,25 m etwa zu Beginn des Fahrbahnteilers aufgelöst. Damit soll das Nebeneinanderfahren von Kraftfahrzeug- und Radverkehr neben dem Fahrbahnteiler verhindert werden.“



Herrn Stadtverordneten-Vorsteher

Herbert Anders

61118 Bad Vilbel

Die Fraktionen von CDU und FDP Fraktion stellen folgende Ergänzungsanträge zum Radverkehrskonzept

1. Alternative Radwegweisung Schöllberg

Die Stadtverordnetenversammlung bittet den Magistrat, eine alternative Wegweisung am Schöllberg für den Radverkehr in Richtung Innenstadt ab der signalgeregelten Kreuzung Berliner Straße zu installieren. Die Wegeführung soll dabei über die Friedrich-Ebert-Straße und die Ritterstraße; alternativ auch über die Friedrich-Ebert-Straße, die Alte Straße und die Landgrabenstraße erfolgen. Dabei ist die Radwegweisung mit geeigneten Darstellungsmitteln (Beschilderung und/oder Piktogrammen) auszuführen.

Begründung:

Erfolgt mündlich

2. Ausbau des Nidderuferweges in Gronau

Die Stadtverordnetenversammlung bittet den Magistrat, in das Radverkehrskonzept den Ausbau des Nidderuferweges in Gronau zwischen der Regionalpark Niddaroute (Niddaradweg) am Stockwiesenweg und der K247 (Ortseinfahrt Gronau) aufzunehmen. Der Weg soll auf einer Breite von 2,5m in Asphalt vergleichbar mit dem Niddaradweg ausgebaut werden. Eine Ausbaubreite von 2,5m wird aufgrund der geringeren Nutzungsfrequenz zum vorgenannten Radweg als vertretbar erachtet.

Der Ausbau soll in zwei Bauabschnitten erfolgen. Der erste und prioritäre Abschnitt beläuft sich auf das Teilstück Stockwiesenweg bis Brücke Aueweg (Sportplatz) (ca. 185m). Der zweite Abschnitt umfasst die Strecke von der Brücke bis zur Mündung auf die K247 (ca. 270m).



3. Ausbau der Verbindung zwischen der Regionalpark Niddaroute(Niddaradweg) und dem Wegenetz Golfplatz

Die Stadtverordnetenversammlung bittet den Magistrat, dass in der Skizze dargestellte Wegstücke zwischen der Regionalpark Niddaroute(Niddaradweg) und dem Wegenetz des Golfplatzes zu sanieren. Das entsprechende Teilstück stellt eine wichtige Verbindung dar und ist auch Teil des Bad Vilbeler Radrundweges.



Irene Utter, CDU

Jörg-Uwe Hahn, FDP

Irene Utter

Jörg-Uwe Hahn

~~Dies kann durch einen Fahrradschutzstreifen (Zeichen 340, § 42 Abs. 6 Nr. 1 g StVO) ermöglicht werden. Im Gegensatz zu einem Radfahrstreifen, dürfen Kraftfahrzeuge Schutzstreifen bei Bedarf überfahren, sofern kein Fahrrad diesen Bereich gerade nutzt. Diese Möglichkeit berücksichtigt die schmalere Straßenbreite für diese Fahrtrichtung. Sollte die Einrichtung eines Schutzstreifens nicht möglich sein, sollte die Geschwindigkeit reduziert werden oder ein anderes Mittel zur nachhaltigen Steigerung der Radverkehrssicherheit ergriffen werden.~~

33/18

2. Verbesserung der Sicherheit in den Kreiseln der Homburger Straße

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt, den Magistrat zu bitten, in 2018 die Sicherheit in den Kreiseln zu verbessern.

Ansatzpunkte sind:

- Die Einfädelung von Autos und Radfahrer*innen vor dem Kreisel Kasseler Straße/Homburger Straße in der Bahnunterführung
- an den 1. und 2. Kreiseln durch roten Straßenbelag die Furten der Radfahrer für Autofahrer kenntlicher zu machen
- das Abkürzen der Kreisel durch "Kölner Teller" noch unattraktiv machen und dadurch einen sichereren Mischverkehr zu unterstützen.

Begründung:

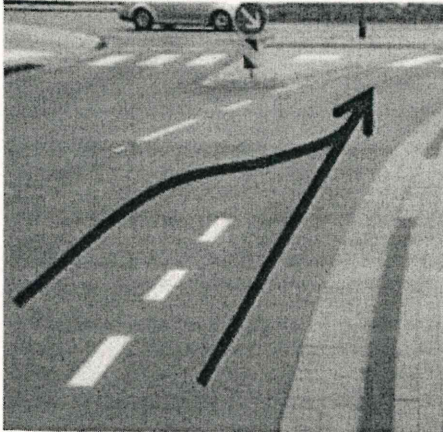
Die Ausgestaltung steht in mehrfacher Hinsicht im Gegensatz zur ERA 2010 (ERA = Empfehlungen für Radverkehrsanlagen).

Im Einzelnen

(einige Textpassagen und Bilder vom ADFC übernommen – vielen Dank)

1. Zitat ERA 2010, S. 54: „Bei der Führung des Radverkehrs in der Kreisverkehrszufahrt und der Kreisverkehrausfahrt ist folgendes zu beachten:
 - Schutzstreifen in den Kreisverkehrszufahrten werden bei einer Breite der Kreisverkehrszufahrt von 3,25 m etwa zu Beginn des Fahrbahnteilers aufgelöst. Damit soll das Nebeneinanderfahren von Kraftfahrzeug- und Radverkehr neben dem Fahrbahnteiler verhindert werden.“

Empfohlene Gestaltung:



Existierende Gestaltung:



2. Die Kenntlichmachung der Fahrradfurt lenkt die Aufmerksamkeit nicht nur auf den Fußgängerübergang (Zebrastreifen) sondern auch auf den kreuzenden Fahrradverkehr.

Aktuelle Gestaltung am 2. Kreisel:



Gestaltung mit markierter Fahrradfurt:



3. Die in Bad Vilbel nur mit Linien markierten Innenkreise werden regelmäßig überfahren, so dass PKW mit hoher Geschwindigkeit durch den Kreisel fahren. Radverkehr, der sich bereits im Kreisverkehr befindet wird dadurch geschnitten und gefährdet.



Abhilfe könnte die Einrichtung eines Kragens (Fahrbahn mit Überstand) oder Pflasterung oder die Installation von „Kölner Tellern“ sein. Dadurch wird das Schneiden der Mitte für den Kraftverkehr unattraktiver und gleichzeitig können Großfahrzeuge diesen Fahrbahnbereich noch nutzen.



34/18

3. Umwidmung der Parkstraße in eine Fahrradstraße

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt, den Magistrat zu bitten, die Parkstraße als eine Fahrradstraße einzurichten, in der Kfz-Verkehr in einer Fahrtrichtung zugelassen ist. Dadurch sollen die parallel verlaufenden nördlichen und südlichen Uferwege vom Radverkehr zugunsten des Fußverkehrs entlastet werden.

Begründung:

Beide Uferwege parallel der Nidda sind für Fußgänger*innen wie Fahrradfahrende sehr beliebt und häufig genutzt. Dadurch, dass der Radverkehr nicht entgegen der Frankfurter Straße fahren darf, weicht er auf beide Uferwege aus. Der stadtsseitige Uferweg ist an vielen Stellen sehr schmal und unterschreitet die geforderte Ausbaubreite von 3 Metern z.T. bis zur Hälfte (schmalste Stellen 1,70 m). Am nördlichen Ufer führt die Niddaroute zusätzlich den überörtlichen Radverkehr entlang. Da für den Fußverkehr nur ein zu schmaler und nicht durchgehender Randstreifen angelegt worden ist, nutzt er die ursprünglich für den Radverkehr vorgesehene Fahrbahn mit. Die dadurch provozierten Konflikte haben den Magistrat bereits dazu veranlasst, den Radweg in einen gemeinsamen Fuß- und Radweg umzuwandeln. Somit müssen auf beiden Routen der Radverkehr auf den Fußverkehr Rücksicht nehmen und die Geschwindigkeit anpassen und ggf. auch absteigen. Das wird von Radfahrenden nicht immer berücksichtigt, so dass es zu anhaltenden Beschwerden der Fußgänger kommt. Für schnelle (überörtliche) Verbindungen ist solch ein Streckenabschnitt eine Zumutung.

Um die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr zu entschärfen soll v.a. der überörtliche Radverkehr der Niddaroute durch die Parkstraße geführt werden. Vom Burgpark kommend würde er über die Friedberger Straße in die Parkstraße geführt. Im Kreuzungsbereich Niddastraße würde der Radverkehr am Kurhaus vorbei wieder auf die Niddaroute geführt werden. Gleiches gilt in umgekehrter Richtung. Für die Fußgängerinnen, insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen und Eltern mit Kinderwägen würde sich die Aufenthaltsqualität auf dem Uferweg im Kurpark deutlich verbessern.

Die Umwidmung der Parkstraße in eine Fahrradstraße ist möglich, da die Parkstraße bereits heute eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30km/h aufweist und nur für eine Fahrtrichtung freigegeben ist. Fahrradstraßen dienen der Förderung und Bündelung des Radverkehrs ohne großen Infrastrukturaufwand. Der Kfz-Verkehr kann durch Zusatzzeichen „Kfz-Verkehr frei“ die bisherige Fahrtrichtung nutzen, muss jedoch auf den Radverkehr Rücksicht nehmen.

35/18

4. Umwidmung der Saalburgstraße in eine Fahrradstraße

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt, den Magistrat zu bitten, die Saalburgstraße als eine Fahrradstraße einzurichten, in der Anlieger-Verkehr zugelassen ist. Dadurch sollen die radfahrenden Schülerinnen und Schüler im Umfeld des Schulzentrums mehr Sicherheit gewährt bekommen.

Begründung:

Sehr viele Schülerinnen und Schüler sowie auch Lehrkräfte nutzen täglich das Fahrrad für ihre Schulwege. Die Saalburgstraße erschließt alle Schulen, so dass hier alle Radfahrenden zur und von den Schulen durchfahren müssen. Die Straße ist eine Nebenstraße, auf der die Geschwindigkeit auf maximal 30km/h festgelegt ist. Somit erfüllt die Saalburgstraße alle nötigen Voraussetzungen, um als Fahrradstraße eingerichtet zu werden.

Um das hohe Radverkehrsaufkommen besser zu schützen und den Radverkehr auch zu fördern, soll die Saalburgstraße als Fahrradstraße umgewidmet werden. Der Kfz-Verkehr für Anlieger ist durch Zusatzzeichen freizugeben.

Im Radverkehrskonzept wird die Umwidmung der Saalburgstraße in eine Fahrradstraße empfohlen.

36/18

5. Ausbau des Karbener Weges zwischen Kleinkarben und Dortelweil

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt, den Magistrat zu bitten, die Vorzugslösung des Radverkehrskonzeptes zur Verbindung Karben / Dortelweil aufzugreifen und die direkte Verbindung kurzfristig für den Radverkehr auszubauen. Alternative Routenführungen, die mit Umwegen für den Radverkehr einhergehen, sollen nicht weiter in Erwägung gezogen werden.

Begründung:

Die direkte Verbindung zwischen Theodor-Heuss-Straße in Dortelweil und der Dieselstraße in Kleinkarben wird heute bereits von zahlreichen Radfahrenden regelmäßig genutzt, so u.a. der Radverkehr zu und von der Kurt-Schumacher-Schule. IMB Plan schreibt im Radverkehrskonzept, dass die direkte Verbindung die Vorzugslösung ist. Die erwähnten Alternativen haben sich aufgrund des Vogel- und Naturschutzes als nicht durchführbar erwiesen. Andere Routenführungen sind stets mit Umwegen und weiterer Versiegelung und

35/18

4. Umwidmung der Saalburgstraße in eine Fahrradstraße

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt, den Magistrat zu bitten, die Saalburgstraße als eine Fahrradstraße einzurichten, in der Anlieger-Verkehr zugelassen ist. Dadurch sollen die radfahrenden Schülerinnen und Schüler im Umfeld des Schulzentrums mehr Sicherheit gewährt bekommen.

Begründung:

Sehr viele Schülerinnen und Schüler sowie auch Lehrkräfte nutzen täglich das Fahrrad für ihre Schulwege. Die Saalburgstraße erschließt alle Schulen, so dass hier alle Radfahrenden zur und von den Schulen durchfahren müssen. Die Straße ist eine Nebenstraße, auf der die Geschwindigkeit auf maximal 30km/h festgelegt ist. Somit erfüllt die Saalburgstraße alle nötigen Voraussetzungen, um als Fahrradstraße eingerichtet zu werden.

Um das hohe Radverkehrsaufkommen besser zu schützen und den Radverkehr auch zu fördern, soll die Saalburgstraße als Fahrradstraße umgewidmet werden. Der Kfz-Verkehr für Anlieger ist durch Zusatzzeichen freizugeben.

Im Radverkehrskonzept wird die Umwidmung der Saalburgstraße in eine Fahrradstraße empfohlen.

36/18

5. Ausbau des Karbener Weges zwischen Kleinkarben und Dortelweil

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt, den Magistrat zu bitten, die Vorzugslösung des Radverkehrskonzeptes zur Verbindung Karben / Dortelweil aufzugreifen und die direkte Verbindung kurzfristig für den Radverkehr auszubauen. Alternative Routenführungen, die mit Umwegen für den Radverkehr einhergehen, sollen nicht weiter in Erwägung gezogen werden.

Begründung:

Die direkte Verbindung zwischen Theodor-Heuss-Straße in Dortelweil und der Dieselstraße in Kleinkarben wird heute bereits von zahlreichen Radfahrenden regelmäßig genutzt, so u.a. der Radverkehr zu und von der Kurt-Schumacher-Schule. IMB Plan schreibt im Radverkehrskonzept, dass die direkte Verbindung die Vorzugslösung ist. Die erwähnten Alternativen haben sich aufgrund des Vogel- und Naturschutzes als nicht durchführbar erwiesen. Andere Routenführungen sind stets mit Umwegen und weiterer Versiegelung und

Wegebau in der Natur verbunden. Diese Nachteile wiegen die Vorteile der direkten Verbindung nicht auf.

Um Schleichverkehr auf der ausgebauten Strecke zu verhindern, müssen geeignete Maßnahmen ergriffen werden.

Diese Maßnahme sollte so schnell wie möglich realisiert werden, da bereits seit Jahren die Forderung im Raum steht und die Verbindung im Rahmen der „Kurzen Wetterau“ eine große Bedeutung für den überörtlichen Radverkehr hat.

Mit freundlichen Grüßen
im Namen der Fraktion

Jens Matthias und Kathrin Anders



**Sozialdemokratische Partei Deutschlands
Ortsverein Bad Vilbel
Fraktion in der Stadtverordnetenversammlung**

Herr Stadtverordnetenvorsteher
Herbert Anders
Rathaus

Bad Vilbel, 16. Januar 2018

Am Sonnenplatz 1
61118 Bad Vilbel

Sehr geehrter Herr Anders,

wir möchte Sie bitten folgenden Antrag auf die Tagesordnung für die Stadtverordnetenversammlung am 06. Februar 2018 zu setzen. Sollte das Radverkehrskonzept nicht auf der Tagesordnung am 06. Februar 2018 behandelt werden, bitten wir den Antrag zu verschieben. Weiter bitten wir um vorherige Behandlung im Plan,-Bau- und Umweltausschuss.

Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität

Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt den Magistrat der Stadt Bad Vilbel folgenden Punkte um Rahmen des

1. Die Stadt bildet eine **AK Radverkehr**. Dieser begleitet die Umsetzung und Fortentwicklung des Radverkehrskonzepts und wirkt an der Beseitigung von Mängeln des bestehenden Netzes mit.
Dem AK gehören Vertreter*innen der Stadtverordnetenversammlung, der Verwaltung, der Schulen, des ADFC, der AG Barrierefreiheit, sachkundige Bürger*innen und des Seniorenbeirats an. Die Details eines solchen AK und evtl. weitere Mitglieder sollen im PBUA abgestimmt werden.
Der AK soll Empfehlungen bei der **Priorisierung des Netzausbaus und der Mängelbeseitigung** geben. Die Kompetenz soll möglichst weitgehend sein, so könnten Mängelbeseitigungen abschließend im AK behandelt werden. Regelmäßige Befahrungen der Radwege wären eine gute Grundlage für die Arbeit des AKs
2. Die Stadt soll einen **Stadtplan mit den Radwegen** herausgeben, bei dem die Radwege bezogen auf die Qualität der Verbindungen beurteilt und dargestellt werden.
3. In Wohngebieten ist die **gemeinsame Nutzung** des Straßenraumes dem Bau von Radwegen vorzuziehen, Tempo 30 ist dafür eine Voraussetzung. Die Nutzung der Einbahnstraßen gegen die Fahrtrichtung soll dort die Regel werden.

Fraktion

Lucia André
Klaus Arabin
Mirjam Fuhrmann
Carsten Hauer (stv. Vors.)
Katja Koci
Christian Kühl (. Vors.)
Udo Landgrebe (Magistrat)
Walter Lochmann (stv. Vors.)
Tanja Tahmassebi-Hack
Michael Wolf
Isil Yönter

C/O

Christian Kühl
Im Mühlengrund 31
61118 Bad Vilbel
Mobil 0170 545 9091
e-mail:
christian.kuehl@spd-
badvilbel.de

Sozialdemokratische Partei Deutschlands

Ortsverein Bad Vilbel
Postfach 13 03
61101 Bad Vilbel
Tel. 40 56 22

e-mail: fraktion@spd-badvilbel.de
Website: www.spd-badvilbel.de
Bankverbindung
Konto: 1003496

Frankfurter Volksbank (BLZ 501 900 00)





4. **Fahrradabstellplätze:** Die Situation an Nord und Südbahnhof zeigen einen höheren Bedarf. Das Chaos für Sommer 2018 ist vorprogrammiert.
Die Abstellzeit der Räder an den Abstellanlagen sollte begrenzt werden und die Möglichkeit geprüft werden auch Fahrräder zu entfernen, z.B. zu lange abgestellte, defekte und grob regelwidrig abgestellte Räder, insbesondere Benutzung von als Gehhilfen gedachten Geländern. Dies ist auch angesichts der sich ausbreitenden Leihräderangebote dringend erforderlich
5. Die Wegweiser der Bad Vilbeler Radwege sollten im Sinne einer besseren Lesbarkeit überarbeitet werden.

Mit freundlichen Grüßen

Christian Kühl
Fraktionsvorsitzender



**Sozialdemokratische Partei Deutschlands
Ortsverein Bad Vilbel
Fraktion in der Stadtverordnetenversammlung**

Herr Stadtverordnetenvorsteher
Herbert Anders
Rathaus

Bad Vilbel, 16. Januar 2018

Am Sonnenplatz 1
61118 Bad Vilbel

Sehr geehrter Herr Anders,

wir möchte Sie bitten folgenden Antrag auf die Tagesordnung für die Stadtverordnetenversammlung am 06. Februar 2018 zu setzen. Sollte das Radverkehrskonzept nicht auf der Tagesordnung am 06. Februar 2018 behandelt werden, bitten wir den Antrag zu verschieben. Weiter bitten wir um vorherige Behandlung im Plan,-Bau- und Umweltausschuss.

Antrag Radverkehrskonzept, Netzentwicklung, Maßnahmen mit hoher Priorität

Sie Stadtverordnetenversammlung beauftragt den Magistrat der Stadt Bad Vilbel bei der Umsetzung des Radverkehrskonzept auf folgende Punkte zu achten:

- 1) Durchgehende Umsetzung der „kurzen Wetterau“ von Karben bis Frankfurt mit den Lückenschlüssen Pappelweg, der Kreuzung von Dottenfelderhof kommend über die Büdinger Straße und in der Verlängerung Frankfurter Straße B 521 stadtauswärt ohne „Umleitung“ über den Heilsberg
- 2) Ertüchtigung der Verbindungen in die Nachbarorte Berkersheim über Berkersheimer Weg, Massenheim nach Harheim , Kernstadt zur Hohen Straße als Anschluss nach Bergen Enkheim und Maintal. Insbesondere bei der Verbindung nach Bergen Enkheim ist die Berücksichtigung der Höhenprofile, nicht nur der Entfernung, entscheidend.
- 3) Die Anschlüsse an die überregionalen Themenrouten (Anlage 1 zum Radverkehrskonzept) .
- 4) Pilotierung Bewegungsabhängiger, weniger greller Beleuchtung, z.B. Massenheim nach Hui-zener Straße (Verlängerung Mühlengrund)

Fraktion

Lucia André
Klaus Arabin
Mirjam Fuhrmann
Carsten Hauer (stv. Vors.)
Katja Koci
Christian Kühl (. Vors.)
Udo Landgrebe (Magistrat)
Walter Lochmann (stv. Vors.)
Tanja Tahmassebi-Hack
Michael Wolf
Isil Yönter

C/O

Christian Kühl
Im Mühlengrund 31
61118 Bad Vilbel
Mobil 0170 545 9091
e-mail:
christian.kuehl@spd-
badvilbel.de

Sozialdemokratische Partei Deutschlands

Ortsverein Bad Vilbel
Postfach 13 03
61101 Bad Vilbel
Tel. 40 56 22

e-mail: fraktion@spd-badvilbel.de
Website: www.spd-badvilbel.de
Bankverbindung
Konto: 1003496

Frankfurter Volksbank (BLZ 501 900 00)





Begründung

Um die Alltagsnutzung des Fahrrads für Einkäufe und Wege zur Arbeit zu fördern wird ein Ausbau des überörtlichen Radwegenetzes erforderlich. Damit kann auch eine spürbare Reduzierung des individuellen PKW Verkehrs erreicht werden. Hohe Priorität haben die Verbindungen nach Frankfurt, die helfen können die Verkehrsbelastung bei Hestentag besser in den Griff zu bekommen.

Mit freundlichen Grüßen

Christian Kühl
Fraktionsvorsitzender