Der Vorsitzende
des Ausschusses für
Planung, Bau, Umwelt
und Verkehr

Bad Soden am Taunus, 12.10.2026

An die Mitglieder
des Ausschusses für Planung, Bau, Umwelt und Verkehr

nachrichtlich
an die Mitglieder des Magistrats,
der Stadtverordnetenversammlung und
des Ausländerbeirats
der Stadt Bad Soden am Taunus

# E I N L A D U N G

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur 03. Sitzung des Ausschusses für Planung, Bau, Umwelt und Verkehr am

**Dienstag, 20.10.2026, 20:00 Uhr**
**Verwaltungsgebäude Neuenhain, 1. Stock, Sitzungsraum,**
**Hauptstraße 45, 65812 Bad Soden am Taunus**

lade ich Sie herzlich ein.

**Tagesordnung:**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 18.08.2026 | **bereits zugestellt** |
| 2. | Wahl einer stellvertretenden Schriftführung | |
| 3. | RuF! Rad- und Fußverkehrskonzept Bad Soden am Taunus | **20/2026/0119**<br>**bereits zugestellt** |
| 4. | Haushaltsberatungen 2027 | |
| 5. | Informationen | |

Mit freundlichen Grüßen

gez. Bernd G. Krause

Für die Richtigkeit:

Michael Serba

# Übersicht über die Teilhaushalte Bau

| Nr. | Produktbereich | Nr. | Produktgruppe | Nr. | Produkt | ab Seite |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 01 | Innere Verwaltung | 0101 | Verwaltungssteuerung und - service | 010110 | Politische Gremien | |
| | | | | 010120 | Verwaltungsführung | |
| | | | | 010140 | Zentrale Dienste | |
| | | | | 010141 | Bau- und Betriebshof | **19** |
| | | | | 010142 | Informationstechnologie | |
| | | | | 010145 | Organisationsangelegenheiten | |
| | | | | 010150 | Presse- und Öffentlichkeitsarbeit | |
| | | | | 010160 | Personalservice | |
| | | | | 010170 | Finanzmanagement und Rechnungswesen | |
| | | | | 010180 | Grundstücks- und Gebäudemanagement | **51** |
| | | | | 010190 | Städtepartnerschaft | |
| | | | | 010195 | Wirtschaftsförderung/Citymanagement | |
| 02 | Sicherheit und Ordnung | 0201 | Ordnungsangelegenheiten | 020110 | Allgemeine Sicherheit und Ordnung | **67** |
| | | | | 020120 | Gewerbewesen | |
| | | | | 020130 | Ortsgericht und Schiedsmann | |
| | | | | 020140 | Bürgerbüro | |
| | | | | 020150 | Personenstandswesen | |
| | | 0202 | Statistik und Wahlen | 020210 | Statistik | |
| | | | | 020220 | Wahlen | |
| | | 0215 | Brandschutz | 021500 | Brandschutz und technische Hilfeleistung | **89** |
| | | | | 021510 | Zivil- und Bevölkerungsschutz | |
| 04 | Kultur und Wissenschaft | 0402 | Kulturförderung | 040200 | Kunstpflege | |
| | | 0405 | Nichtwissenschaftliche Museen, Sammlungen | 040510 | Stadtmuseum | |
| | | | | 040520 | Stadtarchiv | |
| | | 0406 | Büchereien | 040600 | Stadtbüchereien | |
| | | 0408 | Förderung von Kirchengemeinden | 040800 | Förderung von Schulen und Kirchengemeinden | |
| 05 | Soziale Leistungen | 0501 | Sonstige soziale Hilfen und Leistungen | 050100 | Sonstige soziale Hilfen und Leistungen | |

| Nr. | Produktbereich | Nr. | Produktgruppe | Nr. | Produkt | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 06 | Kinder-, Jugend- und Familienhilfe | 0602 | Jugendarbeit | 060200 | Jugendhilfe | |
| | | 0603 | Tageseinrichtungen für Kinder | 060300 | Tageseinrichtungen für Kinder | 139 |
| 07 | Gesundheitsdienste | 0701 | Kur- und Badeeinrichtungen | 070100 | Kureinrichtungen | 147 |
| 08 | Sportförderung | 0801 | Sportstätten und Bäder | 080100 | Bereitstellung und Betrieb von Sportanlagen | 153 |
| | | | | 080110 | Bereitstellung und Betrieb von Bädern | 161 |
| | | 0802 | Sportförderung | 080200 | Sportförderung | |
| 09 | Räumliche Planung und Entwicklung, Geoinformationen | 0901 | Räumliche Planungs- und Entwicklungsmaßnahmen | 090100 | Räumliche Planungs- und Entwicklungsmaßnahmen | 169 |
| 10 | Bauen und Wohnen | 1007 | Wohnbauförderung | 100700 | Wohnungsbauförderung | |
| 11 | Ver- und Entsorgung | 1102 | Abfallwirtschaft | 110200 | Abfallwirtschaft | |
| | | 1103 | Wasserversorgung | 110300 | Wasserversorgung | |
| | | 1104 | Abwasserbeseitigung | 110400 | Abwasserbeseitigung | |
| 12 | Verkehrsflächen und -anlagen, ÖPNV | 1202 | Parkeinrichtungen | 120200 | Parkraum | 185 |
| | | 1204 | ÖPNV | 120400 | ÖPNV | 189 |
| | | 1205 | Gemeindestraßen | 120500 | Straßenreinigung und Winterdienst | 193 |
| | | | | 120510 | Gemeindestraßen und Straßenbeleuchtung | 197 |
| 13 | Natur und Landschaftspflege | 1301 | Öffentliches Grün/Landschaftsbau | 130100 | Öffentliches Grün | 207 |
| | | 1303 | Land- und Forstwirtschaft | 130300 | Wald, Forst und Landwirtschaft | 215 |
| | | 1304 | Öffentliche Gewässer, wasserbauliche Anlage | 130400 | Wasser und Wasserbau | 217 |
| | | 1306 | Friedhofs- und Bestattungswesen | 130600 | Friedhöfe | 221 |
| 15 | Wirtschaft und Tourismus | 1501 | Tourismus | 150100 | Tourismus | |
| 16 | Allgemeine Finanzwirtschaft | 1601 | Steuern, allgemeine Zuweisungen, allgemeine Umlagen | 160100 | Steuern, allgemeine Zuweisungen, allgemeine Umlagen | |
| | | 1602 | Sonstige allgemeine Finanzwirtschaft | 160200 | Sonstige allgemeine Finanzwirtschaft | |
| | | 1603 | Abwicklung der Vorjahre | 160300 | Abwicklung der Vorjahre | |

BAD SODEN AM TAUNUS

**V O R L A G E Nr.: 20/2026/0119**

Bad Soden am Taunus, 17.08.2026

Abteilung 61

| Beratung und Beschluss: | Abstimmung | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Anw. | Ja | Nein | Enth. |
| Magistrat | | | | |
| Ausländerbeirat | | | | |
| Ausschuss für Planung, Bau, Umwelt und Verkehr | | | | |
| Stadtverordnetenversammlung | | | | |

**RuF! Rad- und Fußverkehrskonzept Bad Soden am Taunus**

**Sachverhalt:**

Fast jeder dritte Weg wird inzwischen zu Fuß oder mit dem Fahrrad unternommen. Im Zuge des demographischen Wandels wird die Bedeutung des nichtmotorisierten Verkehrs in den kommenden Jahren weiter steigen. Gleichzeitig nimmt die Nutzung des Fahrrads aufgrund der zunehmenden Verfügbarkeit von Pedelecs deutlich zu - trotz der topografischen Gegebenheiten Bad Sodens.

Vor diesem Hintergrund hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bad Soden am Taunus die Implementierung einer flächendeckenden strategischen Radwegenetzplanung im Rahmen des als Leitlinie beschlossenen Mobilitätskonzeptes festgelegt. Zur Verbesserung der Situation für Radfahrende und Fußgänger wurde in den letzten zwölf Monaten das RuF! Rad- und Fußkonzept Bad Soden am Taunus erarbeitet. Das Konzept soll als weitere Grundlage und Handlungsempfehlung für das verkehrsplanerische Handeln der kommenden Jahre dienen.

**Projektverlauf:**

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bad Soden am Taunus hat in ihrer Sitzung am 29.09.2021 das Mobilitätskonzept Bad Soden am Taunus als Leitlinie beschlossen. Als eines der zehn Startprojekte wurde die Implementierung einer flächendeckenden strategischen Radwegenetzplanung festgelegt. Entsprechende Gelder zur Umsetzung dieses Startprojekts wurden erstmalig im Haushalt 2024 bereitgestellt.

Im Juni 2025 wurde die Förderung des Projekts aus Mitteln des Landesprogramms „Starke Heimat Hessen“ gemäß der Richtlinie Nahmobilität durch die Landesverkehrsbehörde Hessen Mobil bewilligt. Mit Projektbeginn im August 2025 wurde die Planungsgesellschaft RV-K mit der Erarbeitung des RuF! Rad- und Fußkonzept Bad Soden am Taunus beauftragt.

Zu Beginn wurden vorhandene Planungen, Quell- und Zielverkehre, Unfallstatistiken sowie Fahrdaten der Aktion STADTRADELN analysiert. In einer Befahrung wurden vorhandene Wege auf ihre Qualität und Eignung überprüft. Parallel konnten Bürgerinnen und Bürger in einer ersten Online-Beteiligung Hinweise sowie Netzlücken, Gefahrenstellen und sonstige Mängel in einer Karte eintragen. Mit 391 Meldungen war die Beteiligung sehr rege.

Gestützt auf die Beteiligungs-Hinweise sowie vorangegangene Analysen wurde ein Zielnetz für den Radverkehr und ein Vertiefungsbereich für den Fußverkehr erarbeitet. Ergänzt wurden diese durch konkrete Maßnahmenempfehlungen, um ein sicheres, direktes und komfortabel befahr- und begehbares Netz für die Stadt Bad Soden am Taunus zu schaffen.

Im Rahmen einer öffentlichen Beteiligungswerkstatt im Badehaus sowie der anschließenden zweiten Online-Beteiligung konnten Bürgerinnen und Bürger die erarbeiteten Maßnahmen diskutieren, bewerten und kommentieren. Die 1.491 Bewertungen und 175 Kommentar lieferten neue Eindrücke, welche Maßnahmen der Öffentlichkeit besonders wichtig sind. Das Feedback wurde unter anderem auch in der Priorisierung der Maßnahmen gewichtet.

Die Ergebnisse der Online-Beteiligungen sind unter folgendem Link mittels einer interaktiven Karte im Internet einsehbar: https://bad-soden.online-beteiligung-mobilitaet.de/

Während der Erarbeitung des RuF! Rad- und Fußkonzepts wurde das Projekt durchgängig von einer eigens eingerichteten Steuerungsgruppe begleitet und gelenkt. Sie setzte sich aus Vertretenden der Stadtverwaltung, aller Fraktionen, des ADFC Bad Soden sowie der Nahmobilitäts-koordination des Main-Taunus-Kreises zusammen. In einer gemeinsamen Befahrung konnten die Mitglieder der Steuerungsgruppe außerdem einige der betroffenen Streckenabschnitte vor Ort erleben und geplante Maßnahmen diskutieren.

**Konzeptinhalt:**

Das vorliegende RuF! Rad- und Fußkonzept Bad Soden am Taunus besteht aus einem Erläuterungsbericht und dessen Anlagen. Im Erläuterungsbericht wird genauer auf den Projekthintergrund, die Ziele des RuF! und das systematische Vorgehen bei der Erarbeitung eingegangen. Weiterhin wird erläutert, welche Themen bei der Entwicklung und Priorisierung der Netzrouten und Maßnahmen berücksichtigt wurden.

In den Anlagen finden sich unter anderem die Maßnahmendatenblätter der insgesamt 83 Maßnahmen. Zur besseren Übersicht sind diese in Punkt- und Streckenmaßnahmen gegliedert. Weiterhin findet eine Einteilung der Maßnahmen in ein niederschwellig umsetzbares Sofortprogramm und ein komplexeres Planungsprogramm statt. Die Musterlösungen, auf die auf den Datenblättern verwiesen wird, sind ebenfalls enthalten.

Für alle Maßnahmen im Planungsprogramm wurde eine Priorisierung ermittelt. Sie basiert zum einen auf der erwarteten Wirkung der Maßnahme und zum anderen auf der Bedeutung der betroffenen Verbindung für das System Rad- und Fußverkehr in Bad Soden am Taunus. Auch die erwartete Kostenkategorie und das Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis werden bewertet. Die Kategorisierung dient als erster Anhaltspunkt für weitere Entscheidungsprozesse.

Um Verbesserungen für wichtige Problemstellen des Rad- und Fußverkehrs unmittelbar anzustoßen, werden mit Empfehlung der Steuerungsgruppe fünf Startprojekte benannt. Dabei handelt es sich um Maßnahmen mit hoher fachlicher Priorität und hoher Bedeutung in den Öffentlichkeitsbeteiligungen. Für zwei der Projekte wurden Prinzipskizzen erstellt, welche die angestrebten Maßnahmen planerisch grob skizzieren und ihre Umsetzbarkeit prüfen.

Die Maßnahmen sind unter folgendem Link mittels einer interaktiven Karte im Internet einsehbar: https://rv-k.de/BadSoden/RadUndFussverkehrskonzept/Ergebnis/WebGIS.html
Die Planungsgesellschaft RV-K wird das als **Anlage** beigefügte RuF! Rad- und Fußkonzept im Ausschuss für Planung, Bau, Umwelt und Verkehr am 22. September 2026 zusätzlich erläutern.

**Umsetzung:**

Das RuF! Rad- und Fußkonzept soll als weitere Grundlage und Handlungsempfehlung für das verkehrsplanerische Handeln der kommenden Jahre dienen. Ziel ist es, die aufgeführten Maßnahmen - unter dem Vorbehalt der verfügbaren Finanzierungsmittel - sukzessiv umzusetzen. Es handelt sich um ein ganzheitliches und – aufgrund der umfangreichen Maßnahmenempfehlungen – um ein ambitioniertes Rad- und Fußkonzept.

---

**Haushaltsmäßige Beurteilung:**

Für die Erarbeitung des RuF! sind Gelder im Haushalt 2026 eingestellt (090100 6139110), außerdem wurde das Projekt aus Mitteln des Landesprogramms „Starke Heimat Hessen“ gemäß der Richtlinie Nahmobilität in Höhe von 30.600,00 € gefördert (090100 5481000).

Für die Umsetzung einleitender Schritte sind im Entwurf des Haushalts 2027 insgesamt 60.000,00 € vorgesehen (090100 6139110), wovon in der Regel Maßnahmen bis zu 60 % gefördert werden. Für größere investive Maßnahmen werden künftig Vorhaben bezogen Fördergelder und Haushaltsmittel beantragt.

---

**Beschlussvorschlag:**

Der Magistrat der Stadt Bad Soden am Taunus schlägt der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bad Soden am Taunus folgenden Beschluss vor:

1. Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bad Soden am Taunus beschließt das vorliegende RuF! Rad- und Fußverkehrskonzept Bad Soden am Taunus (**Anlage**) als Grundlage und Handlungsempfehlung für das verkehrsplanerische Handeln der nächsten 10 Jahre.

2. Der Magistrat wird mit der Umsetzung der Maßnahmen vorbehaltlich ihrer Finanzierungsmöglichkeiten beauftragt. Für die Umsetzung einleitender Schritte und kleinerer Maßnahmen werden jährlich Mittel im Haushalt angemeldet.

3. Der Fortschritt der Maßnahmen ist in einem Sachstandsbericht regelmäßig zu dokumentieren. Die wichtigsten Ergebnisse der Evaluation sind dem Ausschuss für Planung, Bau, Umwelt und Verkehr jährlich mitzuteilen und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

---

Dr. Frank Blasch
Bürgermeister

**Anlage/n**

1 - Erläuterungsbericht RuF!

2 - Anlage 1 Karte 01a Quell-Ziel-Karte

3 - Anlage 2 Karte 01b Potenzialkarte und sensible Bereiche Fussverkehr

4 - Anlage 3 Karte 02 Unfallkarte Rad-und Fussverkehr

5 - Anlage 4 Karte 03 Ergebnisse Online-Beteiligung-Ideenfindung

6 - Anlage 5 Karte 04 Ergebnisse Online-Beteiligung-Maßnahmenbewertung

7 - Anlage 6 Karte 05 Zielnetz Radverkehr & Fokusbereich Fußverkehr

8 - Anlage 7 Karte 06 Sofortprogramm Verkehrsrechtliche & Geringfügige bauliche Maßnahmen (Punktuell&Strecken)

9 - Anlage 8 Karte 07a Planungsprogramm Verkehrsrechtliche Maßnahmen

10 - Anlage 9 Karte 07b Planungsprogramm Bauliche Maßnahmen

11 - Anlage 10 Kataster Maßnahmendatenblätter_Teil1 Punktmaßnahmen

12 - Anlage 10 Kataster Maßnahmendatenblätter_Teil2 Streckenmaßnahmen

13 - Anlage 11 Karte 08 Priorisierung Massnahmen Planungsprogramm

14 - Anlage 12 Maßnahmenliste-Priorisierung im Planungsprogramm

15 - Anlage 13 Musterlösungen

16 - Anlage 14 Prinzipskizzen

17 - Anlage 15 Handlungssteckbriefe

18 - Anlage 16 Teilbericht Fahrradparken

19 - Anlage 17 Karte 09 Befahrungsroute-Gemeinsame Befahrung Steuerungsgruppe

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

HESSEN
Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie, Verkehr,
Wohnen und ländlichen Raum

QUELLE DER GESUNDHEIT
BAD SODEN
AM TAUNUS

**Erläuterungsbericht**



RuF!
Rad- und Fußkonzept
Bad Soden am Taunus

# RuF!
# Rad- und Fußkonzept Bad Soden am Taunus

Planungsgesellschaft RV-K
Frankfurt am Main, August 2026



## Auftraggeber:

**Stadt Bad Soden am Taunus**

Königsteiner Straße 73

65812 Bad Soden am Taunus

## Auftragnehmer:

**Planungsgesellschaft RV-K mbH**

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 94 94 21 61 – 00

kontakt@rv-k.de

*www.rv-k.de*

**Bearbeitung:**

Lukas Hügle

Annika Komorek

Frankfurt am Main, August 2026

# Inhalt


1 EINFÜHRUNG ..... 6

1.1 Hintergrund ..... 6
1.2 Projektziele ..... 6
1.3 Planungsraum und Planungstiefe ..... 7
1.4 Gesetzliche Grundlagen ..... 9
1.5 Grundsätze der Radverkehrsplanung ..... 11
1.6 Grundsätze der Fußverkehrsplanung ..... 11

2 VORGEHEN ..... 12

3 GRUNDLAGENERMITTLUNG UND BETEILIGUNG ..... 13

3.1 Versorgungsinfrastruktur und Quell-Ziel-Analyse ..... 13
3.2 Radverkehrspotenzial ..... 14
3.3 Fußverkehrspotenzial ..... 15
3.4 Unfallanalyse Rad- und Fußverkehr ..... 16
3.5 Fahrdaten STADTRADELN ..... 18
3.6 Erste Online-Beteiligung – Ideenfindung ..... 18
3.7 Steuerungsgruppe ..... 20
3.8 Weitere Beteiligung ..... 21
3.9 Gruppenbefahrung ..... 21
3.10 Beteiligungswerkstatt ..... 22
3.11 Zweite Online-Beteiligung – Maßnahmenbewertung ..... 23

4 RADVERKEHRSNETZ ..... 24

4.1 Hintergrund / Grundidee ..... 24
4.2 Zielnetz Radverkehr 2035 ..... 25
4.3 Rad-Hauptnetz Hessen ..... 26

5 FUßVERKEHRSNETZ ..... 27

5.1 Hintergrund / Grundidee ..... 27
5.2 Fokusbereich Fußverkehr ..... 27

6 MAßNAHMENENTWICKLUNG ..... 28

6.1 Grundlagen Maßnahmenplanung Fußverkehr ..... 28
6.1.1 Gehwege ..... 29
6.1.2 Querungen ..... 30
6.1.3 Verkehrsberuhigte Bereiche & Fußgängerzonen ..... 34
6.1.4 Gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr ..... 35
6.2 Angestrebte Führungsform / Grundlagen Maßnahmenplanung ..... 36

6.2.1 Innerorts ... 36
6.2.2 Außerorts ... 38
6.3 Maßnahmenprogramm ... 39
6.3.1 Sofortprogramm (31) ... 40
6.3.2 Planungsprogramm (83) ... 41
6.4 Priorisierung der Maßnahmen ... 41
6.5 Ermittlung Kostenkategorien und Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis ... 43
6.6 Musterlösungen ... 43
6.7 Zusammenhängende Maßnahmen und Strategien ... 43
6.7.1 Innerstädtische Vernetzung auf und abseits der Kfz-Hauptverkehrsstraßen ... 44
6.7.2 Piktogrammketten ... 45
6.7.3 Verkehrsberuhigung des Kfz-Verkehrs ... 45
6.7.4 Schutzstreifen ... 45
6.7.5 Fahrradstraßen ... 46
6.8 Prinzipskizzen ... 46
6.9 Fahrradabstellanlagen ... 47

**7 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN ... 48**

7.1 Aufbau der Handlungssteckbriefe ... 48
7.2 Übersicht der Handlungssteckbriefe ... 51

**8 UMSETZUNGSSTRATEGIE UND WEITERES VORGEHEN ... 51**

8.1 Startprojekte ... 52
8.1.1 Fahrradstraße anordnen: Am Eichwald (S22) ... 53
8.1.2 Übergang Fahrbahn-Radweg verbessern: Ortseingang Neuenhain/L3015 (P17) ... 54
8.1.3 Wegeneubau: Bad Soden am Taunus – Königstein/L3266 (S06/S07) ... 55
8.1.4 Knotenpunkt optimieren: Radverkehrsführung Bahnunterführung Sulzbacher Straße (P46) 56
8.1.5 Überquerungsstelle sichern: Alleestraße/KITA Max-Baginski (P34) ... 57
8.2 Weitere Akteursbeteiligung ... 58
8.2.1 Berücksichtigung Träger öffentlicher Belange ... 58
8.2.2 Runder Tisch Rad- und Fußverkehr ... 58
8.3 Finanzierungsmöglichkeiten ... 58
8.4 Kommunikation ... 60
8.4.1 Bundesweite Projekte ... 60
8.4.2 Regionale Projekte ... 61
8.4.3 Lokale Projekte ... 62
8.4.4 Dienstfahrräder ... 62
8.4.5 Empfehlungen ... 62
8.5 Evaluierung ... 63

8.6 Webdokumentation ..... 63

9 ANHANG ..... 64

# 1 Einführung

## 1.1 Hintergrund

Die Stadt Bad Soden am Taunus möchte die Situation für Radfahrende und Gehende verbessern und damit der gesteigerten Bedeutung der Nahmobilität zu Fuß sowie mit dem Rad Rechnung tragen.

Durch die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs als Teil des Umweltverbundes wird eine Entlastung der Straßeninfrastruktur und des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) angestrebt und gleichzeitig ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet. Lokale Emissionen (Lärm, Schadstoffe) werden vermieden und die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger gefördert. Dadurch können langfristig erhebliche Kosten für die Instandhaltung der Infrastruktur sowie Gesundheitskosten eingespart werden. Eine sichere und attraktive Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur fördert zusätzlich die eigenständige und selbstbestimmte Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Durch den flächendeckend barrierefreien Ausbau der Infrastruktur wird zudem auch Menschen mit Einschränkungen eine selbstbestimmte Mobilität und damit Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglicht. Um die Situation für den Rad- und Fußverkehr sinnvoll zu verbessern, ist es notwendig, die beiden Verkehrsarten als integrierte und elementare Bestandteile der Stadt- und Verkehrsplanung anzusehen.

Vor diesem Hintergrund und aufbauend auf dem bestehenden Mobilitätskonzept[1] durch die Stadt Bad Soden am Taunus die Erstellung eines kommunalen Rad- und Fußkonzeptes beschlossen. Die Erarbeitung durch die Planungsgesellschaft RV-K fand im Zeitraum von September 2025 bis September 2026 statt.

Für die Erstellung des Rad- und Fußkonzeptes erhielt die Stadt Bad Soden am Taunus eine Zuwendung aus dem Programm „Starke Heimat Hessen“ nach der Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität.

## 1.2 Projektziele

Aufbauend auf dem Zielbild des städtischen Mobilitätskonzepts liegen dem Rad- und Fußkonzept der Stadt Bad Soden am Taunus die folgenden Projektziele zu Grunde:

- Die Erreichbarkeit wichtiger Fußverkehrsziele innerhalb der Kernstadt Bad Soden am Taunus. Dazu zählt die Verknüpfung des ZOBs mit Zielen des täglichen Bedarfs (Einkaufen, Versorgung, Gastronomie etc.).

[1] [1] Mobilitätskonzept Bad Soden am Taunus, PTV Transport Consult GmbH, 2021; Zielbild - S. 56

- Entwicklung eines Radverkehrsnetzes, das alle Stadtteile und Wohngebiete mit den Arbeitsplatzschwerpunkten, Schulen, wichtigen Haltestellen des ÖPNV, Freizeitzielen und Zielen des täglichen Bedarfs (Einkaufen, Versorgung, Gastronomie etc.) verbindet und diese Ziele auch untereinander verknüpft.
- Erstellung eines priorisierten Maßnahmenprogramms mit Kostenkategorien als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung zur Festlegung von Investitionsprogrammen und zur Bereitstellung von Haushaltsmitteln.

Bei der Entwicklung des Rad- und Fußverkehrsnetzes und der Maßnahmen gelten folgende Grundsätze:

- Berücksichtigung aller Radfahrenden und Gehenden jeglichen Alters und körperlicher sowie geistiger Fitness.
- Praxistauglichkeit und Finanzierbarkeit der Maßnahmen.
- Berücksichtigung der Belange anderer Verkehrsarten (jeweils Fuß- bzw. Radverkehr sowie öffentlicher Personennahverkehr und motorisierter Individualverkehr).
- Integration bestehender Netzplanungen von regionaler und überregionaler Ebene (Land Hessen, Main-Taunus-Kreis, Hochtaunuskreis).

## 1.3 Planungsraum und Planungstiefe

Der Planungsraum umfasst die Gemarkung der Stadt Bad Soden am Taunus. Im Rahmen des Rad- und Fußkonzeptes werden Maßnahmen vorgeschlagen, die entlang der definierten Zielnetze Fußverkehr und Radverkehr liegen. Zusätzlich werden wichtige Maßnahmen abseits der Netze empfohlen, wenn bspw. Gefahrenstellen zu verzeichnen sind. Abseits der Netze fand jedoch keine flächendeckende Erhebung statt. Das Netz und die Maßnahmen werden unabhängig von der Baulastträgerschaft entwickelt.

Für den Radverkehr gilt bei der Netzentwicklung, dass durch die zunehmende Verbreitung und konstante Leistungssteigerung von elektrisch-unterstützten Fahrrädern weitere Distanzen und eine anspruchsvolle Topografie, wie sie teilweise im Planungsraum vorhanden ist, immer geringere Hindernisse darstellen. Diese Entwicklung wird bei der Netzgestaltung und Maßnahmenentwicklung berücksichtigt. Die Planungstiefe des Radverkehrs in Radverkehrskonzepten auf kommunaler Ebene unterscheidet sich im Vergleich zu Konzepten auf regionaler und überregionaler Planungsebene wie in Abbildung 1 dargestellt.

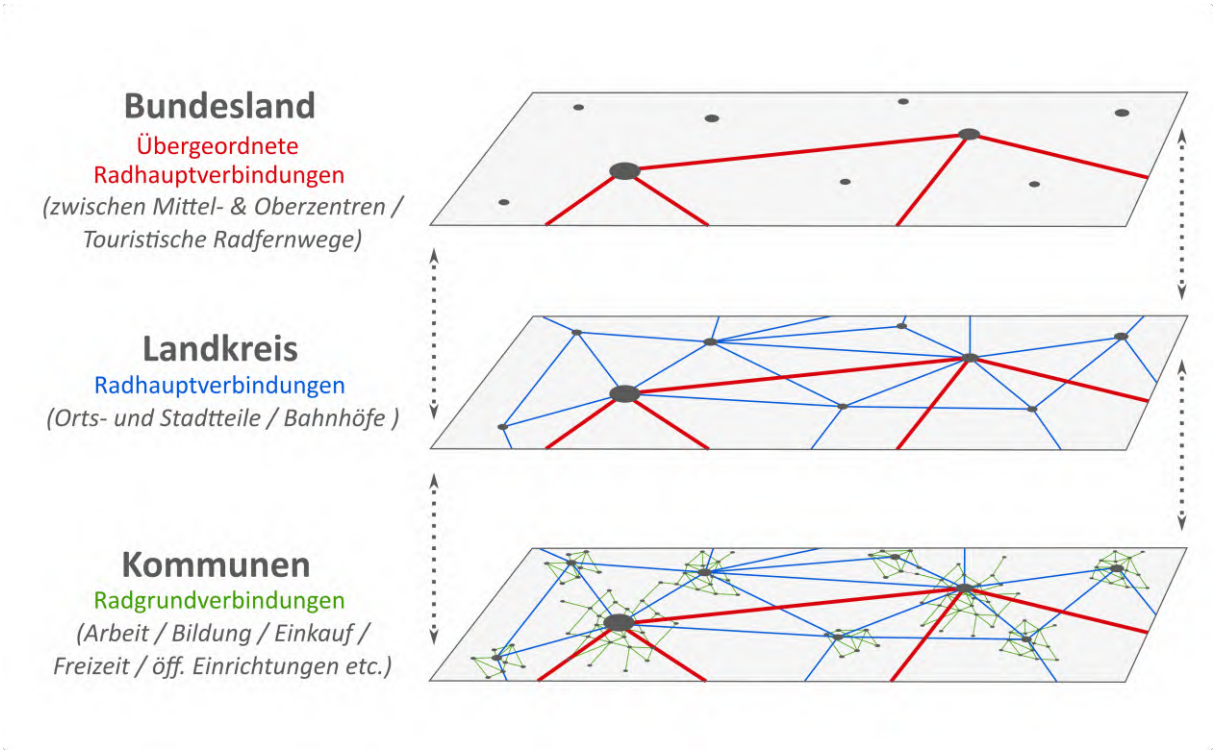



**Abbildung 1: Aufbau Radverkehrsnetz und Planungszuständigkeiten (Quelle: Eigene Darstellung)**

Der Fokus bei der Entwicklung eines Fußverkehrsnetzes liegt auf einer guten Erreichbarkeit im Nahbereich und einer hohen Aufenthaltsqualität. Die steigende Bedeutung von attraktiven und sicheren Wegenetzen für alle Personengruppen wird bei der Netzgestaltung und Maßnahmenentwicklung berücksichtigt. Die Planungstiefe ergibt sich dabei aus den unterschiedlichen Anforderungen an das Wegenetz, die in Abbildung 2 veranschaulicht sind.

Fußverkehr findet in der Fläche statt. Im Rahmen des Rad- und Fußkonzeptes der Stadt Bad Soden wurde in Abstimmung mit dem Auftraggeber bei der Maßnahmenentwicklung ein Fokus auf den Hauptgehbereich in der Innenstadt gelegt. Dieser ist auch auf der Zielnetzkarte dargestellt (Anlage 6). In ausgewählten Fällen wurden zudem Empfehlungen in sensiblen Bereichen (bspw. Schulumfeld) entwickelt. Perspektivisch sind auch zusätzlich zu den empfohlenen Maßnahmen weitere infrastrukturelle Verbesserungen für den Fußverkehr sinnvoll.

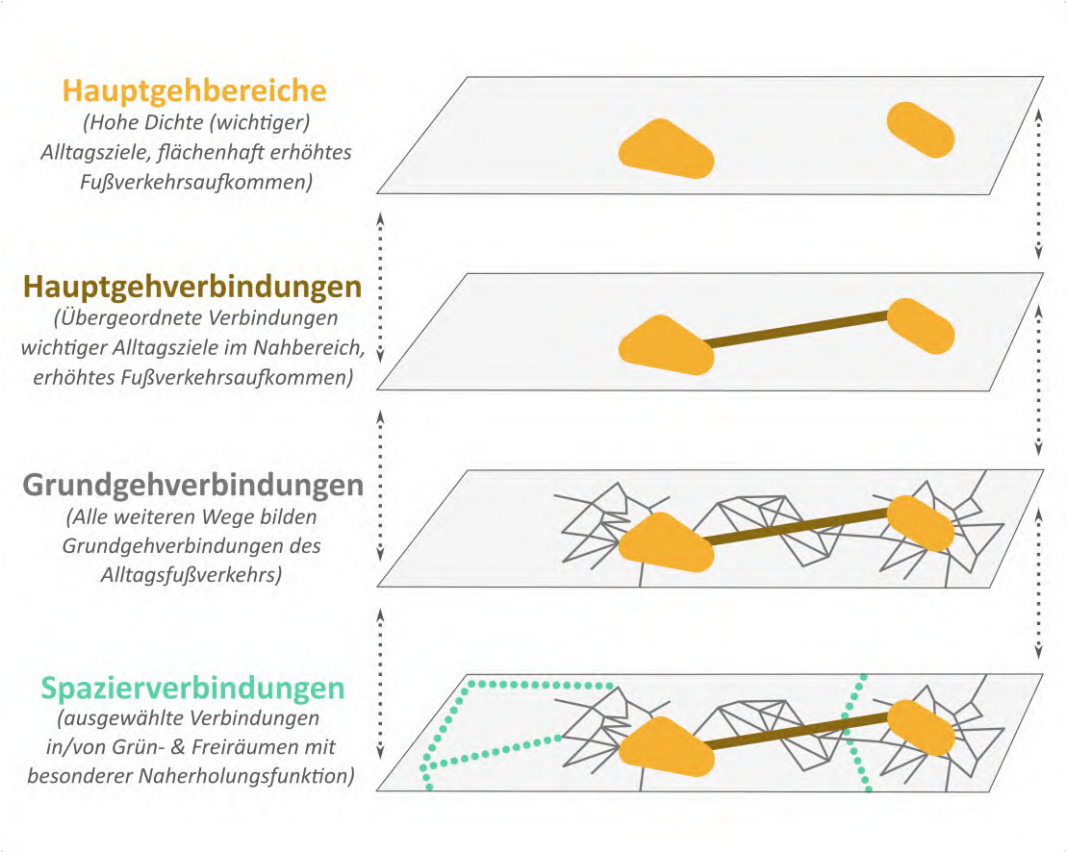



**Abbildung 2: Aufbau Fußverkehrsnetz (Quelle: Eigene Darstellung)**

Netzelemente und Maßnahmenempfehlungen aus den vorliegenden Radverkehrskonzepten und Netzplanungen des Main-Taunus-Kreises und Hochtaunuskreises sowie des Landes Hessen werden in der Regel übernommen.

## 1.4 Gesetzliche Grundlagen

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

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

Als planerische Grundlagen zum Radverkehr werden folgende Veröffentlichungen herangezogen:

- die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)[2],

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

- Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E Klima 2022),
- Qualitätsstandards und Musterlösungen Radnetz Hessen 2020,
- die Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002)[3],
- die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)[4] und
- der Nationalen Radverkehrsplan 3.0[5].

Als planerische Grundlagen zum Fußverkehr werden folgende Veröffentlichungen herangezogen:

- die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002)[6],
- die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006)[7],
- die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)[8].

Besondere Aufmerksamkeit widmet die StVO dem Thema Verkehrssicherheit. In Paragraf 1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO wird hierzu die „Vision Zero“, also die Vermeidung von Verkehrsunfällen mit Todesfolge oder schwerem Personenschaden, als oberstes Ziel formuliert. Hier wird betont, dass die Gewährleistung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden Vorrang gegenüber der Leistungsfähigkeit Einzelner, wie z.B. der des Kfz-Verkehrs, hat. Dieser Grundsatz wird bei der Erstellung des Rad- und Fußkonzeptes berücksichtigt.

Darüber hinaus wurde mit der E Klima[9] ein Werk zur Erreichung der Klimaschutzziele erarbeitet, das die relevanten Veröffentlichungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) unter die Gesichtspunkte des Klimaschutzes stellt. Darin ist formuliert, dass die Belange des Rad- und Fußverkehrs gegenüber den Belangen des motorisierten Individualverkehrs zu priorisieren sind. Auf einem Faktenblatt sind die wichtigsten Erkenntnisse und Neuerungen zusammengefasst[10]. Es fasst die Inhalte zusammen und beschreibt darüber hinaus das Ziel, bis 2030 qualitativ hochwertige Rad- und Fußverkehrsanlagen zu realisieren, sodass mindestens 50% aller Wege mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden können. Die E Klima wurde bei der Erstellung des Rad- und Fußkonzeptes ebenso herangezogen.

[3] Hinweise für Radverkehrsanlagen außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2002, Köln.
[4] Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2008, Köln
[5] Nationaler Radverkehrsplan 3.0, BMVI 2021.
[6] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Köln.
[7] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Köln.
[8] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2001): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ), Köln.
[9] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2022): Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E Klima), Köln.
[10] Aktivmobil-BW (2023): AGFK-BW veröffentlicht Faktenblatt zu Regelwerk "E Klima 2022", online (Abgerufen am 14.10.2024).

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

## 1.5 Grundsätze der Radverkehrsplanung

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

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

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

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

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

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

## 1.6 Grundsätze der Fußverkehrsplanung

Gehen ist die einfachste und kostengünstigste Art der Fortbewegung. Gehende umfassen Personen jeglichen Alters sowie geistiger und körperlicher Fitness. Sie haben als vulnerable Verkehrsteilnehmende besondere Anforderungen an die Sicherheit, Direktheit, Barrierefreiheit und den Komfort von Fußverkehrsanlagen.

**Sicherheit:** Die Belange der Verkehrssicherheit genießen oberste Priorität und sind über die Belange der Leistungsfähigkeit zu stellen. Dies gilt für alle Verkehrsarten. Fußverkehrsanlagen sollen durchgängig den Regelwerken entsprechend gestaltet werden. Dabei ist die Sicherung von Querungsstellen von besonderer Bedeutung. Zudem beeinflussen die Lage und Gestaltung von Gehverbindungen das subjektive Sicherheitsempfinden und die Wegenutzung. Beispiele hierfür sind die Umfelder stark befahrener Straßen oder potenzielle Angsträume, wie unbeleuchtete Wege durch Unterführungen oder Parks. Bei der Planung sollte die subjektive Sicherheit daher ebenfalls berücksichtigt werden.

**Direktheit:** Gehende sind sehr sensibel gegenüber Umwegen. Eine direkte und durchgängige Fußverkehrsinfrastruktur einschließlich ausreichend gesicherter Querungsstellen fördert die Regelakzeptanz, reduziert Reisezeitverluste und steigert die Attraktivität des Gehens als Fortbewegungsform.

**Barrierefreiheit:** Eine barrierefreie Gestaltung der Fußverkehrsanlagen ist entscheidend, um allen Menschen – unabhängig körperlicher Einschränkungen – eine sichere und komfortable Nutzung zu ermöglichen und die gesellschaftliche Teilhabe zu fördern. Dies umfasst unter anderem ausreichend breite und hindernisfreie Wege, stufenlose Zugänge sowie die klare und taktile Gestaltung von Querungsstellen und Wegeführungen. Insbesondere die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung, seh- und mobilitätseingeschränkter sowie älterer Menschen werden berücksichtigt. Aber auch Personen, die bspw. mit einem Kinderwagen unterwegs sind, profitieren von einer barrierefreien Gestaltung. Die barrierefreie Gestaltung von Umsteigepunkten des öffentlichen Personennahverkehrs fördert die Teilhabe und Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel.

**Komfort, Attraktivität & Aufenthaltsqualität:** Die Oberflächenbeschaffenheit spielt eine wichtige Rolle für ein komfortables Vorankommen. Dies gilt insbesondere für Menschen mit Einschränkung, sowie Personen, die Lasten transportieren oder bspw. mit einem Kinderwagen unterwegs sind. Für die Attraktivität des Fußverkehrs sind zudem ausreichend dimensionierte Fußverkehrsanlagen entscheidend. Neben Raum für eine barrierefreie Fortbewegung ist auch die Gestaltung des öffentlichen Straßenraums zentral. Mit Sitzgelegenheiten, Straßengrün und weiteren Freiraumausstattung lässt sich die Aufenthaltsqualität steigern und ein attraktives Umfeld fürs Gehen schaffen.

# 2 Vorgehen

- **Grundlagenermittlung**: Ermittlung und Analyse vorhandener Planungen sowie Darstellung von Quellen und Zielen im Stadtgebiet. Zudem Analyse von Unfällen mit Rad- und Fußverkehrsbeteiligung sowie von Fahrdaten des Radverkehrs der Aktion STADTRADELN 2025 der Stadt Bad Soden am Taunus (Anlage 1, Anlage 2, Anlage 3).
- **Webbasierte Online-Beteiligung**: Durchführung und Auswertung der Meldungen aus der Online-Beteiligung. Bürgerinnen und Bürger konnten mithilfe einer webbasierten Beteiligungsplattform fehlende Verbindungen einzeichnen, bestehende Verbindungen kommentieren, Gefahrenstellen markieren sowie Orte mit fehlenden Fahrradabstellanlagen kennzeichnen (Anlage 4). *(https://bad-soden.online-beteiligung-mobilitaet.de/ – 12.09.2025 – 12.10.2025)*
- **Bestands- und Mängelanalyse:** Befahrung und Begehung des gesamten Bestandsnetzes sowie Fotodokumentation von Mängeln und Gefahrenstellen.

- **Netzentwurf**: Entwurf eines kategorisierten Zielnetzes Radverkehr gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)[11]. Identifikation eines Hauptgehbereiches des Fußverkehrs auf Grundlage der Quell- und Ziel-Orte im Untersuchungsgebiet (Anlage 6).
- **Maßnahmenentwicklung**: Entwicklung von Maßnahmenideen mit Fotodokumentation (Anlage 7, Anlage 8, Anlage 9, Anlage 10)
- **Abstimmung:** Abstimmung von Netzentwurf und Maßnahmenvorschlägen im Rahmen der Steuerungsgruppe mit der Stadtverwaltung, Politik und weiteren Interessensvertretungen (*17.12.2025 & 23.03.2026*).
- **Beteiligungswerkstatt:** Vorstellung des Konzeptentwurfes im Rahmen einer Beteiligungswerkstatt. Diskussion der Maßnahmen sowie Aufnahme der Hinweise von Bürgerinnen und Bürgern (*26.03.2026*).
- **Zweite Online-Beteiligung:** Erneute Einbeziehung der Bevölkerung durch Vorstellung des ersten Konzeptentwurfes. Bürgerinnen und Bürger konnten Maßnahmen mithilfe einer webbasierten Beteiligungsplattform bewerten und kommentieren (Anlage 5).
  *(https://bad-soden.online-beteiligung-mobilitaet.de/ – 07.04.2026 – 10.05.2026)*
- **Gemeinsame Befahrung:** Gemeinsame Befahrung von kritischen Stellen im Stadtgebiet mit den Mitgliedern der Steuerungsgruppe (Anlage 17, *22.04.2026*).
- **Priorisierung:** Priorisierung der Maßnahmen in Abstimmung mit der Stadtverwaltung (Anlage 11).
- **Kostenkategorien**: Einteilung der Punkt- und Streckenmaßnahmen in drei Kostenkategorien und Berechnung eines Kosten-Nutzen-Verhältnisses.
- **Startprojekte**: Identifizierung von fünf Startprojekten in Abstimmung mit der Steuerungsgruppe (*19.05.2026*).
- **Dokumentation:** Aufbereitung und Darstellung der Ergebnisse, Entwurf von Musterlösungen und Prinzipskizzen (Anlage 13, Anlage 14).
- **Datenübergabe:** Übergabe aller Daten in digitaler Form als Grundlage für weitere verwaltungsinterne und -externe Prozesse.
- **Präsentation:** Präsentation der Ergebnisse im Bauausschuss.

# 3 Grundlagenermittlung und Beteiligung

## 3.1 Versorgungsinfrastruktur und Quell-Ziel-Analyse

**Versorgungsinfrastruktur**

Die Stadt Bad Soden am Taunus verfügt über eine gut funktionierende Infrastruktur in den Bereichen Bildung, Versorgung, Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie und Freizeitgestaltung. Insbesondere das Zentrum von Bad Soden am Taunus dient als Anlaufpunkt für die Bürgerinnen und Bürger aus

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

Neuenhain und Altenhain. Besonders bedeutende Ziele sind außerdem die Altstadt von Bad Soden. Die Stadt wird durch die S-Bahn Rhein-Main am Bahnhof Bad Soden am Taunus an das regionale und überregionale Bahnnetz angebunden und ermöglicht eine schnelle und bequeme Verbindung nach Sulzbach, Frankfurt am Main und darüber hinaus, was nicht nur die Attraktivität für Pendlerinnen und Pendler erhöht, sondern auch die Zugänglichkeit für Besucherinnen und Besucher und die Vernetzung mit umliegenden Gemeinden fördert. Die gute Erreichbarkeit per Zug in Kombination mit den kurzen, fahrradfreundlichen Distanzen zwischen den Ortsteilen eröffnet ein hohes Potenzial für die Nutzung des Rad- und Fußverkehrs, welches aktuell noch nicht voll ausgeschöpft wird.

**Quell-Ziel-Analyse**

Für den Entwurf der Zielnetze wurden relevante Quellen und Ziele des Rad- und Fußverkehrs ausgewertet. Dafür wurden alle Bildungseinrichtungen (wie Schulen und Kinderbetreuungsstätten), Freizeit-, Kultur- und Sportstätten, öffentlichen Einrichtungen (wie z.B. Polizei, Post), Versorgungs-, Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen (wie z.B. Supermärkte, Bäckereien, Drogerien) sowie Bahnhöfe und Bushaltestellen herangezogen. Hierfür wurden Daten von OpenStreetMap verwendet sowie manuell überprüft und ergänzt. Diese Daten wurden auf einer Karte dargestellt und durch Wohngebiete, Industrie- und Gewerbegebiete sowie Versorgungszentren ergänzt. Diese Quellen und Ziele bilden die Grundlage für die Entwicklung des Zielnetzes Radverkehr sowie der Potenzialanalyse Fußverkehr (Anlage 1).

## 3.2 Radverkehrspotenzial

**Innerstädtisch**

Insbesondere die Kernstadt weist eine hohe Attraktivität auf und ist als Ziel sowohl für die Stadtteile als auch für die Nachbarkommunen wie etwa Sulzbach interessant. Besonders bedeutende Ziele sind dabei die Bad Sodener Innenstadt mit der Funktion Einkaufen, die Altstadt, das Rathaus sowie der ZOB. Darüber hinaus bilden die Otfried-Preußler-Schule und Theodor-Heuß-Schule wichtige Ziele des lokalen Ausbildungsverkehrs. Auch der Stadtteil Neuenhain verfügt beispielsweise im Bereich des Einzelhandels und durch das Bürgerhaus über bedeutende Ziele, die sowohl für den Stadtteil selbst aber auch für die Nachbarstadtteile von hoher Bedeutung sind. Durch die geringen, fahrradfreundlichen Entfernungen zwischen den drei Ortsteilen wird insgesamt von einem hohen innerkommunalen Potenzial für die Radverkehrsnutzung ausgegangen.

Ein zusätzlicher, relevanter Faktor für die Ausprägung der Verkehrsmittelwahl sind die topografischen Gegebenheiten. Die Stadt Bad Soden ist durch ihre Lage im Taunus durch stark bewegtes Gelände mit teils starken Steigungen geprägt. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Verfügbarkeit von

Pedelecs[12] nimmt die Bedeutung von Steigungen und Distanzen als Grund gegen die Nutzung des Fahrrads ab. Dennoch sollen parallel verlaufende Routen in das Zielnetz aufgenommen werden, um Alternativen zu bieten. Hierbei kann auch eine Überschreitung des maximalen Umwegefaktors von 1,2 in Kauf genommen werden.

**Nachbarkommunen**

Das Radverkehrspotenzial in die Nachbarkommunen kann auf Basis der Berufspendeldaten[13] abgeschätzt werden. Dabei zeigt sich, dass die Städte Sulzbach (Taunus), Schwalbach am Taunus und Kelkheim (Taunus) das höchste Pendelpotenzial aufweisen. Mit Distanzen von drei und fünf Kilometern weisen diese Relationen auch ein sehr hohes Radverkehrspotenzial auf.

Königstein im Taunus und Schwalbach am Taunus weisen aufgrund der weiterführenden Schulen (Bischof-Neumann-Schule / Friedrich-Ebert-Schule) ein hohes Schulverkehrspotenzial auf.

## 3.3 Fußverkehrspotenzial

Den **Quellen und Zielen** des Fußverkehrs wurde jeweils eine **Gewichtung** zugeordnet, die dem erwartbaren Fußverkehrsaufkommen entspricht, sowie eine Distanz, die das relevante Einzugsgebiet des Ortes definiert. Die von der Planungsgesellschaft RV-K entwickelte Standardgewichtung der Quell- und Zielkategorien basiert auf planerischen Erfahrungswerten (beispielsweise erhalten in einem ersten Schritt alle Einzelhandelseinrichtungen ein Standardgewicht). In einem zweiten Arbeitsschritt wurden alle Gewichte im Kontext der örtlichen Rahmenbedingungen manuell überprüft und gegebenenfalls angepasst (beispielsweise wurden besonders große Einzelhandelseinrichtungen höher gewichtet).

Auf Grundlage dieser Gewichtungen und Distanzen wurde eine Heatmap erstellt (Anlage 2). In dieser Darstellung überlagern sich die Fußverkehrspotenziale der einzelnen Quellen und Ziele. Je weiter entfernt ein Ort von einem bedeutsamen Ziel ist, desto geringer ist der Einfluss dieses Ziels auf das Fußverkehrspotenzial an besagtem Ort. So werden **Bereiche mit besonders hohem Potenzial** erkennbar.

Zusätzlich wurden **sensible Bereiche** des Fußverkehrs definiert, in denen ein erhöhtes Aufkommen besonders vulnerabler Gehender (wie z.B. ältere Menschen und Kinder) zu erwarten ist. Diese Bereiche bilden die Umfelder um Krankenhäuser, Alten- und Pflegeeinrichtungen, Schulen und Kindergärten sowie um Spielplätze. Die definierten Radien betragen bei allen Einrichtungen 150 Meter Luftlinie und bei Spielplätzen 75 Meter. Je nach Aufteilung der umliegenden Straßen sind diese jedoch individuell anpassbar. Die Darstellung der Fußverkehrspotenzial-Heatmap und sensibler Bereiche (Anlage 2) bildet die Grundlage für das Zielnetz Fußverkehr und fließt in die Priorisierung der Maßnahmenempfehlungen für den Fußverkehr ein.

[12] Statistisches Bundesamt, Ausstattung privater Haushalte mit Fahrzeugen, 2024, online (Zugriff am 04.07.2024).
[13] Hessisches Statistisches Landesamt, Pendlerrechnung Hessen – Erwerbstätige 2015

## 3.4 Unfallanalyse Rad- und Fußverkehr

Ein Hinweis auf Mängel in der Radverkehrsführung und der Fußverkehrsinfrastruktur sind Häufungen von Unfällen, insbesondere, wenn diese typgleich oder typähnlich sind. Vor diesem Hintergrund wurden Unfälle in der Stadt Bad Soden am Taunus mit Beteiligung von Radfahrenden und Gehenden der Jahre 2021 bis 2024 mit Personenschaden ausgewertet.

In diesem Zeitraum wurden in Bad Soden am Taunus 46 Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung und 80 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung polizeilich gemeldet[14]. Die Unfallfolgen (Unfallkategorie) teilen sich wie in Tabelle 1 dargestellt auf.

**Tabelle 1: Unfälle unterteilt in Unfallkategorien bei Rad- und Fußverkehr in Bad Soden am Taunus (2021-2024)**

| Unfallkategorie | Unfall mit Getöteten | Unfall mit Schwerverletzten | Unfall mit Leichtverletzten |
|---|---|---|---|
| **Radverkehr** | **0** | **14** | **66** |
| **Fußverkehr** | **2** | **9** | **35** |

Neben der Unfallkategorie werden die Unfälle in verschiedene Typen unterteilt. Für den Radverkehr sind diese in Abbildung 3 und für den Fußverkehr in Abbildung 4 dargestellt.

Der Unfalltyp Einbiegen-/Kreuzen weist häufig auf ungenügend gesicherte Querungen von Radverkehrsanlagen an Einmündungen oder Grundstückszufahrten hin. Die Sicherung solcher Einmündungen und Grundstückszufahrten stellt daher einen wesentlichen Bestandteil der Maßnahmenplanung dar. Ebenso haben Abbiegeunfälle im Unfallgeschehen des Radverkehrs ein hohes Gewicht. Dieser meist innerorts auftretende Unfalltyp weist auf Defizite der Radverkehrsführung, insbesondere an Knotenpunkten, hin. Somit gilt der Untersuchung der Knotenpunktführung im Radverkehrskonzept ein besonderes Augenmerk. In Abbildung 3 ist die Verteilung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp in der Stadt Bad Soden am Taunus dargestellt.

[14] Statistische Ämter des Bundes und der Länder, unfallatlas.statistikportal.de, 2024

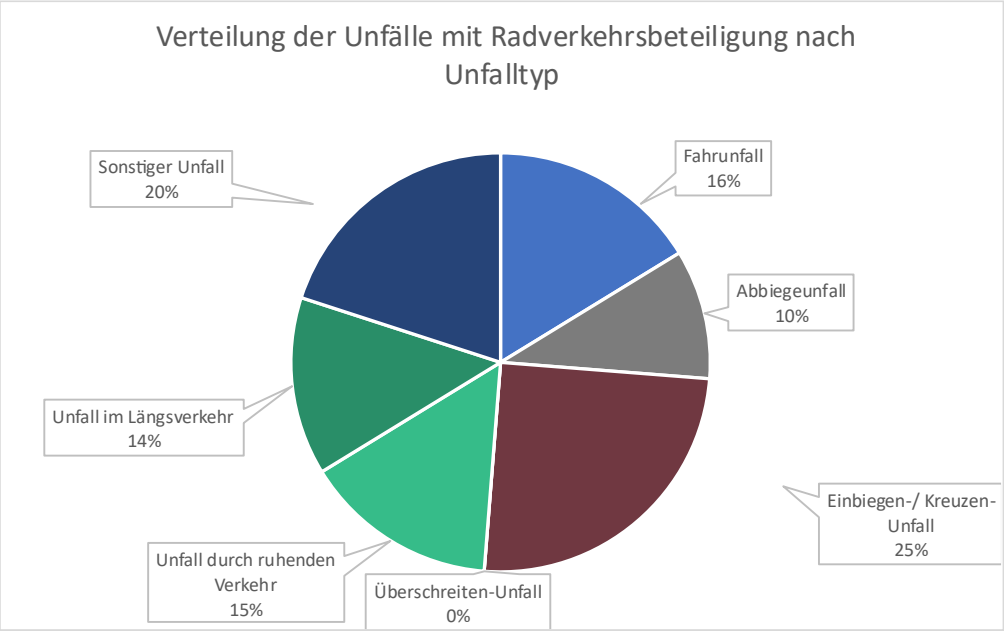



**Abbildung 3: Verteilung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp (Quelle: Eigene Darstellung)**

Der Unfalltyp Überschreiten weist häufig auf ungenügend gesicherte Querungen für den Fußverkehr hin. Die Herstellung ausreichend sicherer Querungsmöglichkeiten stellt daher einen wesentlichen Bestandteil der Maßnahmenplanung dar.

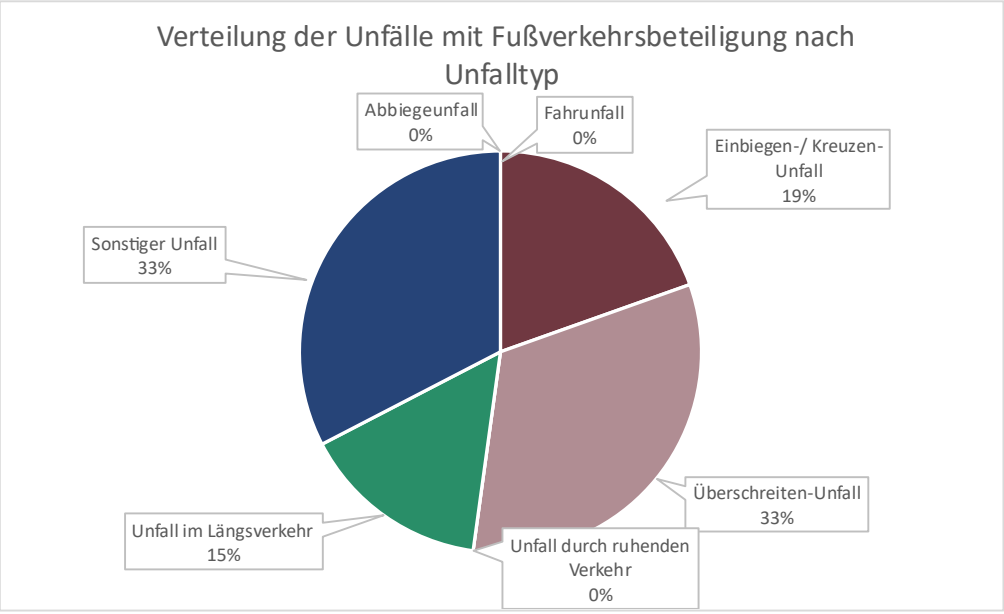



**Abbildung 4: Verteilung der Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp (Quelle: Eigene Darstellung)**

Eine weitere Übersicht der Unfälle mit Rad- und Fußverkehrsbeteiligung in Form einer Unfallkarte ist in Anlage 3 Bestandteil des Erläuterungsberichtes. Alle Unfallstellen wurden bei der Befahrung und Begehung intensiv betrachtet, um mögliche Mängel in der Infrastruktur zu ermitteln.

Generell ist bei der Unfalluntersuchung zu berücksichtigen, dass die Dunkelziffer an nicht gemeldeten Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Radfahrenden und Gehenden sehr hoch ist. Eine Studie zur Unfalldokumentation[15] hat aufgezeigt, dass die tatsächliche Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden dreimal so hoch ist, wie die Anzahl der durch die Polizei erfassten Verkehrsunfälle. Beim Fußverkehr wird die Anzahl schätzungsweise ähnlich hoch sein.

## 3.5 Fahrdaten STADTRADELN

Im Rahmen der Aktion „STADTRADELN“[29] haben Teilnehmende die Möglichkeit ihre Radfahrten mittels GPS zu dokumentieren. In anonymisierter Form werden diese Daten den Kommunen zur Verfügung gestellt.

In der Stadt Bad Soden am Taunus konnten während der Bearbeitung Fahrdaten aus dem Jahr 2025 konsultiert werden. Der Aktionszeitraum war vom 01. bis 21. Mai 2025 und es nahmen 333 Personen am STADTRADELN teil.

Die aufgezeichneten Wege bilden dabei eine Gesamtsumme. Es handelt sich sowohl um Wege, die von den Bad Sodenern Teilnehmenden zurückgelegt wurden, als auch von Personen, die aus anderen am STADTRADELN teilnehmenden Kommunen stammen und durch das Bad Sodener Stadtgebiet gefahren sind.

Die Daten zeigen, welche Wege und wie häufig diese von Radfahrenden genutzt wurden. Hieraus können Rückschlüsse für die Netz- und Maßnahmenplanung gezogen werden. Zu berücksichtigen ist, dass es sich um eine eingeschränkt repräsentative Erhebung handelt. Die von der Stadt zu Verfügung gestellten Daten konnten planerisch jedoch nicht aufbereitet werden, da sie zum Zeitpunkt der Konzepterstellung nicht in Form von Geodaten vorlagen.

## 3.6 Erste Online-Beteiligung – Ideenfindung

Zu Beginn der Erstellung des Rad- und Fußkonzeptes Bad Soden am Taunus wurde über einen Zeitraum von vier Wochen vom 12. September 2025 – 12. Oktober 2025 eine Online-Beteiligung durchgeführt (*https://bad-soden.online-beteiligung-mobilitaet.de/*). Alle Bürgerinnen und Bürger hatten die Möglichkeit, Gefahrenstellen und fehlende oder mangelhafte Rad- und Fußverbindungen zu melden (siehe Abbildung 5). Auf die Möglichkeit der Beteiligung wurde mittels Pressemitteilungen hingewiesen.

Insgesamt sind dabei 391 Meldungen eingegangen. Eine Übersicht über die Meldungen befindet sich in Tabelle 2.

[15] Fahrradunfallstudie Münster, Gemeinschaftsprojekt von Polizeipräsidium Münster, Universitätsklinikum Münster, Unfallforschung der Versicherer, 2010




**Abbildung 5: Eingabeprozess der Online-Beteiligung Stadt Bad Soden am Taunus**

Die eingegangenen Meldungen teilen sich auf die folgenden möglichen Meldungstypen auf:

**Tabelle 2: Anzahl der für Bad Soden am Taunus eingegangenen Meldungen**

| Meldungstyp (Rad- und Fußverkehr) | Anzahl Meldungen |
|---|---|
| Bestehende Radverkehrsverbindung kommentieren | 78 Meldungen |
| Bestehende Gehwege kommentieren | 38 Meldungen |
| Fehlende Radverkehrsverbindung einzeichnen | 285 Meldungen |
| Fehlende fußläufige Verbindung einzeichnen | 30 Meldungen |
| Gefahrenstelle melden (Radverkehr) | 125 Meldungen |
| Gefahrenstelle melden (Fußverkehr) | 58 Meldungen |
| Bedarf Fahrradabstellanlage | 31 Meldungen |
| Fehlende Querungsstelle sichern | 56 Meldungen |
| Bedarf zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität | 14 Meldungen |
| **Summe** | **391 Meldungen** |

Für folgende Situationen wurden sehr häufig verbesserte Infrastrukturen gewünscht:

| Nr. | Relation | Anzahl Meldungen |
|---|---|---|
| 1 | Verbesserung Situation auf Königsteiner Straße | 50 Meldungen |
| 2 | Ortseinfahrt Neuenhain verbessern | 22 Meldungen |

| | | |
|---|---|---|
| 3 | Verbindung auf Allestr. und Niederhofheimer Str. | 16 Meldungen |
| 4 | Radinfrastruktur an Kronberger Str. | 10 Meldungen |
| 5 | Querungsstelle auf der Alleestraße (KITA) | 7 Meldungen |
| 6 | Querungsstelle an Sulzbacher Straße absichern | 6 Meldungen |

**Abbildung 6: Häufigste Meldungen Online-Beteiligung Bad Soden am Taunus**

Generell spricht sich ein großer Teil der Teilnehmenden der Online-Beteiligung für getrennte Führungen des Radverkehrs von den Hauptverkehrsstraßen aus. Dies geschieht häufig mit Verweis auf Kinder und den Schulradverkehr.

Alle Meldungen sind in Anlage 4 dargestellt. Online können die Ergebnisse unter:

*https://bad-soden.online-beteiligung-mobilitaet.de/ergebnisse/*

eingesehen werden. Es ist dabei zu beachten, dass es sich bei den Ergebnissen der Online-Beteiligung nicht um repräsentative Ergebnisse handelt.

## 3.7 Steuerungsgruppe

Die Erarbeitung des Rad- und Fußkonzeptes wurde durch eine Steuerungsgruppe begleitet und gelenkt. Sie ist maßgebend für den Entwicklungsprozess des Rad- und Fußkonzeptes verantwortlich und hat die Rahmenbedingungen festgelegt. Sie setzt sich aus Vertretenden der folgenden Institutionen zusammen:

- Stadtverwaltung
  - Stadtentwicklung und Mobilität
  - Kommunikation und Marketing
  - Sicherheit, Ordnung und Prävention
  - Gebäude und Liegenschaften
- Bürgermeister
- 1. Stadtrat
- Fraktionsvorsitzende (5 Personen)
- Leitung Kindertagesstätten Bad Soden am Taunus (1 Person)
- ADFC Bad Soden am Taunus (2 Personen)
- Nahmobilitätskoordinierende Main-Taunus-Kreis
- Planungsgesellschaft RV-K

Die Steuerungsgruppe traf sich zu Beginn des Projektes, nach der Maßnahmenplanung sowie vor Abschluss des Projektes insgesamt dreimal.

Zusätzlich zu der Steuerungsgruppe wurde zu Beginn des Projekts ein Kernteam zur Koordination bestimmt. Das Kernteam bestand aus Vertretenden der Stadt Bad Soden am Taunus zu den Themen Stadtentwicklung & Mobilität, Kommunikation, der Projektleitung seitens der Stadt Bad Soden sowie RV-K. Bei bestimmten Themen wurden Vertretende zu den Themen Klimamanagement, Verkehrsordnung, Straßenbau und Wirtschaft / Gewerbe hinzugezogen.

## 3.8 Weitere Beteiligung

Während des Planungsprozesses wurden die Untere Naturschutzbehörde, der Main-Taunus-Kreis, Hessen Mobil, der Regionalverband Rhein-Main sowie die Nachbarkommunen in die Entwicklung des Rad- und Fußkonzeptes einbezogen. Abgestimmt wurden die Übergänge nach Sulzbach, Schwalbach, Kelkheim, Liederbach, Kronberg und Königstein. Diese hatten die Gelegenheit, Hinweise zu den Maßnahmenvorschlägen abzugeben. Hinweise, die sich auf eine konkrete Maßnahme beziehen, wurden auf den Maßnahmendatenblättern unter „Sonstiges“ vermerkt (siehe Anlage 10).

In einem separaten Online-Abstimmungsgespräch mit Hessen-Mobil, der Stadt Königstein sowie der Stadt Bad Soden am Taunus wurden Maßnahmen in Baulast des Landes und Bundes sowie das grundsätzliche Vorgehen bei der weiteren Planung diskutiert.

## 3.9 Gruppenbefahrung

Um den Teilnehmenden der Steuerungsgruppe die Arbeitsweise und den Ablauf (des Projekts) näher zu bringen, wurde während der Maßnahmenerstellung eine Gruppenbefahrung organisiert. Hierbei wurden besonders diskussionswürdige Stellen im Bestandsnetz befahren und vor Ort diskutiert (siehe Abbildung 7 und Abbildung 8).

Die mit der Steuerungsgruppe abgestimmte Route startete am 22. April 2026 um 18 Uhr am Bahnhof in Bad Soden am Taunus und war 6,9 km lang. Dabei wurden an insgesamt sechs Standorten die Ist-Situation bzw. der zu diesem Zeitpunkt bereits erarbeitete Maßnahmenvorschlag aus dem Entwurf des Rad- und Fußkonzeptes diskutiert. So konnten die Teilnehmenden der Steuerungsgruppe erfahren, wie sich die konkrete Situation subjektiv anfühlt und ebenfalls Konflikte anderer Radfahrender beobachten. Die sechs Situationen beinhalteten unter anderem eine Besprechung der zusätzlichen Anforderungen an den Radverkehr bei der Bahnunterführung auf der Sulzbacher Straße (siehe Abbildung 7) sowie der vorgeschlagenen Fahrradstraße entlang Am Eichwald (siehe Abbildung 8). Die Befahrungsroute sowie die jeweiligen Stationen sind online einsehbar (*https://rv-k.de/BadSoden/RadUndFussverkehrskonzept/Ergebnis/WebGIS.html*).



**Abbildung 7: Besprechen der zusätzlichen Anforderungen an den Radverkehr bei der Bahnunterführung auf der Sulzbacher Straße (Quelle: Eigenes Foto)**



**Abbildung 8: Gruppenbefahrung Am Eichwald und Diskussion der Anforderungen an die Einrichtung von Fahrradstraßen (Quelle: Eigenes Foto)**

## 3.10 Beteiligungswerkstatt

Nach Abstimmung des ersten Maßnahmenentwurfes wurden alle Bürgerinnen und Bürger der Stadt Bad Soden am Taunus zur Beteiligungswerkstatt eingeladen. Am 26. März 2026 fand die Vorstellung des Vorgehens bei der Erstellung des Rad- und Fußkonzeptes sowie des aktuellen Arbeitsstandes im Bäderhaus der Stadt Bad Soden am Taunus statt (siehe Abbildung 9 und Abbildung 10).



**Abbildung 9: Besprechung der Maßnahmen. (Quelle: Stadt Bad Soden am Taunus)**



**Abbildung 10: Teilnehmende diskutieren den Konzeptentwurf. (Quelle: Stadt Bad Soden am Taunus)**

Im Workshopteil hatten die knapp 40 Teilnehmenden die Möglichkeit die Maßnahmen anhand von Lageplänen zu begutachten und zu diskutieren. Anhand der ausgehangenen Maßnahmendatenblätter (siehe Anlage 10) konnten die Maßnahmen mittels Klebepunkten bewertet und priorisiert werden. Die

Ergebnisse wurden im anschließenden Plenum diskutiert und Fragen der Teilnehmenden beantwortet. Anmerkungen und Hinweise wurden im Anschluss in den Maßnahmenentwurf eingearbeitet.

## 3.11 Zweite Online-Beteiligung – Maßnahmenbewertung

In einer weiteren Beteiligungsrunde konnten Bürgerinnen und Bürger zwischen dem 07. April 2026 und dem 10. Mai 2026 den ersten Entwurf zum Rad- und Fußkonzept einsehen und Maßnahmen bewerten und kommentieren. Die zweite Onlinebeteiligung war unter derselben Domain wie die erste Onlinebeteiligung erreichbar (siehe Kapitel 3.6 – *https://bad-soden.online-beteiligung-mobilitaet.de/* ). Die Bewertung der im Vorfeld mit den Kommunen abgestimmten Maßnahmen erfolgte mittels „Daumen hoch“- und „Daumen runter“-Setzen. Insgesamt wurden 1267 positive und 134 negative Bewertungen abgegeben. Die Bewertungen durch die Bürgerinnen und Bürger sind auf den Maßnahmendatenblättern dargestellt. Eine Darstellung der bewerteten Maßnahmen kann in Anlage 5 eingesehen werden.

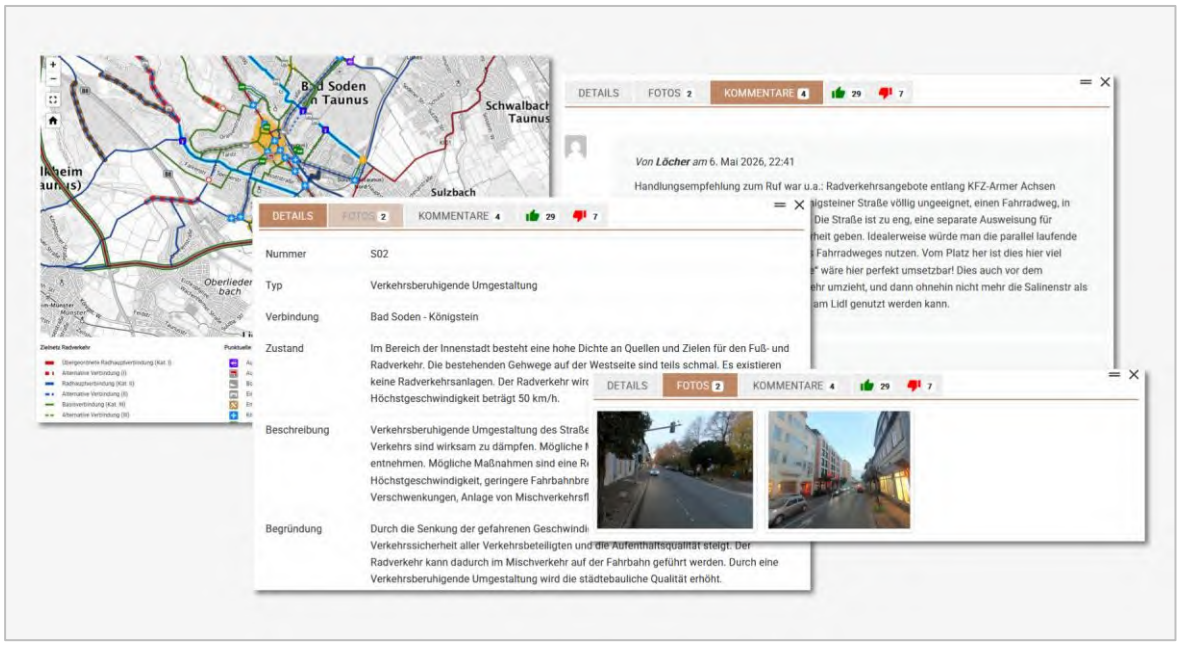



**Abbildung 11: Zweite Online-Beteiligung zur Maßnahmenbewertung und -diskussion, (Quelle: Eigene Darstellung)**

Die Möglichkeit, Maßnahmen zu kommentieren und dabei auch Bezug auf Kommentare von anderen Beteiligten zu nehmen, wurde 175-mal genutzt. Bei Maßnahmen, die ausschließlich positiv bewertet wurden, sind auch die Kommentare durchgehend positiv und homogen. Bei Maßnahmen, bei denen es sowohl positive als auch negative Bewertung gibt, ist dies teilweise auch in den Kommentaren zu erkennen. Die Diskussion zu den einzelnen Maßnahmen spiegelt dabei die fachliche Diskussion wider. Eine eindeutige Empfehlung zur Verbesserung der Rad- und Fußverkehrssituation, die allen Beteiligten gerecht wird, ist häufig nicht möglich. Es werden dabei insbesondere die folgenden Fragestellungen diskutiert:

- Neubau straßenbegleitender Radwege oder Ausbau bestehender forst- oder landwirtschaftlicher Wege
- Markierung von Schutzstreifen
- Markierung von Piktogrammketten

Alle Beteiligungsergebnisse und die Kommentare sind auf der Projekthomepage weiterhin einsehbar. Die am häufigsten bewerteten Maßnahmenvorschläge sind in Tabelle 3 abgebildet.

**Tabelle 3: Häufigste Bewertungen**

| Maßnahme Nr. | Art und Ort der Maßnahme |  |  |
|---|---|---|---|
| P34 | Querungsstelle sichern Allestraße (KITA) | 53 | 0 |
| S29 | Brücke / Unterführung (Neubau Bahnschienen) | 37 | 3 |
| S16 | Fahrradstraße anordnen (Kelkheimer Straße) | 30 | 3 |
| S02 | Verkehrsberuhigende Umgestaltung (Königsteiner Straße) | 29 | 7 |
| S17 | Fahrradstraße anordnen (Händelstraße) | 28 | 5 |
| S27 | Piktogrammkette markieren (Sulzbacher Straße) | 25 | 7 |
| S43 | Wegeneubau (Limesspange) | 26 | 5 |
| P46 | Knotenpunkt optimieren (Sulzbacher Straße / Bahnweg / Salinenstraße) | 30 | 0 |
| P08 | Knotenpunkt optimieren (Paul-Reiss-Straße) | 27 | 1 |

Besonders positiv bewertet wurden die Maßnahmenvorschläge P34 und S29. Beide Maßnahmenvorschläge wurden bereits in der ersten Online-Beteiligung mehrfach eingebracht.

# 4 Radverkehrsnetz

## 4.1 Hintergrund / Grundidee

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

- Wohnen
- Arbeiten / Öffentliche Einrichtungen / Verwaltung

- Kultur / Freizeit / Sport / Jugendeinrichtungen
- Einkauf
- Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) / Bahnhof
- Bildungseinrichtungen

Die Erarbeitung des Radverkehrsnetzes ist elementarer Bestandteil des Radverkehrskonzeptes.

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

## 4.2 Zielnetz Radverkehr 2035

Als Grundlage für das Radverkehrskonzept wurde ein Zielnetz Radverkehr erarbeitet (Anlage 6). Das Zielnetz Radverkehr verbindet alle wichtigen Quellen und Ziele und stellt somit den Wunschzustand des Radverkehrsnetzes dar. Damit das Zielnetz sicher, zügig und attraktiv befahrbar wird, ist die Umsetzung der im weiteren Verlauf vorgeschlagenen Maßnahmen erforderlich. Im Ist-Zustand ist das Zielnetz noch nicht überall sicher und komfortabel befahrbar. Das Zielnetz Radverkehr umfasst insgesamt eine **Länge von 117 Kilometern**.

Gemäß den Vorgaben zur Netzsystematik in den ERA202X[16] wurde das Netz in die folgenden drei Kategorien unterteilt:

- **1. Kategorie – Übergeordnete Radhauptverbindung (30 km):** Übergeordnete Verbindung für den Alltagsradverkehr mit besonders hohem Radverkehrspotenzial, die in der Regel zwischen Ober- und Mittelzentren, von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren verläuft.
- **2. Kategorie – Radhauptverbindung (67 km):** Verbindung von Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindung zwischen Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion und mit hohem Radverkehrspotenzial. Außerdem Verbindung zur Anbindung von Bahnhöfen und weiterführenden Schulen, sofern diese nicht in der 1. Kategorie aufgeführt sind.
- **3. Kategorie – Radgrundverbindung (20 km):** Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum der Mittel- und Grundzentren, Verbindung von Stadtteil- / Ortsteilzentren untereinander sowie zwischen Wohngebieten und allen weiteren wichtigen Zielen.

[16] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 202X, Forschungsgesellschaft RV-K, 202X, Köln

Die Netzkategorien 1 und 2 bilden dabei die Radhauptverbindungen ab, wobei Netzkategorie 1 in der Regel definierte Radschnell- und Raddirektverbindungen oder das Radhauptnetz Hessen umfasst. Verbindungen der Netzkategorie 2 sind überörtliche Verbindungen aus dem Radverkehrskonzept des Landkreises. Netzkategorie 3, die Grundverbindungen, sind innergemeindliche Netzergänzungen.

Bei der Netzplanung ist zu berücksichtigen, dass der Umwegefaktor gemäß den ERA[17] maximal 1,2 gegenüber der kürzesten möglichen Verbindung, maximal 1,1 gegenüber parallelen Hauptverkehrsstraßen betragen darf und dass keine zusätzlichen Steigungen bewältigt werden müssen. Reisezeitverluste sind zu berücksichtigen und mit ggf. auftretenden Umwegen abzuwägen.

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

## 4.3 Rad-Hauptnetz Hessen

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

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

# 5 Fußverkehrsnetz

## 5.1 Hintergrund / Grundidee

Um den Bedarf an durchgängigen und direkten Fußverkehrsverbindungen im Stadtgebiet zu ermitteln, wurden relevante Quellen und Ziele des Fußverkehrs bestimmt und daraus Potenzialräume abgeleitet (siehe 3.3 Fußverkehrspotenzial). Folgende Quellen und Ziele wurden berücksichtigt:

- Wohnen
- Arbeiten / Öffentliche Einrichtungen / Verwaltung
- Kultur / Freizeit / Sport / Jugendeinrichtungen
- Einkauf
- Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) / Bahnhof
- Bildungseinrichtungen / Kinderbetreuung
- Senioren- / Pflegeeinrichtungen

Die Erarbeitung des Fußverkehrsnetzes ist ein elementarer Bestandteil des Fußverkehrskonzeptes. Fußverkehr findet überall im Gemeindegebiet in der Fläche statt. Eine Bündelung im Rahmen der Netzplanung – analog zum Radverkehr – ist aufgrund der noch stärkeren Umwegeempfindlichkeit nur eingeschränkt möglich. Ziel des Netzentwurfs ist es daher, zu erfassen, wo für den Fußverkehr

- besonders wichtige Gehverbindungen und -bereiche liegen,
- sowie zu erfassen, wo für die Kommune exemplarische Problemsituationen des Fußverkehrs liegen.

Eine durchgehende Erkennbarkeit der Fußverkehrsanlagen ist anzustreben. Der Verkehrsraum sollte selbsterklärend und barrierefrei gestaltet sein. Durch die systematische Verbesserung von Querungsstellen kann an kritischen Stellen zudem eine Bündelung des Fußverkehrs erreicht werden. Dies führt zu einer verbesserten Verkehrssicherheit; denn dort, wo Fußverkehr verstärkt auftritt, rechnen andere Verkehrsteilnehmende mit Gehenden und stellen ihr Verhalten darauf ein.

## 5.2 Fokusbereich Fußverkehr

Das Zielnetz Fußverkehr verbindet wichtige Quellen und Ziele des Alltags und stellt somit den Wunschzustand des Fußverkehrsnetzes dar. Damit das Zielnetz sicher, direkt, barrierefrei und attraktiv begehbar wird, ist die Umsetzung der im weiteren Verlauf vorgeschlagenen Maßnahmen erforderlich. Im Ist-Zustand ist das Zielnetz noch nicht überall sicher, barrierefrei und komfortabel begehbar.

Im Rahmen des Rad- und Fußkonzeptes der Stadt Bad Soden wurde in Abstimmung mit dem Auftraggeber bei der Maßnahmenentwicklung ein Fokus auf den Hauptgehbereich in der Innenstadt gelegt. Dieser ist auch auf der Zielnetzkarte dargestellt (Anlage 6). In ausgewählten Fällen wurden zudem

Empfehlungen in sensiblen Bereichen (bspw. Schulumfeld) entwickelt. Fußverkehr findet in der Fläche statt. Dementsprechend sind perspektivisch auch zusätzlich zu den empfohlenen Maßnahmen weitere infrastrukturelle Verbesserungen für den Fußverkehr sinnvoll. In Vertiefung der Maßnahmenempfehlungen des bestehenden Mobilitätskonzepts der Stadt werden hierfür geeignete Handlungsempfehlungen entwickelt (siehe Kapitel 7).

- **Hauptgehbereich:** Bereich mit besonders hohem Fußverkehrspotenzial aufgrund hoher Quell-Ziel-Dichte. Erhöhtes, flächenhaftes Fußverkehrsaufkommen ist zu erwarten bzw. zu fördern. Dies betrifft häufig Innenstadtbereiche bzw. Umfelder von Nahversorgungszentren, Schulzentren/großen Schulen, Bahnhöfen und Quartierszentren. Der Bereich wird flächenhaft betrachtet. Die Aufenthaltsqualität genießt hier eine erhöhte Bedeutung.
- **Grundgehverbindung (Potenziell alle weiteren Wege in der Kommune):** Alle Wege bilden Grundgehverbindungen des Fußverkehrsnetzes. Im Umfeld wichtiger kommunaler Quellen und Ziele besteht punktuell ein erhöhtes Potenzial für den Alltagsfußverkehr sowie insbesondere ein erhöhter Schutzbedarf in sensiblen Bereichen des Fußverkehrs. Dies betrifft vor allem soziale Einrichtungen wie z.B. Schulen, KITAs, Altenzentren, Krankenhäuser und Spielplätze. Die Betrachtung erfolgt räumlich begrenzt. Eine erhöhte Bedeutung genießen Querungssituationen sowie ausreichend breite, freie Gehwege.

Im Gegensatz zu den Grundgehverbindungen ist in Hauptgehbereichen in der Fläche eine hohe Dichte an Zielen des Alltagsverkehrs zu finden. Daher ist hier mit einem durchschnittlich höheren Fußverkehrsaufkommen zu rechnen. Diese Verbindungen sollen möglichst direkt und selbsterklärend gestaltet sein. Hier soll die Infrastruktur zudem einem möglichst hohen Standard aufweisen. Dies gilt mit Blick auf Gehwegbreiten (nutzbare Fläche), sichere Querungsstellen, Barrierefreiheit und Verkehrsberuhigung. Bei der Netzplanung ist zu berücksichtigen, dass möglichst kurze und direkte Verbindungen für den Fußverkehr aufgrund dessen Empfindlichkeit gegenüber Umwegen[18] erforderlich sind.

Die vorliegenden konzeptionellen Empfehlungen wurden hauptsächlich für den kommunalen Alltagsfußverkehr entwickelt.

# 6 Maßnahmenentwicklung

## 6.1 Grundlagen Maßnahmenplanung Fußverkehr

Bei der Entwicklung der Maßnahmenvorschläge werden die in den Kapiteln 1.6 aufgeführten gesetzlichen Grundlagen und Regelwerke berücksichtigt. Die wichtigsten Inhalte zu Gehwegen, Querungen,

[18] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), 2022, Köln.

verkehrsberuhigten Bereichen und Fußgängerzonen sowie zur gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr sind im Folgenden zusammengefasst.

### 6.1.1 Gehwege

Gehwege sind in der Regel ausschließlich dem Fußverkehr zugewiesene Verkehrsflächen und stellen an Straßen mit Kfz-Verkehr den Regelfall der Fußverkehrsführung dar. Sie sollen eine möglichst barrierefreie, konfliktarme und kontinuierliche Bewegungsfläche bieten, um das Risiko von Unfällen zu minimieren und die Gehqualität zu erhöhen.

Folgende Aspekte sind bei der Planung von Gehwegen zu beachten:

**Räume und Begegnung**

Die notwendige Breite des Gehweges setzt sich aus den jeweils möglichen Nutzungen im Begegnungsfall, einem Begegnungspuffer, sowie Sicherheitsräumen zur Fahrbahn, zur Bebauung oder sonstigen Eingrenzungen zusammen. Abbildung 12 stellt das empfohlene Regelmindestmaß von 2,50 m Gehwegbreite gemäß RASt dar. Für den Begegnungsfall von Menschen in Rollstühlen wird ein „Idealmaß Barrierefreiheit" von 2,70 m empfohlen. Im Ausnahmefall kann bei geringer Verkehrsstärke und offener Bebauung das Regelmindestmaß auf 2,30 m reduziert werden.

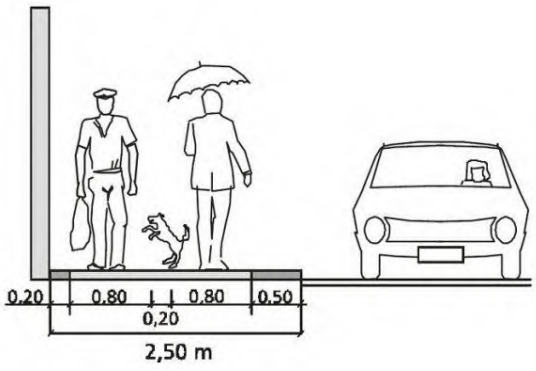



**Abbildung 12: Regelmindestmaß für Gehwege**[19]

Bei hohem Fußverkehrsaufkommen empfiehlt die EFA eine Breite von mindestens 3,00 m, um eine komfortable und sichere Nutzung zu ermöglichen.

**Barrierefreiheit und Oberflächenbeschaffenheit**

Barrierefreiheit ist für alle Gehwege eine Grundanforderung. Insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Sehbehinderungen oder Eltern mit Kinderwagen sind auf eine durchgängig stufenfreie Gestaltung angewiesen. Um dies zu gewährleisten, sollen Bordsteine an Übergängen abgesenkt

[19] Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), *www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/58074*, abgerufen am 08.11.24

werden. Zur Gewährleistung der Barrierefreiheit bildet die Ausführung als getrennte Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe den aktuellen Stand der Technik. Zudem sollen Bodenindikatoren zur Orientierung für blinde und seheingeschränkte Menschen integriert werden. Eine rutschfeste und gut begehbare Oberfläche ist ebenso wichtig, um eine Nutzung bei jeder Witterung zu ermöglichen[20].

**Gestaltung und Ausstattung**

Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität ist es sinnvoll, Straßenbegleitgrün, Sitzgelegenheiten und Beleuchtung entlang der Gehwege vorzusehen. Sitzgelegenheiten steigern nicht nur die Aufenthaltsqualität, sondern sind auch Teil einer barrierearmen Gestaltung beispielsweise für mobilitätseingeschränkte Menschen. Grünflächen und Bäume bieten dabei nicht nur Schutz vor Witterungseinflüssen, sie tragen auch zu einer ansprechenden Gestaltung des Verkehrsraums und damit zur Förderung des Fußverkehrs bei.

### 6.1.2 Querungen

Das Queren der Fahrbahn stellt aufgrund der notwendigen Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmenden häufig ein Sicherheitsrisiko dar und genießt daher bei der Maßnahmenempfehlung einen besonderen Stellenwert.

[20] Qualitätsstandards und Musterlösungen. Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum: Musterzeichnungen für Überquerungsstellen, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Wiesbaden, Juli 2022.

**Querungsstellen**

Es wird zwischen gesicherten und ungesicherten Querungsstellen unterschieden. Gesicherte Querungsstellen verfügen entweder über

- eine Fußgängerschutzanlage („Fußgängerampel“) oder bieten durch
- einen Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“) Vorrang für den Fußverkehr.

Gesicherte Querungsstellen kommen beispielsweise bei hohem Verkehrsaufkommen oder beim häufigen Auftreten besonders schutzbedürftiger Personen in Betracht. Auch ohne Signalisierung oder Fußgängerüberweg machen ungesicherte Querungsstellen den Fußverkehr sicherer, attraktiver und bauen Barrieren ab, indem sie Querungsvorgänge erleichtern und bündeln.

Grundsätzlich ist auf eine bedarfsgerechte bauliche Gestaltung zu achten. So sollen Querungsstellen stets mit Bordsteinabsenkungen und barrierefrei ausgeführt werden (siehe unten: Barrierefreie Gestaltung). Ergänzend können

- Mittelinseln,
- vorgezogene Seitenräume und
- Fahrbahnanhebungen

angelegt werden. Solche Anlagen können auch kombiniert ausgeführt werden. Ist eine bauliche Ausführung nicht möglich, kann auch auf Maßnahmen mit geringerem Aufwand wie Markierungen, Sperrpfosten, Pflanzkübel etc. zurückgegriffen werden.

Zur Ausführung als gesicherte Querungsstelle ist zudem die Kombination mit einem Fußgängerüberweg oder einer Fußgängerschutzanlage möglich.

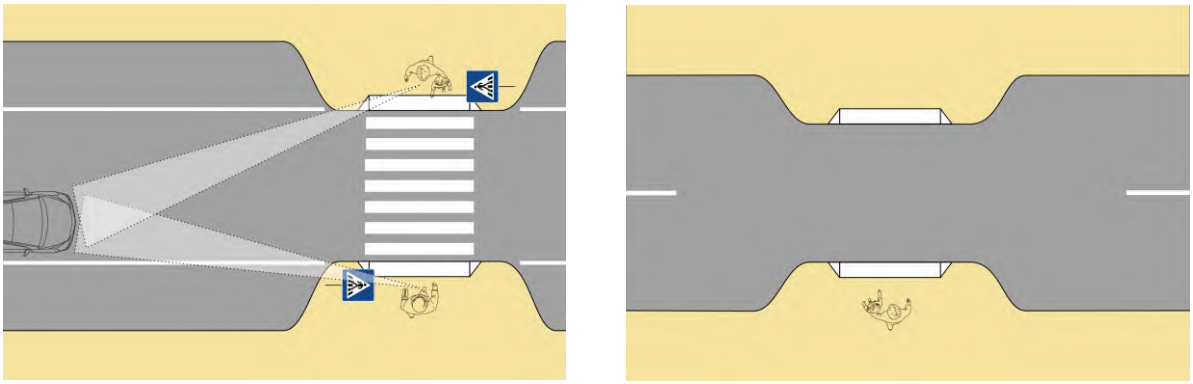


**Abbildung 13: Gesicherte Querungsstelle mit Fußgängerüberweg (links, eigene Darstellung) und ungesicherte Querungsstelle kombiniert mit vorgezogenen Seitenräumen zur Verkürzung der Querungsstrecke und Verkehrsberuhigung (rechts, eigene Darstellung)**

Eine strikte Vorgabe, wann welche Querungsstelle für den Fußverkehr zu wählen ist, existiert nicht. Die in Abbildung 14 dargestellten Einsatzbereiche in Abhängigkeit von (1) Kfz-Verkehrsstärke, (2) Fußverkehrsaufkommen und (3) zulässiger Höchstgeschwindigkeit dienen als Orientierung und werden in der Maßnahmenentwicklung entsprechend berücksichtigt.

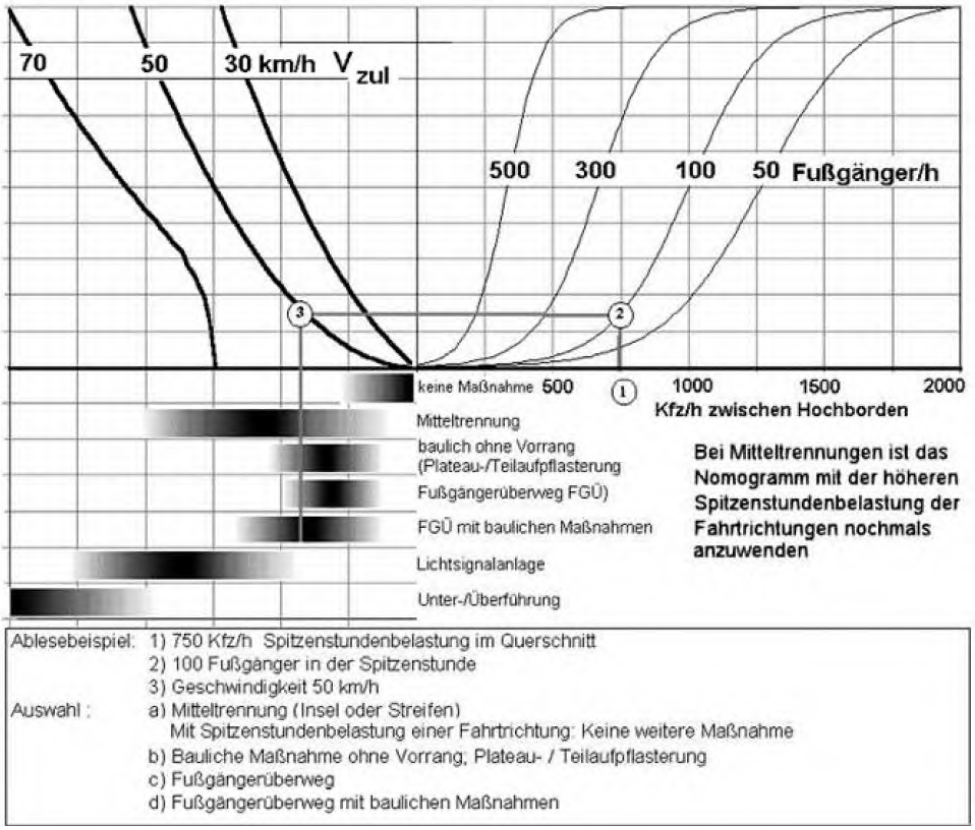



**Abbildung 14: Einsatzbereiche von Querungsanlagen an zweistreifigen Straßen (Quelle: RASt, 2006)**

Die Wahl der Querungsstelle hängt zusätzlich von folgenden Faktoren ab:

- Schutzbedürftige Gruppen: z.B. Kinder oder mobilitätseingeschränkte Menschen
- Umfeldbedingungen und -nutzungen: punktueller vs. linearer Querungsbedarf

Unabhängig von den Kfz-Verkehrsstärken und dem zu erwartenden Fußverkehrsaufkommen sind Querungsstellen auch zweckmäßig, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Personengruppen zu rechnen ist. Dies gilt gemäß EFA, RASt und R-FGÜ zudem auch für die Einrichtung von Fußgängerwegen und ist damit beispielsweise im Zuge der Schulwegsicherung oder in sensiblen Bereichen wie dem Umfeld von Alten- und Pflegeeinrichtungen zu prüfen. Um bedarfsgerechte Angebote für den Fußverkehr zu schaffen, sollten hier im Einklang mit den fachlichen Regelwerken bestehende straßenverkehrsrechtliche Spielräume genutzt werden.

**Barrierefreie Gestaltung**

Die zuvor angeführte Unterscheidung zwischen gesicherten und ungesicherten Querungsstellen ist zudem maßgeblich für die barrierefreie Ausgestaltung der Bodenindikatoren.

Querungsstellen sollen grundsätzlich mit Bordsteinabsenkungen und barrierefrei ausgeführt werden. Dabei sind zwei Ausführungsarten zu unterscheiden:

- Getrennte Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe von 0 cm und 6 cm (Abbildung 15)
- Querungsstellen mit einheitlicher Bordhöhe von 3 cm

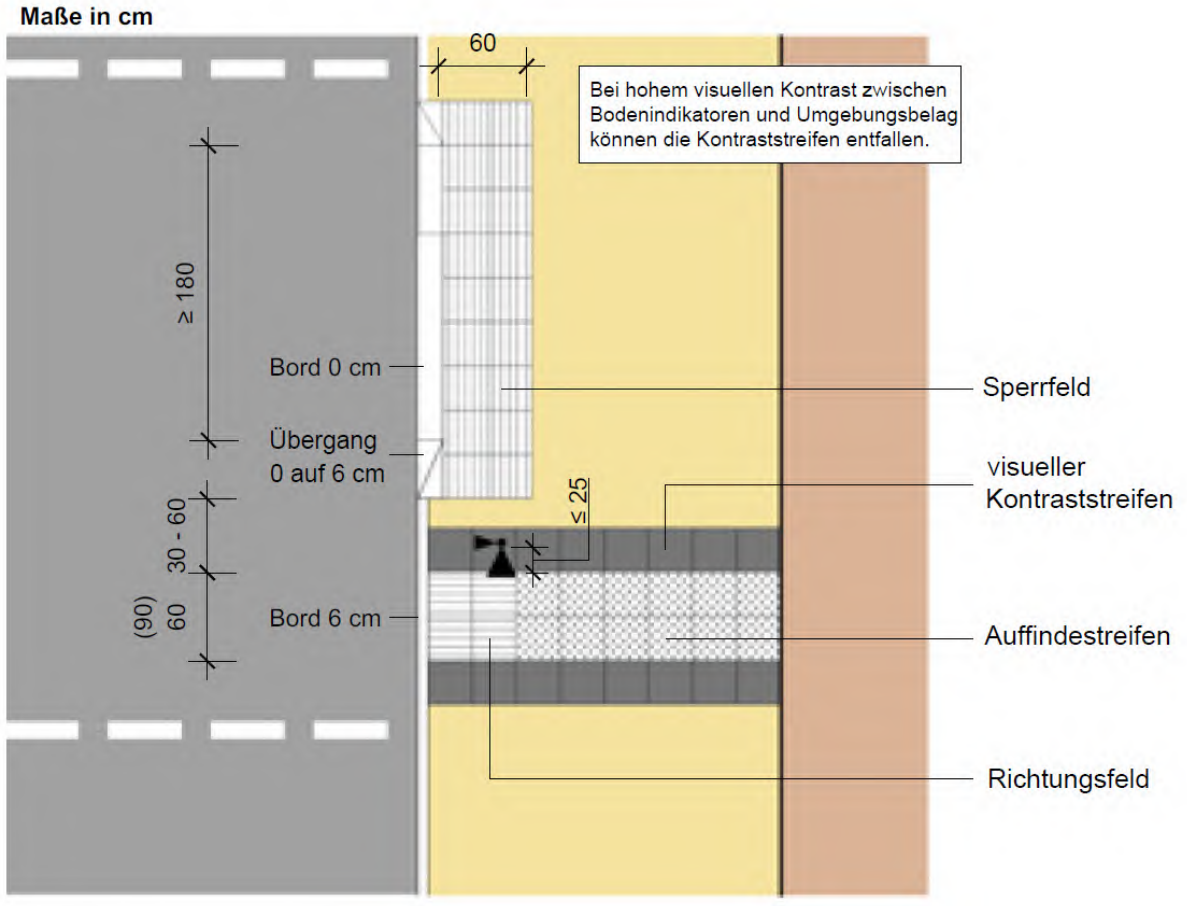



**Abbildung 15: Querungsstelle mit Furt und differenzierter Bordhöhe (Quelle: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen[21])**

Getrennte Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe bilden den Standard. Diese bieten einerseits eine bequeme Nullabsenkung für Personen mit Rollstuhl oder Rollator. Gleichzeitig ist der Querungsbereich für blinde und seheingeschränkte Menschen mit 6 cm Bordhöhe deutlich besser wahrnehmbar. Querungsstellen mit einheitlicher Bordhöhe von 3 cm sollten nur im Ausnahmefall, beispielsweise bei beengten Platzverhältnissen zum Einsatz kommen. Für beide zuvor genannten Nutzungsgruppen ist diese Höhe grenzwertig und bildet lediglich einen Kompromiss.

**Flächenhafte Querung in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen**

Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche sind Zonen, in denen der motorisierte Verkehr auf ein Minimum reduziert und die Geschwindigkeit auf 20 km/h beschränkt ist, um Gehenden und Radfahrenden mehr Sicherheit und Freiraum zu bieten. Sie eignen sich für Straßenzüge, in denen linearer Querungsbedarf über einen längeren Streckenverlauf besteht. Dafür eignen sich Maßnahmen der verkehrsberuhigenden Umgestaltung, wie beispielsweise (Auf-)Pflasterungen, die flächenhafte Angleichung des Fahrbahn- und Bordsteinniveaus, Fahrbahneinengungen oder Fahrbahnverschwenkungen (Abbildung 16). Falls nötig soll die Kfz-Verkehrsstärke reduziert werden, sodass freie Überquerungen ohne lange Wartezeiten möglich sind. Hierfür eignen sich Maßnahmen, die Durchgangsverkehr reduzieren oder verhindern, beispielsweise die Einrichtung von modalen Filtern sowie von (gegenläufigen) Einbahnstraßen.




**Abbildung 16: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Mainz (Eigene Aufnahmen)**

### 6.1.3 Verkehrsberuhigte Bereiche & Fußgängerzonen

Verkehrsberuhigte Bereiche und Fußgängerzonen bieten bei geeigneter Ausführung die höchste Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr, da sie größtenteils oder vollständig vom motorisierten Verkehr freigehalten werden. In diesen Bereichen findet der Fußverkehr flächenhaft statt und es gibt keine Trennung der Verkehrsflächen in Fahrbahn und Gehwege.

[21] Qualitätsstandards und Musterlösungen. Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum: Musterzeichnungen für Überquerungsstellen, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Wiesbaden, Juli 2022.

**Verkehrsberuhigte Bereiche („Spielstraßen“)**

In verkehrsberuhigten Bereichen gilt Schrittgeschwindigkeit als zulässige Höchstgeschwindigkeit (in der Regel 7 km/h). Diese Zonen sind besonders für Wohngebiete, Einkaufsstraßen und Schulumfelder geeignet, da die Aufmerksamkeit für den Fußverkehr erhöht wird. Verkehrsberuhigte Bereiche müssen so gestaltet werden, dass die Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmenden eindeutig erkennbar ist und die zulässige Höchstgeschwindigkeit akzeptiert wird. Hierzu kann beispielsweise eine mehrfach verschwenkte Verkehrsführung beitragen.

**Fußgängerzonen**

Fußgängerzonen eignen sich insbesondere für innerstädtische Bereiche, in denen viel Fußverkehr zu erwarten ist und eine hohe Aufenthaltsqualität geschaffen werden soll. Kfz-Verkehr ist hier nicht zugelassen, ggf. kann Lieferverkehr zugelassen sein. Die Möblierung (Bänke, Pflanzkästen etc.) und eine attraktive Gestaltung erhöhen die Akzeptanz und Nutzung.

### 6.1.4 Gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr

Eine gemeinsame Führung des Rad- und Fußverkehrs kann entweder als Gehweg mit dem Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ (ohne Benutzungspflicht) oder als gemeinsamer Geh- und Radweg (mit Benutzungspflicht) realisiert werden. Bei der Freigabe des Gehweges für den Radverkehr darf der Radverkehr nur Schrittgeschwindigkeit fahren. Alternativ kann der Radverkehr die Fahrbahn nutzen. Für eine gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs gilt eine Mindestbreite von 2,50 m bei geringem Fuß- und Radverkehrsaufkommen. Mit steigendem Verkehrsaufkommen erhöht sich die notwendige Mindestbreite von gemeinsamen Geh- und Radwegen (Abbildung 17).

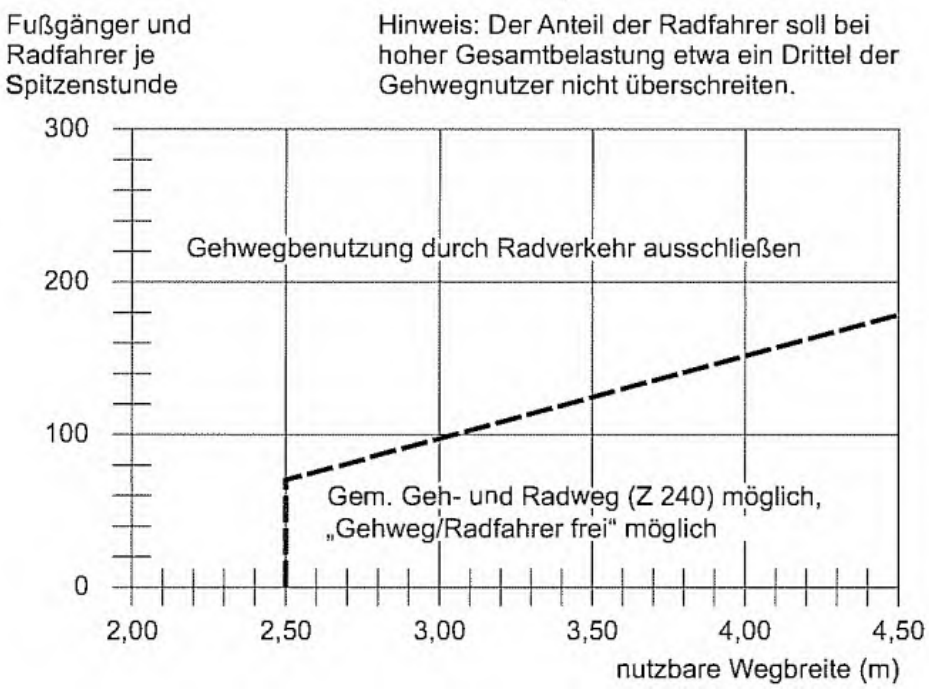



**Abbildung 17: Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von straßenbegleitendem Fuß- und Radverkehr (Quelle: ERA 2010)**

Innerorts gilt die gemeinsame Führung auch unter Einhaltung der Einsatzgrenzen aufgrund unterschiedlicher Geschwindigkeiten und der grundsätzlichen Vulnerabilität von Gehenden für den Fußverkehr als unattraktiv. Sie soll nur dort angewendet werden, wo die Einrichtung von getrennten Verkehrsanlagen im Querschnitt nicht möglich ist, um auch subjektiv unsichere Radfahrende attraktiv führen zu können. Bei Neuplanungen oder grundhaften Ausbauprojekten sollen gemeinsame Führungen von Fuß- und Radverkehr vermieden werden und stattdessen eine getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr eingerichtet werden.

Außerorts stellt die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr den Regelfall dar. Aufgrund des in der Regel geringen Fußverkehrsaufkommens außerorts beträgt das Regelmaß 2,50 m. Nur bei besonders hohem Fußverkehrsaufkommen sollte hier eine getrennte Führung eingerichtet werden.

## 6.2 Angestrebte Führungsform / Grundlagen Maßnahmenplanung

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

### 6.2.1 Innerorts

Grundsätzlich kann der Radverkehr entweder getrennt vom Kfz-Verkehr oder im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Eine strikte Vorgabe, wann welche Führungsform für den Radverkehr zu

wählen ist, existiert nicht. Die in Abbildung 18 dargestellten Einsatzbereiche in Abhängigkeit von Kfz-Verkehrsstärke und zulässiger Höchstgeschwindigkeit dienen als Orientierung und werden in der Maßnahmenentwicklung entsprechend berücksichtigt.

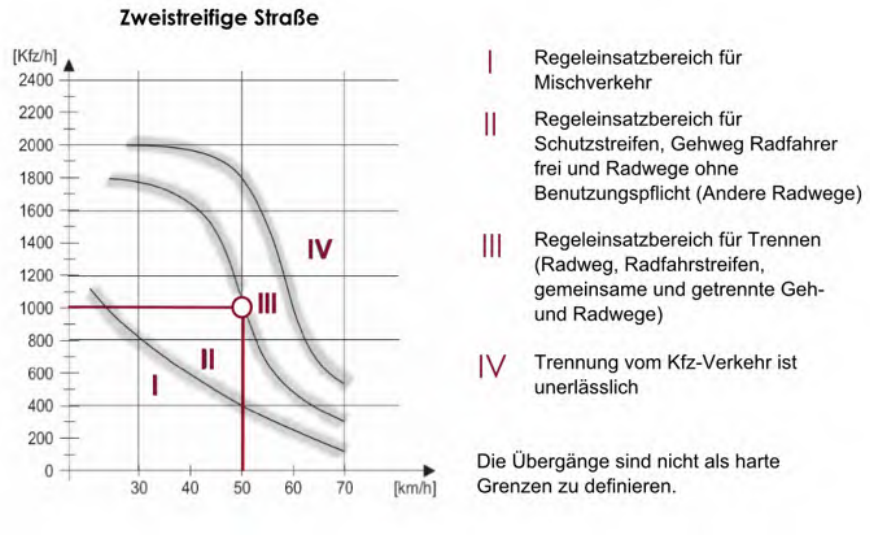



**Abbildung 18: Einsatzbereiche der Führungsformen (Quelle: ERA 2010)**

Die Wahl der Führungsform hängt zusätzlich von folgenden Faktoren ab:

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

Abweichend zu den Empfehlungen der ERA 2010 sehen die Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen[22] eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr bereits bei deutlich geringerer Kfz-Belastung und in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Netzkategorie vor. In der Netzkategorie „Schulnetz“ soll außerhalb von Tempo-30-Zonen in der Regel eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr erfolgen. In der Netzkategorie „Radnetz“ soll eine Trennung erfolgen, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 50 km/h beträgt. Die Netzkategorie „Radnetz“ entspricht dabei dem gesamten Zielnetz Radverkehr 2035, sofern es sich nicht um eine Schulverbindung handelt.

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

Im Rahmen der Maßnahmenplanung des Rad- und Fußkonzeptes der Stadt Bad Soden am Taunus wurde zwischen den ERA 2010 und den Qualitätsstandards des Landes Hessens abgewogen. Ziel ist es, ein realistisch umsetzbares Maßnahmenprogramm aufzustellen.

### 6.2.2 Außerorts

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)[23] sowie der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL)[24] werden die Einsatzbereiche baulich getrennter Radverkehrsführung in Abhängigkeit der Straßenentwurfsklassen (EKL 1-4 - Ausbaustandard) näher definiert.

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

Bei Entwurfsklasse 3 ist die Notwendigkeit einer bauliche getrennten Radverkehrsführung von weiteren Faktoren abhängig (siehe Tabelle 4).

**Tabelle 4: Einsatzbereiche baulicher Radwege bei Straßen der EKL 3 (Quelle: ERA 2010)**

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

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

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

Weitere Rahmenbedingungen, die die Einsatzbereiche von baulich getrennten Radverkehrsführungen beeinflussen und diese auch bei Straßen der Entwurfsklasse 4 erforderlich machen können, sind gemäß den Hinweisen für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS)[25]:

- Verkehrsstärke Schwerverkehr,

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

- Verkehrsstärke Radverkehr,
- Verbindungsfunktion der Strecke,
- Kurvigkeit der Straße (schlechte Sichtbeziehungen),
- Topografie der Strecke,
- Unfallhäufigkeit von Radfahrenden und Gehenden,

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

Im Rahmen der Maßnahmenplanung des Rad- und Fußkonzeptes der Stadt Bad Soden am Taunus wurde zwischen den ERA 2010 und den Qualitätsstandards des Landes Hessens abgewogen. Ziel ist es, ein realistisch umsetzbares Maßnahmenprogramm aufzustellen.

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

Im Rahmen der Maßnahmenplanung wurde zwischen der ERA 2010 und den zu erwartenden Neuerungen sowie den Musterlösungen abgewogen.

## 6.3 Maßnahmenprogramm

Das definierte Rad- und Fußverkehrsnetz wurde auf das Vorhandensein angemessener Verbindungen sowie hinsichtlich Verkehrssicherheit, direkter Führung, Fahrkomfort, Attraktivität, Aufenthaltsqualität sowie Barrierefreiheit untersucht. Dort, wo Defizite festgestellt wurden, wurden Maßnahmen zur Verbesserung entwickelt, abgestimmt und anschließend priorisiert. Bei den Maßnahmenempfehlungen handelt es sich um Punkt- und Streckenmaßnahmen. Punktmaßnahmen sind mit einem „P“ und Streckenmaßnahmen mit einem „S“ gekennzeichnet und jeweils von P001 bis P099 bzw. S001 bis S045 durchnummeriert. Im Planungsprozess sind zum Teil Maßnahmen entfallen, sodass Lücken bei der Nummerierung bestehen können.

Für den Großteil der Streckenmaßnahmen sowie für bauliche Punktmaßnahmen wurden Maßnahmendatenblätter erstellt (siehe Anlage 10). Da bauliche Maßnahmen bzw. Maßnahmen über längere Strecken in der Regel mit hohen Kosten und einer längeren Umsetzungsdauer verbunden sind, sollen die Maßnahmendatenblätter einen ersten Eindruck über den Umfang der Maßnahme geben. Neben der Maßnahmenbeschreibung befinden sich auf den Maßnahmendatenblättern Kennzahlen wie bspw. betroffene Schutzgebiete, die Baulastträgerschaft sowie die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge auf der Straße, sofern Zahlen vorliegen. Mittels eines Lageplans und Foto ist die Maßnahme verortet. Außerdem sind Angaben über Priorität (siehe Kapitel 6.4), Kostenkategorie und Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis (siehe Kapitel 6.5) der Maßnahme dargestellt. Zusätzlich sind weitere Hinweise vermerkt,

wie bspw. Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange oder sonstigen Beteiligten, die sich auf die konkrete Maßnahme beziehen.

Alle im Rahmen des Rad- und Fußkonzeptes entwickelten Maßnahmen sind in einer zoombaren Online-Karte unter folgender Adresse abrufbar:

*https://rv-k.de/BadSoden/RadUndFussverkehrskonzept/Ergebnis/WebGIS.html*

Für den Großteil der Maßnahmentypen existieren Musterlösungen. Diese sind in Anlage 13 Bestandteil des Abschlussberichtes.

Das Maßnahmenprogramm besteht aus einem **Sofortprogramm** sowie einem **Planungsprogramm**. Diese Bündelung trägt dem jeweils erwartbaren Aufwand zur Umsetzung Rechnung. Für eine zielgerichtete Umsetzung durch die zuständigen Akteure gliedern sich alle Empfehlungen zudem in verkehrsrechtliche bzw. bauliche Maßnahmen.

### 6.3.1 Sofortprogramm (31)

Das Sofortprogramm beinhaltet insgesamt 31 Maßnahmenempfehlungen. Dabei teilen sich die Maßnahmen in 25 verkehrsrechtliche Maßnahmen, die i. d. R. durch die Straßenverkehrsbehörde zu prüfen und umzusetzen sind und 6 bauliche Maßnahmen, die i. d. R. durch die Straßenbaubehörde zu prüfen und umzusetzen sind. Folgende Sofortmaßnahmen werden empfohlen:

**Tabelle 5: Maßnahmenempfehlungen des Sofortprogramms**

| Umsetzungstyp | Maßnahmentyp | Anzahl | Punktmaßnahme / Streckenmaßnahme |
|---|---|---|---|
| Verkehrsrechtlich | Ausfahrt / Einmündung sichern | 3 | Punktmaßnahmen |
| | Einbauten (Poller, Umlaufsperre, etc.) optimieren | 7 | |
| | Sackgasse (Vz 357) als durchlässig kennzeichnen | 6 | |
| | Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) für Radverkehr | 6 | |
| | Sonstiges | 1 | |
| | Freigabe Einbahnstraße | 2 | Streckenmaßnahmen |
| Baulich | Bordstein absenken | 5 | Punktmaßnahmen |
| | Entwässerungsrinne entschärfen | 1 | |

Die Maßnahmen des Sofortprogramms sind in Anlage 7 auf einer Karte dargestellt.

### 6.3.2 Planungsprogramm (83)

Das Planungsprogramm beinhaltet insgesamt 83 Maßnahmenempfehlungen. Dabei teilen sich die Maßnahmen in 23 verkehrsrechtliche Maßnahmen, die i. d. R. durch die Straßenverkehrsbehörde zu prüfen und umzusetzen sind und 60 bauliche Maßnahmen, die i. d. R. durch die Straßenbaubehörde zu prüfen und umzusetzen sind. Folgende Maßnahmen werden empfohlen:

**Tabelle 6: Maßnahmenempfehlungen des Planungsprogramms**

| Umsetzungstyp | Maßnahmentyp | Anzahl | Punktmaßnahme / Streckenmaßnahme |
|---|---|---|---|
| Verkehrsrecht-lich | Aufgeweiteten Radaufstellstreifen markieren | 5 | Punktmaßnahmen |
| | Gehwegparken regulieren | 1 | Streckenmaßnahmen |
| | Fahrradstraße anordnen | 4 | |
| | Radverkehrsanlage markieren | 6 | |
| | Piktogrammkette markieren | 7 | |
| Baulich | Knotenpunkt optimieren | 22 | Punktmaßnahmen |
| | Querungsstelle sichern | 9 | |
| | Übergang Fahrbahn – Radweg verbessern | 3 | |
| | Sonstiges | 1 | |
| | Bestehenden Weg verbreitern | 3 | Streckenmaßnahmen |
| | Brücke / Unterführung | 1 | |
| | Öffentlichen Raum aufwerten | 1 | |
| | Wegeneubau | 8 | |
| | Schadhafte Oberfläche sanieren | 5 | |
| | Unbefestigten Weg ausbauen | 2 | |
| | Verkehrsberuhigende Umgestaltung | 1 | |
| | Sonstiges | 4 | |

Die Maßnahmen des Planungsprogramms sind in Anlage 8 und Anlage 9 auf einer Karte dargestellt.

## 6.4 Priorisierung der Maßnahmen

Für alle Maßnahmen im Planungsprogramm wird eine Priorisierung ermittelt. Die Priorisierung stellt eine fachliche Beurteilung dar und gibt an, wie wichtig die Umsetzung einer Maßnahme aus Sicht des Rad- und Fußverkehrs ist. Sie basiert zum einen auf der erwarteten Wirkung der Maßnahme und zum anderen auf der Bedeutung der betroffenen Verbindung für das System Rad- und Fußverkehr in der Stadt Bad Soden am Taunus und in den angrenzenden Nachbarkommunen.

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

- **Netzbedeutung:** Der Netzbedeutung des betrachteten Netzelementes kommt die höchste Gewichtung bei der Berechnung der Priorität zu. Sie ergibt sich aus der Netzkategorie, der Bedeutung als Schulverbindung, der Bedeutung als Bike-and-Ride-Verbindung, der Bedeutung als Freizeitverbindung sowie ob es sich um einen sensiblen Bereich des Fußverkehrs handelt.
- **Verkehrssicherheit:** Es wird beurteilt, inwieweit die Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beiträgt. Diesem Kriterium wird die zweithöchste Gewichtung beigemessen.
- **Fahrkomfort/Barrierefreiheit:** Es wird beurteilt, inwieweit die Maßnahme zur Verbesserung des Fahrkomforts bzw. der Barrierefreiheit beiträgt.
- **Direkte Führung:** Es wird beurteilt, inwieweit die Maßnahme zur Verbesserung der Direktheit der Radverkehrsverbindung beiträgt. Betrachtet werden sowohl die Reduktion von Umwegen als auch Reisezeitersparnisse.
- **Öffentliches Interesse:** Die Anzahl der Positiv- und Negativbewertungen aus der 2. Onlinebeteiligung wirkt sich entsprechend positiv oder negativ auf die Priorität der Maßnahme aus.

Die vorgenommene Priorisierung spiegelt die Wertigkeit der einzelnen Maßnahmen für den Radverkehr wider und kann zwischen 1 und maximal 100 Punkten erreichen, wobei ein Wert von „1“ bedeutet, dass die Maßnahme keinerlei Nutzen für den Radverkehr hat. Die Bewertungen aus der 2. Online-Beteiligung wurden in dieses Punktesystem integriert.

Die Maßnahmen werden in vier Prioritätsklassen von A (sehr hohe Priorität) bis D (geringere Priorität) eingeteilt. Eine tabellarische Auflistung aller Maßnahmen im Planungsprogramm sortiert nach Priorität befindet sich in Anlage 12. Zusätzlich ist eine Übersichtskarte der Maßnahmen mit den jeweiligen Prioritäten in Anlage 11 dargestellt.

Aus der Verteilung der Maßnahmen in die Prioritätsklassen A, B, C und D ergibt sich keine Umsetzungsreihenfolge. Für die Reihenfolge der Umsetzung sind zahlreiche Faktoren wie die Finanzierung, Grunderwerb sowie die Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange wie Naturschutz, Wasserschutz, etc. entscheidend.

## 6.5 Ermittlung Kostenkategorien und Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis

In Abstimmung mit dem Auftraggeber erfolgte eine überschlägige Kategorisierung der Maßnahmen anhand von drei Kostenkategorien analog zum bestehenden Mobilitätskonzept[26] der Stadt.

**Tabelle 7: Kostenkategorien**

| | |
|---|---|
| Geringe Kosten der Maßnahmenumsetzung | € |
| Mittlere Kosten der Maßnahmenumsetzung | €€ |
| Hohe Kosten der Maßnahmenumsetzung | €€€ |

Die Einteilung der Maßnahmen in eine Kostenkategorie basiert auf Erfahrungswerten des Planungsbüros. Die Kategorisierung dient als erster Anhaltspunkt für den weiteren Entscheidungsprozess. Im weiteren Planungsverfahren ist eine Kostenermittlung durchzuführen.

Das **Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis** setzt die Priorität in Relation zu den abgeschätzten Kostenkategorien und gibt damit eine Einschätzung über die zu erwartende Wirkung für die finanzielle Investition. Das Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis wird in den vier Stufen „sehr gut“, „gut“, „befriedigend“ und „ausreichend“ angegeben.

## 6.6 Musterlösungen

Für die meisten Maßnahmentypen sind Musterlösungen vorhanden. Diese wurden in der Regel durch das Land Hessen erarbeitet. Liegen für bestimmte Maßnahmentypen keine Musterlösungen seitens des Landes Hessen vor, wurde auf andere Musterlösungen zurückgegriffen oder eigene Musterlösungen erstellt. Die Erstellung eigener Musterlösungen der Planungsgesellschaft RV-K erfolgt nach bestem fachlichem Wissen. Es finden hierbei jedoch keine inhaltlichen Abstimmungen mit Trägern öffentlicher Belange oder eine verkehrsrechtliche Prüfung statt. Alle Musterlösungen sind als Anlage 13 Bestandteil des Rad- und Fußkonzeptes.

## 6.7 Zusammenhängende Maßnahmen und Strategien

In Bad Soden am Taunus sind die Ortsdurchfahrten für den Radverkehr im aktuellen Zustand unattraktiv und nicht den Regelwerken entsprechend. Der Radverkehr wird im Mischverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Radverkehrsanlagen sind auf Grund des vorhandenen Straßenraums mit den erforderlichen Breiten nur in Teilen umsetzbar.

[26] Mobilitätskonzept Bad Soden am Taunus, PTV Transport Consult GmbH, 2021

Ortsdurchfahrten des Radverkehrs können alternativ parallele Angebote dazu in *getrennten Netzen* z.B. über Kfz-arme Nebenstraßen geschaffen werden, sofern dort Verbindungen mit geringen (Fall 1) oder noch verträglichen (Fall 2) Umwegen möglich sind (siehe Abbildung 19).

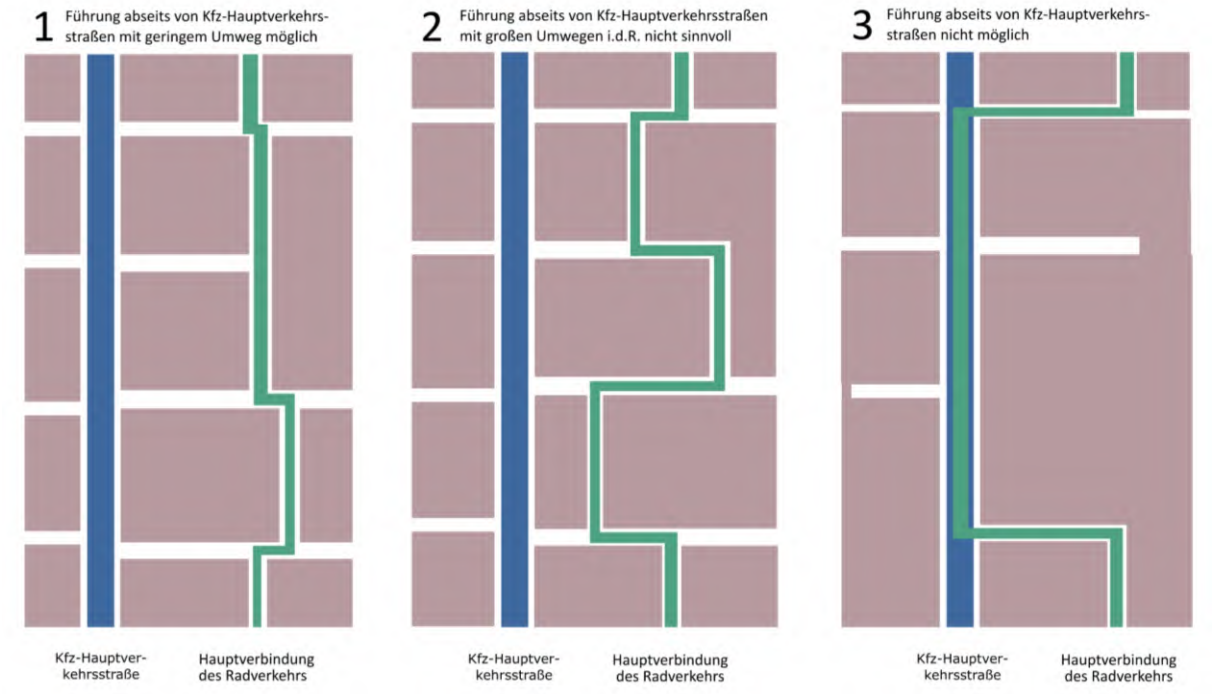



**Abbildung 19: Radverkehrsführungen in Ortsdurchfahrten (Quelle: Eigene Darstellung)**

### 6.7.1 Innerstädtische Vernetzung auf und abseits der Kfz-Hauptverkehrsstraßen

Sowohl in West-Ost-Richtung, als auch in Nord-Süd-Richtung existieren in getrennten Netzen nur bedingt geeignete, durchgehende Verbindungen für den Radverkehr. Entlang einiger Nebenachsen können für bestimmte Zielgruppen bzw. Verbindungen ergänzende Angebote geschaffen werden. Aufgrund großer Unterschiede bei Steigungen sowie einer hohen Dichte wichtiger Quellen und Ziele an den Hauptverkehrsstraßen bedarf es dennoch an allen Ortsdurchfahrten in Bad Soden eines Angebots für den Radverkehr (siehe Anlage 15).

Häufig muss der Radverkehr folglich auch zukünftig im Mischverkehr auf der Hauptstraße geführt werden. Um die Attraktivität des Radverkehrs dennoch zu erhöhen, wird neben einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auch eine Markierung einer Piktogrammkette (siehe 6.7.2 und 6.7.3) und ggfs. ein einseitiger Schutzstreifen bergauf empfohlen (siehe 6.7.4 ).

Die Königsteiner Straße stellt als übergeordnete Radhauptverbindung die wichtigste Nord-Süd Verbindung dar. In Richtung Altenhain und Neuenhain bieten sich alternative Führungen jeweils westlich und östlich der Königsteiner Straße an. Diese werden im Zielnetz Radverkehr als Radhauptverbindungen festgelegt und befinden sich weitestgehend in einem guten Zustand.

Um die Attraktivität dieser Verbindungen weiter zu erhöhen, werden entlang der Händelstraße und Kelkheimer Straße im Westen sowie am Eichwald, Drei-Linden Straße und Platanenstraße im Osten Fahrradstraßen vorgeschlagen (siehe 6.7.5). Der genaue Verlauf dieser Fahrradstraßen ist in weiteren Planungen zu prüfen.

Dennoch wird empfohlen die Königsteiner Straße für den Radverkehr attraktiver zu gestalten und in Zukunft eine durchgehende Radverbindung herzustellen. Die Verbindungen im Nebennetz sind meist umwegig und mit Steigungen verbunden. Um in Zukunft eine attraktive, direkte und sichere Verbindung in Richtung Königstein herzustellen, ist die Königsteiner Straße als ein zusammenhängender Abschnitt zu betrachten. Die empfohlenen Maßnahmen sollten daher nicht unabhängig voneinander betrachtet werden. Hierzu zählt auch eine weiterführende Verbindung in Richtung Königstein (siehe Startprojekt 8.1.3).

### 6.7.2 Piktogrammketten

Zur Verdeutlichung der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn wird im Konzept der Maßnahmentyp *Piktogrammkette markieren* insgesamt siebenmal empfohlen. Piktogrammketten erhöhen die Aufmerksamkeit für den Radverkehr und zeigen Radfahrenden, dass sie sich weiterhin im Radverkehrsnetz bewegen und dass eine Nutzung der Fahrbahn zulässig ist. Zur Markierung von Piktogrammketten sind alle wichtigen Informationen und weitere Empfehlungen auf dem Handlungssteckbrief RV 05 (Anlage 15) zusammengefasst.

### 6.7.3 Verkehrsberuhigung des Kfz-Verkehrs

Dort, wo der Radverkehr innerorts gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, führt eine Verringerung des Geschwindigkeitsunterschieds zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr dazu, dass Radfahren auf der Fahrbahn objektiv und subjektiv sicherer und attraktiver wird.

Im Handlungssteckbrief RV 06 (Anlage 15) sind die Möglichkeiten zur Anordnung von Tempo-30 beschrieben. Zusätzlich sind bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung möglich. Im Maßnahmenprogramm wird eine Verkehrsberuhigende Umgestaltung insgesamt einmal empfohlen.

### 6.7.4 Schutzstreifen

Im innerstädtischen Bereich weisen zahlreiche Kfz-Hauptverkehrsstraßen häufig nur sehr geringe Straßenraumbreiten auf. Eine baulich getrennte Führung für den Radverkehr kann auch durch die Umgestaltung des Straßenraums nicht erreicht werden. Neben der Führung im Mischverkehr verbleibt als planerische Lösung somit meist nur der Einsatz von Schutzstreifen.

Markierung von beidseitigen Fahrradschutzstreifen nach Regelmaßen erfordert eine Mindestfahrbahnbreite von 7,50 Metern. Im Bereich von baulich angelegten straßenseitigen Parkständen wird zusätzlich ein Sicherheitstrennstreifen von 75 Zentimetern, im Bereich von Senkrechtparkständen von einem Meter erforderlich.

Fahrradschutzstreifen stoßen in der jüngeren Vergangenheit insbesondere bei besonders schutzbedürftigen Radfahrtypen zunehmend auf Kritik. Unter anderem die gefühlte Verkehrssicherheit wird von einer breiten Nutzungsschicht als kritisch bewertet.[27]

**Empfehlung:** Schutzstreifen werden daher nur empfohlen, wenn die erforderlichen Regelbreiten eingehalten werden können. Neben der Führung auf den Kfz-Hauptverkehrsstraßen mittels Schutzstreifen wird für sicherheitsbedürftige Radfahrende zusätzlich eine Verbindung abseits der Kfz-Hauptverkehrsstraßen ermittelt und empfohlen.

Als Alternative zum Einsatz von Schutzstreifen, wird im vorliegenden Rad- und Fußkonzept für die Ortsdurchfahrten eine verkehrsberuhigende Umgestaltung bzw. die Kombination einseitiger Schutzstreifen mit Piktogrammketten in Gegenrichtung empfohlen.

### 6.7.5 Fahrradstraßen

Fahrradstraßen eignen sich auf Hauptverbindungen des Radverkehrs und machen diese sichtbar. Sie bündeln den Radverkehr abseits der Kfz-Hauptverkehrsstraßen und bieten zu diesen eine attraktive Alternative. Im Rahmen des Rad- und Fußkonzepts wurden vier Maßnahmen als potenziell geeignete Achsen identifiziert. Zugleich handelt es sich in Bad Soden noch um eine neue Führungsform. Empfehlungen, um Fahrradstraßen vor Ort zu etablieren, sind in Handlungssteckbrief RV 04 (Anlage 15) gebündelt.

## 6.8 Prinzipskizzen

Für ausgewählte Maßnahmen werden im Rahmen des Rad- und Fußkonzeptes Prinzipskizzen erstellt. Prinzipskizzen haben das Ziel, die angestrebte Maßnahme planerisch grob zu skizzieren und die Umsetzbarkeit zu prüfen. Bei den Prinzipskizzen handelt es sich um keine maßstabsgetreuen Zeichnungen. Es ist von einer Ungenauigkeit von +/- 25 Zentimeter auszugehen. Im Rahmen der Erstellung der Prinzipskizzen findet keine Abstimmung mit weiteren Akteuren statt.

Mit der Prinzipskizze wird eine Grundlage geschaffen, auf deren Basis entschieden werden kann, ob das weitere Planungsverfahren nach HOAI begonnen werden soll. Bei weiterer Unklarheit empfiehlt sich zur zeichnerischen Vertiefung eine Vorstudie.

Es wurden zwei Prinzipskizzen für zwei der Startprojekte erstellt (siehe 8.1.2 & 8.1.5). Die Prinzipskizzen sind in Anlage 14.

[27] Forschungsbericht Nr. 59, Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) / Technische Universität Berlin, Berlin, 2019

## 6.9 Fahrradabstellanlagen

„Gut zugängliche und zielortnahe Fahrradabstellmöglichkeiten – auch im Wohnumfeld – sind entscheidend für eine vermehrte Nutzung des Fahrrads.“[28] Der *Nationale Radverkehrsplan* enthält deshalb explizit den Appell an Kommunen sowie private und öffentliche Bauherren Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl und Qualität bereit zu stellen oder dafür, beispielsweise durch Anpassungen der Stellplatzsatzungen, Sorge zu tragen. Hierbei soll auch den zunehmenden Anforderungen von Lasten- und Spezialrädern Rechnung getragen werden.

Ziel sollte die Schaffung von ausreichend dimensionierten und qualitativ hochwertigen Abstellanlagen an den wesentlichen Freizeiteinrichtungen, Einkaufszentren etc. sein. Weiter sollen möglichst zahlreiche dezentrale, kleinere Abstellanlagen ergänzt werden. Dies kann auch durch die Umwandlung von Pkw-Stellplätzen erfolgen. Ein Parkraummanagement für den Pkw-Verkehr ist zu prüfen.

Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum und auf öffentlichen Plätzen liegen in der Regel in der Zuständigkeit der Kommunen.

Eine detaillierte Untersuchung ausgewählter Anlagen sowie Empfehlungen für den Ausbau sind dem Teilbericht Fahrradparken in Anlage 16 zu entnehmen.

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

# 7 Handlungsempfehlungen

Im Zuge des Rad- und Fußkonzepts wurden zu einzelnen Maßnahmentypen des Maßnahmenkatalogs, zu weiteren relevanten Themen und zur akteursübergreifenden Umsetzung **14 Handlungsempfehlungen** entwickelt. Für jede Empfehlung wurde ein Steckbrief als Handreichung für das weitere Vorgehen erstellt (siehe Anlage 15).

Die Handlungsempfehlungen basieren auf der fachlichen Perspektive des Planungsbüros. Sie richten sich an die Kreisverwaltung und die Kommunen mit ihren verschiedenen Fachbereichen, aber auch an weitere Akteure.

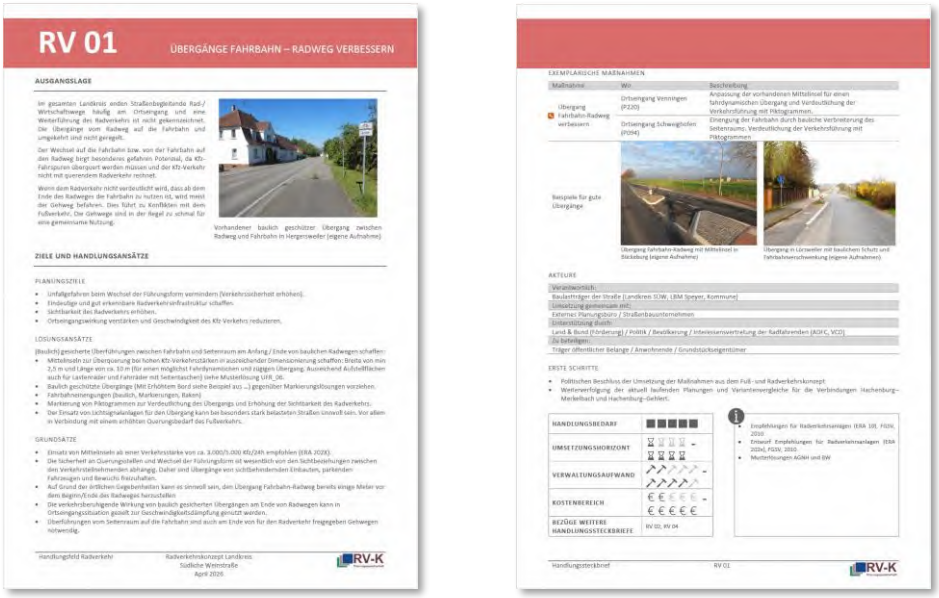



**Abbildung 20: Beispiel für den Aufbau und das Layout eines Handlungssteckbriefes**

## 7.1 Aufbau der Handlungssteckbriefe

Die Steckbriefe fassen in knapper Form die wichtigsten Informationen zu jeder Handlungsempfehlung zusammen:

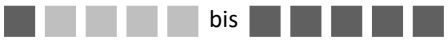
- **Ausgangslage**: Wie ist die Ist-Situation? / Was sind die Rahmenbedingungen?
- **Planungsziele**: Welche konkreten Verbesserungen werden angestrebt?
- **Lösungsansätze:** Wie können die gesetzten Ziele erreicht werden?
- **Grundsätze**: Welche Aspekte und Prinzipien sollten bei der Umsetzung berücksichtigt werden?
- **Exemplarische Maßnahmen** oder **Vorgehen:** Welche Beispiele gibt es, um die Lösungsansätze zu verfolgen? Was sind klassische Arbeitsschritte?

  Welche verorteten Maßnahmenempfehlungen stehen im direkten Bezug zu der Handlungsempfehlung?

- **Akteure:**

| **Verantwortlich**: |
|---|
| Wer trifft die operativen Entscheidungen? |
| **Umsetzung gemeinsam mit:** |
| Wer unterstützt aktiv bei der Umsetzung? An wen können Aufgaben ausgelagert werden? |
| **Unterstützung durch:** |
| Mit wessen Rückhalt ist zu rechnen? Welche Fürsprecher würden dem Vorhaben Vortrieb geben? Wer kann als Multiplikator dienen, damit die Akzeptanz gesteigert wird? |
| **Zu beteiligen:** |
| Wessen Stellungnahme ist einzuholen? Wessen Sichtweise ist für das Projekt besonders relevant? Wessen Expertise kann hilfreich sein? |

- **Erste Schritte:** Womit sollte begonnen werden?
- **Handlungsbedarf:** Gutachterliche Einschätzung der Dringlichkeit




- **Umsetzungshorizont:**

Der Umsetzungshorizont beschreibt die Dauer von Projektbeginn bis zur Umsetzung bzw. Implementierung einer Maßnahme.

 sofort / binnen eines Jahres

 kurzfristig: bis 4 Jahre

 mittelfristig: bis 10 Jahre

 langfristig: mehr als 10 Jahre

 Daueraufgabe

(die Einordnung bezieht sich auf das Spektrum der Lösungsansätze und versteht sich je Umsetzung / Maßnahme)

- **Verwaltungsaufwand**

Der Faktor „Verwaltungsaufwand“ beschreibt den zeitlichen und personellen Aufwand für die Kommune. Dabei wird der gesamte Umsetzungsprozess vom Beginn des Verwaltungsaktes bis zur fertigen Umsetzung betrachtet.

 Verwaltung teilt Informationen über Angebote Dritter / Standardabläufe und Routineaufgaben mit geringem Umfang bzw. Aufwand (z. B. Planung Baustelleneinrichtung ohne besondere Randbedingungen).

 Beteiligung an Projekten bzw. Planungen in der Verantwortung Dritter (z. B. Stellungnahmen von Landkreiskommunen zu Kreiskonzepten) / Standardabläufe und Routineaufgaben mit mittlerem Umfang bzw. Aufwand (z. B. Verkehrsschauen etc.).



Begleitung, rechtliche und fachliche Prüfung von extern vergebenen Planungen und Konzepten in kommunaler Verantwortung / Interne Bearbeitung von Planungen und Projekten mit geringem Umfang bzw. Aufwand. / Entwicklung neuer Abläufe mit geringem bis mittlerem Aufwand.



Interne Bearbeitung von Planungen und Projekten mit mittlerem Umfang bzw. Aufwand. / Aneignung neuer Kompetenzen sowie die Entwicklung neuer Prozesse und Aufgabenfelder mit mittlerem Aufwand.



Hoher Aufwand für Planung, hoher Aufwand für fachliche Abstimmung, hoher Aufwand für Öffentlichkeitsbeteiligung, Komplikationen sind zu erwarten. / Aneignung neuer Kompetenzen sowie die Entwicklung neuer Prozesse und Aufgabenfelder mit hohem Aufwand.

(die Einordnung bezieht sich auf das Spektrum der Lösungsansätze und versteht sich je Umsetzung / Maßnahme)

- **Kostenbereich:**

  Zu den anfallenden Kosten der vorgeschlagenen Maßnahmen kann an dieser Stelle nur eine grobe Abschätzung gegeben werden, da die Kosten jeweils von der Ausgestaltung der Maßnahmen sowie der Umsetzung gegebenenfalls mit anderen Maßnahmen abhängen.

  Es handelt sich bei Infrastruktur-Maßnahmen um Bruttokosten inklusive Planungskosten.

  Bei organisatorischen Maßnahmen wird der finanzielle Aufwand der Kommune für die Umsetzung bzw. deren externe Vergabe abgeschätzt.

   gering

   mittel

   hoch

  (die Einordnung bezieht sich auf das Spektrum der Lösungsansätze und versteht sich je Umsetzung / Maßnahme)

- **Bezüge weitere Handlungssteckbriefe:**

  Handlungssteckbriefe, die im direkten Zusammenhang zueinanderstehen.

**Verwendete Quellen / Hinweise auf vertiefende Informationen und Best Practice-Beispiele**

## 7.2 Übersicht der Handlungssteckbriefe

| Nr. | Bezeichnung | Handlungs-bedarf |
|---|---|---|
| RV 01 | Verbindungen zwischen Stadtteilen und zu Nachbarorten herstellen | ■■■■■ |
| RV 02 | Innerörtliche Radverkehrsverbindungen vernetzen | ■■■■■ |
| RV 03 | Querungsstellen & Übergänge Fahrbahn-Radweg sichern | ■■■□□ |
| RV 04 | Fahrradstraßen als Radverkehrsführungsform etablieren | ■■■■□ |
| RV 05 | Piktogrammketten markieren | ■■■□□ |
| RV/FV 06 | Strategie zur Verkehrsberuhigung und Straßenraumgestaltung entwickeln | ■■■□□ |
| FV 01 | Bestehende Gehwege aufwerten | ■■■■□ |
| FV 02 | Querungsstellen sichern | ■■■■■ |
| FV 03 | Barrierefreiheit sicherstellen | ■■■■□ |
| FV 04 | Gehwegparken regulieren | ■■■□□ |
| UM 01 | Öffentlichkeit informieren und beteiligen | ■■■□□ |
| UM 02 | Schulmobilitätsplanung etablieren | ■■■■□ |
| UM 03 | Regelverstöße ahnden und Prävention fördern | ■■■■□ |
| UM 04 | Maßnahmen evaluieren | ■■■□□ |

# 8 Umsetzungsstrategie und weiteres Vorgehen

Das hier vorliegende Rad- und Fußkonzept stellt die Entscheidungsgrundlage für die Rad- und Fußverkehrsplanung der nächsten Jahre dar. Ziel ist es, die aufgeführten Maßnahmen sukzessiv umzusetzen. Die erarbeitete Priorisierung gibt dabei nicht zwingend die Reihenfolge der Umsetzung vor, sondern zeigt lediglich die Bedeutung der Maßnahme für den Rad- und Fußverkehr auf.

Es handelt sich um ein ganzheitliches und – aufgrund der zahlreichen und umfangreichen Maßnahmenempfehlungen – um ein ambitioniertes Rad- und Fußkonzept.

Für die Umsetzung ist die aktive Mitarbeit aller Straßenbaulastträger also von Bundes- und Landesstraßen (Hessen Mobil), von Kreisstraßen (Main-Taunus-Kreis, Hochtaunuskreis) sowie von Gemeindestraßen und -wegen (Kommunen) erforderlich.

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

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

Um eine möglichst zügige Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zu erreichen, wird empfohlen, eine regelmäßig tagende Steuerungsgruppe Rad- und Fußverkehr zu implementieren.

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

## 8.1 Startprojekte

Um Verbesserungen für wichtige Problemstellen des Rad- und Fußverkehrs in Bad Soden unmittelbar anzustoßen, werden mit Empfehlung der Steuerungsgruppe **fünf Startprojekte** benannt. Dabei handelt es sich um Maßnahmen aus dem Planungsprogramm mit entsprechendem Abstimmungs- und Umsetzungsaufwand, hoher fachlicher Priorität für Rad- und Fußverkehr sowie hoher Bedeutung in den Formaten der Öffentlichkeitsbeteiligung. Bei der Auswahl wurden auch potenzielle Synergien mit anstehenden bzw. laufenden Planungen und weiteren Baulastträgern berücksichtigt.

Für diese Startprojekte werden erste Umsetzungsschritte aufgezeigt, in Form von Empfehlungen

- für geeignete, weitere Planungsschritte,
- die Finanzierung der Umsetzung (sofern möglich) und
- zur Akteurskoordination (analog zu 7.1 Handlungsempfehlungen).

Damit soll ein zeitnaher Einstieg in die erforderliche Abstimmung zwischen zuständigen Akteuren gewährleistet werden. Eine regelmäßige Evaluierung der Umsetzungsstands wird empfohlen (siehe 8.5).

### 8.1.1 Fahrradstraße anordnen: Am Eichwald (S22)

Auf der Verbindung zwischen Bad Soden und Sulzbach kann mit einer Fahrradstraße Am Eichwald und der Staufenstraße eine attraktive und sichere Führung des Radverkehrs in einer Kfz-armen Nebenstraße gestaltet werden.

| **Planungsempfehlung**: |
|---|
| Direkter Einstieg in die Objektplanung für Verkehrsanlagen |
| **Finanzierungsempfehlung:** |
| Förderung der Nahmobilität nach Richtlinie des Landes Hessens (siehe 8.3, bis zu 70%), vierteljährliche Programmaufnahme (frühzeitige Anmeldung, später Überprüfung der Planung gemäß Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen) |

#### AKTEURE

| **Verantwortlich**: |
|---|
| Stadtverwaltung Bad Soden (Stadtentwicklung und Mobilität; Sicherheit, Ordnung und Prävention; Tiefbau und Heilquellen), *(Gemeinde Sulzbach (Taunus))* |
| **Umsetzung gemeinsam mit:** |
| Gem. Sulzbach (Taunus) / Externes Planungsbüro / Markierungs- bzw. Straßenbauunternehmen |
| **Unterstützung durch:** |
| Land & Bund (Förderung) / Mendelssohn-Bartholdy-Schule (Eltern, Schulkinder) / Interessensvertretung der Radfahrenden (ADFC) |
| **Zu beteiligen:** |
| Anwohnende / Träger öffentlicher Belange |

#### ERSTE UMSETZUNGSHINWEISE UND -SCHRITTE

Die Maßnahme überschreitet die Gemarkungsgrenzen der Stadt Bad Soden und der Gemeinde Sulzbach. Eine gemeinsame Umsetzung und einheitliche Gestaltung ist anzustreben, um Fördermöglichkeiten auszuschöpfen und eine für alle Verkehrsteilnehmenden lesbare Infrastruktur zu schaffen. Dabei sind auch die Anschlüsse (Maßnahme P41) und die Zuwegungen zu betrachten (S21). Für die Öffentlichkeitskommunikation wurde eine **Visualisierung** erstellt (siehe Anlage 18).

- Vorabstimmung zur weiteren Kooperation mit der Gemeinde Sulzbach auf Fachebene: Wer übernimmt Förderantrag? Wie lautet der Planungsraum und -auftrag für die weitere Planung? Welche Aufgaben werden an Dritte ausgelagert?
- Einstieg in Vermessung & Planung
- Beteiligung der Anwohnenden & Schule / Träger öffentlicher Belange (Format abhängig vom Umfang des Eingriffs im Rahmen der Planung zu klären)
- Umsetzung der Markierungsarbeiten & ggfs. baulicher Maßnahmen

### 8.1.2 Übergang Fahrbahn-Radweg verbessern: Ortseingang Neuenhain/L3015 (P17)

Am Ortseingang Neuenhain existiert kein geregelter Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn für den querenden Radverkehr. Es handelt sich um eine Schulverbindung. Die Baulast liegt beim Land Hessen. In der letzten Dringlichkeitsbewertung des Landes (2023) ist die Maßnahme jedoch nicht aufgeführt. Eine Umsetzungsperspektive bietet die Planung und Umsetzung der Maßnahme durch die Stadt im Auftrag des Landes.

| **Planungsempfehlung**: |
|---|
| Direkter Einstieg in die Objektplanung für Verkehrsanlagen (Leistungsphasen 1- 4 gemäß HOAI) |
| **Finanzierungsempfehlung:** |
| Verwaltungsvereinbarung mit Hessen Mobil zur Finanzierung der Umsetzung prüfen (Planungskosten trägt die Kommune) |

#### AKTEURE

| **Verantwortlich**: |
|---|
| Stadtverwaltung Bad Soden (Stadtentwicklung und Mobilität), *Hessen Mobil (Planung & Bau)* |
| **Umsetzung gemeinsam mit:** |
| Hessen Mobil / Externes Planungsbüro / Markierungs- bzw. Straßenbauunternehmen |
| **Unterstützung durch:** |
| Land (Finanzierung Umsetzung) / Nahmobilitätskoordination Main-Taunus-Kreis / Eltern & Schulkinder (Schwalbacher Schulen & Grundschule Neuenhain) / Interessensvertretung Radfahrender (ADFC) |
| **Zu beteiligen:** |
| Anwohnende / Träger öffentlicher Belange (insbes. Untere Naturschutzbehörde) |

#### ERSTE UMSETZUNGSHINWEISE UND -SCHRITTE

Als Grundlage zur weiteren Akteursabstimmung wurde eine Prinzipskizze der Situation erstellt. Diese enthält erste planerische Lösungen sowie auf den räumlichen Kontext bezogene Fragestellungen für die weitere Planung (siehe Anlage 14).

- Vorabstimmung mit Hessen Mobil bezüglich einer Verwaltungsvereinbarung: Wie lautet der Planungsraum und -auftrag für die weitere Planung? Welche Varianten sollen in der Voruntersuchung geprüft werden?
- Interne Abstimmung Stadt Bad Soden: Wenn ja, welche Aufgaben werden ausgelagert?
- Einstieg in Vermessung & Planung
- Beteiligung der Anwohnenden, Schulen & Träger öffentlicher Belange (Format abhängig vom Umfang des Eingriffs im Rahmen der Planung zu klären)
- Umsetzung der Maßnahme

### 8.1.3 Wegeneubau: Bad Soden am Taunus – Königstein/L3266 (S06/S07)

Zwischen Bad Soden und Königstein existiert keine geeignete Radverkehrsverbindung. Es handelt sich um eine wichtige Schulverbindung. Die Baulast liegt beim Land Hessen. In der letzten Dringlichkeitsbewertung des Landes (2023) ist die Maßnahme jedoch nicht aufgeführt. Eine Umsetzungsperspektive bietet die Planung und Umsetzung der Maßnahme durch die Stadt im Auftrag des Landes.

| **Planungsempfehlung**: |
|---|
| Direkter Einstieg in die Objektplanung für Verkehrsanlagen (Leistungsphasen 1- 4 gemäß HOAI) |
| **Finanzierungsempfehlung:** |
| Verwaltungsvereinbarung mit Hessen Mobil zur Finanzierung der Umsetzung prüfen (Planungskosten tragen die beteiligten Kommunen) |

#### AKTEURE

| **Verantwortlich**: |
|---|
| Stadtverwaltung Bad Soden (Stadtentwicklung und Mobilität), *Hessen Mobil (Planung & Bau)* |
| **Umsetzung gemeinsam mit:** |
| Hessen Mobil / Stadt Königstein / Main-Taunus-Kreis / Hochtaunuskreis / Externes Planungsbüro / Markierungs- bzw. Straßenbauunternehmen |
| **Unterstützung durch:** |
| Land (Finanzierung Umsetzung) / Nahmobilitätskoordination Main-Taunus-Kreis & Hochtaunuskreis / Eltern & Schulkinder (Königsteiner Schulen) / Interessensvertretung Radfahrender (ADFC) |
| **Zu beteiligen:** |
| Träger öffentlicher Belange (insbes. Hessen Forst, Untere Naturschutzbehörde) |

#### ERSTE UMSETZUNGSHINWEISE UND -SCHRITTE

Die Umsetzung im kommunalen Verbund erfordert die Klärung der Bereitschaft zur Übernahme von Planungsaufgaben und -kosten. In der Planung ist die straßenbegleitende Führung an der L3266 prioritär zu prüfen und Anschlusspunkte in Königstein/im Zuge der B519 zu bewerten.

- Abstimmung mit potenziellen Partnerkommunen über eine Verwaltungsvereinbarung mit Hessen Mobil: Wer beteiligt sich? Welche Kommune übernimmt die Federführung?
- Vorabstimmung mit Hessen Mobil bezüglich einer Verwaltungsvereinbarung: Wie lautet der Planungsraum und -auftrag für die weitere Planung? Welche Varianten (Trasse & Anschluss Königstein) sollen in der Voruntersuchung geprüft werden?
- Interne Abstimmung Stadt Bad Soden/Partner: Welche Aufgaben werden ausgelagert?
- Frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange
- Einstieg in Vermessung & Planung (zunächst bis LP 4 – Genehmigungsfähigkeit sicherstellen)
- Weitere Planung und Umsetzung der Maßnahme

### 8.1.4 Knotenpunkt optimieren: Radverkehrsführung Bahnunterführung Sulzbacher Straße (P46)

Auf der Verbindung parallel zur Bahntrasse sind die Querungsstellen im Zuge der Sulzbacher Straße nicht ausreichend sicher gestaltet (Einmündungen Bahnweg und Salinenstraße). Im Zuge der Unterführung bestehen keine Radverkehrsanlagen und der Straßenraum lässt die Einrichtung dieser nicht zu. Für die komplexe Verkehrssituation können im Rahmen einer Vorstudie planerische Handlungsspielräume ermittelt und weitere geeignete Planungsschritte abgeleitet werden.

| **Planungsempfehlung**: |
|---|
| Einstieg mit Vorstudie (Entwicklung von Minimal- und Maximalvarianten) |
| **Finanzierungsempfehlung:** |
| Förderung der Nahmobilität nach Richtlinie des Landes Hessens bei späterer Umsetzung von Maßnahmen möglich (siehe 8.3, bis zu 70%) |

#### AKTEURE

| **Verantwortlich**: |
|---|
| Stadtverwaltung Bad Soden (Stadtentwicklung und Mobilität); bei Bedarf: Sicherheit, Ordnung und Prävention; Tiefbau und Heilquellen |
| **Umsetzung gemeinsam mit:** |
| Main-Taunus-Kreis (Nahmobilitätskoordination, ggfs. Tiefbau) / Externes Planungsbüro |
| **Unterstützung durch:** |
| - |
| **Zu beteiligen:** |
| - |

#### ERSTE UMSETZUNGSHINWEISE UND -SCHRITTE

Der Untersuchungsbereich umfasst Straßen in Baulast der Stadt sowie die Sulzbacher Straße (K802). Im Zuge der Abstimmung einer Vorstudie sollte der Main-Taunus-Kreis entsprechend hinzugezogen werden.

- Vorstudie – 1. Schritt: Planerische Ermittlung von Handlungsspielräumen mit Entwicklung von mindestens drei Varianten (Minimaler Anpassungen im Bestand / Mischvariante / Maximale Lösung mit baulichem Eingriff)
- Vorstudie – 2. Schritt: Abstimmung der Kriterien zur Bewertung der Varianten, Variantenbewertung und Entwicklung von Empfehlungen für die weitere Planung
- Ggfs. Einstieg in weitere Planungsschritte (Objektplanung Verkehrsanlagen)

### 8.1.5 Überquerungsstelle sichern: Alleestraße/KITA Max-Baginski (P34)

Auf Höhe der Kindertagesstätte Max-Baginski (Einmündung Herzog-Adolf-Straße) und der Bushaltestelle Alleestraße / Kindergarten besteht hoher punktueller Querungsbedarf besonders schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmender. Die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs zur Sicherung der Querung wird empfohlen in Kombination mit einem barrierefreiem Haltestellenausbau.

| **Planungsempfehlung**: |
|---|
| Direkter Einstieg in die Objektplanung für Verkehrsanlagen (bis Leistungsphase 3) |
| **Finanzierungsempfehlung:** |
| Förderantrag Mobilitätsfördergesetz des Landes Hessen (Querungsstellen bei barrierefreiem Ausbau mit förderfähig) |

#### AKTEURE

| **Verantwortlich**: |
|---|
| Stadtverwaltung Bad Soden (Stadtentwicklung und Mobilität; Sicherheit, Ordnung und Prävention; Tiefbau und Heilquellen) |
| **Umsetzung gemeinsam mit:** |
| Externes Planungsbüro / Markierungs- bzw. Straßenbauunternehmen |
| **Unterstützung durch:** |
| Land & Bund (Förderung) / KITA Max-Baginski (Eltern, Kinder) |
| **Zu beteiligen:** |
| Anwohnende / Träger öffentlicher Belange (auch ÖPNV) |

#### ERSTE UMSETZUNGSHINWEISE UND -SCHRITTE

Als Grundlage zur weiteren Akteursabstimmung wurde eine **Prinzipskizze** der Situation erstellt. Diese enthält erste planerische Lösungen sowie auf den räumlichen Kontext bezogene Fragestellungen für die weitere Planung (siehe Anlage 14).

- Interne Abstimmung Stadt Bad Soden: Anordnungsmöglichkeiten für Fußgängerüberwege & Vorgehen zur Umsetzung an der Alleestraße
- Ggfs. mit ÖPNV (Betrieb): Vorabstimmung zu Optionen bei barrierefreiem Ausbau
- Interne Abstimmung Stadt Bad Soden: Wer stellt Förderantrag? Wie lautet der Planungsraum und -auftrag für die weitere Planung? Welche Aufgaben werden an Dritte ausgelagert?
- Einstieg in Vermessung & Planung
- Beteiligung der Anwohnenden & KITA / Träger öffentlicher Belange (Format abhängig vom Umfang des Eingriffs im Rahmen der Planung zu klären)
- Umsetzung der Markierungsarbeiten & baulicher Maßnahmen

## 8.2 Weitere Akteursbeteiligung

### 8.2.1 Berücksichtigung Träger öffentlicher Belange

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

Die Interessen der Träger öffentlicher Belange konnten im Rahmen des Konzeptes nur in Grundzügen geprüft werden. Anregungen, Hinweise und Bedenken, die bezüglich einzelner Maßnahmenempfehlungen von Teilnehmenden der Steuerungsgruppe oder über Stellungnahmen eingegangen sind, befinden sich bereits als Hinweis auf den entsprechenden Maßnahmendatenblättern (siehe Anlage 10). Dieses Vorgehen ersetzt nicht die übliche Abstimmung im Rahmen des Planungs- und Genehmigungsverfahrens.

Sollte es aus nachvollziehbaren Gründen zum Ausschluss oder dem Zurückstellen von Maßnahmen kommen, sollen Alternativen mit einer vergleichbaren Wirkung für den Radverkehr erarbeitet werden.

### 8.2.2 Runder Tisch Rad- und Fußverkehr

Die Steuerungsgruppe (siehe Kapitel 3.7) kann zu einem Runden Tisch Rad- und Fußverkehr weiterentwickelt werden. Der Runde Tisch schafft einen institutionellen Rahmen zur Begleitung der Maßnahmenumsetzung und zum Monitoring kommunaler Ziele. Zudem soll dieser die Vernetzung, Austausch und wechselseitiges Verständnis zwischen Interessierten und zuständigen Akteuren fördern. Um die Akzeptanz für Maßnahmen der nachhaltigen Mobilitätsförderung in der öffentlichen Wahrnehmung zu stärken, empfiehlt sich der Einbezug der Zivilgesellschaft als Experten und Expertinnen ihres Wohn- und Arbeitsortes. Durch den Runden Tisch soll vor Ort eine offene Mobilitätskultur und ein konstruktives Diskursklima etabliert werden (siehe auch Anlage 15).

## 8.3 Finanzierungsmöglichkeiten

Die Umsetzung aller Maßnahmen der Prioritätsklassen A bis D und die damit einhergehende Herstellung des Zielnetzes 2035 erfordern erhebliche Investitionen. Es ist davon auszugehen, dass in den nächsten zehn Jahren auf Grund diverser Faktoren (siehe Kapitel 8) nicht mehr als 30 Prozent der empfohlenen Maßnahmen umgesetzt werden können. Für geplante Maßnahmen sind in weiteren Schritten detailliertere Kostenrahmen zu ermitteln und der jährliche Investitionsbedarf für den Rad- und Fußverkehr zu bestimmen. Für den Erhalt der zukünftigen Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur sind jährlich 1 bis 2 Prozent der Neubaukosten in die Haushaltsplanung einzustellen.

Bei Bundes- und Landesstraßen trägt der jeweilige Straßenbaulastträger die Kosten für begleitende Radwege in der Regel zu 100 Prozent. Bei abseits der klassifizierten Straßen verlaufenden und in der

Baulast der Städte und Gemeinden befindlichen Wegverbindungen ist im Einzelfall eine Beteiligung der jeweiligen Straßenbaulastträger möglich, sofern die Wegverbindung die entsprechende Verbindungsfunktion der klassifizierten Straße im Radverkehrsnetz aufweist (Herstellungsradwege). Herstellungsradwege sind dabei land- oder forstwirtschaftliche oder andere selbstständig geführte Wege, die über die gleiche Verbindungsfunktion verfügen, wie die Landstraßen und die statt eines straßenbegleitenden Neubaus ausgebaut werden[29]. Die Kosten für den Ausbau übernimmt der zuständige Baulastträger der Landstraße, an der der straßenbegleitende Radweg fehlt und zukünftig nicht mehr erforderlich ist. Eigentümer bleiben die Kommunen. Ob es sich tatsächlich um Herstellungsradwege handelt, muss im Einzelfall vom zuständigen Baulastträger der Landstraße entschieden werden. Die Entflechtung des Radverkehrs von der Landesstraße ist dabei zu gewährleisten. Werden Wirtschaftswege als Herstellungsradwege ausgebaut, sind Vereinbarungen zur betrieblichen Unterhaltung, insbesondere zum Winterdienst zu treffen.

Weiterhin gibt es für Gemeinden und Landkreise verschiedene Fördermöglichkeiten durch Land und Bund. Eine ständig aktuelle Auflistung aller Fördermöglichkeiten auf Bundes- und Landesebene finden sich in der Förderfibel des Nationalen Radverkehrsplans unter *https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Foerderfibel_Formular.html*. Hier werden für bestimmte Maßnahmen die in Frage kommenden Förderprogramme, die entsprechende Rechtsgrundlage sowie weitere Informationen dargestellt. Daneben unterhält das Land Hessen eine eigene Plattform für die Suche von Fördermitteln: *https://mobilitaetsplanung-hessen.de/foerderscouting-plattform*.

Ein Programm ist die **Förderung der Nahmobilität** (Förderprogramm des Landes):

- Förderung von investiven Maßnahmen für den Radverkehr
- Förderquote i. d. R. 70 %
- Bagatellgrenze von 20.000 €
- Laufzeit bis 31.12.2029

Ein weiteres Programm ist die Förderung von **innovativen Projekten zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland** (Förderprogramm des Bundes):

- Förderung von innovativen Radverkehrsprojekten mit Modellcharakter, die auf vergleichbare Fälle übertragbar sind oder neue Erkenntnisse bringen können.
- Förderquote i. d. R. 75 %
- Laufzeit bis 31.12.2026

[29] Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes, Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 2020

Im Teilbericht Fahrradparken in Anlage 16 sind noch weitere Förderprogramme für die Förderung von Fahrradabstellanlagen aufgelistet.

## 8.4 Kommunikation

Das Mobilitätsverhalten in Bezug auf Verkehrsmittelwahl und Verkehrssicherheit hängt nicht nur von der Infrastruktur ab, sondern auch von der Einstellung zum Radfahren allgemein. Diese kann durch Kommunikation beeinflusst werden.

In der Stadt Bad Soden am Taunus wird der Radverkehr bereits öffentlich beworben. Hierzu zählt unter anderem die Kampagne STADTRADELN oder die Durchführung von Beteiligungskonzepten im Rahmen von Konzepterstellungen. In Zukunft sollte das Engagement hochgehalten werden, um den Radverkehr in der Stadt nachhaltig zu steigern.

Im Folgenden werden beispielhaft einige Konzepte aus dem Bereich der Kommunikation rund um das Radfahren vorgestellt. Entscheidend ist dabei neben der Wirkung „nach außen“ auch die Wirkung „nach innen“, also Richtung Entscheidungsträger der Kommunen und Verwaltung.

### 8.4.1 Bundesweite Projekte




**Abbildung 21: Logo "Mit dem Rad zur Arbeit" (Quelle AOK)**

**Mit dem Rad zur Arbeit:** Seit über zehn Jahren besteht die vom ADFC und der Gesundheitskasse AOK durchgeführte Mitmachaktion „Mit dem Rad zur Arbeit“. Nach dem Start in Bayern wird die Aktion inzwischen – mit stetig wachsendem Erfolg – in allen 16 Bundesländern durchgeführt.

Die teilnehmenden Firmen ermutigen im Aktionszeitraum vom 1. Juni bis 31. August ihre Mitarbeitenden, für den Weg zur Arbeit auf das Auto zu verzichten und an mindestens 20 Arbeitstagen das Fahrrad zur benutzen. Dafür werden von Sponsoren attraktive Preise zur Verfügung gestellt. Ergänzend werden häufig firmenintern zusätzliche Preise für das erfolgreichste Team vergeben.

Die Teilnahme ist kostenlos und wird unabhängig von der entsprechenden Gebietskörperschaft durchgeführt. Der Landkreis kann durch gezieltes Ansprechen und Ermutigen der Arbeitgeber zu einer höheren Teilnehmendenzahl beitragen. Mögliches Instrument dafür ist beispielsweise eine regionale Siegerehrung und die Auszeichnung des „sportlichsten Betriebes“.

Informationen unter: → *www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de*

Weitere nennenswerte Kampagnen sind:

- Fahr Rad *(www.klima-tour.de)*
- Fahrradfreundliche Arbeitgeber *(www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de)*

- Jugend-Fahrradturnier *(www.adac.de)*
- Fette Reifen Rennen *(www.fette-reifen-rennen.de)*
- Rücksicht im Straßenverkehr *(www.rücksicht-im-strassenverkehr.de)*
- Mehr Platz fürs Rad *(www.mehrplatzfürsrad.de)*

### 8.4.2 Regionale Projekte

Das Land Hessen stellt gemeinsam mit der ivm GmbH verschiedene Projekte zur Förderung des Radfahrens zur Verfügung. Dazu zählen unter anderem:

- ***Meldeplattform Radverkehr***

  Die Meldeplattform Radverkehr ermöglicht es Bürgerinnen und Bürgern fehlende Markierungen, Schlaglöcher oder zugewachsene Wege zu melden. Die Meldeplattform verkürzt den Weg von den Bürgerinnen und Bürgern zur zuständigen Stelle und findet den richtigen Ansprechpartner zur Beseitigung der gemeldeten Mängel. Durch eine intensive Nutzung der Meldeplattform und eine zuverlässige Beseitigung der Mängel seitens der Verwaltung bleibt die Infrastruktur in einem guten und sicheren Zustand.
  *www.meldeplattform-radverkehr.de*

- ***Radroutenplaner Hessen***

  Der Radroutenplaner Hessen ist der Radroutenplaner, der die amtlichen und damit geeigneten und sicheren Wege für Radfahrende abbildet. Kommunen und Landkreise sollen Änderungen im Radverkehrsnetz, die sich beispielsweise durch die Schaffung neuer Radverkehrsinfrastruktur ergeben, beim Radroutenplaner Hessen melden. So werden Nutzende immer auf den optimalen Wegen geführt.
  *www.radroutenplaner.hessen.de*

- ***Schülerradroutenplaner***

  Mit dem Schülerradroutenplaner kann am PC eine geeignete Route von zu Hause zur Schule geplant werden. Grundlage hierfür sind Schulradwegepläne, die durch die ivm GmbH im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans, gefördert durch das BMVI, in der Region Frankfurt RheinMain für alle weiterführenden Schulen erarbeitet wurden. Probleme und Schwierigkeiten auf dem Schulweg können im Schülerradroutenplaner gemeldet werden.
  *www.schuelerradrouten.de*

- ***Wettbewerb Schulradeln***

  Unter dem Motto „3 Wochen radeln, 3-mal punkten: für eure Schule, eure Stadt, euren Kreis“ findet jedes Jahr der Schulwettbewerb „Schulradeln“ für ganz Hessen und Mainz. 2020 wurden 2,8 Millionen Fahrradkilometer gesammelt!

  Ziel des Wettbewerbs ist es, Lernende fit für das Radfahren in Alltag und Freizeit zu machen und so die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu fördern. Beim „Schulradeln“ wird die fahrradaktivsten Schulen UND/ODER Schulprojekte und Schulaktionen zum Thema Fahrrad und Schule gesucht.

http://www.besserzurschule.de/schulradeln/

Es wird empfohlen, die Projekte zu bewerben und teilnehmende Initiativen zu unterstützen. Ansprechpartner für alle genannten regionalen Projekte ist die ivm GmbH.

### 8.4.3 Lokale Projekte

Die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Bad Soden am Taunus sollen zukünftig weiter über die geplanten und in Umsetzung befindlichen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung informiert werden.

### 8.4.4 Dienstfahrräder

Das Bereitstellen von Dienstfahrrädern wird zunehmend populär und ermöglicht es einer breiten Bevölkerungsschicht vergünstigt hochwertige Fahrräder, in der Regel E-Bikes zu nutzen. Durch eine Gesetzesänderung aus dem Jahr 2021 ist es nun auch der öffentlichen Verwaltung möglich, den Mitarbeitenden über das Fahrradleasing vergünstigt Fahrräder anzubieten. Es wird empfohlen, dass die Stadt Bad Soden am Taunus das bestehende Angebot ausweitet.

### 8.4.5 Empfehlungen

Die Kommunikation – als Schlüsselfaktor für die Steigerung des Radverkehrsanteils – spielt in der Wissensgesellschaft eine zunehmend wichtiger werdende Rolle. Es wird daher empfohlen für die Durchführung ausgewählter Maßnahmen einen jährlichen Etat bereitzustellen. Dieser kann sich an den Empfehlungen des *Nationalen Radverkehrsplans* für nicht investive Maßnahmen in Städten und Gemeinden orientieren. Dort wird empfohlen pro Einwohnerin, bzw. Einwohner, 50 Cent zu investieren.

Generell ist der Anschluss an bestehende Kampagnen deutlich kostengünstiger und mit weniger Aufwand verbunden ist als die Entwicklung eigener Konzepte.

Um bei oben genannten Aktionen optimale Ergebnisse zu erzielen, ist es notwendig, dass die Stadt in enger Verbindung mit allen Beteiligten steht. Von Vorteil ist dabei, wenn es in Schulen, bei Arbeitgebern, und in weiteren Einrichtungen Ansprechpartnerinnen oder Ansprechpartner für das Thema Radverkehr gibt. Das Hinwirken auf die Schaffung solcher Positionen sollte ein erster Schritt der Stadt Bad Soden am Taunus sein, um zukünftige Öffentlichkeits- und Kommunikationskampagnen erfolgreich umzusetzen.

Des Weiteren ist es wichtig, dass organisatorische Strukturen, wie z.B. eine Projektgruppe Radverkehr, dauerhaft installiert werden und als Verbindungsstück zwischen Verwaltung, Verbänden, Institutionen und den Bürgerinnen und Bürgern bestehen bleiben. Nur so ist gerade mit Blick auf Veranstaltungen eine sinnvolle Zusammenarbeit möglich.

Auch der aktuelle Umsetzungsstand dieses Konzepts sollte weiterhin über Pressemitteilungen und auf der Webseite der Stadt kommuniziert werden.

## 8.5 Evaluierung

Eine regelmäßige Evaluierung des Rad- und Fußkonzeptes wird empfohlen (siehe auch Handlungssteckbrief UM 04 in Anlage 15). Dabei soll der Planungsstatus aller Maßnahmen dokumentiert werden und über ein WebGIS oder vergleichbare Lösungen öffentlich einsehbar sein. Umgesetzte Maßnahmen können positiv herausgestellt und als Best-Practice-Beispiel für andere Maßnahmen als Vorlage genutzt werden.

Im Rahmen eines halbjährlichen Umsetzungsmonitoring berichtet die Stadtverwaltung zudem zum Umsetzungsstand der Startprojekte.

## 8.6 Webdokumentation

Die wesentlichen Ergebnisse des Rad- und Fußkonzeptes sind unter folgendem Link mittels einer interaktiven Karte im Internet für die nächsten vier Jahre einsehbar:

*https://rv-k.de/BadSoden/RadUndFussverkehrskonzept/Ergebnis/WebGIS.html*

# 9 Anhang

| | |
|---|---|
| Anlage 1 | Karte 01a – Quell-Ziel-Karte |
| Anlage 2 | Karte 01b – Potenzialkarte und sensible Bereiche Fußverkehr |
| Anlage 3 | Karte 02 – Unfallkarte Rad- und Fußverkehr |
| Anlage 4 | Karte 03 – Ergebnisse Online-Beteiligung – Ideenfindung |
| Anlage 5 | Karte 04 – Ergebnisse Online-Beteiligung – Maßnahmenbewertung |
| Anlage 6 | Karte 05 – Zielnetz Radverkehr & Fokusbereich Fußverkehr |
| Anlage 7 | Karte 06 – Sofortprogramm: Verkehrsrechtliche & Geringfügige bauliche Maßnahmen (Punktuell & Strecken) |
| Anlage 8 | Karte 07a – Planungsprogramm: Verkehrsrechtliche Maßnahmen |
| Anlage 9 | Karte 07b – Planungsprogramm: Bauliche Maßnahmen |
| Anlage 10 | Kataster – Maßnahmendatenblätter |
| Anlage 11 | Karte 08 – Priorisierung Maßnahmen Planungsprogramm |
| Anlage 12 | Maßnahmenliste – Priorisierung im Planungsprogramm |
| Anlage 13 | Musterlösungen |
| Anlage 14 | Prinzipskizzen |
| Anlage 15 | Handlungssteckbriefe |
| Anlage 16 | Teilbericht Fahrradparken |
| Anlage 17 | Karte 09 – Befahrungsroute – Gemeinsame Befahrung Steuerungsgruppe |
| Anlage 18 | Visualisierung |

# RuF! Rad- und Fußkonzept Bad Soden am Taunus

**Quellen und Ziele des Rad- und Fußverkehrs**

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

**Grenzen**

- Kommunengrenzen
- Stadt Bad Soden am Taunus

0 0,3 0,6 0,9 1,2 1,5 km

**Anlage 01**

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

| | |
|---|---|
| Projekt: | RuF! Rad- und Fußkonzept Bad Soden am Taunus |
| Bearbeitung: | Annika Komorek |
| Datum: | 05.08.2025 |
| Kartengrundlage: | © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022 |
| Datengrundlage: | Openstreetmap Constributors |

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

# RuF! Rad- und Fußkonzept Bad Soden am Taunus

**Potenzial Fußverkehr**

- Geringes Potenzial
- Mittleres Potenzial
- Hohes Potenzial
- Sensible Bereiche Fußverkehr

**Grenzen**

- Kommunengrenzen
- Stadt Bad Soden am Taunus

0 0,3 0,6 0,9 1,2 1,5 km

**Anlage 02**

## Karte 01b: Potenzial und sensible Bereiche des Fußverkehrs

| | |
|---|---|
| Projekt: | RuF! Rad- und Fußkonzept Bad Soden am Taunus |
| Bearbeitung: | Annika Komorek |
| Datum: | 06.08.2025 |
| Kartengrundlage | © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022 |
| Datengrundlage: | Openstreetmap Contributors |

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

# RuF! Rad- und Fußkonzept Bad Soden am Taunus

## Unfälle mit Rad- und Fußverkehrsbeteiligung 2021-2024

### Unfalltyp

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

### Unfallkategorie

- Getötete
- Schwerverletzte
- Leichtverletzte

### Grenzen

- Kommunengrenzen
- Stadt Bad Soden am Taunus

**Anlage 03**

**Karte 02: Unfallkarte Rad- und Fußverkehr**

| | |
|---|---|
| Projekt: | RuF! Rad- und Fußkonzept Bad Soden am Taunus |
| Bearbeitung: | Annika Komorek |
| Datum: | 05.08.2025 |
| Kartengrundlage: | © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022 |
| Datengrundlage: | Unfallatlas dl-de/by-2-0 https://www.govdata.de/dl-de/by-2-0 Unfallatlas dl-de/by-2-0 |

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

# RuF! Rad- und Fußkonzept Bad Soden am Taunus

**Punktmeldungen**

- Gefahrenstelle
- Bedarf Abstellanlage
- Fehlende Überquerungsstelle sichern
- Gefahrenstelle Fußgänger
- Bedarf zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität

**Streckenmeldungen**

- Fehlende Verbindung
- Bestehende Verbindung verbessern
- Bestehende Gehwege kommentieren
- Fehlende fußläufige Verbindung

**Grenzen**

- Kommunengrenzen
- Bad Soden am Taunus

0 0,3 0,6 0,9 1,2 1,5 km

**Anlage 04**

**Karte 03: Ergebnisse Online-Beteiligung - Ideenfindung**

| | |
|---|---|
| Projekt: | RuF! Rad- und Fußkonzept Bad Soden am Taunus |
| Bearbeitung: | Annika Komorek |
| Datum: | 13.10.2025 |
| Quelle: | Online-Beteiligung |
| Kartengrundlage: | © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022 |

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

# RuF! Rad- und Fußkonzept Bad Soden am Taunus

## Positive Maßnahmenbewertungen

- Keine bis sehr geringe Beteiligung
- Geringe Beteiligung
- Mittlere Beteiligung
- Hohe Beteiligung

## Negative Maßnahmenbewertungen

- Keine bis sehr geringe Beteiligung
- Geringe Beteiligung
- Mittlere Beteiligung

## Grenzen

- Kommunengrenzen
- Stadt Bad Soden am Taunus

0 0,3 0,6 0,9 1,2 1,5 km

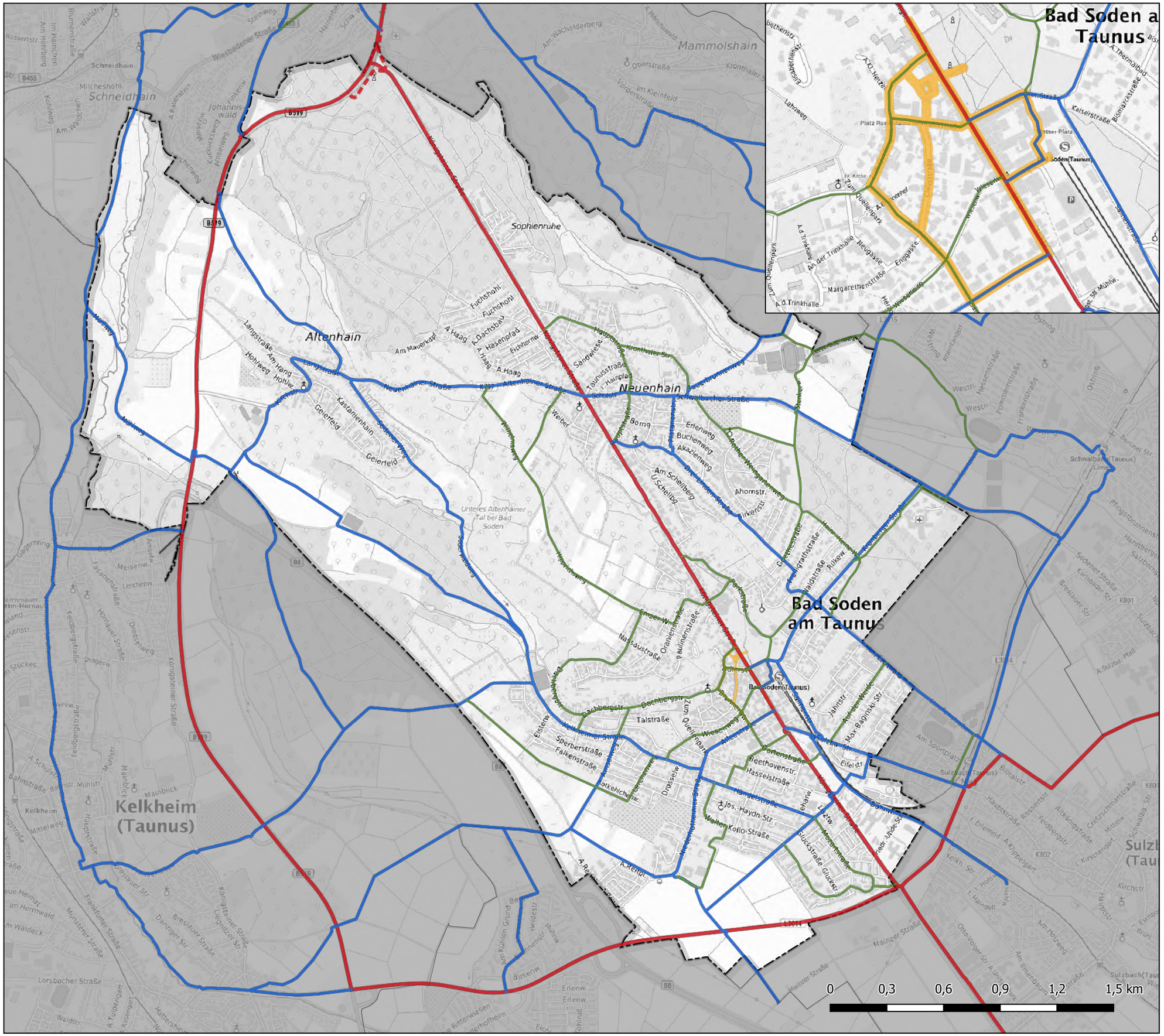
Anlage 05

**Karte 04: Ergebnisse Online-Beteiligung - Maßnahmenbewertung**

| | |
|---|---|
| Projekt: | RuF! Rad- und Fußkonzept Bad Soden am Taunus |
| Bearbeitung: | Annika Komorek |
| Datum: | 12.05.2026 |
| Quelle: | Eigene Erhebung |
| Kartengrundlage: | © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2026 |

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

# RuF! Rad- und Fußkonzept Bad Soden am Taunus




## Zielnetz Radverkehr

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

## Fokusbereich Fußverkehr

- Hauptgehbereich

## Grenzen

- Kommunengrenzen
- Stadt Bad Soden am Taunus

Die Ergebnisse des Rad- und Fußkonzepts der Stadt Bad Soden am Taunus finden Sie auch online auf einer interaktiven Karte dargestellt:
https://rv-k.de/BadSoden/RadUndFussverkehrskonzept/Ergebnis/WebGIS.html

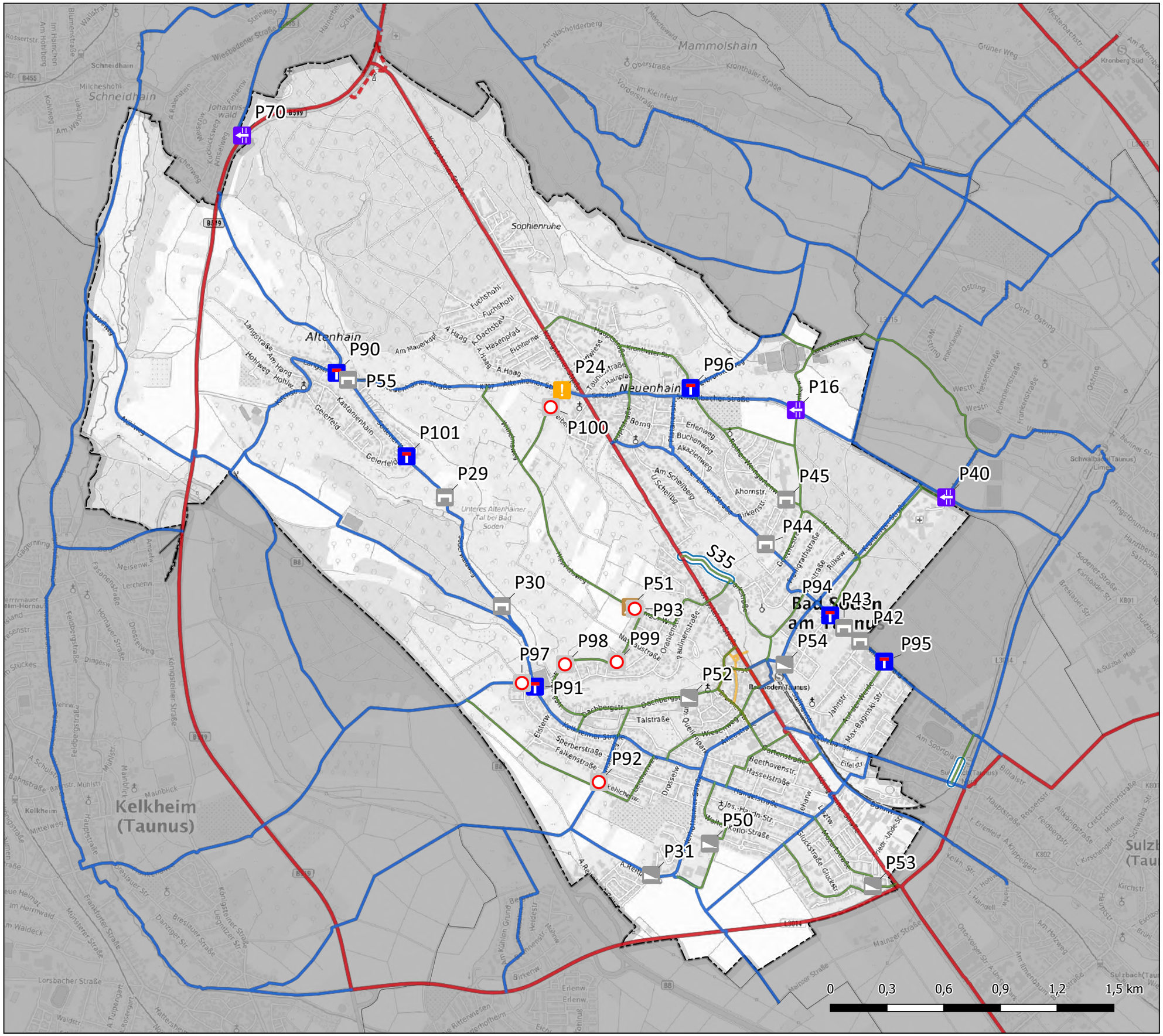
**Anlage 09**

**Karte 05: Zielnetz Radverkehr & Fokusbereich Fußverkehr**

| | |
|---|---|
| Projekt: | RuF! Rad- und Fußkonzept Bad Soden am Taunus |
| Bearbeitung: | Annika Komorek |
| Datum: | 01.07.2026 |
| Quelle: | Eigene Erhebung |
| Kartengrundlage: | © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2026 |


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

# RuF! Rad- und Fußkonzept Bad Soden am Taunus




## Verkehrsrechtliche Sofortmaßnahmen

- Ausfahrt/Einmündung sichern
- Einbauten (Poller, Umlaufsperre etc.) optimieren
- Sackgasse (Vz 357) als durchlässig kennzeichnen
- Sonstiges
- Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) für Radverkehr freig
- Freigabe Einbahnstraße

## Geringfügige bauliche Maßnahmen

- Bordstein absenken
- Entwässerungsrinne entschärfen

## Zielnetz Radverkehr

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

## Fokusbereich Fußverkehr

- Hauptgehbereich

## Grenzen

- Kommunengrenzen
- Stadt Bad Soden am Taunus

Die Ergebnisse des Rad- und Fußkonzepts der Stadt Bad Soden am Taunus finden Sie auch online auf einer interaktiven Karte dargestellt:
https://rv-k.de/BadSoden/RadUndFussverkehrskonzept/Ergebnis/WebGIS.html

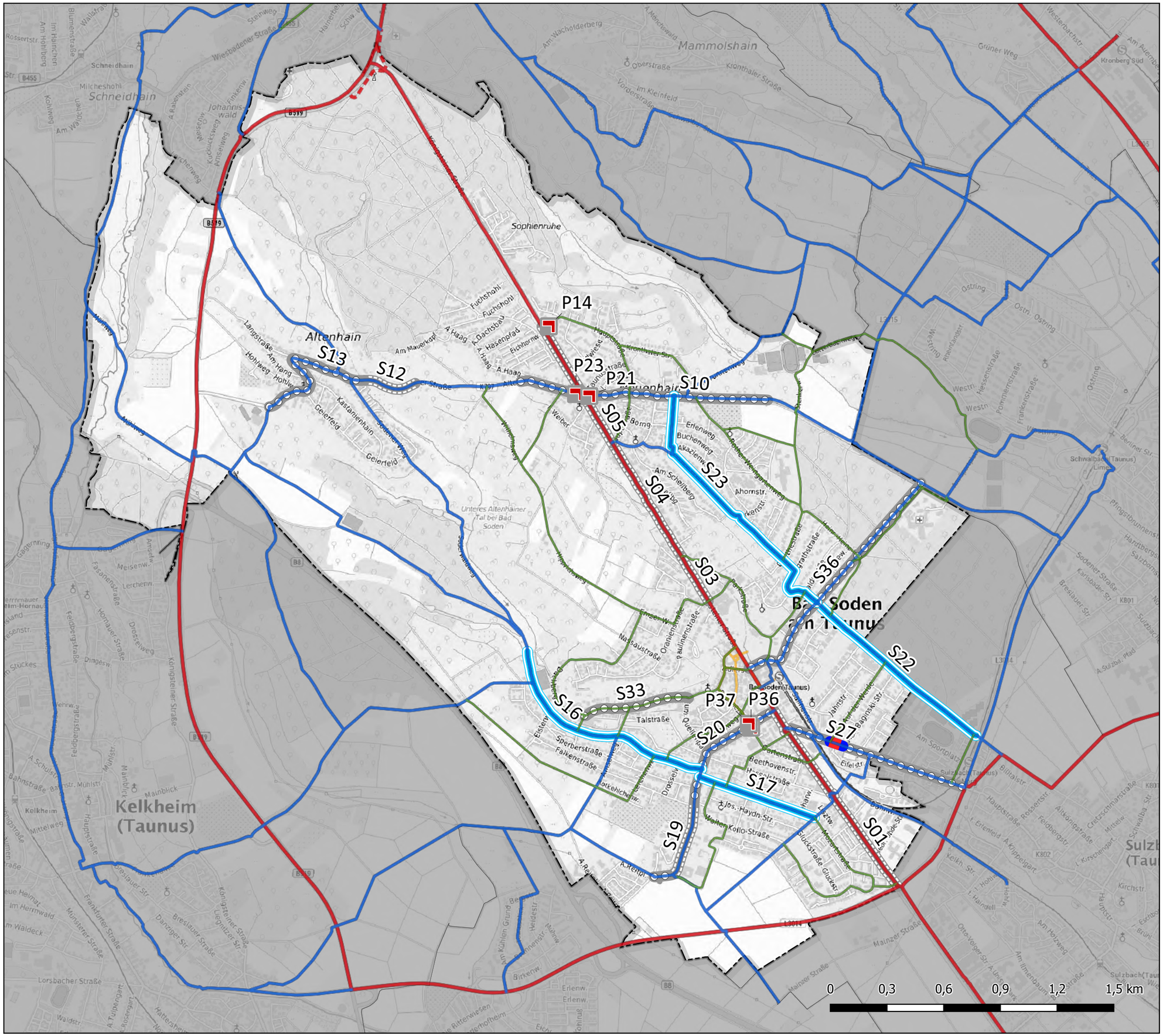
**Anlage 07**

**Karte 06: Sofortprogramm: Verkehrsrechtliche & Geringfügige bauliche Maßnahmen (P & S)**

| | |
|---|---|
| Projekt: | RuF! Rad- und Fußkonzept Bad Soden am Taunus |
| Bearbeitung: | Annika Komorek |
| Datum: | 06.06.2026 |
| Quelle: | Eigene Erhebung |
| Kartengrundlage: | © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2026 |


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

# RuF! Rad- und Fußkonzept Bad Soden am Taunus




## Verkehrsrechtliche Punktmaßnahmen

- Aufgeweiteten Radaufstellstreifen markieren

## Verkehrsrechtliche Streckenmaßnahmen

- Fahrradstraße anordnen
- Gehwegparken regulieren
- Piktogrammkette markieren
- Radverkehrsanlage markieren

## Zielnetz Radverkehr

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

## Fokusbereich Fußverkehr

- Hauptgehbereich

## Grenzen

- Kommunengrenzen
- Stadt Bad Soden am Taunus

Die Ergebnisse des Rad- und Fußkonzepts der Stadt Bad Soden am Taunus finden Sie auch online auf einer interaktiven Karte dargestellt:
https://rv-k.de/BadSoden/RadUndFussverkehrskonzept/Ergebnis/WebGIS.html

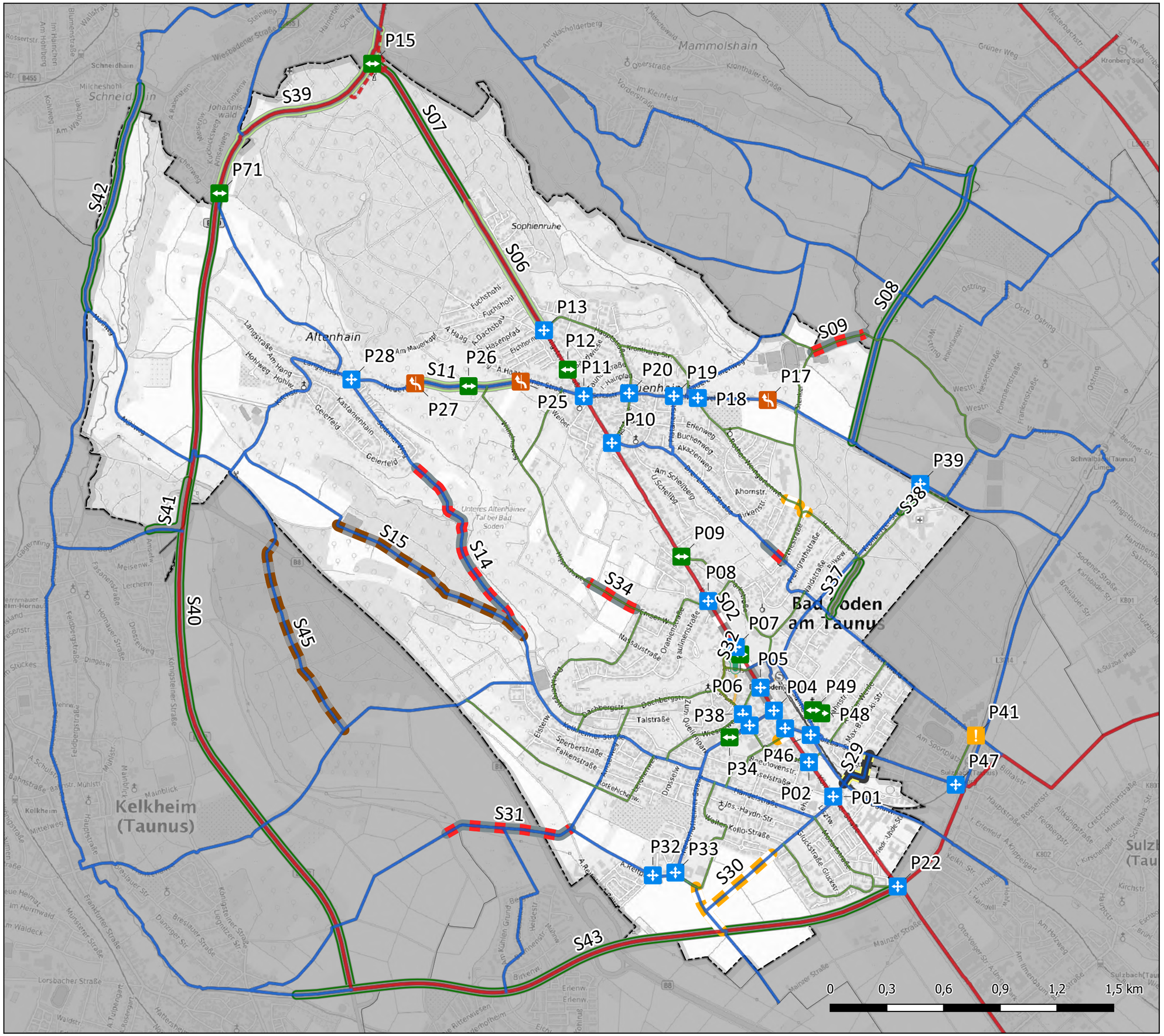
**Anlage 08**

**Karte 07a:** **Planungsprogramm: Verkehrsrechtliche Maßnahmen**

| | |
|---|---|
| Projekt: | RuF! Rad- und Fußkonzept Bad Soden am Taunus |
| Bearbeitung: | Annika Komorek |
| Datum: | 06.06.2026 |
| Quelle: | Eigene Erhebung |
| Kartengrundlage: | © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2026 |


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

# RuF! Rad- und Fußkonzept Bad Soden am Taunus




## Bauliche Punktmaßnahmen

- Knotenpunkt optimieren
- Überquerungsstelle sichern
- Sonstiges
- Übergang Fahrbahn - Radweg verbessern

## Bauliche Streckenmaßnahmen

- Bestehenden Weg verbreitern
- Brücke / Unterführung
- Öffentlichen Raum aufwerten
- Schadhafte Oberfläche sanieren
- Sonstiges
- Unbefestigten Weg ausbauen
- Verkehrsberuhigende Umgestaltung
- Wegeneubau

## Zielnetz Radverkehr

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

## Fokusbereich Fußverkehr

- Hauptgehbereich

## Grenzen

- Kommunengrenzen
- Stadt Bad Soden am Taunus

Die Ergebnisse des Rad- und Fußkonzepts der Stadt Bad Soden am Taunus finden Sie auch online auf einer interaktiven Karte dargestellt:
https://rv-k.de/BadSoden/RadUndFussverkehrskonzept/Ergebnis/WebGIS.html

**Anlage 09**

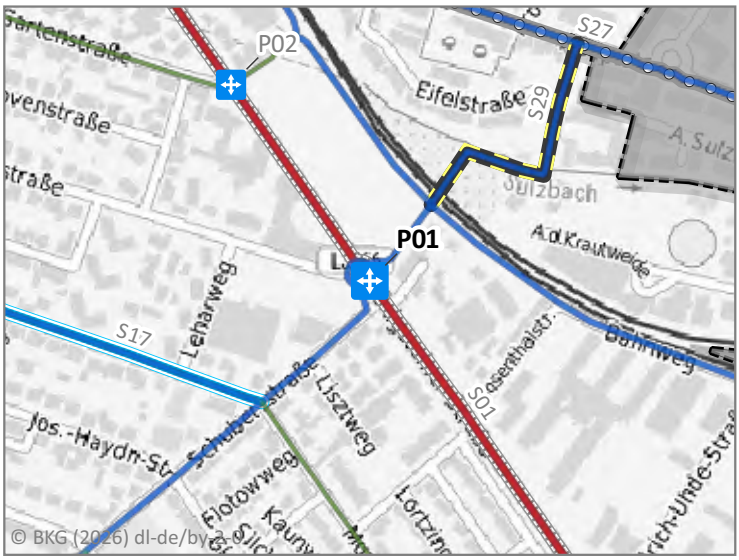
**Karte 07b: Planungsprogramm: Bauliche Maßnahmen**

| | |
|---|---|
| Projekt: | RuF! Rad- und Fußkonzept Bad Soden am Taunus |
| Bearbeitung: | Annika Komorek |
| Datum: | 06.06.2026 |
| Quelle: | Eigene Erhebung |
| Kartengrundlage: | © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2026 |


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

Massnahmennummer und -typ: **P01 - Knotenpunkt optimieren**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Königstein | | |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | QHA_19, SON_18_AGNH |
| Netzkategorie(n): | Übergeordnete Radhauptverbindung | Straße(n): | Königsteiner Straße (L 3266) |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf | | |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja, mit geringem Bedarf | DTV: | 13966 Kfz/24h |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Land |
| Beteiligung: | 26 0 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: An den Kreisverkehrsarmen sind keine geeigneten Überquerungsstellen für den Fußverkehr vorhanden.

Beschreibung: Umgestaltung des Kreisverkehrs mit gesicherten Querungsstellen in Anlehnung an die Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit prüfen.

Begründung: Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen sollen an Kreisverkehren in bebauten Gebieten Überquerungsstellen für den Fußverkehr als Fußgängerüberwege ausgebildet werden. Eine Querungshilfe ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen. Menschen mit Sinnesbeeinträchtigung sind hierauf für eine selbstständige Teilnahme am Verkehr angewiesen.

Sonstiges: Bei der baulichen Einrichtung der Querungsstellen ist darauf zu achten, dass die Furt für den Fußverkehr maximal 4 Meter von der Kreisfahrbahn angelegt wird. Die Überplanung des Knotenpunktes übersteigt den Rahmen eines Radverkehrskonzeptes. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Typen von Maßnahmen zur Anpassung des Knotenpunkts noch nicht abzuschätzen sind.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Sehr gut |

Massnahmennummer und -typ: **P02 - Knotenpunkt optimieren**

| | |
|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Königstein |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus |
| Netzkategorie(n): | Übergeordnete Radhauptverbindung |
| Schulverbindung: | Ja |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja |
| Sensibler Bereich: | - |
| Beteiligung: | 11 0 |

Musterlösung(en): QSS_16_AGNH

| | |
|---|---|
| Straße(n): | Königsteiner Straße (L 3266) / Gartenstraße / Bahnweg |
| DTV: | 13966 Kfz/24h |
| Baulast: | Land |
| Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Die betrachtete Überquerungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet. In Knotenpunktnähe besteht eine Fußgängerschutzanlage. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Das Kfz-Verkehrsaufkommen beträgt 13966 Kfz/24h.

Beschreibung: Erweiterung der lichtsignalgesteuerten Querungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung mittels zusätzlicher Anforderung für den Radverkehr im Bahnweg prüfen.

Begründung: Eine erweiterte Fußgängersignalisierung ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn bzw. Abbiegen insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen.

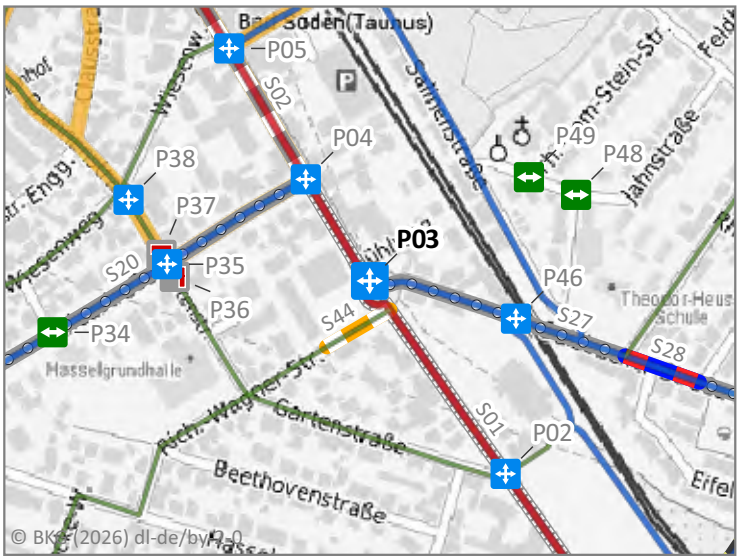
Sonstiges: -

Priorität: B Kostenkategorie: € € € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Massnahmennummer und -typ: **P03 - Knotenpunkt optimieren**

| | |
|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Königstein |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus |
| Netzkategorie(n): | Übergeordnete Radhauptverbindung |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja, mit geringem Bedarf |
| Sensibler Bereich: | - |
| Beteiligung: | 24 2 |

| | |
|---|---|
| Musterlösung(en): | QHA_19, SON_18_AGNH |
| Straße(n): | Königsteiner Straße (L 3266) |
| DTV: | 13966 Kfz/24h |
| Baulast: | Land |
| Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: An den Kreisverkehrsarmen sind keine geeigneten Überquerungsstellen für den Fußverkehr vorhanden.

Beschreibung: Umgestaltung des Kreisverkehrs mit gesicherten Querungsstellen in Anlehnung an die Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit prüfen.

Begründung: Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen sollen an Kreisverkehren in bebauten Gebieten Überquerungsstellen für den Fußverkehr als Fußgängerüberwege ausgebildet werden. Eine Querungshilfe ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen. Menschen mit Sinnesbeeinträchtigung sind hierauf für eine selbstständige Teilnahme am Verkehr angewiesen.

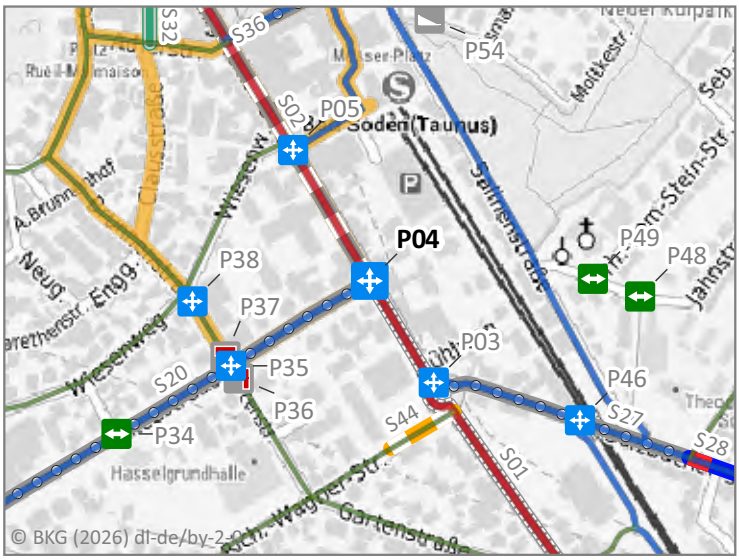
Sonstiges: Bei der baulichen Einrichtung der Querungsstellen ist darauf zu achten, dass die Furt für den Fußverkehr maximal 4 Meter von der Kreisfahrbahn angelegt wird. Die Überplanung des Knotenpunktes übersteigt den Rahmen eines Radverkehrskonzeptes. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Typen von Maßnahmen zur Anpassung des Knotenpunkts noch nicht abzuschätzen sind.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Sehr gut |

Massnahmennummer und -typ: **P04 - Knotenpunkt optimieren**

| | |
|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Königstein |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus |
| Netzkategorie(n): | Übergeordnete Radhauptverbindung<br>Hauptgehbereich |
| Schulverbindung: | Nein |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja, mit geringem Bedarf |
| Sensibler Bereich: | - |
| Beteiligung: | 12 2 |

| | |
|---|---|
| Musterlösung(en): | KPO_06_BW |
| Straße(n): | Königsteiner Straße (L 3266) / Alleestraße |
| DTV: | 7021 Kfz/24h |
| Baulast: | Land |
| Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Komplexe Verkehrssituation am Knotenpunkt. Es existieren keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Radverkehrs auf allen Wegebeziehungen sollen verschiedene Varianten geprüft werden. Abhängig von der anschließenden Radverkehrsführung sind dabei vorgezogene Haltelinien, aufgeweitete Radaufstellstreifen und Verflechtungsfahrstreifen in den Knotenpunktarmen zu prüfen.

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

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

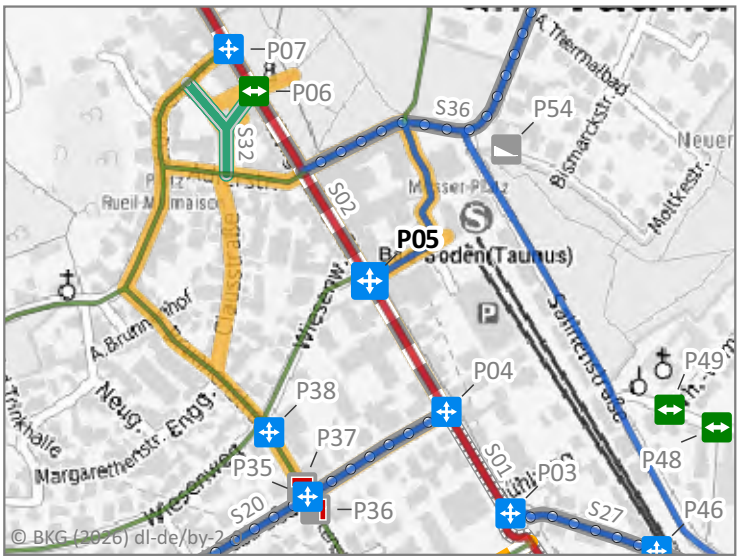
Priorität: A Kostenkategorie: € € € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Massnahmennummer und -typ: **P05 - Knotenpunkt optimieren**

| | |
|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Königstein |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus |
| Netzkategorie(n): | Übergeordnete Radhauptverbindung<br>Hauptgehbereich |
| Schulverbindung: | Nein |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja, mit geringem Bedarf |
| Sensibler Bereich: | - |
| Beteiligung: | 20 3 |

Musterlösung(en): QSS_16_AGNH, ARA_01_AGNH

| | |
|---|---|
| Straße(n): | Königsteiner Straße (L 3266) / Am Bahnhof / Wiesenweg |
| DTV: | 7021 Kfz/24h |
| Baulast: | Land |
| Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Die betrachtete Überquerungsstelle im Zuge der Königsteiner Straße ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Die Signalisierung Am Bahnhof erlaubt im Bestand keinen geradeausfahrenden Radverkehr in den Wiesenweg. Auch für dem Wiesenweg kommenden Radverkehr ist die bestehende Signaliserung nicht mitbenutzbar. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Das Kfz-Verkehrsaufkommen beträgt 6782 Kfz/24h.

Beschreibung: Erweiterung der lichtsignalgesteuerten Querungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung mittels zusätzlicher Anforderung für den Radverkehr im Wiesenweg und Am Bahnhof prüfen. Am Bahnhof soll zudem die Einrichtung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens geprüft werden.

Begründung: Eine erweiterte Fußgängersignalisierung ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn bzw. Abbiegen insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen. Es besteht ausgeprägter Überquerungsbedarf. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (z.B. Schulweg). Durch die Optimierung des Knotenpunktes wird ein sicheres und zügiges Vorankommen gewährleistet.

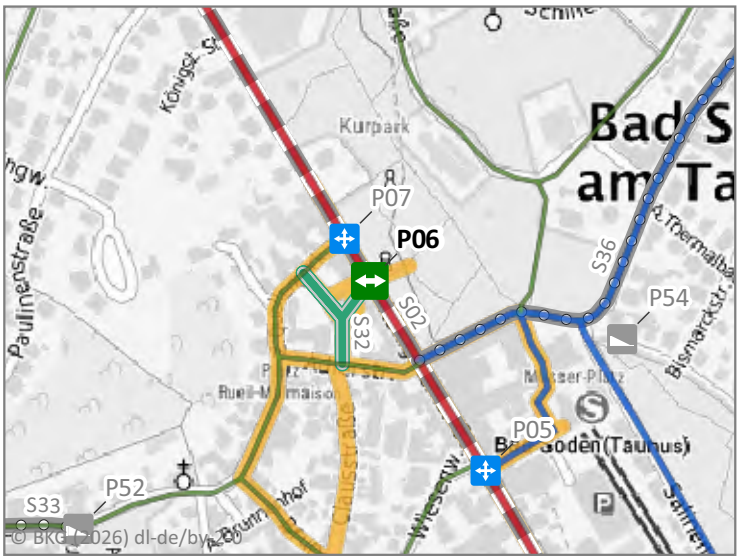
Sonstiges: -

Priorität: A Kostenkategorie: € € € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Massnahmennummer und -typ: **P06 - Überquerungsstelle sichern**

| | |
|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Königstein |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus |
| Netzkategorie(n): | Übergeordnete Radhauptverbindung<br>Hauptgehbereich |
| Schulverbindung: | Nein |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja |
| Sensibler Bereich: | - |
| Beteiligung: | 21 6 |

| | |
|---|---|
| Musterlösung(en): | QSS_02_RV_K |
| Straße(n): | Königsteiner Straße (L 3266) / Rathaus |
| DTV: | 7021 Kfz/24h |
| Baulast: | Land |
| Schutzgebiet: | - |



© BKG (2026) dl-de/by-2-0

Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Die Querung der Königsteiner Straße nicht ausreichend sicher gestaltet. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Das Kfz-Verkehrsaufkommen ist hoch und beträgt 7021 Kfz/24h.

Beschreibung: Ausgestaltung der Querungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum in Anlehnung an die Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Ausführung mit differenzierter Bordhöhe empfohlen. Zusätzlich Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen.

Begründung: Eine ausgestaltete Überquerungsstelle ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn, insbesondere bei hohen gefahrenen Geschwindigkeiten.

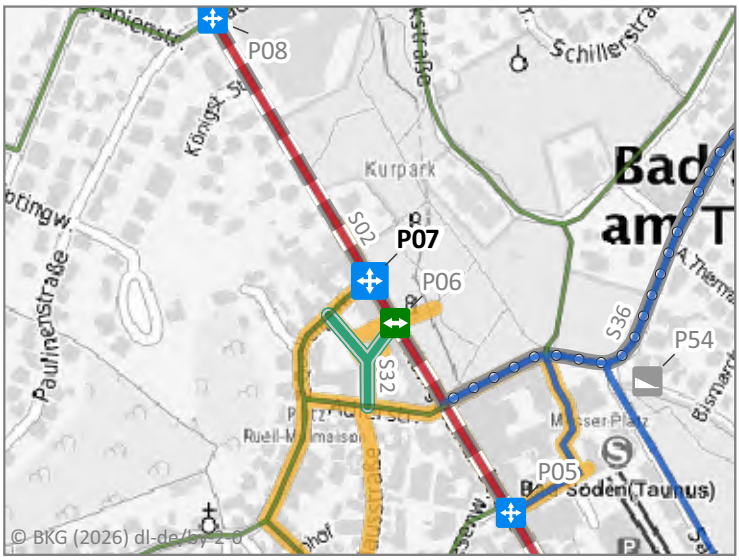
Sonstiges: -

Priorität: A Kostenkategorie: € € € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Massnahmennummer und -typ: **P07 - Knotenpunkt optimieren**

| | |
|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Königstein |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus |
| Netzkategorie(n): | Übergeordnete Radhauptverbindung<br>Hauptgehverbindung |
| Schulverbindung: | Nein |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja, mit geringem Bedarf |
| Sensibler Bereich: | - |
| Beteiligung: | 17 1 |

| | |
|---|---|
| Musterlösung(en): | QSS_16_AGNH |
| Straße(n): | Königsteiner Straße (L 3266) / Zum Quellenpark |
| DTV: | 7021 Kfz/24h |
| Baulast: | Bund |
| Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Die betrachtete Überquerungsstelle im Zuge der Königsteiner Straße ist nicht ausreichend sicher gestaltet. In Knotenpunktnähe besteht eine Fußgängerschutzanlage. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Das Kfz-Verkehrsaufkommen beträgt 6782 Kfz/24h.

Beschreibung: Erweiterung der lichtsignalgesteuerten Querungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung mittels zusätzlicher Anforderung für den Radverkehr im Quellenpark prüfen.

Begründung: Eine erweiterte Fußgängersignalisierung ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn bzw. Abbiegen insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen. Es besteht ausgeprägter Überquerungsbedarf. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Typen von Maßnahmen zur Anpassung des Knotenpunkts noch nicht abzuschätzen sind.

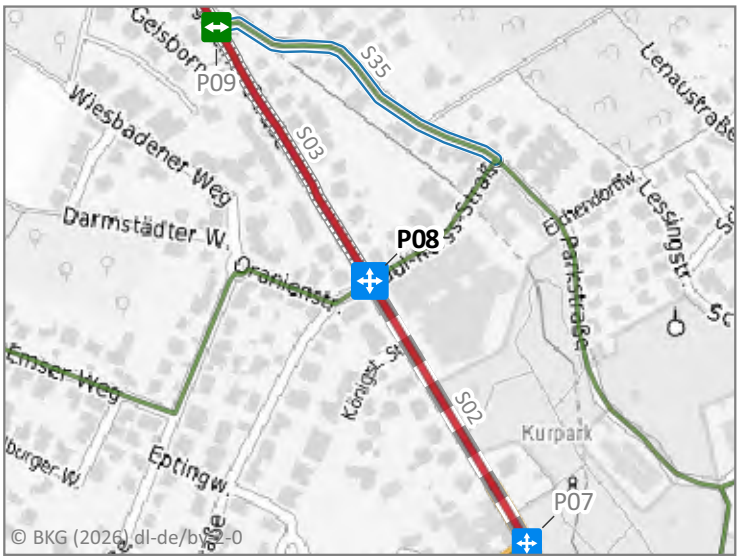
Priorität: A Kostenkategorie: € € € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Massnahmennummer und -typ: **P08 - Knotenpunkt optimieren**

| | |
|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Königstein |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus |
| Netzkategorie(n): | Übergeordnete Radhauptverbindung |
| Schulverbindung: | Nein |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja, mit geringem Bedarf |
| Sensibler Bereich: | - |
| Beteiligung: | 27 1 |

Musterlösung(en): SON_20_AGNH

| | |
|---|---|
| Straße(n): | Königsteiner Straße (L 3266) / Paul-Reiss-Straße / Oranienstraße |
| DTV: | 7021 Kfz/24h |
| Baulast: | Land |
| Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Komplexe Verkehrssituation am Knotenpunkt. Es existieren keine Radverkehrsanlagen und keine Querungsstellen entlang der Königsteiner Straße für den Fußverkehr.

Beschreibung: Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Rad- und Fußverkehrs auf allen Fahrbeziehungen sollen verschiedene Varianten, u.a. das Anlegen eines Kreisverkehrs, geprüft werden.

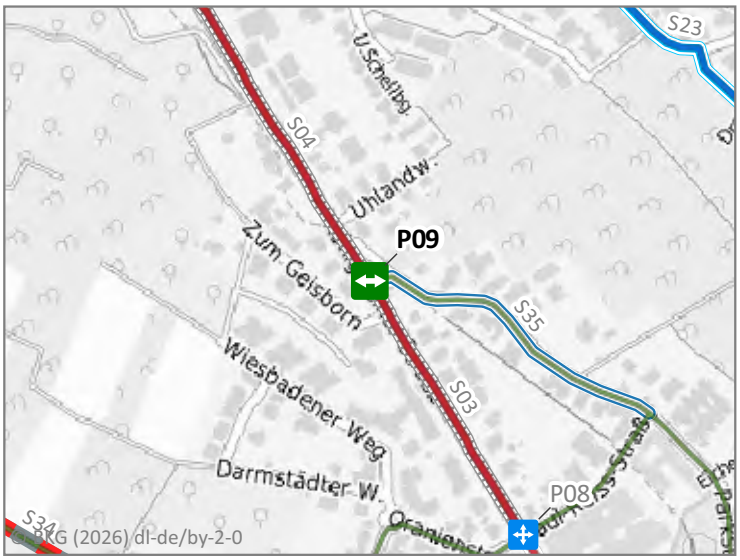
Begründung: Durch die Optimierung des Knotenpunktes soll ein sicheres und zügiges Vorankommen gewährleistet werden.

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

Priorität: A Kostenkategorie: € € € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Massnahmennummer und -typ: **P09 - Überquerungsstelle sichern**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Königstein | | |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | QSS_FV_04, QHA_11 |
| Netzkategorie(n): | Übergeordnete Radhauptverbindung | | |
| | | Straße(n): | Königsteiner Straße (L 3266) / Parkstraße |
| Schulverbindung: | Nein | | |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja, mit geringem Bedarf | DTV: | 7021 Kfz/24h |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Land |
| Beteiligung: | 14 0 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

**Situation:** Die betrachtete Querungsstelle ist für das Linksabbiegen aus der übergeordneten Königsteiner Straße in die Parkstraße bzw. umgekehrt nicht ausreichend sicher gestaltet. Es existiert keine Überquerungsstelle für den Fußverkehr. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.

**Beschreibung:** Umgestaltung der Querungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung (QHA_11). Ausgestaltung der Querungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum in Anlehnung an die Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Ausführung mit differenzierter Bordhöhe empfohlen. Zusätzlich Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen.

**Begründung:** Eine ausgestaltete Überquerungsstelle ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn, insbesondere bei hohen gefahrenen Geschwindigkeiten. Es besteht ausgeprägter Überquerungsbedarf.

**Sonstiges:** Im Zuge der Planung der Querungshilfe soll die Markierung einer Ausfahrtschleuse aus der Parkstraße (in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegebene Einbahnstraße) geprüft werden.

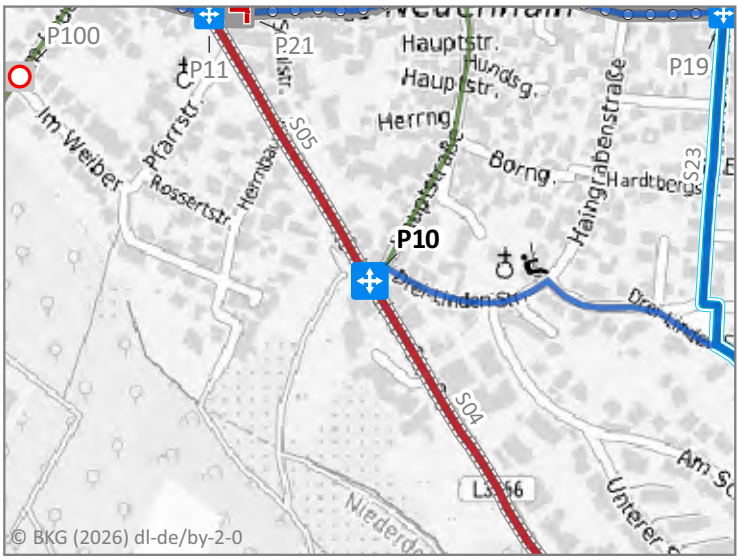
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Sehr gut |

Massnahmennummer und -typ: **P10 - Knotenpunkt optimieren**

| | |
|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Königstein |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus |
| Netzkategorie(n): | Übergeordnete Radhauptverbindung |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja, mit geringem Bedarf |
| Sensibler Bereich: | - |
| Beteiligung: | 3 0 |

Musterlösung(en): KPO_06_BW

| | |
|---|---|
| Straße(n): | Königsteiner Straße (L 3266) / Hauptstraße |
| DTV: | 7021 Kfz/24h |
| Baulast: | Land |
| Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Komplexe Verkehrssituation am Knotenpunkt durch zahlreiche Einmündungen und teils eingeschränkten Sichtbeziehungen. Es existieren keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Radverkehrs auf allen Wegebeziehungen sollen verschiedene Varianten geprüft werden. Abhängig von der anschließenden Radverkehrsführung sind dabei vorgezogene Haltelinien, aufgeweitete Radaufstellstreifen und Verflechtungsfahrstreifen in den Knotenpunktarmen zu prüfen.

Begründung: Durch die Optimierung des Knotenpunktes soll ein sicheres und zügiges Vorankommen gewährleistet werden. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).

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

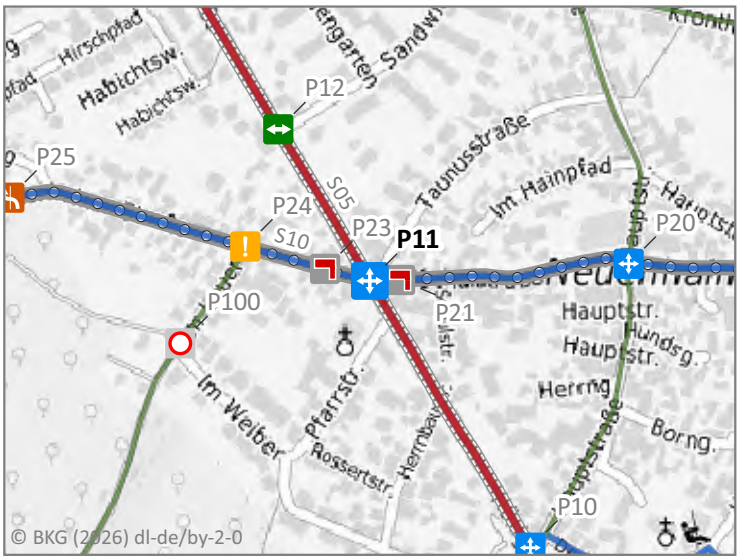
Priorität: B Kostenkategorie: € € € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

Massnahmennummer und -typ: **P11 - Knotenpunkt optimieren**

| | |
|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Königstein |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus |
| Netzkategorie(n): | Übergeordnete Radhauptverbindung |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja, mit geringem Bedarf |
| Sensibler Bereich: | - |
| Beteiligung: | 6 0 |

Musterlösung(en): KPO_06_BW

| | |
|---|---|
| Straße(n): | Königsteiner Straße (L 3266) / Schulstraße / Altenhainer Straße |
| DTV: | 7021 Kfz/24h |
| Baulast: | Land |
| Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Komplexe Verkehrssituation am Knotenpunkt durch zahlreiche Einmündungen und teils eingeschränkten Sichtbeziehungen. Es existieren keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Radverkehrs auf allen Wegebeziehungen sollen verschiedene Varianten geprüft werden. Abhängig von der anschließenden Radverkehrsführung sind dabei vorgezogene Haltelinien, aufgeweitete Radaufstellstreifen und Verflechtungsfahrstreifen in den Knotenpunktarmen zu prüfen.

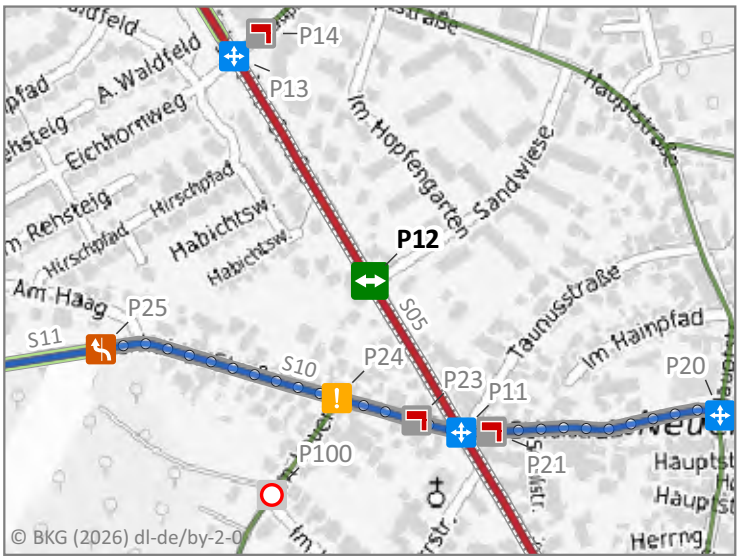
Begründung: Durch die Optimierung des Knotenpunktes soll ein sicheres und zügiges Vorankommen gewährleistet werden. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).

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

Priorität: A Kostenkategorie: € € € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Massnahmennummer und -typ: **P12 - Überquerungsstelle sichern**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Königstein | | |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | QSS_04_RV_K |
| Netzkategorie(n): | Übergeordnete Radhauptverbindung | | |
| | | Straße(n): | Königsteiner Straße (L 3266) |
| Schulverbindung: | Ja | | |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja, mit geringem Bedarf | DTV: | 6427 Kfz/24h |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Land |
| Beteiligung: | 4 1 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Die Überquerungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.

Beschreibung: Ausgestaltung der Querungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum in Anlehnung an die Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Ausführung mit differenzierter Bordhöhe empfohlen. Zusätzlich Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen. Alternativ Einrichtung einer Fußgängerschutzanlage prüfen.

Begründung: Eine ausgestaltete Überquerungsstelle ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn, insbesondere bei hohen gefahrenen Geschwindigkeiten. Es besteht ausgeprägter Überquerungsbedarf im Zuge der Bushaltestellen.

Sonstiges: -

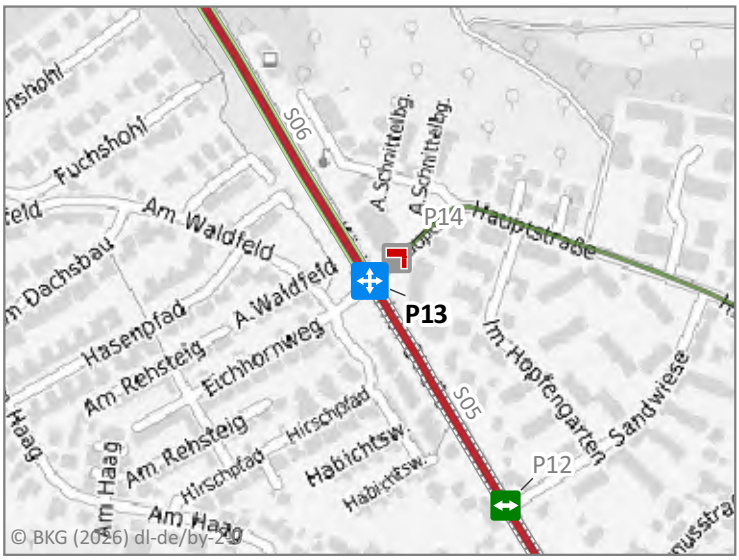
Priorität: A Kostenkategorie: € € € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Massnahmennummer und -typ: **P13 - Knotenpunkt optimieren**

| | |
|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Königstein |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus |
| Netzkategorie(n): | Übergeordnete Radhauptverbindung |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja, mit geringem Bedarf |
| Sensibler Bereich: | - |
| Beteiligung: | 5 1 |

Musterlösung(en): KPO_06_BW, KPO_05_BW, UFR_05

| | |
|---|---|
| Straße(n): | Königsteiner Straße (L 3266) / Hauptstraße / Am Waldfeld |
| DTV: | 6427 Kfz/24h |
| Baulast: | Land |
| Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen am Knotenpunkt. Für den Fußverkehr bestehen weite Querungswege am Knotenpunkt.

Beschreibung: Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Fuß- und Radverkehrs auf allen Wegebeziehungen sollen verschiedene Varianten geprüft werden. Abhängig von der anschließenden Radverkehrsführung sind dabei vorgezogene Haltelinien, aufgeweitete Radaufstellstreifen und Verflechtungsfahrstreifen zu prüfen. Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Anpassung und Verlängerung der Räumzeiten der Signalanlage für den Fußverkehr prüfen.

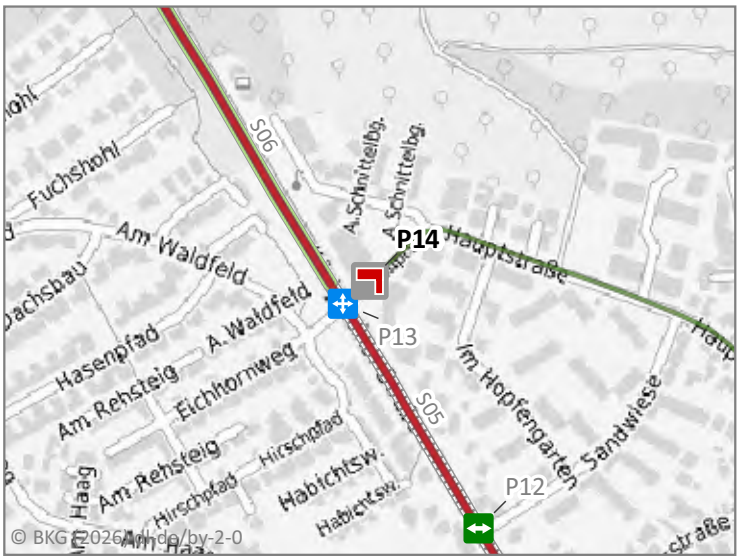
Begründung: Durch die Optimierung des Knotenpunktes soll ein sicheres und zügiges Vorankommen gewährleistet werden. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).

Sonstiges: Alternativ kann die Einrichtung eines Übergangs zwischen Fahrbahn und Radweg auch weiter nördlich am Ortseingang geprüft werden. Die Überplanung des Knotenpunktes übersteigt den Rahmen eines Radverkehrskonzeptes. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Typen von Maßnahmen zur Anpassung des Knotenpunkts noch nicht abzuschätzen sind.

Priorität: A Kostenkategorie: € € € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Massnahmennummer und -typ: **P14 - Aufgeweiteten Radaufstellstreifen markieren**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Königstein | | |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | ARA_01_AGNH |
| Netzkategorie(n): | Radgrundverbindung | | |
| | | Straße(n): | Hauptstraße |
| Schulverbindung: | Ja | | |
| Bike+Ride-Verb.: | Nein | DTV: | k.A. |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Kommune |
| Beteiligung: | 2 1 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: In der untergeordneten Knotenpunktzufahrt mit längeren Sperrzeiten besteht ein Konflikt zwischen abbiegendem Radverkehr und geradeausfahrendem Kfz-Verkehr.

Beschreibung: Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens. Das Zurücksetzen der Kfz-Haltelinie kann die Anpassung der Lichtsignalanlage erfordern.

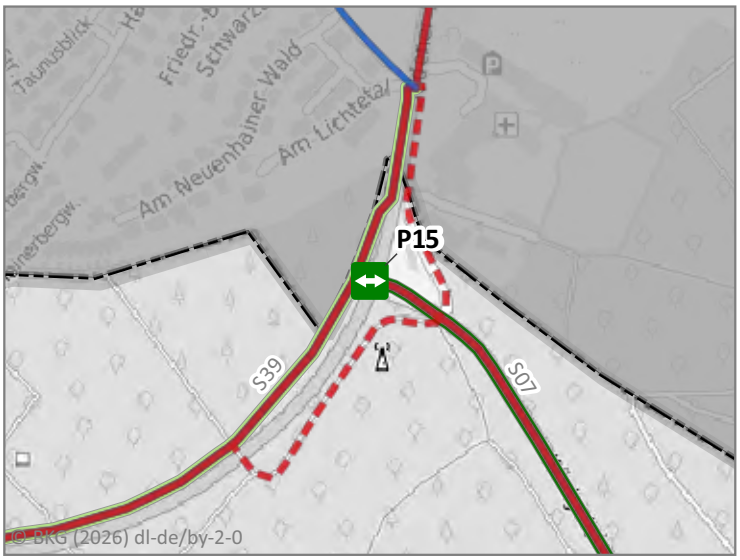
Begründung: Die Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens rückt Radfahrende ins Blickfeld des Kfz-Verkehrs, wodurch die Aufmerksamkeit erhöht wird. Dies entschärft erheblich Gefahrensituationen und steigert die Verkehrssicherheit. Die Entflechtung von geradeausfahrendem Kfz-Verkehr und abbiegendem Radverkehr erleichtert direktes Linksabbiegen. Bei hohem Radverkehrsaufkommen wirken sich aufgeweitete Radaufstellstreifen positiv auf die Kfz-Leistungsfähigkeit aus.

Sonstiges: -

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | D | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Ausreichend |

Massnahmennummer und -typ: **P15 - Überquerungsstelle sichern**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Königstein | | |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | QSS_21_AGNH, QSS_22_AGNH |
| Netzkategorie(n): | Übergeordnete Radhauptverbindung | Straße(n): | Sodener Straße (B 519) / Königsteiner Straße |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf | | |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja, mit geringem Bedarf | DTV: | 15584 Kfz/24h |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Bund |
| Beteiligung: | 5 0 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Die betrachtete Überquerungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h. Das Kfz-Verkehrsaufkommen beträgt 15584 Kfz/24h.

Beschreibung: Einrichtung einer baulichen Überquerungsstelle mittels Mittelinsel in Anlehnung an die Musterlösung.

Begründung: Eine Mittelinsel ermöglicht das sichere Überqueren der Fahrbahn insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen.

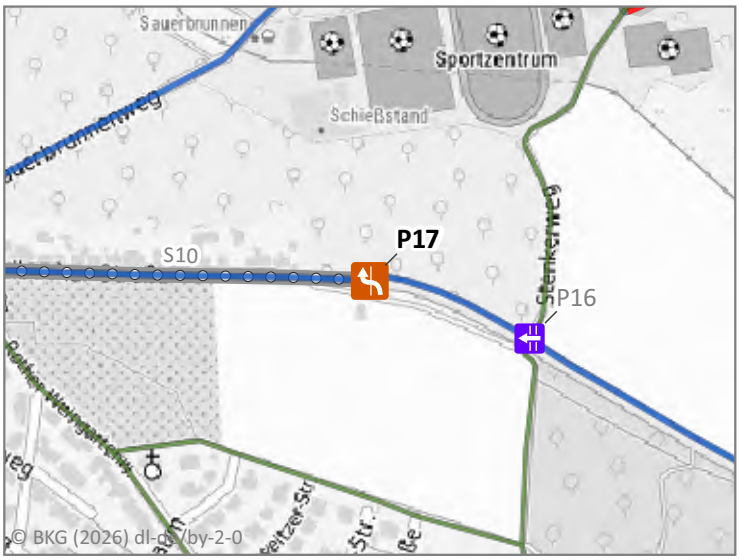
Sonstiges: Die Maßnahme soll in Verbindung mit Maßnahme S07 betrachtet werden. Maßnahme ist Teil des Radverkehrskonzepts des Hochtaunuskreises (Nummer P287). Neben einem Neubau sollen alternative Führungen über die sich westlich befindliche Rad- und Fußbrücke und dem sich östlich gelegenen Parkplatz an der KVB Klinik geprüft werden.

Priorität: A Kostenkategorie: € € € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Massnahmennummer und -typ: **P17 - Übergang Fahrbahn - Radweg verbessern**

| | |
|---|---|
| Verbindung: | Ortsdurchfahrt Neuenhain |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus |
| Netzkategorie(n): | Radhauptverbindung |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf |
| Bike+Ride-Verb.: | Nein |
| Sensibler Bereich: | - |
| Beteiligung: | 9 2 |

| | |
|---|---|
| Musterlösung(en): | UFR_02_AGNH, UFR_03_AGNH |
| Straße(n): | Schwalbacher Straße (L 3015) |
| DTV: | 6700 Kfz/24h |
| Baulast: | Land |
| Schutzgebiet: | TWS HQS Zone III |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Es existiert kein geregelter Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn für den querenden Radverkehr. Die Kfz-Verkehrsbelastung beträgt 6700 Kfz/24h.

Beschreibung: Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden.

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

Sonstiges: Musterlösungen sind beispielhaft zu verstehen. Die Überplanung des Übergangs übersteigt den Rahmen eines Radverkehrskonzeptes.

Priorität: A Kostenkategorie: € € € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Massnahmennummer und -typ: **P18 - Knotenpunkt optimieren**

| | |
|---|---|
| Verbindung: | Ortsdurchfahrt Neuenhain |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus |
| Netzkategorie(n): | Übergeordnete Radhauptverbindung |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf |
| Bike+Ride-Verb.: | Nein |
| Sensibler Bereich: | - |
| Beteiligung: | 4 0 |

Musterlösung(en): KPO_04_RV_K, QSS_17_BW

| | |
|---|---|
| Straße(n): | Schwalbacher Straße (L 3015) / Rother Weingartenweg |
| DTV: | 6782 Kfz/24h |
| Baulast: | Land |
| Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Komplexe Verkehrssituation am Knotenpunkt. Es existieren keine Radverkehrsanlagen am Knotenpunkt. Es existiert eine Überquerungsstelle für den Fußverkehr auf Rother Weingartenweg. Im aktuellen Zustand stellt die Querung der Schwalbacher Straße aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ein Sicherheitsrisiko dar.

Beschreibung: Es sollen sichere und möglichst direkte Fahr- und Gehbeziehungen für Radfahrende und Gehende in alle Richtungen geschaffen werden. Es sollen mehrere Varianten entlang der Schwalbacher Straße in Anlehnung an die Musterlösungen geprüft werden, um eine sichere Querung aus der Kronthaler Straße, Rother Weingartenweg und der Bushaltestelle (Friedhof) zu gewährleisten.

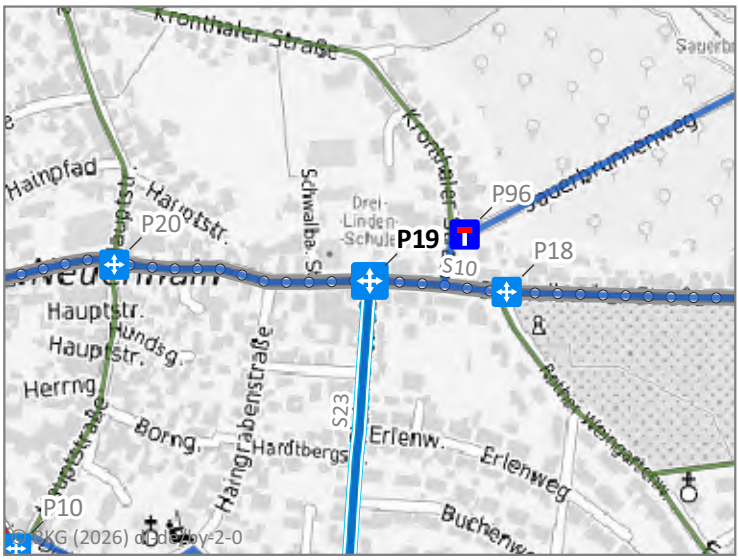
Begründung: Durch die Optimierung des Knotenpunktes wird ein sicheres und zügiges Vorankommen gewährleistet.

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

Priorität: B Kostenkategorie: € € € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

Massnahmennummer und -typ: **P19 - Knotenpunkt optimieren**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Ortsdurchfahrt Neuenhain | | |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | QSS_16_AGNH |
| Netzkategorie(n): | Radhauptverbindung | | |
| | | Straße(n): | Schwalbacher Straße (L 3015) / Platanenstraße |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf | | |
| Bike+Ride-Verb.: | Nein | DTV: | 6782 Kfz/24h |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Land |
| Beteiligung: | 5 0 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Die betrachtete Überquerungsstelle im Zuge der Schwalbacher Straße ist nicht ausreichend sicher gestaltet. In Knotenpunktnähe besteht eine Fußgängerschutzanlage. Das Kfz-Verkehrsaufkommen beträgt 6782 Kfz/24h.

Beschreibung: Erweiterung der lichtsignalgesteuerten Querungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung mittels zusätzlicher Anforderung für den Radverkehr in der Platanenstraße prüfen.

Begründung: Eine erweiterte Fußgängersignalisierung ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn bzw. Abbiegen insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).

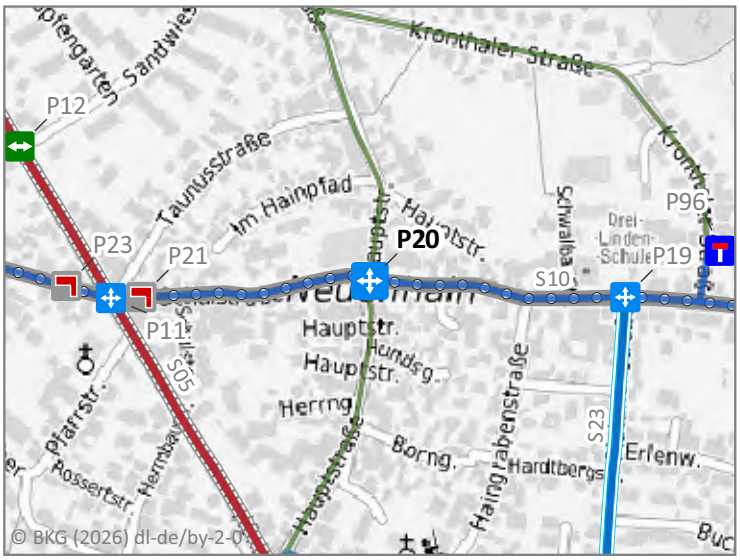
Sonstiges: -

Priorität: C Kostenkategorie: € € € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

Massnahmennummer und -typ: **P20 - Knotenpunkt optimieren**

| | |
|---|---|
| Verbindung: | Ortsdurchfahrt Neuenhain |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus |
| Netzkategorie(n): | Radhauptverbindung |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf |
| Bike+Ride-Verb.: | Nein |
| Sensibler Bereich: | - |
| Beteiligung: | 3 0 |

| | |
|---|---|
| Musterlösung(en): | |
| Straße(n): | Schwalbacher Straße / Schulstraße / Hauptstraße |
| DTV: | k.A. |
| Baulast: | Land |
| Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Komplexe Verkehrssituation am Knotenpunkt durch teils eingeschränkte Sichtbeziehungen.

Beschreibung: Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Fuß- und Radverkehrs sollen auf allen Wegebeziehungen verschiedene Varianten geprüft werden. Es soll geprüft werden, ob auf der Schwalbacher Straße ein zusätzlicher FGÜ unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit eingerichtet werden kann.

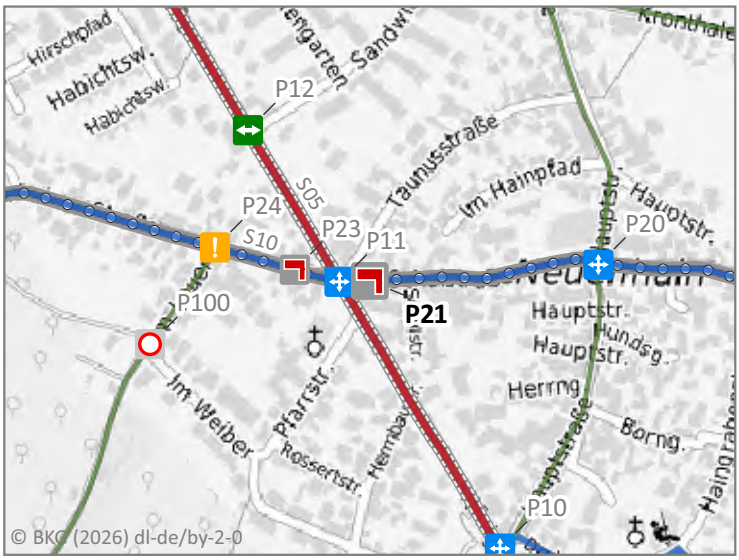
Begründung: Durch die Optimierung des Knotenpunktes soll ein sicheres und zügiges Vorankommen gewährleistet werden. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).

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

Priorität: C Kostenkategorie: € € € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

Massnahmennummer und -typ: **P21 - Aufgeweiteten Radaufstellstreifen markieren**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Ortsdurchfahrt Neuenhain | | |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | ARA_01_AGNH |
| Netzkategorie(n): | Radhauptverbindung | | |
| | | Straße(n): | Schulstraße (L 3015) |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf | | |
| Bike+Ride-Verb.: | Nein | DTV: | k.A. |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Land |
| Beteiligung: | 1 2 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: In der untergeordneten Knotenpunktzufahrt mit längeren Sperrzeiten besteht ein Konflikt zwischen abbiegendem Radverkehr und geradeausfahrendem Kfz-Verkehr.

Beschreibung: Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens. Das Zurücksetzen der Kfz-Haltelinie kann die Anpassung der Lichtsignalanlage erfordern.

Begründung: Die Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens rückt Radfahrende ins Blickfeld des Kfz-Verkehrs, wodurch die Aufmerksamkeit erhöht wird. Dies entschärft erheblich Gefahrensituationen und steigert die Verkehrssicherheit. Die Entflechtung von geradeausfahrendem Kfz-Verkehr und abbiegendem Radverkehr erleichtert direktes Linksabbiegen. Bei hohem Radverkehrsaufkommen wirken sich aufgeweitete Radaufstellstreifen positiv auf die Kfz-Leistungsfähigkeit aus.

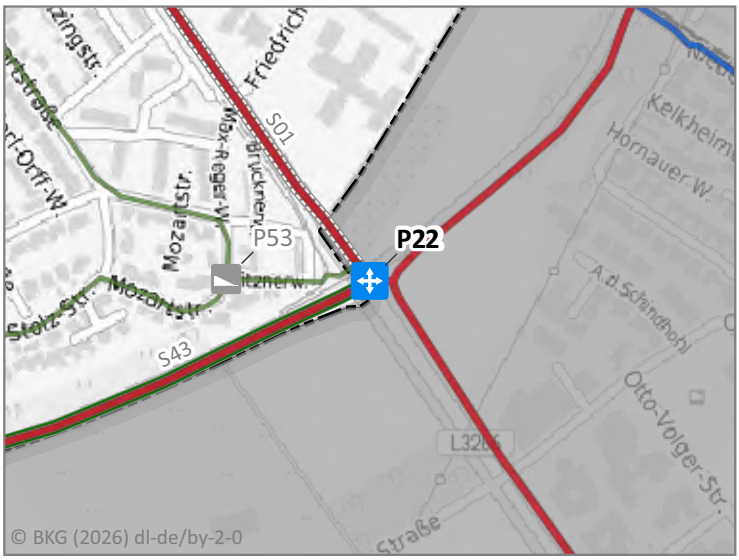
Sonstiges: -

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Gut |

Massnahmennummer und -typ: **P22 - Knotenpunkt optimieren**

| | |
|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Königstein |
| Kommune: | Sulzbach |
| Netzkategorie(n): | Übergeordnete Radhauptverbindung |
| Schulverbindung: | Ja |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja |
| Sensibler Bereich: | - |
| Beteiligung: | 21 0 |

| | |
|---|---|
| Musterlösung(en): | - |
| Straße(n): | Königsteiner Straße (L 3266) / Limesspange (L 3014) |
| DTV: | 10208 Kfz/24h |
| Baulast: | Land |
| Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Komplexe Verkehrssituation am Knotenpunkt durch zahlreiche Einmündungen.

Beschreibung: Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Radverkehrs auf allen Wegebeziehungen sollen verschiedene Varianten geprüft werden.

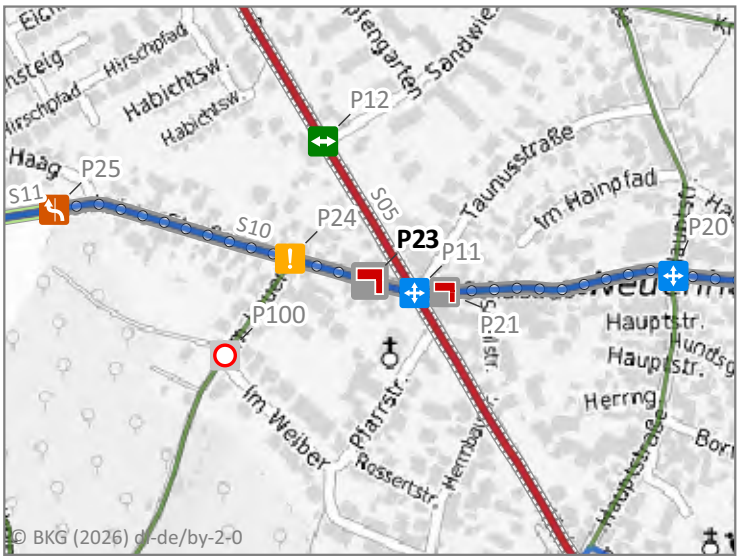
Begründung: Durch die Optimierung des Knotenpunktes soll ein sicheres und zügiges Vorankommen gewährleistet werden.

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

Priorität: B Kostenkategorie: € € € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

Massnahmennummer und -typ: **P23 - Aufgeweiteten Radaufstellstreifen markieren**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Ortsdurchfahrt Neuenhain | | |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | ARA_01_AGNH |
| Netzkategorie(n): | Radhauptverbindung | | |
| | | Straße(n): | Altenhainer Straße |
| Schulverbindung: | Ja | | |
| Bike+Ride-Verb.: | Nein | DTV: | k.A. |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Kommune |
| Beteiligung: | 2 0 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)




Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: In der untergeordneten Knotenpunktzufahrt mit längeren Sperrzeiten besteht ein Konflikt zwischen abbiegendem Radverkehr und geradeausfahrendem Kfz-Verkehr.

Beschreibung: Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens. Das Zurücksetzen der Kfz-Haltelinie kann die Anpassung der Lichtsignalanlage erfordern.

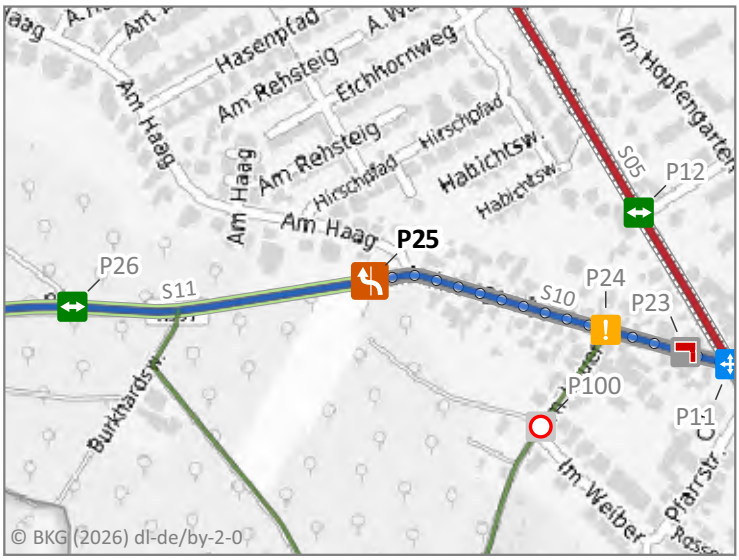
Begründung: Die Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens rückt Radfahrende ins Blickfeld des Kfz-Verkehrs, wodurch die Aufmerksamkeit erhöht wird. Dies entschärft erheblich Gefahrensituationen und steigert die Verkehrssicherheit. Die Entflechtung von geradeausfahrendem Kfz-Verkehr und abbiegendem Radverkehr erleichtert direktes Linksabbiegen. Bei hohem Radverkehrsaufkommen wirken sich aufgeweitete Radaufstellstreifen positiv auf die Kfz-Leistungsfähigkeit aus.

Sonstiges: -

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Befriedigend |

Massnahmennummer und -typ: **P25 - Übergang Fahrbahn - Radweg verbessern**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Ortsdurchfahrt Neuenhain | | |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | UFR_02_AGNH, UFR_12 |
| Netzkategorie(n): | Radhauptverbindung | | |
| | | Straße(n): | Altenhainer Straße (K 797) |
| Schulverbindung: | Ja | | |
| Bike+Ride-Verb.: | Nein | DTV: | k.A. |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Kreis |
| Beteiligung: | 5 0 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

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

Beschreibung: Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden.

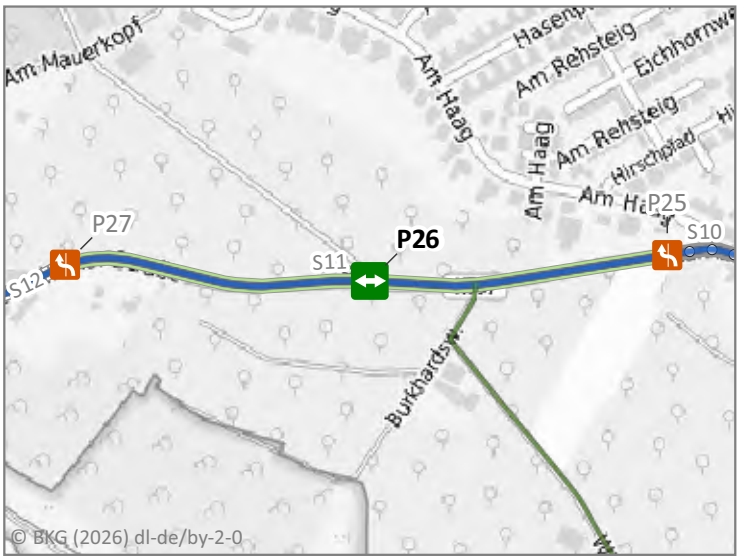
Begründung: Die Aufmerksamkeit für den (querenden) Radverkehr wird erhöht. Radfahrende können sich auf den Übergang Fahrbahn-Radweg konzentrieren. Die Ortseingangswirkung wird durch bauliche Übergänge verstärkt und die Kfz-Geschwindigkeit reduziert.

Sonstiges: Musterlösungen sind beispielhaft zu verstehen. Die Überplanung des Übergangs übersteigt den Rahmen eines Radverkehrskonzeptes.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Befriedigend |

Massnahmennummer und -typ: **P26 - Überquerungsstelle sichern**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Altenhain - Neuenhain | | |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | - |
| Netzkategorie(n): | Radhauptverbindung | | |
| | | Straße(n): | K 797 |
| Schulverbindung: | Nein | | |
| Bike+Ride-Verb.: | Nein | DTV: | k.A. |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Kreis |
| Beteiligung: | 13 0 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Die betrachtete Querungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h. Aufgrund der Kuppe sind die Sichtverhältnisse eingeschränkt.

Beschreibung: Einrichtung einer Querungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung.

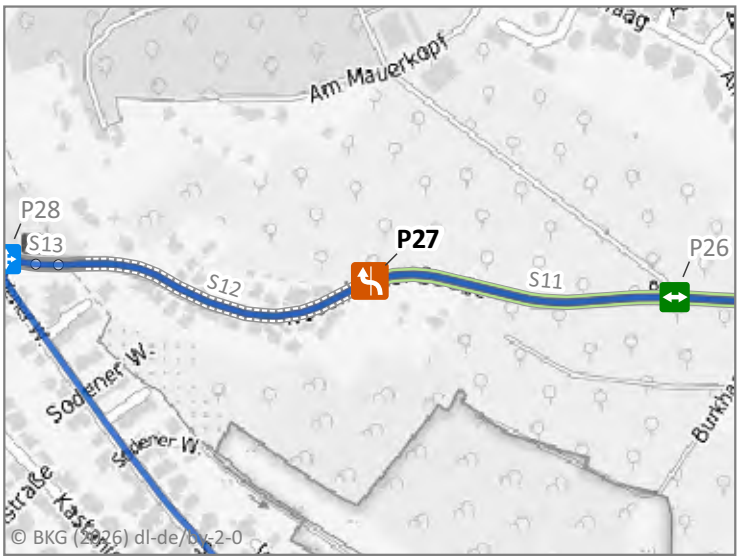
Begründung: Durch die Sicherung der Querungsstelle wird die Aufmerksamkeit für den Rad- und Fußverkehr erhöht und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert. Dadurch wird ein sicheres Queren für den Rad- und Fußverkehr ermöglicht.

Sonstiges: -

Priorität: C Kostenkategorie: € € € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

Massnahmennummer und -typ: **P27 - Übergang Fahrbahn - Radweg verbessern**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Altenhain - Neuenhain | | |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | UFR_10 |
| Netzkategorie(n): | Radhauptverbindung | | |
| | | Straße(n): | Neuenhainer Straße (K 797) |
| Schulverbindung: | Ja | | |
| Bike+Ride-Verb.: | Nein | DTV: | k.A. |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Kreis |
| Beteiligung: | 3 0 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

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

Beschreibung: Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden.

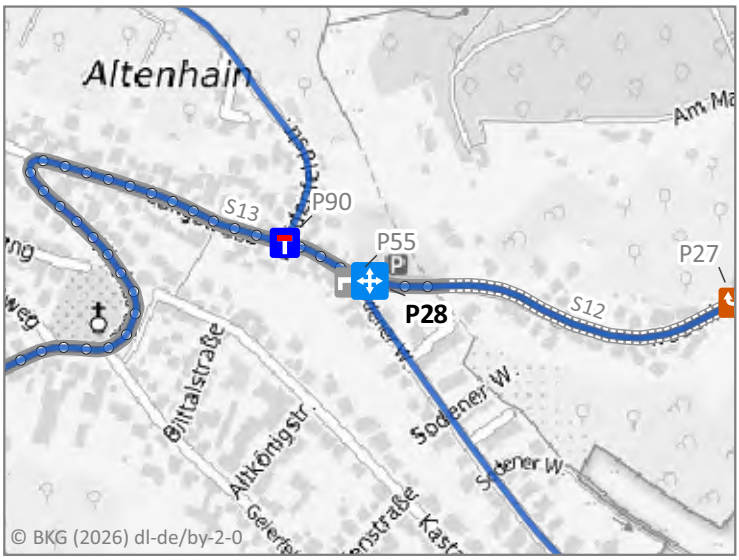
Begründung: Die Aufmerksamkeit für den (querenden) Radverkehr wird erhöht. Radfahrende können sich auf den Übergang Fahrbahn-Radweg konzentrieren. Die Ortseingangswirkung wird durch bauliche Übergänge verstärkt und die Kfz-Geschwindigkeit reduziert.

Sonstiges: Musterlösungen sind beispielhaft zu verstehen. Die Überplanung des Übergangs übersteigt den Rahmen eines Radverkehrskonzeptes.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Ausreichend |

Massnahmennummer und -typ: **P28 - Knotenpunkt optimieren**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Ortsdurchfahrt Altenhain | | |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | QSS_16_AGNH, KPO_03_RV_K, KPO_04_RV_K |
| Netzkategorie(n): | Radhauptverbindung | Straße(n): | Langstraße (K 797) / Sodener Weg |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf | | |
| Bike+Ride-Verb.: | Nein | DTV: | k.A. |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Kreis |
| Beteiligung: | 2 0 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Für den Radverkehr ist die Querungsstelle im Zuge der K797 nicht ausreichend sicher gestaltet. In Knotenpunktnähe besteht eine Fußgängerschutzanlage. Der bestehende straßenbegleitende Gehweg der K797 wird im Einmündungsbereich des Sodener Wegs unterbrochen. Es besteht keine geeignete Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr. Die Fahrbahn ist großflächig ausgestaltet.

Beschreibung: Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Fuß- und Radverkehrs sollen in Anlehnung an die Musterlösungen Varianten zur Umgestaltung des Knotenpunkts unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit geprüft werden. Mögliche Maßnahmen sind die Erweiterung der lichtsignalgesteuerten Querungsstelle mittels zusätzlicher Anforderung für den Radverkehr im Sodener Weg sowie die Verbreiterung der Seitenräume und Verkleinerung der Abbiegeradien (möglichst eng) durch Eckausrundungen und die Anlage einer baulichen Querungshilfe.

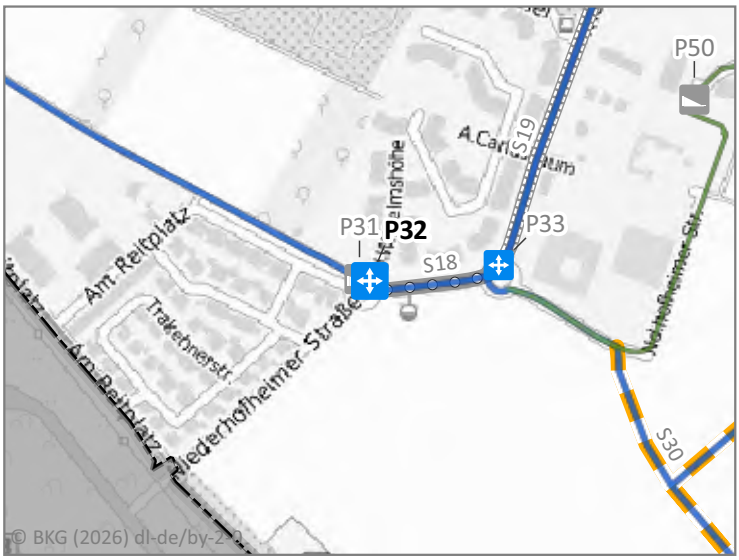
Begründung: Eine erweiterte Fußgängersignalisierung ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen (K 797). Durch kürzere Querungswege für den Fußverkehr und reduzierte Kfz-Abbiegegeschwindigkeit wird die Verkehrssicherheit erhöht (Sodener Weg). Durch die Optimierung des Knotenpunktes soll auch ein zügiges und komfortables Vorankommen gewährleistet werden.

Sonstiges: Schleppkurven erforderlicher Abbiegeradien sind in der weiteren Planung zu prüfen. Die Überplanung des Knotenpunktes übersteigt den Rahmen eines Fuß- und Radverkehrskonzeptes. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Typen von Maßnahmen zur Anpassung des Knotenpunkts noch nicht abzuschätzen sind. Ein Teil der Maßnahmen liegt in Baulast der Gemeinde.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Befriedigend |

Massnahmennummer und -typ: **P32 - Knotenpunkt optimieren**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Liederbach | | |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | QHA_19, SON_18_AGNH |
| Netzkategorie(n): | Radhauptverbindung | | |
| | | Straße(n): | Niederhofheimer Straße |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf | | |
| Bike+Ride-Verb.: | Nein | DTV: | k.A. |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Kommune |
| Beteiligung: | 12 0 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: An den Kreisverkehrsarmen sind keine geeigneten Überquerungsstellen für den Fußverkehr vorhanden. Lediglich am östlichen Arm ist eine Überquerungsstelle vorhanden.

Beschreibung: Umgestaltung des Kreisverkehrs mit gesicherten Querungsstellen in Anlehnung an die Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit prüfen.

Begründung: Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen sollen an Kreisverkehren in bebauten Gebieten Überquerungsstellen für den Fußverkehr als Fußgängerüberwege ausgebildet werden. Eine Querungshilfe ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen. Menschen mit Sinnesbeeinträchtigung sind hierauf für eine selbstständige Teilnahme am Verkehr angewiesen.

Sonstiges: Bei der baulichen Einrichtung der Querungsstellen ist darauf zu achten, dass die Furt für den Fußverkehr maximal 4 Meter von der Kreisfahrbahn angelegt wird. Die Überplanung des Knotenpunktes übersteigt den Rahmen eines Radverkehrskonzeptes. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Typen von Maßnahmen zur Anpassung des Knotenpunkts noch nicht abzuschätzen sind.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Gut |

Massnahmennummer und -typ: **P33 - Knotenpunkt optimieren**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Liederbach | | |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | QHA_19, SON_18_AGNH |
| Netzkategorie(n): | Radhauptverbindung | | |
| | | Straße(n): | Niederhofheimer Straße |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf | | |
| Bike+Ride-Verb.: | Nein | DTV: | k.A. |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Kommune |
| Beteiligung: | 19 0 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: An den Kreisverkehrsarmen sind keine geeigneten Überquerungsstellen für den Fußverkehr vorhanden. Lediglich am südlichen Arm ist ein Fußgängerüberweg vorhanden.

Beschreibung: Umgestaltung des Kreisverkehrs mit gesicherten Querungsstellen in Anlehnung an die Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit prüfen.

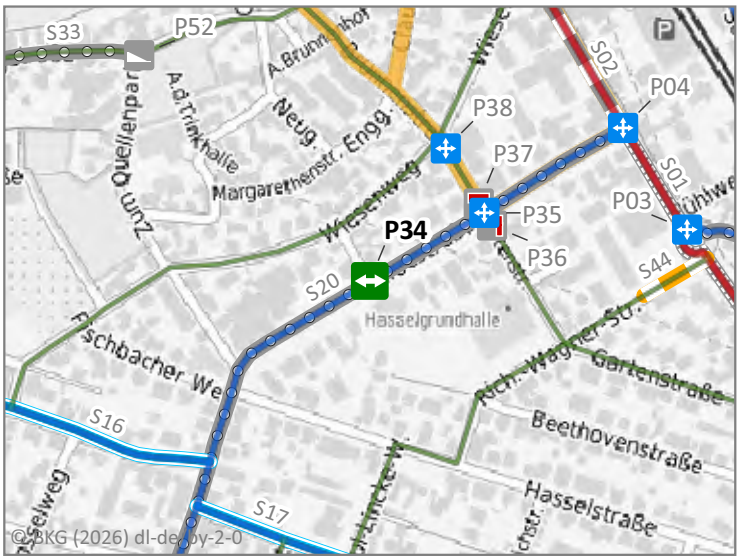
Begründung: Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen sollen an Kreisverkehren in bebauten Gebieten Überquerungsstellen für den Fußverkehr als Fußgängerüberwege ausgebildet werden. Eine Querungshilfe ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen. Menschen mit Sinnesbeeinträchtigung sind hierauf für eine selbstständige Teilnahme am Verkehr angewiesen.

Sonstiges: Bei der baulichen Einrichtung der Querungsstellen ist darauf zu achten, dass die Furt für den Fußverkehr maximal 4 Meter von der Kreisfahrbahn angelegt wird. Die Überplanung des Knotenpunktes übersteigt den Rahmen eines Radverkehrskonzeptes. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Typen von Maßnahmen zur Anpassung des Knotenpunkts noch nicht abzuschätzen sind.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Befriedigend |

Massnahmennummer und -typ: **P34 - Überquerungsstelle sichern**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Liederbach | | |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | QSS_02_RV_K, QSS_04_RV_K |
| Netzkategorie(n): | Radhauptverbindung | Straße(n): | Alleestraße |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf | | |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja, mit geringem Bedarf | DTV: | k.A. |
| Sensibler Bereich: | Ja | Baulast: | Kommune |
| Beteiligung: | 53 0 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Die Querung der Alleestraße ist für den Fußverkehr ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h.

Beschreibung: Ausgestaltung der Querungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung.

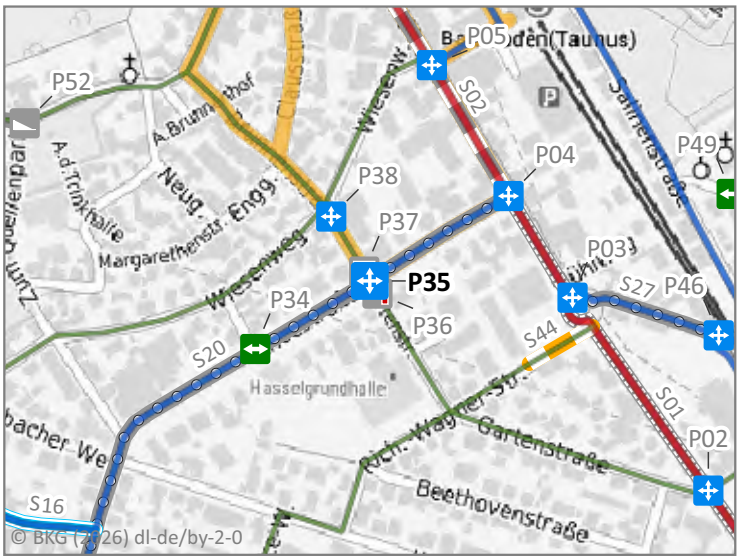
Begründung: Eine ausgestaltete Überquerungsstelle ermöglicht das sichere Überqueren der Fahrbahn insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen. Es besteht ausgeprägter Überquerungsbedarf. Es überqueren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Kitaweg).

Sonstiges: Die Anordnung von Fußgängerüberwegen bei entsprechender Begründung wie z.B. wichtigen Fußverkehrsverbindungen sowie Kindergarten- oder Schulwegen ist zu prüfen. Ein barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle ist zu prüfen.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Sehr gut |

Massnahmennummer und -typ: **P35 - Knotenpunkt optimieren**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Liederbach | | |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | KPO_06_BW |
| Netzkategorie(n): | Radhauptverbindung<br>Hauptgehverbindung | Straße(n): | Alleestraße |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf | | |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja | DTV: | k.A. |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Kommune |
| Beteiligung: | 15 0 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Komplexe Verkehrssituation am Knotenpunkt. Es existieren keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Radverkehrs auf allen Wegebeziehungen sollen verschiedene Varianten geprüft werden. Abhängig von der anschließenden Radverkehrsführung sind dabei vorgezogene Haltelinien, aufgeweitete Radaufstellstreifen und Verflechtungsfahrstreifen in den Knotenpunktarmen zu prüfen.

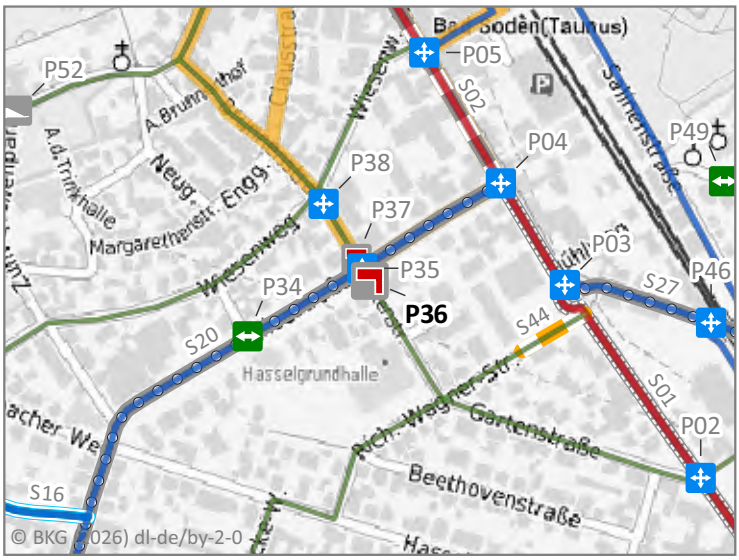
Begründung: Durch die Optimierung des Knotenpunktes soll ein sicheres und zügiges Vorankommen gewährleistet werden.

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

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Befriedigend |

Massnahmennummer und -typ: **P36 - Aufgeweiteten Radaufstellstreifen markieren**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Liederbach | | |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | ARA_01_AGNH |
| Netzkategorie(n): | Radgrundverbindung | | |
| | | Straße(n): | Gartenstraße |
| Schulverbindung: | Nein | | |
| Bike+Ride-Verb.: | Nein | DTV: | k.A. |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Kommune |
| Beteiligung: | 8 1 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)




Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: In der untergeordneten Knotenpunktzufahrt mit längeren Sperrzeiten besteht ein Konflikt zwischen abbiegendem Radverkehr und geradeausfahrendem Kfz-Verkehr.

Beschreibung: Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens. Das Zurücksetzen der Kfz-Haltelinie kann die Anpassung der Lichtsignalanlage erfordern.

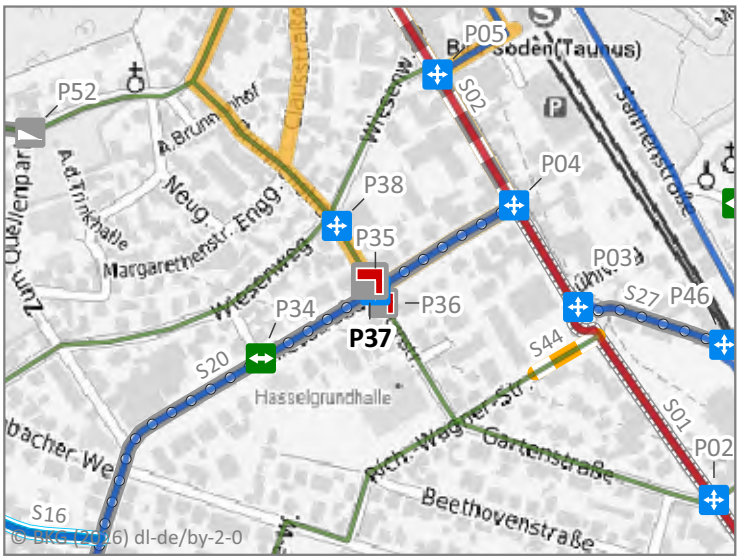
Begründung: Die Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens rückt Radfahrende ins Blickfeld des Kfz-Verkehrs, wodurch die Aufmerksamkeit erhöht wird. Dies entschärft erheblich Gefahrensituationen und steigert die Verkehrssicherheit. Die Entflechtung von geradeausfahrendem Kfz-Verkehr und abbiegendem Radverkehr erleichtert direktes Linksabbiegen. Bei hohem Radverkehrsaufkommen wirken sich aufgeweitete Radaufstellstreifen positiv auf die Kfz-Leistungsfähigkeit aus.

Sonstiges: -

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | D | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Ausreichend |

Massnahmennummer und -typ: **P37 - Aufgeweiteten Radaufstellstreifen markieren**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Liederbach | | |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | ARA_01_AGNH |
| Netzkategorie(n): | Radgrundverbindung<br>Hauptgehverbindung | Straße(n): | Brunnenstraße |
| Schulverbindung: | Nein | | |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja | DTV: | k.A. |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Kommune |
| Beteiligung: | 6 0 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: In der untergeordneten Knotenpunktzufahrt mit längeren Sperrzeiten besteht ein Konflikt zwischen abbiegendem Radverkehr und geradeausfahrendem Kfz-Verkehr.

Beschreibung: Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens. Das Zurücksetzen der Kfz-Haltelinie kann die Anpassung der Lichtsignalanlage erfordern.

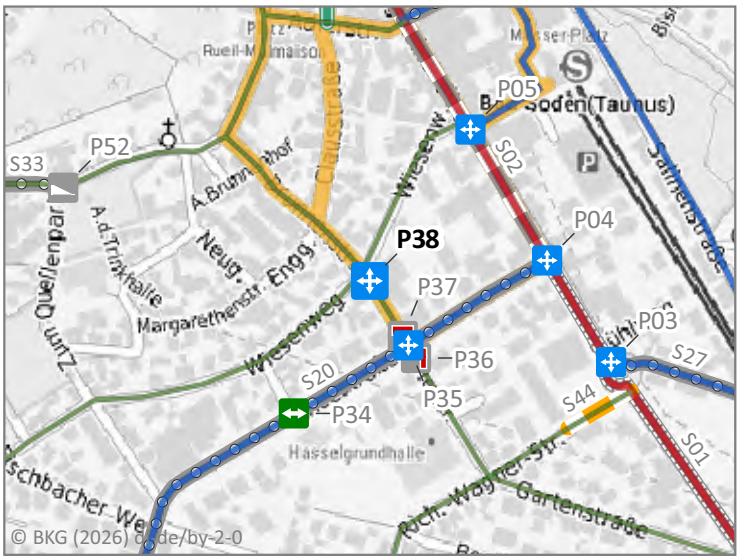
Begründung: Die Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens rückt Radfahrende ins Blickfeld des Kfz-Verkehrs, wodurch die Aufmerksamkeit erhöht wird. Dies entschärft erheblich Gefahrensituationen und steigert die Verkehrssicherheit. Die Entflechtung von geradeausfahrendem Kfz-Verkehr und abbiegendem Radverkehr erleichtert direktes Linksabbiegen. Bei hohem Radverkehrsaufkommen wirken sich aufgeweitete Radaufstellstreifen positiv auf die Kfz-Leistungsfähigkeit aus.

Sonstiges: -

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | D | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Ausreichend |

Massnahmennummer und -typ: **P38 - Knotenpunkt optimieren**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Innenstadtbereich | | |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | VUG_04 |
| Netzkategorie(n): | Radgrundverbindung<br>Hauptgehbereich | Straße(n): | Wiesenstraße |
| Schulverbindung: | Nein | | |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja, mit geringem Bedarf | DTV: | k.A. |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Kommune |
| Beteiligung: | 17 3 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Der Knotenpunkt ist nicht deutlich gestaltet. Der Beginn des verkehrsberuhigten Bereichs in der Brunnenstraße ist nicht deutlich.

Beschreibung: Einfahrtsbereich in den verkehrsberuhigten Bereich verdeutlichen. Kurzfristige Umsetzung mit mobilen Elementen möglich.

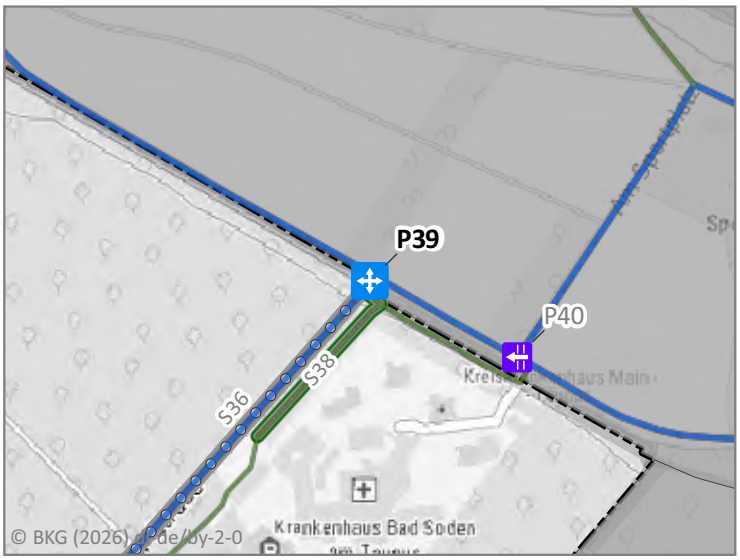
Begründung: Durch die Optimierung des Knotenpunktes soll ein sicheres Vorankommen gewährleistet werden.

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

Priorität: C Kostenkategorie: € € € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

Massnahmennummer und -typ: **P39 - Knotenpunkt optimieren**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Schwalbach | | |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | - |
| Netzkategorie(n): | Radhauptverbindung | | |
| | | Straße(n): | L3367 / Kronberger Straße |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf | | |
| Bike+Ride-Verb.: | Nein | DTV: | 9497 Kfz/24h |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Land |
| Beteiligung: | 12 0 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Komplexe Verkehrssituation am Knotenpunkt. Es gibt keine LSA Schaltung für den Radverkehr zwischen dem Radweg entlang der L3367 und der Kronberger Straße.

Beschreibung: Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Radverkehrs auf allen Wegebeziehungen sollen verschiedene Varianten geprüft werden.

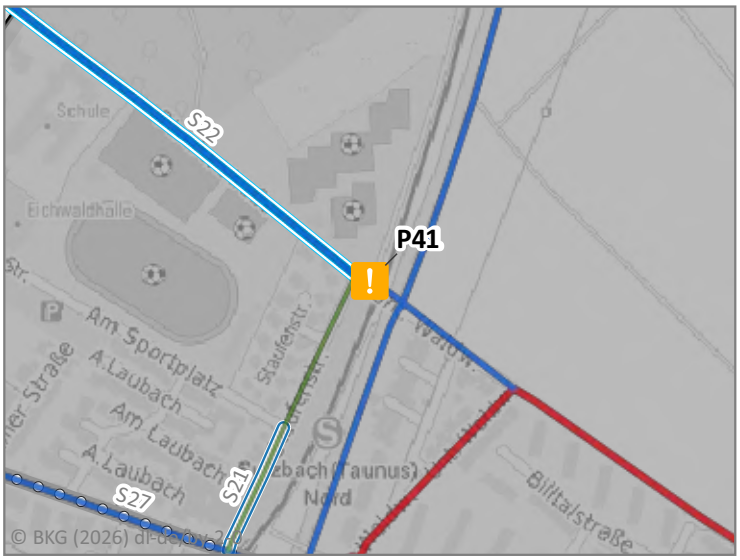
Begründung: Durch die Optimierung des Knotenpunktes soll ein sicheres und zügiges Vorankommen gewährleistet werden. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).

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

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Sehr gut |

Massnahmennummer und -typ: **P41 - Sonstiges**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Sulzbach | | |
| Kommune: | Sulzbach | Musterlösung(en): | - |
| Netzkategorie(n): | Radhauptverbindung | Straße(n): | Staufenstraße |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf | | |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja, mit geringem Bedarf | DTV: | k.A. |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Kommune |
| Beteiligung: | 17 0 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Die Unterführung ist im aktuellen Zustand nur bedingt für den Rad- und Fußverkehr geeignet.

Beschreibung: Ausbau der Unterführung mit barrierefreien Rampen auf beiden Seiten.

Begründung: Neben der Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr wirkt sich die Rampe auch positiv auf die Barrierefreiheit aus. Bei entsprechender baulicher Umsetzung kann diese auch von Rollstuhlfahrenden und Menschen mit Rollator oder Kinderwagen genutzt werden.

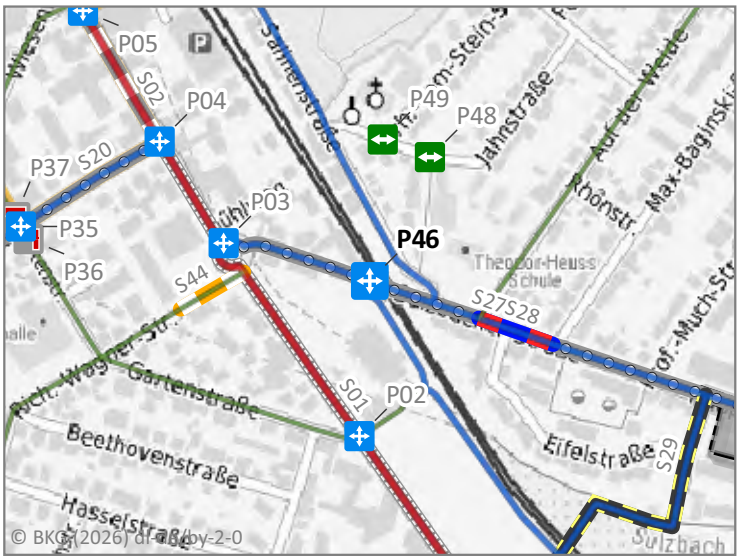
Sonstiges: Die Maßnahme befindet sich seitens der Gemeinde Sulzbach (Taunus) bereits in Planung.

Priorität: A Kostenkategorie: € € € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Massnahmennummer und -typ: **P46 - Knotenpunkt optimieren**

| | |
|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Sulzbach |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus |
| Netzkategorie(n): | Radhauptverbindung |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja, mit geringem Bedarf |
| Sensibler Bereich: | - |
| Beteiligung: | 7 0 |

| | |
|---|---|
| Musterlösung(en): | QSS_16_AGNH |
| Straße(n): | Sulzbacher Straße (K 802) / Bahnweg / Salinenstraße |
| DTV: | k.A. |
| Baulast: | Kreis |
| Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Die betrachteten Querungsstellen im Zuge der Sulzbacher Straße sind nicht ausreichend sicher gestaltet (Einmündungen Bahnweg und Salinenstraße). Die im Umfeld bestehenden Signalisierungen für den Fußverkehr sind für den Radverkehr nicht nutzbar. Im Zuge der Unterführung bestehen keine Radverkehrsanlagen und der Straßenraum lässt die Einrichtung dieser nicht zu. Es existiert keine geeignete alternative Führung. Es ist ein einseitiger Gehweg vorhanden. Die regelwidrige Nutzung des Seitenraums (Gehweg) kann zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen.

Beschreibung: Erweiterung und Kopplung der beiden lichtsignalgesteuerten Querungsstellen für den Fußverkehr in Anlehnung an die Musterlösung mittels zusätzlicher Anforderung für den Radverkehr im Bahnweg und in der Salinenstraße sowie zusätzlicher Haltelinien für den Kfz-Verkehr im Zuge der Sulzfelder Straße prüfen. Langfristig: Ausbau der Unterführung. Kurzfristig: Beidseitige Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen im Zuge der Unterführung.

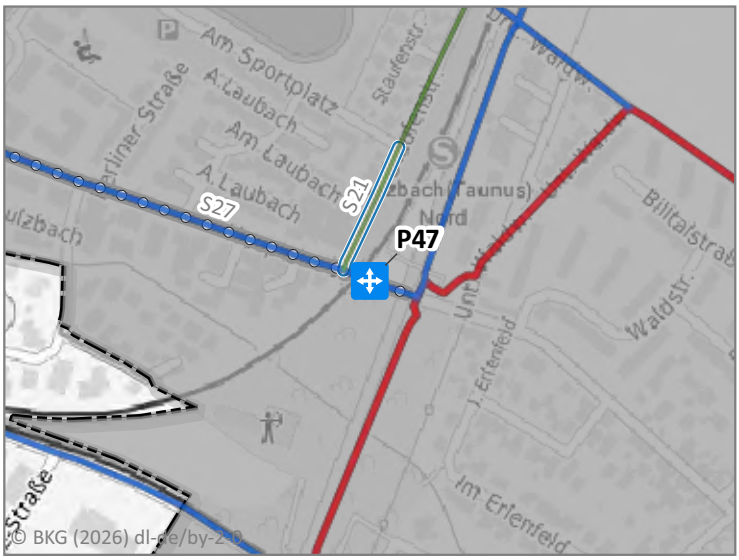
Begründung: Die Unterführung stellt im aktuellen Zustand ein Sicherheitsrisiko für den Rad- und Fußverkehr da. Eine erweiterte Fußgängersignalisierung ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn bzw. Abbiegen insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen. Es besteht ausgeprägter Querungsbedarf. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (z.B. Schulweg). Durch die Optimierung der Knotenpunkte wird ein sicheres und zügiges Vorankommen gewährleistet.

Sonstiges: Langfristig soll in Abstimmung mit dem Baulastträger (Deutsche Bahn) eine Verbreiterung der Unterführung angestrebt werden. Damit sollen Flächen geschaffen werden für beidseitige Fuß- und Radverkehrsanlagen, die den aktuellen Standards entsprechen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Typen von Maßnahmen zur Anpassung des Knotenpunkts noch nicht abzuschätzen sind.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Sehr gut |

Massnahmennummer und -typ: **P47 - Knotenpunkt optimieren**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Sulzbach | | |
| Kommune: | Sulzbach | Musterlösung(en): | |
| Netzkategorie(n): | Radhauptverbindung | Straße(n): | Limesspange (L 3014) / Hauptstraße |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf | | |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja, mit geringem Bedarf | DTV: | 14627 Kfz/24h |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Land |
| Beteiligung: | 4 0 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Die Radverkehrsführung am Knotenpunkt ist ungeeignet.

Beschreibung: Es sollen Varianten geprüft werden, um den Übergang zwischen Radweg (entlang der Limesspange) und Fahrbahn (Hauptstraße) zu verbessern.

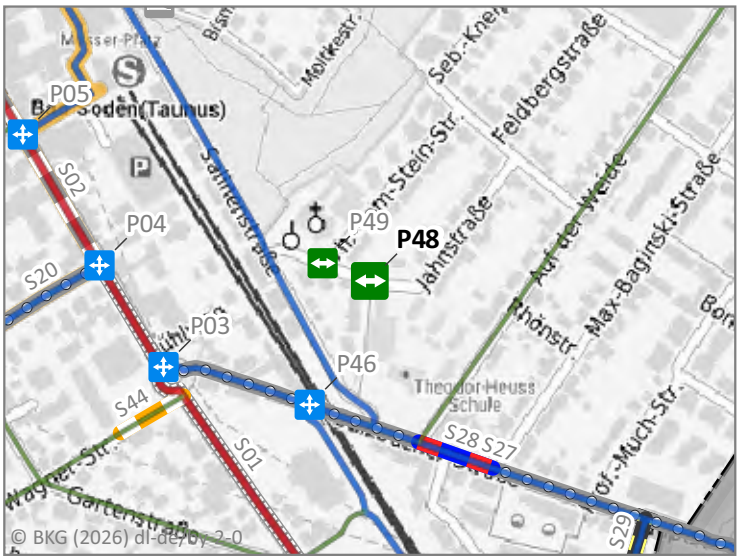
Begründung: Durch die Optimierung des Knotenpunktes wird ein sicheres und zügiges Vorankommen gewährleistet.

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

Priorität: B Kostenkategorie: € € € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

Massnahmennummer und -typ: **P48 - Überquerungsstelle sichern**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Schulverbindung Theodor-Heuss-Schule | | |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | QSS_01_RV_K |
| Netzkategorie(n): | Radgrundverbindung Hauptgehbereich | Straße(n): | Jahnstraße |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf | | |
| Bike+Ride-Verb.: | Nein | DTV: | k.A. |
| Sensibler Bereich: | Ja | Baulast: | Kommune |
| Beteiligung: | 2 1 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Die Querungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Die Sichtverhältnisse sind eingeschränkt.

Beschreibung: Ausgestaltung der Querungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum in Anlehnung an die Musterlösung.

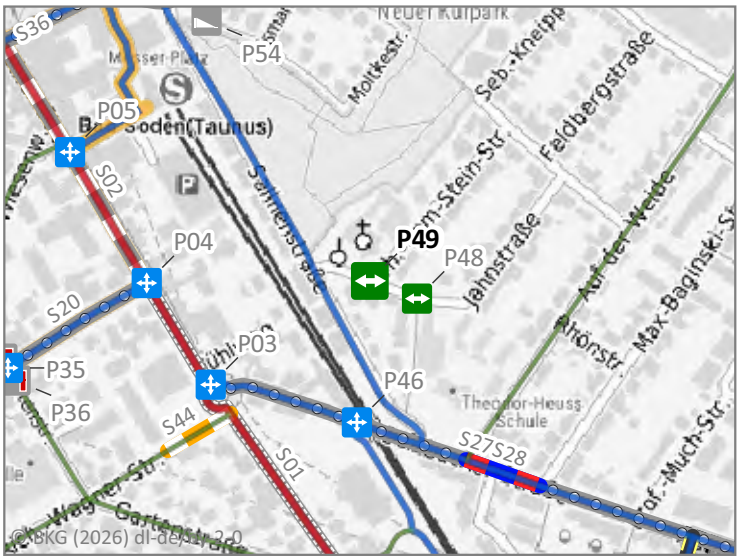
Begründung: Eine ausgestaltete Querungsstelle ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).

Sonstiges: In Tempo 30-Zonen ist die Anordnung von Fußgängerüberwegen bei entsprechender Begründung wie z.B. wichtigen Fußverkehrsverbindungen sowie Kindergarten- oder Schulwegen zu prüfen. Freihalten der Sichtfelder und Entfall von Kfz-Parkständen im Umfeld der Querungsstelle.

Priorität: B Kostenkategorie: € € € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Massnahmennummer und -typ: **P49 - Überquerungsstelle sichern**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Schulverbindung Theodor-Heuss-Schule | | |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | KPO_03_RV_K |
| Netzkategorie(n): | Radgrundverbindung Hauptgehbereich | Straße(n): | Jahnstraße |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf | | |
| Bike+Ride-Verb.: | Nein | DTV: | k.A. |
| Sensibler Bereich: | Ja | Baulast: | Kommune |
| Beteiligung: | 0 0 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Der bestehende straßenbegleitende Weg quert die Einmündung der Freiherr-vom-Stein-Straße auf Fahrbahnniveau. Die Fahrbahn ist großflächig ausgestaltet. Die Querungsstelle ist für den Fußverkehr nicht ausreichend sicher gestaltet. Die Sichtverhältnisse sind eingeschränkt.

Beschreibung: Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Fußverkehrs soll die Querungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum ausgestaltet werden. Verkleinerung der Abbiegeradien (möglichst eng) in der Einmündung durch Eckausrundungen.

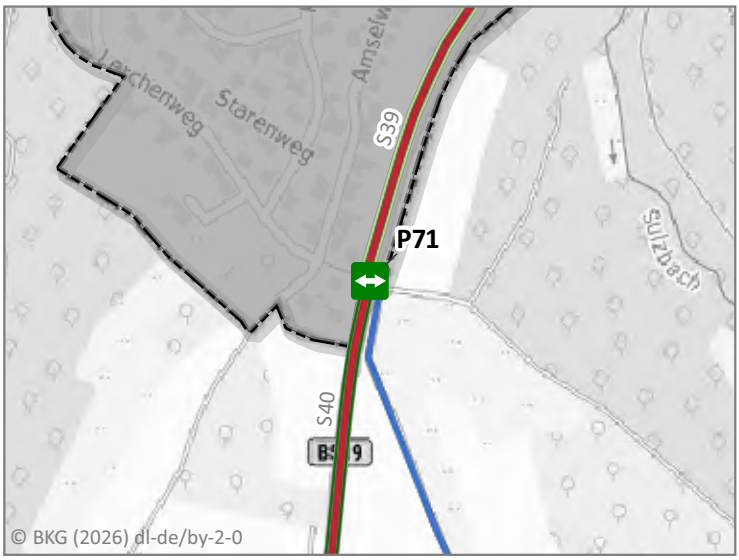
Begründung: Eine ausgestaltete Querungsstelle ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).

Sonstiges: In Tempo 30-Zonen ist die Anordnung von Fußgängerüberwegen bei entsprechender Begründung wie z.B. wichtigen Fußverkehrsverbindungen sowie Kindergarten- oder Schulwegen zu prüfen.

Priorität: B Kostenkategorie: € € € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Massnahmennummer und -typ: **P71 - Überquerungsstelle sichern**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Altenhain - Königstein | | |
| Kommune: | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | QSS_21_AGNH, QSS_22_AGNH |
| Netzkategorie(n): | Übergeordnete Radhauptverbindung | | |
| | | Straße(n): | B 619 |
| Schulverbindung: | Nein | | |
| Bike+Ride-Verb.: | Nein | DTV: | 15793 Kfz/24h |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Bund |
| Beteiligung: | 3 0 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Die Querung der B 619 ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Das Kfz-Verkehrsaufkommen beträgt 15793 Kfz/24h.

Beschreibung: Umgestaltung der Querungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung.

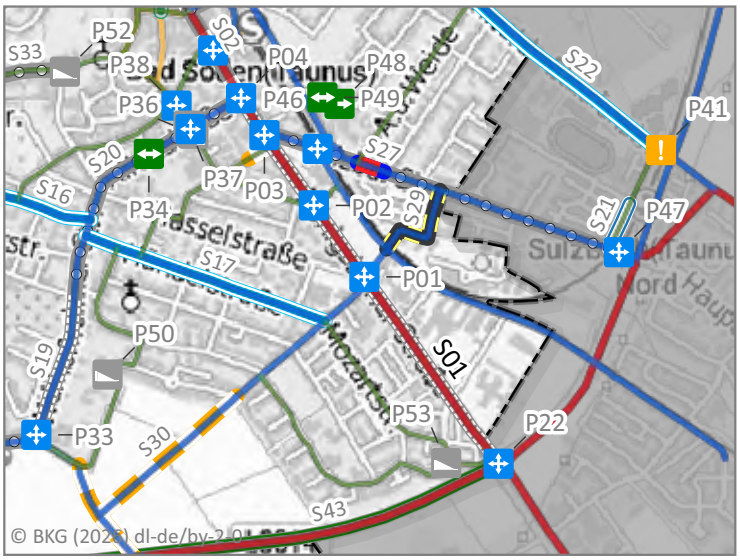
Begründung: Durch die Sicherung der Überquerungsstelle wird die Aufmerksamkeit für den Radverkehr erhöht und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert. Dadurch wird ein sicheres Queren für den Radverkehr ermöglicht.

Sonstiges: Maßnahme ist Teil des Radverkehrskonzepts des Hochtaunuskreises (Nummer P1).

Priorität: B Kostenkategorie: € € € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

Massnahmennummer und -typ: **S01 - Radverkehrsanlage markieren**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Königstein | | |
| Kommune(n): | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | RVM_02_AGNH |
| Netzkategorie(n): | Übergeordnete Radhauptverbindung | Straße(n): | Königsteiner Straße (L 3266) - Limesspange bis Alleestraße |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf | Länge: | Ca. 1160 Meter |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja, mit geringem Bedarf | DTV: | 7021 Kfz/24h |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Land |
| Beteiligung: | 20 7 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Es sollen beidseitige Schutzstreifen markiert werden.

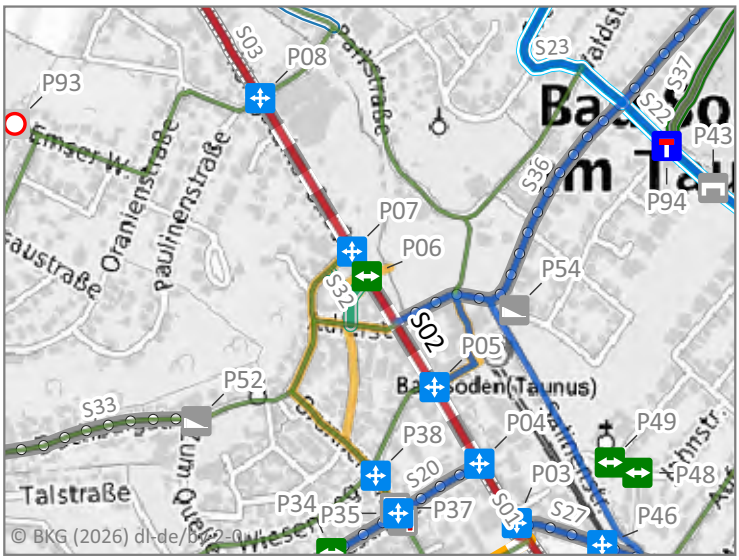
Begründung: Schutzstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Dadurch bewegen sich Radfahrende im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.

Sonstiges: Schutzstreifen erhöhen insbesondere für sichere Radfahrende die Attraktivität. Diese Maßnahme befindet sich seitens der Stadt Bad Soden am Taunus bereits in Planung.

Priorität: B Kostenkategorie: € € € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Massnahmennummer und -typ: **S02 - Verkehrsberuhigende Umgestaltung**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Königstein | | |
| Kommune(n): | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | VUG_02, NSR_01, BWO_01 |
| Netzkategorie(n): | Übergeordnete Radhauptverbindung<br>Hauptgehbereich | Straße(n): | Königsteiner Straße (L 3266) - Alleestraße bis Paul-Reiss-Straße |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf | Länge: | Ca. 680 Meter |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja, mit geringem Bedarf | DTV: | 7021 Kfz/24h |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Land |
| Beteiligung: | 29 7 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Im Bereich der Innenstadt besteht eine hohe Dichte an Quellen und Zielen für den Fuß- und Radverkehr. Die bestehenden Gehwege auf der Westseite sind teils schmal. Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.

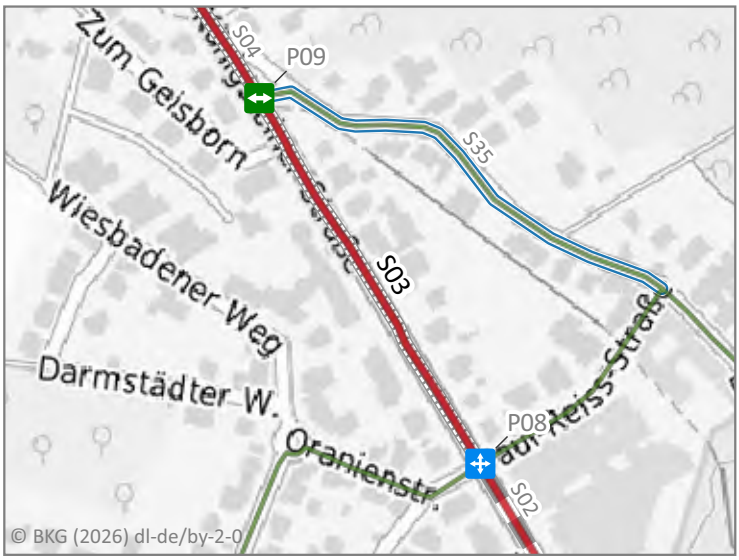
Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsbeteiligten und die Aufenthaltsqualität steigt. Der Radverkehr kann dadurch im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch eine Verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind. Umgestaltungen können auch temporär erprobt werden, um deren Wirkungen und Nutzbarkeit zu testen. Solche testweisen Umbauten können zur besseren Akzeptanz der verschiedenen Nutzungsgruppen mit ihren unterschiedlichen Anforderungen beitragen. Alternativ kann gemäß Mobilitätskonzept geprüft werden, ob beidseitige Schutzstreifen markiert werden können. Kurzfristig soll ein Sicherheitstrennstreifen im Zuge der senkrechten Parkstände markiert werden.

Priorität: A Kostenkategorie: € € € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Massnahmennummer und -typ: **S03 - Radverkehrsanlage markieren**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Königstein | | |
| Kommune(n): | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | RVM_02_AGNH, PKM_01_RV_K |
| Netzkategorie(n): | Übergeordnete Radhauptverbindung | Straße(n): | Königsteiner Straße (L 3266) - Paul-Reiss-Straße bis Parkstraße |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf | Länge: | Ca. 280 Meter |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja, mit geringem Bedarf | DTV: | 7021 Kfz/24h |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Land |
| Beteiligung: | 4 2 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Markierung von einseitigen Schutzstreifen bergauf. Entfernung der Mittellinie. Markierung von Piktogrammkette mit Winkelpfeilen bergab.

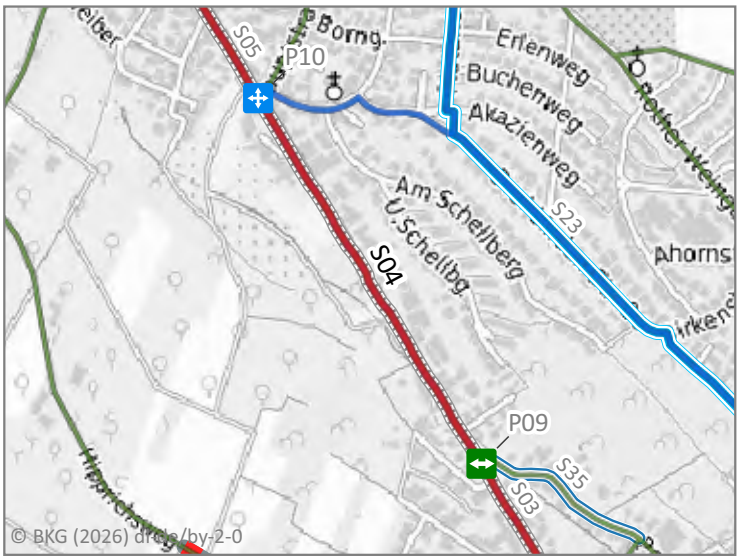
Begründung: Schutzstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Dadurch bewegen sich Radfahrende im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.

Sonstiges: Schutzstreifen erhöhen insbesondere für sichere Radfahrende die Attraktivität. Eine alternative, ggf. eine abseits verlaufende Führung für sicherheitsbedürftige Radfahrende ist zusätzlich anzustreben. Die Maßnahme sollte in Verbindung mit Maßnahme S04 und S05 betrachetet werden.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Sehr gut |

Massnahmennummer und -typ: **S04 - Radverkehrsanlage markieren**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Königstein | | |
| Kommune(n): | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | RVM_02_AGNH, PKM_01_RV_K |
| Netzkategorie(n): | Übergeordnete Radhauptverbindung | Straße(n): | Königsteiner Straße (L 3266) - Parkstraße bis Drei-Linden-Straße |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf | Länge: | Ca. 710 Meter |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja, mit geringem Bedarf | DTV: | 7021 Kfz/24h |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Land |
| Beteiligung: | 9 15 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Auf der östlichen Seite existiert ein Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr. Weitere Radverkehrsanlagen existieren nicht.

Beschreibung: Markierung von einseitigen Schutzstreifen bergauf. Entfernung der Mittellinie. Markierung von Piktogrammkette mit Winkelpfeilen bergab.

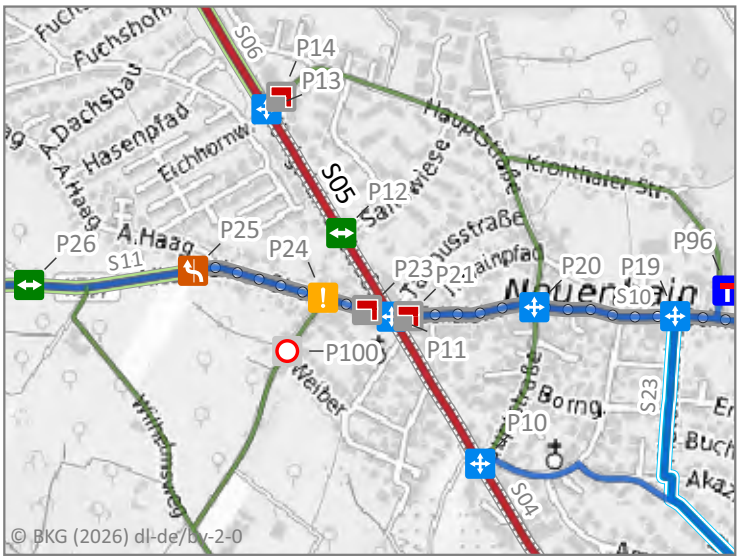
Begründung: Schutzstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Dadurch bewegen sich Radfahrende im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.

Sonstiges: Schutzstreifen erhöhen insbesondere für sichere Radfahrende die Attraktivität. Eine alternative, ggf. eine abseits verlaufende Führung für sicherheitsbedürftige Radfahrende ist zusätzlich anzustreben. Diese Maßnahme befindet sich bereits in der Umsetzung. Die Maßnahme sollte in Verbindung mit Maßnahme S03 und S05 betrachtet werden.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Sehr gut |

Massnahmennummer und -typ: **S05 - Radverkehrsanlage markieren**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Königstein | | |
| Kommune(n): | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | RVM_02_AGNH |
| Netzkategorie(n): | Übergeordnete Radhauptverbindung | Straße(n): | Königsteiner Straße (L 3266) - Drei-Linden-Straße bis Hauptstraße |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf | Länge: | Ca. 720 Meter |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja, mit geringem Bedarf | DTV: | 7021 Kfz/24h |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Land |
| Beteiligung: | 4 1 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Es soll geprüft werden, ob beidseitige Schutzstreifen markiert werden können. Ggf. Entfernung der Mittellinie und Entfall von Parkständen.

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

Sonstiges: Eine alternative, ggf. eine abseits verlaufende Führung für sicherheitsbedürftige Radfahrende ist zusätzlich anzustreben. (Markierung von einseitigen Schutzstreifen bergauf, falls keine ausreichende Breite auf den Steigungsabschnitten für eine beidseitige Markierung vorhanden ist.) Die Maßnahme soll in Verbindung mit Maßnahme S03 und S04 betrachtet werden.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Sehr gut |

Massnahmennummer und -typ: **S06 - Bestehenden Weg verbreitern**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Königstein | | |
| Kommune(n): | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | NRW_01_AGNH, RVM_02_AGNH |
| Netzkategorie(n): | Übergeordnete Radhauptverbindung | Straße(n): | Königsteiner Straße (L 3266) - Hauptstraße bis Sophienruhe |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf | Länge: | Ca. 760 Meter |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja, mit geringem Bedarf | DTV: | 6427 Kfz/24h |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Land |
| Beteiligung: | 11 0 | Schutzgebiet: | TWS HQS Zone III |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg auf der östlichen Seite ist deutlich zu schmal. Er ist für beide Fahrtrichtungen freigegeben.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Einrichtung eines gesicherten Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn des Radweges.

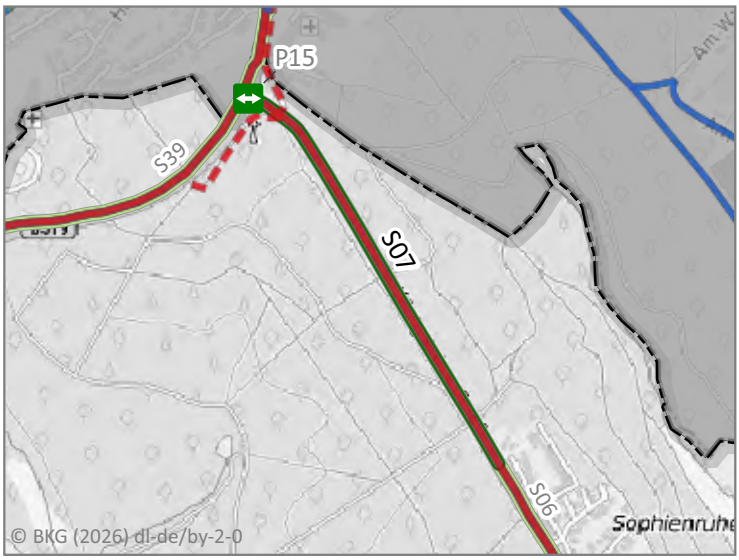
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern. Die Führung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

Sonstiges: Die Maßnahme soll in Verbindung mit Maßnahme S07 betrachtet werden. Kurzfristig kann auch die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen geprüft werden. Alternativ kann geprüft werden, ob der westlich parallel verlaufende Forstweg ausgebaut werden kann.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Sehr gut |

Massnahmennummer und -typ: **S07 - Wegeneubau**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Königstein | | |
| Kommune(n): | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | NRW_02 |
| Netzkategorie(n): | Übergeordnete Radhauptverbindung | Straße(n): | Königsteiner Straße (L 3266) - Sophienruhe bis B519 |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf | Länge: | Ca. 930 Meter |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja, mit geringem Bedarf | DTV: | 6427 Kfz/24h |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Land |
| Beteiligung: | 19 0 | Schutzgebiet: | TWS HQS Zone III / Zone II |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt (abschnittsweise) bei 100 km/h.

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

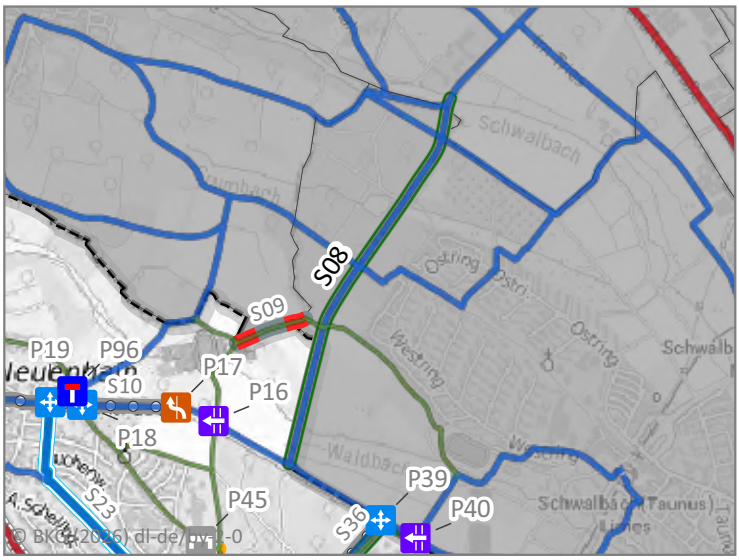
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der (abschnittsweise) hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet. Der betrachtete Abschnitt stellt eine wichtige Schulverbindung dar.

Sonstiges: Die Maßnahme sollte in Verbindung mit Maßnahme S06 betrachtet werden. Maßnahme ist Teil des Radverkehrskonzepts des Hochtaunuskreises (Nummer B172). Alternativ kann geprüft werden, ob der westlich parallel verlaufende Forstweg ausgebaut werden kann. Dieser verfügt über eine wassergebundene Decke.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Sehr gut |

Massnahmennummer und -typ: **S08 - Wegeneubau**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Kronberg | | |
| Kommune(n): | Kronberg<br>Schwalbach (MTK) | Musterlösung(en): | NRW_02 |
| Netzkategorie(n): | Radhauptverbindung | Straße(n): | Schwalbacher Straße (L 3015) |
| Schulverbindung: | Nein | Länge: | Ca. 1600 Meter |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja | DTV: | 8284 Kfz/24h |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Land |
| Beteiligung: | 17 0 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt (abschnittsweise) bei 100 km/h.

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

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der (abschnittsweise) hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Maßnahme ist Teil des Radverkehrskonzepts des Hochtaunuskreises (Nummer B177).

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Befriedigend |

Massnahmennummer und -typ: **S09 - Schadhafte Oberfläche sanieren**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Schwalbach | | |
| Kommune(n): | Bad Soden am Taunus<br>Königstein (Taunus) | Musterlösung(en): | OBA_01 |
| Netzkategorie(n): | Radgrundverbindung | Straße(n): | Lotterbachweg |
| Schulverbindung: | Nein | Länge: | Ca. 290 Meter |
| Bike+Ride-Verb.: | Nein | DTV: | k.A. |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Kommune |
| Beteiligung: | 11 0 | Schutzgebiet: | - |



Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)


Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

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

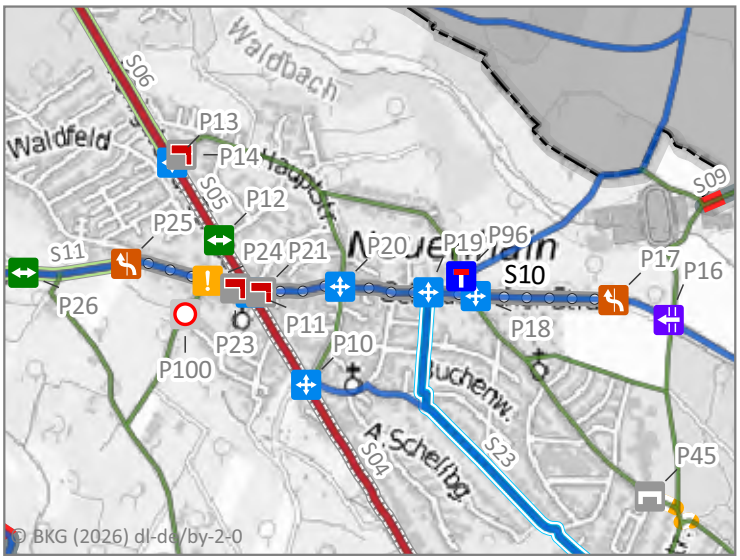
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden.
Der Weg soll ganzjährlich Instand gehalten werden.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | D | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Ausreichend |

Massnahmennummer und -typ: **S10 - Piktogrammkette markieren**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Ortsdurchfahrt Neuenhain | | |
| Kommune(n): | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | PKM_01_RV_K, RVM_02_AGNH |
| Netzkategorie(n): | Radhauptverbindung | Straße(n): | Altenhainer Straße (K 797) / Schwalbacher Straße / Schulstraße (L 3015) |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf | Länge: | Ca. 1330 Meter |
| Bike+Ride-Verb.: | Nein | DTV: | k.A. |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Kreis / Land |
| Beteiligung: | 17 1 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen und der Straßenraum lässt die Einrichtung dieser nicht zu. Es existiert keine geeignete alternative Führung (Netzlücke).

Beschreibung: Beidseitige Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen. Markieren eines Sicherheitstrennstreifens im Bereich der Pkw-Parkstände und Gehwegparken regulieren.

Begründung: Piktogrammketten schaffen Aufmerksamkeit für den Radverkehr und weisen auf die Netzfunktion des betrachteten Abschnitts hin.

Sonstiges: Es soll geprüft werden, ob ein einseitiger Schutzstreifen bergauf markiert werden kann. Zusätzlich soll das Fahrbahnparken entlang der Schwalbacher Straße geprüft werden.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenkategorie: | €€€ | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Befriedigend |

Massnahmennummer und -typ: **S11 - Bestehenden Weg verbreitern**

Verbindung: Altenhain - Neuenhain

Kommune(n): Bad Soden am Taunus

Musterlösung(en): NRW_02, PKM_02_RV_K

Netzkategorie(n): Radhauptverbindung

Straße(n): Neuenhainer Straße (K 797)

Schulverbindung: Ja

Bike+Ride-Verb.: Nein

Sensibler Bereich: -

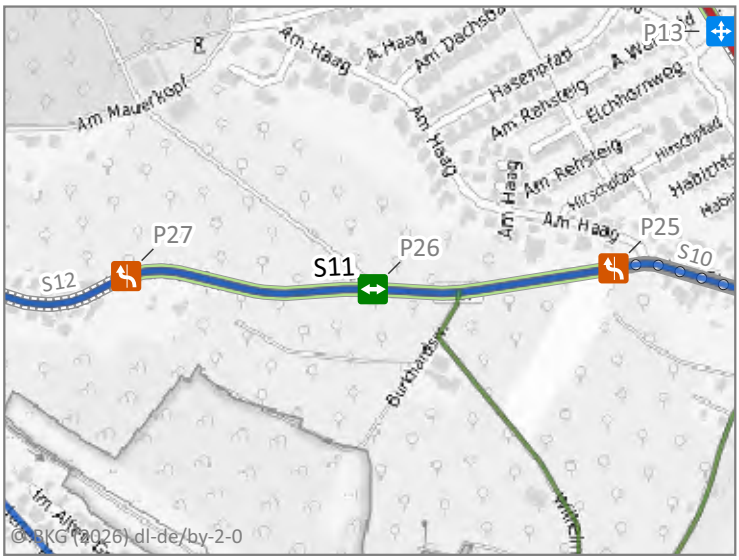
Beteiligung: 10 0

Länge: Ca. 560 Meter

DTV: k.A.

Baulast: Kreis

Schutzgebiet: TWS HQS Zone III




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Es existiert ein fahrbahnbegleitender Gehweg, der im aktuellen Zustand nicht für den Radverkehr freigegeben ist.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg mit einer Trennung zwischen Radfahrenden und Gehenden, der den ERA-Regelmaßen entspricht unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.

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

Sonstiges: Kurzfristig kann eine beidseitige Piktogrammkette außerorts markiert werden. Maßnahme ist Teil des Radverkehrskonzepts des Main-Taunus-Kreises. Es existieren seitens des Kreises bereits Planungen.

Priorität: C

Kostenkategorie: € € €

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

Massnahmennummer und -typ: **S12 - Radverkehrsanlage markieren**

Verbindung: Altenhain - Neuenhain

Kommune(n): Bad Soden am Taunus

Musterlösung(en): RVM_02_AGNH, PKM_01_RV_K

Netzkategorie(n): Radhauptverbindung

Straße(n): Neuenhainer Straße (K 797)

Schulverbindung: Ja, mit geringem Bedarf

Länge: Ca. 290 Meter

Bike+Ride-Verb.: Nein

DTV: k.A.

Sensibler Bereich: -

Baulast: Kreis

Beteiligung: 2 0

Schutzgebiet: -




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Es soll geprüft werden, ob einseitige Schutzstreifen bergauf markiert werden können. Parkstände entfernen. Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen bergab.

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

Sonstiges: Schutzstreifen erhöhen insbesondere für sichere Radfahrende die Attraktivität.

Priorität: C

Kostenkategorie: € € €

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

Massnahmennummer und -typ: **S13 - Piktogrammkette markieren**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Ortsdurchfahrt Altenhain | | |
| Kommune(n): | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | PKM_01_RV_K |
| Netzkategorie(n): | Radhauptverbindung | Straße(n): | Langstraße (K 797) |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf | Länge: | Ca. 840 Meter |
| Bike+Ride-Verb.: | Nein | DTV: | 2781 Kfz/24h |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Kreis |
| Beteiligung: | 5 1 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen und der Straßenraum lässt die Einrichtung dieser nicht zu. Es existiert keine geeignete alternative Führung (Netzlücke).

Beschreibung: Beidseitige Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen.

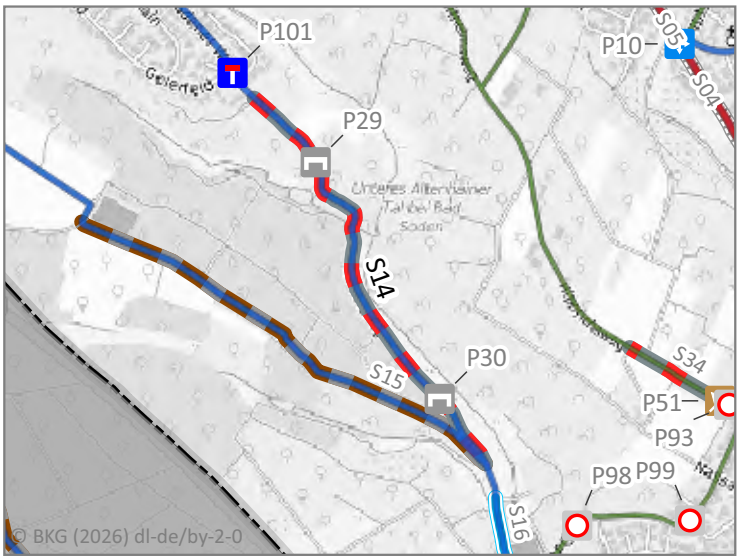
Begründung: Piktogrammketten schaffen Aufmerksamkeit für den Radverkehr und weisen auf die Netzfunktion des betrachteten Abschnitts hin.

Sonstiges:

Priorität: C Kostenkategorie: € € € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

Massnahmennummer und -typ: **S14 - Schadhafte Oberfläche sanieren**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Innenstadt - Altenhain | | |
| Kommune(n): | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | SON_09_RVK, OBA_01 |
| Netzkategorie(n): | Radhauptverbindung | Straße(n): | Sodenwaldweg |
| Schulverbindung: | Nein | Länge: | Ca. 1110 Meter |
| Bike+Ride-Verb.: | Nein | DTV: | k.A. |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Kommune |
| Beteiligung: | 21 k.A. | Schutzgebiet: | TWS HQS Zone III, NSG |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt (teilweise) über eine schadhafte Oberfläche und der Weg ist (teilweise) zu schmal. Am Fischteich bestehen unübersichtliche Kurvenbereiche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt. Es soll geprüft werden, ob der Weg verbreitert werden kann. Aufweitung des Wegs in den Kurvenbereichen am Fischteich. Randmarkierung in den Kurvenbereichen gemäß Musterlösung sowie von Mittellinien zur Richtungstrennung.

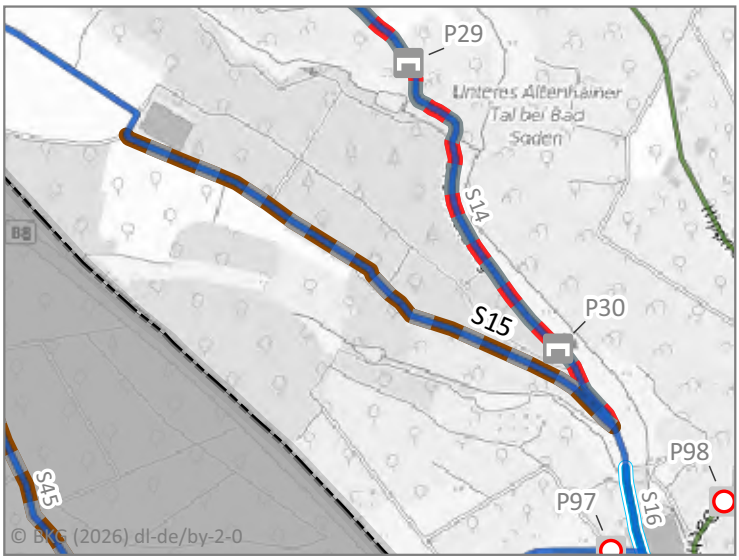
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen. Außerorts verlaufende Radwege sind häufig unbeleuchtet. Die mangelnde Sichtbarkeit des Radwegs und dessen Verlauf stellen ein erhöhtes Risiko dar. Die Markierung erhöht die Verkehrssicherheit, speziell bei kurvigen und/oder abschüssigen Streckenabschnitten.

Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden. Der Weg soll ganzjährlich Instand gehalten werden.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Ausreichend |

Massnahmennummer und -typ: **S15 - Unbefestigten Weg ausbauen**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Innenstadt - Altenhain | | |
| Kommune(n): | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | OBA_01 |
| Netzkategorie(n): | Radhauptverbindung | Straße(n): | Wirtschaftsweg |
| Schulverbindung: | Nein | Länge: | Ca. 1160 Meter |
| Bike+Ride-Verb.: | Nein | DTV: | k.A. |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Kommune |
| Beteiligung: | 17 4 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt.

Beschreibung: Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht.

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

Sonstiges: -

Priorität: C Kostenkategorie: € € € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

Massnahmennummer und -typ: **S16 - Fahrradstraße anordnen**

Verbindung: Innenstadt - Altenhain

Kommune(n): Bad Soden am Taunus

Musterlösung(en): FST_02_AGNH

Netzkategorie(n): Radhauptverbindung

Straße(n): Kelkheimer Straße

Schulverbindung: Ja

Länge: Ca. 1230 Meter

Bike+Ride-Verb.: Nein

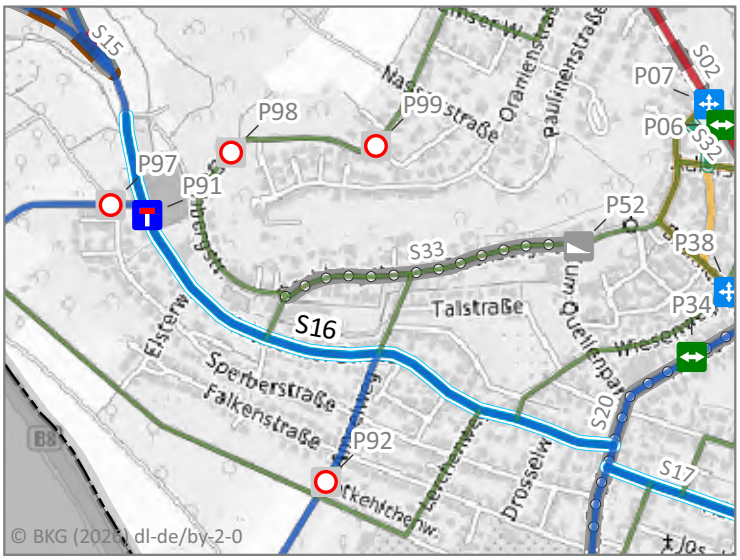
DTV: k.A.

Sensibler Bereich: -

Baulast: Kommune

Beteiligung: 30 3

Schutzgebiet: -




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Der Abschnitt stellt eine wichtige Verbindung im Zielnetz dar.

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

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

Sonstiges: Die Planung von Fahrradstraßen sollte mit Anwohnerschaft und Anliegenden abgestimmt und öffentlichkeitswirksam begleitet werden.
Die Maßnahme soll in Verbindung mit Maßnahme S39 betrachtet werden.

Priorität: B

Kostenkategorie: € € €

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

Massnahmennummer und -typ: **S17 - Fahrradstraße anordnen**

Verbindung: Innenstadt - Altenhain

Kommune(n): Bad Soden am Taunus

Musterlösung(en): FST_02_AGNH

Netzkategorie(n): Radhauptverbindung

Straße(n): Händelstraße

Schulverbindung: Ja

Bike+Ride-Verb.: Nein

Sensibler Bereich: -

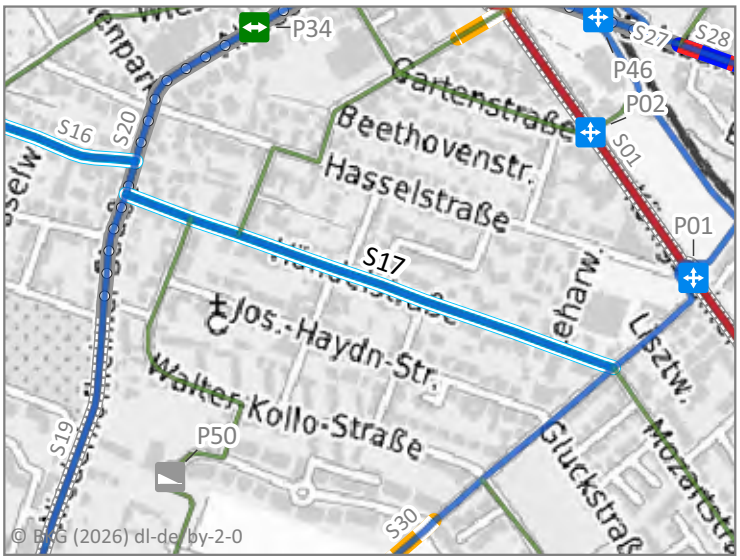
Beteiligung: 28 5

Länge: Ca. 650 Meter

DTV: k.A.

Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Der Abschnitt stellt eine wichtige Verbindung im Zielnetz dar.

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

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

Sonstiges: Die Planung von Fahrradstraßen sollte mit Anwohnerschaft und Anliegenden abgestimmt und öffentlichkeitswirksam begleitet werden.
Die Maßnahme soll in Verbindung mit Maßnahme S16 betrachtet werden. Alternativ soll auch ein Verlauf über die Hasselstraße und Fischbacher Weg geprüft werden.

Priorität: C

Kostenkategorie: € € €

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

Massnahmennummer und -typ: **S18 - Piktogrammkette markieren**

Verbindung: Bad Soden - Liederbach

Kommune(n): Bad Soden am Taunus

Musterlösung(en): PKM_01_RV_K

Netzkategorie(n): Radhauptverbindung

Straße(n): Niederhofheimer Straße

Schulverbindung: Ja, mit geringem Bedarf

Länge: Ca. 120 Meter

Bike+Ride-Verb.: Nein

DTV: k.A.

Sensibler Bereich: -

Baulast: Kommune

Beteiligung: 2 1

Schutzgebiet: -




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen und der Straßenraum lässt die Einrichtung dieser nicht zu.

Beschreibung: Beidseitige Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen.

Begründung: Piktogrammketten schaffen Aufmerksamkeit für den Radverkehr und weisen auf die Netzfunktion des betrachteten Abschnitts hin.

Sonstiges: Die Freigabe des Gehweges "Radverkehr frei" im unmittelbaren Umfeld der Otfried Preußler Schule soll beibehalten werden.

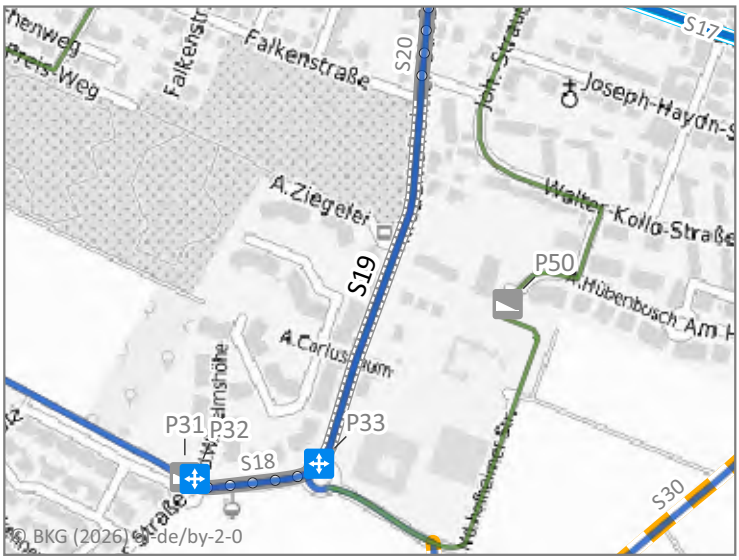
Priorität: C

Kostenkategorie: € € €

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

Massnahmennummer und -typ: **S19 - Radverkehrsanlage markieren**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Liederbach | | |
| Kommune(n): | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | PKM_01_RV_K, RVM_02_AGNH |
| Netzkategorie(n): | Radhauptverbindung | Straße(n): | Niederhofheimer Straße - Allestraße bis Am Wasserturm |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf | Länge: | Ca. 370 Meter |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja, mit geringem Bedarf | DTV: | k.A. |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Kommune |
| Beteiligung: | 16 3 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Es soll geprüft werden, ob ein einseitiger Schutzstreifen bergauf markiert werden kann (Beginn mit Furtmarkierung an Einmündung Falkenstraße). Entfernung der Mittellinie. Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen bergab.

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

Sonstiges: Schutzstreifen erhöhen insbesondere für sichere Radfahrende die Attraktivität. Die Freigabe des Gehweges "Radverkehr frei" im unmittelbaren Umfeld der Otfried Preußler Schule soll beibehalten werden.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Sehr gut |

Massnahmennummer und -typ: **S20 - Piktogrammkette markieren**

Verbindung: Bad Soden - Liederbach

Kommune(n): Bad Soden am Taunus

Musterlösung(en): PKM_01_RV_K

Netzkategorie(n): Radhauptverbindung

Straße(n): Allestraße

Schulverbindung: Ja, mit geringem Bedarf

Länge: Ca. 710 Meter

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

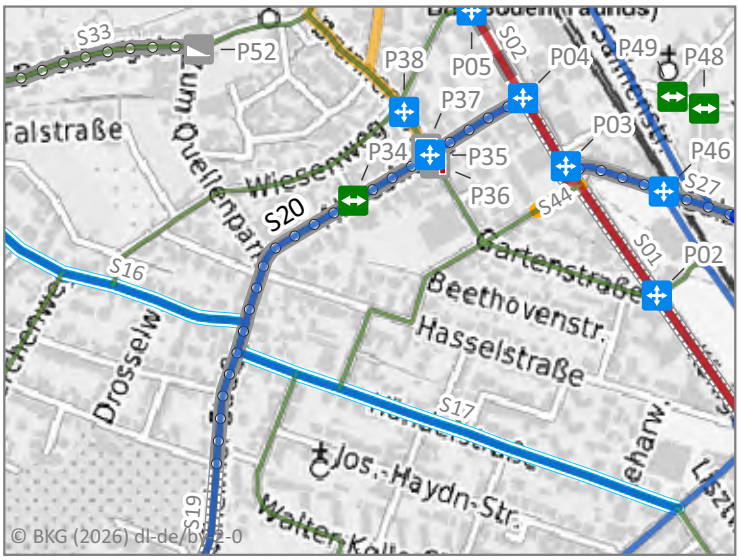
DTV: k.A.

Sensibler Bereich: -

Baulast: Kommune

Beteiligung: 17 4

Schutzgebiet: -




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen und der Straßenraum lässt die Einrichtung dieser nicht zu. Es existiert keine geeignete alternative Führung (Netzlücke).

Beschreibung: Beidseitige Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen. Markieren eines Sicherheitstrennstreifens im Bereich der Pkw-Parkstände. Entfernung der Mittellinie. Markierung von einseitigen Schutzstreifen bergauf.

Begründung: Piktogrammketten schaffen Aufmerksamkeit für den Radverkehr und weisen auf die Netzfunktion des betrachteten Abschnitts hin.

Sonstiges:

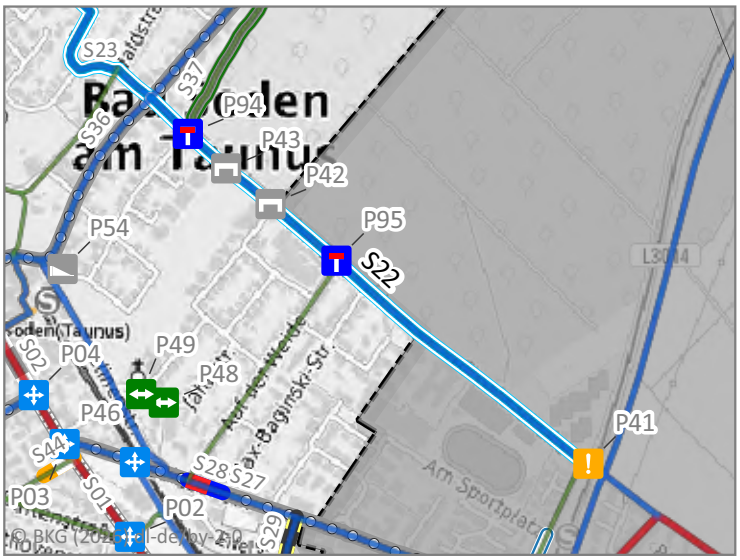
Priorität: B

Kostenkategorie: € € €

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Massnahmennummer und -typ: **S22 - Fahrradstraße anordnen**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Sulzbach | | |
| Kommune(n): | Bad Soden am Taunus<br>Sulzbach | Musterlösung(en): | FST_02_AGNH |
| Netzkategorie(n): | Radhauptverbindung | Straße(n): | Am Eichwald |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf | Länge: | Ca. 1100 Meter |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja, mit geringem Bedarf | DTV: | k.A. |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Kommune |
| Beteiligung: | 24 2 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Die Straße stellt eine wichtige Verbindung im Zielnetz dar.

Beschreibung: Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße (Bevorrechtigung an bestehenden Rechts-vor-links-Knotenpunkten). Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

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

Sonstiges: Die Planung von Fahrradstraßen sollte mit Anwohnerschaft und Anliegenden abgestimmt und öffentlichkeitswirksam begleitet werden. Die Maßnahme soll in Verbindung mit Maßnahme S23 betrachtet werden.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Gut |

Massnahmennummer und -typ: **S23 - Fahrradstraße anordnen**

Verbindung: Stadtmitte - Neuenhain

Kommune(n): Bad Soden am Taunus

Musterlösung(en): FST_02_AGNH

Netzkategorie(n): Radhauptverbindung

Straße(n): Drei-Linden Straße / Platanenstraße

Schulverbindung: Ja, mit geringem Bedarf

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

Sensibler Bereich: -

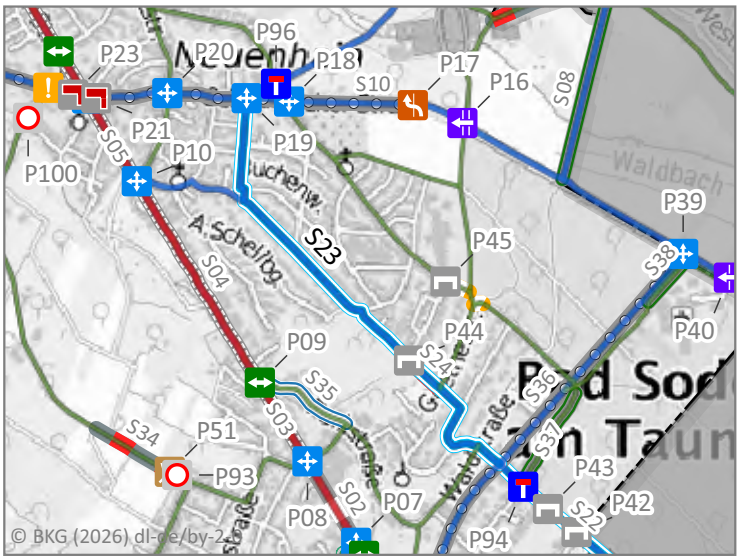
Beteiligung: 18 5

Länge: Ca. 1520 Meter

DTV: k.A.

Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Die Straße stellt eine wichtige Verbindung im Zielnetz dar.

Beschreibung: Es soll geprüft werden, ob die Verbindung als Fahrradstraße ausgewiesen und umgestaltet werden kann. (Bevorrechtigung an bestehenden Rechts-vor-links-Knotenpunkten). Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

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

Sonstiges: Die Planung von Fahrradstraßen sollte mit Anwohnerschaft und Anliegenden abgestimmt und öffentlichkeitswirksam begleitet werden. Die Maßnahme soll in Verbindung mit Maßnahme S22 betrachtet werden. Alternativ soll auch ein Verlauf ab Auf der Schlicht über Rother Weingartenweg geprüft werden.

Priorität: C

Kostenkategorie: € € €

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

Massnahmennummer und -typ: **S24 - Schadhafte Oberfläche sanieren**

Verbindung: Innenstadt - Neuenhain

Kommune(n): Bad Soden am Taunus

Musterlösung(en): OBA_01

Netzkategorie(n): Radhauptverbindung

Straße(n): Schlichtgasse

Schulverbindung: Ja, mit geringem Bedarf

Länge: Ca. 120 Meter

Bike+Ride-Verb.: Nein

DTV: k.A.

Sensibler Bereich: -

Baulast: Kommune

Beteiligung: 5 0

Schutzgebiet: -




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

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

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

Sonstiges: -

Priorität: C

Kostenkategorie: € € €

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

Massnahmennummer und -typ: **S25 - Sonstiges**

Verbindung: Innenstadt - Neuenhain

Kommune(n): Bad Soden am Taunus

Musterlösung(en): -

Netzkategorie(n):

Straße(n): Heinrich-Heine-Weg

Schulverbindung: Nein

Bike+Ride-Verb.: Nein

Sensibler Bereich: -

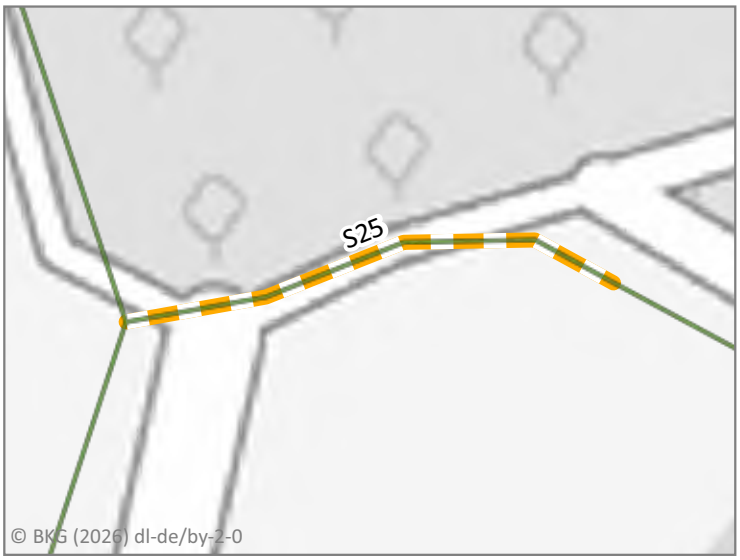
Beteiligung: 12 0

Länge: Ca. 30 Meter

DTV: k.A.

Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: An der betrachteten Stelle befindet sich eine Treppe und eine steile unausgebaute Rampe, welche für den Radverkehr nur bedingt befahrbar ist.

Beschreibung: Es soll geprüft werden, ob eine Rampe für den Radverkehr gebaut werden kann.

Begründung: Durch den Neubau einer Rampe kann ein großes zusätzliches Radverkehrspotenzial erschlossen werden.

Sonstiges: Neben der Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr wirkt sich die Rampe auch positiv auf die Barrierefreiheit aus. Bei entsprechender baulicher Umsetzung kann diese auch von Rollstuhlfahrenden und Menschen mit Rollator oder Kinderwagen genutzt werden.

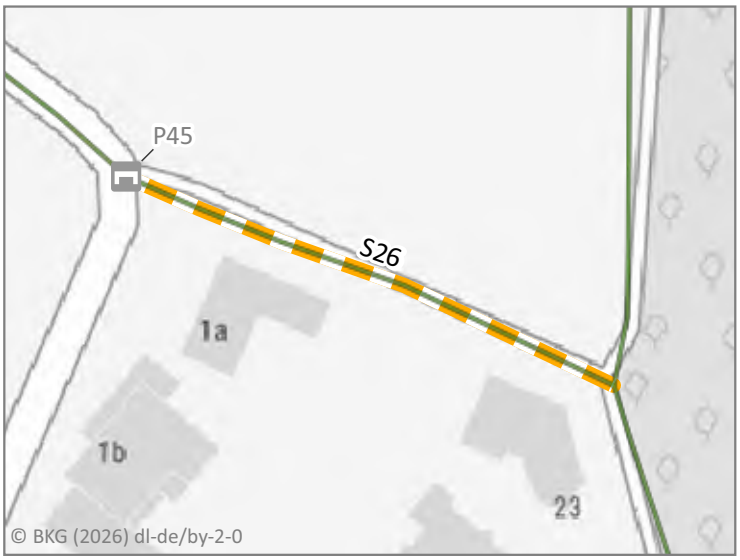
Priorität: D

Kostenkategorie: € € €

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

Massnahmennummer und -typ: **S26 - Sonstiges**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Innenstadt - Neuenhain | | |
| Kommune(n): | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | - |
| Netzkategorie(n): | | Straße(n): | Rother Weingartenweg |
| Schulverbindung: | Nein | Länge: | Ca. 80 Meter |
| Bike+Ride-Verb.: | Nein | DTV: | k.A. |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Kommune |
| Beteiligung: | 14 0 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: An der betrachteten Stelle befindet sich eine Treppe, welche für den Radverkehr nicht befahrbar ist.

Beschreibung: Es soll geprüft werden, ob die Treppe ausgebaut werden kann.

Begründung: Durch den Neubau einer Rampe kann ein großes zusätzliches Radverkehrspotenzial erschlossen werden.

Sonstiges: Neben der Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr wirkt sich die Rampe auch positiv auf die Barrierefreiheit aus. Bei entsprechender baulicher Umsetzung kann diese auch von Rollstuhlfahrenden und Menschen mit Rollator oder Kinderwagen genutzt werden.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | D | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Ausreichend |

Massnahmennummer und -typ: **S27 - Piktogrammkette markieren**

Verbindung: Bad Soden - Sulzbach

Kommune(n): Bad Soden am Taunus

Musterlösung(en): PKM_01_RV_K

Netzkategorie(n): Radhauptverbindung

Straße(n): Sulzbacher Straße (K 802)

Schulverbindung: Ja, mit geringem Bedarf

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

Sensibler Bereich: -

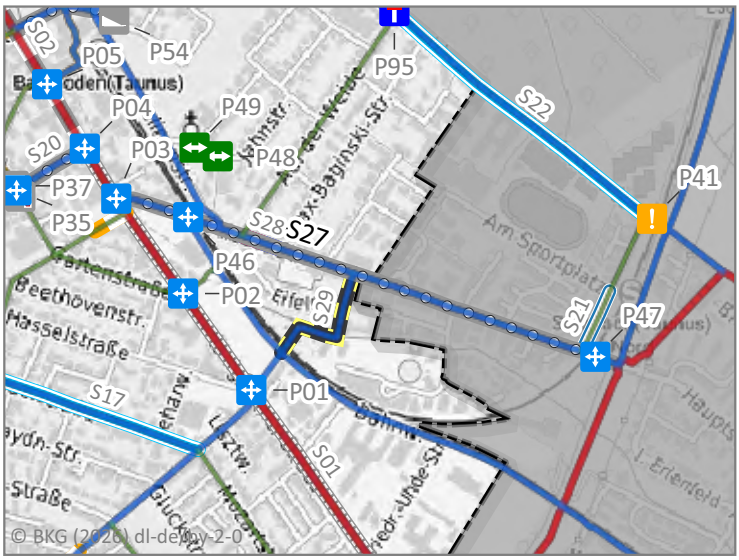
Beteiligung: 25 7

Länge: Ca. 970 Meter

DTV: 4956 Kfz/24h

Baulast: Kreis

Schutzgebiet: -




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen und der Straßenraum lässt die Einrichtung dieser nicht zu. Es existiert keine geeignete alternative Führung (Netzlücke).

Beschreibung: Beidseitige Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen. Markieren eines Sicherheitstrennstreifens im Bereich der Pkw-Parkstände. Entfernung der Mittellinie.

Begründung: Piktogrammketten schaffen Aufmerksamkeit für den Radverkehr und weisen auf die Netzfunktion des betrachteten Abschnitts hin.

Sonstiges: -

Priorität: B

Kostenkategorie: € € €

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Massnahmennummer und -typ: **S28 - Gehwegparken regulieren**

Verbindung: Bad Soden - Sulzbach

Kommune(n): Bad Soden am Taunus

Musterlösung(en): -

Netzkategorie(n):

Straße(n): Sulzbacher Straße (K 802) - zwischen Auf der Weide und Max-Baginski-Straße

Schulverbindung: Ja, mit geringem Bedarf

Länge: Ca. 70 Meter

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

DTV: k.A.

Sensibler Bereich: -

Baulast: Kreis

Beteiligung: 0 0

Schutzgebiet: -




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Im Bestand ist das Parken und Halten von Kfz auf dem Gehweg per Anordnung gestattet (Verkehrszeichen 315). Die stehendenden Fahrzeuge bilden ein Hindernis für den Fußverkehr und die verfügbare Restbreite des Gehweges ist nicht StVO-konform.

Beschreibung: Maßnahmen zur barrierefreien Nutzung des Gehwegs sind zu treffen. Durchsetzen der geltenden Regelungen und Vorschriften durch regelmäßige Kontrollen. Ergänzend ist beispielsweise eine Verlagerung des Parkens auf die Fahrbahn zu prüfen. Die Herstellung eines StVO-konformen Zustands sollte gegenüber Anliegenden frühzeitig kommuniziert und öffentlichkeitswirksam begleitet werden.

Begründung: Das Parken und Halten auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Gehenden gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrenden auch im Begegnungsverkehr bleibt (VwV-StVO, 2021).

Sonstiges: Das Parken und Halten auf Gehwegen ist untersagt, solange es nicht explizit erlaubt ist. Gehwege müssen frei von Hindernissen sein. Das Queren der Straße muss für alle Nutzungsgruppen (Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen, etc.) möglich sein. Ordnungswidrig abgestellte Kfz können dies verhindern und damit Menschen in Ihrer Bewegungsfreiheit stark einschränken.

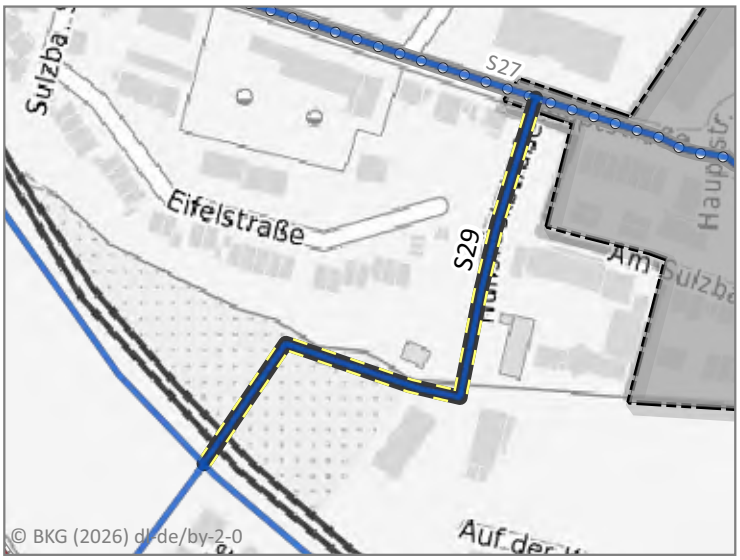
Priorität: C

Kostenkategorie: € € €

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

Massnahmennummer und -typ: **S29 - Brücke / Unterführung**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Ost - West Verbindung Innenstadt | | |
| Kommune(n): | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | - |
| Netzkategorie(n): | Radhauptverbindung | Straße(n): | Hunsrückstraße |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf | Länge: | Ca. 260 Meter |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja | DTV: | k.A. |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Kommune |
| Beteiligung: | 37 3 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Im aktuellen Zustand ist kein Weg über die Bahngleise vorhanden. Die vorhandene Unterführung entlang der Sulzbacher Straße (siehe Maßnahme P46) stellt ein Sicherheitsrisiko für den Rad- und Fußverkehr dar.

Beschreibung: Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges mit Über- oder Unterführung der Bahnschiene.

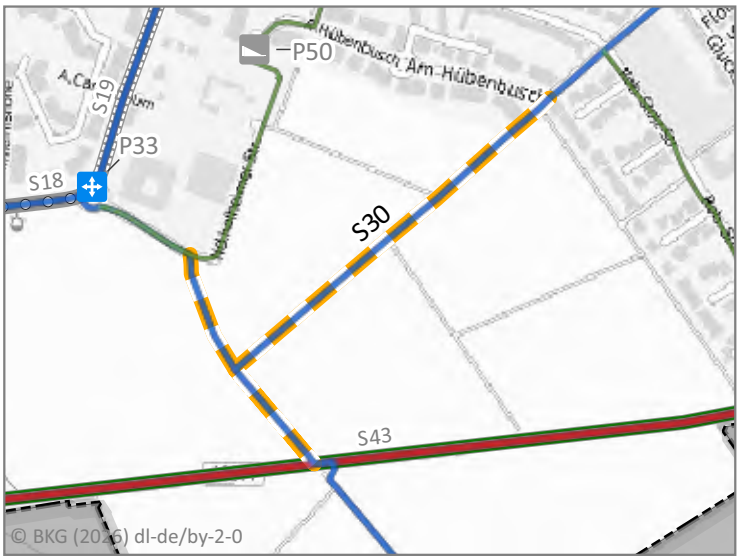
Begründung: Ein Neubau würde die Ost-West Verbindung stärken. Es handelt sich unter anderem um eine wichtige Schulverbindung.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Typen von Maßnahmen zur Anpassung des Knotenpunkts noch nicht abzuschätzen sind.

Priorität: A Kostenkategorie: € € € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

Massnahmennummer und -typ: **S30 - Sonstiges**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Verlängerung Regionalparkroute | | |
| Kommune(n): | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | - |
| Netzkategorie(n): | Radhauptverbindung | Straße(n): | - |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf | Länge: | Ca. 880 Meter |
| Bike+Ride-Verb.: | Nein | DTV: | k.A. |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Kommune |
| Beteiligung: | 24 2 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Im Zuge des Neubaus Sinai sind im betrachteten Abschnitt Rad- und Fußverkehrsanlagen geplant.

Beschreibung: Die Schubertstraße soll für den Rad- und Fußverkehr, aber nicht für den Kfz-Verkehr, durch einen Neubau eines Geh- und Radweges an die L 3014 verlängert werden. Bau eines Kreisverkehrs an der L 3014 mit markierter Querungsmöglichkeit.

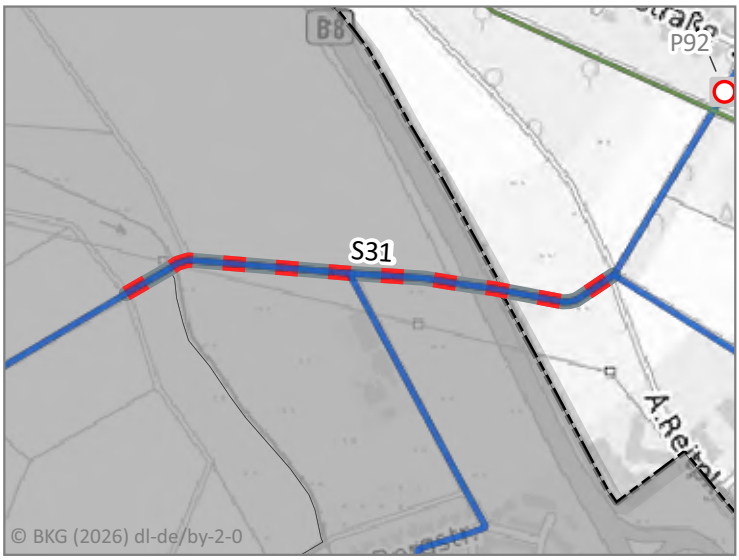
Begründung: Im Zuge des Neubaugebietes soll die Regionalparkroute Rhein-Main verlängert werden.Die Maßnahme dient neben der Rad- und Fußverkehrserschließung v.a. der Naherholung für die Bewohner des Stadtteils.

Sonstiges: Maßnahme ist Teil des Radverkehrskonzepts des Main-Taunus-Kreises. In den Bebauungsplänen Nummer 78 und 21 der Stadt Bad Soden am Taunus sind bereits große Flächen mit besonderer Gestaltung (teils mit Radweg) eingeräumt.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Sehr gut |

Massnahmennummer und -typ: **S31 - Schadhafte Oberfläche sanieren**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Kelkheim | | |
| Kommune(n): | Bad Soden am Taunus<br>Kelhheim (Taunus) | Musterlösung(en): | OBA_01 |
| Netzkategorie(n): | Radhauptverbindung | Straße(n): | Wirtschaftsweg |
| Schulverbindung: | Ja | Länge: | Ca. 680 Meter |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja | DTV: | k.A. |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Kommune |
| Beteiligung: | 22 4 | Schutzgebiet: | - |



Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)


Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

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

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

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

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Befriedigend |

Massnahmennummer und -typ: **S32 - Öffentlichen Raum aufwerten**

Verbindung: Kurpark - Innenstadt

Kommune(n): Bad Soden am Taunus

Musterlösung(en): -

Netzkategorie(n): Hauptgehbereich

Straße(n): Adlerkarree

Schulverbindung: Nein

Länge: Ca. 200 Meter

Bike+Ride-Verb.: Nein

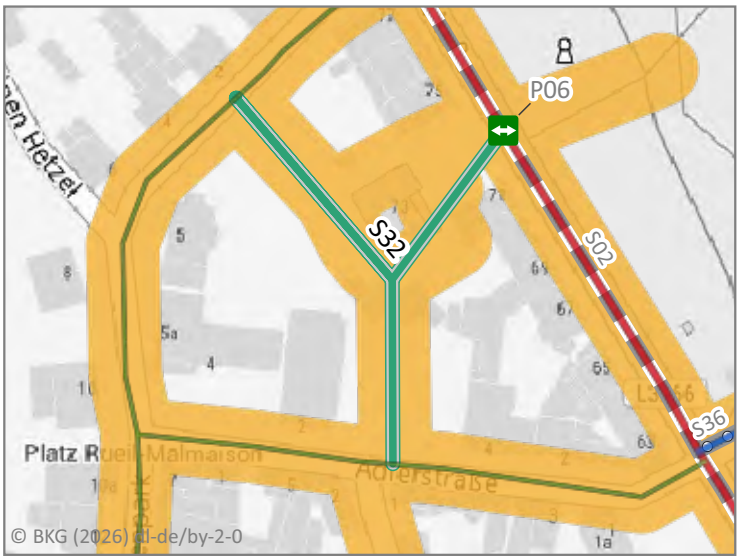
DTV: k.A.

Sensibler Bereich: -

Baulast: Kommune

Beteiligung: 4 0

Schutzgebiet: -




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: An der betrachteten Stelle befindet sich das Rathaus der Stadt. Der Vorplatz verfügt über eine schadhafte gepflasterte Decke. Es sind wenig Sitzgelegenheiten vorhanden. Im Karree bestehen keine attraktiven und barrierefreien Gehverbindungen. Eine umfassende städtebauliche Umstrukturierung des Rathauskarree ist in Planung.

Beschreibung: Umgestaltung des gesamten Areals mit direkten Verbindungen. Herstellen fußverkehrsfreundlicher Oberflächen unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Einrichtung berollbarer Gehbahnen und Herstellen von Leitlinien. Dabei sind verschiedene relevante Wegebeziehungen zu prüfen. Steigerung der Aufenthaltsqualität durch Stadtgrün, barrierefreie Sitzmöglichkeiten, verbesserte Beleuchtung sowie die Förderung vielfältiger Nutzungsangebote. Einbauten und Möblierungselemente sind gut wahrnehmbar zu gestalten.

Begründung: Berollbare Gehbahnen erleichtern die Fortbewegung, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen mit Rollstuhl oder Rollator. Fehlende Leitlinien erschweren die Fortbewegung und Orientierung, insbesondere für sehbeeinträchtigte Menschen. Ein attraktiv gestalteter Stadtplatz mit vielfältigen Nutzungen belebt die Innenstadt und bietet Raum für unterschiedliche Zielgruppen.

Sonstiges: Die Umgestaltung des Rathauskarrees (inklusive Abriss des Rathauses) sollte unter Einbeziehung der Öffentlichkeit stattfinden und öffentlichkeitswirksam begleitet werden.

Priorität: C

Kostenkategorie: € € €

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

Massnahmennummer und -typ: **S33 - Piktogrammkette markieren**

Verbindung: Innenstadt - Altenhain

Kommune(n): Bad Soden am Taunus

Musterlösung(en): PKM_01_RV_K

Netzkategorie(n): Radgrundverbindung

Straße(n): Dachbergstraße

Schulverbindung: Nein

Bike+Ride-Verb.: Nein

Sensibler Bereich: -

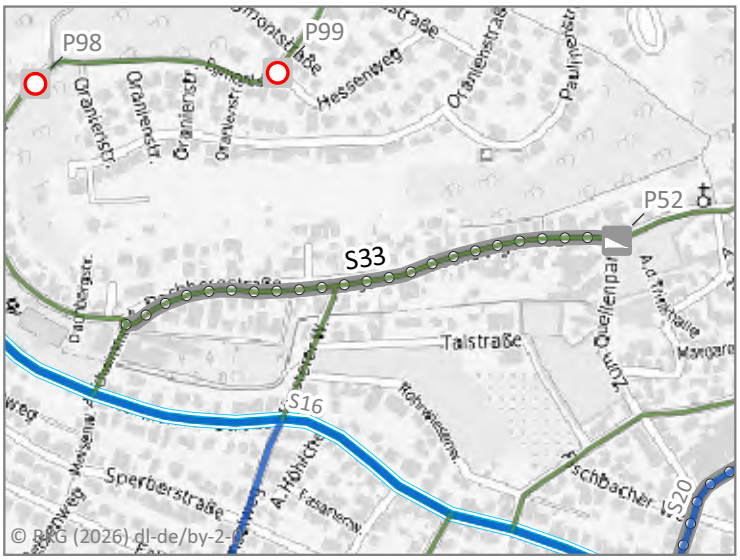
Beteiligung: 19 0

Länge: Ca. 570 Meter

DTV: k.A.

Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Die Einbahnstraße ist für den Radverkehr freigegeben.

Beschreibung: Punktuelle Markierung von Fahrradpiktogrammen mit Winkelpfeilen für den Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraße.

Begründung: Piktogrammketten erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung und weisen darauf hin, dass die Nutzung der Fahrbahn in Gegenrichtung zulässig ist. Dies schafft Aufmerksamkeit für den Radverkehr.

Sonstiges: -

Priorität: D

Kostenkategorie: € € €

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

Massnahmennummer und -typ: **S34 - Schadhafte Oberfläche sanieren**

Verbindung: Innenstadt - Altenhain

Kommune(n): Bad Soden am Taunus

Musterlösung(en): OBA_01

Netzkategorie(n): Radgrundverbindung

Straße(n): Hipperichweg

Schulverbindung: Nein

Bike+Ride-Verb.: Nein

Sensibler Bereich: -

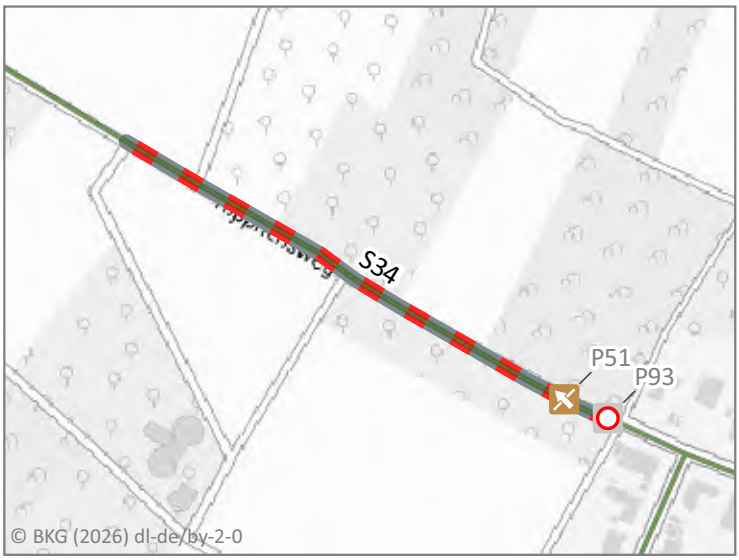
Beteiligung: 10 0

Länge: Ca. 280 Meter

DTV: k.A.

Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

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

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

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

Priorität: D

Kostenkategorie: € € €

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

Massnahmennummer und -typ: **S36 - Piktogrammkette markieren**

Verbindung: Bad Soden - Schwalbach

Kommune(n): Bad Soden am Taunus

Musterlösung(en): PKM_01_RV_K

Netzkategorie(n): Radhauptverbindung

Straße(n): Kronberger Straße

Schulverbindung: Ja, mit geringem Bedarf

Länge: Ca. 1380 Meter

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

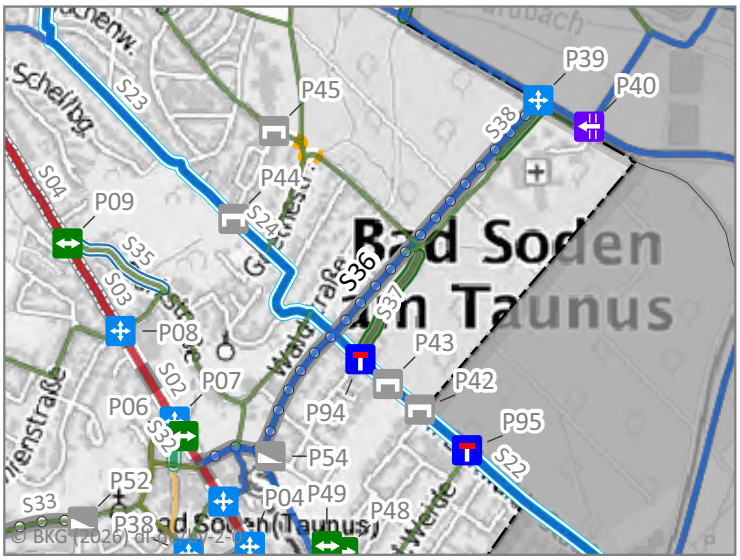
DTV: k.A.

Sensibler Bereich: -

Baulast: Kommune

Beteiligung: 17 1

Schutzgebiet: -




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen und der Straßenraum lässt die Einrichtung dieser nicht zu. Es existiert keine geeignete alternative Führung (Netzlücke).

Beschreibung: Beidseitige Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen. Markieren eines Sicherheitstrennstreifens im Bereich der Pkw-Parkstände. Entfernung der Mittellinie.

Begründung: Piktogrammketten schaffen Aufmerksamkeit für den Radverkehr und weisen auf die Netzfunktion des betrachteten Abschnitts hin.

Sonstiges:

Priorität: B

Kostenkategorie: € € €

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Massnahmennummer und -typ: **S37 - Wegeneubau**

Verbindung: Bad Soden - Schwalbach

Kommune(n): Bad Soden am Taunus

Musterlösung(en): OBA_01

Netzkategorie(n): Radgrundverbindung

Straße(n): Kronberger Straße

Schulverbindung: Ja, mit geringem Bedarf

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

Sensibler Bereich: -

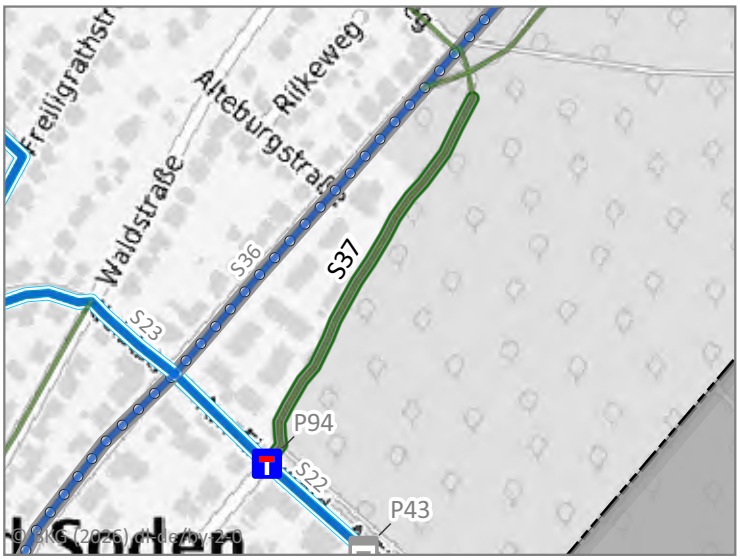
Beteiligung: 12 4

Länge: Ca. 330 Meter

DTV: k.A.

Baulast: Kommune

Schutzgebiet: TWS HQS Zone III




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt. Eine Verbindung über die Kronberger Straße ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung nur bedingt für unsichere Radfahrende und nicht für den Fußverkehr geeignet.

Beschreibung: Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht.

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

Sonstiges: Dieser Abschnitt soll eine Alternativverbindung zu der Kronberger Straße darstelllen. Die Maßnahme soll in Verbindung mit Maßnahme S38 betrachtet werden.

Priorität: A

Kostenkategorie: € € €

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Massnahmennummer und -typ: **S38 - Wegeneubau**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Schwalbach | | |
| Kommune(n): | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | OBA_01 |
| Netzkategorie(n): | Radgrundverbindung | Straße(n): | Kronberger Straße / L 3367 |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf | Länge: | Ca. 190 Meter |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja, mit geringem Bedarf | DTV: | k.A. |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Kommune |
| Beteiligung: | 7 1 | Schutzgebiet: | TWS HQS Zone III |



Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)


Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt. Eine Verbindung über die Kronberger Straße ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung nur bedingt für unsichere Radfahrende und nicht für den Fußverkehr geeignet.

Beschreibung: Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht und Anlegen von Beleuchtung entlang des Geh- und Radwegs.

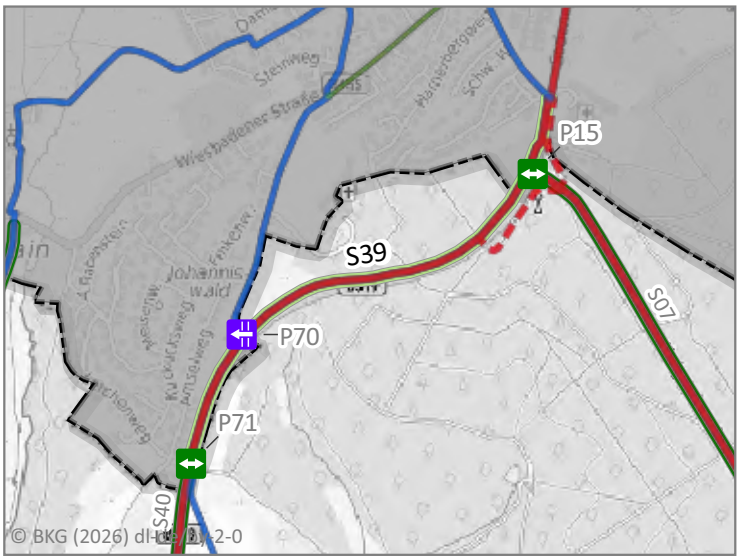
Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei bzw. nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen.

Sonstiges: Wenn die Knotenpunktmaßnahme P39 nicht umgesetzt wird, soll der Weg entlang der Landesstraße (L 3367) bis zur LSA am Albert-Richter-Weg ausgebaut werden. Die Maßnahme soll in Verbindung mit Maßnahme S37 betrachtet werden.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | A | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Sehr gut |

Massnahmennummer und -typ: **S39 - Bestehenden Weg verbreitern**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Königstein | | |
| Kommune(n): | Bad Soden am Taunus<br>Königstein (Taunus) | Musterlösung(en): | NRW_02 |
| Netzkategorie(n): | Übergeordnete Radhauptverbindung | Straße(n): | B 8 |
| Schulverbindung: | Ja | Länge: | Ca. 1340 Meter |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja | DTV: | 15793 Kfz/24h |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Bund |
| Beteiligung: | 7 0 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal. Er ist für beide Fahrtrichtungen benutzungspflichtig.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit.

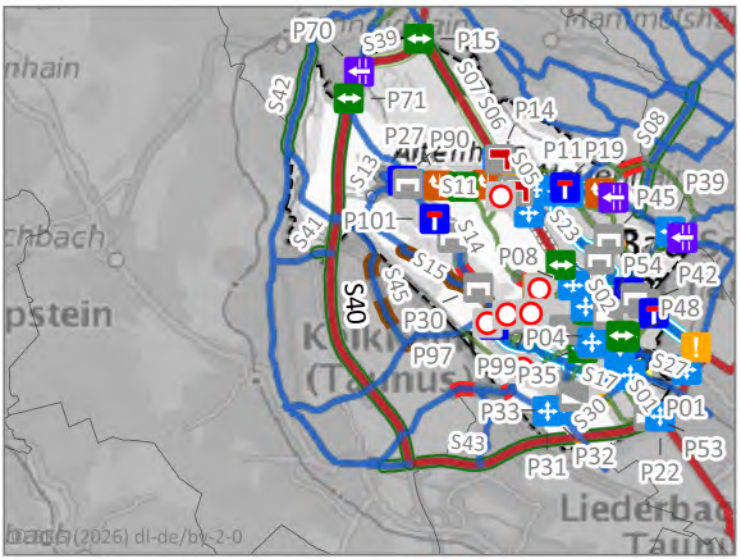
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern. Die Führung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

Sonstiges: Maßnahme ist Teil des Radverkehrskonzepts des Hochtaunuskreises (Nummer B171).

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Befriedigend |

Massnahmennummer und -typ: **S40 - Wegeneubau**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Liederbach - Königstein | | |
| Kommune(n): | Bad Soden am Taunus<br>Kelhheim (Taunus) | Musterlösung(en): | NRW_02 |
| Netzkategorie(n): | Übergeordnete Radhauptverbindung | Straße(n): | B 519 |
| Schulverbindung: | Ja | Länge: | Ca. 4490 Meter |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja | DTV: | 15793 Kfz/24h |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Bund |
| Beteiligung: | 16 0 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt (abschnittsweise) bei 100 km/h.

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

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Maßnahme ist Teil des Radverkehrskonzepts des Hochtaunuskreises (Nummer B170). Alternativ können umwegige und schlecht ausgebaute Wirtschaftswegeverbindungen genutzt werden.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Gut |

Massnahmennummer und -typ: **S41 - Wegeneubau**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Altenhain - Kelkheim | | |
| Kommune(n): | Bad Soden am Taunus<br>Kelkheim | Musterlösung(en): | NRW_02 |
| Netzkategorie(n): | Radhauptverbindung | Straße(n): | B 8 |
| Schulverbindung: | Nein | Länge: | Ca. 410 Meter |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja, mit geringem Bedarf | DTV: | k.A. |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Bund |
| Beteiligung: | 3 0 | Schutzgebiet: | - |



Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)


Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt (abschnittsweise) bei 100 km/h.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges zwischen Mühlenweg und Gagernring. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Anfang und Ende des Radweges.

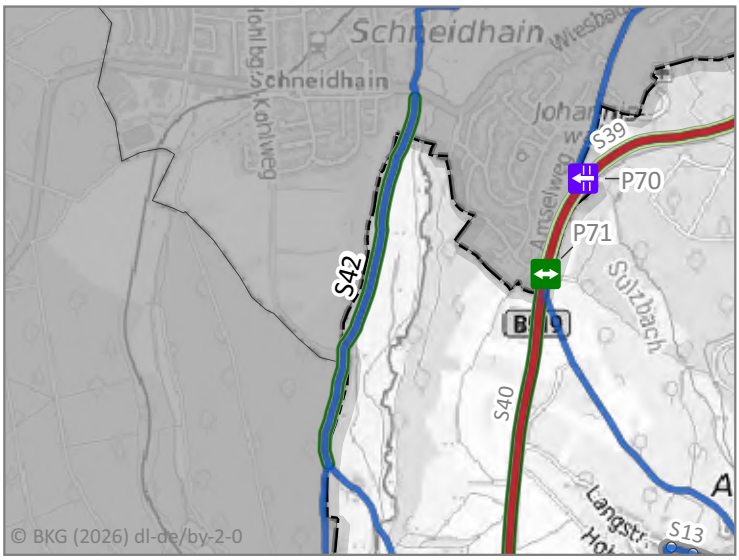
Begründung: Die Verbindung stellt einen wichtigen Lückenschluss zwischen Bad Soden am Taunus (Altenhain) und Kelkheim (Hornau) dar.

Sonstiges: Alternativ soll ein Ausbau des parallel verlaufenden Waldwegs geprüft werden.

Priorität: B Kostenkategorie: € € € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

Massnahmennummer und -typ: **S42 - Wegeneubau**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Bad Soden - Schneidhain | | |
| Kommune(n): | Kelkheim (MTK)<br>Königstein (Taunus) | Musterlösung(en): | - |
| Netzkategorie(n): | Radhauptverbindung | Straße(n): | Wirtschaftsweg |
| Schulverbindung: | Nein | Länge: | Ca. 1220 Meter |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja, mit geringem Bedarf | DTV: | k.A. |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Kommune |
| Beteiligung: | 4 0 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Es existiert keine geeignete Wegeverbindung zwischen Schneidhain und Kelkheim.

Beschreibung: Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges.

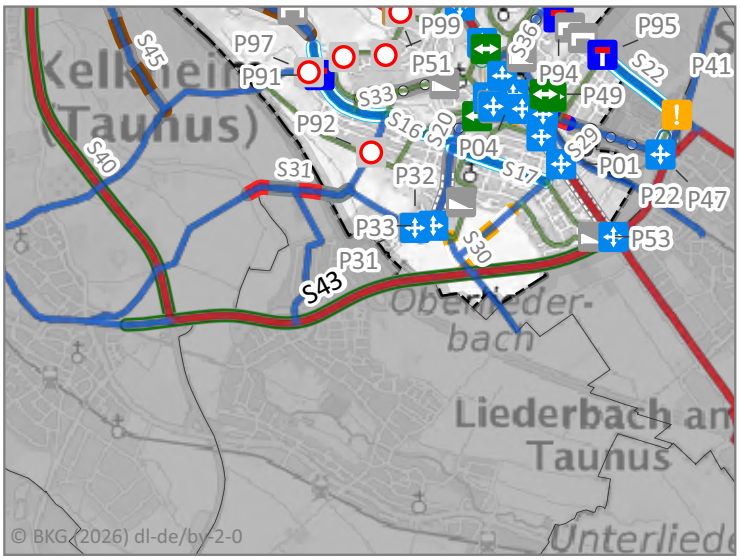
Begründung: Es wird eine direkte, attraktive und steigungsarme Verbindung abseits des Kfz-Verkehrs geschaffen.

Sonstiges: Maßnahme ist Teil des Radverkehrskonzepts des Hochtaunuskreises (Nummer B169) und Teil des Radverkehrskonzepts des Main-Taunus-Kreises.

Priorität: C Kostenkategorie: € € € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

Massnahmennummer und -typ: **S43 - Wegeneubau**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Sulzbach - Bad Soden - Kelkheim | | |
| Kommune(n): | Bad Soden am Taunus<br>Kelhheim (Taunus) | Musterlösung(en): | NRW_02 |
| Netzkategorie(n): | Übergeordnete Radhauptverbindung | Straße(n): | Limesspange (L 3014) |
| Schulverbindung: | Ja | Länge: | Ca. 3290 Meter |
| Bike+Ride-Verb.: | Nein | DTV: | 10208 Kfz/24h |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Land |
| Beteiligung: | 26 5 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt (abschnittsweise) bei 100 km/h.

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

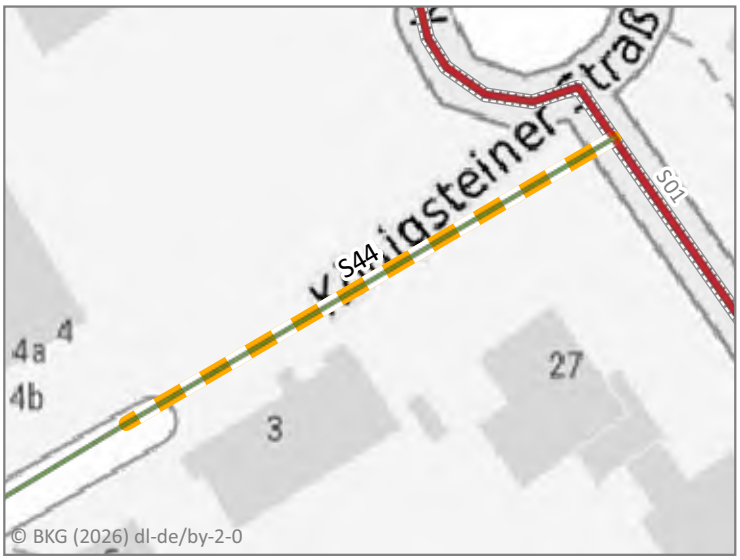
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Auf Höhe des neu erschlossenen Neubaugebietes (Sinai) sind im Bebauungsplan Nummer 78 bereits Verkehrsflächen für den Rad- und Fußverkehr entlang der Limesspange (L 3014) vorgesehen.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | B | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Gut |

Massnahmennummer und -typ: **S44 - Sonstiges**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Verbindung: | Ost - West Verbindung Innenstadt | | |
| Kommune(n): | Bad Soden am Taunus | Musterlösung(en): | - |
| Netzkategorie(n): | | Straße(n): | Fußweg |
| Schulverbindung: | Ja, mit geringem Bedarf | Länge: | Ca. 70 Meter |
| Bike+Ride-Verb.: | Ja, mit geringem Bedarf | DTV: | k.A. |
| Sensibler Bereich: | - | Baulast: | Kommune |
| Beteiligung: | 14 1 | Schutzgebiet: | - |




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Im aktuellen Zustand ist der Weg zwischen der Königsteiner Straße und der Richard-Wagner-Straße nur für den Fußverkehr freigegeben. Am Anfang und am Ende befinden sich für den Radverkehr hinderliche Sperrpfosten. An der Königsteiner Straße befinden sich zusätzliche Ketten.

Beschreibung: Es soll geprüft werden, ob der Weg für den Radverkehr freigegeben und die Sperrpfosten angepasst werden können. Zusätzlich soll geprüft werden, ob ein Übergang auf die Königsteiner Straße für den Radverkehr eingerichtet werden kann.

Begründung: Die Freigabe des Weges für den Radverkehr schafft eine alternative Verbindung zu der Alleestraße.

Sonstiges: -

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Priorität: | C | Kostenkategorie: | € € € | Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: | Befriedigend |

Massnahmennummer und -typ: **S45 - Unbefestigten Weg ausbauen**

Verbindung: Altenhain - Kelkheim

Kommune(n): Kelkheim (MTK)

Musterlösung(en): OBA_01

Netzkategorie(n): Radhauptverbindung

Straße(n): Wirtschaftsweg

Schulverbindung: Nein

Bike+Ride-Verb.: Nein

Sensibler Bereich: -

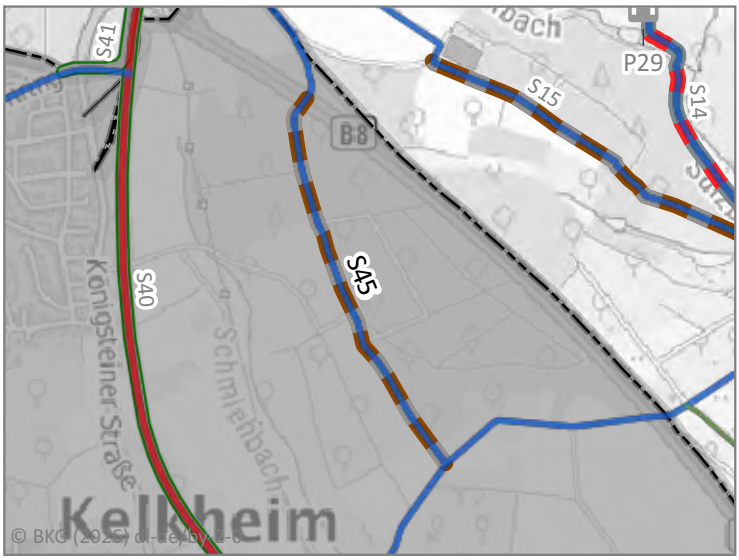
Beteiligung: 6 5

Länge: Ca. 1100 Meter

DTV: k.A.

Baulast: Kommune

Schutzgebiet: -




Siehe Online-Karte für Detailansicht (WebGIS)



Referenzfoto der Bestandssituation (Mapillary: 360°-Fotos)

Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt.

Beschreibung: Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht.

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

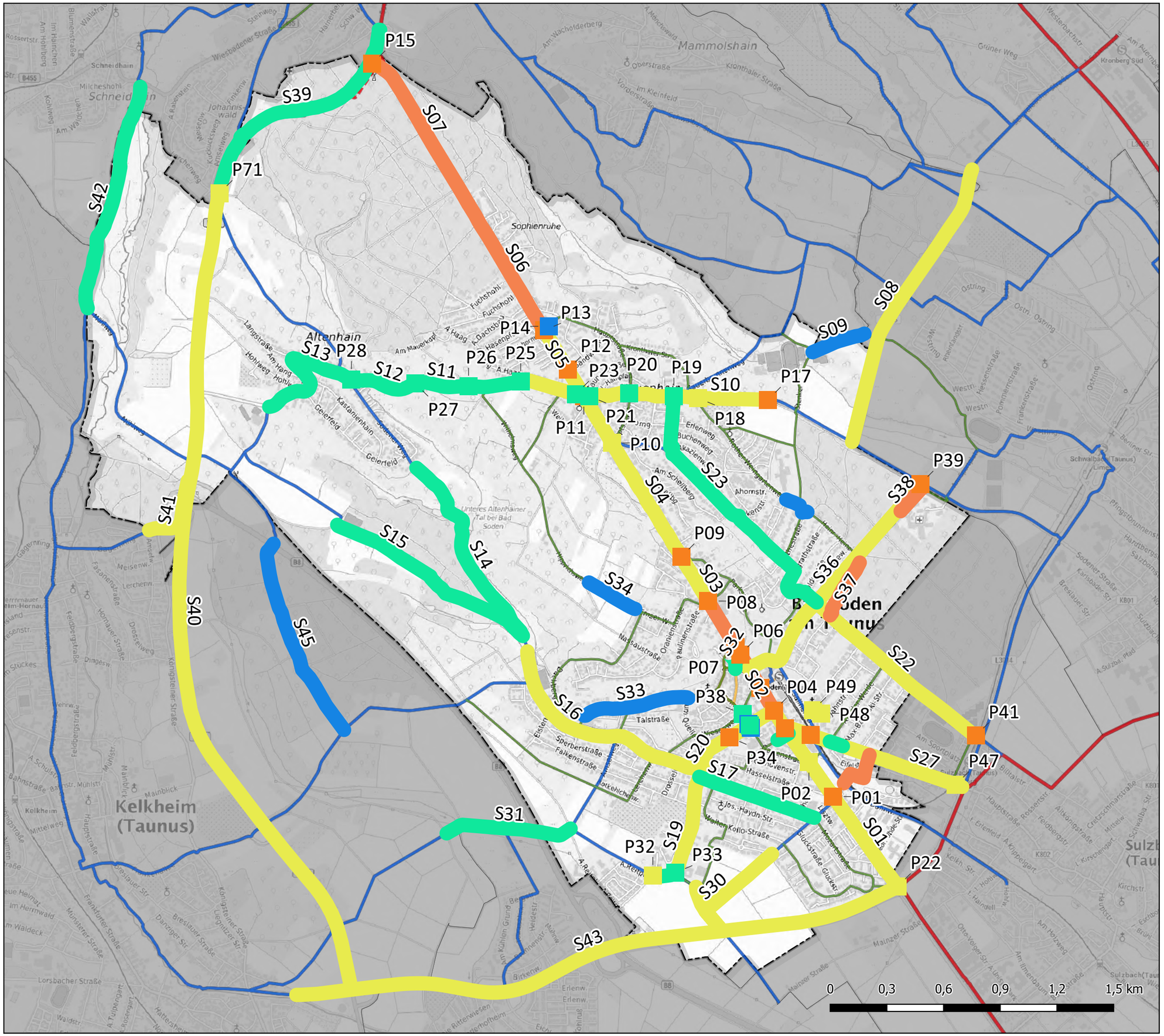
Sonstiges: -

Priorität: D

Kostenkategorie: € € €

Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

# RuF! Rad- und Fußkonzept Bad Soden am Taunus




## Priorisierung Punktmaßnahmen

- A
- B
- C
- D

## Priorisierung Streckenmaßnahmen

- A
- B
- C
- D

## Zielnetz Radverkehr

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

## Fokusbereich Fußverkehr

- Hauptgehbereich

## Grenzen

- Kommunengrenzen
- Stadt Bad Soden am Taunus

Die Ergebnisse des Rad- und Fußkonzepts der Stadt Bad Soden am Taunus finden Sie auch online auf einer interaktiven Karte dargestellt:
https://rv-k.de/BadSoden/RadUndFussverkehrskonzept/Ergebnis/WebGIS.html

**Anlage 11**

**Karte 08: Priorisierung Maßnahmen Planungsprogramm**

| | |
|---|---|
| Projekt: | RuF! Rad- und Fußkonzept Bad Soden am Taunus |
| Bearbeitung: | Annika Komorek |
| Datum: | 18.05.2026 |
| Quelle: | Eigene Erhebung |
| Kartengrundlage: | © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2026 |


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

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Baulast | Priorität | Kostenkategorie |
|---|---|---|---|---|---|
| S02 | Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen. Mögliche Maßnahmen sind eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen. | Bad Soden - Königstein | Land | A | hoch |
| S07 | Neubau eines straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. | Bad Soden - Königstein | Land | A | hoch |
| S06 | Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Einrichtung eines gesicherten Übergangs Fahrbahn-Radweg am Beginn des Radweges. | Bad Soden - Königstein | Land | A | mittel |
| S29 | Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges mit Über- oder Unterführung der Bahnschiene. | Ost - West Verbindung Innenstadt | Kommune | A | hoch |
| S37 | Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht. | Bad Soden - Schwalbach | Kommune | A | hoch |
| S38 | Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht und Anlegen von Beleuchtung entlang des Geh- und Radwegs. | Bad Soden - Schwalbach | Kommune | A | hoch |
| P05 | Erweiterung der lichtsignalgesteuerten Querungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung mittels zusätzlicher Anforderung für den Radverkehr im Wiesenweg und Am Bahnhof prüfen. Am Bahnhof soll zudem die Einrichtung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens geprüft werden. | Bad Soden - Königstein | Land | A | mittel |
| P04 | Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Radverkehrs auf allen Wegebeziehungen sollen verschiedene Varianten geprüft werden. Abhängig von der anschließenden Radverkehrsführung sind dabei vorgezogene Haltelinien, aufgeweitete Radaufstellstreifen und Verflechtungsfahrstreifen in den Knotenpunktarmen zu prüfen. | Bad Soden - Königstein | Land | A | hoch |
| P39 | Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Radverkehrs auf allen Wegebeziehungen sollen verschiedene Varianten geprüft werden. | Bad Soden - Schwalbach | Land | A | hoch |

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Baulast | Priorität | Kostenkategorie |
|---|---|---|---|---|---|
| P34 | Ausgestaltung der Überquerungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung. | Bad Soden - Liederbach | Kommune | A | mittel |
| P03 | Umgestaltung des Kreisverkehrs mit gesicherten Überquerungsstellen in Anlehnung an die Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit prüfen. | Bad Soden - Königstein | Land | A | hoch |
| P08 | Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Rad- und Fußverkehrs auf allen Fahrbeziehungen sollen verschiedene Varianten, u.a. das Anlegen eines Kreisverkehrs, geprüft werden. | Bad Soden - Königstein | Land | A | hoch |
| P13 | Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Fuß- und Radverkehrs auf allen Wegebeziehungen sollen verschiedene Varianten geprüft werden. Abhängig von der anschließenden Radverkehrsführung sind dabei vorgezogene Haltelinien, aufgeweitete Radaufstellstreifen und Verflechtungsfahrstreifen zu prüfen. Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Anpassung und Verlängerung der Räumzeiten der Signalanlage für den Fußverkehr prüfen. | Bad Soden - Königstein | Land | A | hoch |
| P17 | Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. | Ortsdurchfahrt Neuenhain | Land | A | hoch |
| P09 | Umgestaltung der Querungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung (QHA_11). Ausgestaltung der Überquerungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum in Anlehnung an die Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Ausführung mit differenzierter Bordhöhe empfohlen. Zusätzlich Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen. | Bad Soden - Königstein | Land | A | mittel |
| P12 | Ausgestaltung der Überquerungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum in Anlehnung an die Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Ausführung mit differenzierter Bordhöhe empfohlen. Zusätzlich Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen. Alternativ Einrichtung einer Fußgängerschutzanlage prüfen. | Bad Soden - Königstein | Land | A | mittel |

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Baulast | Priorität | Kostenkategorie |
|---|---|---|---|---|---|
| P01 | Umgestaltung des Kreisverkehrs mit gesicherten Überquerungsstellen in Anlehnung an die Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit prüfen. | Bad Soden - Königstein | Land | A | hoch |
| P15 | Einrichtung einer baulichen Überquerungsstelle mittels Mittelinsel in Anlehnung an die Musterlösung. | Bad Soden - Königstein | Bund | A | hoch |
| P11 | Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Radverkehrs auf allen Wegebeziehungen sollen verschiedene Varianten geprüft werden. Abhängig von der anschließenden Radverkehrsführung sind dabei vorgezogene Haltelinien, aufgeweitete Radaufstellstreifen und Verflechtungsfahrstreifen in den Knotenpunktarmen zu prüfen. | Bad Soden - Königstein | Land | A | hoch |
| P06 | Ausgestaltung der Überquerungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum in Anlehnung an die Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Ausführung mit differenzierter Bordhöhe empfohlen. Zusätzlich Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen. | Bad Soden - Königstein | Land | A | gering |
| P41 | Ausbau der Unterführung mit barrierefreien Rampen auf beiden Seiten. | Bad Soden - Sulzbach | Kommune | A | hoch |
| P07 | Erweiterung der lichtsignalgesteuerten Querungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung mittels zusätzlicher Anforderung für den Radverkehr im Quellenpark prüfen. | Bad Soden - Königstein | Bund | A | hoch |
| P46 | Erweiterung und Kopplung der beiden lichtsignalgesteuerten Querungsstellen für den Fußverkehr in Anlehnung an die Musterlösung mittels zusätzlicher Anforderung für den Radverkehr im Bahnweg und in der Salinenstraße sowie zusätzlicher Haltelinien für den Kfz-Verkehr im Zuge der Sulzfelder Straße prüfen. Langfristig: Ausbau der Unterführung. Kurzfristig: Beidseitige Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen im Zuge der Unterführung. | Bad Soden - Sulzbach | Kreis | A | hoch |
| S04 | Markierung von einseitigen Schutzstreifen bergauf. Entfernung der Mittellinie. Markierung von Piktogrammkette mit Winkelpfeilen bergab. | Bad Soden - Königstein | Land | B | gering |

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Baulast | Priorität | Kostenkategorie |
|---|---|---|---|---|---|
| S22 | Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße (Bevorrechtigung an bestehenden Rechts-vor-links-Knotenpunkten). Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. | Bad Soden - Sulzbach | Kommune | B | hoch |
| S10 | Beidseitige Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen. Markieren eines Sicherheitstrennstreifens im Bereich der Pkw-Parkstände und Gehwegparken regulieren. | Ortsdurchfahrt Neuenhain | Kreis / Land | B | mittel |
| S36 | Beidseitige Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen. Markieren eines Sicherheitstrennstreifens im Bereich der Pkw-Parkstände. Entfernung der Mittellinie. | Bad Soden - Schwalbach | Kommune | B | mittel |
| S27 | Beidseitige Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen. Markieren eines Sicherheitstrennstreifens im Bereich der Pkw-Parkstände. Entfernung der Mittellinie. | Bad Soden - Sulzbach | Kreis | B | mittel |
| S20 | Beidseitige Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen. Markieren eines Sicherheitstrennstreifens im Bereich der Pkw-Parkstände. Entfernung der Mittellinie. Markierung von einseitigen Schutzstreifen bergauf. | Bad Soden - Liederbach | Kommune | B | mittel |
| S16 | Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße (Bevorrechtigung an bestehenden Rechts-vor-links-Knotenpunkten). Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Es sind Maßnahmen zur Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr zu treffen (Modale Filter, gegenläufige Einbahnstraßen etc.). | Innenstadt - Altenhain | Kommune | B | hoch |
| S01 | Es sollen beidseitige Schutzstreifen markiert werden. | Bad Soden - Königstein | Land | B | mittel |
| S05 | Es soll geprüft werden, ob beidseitige Schutzstreifen markiert werden können. Ggf. Entfernung der Mittellinie und Entfall von Parkständen. | Bad Soden - Königstein | Land | B | gering |

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Baulast | Priorität | Kostenkategorie |
|---|---|---|---|---|---|
| S40 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. | Liederbach - Königstein | Bund | B | hoch |
| S08 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. | Bad Soden - Kronberg | Land | B | hoch |
| S03 | Markierung von einseitigen Schutzstreifen bergauf. Entfernung der Mittellinie. Markierung von Piktogrammkette mit Winkelpfeilen bergab. | Bad Soden - Königstein | Land | B | gering |
| S43 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. | Sulzbach - Bad Soden - Kelkheim | Land | B | hoch |
| S30 | Die Schubertstraße soll für den Rad- und Fußverkehr, aber nicht für den Kfz-Verkehr, durch einen Neubau eines Geh- und Radweges an die L 3014 verlängert werden. Bau eines Kreisverkehrs an der L 3014 mit markierter Querungsmöglichkeit. | Verlängerung Regionalparkroute | Kommune | B | hoch |
| S19 | Es soll geprüft werden, ob ein einseitiger Schutzstreifen bergauf markiert werden kann (Beginn mit Furtmarkierung an Einmündung Falkenstraße). Entfernung der Mittellinie. Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen bergab. | Bad Soden - Liederbach | Kommune | B | gering |
| S41 | Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges zwischen Mühlenweg und Gagernring. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Anfang und Ende des Radweges. | Altenhain - Kelkheim | Bund | B | hoch |
| P02 | Erweiterung der lichtsignalgesteuerten Querungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung mittels zusätzlicher Anforderung für den Radverkehr im Bahnweg prüfen. | Bad Soden - Königstein | Land | B | mittel |

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Baulast | Priorität | Kostenkategorie |
|---|---|---|---|---|---|
| P22 | Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Radverkehrs auf allen Wegebeziehungen sollen verschiedene Varianten geprüft werden. | Bad Soden - Königstein | Land | B | hoch |
| P71 | Umgestaltung der Überquerungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung. | Altenhain - Königstein | Bund | B | hoch |
| P18 | Es sollen sichere und möglichst direkte Fahr- und Gehbeziehungen für Radfahrende und Gehende in alle Richtungen geschaffen werden. Es sollen mehrere Varianten entlang der Schwalbacher Straße in Anlehnung an die Musterlösungen geprüft werden, um eine sichere Querung aus der Kronthaler Straße, Rother Weingartenweg und der Bushaltestelle (Friedhof) zu gewährleisten. | Ortsdurchfahrt Neuenhain | Land | B | hoch |
| P47 | Es sollen Varianten geprüft werden, um den Übergang zwischen Radweg (entlang der Limesspange) und Fahrbahn (Hauptstraße) zu verbessern. | Bad Soden - Sulzbach | Land | B | hoch |
| P10 | Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Radverkehrs auf allen Wegebeziehungen sollen verschiedene Varianten geprüft werden. Abhängig von der anschließenden Radverkehrsführung sind dabei vorgezogene Haltelinien, aufgeweitete Radaufstellstreifen und Verflechtungsfahrstreifen in den Knotenpunktarmen zu prüfen. | Bad Soden - Königstein | Land | B | hoch |
| P32 | Umgestaltung des Kreisverkehrs mit gesicherten Überquerungsstellen in Anlehnung an die Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit prüfen. | Bad Soden - Liederbach | Kommune | B | hoch |
| P48 | Ausgestaltung der Querungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum in Anlehnung an die Musterlösung. | Schulverbindung Theodor-Heuss-Schule | Kommune | B | gering |
| P49 | Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Fußverkehrs soll die Querungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum ausgestaltet werden. Verkleinerung der Abbiegeradien (möglichst eng) in der Einmündung durch Eckausrundungen. | Schulverbindung Theodor-Heuss-Schule | Kommune | B | gering |
| S12 | Es soll geprüft werden, ob einseitige Schutzstreifen bergauf markiert werden können. Parkstände entfernen. Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen bergab. | Altenhain - Neuenhain | Kreis | C | gering |

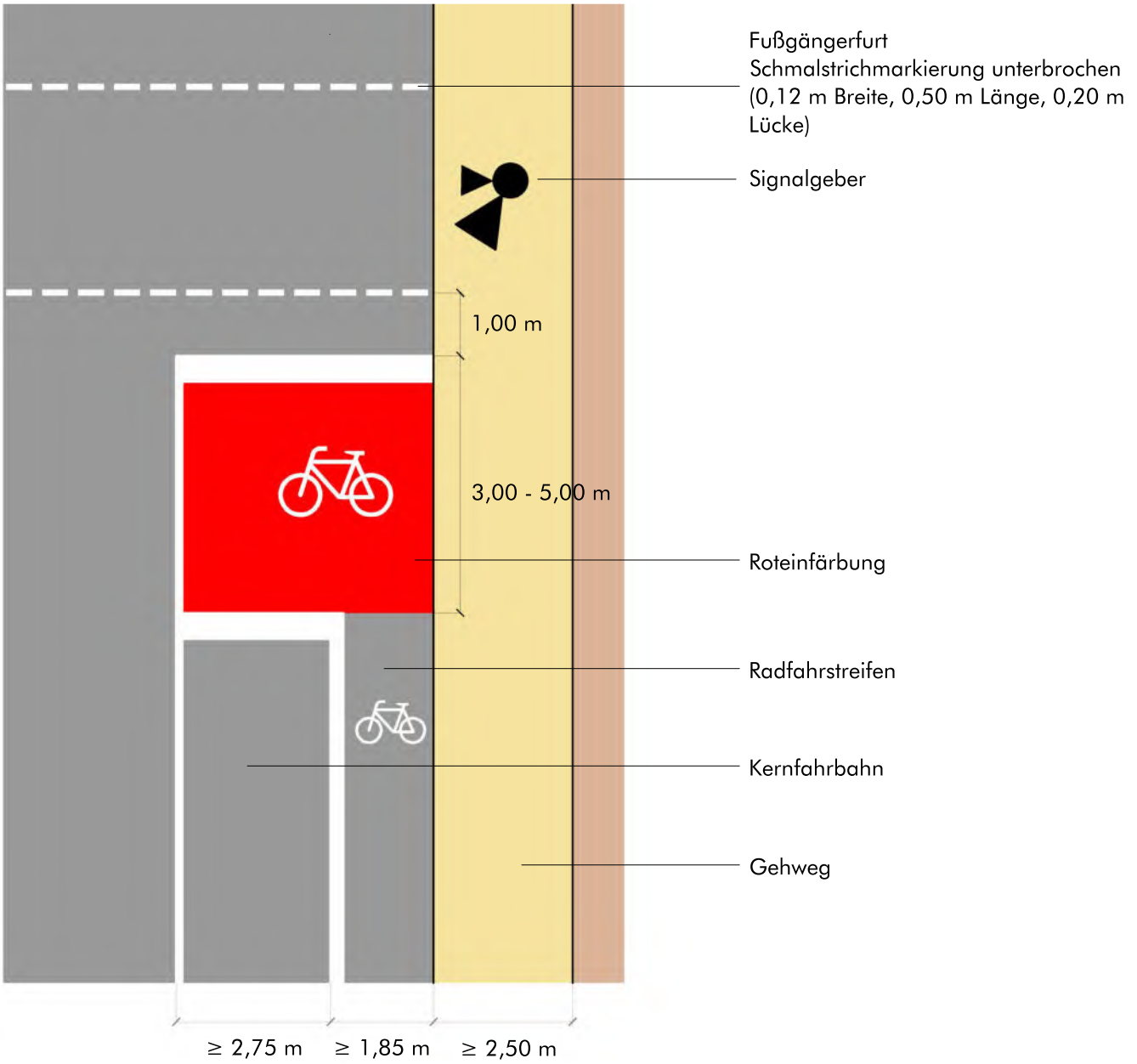
| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Baulast | Priorität | Kostenkategorie |
|---|---|---|---|---|---|
| S11 | Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg mit einer Trennung zwischen Radfahrenden und Gehenden, der den ERA-Regelmaßen entspricht unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. | Altenhain - Neuenhain | Kreis | C | hoch |
| S13 | Beidseitige Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen. | Ortsdurchfahrt Altenhain | Kreis | C | mittel |
| S24 | Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt. | Innenstadt - Neuenhain | Kommune | C | mittel |
| S31 | Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt. | Bad Soden - Kelkheim | Kommune | C | hoch |
| S14 | Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt. Es soll geprüft werden, ob der Weg verbreitert werden kann. Aufweitung des Wegs in den Kurvenbereichen am Fischteich. Randmarkierung in den Kurvenbereichen gemäß Musterlösung sowie von Mittellinien zur Richtungstrennung. | Innenstadt - Altenhain | Kommune | C | hoch |
| S39 | Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. | Bad Soden - Königstein | Bund | C | hoch |
| S18 | Beidseitige Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen. | Bad Soden - Liederbach | Kommune | C | gering |
| S28 | Maßnahmen zur barrierefreien Nutzung des Gehwegs sind zu treffen. Durchsetzen der geltenden Regelungen und Vorschriften durch regelmäßige Kontrollen. Ergänzend ist beispielsweise eine Verlagerung des Parkens auf die Fahrbahn zu prüfen. Die Herstellung eines StVO-konformen Zustands sollte gegenüber Anliegenden frühzeitig kommuniziert und öffentlichkeitswirksam begleitet werden. | Bad Soden - Sulzbach | Kreis | C | gering |
| S15 | Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht. | Innenstadt - Altenhain | Kommune | C | hoch |

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Baulast | Priorität | Kostenkategorie |
|---|---|---|---|---|---|
| S17 | Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße. Bevorrechtigung an bestehenden Rechts-vor-links-Knotenpunkten. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Es sind Maßnahmen zur Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr zu treffen (Modale Filter, gegenläufige Einbahnstraßen etc.). | Innenstadt - Altenhain | Kommune | C | mittel |
| S42 | Neubau eines selbstständig geführten Geh- und Radweges. | Bad Soden - Schneidhain | Kommune | C | hoch |
| S32 | Umgestaltung des gesamten Areals mit direkten Verbindungen. Herstellen fußverkehrsfreundlicher Oberflächen unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Einrichtung berollbarer Gehbahnen und Herstellen von Leitlinien. Dabei sind verschiedene relevante Wegebeziehungen zu prüfen. Steigerung der Aufenthaltsqualität durch Stadtgrün, barrierefreie Sitzmöglichkeiten, verbesserte Beleuchtung sowie die Förderung vielfältiger Nutzungsangebote. Einbauten und Möblierungselemente sind gut wahrnehmbar zu gestalten. | Kurpark - Innenstadt | Kommune | C | hoch |
| S44 | Es soll geprüft werden, ob der Weg für den Radverkehr freigegeben und die Sperrpfosten angepasst werden können. Zusätzlich soll geprüft werden, ob ein Übergang auf die Königsteiner Straße für den Radverkehr eingerichtet werden kann. | Ost - West Verbindung Innenstadt | Kommune | C | hoch |
| S23 | Es soll geprüft werden, ob die Verbindung als Fahrradstraße ausgewiesen und umgestaltet werden kann. (Bevorrechtigung an bestehenden Rechts-vor-links-Knotenpunkten). Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. | Stadtmitte - Neuenhain | Kommune | C | hoch |
| P38 | Einfahrtsbereich in den verkehrsberuhigten Bereich verdeutlichen. Kurzfristige Umsetzung mit mobilen Elementen möglich. | Innenstadtbereich | Kommune | C | hoch |

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Baulast | Priorität | Kostenkategorie |
|---|---|---|---|---|---|
| P20 | Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Fuß- und Radverkehrs sollen auf allen Wegebeziehungen verschiedene Varianten geprüft werden. Es soll geprüft werden, ob auf der Schwalbacher Straße ein zusätzlicher FGÜ unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit eingerichtet werden kann. | Ortsdurchfahrt Neuenhain | Land | C | hoch |
| P19 | Erweiterung der lichtsignalgesteuerten Querungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung mittels zusätzlicher Anforderung für den Radverkehr in der Platanenstraße prüfen. | Ortsdurchfahrt Neuenhain | Land | C | mittel |
| P28 | Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Fuß- und Radverkehrs sollen in Anlehnung an die Musterlösungen Varianten zur Umgestaltung des Knotenpunkts unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit geprüft werden. Mögliche Maßnahmen sind die Erweiterung der lichtsignalgesteuerten Querungsstelle mittels zusätzlicher Anforderung für den Radverkehr im Sodener Weg sowie die Verbreiterung der Seitenräume und Verkleinerung der Abbiegeradien (möglichst eng) durch Eckausrundungen und die Anlage einer baulichen Querungshilfe. | Ortsdurchfahrt Altenhain | Kreis | C | hoch |
| P27 | Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. | Altenhain - Neuenhain | Kreis | C | hoch |
| P25 | Es soll ein sicherer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der Übergang soll gemäß der angegebenen Musterlösung ausgestaltet werden. | Ortsdurchfahrt Neuenhain | Kreis | C | hoch |
| P35 | Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Radverkehrs auf allen Wegebeziehungen sollen verschiedene Varianten geprüft werden. Abhängig von der anschließenden Radverkehrsführung sind dabei vorgezogene Haltelinien, aufgeweitete Radaufstellstreifen und Verflechtungsfahrstreifen in den Knotenpunktarmen zu prüfen. | Bad Soden - Liederbach | Kommune | C | hoch |
| P23 | Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens. Das Zurücksetzen der Kfz-Haltelinie kann die Anpassung der Lichtsignalanlage erfordern. | Ortsdurchfahrt Neuenhain | Kommune | C | gering |

| Nr. | Beschreibung | Verbindung | Baulast | Priorität | Kostenkategorie |
|---|---|---|---|---|---|
| P21 | Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens. Das Zurücksetzen der Kfz-Haltelinie kann die Anpassung der Lichtsignalanlage erfordern. | Ortsdurchfahrt Neuenhain | Land | C | gering |
| P33 | Umgestaltung des Kreisverkehrs mit gesicherten Überquerungsstellen in Anlehnung an die Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit prüfen. | Bad Soden - Liederbach | Kommune | C | hoch |
| P26 | Einrichtung einer Querungsstelle  in Anlehnung an die Musterlösung. | Altenhain - Neuenhain | Kreis | C | hoch |
| S45 | Ausbau des unbefestigten Weges mit einer asphaltierten Deckschicht. | Altenhain - Kelkheim | Kommune | D | hoch |
| S34 | Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt. | Innenstadt - Altenhain | Kommune | D | hoch |
| S25 | Es soll geprüft werden, ob eine Rampe für den Radverkehr gebaut werden kann. | Innenstadt - Neuenhain | Kommune | D | hoch |
| S26 | Es soll geprüft werden, ob die Treppe ausgebaut werden kann. | Innenstadt - Neuenhain | Kommune | D | hoch |
| S09 | Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt. | Bad Soden - Schwalbach | Kommune | D | hoch |
| S33 | Punktuelle Markierung von Fahrradpiktogrammen mit Winkelpfeilen für den Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraße. | Innenstadt - Altenhain | Kommune | D | mittel |
| P36 | Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens. Das Zurücksetzen der Kfz-Haltelinie kann die Anpassung der Lichtsignalanlage erfordern. | Bad Soden - Liederbach | Kommune | D | gering |
| P37 | Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens. Das Zurücksetzen der Kfz-Haltelinie kann die Anpassung der Lichtsignalanlage erfordern. | Bad Soden - Liederbach | Kommune | D | gering |
| P14 | Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens. Das Zurücksetzen der Kfz-Haltelinie kann die Anpassung der Lichtsignalanlage erfordern. | Bad Soden - Königstein | Kommune | D | gering |

# Aufgeweiteter Radaufstellstreifen
innerorts




**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2

**Anwendungs-bereiche:**

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

**Hinweise:**

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

# Bordsteinabsenkung Radverkehr

## Situation:

An Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg müssen Höhenunterschiede überwunden werden. Dieser beträgt in der Regel 12 cm. Bestehende Übergänge von der Fahrbahn auf einen Radweg oder auf eine andere Führung des Radverkehrs im oder hinter dem Seitenraum sind häufig nicht oder nur teilweise abgesenkt.

## Maßnahmen:

- Bei hoher Flächenverfügbarkeit: Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau mittels einer Rampe mit einer maximalen Längsneigung von 6 %. Die Rampe muss im Übergangsbereich mit Bodenindikatoren gesichert werden. Die Länge der Rampe ist damit bei einer Bordhöhe von 12 cm mindestens 2,00 m lang (siehe Abbildung 1).
- Bei geringer Flächenverfügbarkeit: Nur wenn aus Gründen der Flächenverfügbarkeit keine Rampe (siehe Abbildung 1) möglich ist, kann die Überfahrt von der Fahrbahn in den Seitenraum im Ausnahmefall auch mittels Anrampung bzw. Rampenstein (siehe Abbildung 2) erfolgen. Hierfür können Rampensteine mit einer Länge von 75 cm genutzt werden. Bei der üblichen Bordhöhe von 12 cm sollte eine Länge der Rampensteine von 45 cm nicht unterschritten werden. Bei geringeren Bordhöhen können auch kürzere Rampensteine genutzt werden.

## Angestrebte Wirkung:

- Der Übergang zwischen den unterschiedlichen Höhen soll für den Radverkehr möglichst komfortabel erfolgen.
- Sturzgefahren oder Schäden am Fahrrad werden vermieden.
- Ein zügiges Räumen des Konflikt- / Kreuzungsbereichs für den Radverkehr wird gewährleistet.

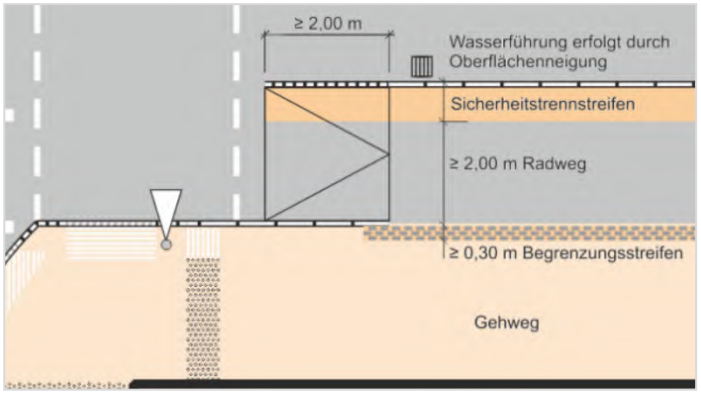



Abbildung 1: Rampe mit einer Länge von 2,00 m und einer Höhendifferenz von 12 cm (Quelle: ERA 2026 Kap. 13.4)

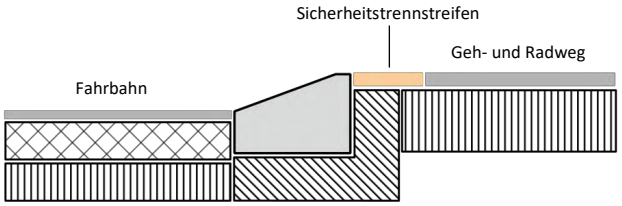



Abbildung 2: Rampenstein (Länge 45 - 75 cm) mit Höhenüberwindung von 12 cm im Zuge einer Geh-/Radwegüberfahrt (Quelle: ERA 2026 Kap. 13.2)

## Hinweise:

- Eine Absenkung des Seitenraums zur Verringerung der Höhenunterschiede zwischen Seitenraum und Fahrbahn sollte aus Gründen der Barrierefreiheit und des Gehkomforts vermieden werden. Dies gilt nur, wenn der Seitenraum durch Fußverkehr genutzt wird.
- Aspekte der Barrierefreiheit müssen berücksichtigt werden. Bordabsenkungen sollen durch Bodenindikatoren gesichert werden, wenn sie nicht ertastbar sind.

## Quellen:

- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA 2010 (FGSV)
- Entwurf Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2026 (FGSV)



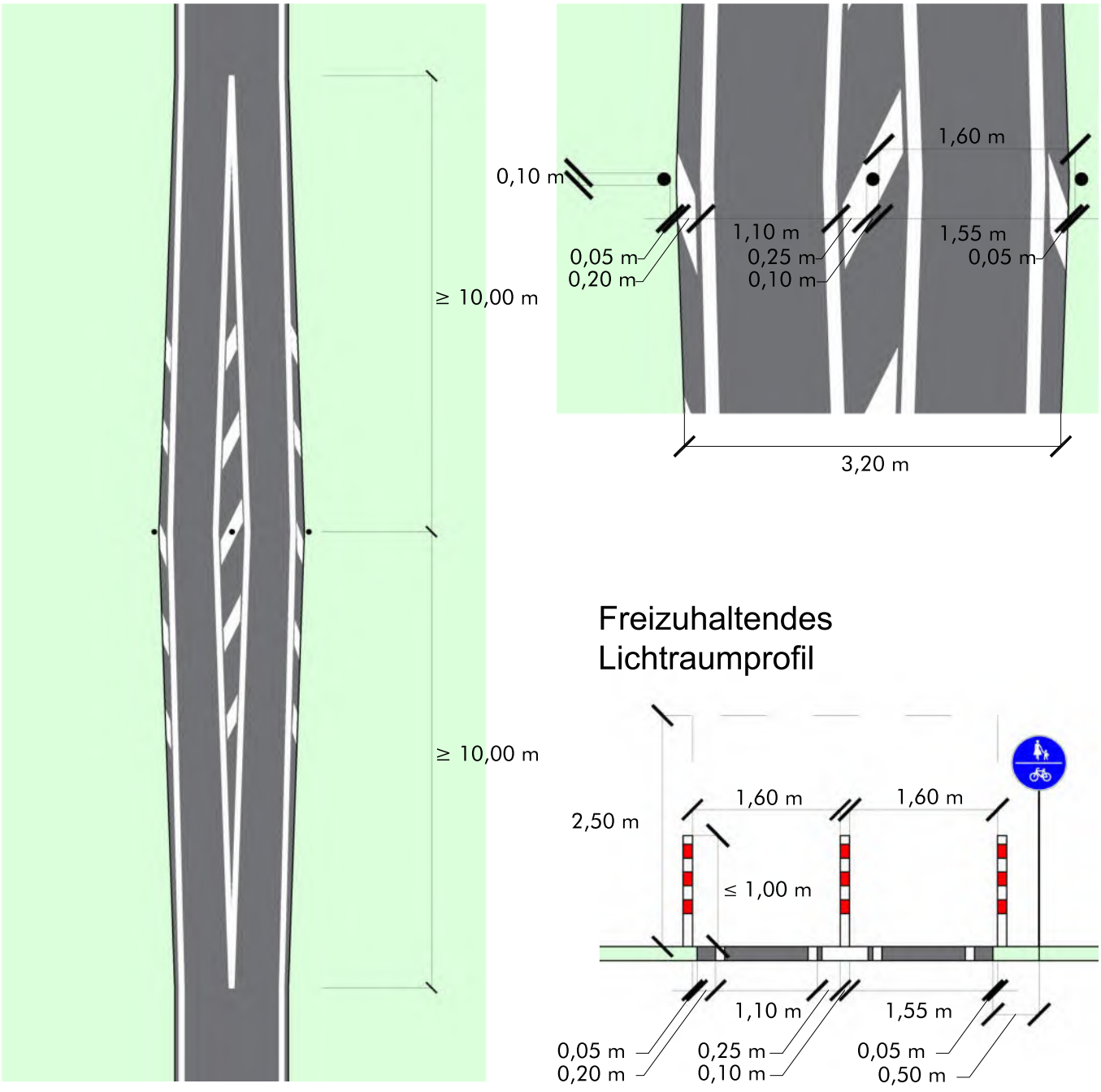
Abbildung 3: Rampe am Ende eines Radfahrstreifens auf Fahrbahnniveau mit einer Länge von 2,00 m und einer Höhendifferenz von 12 cm.



Abbildung 4: Rampenstein (Länge 45 cm - 75 cm) mit Höhenüberwindung von 12 cm im Zuge einer Geh-/Radwegüberfahrt.

# Platzierung von Verkehrseinrichtungen auf der Straße

## Radverbindung / Raddirektverbindung: Neubau mit angeordneten Sperrpfosten




- Im Bereich der Sperrpfosten muss der Weg von 2,50 m auf 3,20 m aufgeweitet werden. Die Länge der Veziehung beträgt mind. 10 m.

# Zufahrtssperre optimieren

## Situation:

Geh- und Radwege sind für den Kfz-Verkehr gesperrt. Zufahrtssperren, in der Regel Sperrpfosten, können erforderlich werden, wenn für den Kfz-Verkehr Anreize für eine ordnungswidrige Nutzung des Geh- und Radwegs bestehen (bspw. als Abkürzung).

Sperrpfosten oder andere Zufahrtssperren können insbesondere für Radfahrgruppen oder bei schlechten Sichtverhältnissen zu einer erhöhten Unfallgefahr führen.

Für Spezialfahrräder oder Fahrräder mit Anhänger können sie ein Hindernis darstellen.

## Maßnahmen:

- Entfernen der Zufahrtssperren, sofern keine Gefahr der ordnungswidrigen Nutzung durch Kfz-Verkehr besteht.
- Anbringen von vollflächig reflektierenden rot-weißgestreiften Sperrpfosten mit umlaufender Markierung (siehe Skizze)
- Alternative Zufahrtssperren können angebracht werden, sofern diese auch bei Dunkelheit gut sichtbar und vollflächig reflektierend sind und keine zusätzlichen Gefahren darstellen.

## Angestrebte Wirkung:

- Das Befahren durch Kfz-Verkehr soll verhindert werden.
- Das Durchfahren von allen gängigen Fahrradtypen soll ermöglicht und möglichst wenig eingeschränkt werden.
- Unfall-/Kollisionsgefahr soll vermieden werden.
- Die grundsätzliche Barrierefreiheit soll gewährleistet werden.



Abbildung 1: Sperrpfosten mit umlaufender Markierung und Verkehrszeichen (Quelle: ADFC Oberursel)

## Hinweise:

- Die Durchfahrtbreite zwischen den Sperrpfosten soll min. 1,5 Meter betragen.
- Umlegbare Poller sollen aufgrund der Sturzgefahr durch entstehende Längskannten nicht eingesetzt werden.
- Poller sollten in der Regel versenkt oder herausgenommen werden können, um Räum-, Wartungs-, Rettungs– und sonstigen Fahrzeugen die Zufahrt zu ermöglichen.
- Findlinge (Steine) oder sonstige Hindernisse im Seitenraum sollen vermieden werden.
- Alle eingebauten Elemente sollen vollflächig reflektieren und in rot-weißer Farbe gestaltet sein.
- Eine Prüfung der Erreichbarkeit der Wegeabschnitte durch Rettungsfahrzeuge ist durchzuführen.

## Quellen:

- ERA 202X (noch nicht veröffentlicht) - Kapitel 11.5.3

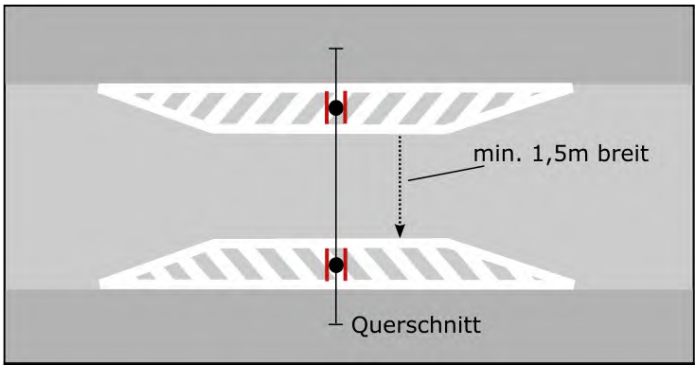



Abbildung 2: Skizze Einengung Radweg (eigene Darstellung)

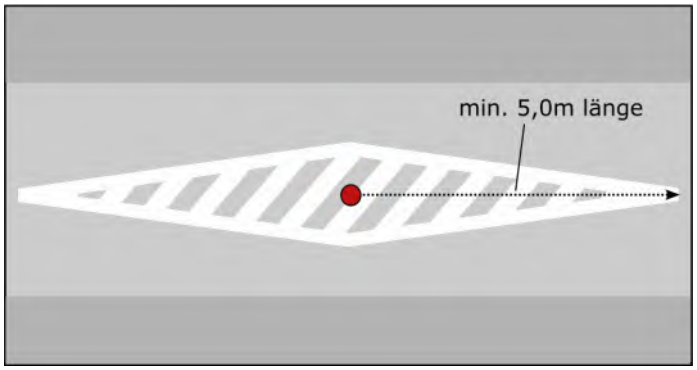



Abbildung 3: Skizze Sperrpfosten mit umlaufender Markierung (Quelle: eigene Darstellung)

# Verdeutlichung der Wartepflicht für den Radverkehr

## Situation:

Selbstständig geführte oder weit von der Fahrbahn abgesetzte Radwege überqueren bevorrechtigte Straßen mit Kfz-Verkehr. Dabei ist die Vorfahrtsregel nicht selbsterklärend und intuitiv begreifbar.

Eine Sondersituation besteht bei hohen Geschwindigkeiten des Radverkehrs (bspw. Gefällestrecken) und / oder schlechten Sichtbeziehungen.

## Maßnahmen:

- Schaffung einer eindeutigen Verkehrsregelung mit Verkehrszeichen.
- Markierung des Verkehrszeichen 205 „Vorfahrt gewähren“ ca. 5 Meter vor der Kreuzung.
- Markierung von Haltelinien.
- Freihalten der Sichtfelder.
- Anlage von taktilen Elementen quer zum Radweg.
- Demontieren von Umlaufsperren.
- In Ausnahmefällen: Montage von Umlaufsperren in ausreichendem Abstand zueinander, ohne Überlappung und mit umlaufender Markierung.

## Angestrebte Wirkung:

- Die Wartepflicht des Radverkehrs soll eindeutig und gut erkennbar sein.
- Die Aufmerksamkeit für die wartepflichtige Überquerungsstelle soll erhöht werden.
- Ein sicheres Befahren soll möglich sein.
- Die Geschwindigkeit des Radverkehrs soll vor der wartepflichtigen Überquerungsstelle reduziert werden.



Abbildung 1: Taktile Elemente im Vorfeld einer wartepflichtigen Querung einer Straße (eigene Aufnahme)

## Hinweise:

- Umlaufsperren dürfen nur bei besonderer Gefahrenlage (bspw. fehlende Sichtbeziehungen, späte Erkennbarkeit Straße) angeordnet werden.
- Umlaufsperren müssen mindestens 6 Meter von der querenden Straße abgesetzt sein, um Radfahrenden (insbesondere Gruppen) das zügige Räumen des Kreuzungsbereiches zu ermöglichen.
- Nicht regelkonform ausgeführte Umlaufsperren stellen Hindernisse für Spezialfahrräder / Fahrräder mit Anhängern dar und erhöhen bei unsicheren Radfahrenden die Sturzgefahr.
- Umlaufsperren sollen umlaufende Markierungen bekommen und reflektieren.

## Quellen:

- ERA 202X (Entwurf) - Umlaufsperren - Kap. 11.5.2
- Erlass „Verkehrshindernisse und Verkehrseinrichtungen auf Straßen und Straßenteilen“ des Hessischen Ministeriums für Verkehr, 2017



Abbildung 2: Bodenmarkierung und eindeutige Beschilderung im Vorfeld einer wartepflichtigen Überquerung einer Straße (eigene Aufnahme)

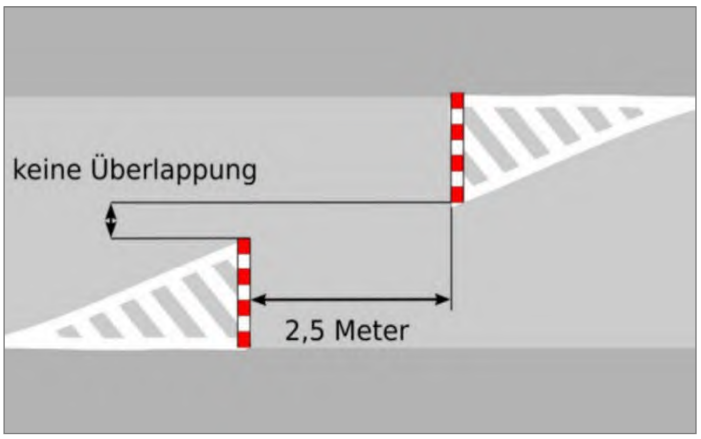



Abbildung 3: Skizze der empfohlenen Ausgestaltung von Umlaufsperren bei besonderer Gefahrenlage. (maßstabslos, eigene Darstellung)

# Waldschranke optimieren

## Situation:

Waldschranken sind meist an Waldzufahrten eingerichtet und sollen den Kfz-Verkehr am Einfahren hindern.

Wenn die Forstwege Bestandteil des Radverkehrsnetzes sind, stellen solche Schranken häufig Hindernisse für den Radverkehr dar. Bei nicht entsprechend der Empfehlungen ausgestalteten Waldschranken müssen Radfahrende absteigen oder es besteht Sturzgefahr.

Das Befahren mit Sonderfahrrädern oder Rädern mit Anhängern ist häufig nicht möglich.

## Maßnahmen:

- Bestehende Waldschranke durch eine Halbschranke ersetzen.
- Am Wegrand auf der gegenüberliegenden Seite der Schranke einen Pfosten oder sonstigen reflektierenden Gegenstand platzieren.

## Angestrebte Wirkung:

- Der Fahrkomfort und die Attraktivität soll verbessert werden.
- Durch das Vermeiden des Umfahrens der Schranke im Seitenraum sollen Stürze verhindert werden. Die Verkehrssicherheit wird dadurch verbessert.
- Die Barrierefreiheit soll verbessert werden.
- Alle Fahrradarten, auch Sonderfahrräder wie Lastenräder und Dreiräder sowie Räder mit Anhänger können in den Wald einfahren.

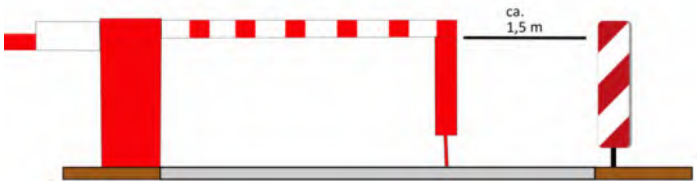



Abbildung 1: Halbschranke mit Stützfuß (mit Gelenk) und Durchfahrmöglichkeit für Radfahrende (Quelle: eigene Skizze)

## Hinweise:

- Die Durchfahrtbreite soll ca. 1,5 Meter betragen
- Die Wegeoberfläche soll im Bereich der Durchfahrt in einem guten Zustand sein.
- Bei schmaleren Waldwegen kann die Schranke mit einem Stützfuß mit Gelenk ausgestattet werden. Damit bleibt der Weg selbst frei von Einbauten. Bei geöffneter Schranke ist so eine ausreichende Durchfahrtbreite für größere Forstfahrzeuge gewährleistet.
- Kurze Schranken können auch ohne Stützfuß oder Auflieger eingesetzt werden.
- Alle eingebauten Elemente sollten reflektierend und in rot-weißer Farbe gestaltet sein.



Abbildung 2: Waldschranke mit fest montiertem Auflieger (eigene Aufnahme)



Abbildung 3: Halbschranke mit Durchfahrmöglichkeit für Radfahrende ohne Auflieger oder Stützfuß. (Quelle: RWE Power)

# Entwässerungsrinne anlegen / verbessern

## Situation:

Quer zur Fahrbahn verlaufende Entwässerungsrinnen werden häufig auf forst– oder landwirtschaftlichen Wegen eingesetzt.

Sie vermindern die Attraktivität des Radfahrens. Wenn sie „offen“ angelegt sind und schräg zur Fahrtrichtung des Radverkehrs liegen, stellen sie eine erhebliche Sturzgefahr dar.

Entwässerungsrinnen sind in der Regel erforderlich, wenn die Wegeentwässerung nicht über Gräben und Durchlässe baulich angelegt ist oder angelegt werden kann. Dies ist häufig auf Grund fehlender Flächenverfügbarkeit oder hoher Kosten der Fall.

## Maßnahmen:

- Austausch bestehender „offener“ Entwässerungsrinne durch eine geschlossene Entwässerungsrinne mit Gitterabdeckung.
- Ersatz einer Entwässerungsrinne durch eine gepflasterte Mulde.
- Hinweise auf Unebenheiten mittels Markierung und / oder VZ 112 „Unebene Fahrbahn“.

## Angestrebte Wirkung:

- Sturzgefahren, die insbesondere bei im schrägen Winkel verlegten Entwässerungsrinnen bestehen, sollen durch geeignete Entwässerungsrinnen oder -mulden vermieden werden.
- Der Fahrkomfort soll durch das Entfernen bzw. das Optimieren der Entwässerungsrinne erhöht werden.



Abbildung 1: Geschlossene Entwässerungsrinne mit Gitterabdeckung bei ungebundener Wegedecke. (eigene Aufnahme)

## Hinweise:

- Entwässerungsrinnen müssen regelmäßig gereinigt werden. Dies gilt insbesondere bei ungebundenen Wegeoberflächen.
- Mulden können einfacher gereinigt werden als Rinnen.
- Entwässerungsrinnen sollen bündig an die vorhandene Wegeoberfläche anschließen. Eine Kantenbildung soll vermieden werden.
- Bei Gefällestrecken und schlechten Sichtverhältnissen besteht hoher Handlungsbedarf.
- Eine Entwässerung mittels Gräben und Durchlässen sollte bevorzugt werden.

## Quellen:

- ERA 202x - Ausbau von Forst– und Wirtschaftswegen, Kap. 11.4.2, Entwässerung

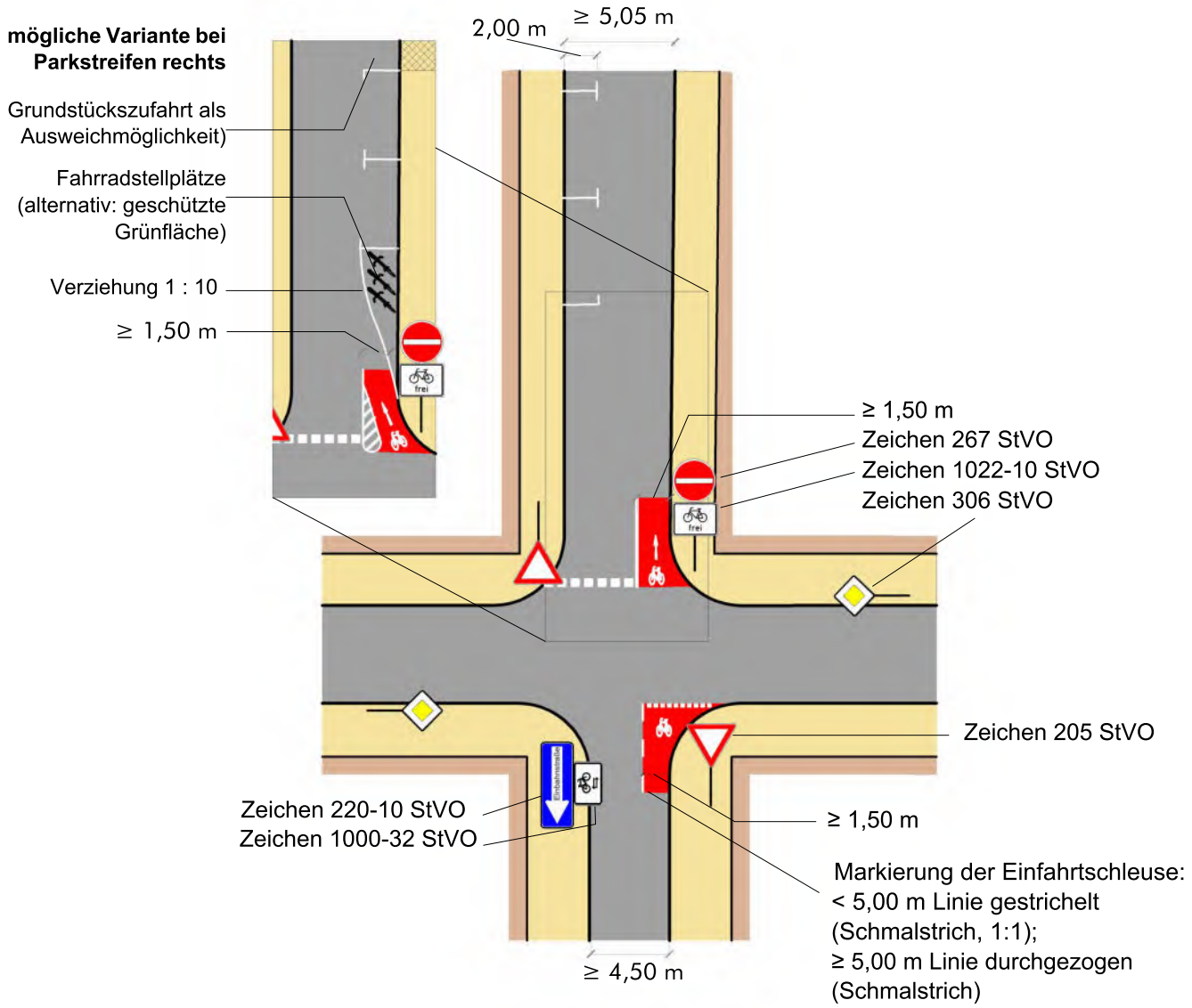


Abbildung 2: Gepflasterte Mulde mit Entwässerungsfunktion (eigene Aufnahme)



Abbildung 3: Geschlossene Entwässerungsrinne mit Gitterabdeckung (eigene Aufnahme)

# Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung
## einseitiges Parken, innerorts




**Regelungen:**

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

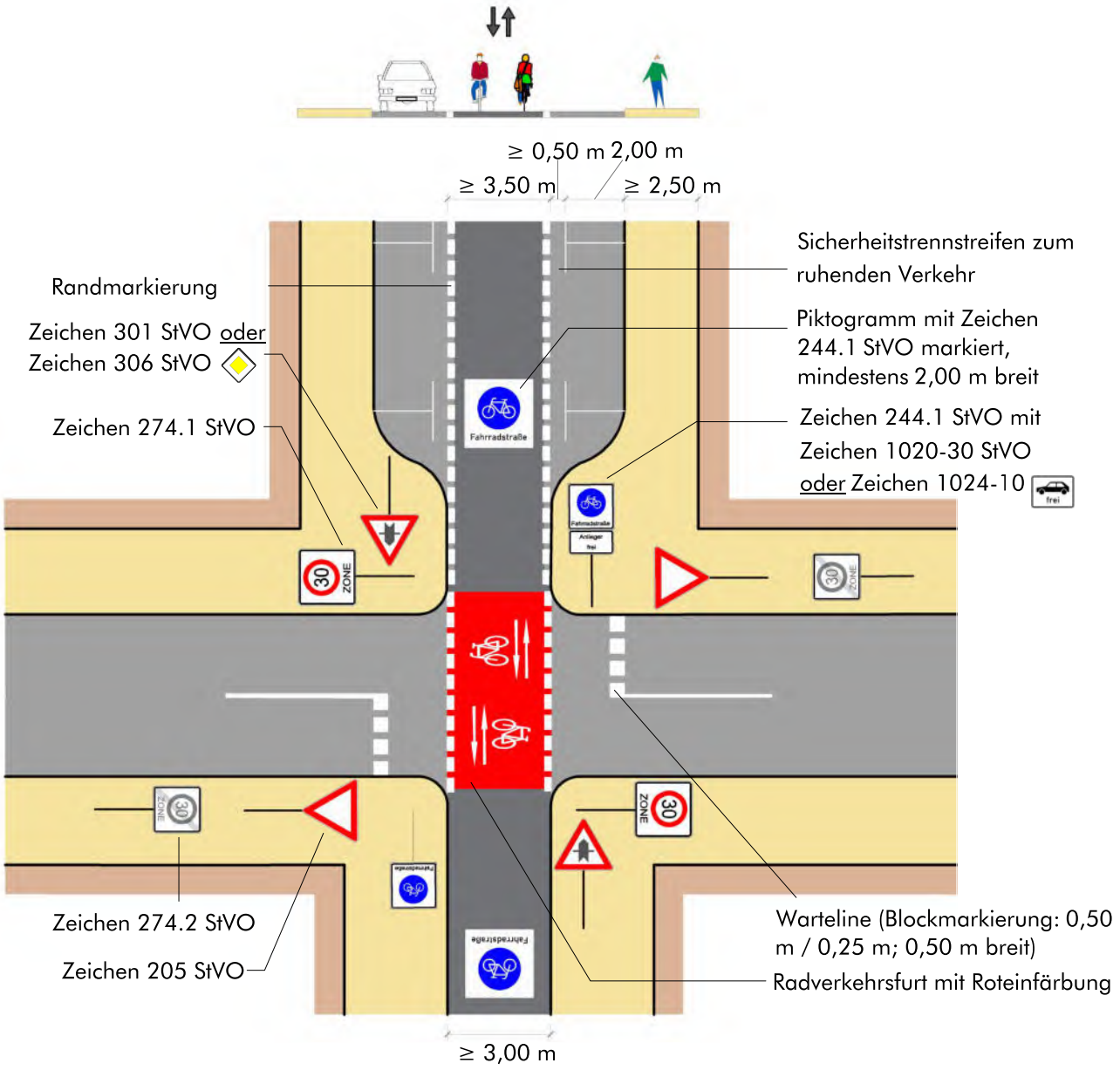
**Anwendungsbereiche:**

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

**Hinweise:**

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

# Führung in einer Fahrradstraße
innerorts




**Regelungen:**

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

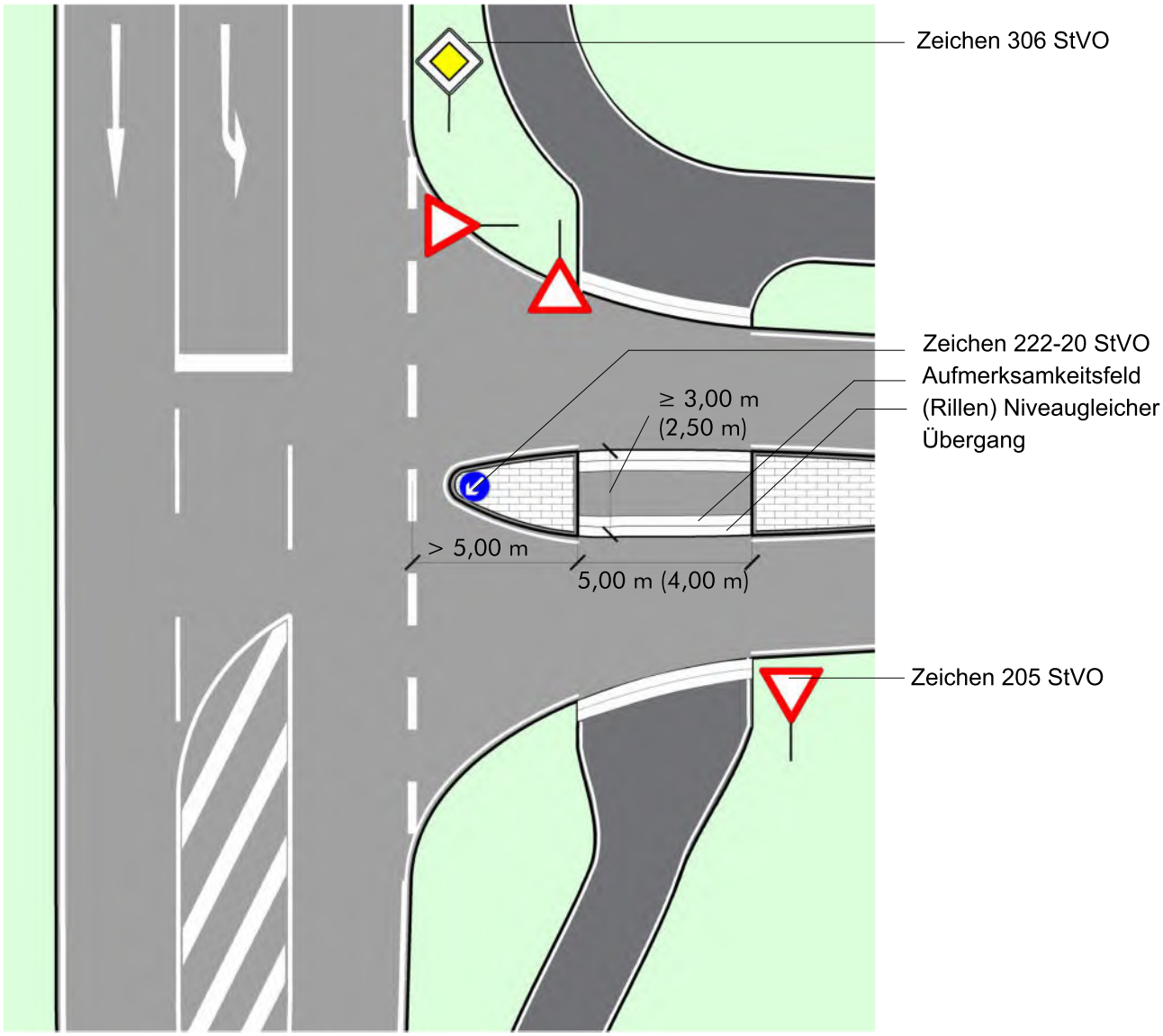
**Anwendungsbereiche:**

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

**Hinweise:**

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

# Querung einer übergeordneten Straße mit Mittelinsel durch einen gemeinsamen Geh-/Radweg mit Wartepflicht für den Radverkehr
außerorts




**Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.3
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012, S. 20 f., S. 79 f.

**Anwendungs-bereiche:**
- Außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen
- Ausnahmefall, falls eine bevorrechtigte Führung ausgeschlossen werden muss.

**Hinweise:**
- Der Radverkehr wird abgesetzt von der Fahrbahn (in der Regel > 5,00 m entfernt) über die Einmündung geführt.
- Die Markierung von Radverkehrsfurten ist nicht zulässig.
- Zur Verdeutlichung der Wartepflicht ist in beiden Fahrtrichtungen das Verkehrszeichen Vorfahrt gewähren (Zeichen 205 StVO) vorzusehen.
- Die Verschwenkung darf aus Gründen der Sicherheit und der Akzeptanz nicht abrupt erfolgen. Das Verhältnis des Versatzes zur Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

# Knotenpunkt mit vorgezogenen Seitenräumen als Überquerungshilfen

## Situation:

Überquerungsstellen für den Fußverkehr sind im Zuge von Gehwegen an Einmündungen und Kreuzungen erforderlich. In Tempo-30-Zonen kann bei geringerem Querungsbedarf auf eine Sicherung mittels Lichtsignalanlage oder Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“) verzichtet werden.

## Maßnahmen:

- Eckausrundungen zur Verbreiterung der Seitenräume am Einmündungstrichter und zur Verkleinerung der Abbiegeradien (möglichst eng) mittels Markierung von Sperrflächen in den Kurvenbereichen
- Ergänzende Markierung von Sinnbildern „Fußgänger“
- Freihalten der angrenzenden Flächen durch Poller, Fahrradbügel oder sonstige niedrige, barrierefreie Elemente
- Anlage barrierefreier Übergänge

## Angestrebte Wirkung:

Das Queren der Straße soll sicherer gestaltet werden. Insbesondere straßenseitige Parkstände schränken die Sichtfelder des querenden Fußverkehrs häufig ein. Dies gilt vor allem für Rollstuhlfahrende oder kleinere Personen wie Kinder.

Durch einen vorgezogenen Seitenraum können querende Personen bis zur Sichtlinie geschützt vorgehen, wodurch die Sichtbeziehungen zwischen Fußverkehr und Rad- sowie Kfz-Verkehr verbessert werden. Die Querungsstrecke wird somit verkürzt und die Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmender erhöht.

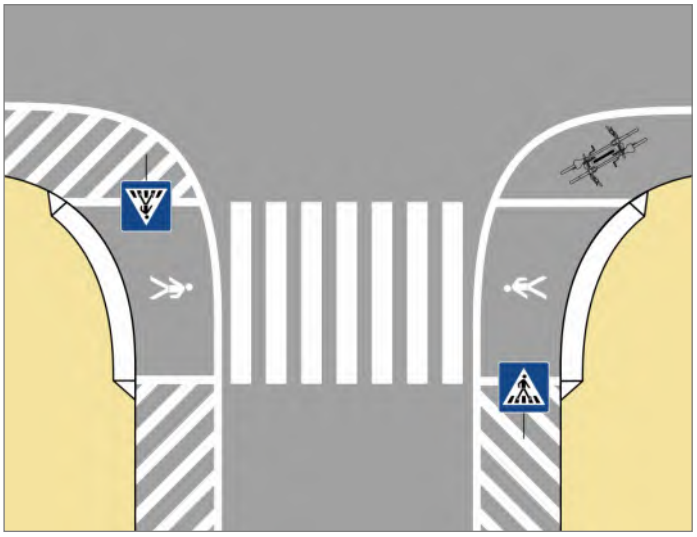


Abbildung 1: Einmündung mit markierten, vorgezogenen Seitenräumen in Kombination mit Fußgängerüberweg (eigene Darstellung)

## Hinweise:

- Bei hohem Querungsbedarf oder bei erhöhtem Aufkommen schutzbedürftiger Personengruppen (bspw. Kinder) können ergänzend Fußgängerüberwege in Einmündungsbereichen von Knotenpunkten angelegt werden.

## Quellen:

- RASt06 - Einsatzbereiche: S. 87/88 - Kap. 6.1.8.1
- RASt06 - Sichtfelder: S. 88 - Kap. 6.1.8.1
- RASt06 - Vorgez. Seitenräume: S. 89 - Kap. 6.1.8.4
- RASt06 - Fahrbahnanhebungen: S. 103 - Kap. 6.2.1.1
- EFA02 - Knotenpunkte: S. 25 - Kap. 3.3.6
- R-FGÜ 2001 - Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen



Abbildung 2: Fußgängerüberweg an Einmündung mit markierten, vorgezogenen Seitenraum (eigene Aufnahme)



Abbildung 3: Fahrbahnanhebung und Markierung von Sperrflächen im Bereich der Einmündung (eigene Aufnahme)

# Fußgängerüberweg an Knotenpunkten

## Situation:

Gesicherte Überquerungsstellen für den Fußverkehr sind an innerörtlichen Knotenpunkten mit Hauptverkehrsstraßen in der Regel erforderlich. Dies gilt insbesondere dann, wenn die entsprechende Wegebeziehung eine hohe Bedeutung für den Fußverkehr hat.

Fußgängerüberwege (FGÜ) dürfen nur innerhalb geschlossener Ortschaften und bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von ≤ 50 km/h eingesetzt werden. Der Einsatz von FGÜ ist in der Regel bis zu einer Kfz-Verkehrsstärke von 750 Kfz/h möglich.

## Maßnahmen:

- Markierungen und Beschilderung des FGÜ nach RMS und StVO.
- Ausreichende Beleuchtung, sodass Zufußgehende bei Dunkelheit und regennasser Fahrbahn erkennbar sind.
- Freihalten der Sichtfelder mittels Markierungen, Pollern oder anderen, die Sicht nicht behindernden Elementen.
- Bei weiten Überquerungswegen: Verbreiterung der Seitenräume und Reduzierung der Abbiegeradien am Einmündungstrichter durch Eckausrundungen. In Ergänzung bzw. alternativ Einrichtung einer Mittelinsel.
- Anlage barrierefreier Elemente.

## Angestrebte Wirkung:

Das Überqueren der Straße soll sicherer gestaltet werden. Die Attraktivität und Bedeutung des Fußverkehrs wird durch den Vorrang gegenüber Kfz– und Radverkehr erhöht. Der querende Fußverkehr wird gebündelt. Dadurch kann die Aufmerksamkeit des durchfahrenden Verkehrs auf den Fußverkehr erhöht werden.

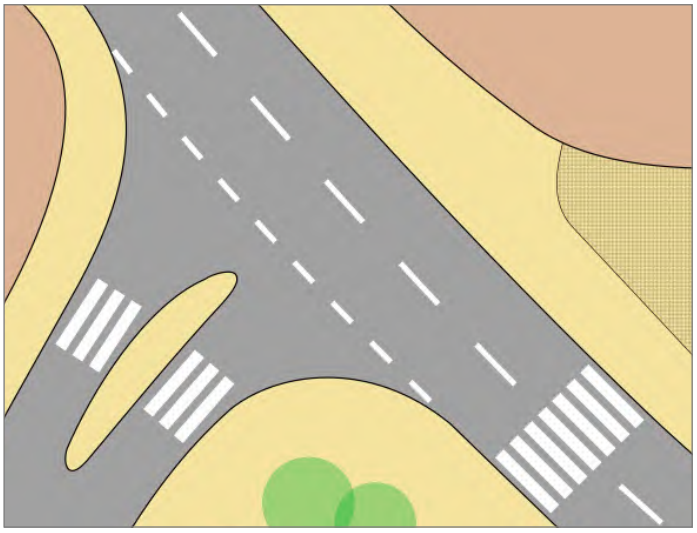


Abbildung 1: Skizze eines Knotenpunktes im Zuge einer Hauptverkehrsstraße (innerorts) mit Fußgängerüberwegen (Quelle: Eigene Skizze).

## Hinweise:

- FGÜ können mit Mittelinseln, vorgezogenen Seitenräumen und Fahrbahnanhebungen kombiniert werden.
- Die Sichtbarkeit (Sichtweiten bei Tempo 50: 100 m, bei Tempo 30: 50 m) und Erkennbarkeit muss gewährleistet sein.
- Eine möglichst geringe, zulässige Höchstgeschwindigkeit ist anzustreben.

## Quellen / weitere Informationen:

- Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen - R-FGÜ 2001 (FGSV)
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen - RASt 06 Abschnitt 6.1.8.5 (FGSV)
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen - EFA 2002 (FGSV)
- Richtlinie für die Markierung von Straßen - RMS 1993 (FGSV)
- Musterzeichnungen für Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum und der Einsatz von taktilen Elementen im Fuß- und Radverkehr. AGNH, 2022



Abbildung 2: FGÜ an Einmündung einer Hauptverkehrsstraße (Quelle: eigene Aufnahme)

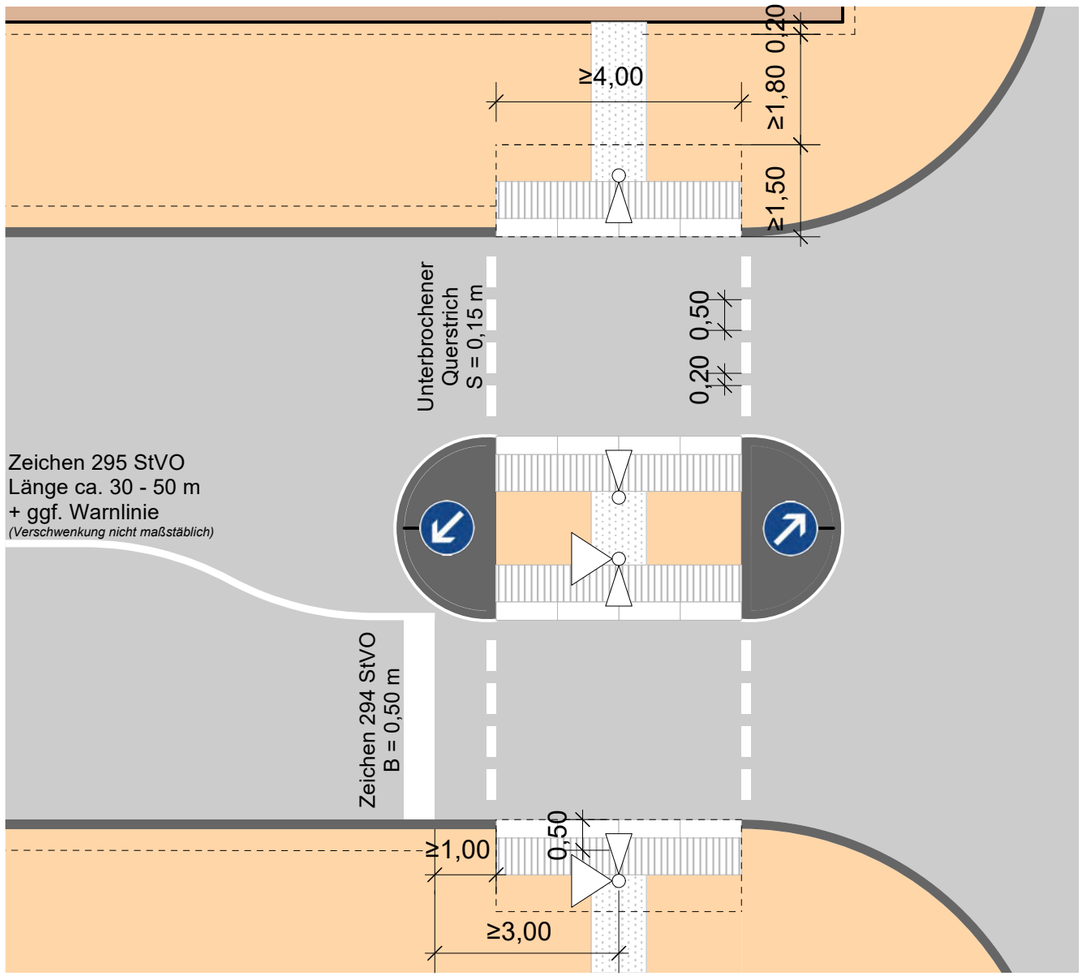


Abbildung 3: FGÜ an allen vier Knotenarmen (Quelle: eigene Aufnahme)

Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr

nvbw

# Musterelement Nr. 5.2-01: Querungsanlagen für den Fußverkehr und bauliche Unterstützungen:
# **Lichtsignalanlage mit Mittelinsel im Knotenpunkt**




**Aufgeweiteter Gehweg mit Wartefläche**
Tiefe der Wartefläche mindestens 1,50 m;
Bei differenzierten Bordhöhen ist der Signalmast zwischen den beiden Bordhöhen zu platzieren.

**Fahrbahn mit Teilfurt**

**Mittelinsel**
Tiefe der Mittelinsel i. d. R. 3,00 m (mindestens 2,50 m)

Bei einer Mittelinselbreite von unter 4,00 m sollten die Signalgeber an getrennt signalisierten Furten in einer Flucht aufgestellt werden.

**Fahrbahn mit Teilfurt**

**Aufgeweiteter Gehweg mit Wartefläche**

## Funktion
Sicherung von Knotenpunkten mit hohen Kfz-Verkehrsstärken und konzentriertem Fußverkehr.
Zur Schulwegsicherung sind sie auch an Knotenpunkten von Erschließungsstraßen denkbar.
Zur Gewährleistungen einer sowohl objektiven als auch subjektiven Sicherheit für den querenden Fußverkehr.

| | | |
|---|---|---|
| ohne Vorrang | mit Vorrang | zeitliche Trennung |
| ohne bauliche Unterstützung | | mit baulicher Unterstützung |

## Einsatzbereich und Voraussetzungen
- Einmündungen und Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen sind in Anschlussknoten von Erschließungsstraßen an Hauptverkehrsstraßen sowie an Knotenpunkten von Hauptverkehrsstraßen anwendbar.
- Mittelinseln sind notwendig, wenn bei der Querung weiträumiger Knotenpunktarme die Teilfurten für Zufußgehende in verschiedenen Phasen freigegeben werden müssen.
  (Hinweis: Gesamtabwägung der Grünzeiten für Fuß- und Kfz-Verkehr)
- Wesentliche Regelungen: - RASt (2006): Kap. 6.3.4 / 6.3.4.1 / 6.3.8.1
  - EFA (2002): Kap. 3.3.5.1 / 3.3.5.2

## StVO und VwV-StVO
- Zeichen 222-20 "vorgeschriebene Vorbeifahrt. Rechts vorbei"
- VwV-StVO Zeichen 222
- § 41 StVO und VwV-StVO zu § 41

*optional*
- *Zeichen 102 "Kreuzung oder Einmündung"*
- *VwV-StVO zu Zeichen 102*
- *§ 40 StVO und VwV-StVO zu § 40*

## Hinweise zur Barrierefreiheit
In der Regel wird eine getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe empfohlen. Eine barrierefreie Gestaltung ist zu gewährleisten. Dabei sind insbesondere folgende Quellen zu beachten:
- DIN 18040-3 (12/2014) und DIN 32984 (04/2023)
- H BVA (2011)
- Broschüre "Barrierefreies Bauen" des Landes BW (2022)
- Siehe auch Grundlagen-Musterelemente C-01 und C-02.

## Hinweise zum Radverkehr
Wird der Radverkehr nicht im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, sind die Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg in der aktuellsten Fassung zu beachten.

## Weitere Regelungen
- RiLSA (2015): Kap. 3.4 / 3.6 / 3.8.1
- RMS (1993)
- E Klima (2022)

## Hinweise
Da Lichtsignalanlagen mit Wartezeiten für den Fußverkehr verbunden sind, sind die Warteflächen ausreichend groß zu dimensionieren. Die Warteflächen sind abseits der eigentlichen Gehbahn für den Fußlängsverkehr auzubilden, damit wartende Personen den Fußlängsverkehr nicht behindern.

Die Größe der Wartefläche (neben dem Gehweg für den Längsverkehr) richtet sich nach der Anzahl der Zufußgehenden, die je Wartezeit eintreffen, sowie nach der Art der zu erwartenden Nutzergruppen. Die Warteflächen sind ausreichend groß zu bemessen. Als Anhaltswert kann eine Aufstelldichte von etwa zwei Personen je Quadratmeter angesetzt werden.

Lichtsignalanlagen sind grundsätzlich Tag und Nacht in Betrieb zu halten. Auch in verkehrsschwachen Zeiten sollten sie nur dann abgeschaltet werden, wenn die Gründe, die zur Einrichtung der Lichtsignalanlage führten, während bestimmter Zeiten entfallen und eingehend geprüft wurde, dass auch bei abgeschalteter Lichtsignalanlage ein sicherer Verkehrsablauf möglich ist und durch das Abschalten keine Gefahren entstehen. Eine vorfahrtsregelnde Beschilderung ist stets im Falle einer Abschaltung, oder eines Ausfalls der Lichtsignalanlage vorzusehen.

Eine konfliktfreie Signalschaltung des Fußverkehrs (ohne gleichzeitige Freigabe mit abbiegenden Fahrzeugen) ist zu gewährleisten, besonders bei einem hohen Anteil an Kindern, älteren und/oder mobilitätseingeschränkten Personen.
Aus Sicherheitsgründen und zur Vermeidung von Missverständnissen sind hintereinanderliegende Furten mit unterscheidlichen Grünzeiten zu vermeiden. Zufußgehende sollen ohne Halt auf der Mittelinsel in einem Zuge die Fahrbahn queren können.

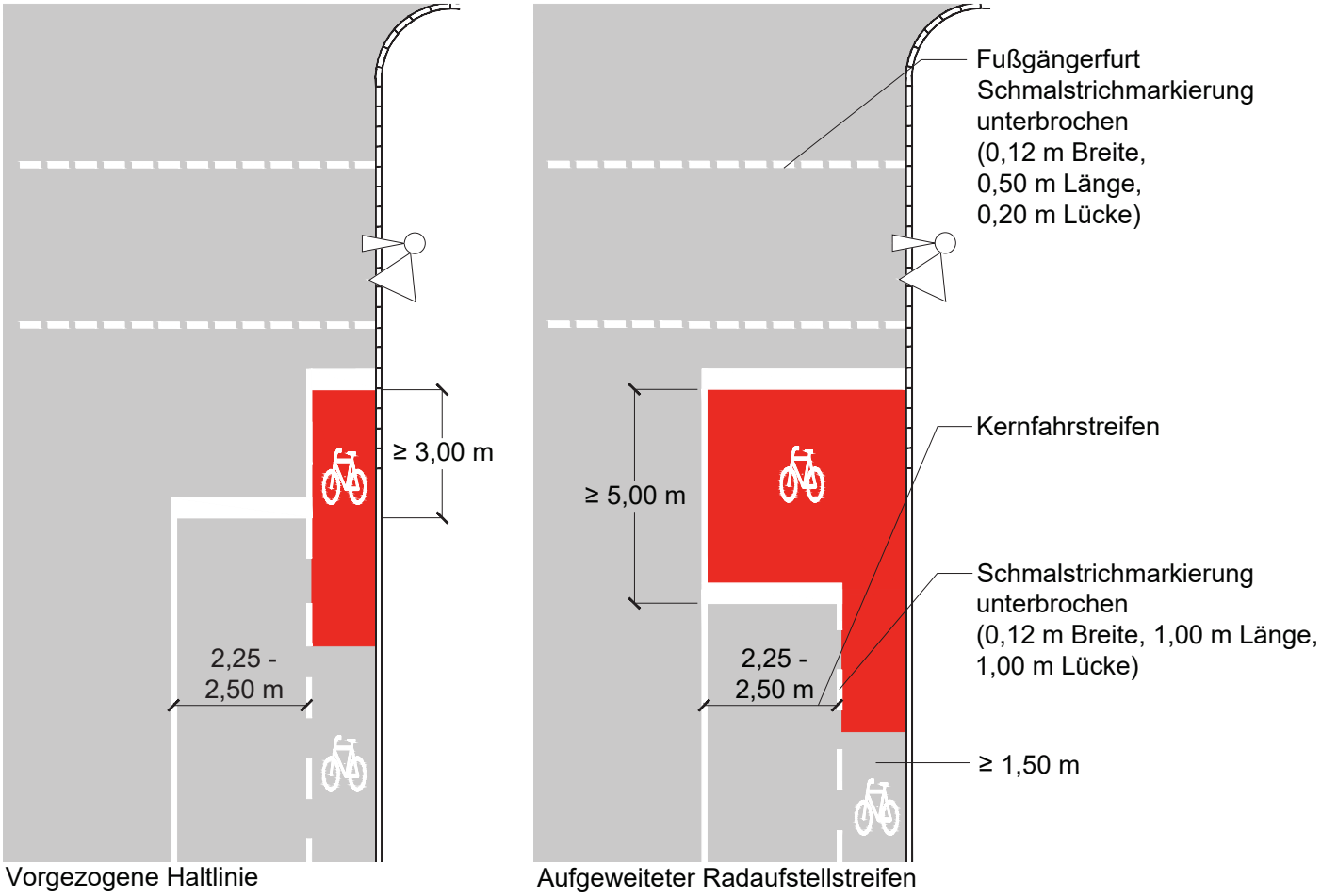
Furten sollten vom Rand der parallel verlaufenden Straßen wegen des besseren Sichtkontakts und der Umwegeempfindlichkeit des Fußverkehrs möglichst wenig abgerückt werden. Bei gemeinsamer Führung von Geradeaus- und Rechtsabbiegeverkehr auf einem Fahrstreifen können die parallel geführten Furten jedoch bis ca. 5,00 m vom Fahrbahnrand abgesetzt werden, um eine Aufstellfläche für abbiegende Pkw zu schaffen.

Zusätzlich zu den Bodenindiktoren sind akustische und taktile Hinweise am Signalgeber/-mast erforderlich (2-Sinne-Prinzip).

| Ausbaustandard | Anwendung | Ortslage | |
|---|---|---|---|
| [x] Basisstandard | [x] Regelfall | [x] innerorts | Einsatz und Differenzierung von Musterlösungen |
| [ ] Radvorrangroutenstandard | [ ] Variante | [ ] außerorts | |
| [ ] Radschnellverbindungsstandard | [ ] Ausnahmelösung | | |

# Vorgezogene Haltelinie
# Aufgeweiteter Radaufstellstreifen

KPO_06_BW




**Regelungen:**

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

**Anwendungsbereiche:**

Vorgezogene Haltlinie

- an übergeordneten Knotenpunktzufahrten mit kürzeren Sperrzeiten zur Sicherung des geradeausfahrenden, rechtsabbiegenden oder ggf. indirekt links abbiegenden Radverkehrs als Standardlösung anzuwenden

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)

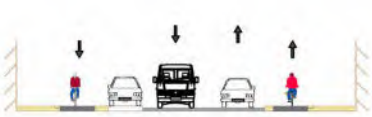
- vorrangig an untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrs

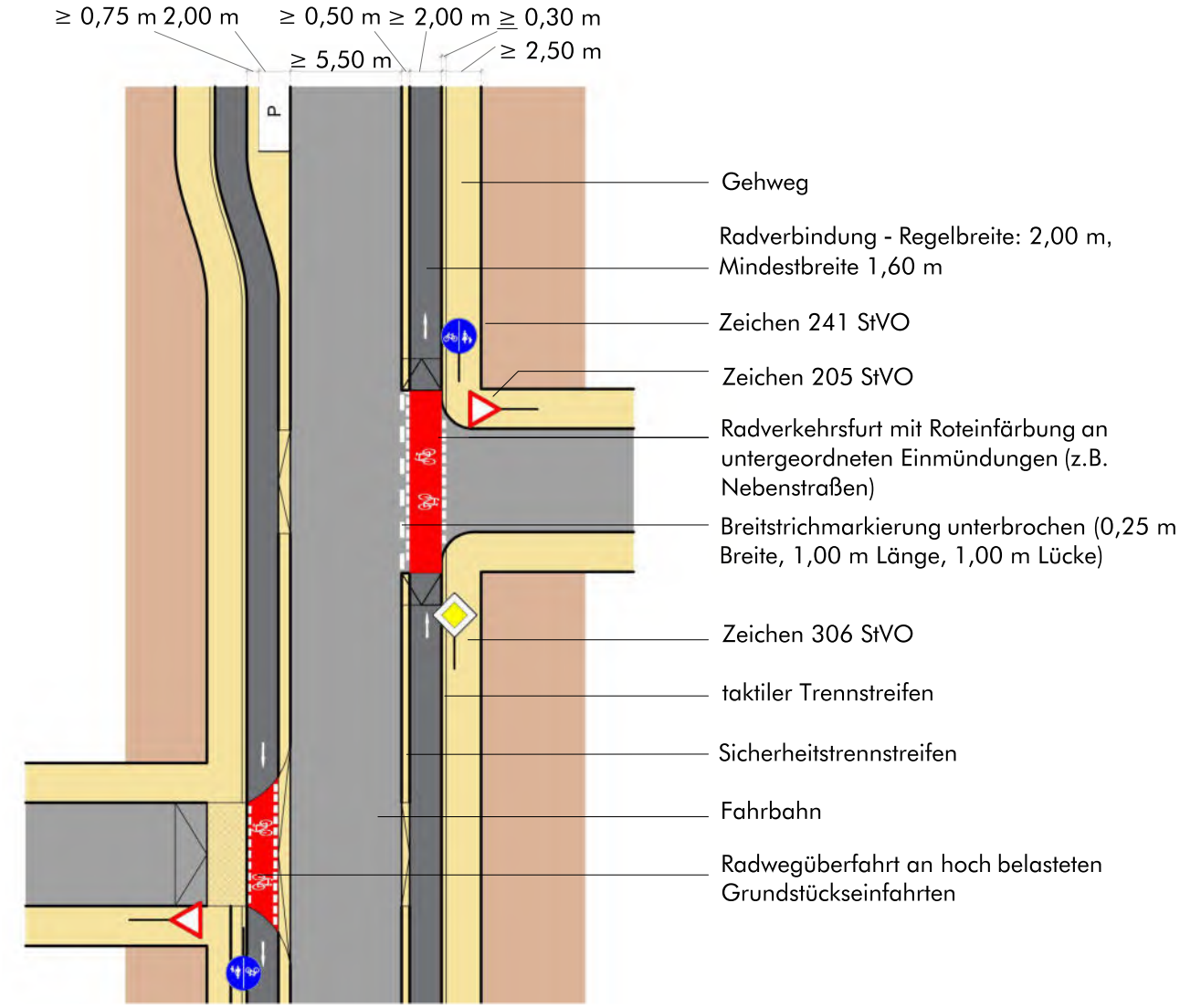
**Hinweise:**

- Roteinfärbung der Aufstellflächen zur besseren Akzeptanz empfohlen
- die Breite des Kernfahrstreifens sollte 2,50 m nicht überschreiten. Damit soll ein kritisches Nebeneinander von Schwerverkehr und Radverkehr (toter Winkel) vermieden werden
- bei geringen Kfz-Verkehrsmengen und beengten Verhältnissen in der untergeordneten Zufahrt, kann auf die Zuführung zum ARAS über einen Schutzstreifen verzichtet werden

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

innerorts






**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.4

**Anwendungsbereiche:**

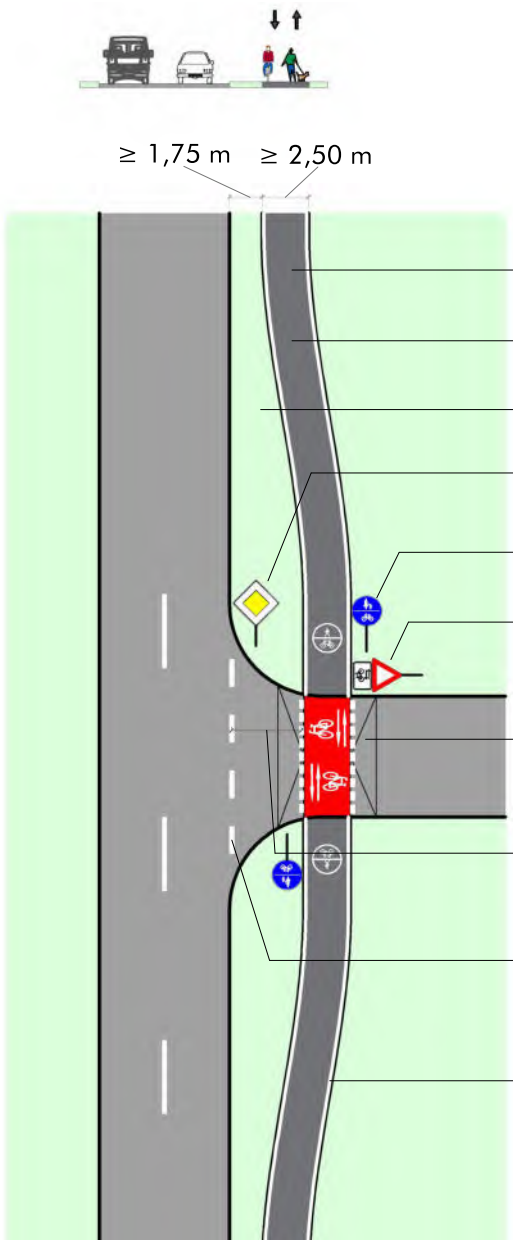
- Radverbindungen im Einrichtungsverkehr, bauliche Radwege

**Hinweise:**

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

# Straßenbegleitende Führung auf baulichen Radwegen im Zweirichtungsverkehr (gemeinsamer Geh-/Radweg) außerorts (entspricht QH-9)

Die schematische Musterlösung zeigt den Grundsatz, dass der Radverkehr im Zuge bevorrechtigter Straßen ebenfalls mit Vorrang geführt wird. Bei der konkreten Ausgestaltung sind die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit sicherzustellen und im Rahmen der Planung nachzuweisen. Ist eine Bevorrechtigung des Radverkehrs nicht möglich, sind Alternativen wie Signalisierung oder planfreie Querungen zu prüfen. Weitere Hinweise unter www.schneller-radfahren.de > Rubrik Musterlösungen




**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.3
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (Ausgabe 2012), S. 20 f., S. 79 f.

**Anwendungsbereiche:**

- Außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen

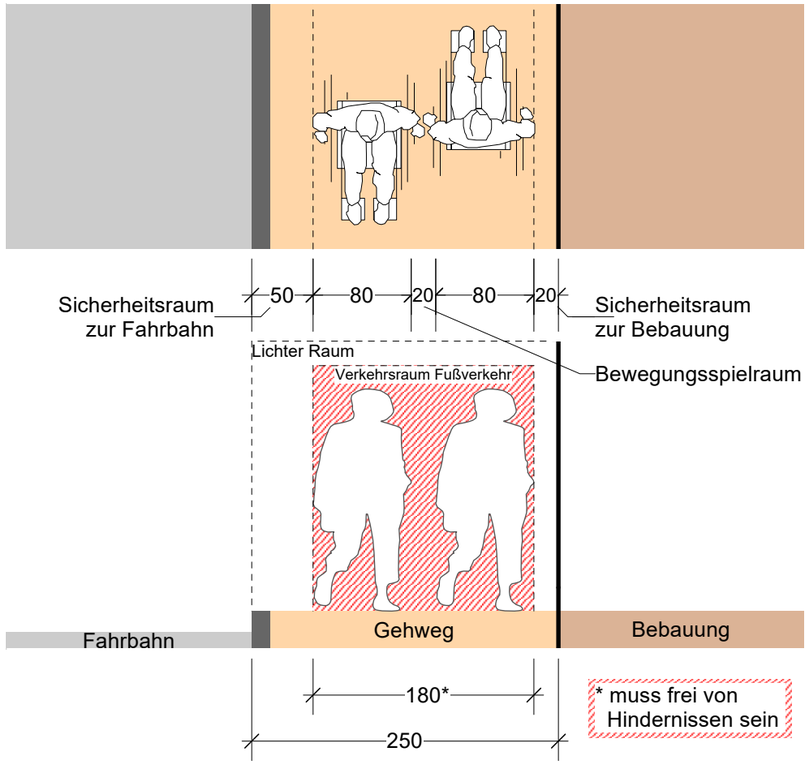
**Hinweise:**

- Die Fahrbahnanhebung ist optional
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Die nach RAL erforderlichen Sichtdreiecke sind zu beachten

Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr

nvbw

# Grundlagen-Musterelement Nr. A-01: Seitenraum:
# **Breite eines straßenbegleitenden Gehwegs**




## Funktion
Zur Gewährleistung der Sicherheit sowie Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fußverkehrs braucht es für alle straßenbegleitenden Gehwege ausreichend Platz für den Fußverkehr. Gehwege sollen ausreichend breit und barrierefrei angelegt sein. Ausreichend breite Gehwege sind eine wichtige Voraussetzung für ein angenehmes wie auch zügiges Gehen.

## Einsatzbereich und Voraussetzungen
- Die Grundanforderungen für einen straßenbegleitenden Gehweg bestehen aus einem hindernisfreien Verkehrsraum des Fußverkehrs von mindestens 1,80 m Breite zzgl. den erforderlichen Sicherheitsräumen. Diese Breiten sind als Mindestbreiten zu verstehen und sind möglichst breiter auszubilden.
- Flächenneuverteilungen sollen prioritär dort vorgenommen werden, wo die Mindestgehwegbreiten des Fußverkehrs nicht (durchgängig) erreicht werden oder gemeinsame Geh- und Radwege innerorts bestehen.
- Straßenrandparken sollte im Zuge der Ortsdurchfahrten bzw. Ortsmitten nur verwirklicht / beibehalten werden, soweit die Grundflächenanforderungen von Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und fließendem Kfz-Verkehr für eine sichere Verkehrsabwicklung erfüllt sind.
- Überbreite Fahrbahnen, nicht (mehr) benötigte Abbiegespuren oder nicht (mehr) benötigte Fahrspuren sollten zur Vergrößerung von Fußverkehrsflächen genutzt werden.
- Wesentliche Regelungen: - RASt (2006): Kap. 4.7 / 6.1.6.1
  - EFA (2002): Kap. 3.2.1

## StVO und VwV-StVO
- § 2 Abs. 5 und § 25 StVO

## Hinweise zur Barrierefreiheit
Eine barrierefreie Gestaltung ist zu gewährleisten. Dabei sind insbesondere folgende Quellen zu beachten:
- DIN 18040-3 (12/2014) und DIN 32984 (04/2023)
- H BVA (2011)
- Broschüre "Barrierefreies Bauen" des Landes BW (2022)
- Siehe auch Grundlagen-Musterelemente C-01 und C-02

## Weitere Regelungen
- E Klima (2022)

## Hinweise
Die Gehwegbreite setzt sich zusammen aus dem hindernisfreien Verkehrsraum des Fußverkehrs und Sicherheitsräumen zur Hauswand und zur Fahrbahn.

**Verkehrsraum Fußverkehr**
Für den Verkehrsraum Fußverkehr (Gehbereich) müssen auf der vollen Breite mindestens 1,80 m uneingeschränkt nutzbar sein.
Diese Breite ist als Mindestmaß erforderlich. Der Begegnungsverkehr mit Rollstühlen, Rollatoren, Kinderwagen etc. ist gegebenenfalls nur unter Inanspruchnahme von Sicherheitsräumen möglich. Bei viel Fußverkehr oder vielen Nutzenden mit Mobilitätshilfen, sind bedarfsgerecht zusätzliche Flächen vorzusehen.

**Sicherheitsräume**
Die beidseitigen Sicherheitsräume dienen der Gewährleistung der Sicherheit sowie der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fußverkehrs. Die Breite des Sicherheitsraums zu Gebäuden oder anderen Nutzungen ohne fließenden Verkehr beträgt 0,20 m. Die Breite des Sicherheitsraums zur Fahrbahn und anderen Flächen des fließenden und ruhenden Verkehrs beträgt 0,50 m. Siehe hierzu auch Orientierungshilfe ORH-05.

**Hindernisfreiheit**
Der Verkehrsraum Fußverkehr muss frei von jeglichen Hindernissen sein. Der lichte Raum sollte frei von Hindernissen sein.
Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen, Straßenleuchten, Stadtmobiliar, Auslagen, Werbeaufsteller etc. sollen bevorzugt in Multifunktionsflächen untergebracht werden anstatt im lichten Raum des Gehwegs.

Der Gehweg ist nicht als Wartefläche wie bspw. an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs oder an Querungsanlagen gedacht. In diesen Bereich sind zusätzliche Warteflächen herzustellen.

# Oberfläche asphaltieren

## Situation:

Forst- und landwirtschaftliche Wege sowie selbstständige Wege bspw. in Grünanlagen verfügen häufig über eine wassergebundene Wegeoberfläche (Deckschicht ohne Bindemittel). Diese Wege sind wichtiger Bestandteil eines leistungsstarken Radverkehrsnetzes.

## Maßnahmen:

- Wegeausbau mit einer asphaltierten Wegeoberfläche.
- Anbringen von reflektierenden Randmarkierungen.

## Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung des Fahrkomforts u.a. durch Reduzierung des Rollwiderstands.
- Reduzierung der Sturzgefahr durch bessere Griffigkeit insbesondere in Kurven und bei Gefällestrecken.
- Verringerung von Verschleiß am Fahrrad und von Verschmutzung von Fahrrad und Kleidung.
- Verdeutlichung der Fahrbahnränder und Verhindern des Abkommens von der Fahrbahn bei Dunkelheit.
- Gewährleistung einer durchgängigen Nutzbarkeit durch Ermöglichen von Räum- und Winterdienst.
- Verbesserung des Wasserhaushaltes gegenüber schadhafter wassergebundener Oberfläche bei Entwässerung über Böschungsschultern (weniger Verdunstung bspw. durch Pfützenbildung).

## Hinweise:

- Erfolgt die Entwässerung über die Böschungsschultern, bleibt der Wasserhaushalt unverändert. Ausgleichsmaßnahme sind dann i.d.R. nicht erforderlich.
- Die Entwässerung muss regelmäßig instand gehalten werden, um Verschmutzung zu vermeiden.
- Durch eine helle Einfärbung der Asphaltdeckschicht kann die durch Abstrahlung von Hitze entstehende Barrierewirkung für Kleinstlebewesen reduziert werden.
- Das Asphaltieren von Wegen im Wald ist nur sinnvoll, wenn die Wege nicht durch Schwermaschinen genutzt werden müssen.
- Die Landwirtschaft sollte frühzeitig in die Planungen zum Ausbau von Wirtschaftswegen eingebunden werden.



Abbildung 1: Asphaltierter Wirtschaftsweg mit Fahrbahnrandmarkierung (eigene Aufnahme)

## Quellen:

- ERA 202x - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (Entwurf) - Kap. 9.10 Radverkehr auf ländl. Wegen
- HeNatG - Hessisches Naturschutzgesetz und Hessische Kompensationsverordnung
- RLW 2018 - Richtlinie für den ländlichen Wegebau



Abbildung 2: Wegeausbau mit heller Asphaltdecke (eigene Aufnahme)



Abbildung 3: Asphaltierter Geh- und Radweg im Wald - Achtung: Entwässerung über Böschungsschultern wurde nicht instand gehalten (eigene Aufnahme)

# Piktogrammkette markieren (innerorts)

## Situation:

Piktogrammketten können in den unten aufgeführten Situationen sinnvoll sein:

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

## Maßnahmen:

- Markierung von Fahrradpiktogrammen in überhöhter Darstellung (Breite: 1,00 m / Länge: 1,30 m)
- Markierung ergänzender Winkelpfeile zur besseren Erkennbarkeit
- bei straßenseitigem Kfz-Parken soll ein Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,75 m markiert werden

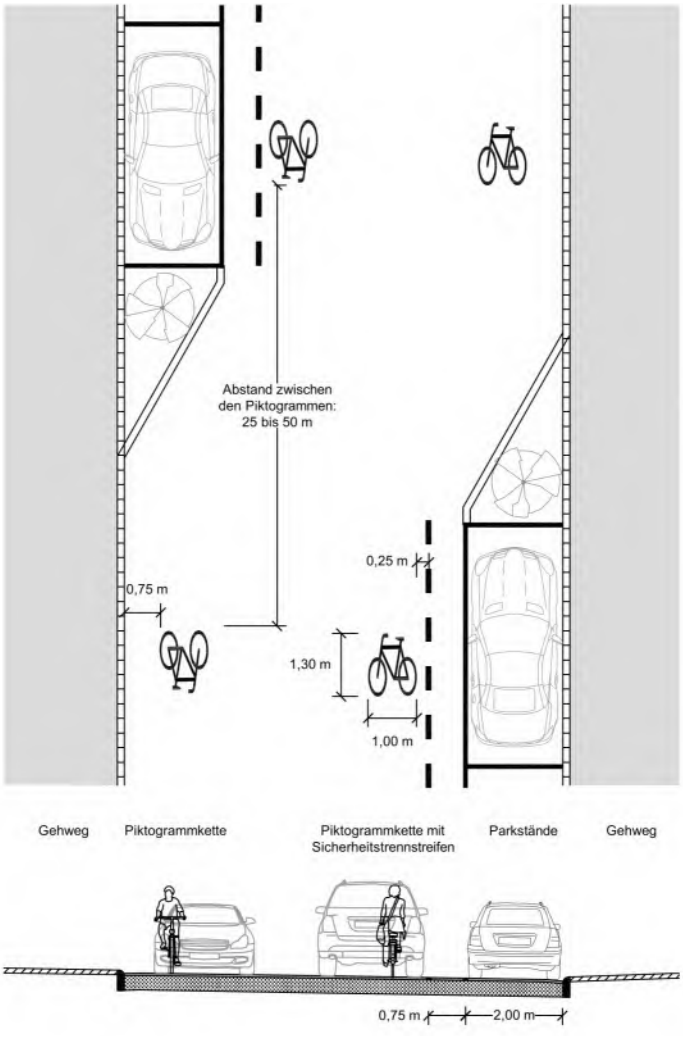



Abbildung 1: Skizze einer Piktogrammkette mit empfohlenen Maßnahmen (Planungsgesellschaft RV-K mbH 2024, i.A.a ERA 202X, Kap. 3.2)



Abbildung 2: Foto Piktogrammkette mit Winkelpfeilen bei Aufhebung der Benutzungspflicht, Rödelheimer Landstraße, Frankfurt (eigene Aufnahme)

## Angestrebte Wirkung:

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

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

## Hinweise:

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

## Quelle:

- ERA 202X - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - Kap. 3.2 Radverkehr auf der Fahrbahn

# Piktogrammkette markieren (außerorts)

## Situation:

Bei Straßen der Entwurfsklassen 3 und 4 und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 70 oder weniger sind Piktogrammketten möglich, wenn eine getrennte Radverkehrsführung nach ERA erforderlich ist, diese aber nur mittel- bis langfristig realisiert werden kann. Geeignet sind Piktogrammketten insbesondere im Zuge von Radverkehrsverbindungen mit hoher Netzbedeutung. Auf kurzen Abschnitten und bei sparsamen Einsatz können Piktogrammketten einen hohen Mehrwert erzielen.



Abbildung 1: Visualisierung Piktogrammkette außerorts (eigene Darstellung)

## Maßnahmen:

Piktogramme sind in einem regelmäßigen Abstand alle 25 m bis 50 m zu markieren. Vom Rand der befestigten Fläche sollte ein 0,50 m Abstand eingehalten werden. Die Größe der Piktogramme richtet sich nach den Richtlinien für Markierung von Straßen (RMS). Sie sollten in überhöhter Form angebracht werden. Für eine Erhöhung der Aufmerksamkeit für den Radverkehr können zusätzlich Winkelpfeile angebracht werden.

## Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung der Aufmerksamkeit und Hinweis auf möglicherweise auftretenden Radverkehr
- Sichtbarmachen des Radverkehrsnetzes

## Hinweise:

Piktogrammketten dienen lediglich als Übergangslösung und bieten keinen Ersatz für eine vom Kfz-Verkehr getrennte Radverkehrsführung. Sie können bei allen Fahrbahnbreiten markiert werden. Piktogrammketten sind weder in StVO, VwV-StVO noch RMS geregelt. Die Art und Weise der Anwendung ist in einigen Ländern durch Erlasse geregelt. Eine Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde muss durchgeführt werden.

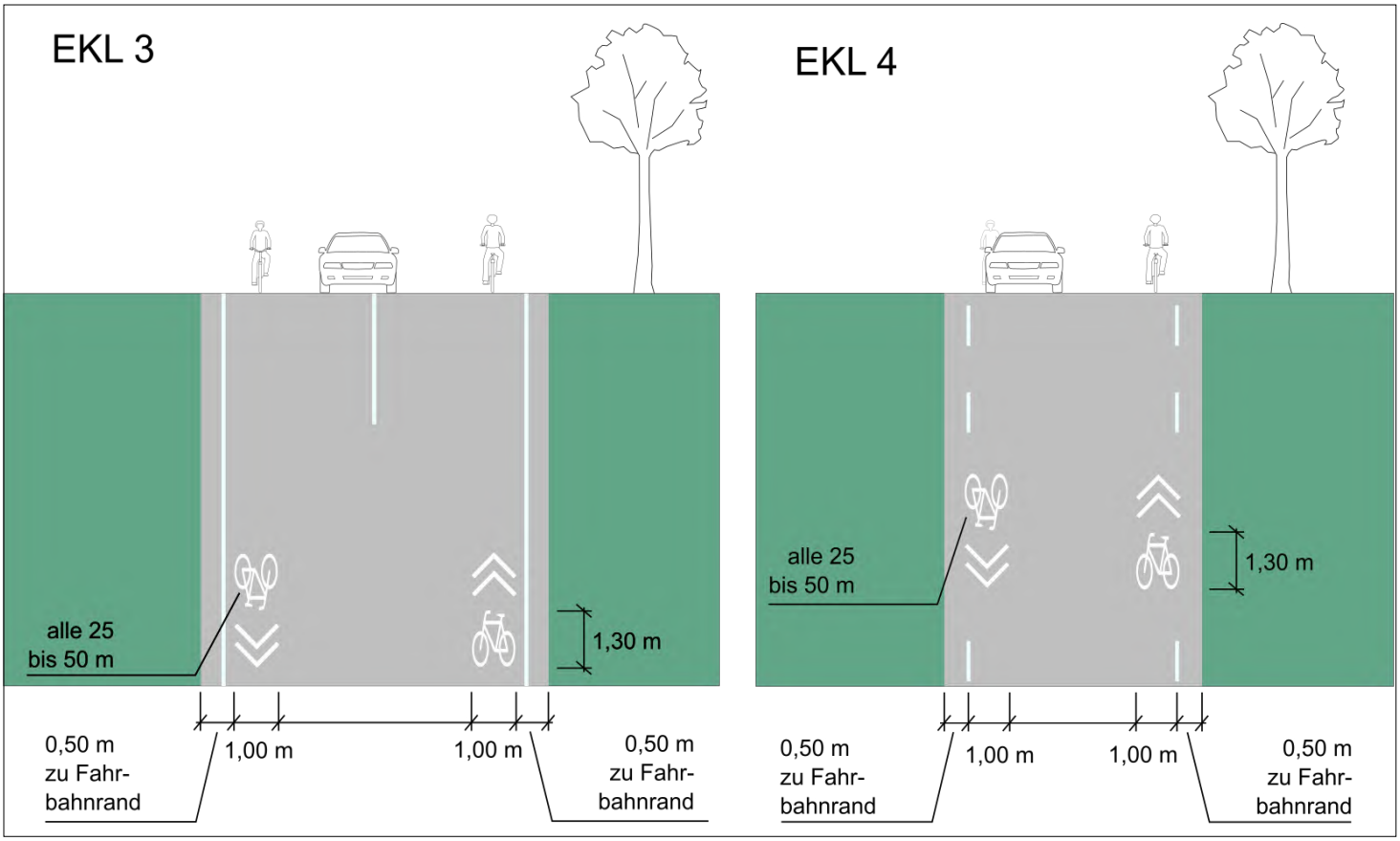
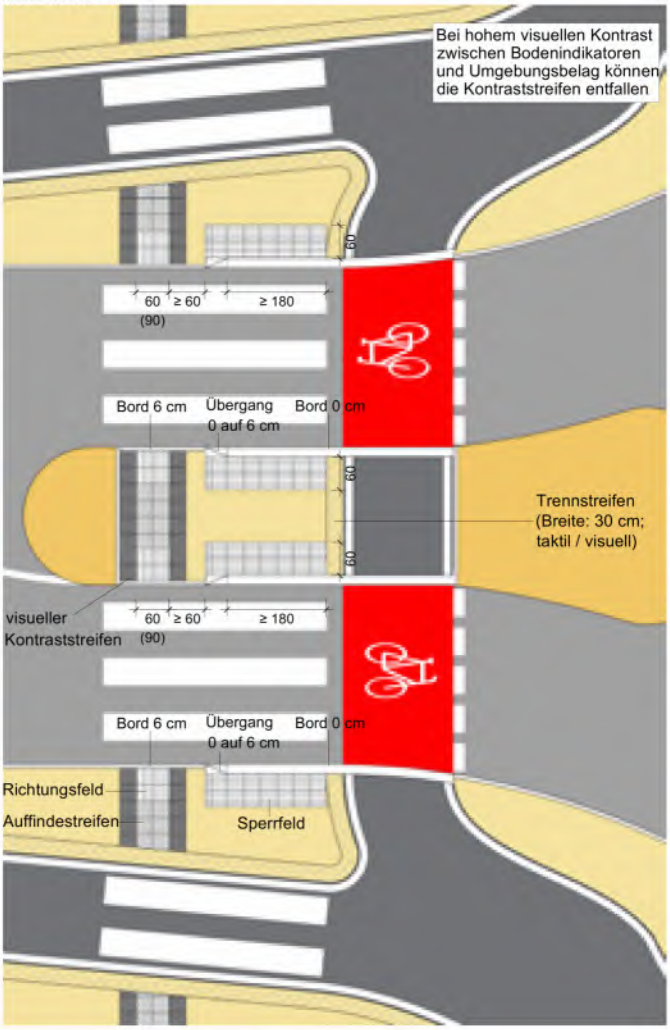



Abbildung 2: Skizze einer Piktogrammkette mit empfohlenen Maßen

# Querungsstellen am Kreisverkehr

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

Maße in cm




**Hinweise**

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

# Querungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum

## Situation:

Überquerungsstellen für den Fußverkehr sind insbesondere dort sinnvoll, wo ein erhöhter Überquerungsbedarf des Fußverkehrs besteht. Dieser ergibt sich aus Quellen und Zielen in der unmittelbaren Umgebung und aus dem Fußverkehrsnetz.

Existieren straßenseitige Parkstände können die erforderlichen Flächen durch den Entfall von Parkständen gewonnen werden. Fußgängerüberwege (FGÜ) dürfen nur innerhalb geschlossener Ortschaften und bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von ≤ 50 km/h eingesetzt werden.

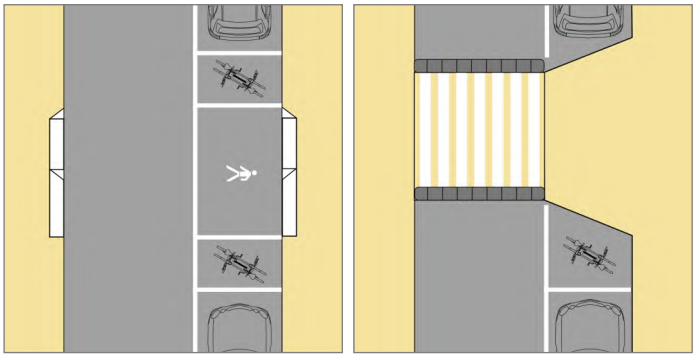


Abbildung 1: Skizze einer ungesicherten Überquerungsstelle mit vorgezogenen Seitenraum (linke Abbildung). Skizze einer gesicherten Überquerungsstelle mit baulich vorgezogenem Seitenraum, Fahrbahnanhebung und FGÜ (rechte Abbildung; maßstablos; eigene Darstellung)

## Maßnahmen:

- Baulich vorgezogener Seitenraum oder vorgezogener Seitenraum durch Markierungen mit Sinnbildern „Fußgänger“ (§39 StVO) inklusive durchgehender Linie (Schmalstrich), (ein- oder beidseitig)
- Freihalten der angrenzenden Flächen durch Poller, Fahrradbügel oder sonstige niedrige Elemente
- Bauliche Fahrbahnanhebung
- Einbau von Elementen zur barrierefreien Verkehrsraumgestaltung und differenzierten Bordhöhen

## Angestrebte Wirkung:

- Steigerung der Attraktivität und der Verkehrssicherheit
- Senkung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten durch Fahrbahnanhebung
- Verbesserung der Sichtverhältnisse, insbesondere für kleinere Personen wie z.B. Kinder oder Rollstuhlfahrende, da sie bis zur Sichtlinie geschützt vorgehen können
- mögliche Bündelung des Fußverkehrs erhöht die Aufmerksamkeit des durchfahrenden Verkehrs

## Hinweise:

- Die Mindestbreiten der verbleibenden Fahrgassen richten sich nach den Tabellen 7 und 11 der RASt 06
- Eine möglichst geringe zul. Höchstgeschwindigkeit (Tempo 20 / Tempo 30) ist anzustreben
- Bei wartepflichtigen Überquerungsstellen sollen keine Elemente / Markierungen eingesetzt werden, die den Vorrang des Fußverkehrs suggerieren
- Die Anlage eines Fußgängerüberwegs („Zebrastreifen“) ist bei hohem Überquerungsbedarf ergänzend möglich und steigert die Verkehrssicherheit und die Attraktivität

## Quellen / weitere Informationen:

- Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen - R-FGÜ 2001 (FGSV 288)
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen - RASt 06 (FGSV 200) - Abschnitt 6.1.8.4
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen - EFA 2002 (FGSV 288)



Abbildung 2: Wartepflichtige und bevorrechtigte Überquerungsstellen mit vorgezogenem Seitenraum innerhalb eines Knotenpunktes (eigene Aufnahme)



Abbildung 3: bevorrechtigte Überquerungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum ohne Fahrbahnanhebung (eigene Aufnahme)

# Querungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum (Hauptverkehrsstraße)

## Situation:

An Hauptverkehrsstraßen sollen Überquerungsstellen für den Fußverkehr immer vorhanden sein. Sie sind dort sinnvoll, wo ein erhöhter Überquerungsbedarf des Fußverkehrs, insbesondere von schutzbedürftigen Personen wie Kindern und mobilitätseingeschränkten Menschen besteht. Dieser ergibt sich aus Quellen und Zielen in der unmittelbaren Umgebung und aus dem Fußverkehrsnetz.

Bei einem Kfz-Verkehrsaufkommen von ≤ 500 Kfz/h sollen Überquerungsstellen mit Fahrbahneinengungen geprüft werden.

## Maßnahmen:

- Bauliche Fahrbahnverengung
- Freihalten der angrenzenden Flächen und Sichtfeldern durch Poller, Fahrradbügel oder sonstige niedrige Elemente
- Klare Vorfahrtsregelung für den sich begegnenden Kfz-Verkehr
- Einbau von Elementen zur barrierefreien Verkehrsraumgestaltung mit differenzierten Bordhöhen
- Eine bauliche Fahrbahnanhebung im Überquerungsbereich und / oder die Anlage eines Fußgängerüberwegs („Zebrastreifen“) ist ergänzend möglich

## Angestrebte Wirkung:

- Steigerung der Attraktivität + der Verkehrssicherheit
- Verkürzung der Überquerungsstrecke und damit Verringerung des potenziellen Konfliktbereichs
- Verbesserung der Sichtverhältnisse, insbesondere für kleinere Personen wie z.B. Kinder oder Rollstuhlfahrende
- Bei einer Fahrbahnanhebung sinkt die gefahrene Kfz-Geschwindigkeit

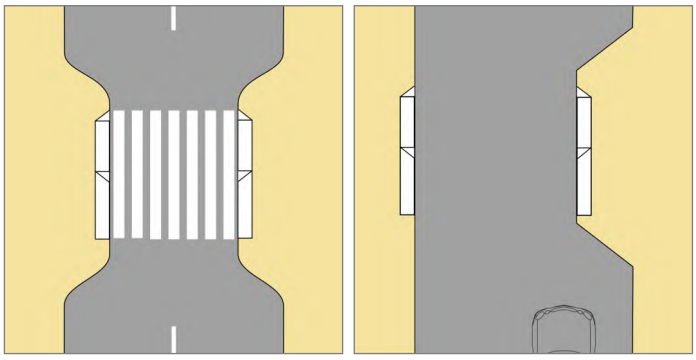


Abbildung 1 links: Skizze einer gesicherten Überquerungsstelle (FGÜ) mit beidseitig baulich vorgezogenem Seitenraum (Fußverkehr bevorrechtigt) / Abbildung 1 rechts: Skizze einer ungesicherten Überquerungsstelle mit einseitig baulich vorgezogenem Seitenraum (Fußverkehr wartepflichtig) / (maßstablos; eigene Darstellung)

## Hinweise:

- Die Mindestfahrgassenbreite von zweistreifigen Fahrbahnen liegt je nach Verkehrsaufkommen zwischen 5,50 m und 7,50 m, bei einstreifigen Fahrbahnen zwischen 3,75 m und 4,25 m
- Eine möglichst geringe, zulässige Höchstgeschwindigkeit ist anzustreben
- Es sollen keine Elemente / Markierungen eingesetzt werden, die den Vorrang des Fußverkehrs suggerieren, wenn dieser wartepflichtig ist
- Kurzfristige Lösungen können mit aufgedübelten Kunststoffelementen umgesetzt werden

## Quellen / weitere Informationen:

- Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen — R-FGÜ 2001 (FGSV)
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen—RASt 06 (FGSV) - Abschnitt 6.1.8.4, sowie die Tabellen 7 und 11
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen — EFA 2002 (FGSV)



Abbildung 2: Beidseitig vorgezogener Seitenraum an Hauptverkehrsstraße außerhalb von Knotenpunkten mit Fußgängerüberweg (eigene Aufnahme)



Abbildung 3: Einseitig vorgezogener Seitenraum außerhalb von Knotenpunkten mit baulicher Fahrbahnanhebung und Rotmarkierung (eigene Aufnahme)

# Fußgängerüberweg im Straßenverlauf bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen

## Situation:

Gesicherte Überquerungsstellen sind insbesondere dort erforderlich, wo ein hoher Überquerungsbedarf des Fußverkehrs bei gleichzeitig hohem Kfz-Verkehrsaufkommen besteht. Dieser ergibt sich aus der Dichte der Quellen und Ziele in der unmittelbaren Umgebung und aus dem Fußverkehrsnetz.

Fußgängerüberwege (FGÜ, ugs.: „Zebrastreifen“) dürfen nur innerhalb geschlossener Ortschaften und bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von ≤ 50 km/h eingesetzt werden. Dabei sind die Kfz-Verkehrsstärke im Kontext der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der zu querenden Fahrstreifen sowie die Fußverkehrsstärke und besondere Querungsbedarfe zu berücksichtigen.

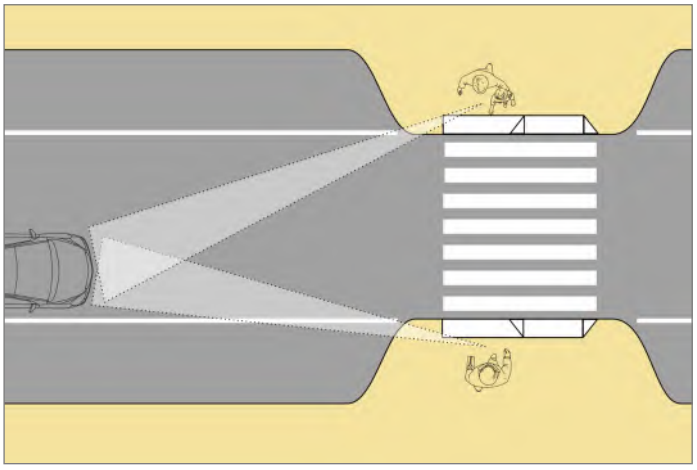


Abbildung 1: Skizze einer gesicherten Überquerungsstelle mittels FGÜ und baulich vorgezogenem Seitenraum. Verdeutlichung der freizuhaltenden Sichtbeziehungen zwischen Fuß- und durchfahrendem Verkehr. (maßstabslos, Quelle: eigene Skizze)

## Maßnahmen:

- Markierungen und Beschilderung des FGÜ gemäß Regelwerken.
- Ausreichende Beleuchtung, sodass Gehende bei Dunkelheit und nasser Fahrbahn früh erkennbar sind.
- Freihalten der Sichtfelder mittels vorgezogenem Seitenraum, Markierungen, Pollern oder anderen Elementen, die die Sicht nicht einschränken.
- Einbau von Elementen zur barrierefreien Verkehrsraumgestaltung mit differenzierten Bordhöhen

## Angestrebte Wirkung:

Das Überqueren der Straße soll sicherer gestaltet werden. Auch die Attraktivität und Bedeutung des Fußverkehrs werden durch den Vorrang gegenüber Kfz- und Radverkehr deutlich erhöht.

Bündelungseffekte des Fußverkehrs können erzielt werden. Dadurch kann die Aufmerksamkeit des durchfahrenden Verkehrs auf den Fußverkehr erhöht werden.

## Hinweise:

- Kombination mit Mittelinseln, vorgezogenen Seitenräumen und Fahrbahnanhebungen möglich.
- Einrichtung bei punktuellem Querungsbedarf besonders schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmender möglich.
- Die Sichtbarkeit (Sichtweiten bei Tempo 50: 100 m, bei Tempo 30: 50 m) und Erkennbarkeit muss gewährleistet sein.
- Eine möglichst geringe, zulässige Höchstgeschwindigkeit ist anzustreben.

## Quellen:

- R-FGÜ 2001 - Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
- EFA 2002 - Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen: S. 22/23 - Kap. 3.3.4
- RASt06 - Einsatzbereiche: S. 87/88 - Kap. 6.1.8.1
- StVO - Bereitstellung angemessener Fußverkehrsflächen: § 45 (1) Nr. 7b
- StVO - Erleichterte Anordnung: § 45 (9) Nr. 10
- StVO - Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h: § 45 (9) Nr. 6
- VwV-StVO – R-FGÜ gelten als rechtlich unverbindliche Empfehlungen

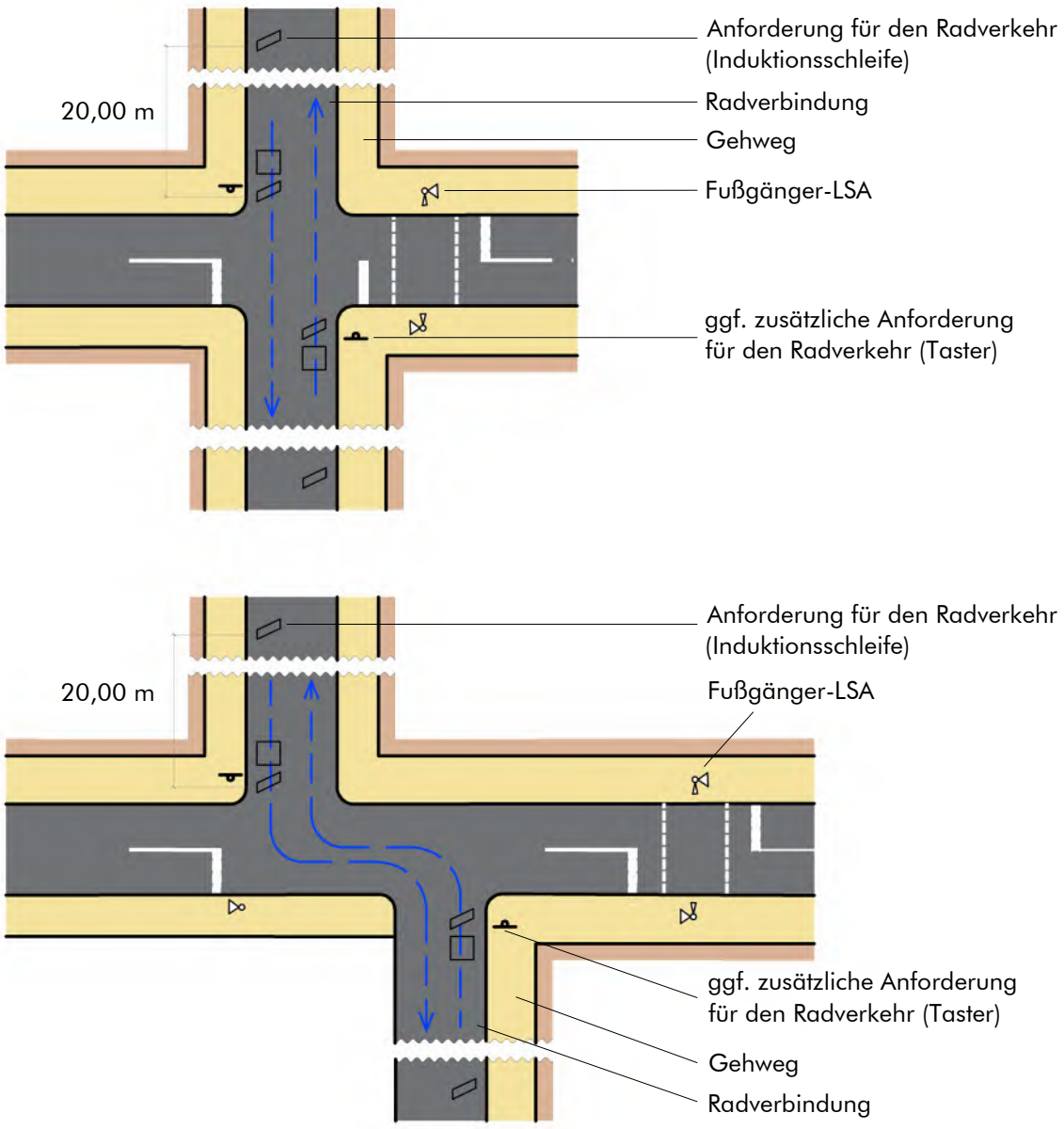


Abbildung 2: gesicherte Überquerungsstelle (FGÜ) mit Mittelinsel an Hauptverkehrsstraße (Quelle: eigene Aufnahme)



Abbildung 3: gesicherte Überquerungsstelle (FGÜ) mit Fahrbahnanhebung (Quelle: eigene Aufnahme)

# Erweiterte Fußgängersignalisierung
innerorts/außerorts




**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4
- RiLSA (Ausgabe 2015), Kapitel 5.1, Nicht vollständig signalisierte Knotenpunkte

**Anwendungsbereiche:**

- Radverkehrsquerung parallel zu einer Fußgänger-LSA
- Versetzte Querungen von Hauptverkehrsstraßen
- Bei zeitweilig begrenzten hohen Belastungen der zu querenden Straße

**Hinweise:**

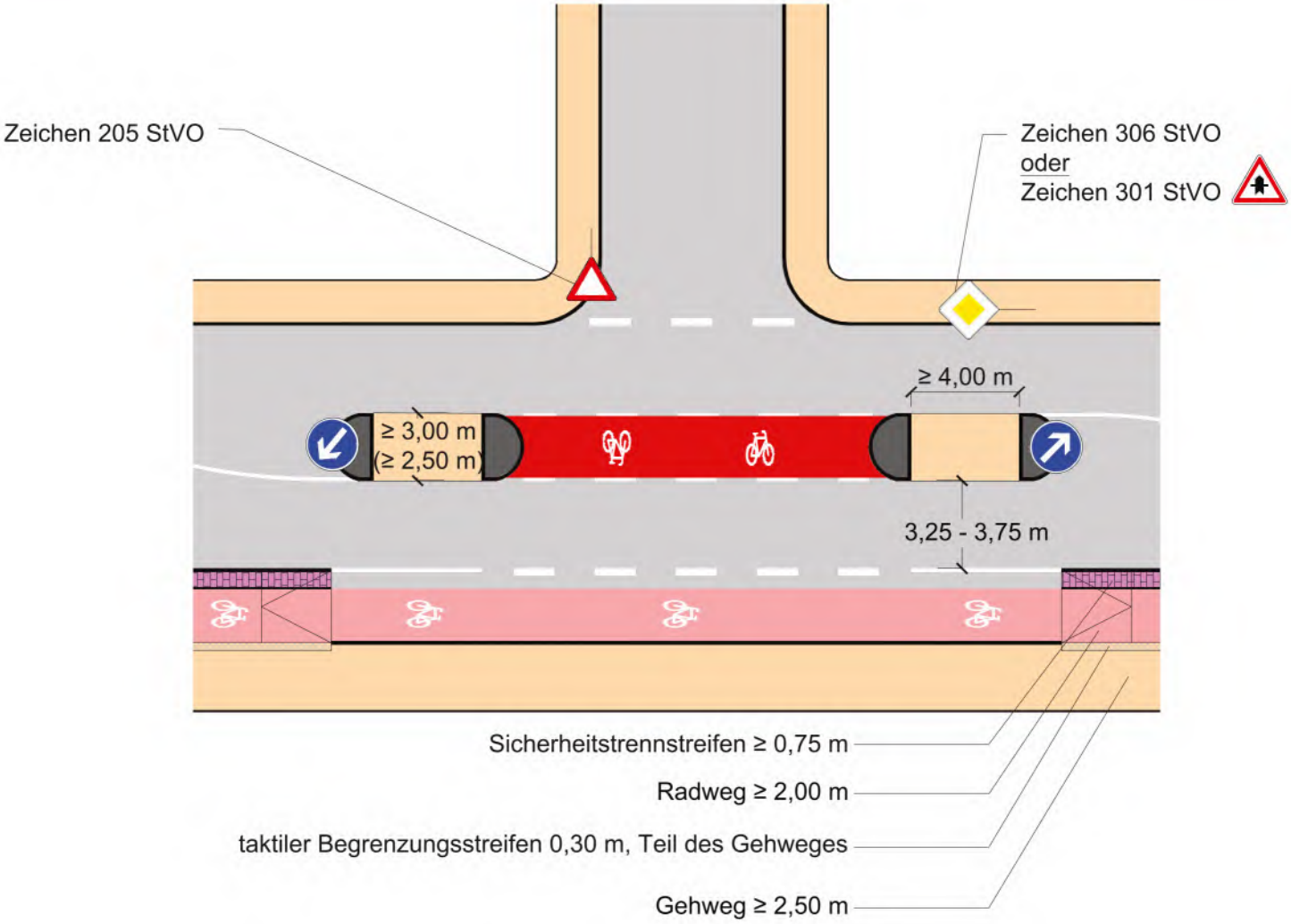
- Die Anforderung kann über Induktionsschleifen oder Videoerkennung vor dem Knoten
  (Taster dienen nur als Rückfallebene) erfolgen
- Die Wartezeit für Radfahrende und zu Fuß Gehende sollte bei Erstanforderung unter 20 Sekunden liegen
- Die Signalgeber der Fußverkehrs-LSA sollen für die Radfahrende sichtbar sein
- In Abhängigkeit von der konkreten örtlichen Situation ist eine Vollsignalisierung zu prüfen

| Ausbaustandard | Anwendung | Ortslage |
|---|---|---|
| ☒ Basisstandard | ☐ Regelfall | ☒ innerorts |
| ☐ Radvorrangroutenstandard | ☒ Variante | ☐ außerorts |
| ☐ Radschnellverbindungsstandard | ☐ Ausnahmelösung | |

Einsatz und Differenzierung von Musterlösungen

# Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen

QSS_17_BW




**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

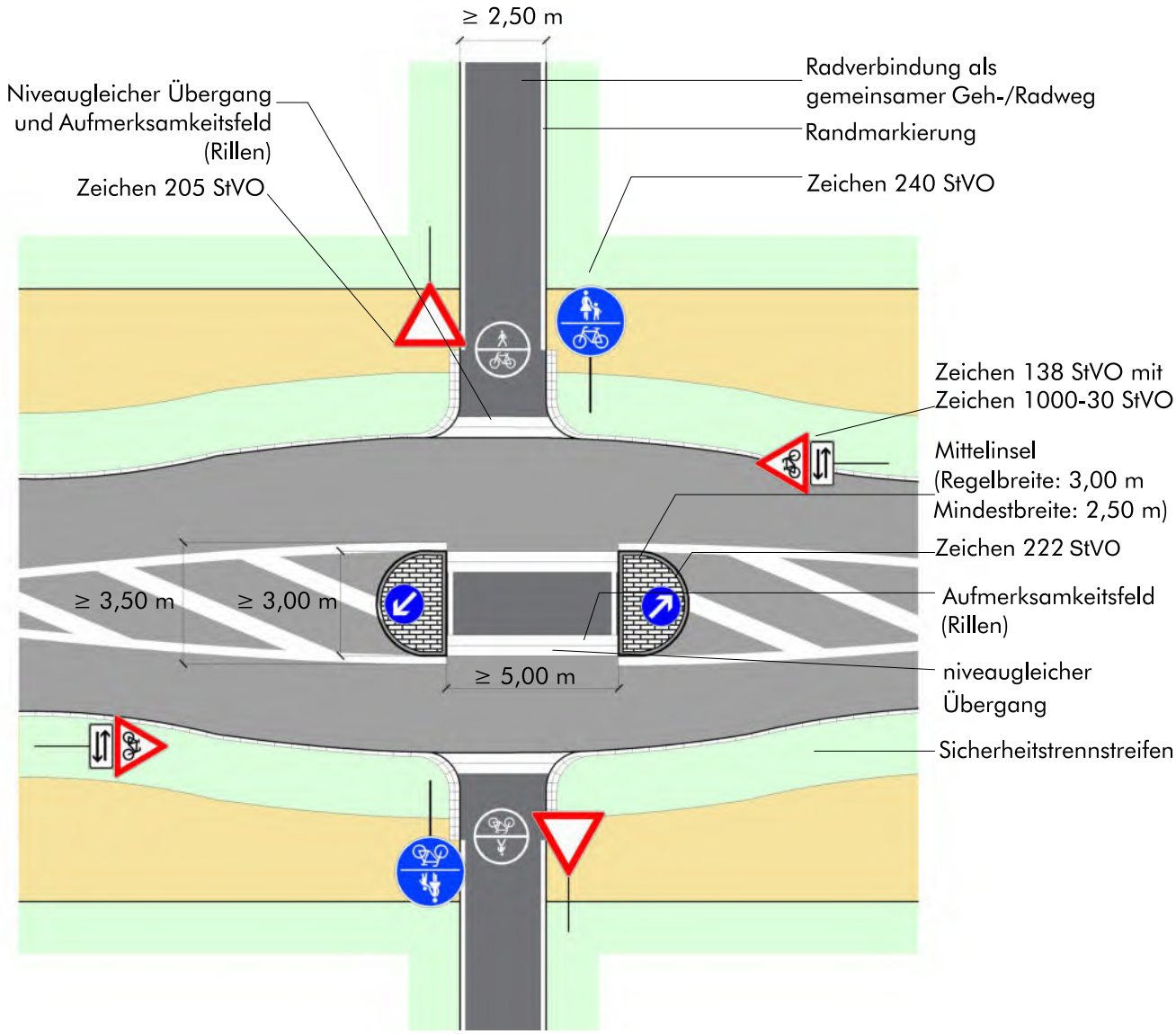
**Anwendungsbereiche:**

- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bis mäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

**Hinweise:**

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für den Fußverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll
- der Radweg ist gegenüber der Einmündung ausreichend breit zu gestalten um die Vorbeifahrt an wartenden Radfahrenden zu ermöglichen. Ggfs. ist eine Aufweitung des Radweges erforderlich

# Querungsstelle mit Mittelinsel (gemeinsamer Geh-/Radweg) außerorts (entspricht QH-6)

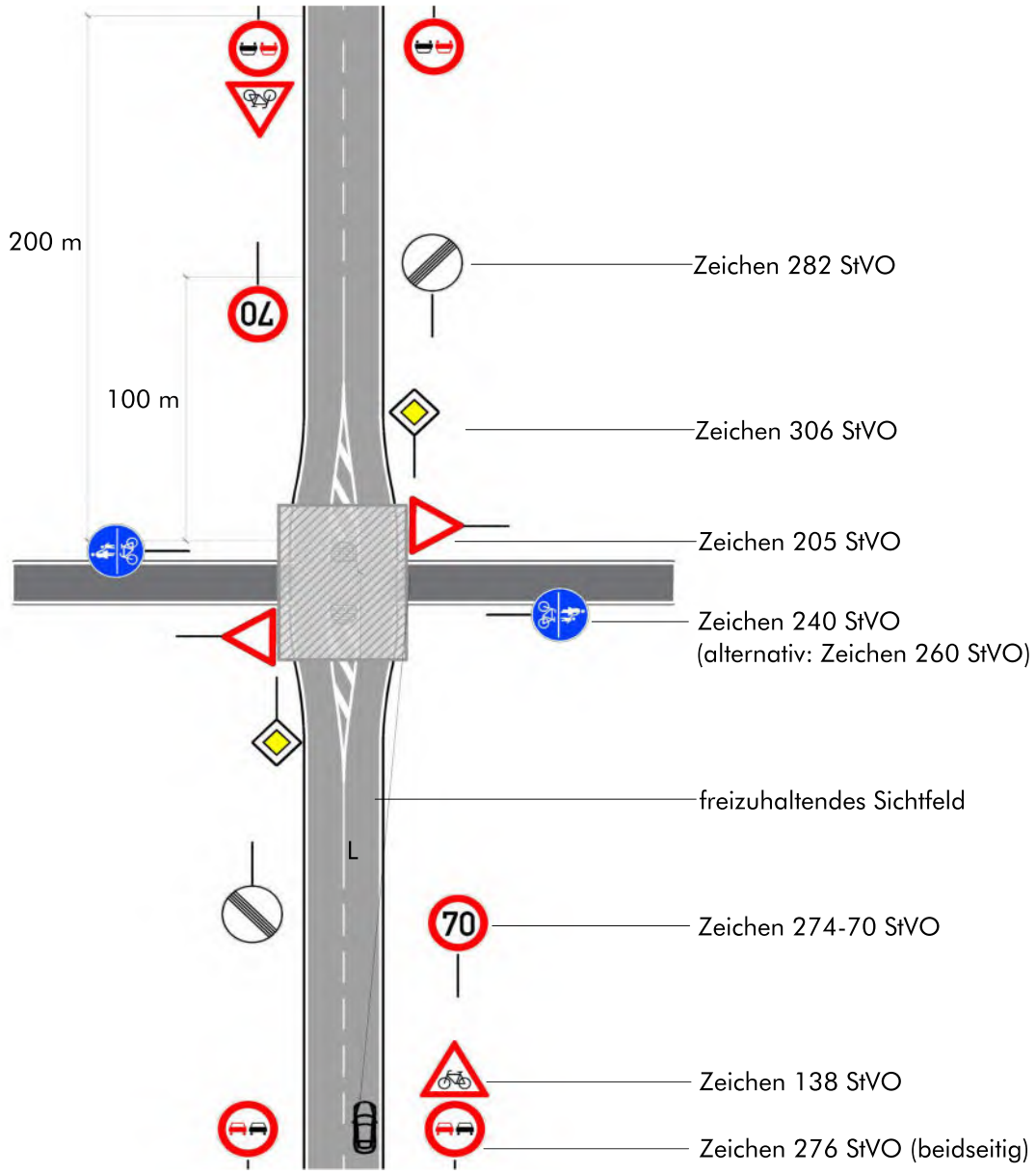



**Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 2.2.5, Kapitel 9.4.2, Kapitel 10; RASt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.8.2

**Anwendungsbereiche:**
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

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

# Umfeld und Annäherungssituation einer Querungsstelle
## außerorts




**Regelungen:**

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

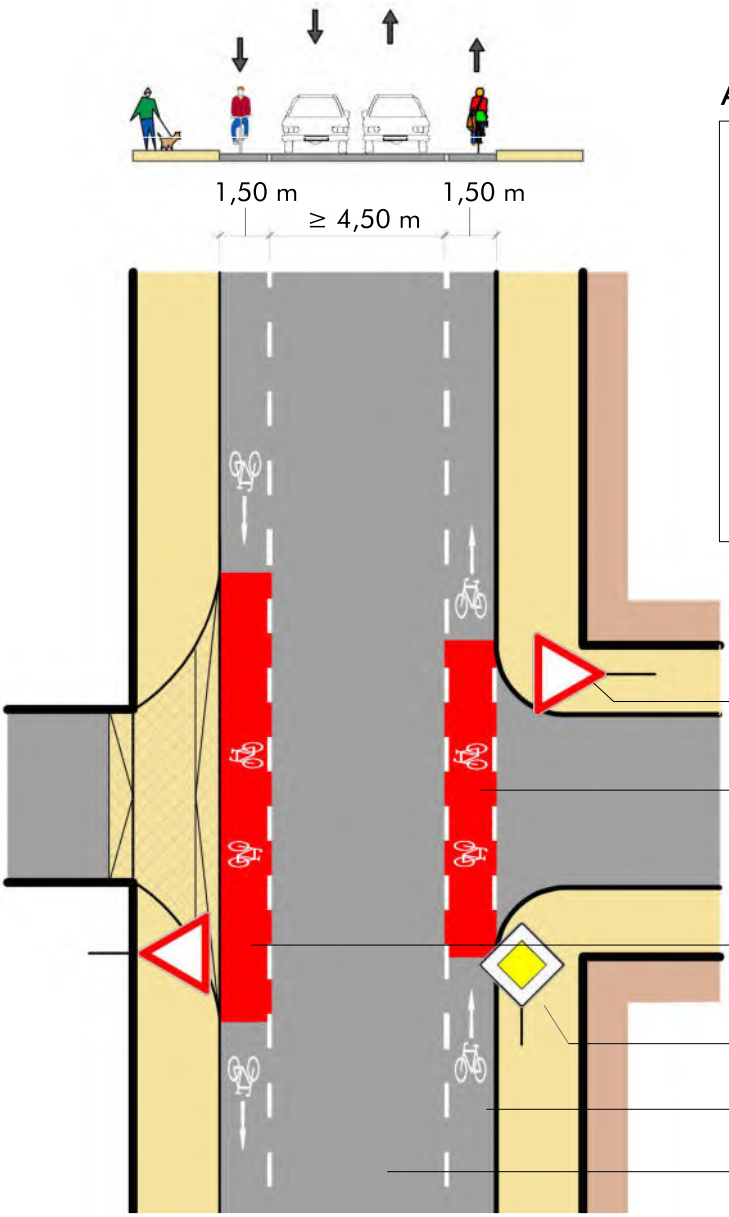
**Anwendungs-bereiche:**

- Bei Querungen abseits von Verkehrsknotenpunkten
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

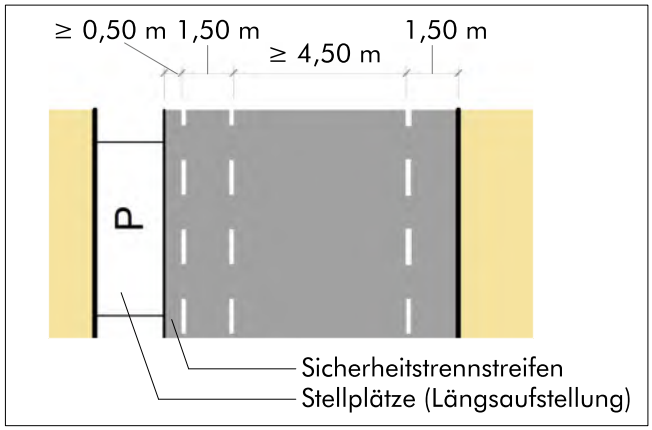
**Hinweise:**

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

# Führung auf Schutzstreifen
## innerorts bei beengten Verhältnissen




**Ausnahmelösung bei der Kombination mit Stellplätzen**




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

**Anwendungsbereiche:**
- Hauptverkehrsstraßen mit Belastungsbereich II nach ERA

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

# Musterlösungen Radverkehr

## ML: SDK_01_RV_K- Sackgasse als durchlässig kennzeichnen

### Situation:

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



Durchlässige Sackgasse in Frankfurt am Main

### Maßnahme:

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

### Angestrebte Wirkung:

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

### Hinweise:

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



VZ357-50



VZ357-51



VZ357-52

# Randmarkierung von Radwegen (außerorts)

## Situation:

Außerorts sind Radwege, gemeinsame Geh– und Radwege sowie Wirtschaftswege häufig unbeleuchtet. Durch schlechte Erkennbarkeit der Fahrbahnränder besteht die Gefahr des Abkommens von der Fahrbahn. Dies gilt insbesondere bei kurviger und/oder abschüssiger Linienführung und bei Blendgefahr durch den Kfz-Verkehr.

## Maßnahmen:

- Markierung der Fahrbahnränder mit durchgehendem Schmalstrich (retroreflektierend).

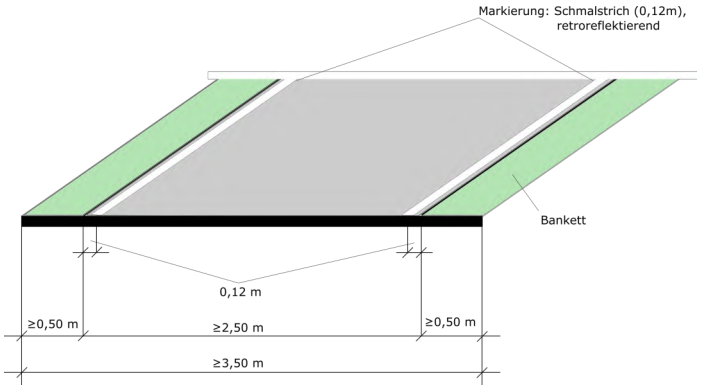



Abbildung 1: Querschnitt eines Radweges mit beidseitiger Randmarkierung (maßstabslos, Quelle: Eigene Skizze i.A.a. ERA 2010, Kap. 9.2.2).

## Angestrebte Wirkung:

- Die Randmarkierung soll die Verkehrssicherheit erhöhen, indem die Gefahr des Abkommens von der Fahrbahn bei schlechten Sichtverhältnissen verringert wird.
- Landwirtschaftlich genutzte Wege mit Randmarkierung werden als Wege mit besonderer Bedeutung für den Radverkehr erkannt, was die durchgehende Erkennbarkeit des Radverkehrsnetzes verbessert.

## Hinweise:

- Randmarkierungen sind i.d.R. auch bei beleuchteten Radverbindungen (bspw. Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten) als wirksames, zusätzliches Leitelement ratsam.
- Randmarkierungen sind in Bezug auf die Verkehrssicherheit eine geeignete Alternative zur ortsfesten Beleuchtung.
- An Knotenpunkten und Einmündungen wird die Fahrbahnrandmarkierung unterbrochen.
- Auf gemeinsamen Geh- und Radwegen mit einer Mindestbreite von 4,00 m kann insbesondere im Kurvenbereich eine Fahrtrichtungstrennung durch Markierung (Schmalstrich, Strich-Lücke 1:2) zusätzlich sinnvoll sein. An Engstellen oder unübersichtlichen Stellen ist auch die Markierung einer durchgezogenen Linie möglich.
- Lösungsmittelfreie Markierungsstoffe sind weniger umweltbelastend und daher empfehlenswert.

## Quellen / weitere Informationen:

- RMS - S.6, Kap. 1.1.1 Befestigte Breite < 5,50 m
- StVO Zeichen 295 (Fahrstreifenbegrenzung)
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.2.2
- ERA 202X, Kap. 9.3.2 Straßenbegleitende Radwege, Kap. 9.10.3 ländliche Wege

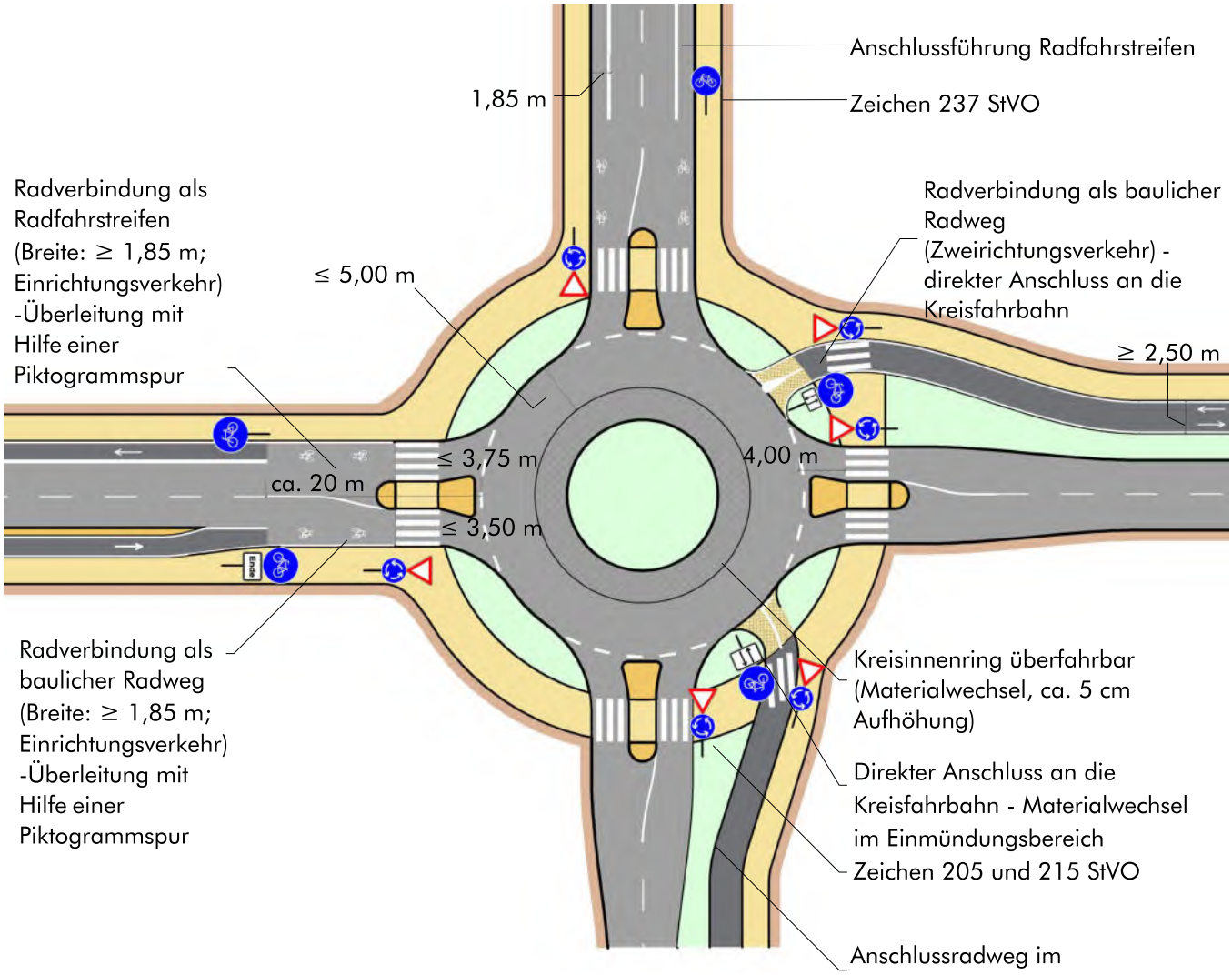


Abbildung 2: Randmarkierungen eines straßenbegleitenden Radweges (Quelle: eigene Aufnahme)



Abbildung 3: Randmarkierungen auf einem landwirtschaftlichen Weg mit Netzfunktion für den Radverkehr (Quelle: eigene Aufnahme)

# Kompakter Kreisverkehr: Führung auf der Fahrbahn
innerorts

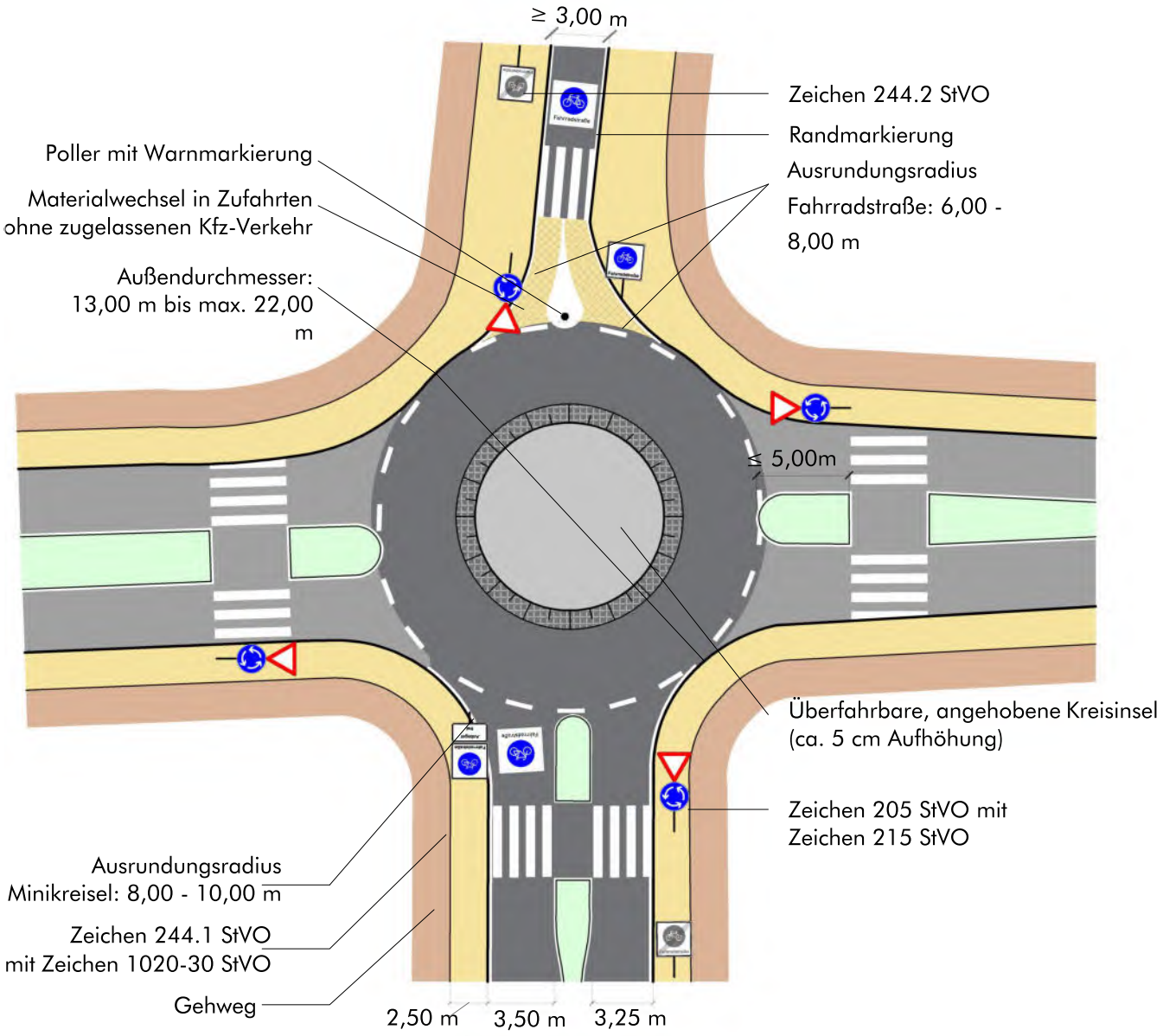



**Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3; RASt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.3.5

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

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

# Minikreisverkehr innerorts




**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.2

**Anwendungs-bereiche:**

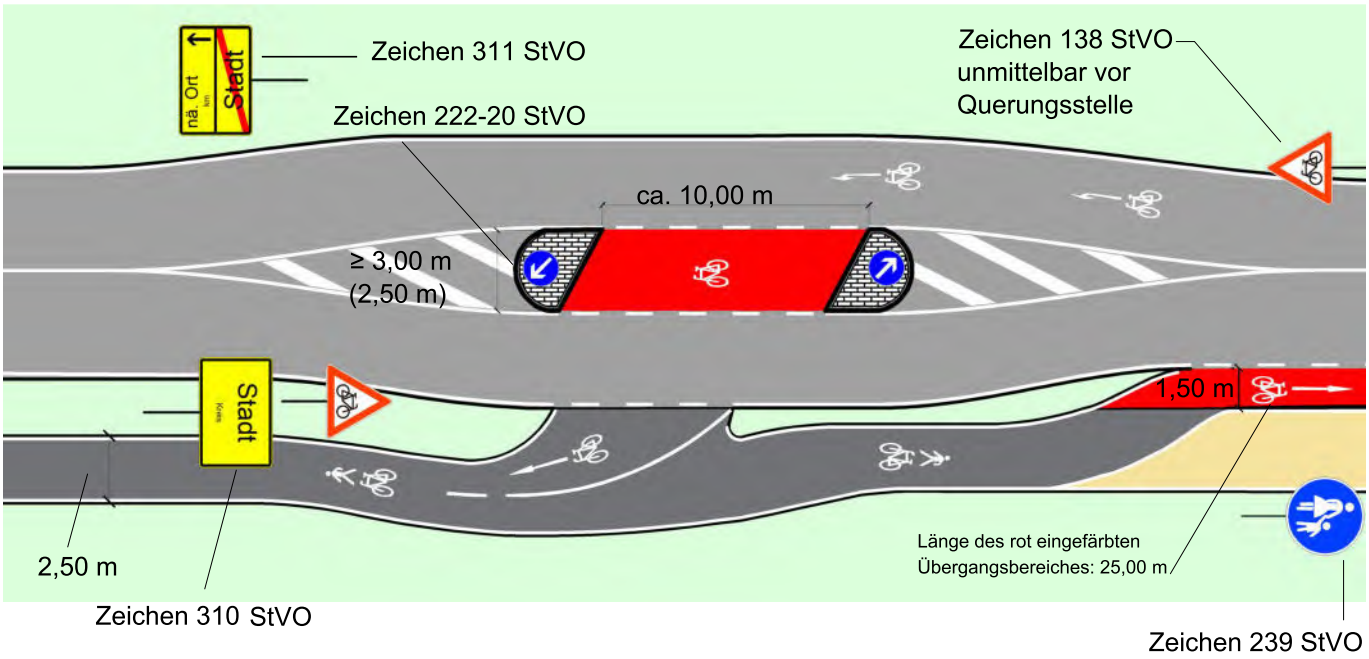
- Gleichberechtigte Lösung bei Straßen mit mittlerer Verkehrsbedeutung
- Radverbindung kreuzt als Fahrradstraße oder selbstständig geführt
- Erschließungs- und Sammelstraßen, Knotenbelastung bis 1.200 Kfz / h

**Hinweise:**

- Die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Auf eine deutliche Umlenkung für Kfz und Radfahrende bei Einfahrt in den Kreisverkehr ist zu achten
- Bei langen Abschnitten durch Wohngebiete zur Brechung der Kfz-Geschwindigkeiten sinnvoll
- Das Einfahrtsverbot für Kfz in die Fahrradstraße muss ggf. in der Vorwegweisung angekündigt werden. Die Entscheidung hierüber fällt die örtliche Straßenverkehrsbehörde im Einzelfall
- Nicht geeignet für innerörtliche Hauptstraßen

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

## Übergangsbereich außerorts/innerorts




**Regelungen:**

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

**Anwendungs-bereiche:**

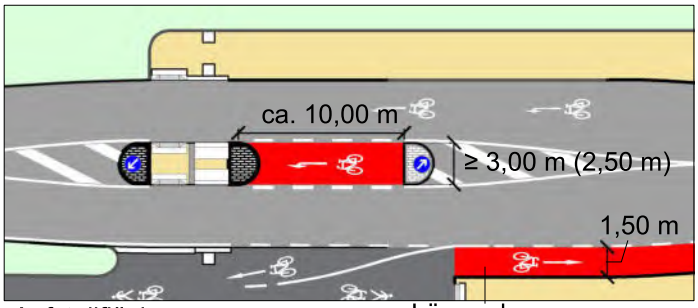
- Am Übergang von außerorts gemeinsam geführten Geh-/Radwegen in den Zweirichtungsverkehr in Mischverkehrsführung innerorts.

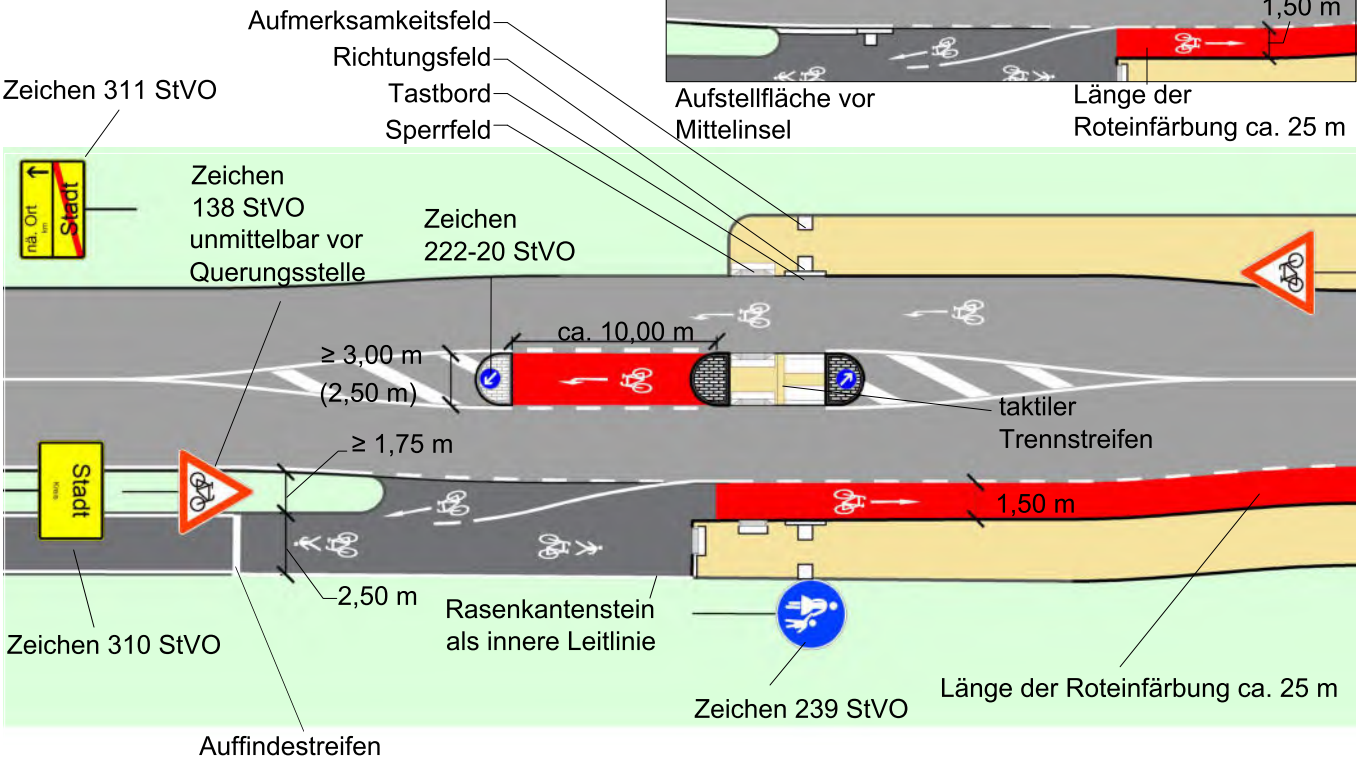
**Hinweise:**

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

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

## **Fußverkehr** Übergangsbereich außerorts/innerorts




**Regelungen:**

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

**Anwendungs-bereiche:**

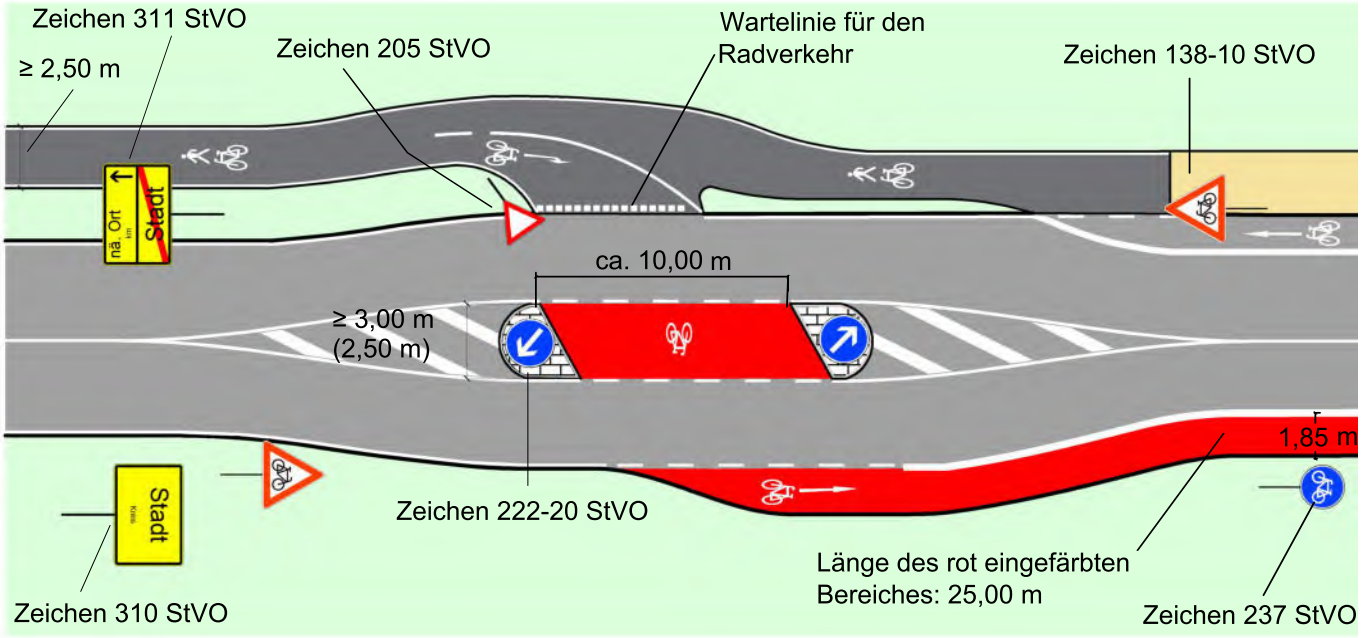
- Im Ortseingangsbereich beim Übergang zwischen dem Schutzstreifen / der Fahrbahn (innerorts) und einseitigem Zweirichtungsradweg (außerorts).

**Hinweise:**

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

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

## Übergangsbereich außerorts/innerorts




**Regelungen:**

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

**Anwendungs-bereiche:**

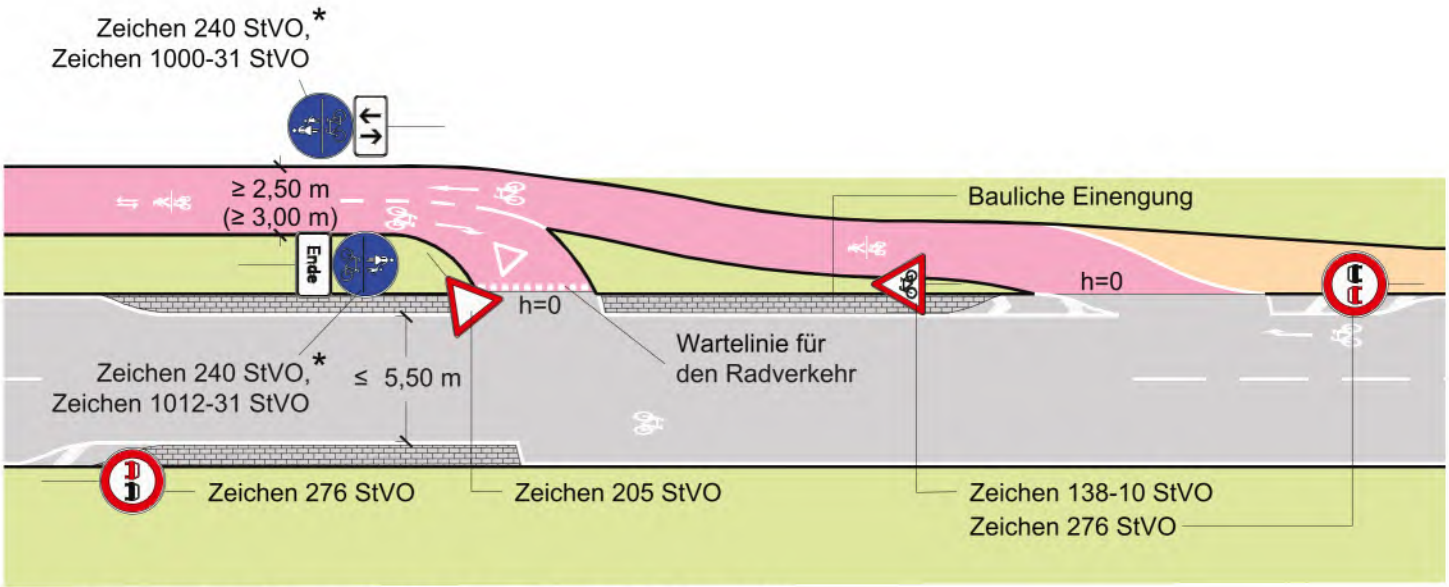
- Sicherung des Übergangs des innerörtlichen Zweirichtungsbetriebs mit Radfahrstreifen in einen gemeinsamen Geh-/Radweg.

**Hinweise:**

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

# Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel Querungsbedarf am Radwegende

UFR_10_BW




* zu Varianten ohne Benutzungspflicht siehe Kapitel 2.2, Seite 2.2-3

**Regelungen:**

- StVO § 45 (9), RASt 06, Kapitel 6.6.2, ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 5

**Anwendungsbereiche:**

- außerorts im Zuge der Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- am Übergang von außerorts zu innerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5000 Kfz/24 h

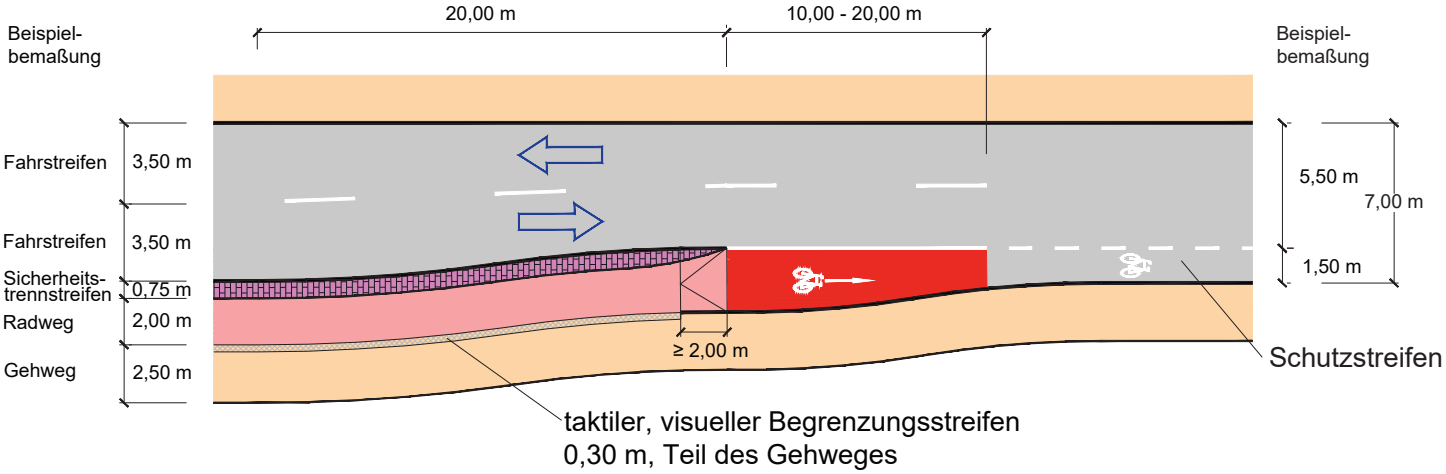
**Hinweise:**

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- eine bauliche Ausführung ist anzustreben, die Einengung ist auch über Markierungen denkbar
- es ist zu prüfen, ob auch von außerorts kommend der Übergang mit Zeichen 138-10 StVO (Radverkehr) und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- zugunsten einer hohen Akzeptanz und Sicherheit darf die Verschwenkung nicht abrupt erfolgen; die Länge der Verschwenkung der Radverkehrsanlage sollte mindestens 10 mal der Länge des Versatzes entsprechen
- die Befahrbarkeit für Fahrzeuge des Winterdienstes ist sicherzustellen

# Baulich geschütztes Radwegende (1)

UFR_12_BW

## Zweistreifige Straße




**Regelungen:**

- RMS-S-Entwurf (Stand 2023), Regelplan S4c
- ERA (2010), Kapitel 3.4 und 11.1.6

**Anwendungsbereiche:**

- Überführung eines Richtungsradweges in einen Schutzstreifen oder in Fahrbahnführung

**Hinweise:**

- lediglich eine Absenkung des Bordes am Fahrbahnrand stellt in der Regel keine akzeptable und sichere Ausleitung des Radverkehrs dar
- ein baulich geschützter Übergang ist gegenüber Markierungen zu bevorzugen
- ein Radweganfang oder -ende ist auch erforderlich, wenn sich die Benutzungspflicht im Verlauf baulich angelegter Radwege ändert
- Roteinfärbung optional
- Rampenneigung 4 % bis 6 %
- zugunsten einer hohen Akzeptanz und Sicherheit darf die Verschwenkung nicht abrupt erfolgen; die Länge der Verschwenkung der Radverkehrsanlage soll mindestens 10 mal der Länge des Versatzes entsprechen
- im Bereich des Schutzstreifens wird keine Leitlinie in der Kernfahrbahn markiert. Das soll ein enges Überholen von Radfahrenden verhindern
- zu Markierung einseitiger Schutzstreifen siehe Musterblatt Basis 5b-1

# Verkehrsberuhigende Umgestaltung - hohe Kfz-Belastung

## Situation:

Bei geringen Straßenraumbreiten mit Fahrbahnbreiten von weniger als 7,5 Meter sind keine Radverkehrsanlagen möglich. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dies führt auf Grund von Geschwindigkeitsdifferenzen zu Konflikten zwischen Rad- und Kfz-Verkehr und senkt die Attraktivität des Radfahrens. Radfahrende weichen als Folge regelwidrig auf die Gehwege aus. Daraus resultieren Konflikte mit dem Fußverkehr.

## Maßnahmen:

- Verbreiterung der Gehwege.
- Einrichtung von (linienhaften) Querungshilfen.
- Querschnittswechsel und Versätze.
- (Farblicher) Belagswechsel in zentralen Bereichen.
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.
- Anordnung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen in Kombination mit Elementen der Verkehrsberuhigung (Fahrbahnanhebungen, Einengungen etc.)

## Angestrebte Wirkung:

- Senkung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten.
- Steigerung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität.
- Verbesserung der Verkehrssicherheit.
- Reduzierung des Lärms und des Schadstoffausstoßes.
- Verlagerung insbesondere von kurzen Kfz-Fahrten auf Rad- und Fußverkehr.

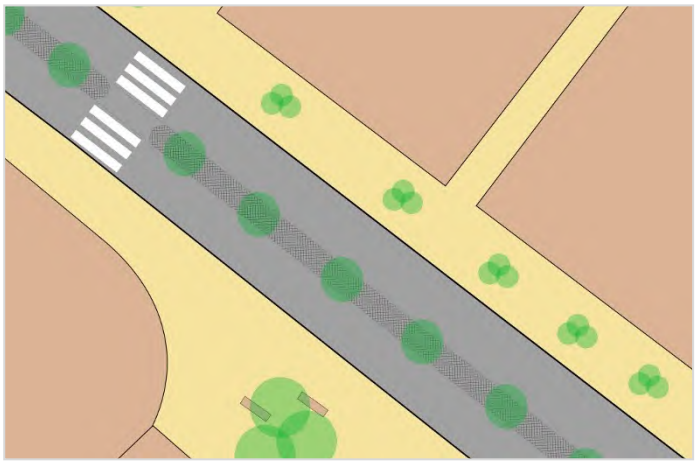


Abbildung 1: Skizze Straßenverlauf mit unterschiedlichen Elementen der Verkehrsberuhigung. (maßstabslos, eigene Darstellung)

## Hinweise:

- Die Mindestbreiten der verbleibenden Fahrgassen richten sich nach den Tabellen 7 und 11 der RASt 06
- Das Zusammenspiel von einzelnen verkehrsberuhigenden Maßnahmen führt i.d.R. zu signifikanten Wirkungen.
- Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist ohne begleitende bauliche Maßnahmen in der Regel nicht ausreichend.

## Quellen:


- ESG 2011 - Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete
- RASt06 - Geschwindigkeitsdämpfung in städtischen Hauptverkehrsstraßen: S. 108 u. 109 - Kap. 6.2.3
- RASt06 - Überquerungen von Fahrbahnen durch Fußgänger S. 87—Kap. 6.1.8 / Mittelstreifen S. 89 - Kap. 6.1.8.3




Abbildung 2: lineare Querungshilfe an Hauptverkehrsstraße (eigene Aufnahme)



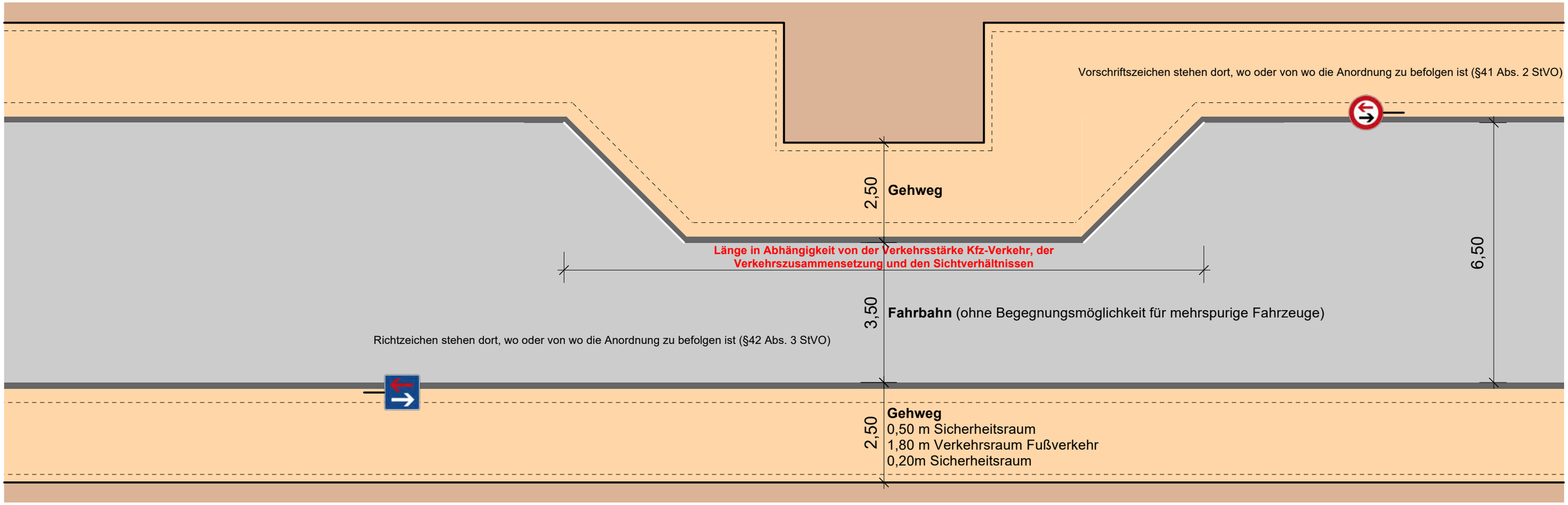
Abbildung 3: Lineare Querungshilfe an Hauptverkehrsstraße (eigene Aufnahme)

Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr

nvbw

Musterelement Nr. 3.1-01a: Fahrbahn

# Engstelle ohne Begegnungsmöglichkeit mit Verkehrszeichen




## Hinweise

Wer an einer Fahrbahnverengung an einem Hindernis links vorbeifahren will, muss nach § 6 StVO entgegenkommende Fahrzeuge durchfahren lassen. Dies gilt nicht, wenn der Vorrang durch Verkehrszeichen (Zeichen 208, 308 StVO) anders geregelt ist oder die Verkehrsströme durch eine Engstellensignalisierung zeitlich getrennt werden.

Verkehrszeichen 208 StVO "Vorrang des Gegenverkehrs" ist bei einseitig verengter Fahrbahn nur dann anzuordnen, wenn dem stärkeren Verkehrsfluss abweichend von § 6 StVO Vorrang eingeräumt werden soll.

Die Verkehrszeichen 121-10/20 StVO "Einseitig verengte Fahrbahn, Verengung rechts/links" sollten innerhalb geschlossener Ortschaften nur bei Baustellen angeordnet werden. Innerorts sollte nach Möglichkeit auf Warnbaken bzw. Leitplatten verzichtet werden.

Bei beidseitig verengter Fahrbahn:
Das Verkehrszeichen 208 StVO "Vorrang des Gegenverkehrs" ist bei beidseitig verengter Fahrbahn nur dann anzuordnen, wenn für die Begegnung mehrspuriger Fahrzeuge kein ausreichender Raum vorhanden und der Verengungsbereich aus beiden Fahrtrichtungen überschaubar ist. Welcher Fahrtrichtung Vorrang einzuräumen ist, ist aufgrund der örtlichen Verhältnisse und der beidseitigen Verkehrsstärke zu entscheiden.

## Funktion

Sicherung der Grundanforderungen des Fußverkehrs durch Reduzierung der Fahrbahnbreiten, wo aufgrund von (baulichen) Zwangspunkten ansonsten die Gehwegmindestbreite nicht gewährleistet werden kann.

## Einsatzbereich und Voraussetzungen

- Länge in Abhängigkeit von der Verkehrsstärke Kfz-Verkehr, der Verkehrszusammensetzung und den Sichtverhältnissen
- Ausreichende Sichtbeziehungen zum Gegenverkehr
- Im Bereich der Engstelle sind die Seitenräume mittels Hochbord von der Fahrbahn zu trennen
- Fahrbahnverengungen sollen verdeutlicht werden
  (z. B. durch helle Borde, Borde mit Weißvorsatz, Materialwechsel, optische Einengungen oder Bepflanzung)
- Wesentliche Regelungen: - RASt (2006): Kap. 6.1.1.9
  - EFA (2002): Kap. 3.2.4

## StVO und VwV-StVO



- Zeichen 208 "Vorrang des Gegenverkehrs"
- Zeichen 308 "Vorrang vor dem Gegenverkehr"
- VwW-StVO zu Zeichen 208 und 308
- § 41 und § 42 StVO mit VwV-StVO zu § 41 und § 42

## Hinweise zur Barrierefreiheit

Eine barrierefreie Gestaltung ist zu gewährleisten. Dabei sind insbesondere folgende Quellen zu beachten:
- DIN 18040-3 (12/2014) und DIN 32984 (04/2023)
- H BVA (2011)
- Broschüre "Barrierefreies Bauen" des Landes BW (2022)

## Hinweise zum Radverkehr

Wird der Radverkehr nicht im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, sind die Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg in der aktuellsten Fassung zu beachten.

## Weitere Regelungen

- E Klima (2022)

RV-K Planungsbüro

# Musterlösungen Radverkehr

## ML: 3.4 - Verbot für Fahrzeuge aller Art
## Maßnahmentyp VVS

### Situation:

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



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

### Maßnahme:

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

### Angestrebte Wirkung:

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

### Hinweise:

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

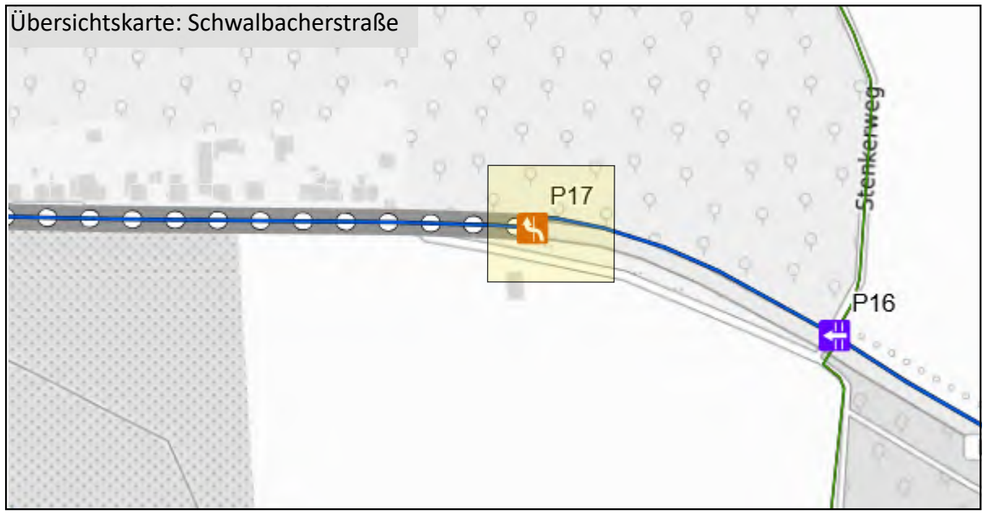
Weiter ist bei forst- oder landwirtschaftlichen Wegen durch eine explizite Freigabe des Radverkehrs durch Zusatzzeichen 1022-10 eher eine Verkehrssicherungspflicht abzuleiten.

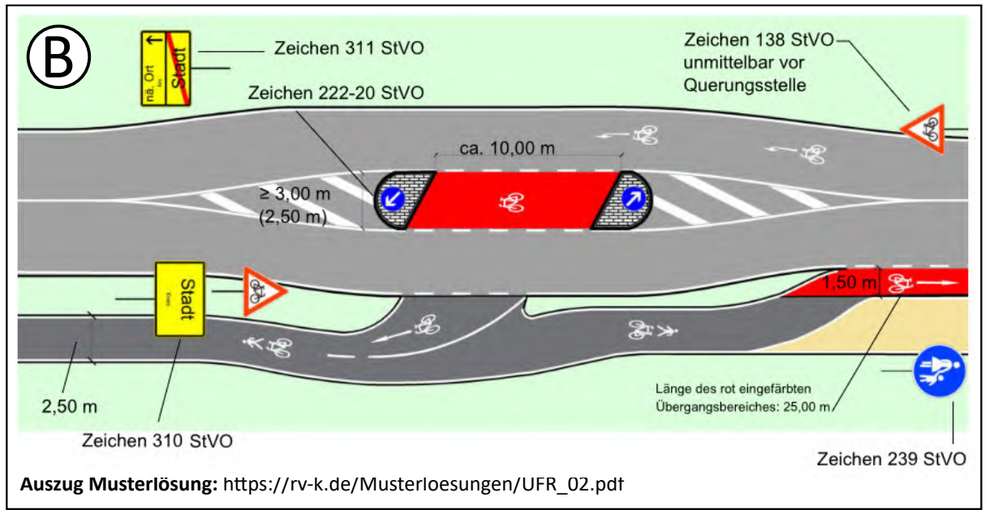


Abbildungen: VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art + Zusatzzeichen 1022-10 - Radfahrer frei



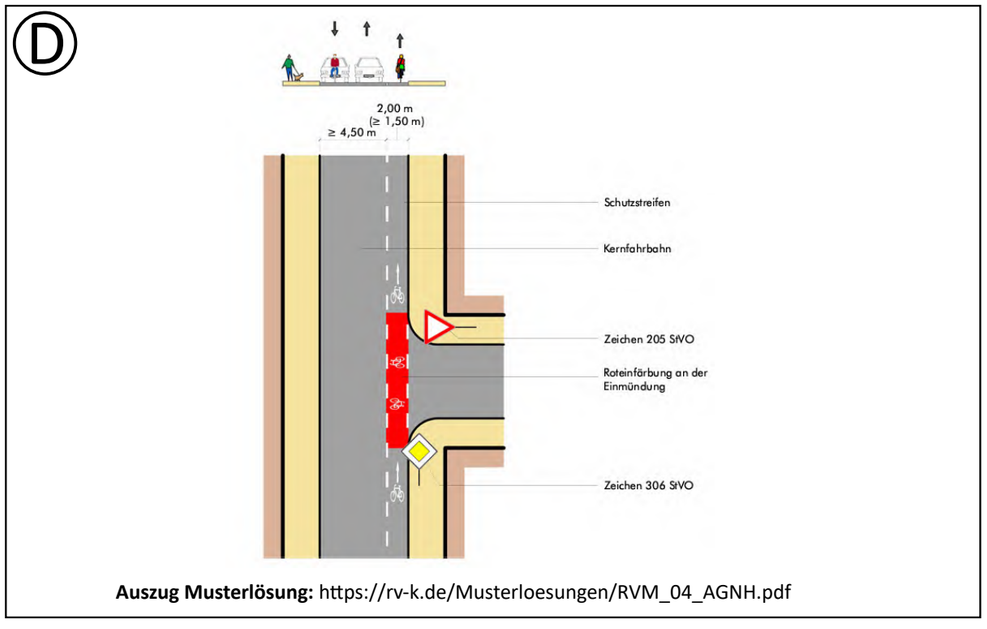
Abbildungen: VZ 260 - Verbot für Kraftfahrzeige + Zusatzzeichen 1022-10 - Radfahrer frei



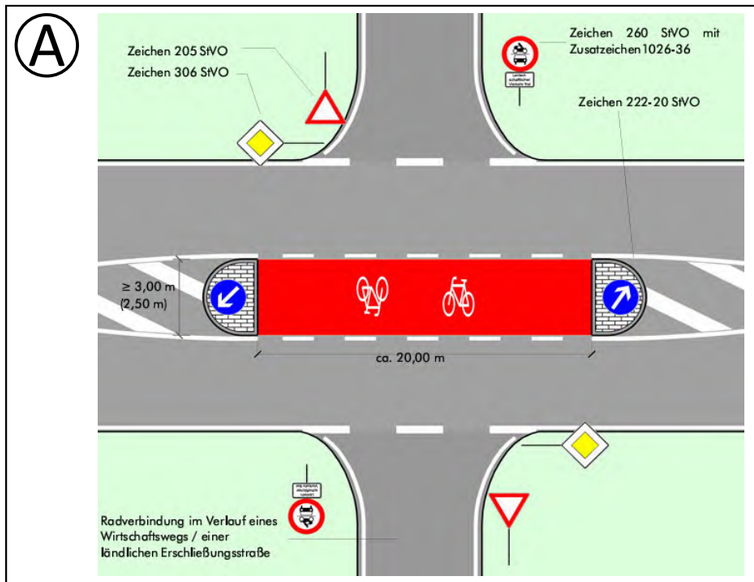




**Auszug Musterlösung:** https://rv-k.de/Musterloesungen/UFR_02.pdf




**Auszug Musterlösung:** https://rv-k.de/Musterloesungen/RVM_04_AGNH.pdf




**Auszug Musterlösung:** https://rv-k.de/Musterloesungen/QSS_23_AGNH.pdf

# RuF! Rad- und Fußkonzept Bad Soden am Taunus

**Allgemeine Erläuterung:**
Am Ortseingang von Neuenhain wird der Radverkehr vom benutzungspflichtigen Zweirichtungs-Geh- und Radweg auf die Schwalbacher Straße (L 3015) geführt. Das Kfz-Verkehrsaufkommen beträgt ca. 6700 Kfz/24 h. Es ist keine Überquerungshilfe vorhanden. Die vorhandene Rotmarkierung am Ende des Radweges entspricht nicht den Regelwerken. Innerorts entlang der Schwalbacher Straße (L 3015) wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Radverbindung dient auch als Schulverbindung.

**(A) Einrichtung einer Mittelinsel**
Es soll geprüft werden, ob eine bauliche Mittelinsel gemäß Musterlösung einegrichtet werden kann. Aufweitung der Fahrbahn in Richtung Süden. Im Zuge von landwirtschaftlichem Verkehr ist die Länge der Querungshilfe auf die Schleppkurve der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen (B).

**(B) Verflechtungsbereich Rad- und Kfz-Verkehr sichern**
Im Verflechtungsbereich von Rad- und Kfz-Verkehr ist die Einengung der Fahrbahn analog zur Musterlösung mittels Sicherheitstrennstreifen vorzugsweise baulich bzw. durch durch einen Grünstreifen auszugestalten.
Die bestehende Rotmarkierung (ohne Sicherungsbereich) ist zu entfernen.

**(C) Markierung von Piktogrammen bergab**
Markierung einer Piktogrammkette bergab bis zur Mittelinsel. Die Piktogramme und Pfeile verdeutlichen, wie sich der Radverkehr am Knotenpunkt zu verhalten hat.

**(D) Markierung einseitiger Schutzstreifen bergauf**
Im Bestand ist hier das Parken und Halten von Kfz auf dem Gehweg per Anordnung gestattet (Verkehrszeichen 315). Die stehenden Fahrzeuge bilden ein Risiko für den bergauf fahrenden Radverkehr auf der Fahrbahn sowie ein Hindernis für den Fußverkehr (verfügbare Restbreite des Gehwegs). Das Parken und Halten auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Gehenden gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrenden auch im Begegnungsverkehr bleibt (VwV-StVO, 2025). Die Neuordnung des Parkens zur Herstellung eines StVO-konformen Zustands sowie für eine sichere Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn soll geprüft werden.

**Legende:**
- Bestehender Geh- und Radweg
- Neuanlage Mittelinsel
- Rotmarkierung
- Markierung einseitiger Schutzstreifen

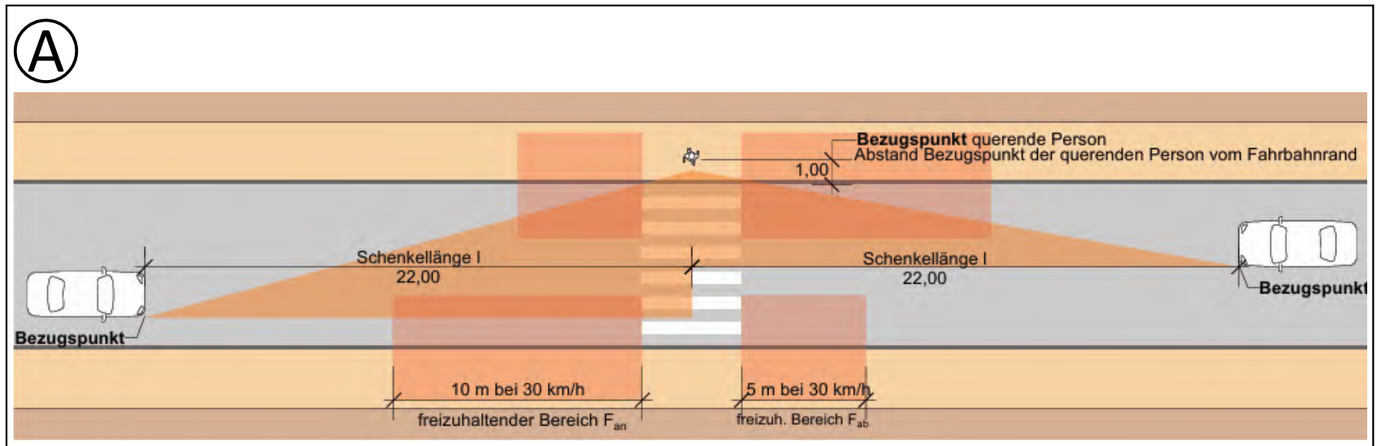
Anlage 14

**Plan PS 1:** **Übergang Fahrbahn Radweg (Maßnahme P17)**

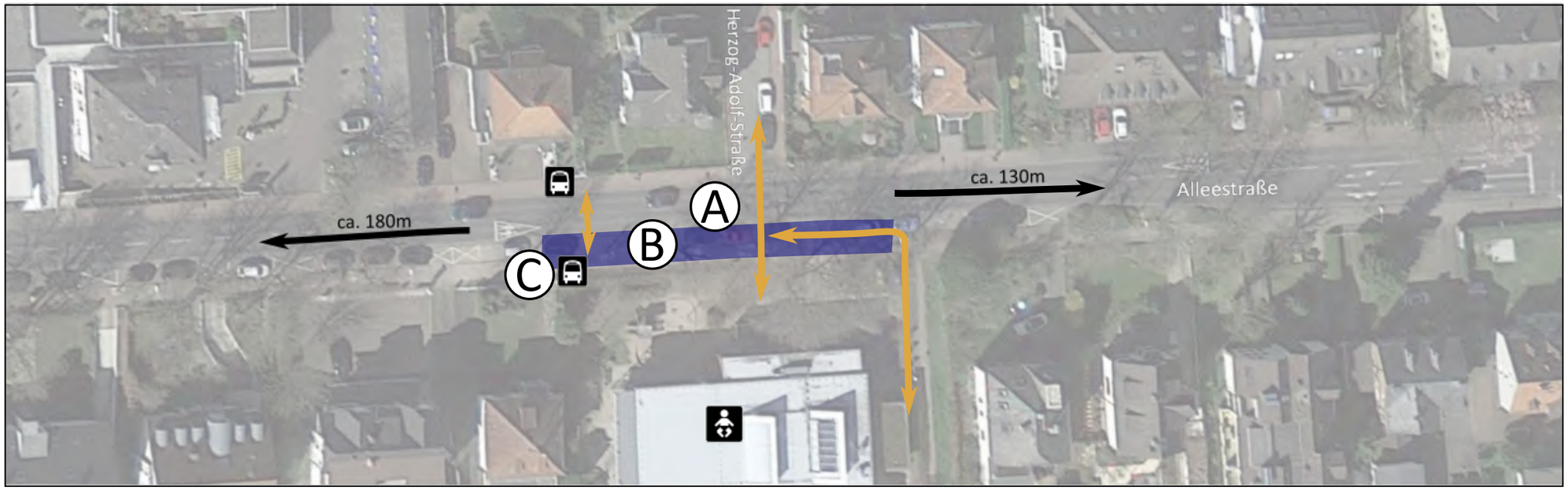
| | |
|---|---|
| Projekt: | RuF! Rad- und Fußkonzept Bad Soden am Taunus |
| Bearbeiter/in: | Annika Komorek, Lukas Hügle |
| Datum: | 30.07.2026 |
| Kartengrundlage: | Google Earth |
| Datengrundlage: | Eigene Bearbeitung, AGNH & RadNETZ BW Musterlösungen |

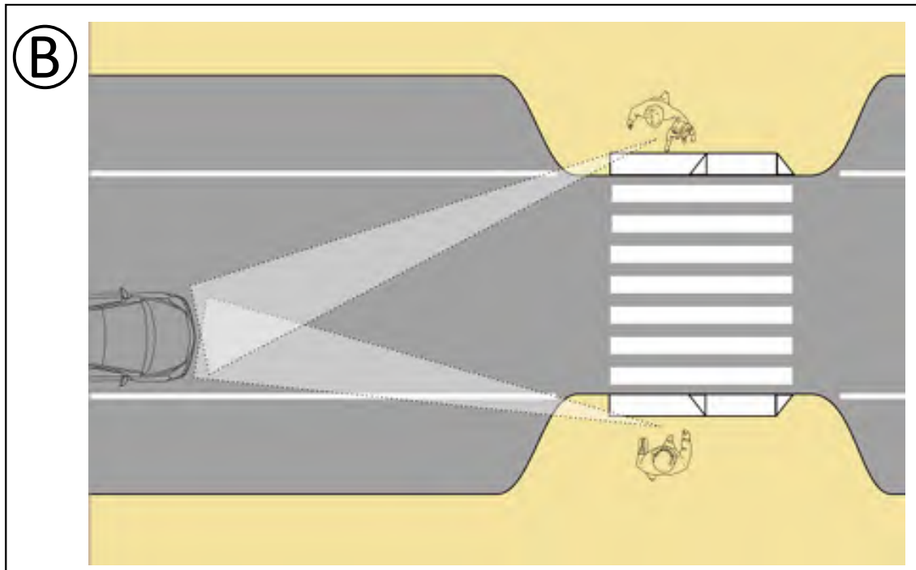
RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt




**Auszug Musterlösung:** https://rv-k.de/Musterloesungen/SON_25_BW.pdf




**Auszug Musterlösung:** https://rv-k.de/Musterloesungen/QSS_04_RV_K.pdf

**Einordnung im Kontext der StVO und Regelwerke**

Die StVO-Novelle 2024 erleichtert die Anordnung von FGÜ, da der Nachweis einer qualifizierten Gefahrenlage entfällt (§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 10 StVO n.F.). FGÜ können seither auch präventiv – als Angebot für den Fußverkehr – eingerichtet werden. Bezüglich der Einsatzgrenzen sind die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06, 6.1.8.1) zu Grunde zu legen. Für den betrachteten Netzabschnitt liegen keine Verkehrszählungen vor. Im Netzzusammenhang und mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h scheinen die Voraussetzungen jedoch erfüllt.
Die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von FGÜ (R-FGÜ 2001) empfehlen, FGÜ nicht in der Nähe von Lichtzeichenanlagen (LZA) anzulegen. Ein konkreter Mindestabstand ist nicht normiert; in der Planungspraxis werden ca. 200 m als Richtwert verwendet. Gemäß der novellierten VwV-StVO sind die verkehrlichen Voraussetzungen in den R-FGÜ ausdrücklich rechtlich unverbindliche Empfehlungen. Aufgrund sachlicher Abwägung kann der Richtwert im Einzelfall unterschritten werden. An der Alleestraße bestehen hierfür die Bedingungen durch den konzentrierten Querungsbedarf im Zugangsbereich der KITA, insbesondere durch Kleinkinder als besonders schutzwürdige Verkehrsteilnehmende. Die Einrichtung eines FGÜ ist daher möglich. Die Umsetzung und Ausführung sind in der weiteren Planung zu prüfen (siehe B).

# RuF! Rad- und Fußkonzept Bad Soden am Taunus

**Allgemeine Erläuterung:**
Auf Höhe der Kindertagesstätte Max-Baginski (Einmündung Herzog-Adolf-Straße) und der Bushaltestelle Alleestraße / Kindergarten besteht hoher punktueller Querungsbedarf besonders schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmender (gemäß den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen 2002, 3.3.4). Die nächsten gesicherten Querungsstellen liegen ca. 130 m östlich (Lichtzeichenanlage (LZA) Gartenstraße) bzw. ca. 180 m westlich (FGÜ Hasselstraße). Aufgrund weiter Umwege stellen diese keine zumutbaren Alternativen dar. Die zulässige Kfz-Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h.

**(A) Einrichtung Fußgängerüberweg (FGÜ) (P34)**
Um eine sichere Querung der Alleestraße für den Fußverkehr zu gewährleisten, soll die Einrichtung eines FGÜ geprüft werden. Die Belange der Barrierefreiheit sind zu berücksichtigen.

**(B) Rahmenbedingungen in weiterer Planung prüfen**
In der weiteren Planung sind der Standort am Knotenpunkt in Beziehung zur Bushaltestelle sowie die Anforderungen und Varianten zur Sicherung der Sichtbeziehungen (u.a. Neuordnung Parken, Fahrbahnverschwenkung, vorgezogene Seitenräume bzw. Mittelinsel), Vermeidung möglicher Signalüberlagerungen (LZA und Beschilderung des FGÜ) und Rückstaurisiken zu prüfen. Sollte hierbei weiterer Untersuchungsbedarf bestehen, ist auch eine Umsetzung als Verkehrsversuch unter fachlicher Begleitung gemäß §45 StVO möglich.

**(C) Barrierefreie Umgestaltung der Bushaltestelle**
Der Bau von Querungsstellen im Zuge von Bushaltestellen wird gemäß Mobilitätsfördergesetz (MobFöG) vom Land Hessen unterstützt. Die gemeinsame Planung von FGÜ und beidseitigem barrierefreien Ausbau der angrenzenden Bushaltestelle wird empfohlen.

**Legende:**
- Abstand zu gesicherten Querungsstellen
- Gehbeziehungen & Querungsbedarf
- Begleitende bauliche Maßnahmen prüfen

Anlage 14

**Plan PS 2: Querungsstelle Alleestraße (Maßnahme P34)**

| | |
|---|---|
| Projekt: | RuF! Rad- und Fußkonzept Bad Soden am Taunus |
| Bearbeiter/in: | Annika Komorek, Lukas Hügle |
| Datum: | 30.07.2026 |
| Kartengrundlage: | Google Earth |
| Datengrundlage: | Eigene Bearbeitung, AGNH & RadNETZ BW Musterlösungen |

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

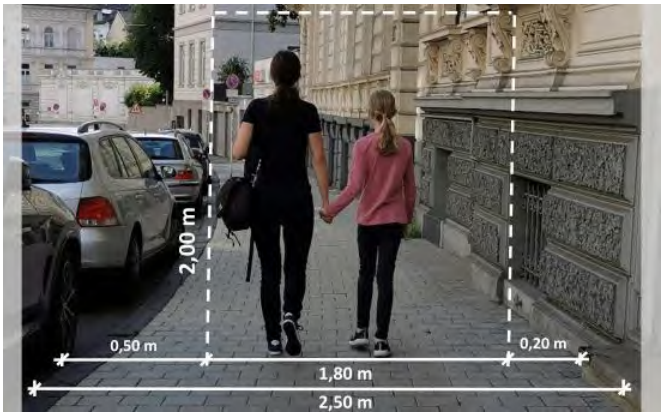
# FV 01 BESTEHENDE GEHWEGE AUFWERTEN

## AUSGANGSLAGE

Die bestehenden Gehwege in Bad Soden am Taunus sind zum Teil zu schmal und nicht durchgängig begehbar (siehe Abbildung für Regelmindestmaße von Gehwegen). In manchen Fällen ist nicht der fehlende Straßenraum, z.B. durch enge Bebauung, der Grund dafür, sondern andere Nutzungen (Einbauten, Gehwegparken, Mülltonnen, Aufsteller, …), die die Gehwege blockieren.

Erschwert wird das Gehen in einigen Abschnitten auch durch eine schlechte Oberflächenqualität, aufgrund von Gehwegschäden oder Verschmutzungen (Laub).

Auf manchen Verbindungen kommt es zu Konflikten, da die Wege gemeinsam von Fuß- und Radverkehr genutzt werden, dafür aber zu schmal und/oder zu unübersichtlich sind.




*Regelmindestmaß für Gehwege mit Sicherheitsraum zur Fahrbahn, berollbarer Gehbahn mit Begegnungspuffer und Sicherheitraum zur Bebauung (gemäß RASt 06).*

## ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

### PLANUNGSZIELE

- Gehen als grundlegenden Verkehrsmodus für alle überall ermöglichen. Auch besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (z.B. Kinder, mobilitätseingeschränkte Menschen) sollen Gehen als sicher und komfortabel empfinden.
- Gehwege als **gleichwertige Verkehrsflächen** entwickeln und unterhalten.
- Bestehende Wege durchgängig **komfortabel und sicher** begehbar machen.
- Gemeinsames Gehen und Begegnungen auf den Gehwegen ermöglichen.

### LÖSUNGSANSÄTZE

- **Bestehende Gehwege** von Hindernissen und Barrieren **freihalten**, um ausreichend Raum zu schaffen.
  - Bewegliche Hindernisse wie Mülltonnen, abgestellte Fahrräder und Aufsteller unterbinden; ggf. alternative Standorte anbieten (bspw. Multifunktionsflächen im Straßenraum schaffen).
  - Regelmäßiger Grünschnitt angrenzender Vegetation.
  - Poller, Pfosten, Verteilerkästen und andere Einbauten auf Notwendigkeit oder anderen Standort überprüfen.
  - Gehwegparken regulieren (siehe Handlungssteckbrief FV 04.
- **Oberflächen befestigen**, Gehwegschäden reparieren und **Wege instand halten**, um die Wegequalität zu sichern und ein komfortables und sicheres Fortbewegen zu gewähren.
- Taktile Leitsysteme integrieren und durchgängige Leitlinien herstellen, um eine bessere Orientierung und ein sicheres Fortbewegen zu ermöglichen (siehe Handlungssteckbrief FV 03).
- **Trennung von Fuß- und Radverkehr**, um Konflikte zu reduzieren.
- Bedürfnisse des Fußverkehrs bei Baustellenorganisation und -einrichtung berücksichtigen; Bauarbeiten großräumig ankündigen, ggf. (barrierefreie) Umleitung ausschildern.
- Regelmäßige **Reinigung und Winterdienst** auf wichtigen Gehverbindungen institutionalisieren.

### GRUNDSÄTZE

- Priorisierung der Fußverkehrsbelange gemäß dem Planungsgrundsatz, Straßen „von außen nach innen“ zu entwickeln.
- Gehwege müssen Begegnungen ermöglichen (Seitenraumbreite mind. 2,50 m (Regelfall)).
- Bei beengten Verhältnissen, die nicht vollständig beseitigt werden können, sollte das absolute Mindestmaß von 1,60 m (Breitenbedarf eines Rollstuhls + Sicherheitsraum) bei der Breite des Gehwegs eingehalten werden.
- Barrierefreiheit als Grundsatz mitplanen. Dabei die verschiedenen Anforderungen durch unterschiedliche Gruppen von mobilitätseingeschränkten Menschen berücksichtigen.

## UMSETZUNG

### EXEMPLARISCHE MAßNAHME

| Maßnahme | Wo | Beschreibung |
|---|---|---|
| **Einbauten optimieren** | Verbindungswege (Maßnahme P55) | Stein entfernen und durch einen Sperrpfosten gemäß Musterlösung ersetzen. |

### AKTEURE

| |
|---|
| Verantwortlich: |
| Stadtverwaltung bzw. andere zuständige Baulastträger (Main-Taunus-Kreis / Hessen Mobil) |
| Umsetzung gemeinsam mit: |
| Bauhof oder externe Baufirma / ggf. externes Planungsbüro / Grundstückseigentümer / Anwohnende |
| Unterstützung durch: |
| Teilhabebeirat & Behindertenbeauftragte / Seniorenbeirat / Interessensvertretung der Gehenden / Schülerschafts- und Elternvertretungen |
| Zu beteiligen: |
| Anwohnende / Grundstückseigentümer |

### ERSTE SCHRITTE

- Bestandsaufnahme durchführen (über Fußverkehrskonzept hinaus): Wo werden die vorgeschriebenen Mindestbreiten und andere Standards besonders unterschritten? Aus welchen Gründen?
- Ergebnisse der ersten Online-Beteiligung konsultieren.
- Instandsetzungsprogramm für Gehwege aufsetzen, Beginn mit Oberflächensanierung an besonders kritischen Stellen.

| | |
|---|---|
| **HANDLUNGSBEDARF** | ■■■■□ |
| **UMSETZUNGSHORIZONT** | ⧗⧗⧗⧗ - ⧗⧗⧗⧗ |
| **VERWALTUNGSAUFWAND** | 🔨🔨🔨🔨🔨 - 🔨🔨🔨🔨🔨 |
| **KOSTENBEREICH** | € € € - € € € |
| **BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE** | FV 02; FV 03; FV 04 |

- Auf die Füße, fertig, los! Erfolgreiche Wege zu mehr Fußgängerfreundlichkeit. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 2022. [Link]
- Faires Parken in Karlsruhe. Ein Leitfaden für Bürgervertretungen. Stadt Karlsruhe, 2016. [Link]
- Fußverkehr – sozial und sicher. Ein Gewinn für alle. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 2017. [Link]
- Sichere Gehwege planen. Themenserie Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land. Deutscher Verkehrssicherheitsrat DVR, 2020. [Link]
- Geh-rechtes Planen und Gestalten. Rechtliche Planungsgrundlagen für den Fußverkehr. FUSS e.V., 2020. [Link]
- Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt). FGSV, 2006.
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). FGSV, 2002.

# FV 02 QUERUNGSSTELLEN SICHERN

## AUSGANGSLAGE

Laut Verwaltungsvorschrift zur StVO ist „Die Sicherung des Fußgängers beim Überqueren der Fahrbahn […] eine der vornehmsten Aufgaben der Straßenverkehrsbehörden und der Polizei.“ Dennoch ereignen sich in Deutschland die meisten Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung innerorts beim Queren der Fahrbahn auf freier Strecke sowie an Kreuzungen und Einmündungen.

Auch in Bad Soden am Taunus stellen stark befahrene Hauptverkehrsstraßen Gefahrenzonen und Barrieren für den Fußverkehr dar. Es existieren entlang vieler Verbindungen nur wenige Querungshilfen. Diese sind zum Teil in zu großen Abständen zueinander und meistens nicht barrierefrei gestaltet. Dies gilt auch für Kreisverkehre. Eingeschränkte Sichtbeziehungen an Querungsstellen sind ein weiteres Problem, ebenso wie großflächige Knotenpunkte mit langen Überquerungswegen.



*Exemplarische Situation: Fehlende Querungsmöglichkeit auf der Königsteiner Straße zwischen Kurpark & altem Rathaus*

## ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

### PLANUNGSZIELE

- **Durchgängigkeit von Gehverbindungen** auch an Querungen von Hauptverkehrsstraßen und an Knotenpunkten sicherstellen.
- **Sichere und zügige Querungen** ermöglichen und Querungswege auf der Fahrbahn verkürzen.

### LÖSUNGSANSÄTZE

- Querungshilfen über Hauptverkehrsstraßen in Form von vorgezogenen Seitenräumen, Mittelinseln sowie von Fußgängerüberwegen oder Fußgängerschutzanlagen anlegen.
- Dabei sollten straßenverkehrsrechtliche Spielräume zur Einrichtung von Fußgängerüberwegen und zur Anordnung von Tempo 30 ausgeschöpft werden.
- Anpassung von Einmündungen und Knotenpunkten mit vorgezogenen Seitenräumen und Sicherung von Gehwegüberfahrten.
- Erleichterung der linearen Querung der Fahrbahn durch Geschwindigkeitsreduzierung und / oder Anlage von Mittelstreifen bei großem Querungsbedarf bzw. vielen Quell-Ziel-Beziehungen.
- Beleuchtung und Freihalten von Sichtachsen in den Querungsbereichen durch Freihalten von sichtbehindernden Einbauten, parkenden Fahrzeugen und Bewuchs.
- Räum- und Wartezeiten von Lichtsignalanlagen und Fußgängerschutzanlagen fußverkehrsfreundlich schalten. Querung in einem Zug ermöglichen, ansonsten ausreichend Warteflächen anbieten.

### GRUNDSÄTZE

- Oberstes Ziel der StVO ist die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen (siehe VwV-StVO zu §1).
- Die Sicherheit an Querungsstellen, Einmündungen und Knotenpunkten ist wesentlich von den Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden abhängig.
- Die Umwegeempfindlichkeit des Fußverkehrs sollte berücksichtigt werden. Querungsmöglichkeiten sollten deshalb mindestens alle 100 m bis maximal 150 m geschaffen werden.
- Querungshilfen sollten dabei so angelegt werden, dass sie möglichst den gewünschten direkten Gehlinien der Menschen entsprechen. Querungsanlagen, die zu Umwegen zwingen, werden häufig nicht angenommen und verleiten zu riskantem Querungsverhalten.

## UMSETZUNG

### EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

| Maßnahme | Wo | Beschreibung |
|---|---|---|
| **Überquerungsstelle sichern** | Jahnstraße (P48, P49)<br>Alleestraße (P34) | Einrichtung von vorgezogenen Seitenräumen ggf. mit FGÜ prüfen. |
| | Königsteiner Straße (P06, P09, P12) | Die Einrichtung von Querungsstellen mit FGÜ in Kombination mit Mittelinsel im Straßenverlauf prüfen. |
| **Knotenpunkt optimieren** | Königsteiner Straße (P01, P03)<br>Niederhofheimer Straße (P32, P33) | Umgestaltung der Kreisverkehre mit bevorrechtigten Querungsstellen (FGÜ) auf allen Knotenpunktarmen gemäß den aktuellen Regelwerken. |

### AKTEURE

| Verantwortlich: |
|---|
| Stadtverwaltung bzw. andere zuständige Baulastträger (Hessen Mobil, Main-Taunus-Kreis) |
| Umsetzung gemeinsam mit: |
| ggf. externes Planungsbüro / externe Baufirma |
| Unterstützung durch: |
| Teilhabebeirat & Behindertenbeauftragte / Seniorenbeirat / Interessensvertretung der Gehenden / Schülerschafts- und Elternvertretungen |
| Zu beteiligen: |
| Anwohnende / Grundstückseigentümer / Aufgabenträger des öffentlichen Nahverkehrs (bei Busverkehr) |

### ERSTE SCHRITTE

- Einstieg in Startprojekt zur Querung der Alleestraße auf Höhe der KITA (P34).
- Weitergehende Bestandsaufnahme von problematischen Querungsstellen für den Fußverkehr basierend auf Ergebnissen der Online-Beteiligung.
- Anwendbarkeit von Musterlösungen prüfen und in die Objektplanung einsteigen.

| | |
|---|---|
| **HANDLUNGSBEDARF** | ■■■■■ |
| **UMSETZUNGSHORIZONT** | ⧗⧗⧗⧗ - ⧗⧗⧗⧗ |
| **VERWALTUNGSAUFWAND** | 🔨🔨🔨🔨🔨 - 🔨🔨🔨🔨🔨 |
| **KOSTENBEREICH** | € € € - € € € |
| **BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE** | FV 01; FV 03;FV 04 |

- Querungshilfen für den Fußverkehr. AGFK Baden-Württemberg, 2020. [Link]
- Querungsstellen für die Nahmobilität. Hinweise für den Rad- und Fußverkehr. Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 2021. [Link]
- Sicherheit von Fußgängerquerungsanlagen. Vortrag auf dem Fußverkehrskongress 2023. Jörg Ortlepp, GDV, 2023. [Link]
- Sicher Überqueren durch gute Sichtbeziehungen. Deutscher Verkehrssicherheitsrat, 2018. [Link]
- RAD.SH-Kommentar zu den neuen Handlungsmöglichkeiten für die Rad- und Fußverkehrsförderung vor Ort. Ad hoc-Papier, 21.03.2025. [Link]

# FV 03 BARRIEREFREIHEIT SICHERSTELLEN

## AUSGANGSLAGE

In Bad Soden am Taunus sind einige öffentliche Wege und Plätze nicht barrierefrei gestaltet. Zu schmale oder in ihrer Breite nicht nutzbare Gehwege können von Menschen mit Gehhilfen oder Kinderwagen nicht benutzt werden. Einbauten und Schwellen behindern Verkehrsteilnehmende mit Geh- oder Sehbehinderungen oder größerem Platzbedarf.

Bei der momentanen Ausgestaltung des öffentlichen Raums werden viele Personengruppen in ihrer selbstbestimmten Mobilität behindert und die Zugänglichkeit von öffentlichen Einrichtungen erschwert. Für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen hat dies besonders gravierende Folgen. Diese Personen werden von der Nutzung des öffentlichen Raums und damit in gewissem Maße von der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ausgeschlossen.



*Schmaler Gehweg mit Baumbestand auf der Alleestraße.*

## ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

### PLANUNGSZIELE

- Voraussetzungen für die gleichberechtigte Teilhabe aller Menschen am gesellschaftlichen Leben schaffen.
- So vielen Personen wie möglich, unabhängig von einer Behinderung oder körperlichen Einschränkung, eine **selbstbestimmte Mobilität** ohne besondere Erschwernisse ermöglichen.
- Wegeverbindungen durchgängig und über Zuständigkeitsgrenzen hinweg barrierefrei nutzbar machen.
- **Barrierefreiheit** bei jeglicher Verkehrs- und Freiraumgestaltung mitdenken und als **Querschnitts- und Daueraufgabe** verstehen und verankern.

### LÖSUNGSANSÄTZE

- **Flächen- und Raumbedarf** mobilitätseingeschränkter Menschen berücksichtigen (siehe Handlungssteckbrief FV 01).
- Längs- und Querneigung von Verkehrs- und Aufenthaltsräumen so gering wie möglich halten.
- Oberflächen von Geh- und Bewegungsflächen eben, erschütterungsarm, berollbar und rutschfest ausführen.
- Hindernisse, Schwellen und Niveaubrüche abbauen, um stufenlose Wegeverbindungen zu erreichen.
- Taktil und visuell **kontrastierende Orientierungs- und Leitlinien** herstellen und verschiedene Funktionsbereiche und Verkehrsräume taktil und visuell abgrenzen.
- **Sitzgelegenheiten** zum Ausruhen und Verweilen entlang von Gehverbindungen und auf Plätzen schaffen.
- Unvermeidliche Einbauten und Möblierungselemente gut wahrnehmbar gestalten.

### GRUNDSÄTZE

- Eine Verkehrsraumgestaltung nach dem „**Design für alle**“-Ansatz fördert die Flexibilität im Gebrauch sowie eine einfache, intuitive und belastungsarme Nutzung und **Infrastruktur, die Fehler verzeiht**. Davon profitieren alle, aber insbesondere die schutzbedürftigsten Verkehrsteilnehmenden. Mit Blick auf die demografische Entwicklung gewinnt dies an Bedeutung.
- Anwendung des **Zwei-Kanal-Prinzips**: Alle zentralen Informationen sollten mindestens über zwei der drei Sinne - Sehen, Hören oder Fühlen - übermittelt werden, um möglichst viele Menschen zu erreichen.
- Unterschiedliche Gruppen von mobilitätseingeschränkten Menschen haben verschiedene, teils widersprüchliche, Anforderungen an ihre Umwelt. Deshalb muss die genaue Ausgestaltung in der jeweils konkreten Situation sorgfältig abgewogen werden, um die verschiedenen Anforderungen bestmöglich zu berücksichtigen.
- Sitzgelegenheiten mit Abstellflächen für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen in überschaubaren und sichtbaren Abständen entlang von Wegen sowie an zentralen Punkten wie Eingängen, Haltestellen und Plätzen stellen sicher, dass mobilitätseingeschränkte Menschen regelmäßig Ruhepausen einlegen können und öffentliche Räume für alle zugänglich bleiben.

## UMSETZUNG

### EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

| Maßnahme | Wo | Beschreibung |
|---|---|---|
| **Rampe ausbauen** | Treppe (S25 / S26) | Vorhandene Treppen unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit ausbauen. |
| **Knotenpunkt optimieren** | Alle Maßnahmen zur Optimierung von Kreisverkehren (P01, P03, P32, P33) | Umgestaltung des Kreisverkehrs mit gesicherten Überquerungsstellen in Anlehnung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Innerorts sind Kreisverkehre entsprechend den Regelwerken an allen Zufahrten mit Fußgängerüberwegen auszuführen. |
| **Überquerungsstelle sichern** | Sicherung der Querungsstelle und Ausbau der Bushaltestelle (P34) | Ausgestaltung der Querungsstelle und Ausbau der Bushaltestelle unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. |

### AKTEURE

| |
|---|
| Verantwortlich: |
| Stadtverwaltung / private Bauherren & Eigentümer |
| Umsetzung gemeinsam mit: |
| Bauhof oder externe Baufirma / ggf. externes Planungsbüro |
| Unterstützung durch: |
| Teilhabebeirat & Behindertenbeauftragte / Seniorenbeirat / Interessensvertretung der Gehenden / Elternvertretungen |

### ERSTE SCHRITTE

- Einstieg in Startprojekt zur barrierefreien Querung der Alleestraße (P34).
- Realisierung von barrierefreier Infrastruktur und dessen Kriterien als verbindliche Ziele politisch beschließen.
- Personen mit Mobilitätseinschränkungen in den Planungsprozess miteinbeziehen (z.B. bei der Bewertung des Bestandes und der Entwicklung von konkreten Lösungen) und Ergebnisse der ersten Online-Beteiligung konsultieren.
- Bestandsaufnahme und Priorisierung: Umsetzung zuerst im Hauptgehbereich und in sensiblen Bereichen rund um Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte und schutzbedürftige Personen.

| | |
|---|---|
| **HANDLUNGSBEDARF** | ■■■■□ |
| **UMSETZUNGSHORIZONT** | ⧖ ⧖ ⧖ ⧖ - <br> ⧖ ⧖ ⧖ ⧖ ∞ |
| **VERWALTUNGSAUFWAND** | 🔨 🔨 🔨 🔨 🔨 - <br> 🔨 🔨 🔨 🔨 🔨 |
| **KOSTENBEREICH** | € € € - <br> € € € |
| **BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE** | FV 01; FV 02; FV 04 |

- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). FGSV, 2011.
- Norm DIN 18040-3 | 2014-12, Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum.
- Musterzeichnungen für Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum und der Einsatz von taktilen Elementen im Fuß- und Radverkehr. AGNH, 2022. [Link]
- Anforderungen an eine barrierefreie Mobilität im Straßenverkehr. Deutscher Verkehrssicherheitsrat, 2023. [Link]
- Leitfaden Barrierefreies Bauen. Hinweise zum inklusiven Planen von Baumaßnahmen des Bundes. BMI, 2016. [Link]

# FV 04 GEHWEGPARKEN REGULIEREN

## AUSGANGSLAGE

In Bad Soden am Taunus wird an manchen Orten auf Gehwegen geparkt. Dies bildet eine erhebliche Beeinträchtigung für eine sichere, barrierefreie Mobilität zu Fuß und ist in vielen Fällen nicht rechtskonform. Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Gehenden, gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrenden, auch im Begegnungsverkehr bleibt (VwV-StVO, 2025).

Das Freihalten von Bestandsgehwegen ist daher kommunale Pflichtaufgabe und zudem ein kostengünstiges Werkzeug zur Fußverkehrsförderung. Gemäß Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (2024 BVerwG 3 C 5.23) können Anwohnende gegen unerlaubtes Gehwegparken klagen. Drohenden Klagen können Kommunen mit einer Strategie zur Freihaltung der Gehwege entgegenwirken. Diese Strategie sollte die konkreten nächsten Schritte, das mittel- bis langfristige Vorgehen und eine Priorisierung der erforderlichen Maßnahmen für das gesamte Stadtgebiet enthalten.



*Exemplarische Situation: Gehwegparken (per Anordnung erlaubt) auf der Sulzbacher Straße im Umfeld der Grundschule.*

## ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

### PLANUNGSZIELE

- **Parken** im öffentlichen Straßenraum **rechtskonform gestalten**.
- Rettungs-, Ver- und Entsorgungsverkehre gewährleisten.
- Bestehende **Gehwege durchgängig nutzbar und barrierefrei halten**.
- Verkehrssicherheit, insbesondere für den Fußverkehr und rad- oder rollerfahrende Kinder, erhöhen.
- Erreichbarkeit für notwendige Kfz-Verkehre sicherstellen.

### LÖSUNGSANSÄTZE

- Kommunale Leitlinien für ein systematisches, einheitliches und nachvollziehbares Vorgehen entwickeln.
- Alle Gehwege in der Kommune schrittweise überprüfen.
- Rechtskonforme Parkregelung durchsetzen.
    - Geltende Regelungen im Straßenraum durch Markierungen oder Einbauten verdeutlichen.
    - Zielgruppenorientiert kommunizieren (Sensibilisierung / Aufklärung) und bei Bedarf beteiligen.
    - Regelmäßig kontrollieren und Regelverstöße konsequent ahnden.
- Einführung von Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung (auch Anwohnerparken) prüfen.

### GRUNDSÄTZE

- Auf der Fahrbahn ist eine Durchfahrtsbreite von mindestens 3,10 m notwendig (Rettungswege).
- Gehwege müssen auch im Begegnungsverkehr den unbehinderten Verkehr von Gehenden, gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrenden, ermöglichen (siehe VwV-StVO 2025).
- Das empfohlene Mindestregelmaß für Gehwege beträgt 2,50 m (RASt 2006), bestehend aus dem Gehbereich zweier nebeneinander gehender Personen (1,80 m) und Sicherheitsräumen zur Fahrbahn (0,50 m) und Bebauung (0,20 m). Der Platzbedarf verschiedener Nutzungsgruppen (bspw. Rollstuhlnutzende) ist aktuellen Regelwerken zur Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit von Verkehrsanlagen zu entnehmen (s.u.).
- Rad- und rollerfahrende Kinder sollen sicher unterwegs sein – ausreichende Sichtfelder und Möglichkeiten zum Ausweichen sind dafür erforderlich.
- Bei legalisiertem Gehwegparken sollten mindestens 0,50 m des Gehwegs rechtskonform freigegeben werden können, da Markierungen mit geringerer Freigabe in der Praxis häufig missachtet und überparkt werden.

## UMSETZUNG

### EXEMPLARISCHES VORGEHEN

| Maßnahme: | Beschreibung |
|---|---|
| Öffentlichkeit sensibilisieren und beteiligen | Vor-Ort-Begehungen, Flyer / Broschüren veröffentlichen, Plakate & Banner im öffentlichen Raum anbringen, Pressemitteilungen, Veröffentlichung über kommunale Newsletter/Website (siehe Projekt „Faires Parken“ Stadt Karlsruhe). |
| Bestehenden Parkraum mobilisieren | Auf bestehende Kapazitäten hinweisen (private Garagen, Hinterhöfe, Quartiersparkplätze) und Mehrfachnutzungen ermöglichen. |
| Verwarnung bei Verstößen verträglich gestalten | Mahnung durch „Gelbe-Karte“ oder „Null-Euro-Bußgeldbescheid“ und erst anschließend Bußgeldverfahren anstrengen. |

### AKTEURE

| Verantwortlich: |
|---|
| Stadtverwaltung Stadtentwicklung & Sicherheit und Ordnung |
| **Umsetzung gemeinsam mit:** |
| ggf. externes Planungsbüro (Konzeptentwicklung) / ggf. Nachbarkommunen (einheitliches Vorgehen) |
| **Unterstützung durch:** |
| Kommunalpolitik (Beteiligung & Rückendeckung für Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen) / Meinungsstarke Vorbilder (bspw. aus den Bereichen Politik, Einzelhandel, Vereine, …) / Interessensvertretung der Gehenden |
| **Zu beteiligen:** |
| Betroffene (mobilitätseingeschränkte Personen, Anwohnende, Rettungs-, Ver- und Entsorgungsverkehre, Einzelhandel und Gewerbetreibende, soziale Dienste, …) |

### ERSTE SCHRITTE

- Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG 3 C 5.23) für die Kommune rechtlich einordnen.
- Gehwegparken auf Bestandsgehwegen für gesamte Kommune überschlägig erfassen.
- Kommunale Leitlinien zur Regulierung des Gehwegparkens entwickeln.
- Straßenzüge oder Quartiere priorisieren und ein Pilot-Untersuchungsgebiet festlegen. Beispielsweise Maßnahmenempfehlungen in der Sulzbacher Straße (S28) und Schwalbacher Straße (S10, im Zuge der Prüfung von Schutzstreifen und Piktogrammketten für den Radverkehr; siehe auch Startprojekt in Prinzipskizze PS1 Anlage 14).
- Verträgliche Vermeidungsstrategie des illegalen Gehwegparkens erarbeiten.
- Rechtskonforme (Neu-)Ordnung des Parkraums in der Umsetzung betreuen.
  Strategischen Plan zur Neuordnung des Straßenparkens aufstellen.

| | |
|---|---|
| **HANDLUNGSBEDARF** | ■■■□□ |
| **UMSETZUNGSHORIZONT** | ⧗⧗⧗⧗ - ⧗⧗⧗⧗ |
| **VERWALTUNGSAUFWAND** | 🔨🔨🔨🔨🔨 - 🔨🔨🔨🔨🔨 |
| **KOSTENBEREICH** | € € € - € € € |
| **BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE** | FV 01; FV 02; FV 03, UM 03 |

- Parken auf Gehwegen: Problematik, Rechtslage, Handlungsbedarf. Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V., 2024. [Link]
- Faires Parken in Karlsruhe: Ein Leitfaden für die Bürgervertretungen, Stadt Karlsruhe, 2016. [Link]
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). FGSV, 2006.
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). FGSV, 2011.
- Norm DIN 18040-3 | 2014-12, Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum

# RV/FV 06 STRATEGIE ZUR VERKEHRSBERUHIGUNG UND STRAßENRAUMGESTALTUNG ENTWICKELN

## AUSGANGSLAGE

In Bad Soden am Taunus bildet ein Großteil der Wohngebiete Tempo 30 Zonen. Hier wie auch im Innenstadtbereich bestehen zudem Verkehrsberuhigte Bereiche. Besonders in der Innenstadt bestehen hier allerdings Konflikte mit dem Kfz-Verkehr. Zur Belastung für Fuß- und Radverkehr zählen hier u.a. Parksuchverkehre sowie, laut Meldungen aus der Bevölkerung, auch hohe gefahrene Kfz-Geschwindigkeiten. Hierzu tragen auch geradlinig gestaltete Straßenräume sowie Knotenpunkte und Fahrbahnquerschnitte mit Priorität auf Kfz-Verkehrsflächen bei. Es wird empfohlen ein einheitliches Vorgehen zu erarbeiten und Leitlinien zu entwickeln, die die Belange vulnerabler Verkehrsteilnehmender bei der Straßenraumgestaltung priorisieren. Diese sollten im Zuge von geplanten Sanierungsarbeiten frühzeitig Anwendung finden.



*Exemplarische Situation: Knotenpunkt Brunnenstraße / Wiesenweg*

## ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

### PLANUNGSZIELE

- **Verkehrssicherheit** für alle Verkehrsteilnehmenden **erhöhen** (*Vision Zero*: keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden im Straßenverkehr).
- **Wohn- und Aufenthaltsqualität** durch Verminderung von Lärm- und Schadstoffausstoß **verbessern**.
- **Multifunktionale Straßenräume gestalten** unter Berücksichtigung der Belange der Verkehrssicherheit und Mobilität, des Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutzes sowie der städtebaulichen Entwicklung.
- **Lesbarkeit** der Verkehrsräume durch intuitive und einheitliche Gestaltung in der Kommune **gewährleisten**.

### LÖSUNGSANSÄTZE

- Handlungsspielräume der Straßenverkehrsordnung (StVO) für **Geschwindigkeitsbeschränkungen** ausschöpfen.
- **Ausweichverkehre vermeiden**, durch Einbahn- und Anliegerstraßen und modale Filter (Durchlässe Fuß- & Radverkehr).
- **Ruhenden Verkehr bedarfsgerecht anordnen**, bspw. straßenseitiger Versatz von Längsparken zur Verkehrsberuhigung.

**Selbsterklärende Straßen** mit gestalterischen & baulichen Elementen zur Unterstützung ordnungsrechtlicher Maßnahmen:

- (Interkommunale) Leitlinien für verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo-30-Zonen & übergeordnete Straßen entwickeln.
- Verkehrsberuhigende bauliche Maßnahmen entsprechend gezielt einsetzen. Hierzu zählen z.B. Verschwenkungen in der Straßenführung, abschnittsweise Fahrbahneinengungen durch Verbreiterung der Gehwege, Fahrbahnanhebungen durch Teilaufpflasterung sowie die optische Angleichung der Fahrbahn an den Seitenraum.
- Ohnehin **notwendige Sanierungsmaßnahmen nutzen**, um Neuordnung von Straßenräumen umzusetzen.

### GRUNDSÄTZE

**Integrierte Planung** (Mobilität, Städtebau & Freiraum) knapper öffentlicher Flächen gemäß aktuellem Stand der Technik:

- Orientierung an bestehenden Leitlinien des Landes/des Kreises und FGSV-Empfehlungen (insbesondere E Klima 2022).
- Mit niedrigen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs planen, um Aufenthaltsqualität und Fuß- & Radverkehr zu fördern.
- Dem Planungsgrundsatz folgen, Straßen „von außen nach innen“ zu entwickeln und dabei
- Flächen für fließenden Verkehr priorisieren, insbesondere für den Fußverkehr sowie Radverkehrsnetze und ÖPNV.
- Flächen für Aufenthalt, Stadtbegrünung und damit auch Klimaanpassung (Schatten & Regenwasser) berücksichtigen.
- Flächen für Parkstände für mobilitätseingeschränkte Menschen sowie Liefer- und Ladeverkehr vorsehen. Darüber hinaus Kfz-Parken vorrangig auf private Flächen verlagern.
- Versiegelung minimieren und nach dem Prinzip der Schwammstadt möglichst viel Oberflächen- und Niederschlagswasser vor Ort aufnehmen und speichern, anstatt abfließen zu lassen oder über die Kanalisation abzuleiten.
- Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche: In Nebenstraßen (bis zu 4.000 Kfz/24h) mit niveaugleicher Ausführung und barrierefreien, baulich geschützten Gehbereichen (bspw. einseitig in einem Seitenbereich).

## UMSETZUNG

### EXEMPLARISCHE SITUATIONEN

| Wo | Beschreibung |
|---|---|
| Zum Quellenpark | Aufbauend auf dem Mobilitätskonzept neu eingerichteter Abschnitt in der Fußgängerzone. Weitere verkehrslenkende und verkehrsberuhigende Maßnahmen prüfen, um Parksuch- und Durchgangsverkehre zu vermeiden bzw. zu verlagern. |
| Wiesenweg / Brunnenstraße (P38) | Eingangsbereich des verkehrsberuhigten Bereichs durch weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen wie z.B. Pflanzenkübel verbessern. |

### AKTEURE

| |
|---|
| Verantwortlich: |
| Stadtverwaltung |
| Umsetzung gemeinsam mit: |
| ggf. externes Planungsbüro / Nachbarkommunen und Landkreis |
| Unterstützung durch: |
| Land und Bund (Förderung) / Seniorenbeirat / Teilhabebeirat & Behindertenbeauftragte / Interessensvertretung der Radfahrenden und Gehenden / Kinder- & Jugendvertretungen |
| Zu beteiligen: |
| Anwohnende |

### ERSTE SCHRITTE

- Verantwortlichkeit bestimmen und die (Weiter)Entwicklung von Leitlinien politisch beschließen.
- Laufende Planungen bezüglich der Belange des Rad- und Fußverkehrs prüfen.

| | |
|---|---|
| **HANDLUNGSBEDARF** | ■■■□□ |
| **UMSETZUNGSHORIZONT** | ⧗⧗⧗ - ⧗⧗⧗ |
| **VERWALTUNGSAUFWAND** | ⛏⛏⛏ - ⛏⛏⛏ |
| **KOSTENBEREICH** | € € € - € € € |
| **BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE** | FV 01; FV 02; FV 03; FV 04 |

- Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E Klima 2022). FGSV, 2022.
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). FGSV, 2006.
- Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG). FGSV, 2011.
- Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 23). FGSV, 2023.
- Fachbroschüre Straßen und Plätze neu denken. Umweltbundesamt, 2017. [Link]
- Gute Straßen in Stadt und Dorf. Beispielsammlung und Grundlagentext zur fachlichen Einordnung der Beispielsammlung. Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR), 2022. [Link] [Link]
- Quantifizierung der Wirkung von Elementen des Straßenraums auf die gefahrene Geschwindigkeit. Schaffner, Studer, Kaufmann, Yilirimlar, 2022. [Link]
- Mobilitätskonzept Bad Soden am Taunus, PTV Transport Consult GmbH, 2021. [Link]

# RV 01 VERBINDUNGEN ZWISCHEN STADTTEILEN UND ZU NACHBARORTEN HERSTELLEN

## AUSGANGSLAGE

Zu den Nachbargemeinden Kronberg, Königstein und Kelkheim existieren weder straßenbegleitende Geh- und Radwege noch geeignete alternative Wegeverbindungen. Der Radverkehr wird auf zum Teil stark befahrenen Bundes- und Landesstraßen geführt.

Die Pendelverflechtungen zu den Nachbargemeinden weisen auf ein hohes Potenzial für den Alltagsradverkehr hin. Die Verbindungen zu den direkten Nachbarn sind zudem Schulwege, die potenziell mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können.

Die Verbindung Bad Soden am Taunus–Königstein und Bad Soden am Taunus-Kelkeim sind Netzlücken im Radhauptnetz Hessen und haben eine übergeordnete Verbindungsfunktion.

Die Kfz-Höchstgeschwindigkeiten auf den Bundes-, Landes- und Kreisstraße außerorts betragen i.d.R. 100 km/h.



Führung des Radverkehrs auf der L 3266 zwischen Bad Soden am Taunus und Königstein.

## ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

### PLANUNGSZIELE

- Bad Soden am Taunus und die Nachbargemeinden untereinander mit **sicher zu befahrenden, direkten Radverbindungen** verbinden.
- Alltagsradverkehr auf den Verbindungen zu den Nachbarorten fördern.
- **Netzlücken** übergeordneter Radverkehrsnetze **schließen**.

### LÖSUNGSANSÄTZE

Rad- und Fußverkehrskonzept schrittweise umsetzen:

- Neue straßenbegleitende Geh- und Radwege anlegen.
- Vorhandene Forst- und Wirtschaftswege ausbauen und für den Radverkehr ausweisen.

### GRUNDSÄTZE

- Einsatzgrenzen der Führungsformen des Radverkehrs außerorts in Abhängigkeit von durchschnittlichen täglichen Kfz-Verkehrsstärke (DTV) und zulässiger Höchstgeschwindigkeit:
  - DTV < 2.500 Kfz/24 h → kein baulicher Radweg
  - DTV 2.500 – 4.000 Kfz/24 h → baulicher Radweg bei Tempo 100 km/h
  - DTV > 4.000 Kfz/24 h → baulicher Radweg
- Weitere Einflussfaktoren, die einen baulichen Radweg auch schon bei geringeren Verkehrsstärken erforderlich machen: Verkehrsstärke des Schwerverkehrs, Verkehrsstärke des Radverkehrs, Verbindungsfunktion der Strecke, Kurvigkeit der Straße (schlechte Sichtbeziehungen), Topografie der Strecke und die Unfallhäufigkeit von Radfahrenden und Gehenden.
- Es ist davon auszugehen, dass mit der Fortschreibung der ERA eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr bereits bei deutlich geringerer Kfz-Belastung und in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Netzkategorie vorgesehen ist.
- Um eine ganzjährige attraktive Nutzung für möglichst viele Radfahrende zu ermöglichen, ist auch auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen eine asphaltierte oder asphaltähnliche Oberfläche erforderlich. Ist der Ausbau von Radverbindungen in Asphaltbauweise nicht durchsetzbar, ist eine leistungsfähige und regelmäßig zu wartende Entwässerung in besonderem Maße zu berücksichtigen.

## UMSETZUNG

### EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

| Maßnahme | Beschreibung | |
|---|---|---|
| Wegeneubau | L 3015 | Verbindung Bad Soden am Taunus–Kronberg |
| | L 3266 | Verbindung Bad Soden am Taunus–Königstein |
| | L 3014 | Verbindung Bad Soden am Taunus–Kelkheim |
| Verwaltungsvereinbarung mit Baulastträgern vereinbaren | Eine Möglichkeit, um Maßnahmen schneller und unabhängig von den Kapazitäten und der Priorisierung dritter Baulastträger umzusetzen sind Verwaltungsvereinbarungen. Die Stadt plant und setzt dabei die Maßnahme um. Der eigentliche Baulastträger (bspw. Hessen Mobil) finanziert die Maßnahmen. Ob solche Verwaltungsvereinbarungen möglich sind, muss mit dem jeweiligen Baulastträger für alle Maßnahmen individuell angefragt und vereinbart werden. | |

### AKTEURE

| |
|---|
| Verantwortlich: |
| Stadtverwaltung / andere Baulastträger (Main-Taunus-Kreis / Hessen Mobil) |
| Umsetzung gemeinsam mit: |
| Externes Planungsbüro / Straßenbauunternehmen |
| Unterstützung durch: |
| Land & Bund (Förderung) / Politik / Bevölkerung / Interessensvertretung der Radfahrenden (ADFC) |
| Zu beteiligen: |
| Träger öffentlicher Belange / Anwohnende / Grundstückseigentümer |

### ERSTE SCHRITTE

- Politischen Beschluss der Umsetzung der Maßnahmen aus dem Rad- und Fußverkehrskonzept.
- Einstieg in Startprojekt zum Neubau einer Verbindung Bad Soden am Taunus – Königstein (S07).

| | |
|---|---|
| **HANDLUNGSBEDARF** | ■■■■■ |
| **UMSETZUNGSHORIZONT** | ⧗⧗⧗⧗ - ⧗⧗⧗⧗ |
| **VERWALTUNGSAUFWAND** | 🔨🔨🔨🔨🔨 - 🔨🔨🔨🔨🔨 |
| **KOSTENBEREICH** | €€€ - €€€ |
| **BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE** | RV 02; RV 03 |

- Radverkehrskonzept des Main-Taunus-Kreises, 2019
- Radverkehrskonzept des Hochtaunuskreises, 2020 [Link]
- Rad- und Fußverkehrskonzept der Stadt Bad Soden am Taunus, 2026
- Richtlinien zur Anlage von Landstraßen (RAL 12), FGSV, 2012.
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 10), FGSV, 2010.
- Sonderprogramm Stadt und Land [Link]

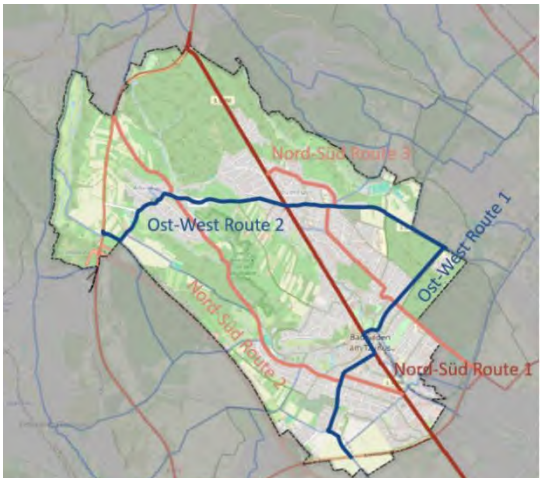
# RV 02 INNERSTÄDTISCHE RADVERKEHRSVERBINDUNGEN VERNETZEN

## AUSGANGSLAGE

In Bad Soden am Taunus sind viele Kfz-Hauptverkehrsstraßen für den Radverkehr im aktuellen Zustand nicht verkehrssicher und unattraktiv. Der Radverkehr wird meistens im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Radverkehrsanlagen sind aufgrund des vorhandenen Straßenraums mit den erforderlichen Breiten häufig nicht umsetzbar. Dies gilt insbesondere für vom Kfz-Verkehr getrennte Anlagen.

Auch Verbindungen im Kfz-Nebennetz sind teilweise für den Radverkehr unattraktiv. Es fehlen z. T. Durchlässe und Verbindungswege, die Umwege vermeiden. Viele dieser Wege sind jedoch mit starken Steigungen verbunden. Geeignete vorhandene Wege sind häufig nicht klar als Radverkehrsverbindungen erkennbar.

Die hohe Dichte an innerstädtischen Quellen und Zielen bietet ein hohes Potenzial für den Radverkehr.




Definierte Ost-West und Nord-Süd Routen auf dem Zielnetz Radverkehr in Bad Soden am Taunus.

## ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

### PLANUNGSZIELE

- **Zusammenhängendes Radverkehrsnetz** schaffen: Alle Wohngebiete mit den Arbeitsplatzschwerpunkten, Schulen, wichtigen Haltestellen des ÖPNV, Freizeitzielen und Zielen des täglichen Bedarfs (Einkaufen, Versorgung, Gastronomie etc.) verbinden und diese Ziele auch untereinander verknüpfen.
- Ein für alle Verkehrsteilnehmenden **gut erkennbares Radverkehrsnetz** entwickeln, um den Radverkehr zu bündeln, eine intuitive Orientierung zu ermöglichen und die **Aufmerksamkeit für den Radverkehr** zu erhöhen.

### LÖSUNGSANSÄTZE

Rad- und Fußverkehrskonzept schrittweise umsetzen:

- Angebote auf Kfz-verkehrsarmen Nebenstraßen:
  - Anordnung von Fahrradstraßen (siehe Handlungssteckbrief RV 04)
  - Freigabe von Einbahnstraßen,
  - Durchlässe für den Radverkehr schaffen (Verbindungswege nur für den Fuß- und Radverkehr anlegen, um die Direktheit zu erhöhen).
- Angebote für verträgliche Führungen im Kfz-Hauptverkehrsnetz:
  - Markierung von Schutzstreifen (bei ausreichender Flächenverfügbarkeit)
  - Markierung von Piktogrammketten (siehe Handlungssteckbrief RV 05)
  - Reduzierung von Geschwindigkeit und Verkehrsmengen des Kfz-Verkehrs, um Mischverkehr verträglich zu gestalten.

### GRUNDSÄTZE

- Unter Berücksichtigung der Vermeidung von Umwegen und Reisezeitverlusten sind Strecken abseits großer Kfz-Verkehrsströme vorzuziehen.
- Die gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr kommt nur im Ausnahmefall infrage, wenn den Regelwerken entsprechend ausreichende Breiten vorhanden sind und das Aufkommen von Gehenden und Radfahrenden gering ist.
- Die Belange der Verkehrssicherheit genießen oberste Priorität und sind über die Belange der Leistungsfähigkeit zu stellen. Dies gilt für alle Verkehrsarten.

## UMSETZUNG

### EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

| Maßnahme | Wo | Beschreibung |
|---|---|---|
| Durchlässe für den Rad- und Fußverkehr | S25/S26 Ausbau Treppe<br>S29 Querung Bahntrasse<br>S30 Baugebiet (SINAI)<br>S32 Umgestaltung Rathauskarree | Durchlässe für den Rad- und Fußverkehr herstellen. Hierzu zählt bspw. der barrierefreie Ausbau von vorhandenen Treppen / Rampen. Im Zuge von Neuplanungen sollen Maßnahmen, um die Durchlässigkeit des Rad- und Fußverkehrs gewährleisten zu können, mitgedacht werden. |
| Wegeneubau | Parallelverbindung Kronberger Straße | Ausbau des unbefestigten Weges in Richtung Krankenhaus und Kronberg prüfen. |
| Einseitigen Schutzstreifen + Piktogrammkette markieren | Königsteiner Straße, Niederhofheimer Straße, Neuenhainer Straße | Markieren von einseitigen Schutzstreifen in Steigungsrichtung. Der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Kfz- und Radverkehr ist mit der Steigung am größten. Für den Radverkehr wird damit eine Verkehrsfläche im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geschaffen. Mit dem Gefälle ist dies nicht der Fall und der Geschwindigkeitsunterschied ist geringer. Der einseitige Schutzstreifen kann, wenn die Straßenraumbreite es zulässt, auch breiter als die vorgeschlagene Regelbreite von 1,50 m markiert werden. Mit Schutzstreifen wird der regelwidrigen Gehwegnutzung durch Radfahrende entgegengewirkt. |

### AKTEURE

| |
|---|
| Verantwortlich: |
| Stadtverwaltung () / andere Baulastträger (Main-Taunus-Kreis, Hessen Mobil) |
| Umsetzung gemeinsam mit: |
| Externes Planungsbüro / Markierungs- und Straßenbauunternehmen |
| Unterstützung durch: |
| Land & Bund (Förderung) / Politik / Bevölkerung / Interessensvertretung der Radfahrenden (ADFC) |
| Zu beteiligen: |
| Träger öffentlicher Belange / Anwohnende / Grundstückseigentümer |

### ERSTE SCHRITTE

- Politischer Beschluss der Umsetzung der Maßnahmen aus dem Rad- und Fußverkehrskonzept.
- Einstieg in Startprojekt zur Radverkehrsführung im Zuge der Bahnunterführung Sulzbacher Straße (P46).
- Erstellung von Vorstudien / Prinzipskizzen für konkrete Lösungen bei komplexen Situationen zur Entscheidungsfindung.
- Grunderwerb prüfen und Einstieg in die Objektplanung.

| | |
|---|---|
| **HANDLUNGSBEDARF** |  |
| **UMSETZUNGSHORIZONT** |  |
| **VERWALTUNGSAUFWAND** |  |
| **KOSTENBEREICH** |  |
| **BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE** | RV 03; RV 04; RV 05; RV / FV 06 |

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), FGSV, 2006.
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 10), FGSV, 2010.
- Einbahnstraßen für den Radverkehr öffnen. AGFK-Faktenblatt 01. AGFK Baden-Württemberg, 2017. [Link].
- Sicherer Radverkehr auf Schutzstreifen. DVR, 2021. [Link]
- Radfahrende und zu Fuß Gehende auf gemeinsamen und getrennten selbstständigen Wegen. Leitfaden für Planer*innen. LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH, 2020. [Link]

# RV 03 QUERUNGSSTELLEN & ÜBERGÄNGE FAHRBAHN – RADWEG SICHERN

## AUSGANGSLAGE

In Bad Soden am Taunus queren Radverkehrsverbindungen an einigen Stellen Hauptverkehrsstraßen bzw. es bestehen Anschlüsse in verkehrsberuhigte Nebenstraßen. In den meisten Fällen sind die Querungsstellen nicht gesichert. Auch fehlt an Knotenpunkten häufig eine Weiterführung bspw. durch Einbindung in die bestehende Signalisierung. An Ortseingängen existieren zudem keine geregelten Übergänge zwischen Radwegen und Fahrbahn. Der Führungswechsel birgt besonderes Gefahrenpotenzial, da der Kfz-Verkehr nicht mit querendem Radverkehr rechnet. Die Sicherung von Querungsstellen und Übergängen durch geeignete Infrastruktur erhöht die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und reduziert die Barrierewirkung von Hauptverkehrsstraßen mit hohen gefahrenen Geschwindigkeiten und Kfz-Verkehrsstärken.



*Übergang Radweg – Fahrbahn am Ortseingang Neuenhain (eigene Aufnahme)*

## ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

### PLANUNGSZIELE

- **Radverkehrsnetz** auch bei Querung von Hauptverkehrsstraßen des Kfz **durchgängig gestalten**.
- **Unfallgefahren** beim Wechsel der Führungsform und Wechsel der Straßenseite **vermindern**.
- Sichere und zügige Befahrbarkeit für Radfahrende ermöglichen.
- Sichtbarkeit des Radverkehrs erhöhen.
- Ortseingangswirkung verstärken und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduzieren.

### LÖSUNGSANSÄTZE

- Querungshilfen über Hauptverkehrsstraßen in Form von Mittelinseln, vorgezogenen Seitenräumen sowie erweiterten Fußgängerschutzanlagen (durch zusätzliche Anforderung für den Radverkehr) anlegen.
- Gesicherte Übergänge zwischen Fahrbahn und Seitenraum am Beginn und Ende von baulichen Radwegen schaffen mittels Mittelinseln, Fahrbahneinengungen und ggfs. auch Fahrbahnanhebungen.
- Im Umfeld von Querungen, insbesondere auf Schulwegen, sollten dabei straßenverkehrsrechtliche Spielräume zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausgeschöpft werden.
- An komplexen Kreuzungen und Einmündungen Abbiegestreifen für den Radverkehr markieren, ggf. durch Mittelinseln schützen. Radverkehr bei der Konzeption von Lichtsignalanlagen und Kreisverkehren berücksichtigen.

### GRUNDSÄTZE

- Die Sicherheit an Querungsstellen ist wesentlich von den Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden abhängig. Daher sind Querungsstellen von sichtbehindernden Einbauten, parkenden Fahrzeugen und Bewuchs freizuhalten.
- Querungsstellen sollen beschildert und eindeutig gekennzeichnet sein. Warnhinweise für den Kfz-Verkehr und Reduzierung der Geschwindigkeit werden empfohlen.
- Querungsstellen müssen für den Kfz-Verkehr auch bei Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit von ortsfesten Beleuchtungen ist zu prüfen.
- Aufstellbereiche für wartende Radfahrende und ggf. Gehende sollten ausreichend dimensioniert und gesichert sein.
- Die verkehrsberuhigende Wirkung von baulich gesicherten Übergängen am Ende von Radwegen kann in Ortseingangssituation gezielt zur Geschwindigkeitsdämpfung genutzt werden.
- Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten kann es sinnvoll sein, den Übergang Fahrbahn-Radweg bereits einige Meter vor dem Beginn und Ende des Radweges herzustellen.
- Überführungen vom Seitenraum auf die Fahrbahn sind auch am Ende von für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen notwendig.

## EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

| Maßnahme | Wo | Beschreibung |
|---|---|---|
| Querungsstelle sichern | Querung der B619 (P71) | Einrichtung einer baulichen Querungsstelle mittels Mittelinsel. |
| | Querung der B519 (P15) | Einrichtung einer baulichen Querungsstelle mittels Mittelinsel. |
| Knotenpunkt optimieren | Schwalbacher Straße (P19) / Sulzbacher Straße (P46) / Königsteiner Straße (P05) | Einrichtung einer zusätzlichen Anforderung für den Radverkehr zur gesicherten Querung der Hauptverkehrsstraße bzw. zur Einordnung auf der Fahrbahn der Hauptverkehrsstraße. |
| Knotenpunkt optimieren | L3014 / K802 (P47) / L3266 / L3014 (P22) / Königsteiner Straße (P13) | Übergänge von Radweg auf Fahrbahn bzw. anschließende Radverkehrsanlagen im Zuge signalisierter Knotenpunkte sicherstellen. |
| Übergang Fahrbahn-Radweg verbessern | Schwalbacher Straße (P17) / Neuenhainer Straße (K797) (P25 & P27) | Übergänge zwischen Radweg und der Fahrbahn mit Querungsmöglichkeit mit geeigneten Querungshilfen verbessern. |

## AKTEURE

| |
|---|
| Verantwortlich: |
| Baulastträger der Straße (Stadt Bad Soden am Taunus / Hessen Mobil / Main-Taunus-Kreis) |
| Umsetzung gemeinsam mit: |
| Externes Planungsbüro / Straßenbauunternehmen |
| Unterstützung durch: |
| Land & Bund (Förderung) / Politik / Bevölkerung / Interessenvertretung der Radfahrenden (ADFC) |
| Zu beteiligen: |
| Träger öffentlicher Belange / Anwohnende / Grundstückseigentümer |

## ERSTE SCHRITTE

- Einstieg in Startprojekt zum Ortseingang Neuenhain (P17).
- Voruntersuchungen zu Maßnahmen in Baulast der Kommunen in Form von Vorstudien erstellen. Dann Einstieg in die Objektplanung.
- Frühzeitige Abstimmung mit zuständigen Baulastträgern, um Berücksichtigung des Radverkehrs im Zuge von Sanierungen sicherzustellen bzw. Umsetzungsvereinbarungen zu treffen (siehe auch Handlungssteckbrief RV 01).
- Querungshilfen schrittweise umsetzen (spätestens im Zuge von geplanten Sanierungsmaßnahmen).

| | |
|---|---|
| **HANDLUNGSBEDARF** | ■■■■□ |
| **UMSETZUNGSHORIZONT** | ⧗⧗⧗⧗ - ⧗⧗⧗⧗ |
| **VERWALTUNGSAUFWAND** | 🔨🔨🔨🔨🔨 - 🔨🔨🔨🔨🔨 |
| **KOSTENBEREICH** | € € € - € € € |
| **BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE** | RV 01 |

- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), FGSV, 2010.
- Entwurf Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 202X), FGSV.
- Musterlösungen für Radverbindungen, AGNH 2020 [Link]
- Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, BW VM 2025 [Link]
- Querungsstellen für die Nahmobilität. Hinweise für den Rad- und Fußverkehr. Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. 2021. [Link]

# RV 04 FAHRRADSTRAßEN ALS RADVERKEHRSFÜHRUNGSFORM ETABLIEREN

## AUSGANGSLAGE

Der Radverkehr wird in Bad Soden am Taunus meistens im Mischverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen geführt. Zum Teil bieten parallele, Kfz-arme Nebenstraßen Potenziale für das Radverkehrsnetz. Durch die Ausweisung und Umgestaltung zu Fahrradstraßen kann die Attraktivität und Sicherheit für den Radverkehr auf den Nebenstraßen verbessert werden.

Die bereits bestehenden Fahrradzone im Bahnweg ist ein gut funktionierendes Beispiel, um eine durchgehende und attraktive Verbindung abseits der Hauptverkehrsstraßen zu schaffen. Eine Fortführung in der Stadt verbessert die Erkennbarkeit und damit auch die Attraktivität der Verbindungen.




*Fahrradzone im Bahnweg (eigene Aufnahme)*

## ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

### PLANUNGSZIELE

- Hauptverbindungen des **Radverkehrs sichtbar machen** und den Radverkehr dort **bündeln**.
- Fahrradstraßen als Radverkehrsführungsform und Instrument der Radverkehrsförderung etablieren.
- **Akzeptanz und Befürwortung** der Bevölkerung für Radverkehrsmaßnahmen **fördern**.

### LÖSUNGSANSÄTZE

Anordnen von Fahrradstraßen:

- Planung und Ausgestaltung der Fahrradstraßen nach aktuellen Regelwerken, Leitfäden und Forschungsstand.
- Umfangreiche und frühzeitige **Beteiligung der Anliegenden und Nutzenden** (siehe UM 01).
- Bei potenziellen Fahrradstraßen außerorts auf Wirtschaftswegen zunächst Prüfung, ob eine Umwidmung der Wege überhaupt in Frage kommen kann.
- Öffentlichkeitswirksame Begleitung und Kommunikation.

### GRUNDSÄTZE

- Regelungen: In Fahrradstraßen nutzt der Radverkehr die Fahrbahn und hat dort Vorrang. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Das Nebeneinanderfahren von Radfahrenden ist erlaubt. Anderer Fahrzeugverkehr (Anlieger-, Linienbus-, sonstiger Pkw-Verkehr) darf die Fahrradstraße nur nutzen, wenn er durch ein Zusatzzeichen zugelassen wird.
- Rechtliche Voraussetzung für die Einrichtung einer Fahrradstraße ist eine hohe oder **zu erwartend hohe Radverkehrsdichte** und eine **hohe Netzbedeutung** für den Radverkehr. Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr kommen als Fahrradstraßen infrage.

Fahrradstraßen funktionieren dann, wenn …

- **… die Fahrradstraße Teil eines durchgängigen Netzes ist.** Entsprechend sollten gesicherte Anschluss- und Querungsstellen zur Weiterführung am Beginn und Ende der Fahrradstraßen mitgeplant werden. Der Bedarf einer Fahrradstraße ergibt sich in der Regel aus dem Netzzusammenhang. So sind Fahrradstraßen zum Beispiel im Zuge von Radhauptverbindungen oder Schulverbindungen sinnvoll.
- **… der Radverkehr das Verkehrsgeschehen bestimmt und die Menge des Kfz-Verkehrs gering ist.** Damit die mit der Anordnung einer Fahrradstraße verbundenen Ziele erreicht werden können, muss ihre Einrichtung ggf. durch weitere Maßnahmen zur Unterbindung unzulässigen Kfz-Verkehrs (z.B. gegenläufige Einbahnstraßen, Diagonalsperren, Modale Filter etc.) flankiert werden.
- … die Fahrradstraße als solche gut erkennbar ist, z.B. durch Markierungen (siehe Musterlösung FST_02).

## UMSETZUNG

### EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

| Maßnahme | Beschreibung | |
|---|---|---|
| Fahrradstraße anordnen | Am Eichwald (S22), Drei-Linden-Straße (S23), Kelkheimer Straße (S16), Händelstraße (S17) | Ausweisen und umgestalten als Fahrradstraße (Bevorrechtigung an bestehenden Rechts-vor-links-Knotenpunkten). Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. |
| Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit | Beteiligungsformate während der Planung informieren die betroffenen Anwohnenden und potenziellen Nutzenden. Dadurch kann Skepsis und potenziellem Gegenwind frühzeitig entgegengewirkt werden.<br>Bei Fertigstellung soll über die Maßnahmen ausführlich in der Öffentlichkeit informiert werden. Die Regelungen in einer Fahrradstraße sind den Anliegern noch nicht bekannt. Plakate und Banner am Beginn und Ende der Fahrradstraße können in der Eingewöhnungszeit über die neuen Regelungen informieren. | |

### AKTEURE

| |
|---|
| Verantwortlich: |
| Stadtverwaltung / Straßenverkehrsbehörde |
| Umsetzung gemeinsam mit: |
| Externes Planungsbüro / Markierungs- und Straßenbauunternehmen |
| Unterstützung durch: |
| Land & Bund (Förderung) / Politik / Bevölkerung / Schulen & Schulträger / Interessenvertretung der Radfahrenden (ADFC, VCD) / Fahrschulen als Multiplikatoren |
| Zu beteiligen: |
| Anwohnende, Schulen |

### ERSTE SCHRITTE

- Erstellen von Vorstudien und Visualisierungen (siehe Anlage 18).
- Einstieg in die Abstimmung zu Startprojekt Am Eichwald (S22) und Objektplanung zur Umgestaltung zu Fahrradstraßen.

| | |
|---|---|
| **HANDLUNGSBEDARF** | ■■■□□ |
| **UMSETZUNGSHORIZONT** | ⧖⧖⧖⧖ - ⧖⧖⧖⧖ |
| **VERWALTUNGSAUFWAND** | 🔨🔨🔨🔨🔨 - 🔨🔨🔨🔨🔨 |
| **KOSTENBEREICH** | €€€ - €€€ |
| **BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE** | RV 02; UM 01 |

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), FGSV, 2006.
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 10), FGSV, 2010.
- Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis, BMDV 2024 [Link]
- Checkliste für einladende Fahrradstraßen, Einladende Radverkehrsnetze, BMDV 2022, S. 17 [Link]
- Leitfaden Fahrradstraßen - Planungshinweise für die Praxis, AGFS NRW, 2022 [Link]
- Qualitätsstandards und Musterlösungen. Hessisches Ministerium für Verkehr, 2022 mit Korrekturblatt 2022. [Link]
- Unfallforschung zu Fahrradstraßen und Einbahnstraßen, Unfallforschung der Versicherer, 2016 [Link]

# RV 05 PIKTOGRAMMKETTEN MARKIEREN

## AUSGANGSLAGE

In Bad Soden am Taunus wird der Radverkehr häufig im Zuge von Hauptverkehrsstraßen auf der Fahrbahn geführt. Der überwiegende Teil der Seitenräume ist aufgrund der geringen Breite nicht für eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr geeignet.

Die Breiten der Kfz-Straßen im Bestand lassen zudem eine Einrichtung von Radverkehrsanlagen wie bauliche Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen in der Regel nicht zu. Daher ist die Markierung von Piktogrammketten neben einer verkehrsberuhigenden Umgestaltung häufig die einzige Möglichkeit für Verbesserungen im Bestand.

Um eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn zu verdeutlichen, wird die Markierung von Piktogrammketten empfohlen. Piktogrammketten erhöhen die Aufmerksamkeit für den für den Radverkehr, machen Radverkehrsverbindungen sichtbar und weisen auf die Zulässigkeit der Fahrbahnnutzung hin.



*Möglicher Einsatz von Piktogrammketten auf der Niederhofheimer Straße (eigene Aufnahme)*

## ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

### PLANUNGSZIELE

- **Aufmerksamkeit für den Radverkehr** erhöhen.
- **Sichtbarkeit des Radverkehrsnetzes** verbessern.
- Steigerung der Verkehrssicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.
- Konflikte mit dem Fußverkehr vermeiden sowie Konflikte und Unfälle aufgrund unübersichtlicher Seitenraumführungen an Knotenpunkten reduzieren.

### LÖSUNGSANSÄTZE

- **Markierung von Piktogrammketten:**
  - Piktogrammketten sind nur dann einzusetzen, wenn eine vorherige Prüfung ergeben hat, dass die Herstellung **regelwerkskonformer Radverkehrsanlagen nicht möglich** ist.
  - Sie sollen vor allem auf Hauptverbindungen (Kategorie I und II des Zielnetzes im Radverkehrskonzept) des Radverkehrs zum Einsatz kommen, um die **Netzbedeutung für den Radverkehr** zusätzlich zu **verdeutlichen**.
- In Kombination sollen Spielräume zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausgeschöpft werden (siehe Handlungssteckbrief RV 02).
- **Öffentlichkeitsarbeit**, um die Bedeutung, gesetzliche Grundlagen und gewünschte Wirkung von Piktogrammketten transparent zu kommunizieren.

### GRUNDSÄTZE

- Piktogrammketten stellen keinen Ersatz für eine vom Kfz-Verkehr getrennte Radverkehrsführung dar.
- Nach der StVO wird der Radverkehr im Regelfall auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt, sodass auf diesen Fall prinzipiell nicht besonders hinzuweisen ist. In einigen Bundesländern wurden hierzu ergänzende Erlasse eingeführt.
- Piktogrammketten sollen entsprechend in ausgewählten Kontexten zum Einsatz kommen, z.B. bei Aufhebung der Benutzungspflicht von straßenbegleitenden Wegen für den Radverkehr (duale Führung), bei Lücken im Radverkehrsnetz (keine Radverkehrsanlagen möglich), bei hoher, unzulässiger Seitenraumnutzung durch Radfahrende oder als temporäre Lösung vor Umsetzung von Radverkehrsanlagen.
- Markierungen sind in ausreichendem Abstand zum Fahrbahnrand aufzubringen. Bei angrenzenden Parkständen ist zusätzlich ein Sicherheitstrennstreifen auszubilden (siehe Musterlösung PKM_01).

## UMSETZUNG

### EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

| Maßnahme | Wo | Beschreibung |
|---|---|---|
| Piktogrammkette markieren | Sulzbacher Straße (S27) / Langstraße (S13) | Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Beidseitige Markierung einer Piktogrammkette. |
| | Schwalbacher Straße (S10) / Neuenhainer Straße (S12) / Niederhofheimer Straße (S19) | Prüfung einseitiger Schutzstreifen bergauf und Piktogrammkette in Gegenrichutng bergab. |
| Begleitende Öffentlichkeitsarbeit | Es soll durch eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit kommuniziert werden, dass der Radverkehr statt auf den Gehwegen auf der Fahrbahn geführt wird. Außerdem soll der Kfz-Verkehr für die Fahrbahnnutzung sensibilisiert werden und auf die einzuhaltenden Mindestüberholabstände hingewiesen werden. Dafür können Plakate aufgestellt, Informationsveranstaltungen durchgeführt und in der Presse darüber informiert werden. | |
| Evaluation | Mithilfe von Zählungen und Verkehrsbeobachtungen evaluieren, ob die Markierung von Piktogrammketten zu einer Verminderung der Seitenraumnutzung führt. Außerdem Überprüfung, ob es zu Konfliktsituationen (z. B. geringer Überholabstand) im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr kommt (siehe Handlungssteckbrief UM 03). | |

### AKTEURE

| |
|---|
| Verantwortlich: |
| Stadtverwaltung / andere Baulastträger (Main-Taunus-Kreis, Hessen Mobil) |
| Umsetzung gemeinsam mit: |
| Externes Planungsbüro / Markierungs- und Straßenbauunternehmen / Bauhof der Kommune |
| Unterstützung durch: |
| Land & Bund (Förderung) / Politik / Bevölkerung / Interessenvertretung der Radfahrenden (ADFC) |
| Zu beteiligen: |
| Bevölkerung |

### ERSTE SCHRITTE

- Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde, betroffenen Straßenbaulastträgern sowie der örtlichen Polizei.
- Einstieg in die Planung zur Markierung von Piktogrammketten im Zuge der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, z.B. im Rahmen des Startprojekts zum Ortseingang Neuenhain (P17).

| | |
|---|---|
| **HANDLUNGSBEDARF** | ■■■■■ |
| **UMSETZUNGSHORIZONT** | ⧗⧗⧗⧗ - ⧗⧗⧗⧗ |
| **VERWALTUNGSAUFWAND** | 🔨🔨🔨🔨🔨 - 🔨🔨🔨🔨🔨 |
| **KOSTENBEREICH** | €€€ - €€€ |
| **BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE** | RV 02; UM 01; UM 04 |

- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), FGSV, 2010.
- Entwurf Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 202X), FGSV.
- Musterlösung: Piktogrammkette markieren (innerorts). RVK, 2025. [Link]
- Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, BW VM 2025 [Link]
- Niedersächsischer Erlass zu Piktogrammketten, Nds. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen, 2025 (Link)

# UM 01 ÖFFENTLICHKEIT INFORMIEREN UND BETEILIGEN

## AUSGANGSLAGE

Viele Vorhaben der Stadt Bad Soden am Taunus mit Bezug zur Mobilität wurden in jüngster Zeit mit Informationsveranstaltungen und Beteiligungsformaten begleitet. Die Ergebnisse sind entsprechend dokumentiert. Darüber hinaus besteht kein übergeordnetes Konzept zur kontinuierlichen Information und Beteiligung.

Ein frühzeitiges Einbinden der Öffentlichkeit fördert das Verständnis für Planungen und vermeidet Missverständnisse. Dadurch werden Widerstände abgebaut. Durch das lokale Wissen und Rückmeldung zu individuellen Bedürfnissen kann die Planungsqualität insgesamt verbessert werden.



Beteiligungswerkstatt zu den Maßnahmenempfehlungen des Rad- und Fußverkehrskonzepts (03/2026).

## ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

### PLANUNGSZIELE

- **Fundierte Informationsbasis** zu mobilitätsbezogenen Themen und Projekten in der lokalen Öffentlichkeit schaffen.
- **Ortskenntnis und Perspektive** der Bürgerinnen und Bürger frühzeitig in der Planung miteinbeziehen.
- Umfassendes Meinungsbild und ausgewogene Beteiligungsergebnisse gewinnen, um fair verhandelte und am Gemeinwohl orientierte Planungsresultate zu erzielen.
- **Akzeptanz** von Verwaltungshandeln, Planungen und deren Umsetzung **erhöhen**.

### LÖSUNGSANSÄTZE

- Niedrigschwelligen öffentlichen Zugang zu Informationen schaffen. Dabei mehrere Kommunikationskanäle nutzen, um viele Zielgruppen anzusprechen: sowohl digital (Internetauftritt der Stadt, Social Media, etc.) als auch analog (örtliche Presse, Aushänge, Postwurf etc.).
- Zentrale und fachbereichsübergreifende Zuständigkeit für Information, Kommunikation und Beteiligung in der Verwaltung schaffen und einheitliches Vorgehen bei Kommunikations- und Beteiligungsprozessen erarbeiten.
- Auswahl geeigneter Formate treffen und ggf. Unterstützung durch eine geschulte und neutrale Moderation einholen, um aussagekräftige Beteiligungsergebnisse zu erzielen.
- Information, Kommunikation und Beteiligung bei der Ressourcenplanung berücksichtigen: Personal- und Sachmittel sowie Zeitbudget realistisch einplanen.

### GRUNDSÄTZE

- Klare Aussagen zum Gestaltungsspielraum und zum möglichen Grad der Beteiligung zu Beginn des Beteiligungsprozesses sorgen für realistische Erwartungen bei allen Beteiligten:
  - „Nur“ Informationsveranstaltung
  - Teilnehmende können beratend ihre Meinung, Ideen und Hinweise einbringen
  - Eine Mitbestimmung bei Festlegungen ist möglich
- Es sollte transparent gemacht werden, wie das Ergebnis der Beteiligung in planerische oder politische Entscheidungen einfließt. Wirkungslose Beteiligungen binden Ressourcen und tragen zur Desillusionierung derjenigen bei, die sich einbringen.
- Um alle Bevölkerungsgruppen zu erreichen und soziale Selektivität zu verhindern, sollten auch Formate angeboten werden, bei der die Teilnehmenden per Zufallsauswahl oder gezielt zielgruppenspezifisch ausgewählt werden. In offenen Prozessen sind die Teilnehmenden erfahrungsgemäß sozioökonomisch sehr homogen und bestimmte Gruppen systematisch unterrepräsentiert.

## UMSETZUNG

### EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

| Maßnahme | Beschreibung |
|---|---|
| Bestehende Beteiligungsergebnisse laufend konsultieren | Bei künftigen Projekten sollte die bestehende Dokumentation der Beteiligungskarten gesichtet werden. Nicht alle Ergebnisse der ersten Online-Beteiligung im Rahmen des RuF! konnten Eingang in das Maßnahmenprogramm finden. Insbesondere für den Fußverkehr sind zahlreiche Meldungen außerhalb des Planungsbereichs der Innenstadt eingegangen. [Link] |
| Mängelmelder einrichten bzw. Angebote nutzen | Niedrigschwelliges Angebot für Mängelmelder schaffen bzw. Angebote Dritter nutzen und bewerben.<br>→ Landesweit Hessen [Link] / Meldeplattform Radverkehr Hessen [Link] |
| Realbeteiligungen | (Temporäre) Umsetzung und Beteiligung werden zeitgleich durchgeführt. Dadurch werden die Auswirkungen der Maßnahmen erlebbar gemacht, während durch begleitende Beteiligungsprozesse im besten Falle direkt vor Ort Rückmeldungen eingeholt werden und ggf. nachgesteuert werden kann.<br>→ Beispiel: Friedrichshain-Kreuzberg [Link] |
| Leitlinien für Beteiligung erstellen | Leitlinien für Bürgerbeteiligung sind (verbindliche) Regelungen für freiwillige, gesetzlich nicht geregelte Formen informeller Beteiligung auf kommunaler Ebene. Sie enthalten in der Regel grundlegende Qualitätskriterien und geben den konkreten Rahmen für Beteiligungsverfahren einer Kommune vor. |

### AKTEURE

| |
|---|
| Verantwortlich: |
| Stadtverwaltung |
| Umsetzung gemeinsam mit: |
| ggf. externe Moderation / Kommunikationsagentur |
| Unterstützung durch: |
| Interessensvertretung der Gehenden und Radfahrenden / Teilhabebeirat & Behindertenbeauftragte / Seniorenbeirat (Multiplikatoren) |
| Zu beteiligen: |
| Bürgerinnen und Bürger (je nach Anlass Betroffene und bestimmte Zielgruppen) |

### ERSTE SCHRITTE

- Festlegen von Zielen und Erwartungen, die an Öffentlichkeitsbeteiligungen gestellt werden.
- Schulung von Verwaltungspersonal zu Grundlagen und Methoden der Information & Beteiligung.
- Einrichten eines Workflows zur Sichtung bestehender Beteiligungseingaben bei Neu- oder Sanierungsplanungen.

| | |
|---|---|
| **HANDLUNGSBEDARF** | ■■■□□ |
| **UMSETZUNGSHORIZONT** | ⧗ ⧗ ⧗ ⧗ - <br> ⧗ ⧗ ⧗ ⧗ ∞ |
| **VERWALTUNGSAUFWAND** | 🔨 🔨 🔨 🔨 🔨 - <br> 🔨 🔨 🔨 🔨 🔨 |
| **KOSTENBEREICH** | € € € - <br> € € € |
| **BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE** | UM 02; UM 03; UM 04 |

- Sammlung kommunaler Leitlinien und Handlungsempfehlungen für Bürgerbeteiligungen, Netzwerk Bürgerbeteiligung. [Link]
- Die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern bei kommunalen Mobilitätsprojekten: Eine quantitative Erhebung konsultativer Beteiligungsverfahren in Deutschland. Mark, Holec, Escher et. al., 2024. [Link]
- Hinweise zur Beteiligung und Kooperation in der Verkehrsplanung. FGSV, 2012
- (Neu)Land gestalten! Methoden und Praxisbeispiele für Bürgerbeteiligung in kleinen Städten und Gemeinden. Initiative Allianz für Beteiligung e.V., 2016. [Link]
- Wegweiser breite Bürgerbeteiligung. Argumente, Methoden, Praxisbeispiele. Bertelsmann Stiftung, 2017. [Link]

# UM 02 SCHULMOBILITÄTSPLANUNG ETABLIEREN

## AUSGANGSLAGE

In Bad Soden am Taunus gibt es vier Grundschulstandorte. Es bestehen Schulwegpläne mit Ausweisung der sichersten Schulwege. Für die Drei-Linden-Schule bestehen auch Maßnahmenempfehlungen im Rahmen eines Schulmobilitätsplan Plus. Im Umfeld der Grundschulen kommt es zu Schulbeginn und zum Schulschluss zu unübersichtlichen und gefährlichen Situationen, insbesondere durch das Aufeinandertreffen unterschiedlicher Verkehrsarten und das erhöhte Verkehrsaufkommen. Zentrale Herausforderung ist das ungeregelte Halten privater Kfz im Umfeld der Schulen. Dabei handelt es sich vor allem um Eltern, die ihre Kinder zur Schule bringen bzw. von dort abholen. Eine integrierte Planung des Schulweges von KITA bis zur weiterführenden Schule sichert Wege und fördert gesunde, selbstständige und nachhaltige Mobilität.



*Schmale Gehwege im Umfeld der Drei-Linden-Schule in Neuenhain.*

## ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

### PLANUNGSZIELE

- **Verkehrssicherheit** für Kinder auf dem Weg zur Schule zu Fuß und mit dem Fahrrad erhöhen.
- Verkehrsüberlastungen und sicherheitskritische Situationen zu den klassischen Hol- und Bringzeiten entschärfen.
- Das Nebeneinander von **Hol- und Bringverkehr**, Schulbusverkehr sowie von Kindern zu Fuß und mit dem Rad besser koordinieren und **verträglicher gestalten**.
- Mobilitätskompetenz und bewusstes Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen fördern.
- **Selbstständigen Schulweg** schon im Grundschulalter ermöglichen.

### LÖSUNGSANSÄTZE

Erarbeiten weiterer **Schulmobilitätskonzepte**, um Ausbildungsverkehre systematisch und zielgerichtet zu entwickeln:

- Verkehrssituation der Schulstandorte im Gesamtkontext des Quartiers analysieren.
- Maßnahmen zur Lenkung, Reduzierung und Beruhigung des Verkehrs im Schulumfeld ergreifen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Einbahnstraßenregelungen, Einrichtung von Schulstraßen, bauliche Verschwenkungen etc.).
- Querungsstellen durch Querungshilfen und Fußgängerüberwege sichern.
- Fuß- (& Rad-)verkehrsinfrastruktur auf stark frequentierten Schulwegen gezielt verbessern.
- Kinder und Jugendliche in Planung und Gestaltung des öffentlichen Straßenraums im Schulumfeld einbeziehen.

Umsetzung des Konzepts durch **schulisches Mobilitätsmanagement** kommunikativ und organisatorisch begleiten:

- Informationen und Angebote für betroffene Akteure (Eltern, Kinder, Anwohnende) bereitstellen.
- Schulische Aktionen zur Förderung von Mobilitätskompetenz sowie Zufußgehen und Radfahren durchführen.
- Verkehrsüberwachung im Schulumfeld verstärken.

### GRUNDSÄTZE

- Auf sogenannten **hochfrequentierten Schulwegen** bietet die **Straßenverkehrsordnung** (StVO) Handlungsspielräume für Tempo 30 und die Einrichtung von Fußgängerüberwegen („Zebrastreifen“). Dabei sind u.a. Schulwegpläne maßgeblich.
- Die Aufstellung von **Schulwegplänen** ist Aufgabe der Schulträger. Zur Entwicklung wirksamer Maßnahmen sollten diese im Kontext eines **Schulmobilitätsplans** aufgestellt werden, welcher alle Belange des Verkehrs von und zu den Schuleinrichtungen betrachtet. Es dient Politik und Akteuren vor Ort als Entscheidungsgrundlage. Eine kommunen-übergreifende Zusammenarbeit sollte dabei angestrebt werden, um der verkehrlichen Verflechtung gerecht zu werden.
- Zentral ist die **Beteiligung** und Adressierung **aller vom Schulverkehr betroffenen Akteure** (Schulträger, Schulverwaltung, Lehrpersonal, Elternvertretungen, Schülerschaft, ggf. Anwohnende, sowie bereits von KITAS und Kindergärten etc.), damit die Maßnahmen in der gesamten Kommune auf Akzeptanz stoßen und Wirkung zeigen.

## UMSETZUNG

### EXEMPLARISCHE BAUSTEINE DER SCHULMOBILITÄTSPLANUNG

| | Baustein | Beschreibung |
|---|---|---|
| 1. | Bestehende Schulwegpläne laufend weiterentwickeln | Darstellung der sichersten Wege und bestehender Gefahrenstellen als Grundlagenplan unter Beteiligung der Kinder, Eltern, Schule, KITAs, Polizei, Kommunalverwaltung(en), und Lokalpolitik. Entwicklung von Maßnahmenempfehlungen zur Optimierung der Infrastruktur (siehe bspw. P48 & P49: Querungsstellen sichern) & Verkehrsführung (z.B. Schulstraßen & Anpassung Geschwindigkeiten Königsteiner Str.). |
| 2. | Hol- und Bringzonen | Einrichtung von Elternhaltestelle in geeigneter Lage (in der Regel mind. 200 m entfernt) zur Entflechtung der Verkehre im direkten Schulumfeld. |
| 3. | Bus auf Füßen / Walking Bus | Alternative Mobilitätsangebote für Kinder und Eltern schaffen: Organisation von Treffpunkten für begleitete Laufgemeinschaften. → Anleitung [Link] |
| 4. | Kampagnen & Aktionen | Gemeinsame Kampagnen und Aktionen öffentlichkeitswirksamen gestalten, bspw. zu sicheren und sauberen Schulwegen. Bestehende Angebote Dritter nutzen (z.B. Land & Verkehrswacht, siehe auch Handlungssteckbriefe UM 01 und UM 04).<br>→ Beispiel „Gelbe Füße“ Stadt Rüsselsheim / Land Niedersachsen: Sprühmarkierungen zur Leitung der Kinder zu gefahrenreduzierten Querungsstellen. [Link] / [Link] |

### AKTEURE

| |
|---|
| Verantwortlich: |
| Stadtverwaltung / Schulträger & Schulverwaltungen |
| Umsetzung gemeinsam mit: |
| Polizei / Verkehrswacht Hessen / KITAs / Schulen |
| Unterstützung durch: |
| Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement Hessen / Schüler- & Elternvertretung / Lehrpersonal |
| Zu beteiligen: |
| Schüler- & Elternvertretung / Lehrpersonal / betroffene Anwohnende |

### ERSTE SCHRITTE

- Zuständige und Betroffene an einen Tisch bringen und gemeinsam ein Vorgehen abstimmen.
- Schulmobilitätsverantwortliche bestimmen und Beratungsangebote nutzen (z.B. „Besser zur Schule“).
- Maßnahmen aus bestehendem Schulmobilitätsplan Plus prüfen und umsetzen.

| | |
|---|---|
| **HANDLUNGSBEDARF** | ■ ■ ■ ■ ■ |
| **UMSETZUNGSHORIZONT** | ⧗ ⧗ ⧗ ⧗ - ⧗ ⧗ ⧗ ⧗ |
| **VERWALTUNGSAUFWAND** | 🔨 🔨 🔨 🔨 🔨 - 🔨 🔨 🔨 🔨 🔨 |
| **KOSTENBEREICH** | € € € - € € € |
| **BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE** | FV 01; FV 02; FV 03; FV 04 |

- Instrument Schulverkehrskonzepte. MOBILIKON [Link]
- Besser zur Schule. Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement Hessen, 2026. [Link]
- Schulwegepläne leichtgemacht. Der Leitfaden. 3. Auflage, BASt. 2019. [Link]
- Gemeinsamer Erlass betr. Mobilitätsbildung, Verkehrserziehung und Schulwegsicherheit. Hessische Ministerien für Bildung & Sicherheit (HMKB & HMdI), 2026. [Link]
- Handreichung zur Einrichtung von sog. Schulstraßen in Hessen. Verkehrsministerium (HMWEVL), 2026. [Link]
- Leitfaden: Schulstraßen und Schulzonen in Baden-Württemberg erfolgreich umsetzen. MOVERS, 2026. [Link]
- Angebote Verkehrswacht Hessen. 2026. [Link]
- Molli und Walli. Schulwegtraining für KITAs. Unfallkasse Hessen, 2026. [Link]
- Walking Bus. Zukunftsnetz Mobilität NRW, 2023. [Link]
- Schulisches Mobilitätsmanagement. Sichere und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche. Ivm GmbH, 2018. [Link]
- Hinweise zur Integration der Belange von Kindern in die Verkehrsplanung. FGSV, 2010.

# UM 03 REGELVERSTÖßE AHNDEN UND PRÄVENTION FÖRDERN

## AUSGANGSLAGE

In den Beteiligungsformaten wurden regelmäßig zu hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sowie regelwidrig abgestellte Fahrzeuge, insbesondere in Kreuzungs-bereichen, als problematisch benannt. Dadurch werden Sichtbeziehungen, Querungsmöglichkeiten und die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs beeinträchtigt. Auch zugewachsene, verschmutzte oder nicht geräumte Wege können die durchgängige und barrierearme Nutzung der Infrastruktur behindern bzw. das subjektive Sicherheits-empfinden im öffentlichen Raum schwächen. Die Überwachung des fließenden und ruhenden Verkehrs erfolgt je nach Art des Verstoßes durch die Polizei beziehungsweise die zuständigen kommunalen Stellen. Für ein wirksames Vorgehen sind klare Zuständigkeiten, abgestimmte Schwerpunkte und nachvollziehbare Melde- und Bearbeitungswege erforderlich. Dabei sind kommunale Kapazitäten für Kontrollen begrenzt. Entsprechend spielen auch Information und Prävention entscheidende Rollen.



*Dialog-Display zur Geschwindigkeitsanzeige im Umfeld der Grundschule in Neuenhain*

## ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

### PLANUNGSZIELE

- **Verkehrssicherheit erhöhen**, mit Blick auf Gehende und Radfahrende und insbesondere Kinder, ältere Menschen und mobilitätseingeschränkte Personen.
- **Behinderungen des Fuß- und Radverkehrs** durch regelwidriges Verhalten im Verkehr & öffentlichen Raum **verhindern**.
- Von der Gesellschaft durch Politik und Verwaltung gesetzte **Ziele** für Mobilität und öffentlichen Raum **durchsetzen**.
- **Regelakzeptanz steigern**, indem positive Effekte der Regeleinhaltung erfahrbar werden.
- Prävention, Information und Ahndung als abgestimmte Bestandteile des Verwaltungshandelns etablieren.

### LÖSUNGSANSÄTZE

- Zulässige Höchstgeschwindigkeiten im Verkehr regelmäßig kontrollieren (ortsfest und mobil).
- Regelwidriges Parken gezielt ahnden, um Wege und Sichtfelder freizuhalten (siehe auch Handlungssteckbrief FV 04).
- Sichere Infrastruktur und eindeutige Verkehrsregelungen schaffen (siehe auch Steckbriefe RV 01 / 02 / 03 & FV 01 / 02).
- Ergänzende Kampagnen zur gegenseitigen Rücksichtnahme im Verkehr & öffentlichen Raum (siehe auch Handlungssteckbrief UM 01).
- Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung fördern (siehe auch Handlungssteckbrief UM 02).
- Passgenaues Management öffentlicher Räume durch institutionalisierte Pflege und Wartung & Übernahme von Nutzungsverantwortung durch lokale Akteure (*place-keeping*).
- Grundstückseigentümer zu Grünschnitt, Wegeunterhalt und Schneeräumen in Verantwortung nehmen.

### GRUNDSÄTZE

- Kontrollen müssen nachvollziehbar, verhältnismäßig und an sicherheitsrelevanten Problemlagen ausgerichtet sein.
- Konsequent vorgehen, um das Behördenhandeln verlässlich zu gestalten.
- Ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung reduziert Überschreitungen im unmittelbaren Umfeld deutlich und kann auch Unfallzahlen senken. Die Wirkung ist räumlich begrenzt; mobile Kontrollen wirken v.a. während des Kontrollzeitraums.
- Prävention und Ahndung verknüpfen; Information ersetzt jedoch keine Kontrollen bei wiederholten / gefährdenden Verstößen.
- Sichere Infrastruktur für vulnerable Verkehrsteilnehmende zu Fuß und mit dem Rad ist die Grundlage wirkungsvoller Prävention. Entsprechend bilden Verbesserung auch zentrale Säulen im Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes
- Verkehrsregelungen, Beschilderungen und Markierungen müssen eindeutig und verständlich sein. Durchgehend korrekte Beschilderung fördert generell die Regelakzeptanz.

## UMSETZUNG

### EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

| Maßnahme | Beschreibung |
|---|---|
| Geschwindigkeitskontrollen | Stationäre und mobile Geschwindigkeitsmessungen an bekannten Problemstrecken durchführen. Aufwand und Ertrag von Kontrollen mit Erfordernis infrastruktureller Anpassungen abwägen. |
| Geschwindigkeitsanzeigen | Mobile Dialog-Displays des Lob-und-Tadel-Prinzips als niedrigschwelliges Mittel, um innerhalb von Ortschaften verträgliche Geschwindigkeiten in sensiblen Bereichen, z. B. sozialen Einrichtungen, zu unterstützen. Ggfs. für Verkehrszählung mitnutzen. |
| Parkraumkontrollen | Fokus auf Freihalten von Kreuzungsbereichen, Gehwegen und Radverkehrsanlagen. Bei gehäuften Vergehen infrastrukturelle Anpassungen planerisch prüfen. |
| Durchgehend StVO-konforme Beschilderung | Anordnung bspw. von Durchfahrtsverbot VZ 250 nur dort, wo tatsächlich an alle Fahrzeugführenden gerichtet. Förderung der generellen Regelakzeptanz. |
| Kampagnen zu konkreten Themen | Öffentlichkeitswirksame Kampagnen, bspw. zu Überholabständen im Radverkehr, Schulwegsicherheit oder sauberen öffentlichen Räumen. Bestehende Angebote des Landes bzw. Dritter nutzen (siehe untenstehende Beispiele) und Kooperation mit lokalen Akteuren bilden, ggfs. auch Fahrschulen ansprechen. |
| Gemeinsame Aktionen | Aktionstage/-wochen zu aus gewählten Themen, ggfs. mit Kampagne kombinieren. |

### AKTEURE

| Verantwortlich: |
|---|
| Stadtverwaltung / Polizei / Schulträger & Schulverwaltungen |
| Umsetzung gemeinsam mit: |
| Polizei / KITAs / Schulen / ggfs. Fahrschulen |
| Unterstützung durch: |
| Main-Taunus-Kreis (Nahmobilitätskoordination) / Land (Kampagnen & Förderung) / Interessensvertretung der Gehenden und Radfahrenden / Teilhabebeirat & Behindertenbeauftragte / Seniorenbeirat (Multiplikatoren) |
| Zu beteiligen: |
| Bürgerinnen und Bürger (je nach Anlass Betroffene und bestimmte Zielgruppen) |

### ERSTE SCHRITTE

- Festlegen von Zielen und Erwartungen, die an Kontrollen des fließenden und ruhenden Verkehrs gestellt werden.
- Identifikation geeigneter Standorte bzw. Pilotgebiete für Kontrollen, die die Umsetzung des RuF! gezielt unterstützen.
- Identifikation eines geeigneten Themas für eine öffentlichkeitswirksame Kampagne. Identifikation und erste Abstimmung mit lokalen Akteuren zur Kooperation.

| | |
|---|---|
| **HANDLUNGSBEDARF** |  |
| **UMSETZUNGSHORIZONT** |  |
| **VERWALTUNGSAUFWAND** |  |
| **KOSTENBEREICH** |  |
| **BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE** | UM 02; UM 03; UM 04; RV 01; RV 02; RV 03; FV 01; FV 02; FV 04 |

- Evaluation dynamischer Geschwindigkeitsrückmeldung. Unfallforschung der Versicherer (UDV), 2010. [Link]
- Evaluation von Maßnahmen zur Geschwindigkeits-überwachung. UDV, 2022. [Link]
- Verkehrssicherheit junger Erwachsener: Erkenntnisse aus Forschung und Praxis. DGUV, 2025. [Link]
- Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021- 2030. BMV. [Link]
- Landeskampagne Hessen „Mit Abstand sicher unterwegs," 2024. [Link]
- Landeskampagne „Sauberhaftes Hessen.", seit 2002. [Link]
- World Cleanup Day. [Link]
- Die Innenstadt und ihre öffentlichen Räume – Erkennt-nisse aus Klein- und Mittelstädten. BBSR, 2015. [Link]

# UM 04 MAßNAHMEN EVALUIEREN

## AUSGANGSLAGE

Während die Erhebung von Kennzahlen für den Kfz-Verkehr zu den Standardverfahren der kommunalen Verkehrsplanung gehört, liegen zum Fuß- und Radverkehr häufig keine Zahlen auf Gemeindeebene oder für einzelne Straßen vor. Auch zur vielfältigen Wirkung von umgesetzten Maßnahmen können oft nur wenige belastbare Aussagen getroffen werden.

Eine solide Datengrundlage und fundiertes Wissen über die Zusammenhänge bilden entscheidende Faktoren für die Entscheidungsfindung im Rahmen von Abwägungen von Maßnahmen und bei der öffentlichen Aushandlung von Zielkonflikten.

Aktuell gibt es z.B. noch keine Dauerzählstellen für den Radverkehr in Bad Soden am Taunus. Für den Fuß- und Radverkehr liegen nur vereinzelt Zahlen aus projektbezogenen Erhebungen vor. Aktuell bieten vor allem die Fahrdaten aus der Aktion STADTRADELN einen Anhaltspunkt für die Radverkehrsstärken auf den einzelnen Straßen im Verkehrsnetz der Stadt.




*Beispiel für eine Dauerzählstelle für den Radverkehr zwischen Darmstadt und Frankfurt.*
*(Dauerzählstelle auf dem fertiggestellten Abschnitt der RSV Frankfurt – Darmstadt ©HMWVW – Corinna Spitzbarth)*

## ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

### PLANUNGSZIELE

Transparente und stichhaltige **Entscheidungsgrundlage** für Abwägungen im Planungsprozess schaffen.
Über fundiertes **Wissen zur Wirkung** (intendierte und nicht-intendierte Auswirkungen) von umgesetzten Maßnahmen verfügen, um ggf. nachsteuern zu können.
Zielkonflikte frühzeitig erkennen, benennen und verhandeln (v.a. bei Maßnahmen mit hohem Konfliktpotenzial).
Umsetzung von einzelnen Maßnahmen erleichtern und deren Akzeptanz fördern.
Monitoring der Ziele des Rad- und Fußverkehrskonzepts mit einer niedrigschwelligen Plattform und Darstellungsweise.

### LÖSUNGSANSÄTZE

- **Erhebung und Management von Daten** zum Kfz-, Rad- und Fußverkehr sowie örtlichem Mobilitätsverhalten und Potenzialen verschiedener Mobilitätsformen (je nach Zielsetzung, Datenerhebung dauerhaft oder in abgesteckten Zeiträumen).
- Evaluation und Partizipation bei allen weitreichenden Maßnahmen als festen Baustein in den Umsetzungsprozess miteinplanen (siehe auch UM 01).
- Ergebnisse aus vorhandenen Beteiligungsprozessen in der Planung von Maßnahmen berücksichtigen.
- **Umsetzungsmonitoring** mittels der im Rad- und Fußverkehrskonzept etablierten Planungs- und Darstellungstools:
  - Weiterentwicklung des WebGIS mit Dokumentation des Umsetzungsstands anhand vordefinierter Kategorien.
  - Bei fertiggestellten Maßnahmen können Vorher-Nachher-Bilder verknüpft werden und weitere Informationen wie Gesamtkosten, Fördersumme, Ansprechpartner etc. hinterlegt werden.

### GRUNDSÄTZE

- Evaluation ist gleichzeitig Marketinginstrument. Es **liefert Argumente** für das aktuelle und für zukünftige Projekte. Entscheidungen sind weniger anfechtbar, wenn sie auf fundierten Daten basieren.
- Die Herausforderung bei der Evaluation liegt u. a. in der Kontinuität der Evaluation sowie in der technischen Umsetzung.
- Die freie und öffentliche Verfügbarmachung der vorhandenen und erhobenen Daten (Open Data) fördert die Nachvollziehbarkeit des Verwaltungshandelns und das Vertrauen in Entscheidungen.

## UMSETZUNG

### EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

| Maßnahme | Beschreibung |
|---|---|
| Open Data | Daten der öffentlichen Verwaltung, die für die Öffentlichkeit frei zugänglich gemacht werden, sind eine Grundlage für die Wissens- und Meinungsbildung der Bevölkerung. → Weiterführende Informationen: [Link] |
| Radverkehrs-Dauerzählstellen einrichten | Einrichtung von einer Dauerzählstelle auf besonders wichtigen Verbindungen des Radverkehrs: z.B. Königsteiner Straße, Bahnweg.<br>→ Einbindung in landesweites Netz von Dauerzählstellen prüfen. [Link] |
| Forschungsprojekte und Kooperation mit Hochschulen | Will eine Stadt ihr Nahmobilitätspotenzial vertiefend mit innovativen Methoden prüfen oder verbessern, so ist das auch durch die Teilnahme an nationalen oder internationalen Forschungsprojekten möglich. |
| Umsetzungsmonitoring mittels WebGIS und Jahresbericht | Feste Berichtszyklen etablieren: jährliche Abfrage und Aktualisierung des Umsetzungsstands. → Siehe untenstehende Beispiele für Monitoring im WebGIS |

### AKTEURE

| |
|---|
| Verantwortlich: |
| Stadtverwaltung |
| Umsetzung gemeinsam mit: |
| Hochschulen (Forschungsprojekte) / externe Planungsbüros (z.B. Verkehrserhebungen) |
| Unterstützung durch: |
| Verbandsgemeindevertretung / Interessensvertretung der Zufußgehenden und Radfahrenden (ADFC) |
| Zu beteiligen: |
| Bürgerinnen und Bürger (je nach Anlass Betroffene und bestimmte Zielgruppen) |

### ERSTE SCHRITTE

- Technische Ausstattung der Stadt für die Datenerhebung.
- Anforderungen an Datengrundlage formulieren → Welche Daten sind aussagekräftig und mit realistischem Aufwand zu erheben?
- Leuchtturmprojekte wählen und diese mit öffentlichkeitswirksam angelegter Kampagne und Evaluation begleiten (siehe auch UM 01).
- Umsetzungsmonitoring und Jahresbericht etablieren.

| | |
|---|---|
| **HANDLUNGSBEDARF** | ■■■□□ |
| **UMSETZUNGSHORIZONT** | ⧗⧗⧗⧗ - <br> ⧗⧗⧗⧗ ∞ |
| **VERWALTUNGSAUFWAND** | 🔨🔨🔨🔨🔨 - <br> 🔨🔨🔨🔨🔨 |
| **KOSTENBEREICH** | €€€ - <br> €€€ |
| **BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE** | UM 01; UM 02; UM 03 |

- Daten zum Radverkehr in Städten und Gemeinden. Handbuch Kommunale Radverkehrsberichte. team red Deutschland GmbH. 2018. [Link]
- Evaluierung im Radverkehr – Praxishandbuch. Technische Universität Dresden. 2021. [Link]
- Evaluation zählt. Ein Anwendungshandbuch für die kommunale Verkehrsplanung. Umweltbundesamt. 2015. [Link]
- Landesweites Netz von Dauerzählstellen in Hessen. AGNH, 2026. [Link]

Beispiele für ein WebGIS mit Umsetzungsmonitoring:

- Landkreis Main-Spessart [Link]
- Landkreis Gotha [Link]

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

HESSEN
Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie, Verkehr,
Wohnen und ländlichen Raum

QUELLE DER GESUNDHEIT
BAD SODEN
AM TAUNUS

**Anlage 16**









RuF!

Rad- und Fußkonzept
Bad Soden am Taunus

# Teilbericht Fahrradparken Bad Soden am Taunus

Planungsbüro RV-K
Frankfurt am Main, August 2026






## Auftrag:

**Stadt Bad Soden am Taunus**

Königsteiner Straße 73

65812 Bad Soden am Taunus

## Bearbeitung:

**Planungsgesellschaft RV-K mbH**

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 94 94 21 61 – 00

kontakt@rv-k.de

*www.rv-k.de*

**Projektbearbeitung**

Annika Komorek

Lukas Hügle

Frankfurt am Main, Juli 2026

# Inhalt


1 Grundlagen und Methodik ..... 4

2 Analyse und Empfehlung ..... 7

2.1 Bahnhof Bad Soden am Taunus ..... 7

2.2 Lebensmittelmärkte, Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen ..... 8

2.3 Öffentliche Einrichtungen ..... 10

2.4 Sport- und Freizeiteinrichtungen ..... 11

2.5 Schulen und Kindergärten ..... 15

3 Sonstiges ..... 17

3.1 E-Bike-Ladestation ..... 17

3.2 Reparaturstation ..... 17

4 Allgemeine Empfehlungen ..... 18

5 Förderung und Umsetzung ..... 18

# 1 Grundlagen und Methodik

Bei den Empfehlungen für Fahrradabstellanlagen orientiert sich die Planungsgesellschaft RV-K eng an den von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegebenen „Hinweisen zum Fahrradparken“[1]. Als entscheidend für die Bemessung und Gestaltung der Abstellanlagen sind die Nutzungsart und die daraus resultierende Parkdauer sowie der Parkzeitraum (siehe Tabelle 1). Danach richten sich die angestrebten Ausprägungen mit Blick auf die soziale Kontrolle, Diebstahlschutz, Wetterschutz, Zentralität und Standsicherheit.

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

**Tabelle 1: Anforderungen an Abstellanlagen (Quelle Hinweise zum Fahrradparken, FGSV (2012))**

| | Parkzeitraum | | | Parkdauer | | | Weitere Anforderungen | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nutzung** | **Tagsüber** | **Abends** | **Nachts** | **Kurz (< 2 h)** | **Mittel (2-9 h)** | **Lang (> 9 h)** | **Soziale Kontrolle** | **Diebstahlschutz** | **Wetterschutz** | **Zentralität** | **Standsicherheit** |
| **Haltestelle / Bahnhof** | x | x | x | - | x | x | ++ | + | ++ | + | + |
| **Schulen / Ausbildungsstätten** | x | - | - | - | x | - | ++ | + | ++ | + | ++ |
| **Arbeitsstätte** | x | x | - | - | x | - | + | + | ++ | + | + |
| **Wohngebäude** | x | x | x | x | - | x | + | ++ | ++ | + | + |
| **Freizeiteinrichtung** | x | x | - | x | x | - | + | + | o | + | + |
| **Einzelhandel** | x | x | - | x | - | - | o | + | o | ++ | ++ |

Zeichenerklärung: „x“ = trifft zu / „-“ = trifft nicht zu / „++“ = sehr wichtig / „oo“ = unwichtig

1 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012): Hinweise zum Fahrradparken, Köln.

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



**Abbildung 1: Typ Anlehnbügel (geeignet), Bahnhof Bad Soden am Taunus**



**Abbildung 2: Typ Einfacher Vorderradhalter (ungeeignet) Abenteuerspielplatz**

Grundsätzlich sind Fahrradstellplätze mit Anlehnbügeln (siehe Abbildung 1) auszustatten. Diese gewährleisten sowohl eine gute Standfestigkeit, als auch ein komfortables und sicheres Anschließen des Fahrrads. Sie entsprechen dem modernen Standard. Ungeeignet, aber weit verbreitet, ist der Abstelltyp „Einfacher Vorderradhalter“ umgangssprachlich: Felgenklemmer (siehe Abbildung 2). Dieser ermöglicht kein sicheres Anschließen des Fahrrads, bietet keine Standfestigkeit und führt beim Umfallen des Fahrrads zu Schäden an den Laufrädern.

Im Rahmen der Befahrung wurden alle Fahrradabstellanlagen an den relevanten Zielen erfasst und bewertet. Standorte der Fahrradabstellanlagen:

- Schulen
- Kindergärten
- Spielplätze
- Parks
- Sehenswürdigkeiten
- Lebensmitteleinzelhandel
- Gewerbezentren
- Bushaltestellen und Bahnhof

Die Erhebung fand wochentags, außerhalb der Schulferien und vormittags und nachmittags statt. Besonderes Augenmerk lag dabei auf den Abstellmöglichkeiten in der Stadtmitte und an öffentlichen

Einrichtungen. Darüber hinaus wurden Spielplätze und Freizeitziele untersucht sowie laufende Planungen – mit Blick auf die Schaffung eines attraktiven Angebotes an Fahrradabstellanlagen – berücksichtigt.

# 2 Analyse und Empfehlung

## 2.1 Bahnhof Bad Soden am Taunus

Eine besondere Rolle spielen Fahrradabstellanlagen in der Funktion als Bike-and-Ride-Anlagen, also in der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV. Dabei ist die Mitnahme von Fahrrädern insbesondere durch eingeschränkte Kapazitäten im Berufsverkehr nur im Ausnahmefall anzustreben und in der Regel nicht wirtschaftlich durchführbar. Umso wichtiger sind grundsätzlich die gute Erreichbarkeit der Haltestellen als auch zielnahe, sichere und komfortable Fahrradabstellmöglichkeiten.

Die Stadt Bad Soden am Taunus besitzt einen Bahnhof mit Anbindung an das regionale Schienennetz Richtung Frankfurt am Main. Linienbusse verkehren in einem regelmäßigen Takt unter anderem in Richtung Königstein, Main-Taunus-Zentrum und Frankfurt Höchst. Folglich wird das Bike-and-Ride-Potenzial als hoch eingeschätzt.

Am Bahnhofsvorplatz befinden sich in einem PKW-Parkhaus eine überdachte Abstellanlage (siehe Abbildung 5). Zusätzlich befinden sich sieben Anlehnbügel direkt am Ende der Gleise (siehe Abbildung 3) und drei Anlehnbügel am östlichen Zugang über die Salinenstraße (siehe Abbildung 4).



**Abbildung 3: Anlehnbügel am Bahnhof Bad Soden am Taunus**

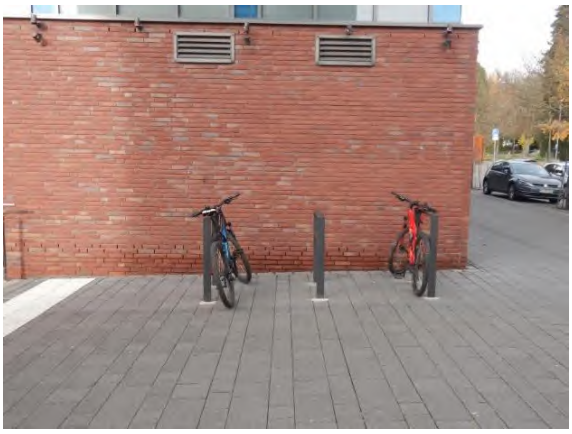


**Abbildung 4: Anlehnbügel Salinenstraße**

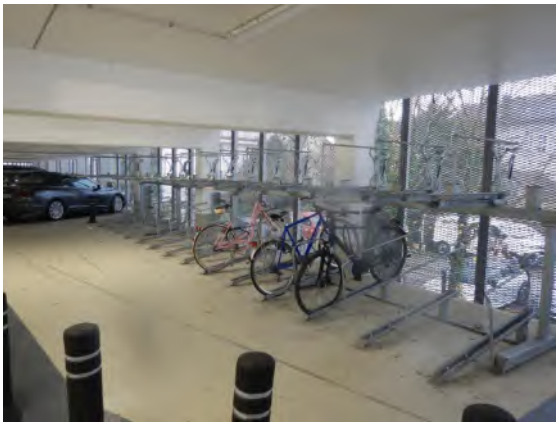


**Abbildung 5: Überdachte Abstellanlagen im Parkhaus am Bahnhof Bad Soden am Taunus**

**Empfehlungen:** Neben dem bereits guten Angebot an Fahrradabstellanlagen am Bahnhof wird empfohlen, ein zusätzliches Angebot mittels Fahrradboxen zu schaffen, um Fahrräder sicher abstellen zu können. Aufgrund der gestiegenen Benutzung von E-Bikes und Pedelecs wird hier auch eine Installierung von Lademöglichkeiten empfohlen. Als Standort bietet sich das vorhandene Pkw-Parkhaus an. Sonderfahrräder wie Lastenfahrräder und Fahrräder mit (Lasten-)Anhängern erfordern einen erhöhten Platzbedarf und sollten in der Planung ebenso berücksichtigt werden. Es wird zusätzlich empfohlen, die Auslastung der Fahrradabstellanlagen regelmäßig zu evaluieren, um Rückschlüsse aus einem steigenden Bedarf ziehen zu können. Zusätzlich kann die Errichtung einer Fahrradservicestation mit Werkzeugen und einer Luftpumpe die Attraktivität für Bike-and-Ride weiter erhöhen.

## 2.2 Lebensmittelmärkte, Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen

Die Stadtmitte in Bad Soden am Taunus verfügt über ein attraktives Angebot an Einzelhandel und Dienstleistung. Besuchende stellen Fahrräder in der Regel kurzzeitig und möglichst zielnah ab. Existieren keine zielnahen Abstellanlagen werden Fahrräder „wild“ abgestellt. Dies kann zu Behinderungen von Zufußgehenden, insbesondere von mobilitätseingeschränkten Personen, führen. Zudem können wild abgestellte Fahrräder zu Schäden an Fassaden, Schaufenstern, Stadtmobiliar oder Begrünung führen.

In der Stadt Bad Soden am Taunus konzentrieren sich Einzelhandel, Gastronomie und weitere Dienstleistungen vor allem auf den Bereich der Königsteiner Straße, Adlerstraße und Zum Quellenpark. Dort befindet sich eine hohe Dichte an Quell- und Zielorten des alltäglichen Bedarfes (Café, Restaurant, Bäcker, Drogerie etc.). Auf dem Platz Rueil-Malmaison und dem Adlerplatz findet zudem jeden Samstagvormittag der Wochenmarkt von 8:00 bis 14:00 Uhr statt.

In regelmäßigen Abständen lassen sich Fahrradabstellanlagen an den Geschäften und im näheren Umfeld der Stadtmitte (siehe Abbildung 6, Abbildung 7 und Abbildung 8) auffinden. Am Adlerplatz existieren allerdings keine Abstellanlagen.



**Abbildung 6: Anlehnbügel an der Königsteiner Straße**



**Abbildung 7: Anlehnbügel Zum Quellenpark**



**Abbildung 8: Anlehnbügel an der Brunnenstraße / Ecke Am Brunnenhof**



**Abbildung 9: Anlehnbügel & Felgenklemmen am Fitnessstudio Kieser**

Auch für die Einkäufe des täglichen Bedarfs werden zunehmend Elektrofahrräder, immer häufiger auch in Kombination mit Anhängern, genutzt. Eine wesentliche Voraussetzung ist dabei das zielnahe und standfeste Abstellen von Fahrrädern.

Im Gewerbegebiet befinden sich zum Teil unzureichende Abstellanlagen in Form von Felgenklemmen (siehe Abbildung 9).

**Empfehlungen:** Es wird empfohlen, weiterhin dezentral und in regelmäßigen Abständen Abstellanlagen für den Radverkehr einzurichten. Ein Witterungsschutz wird aufgrund der meist sehr kurzen Standzeit nicht benötigt. Wenn keine ausreichende Fläche für Abstellanlagen vorhanden ist, wird empfohlen, zielnahe Pkw-Parkstände im öffentlichen Straßenraum für Abstellanlagen (bspw. Fahrradbügel)

umzunutzen. Besonders am Rueil-Malmaison Platz sollte die Einrichtung von Abstellanlagen geprüft werden, ohne dabei den Marktbetrieb zu beeinflussen. Verschiedene Untersuchungen[2,3] zeigen, dass die Förderung des Radverkehrs zudem einen positiven Einfluss auf die lokale Wirtschaft hat.

Bei der Dimensionierung der Anlage ist darauf zu achten, dass diese gleichzeitig für Besuchende der Cafés, des Einzelhandels und der weiteren Zielorte im unmittelbaren Umfeld von hoher Bedeutung sind. Als Standort bietet sich auch die Fläche des neuen Adlerkarrees an.

Darüber hinaus sind auch Abstellanlagen im Gewerbegebiet wichtig. Da es sich bei den Grundstücken um Privatgelände handeln kann, kann die Stadt selbst keine Fahrradabstellanlagen einrichten. Fahrradabstellanlagen im angrenzenden öffentlichen Raum können meist nicht zielnah eingerichtet werden.

Es wird empfohlen, dass die Stadtverwaltung aktiv auf Gewerbetreibende zugeht und diese über die Sinnhaftigkeit von Fahrradabstellplätzen informiert. Den Gewerbetreibenden kann darüber hinaus angeboten werden, dass die Stadt Fahrradbügel zur Verfügung stellt und montiert, sofern die Gewerbetreibenden dafür geeignete Flächen auf ihrem Grundstück zur Verfügung stellen. Eine Überdachung der Abstellflächen ist aufgrund der kurzen Parkdauer nicht erforderlich. Für die Mitarbeitenden der Verwaltung hingegen wird eine gesonderte Abstellanlage empfohlen, da die Standzeiten länger sein können und somit zusätzliche Anforderungen der Nutzenden entstehen (siehe Kapitel 2.3). Dieses Vorgehen garantiert ein einheitliches, anspruchsvolles Gesamterscheinungsbild der Fahrradabstellanlagen in Bad Soden am Taunus.

## 2.3 Öffentliche Einrichtungen

An öffentlichen Einrichtungen sind Fahrradabstellplätze in ausreichender Zahl erforderlich. Hierbei muss zwischen den Nutzungsansprüchen von Besuchenden und Mitarbeitenden unterschieden werden. Während Besuchende zentrale und leicht auffindbare Abstellplätze am Eingangsbereich benötigen, können die Abstellanlagen von Mitarbeitenden abseits der Haupteingänge untergebracht werden. Eine Überdachung der Abstellplätze für Mitarbeitende ist wünschenswert, für die der Besuchenden ist sie verzichtbar.

Am südlichen Eingang zum Bürgerhaus Neuenhain befinden sich eine nicht überdachte Abstellanlagen (siehe Abbildung 10). Im vorderen Eingangsbereich des Rathauses befindet sich ebenfalls eine nicht überdachte Abstellanlage (siehe Abbildung 11).

[2] European Cyclists' Federation (2016): Shopping by bike: Best friend of your city centre Brüssel.
[3] Schneidemesser, Betzien (2021): Local Business Perception vsiehe Mobility Behavior of Shoppers: A Survey from Berlin, online.




**Abbildung 10: Stellplätze am Bürgerhaus Neuenhain**



**Abbildung 11: Eingangsbereich des Rathauses Bad Soden am Taunus**

**Empfehlungen:** Überdachte Fahrradabstellanlagen für Mitarbeitende konnten vor Ort nicht festgestellt werden. Die am Rathaus befindlichen Anlagen entsprechen nicht den Anforderungen bzgl. der Standfestigkeit und sind nicht ausreichend dimensioniert. Es fehlen Stellplätze im Eingangsbereich des Rathauses. Grundsätzlich sollten die Mitarbeitenden der Verwaltung ein eigenes Angebot erhalten, dass im Idealfall abschließbar und überdacht ist. Üblicherweise können solche Anlagentypen in Tiefgaragen angelegt werden. Im Zuge der Entwicklung des neuen Rathauses sollte ein ausreichendes Angebot für Abstellanlagen mitgedacht werden.

## 2.4 Sport- und Freizeiteinrichtungen

29 % aller zurückgelegten Wege entfallen auf den Freizeitbereich. Davon werden 46 % zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt.[4] Zeitgemäße Abstellanlagen an Sport- und Freizeiteinrichtungen sind daher besonders wichtig und können die Attraktivität der Fahrradnutzung in der Freizeit weiter steigern. Dies gilt insbesondere für Freilufteinrichtungen, die in der Regel nur bei gutem Wetter genutzt werden.

In der Stadt Bad Soden am Taunus befinden sich an der Hasselgrundhalle 15 Anlehnbügel (siehe Abbildung 12). Die Mehrzweckhalle wird unter anderem für den Schulsport genutzt, sodass die Anlehnbügel einen geeigneten Anlagentyp für die Nutzenden darstellen. Außerdem befinden sich unmittelbar neben dem Haupteingang der Hasselgrundhalle eine Leih-Luftpumpe mit zwei Abstellmöglichkeiten (siehe Abbildung 13).

[4] Infas Institut (2019): Mobilität in Deutschland Ergebnisbericht, Bonn.



**Abbildung 12: Hasselgrundhalle (Richard-Wagner-Straße)**



**Abbildung 13: Hasselgrundhalle (Gartenstraße)**

Neben der Hasselgrundhalle bietet die Stadt Bad Soden am Taunus zahlreiche weitere Sport- und Freizeitmöglichkeiten an. Hierzu zählen beispielsweise das Schwimmbad FreiBad Soden oder die Sportanlage Sauerborn. Während das FreiBad Soden (siehe Abbildung 14) über ein ausreichendes Angebot an Abstellmöglichkeiten verfügt, existieren an der Sportanlage Sauerborn lediglich Felgenklemmen (siehe Abbildung 15).



**Abbildung 14: Anlehnbügel FreiBad Soden**



**Abbildung 15: Sportanlage Sauerborn**

Darüber hinaus stellt der Franzensbader Platz mit dem angrenzenden Hundertwasserhaus und dem Quellenpark ein bedeutendes Freizeitziel für Einwohnende als auch Radtouristinnen und Radtouristen dar. Abstellanlagen wurden bei der Befahrung nicht identifiziert (siehe Abbildung 16). Darüber hinaus befindet sich dort die Tanzschule Pelzer sowie das Jugendcafé Bad Soden. Hier befindet sich lediglich eine Abstellanlage (siehe Abbildung 17).



**Abbildung 16: Franzesbader Platz**



**Abbildung 17: Jugendcafe Bad Soden**

Darüber hinaus verfügt die Stadt Bad Soden am Taunus über mehrere Kinderspielplätze (siehe Abbildung 18, Abbildung 19, Abbildung 20, Abbildung 21), an denen sich lediglich Felgenklemmen als Abstellmöglichkeiten befinden.



**Abbildung 18: Felgenklemmer am Abenteuerspielplatz an der Robert-Stolz-Straße**



**Abbildung 19: Spielplatz Neuenhain**



**Abbildung 20: Felgenklemmer am Abenteuerspielplatz an der Robert-Stolz-Straße**



**Abbildung 21: Spielplatz Rohrwiesen**

**Empfehlungen:** Mit Blick auf die steigende Nutzung von hochwertigen (Elektro-) Fahrrädern sind im Freizeitbereich sichere Fahrradabstellanlagen mit Anschließmöglichkeit des Rahmens erforderlich. An allen Freizeiteinrichtungen wird das Anbringen von Fahrradbügeln empfohlen, dazu zählen auch Spielplätze im Stadtgebiet.

Es sollten Anlehnbügel analog zum Haupteingang der Spielplätze errichtet werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Untergrund eine asphaltierte oder gepflasterte Oberfläche aufweist.

Aufgrund der hohen Bedeutung als Freizeitziel sollte eine Abstellanlage für Besuchende des Franzesbader Platzes möglichst zielnah errichtet werden. Gegebenenfalls bietet sich der Entfall eines Pkw-Parkstandes an.

## 2.5 Schulen und Kindergärten

Für Kinder bis zur Vollendung des 10. Lebensjahres rät die Deutsche Verkehrswacht von einer Nutzung des Fahrrads für den Schulweg ab.[5] Lediglich in Begleitung der Eltern sollten Kinder im Kindergarten- und Grundschulalter mit dem Fahrrad zur Schule oder in den Kindergarten fahren. Es sind daher nur wenige Abstellplätze für Fahrräder der Kinder erforderlich. Für das pädagogische Fachpersonal werden dagegen überdachte Abstellanlagen empfohlen.

In dieser Untersuchung wurde die Otfried-Preußler-Schule als weiterführende Schule und die Theodor-Heuss-Schule als Grundschule untersucht. Dort ist der potenzielle Anteil an Radfahrenden Schülerinnen und Schülern hoch. An beiden Schulen existierten Anlehnbügel, die nicht überdacht sind (siehe Abbildung 22 und Abbildung 23).

[5] Deutsche Verkehrswacht e.V. (2018): Radfahren zwischen 7 bis 10 Jahren, Berlin, online.



**Abbildung 22: Anlehnbügel an der Otfried-Preußler-Schule neben der Sporthalle**




**Abbildung 23: Anlehnbügel Theodor-Heuss-Schule**



**Abbildung 24: Anlehnbügel Kindertagesstätte Max Baginski**

An der Kindertagesstätte Max Baginski existierten sieben Anlehnbügel (siehe Abbildung 24).

**Empfehlungen:** Allen Schülerinnen und Schülern der Otfried-Preußler-Schule, welche mit dem Fahrrad zur Schule kommen, sollten sichere Abstellanlagen zur Verfügung stehen. Die bestehende Anlage kann erhalten bleiben, sollte jedoch mit einem weiteren Angebot am Haupteingang der Schule ergänzt werden. Auch der Schulhof sollte als Standort näher in Betracht gezogen werden. Eine Überdachung der Anlage ist sinnvoll und wünschenswert und sollte mit einem modernen Anlagentyp ausgestattet werden.

Die Anlage am Kindergarten stellt zwar einen veralteten Anlagentyp dar, jedoch sind die Lauf- und Kinderfahrräder aufgrund des geringen Schwerpunktes standsicher. Es ist jedoch davon auszugehen, dass Mitarbeitende mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren. Eine attraktive Anlage sollte daher auch für sie geschaffen werden.

# 3 Sonstiges

## 3.1 E-Bike-Ladestation

Die Reichweite von Elektrofahrrädern ist für den Alltagsverkehr in der Regel ausreichend. Bei maximaler Motorunterstützung ist eine Reichweite von mindestens 25 Kilometer üblich. Durch das einfache Entnehmen des Akkus kann dieser an der Arbeitsstelle oder zuhause unkompliziert geladen werden. Ein Bedarf an E-Bike-Ladestationen im Alltagsverkehr besteht folglich nicht.

Im Freizeitverkehr kann aufgrund längerer Strecken ein Bedarf zum Nachladen der Elektrofahrräder bestehen. Aufgrund des lang andauernden Ladevorgangs ist dies aber nur in Kombination mit längeren Aufenthalten, also im Bereich von Gastronomie oder Freizeiteinrichtungen sinnvoll.

**Empfehlung:** Die Neuplanung der touristischen Radverbindung „Streuobstwiese am Taunushang“ bietet ein großes Potenzial für touristischen Radverkehr. Es ist zu erwarten, dass Touristen das gastronomische Angebot der Stadt Bad Soden am Taunus nutzen. Im Zuge der Neuplanung des Adlerkarrees kann die Einrichtung einer Ladestation sinnvoll sein, da beispielsweise während eines Besuches eines Cafés der Akku geladen werden kann. Die Wahl des Standortes sollte unter Berücksichtigung der zusätzlichen Nutzungsansprüche in diesem Bereich getroffen werden. Damit ortsfremde Radfahrende das Angebot auffinden, sollte der Standort der Ladestation in die Fahrradwegweisung integriert werden.

## 3.2 Reparaturstation




**Abbildung 25: Leih-Luftpumpe Hasselgrundhalle**

Radreparaturstationen können an zentralen Stellen sinnvoll sein und helfen, Radfahrenden kleinere Schäden selbst zu beheben. Zielgruppe von Reparaturstationen sind sowohl Freizeitradfahrende, die beispielsweise im Zuge der Streuobstwiese am Taunushang durch die Stadt Bad Soden am Taunus fahren, als auch die Bürgerinnen und Bürger der Stadt, die kein entsprechendes Werkzeug haben.

Die Einrichtung einer Reparaturstation bietet sich vor allem im Bereich von Freizeiteinrichtungen oder dem Bahnhof an. Für eine Reparaturstation fallen Kosten i.H.v. ca. 2.000 € zuzüglich Montage an. Ein Stromanschluss ist nicht erforderlich. Es sind Kosten zur Instandhaltung einzukalkulieren.

# 4 Allgemeine Empfehlungen

Ziel sollte es sein, im gesamten Stadtgebiet der Stadt Bad Soden am Taunus einheitliche Anlehnbügel zu schaffen. Es wird empfohlen, dass der kommunale Bauhof eine gewisse Anzahl an Anlehnbügeln anschafft und diese im Bereich der öffentlichen Flächen kontinuierlich montiert.

Bei der Angebotsplanung ist die zunehmende Verbreitung von höherwertigen Fahrrädern und Sonderformen zu beachten. Lastenräder und Fahrräder mit Packtaschen, Anhängern und Kindertransportern haben einen höheren Flächenbedarf. Dies sollte bei der Bemaßung von Abstellanlagen berücksichtigt werden.

Der Ausbau von Fahrradabstellanlagen kann bei Flächenknappheit auch auf Pkw-Parkständen geschehen. Mit Blick auf die Kapazität und den Flächenverbrauch sind Fahrradabstellplätze deutlich effizienter in der Flächennutzung. Laut den Hinweisen zum Fahrradparken können „auf der Fläche eines Pkw-Stellplatzes in der Regel vier bis sechs Fahrräder geparkt werden“[6].

# 5 Förderung und Umsetzung

Es existieren Fördermöglichkeiten für den Bau von Fahrradabstellanlagen. Einen guten Wegweiser aller Fördermöglichkeiten für den Radverkehr, aufgeschlüsselt nach Bundesland und Art der Fördermaßnahme, stellt das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) mit der *Förderfibel* [7] bereit. Diese wird laufend aktualisiert und kann daher unabhängig der nachfolgenden zum jetzigen Zeitpunkt gültigen Auflistung genutzt werden.

Aktuell sind dabei folgende Förderprogramme zu nennen:

- **Bike+Ride Offensive im Rahmen der Kommunalrichtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten[8]:**
  - Bundesweit
  - Kooperation des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) und der Deutschen Bahn (umfassendes Beratungsangebot)
  - Förderquote 70 % (für finanzschwache Kommunen 85 %)
  - Bagatellgrenze 5.000 Euro
- **Sonderprogramm „Stadt und Land“[9]:**
  - Bundesweit
  - Förderquote i. d. R. 75 % (bei finanzschwachen Kommunen bis zu 90 %)

[6] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012): Hinweise zum Fahrradparken, Köln.
7 https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Foerderfibel_Formular.html?nn=3750392
8 https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/kommunalrichtlinie/bikeride-offensive
9 https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Foerderungen/Foerderfibel/Foerderprogramme_Foerderfibel/DE_BALM_Sonderprogramm_Stadt_und_Land_2020-2028.html

- Keine Bagatellgrenze durch Bund vorgegeben

Um Kommunen bei der Planung, dem Bau sowie der Finanzierung von Fahrradabstellanlagen umfassend zu informieren und zu unterstützen, hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) die Informationsstelle *Fahrradparken an Bahnhöfen*[10] eingerichtet. Das Ziel dabei ist, zwischen den Zuständigkeiten von Bund, Ländern, Kommunen, Deutsche Bahn sowie Flächeneigentümern zu vermitteln und den Ausbau zu beschleunigen.

10 https://radparken.info/

# RuF! Rad- und Fußkonzept Bad Soden am Taunus

Start (ZOB) / Ziel (Rathaus)

**Stationen**

1. Führungsformen Alleestraße / Niederhofheimer Straße (Schulverbindung)
2. Schutzstreifen Königsteiner Straße
3. Unterführung Sulzbacher Straße
4. Fahrradstraße & Parallele Führung Kronberger Straße
5. Knotenpunkt Parkstraße / Königsteiner Straße
6. Querungsstellen

**Befahrungsroute**

Gemeinsame Befahrung

**Grenzen**

Kommunengrenzen
Stadt Bad Soden am Taunus

Die Ergebnisse des Rad- und Fußkonzepts der Stadt Bad Soden am Taunus finden Sie auch online auf einer interaktiven Karte dargestellt:
https://rv-k.de/BadSoden/RadUndFussverkehrskonzept/Ergebnis/WebGIS.html

**Anlage 17**

## Karte 09: Befahrungsroute - Gemeinsame Befahrung Steuerungsgruppe

| | |
|---|---|
| Projekt: | RuF! Rad- und Fußkonzept Bad Soden am Taunus |
| Bearbeitung: | Annika Komorek |
| Datum: | 06.04.2026 |
| Quelle: | Eigene Erhebung |
| Kartengrundlage: | © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2026 |

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