

Maßnahmen-Nr.	Straße	Beschreibung	Priorität	Priorität
080	Dietigheimer Straße/ Am Heuchelbach	Ausbau und Freigabe des östlichen Gehweges in nördliche Richtung, Markierungsmaßnahmen, Radfahrerfurt mit Zusatzzeichen "Radverkehr von rechts und links".	A	39,0
094	Überführung B456/ Gluckensteinweg-Gertrud-Bäumer-St	Freigabe Radverkehr, Ausbau Brücke (Verbreiterung, Reduzierung Steigung), Entfernung Drängelgitter, Überführung Fahrbahn-Radweg an Gluckensteinweg (sowie Absperrpfosten) und Gertrud-Bäumer-Straße.	A	37,0
109	Frölingstraße	Freigabe Einbahnstraße, Markierung eines Schutzstreifens entgegen der Einbahnstraße sowie Entfernung des vorhandenen Schutzstreifens. Radverkehr-LSA an Knotenpunkt Frölingstr./Schleußnerstr. in Richtung Osten. Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens an LSA-Knotenpunkten Frölingstr./Urseler Str..	A	36,5
017	L 3057/ Seulberger Straße	Anlegung einer Mittelinsel (gedübelt auf Sperrfläche) als Querungshilfe für den Fahrrad- und Fußverkehr, Ersetzung der Drängelgitter durch Pfosten, Freigabe des Gehwegs durch Zusatzzeichen "Radfahrer frei".	A	34,0
012	Homburger Straße	Ausbau der Mittelinseln als Querungshilfe für den Radverkehr, Ausweisung eines benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweges.	A	34,0
068	Schulberg	Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr, Entfernung der Kfz-Stellplätze, Markierung von Schutzstreifen.	A	32,5
004	Wetterauer Str./ L 3205	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs nördlich der Wetterauer Straße/L 3205/B3, Einrichtung Fahrbahn-Radweg-Überführung am Ortseingang Ober-Erlenbach.	A	32,5
013	Seulberger Straße	Anlegung einer Mittelinsel als Querungshilfe für den Fahrrad- und Fußverkehr; Freigabe des Gehwegs durch Zusatzzeichen "Radfahrer frei".	A	30,0
110	Urseler Straße	Markierung von Schutzstreifen, Einrichtung einer überbreiten Kfz-Fahrspur, Freigabe Gehweg Zusatzzeichen "Radfahrer frei", Markierung aufgeweiteter Radaufstellstreifen an LSA-Knotenpunkten. --> siehe Prinzipskizze 9	A	29,5
089	Höllsteinstraße	Markierung beidseitiger Schutzstreifen, Markierung einer Fahrradschleuse für direktes Linksabbiegen (Strichelung zur Überquerung) Höllsteinstr./Jubipark sowie Querungshilfe für indirektes Linksabbiegen	A	29,5
065	Europakreisel	Markierung eines Schutzstreifen in den Zufahrten des Kreisverkehrs, regelmäßiger Grünschnitt. Bauliche Maßnahmen zur Verringerung der Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs im Kreisverkehr sind zu prüfen --> siehe Prinzipskizze 2	A	29,5
091	Friedberger Straße	Markierung von Piktogramm Spuren. Gehweg "Radfahrer frei" in Richtung Norden (Friedrichsdorf), Radweg-Fahrbahn-Überführung am Ortseingang.	A	27,5

Maßnahmen-Nr.	Straße	Beschreibung	Priorität	Priorität
104	Schleußnerstraße/Horexbrücke	Markierung von Schutzstreifen, Einrichtung einer überbreiten Fahrspur. Markierung eines aufgeweitete Radaufstellstreifens prüfen. --> siehe Prinzipskizze 8	A	26,5
092	Friedberger Straße/ Heinrich-von-Kleist-Straße	Benutzungspflicht aufheben, Gehweg Radfahrer frei in beide Richtungen, Verlegung der Überführung Heinrich-von-Kleist-Straße in die Straße hinein (auf Höhe Hausnr. 64)	A	26,5
078	Bommersheimer Weg/ Hindenburgring	Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens mit kurzem Schutzstreifen.	A	26,5
069	Ritter-von-Marx-Brücke	Markierung von Schutzstreifen, Entfernung der Mittellinie.	A	26,5
062	Gluckensteinweg	Markierung von Piktogrammspuren und Aufgeweiteten Radaufstellstreifen an LSA-Knotenpunkten, Entfernung der Mittellinie.	A	26,5
007	Burgholzhäuser Str./ Ober-Erlenbacher Str.	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.	A	26,0
113	Heuchelheimer Straße	Ausbesserung der Oberfläche, Markierung eines Schutzstreifens für linksabbiegenden Verkehr zw. Fahrspuren am Knotenpunkt Heuchelheimer Str./Hindenburgring. Umwandlung der Benutzungspflicht in freigegebenen Gehweg kurz vor Knotenpunkt.	A	25,5
075	Hessenring	Stadteinwärts: Markierung eines einseitigen Schutzstreifens mit überbreiter Fahrspur; Stadtauswärts: Umwandlung des gemeinsamen Geh- und Radweges in einen getrennten Geh- und Radweg; Fahrbahn-Radweg-Überführungen, Aufgeweiteter Radaufstellstreifen Am Holbrunnen.	A	25,5
034	Frankfurter Landstraße	Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr.	A	25,5
010	Vilbeler Straße/ Frankfurter Landstraße	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.	A	25,5
122	Bahnhofstraße / Rathausplatz	Ausbau der Brücke für den Radverkehr durch befahrbare Rampe.	B	24,5
103	Schleußnerstraße	Markierung von Schutzstreifen, Einrichtung einer überbreiten Fahrspur, Markierung von aufgeweiteten Radaufstellstreifen an LSA-Knotenpunkten.	B	24,5
102	Thomasstraße	Markierung von Radfahrstreifen, Reduzierung von vier auf zwei Kfz-Fahrspuren, Markierung von aufgeweiteten Radaufstellstreifen an LSA-Knotenpunkten.	B	24,5

Maßnahmen-Nr.	Straße	Beschreibung	Priorität	Priorität
066	Louisenstraße	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens in Richtung Innenstadt, Piktogrammspur in Richtung Europakreisel, Aufgeweiteter Radaufstellstreifen LSA-Knotenpunkt Louisenstraße / Ferdinandstraße. --> siehe Prinzipskizze 3	B	24,5
063	Gluckensteinweg	Markierung von Piktogrammspuren und Aufgeweiteten Radaufstellstreifen an LSA-Knotenpunkten, Entfernung der Mittellinie.	B	24,5
054	Kaiser-Friedrich-Promenade	Markierung von Schutzstreifen, Entfernung Kfz-Stellplätze auf der Fahrbahn in westliche Richtung, Aufhebung des benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweges, Freigabe des Gehweges durch Zusatzzeichen "Radfahrer frei".	B	24,5
001	östl. Verlängerung Beudeweg	Asphaltierung des betrachteten Abschnitts. Freigabe des Weges für Radfahrer durch Zusatzzeichen "Radfahrer frei".	B	24,5
064	Frankfurter Landstraße	Markierung von Schutzstreifen.	B	23,5
124	Saalburgchaussee	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs (siehe Musterlösungen im Anhang).	B	23,0
055	Kaiser-Friedrich-Promenade	Es sind tieferegehende Untersuchungen erforderlich. Geprüft werden sollen Fahrradstraße, Schutzstreifen, Einbahnstraßenführung, Parkflächenbewirtschaftung, Linienbusverkehrsführung.	B	22,5
052	Kaiser-Friedrich-Promenade	Markierung von Schutzstreifen unter Beachtung von Sicherheitstrennstreifen zu Kfz-Stellplätzen. Aufhebung des benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweges, Freigabe des Gehweges durch Zusatzzeichen "Radfahrer frei".	B	22,5
015	Seulberger Straße/ Steinmühlstraße	Anlegung einer Mittelinsel als Querungshilfe für den Fahrrad- und Fußverkehr. Freigabe des Gehweges durch Zusatzzeichen 1022-10 "Radfahrer frei".	B	22,5
098	Verbindung Lange Meile/Hessenring	Ausbau des betrachteten Abschnitts (Vergleiche Kurzmaßnahmenliste AK RVK Juni 2016, 06.04.2017).	B	22,0
073	Saalburgstraße/ B456	Ein grundlegender Umbau des LSA-Knotenpunktes wird geprüft. Eine sichere und durchgehende Radverkehrsführung ist bei den Planungen zu berücksichtigen.	B	21,5
033	Zum Möhrenbach	Ausbau der Rampe durch Verbreiterung des Weges sowie Reduzierung der Steigung. Grünschnitt im Kreuzungsbereich Zum Möhrenbach / In den Möhrenwiesen.	B	21,0
053	Kaiser-Friedrich-Promenade	Markierung von Schutzstreifen, Entfernung der Leitbarke, Entfernung der Kfz-Stellplätze, Aufhebung des benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweges, stattdessen Zusatzzeichen "Radfahrer frei", .	B	20,5

Maßnahmen-Nr.	Straße	Beschreibung	Priorität	Priorität
021	Ober-Eschbacher Straße	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens ortseinwärts, Umwandlung benutzungspflichtigen Geh- und Radweg in Gehweg „Radfahrer frei“, geregelte Überführung zwischen Fahrbahn/Radweg am Ortseingang, Ausweisung des parallelführenden Gehweges mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“.	B	20,5
097	Am Hohlebrunnen	Markierung von Schutzstreifen. --> Siehe Prinzipskizze 7	B	19,5
096	Friesenstraße	Markierung einseitiger Schutzstreifen im Steigungsbereich.	B	19,5
086	Weinbergsweg/Paul-Ehrlich-Weg	Ausweisung als Fahrradstraße. Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Kfz frei“ weiter zugelassen. Umfangreiche Markierungen erforderlich. Bevorrechtigung an Knotenpunkten.	B	19,5
077	Hindenburgring	Markierung von Schutzstreifen sowie Einrichtung einer überbreiten Fahrspur, Freigabe Gehweg mit Zusatzzeichen "Radfahrer frei", Markierung von Radfahrerfurten, Markierung Aufgeweiteter Radaufstellstreifen.	B	19,5
014	Seulberger Straße	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.	B	19,5
095	Weberpfad	Neubau eines asphaltierten Radweges, Entfernung eines Absperrpfostens.	B	19,0
111	Feldbergstraße	Freigabe der Einbahnstraße.	B	18,5
083	Kurpark	Umwandlung des gemeinsamen Geh- und Radweges in getrennten Geh- und Radweg, Umgestaltung der Schranke zur durchgängigen Passierbarkeit, Vervollständigung StVO-Beschilderung getr. Geh- und Radweg.	B	18,5
018	Massenheimer Weg	Umwandlung benutzungspflichtiger Geh- und Radweg in Gehweg „Radfahrer frei“, Überführung Fahrbahn-Radweg, Entfernung Absperrpfosten Höhe Ortseingangsschildes.	B	18,5
008	Homburger Straße/ Viibeler Straße	Entfernung der Mittellinie.	B	18,5
120	Homburger Straße	Ausbesserung der Oberfläche unter Berücksichtigung der Entwässerung auf dem betrachteten Abschnitt.	B	17,5
076	Hessenring	Markierung von Schutzstreifen sowie Einrichtung einer überbreiten Fahrspur. Markierung von Aufgeweiteten Radaufstellstreifen an LSA-Knotenpunkten.	B	17,5
071	Saalburgstraße	Einseitiger Schutzstreifen in Richtung Dornholzhausen, Piktogrammspur und Aufhebung der Benutzungspflicht stadteinwärts, beidseitige Freigabe des Gehwegs, sowie sichere Überführung des Radverkehrs auf die Fahrbahn durch Fahrbahnmarkierungen. --> siehe Prinzipskizze 4	B	17,5
107	Zeppelinstraße	Freigabe des Gehweges in beide Richtungen mit Zz "Radfahrer frei".	B	16,5

Maßnahmen-Nr.	Straße	Beschreibung	Priorität	Priorität
106	Am Zeppelinstein	Änderung der Wegführung/Neubau des betrachteten gemeinsamen Geh- und Radweges.	B	16,5
070	Saalburgstraße	Markierung eines Schutzstreifens unter Beachtung eines Sicherheitstrennstreifens zu Kfz-Stellplätzen sowie Einrichtung einer überbreiten Fahrspur. Markierung eines Aufgeweiteten Radaufstellstreifen am LSA-Knotenpunkt Saalburgstraße / Götzenmühlweg.	B	16,5
006	Wetterauer Str.	Entfernung der Mittellinie.	B	16,5
114	Götzenmühlweg	Freigabe Einbahnstraße, Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens. --> siehe Prinzipskizze 114	B	15,5
101	Schöne Aussicht	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens in westliche Richtung, Ausbau Überführung Fahrbahn-freigegebener Gehweg (östliches Ende Schönen Aussicht), Umwandlung Rechts- und Linksabbieger in überbreite Fahrspur, Markierung aufgeweiteter Radaufstellstreifen.	B	15,5
087	Castillostraße	Freigabe Einbahnstraße.	B	15,5
074	Saalburgstraße	Ausbau in Zweirichtungsgehweg mit "Radfahrer frei", Markierungsmaßnahmen, Radfahrerfurt Polizeistation mit Zusatzzeichen "Radverkehr von rechts und links".	B	15,5
067	Louisenstraße / Löwengasse	Freigabe des betrachteten Abschnitts der Fußgängerzone durch Zusatzzeichen "Radfahrer frei". Markierung von Fahrradpiktogrammen / Prüfung einer abgegrenzten Radfahrspur.	B	15,0
127	Kälberstücksweg	Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung. Ersetzen der Umlaufsperrn durch Poller.	C	14,5
112	Reinerzer Weg	Gehwege für Radverkehr freigeben. Umlaufsperrn entfernen, Pfosten setzen.	C	14,5
023	Ober-Eschbacher Straße	Markierung von Schutzstreifen, Entfernung der Längstellplätze auf Höhe des Friedhofs sowie der Fahrbahn- Stellplätze in Richtung Westen zwischen "In den Lichgärten" und "Langwiesenweg".	C	14,5
020	Ober-Eschbacher Straße/ L 3003	Verbreiterung und Ausbesserung der Oberfläche des bestehenden Geh- und Radweges, Rot-Markierung der bevorrechtigten Radfahrerfurt.	C	14,5
019	Peterhofer Straße	Anlegung einer Mittelinsel als Querungshilfe (Dübel - keine Verbreiterung der Fahrbahn) für den Fahrrad- und Fußverkehr.	C	14,5

Maßnahmen-Nr.	Straße	Beschreibung	Priorität	Priorität
090	Höllsteinstraße	In südliche Richtung: Markierung Piktogrammspur, Zusazuzeichen Gehweg "Radfahrer frei". Ausbau des für den Radverkehr freigegebenen Gehweges auf Höhe des Grundstückes südlich der Kreuzung Friedberger Str. prüfen. Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens LSA-Knotenpunkt Friedberger Str./Höllsteinstr..	C	13,5
002	Verbindungsstück zweier Wirtschaftsweg	Ausbau und Asphaltierung des betrachteten Abschnitts sowie Verbreiterung der Brücke.	C	13,5
118	Heuchelheimer Hohlweg	Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	C	12,5
115	Am Heuchelbach	Verbreiterung des betrachteten gemeinsamen Geh- und Radwegs.	C	12,5
093	Götzenmühlweg	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens jeweils im Steigungsbereich des Götzenmühlweges aus nördlicher und südlicher Richtung. Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens am LSA-Knotenpunkt Gluckensteinweg.	C	12,5
032	In den Möhrenwiesen/ Kirdorfer Bach	Neubau eines Geh- und Radweges.	C	12,5
119	Waldweg	Befestigung der Oberfläche mit hydraulisch gebundener Tragdeckschicht.	C	12,0
117	Weg zw. Saalburgstr./Gartenfeldstr.	Ausbau der Rampen durch Verbreiterung des Weges sowie Reduzierung der Steigung, Pflasterung/Asphaltierung der Oberfläche, Absenkung der Bordsteinkante Gartenfeldstraße.	C	11,5
005	Wirtschaftsweg Richtung Petterweil	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	11,5
123	Friedrichstraße	Freigabe der Einbahnstraße.	C	11,0
116	Weg entlang des Heuchelbachs	Neubau eines Geh- und Radweges bzw. Verbreiterung des betrachteten Weges. Absenkung des Bordsteins.	C	11,0
081	Verlängerung In den Möhrenwiesen	Umwandlung des benutzungspflichtigen Geh- und Radweges in Gehweg mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“.	C	10,5
035	Zum Möhrenbach	Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	C	10,0
105	Benzstraße	Markierung von Schutzstreifen.	D	9,5
072	Königsteiner Straße/ Saalburgstraße	Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr zur Erreichung der Fußgänger- (und Radverkehr-)lichtsignalanlage. Anpassung der Streuscheiben der FSA.	D	9,5
003	östl. Verlängerung Ahlweg	Asphaltierung des betrachteten Abschnitts.	D	9,5

Maßnahmen-Nr.	Straße	Beschreibung	Priorität	Priorität
121	Verlängerung Obernhainer Weg	Verbreiterung des betrachteten Weges., Absenkung der Bordsteinkante, Entfernung von Umlaufsperrern	D	9,0
024	Ober-Eschbacher Straße	Markierung von 7 Aufgeweiteten Radaufstellstreifen an LSA-Knotenpunkten.	D	9,0
082	Im Salzgrund	Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radweges.	D	8,5
125	Hohemarkstraße	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs (siehe Musterlösungen im Anhang).	D	8,0
126	Götzenmühlenweg	Anlegung einer Querungshilfe mit Verschwenkung der Fahrbahn. Hierfür ist der Entfall von ca. vier Kfz-Stellplätzen notwendig.	D	7,0

Erläuterung der Maßnahmenbewertung Radverkehrskonzept Bad Homburg

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

Priorität und Kosten-Nutzen-Verhältnis:

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

Wirkung der Maßnahme:

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

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

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

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

Bedeutung des Netzelements:

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

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

Bürgerbeteiligung (BB) 0-4 Punkte: Die Bewertung durch die Bürger wird in der Priorisierung der Maßnahmen ebenfalls berücksichtigt. Sie fließt mit folgender Punktzahl in die Bewertung ein:

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

Verbindungskategorie (VK)

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

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

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

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

Berechnung:

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

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

Einstufung in Prioritäts-Klassen

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

25 bis 50 Punkte	Priorität A
15 bis 24,5 Punkte	Priorität B
10 bis 14,5 Punkte	Priorität C
0 bis 9,5 Punkte	Priorität D

Radverkehrskonzept Bad Homburg 2018

Sonstige punktuelle Maßnahmen:

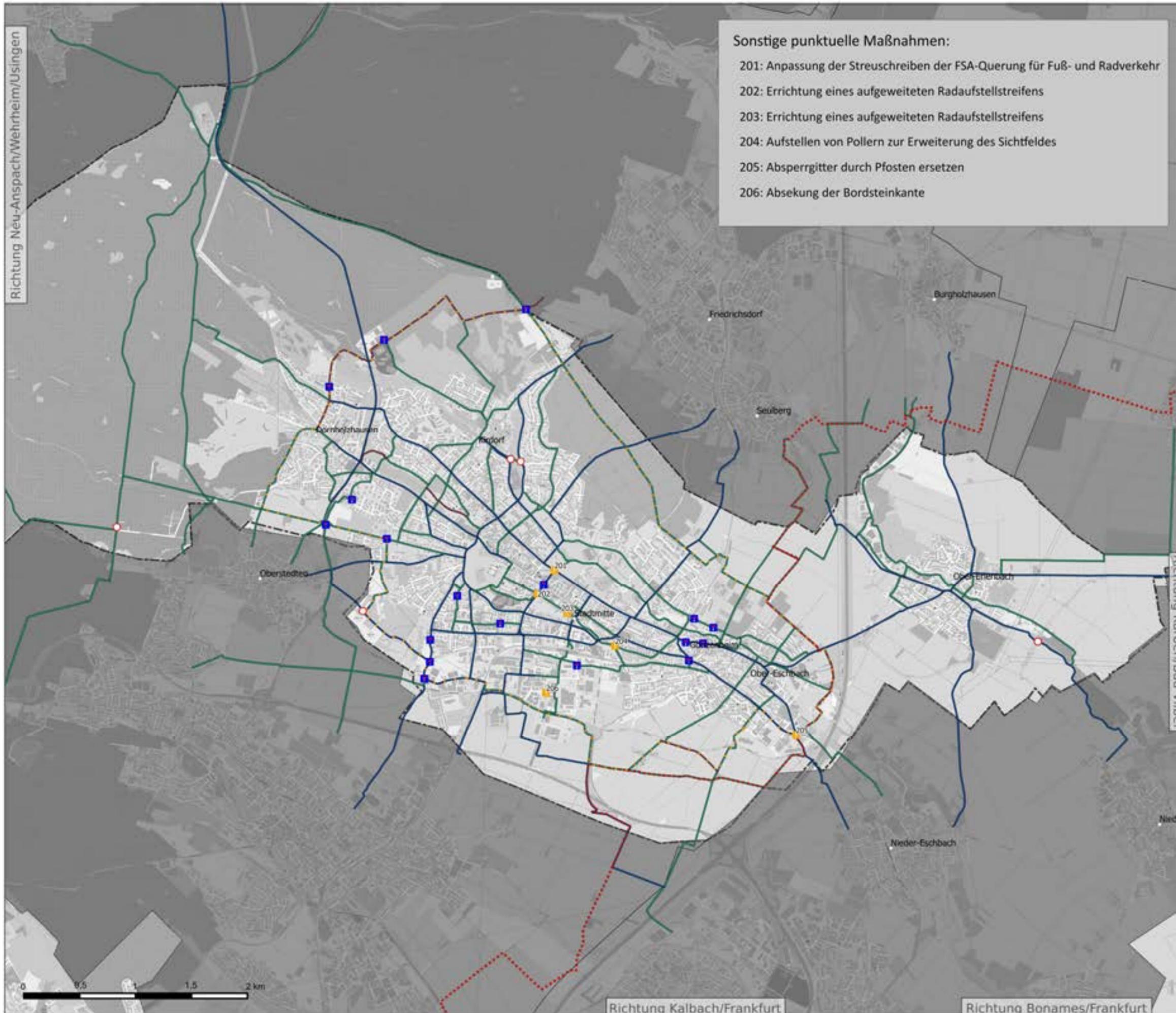
- 201: Anpassung der Streuschreiben der FSA-Querung für Fuß- und Radverkehr
- 202: Errichtung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens
- 203: Errichtung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens
- 204: Aufstellen von Pollern zur Erweiterung des Sichtfeldes
- 205: Absperrgitter durch Pfosten ersetzen
- 206: Absekung der Bordsteinkante

Punktuelle Maßnahmen:

-  VZ 250 durch VZ 260 mit Zusatzzeichen
-  VZ 357-1 Sackgasse für Rad- und Fußverkehr durchlässig ausweisen
-  Umlaufsperr entfernen - ggf. durch Poller oder Einengung ersetzen
-  Sonstige punktuelle Maßnahmen

Netzkategorien:

-  Hauptverbindung
-  Nebenverbindung
-  Reine Freizeitverbindung (u.a. "Grünachsen")
-  Rund um Bad Homburg (FV)
-  Regionalparkroute (FV)



Anlage 7: Weitere Maßnahmen

Datum: 11.09.2018
 Bearbeiterin: M. Eng, Paul Fremér

Kartgrundlage: openstreetmap
 Datengrundlage: Eigene Bearbeitung

Radverkehrskonzept Bad Homburg

Prinzipskizze 01 (Maßnahme Nr. 12)

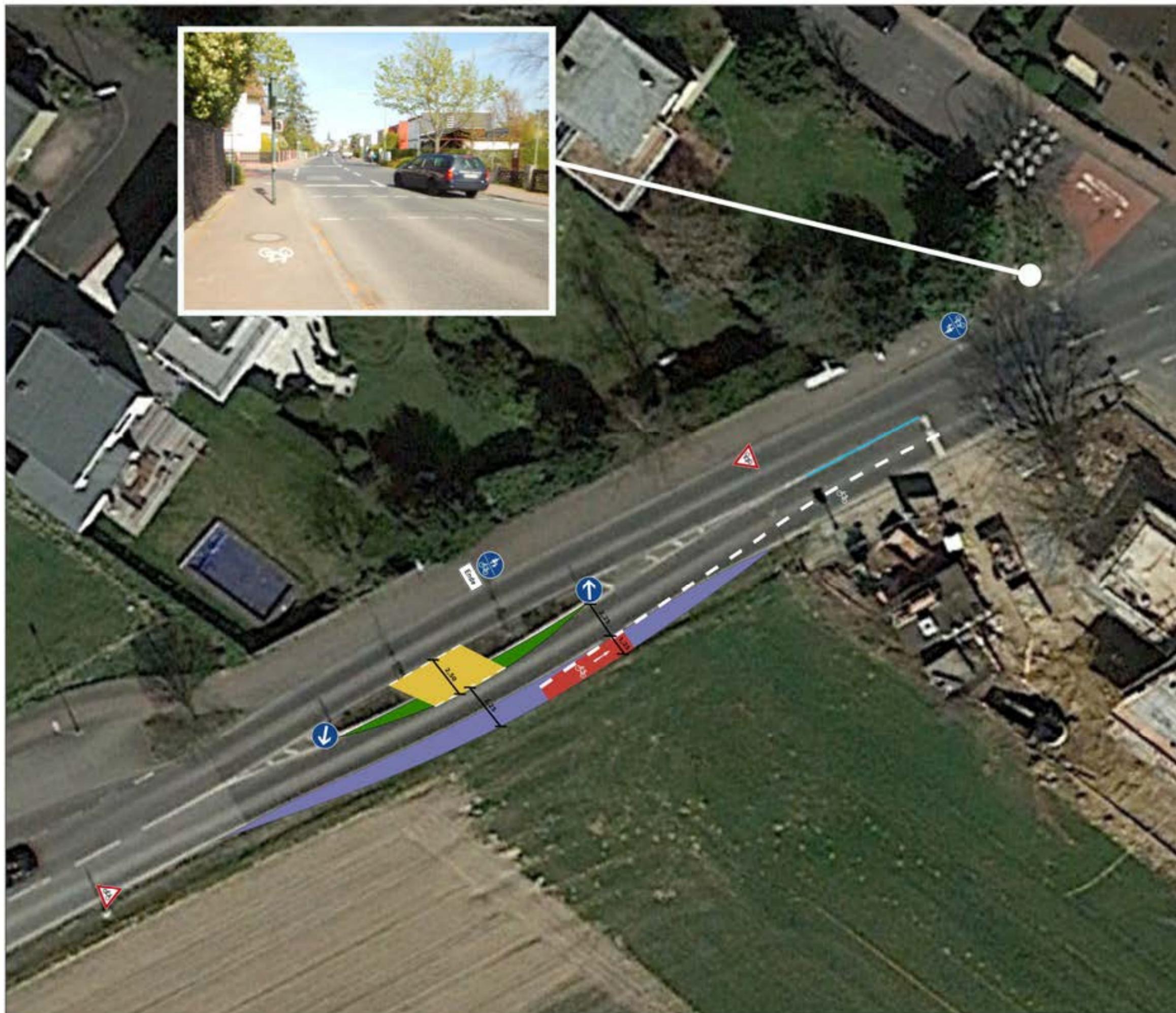
Querungshilfe Homburger Straße (Ober-Erlenbach)

Erläuterung:

Radfahrer aus Ober-Eschbach kommend fahren aktuell auf dem straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweg Richtung Ober-Erlenbach. Der gemeinsame Geh- und Radweg endet ohne geregelte Überführung auf die Fahrbahn (siehe Foto in Karte). An der Einmündung der Straße "Taunusblick" entstehen somit Gefahrensituationen. Die geplante Mittelinsel soll die Überführung auf die Fahrbahn sicherer gestalten und Zeitverluste minimieren.

Legende:

- neue Markierung
- zu entfernende Markierung
- Flächige Markierung
- Erweiterung Fahrbahnteiler / Mittelinsel
- Neue Fahrbahn
- Neue Fuß- und Radverkehrsfläche



Radverkehrskonzept Bad Homburg

Prinzipskizze 02 (Maßnahme Nr. 65)

Europakreisel

Erläuterung:

Schutzstreifen

Die Zufahrten zum Europakreisel sollen mit rot eingefärbten Schutzstreifen versehen werden. Dies soll die Aufmerksamkeit für den Radverkehr erhöhen und dem Radfahrer deutlich machen, dass er in den Kreisverkehr einfahren soll.

Dies ist wesentlich sicherer als das Radfahren im Seitenraum gemeinsam mit dem Fußverkehr.

Der Schutzstreifen soll eine Breite von 1,50 m aufweisen. Die Restfahrbahn muss mindestens 2,25 m betragen. Der Schutzstreifen endet gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA2010) auf Höhe der Fahrbahnteiler.

Einengung Kreisverkehrszufahrt

Der Fahrbahnteiler soll zur Lasten der Fahrbahn verbreitert werden. Die empfohlene Breite von Kreisverkehrszufahrten beträgt 3,25 - 3,50 m. Dadurch soll das Nebeneinanderfahren von Kraftfahrzeug- und Radverkehr verhindert werden.

Die Kreisverkehrszufahrten zum Europakreisel haben eine Breite von ca. 4,50 m.

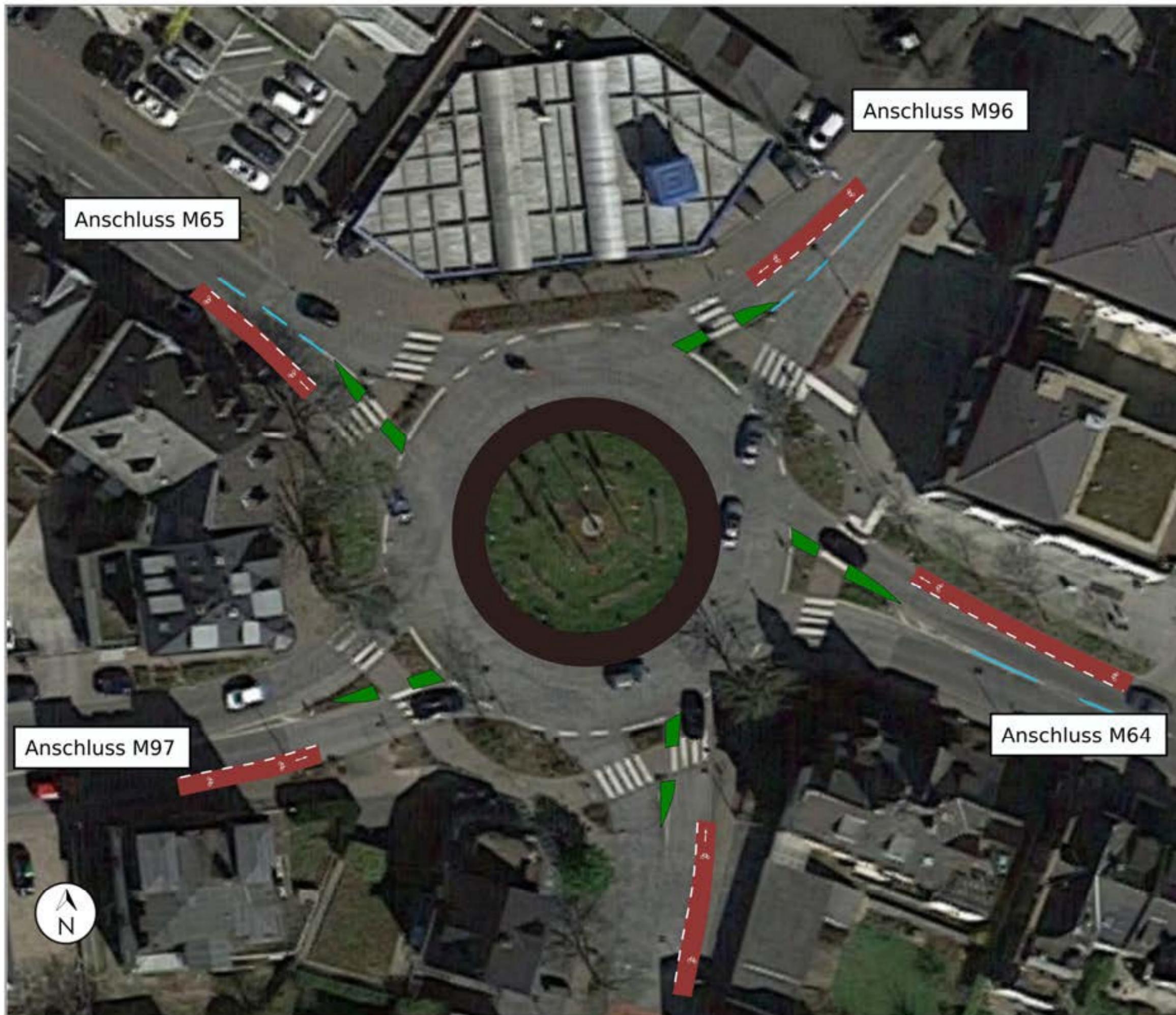
Kreisfahrbahn

Der Kreisring ist mit 8 m zu breit. Bei 40 m Kreisdurchmesser werden 6,50 m Breite für den Kreisring (Fahrbahn + Innenring) empfohlen.

Der i.d.R. gepflasterte Innenring fehlt. Dadurch kommt es zu überhöhter Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs.

Legende:

- zu entfernende Markierung
- Schutzstreifen farbig markiert
- Innenring Kreisverkehr
- Erweiterung Fahrbahnteiler



Radverkehrskonzept Bad Homburg

Prinzipskizze 03
(Maßnahme Nr. 66)

Schutzstreifen Untere Louisenstraße

Erläuterung:

Die Louisenstraße verfügte ursprünglich über zu schmale getrennte Geh- und Radwege auf beiden Seiten.

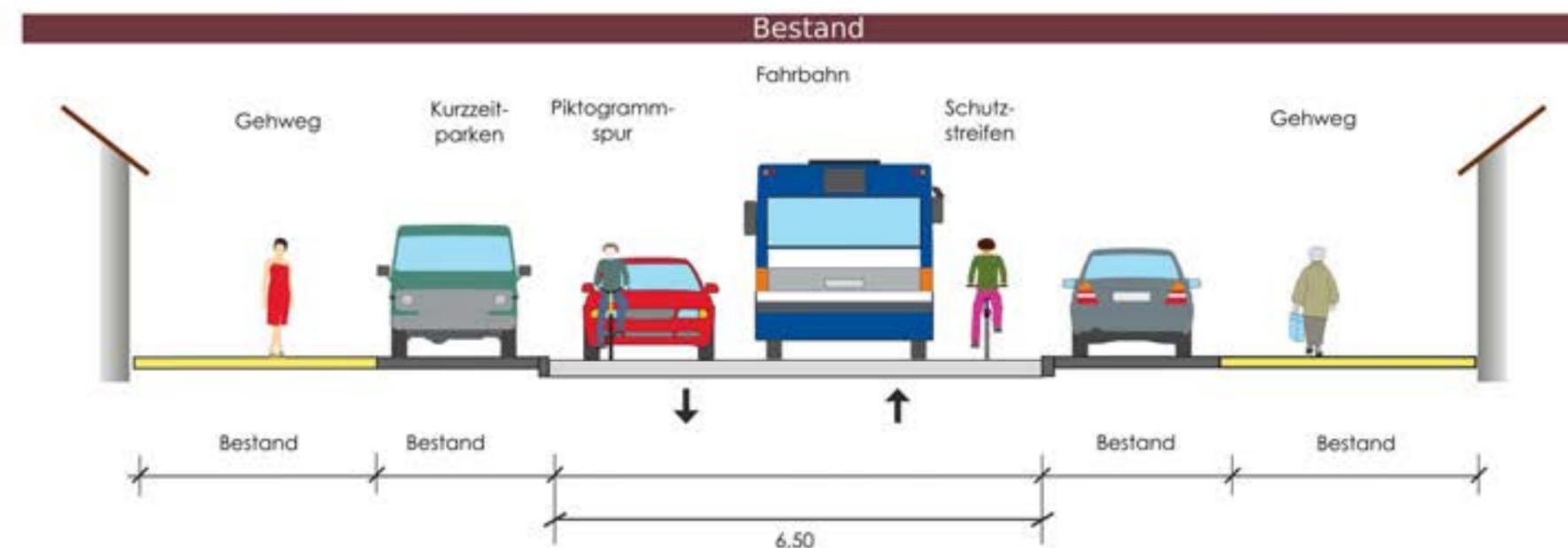
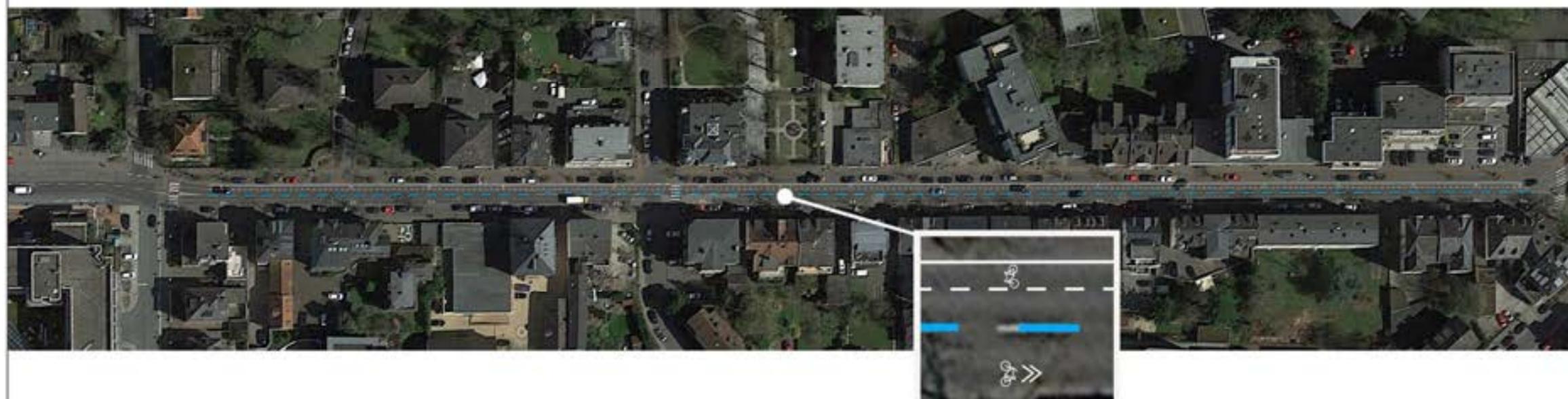
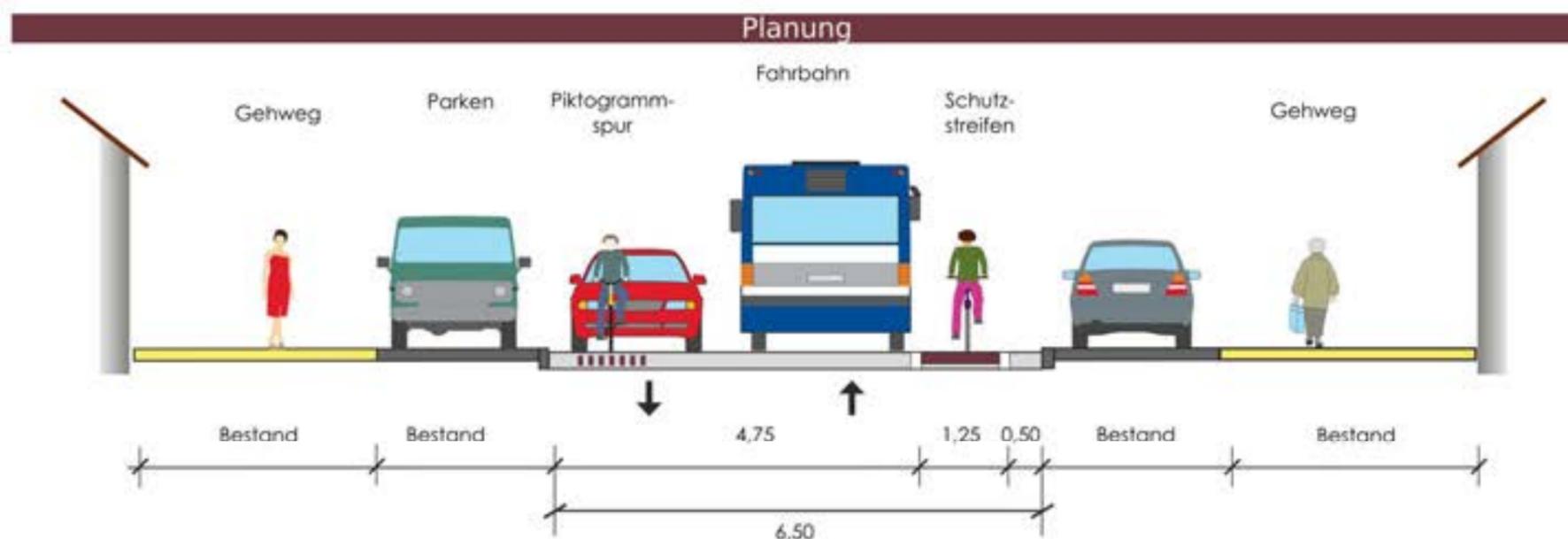
Diese werden durch die Radfahrer weiterhin illegal genutzt.

Durch die Markierungen auf der Fahrbahn, soll die Attraktivität der Fahrbahnnutzung gesteigert werden.

Für beidseitige Schutzstreifen ist die Fahrbahnbreite von 6,50 Meter nicht ausreichend. Daher wird der Schutzstreifen stadteinwärts geführt. Aufgrund der Steigung ist die Fahrgeschwindigkeit dort geringer und der Radfahrer "schutzbedürftiger" als bergab.

Legende:

-  neue Markierung
-  zu entfernende Markierung



Radverkehrskonzept Bad Homburg

Prinzipskizze 04 (Maßnahme Nr. 71)

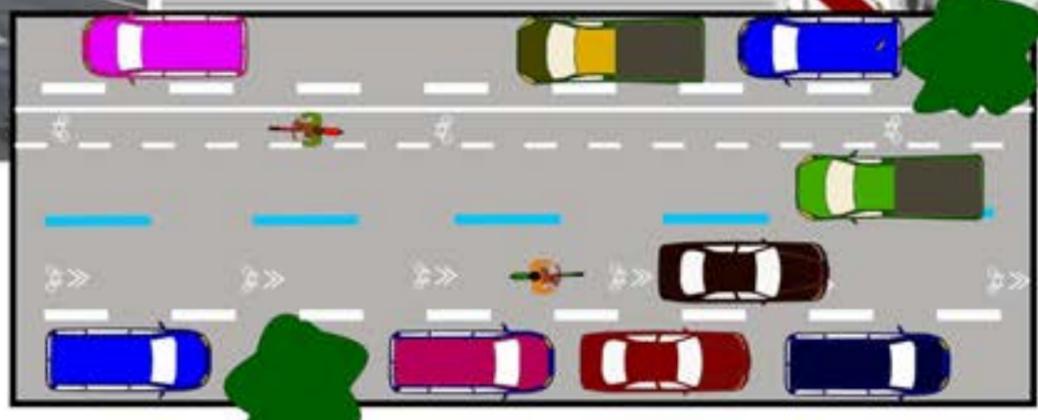
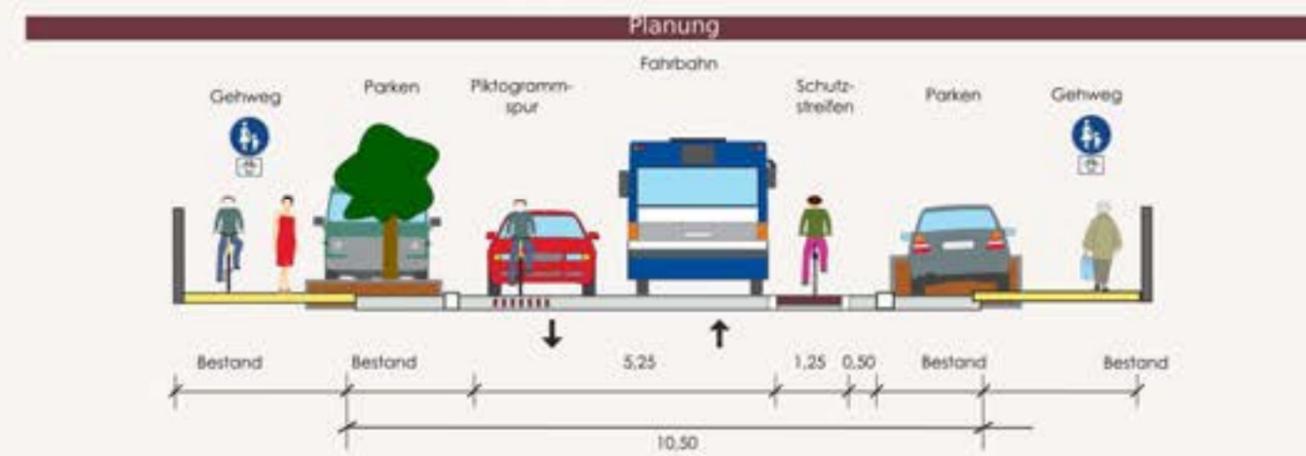
Schutzstreifen Saalburgstraße (einseitig)

Erläuterung:

Die Saalburgstraße verfügt auf dem betrachteten Abschnitt zwischen Triftstraße und Hohemarkstraße grundsätzlich über ausreichend dimensionierten Flächen im Seitenraum. Durch diverse Einbauten wie Bushaltestellen, betonierte Pflanzbeete und Lichtmasten (siehe Foto), wird die Seitenraumbreite erheblich eingeschränkt und Gefahrensituationen geschaffen. Zahlreiche Zufahrten wie unter anderem zur Tankstelle (siehe Foto) verhindern ebenfalls ein zügiges und sicheres Fahren im Seitenraum. Es wird daher eine Führung auf der Fahrbahn empfohlen. Die Fahrbahnbreite von 7,00 m reicht auf Grund der einzuhaltenden Sicherheitstrennstreifen nicht für beidseitige Schutzstreifen aus. Wegen der Steigung wird in Fahrtrichtung Nord-West (Dornholzhausen) ein Schutzstreifen markiert, in Fahrtrichtung Süd-Ost (Innenstadt) wird eine Piktogrammspur markiert. Der Gehweg Richtung Dornholzhausen bleibt wie im Ist-Zustand für den Radverkehr freigegeben (siehe Foto). Der gemeinsame Geh- und Radweg Richtung Innenstadt wird in einen Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr umgewandelt.

Legende:

-  neue Markierung
-  zu entfernende Markierung



Radverkehrskonzept Bad Homburg

Prinzipiskizze 06
(Maßnahme Nr. 89)

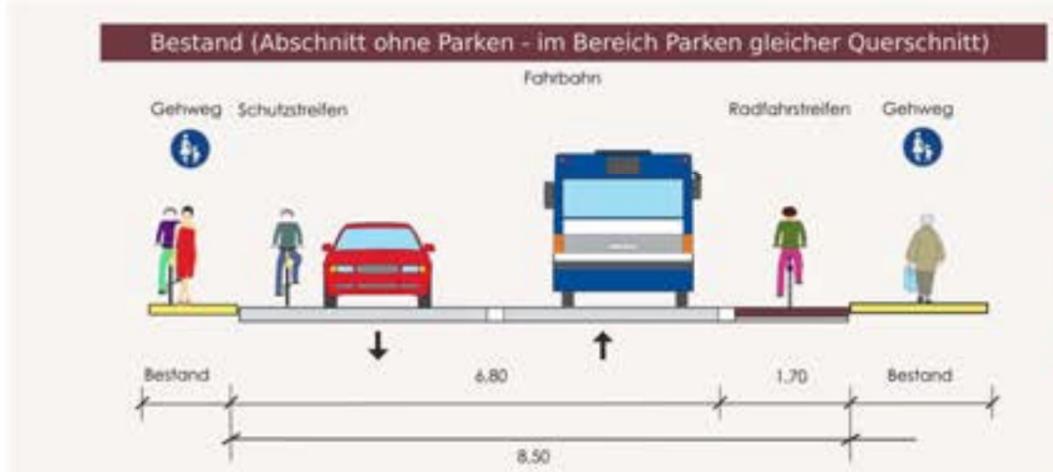
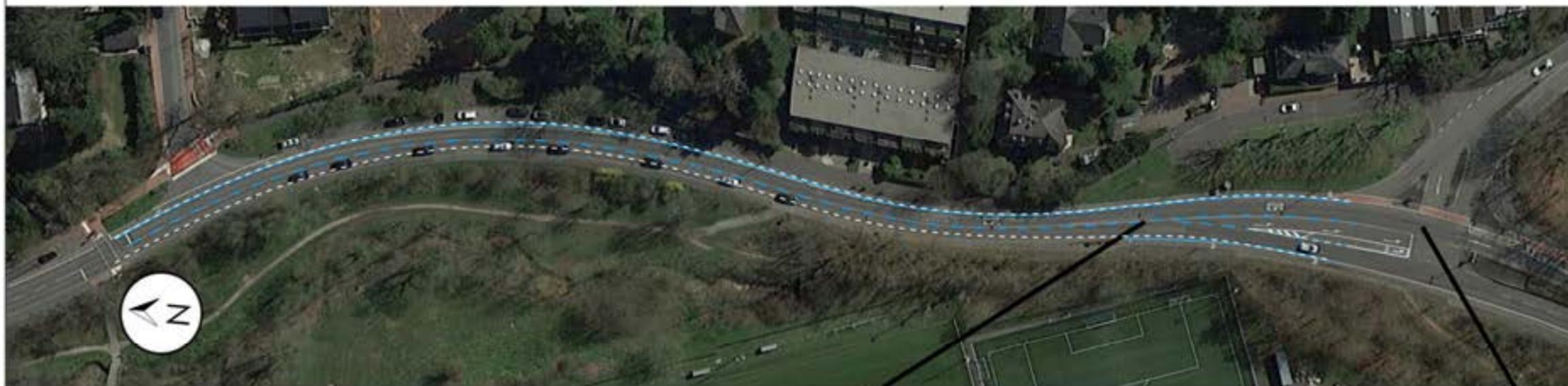
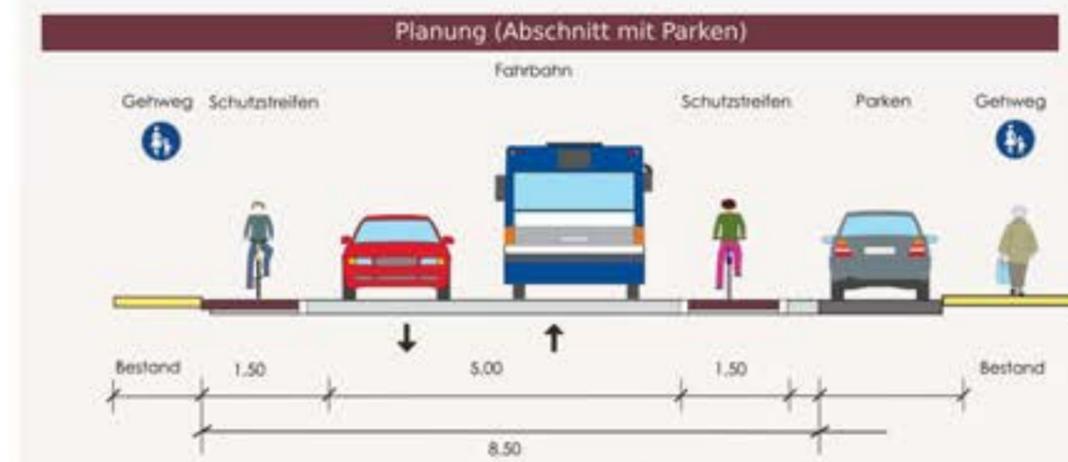
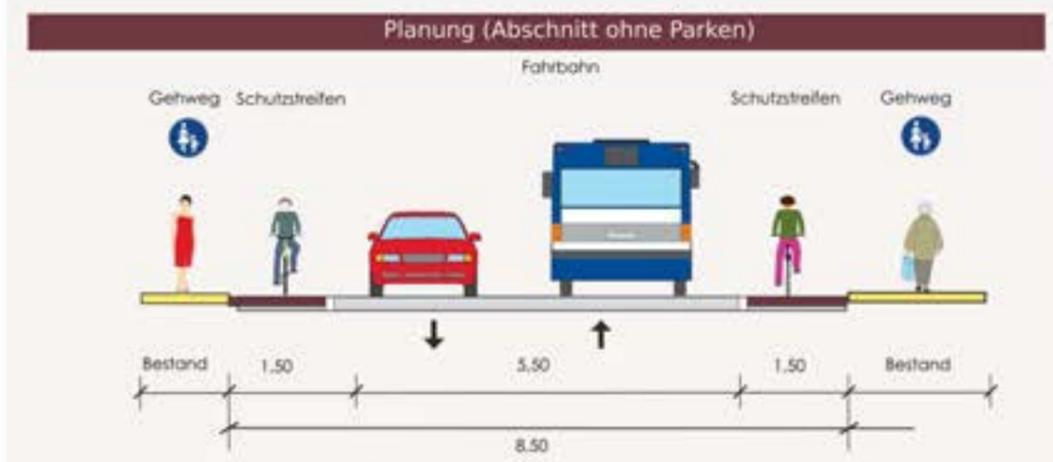
Schutzstreifen Höllsteinstraße

Erläuterung:

Der untere Abschnitt der Höllsteinstraße verfügt nur in Fahrtrichtung Norden (Richtung Friedrichsdorf) über Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen). In Fahrtrichtung Süden wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Der ca. 1,50 m breite Gehweg ist für den Radverkehr freigegeben. Die Fahrbahn ist auf dem betrachteten Abschnitt ausreichend breit, um beidseitige Schutzstreifen zu markieren. Für linksabbiegende, der Höllsteinstraße folgende Radfahrer wird eine Abbiegehilfe markiert (siehe Lupenbetrachtung).

Legende:

-  neue Markierung
-  zu entfernende Markierung



Radverkehrskonzept Bad Homburg

Prinzipiskizze 07
(Maßnahme Nr. 97)

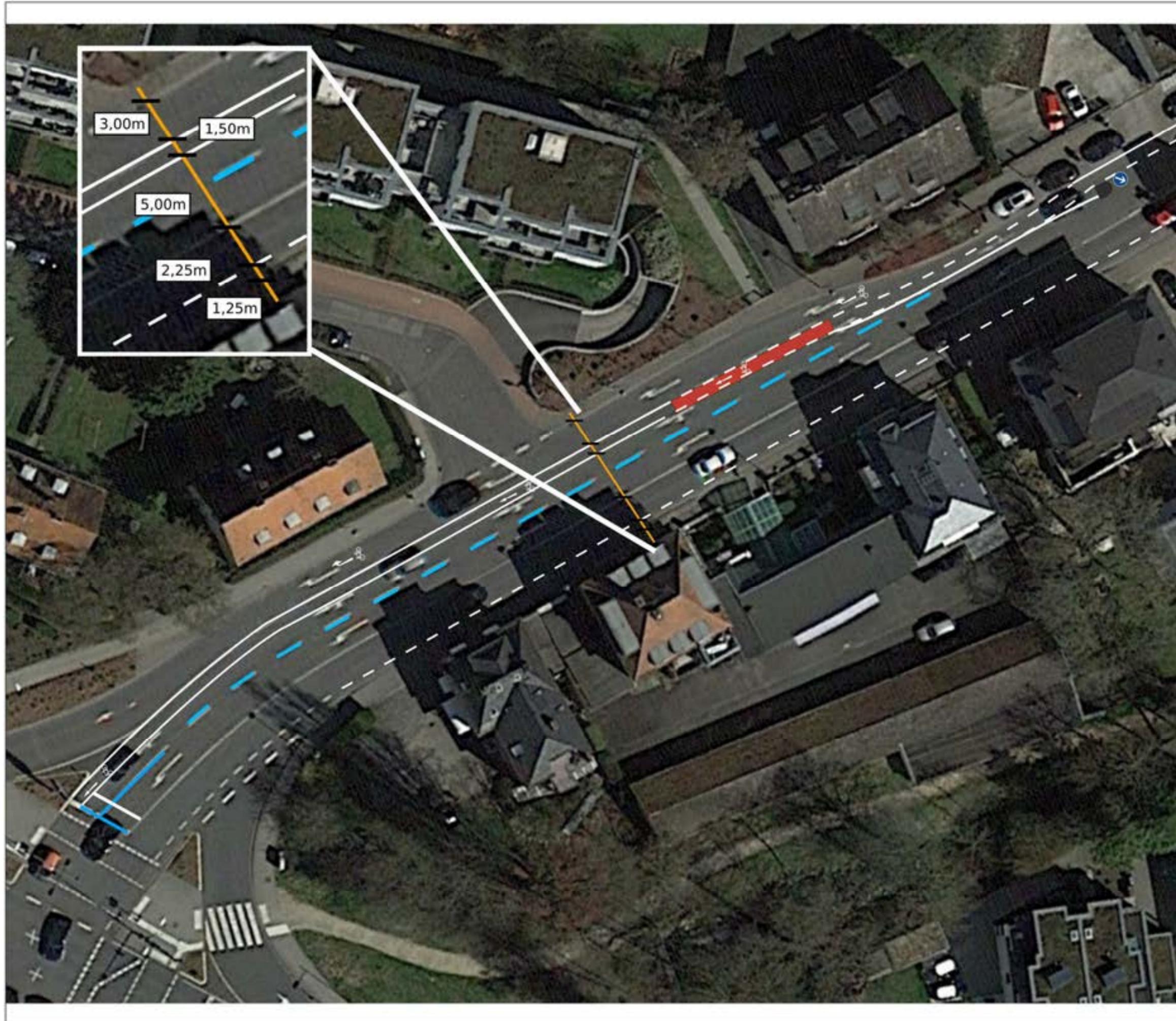
Schutzstreifen Am Hohlebrunnen

Erläuterung:

Es werden Schutzstreifen in die beiden Hauptrichtungen des Radverkehrs, Richtung Bahnhof und Richtung Europakreisel markiert. Für die Markierung weiterer Schutzstreifen, etwa den Rechtsabbieger in den Hessenring, reicht der Fahrbahnquerschnitt nicht aus.

Legende:

- neue Markierung
- zu entfernende Markierung
- flächige Markierung
- Fahrbahnteiler als Rückendeckung



Radverkehrskonzept Bad Homburg

Prinzipskizze 08
(Maßnahme Nr. 104)

Schutzstreifen Schleußnerstraße / Horexbrücke

Erläuterung:

Der Hauptachsen des Radverkehrs (Fahrtrichtung Innenstadt über Schleußnerstraße / Richtung Oberursel und Frankfurt über Justus-von-Liebig-Straße) können auf der Horexbrücke mittels Schutzstreifen verbessert werden.

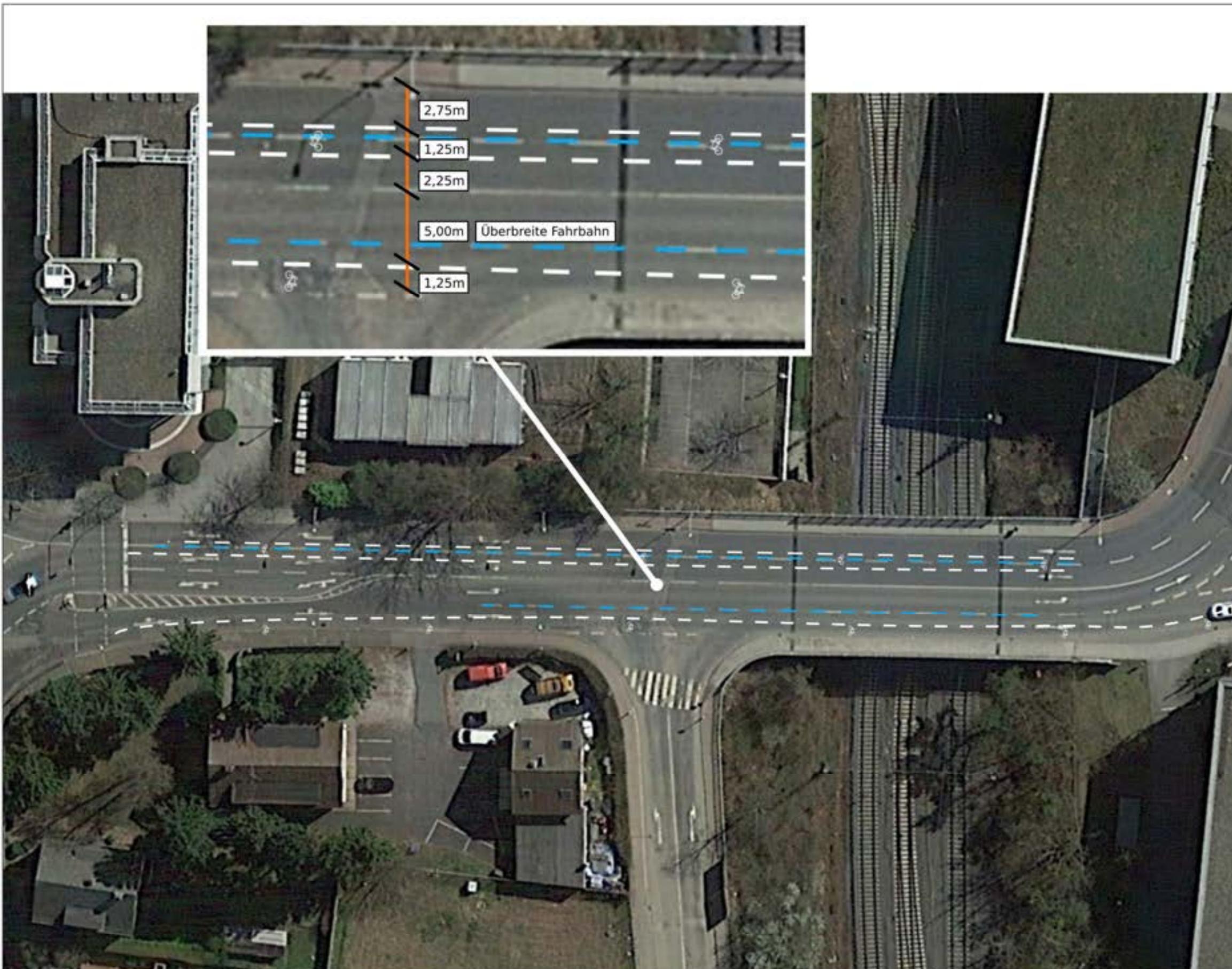
Die Abbiegebeziehungen können auf Grund der Fahrbahnbreite bei Beibehaltung der Kfz-Fahrfstreifen nicht mit Radverkehrsanlagen versehen werden.

Da auf Grund der verfügbaren Fahrbahnbreite eine Kombination von Mindestmaßen erforderlich ist, ist eine Umsetzung kritisch abzuwägen.

Für den Radverkehrs komfortablere Lösungen sind nur beim Wegfall von mindestens einem Kfz-Fahrfstreifen möglich.

Legende:

- neue Markierung
- zu entfernende Markierung



Radverkehrskonzept Bad Homburg

Prinzipskizze 09 (Maßnahme Nr. 110)

Schutzstreifen Urseler Straße

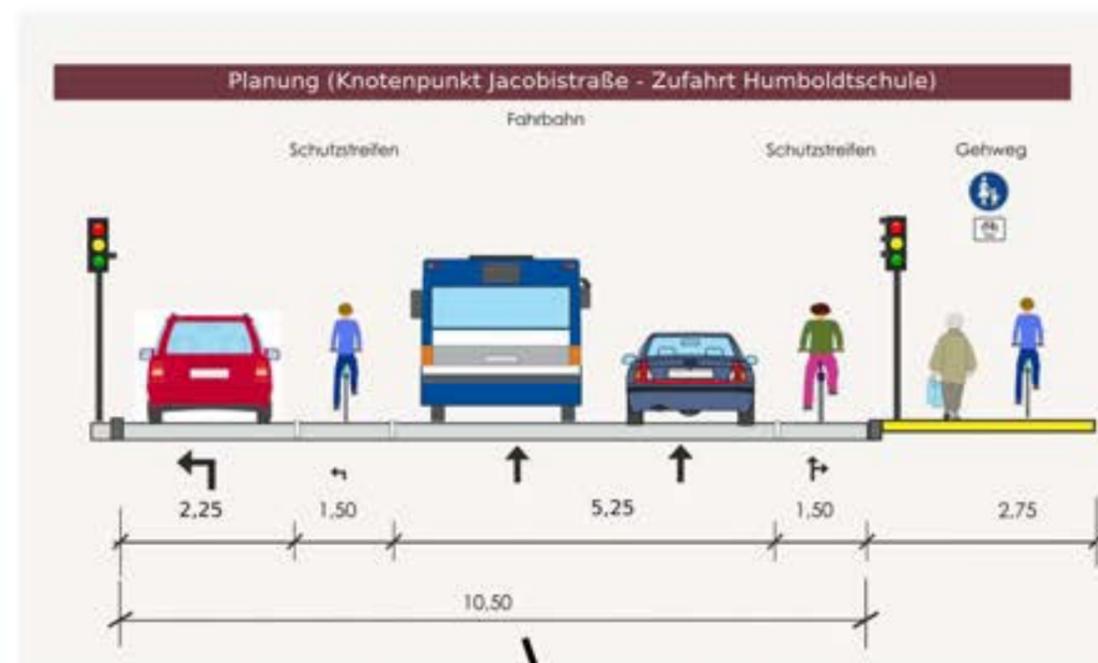
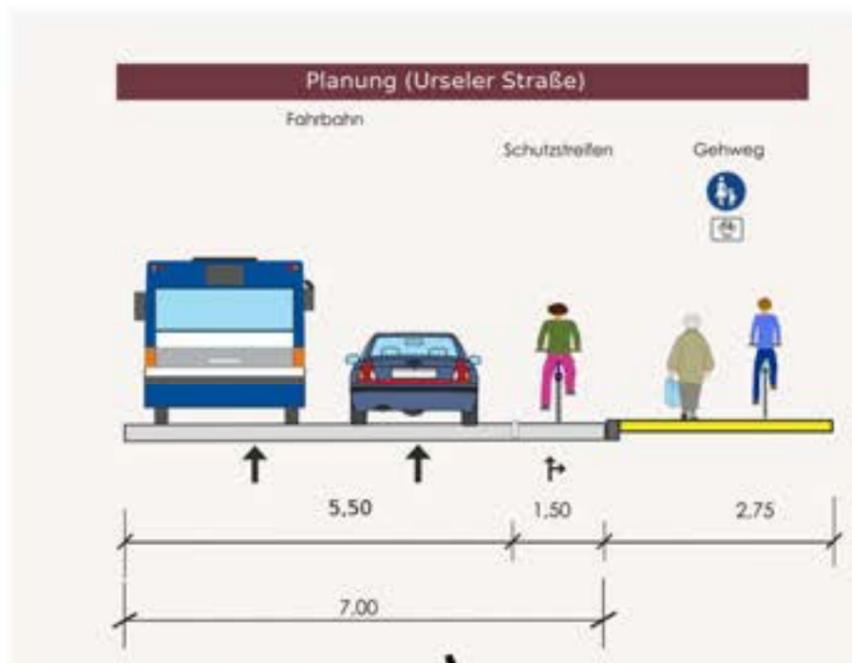
Erläuterung:

Markierung eines Schutzstreifens in Kombination mit einer überbreiten Fahrbahn. Die vorhandene Fahrbahnbreite von mindesten 7 Metern ermöglicht eine großzügige Aufteilung der Verkehrsflächen mit Regelmaßen. Einbußen sind laut der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06) nicht zu erwarten.

Alternativ können die vorhandenen gemeinsamen Geh- und Radwege baulich verbreitert werden. Die Kfz-Fahrbahn kann um 1,50 Meter reduziert werden, so dass ein ausreichend dimensionierter getrennter Geh- und Radweg mit den erforderlichen Sicherheitstrennstreifen möglich ist.

Legende:

-  neue Markierung
-  zu entfernende Markierung



Radverkehrskonzept Bad Homburg

Prinzipskizze 10
(Maßnahme Nr. 114)

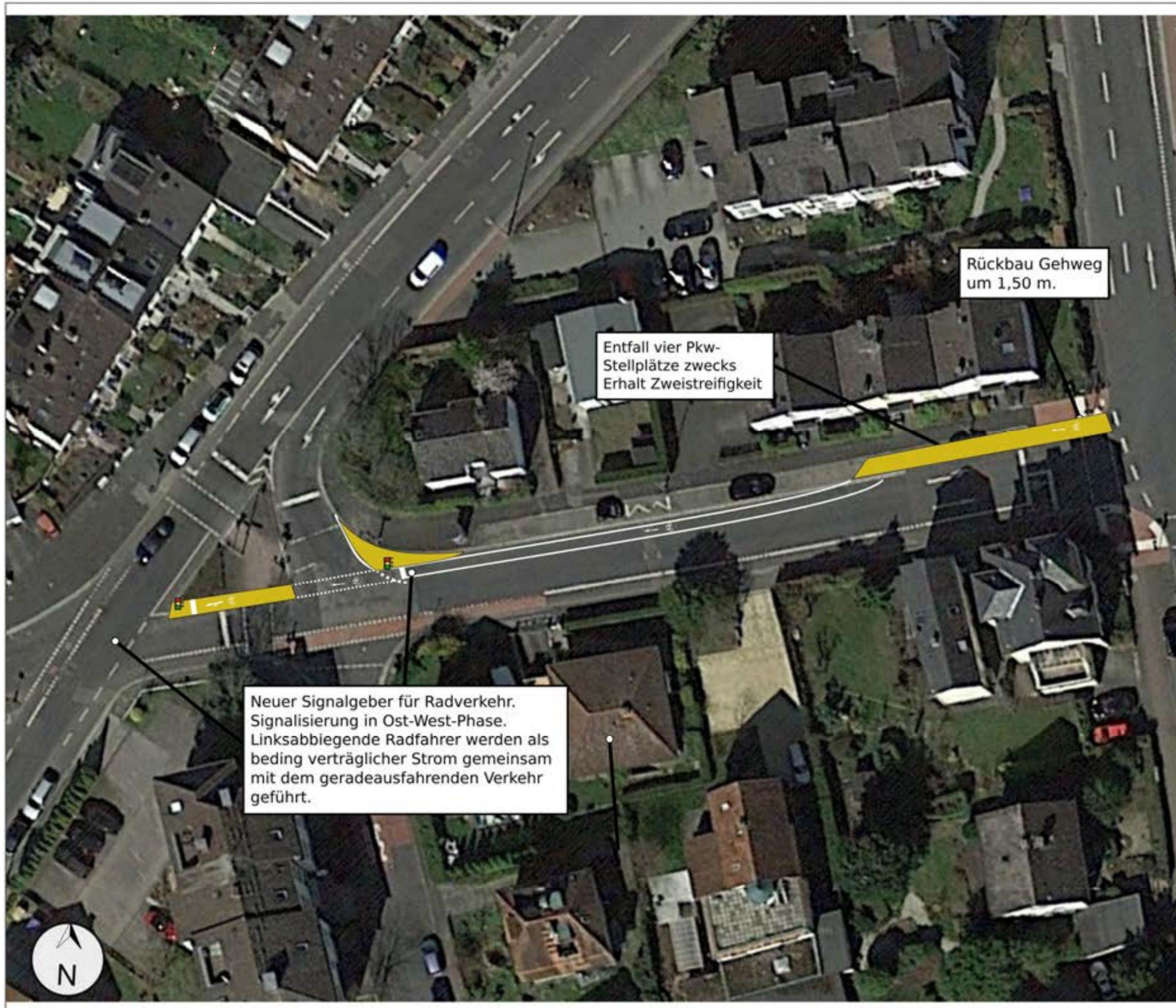
Schutzstreifen / Freigabe
Einbahnstraße
Götzenmühlenweg

Erläuterung:

Die Einbahnstraßen wird für den Radverkehr freigegeben. Hierfür wird ein Radfahrstreifen markiert. Die Zweistreifigkeit bleibt nur im Bereich Knotenpunkt Saalburgstraße erhalten. Dafür entfallen dort vier Pkw-Stellplätze.

Legende:

-  neue Markierung
-  zu entfernende Markierung
-  Neue Fuß- und/oder Radverkehrsfläche



Rückbau Gehweg
um 1,50 m.

Entfall vier Pkw-
Stellplätze zwecks
Erhalt Zweistreifigkeit

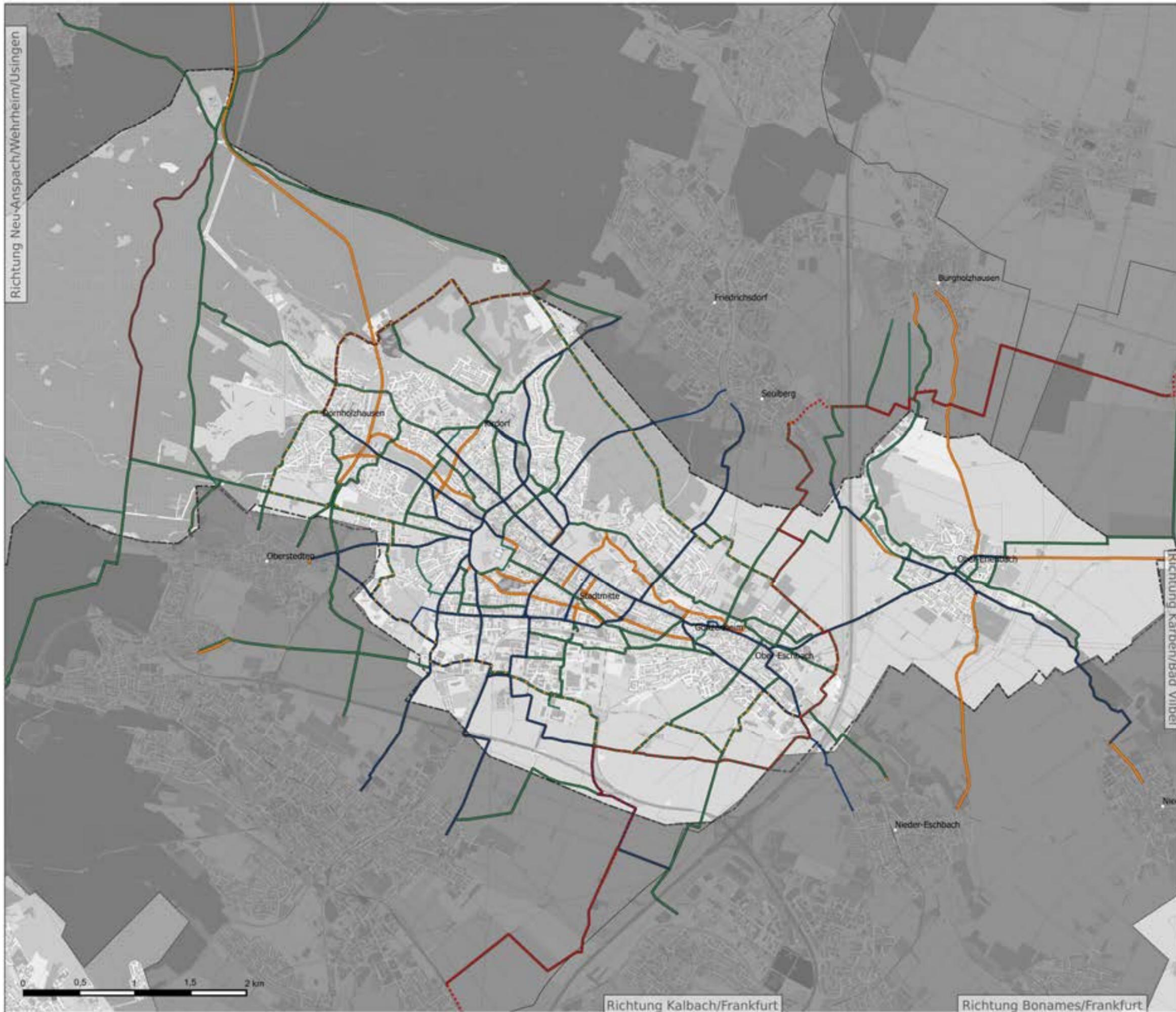
Neuer Signalgeber für Radverkehr.
Signalisierung in Ost-West-Phase.
Linksabbiegende Radfahrer werden als
beding verträglicher Strom gemeinsam
mit dem geradeausfahrenden Verkehr
geführt.

Radverkehrskonzept Bad Homburg 2018

Netzkategorien:

-  Hauptverbindung
-  Nebenverbindung
-  Reine Freizeitverbindung (u.a. "Grünachsen")
-  Rund um Bad Homburg (FV)
-  Regionalparkroute (FV)

-  Zielnetz Radverkehr 2030 - Abschnitte, die nicht Teil des Bestandsnetzes sind



Anlage 9: Bestandsnetz

Datum:
11.09.2018

Bearbeiter/in:
M. Eng, Paul Fremer

Kartgrundlage: opentstreetmap
Datengrundlage: Eigene Bearbeitung

Radverkehrskonzept Bad Homburg 2018

Unfälle mit Radfahrerbeteiligung
2014-2016

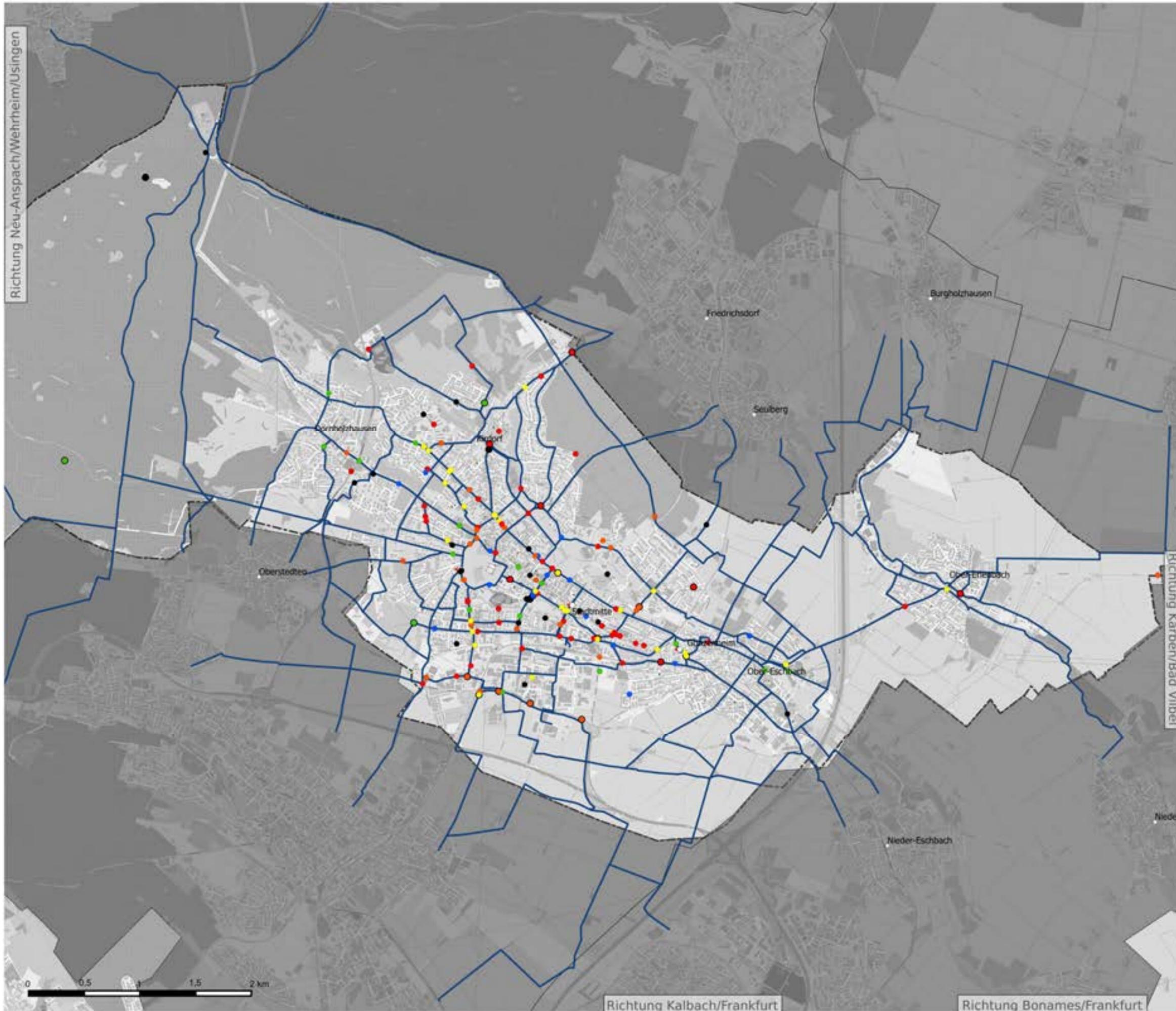
Unfalltypen

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

Unfallkategorie

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

— Bestandsnetz



Anlage 10: Unfallkarte

Datum: 12.05.2017 Bearbeiterin: Dipl.-Geogr. Karoline Kruczynski

Karte: Eigene Bearbeitung
Datengrundlage: Thunderforest Landscape, Polizeidirektion Hochtaunus

Radverkehrskonzept Bad Homburg 2018

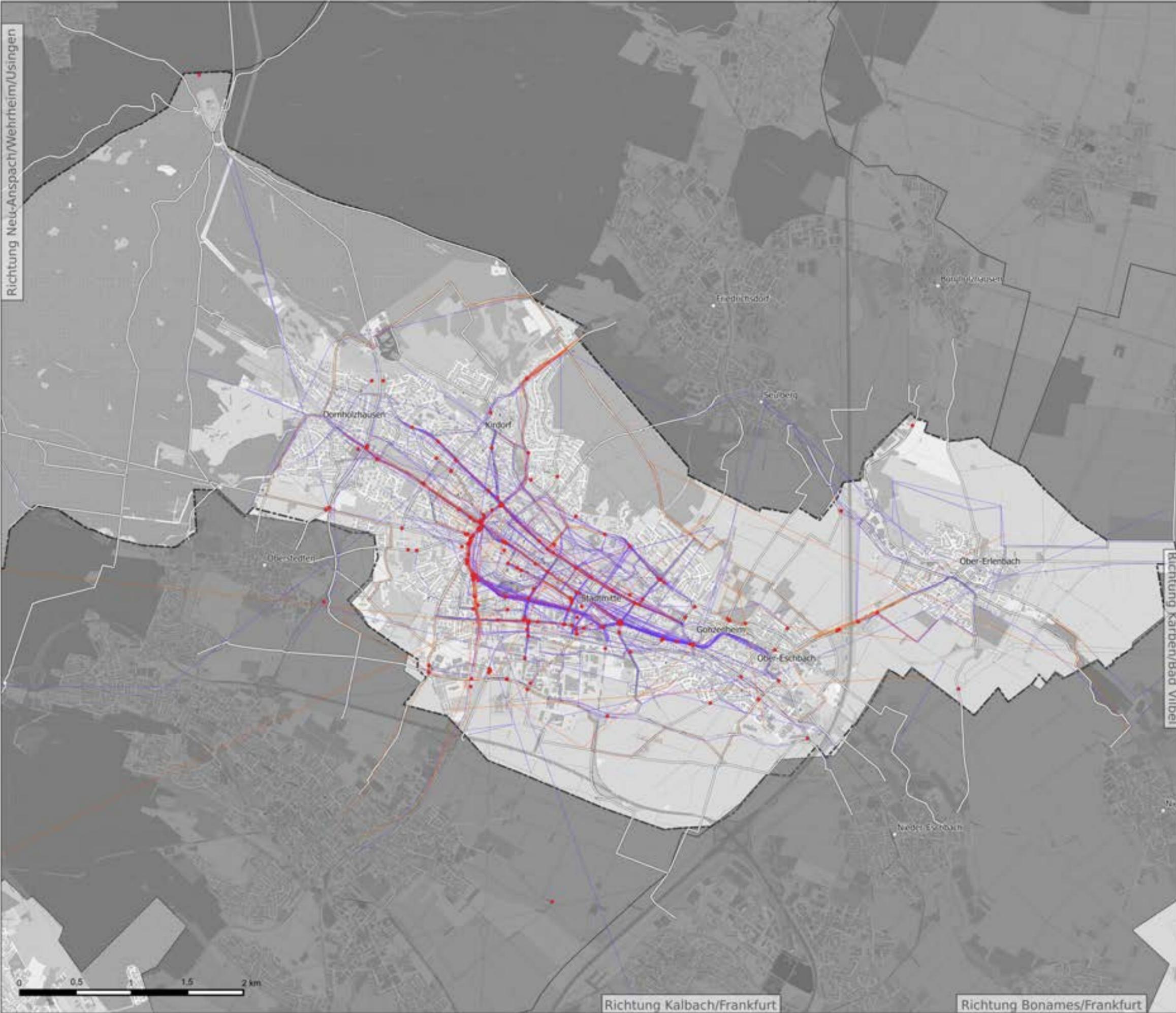
Bürgermeldungen:

Meldungen, die über die Beteiligungsplattform www.radforum-hg.de oder über die Postkartenaktion eingegangen sind.

-  Neue Verbindung herstellen
-  Vorhandene Verbindung ausbessern
-  Gefahrenstelle

Radverkehrsnetz

-  Zielnetz Radverkehr 2030



Anlage 11: Karte Bürgerbeteiligung

Datum: 13.09.2018
Bearbeiter/in: M. Eng, Paul Fremer

Kartgrundlage: openstreetmap
Datengrundlage: Eigene Bearbeitung

Bericht Abstellanlagen



Radverkehrskonzept Stadt Bad Homburg

- Anlage 12 Teilbericht Fahrradabstellanlagen -

B.Arts. Thorsten Zobel

M.Eng. Paul Fremer

Frankfurt am Main, August 2018



Auftraggeber:



Stadt Bad Homburg v. d. Höhe

Fachbereich Stadtplanung

Rathausplatz 1

61348 Bad Homburg v. d. Höhe

Bearbeitung:

B. Arts. Thorsten Zobel

M. Eng. Paul Fremer

Radverkehr-Konzept

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 – 904 342 01

Fax: 069 – 904 342 02

E-Mail: kontakt@radverkehr-konzept.de

Homepage: www.radverkehr-konzept.de



Frankfurt am Main, August 2018

Inhalt

1	Grundlagen	3
2	Methodik	5
3	Analyse der Abstellanlagen	5
3.1	Haltestellen des ÖPNV (B+R)	5
3.2	Innenstadt / Zentrum	8
3.3	Schulen	9
3.4	Sport- und Freizeiteinrichtungen	12
3.5	Private Abstellanlagen	14
4	Allgemeine Empfehlungen	14

1 Grundlagen

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

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

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

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

Tabelle 1: Anforderungen an Abstellanlagen

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

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

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


Abbildung 1: Typ Anlehnbügel (geeignet)

Abbildung 2: Typ Felgenklemmer (ungeeignet)

Grundsätzlich sind Fahrradstellplätze mit Anlehnbügeln (Abbildung 1) auszustatten. Diese bieten 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 Felgenklemmer (Abbildung 2). Dieser ermöglicht kein sicheres Anschließen des Fahrrads, bietet keine Standfestigkeit und führt beim Umfallen des Fahrrads zu Schäden an den Laufrädern.

2 Methodik

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

- Anzahl Stellplätze: Anzahl aller zur Verfügung stehenden Stellplätze
- Anzahl Wildparkender: Anzahl der nicht an Stellplätzen abgestellten Fahrräder
- Anlagen-Typ: Fahrradparkhaus, Felgenklammer oder Anlehnbügel
- Überdachung
- Zustand: Sauberkeit und Funktionsfähigkeit
- Sicherheit / Soziale Kontrolle: Einsehbarkeit und Beleuchtung
- Auslastung in Prozent: Verhältnis belegter zu freien Stellplätzen

3 Analyse der Abstellanlagen

3.1 Haltestellen des ÖPNV (B+R)

Eine besondere Rolle spielen Fahrradabstellanlagen in der Funktion als B+R 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 die gute Erreichbarkeit der Haltestellen als auch zielnahe, sichere und komfortable Fahrradabstellmöglichkeiten.

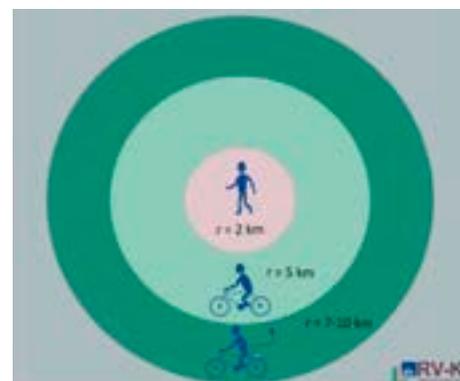


Abbildung 3: Radverkehrliches Einzugsgebiet einer Haltestelle

Der radverkehrliche Einzugsbereich eines Bahnhofs wird dabei mit etwa drei Kilometern angenommen. Durch Pedelecs erhöht sich der Einzugsbereich von Haltestellen (Abbildung 3). Fahrradboxen an Haltestellen bieten die Möglichkeit solch hochwertige Fahrräder sicher abzustellen. Gleiches gilt für überregionale Bahnhöfe, Endhaltestellen und Tarifgrenzen. Hier nehmen Radfahrer weitere Anfahrten in Kauf.

Im Folgenden werden die Haltestellen der S- und U-Bahn auf dem Gebiet der Stadt Bad Homburg analysiert und Empfehlungen ausgesprochen (Tabelle 2).

Tabelle 2: Übersicht der Abstellanlagen an S- und U-Bahn Haltestellen

Station	Anzahl Wildparkender	Anzahl Stellplätze	Anlagen-Typ	Überdachung	Zustand	Sicherheit / Soz. Kontrolle	Auslastung in %	Bewertung	Bemerkung
Bad Homburg	30	156	gemischt	teilweise	++	++	90	Gut	
(1)	-	12	Anlehnbügel	nein	++	++	100		Zahlreiche wild abgestellte Fahrräder zwischen und neben den Anlehnbügeln.
(2)	-	144	Fahrradparkhaus	ja	++	++	80		Von außen erreichbarer Bereich: starke Nutzung. Von innen erreichbarer Bereich: geringe Nutzung.
Gonzenheim	8	20	Anlehnbügel	nein	++	+	95	Gut	Zahlreiche wild abgestellte Fahrräder in unmittelbarer Nähe zur Anlage.
Ober-Eschbach	3	5	Felgenklemmer	nein	++	-	0	Mangelhaft	Anlage wird nicht angenommen.

Station Bad Homburg

Es existieren zwei moderne Abstellanlagen (Abbildungen 4 und 5). Beide Anlagen sind nahezu vollkommen ausgelastet, was in zahlreichen wild abgestellten Fahrrädern auf dem Bahnhofsvorplatz resultiert. Es wird daher dringend empfohlen neue Abstellanlagen auf dem Standard der schon vorhandenen Abstellanlagen zu bauen.



Abbildung 4: Abstellanlage Bad Homburg (1)



Abbildung 5: Abstellanlage Bad Homburg (2)

Station Gonzenheim

Es existiert eine Anlage auf modernem Standard (Abbildung 6). Jedoch ist diese vollständig ausgelastet, was in zahlreichen wild abgestellten Fahrrädern rund um die Station resultiert. Es wird daher dringend empfohlen neue Abstellanlagen auf dem Standard der schon vorhandenen Abstellanlagen zu bauen.



Abbildung 6: Abstellanlage Gonzenheim

Station Ober-Eschbach

Es existiert eine Anlage auf veraltetem Standard (Abbildung 7). Diese wird nicht genutzt und alle Fahrräder an der Station wurden wild abgestellt. Es wird daher empfohlen eine neue Anlage auf modernem Standard zu bauen.



Abbildung 7: Abstellanlage Ober-Eschbach

Der Bahnhof Bad Homburg und die Stadtbahn-Station Gonzenheim weisen mit Blick auf die Fahrradabstellmöglichkeiten einen guten Standard auf. Die Stadtbahn-Station Ober-Eschbach ist mangelhaft bewertet, da hier keine ausreichend modernen Abstellanlagen vorhanden sind. Die existierende Abstellanlage basiert auf einem veralteten Standard, der weder ein komfortables Abstellen noch die nötige Sicherheit garantiert. Folglich wird die Abstellanlage nicht genutzt. Es gibt zahlreiche wild abgestellte Fahrräder.

Die mit gut bewerteten Haltestellen Bad Homburg Bahnhof und Gonzenheim besitzen Anlagen in sehr gutem Zustand und auf modernem Standard. Diese sind jedoch ausgelastet, was in wild abgestellten Fahrrädern an beiden Haltestellen resultiert. Eine Erweiterung der Anlagen oder der Neubau von zusätzlichen Anlagen werden empfohlen. Der Bau einer Abstellanlage an der U-Bahn-Station Ober-Eschbach wird ebenfalls empfohlen. Dessen Einzugsbereich ist jedoch geringer als jener der derzeitigen Endhaltestelle Gonzenheim. Im Hinblick auf die geringe Anzahl wild abgestellter Fahrräder wird der Bedarf am Bahnhof Bad Homburg sowie an der U-Bahn-Station Gonzenheim höher eingestuft.

Wird in der Steigerung des Radverkehrsanteils eine Chance gesehen, Emissionen des Verkehrssektors zu senken, ist ein zügiger Ausbau der B+R-Anlagen, auch am Haltepunkt Ober-Eschbach, unumgänglich. Nur im Verbund mit dem ÖPNV ist das Fahrrad in der Lage längere Autofahrten zu ersetzen.

3.2 Innenstadt / Zentrum

Rathaus

Die vor dem Eingang der Stadtverwaltung bestehenden Abstellanlagen entsprechen den Standards moderner Abstellanlagen. Die Anlagen sind nahezu ausgelastet. Auch fehlen Abstellanlagen, die von Lastenrädern und Fahrrädern mit Anhänger genutzt werden können (Abbildungen 8 und 9). Es wird daher empfohlen weitere Abstellanlagen nachzurüsten, die diesen Fahrrädern eine sichere Abstellmöglichkeit bieten.



Abbildung 8: Anlehnbügel am Rathaus und Lastenrad



Abbildung 9: Anlehnbügel am Rathaus

Innenstadt

Bei der Untersuchung der Innenstadt liegt der Schwerpunkt auf der Louisenstraße und den zugehörigen Nebenstraßen (Abbildungen 10, 11, 12 und 13). Hier finden sich vereinzelt Abstellanlagen, insbesondere im Bereich des Kurhauses und an der Ecke Louisenstraße/Ferdinandstraße. Diese befinden sich auf modernem Standard. Die Gesamtanzahl und insbesondere die dezentrale und zielnahe Verteilung der Fahrradstellplätze ist jedoch zu verbessern.

Die hohe Anzahl wild abgestellter Fahrräder zeigt hier den Bedarf auf. Die Bestandserfassung fand an einem Dienstagvormittag statt. Es ist davon auszugehen, dass die Nachfrage nachmittags sowie wochenends deutlich höher ist.



Abbildung 10: Anlehnbügel am Kurhaus



Abbildung 11: Anlehnbügel auf der Louisenstraße



Abbildung 12: Wild abgestelltes Fahrrad auf der Louisenstraße



Abbildung 13: Wild abgestelltes Fahrrad auf der Louisenstraße

3.3 Schulen

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

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

Für Kinder bis zur Vollendung des 10. Lebensjahres rät die Deutsche Verkehrswacht von einer Nutzung des Fahrrads für den Schulweg ab. Die Begutachtung der Abstellanlagen an Schulen konzentriert sich somit in Bad Homburg auf die öffentlichen Schulen Humboldt-Gymnasium, Kaiserin-Friedrich-Gymnasium und die Gesamtschule Am Gluckenstein.

Humboldt-Schule

Die Humboldt-Schule verfügt über Abstellanlagen in modernem Standard. Eine der Abstellanlagen besitzt einen Witterungsschutz (Abbildungen 14 und 15). Die Anlagen waren bei der Betrachtung. Die Betrachtung fand während der Schulzeit statt. Zahlreiche Fahrräder wurden im Bereich der Abstellanlagen, aber auch im direkten Schulumfeld außerhalb des Schulgeländes wild abgestellt (Abbildungen 16 und 17). Es wird daher empfohlen weitere Abstellanlagen in modernem Standard zu errichten. Außerdem wird die Nachrüstung eines Witterungsschutzes an den Abstellanlagen empfohlen, die diesen derzeit nicht besitzen.



Abbildung 14: Abstellanlage mit Witterungsschutz



Abbildung 15: Anlehnbügel an der Humboldt-Schule



Abbildung 16: Wild abgestellte Fahrräder



Abbildung 17: Wild abgestellte Fahrräder

Kaiserin-Friedrich-Gymnasium

Das Kaiserin-Friedrich-Gymnasium verfügt über drei Abstellanlagen, die jedoch alle nicht modernen Standards entsprechen. Sie bieten nur eine ungenügende Sicherheit und keinen Witterungsschutz (Abbildungen 18, 19, 20 und 21). Zudem sind die Anlagen nahezu ausgelastet, was in wild abgestellten Fahrrädern neben den Abstellanlagen resultiert. Um dem Bedarf gerecht zu werden wird empfohlen die vorhandenen Abstellanlagen durch moderne Abstellanlagen mit Platz für zusätzliche Fahrräder zu ersetzen.



Abbildung 18: Abstellanlage mit Felgenklemmern



Abbildung 19: Felgenklemmer und wild abgestellte Fahrräder



Abbildung 20: Abstellanlage mit Felgenklemmern



Abbildung 21: Abstellanlage mit Felgenklemmern

Gesamtschule am Gluckenstein

Die Gesamtschule am Gluckenstein verfügt über drei Abstellanlagen, die ausreichend Platz für die dort abgestellten Fahrräder bieten (Abbildungen 22, 23, 24 und 25). Da es sich bei den Abstellanlagen jedoch nicht um moderne Anlagen mit ausreichend Sicherheits- und Komfortstandards handelt, werden einige Fahrräder in nächster Nähe zu den Abstellanlagen trotz freier Stellplätze wild abgestellt. Auch sind die Abstellanlagen nur über Treppen erreichbar.

Es wird empfohlen die vorhandenen Abstellanlagen durch neue Abstellanlagen in modernem Standard mit gleicher Stellplatzzahl zu ersetzen. Darüber hinaus ist ein Witterungsschutz empfehlenswert. Die vorhandenen Treppen sollten durch Rampen ergänzt werden.



Abbildung 22: Abstellanlage mit Felgenklemmern



Abbildung 23: Abstellanlage mit Felgenklemmern



Abbildung 24: Wild abgestellte Fahrräder



Abbildung 25: Wild abgestellte Fahrräder

3.4 Sport- und Freizeiteinrichtungen

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

Die Ausstattung der untersuchten Sport- und Freizeiteinrichtungen mit Fahrradabstellanlagen weist einen unterschiedlichen Standard auf. Auf den Sportplätzen sind teilweise keine Abstellmöglichkeiten vorhanden (Abbildung 29) oder diese sind in unzureichendem, nicht zeitgemäßem Standard (Abbildung 30 und 31). Trotz den geringen Anforderungen, die Freilufteinrichtungen an Fahrradabstellanlagen haben, herrscht hier Nachholbedarf. Es sollten Abstellanlagen auf modernem Standard nachgerüstet werden, die ausreichend Sicherheit für die abgestellten Fahrräder bieten.

³ MiD 2008, infas, DLR, 2010, Berlin

Bei der Betrachtung der Bäder überzeugt das Seedammbad mit einer hohen Anzahl an Abstellmöglichkeiten, die durchweg einen modernen Standard aufweisen und teilweise Witterungsschutz bieten (Abbildung 27 und 28). Lediglich an der Taunustherme besteht deutlicher Nachholbedarf. Es existieren zwei Abstellanlagen in unzeitgemäßem Standard, was in wild abgestellten Fahrrädern resultiert (Abbildung 26). Es sollte eine Abstellanlage in modernem Standard nachgerüstet werden.



Abbildung 26: Felgenklemmer an der Taunustherme mit wild abgestelltem Fahrrad



Abbildung 27: Überdachte Abstellanlage am Seedammbad



Abbildung 28: Abstellanlagen am Seedammbad



Abbildung 29: Keine Abstellanlagen an der Sportanlage Sandelmühle



Abbildung 30: Felgenklemmer an der Sportanlage Wiesenborn



Abbildung 31: Felgenklemmer an der Sportanlage Wiesenborn

3.5 Private Abstellanlagen



Abbildung 32: Broschüre der Stadt München zu privaten Abstellanlagen

Radabstellplätze im öffentlichen Raum können nur einen Teil des Bedarfs an Fahrradparken decken. Vor allem in der Innenstadt und in den Wohngebieten muss das Angebot deshalb von privater Seite ergänzt werden.

In der Stellplatzsatzung der Stadt Bad Homburg sind Abstellplätze bereits vorgeschrieben. Konkrete Angaben zur Ausgestaltung und zur Erreichbarkeit fehlen allerdings. Eine Ergänzung hierzu ist sinnvoll. Um auch bei Bestandsimmobilien die Abstell-situation für Fahrräder zu verbessern, empfiehlt sich hier eine Förderung. Zur Information und Beratung von Immobilien besitzenden Personen sollte ein Leit-faden zum Fahrradparken erstellt werden. Vorbild könnte die Informationsbroschüre der Stadt München sein⁴ (Abbildung 32).

4 Allgemeine Empfehlungen

Mit Blick auf den zunehmenden Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen ist ein kontinuierlicher Ausbau von Abstellanlagen zwingend notwendig. Der genaue Bedarf (Art, Anzahl etc.) an Fahrradabstellanlagen ist in tiefergehenden Untersuchungen zu ermitteln.

Bei der Angebotsplanung ist die zunehmende Verbreitung von höherwertigen Fahrrädern und Sonderformen zu beachten. Lastenräder und Fahrräder mit Packtaschen, Anhängern und Kindertransportern haben besondere Anforderungen in Bezug auf den Stellplatzbedarf und die Standsicherheit. Entsprechende Abstellanlagen sollten vor allem im innerstädtischen Bereich gegeben sein. Für höherwertige Fahrräder sollten Abstellanlagen angeboten werden, die den erhöhten Sicherheitsanforderungen entsprechen.

Der Ausbau von Fahrradabstellanlagen kann bei besonderer Flächenknappheit auch auf Kosten von PKW-Stellplätzen geschehen. Mit Blick auf die Kapazität und den Flächenverbrauch sind Fahrradabstellplätze deutlich effektiver in der Flächennutzung. Laut Hinweisen zum Fahrradparken können „auf der Fläche eines PKW-Stellplatzes in der Regel vier bis sechs Fahrräder geparkt werden.“⁵

⁴ Platz fürs Rad. Private Fahrradstellplätze in Wohngebieten. Tipps und Empfehlungen, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, München 2012. www.radlhauptstadt.muenchen.de/fileadmin/Redaktion/Broschueren/platz-rad-flyer-web-titel.pdf. Abgerufen am 22.06.2018.

⁵ Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2012

ML: 2.2 - Überführungsformen Radweg-Fahrbahn - "Fahrbahnseite ortsauswärts (linker Radweg)"

Situation:

Ende baulicher Zweitrichtungsradweg, Ortseingang;
in Fahrtrichtung ortseinwärts linksseitig.

Angestrebte Wirkung:

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

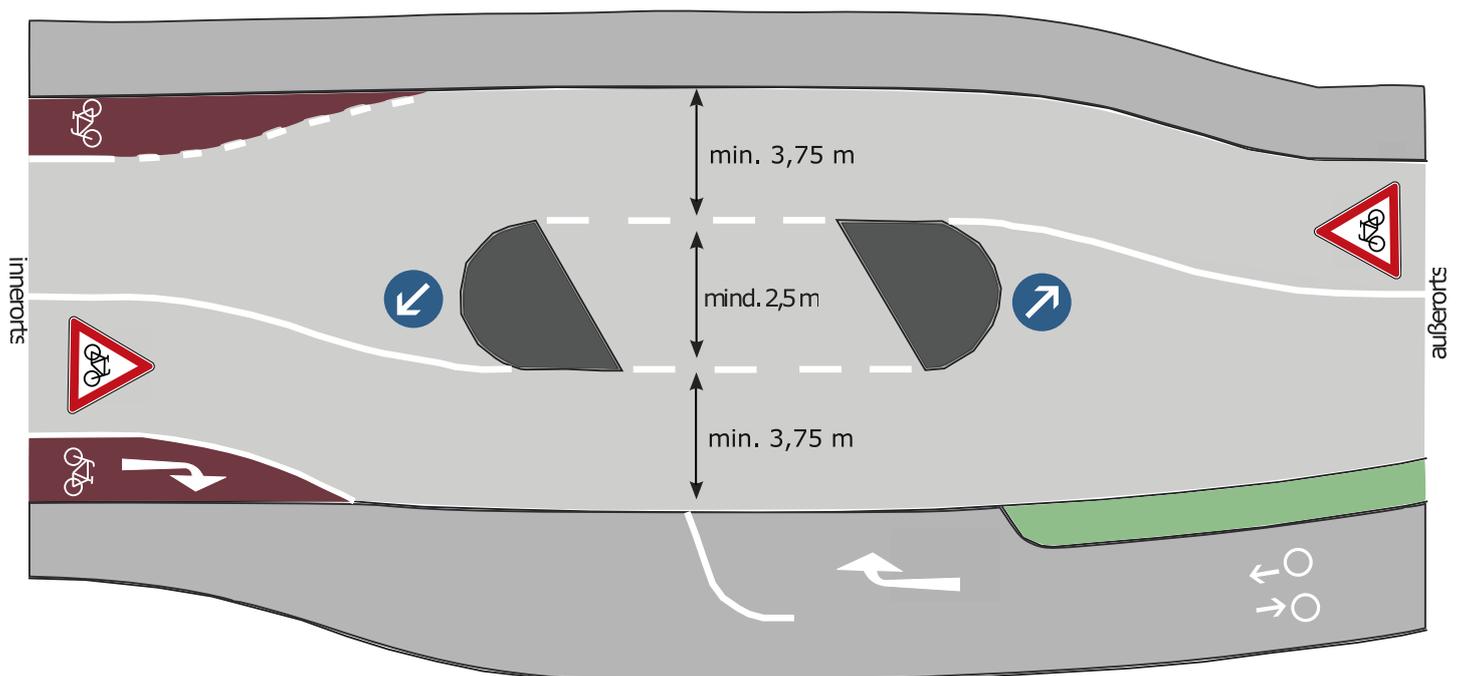
Hinweise:

- relevante Maße: Breite Mittelinsel mind. 2,5 m, Länge mind. 4 Meter; Größe der Mittelinsel abhängig von Verkehrsaufkommen durch Fußgänger und Radfahrer
- Beschilderung: Vorschriftzeichen 222 "Vorgeschriebene Vorbeifahrt - rechts vorbei" für Kfz-Verkehr; Gefahrenzeichen 138 "Radverkehr"
- Fortführung innerorts mittels Schutzstreifen (siehe ML 1.1)

Quelle: ERA (2010), Kapitel 9.5 und 4.3



Abbildung: Beispielhafter Überführung Radweg - Fahrbahn in Tuningen



Radwegüberführung bei Radwegende auf linker Fahrbahnseite ortseinwärts (Linker Radweg)

maßstabslos

ML: 2.3 - Überführung Radweg-Fahrbahn - "Fahrbahnseite ortseinwärtswärts (rechter Radweg)"



Abbildung: Beispiel für Überführung Radweg - Fahrbahnseite

Situation:

Ende baulicher Zweirichtungsradweg, Ortseingang; in Fahrtrichtung ortseinwärts rechtsseitig.

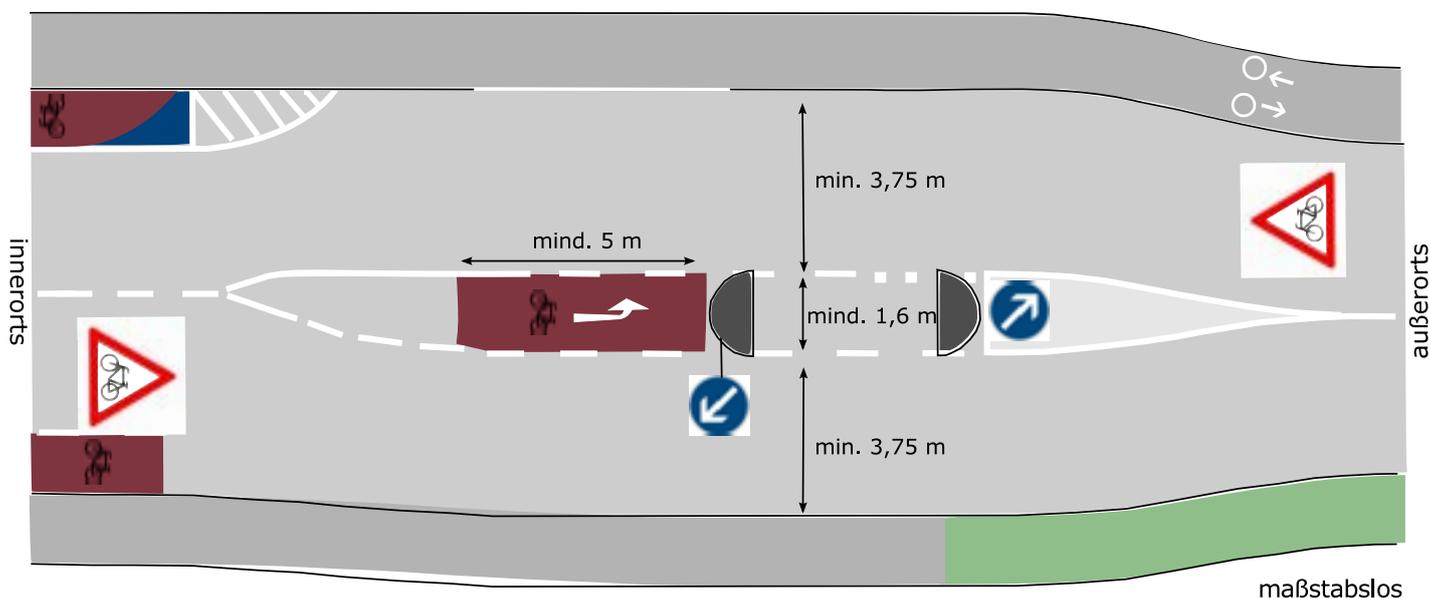
Angestrebte Wirkung:

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

Hinweise:

- Mittelinsel (mind. 1,6 m breit) als Querungshilfe für Fußgänger und markierter Linksabbiegestreifen für Radfahrer
- Beschilderung: Vorschriftzeichen 222 "Vorgeschriebene Vorbeifahrt - rechts vorbei" für Kfz-Verkehr; Gefahrenzeichen 138 "Radverkehr"
- Fortführung innerorts mittels Schutzstreifen (siehe ML 1.1)

Quelle: ERA (2010), Kapitel 9.5 und 4.3



Radwegüberführung bei Zweirichtungsradweg ausserorts linke Seite