

Hinweise und Anregungen des ADFC Hochtaunus e.V.

zur

Beteiligung zum Sachstand Machbarkeitsstudie Radschnellweg FRM 5 Vordertaunus

Guten Tag,

vielen Dank, dass sie uns in dieser Phase bereits am Sachstand der Machbarkeitsstudie informieren und unsere Hinweise und Anmerkungen in die Planung aufnehmen möchten.

Radschnellwege (RSW) sind für uns ein wichtiger Baustein in der Radinfrastruktur, da diese Wege wichtige Pendlerströme zu Arbeitsstätten und Schulen sowie Freizeit und Einkaufswege angenehmer und sicherer gestalten und damit wesentlich zur weiteren Akzeptanz des Fahrrades als wichtigem Mobilitätsträger beitragen können.

Diesen Part können RSW nur erfüllen, wenn sie möglichst direkt, ohne Umwege, möglichst ohne höhengleiche Kreuzungen mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) geführt werden oder an diesen bevorrechtigt sind. Weiterhin sollte möglichst über den gesamten Korridor eine separate Führung ohne Fußverkehr und MIV erfolgen. Wenn der Radverkehr im Mischverkehr mit MIV geführt werden muss, sollte die Strecke als Fahrradstraße ausweisbar sein.

Natürlich ist gerade im Rhein-Main-Gebiet in der dichten Bebauung klar, dass diese Ansprüche nicht selten Einschnitte in den MIV erfordern, um sinnvolle Lösungen zu ergeben und in Teilstücken gewartet werden muss bis private Flächen verfügbar sind.

In der jetzt vorliegenden Planskizze müssen wir aber erkennen, dass auf vielen Streckenabschnitten die Kriterien nicht oder nur unzureichend eingehalten wurden. Auch fehlen uns Unterlagen aus denen für uns ersichtlich ist warum bestimmte Wegeabschnitte und nicht andere Alternativstrecken gewählt wurden. Eine endgültige Bewertung der Planung fällt uns daher schwer.

Eindeutig ist jedoch, dass innovative Ideen fehlen, um die Kriterien zu erfüllen. Der eingezeichnete Weg entspricht in wesentlichen Teilen der Route

die der ADFC Oberursel/Steinbach schon ca. 2017 als Ideengeber des RSW Vordertaunus eingebracht hat und ist daher überwiegend unstrittig. Trotzdem fehlen uns Untersuchungen und Bewertungen von alternativen Routen, z.B. von Bad Homburg direkt durch das Feld in der Nähe der A5 zur Ludwig-Landmann-Straße.

Wir akzeptieren, da die vorgelegte Grundroute auch unserer ursprünglichen Idee entspricht, dass eine direkte Route von Bad Homburg nach Frankfurt in der jetzigen Machbarkeitsstudie nicht berücksichtigt wurde, fordern aber eine separate Untersuchung hinsichtlich vorhandenen Potentialen und Machbarkeit von sternförmigen Direkttrouten (und möglicher anderer Verbindungen die auch die Bürgerbeteiligung gebracht hat, wie z.B. von Oberursel an der U5 nach Frankfurt) unabhängig von der jetzt vorgelegte Machbarkeitsstudie, die die Städte Friedrichsdorf, Bad Homburg, Oberursel und Steinbach zuerst Ringförmig verbindet bevor es nach Frankfurt geht.

Um aus der vorgelegten Planskizze einen attraktiven Radweg zu machen sind jetzt innovative Ideen gefragt, um die vielen Ecken, Kanten und Zick-Zack-Verläufe herauszunehmen sowie zusätzliche Ideen wie Knotenpunkte für RSW-Radfahrer sicher, direkt und schnell überquert werden können – nur so kann der RSW Vordertaunus von den Radfahrern angenommen und damit ein Erfolg werden.

Unsere Ideen, Hinweise und Anregungen nun im Einzelnen,
ausgehend von Frankfurt (wir betrachten nur den Streckenabschnitt Frankfurt-Friedrichsdorf ohne den Abzweig nach Eschborn):

Stadtgebiet Frankfurt

1. Zweite Brücke am Hohlbeinsteg soll auch Untermainkai und Schaumainkai überbrücken

Eine zweite Brücke neben dem Hohlbeinsteg halten wir für eine gute Idee, wenn auch kostenintensiv. Wichtig ist aber, dass diese neue Brücke dann nicht vor dem Untermainkai endet, sondern den Untermainkai und auch den Schaumainkai ebenfalls überquert und erst in der Windmühlstraße endet. Damit würden zwei Knoten mit einer stark befahrenen Straße vermieden und die Mehrkosten sollten sich in Grenzen halten.

2. Führungs durchs Bahnhofsviertel ohne Alternativen - Verkehrssteuerung

Eine Führung quer durch das Bahnhofsviertel mit den ganzen Ampelknoten ist wenig attraktiv, trotzdem fallen uns wenig bessere Alternativen ein. Die Knoten Wilhelm-Leuschner-Straße, Gutleutstraße, Münchener Str., Kaiserstraße, Taunusstraße und Niddastraße müssen aber im Einzelnen auf eine Bevorrechtigung für Radfahrer geprüft werden. Ein sehr problematischer Knoten ist dann die Mainzer Landstraße, hier gibt es aber bereits vorliegende Konzepte.

3. Zick-Zack-Führung Westendplatz vermeiden

Gegen die Führung in der Westendstraße, Kettenhofweg und Robert-Meyer-Straße als Fahrradstraße gibt es wenig zu sagen, zu prüfen wäre, ob eine Führung ab Westendplatz über die Feuerbachstraße zur Kettenhofstraße sinnvoller ist. Dies ist zwar ein kleiner Umweg aber die Zick-Zack-Führung beim Westendplatz und über die Schumannstraße zum Kettenhofweg ist auch wenig attraktiv.

4. Eigene Radtrasse von Schloßstraße bis Ziegeleiallee

Ab Schloßstraße soll der Radfahrer bis zur Ziegeleiallee als Einrichtungsradweg im Seitenraum geführt werden. Dies ist wenig attraktiv und unsicher (Parker, Grundstückseinfahrten, Kreuzungen, Autobahnzu- und Abfahrten, etc). Wir plädieren dafür ab der Schloßstraße den RSW komplett in einer Breite von mindestens 4 besser 5 Metern auf einer eigenen Trasse zu führen und zwar immer direkt neben der Stadtbahn auf der östlichen Seite:

- im ersten Abschnitt bis zur Adalbertstraße als Protected-Bike-Line, dafür wird das Parken (dann gehen sogar Senkrechtparker) auf eine Seite verschoben und es bleibt auf der anderen Seite Platz für den RSW.
- Im Abschnitt bis zur Rödelheimer Straße wird der MIV auf eine Seite der Stadtbahn verlegt, der RSW läuft dann auf einer breiten Fahrradstraße auf der Anlieger in Abschnitten (Sackgassen oder gegenläufige Einbahnstraßen) zugelassen werden können.
- Der Knoten Rödelheimer Straße sollte mit einer Radbrücke überquert werden, die vor dem eigentlichen Eisenbahnbrückenviadukt auf der Rampe der Breitenbachbrücke endet.
- Auf der Breitenbachbrücke läuft der RSW immer direkt an der Stadtbahn in einer Breite an Engstellen 3,5 m, an den anderen Stellen 4 – 5 m. Der große Vorteil gerade hier ist, dass die Zu- und Abfahrten zur Breitenbachstraße nicht überquert werden müssen
- Der Knoten mit der Straße Am Hohen Weg sollte ebenfalls wieder mit einer schwungvollen Radbrücke überquert werden, möglicherweise mit einer Auffahrt von der westlichen Seite der Straße Am Hohen Weg
- Weiter geht es als separater RSW möglichst immer 4 – 5 m breit direkt immer an der Stadtbahntrasse bis zur Heerstraße. Keine Autobahnauf- und abfahrten müssten überquert werden, Anschlüsse an Wohn- und Gewerbegebiete sind an den vielen Ampeln durch Überqueren immer nur einer MIV-Fahrtrichtung einfach möglich.

- In der Ziegeleiallee sollte der MIV auf eine Seite der Stadtbahn verbannt werden, dann ist eine echte Allee für Radfahrer und zu Fuß Gehen auf der anderen Seite möglich

Steinbach

5. Sicherere Führung im Feld zwischen Steinbach und Frankfurt

Ab der Ziegeleiallee führt der Weg über Feldwege nach Steinbach. Vorgesehen ist der Ausbau mit 6,5 m, getrennt für Fuß- und Radverkehr bis zur Industriestraße. Dies ist gut und entspricht genau unseren Vorstellungen.

Wir priorisieren ab der S5 die Führung auf der westlichen Seite der S-Bahn (Variante b), haben in diesen Streckenabschnitten aber folgende Änderungswünsche:

- An dem alten Bahnwärterhaus wird der RSW hinauf zum Bahnwärterhaus auf dem bestehenden Weg geführt, dann entlang der Bahn hinunter zum Bach und in einer uneinsehbaren Kurve durch das Brückenviadukt. Hier wünschen wir uns eine direkte Führung über das angrenzende Feld. Falls der Flächenerwerb schwierig wäre könnte die Maßnahme später erfolgen, sollte aber auf keinen Fall aus dem Auge verloren werden (siehe grüne Linie im Plan).
- Nach dem Viadukt wird über den bestehenden Weg entlang des Steinbaches zum Rand der Bebauung in Steinbach geführt, dort in einer 90 Grad Kurve an der Bebauung entlang zurück zur S-Bahn.

Diese Strecke ist ein unattraktiver Umweg und gleichzeitig eine unsichere Führung, da in diesem Bereich gerade im Bereich der 90 Grad Kurve aber auch in den Gefällstrecken bereits heute viele Unfälle passieren. Wir empfehlen direkt nach dem Feldgehölz hinter dem Viadukt eine neue Brücke über den Steinbach zu bauen und dann entlang der S-Bahn über vorhandenen Wegeparzellen (siehe grüne Linie im Plan).



6. Industriestraße erhält eigene Radtrasse

In der Industriestraße in Steinbach (Abschnitt S-003) sollen die Parkplätze östlich wegfallen und eine Fahrradstraße eingerichtet werden?

Dies bedeutet, dass alle Radelnden sich für dieses kurze Stück in den fließenden MIV ein- und ausfädeln müssen, dies ist eine Straße in einem Gewerbegebiet mit LKW-Verkehr.

Die bessere Lösung ist selbstverständlich einen 4 – 5 m breiten Weg entlang der S-Bahn anzulegen auf dem Platz der jetzigen östlichen Parkplätze. Damit entfällt das Ein- und Ausfädeln in den Verkehr und es gibt keine Konflikte miteinander. Sobald keine Parkplätze auf der Seite mehr sind, ist auch nicht mit nennenswerten Fußverkehr zu rechnen.

7. Fußweg zwischen Bahnhof und Industriestraße hat Reserven

Der Fußweg zwischen Industriestraße und Bahnhof (S-004-a) birgt unseres Erachtens im Bereich des Buschwerkes durchaus Reserven den RSW-Standard herzustellen. Die Umwegführung durch das Industriegebiet (S-004-b) wird (wie in der Maßnahmenbeschreibung selbst festgestellt) nicht angenommen werden.

8. Bahnhof Steinbach: Verkehrsberuhigter Bereich statt Fahrradstraße

Im Bereich des Steinbacher Bahnhofs (S-005) sind die angedachten Maßnahmen durchaus sinnvoll, lediglich sollte man auf die Ausweisung einer Fahrradstraße verzichten und in diesem kurzen Stück einen verkehrsberuhigten Bereich planen und diesen auch so gestalten. Grund ist, dass durch die Nähe des Bahnhofs mit pulkartig querenden Fußgängerströmen zu rechnen ist. Hier sollte daher auch der Radverkehr abgebremst werden um Konflikte zu vermeiden.

Oberursel

9. Wir empfehlen Variante b in Steinbach und daher in Oberursel O-001-b.

Der Ausbau in 6,5 m als getrennter RSW und Fußweg entspricht dem Standard und ist damit gut.

10. Alternativen zum Ameisenberg

In Stierstadt (O-002 bis O-004) ist die Führung über Bahnweg-Am Ameisenberg-Stierstadter Straße extrem unattraktiv:

Bereits im Bereich Stierstadter Straße zwischen Am Ameisenberg und Weißkirchener Straße ist mit Busverkehr zur Gesamtschule und einem erhöhten Aufkommen von MIV zu rechnen. Der steile Ameisenberg ist als RSW Verbindung ungeeignet, da die Kreuzung mit der Stierstadter Straße ein großes Konfliktpotential hat: Radler aus Richtung Bahnweg auf einem RSW fahren mit Schwung hinunter und müssen dann 90 Grad abbiegen. Selbst falls die Richtung bevorrechtigt wäre ist dies keine sichere Lösung. Radler aus Richtung Oberursel sind bergauf in der Stierstadter Straße schon langsam und müssen sich dann links einordnen und danach den steilen kurzen Anstieg erklimmen – unattraktiv!

Im Bereich zwischen Taunusstraße und Weißkirchener Straße ist die RSW Führung im Mischverkehr vorgesehen, also ohne jegliche Absicherung. Konflikte sind an den Knoten Weißkirchener Straße und Taunusstraße bereits heute an der Tagesordnung.

Es müssen daher innovative andere Lösungen gefunden werden. Möglichkeiten wären:

a) Führung von der Bahnstraße entlang der S-Bahn über eine Radbrücke über die Weißkirchener Straße und eine zweite Radbrücke über die Verbindungsstraße zwischen Zimmersmühlenweg auf Höhe der Untergasse zur Stierstadter Straße hinter dem Knoten Taunusstraße. Hier sind auf Grund der geringen Abstände zwischen Bahn und Privatgrundstücken sehr enge Verhältnisse, daher kann ggf. der RSW Standard nicht eingehalten werden, trotzdem wäre diese Lösung mit Engstellen viel besser wie die vorgeschlagenen Führung ohne Änderung der Verkehrsflächen.

b) Einbahnstraße in der Stierstadter Straße zwischen den zwei Viadukten (also zwischen Untergasse und Gartenstraße)

Die gewonnene Spur wird Zweirichtungsradweg, dabei bleibt der RSW von Steinbach kommend auf dem Bahnweg bis zur Kreuzung Weißkirchener Straße Fahrradstraße. Um den Kreuzungsbereich zu vereinfachen, wird der Bahnweg ab der Straße Am Ameisenberg Sackgasse, eine Ein- und Ausfahrt in den Knoten dort ist dann nur noch Radelnden erlaubt.

Ab dort ist ja dann Einbahnstraße so dass eine Protected-Bike-Lane bis zur Untergasse angelegt werden kann. Ab Untergasse ist keine Einbahnregelung mehr möglich, der vorhandene Fußweg auf der östlichen Seite (dort steht nur eine Scheune) wird aber kaum benutzt, so dass dieser leicht (3,5 m) verbreitert eine kleine tragbare Engstelle darstellt, bevor man dann hinter dem Knoten Taunusstraße wieder eine Fahrradstraße erreicht.

11. Fahrradstraße von Taunusstraße bis Akazienstraße

O-005: Die Stierstadter Straße zwischen Taunusstraße und Akazienstraße sollte auf jeden Fall Fahrradstraße werden. Die Neuanlage der verkehrsberuhigten Zone ist technisch völlig fehlgeschlagen, da die Querrinnen für Radfahrer extrem unangenehm sind. Hier ist Nachbesserung auf jeden Fall nötig!

12. O-006 bis O-008 sind gut.

13. Engstelle „Medidenta Schramm“ O-009-a optimieren

Ja, bei diesem Abschnitt handelt es sich um eine Engstelle zu der uns auch heute keine befriedigende Lösung einfällt.

Die angesprochene Alternativstrecke (O-009-b) stellt für uns keine Alternative dar, da der Umweg so wenig attraktiv ist (mehr Steigung, deutlich länger, Querung der ebenerdigen U-Bahn am Bahnhof Oberursel, dass diese Strecke von Radelnden nicht angenommen würde, selbst wenn der Weg mit 6,5 m im RSW Standard ausgebaut würde, was aber noch nicht einmal vorgesehen ist. Vielmehr würden die Radfahrenden, um abzukürzen, immer die Engstelle benutzen so lange dort kein Nato-Stacheldraht angebracht wird.

Unseres Erachtens sollte man diese Engstelle als solche vorläufig belassen und jede Möglichkeit nutzen, Teile des Geländes zu erwerben, möglicherweise zuerst einen Teil von dem unbebauten Garten und später von der Hofffläche.

Bis dahin ist jeder Zentimeter in dem Bereich zu aktivieren: die Böschung zur Bahn wo vorhanden begradigen und alles ordentlich asphaltieren.

14. O-010 Brücke über Weingärtenumgehung und U-Bahn sowie die Fortführung bis zum Bahnhof

Die Brücke sollte direkt neben der S-Bahn-Brücke errichtet werden in gerader Linie zwischen der Engstelle und der Fortsetzung in Richtung Bahnhof.

Unseres Erachtens wäre eine Führung direkt an der S-Bahn auf jeden Fall der bessere Weg als entlang der U-Bahn, da insbesondere der Knoten mit der Frankfurter Landstraße an der gesicherten Bahnschranke weniger komplex und sicherer ist als am U-Bahn-Übergang. Hier wäre auf jeden Fall das direkte Abbiegen über die U-Bahn für den Radverkehr zu sichern. Zusätzlich sind in diesem Bereich noch mehr Fußgänger unterwegs.

Als weiteres Argument für die Führung direkt an der S-Bahn dient der nächste Abschnitt, wo wir vom ADFC davon träumen, nicht vor dem Oberurseler Bahnhofsgebäude, sondern dahinter, also zwischen Gebäude und S-Bahn-Gleis, am Bahnhof vorbeizukommen um Konflikte mit den Fußgängern zu vermeiden (siehe Punkt 15.)

15. Bahnhof Oberursel

Im Abschnitt O-011 Bahnhof Oberursel ist der Teilabschnitt ab der neuen Fußgängerunterführung in Richtung Bad Homburg entlang der Bahntrasse gut und erfüllt die Voraussetzungen eines RSW voll.

Problematisch sehen wir die Führung von der Frankfurter Landstraße über den Platz vor dem historischen Bahnhofsgebäude bis über die Fußgängerunterführung (Zugang zur S-Bahn).

Hier ist mit erheblichen Konflikten gerade im Berufsverkehr mit den Fußgängern zu rechnen. Kurzfristig helfen hier grafische Elemente sowie Stadtmobiliar, das die verlangsamte Führung unterstützt und die Aufmerksamkeit steigert.

Langfristig schlagen wir daher eine Alternativstrecke vor:

Von dem S-Bahnübergang direkt an den Gleisen entlang hinter dem Bahnhofsgebäude (hier war früher ein Ladegleis) über die Fläche des neugebauten Kiosks und dann mit einer Brücke auf Höhe der S-Bahn über die Fußgängerunterführung immer direkt an der S-Bahn-Trasse entlang.

Der DB- Kiosk aus 2011 müsste in Teilen wieder abgebrochen werden und in neuer Form wiederaufgebaut werden kann. Die Kosten hierfür sollten sich aber in Grenzen halten. Die Gastronomie kann die attraktiven Flächen am Bahnhofplatz behalten und verliert lediglich die weniger attraktiven Plätze zwischen Bahnhofsgebäude und Gleis.

16. O-012 entlang der Homburger Landstraße

Hier soll der RSW entlang des bisher vorhandenen Grünstreifens zwischen Bahngleis und Homburger Landstraße geführt werden. Es folgt der Hinweis, dass auf Grund von unzureichender Flächenverfügbarkeit mit vereinzelten Engstellen zu rechnen ist.

In diesem Bereich wird die Homburger Landstraße 4-streifig geführt mit einem Seitenstreifen der früher Radstreifen war und aus nicht nachvollziehbaren Gründen entwidmet wurde.

Die 4-streifigkeit in diesem Bereich geht zurück zu uralten Planungen in denen von Bad Homburg eine Art Stadtautobahn durch Oberursel mit Tunnelbau unter dem Bahnhofsvorplatz in Richtung Kronberg geplant war. Diese Planungen wurden lange aufgegeben, die Homburger Landstraße in der heutigen überdimensionierten Form ist als Relikt aus diesen Tagen übrig geblieben.

Wenn man die Straße außerhalb der Knotenpunkte nur geringfügig in der Breite zurückbaut, bleibt auf der gesamten Länge genügend Platz für einen RSW in Regelbreite. Daher ist für uns nicht nachvollziehbar warum von fehlender Flächenverfügbarkeit gesprochen wird.

17. Neue Fahrradüberführung über die Bahn vor dem Zeilweg

Der Bereich Zeilweg eignet sich auf Grund der vorhandenen angesprochenen Konflikte nicht für die Führung eines RSW. Die Konflikte wurden alle angesprochen: Gewerbegebiet mit hohem Parkdruck, Burger-King mit viel MIV Verkehr, 90 Grad Kurve ...

Wir können uns in diesem Gebiet keine Fahrradstraße vorstellen, die Vorteile für die Radfahrer bietet und attraktiv wäre.

Daher schlagen wir vor, bereits im Bereich des Streckenabschnittes O-012 eine Radelbrücke über die Bahn zu bauen, schräg angelegt, um 90 Grad Kurven zu vermeiden. Auf der anderen Seite der Bahn verläuft ein Feldweg, der dann zum RSW ausgebaut werden kann. Da die Bahn in diesem Bereich schon in einem Einschnitt verläuft, muss die Brücke nicht besonders hoch werden.

Die höheren Kosten für den Abschnitt machen die Radverkehrsführung deutlich attraktiver. In dem schmalen Gewerbegebiet gäbe es keine Behinderung durch den voraussichtlich erheblichen Radverkehr der hier in Zukunft zu erwarten ist.

18. O-014 Feldweg mit Unterführung unter der A661

Man sollte versuchen, beim Ausbau des Feldweges die S-Kurve vor der Engstelle zu entschärfen, um die Sicherheit in der Engstelle sicherzustellen. Ansonsten können sich Radfahrer nur schlecht im Gegenverkehr sehen. Mindestens wäre im Kurvenbereich die Mindestbreite für Radfahrer von 4 auf 5 Meter anzuheben.

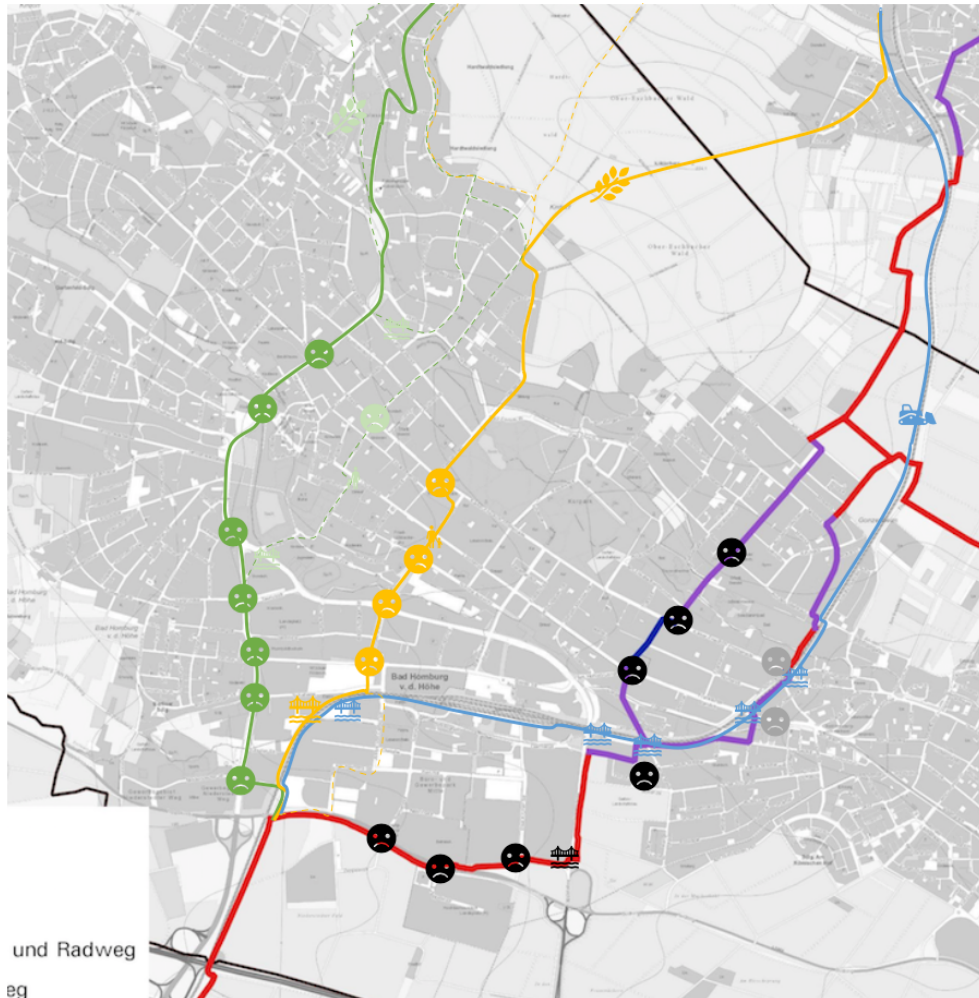
Bad Homburg

19. Vorgeschlagene Route in Bad Homburg nicht Umsetzbar

Im Bereich Bad Homburg sehen wir den gesamten angedachten Trassenverlauf als besonders kritisch und wie dargestellt aus folgenden Gründen so nicht umsetzbar:

- Entfall des Parkens in den Wohngebieten, die größtenteils erheblichen Parkdruck haben wird politisch kaum durchsetzbar sein (Wiesenstraße, Ackerstraße, Seedammweg, Feldstraße, Zum Dornbach, Haberweg Stift-Tepl-Straße, etc.)
- Friesenstraße ist absolut ungeeignet/unattraktiv: schmale Straße mit Zubringerfunktion zu den Schwimmbädern, Amtsgericht, Schule und Wohngebieten mit 4300 Pkw/Tag die nicht zu verdrängen sind.
- Seedammweg ist im vorderen Bereich Zubringer für die Schwimmbäder, Amtsgericht und Schule. Im hinteren Bereich schwächt sich der Verkehr zwar ab, aber bereits der vordere Teil ist für uns als Führung völlig ungeeignet.
- Im Konzept wird mit keinem Wort auf die Knoten mit dem MIV eingegangen. Wir sehen hier große Konflikte im Bereich der Knoten Zeppelinstraße, Else-Kröner-Straße, Kreisverkehr Kaiser-Friedrich-Promenade/Frankfurter Straße und bei der Alternativstrecke die Knoten Frankfurter Straße und Kaiser-Friedrich-Promenade.
- Es handelt sich um einen erheblichen Umweg. Allein im Bereich der Zeppelinstraße fährt man 1,3 km ohne einen Meter in Richtung Friedrichsdorf voranzukommen.
- Die vorgeschlagenen Routen, insbesondere die Alternativstrecke, haben extrem viele Ecken und Kanten sowie Abschnitte, die sich nur schwer oder teuer auf den RSW Standard bringen lassen.

Wir sehen daher die Planung im Bereich Bad Homburg und Friedrichsdorf in der vorgelegten Form als Nicht-Machbar an und schlagen drei Alternativstrecken vor:



Eine kurze Beschreibung der Varianten:

Route **GRÜN** – auf Hauptstraßen durch Bad Homburg

Ab dem Anschluss zu Oberursel über die vorhandene Eisenbahn-Feldweg-Brücke zum Fahrradhandel Denfeld und ab dort über die Urseler Straße, Hindenburgring, Dietigheimer Straße zur Hölsteinstraße.

Auf diesen 4-streifigen Straßen entfällt jeweils eine Fahrspur für den Radverkehr und der Radfahrer wird z.B. als Protected-Bike-Lane auf einem 4 m breiten separaten Radweg geführt. Ob auf einer Seite oder in der Mitte, wo der jetzige Grünstreifen ist muss die genauere Planung ergeben.

Ab Hölsteinstraße muss der bestehende Straßenraum teilweise erweitert werden und/oder es müssen wenige Parkplätze entfallen um den 4 m breiten RSW hier in gleichem Stil weiterzuführen.

Ab der Kreuzung Höllsteinstraße/Döllesweg wird abgebogen und über den Döllesweg und die Heinrich-von-Kleist-Straße als Fahrradstraße bis zur Friedberger Straße geführt. Ab der Kreuzung Friedberger Straße / Heinrich-von-Kleist-Straße wird als Zwei-Richtungs-Radweg auf dem bestehenden Flächen, die zum Teil für den Radverkehr verbreitert werden müssen, bis nach Friedrichsdorf Knoten Höhenstraße/Saalburgstraße durchgeführt. Ab dort besteht genügend Platz im Seitenraum der Homburger Straße (Lindenstraße, Park, Plantation), um durch ganz Friedrichsdorf und möglicherweise bis nach Köppern weiterzuführen.

Vorteile der Route sind eine sehr direkte Führung, an Knoten kann immer mit dem MIV mitgefahren werden (gleichberechtigt), hohe Flächenverfügbarkeit, und im Radverkehrskonzept Bad Homburg sind bereits Maßnahmen (entfall der Fahrspuren) zum Teil enthalten.

Route **ORANGE**: mitten durch die Stadt

Ebenfalls ab der Eisenbahnbrücke bei dem Radhändler Denfeld führt die orangene Route direkt entlang der Eisenbahnstrecke in der Böschung auf einseitigen Stelzen geführt bis zum Schaberweg. Dort entlang des neuen Baugebietes (hier ist eine Wohnstraße geplant) zur Frölingstraße, die hier überquert wird und entlang der Schleußnerstraße und Thomasstraße bis zur Dorotheenstraße als Zwei-Richtungs-Radweg in 4 m Breite geführt wird. Über den zur Zeit geplanten Umbau der Schleußnerstraße könnte jetzt noch schnell vor Baubeginn ein solcher RSW eingeplant werden!

In der Thomasstraße auf dem Damm müsste ein Parkstreifen entfallen. Möglicherweise könnte man über den Hessenring eine Radbrücke bauen, um den Knoten zu umgehen.

Ab Dorotheenstraße wird der RSW weiter als Fahrradstraße auf der Thomasstraße bis hinter das Kurhaus geführt und dann direkt über den Park hinter dem Kurhaus zum Knoten Kaiser-Friedrich-Promenade/Schwedenpfad, der dann zur Fahrradstraße mit MIV in einer Richtung frei wird. Alternativen dazu wäre ein RSW quer durch den Kurpark zur Herderstraße.

Die Herderstraße wird ebenfalls Fahrradstraße. Da die Herderstraße eine starke Steigung aufweist, könnte hier ein Highlight in Form eines Fahrradliftes entstehen (Vorbild Trondheim).

Weiter führt die Fahrradstraße über Schillerstraße und dann abknickend in den Philosophenweg zum Hardtwaldt. Der Hardtwald wird dann durchquert und man erreicht in Friedrichsdorf die Hardtwaldallee. Dabei muss der bisherige reine Forstweg asphaltiert werden.

Die Hardtwaldallee kann bis Berliner Straße Fahrradstraße werden. Ab Berliner Straße wird westlich der Berliner Straße unter Wegfall

von Stellplätzen wieder eine Protected-Bike-Lane bis zum Friedrichsdorfer Bahnhof angelegt.

Vorteil dieser Route ist das Marketingpotential durch die Führung mitten durch Bad Homburg, was aber gleichzeitig in der Fußgängerzone für Konflikte sorgen kann. Ebenfalls ist die Route extrem kurz, dies lässt den Anstieg Herderstraße verschmerzen (gerade im E-Bike-Zeitalter). Auch werden alle Bahnhöfe erreicht.

Route **BLAU**: entlang der S-Bahn-Linie

Diese Linie führt am Anfang wie die orangefarbene Linie entlang auf Stelzen im Böschungsbereich (allerdings auf der östlichen Seite), unterquert die Horexbrücke mit der Bahn und verläuft dann südlich vom Bahnhof in direkter Nähe der Gleise. Danach könnte der Radweg in der Planung der U-Bahn-Verlängerung aufgenommen werden und überquert entweder den Autobahnzubringer auf der bestehenden Feldwegebrücke oder mit der Bahn auf der vorhandenen Bahnbrücke, weiter im Böschungsbereich um dann die Frankfurter Straße und Kaiser-Friedrich-Promenade mit einer neuen Radwegbrücke zu überspannen.

Weiter geht es dann ebenfalls nach an der Bahn im Böschungsbereich bis nach Friedrichsdorf.

Vorteil wäre die kreuzungsfreie Führung und kaum Steigungen was die längere Wegstrecke mehr als ausgleicht. Leider ist uns nicht bekannt, ob alle Flächen dafür zur Verfügung stehen. Auch wären die Kosten wohl besonders hoch.

Der ADFC Hochtaunus priorisiert daher die grüne Route!

Wir ADFCler arbeiten teilweise schon seit über 30 Jahren an der Planung und Verbesserung von Radwegen und bilden uns auch regelmäßig weiter. Trotz alledem sind wir keine Fachleute und haben teilweise auch nicht die Unterlagen, bestimmte Dinge einhundert-prozentig zu bewerten.

Daher bitten wir Sie daher, diese nachstehende Tabelle, die der Machbarkeitsstudie zum R1 aus dem Ruhrgebiet zur Bewertung von Routen entlehnt ist, einmal mit Leben zu füllen und die drei von uns vorgeschlagenen Routen mit der im Plan vorgeschlagenen Route zu vergleichen und uns und den sonst noch weiteren Partnern im Beteiligungsprozess das Ergebnis zurück zu spiegeln, um die für Bad Homburg sinnvollste Route zu finden.

Bewertungskriterien	Faktor	vorgeschlagener		Route: grün		Route: orange		Route: blau	
		Trassenverl Bad Homburg	Punkte	über Hauptstraßen	Punkte	Direktroute Innenstadt	Punkte	entlang der S-Bahn	Punkte
Natürliche/nutzungsbedingte Hindernisse	2								
Länge/direktheit	2								
Wege-Potentiale	5								
Quell- und Zielpunkte	2								
Netzbedeutung / Netzzusammenhang	2								
Multimodalität	2								
Existente Infrastrukturpotentiale	3								
Betroffene ökologische Belange	2								
Gender-Aspekte - Soziale Kontrolle	2								
Stadtebauliche Qualitäten / Erlebbarkeit	1								
Kosten	3								
Politische Durchsetzbarkeit / Machbarkeit	3								
Gesamtergebnis									

Friedrichsdorf

20. Da wir die Bad Homburger Routenführung komplett ablehnen, können wir über den weiteren Verlauf nach Friedrichsdorf keine Bewertung abgeben, da die drei Routen, die von uns vorgeschlagen wurden an anderen Stellen herauskommen.

Nur so viel vorweg, wir halten es auch hier für sinnvoll den RSW Standard einzuhalten und nicht schmaler zu werden. Schließlich steht im Raum den RSW nach Friedberg zu verlängern und dort an den RSW Friedberg-Frankfurt anzubinden.

Später, wenn der Bedarf größer ist, noch einmal anzufangen und den Weg zu verbreitern ist sicherlich deutlich teurer als gleich von Anfang an den RSW Standard herzustellen.

Leider fehlen uns auch hierzu Angaben, wo und wie eine Weiterführung nach Friedberg möglich wäre.

21. Verbindung in das Merton-Viertel

Hier sollte geprüft werden, ob ein Anschluss in Richtung Frankfurt Innenstadt hergestellt werden kann.

Patrik Schneider-Ludorff
Radverkehrspolitischer Sprecher
Stellv. Vorstand