



**Wetteraukreis**



# **Radverkehrsplan des Wetteraukreises**

**Fortschreibung 2018/2019**



**August 2019**





# **Radverkehrsplan des Wetteraukreises**

**Fortschreibung 2018/2019**

**COOPERATIVE Infrastruktur und Umwelt**

Jörg Felmeden  
Sandra Landau  
Jutta Rüthrich  
Wulf Rüthrich

**Wetteraukreis, Fachstelle für Strukturförderung**

Peter Hünner

**August 2019**

Wir bedanken uns für die vielen Hinweise und Anregungen aus Verwaltungen der Städte und Gemeinden, vom ADFC und anderen für die Verbesserung der Bedingungen für die Nutzung des Radverkehrs engagierten Vereinen, Gruppen und Einzelpersonen.

**Inhalt:**

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung und Zielsetzung</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Grundsätze für eine fahrradgerechte Infrastruktur</b>	<b>3</b>
2.1	Netzstruktur	3
2.2	Allgemeine Sicherheitsaspekte	4
2.3	Radverkehrsführung	5
2.4	Pedelecs	7
2.5	Radabstellanlagen	7
<b>3</b>	<b>Das Radroutennetz im Wetteraukreis</b>	<b>9</b>
3.1	Planungsebenen	9
3.2	Alltagsnetz	12
3.3	Radwandernetz	13
<b>4</b>	<b>Neukonzipierung des Kreisradroutennetzes</b>	<b>15</b>
4.1	Bedarfsliniennetz	15
4.2	Strukturierung und Modifikation des Kreisradroutennetzes	18
4.3	Lücken und Defizite im Kreisradroutennetz	19
4.4	Radschnell- und Raddirektverbindungen	22
4.4.1	Potential im Wetteraukreis	22
4.4.2	Kurze Wetterau	25
4.5	Freizeitrouten	29
<b>5</b>	<b>Entwicklung der Radverkehrsunfälle</b>	<b>31</b>
<b>6</b>	<b>Mängel- und Schwachstellenanalyse</b>	<b>33</b>
6.1	Wegweisung	33
6.2	Streckenbezogene Mängel- und Schwachstellen	35
6.2.1	Oberflächenqualität	36
6.2.1.1	Zur Problematik der Nutzung von Wirtschaftswegen	36
6.2.1.2	Defizite bei der Oberflächenqualität	37
6.2.2	Breite von Radverkehrsanlagen	40
6.2.2.1	Richtwerte für die Fahrbahnbreiten von Radverkehrsanlagen	40
6.2.2.2	Unterschreitung von Regelbreiten	41
6.2.3	Freigabe von Gehwegen für die Radnutzung	43
6.2.3.1	Voraussetzungen für die Freigabe	43
6.2.3.2	Gehwege mit Freigabe des Radverkehrs im Routennetz	45
6.2.4	Radverkehrsführung auf der Fahrbahn	46
6.3	Punktuelle Mängel und Schwachstellen	48
6.3.1	Sperrpfosten und ähnliche Einrichtungen	48
6.3.2	Fehlerhafter oder überflüssiger Einsatz von Verkehrszeichen	50
6.3.2.1	Verbot für Fahrzeuge aller Art ohne Freigabe für den Radverkehr	50



# Wetteraukreis

6.3.2.2	Sackgasse ohne Anzeige der Durchlässigkeit	50
6.3.2.3	Radfahrer absteigen	51
6.3.2.4	Linke und rechte Radwege mit Benutzungspflicht	52
6.3.2.5	Schilderkombinationen	52
6.3.3	Nicht-Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung	54
6.3.4	Mangelhaftes Ende von Radwegen und freigegebenen Gehwegen	55
6.3.5	Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren	56
6.3.6	Nicht befahrbare Bahnunter- oder -überführungen	57
6.3.7	Weitere Mängel	58
6.4	Radabstellanlagen	60
<b>7</b>	<b>Maßnahmenkonzept</b>	<b>67</b>
7.1	Lückenschlüsse und Netzverbesserungen	67
7.2	Beseitigung der Mängel- und Schwachstellen im Routennetz	73
7.2.1	Maßnahmen streckenbezogene Mängel- und Schwachstellen	73
7.2.1.1	Verbesserung der Oberflächenqualität	73
7.2.1.2	Verbreiterung zu schmaler Radwege	75
7.2.1.3	Maßnahmen bei Streckenabschnitten mit Fahrbahnbenutzung	77
7.2.2	Maßnahmen punktuelle Mängel- und Schwachstellen	79
7.3	Radabstellanlagen	81
<b>8</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>85</b>
<b>9</b>	<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>87</b>
<b>10</b>	<b>Anlagen</b>	<b>89</b>

## Abbildungen

Abbildung 1:	Anteil der Wegezwecke an Fahrrad- und Pedelecwegen (MiD, 2018)	3
Abbildung 2:	Das D-Routennetz Deutschland	9
Abbildung 3:	Das Rad-Hauptnetz Hessen (HMWEVW, 2019)	10
Abbildung 4:	Regionales Radroutennetz 2016 des Regionalverbands FrankfurtRheinMain (in Überarbeitung)	11
Abbildung 5:	Zusammenwirken von Kreisradrouten und kommunalem Radnetz	11
Abbildung 6:	Bestandsnetz (Alltagsradverkehr)	13
Abbildung 7:	Fernradwege und Bestandsnetz	14
Abbildung 8:	Themenrouten und Bestandsnetz	14
Abbildung 9:	Bedarfslinien Einzelaspekte	16
Abbildung 10:	Bedarfsliniennetz Gesamt	17
Abbildung 11:	Übersicht Netzkonzeption mit Änderungen zum Bestandsnetz	19
Abbildung 12:	Lücken im Radroutennetz	20
Abbildung 13:	Defizite im Radroutennetz	21
Abbildung 14:	Korridore mit Potenzial für Radschnellverbindungen (Auszug) (HMWEVW, 2019)	24
Abbildung 15:	Die Kurze Wetterau mit Varianten und Schwachstellen	26
Abbildung 16:	Freizeitrouten	29

Abbildung 17: Unfallorte 2016 bis 2018 mit Verunglückten und Fahrradbeteiligung (Auswertung Unfallatlas, 2019)	32
Abbildung 18: Fahrbahnmängel im Routennetz	39
Abbildung 19: Defizite bei der Breite von Radwegen	42
Abbildung 20: Erforderliche Breite von Gehwegen bei Freigabe für Radnutzung (ERA, 2010)	44
Abbildung 21: Gehwege im Routennetz mit Freigabe für Radverkehr	46
Abbildung 22: Fahrbahnbenutzung klassifizierter Straßen	47
Abbildung 23: Überblick über die Maßnahmenprojekt zum Lückenschluss und zur Netzverbesserung	67

### **Tabellen:**

Tabelle 1: Verunglückte Fahrradfahrer 2018 innerhalb und außerhalb von Ortschaften in Deutschland (Destatis, 2019)	5
Tabelle 2: Anhaltswerte für Radwege an Straßen außerorts (RAL, 2012)	6
Tabelle 3: Oberfläche Bestandsnetz	12
Tabelle 4: Merkmale und Veränderungen der Netzkonzeption	18
Tabelle 5: Liste der Netzlücken	20
Tabelle 6: Liste der Netzdefizite	21
Tabelle 7: Kategorien für den Bedarf von Radschnellverbindungen (HMWEVW, 2019)	22
Tabelle 8: Auszug aus dem Anforderungskatalog für Radschnell- und Raddirekt- verbindungen (HMWEVW, 2019)	23
Tabelle 9: Ergebnisse der Korridorbewertung (HMWEVW, 2019)	25
Tabelle 10: Unfälle mit Verunglückten und Fahrradbeteiligung in den kreisangehörigen Kommunen (Auswertung Unfallatlas, 2019)	31
Tabelle 11: Überblick über die Menge von Mängeln und Schwachpunkten im Netz	33
Tabelle 12: Bewertungskriterien der Oberflächenqualität	37
Tabelle 13: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen (ERA, 2010)	40
Tabelle 14: Verträglichkeitsgrenzen der Fahrbahnbenutzung (ERA, 2010)	46
Tabelle 15: Anzahl und Art der Fahrradabstellplätze an ausgewählten Einrichtungen	60
Tabelle 16: Fahrrad-Abstellplätze an weiterführenden Schulen	62
Tabelle 17: Fahrradabstellplätze an Rathäusern	63
Tabelle 18: Fahrrad-Abstellplätze an Schwimmbädern	64
Tabelle 19: Abstellplätze an Bahnhöfen und S-Bahn-Haltestellen	65
Tabelle 20: Prioritätensetzung Lückenschlüsse und Netzverbesserungen	70
Tabelle 21: Ansätze für die Kostenabschätzung	71
Tabelle 22: Zusammenfassende Darstellung der Projektkosten für die einzelnen Maßnahmenträger	72
Tabelle 23: Handlungsbedarf zur Beseitigung von Fahrbahnmängeln und schlechten Wegstrecken in den Kommunen	74
Tabelle 24: Kostenhinweise für unterschiedliche Ausbaumaßnahmen	75
Tabelle 25: Schmale Radwege und zuständige Maßnahmenträger	75
Tabelle 26: Teilstrecken außerorts mit hoher Gewichtung für eine Verbreiterung	76
Tabelle 27: Liste der Strecken mit Mischverkehr mit höchster Priorität	78
Tabelle 28: Kostenüberschlag für Fahrradparker an weiterführenden Schulen	81
Tabelle 29: Zentrale Bushaltestellen zur Einführung von Radabstellanlagen (VGO)	83



# Wetteraukreis

## **Anlagen:**

Anlage 1: Kriterien für die Einrichtung von Ladestationen für E-Bikes	91
Anlage 2: Gegenüberstellung kommunaler Stellplatzsatzungen und FGSV-Regelwerk (Auszug)	97
Anlage 3: Übersichtsplan Maßnahmenprojekte	99
Anlage 4: Liste der Maßnahmenprojekte zum Lückenschluss und zur Netzverbesserung	101
Anlage 5: Kostenüberschlag Projekte zum Lückenschluss und zur Netzverbesserung	109
Anlage 6: Übersichtsplan Fahrbahnschäden mit Kennnummer	111
Anlage 7: Liste der Fahrbahnschäden in den Kommunen	113
Anlage 8: Übersichtspläne Strecken mit Platzmangel und Konfliktpotential mit Fußgängern sowie Kennzahlen der Strecken	123
Anlage 9: Liste der zu schmalen Radwege und freigegebenen Gehwege	127
Anlage 10: Übersichtsplan Fahrbahnbenutzung klassifizierter und anderer belasteter Straßen	131
Anlage 11: Liste der Strecken mit Fahrbahnbenutzung mit Bewertung außerorts	133
Anlage 12: Liste der Strecken mit Fahrbahnbenutzung innerorts	135

## **Pläne** (DIN A0, im Bericht auf A3 verkleinert beigelegt):

Plan 1: Konzeption Kreisradroutennetz - Alltagsverkehr M 1 : 50.000

Plan 2: Mängel und Schwachstellen im Kreisradroutennetz - Übersichtsplan M 1 : 50.000



## 1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Der Anteil des Fahrrads am Verkehrsaufkommen (zurückgelegte Wege) liegt in Hessen mit 8% unter dem Durchschnitt der Bundesrepublik (11 %) (MiD, 2018). Innerhalb von Hessen unterscheidet sich die Bedeutung des Fahrrads zwischen dem topographisch bewegten Nord- und Mittelhessen (ca. 4 bis 5 %) sowie dem mit Ausnahme des Odenwaldes eher flachen Südhessen (z.B. Landkreis Groß-Gerau 13,2 %)¹. Der Wetteraukreis liegt mit 7,7 % Radverkehrsanteil knapp unter dem hessischen Mittelwert.

Mit der 2. Fortschreibung des Radverkehrsplans für den Wetteraukreis aus dem Jahr 1993 werden Hinweise geliefert, wo Defizite in der überörtlichen Radinfrastruktur bestehen und welche Maßnahmen von wem für deren Überwindung hilfreich sind. Ziel ist es, die Bedingungen für die Nutzung des Fahrrads vor allem im Alltag weiter zu verbessern und dessen Anteil an der Mobilität zu steigern. Der Plan ist auch als Grundlage gedacht für die Weiterentwicklung kommunaler Radverkehrspläne.

Wie Erfahrungen vor allem in Städten mit hohem Radverkehrsanteil zeigen, hängt die Fahrradnutzung stark von dessen Vorteilen gegenüber anderen Verkehrsmitteln ab, vor allem dem Auto. Das bedeutet, dass sichere, bequeme und schnelle Radverkehrsanlagen zur Verfügung stehen müssen: außerhalb der Orte durch eigenständige oder straßenbegleitende Radwege, innerorts durch Umorganisation des Verkehrsablaufs und Neuaufteilung des Verkehrsraums. Sichere und gut erreichbare Abstellplätze gehören dazu. Über dringenden Handlungsbedarf besteht weitgehend Konsens: Eine aktuelle Umfrage² hat ergeben, dass eine große Mehrheit (70 %) der Bevölkerung den Ausbau der Radinfrastruktur auch zu Lasten des Autos befürwortet.

Mit der zunehmenden Verbreitung elektrounterstützter Fahrräder (Pedelecs) wird auch der ländliche Raum mit längeren Entfernungen und topografischen Hindernissen interessant für die Fahrradnutzung. Hier bedarf es großer Anstrengungen, eine bedarfsgerechte Infrastruktur anzubieten.

Der Radverkehrsplan besteht aus 3 Teilen, dem Textteil mit zusammenfassenden Abbildungen und Tabellen, dem Anlagenband mit umfangreicheren Unterlagen und Plänen im DIN-A0-Format.

---

¹ Regionalstatistische Schätzung der Mobilitätskennwerte (MiD, 2018)

² hr Umfrage, veröffentlicht am 29.05.2019 (<https://www.hessenschau.de/wirtschaft/hr-umfrage-grosse-mehrheit-fuer-radwege-ausbau-auf-kosten-von-autospuren,pendlertag-ausbau-radwegnetz-100.html>)



## 2 Grundsätze für eine fahrradgerechte Infrastruktur

Eine fahrradgerechte Infrastruktur hat dafür zu sorgen, dass die

### Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs

gesichert ist; nur so kann die Fahrradnutzung gefördert und intensiviert werden. Die Folgerung daraus besagt, dass

- die Wege den Richtlinien und Vorschriften sowie den Komfortansprüchen der Nutzer entsprechen,
- die Verkehrslenkung und -führung den besonderen Bedingungen des muskelbetriebenen und instabilen Fahrzeugs Rechnung trägt,
- die Maßnahmen zur Verkehrssicherheit nicht allein zu Lasten der Fahrradnutzer gehen und
- Fahrräder entsprechend der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) als gleichberechtigte Fahrzeuge behandelt werden unter Beachtung der spezifischen Eigenarten.

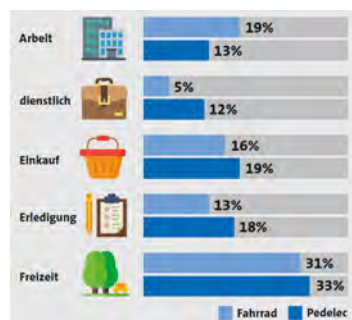
### 2.1 Netzstruktur

Die Art und Ausstattung der Infrastruktur für den Radverkehr richtet sich nach dem Zweck der Radnutzung und dem damit verbundenen Anspruch. Aus diesem Grund wird unterschieden zwischen dem

- **Freizeitradverkehr**, bei dem das Fahrradfahren selber im Mittelpunkt der Aktion steht und dem
- **Alltagsradverkehr**, bei dem das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit, zur Ausbildung, zum Einkaufen oder für andere Erledigungen und Unternehmungen genutzt wird.

Etwa ein Drittel aller Wege mit dem Fahrrad werden in der Freizeit zurückgelegt, die meisten Wege mit Fahrrad dienen Alltagszwecken.

Abbildung 1: Anteil der Wegezwecke an Fahrrad- und Pedelecwegen (MiD, 2018)<sup>3</sup>



<sup>3</sup> Mobilität in Deutschland - MiD, 2018, Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr



## Wetteraukreis

Beim **Freizeitverkehr** steht das Erleben von Natur und Landschaft im Mittelpunkt („der Weg ist das Ziel“) sowie die körperliche Betätigung; Umwege und etwas mehr Mühsal werden in Kauf genommen, wenn Wege abseits von Verkehrsimmissionen durch attraktive Gegenden führen. Dem Waldweg wird in der Regel gegenüber einem straßenbegleitenden Radweg der Vorzug gegeben.

Der **Alltagsradverkehr** ist primär auf das Erreichen eines Zieles ausgerichtet. Hier steht das Fahrrad in direkter Konkurrenz zu anderen Verkehrsmitteln, besonders zum Auto und muss ihnen gegenüber Vorteilen besitzen. Für die Entscheidung zur Nutzung des Fahrrads tragen neben den Aspekten der Kosteneinsparung, der Gesundheit und möglicherweise der Umwelt- und Ressourcenschonung auch das vorgefundene Angebot bei, das Ziel schnell, sicher, bequem und auf direktem Wege zu erreichen; die typische Infrastruktur ist der direkt geführte straßenbegleitende Radweg, die Fahrradabstellmöglichkeit am Zielpunkt und der leichte Übergang zum öffentlichen Personennahverkehr.

Für das kreisweite Alltagsradverkehrsnetz gilt es, möglichst direkte Verbindungen zwischen den Ortskernen auszuweisen. Deren Umfahrungen auf Nebenstrecken entspricht eher den Bedürfnissen der Freizeitradler. Es übernimmt primär ortsübergreifende Verbindungsfunktionen, die Feinverteilung direkt zu den fahrradrelevanten Zielen übernimmt das kommunale Radroutennetz.

### 2.2 Allgemeine Sicherheitsaspekte

Ein besonderes Augenmerk bei der Radverkehrsförderung gilt der Verkehrssicherheit. Das damit angesprochene Handlungsfeld ist sehr umfassend und schließt die objektive (belegt durch Untersuchungen kritischer Situationen und Unfallereignissen) und subjektive (Nutzerempfinden, Anpassung der Verhaltensweisen) Verkehrssicherheit ein, wobei zwischen beiden durchaus Diskrepanzen auftreten können. Das Gefühl der Unsicherheit, das nicht mit dem tatsächlichen Unfallgeschehen korrespondieren muss, prägt die Attraktivitätseinstufung von Strecken, bestimmt die Intensität der Fahrradnutzung und das Verkehrsverhalten, wobei letztes wieder zur Gefährdung beitragen kann (z.B. Fahren auf dem Gehweg).

Die Sicherheit des Radfahrens ist durch die Zunahme der Radverkehrsunfälle 2018 besonders in den Fokus gerückt. Gegenüber dem Vorjahr (2017) hat die Zahl der Unfälle mit Fahrradbeteiligung um knapp 11 % zugenommen, bei den 11,5 % mehr Fahrradnutzer verunglückten und sogar 16,5 % mehr getötet wurden (Destatis, 2019).

Die bei weitem meisten Unfälle mit verunglückten Radfahrern geschehen innerhalb von Ortschaften (s. Tabelle 1). Der Schwerpunkt für die Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs liegt somit in den Städten und Gemeinden.

**Tabelle 1: Verunglückte Fahrradfahrer 2018 innerhalb und außerhalb von Ortschaften in Deutschland (Destatis, 2019)**

Fahrradfahrer	innerhalb von Ortschaften	außerhalb von Ortschaften	Gesamt
Getötete	255	190	445
Schwerverletzte	12.766	2.764	15.530
Leichtverletzte	67.039	5.866	72.905
Verunglückte Gesamt	80.060	8.820	88.880

Ein besonderer Aspekt ist die "soziale Sicherheit"; hierunter wird die Sicherheit vor Bedrohungen und Überfällen im öffentlichen Raum verstanden. Abgelegene, einsame oder schlecht einsehbare Strecken (Waldwege, Wege durch hohe Maisfelder) verursachen vielfach vor allem bei Frauen und Kindern bzw. bei deren Eltern ein Unsicherheitsgefühl, das auch unabhängig vom tatsächlichen Geschehen einen Hinderungsgrund zur Fahrradnutzung besonders im Alltagsradverkehr darstellt. Als Gegenmaßnahme kann die Herstellung einer gewissen sozialen Kontrolle angesehen werden etwa durch Beleuchtung, Führung auf straßennahen Wegen und Vermeidung unübersichtlicher Stellen. Nicht zuletzt wird auch die angestrebte Zunahme des Radverkehrs zur Herstellung einer sozialen Sicherheit beitragen.

### 2.3 Radverkehrsführung

In der Vergangenheit stand die möglichst ungehinderte Fortbewegung des Autoverkehrs und die Bereitstellung von möglichst vielen Abstellmöglichkeiten im Straßenraum im Mittelpunkt der Verkehrsplanung. Radfahrer und Fußgänger wurden auf dem meist knappen verbleibenden Raum zusammengepfercht oder wurden einfach nur „vergessen“. Die negativen Auswirkungen sind allseits bekannt und rücken immer mehr in das öffentliche Bewusstsein.

Schon seit längerer Zeit werden Konzepte mit einem völlig anderen Ansatz entwickelt und umgesetzt. So stellt das europäische Kooperationsprojekt „Shared Space“ einen Kurswechsel im Umgang mit dem öffentlichen Raum dar. Statt funktionaler Trennung soll ein Gleichgewicht zwischen Verkehr, Verweilen und allen anderen räumlichen Funktionen angestrebt werden.

Für die Führung des Radverkehrs **innerorts** sind Entwicklungen in dieser Richtung bereits seit längerem erkennbar. So werden durch die Einrichtung von Tempo 30-Zonen die Geschwindigkeiten der "schnellen" Autos fast auf das Niveau der Radfahrer gedämpft. In diesen



## Wetteraukreis

Gebieten ist deshalb die Fahrbahnbenutzung von Radfahrern vorgesehen (ERA, 2010) und die Einrichtung von Schutzstreifen, Radfahrstreifen und benutzungspflichtige Radwege nicht erlaubt (StVO, Stand 2013, § 45 Abs. 1c). Außerhalb der Tempo 30-Zonen ist über die jeweils geeignete Führungsform des Radverkehrs in Abhängigkeit von der Verkehrsstärke und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu entscheiden. Der ehemalige Vorrang von baulich abgesetzten Radwegen hat sich zu einer Gleichbewertung mit Radfahrstreifen auf der Fahrbahn gewandelt (VwV-StVO, Ausgabe 2017). Damit wird Untersuchungen über das Unfallrisiko von Fahrradfahrern entsprochen (bast, 2009). Nicht die Art der Radverkehrsanlage ist für das Unfallgeschehen verantwortlich, sondern deren Ausführungsqualität und Regelkonformität.

**Außerorts** ist vor allem wegen der höheren Kfz-Geschwindigkeiten die Fahrbahnbenutzung unbedingt zu vermeiden. Die meist sehr geringe Radverkehrsmenge auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen ohne Radweg zeigt, wie groß die Abschreckung für eine Fahrradnutzung auf diesen Straßen ist. Zwar ist der Anteil von Radverkehrsunfällen außerorts (10%) deutlich niedriger als innerorts (s. Tabelle 1), der Anteil der getöteten Personen (43%) zeigt aber, wie gravierend die Unfallfolgen sind. In den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL, 2012) sind in Abhängigkeit von der Verbindungsfunktion der Straße Hinweise für die Radverkehrsführung aufgeführt (s. Tabelle 2). In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, 2010) sind die gleichen Anhaltswerte aufgeführt, jedoch unterscheiden sich bei den Regionalstraßen die Kriterien für den Einsatz von Radwegen. Danach sollen Radwege ab 2.500 Kfz/24h ohne Geschwindigkeitsbeschränkung, ab 4.000 Kfz/24h bei 70 km/h oder bei nachgewiesener besonderer Netzbedeutung gebaut werden. (vgl. Tabelle 14).

**Tabelle 2: Anhaltswerte für Radwege an Straßen außerorts (RAL, 2012)**

Straßenkategorie	Orientierungswert Verkehrsmenge	Radverkehrsmenge	Radverkehrsführung
<b>Fernstraße</b>	> 12.000 Kfz/24h		straßenunabhängig
<b>Überregionalstraße</b>	8.000 - 15.000 Kfz/24h		straßenunabhängig oder fahrbahnbegleitend
<b>Regionalstraße</b>	< 13.000 Kfz/24h		fahrbahnbegleitend oder auf der Fahrbahn
	2.500 - 4.000 Kfz/24h	> 200 R/24h	fahrbahnbegleitend
	4.000 - 7.000 Kfz/24h	> 100 R/24h	fahrbahnbegleitend
	7.000 - 10.000 Kfz/24h	> 50 R/24h	fahrbahnbegleitend
<b>Nahbereichsstraße</b>	< 3.000 Kfz/24 h		auf der Fahrbahn

Es stellt sich die Frage, ob die genannten Orientierungswerte im ländlichen Raum angesichts relativ geringer Verkehrsmengen auf vielen Überortsstraßen der Radverkehrsförderung dienlich sind.

## 2.4 Pedelecs

Pedelecs sind Fahrräder, bei denen die Nutzer durch Elektromotoren bis 250 Watt beim Treten unterstützt werden. Der Motor schaltet bei einer Geschwindigkeit von 25 km/h ab. Sie sind rechtlich den Fahrrädern gleichgestellt. Im Gegensatz dazu gelten Zweiräder mit Unterstützung über 25 km/h hinaus oder mit Motorantrieb ohne Treten als Kleinkraftfahrzeuge.

Pedelecs unterscheiden sich von üblichen Fahrrädern durch folgende Eigenschaften:

- **Höheres Gewicht** durch Motor und Akku sowie durch die stabilere Konstruktion des Fahrrads und seiner Komponenten,
- **Höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten** im Bereich bis 25 km/h durch Reduzierung des Kraftaufwands durch den Nutzer,
- **Größere Aktionsradien** der Nutzer wegen des geringeren Leistungsbedarfs durch die Motorunterstützung,
- **Bessere Erschließung bergiger Regionen** durch leichtere Überwindung von Steigungen,
- **Potentiell eingeschränkte Reichweite** durch die begrenzte Kapazität des Akkus und des erhöhten Kraftaufwands beim Fahren ohne Motorunterstützung (mit steigender Akku-Kapazität verliert dieser Nachteil an Bedeutung),
- **höherer Preis.**

Aus diesen Eigenschaften ergeben sich erhöhte Anforderungen an die Infrastruktur insbesondere in folgenden Bereichen:

- Trennung von Fuß- und Radverkehr wegen der höheren Relativgeschwindigkeiten und Bevorzugung eigenständiger Radverkehrsführungen,
- Einhaltung der Vorgaben der StVO und der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift sowie der Regelwerke (ERA, 2010, RASSt, 2006) bei Gestaltung und Entwurf der Radverkehrsinfrastruktur,
- Verbesserte Diebstahlsicherung an Abstellanlagen,
- Verfügbarkeit von Ladestationen.

In Anlage 1 wird auf Aspekte zur Einrichtung von Ladestationen näher eingegangen.

## 2.5 Radabstellanlagen

Die Verfügbarkeit gut erreichbarer Abstellplätze für das Fahrrad ist ein wichtiges Element der Fahrradförderung. Das gilt für Quelle und Ziel gleichermaßen. In der Hessischen Bauordnung ist seit längerem geregelt, dass die Kommunen durch Satzung auch die Errichtung von Abstellplätzen für Fahrräder festlegen können. Seit diesem Jahr ist zulässig, dass sogar notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge durch Abstellplätze für Fahrräder ersetzt werden können (§52 HBO, 2018). „Die Abstellplätze für Fahrräder müssen schwellenlos erreichbar sein.“ (§52, Abs. 5 HBO, 2018).

Von den 25 kreisangehörigen Städten und Gemeinden haben 20 die Regelungen für Fahrradabstellplätze in ihre Stellplatzsatzung aufgenommen.



## Wetteraukreis

Im Februar 2013 hat die Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen ein neues Regelwerk zum Fahrradparken (FGSV, 2012) herausgegeben. Darin sind u.a. Bedarfskennwerte für unterschiedliche Nutzungen und Hinweise für die Gestaltung von Fahrradabstellplätzen aufgeführt.

In Anlage 2 sind Bedarfskennzahlen der kommunalen Stellplatzsatzungen und des Regelwerkes (FGSV, 2012) für verschiedene bauliche Nutzungen gegenübergestellt.

Die gestalterische und technische Ausführung der Radabstellanlagen ist maßgebend für deren Inanspruchnahme. Dazu zählen u.a.

- leichte und sichere Erreichbarkeit,
- gute Einsehbarkeit,
- einfache Benutzbarkeit,
- materialschonende Abstellmöglichkeiten verschiedener Radtypen,
- fester Halt und gute Sicherungsmöglichkeiten gegen Diebstahl.

In der Technischen Richtlinie TR 6102 (ADFC, 09.11) hat der ADFC die Anforderungen an Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit für Fahrradabstellanlagen formuliert, die Grundlage für die Qualitätsprüfung darstellte. Seit 2016 ist die DIN 79008 gültig, nach der jetzt der ADFC seine Empfehlungen für Fahrradparker ausrichtet.

Eine aktuelle Liste der Hersteller empfohlener Fahrradparker liegt auf der Homepage des ADFC zum Herunterladen bereit.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> <https://www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle/>



### 3 Das Radroutennetz im Wetteraukreis

#### 3.1 Planungsebenen

Radverkehrsnetzplanungen erfolgen auf verschiedenen Ebenen mit unterschiedlichen Detaillierungsgraden. Auf Bundesebene steht die Konzipierung und Förderung von Fernradwegen im Fokus (D-Routen) (s. Abbildung 2). Durch den Wetteraukreis führt keine D-Route.

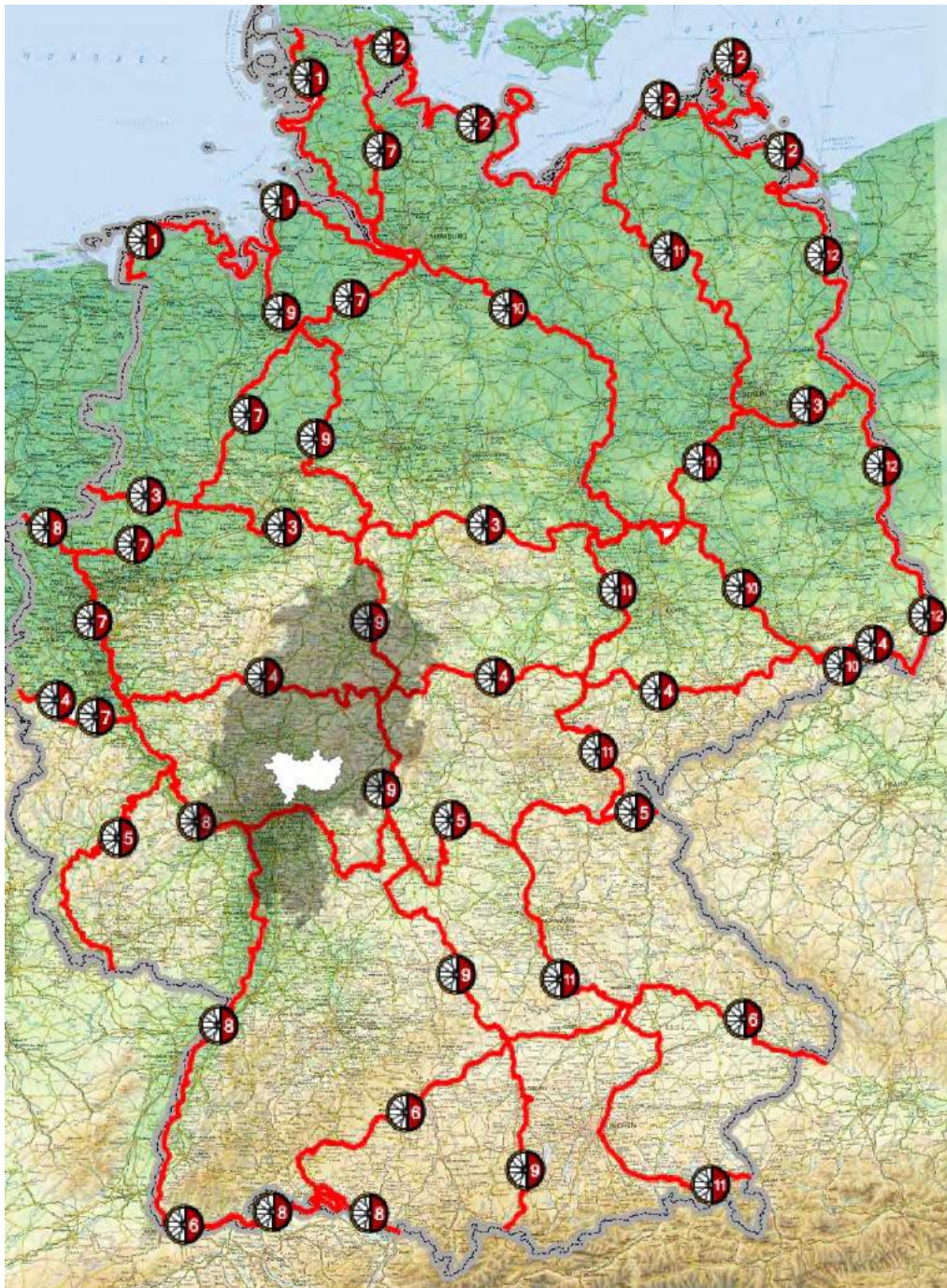


Abbildung 2: Das D-Routennetz Deutschland



## Wetteraukreis

Auf der Ebene des Landes Hessen besteht seit vielen Jahren ein gegenüber den D-Routen dichteres Radfernwegenetz (HRFW) mit 15 Routen. Seit diesem Jahr liegt auch ein Rad-Hauptnetz für den Alltagsradverkehr in Hessen vor. Es verbindet alle Oberzentren untereinander sowie die Mittelzentren mit ihrem Oberzentrum bis zu einer Entfernung von 30 km (s. Abbildung 3). Bestandteil dieses Netzes sind auch nicht ausgebaute Teilstrecken und Führungen auf Fahrbahnen klassifizierter Straßen.

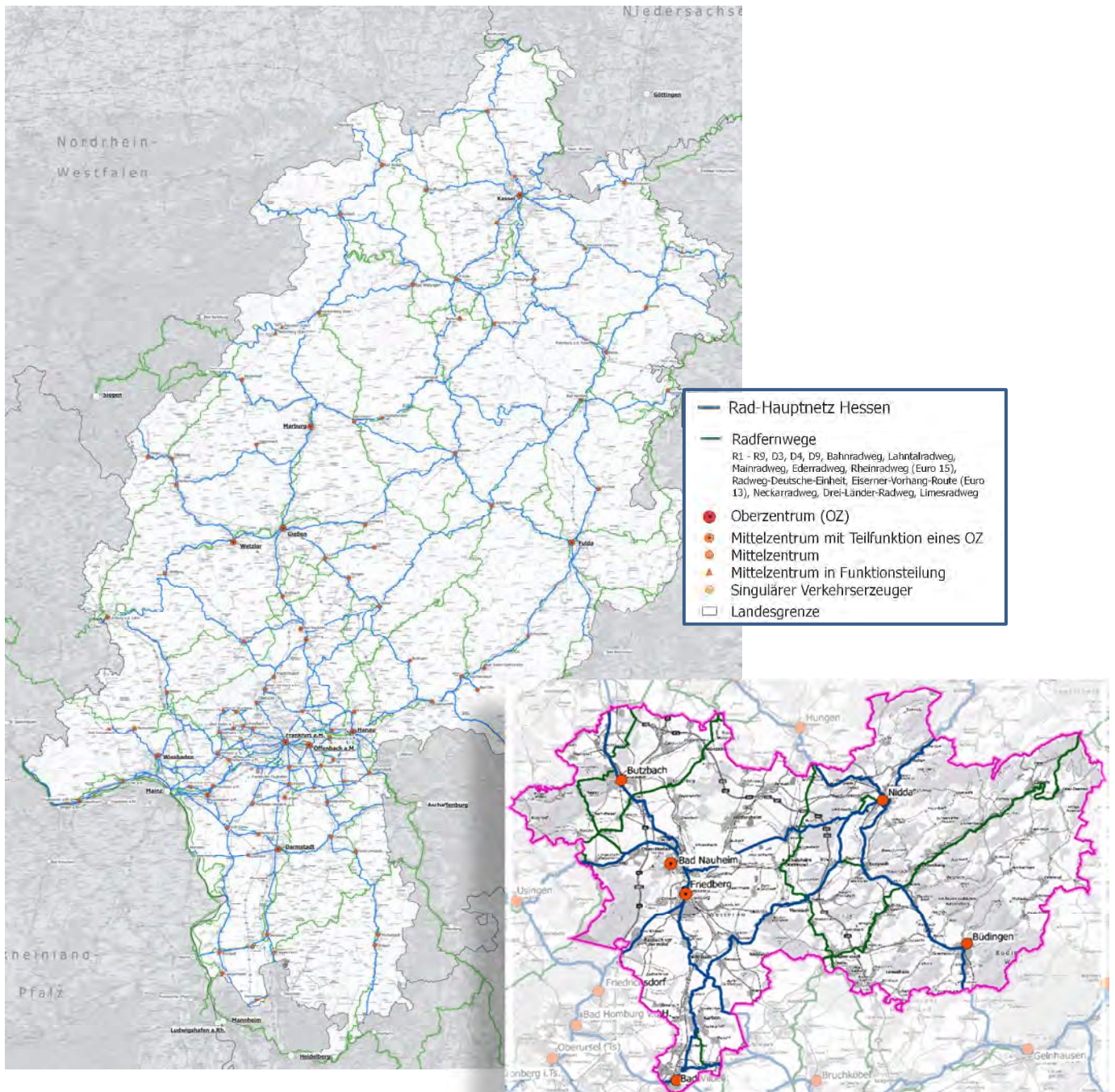
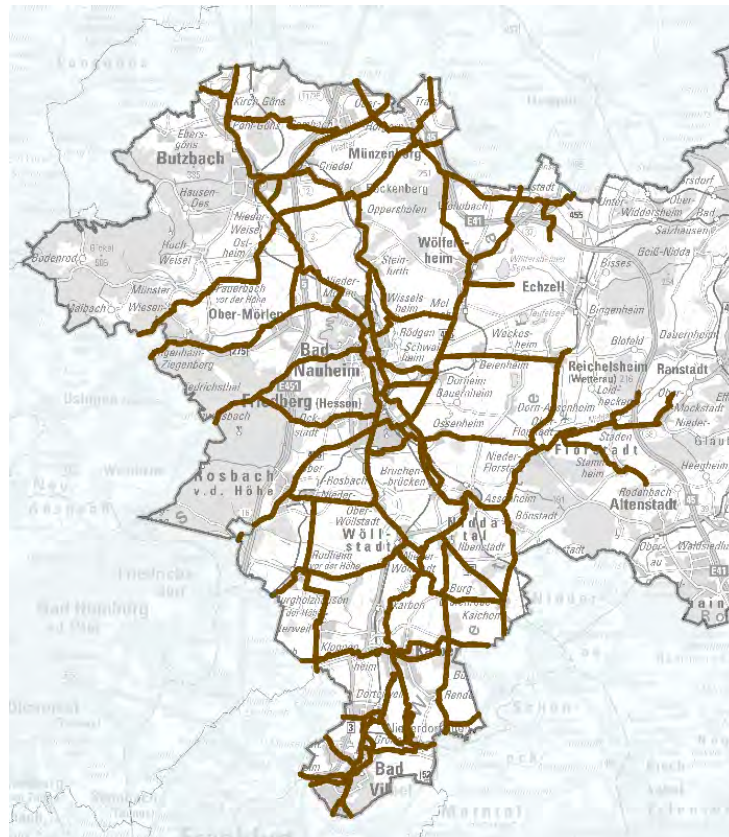


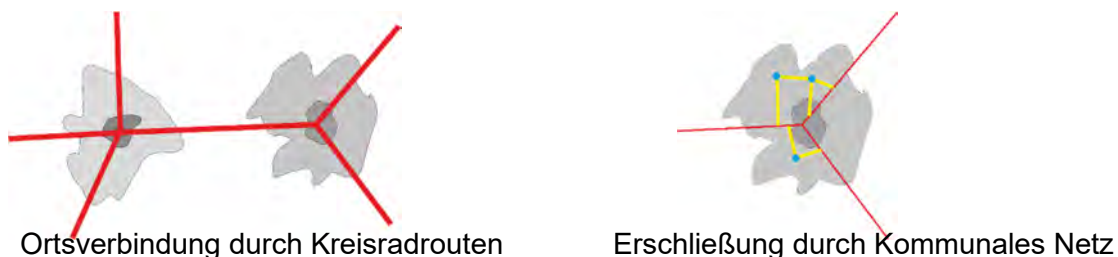
Abbildung 3: Das Rad-Hauptnetz Hessen (HMWEVW, 2019)

Einen weiteren Schritt der Netzverfeinerung erfolgt für den Westkreis durch den Regionalverband FrankfurtRheinMain im Rahmen der regionalen Flächennutzungsplanung. Dieses überörtliche Netz setzt sich zusammen aus vorhandenen Routen und Strecken, die zukünftig ausgebaut werden sollen. Derzeit befindet sich die Aktualisierung in der Abstimmung mit den verbandszugehörigen Kommunen. Die Ergebnisse liegen noch nicht vor; aus diesem Grund ist in der folgenden Abbildung der Stand 2016 wiedergegeben.



**Abbildung 4: Regionales Radroutennetz 2016 des Regionalverbands FrankfurtRheinMain (in Überarbeitung)**

Zwischen dem Detaillierungsgrad des kommunalen und des regionalen Radnetzes ist das Kreisradroutennetz angesiedelt. Es konzentriert sich auf die Verbindung der Orte und Ortsteile. Die weitergehende innere Erschließung obliegt der kommunalen Radverkehrskonzeption.



**Abbildung 5: Zusammenwirken von Kreisradrouten und kommunalem Radnetz**



## Wetteraukreis

### 3.2 Alltagsnetz

Das bestehende Radverkehrsnetz des Wetteraukreises beruht im Wesentlichen auf der Radverkehrskonzeption von 1993, der ersten in einem hessischen Landkreis. Es ist zusammen mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden entwickelt worden und hatte zum Ziel, Wege für den Quelle-Ziel bezogenen Radverkehr (Alltagsverkehr) zwischen den Orten darzustellen. Mit dem Aufzeigen von Defiziten und der Erstellung eines Maßnahmenplans für deren Beseitigung ist mit der Förderung der Radnutzung begonnen worden. In den folgenden Jahren wurde eine flächendeckende Radwegweisung aufgebaut - die erste in einem hessischen Landkreis - und ab 2002 ertüchtigt.

Mit der Erstellung des Radverkehrsplans im Jahr 2005 und der regelmäßigen Herausgabe der Radkarten ging eine kontinuierliche Aktualisierung des Radverkehrsnetzes einher – zuletzt im Jahr 2018. Im Wesentlichen sind dabei bauliche und verkehrsregelnde Veränderungen eingeflossen.

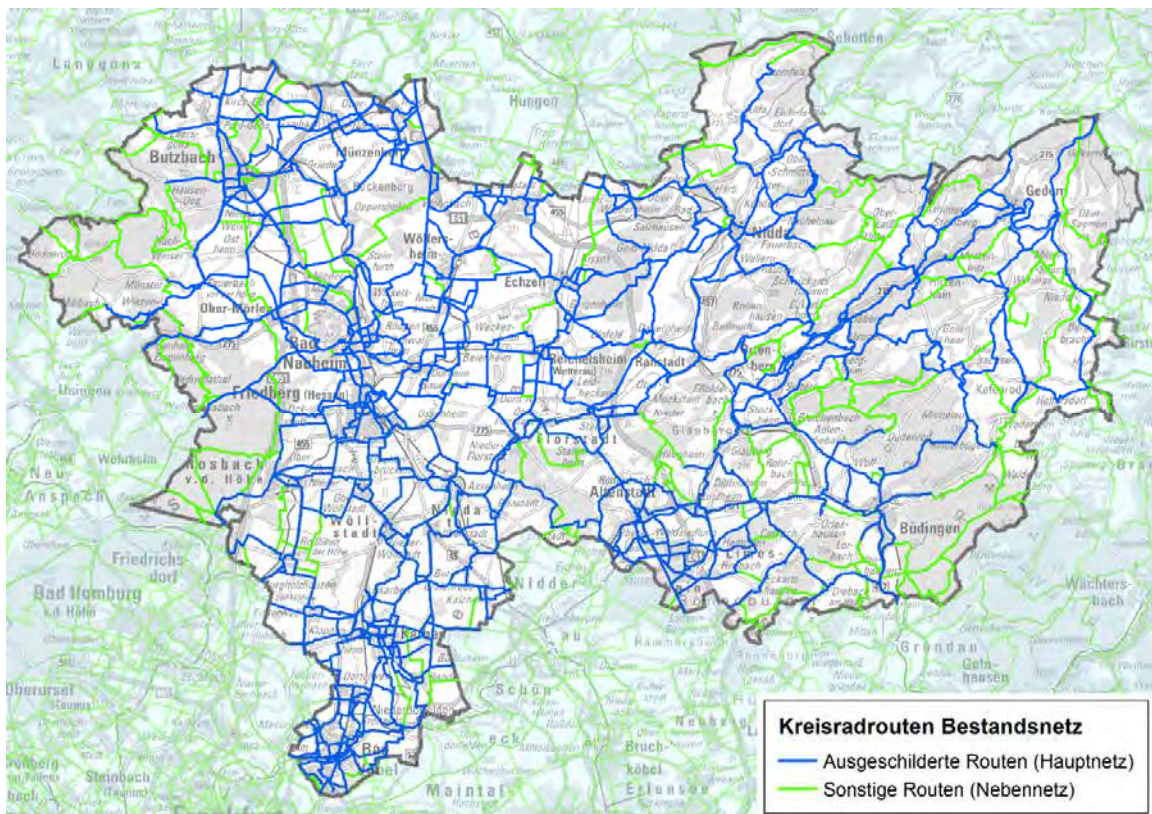
Das bestehende, mit Wegweisern ausgestattete Radroutennetz ist etwa 1.130 km lang (Hauptrouuten). Hinzu kommt ein Nebennetz von über 400 km, dessen Funktion und Eignung für die Fahrradnutzung im Alltag nicht geprüft ist, aber optisch Netzlücken insbesondere in die Nachbarkreise schließt (s. Abbildung 6).

Der überwiegende Streckenanteil (ca. 80 %) weist eine mit Bindemittel befestigte Fahrbahnoberfläche (Asphalt, Beton) auf, 13 % sind geschottert, der Rest nutzt die Fahrbahn klassifizierter Straßen (Kreis-, Landes- und Bundesstraßen) (s. Tabelle 3).

**Tabelle 3: Oberfläche Bestandsnetz**

	Gesamtnetz	Oberfläche		
		Asphalt, Beton	Schotter	Auf klass. Straßen
	[km]	[km]	[km]	[km]
<b>Bestand (Hauptrouuten)</b>	<b>1.125</b>	<b>900</b>	<b>145</b>	<b>80</b>

Etwa 50 % der Routen führen über Wirtschaftswege. Im Westkreis sind es vor allem landwirtschaftliche Wege mit Asphalt- und Betonbelag, im Osten meist Waldwege mit geschotterter Oberfläche.



**Abbildung 6: Bestandsnetz (Alltagsradverkehr)**

### 3.3 Radwandernetz

Ergänzend zum Alltagsradnetz gibt es im Wetteraukreis eine ganze Reihe von Fernradwegen und Themenrouten. Die wichtigsten sind:

**Radfernwege** (s. Abbildung 7):

- Vulkanradweg (Bahnradweg Hessen)
- Niddaradweg (Hessischer Radfernweg 4 (HRFW4))
- Hessischer Radfernweg 6 (HRFW6)
- Deutscher Limesradweg

**Themenrouten** (s. Abbildung 8):

- Keltenroute (Schleife Ost und West)
- Usatalradweg (nicht vollständig ausgeschildert)
- Rhein-Main-Vergnügen (RMV-Route 2 und 6)
- Bettenradweg
- Routen des Regionalparks RheinMain (Rundroute, Niddaroute, Limesroute, Hohe Straße, Ysenburgroute)

Mit wenigen Ausnahmen (Limes-Radweg am Taunusrand, Teilbereich der Keltenroute und größere Abschnitte vom Bettenradweg sowie Regionalparkrouten im Südosten des Kreises) erfüllen die Freizeitrouten auch die Funktion der Alltagsrouten.



# Wetteraukreis

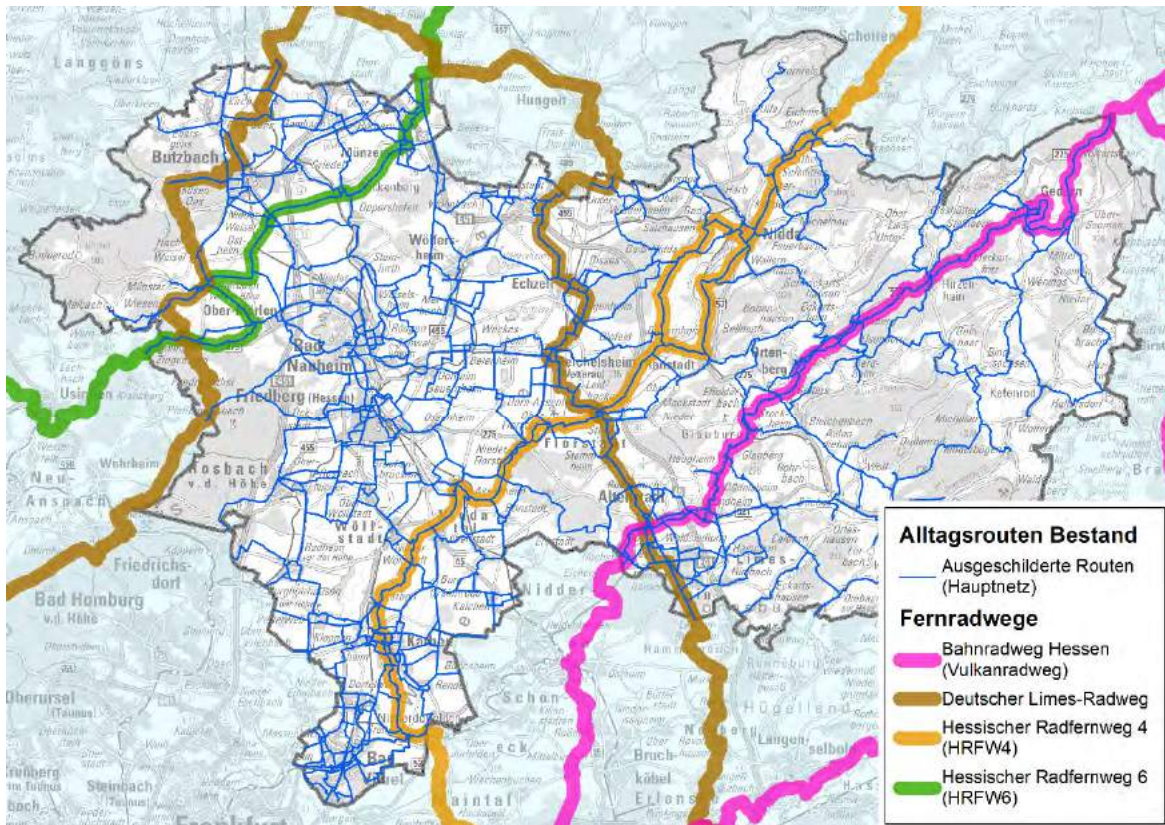


Abbildung 7: Fernradwege und Bestandsnetz

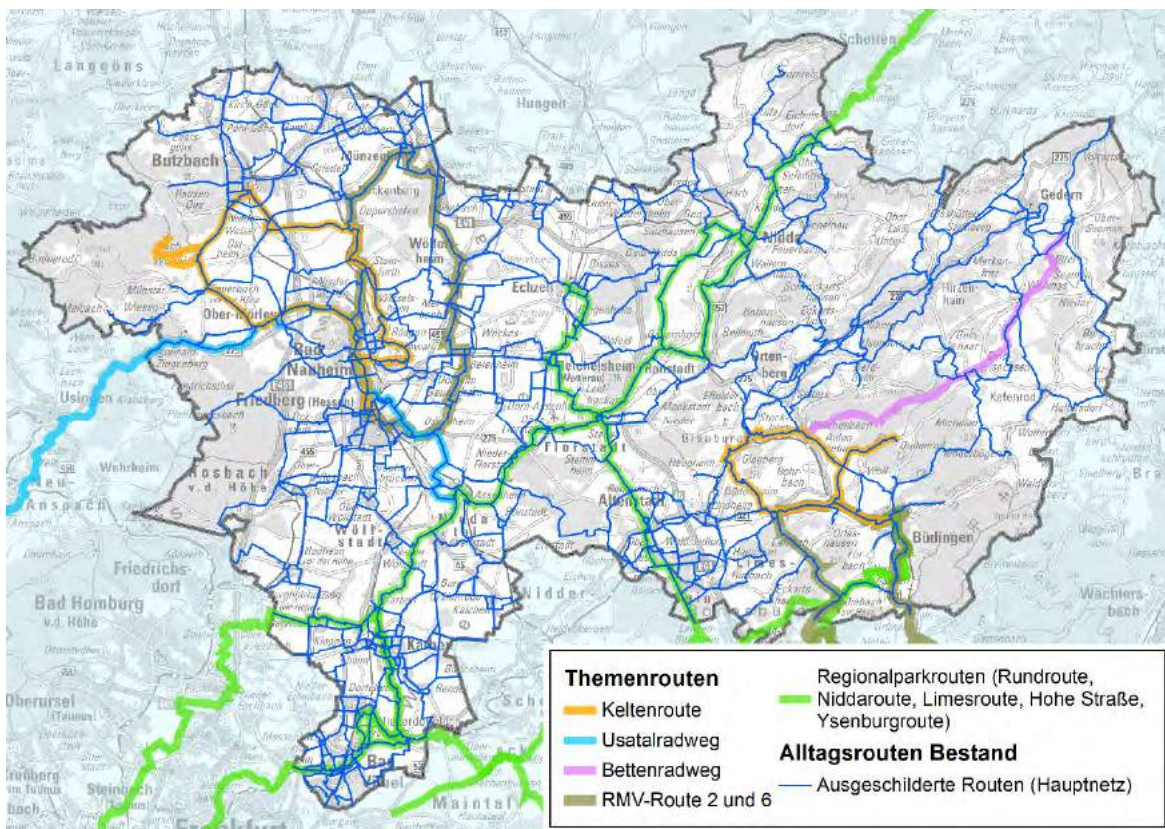


Abbildung 8: Themenrouten und Bestandsnetz

## 4 Neukonzipierung des Kreisradroutennetzes

Mit der Neukonzipierung des Kreisradroutennetzes wird bezweckt, den Schwerpunkt auf fahrradgerechte Verbindungen zwischen den Städten und Gemeinden einschließlich ihrer Ortsteile zu setzen und dabei eine übersichtliche Struktur herzustellen, um die Orientierung zu erleichtern und um Investitionen zur Verbesserung der Radinfrastruktur gezielter einsetzen zu können.

### 4.1 Bedarfsliniennetz

Für die Überprüfung und Modifikation des Bestandsnetzes sind typische Alltagswege, die mit dem Fahrrad erledigt werden können, zu einem Bedarfsliniennetz<sup>5</sup> zusammengefügt und anhand verfügbarer Daten gewichtet worden (s. Abbildung 9). Daraus ergeben sich Hinweise zur Bedeutung von Radverkehrsverbindungen und zu bestehenden Netzlücken. Folgende Kriterien fanden Anwendung:

⇒ **Erreichbarkeit des Kernorts von den Ortsteilen**

Von jedem Ortsteil soll der Kernort (Rathaus, Besorgungen, Arbeitsort) mit dem Fahrrad erreichbar sein. Gewichtet wird der Bedarf anhand der Einwohner im Ortsteil (Quelle: Fortschreibung der Einwohnerzahlen von 2011, Stand 2014).

⇒ **Erreichbarkeit aller Ortsteile einer Stadt/Gemeinde**

Innerhalb einer Stadt/Gemeinde sollen alle Ortsteile mit dem Fahrrad erreichbar sein. Gewichtet wird der Bedarf anhand der Summe der Einwohner beider Ortsteile. (Quelle: Fortschreibung der Einwohnerzahlen von 2011, Stand 2014).

⇒ **Erreichbarkeit des Bahnhofs**

Innerhalb eines Radius von 6 km (Luftlinie zwischen Mitte Ortsteil und Bahnhof) soll der Bahnhof mit dem Fahrrad erreichbar sein. Gewichtet wird der Bedarf anhand der Einwohner im Ortsteil. (Quelle: Fortschreibung der Einwohnerzahlen von 2011, Stand 2014).

⇒ **Erreichbarkeit von weiterführenden Schulen**

Innerhalb eines Radius von 6 km (Luftlinie zwischen Mitte Ortsteil und Schule) soll der Bahnhof mit dem Fahrrad erreichbar sein. Gewichtet wird der Bedarf anhand des tatsächlichen Wohnorts der Schüler 2016/2017. (Quelle: Auswertung Schüler 2016/2017; Daten des Wetteraukreises).

⇒ **Erreichbarkeit des Arbeitsortes (innerhalb des Wetteraukreises)**

Innerhalb eines Radius von 7 km (Luftlinie zwischen den Mittelpunkten der Orte/Ortsteile) soll die Arbeitsstätte mit dem Fahrrad erreichbar sein. Gewichtet wird der Bedarf anhand der Aufbereitung von tatsächlichen Pendlerzahlen 2014 (Quelle: Pendler Gemeinden 300614 Auswertung, Stichtag 30.06.2014; Daten des Wetteraukreises).<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> In der einschlägigen Fachliteratur und den Richtlinien wird der Begriff „Wunschliniennetz“ verwendet; da dieses Instrument der Bedarfsermittlung für Radverkehrsverbindungen dient, wird hier der Begriff „Bedarfsliniennetz“ verwendet.

<sup>6</sup> Aufbereitung der Pendlerstatistik: Es liegen Zahlen über Ein- und Auspendler nur von den Gesamtgemeinden /-städten vor. Zur Umrechnung auf Ortsteile sind folgende Annahmen getroffen worden:

1. Die Arbeitsplätze und damit die Einpendler konzentrieren sich in den Kernorten und weiteren Ortsteilen mit 4.000 EW und mehr.
2. Die Auspendler verteilen sich gemäß den Einwohnerzahlen auf die Ortsteile.



# Wetteraukreis

## ⇒ Erreichbarkeit des Arbeitsortes außerhalb des Wetteraukreises

Die Pendlerzahlen sind der gleichen Quelle wie Punkt 5 entnommen. Da außerhalb des Wetteraukreises keine Einwohnerzahlen von den Ortsteilen vorliegen, sind Pendlerdaten außerhalb auf die Gemeinde-/Stadtgrenzen und innerhalb auf die Kernorte und weitere Ortsteile mit 4.000 EW und mehr bezogen worden im Umkreis von 7 km.

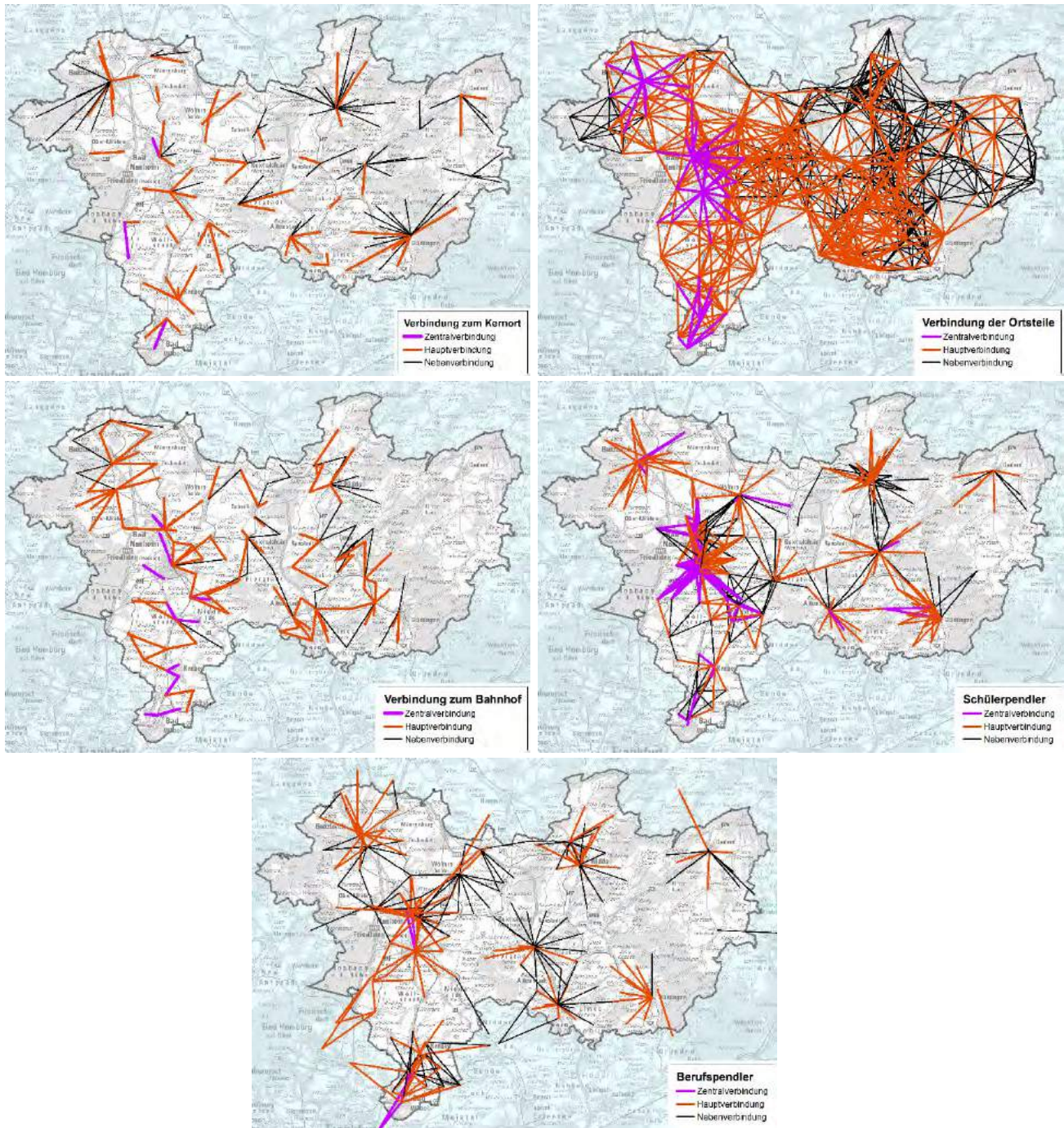


Abbildung 9: Bedarfslinien Einzelaspekte



Für jeden Aspekt ist eine 3-stufige Wertung erfolgt mit anschließender Zusammenfassung in einer Gesamtbewertung. Auf dieser Grundlage hat sich folgende Einstufung ergeben:

- Zentralverbindungen,
- Hauptverbindungen,
- Nebenverbindungen.

Die Zuordnung ist so gewählt, dass die Anzahl Neben- und Hauptverbindungen möglichst gleichmäßig verteilt ist; die Zentralverbindungen sind auf besonders herausragende Quelle-Ziel-Beziehungen beschränkt.

Das Ergebnis dient vor allem der Festlegung von Ausbaustandards und der Prioritätensetzung erforderlicher Maßnahmen für fahrradgerechte Verbindungen.

Aus der Zusammenführung der aufgeführten Einzelaspekte ergibt sich das in Abbildung 10 dargestellte Bedarfsliniennetz. Daran ist jeder der 151 Orte und Ortsteile angeschlossen. Die höhere Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte im Westteil des Wetteraukreises schlägt sich in der Gewichtung der Bedarfslinien nieder.

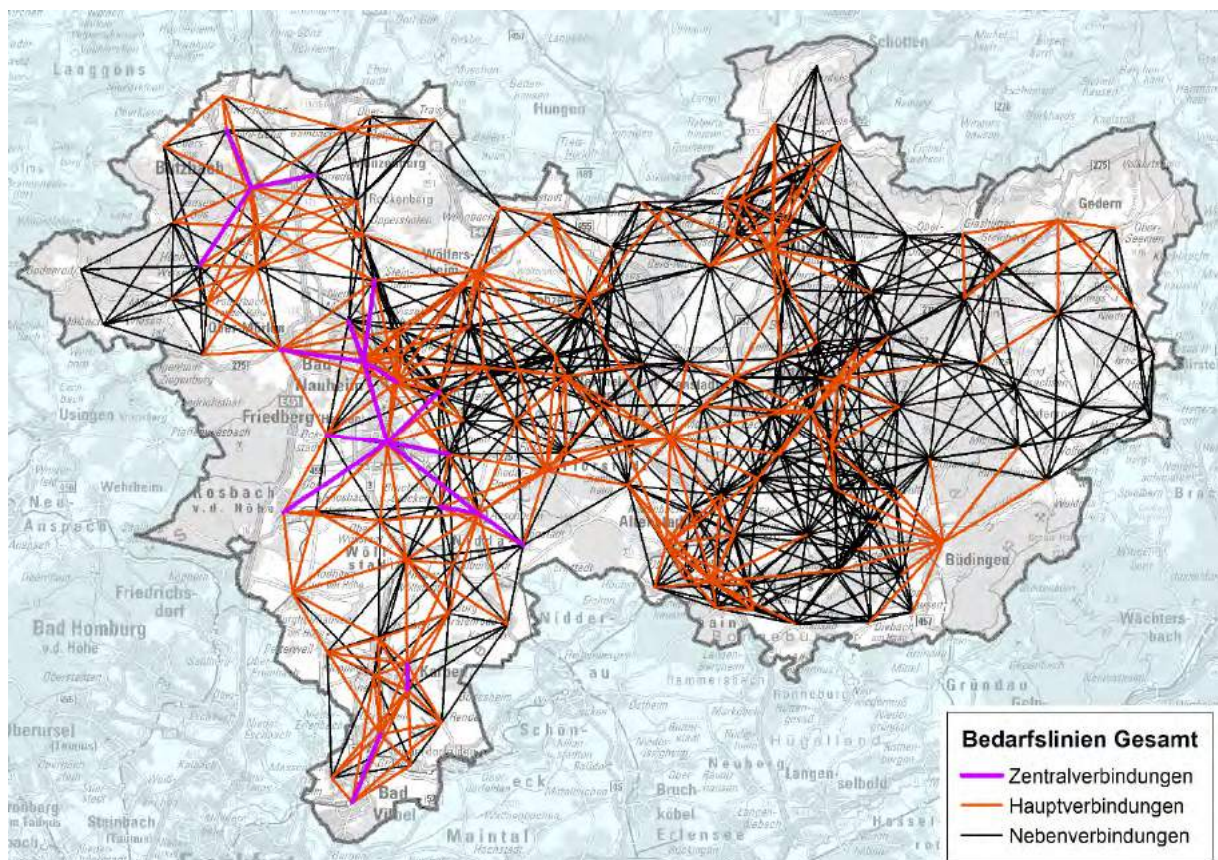


Abbildung 10: Bedarfsliniennetz Gesamt



## 4.2 Strukturierung und Modifikation des Kreisradroutennetzes

Eine Überlagerung von Bestandsnetz und Bedarfsliniennetz erlaubt die Unterteilung der Kreisradrouten in Zentral-, Haupt- und Nebenroute. Dabei ist überprüft worden, ob

- die einzelnen Routen ihre Funktion einer möglichst direkten Verbindung der Orte und Ortsteile erfüllen und ob
- es verzichtbare Doppelführungen gibt.

Das Ergebnis dieses Arbeitsschrittes ist die

- Feststellung überflüssiger Routen,
- Identifikation von Verbindungslücken,
- Ermittlung des Bedarfs von Netzverbesserungen.

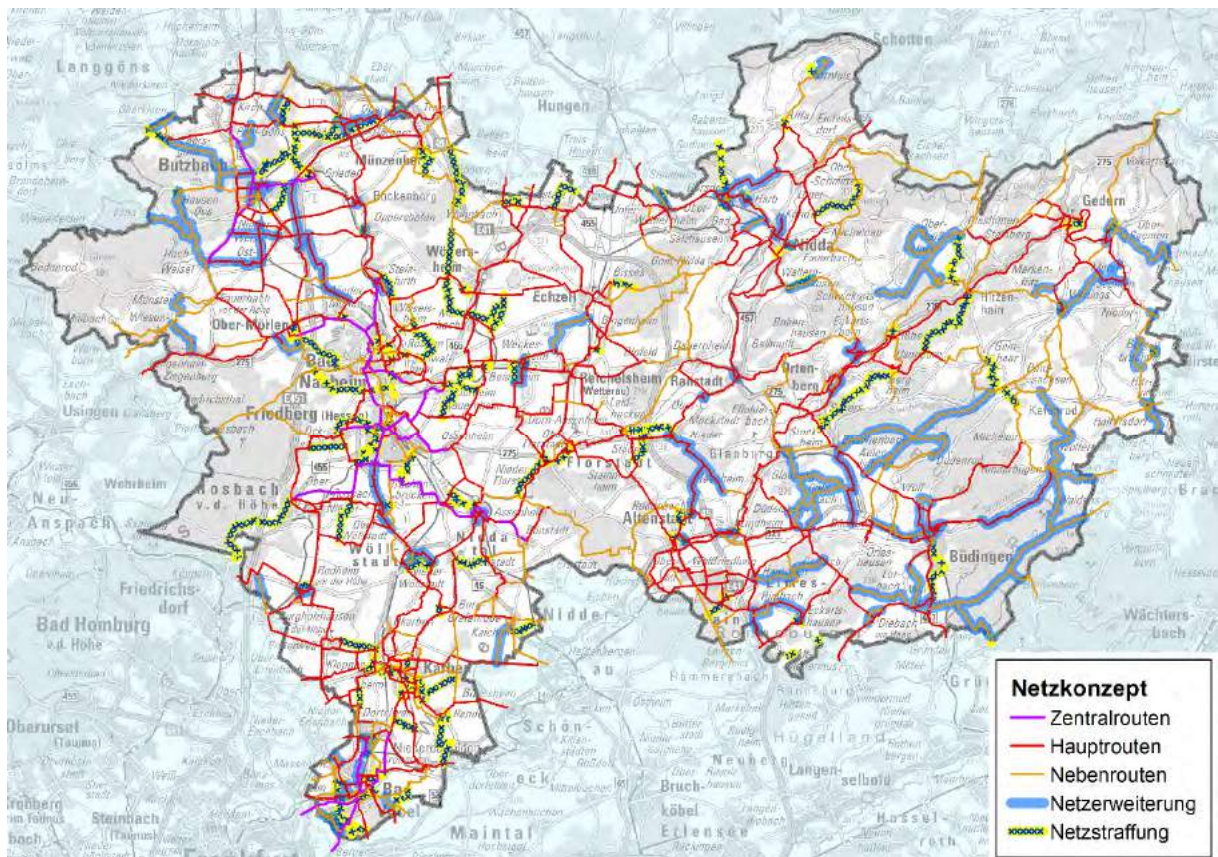
Eine Befahrung des gesamten Kreisradroutennetzes diente neben der Identifikation von Mängeln und Schwachstellen (s. Kapitel 6) auch dem Auffinden vorhandener Wege zum Lückenschluss und zur Netzverbesserungen. Dabei wurde auch auf Hinweise aus verschiedenen Quellen (Verwaltungen, Privatpersonen, Vereine) und auf das Nebennetz der aktuellen Radkarte des Wetteraukreises (s. Abbildung 6) zurückgegriffen.

In einigen Fällen sind wegen unzumutbaren Zustands im Bestand ausgewiesene Verbindungen nicht übernommen worden.

Das Ergebnis dieses Arbeitsschrittes ist das modifizierte Kreisradroutennetz (s. Abbildung 11 und Plan 1), das mit allen Städten und Gemeinden abgestimmt ist. Es unterscheidet sich vom Bestandsnetz durch die Routenkategorisierung, Herausnahme überflüssiger Routen (Netzstraffung) und Hinzufügung von Verbindungen (Netzerweiterung).

**Tabelle 4: Merkmale und Veränderungen der Netzkonzeption**

	Gesamtnetz	Oberfläche			Routenbedeutung		
		Asphalt, Beton	Schotter	Auf klass. Straßen	Zentral-routen	Haupt-routen	Neben-routen
	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]
<b>Bestand (Radkarte)</b>	<b>1.125</b>	<b>900</b>	<b>145</b>	<b>80</b>	-	-	-
herausgenommen	145	110	20	15			
hinzugefügt	210	120	60	30			
<b>Routenkonzept</b>	<b>1.190</b>	<b>910</b>	<b>185</b>	<b>95</b>	<b>65</b>	<b>675</b>	<b>450</b>



**Abbildung 11: Übersicht Netzkonzeption mit Änderungen zum Bestandsnetz**

### 4.3 Lücken und Defizite im Kreisradrouutenetz

Den Anspruch, alle Orte und Ortsteile mit fahrradgerechten Wegen zu verbinden, kann das Kreisradrouutenetz nicht erfüllen. Es bestehen zahlreiche Netzlücken und einige Verbindungen führen nur über Umwege oder zusätzliche Höhenüberwindungen zum Ziel (Netzdefizite).

Insgesamt sind rund 60 Lücken identifiziert worden; sie konzentrieren sich am Taunusrand und im Ostkreis (s. Abbildung 12 und Tabelle 5). In diesen Gebieten ist das Wirtschaftswegetz für den Radverkehr weniger geeignet und der Bau von (straßenbegleitenden) Radwegen findet in geringerem Umfang statt. Mit dem Bau der Fernradwege Vulkanradweg, Niddaradweg und Limes-Radweg sind aber bereits viele Lücken auch im Alltagsradnetz geschlossen worden.

Die ERA 2010 fordert für Verbindungen im Alltagsradverkehr einen Umwegfaktor von maximal 1,2 und keine zusätzlichen Steigungen. In Anlehnung an diese Zielgrößen sind offensichtliche Netzdefizite identifiziert worden (s. Abbildung 13 und Tabelle 6). Insbesondere am Taunusrand und im Vogelsberg müssen bei der Umsetzung Kompromisse eingegangen werden.



# Wetteraukreis

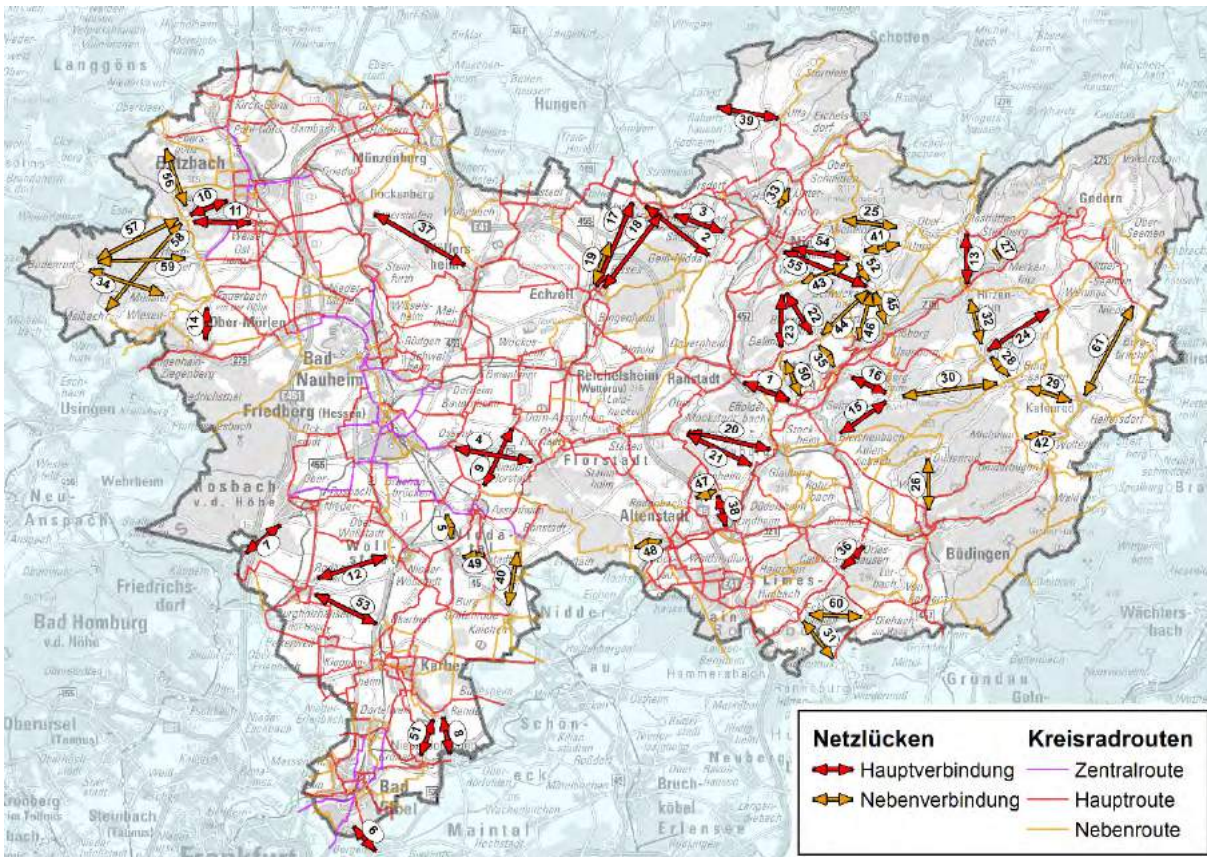
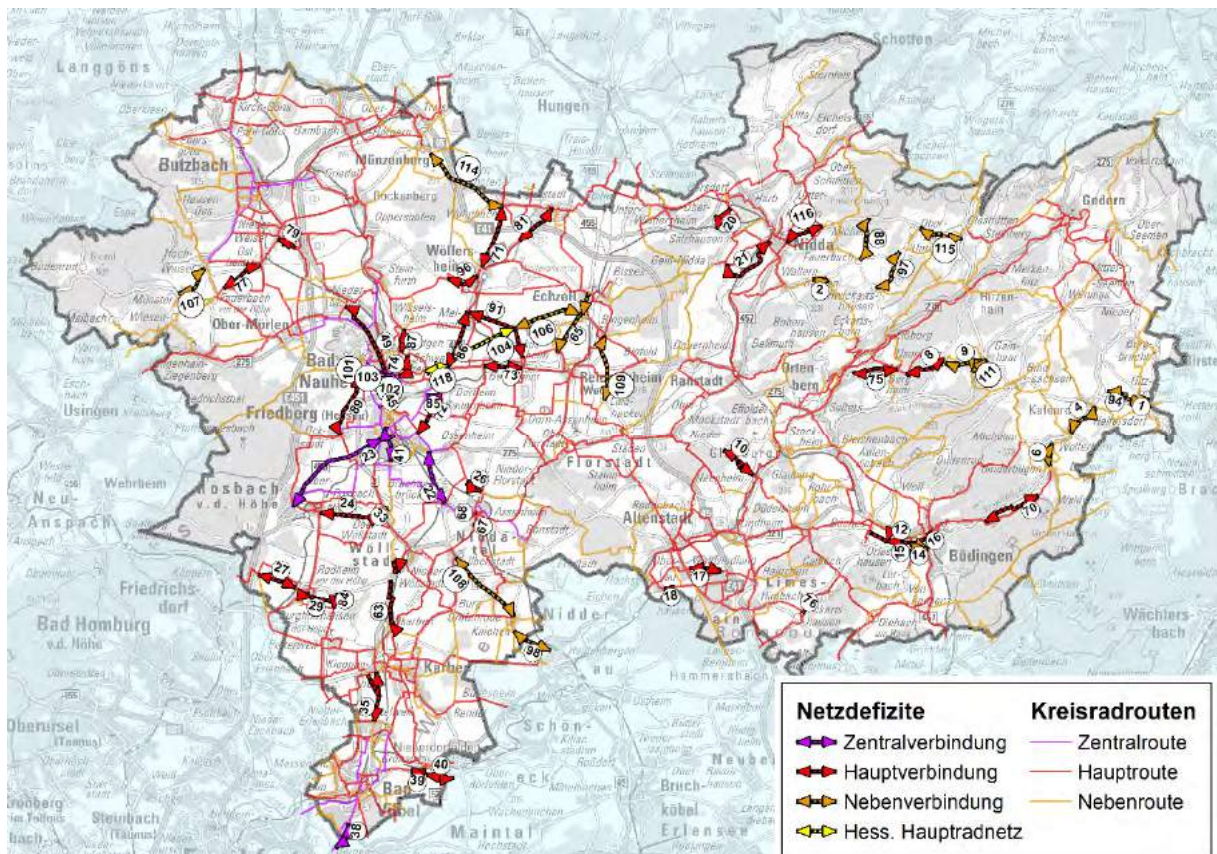


Abbildung 12: Lücken im Radroutennetz

Tabelle 5: Liste der Netzlücken

Nr	fehlende Verbindung	Gewichtung	Nr	fehlende Verbindung	Gewichtung
1	Ranstadt - Selters	Hauptverbindung	31	Eckartshausen - Altwiedermus	Nebenverbindung
2	Geiß-Nidda - Unter-Widdersheim	Hauptverbindung	32	Hirzenhain - Gelnhaar	Nebenverbindung
3	Ober-Widdersheim - Bad Salzhausen	Hauptverbindung	33	Kohden - Unter-Schmitten	Nebenverbindung
4	Nieder-Florstadt - Ossenheim	Hauptverbindung	34	Bodenrod - Münster	Nebenverbindung
5	Bruchenbrücken - Ilbenstadt	Nebenverbindung	35	Wippenbach - Bobenhausen	Nebenverbindung
6	Bad Vilbel - Bergen-Enkheim	Hauptverbindung	36	Calbach - Orleshausen	Hauptverbindung
7	Rosbach - Köppern	Hauptverbindung	37	Rockenberg - Wölfersheim	Hauptverbindung
8	Rendel - Nieder-Dorfelden	Hauptverbindung	38	Lindheim - Heegheim	Hauptverbindung
9	Assenheim - Dorn-Assenheim	Hauptverbindung	39	Ulfa - Langd	Hauptverbindung
10	Butzbach - Hausen-Oes	Hauptverbindung	40	Bönstadt - Kaichen	Nebenverbindung
11	Nieder-Weisel - Hausen-Oes	Hauptverbindung	41	Fauerbach - Ober-Lais	Nebenverbindung
12	Rodheim - Wöllstadt	Hauptverbindung	42	Michelau - Wolferborn	Nebenverbindung
13	Hirzenhain - Glashütten	Hauptverbindung	43	Wallernhausen - Fauerbach	Nebenverbindung
14	Fauerbach - Langen-Ziegenhain	Hauptverbindung	44	Bobenhausen - Schwickartshausen	Nebenverbindung
15	Bleichenbach - Bergheim	Hauptverbindung	45	Lißberg - Schwickartshausen	Nebenverbindung
16	Ortenberg - Bergheim	Hauptverbindung	46	Eckartsborn - Schwickartshausen	Nebenverbindung
17	Echzell - Unter-Widdersheim	Hauptverbindung	47	Rodenbach - Heegheim	Nebenverbindung
18	Echzell - Ober-Widdersheim	Hauptverbindung	48	Altenstadt - Koster Engelthal	Nebenverbindung
19	Bisses - Grund-Schwalheim	Nebenverbindung	49	Ilbenstadt - Bönstadt	Nebenverbindung
20	Nieder-Mockstadt - Stockheim	Hauptverbindung	50	Bellmuth - Konradsdorf	Nebenverbindung
21	Nieder-Mockstadt - Glauberg	Hauptverbindung	51	Gronau - Rendel	Hauptverbindung
22	Wallernhausen - Bobenhausen	Hauptverbindung	52	Fauerbach - Schwickartshausen	Nebenverbindung
23	Wallernhausen - Bellmuth	Hauptverbindung	53	Rodheim - Okarben	Hauptverbindung
24	Gelnhaar - Wenings	Hauptverbindung	54	Nidda - Fauerbach	Hauptverbindung
25	Michelnau - Ober-Lais	Nebenverbindung	55	Nidda - Schwickartshausen	Hauptverbindung
26	Büdingen - Dudenrod	Nebenverbindung	56	Ebersgöns - Hausen-Oes	Nebenverbindung
27	Merkenfritz - Steinberg	Nebenverbindung	57	Bodenrod - Hausen-Oes	Nebenverbindung
28	Bindsachsen - Gelnhaar	Nebenverbindung	58	Mabach - Hausen-Oes	Nebenverbindung
29	Kefenrod - Bindsachsen	Nebenverbindung	59	Bodenrod - Hoch-Weisel	Nebenverbindung
30	Bergheim - Bindsachsen	Nebenverbindung	60	Eckartshausen - Diebach	Nebenverbindung
			61	Kefenrod - Nieder-Seemen	Nebenverbindung


**Abbildung 13: Defizite im Radroutennetz**
**Tabelle 6: Liste der Netzdefizite**

Nr	Verbindung	Gewichtung	Nr	Verbindung	Gewichtung
1	Hitzkirchen, Am Lindenberg	Nebenverbindung	71	L3354 Wölfersheim - Wohnbach	Hauptverbindung
2	Statt K202, Wallerhausen - Orltzhöfe	Nebenverbindung	72	L3351 Friedberg - Dorheim	Hauptverbindung
4	L3010 Wolferborn - Kefenrod	Nebenverbindung	73	L3186 Beienheim - Weckesheim	Hauptverbindung
6	L3010 Wolferborn - Rinderbügen	Nebenverbindung	74	K174 Schwalheim - Rödgen	Hauptverbindung
8	K217 Usenborn - Ortenberg	Hauptverbindung	75	K217 Usenborn - Ortenberg	Hauptverbindung
9	K217 Teilstrecke Gelnhäuser - Usenborn	Nebenverbindung	76	Wirtschaftsweg Teilst. Eckartshausen - Himbach	Hauptverbindung
10	Teilstr. Glauberg - Nieder-Mockstadt	Hauptverbindung	77	K17 Teilst. Fauerbach - Ostheim	Hauptverbindung
12	Teilstr. Büdingen - Orleshausen	Hauptverbindung	79	K17 B3 - Nieder-Weisel	Hauptverbindung
14	Radweg Orleshäuser Straße	Nebenverbindung	80	K17 - Nieder-Weisel	Hauptverbindung
15	Oberfläche Wirtschaftsweg	Nebenverbindung	81	B455 Teilst. Wölfersheim - Berstadt	Hauptverbindung
16	Eberhard-Bauner-Allee statt Bahnhofstraße	Hauptverbindung	84	Wirtschaftsweg Anbindung L3204	Hauptverbindung
17	Waldsiedlung Helmershäuser Straße	Hauptverbindung	85	Wetteraustr. Teilstr. B455 - Dorheim	Zentralverbindung
18	K232 Höchst	Hauptverbindung	86	B455 Dorheim - Melbach	Hauptverbindung
20	Wirtschaftsweg K195 - Borsdorf	Hauptverbindung	87	K173 Rödgen - Wisselsheim	Hauptverbindung
21	K196 Nidda - Geiß-Nidda	Hauptverbindung	88	K202 Fauerbach - L3185	Nebenverbindung
22	L3351 Bruchenbrücken - Friedberg	Zentralverbindung	89	K21 Ockstadt - Bad Nauheim	Hauptverbindung
23	B455 Friedberg - Rosbach	Zentralverbindung	90	Anbindung Grund-Schalheim	Hauptverbindung
24	K11 Ober-Wöllstadt - Nieder-Rosbach	Hauptverbindung	91	K179 Weckesheim - Melbach	Hauptverbindung
26	L3187 Vers. Querung. Wickstadt - Ossenheim	Hauptverbindung	92	Teilstr. Bisses - Ober-Widdersheim	Hauptverbindung
27	L3204 Rodheim - L3057	Hauptverbindung	94	L3195 Teilstr. Hitzkirchen - Kefenrod	Nebenverbindung
29	Verbesserte Führung Rodheim - Petterweil	Hauptverbindung	96	K172 Teilstrecke Oppertshofen - Södel	Hauptverbindung
33	Kürzere Führung durch Ober-Wöllstadt	Nebenverbindung	97	K199 Teilstr. Unter-Lais - Schwickartshausen	Nebenverbindung
35	K10 Dorteilweil - Kloppenheim	Hauptverbindung	98	B45 Kaichen - Heldenbergen	Nebenverbindung
38	B521 Teilstr. Bad Vilbel - Frankfurt	Zentralverbindung	100	Hitzkirchen, Am Lindenberg	Nebenverbindung
39	L3008 Teilstr. Bad Vilbel - Niederdorfelden (1)	Hauptverbindung	101	Friedberger Str. - Kurstraße	Zentralverbindung
40	L3008 Teilstr. Bad Vilbel - Niederdorfelden (2)	Hauptverbindung	102	An der Schützenrain Bad Nauheim - Schwalheim	Zentralverbindung
41	Statt K24 Routenführung Kasernengelände	Zentralverbindung	103	Brücke Lutherstr. V Kurstr. - Zanderstr.	Zentralverbindung
45	An der alten Gärtnerei - Radweg Burgfeldstr.	Zentralverbindung	104	L3412 Teilstrecke B455 - K179	Zentralverbindung
47	Schalheimer Str. Bad Nauheim - Schwalheim	Zentralverbindung	106	L3412 Teilstrecke K179 - Gettenau	Nebenverbindung
49	Führung nach Ausbau K22/Frankfurter Straße	Hauptverbindung	107	K15 Münster - Hoch-Weisel	Nebenverbindung
63	B3 OKarben - Wöllstadt auf Wirtschaftswegen	Hauptverbindung	108	B45 Teilstr. Ilbenstadt - Kaichen	Nebenverbindung
65	K180 Heuchelheim - Gettenau	Nebenverbindung	109	L3187 Bingenheim - Leidhecken	Nebenverbindung
67	Unterführung L3187	Hauptverbindung	111	L3184 Teilstr. Berghheim - Gelnhäuser	Nebenverbindung
68	Brücke über die Wetter	Hauptverbindung	114	L3136 Münzenberg - Wohnbach	Nebenverbindung
70	Teilstr. Büdingen - Rinderbügen	Hauptverbindung	115	L3185 Glashütten - Ober-Lais	Nebenverbindung
			116	L3185 Michelau - Nidda	Hauptverbindung



## Wetteraukreis

### 4.4 Radschnell- und Raddirektverbindungen

Ein wesentliches Element zur Stärkung des Radverkehrs im Alltag ist die Existenz direkter, schneller und sicherer Radverkehrsverbindungen. Damit kann die Attraktivität der Fahrradnutzung erhöht und auf größere Entfernungen ausgedehnt werden. Zur Sicherung der Funktionalität solcher Schnellverbindungen sind entsprechende Qualitätsmerkmale einzuhalten, die in einer Veröffentlichung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen dargestellt werden (HMWEVW, 2019). Die Anforderungen liegen über den in dem derzeit gültigen Regelwerk (ERA, 2010) formulierten Standards und gelten für

- Radschnellverbindungen und
- Raddirektverbindungen.

Einen Auszug aus dem Anforderungskatalog enthält Tabelle 8. Grundsätzlich sollen Konfliktpotentiale mit Fußgängern vermieden werden, weshalb eine gemeinsame Führung nur bei geringem Fußgängerverkehr in Frage kommt. Weitere Anforderungen bestehen hinsichtlich technischer Elemente (Belag (Asphalt, Beton), Trassierungselemente, Beleuchtung, Gestaltung von Knotenpunkten (Einhaltung max. Zeitverluste)) und Unterhaltungsmaßnahmen (Reinigung, Winterdienst).

#### 4.4.1 Potential im Wetteraukreis

Im Zusammenhang mit der Konzipierung des hessischen Rad-Hauptnetzes ist auch eine Potentialanalyse für Radschnell- und Raddirektverbindungen in Hessen durchgeführt worden. Anhand verschiedener Daten zur Bevölkerungs- und Arbeitsplatzstruktur sind anhand von Einflussfaktoren zum Verkehrsaufkommen und zum Radverkehrsanteil Korridore mit Potential für Radschnellverbindungen identifiziert worden. Die Ergebnisse sind in drei Kategorien unterteilt (s. Tabelle 7).

**Tabelle 7: Kategorien für den Bedarf von Radschnellverbindungen (HMWEVW, 2019)**

Kategorie I:	> 2.000 Radpendelnde/Tag	=> Bedarf für Radschnellverbindungen
Kategorie II:	800 bis 2.000 Radpendelnde /Tag	=> Präzisierung des Potentials im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung
Kategorie III	< 800 Radpendelnde /Tag	=> kein Bedarf für Radschnellverbindungen

Im genannten Radverkehrsaufkommen sind Radnutzer im Binnen-, Freizeit-, Einkaufs- und Ausbildungsverkehr nicht berücksichtigt.

Tabelle 8: Auszug aus dem Anforderungskatalog für Radschnell- und Raddirektverbindungen (HMWEVW, 2019)

	Radschnellverbindungen	Raddirektverbindungen
<b>Einsatzbereich</b>	≥ 2.000 Radfahrer/Werntag	≥ 1.500 Radfahrer/Werntag
<b>Mindestlänge</b>	10 km	5 km
<b>Breite</b>		
<b>Eigenständige Wege</b>		
<b>Zweirichtungsverkehr</b>		
getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr		
innerorts	Rad: ≥ 4,0 m, Fuß ≥ 2,5 m	Rad: ≥ 3,0 m, Fuß ≥ 2,5 m
außerorts	Rad: ≥ 4,0 m, Fuß ≥ 2,0 m	Rad: ≥ 3,0 m, Fuß > 2,0 m
gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr (nur geringer Fußverkehr)		
innerorts	≥ 5,0 m (nur kurze Strecken)	≥ 3,0 m (nur kurze Strecken)
außerorts	≥ 5,0 m (nur kurze Strecken)	≥ 3,5 m (nur kurze Strecken)
Wirtschaftswege (Vereinbarung über störungsarme Nutzbarkeit)		
getrennter Fußverkehr	≥ 4,0 m + Fußweg	
gemeins. Fußverkehr	≥ 5,0 m	≥ 4,0 m
<b>Verbindungen an Hauptverkehrsstraßen</b>		
<b>Einrichtungsverkehr</b>		
getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr		
innerorts	Rad: ≥ 3,0 m, Fuß ≥ 2,5 m	Rad: ≥ 2,0 m, Fuß ≥ 2,5 m
außerorts	Rad: ≥ 3,0 m, Fuß ≥ 2,0 m	Rad: ≥ 2,0 m, Fuß ≥ 2,0 m
gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr (nur geringer Fußverkehr)		
innerorts	≥ 4,0 m (nur kurze Strecken)	3,0 m
außerorts	≥ 4,0 m (nur kurze Strecken)	3,0 m
<b>Zweirichtungsverkehr (einseitig)</b>		
getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr		
innerorts	Rad: ≥ 4,0 m, Fuß ≥ 2,5 m	Rad: ≥ 3,0 m, Fuß ≥ 2,5 m
außerorts	Rad: ≥ 4,0 m, Fuß ≥ 2,0 m	Rad: ≥ 3,0 m, Fuß ≥ 2,0 m
gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr		
innerorts	≥ 5,0 m (nur kurze Strecken)	≥ 3,0 m
außerorts	≥ 5,0 m (nur kurze Strecken)	≥ 3,5 m
<b>Radfahrstreifen (nur innerorts)</b>		
ohne ruhenden Verkehr	3,0 m	≥ 1,85 m
<b>Schutzstreifen</b>	kein Einsatz	≥ 1,5 m
<b>Führung im Mischverkehr</b>		
innerorts	kein Einsatz	kein Einsatz
außerorts	kein Einsatz	kein Einsatz

Im Wetteraukreis ist die Achse Frankfurt – Bad Nauheim der Kategorie II zugeordnet (s. Abbildung 14). Eine Bewertung unter Einbeziehung weiterer Kriterien setzt diese Verbindung hessenweit auf Platz 8 (s. Tabelle 9).



# Wetteraukreis

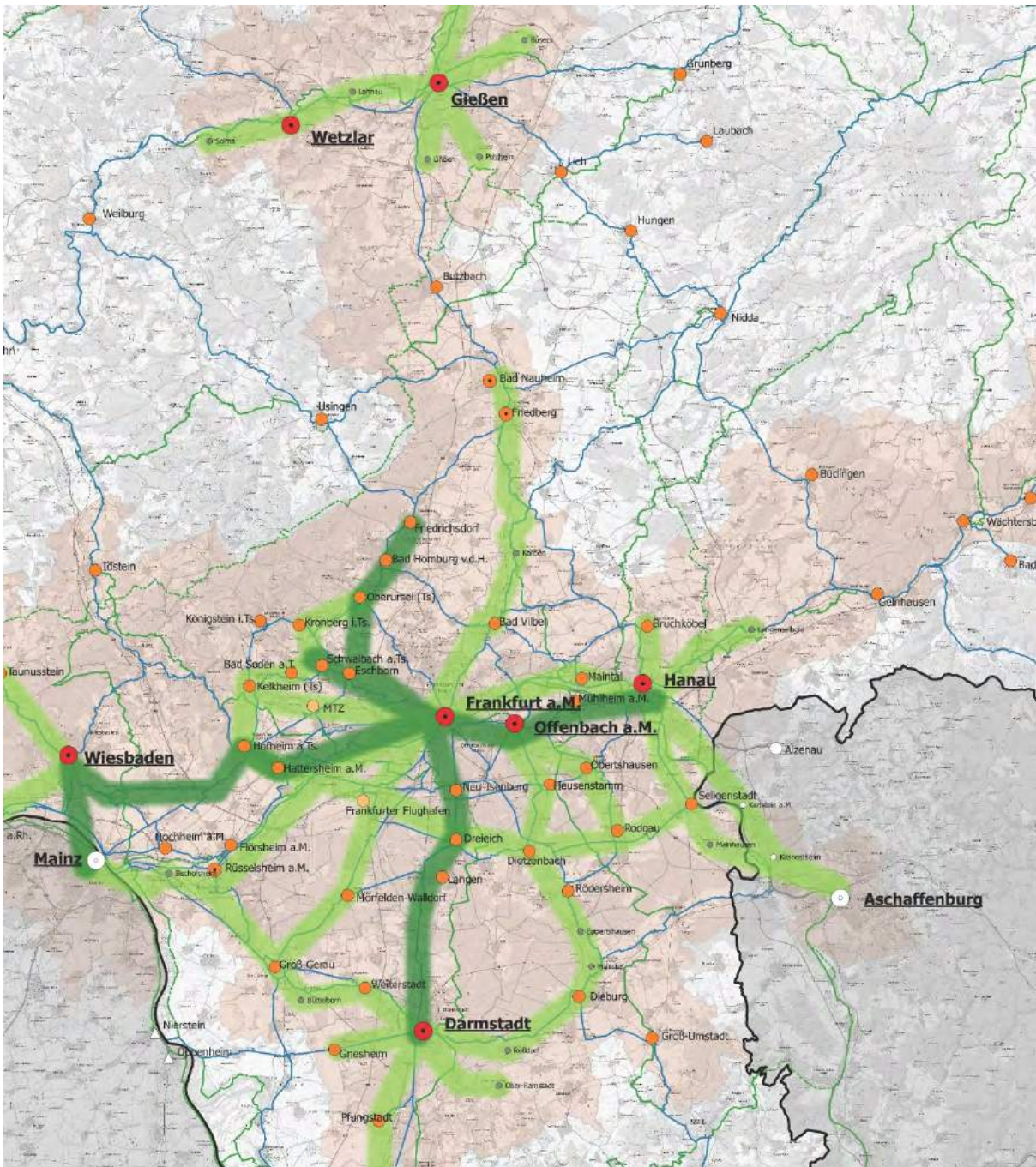


Abbildung 14: Korridore mit Potenzial für Radschnellverbindungen (Auszug) (HMWEVW, 2019)



Tabelle 9: Ergebnisse der Korridorbewertung (HMWEVW, 2019)

Relation		Länge des Korridors	Potenzial Radpendelnde	Ergebnis (gewichtet)			
von	bis	[km]	[Rf/d] gerundet	Potenzial Rad-pendelnde	Potenzialrelevante Faktoren	Umsetzungs-relevante Faktoren	Summe max. 100
Frankfurt	(OF)-Hanau	20	3.900	48	35	9	92
Frankfurt	Schwalbach	9	4.800	50	33	8	91
Frankfurt	Friedrichsdorf	21	4.500	50	30	7	87
Frankfurt	Darmstadt	30	2.800	32	38	4	74
Wiesbaden	Mainz	11	2.900	34	29	9	72
Frankfurt	Wiesbaden	30	2.100	23	38	8	69
Frankfurt	Maintal-Hanau	22	1.400	13	38	9	60
<b>Frankfurt</b>	<b>Bad Nauheim</b>	<b>31</b>	<b>1.800</b>	<b>18</b>	<b>33</b>	<b>8</b>	<b>59</b>
Frankfurt	Groß-Gerau	27	1.600	16	35	8	59
Kassel	Baunatal	8	2.500	28	22	9	59
Frankfurt	Mainz	35	1.200	10	40	4	54
Rüsselsheim	Darmstadt	24	1.400	13	28	9	50
Frankfurt	Kelkheim	16	1.100	8	33	6	47
Mannheim	Bensheim (- DA)	35	1.100	9	29	9	47
Darmstadt	Griesheim	8	1.300	11	26	8	45
Neuhof	FD-Petersberg	18	1.600	15	21	9	45
Darmstadt	Ober- Ramstadt	12	1.200	10	24	9	43
Darmstadt	Dieburg	18	1.200	10	24	9	43
Kassel	Espenau	9	1.600	16	22	5	43
Seligenstadt	Flughafen- Hofheim	37	1.100	8	31	4	43
Kassel	Fuldabrück	7	1.200	9	22	9	40
Gießen	Wetzlar-Solms	20	1.100	9	26	4	39
Kassel	Lohfelden	8	1.000	7	22	9	38
Wiesbaden	Taunusstein	11	1.300	11	24	3	38

Potenzial Radpendelnde: Potentialberechnung aus Bevölkerung, Pendlern und Verkehrsmittelwahl

Potenzialrelevante Faktoren: Bewertungskriterien Binnenverkehr, verkehrsrelevante Standorte, Freizeitverkehr, Bevölkerungsprognose

Umsetzungsrelevante Faktoren: Bewertung der Hindernisse aus Eingriff in den Naturraum, Topographie, natürliche Hindernisse

#### 4.4.2 Kurze Wetterau

Seit einigen Jahren sind im Wetteraukreis Überlegungen zu einer direkt geführten Radverbindung von Bad Vilbel nach Butzbach mit Anschluss an Frankfurt angestellt worden. Fast 50 % der Einwohner des Wetteraukreises wohnen in den direkt angeschlossenen Städten und Gemeinden.

Im Jahr 2016 haben sich die Anliegerkommunen auf eine konkrete Routenführung geeinigt (s. Abbildung 15). Ein Qualitätsstandard für Radschnellverbindungen (s. Tabelle 8) wurde zugunsten einer schnellen Einführung nicht angestrebt. Die Realisierung setzt dennoch zahlreiche Ausbau- und Regelungsmaßnahmen voraus, wobei einige Schwachstellen wohl in absehbarer Zeit nicht beseitigt werden können.



## Wetteraukreis

Erste Maßnahmen sind bereits ausgeführt oder in die Wege geleitet worden, z.B.

- Planung zum Ausbau des Wirtschaftsweges zwischen Dortelweil und Karben,
- Ausbau eines Radwegs zwischen Ober-Wöllstadt und Friedberg an der neuen K11,
- Ausbau Wirtschaftsweg an der neuen B3 zwischen Ober-Wöllstadt und Nieder-Wöllstadt sowie
- Einrichtung von Schutzstreifen an der Frankfurter Straße in Bad Nauheim.

Mit dem Ziel, möglichst kurzfristig die Kurze Wetterau einzuführen und eine Optimierung der Streckenführung vorzubereiten, sind folgende Varianten entwickelt worden (s. Abbildung 15).

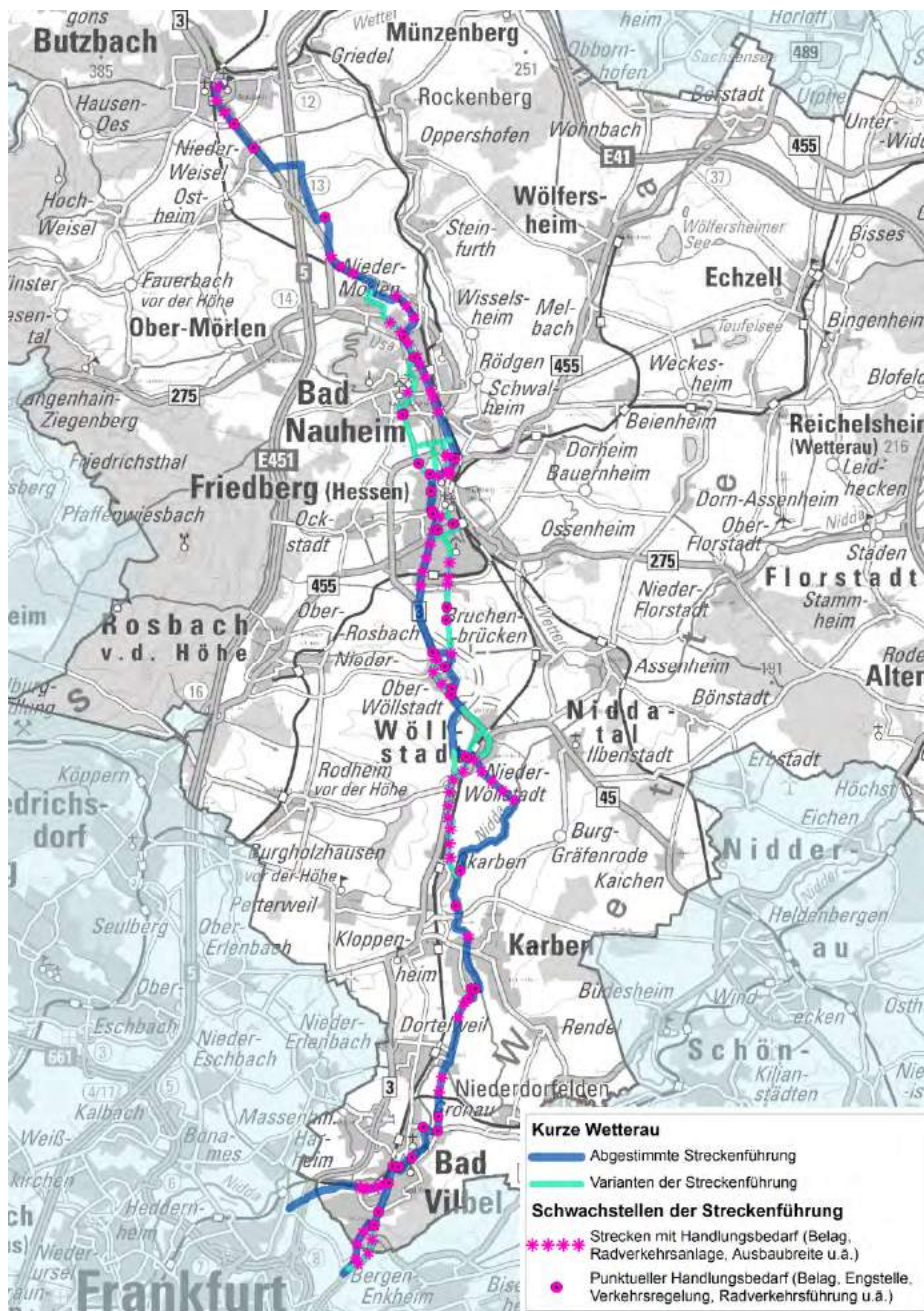


Abbildung 15: Die Kurze Wetterau mit Varianten und Schwachstellen



Sie sind in den folgenden Skizzen hellblau dargestellt und betreffen u.a. folgende Bereiche:

- Okarben – Nieder Wöllstadt:
  - Ziel: Direkte Streckenführung
  - Voraussetzung: Ausbau von Teilstrecken

Direktere Führung parallel zur Bundesstraße 3 mit teilweiser Nutzung von Wirtschaftswegen; Die Streckenführung wird zurzeit von Hessen Mobil untersucht.



- Nieder-Wöllstadt – Ober-Wöllstadt
  - Ziel: Vermeidung der Steigungsstrecken an der B3 und bessere Erschließung von Nieder-Wöllstadt
  - Voraussetzung: Ausbaumaßnahmen und innerörtliche Verkehrslenkung

Führung durch Nieder-Wöllstadt auf der ehemaligen B3 (Frankfurter Straße) oder westlich der Bahn ((Am Kalkofen), Weiterführung nach Ober-Wöllstadt auf vorhandenem Radweg an der Friedberger Straße.



- Ober-Wöllstadt - Friedberg
  - Ziel: Direkte Streckenführung, Vermeidung Schwachstelle in der Frankfurter Straße in Friedberg
  - Voraussetzung: Öffnung Kasernengelände in Friedberg

In Ober-Wöllstadt: Verbesserung der Führung bei Nutzung des Radwegs an der K11 entweder über die Hanauer Straße mit Maßnahmen zur radverkehrsverträglichen Fahrbahnnutzung oder über die auszubauenden Straße Am Rosbach.

Bei Öffnung des Kasernengeländes direkte Führung über Wirtschaftswege nach Friedberg und Weiterleitung über verkehrsarme Innerortsstraßen mit entsprechenden Verkehrsregelungen (Öffnung von Einbahnstraßen).

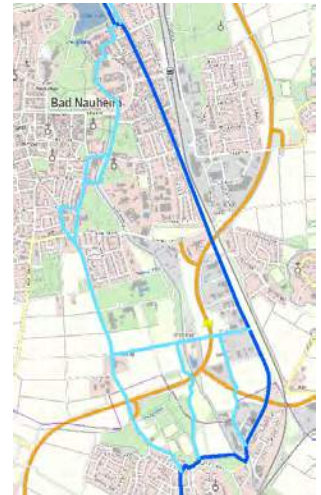




## Wetteraukreis

- Friedberg – Bad Nauheim
  - Ziel: sofortige Realisierung durch Nutzung vorhandener Radwege
  - Voraussetzung: Keine

Wegen der erforderlichen Maßnahmen in Friedberg (Wegeverbreiterungen im Bereich Seebachbrücke, fahrradgerechter Ausbau der Kreuzung Gießener Straße (K22) und der B455 sowie Schließung der Lücke bis zum Anschluss an den Radweg in Bad Nauheim) ist nicht mit einer kurzfristigen Realisierung dieser Streckenführung zu rechnen. Die in Bad Nauheim erforderlichen Ausbaumaßnahmen zur Verbreiterung des vorhandenen Gehwegs sind eingeleitet und die Markierungen von Schutzstreifen in der Frankfurter Straße bereits ausgeführt.



Bis zur Realisierung der erforderlichen Maßnahmen kann die Nutzung des Radwegs an der Burgfeldstraße mit einem entsprechenden Anschluss an die Straße An der alten Gärtnerei eine Lösung sein.

- Nieder-Mörlen
  - Ziel: Verbesserung der Streckenführung und Einsparung von Ausbaumaßnahmen
  - Voraussetzung: Schutzstreifen in der Frankfurter Straße (bereits ausgeführt)



Die Potentialanalyse (HMWEVW, 2019) hat ergeben, dass eine Ausgestaltung der Kurzen Wetterau als Radschnellweg bzw. Raddirektverbindung zumindest bis Bad Nauheim grundsätzlich in Frage kommt und durch eine Machbarkeitsstudie näher untersucht werden soll (s. Kap. 4.4.1). Als eine Möglichkeit ist die Streckenführung entlang der S-Bahn in der Diskussion, deren Ausbau im Süden bereits begonnen hat und bis Friedberg in Planung ist. Es wird empfohlen, die Verlängerung bis Butzbach in die Untersuchung einzubeziehen. Dessen ungeachtet sollte die Kurze Wetterau in der derzeit diskutierten Führung schnellstmöglich umgesetzt werden. Die dazu erforderlichen Maßnahmen sind bei einer zukünftigen Realisierung eines Radschnellwegs nicht vergeblich, sondern kommen dem kleinräumigen Radverkehr zugute.

#### 4.5 Freizeitrouten

In Kapitel 3.3 konnte gezeigt werden, dass im Wetteraukreis attraktive Radwanderwege vorhanden sind, die teilweise miteinander vernetzt sind. Auch durch das Alltagsradroutennetz sind zahlreiche Verknüpfungen gegeben, die Rundtouren verschiedener Längen ermöglichen. Mit der Realisierung der vorgeschlagenen Lückenschlüsse und Netzverbesserung (Kap. 7.1) sowie der Beseitigung der Mängel- und Schwachstellen (s. Kap. 7.2) werden sich die Möglichkeiten des Freizeitradelns, insbesondere zwischen Vulkanradweg und Niddaradweg verbessern. Entscheidend hierbei ist eine entsprechende Berücksichtigung bei der Wegweisung, deren Zustand vielfach nicht zufriedenstellen kann; das gilt für das Alltagsnetz (s. Kap 6.1) und Teile des Freizeitnetzes gleichermaßen. Während die Radfernwege sehr gut ausgeschildert sind besteht bei den Übrigen Handlungsbedarf. In Angriff genommen wurde der Keltenradweg und die jüngste Radroute Bettenradweg vom Abzweig vom Vulkanradweg in Ober-Seemen bis Bleichenbach (s. Abbildung 8). Durch den Anschluss an den Vulkanradweg in Glauberg ist eine schöne Rundroute entstanden, wobei an der Oberflächenqualität an einigen Strecken noch gearbeitet werden sollte (s. Kap. 6.2).

Der Seemenbach-Radweg ist als weiteres Projekt angedacht, das zusammen mit dem Vulkanradweg und dem Bettenradweg interessante Radtouren ermöglicht. Allerdings bedarf es hier noch einiger Neu- oder Ausbaustrecken, die auch das Alltagsroutennetz betreffen und im Maßnahmenplan enthalten sind.

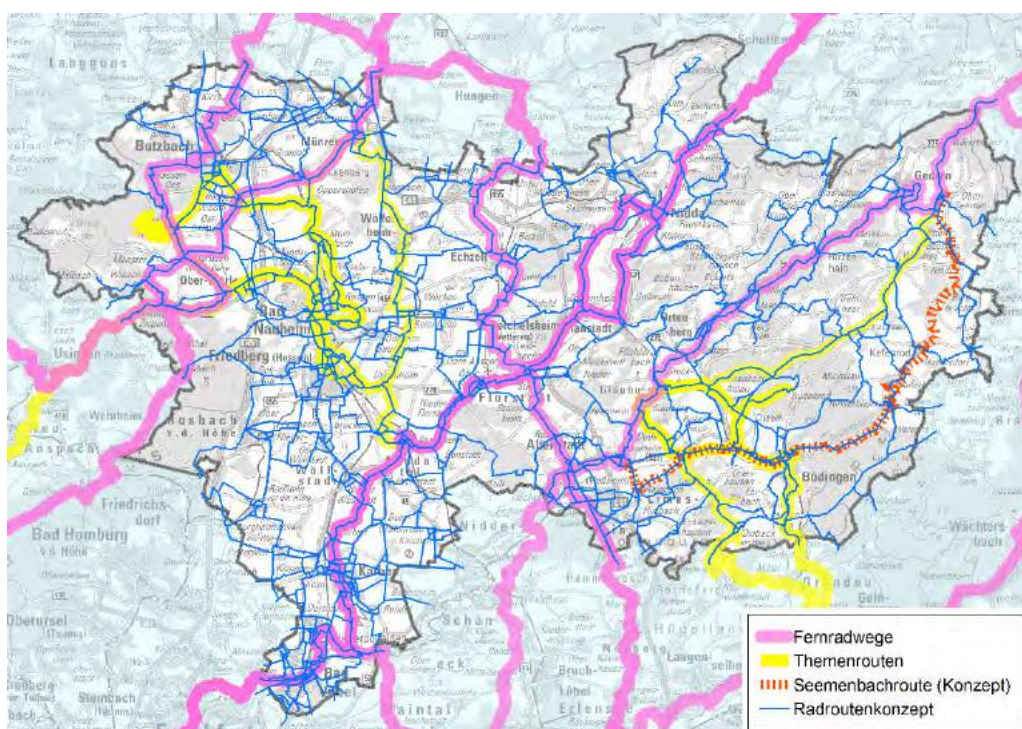


Abbildung 16: Freizeitrouten



## 5 Entwicklung der Radverkehrsunfälle

Die für Deutschland festgestellte Steigerung der im Jahr 2018 verunglückten Fahrradbenutzer gegenüber dem Vorjahr (s. Tabelle 1) ist auch im Wetteraukreis in nahezu der gleichen Größenordnung eingetreten (s. Tabelle 10). In den einzelnen Kommunen ist die Entwicklung sehr unterschiedlich; wegen der geringen Fallzahlen sind daraus jedoch keine statistisch abgesicherten Aussagen über spezifische Ursachen möglich.

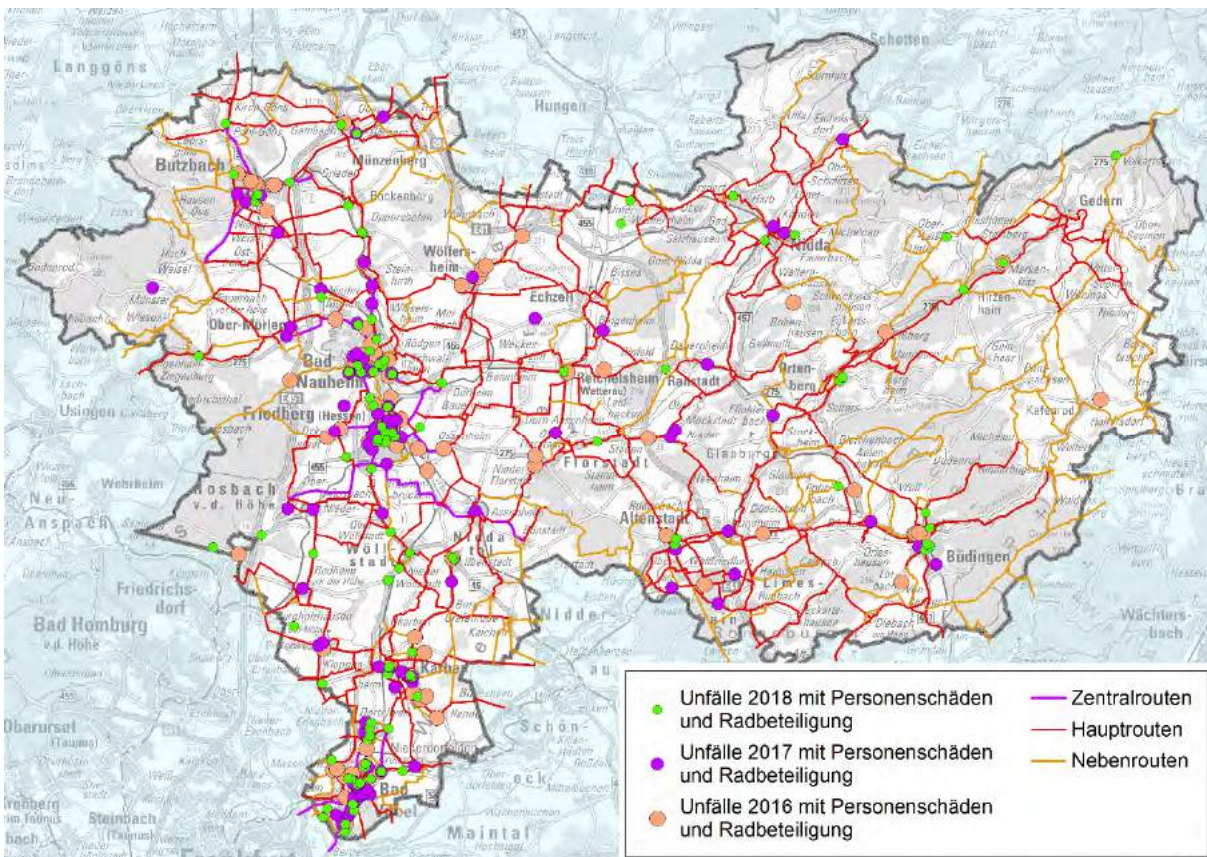
**Tabelle 10: Unfälle mit Verunglückten und Fahrradbeteiligung in den kreisangehörigen Kommunen (Auswertung Unfallatlas, 2019)**

Stadt / Gemeinde	2016	2017		2018					
		Veränderung gegenüber 2016		Veränderung gegenüber 2016		Veränderung gegenüber 2017			
Altenstadt	3	3	-	0,0%	2	- 1	-33,3%	- 1	-33,3%
Bad Nauheim	12	14	2	16,7%	12	-	0,0%	- 2	-14,3%
Bad Vilbel	17	22	5	29,4%	22	5	29,4%	-	0,0%
Büdingen	6	3	- 3	-50,0%	7	1	16,7%	4	133,3%
Butzbach	9	5	- 4	-44,4%	6	- 3	-33,3%	1	20,0%
Echzell	1	2	1	100,0%	-	1	-100,0%	- 2	-100,0%
Florstadt	3	3	-	0,0%	1	- 2	-66,7%	- 2	-66,7%
Friedberg	20	16	- 4	-20,0%	17	- 3	-15,0%	1	6,3%
Gedern	-	-			1	1	!!!	1	!!!
Hirzenhain	1		- 1	-100,0%	3	2	200,0%	3	!!!
Karben	11	9	- 2	-18,2%	9	- 2	-18,2%	-	0,0%
Kefenrod	1	-	- 1	-100,0%	-	- 1	-100,0%	-	
Limeshain	-	3	3	!!!	-			- 3	-100,0%
Münzenberg	1	2	1	100,0%	2	1	100,0%	-	0,0%
Nidda	2	3	1	50,0%	5	3	150,0%	2	66,7%
Niddatal	1	2	1	100,0%	3	2	200,0%	1	50,0%
Ober-Mörlen	2	3	1	50,0%	2	-	0,0%	- 1	-33,3%
Ortenberg	1	1	-	0,0%	2	1	100,0%	1	100,0%
Ranstadt	-	1	1	!!!	1	1	!!!	-	0,0%
Reichelsheim	1	-	- 1	-100,0%	1	-	0,0%	1	!!!
Rockenberg	-	-			3	3	!!!	3	!!!
Rosbach v.d.H	1	3	2	200,0%	4	3	300,0%	1	33,3%
Wölfersheim	5	1	- 4	-80,0%	-	5	-100,0%	- 1	-100,0%
Wöllstadt	-	1	1	!!!	5	5	!!!	4	400,0%
<b>Wetteraukreis</b>	<b>98</b>	<b>97</b>	<b>- 1</b>	<b>-1,0%</b>	<b>108</b>	<b>10</b>	<b>10,2%</b>	<b>11</b>	<b>11,3%</b>

Die meisten Radunfälle mit Verunglückten geschehen in den bevölkerungsreichsten Städten Bad Vilbel, Friedberg und Bad Nauheim, in denen auch das höchste Radverkehrsaufkommen zu vermuten ist. Aus Abbildung 17 wird ersichtlich, dass sich die Unfallpunkte in den Ortslagen ballen. Hier gibt es die meisten Konfliktpunkte zwischen allen Verkehrsteilnehmern. Deshalb ist innerorts besonderes Augenmerk auf sichere Verkehrsanlagen und -regelungen zu richten, die auch so gestaltet sind, dass sie nicht zu Fehlverhalten animieren.



# Wetteraukreis



**Abbildung 17: Unfallorte 2016 bis 2018 mit Verunglückten und Fahrradbeteiligung (Auswertung Unfallatlas, 2019)**



## 6 Mängel- und Schwachstellenanalyse

Der Zustand der Radinfrastruktur im Wetteraukreis ist durch Befahrungen ermittelt worden. Erfasst wurden streckenbezogene Merkmale, die die Qualität der Oberfläche, die Existenz und den Zustand von Radverkehrsanlagen kennzeichnen sowie einzelne Punkte im Netz mit baulichen, verkehrslenkenden und -regelnden Defiziten.

Einen Überblick über den Umfang identifizierter Mängel und Schwachstellen liefert Tabelle 11. Insgesamt weisen mit einer Gesamtlänge von etwa 265 km rund 23 % des Netzes mehr oder weniger gravierende Schwachstellen auf. Hinzu kommen mehr als 700 punktuelle Mängel.

**Tabelle 11: Überblick über die Menge von Mängeln und Schwachpunkten im Netz**

<b>Mängel im Netz</b>	<b>Strecke</b>	<b>punktuell</b>
	<b>[km]</b>	<b>[St]</b>
<b>Radverkehrsanlage zu schmal</b>	<b>ca. 48</b>	
<b>Fahrbahnbenutzung außerorts</b>	<b>ca. 30</b>	
<b>Fahrbahnbenutzung innerorts</b>	<b>ca. 63</b>	
<b>Freigegebener Gehweg</b>	<b>ca. 25</b>	
<b>Schlechter/sehr schlechter Belag</b>	<b>ca. 38</b>	
<b>Fahrbahnschäden</b>	<b>ca. 61</b>	
<b>Summe</b>	<b>ca. 265</b>	
<b>Punktuelle Schwach- und Gefahrstellen</b>		<b>ca. 730</b>

Die Ergebnisse der Mängel- und Schwachstellenanalyse werden im Folgenden erörtert. Eine Übersicht liefert Plan 2.

### 6.1 Wegweisung

Der Wetteraukreis hat als erster Landkreis in Hessen in den 1990er Jahren eine flächendeckende Wegweisung eingeführt. Ab 2002 fand eine grundlegende Aktualisierung statt, bei der das zwischenzeitlich erschiene Regelwerk zur Fahrradwegweisung (FGSV, 1998) berücksichtigt und die seinerzeit manuell ermittelten Entfernungsangaben mit EDV-Hilfe überprüft wurden. In vielen Situationen konnte die bestehende Beschilderung erhalten werden, meist jedoch kamen neue Schilder zum Einsatz. Das Grundkonzept der ursprünglichen Wegweisung blieb erhalten. In den folgenden Jahren bis heute sind bei einigen Änderungen des Radroutennetz



## Wetteraukreis

Anpassungen der Wegweisung vorgenommen worden, bei anderen nicht. Eine systematische Überprüfung der Wegweisung fand zuletzt zwischen 2008 und 2010 im Auftrag des Wetteraukreises durch die Fa. TourRegioProjekt statt. Durch Verwaltungsvereinbarungen mit den Kommunen wurden ab 2015 die Unterhaltungsaufgaben zwischen Kreis und Kommunen geregelt. Den Kommunen obliegt die Überprüfung der Beschilderung sowie die Ausführung von Pflegearbeiten und die Ersatzmontage. Der Wetteraukreis beschafft notwendige Ersatzbeschilderungen, passt die Wegweisung an Netzergänzungen und -veränderungen an und führt das Beschilderungskataster.

Eine systematische Überprüfung der Wegweiserstandorte im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrsplans ist nicht erfolgt. Bei der Befahrung wurde aber festgestellt, dass sich die Wegweisung in etlichen Kommunen in einem mangelhaften Zustand befindet: Schilder fehlen, sind verschmutzt, verdreht, beschädigt oder eingewachsen; das Erscheinungsbild der teilweise über 20 Jahre alten Schilder und die Kombination verschiedener Ausführungen ist unübersichtlich und optisch wenig ansprechend. Die aktuellen Vorgaben des Landes Hessen (HMWEVL, April 2017) werden weitestgehend nicht erfüllt.





Anlässlich der Neukonzipierung des Radroutennetzes und des noch wie bei der Einführung der Wegweisung manuell geführten Katasters wird dringend empfohlen, die Radwegweisung grundlegend zu überarbeiten, zu erneuern und in ein fortschreibungsfähiges digitales Kataster zu übernehmen.

## 6.2 Streckenbezogene Mängel- und Schwachstellen

Zu den streckenbezogenen Mängeln und Schwachstellen zählen

- Defizite bei der Oberflächenqualität,
- Unterschreitung der erforderlichen Breite von Radwegen,
- Freigabe ungeeigneter Gehwege für den Radverkehr,
- Nutzung der Fahrbahn klassifizierter Straßen inner- und außerorts.

Die festgestellten Mängel sind in Plan 2 dargestellt.



## Wetteraukreis

### 6.2.1 Oberflächenqualität

#### 6.2.1.1 Zur Problematik der Nutzung von Wirtschaftswegen

Nahezu die Hälfte aller Radrouten im Wetteraukreis führen über landwirtschaftliche oder forstwirtschaftliche Wege.

##### ➤ Landwirtschaftliche Wege

Im Westteil des Kreises werden überwiegend landwirtschaftliche Wege genutzt. Die Wegeführung ist geprägt vom Zuschnitt der Ackerflächen und weist dementsprechend häufig rechtwinklige Richtungsänderungen auf. Selten gibt es gradlinige Verbindungen zwischen den Ortschaften.



Die Nutzung der Feldwege mit dem Fahrrad ist mit folgenden Problemen verbunden:

- Die Oberfläche besteht meist aus Asphalt oder Beton; nicht selten weist der Fahrbahnaufbau eine zu geringe Tragfähigkeit auf, so dass Fahrbahnschäden die Folge sind. Insbesondere bei Betonfahrbahnen treten deutliche Komforteinbußen auf.
- Vor allem im Frühjahr und Herbst sind die Wege häufig verschmutzt, teilweise führt das zu deren Unbenutzbarkeit.
- In der Regel haben Wirtschaftswegen eine Breite von 3 m. Begegnungsverkehr mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen ist ohne ein Ausweichen auf unbefestigte Randbereiche oder gar den Acker nicht möglich, was nicht selten zu Konflikten führt.
- Nicht unerwähnt soll der mancherorts auftretende Kfz-Verkehr bleiben, der die Wege als Abkürzung wählt.



Die Dokumentation baulicher Mängel bei den Wirtschaftswegen ist Bestandteil der Mängel- und Schwachstellenanalyse.

##### ➤ Forstwirtschaftliche Wege

Im Ostteil des Kreises werden häufig Waldwege genutzt. Im Vergleich zur Trassierung von Straßen (und Bahntrassen) folgen sie exakt den topografischen Gegebenheiten mit teilweise sehr anspruchsvollen Steigungen und Gefällstrecken. In der Regel haben Waldwege eine Schotteroberfläche in sehr unterschiedlichem Zustand. Teilweise fehlt die Deckschicht aus Feinkorn, die die Tragschicht aus grobem Schotter abdeckt. Insbesondere auf Gefällstrecken entstehen durch Auswaschungen holprige und steinige Oberflächen. Während und nach Forstarbeiten kann die Befahrbarkeit stark eingeschränkt sein.

Ein besonderes Problem bilden die Schranken, mit denen Waldwege abgesperrt sind. Meist sind sie schlecht sichtbar und es gibt keine oder unzureichende Umfahrungsmöglichkeiten für Radfahrer. Sie sind wegen ihres Gefahren- und Behinderungspotentials im Katalog der punktuellen Schwachpunkte aufgeführt, auch wenn sie zum Zeitpunkt der Befahrung nicht geschlossen oder nicht funktionsfähig waren.

Aus den genannten Gründen sind Waldwege nur eingeschränkt für den Alltagsradverkehr geeignet. Für den Freizeitverkehr hingegen können sie wegen ihres Erlebniswertes sehr attraktiv sein, sofern die Oberfläche sich für die Radnutzung eignet.

Mangels vorhandener oder in absehbarer Zeit realisierbarer Alternativen bleiben Waldwege Bestandteil des Kreisradroutennetzes. Auf besondere Qualitätsmängel wird im Rahmen der Mängel- und Schwachstellenanalyse hingewiesen, wobei sich die Situation jeweils kurzfristig durch Forstarbeiten und durch Witterungseinflüsse ändern kann.

### 6.2.1.2 Defizite bei der Oberflächenqualität

Ein wesentlicher Punkt für die Qualität der Radinfrastruktur sind Art und Zustand des Belags. Für die Bewertung des Zustands werden die in Tabelle 12 aufgeführten Kriterien angewendet.

**Tabelle 12: Bewertungskriterien der Oberflächenqualität**

Befestigte Oberfläche (Asphalt, Beton, Verbundpflaster)	sehr guter bis befriedigender Zustand	Ideale Oberfläche aus Asphalt; bei Beton und Pflaster systembedingte Komforteinbußen durch Unebenheiten.
Wassergebundene Oberfläche (Schotter mit feiner fester Oberfläche)	befriedigender bis ausreichender Zustand	Eingeschränkte Tauglichkeit durch größeren Rollwiderstand und geringerer Griffigkeit (Sturzgefahr in Kurven und beim Bremsen); geringe Haltbarkeit, Qualitätsverlust durch Fahrzeugverkehr und Niederschlag (Steigungsstrecken); Zustand in der Regel mäßig bis sehr schlecht.
Befestigte Oberfläche mit Schäden	Gerade noch ausreichender Zustand	Unebene Oberflächen mit spürbaren Komforteinbußen
Wassergebundene Oberfläche mit Schäden	Gerade noch ausreichender bis mangelhafter Zustand	Steinige und/oder unebene Oberflächen mit deutlichen Komforteinbußen und Sicherheitsmängeln
Befestigte Oberfläche in schlechtem bis sehr schlechtem Zustand	Mangelhafter Zustand	Schlaglöcher, größere Unebenheiten, gebrochene und verschobene Betonplatten, unangenehm und nur mit eingeschränkter Geschwindigkeit zu befahren
Wassergebundene Oberflächen in schlechtem bis sehr schlechtem Zustand	Sehr mangelhafter Zustand	Schlaglöcher, unebene, grobsteinige oder unbefestigte Oberflächen, sehr unangenehm und nur mit langsamer Geschwindigkeit zu befahren; erhöhte Sturzgefahr, Zustand stark witterungsabhängig.

Die Übergänge zwischen den einzelnen Bewertungsstufungen sind fließend; die jeweilige Zuordnung bei der Befahrung ist subjektiv und situationsabhängig. Ungeachtet abweichender



## Wetteraukreis

Bewertungen dient die Einstufung als Hinweis für Prüfungs- und Handlungsbedarf an den zuständigen Maßnahmenträger.

Der Fahrbahnzustand innerörtlicher Straßen wurde nicht dokumentiert, da er weitgehend bekannt sein dürfte. Einige Strecken hätten sicherlich Eingang in die Mängelliste gefunden.

Die folgenden Bilder sollen ein Eindruck von der Bandbreite des Wegezustands im Routennetz vermitteln.

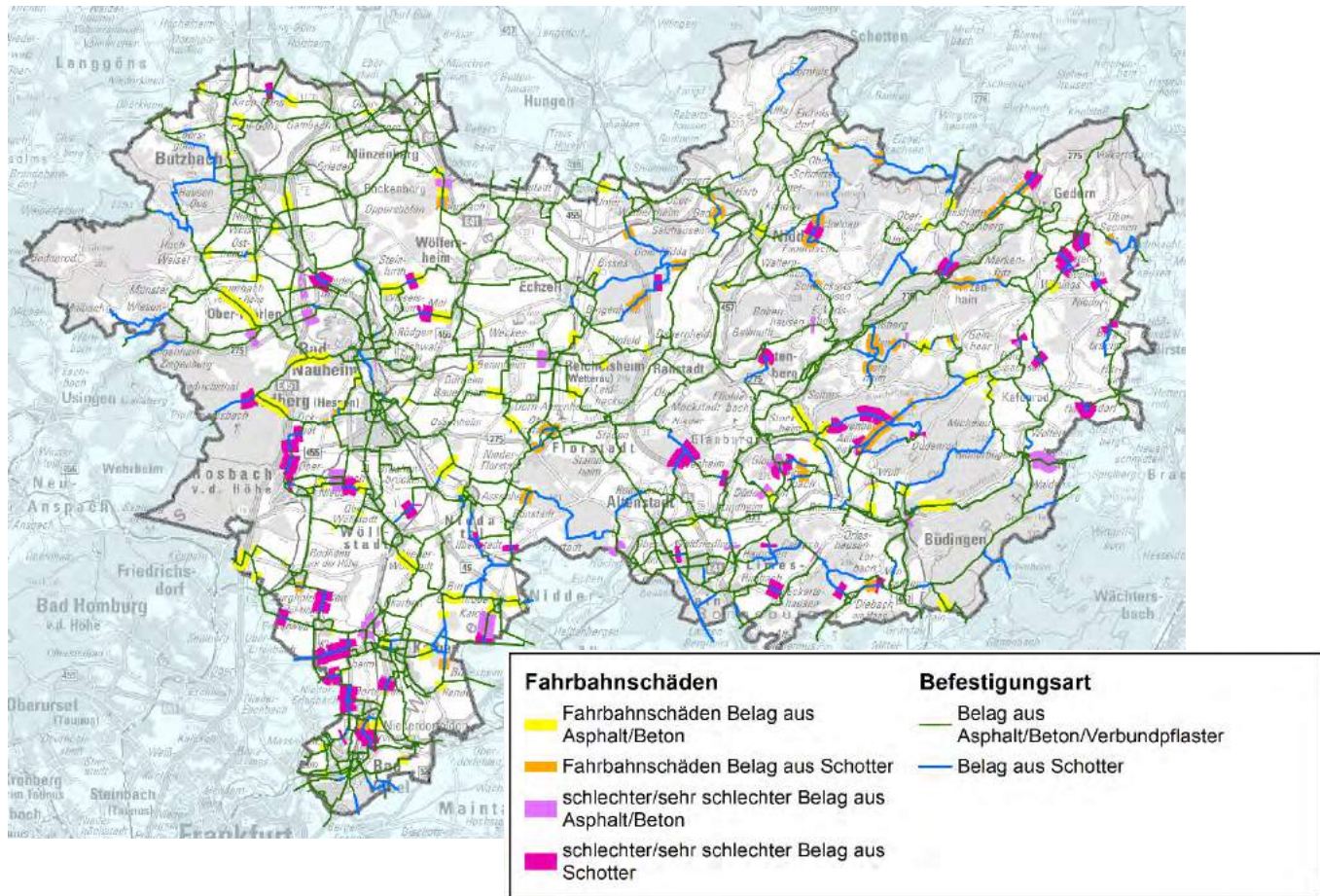
### ➤ Befestigte Oberflächen:



### ➤ Wassergebundene Oberflächen



Einen Überblick über die Bewertung des Fahrbahnzustands des Kreisradrouthenetzes liefert Abbildung 18.



**Abbildung 18: Fahrbahn­mängel im Routennetz**

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass wassergebundene (Schotter-) Oberflächen für den Alltagsradverkehr weniger geeignet sind und einen hohen Bedarf an Unterhaltung aufweisen, dem bei weitem nicht immer Rechnung getragen wird. Dementsprechend werden vom Land Hessen auch nur Oberflächenbefestigungen mit Bindemitteln gefördert.

Die Schotterwege im Wetteraukreis, insbesondere die Waldwege, befinden sich weitgehend in einem für den Radverkehr nur bedingt geeigneten Zustand, auch wenn keine Mängel ausdrücklich aufgeführt werden. Es ist zu befürchten, dass die wegen der Waldschäden vermehrt notwendigen Forstarbeiten und der knapperen finanziellen Ressourcen zu einer weiteren Verschlechterung führen werden.



## 6.2.2 Breite von Radverkehrsanlagen

### 6.2.2.1 Richtwerte für die Fahrbahnbreiten von Radverkehrsanlagen

Für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen wird in der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO, Ausgabe 2017) auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, 2010) verwiesen. Die VwV-StVO nennt lediglich die für die Anordnung der Benutzungspflicht zu erfüllenden technischen Voraussetzungen und gibt eine gewisse Rangfolge vor: "Ist ein Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen, kann auf der Fahrbahn ein Schutzstreifen angelegt werden. Ist das nicht möglich, ist die Freigabe des Gehweges zur Mitbenutzung durch den Radverkehr in Betracht zu ziehen" (VwV-StVO, Ausgabe 2017, Zu §2, Randnummer 11).

In der ERA sind die in Tabelle 13 aufgeführten Maße für Radverkehrsanlagen enthalten.

**Tabelle 13: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen ( ERA, 2010)**

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg-/ Senkrechtpark- ständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	-	Sicherheitsraum <sup>1)</sup> : 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	-	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtung- radweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrs- stärke)	0,75 m	1,10 m (Überhang- streifen kann darauf angerechnet werden)
beidseitiger Zwei- richtungsrادweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)		0,75 m	
einseitiger Zwei- richtungsrادweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)		0,75 m	
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fuß- gänger- und Rad- verkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

<sup>1)</sup> Ein Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein.

Bezüglich der auf der Fahrbahn angelegten Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen und Schutzstreifen) hat eine Untersuchung (Richter, et al., 2019) ergeben, dass die in Tabelle 13 aufgeführten Mindestmaße aus Sicherheitsgründen nicht ausreichen. Zu Längsparkständen sollte zur Vermeidung von Unfällen durch geöffnete Fahrzeigtüren (Dooring-Unfälle) ein mindestens 75 cm breiter Trennstreifen abmarkiert werden; bei Radfahrstreifen ebenfalls zum fließenden Verkehr. Die in den ERA 2010 genannte Mindestbreite von 1,25 m für Schutzstreifen, die auch bei beengten Verhältnissen Radverkehrsanlagen zulassen, werden als nicht ausreichend angesehen; stattdessen wird eine Breite von 1,85 m zzgl. des Abstands zu parkenden Fahrzeu-



gen gefordert. Bei Radfahrstreifen wird eine Regelbreite von 2,25 m inkl. Abmarkierung mit Breitstrich, aber zzgl. Sicherheitsstreifen vorgeschlagen, um ein sicheres Überholen der Radfahrer untereinander zu ermöglichen. Ein weiterer Vorschlag zur Korrektur der ERA 2010 betrifft die Mindestbreite der verbleibenden Kfz-Fahrstreifen bei Radfahrstreifen und Schutzstreifen, damit der geforderte Seitenabstand von 1,50 zwischen Radfahrern und überholenden Fahrzeugen eingehalten wird. Bei Radfahrstreifen sollte die verbleibende Fahrbahnbreite beidseits nicht weniger als 3,25 m betragen, bei Schutzstreifen werden 5,00 m für die Gesamtbreite der Kernfahrbahn gefordert statt 4,50 m. Damit verschiebt sich der Einsatzbereich der auf der Fahrbahn markierten Radverkehrsanlagen auf größere verfügbare Fahrbahnbreiten. Insbesondere die übliche Anwendung beidseitiger Schutzstreifen bei beengten Verhältnissen (Fahrbahnbreiten zwischen 7,00 m und 8,50 m) wird infrage gestellt, wobei sich nach Ansicht der Studienverfasser der reine Mischverkehr „nicht zwangsweise negativ auf die Sicherheit auswirkt.“ (Richter, et al., 2019, Seite 81).

Die Auffassung, dass aufgrund der zunehmenden Verbreitung von Pedelecs (Kap. 2.4), Lastenrädern, Fahrradanhängern, Liegerädern, Tandems etc. die Ansprüche an die Radinfrastruktur steigen und die o.g. Regelmaße eher als Mindestmaße anzusehen sind, wird durch die Schlussfolgerungen aus der Untersuchung von Richter et al. bestätigt bzw. sogar verstärkt.

#### **6.2.2.2 Unterschreitung von Regelbreiten**

Im Zuge der Befahrung ist die Breite von Radverkehrsanlagen überschlägig ermittelt worden, wenn der äußere Anschein eine Unterschreitung der Regelwerte vermuten ließ. Dokumentiert wurden überwiegend straßenbegleitende Rad- und Gehwege sowie freigegebene Gehwege, die 2 m breit oder schmäler sind. Für beide gilt die Regelbreite von 2,5 m (s. Tabelle 13 und Abbildung 20). Auch andere Anlagen mit Breitenunterschreitungen (z.B. Schutzstreifen) sowie nicht ausreichende Sicherheitstrennstreifen sind erhoben worden. In einigen Fällen werden Minderbreiten nicht (nur) durch bauliche Gegebenheiten verursacht, sondern durch in den Lichtraum hineinragende Äste, Hecken und Ranken. Engstellen oder kurze Minderbreiten sind den punktuellen Schwachstellen zugeordnet. Abbildung 19 liefert eine Übersicht über die dokumentierten Minderbreiten von Radverkehrsanlagen.



# Wetteraukreis

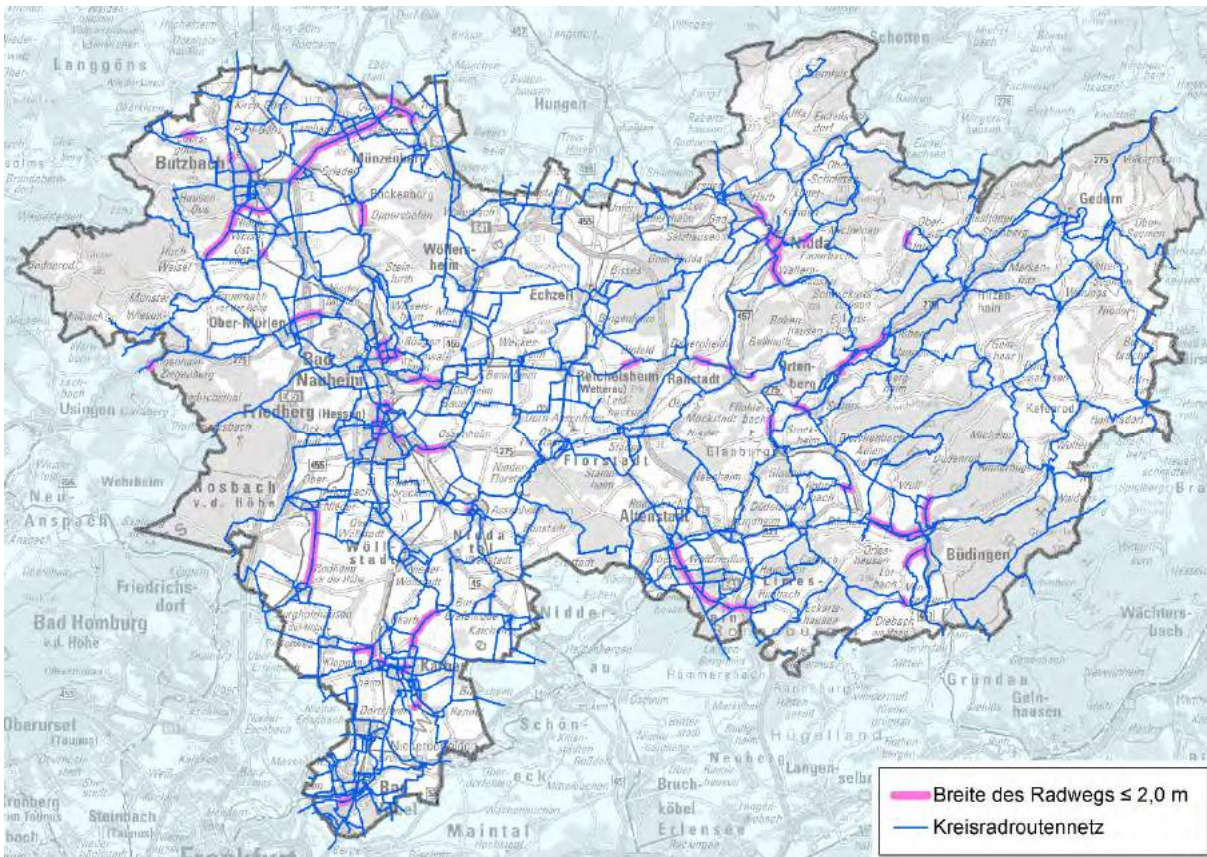


Abbildung 19: Defizite bei der Breite von Radwegen

➤ Beispiele für Defizite bei der Breite von Radwegen



### 6.2.3 Freigabe von Gehwegen für die Radnutzung

In Situationen, in denen die Breite nicht für die Ausweisung gemeinsamer oder getrennter Geh- und Radwege ausreicht oder andere Gründe gegen eine Anordnung der Benutzungspflicht sprechen, werden häufig mit Zeichen 239 ausgewiesene Gehwege mit dem Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei) für den Radverkehr freigegeben, teilweise auch in beide Richtungen. Nicht selten ist damit auch eine Straßenquerung auf Fußgängerüberwegen verbunden. Dort ist das Fahrradfahren zwar nicht verboten, den Vorrang wie für Fußgänger gibt es jedoch nicht, was zu Irritationen und Unfallgefahren führen kann.<sup>7</sup>



#### 6.2.3.1 Voraussetzungen für die Freigabe

In vielen Fällen widerspricht die Freigabe von Gehwegen dem Verkehrsrecht und dem gültigen Regelwerk, da die im Folgenden genannten Voraussetzungen nicht erfüllt sind:

- Die Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO, Ausgabe 2017) ermöglicht es, wenn Radfahrstreifen oder Schutzstreifen nicht realisierbar sind, „die Freigabe des Gehweges zur Mitbenutzung durch den Radverkehr in Betracht zu ziehen.“ (zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge Absatz 4 Satz 2, Ordnungsnummer 11).
- Im Zuge von Vorfahrtstraßen sind Radwegefurten auch bei freigegebenen Gehwegen stets zu markieren (VwV-StVO, Ausgabe 2017 zur § 9 Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren, Absatz 2, Ordnungsnummer 4)).
- Gemäß Anlage 2 der StVO darf auf Gehwegen, die für eine andere Verkehrsart zugelassen sind, der Fußgängerverkehr weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Fahrverkehr warten; er darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren.
- In Regelwerken (ERA, 2010, RAS, 2006) ist eine Mindestbreite des Gehwegs von 2,50 m genannt – bei hohem Fußgängeranteil entsprechend mehr. Damit gelten für die Freigabe von Gehwegen vergleichbare Anforderungen wie für gemeinsame Geh- und Radwege.
- Die Freigabe des Zweirichtungsverkehrs innerorts ist wegen der erhöhten Unfallgefahr an Ein- und Ausfahrten sowie Einmündungen und Kreuzungen besonders kritisch zu sehen und in der VwV-StVO auch nur in begründeten Ausnahmefällen zugelassen; das gilt für benutzungspflichtige Sonderwege und freigegebene Gehwege gleichermaßen. (VwV-StVO, Ausgabe 2017, zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge Absatz 4 Satz 3 und 4, Ordnungsnummer 33-38).

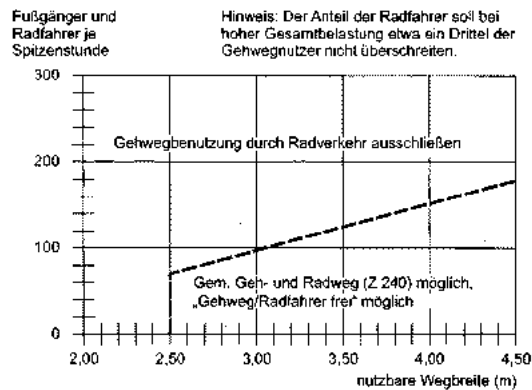
Es ist ernsthaft nicht davon auszugehen und auch nicht das Ziel der Radverkehrsförderung, dass außerorts auf straßenbegleitenden Wegen Radfahrer sich in Schrittgeschwindigkeit fortbewegen oder regelkonform mit höherer Geschwindigkeit die Fahrbahn nutzen müssen; d.h. mit der Kennzeichnung als Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr nimmt die

<sup>7</sup> Siehe: <https://www.advocard.de/streitlotse/verkehr-und-mobilitaet/zebrastreifen-diese-regeln-gelten-fuer-radfahrer/>



## Wetteraukreis

Straßenverkehrsbehörde billigend die Nichtbefolgung der Verkehrsregeln in Kauf. Zusammen mit dem verbreiteten nachlässigen Umgang mit Verkehrszeichen (s. Kap. 6.3.2) ist das möglicherweise ein Baustein zur Förderung der allseits beklagten Missachtung von Verkehrsregeln.



**Abbildung 20: Erforderliche Breite von Gehwegen bei Freigabe für Radnutzung (ERA, 2010)**

Für Radwege oder Geh- und Radwege, für die eine mit Zeichen 237 (Sonderweg Radfahrer), Zeichen 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg) oder 241 (getrennter Rad- und Gehweg) verbundene Benutzungspflicht nicht begründbar, möglich oder gewollt ist (Radwege ohne Benutzungspflicht), gibt es in der StVO keine eindeutige Aussage zur Kennzeichnung. Zunehmend wird das für linke Radwege zugelassene Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei) Zeichen auch auf der rechten Seite zur Kennzeichnung nichtbenutzungspflichtiger Radweg genutzt (z.B. in Friedberg in der Saarstraße). Auch die Verwendung von Markierungen der Fahrrad- und Fußgängerpiktogramme wird diskutiert.<sup>8</sup> Unabhängig von der Art der Kennzeichnung ist die Verfügbarkeit des erforderlichen Platzes für Fußgänger und Radfahrer Voraussetzung.



Lösungen zur Vermeidung der Benutzungspflicht für einen abgesetzten straßenbegleitenden Weg außerorts stellen

- die Verwendung von Zeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) in beide Richtungen,
- der Einsatz von Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei) in beide Richtungen oder
- ein Verzicht auf jede Beschilderung auf der rechten Seite (in Gegenrichtung ist Zusatzzeichen 1022-10 erforderlich)

dar.

<sup>8</sup> Quellen: [http://bernd.sluka.de/Radfahren/Geh\\_und\\_Radweg.html#fn1](http://bernd.sluka.de/Radfahren/Geh_und_Radweg.html#fn1)  
<http://dschneble.tssd.de/blog/?p=4988>

### 6.2.3.2 Gehwege mit Freigabe des Radverkehrs im Routennetz

Im Wetteraukreis sind vielfach innerorts wie außerorts Gehwege für die Nutzung durch den Radverkehr freigegeben. Die jeweilig vorgefundenen Situationen geben zu der Vermutung Anlass, dass diese Beschilderung immer dann gewählt wurde, wenn die Breite nicht für die Ausweisung gemeinsamer oder getrennter Geh- und Radwege ausreicht oder andere Gründe gegen eine Anordnung der Benutzungspflicht sprechen. In der Vergangenheit sind vielfach die Umbeschilderungen vom Geh- und Radweg zum Gehweg mit Freigabe vorgenommen worden – dabei ist manches Mal auch an einzelnen Stellen der Schildertausch vergessen worden. Insgesamt wird die überwiegende Mehrzahl der Beschilderungen als sachlich nicht gerechtfertigt oder sogar als unzulässig eingestuft. Abbildung 21 stellt die im Routennetz vorhandenen Gehwege mit Freigabe für den Radverkehr dar.

#### ➤ Beispiele für freigegebene Gehwege





# Wetteraukreis

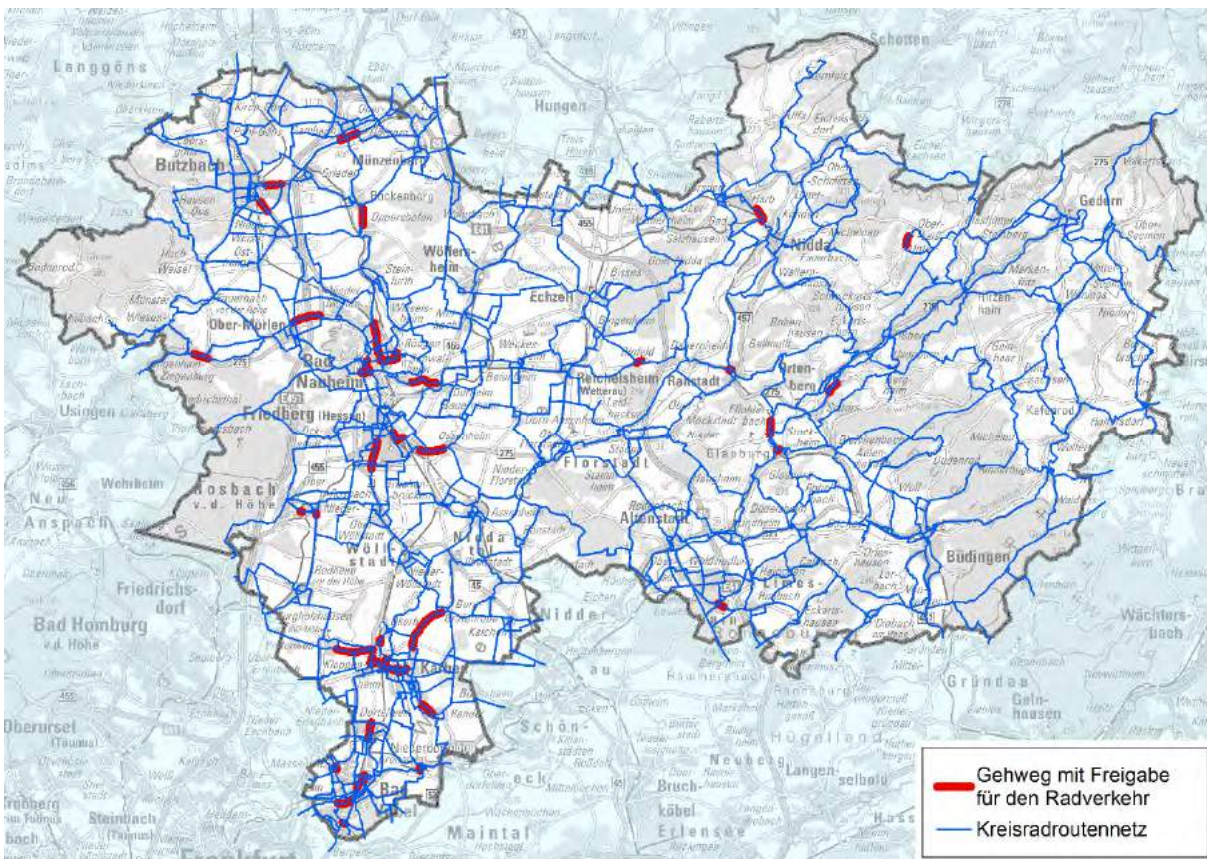


Abbildung 21: Gehwege im Routennetz mit Freigabe für Radverkehr

## 6.2.4 Radverkehrsführung auf der Fahrbahn

Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn von Verkehrsstraße ist grundsätzlich ein Sicherheitsdefizit und wird subjektiv vielfach als Restriktion der Fahrradnutzung angesehen (vgl. Kap. 2.3). Entscheidend dabei sind neben der Verkehrsmenge auch die Geschwindigkeiten und der Anteil des Schwerlastverkehrs. Die im Regelwerk (ERA, 2010) genannten Verträglichkeitsgrenzen für Regionalstraßen enthält Tabelle 14 (s. auch Tabelle 2 und Kap. 2.3):

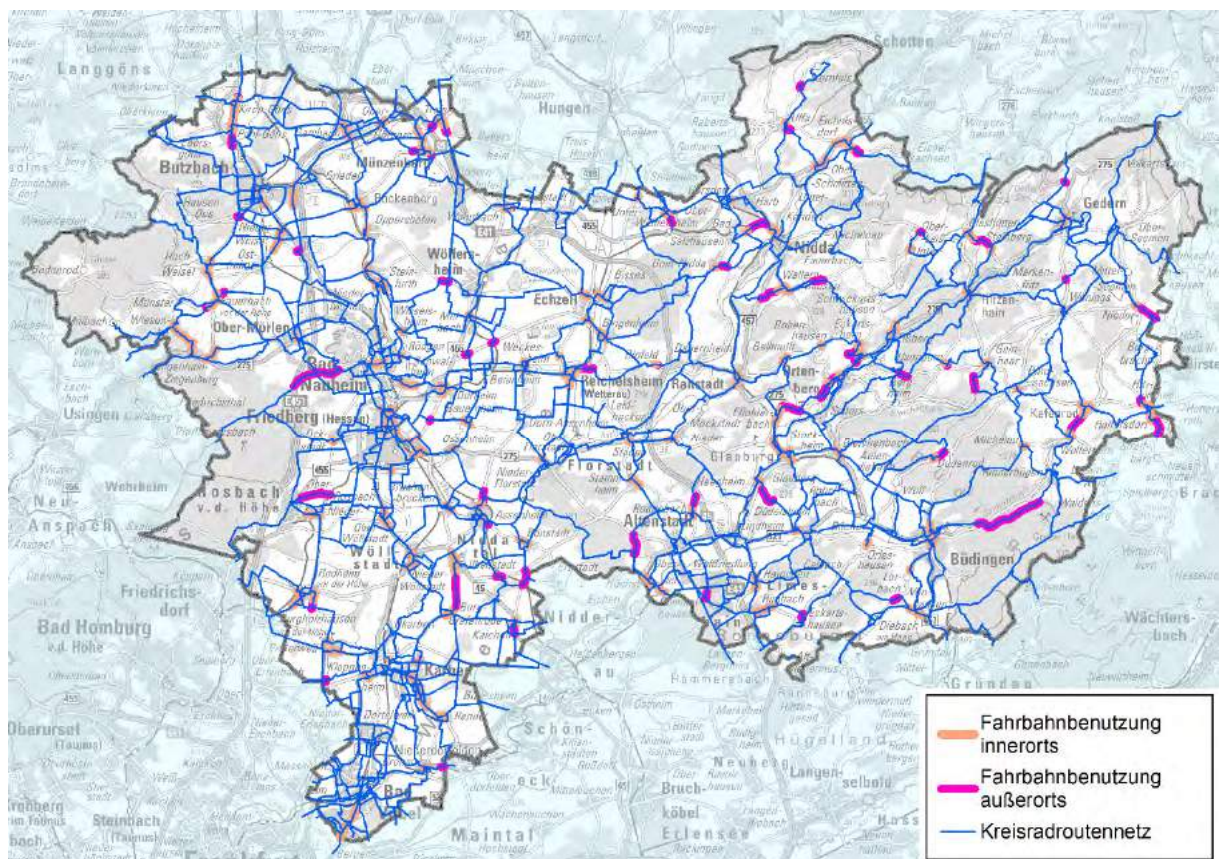
Tabelle 14: Verträglichkeitsgrenzen der Fahrbahnbenutzung (ERA, 2010)

<b>In Tempo 30-Zonen</b>	grundsätzlich nie
<b>In Verkehrsstraßen innerorts</b>	
• bei Straßenbreite < 6 m > 7 m:	Kfz-Stärke > 700 Kfz/h
• bei Straßenbreite 6 – 7 m:	Kfz-Stärke > 400 Kfz/h
<b>Außerorts (Regionalstraßen):</b>	–
• bei $V_{zul} = 100$ km/h:	DTV > 2.500 Kfz/24h
• bei $V_{zul} = 70$ km/h:	DTV > 4.000 Kfz/24h

Im Wetteraukreis liegen nur Verkehrsmengendaten für Bundes- und Landesstraßen vor. Aus diesem Grund werden alle Routenabschnitte auf klassifizierten Straßen (Kreis-, Landes-, Bundesstraßen) sowie andere Straßen mit (subjektiv empfundener) spürbarer Verkehrsbelastung dokumentiert, wobei zwischen innerorts und außerorts unterschieden wird. Eine Aussage, ob die Fahrbahnbenutzung vertretbar ist oder Radverkehrsanlagen bzw. Umfahrungsmöglichkeiten notwendig sind, ist darin nicht enthalten. Letztlich wird angestrebt, grundsätzlich außerorts die Fahrbahnbenutzung wegen der höheren Kfz-Geschwindigkeiten zu vermeiden und ggfs. Übergangsweise durch eine Geschwindigkeitsdämpfung verträglicher zu gestalten. Das gilt auch unterhalb der in Tabelle 14 genannten Grenzen. Innerorts geht es darum, die Möglichkeiten einer Umverteilung des Straßenraums und von Geschwindigkeitsreduzierungen auszuschöpfen.

Zur guten Praxis sollte es gehören, bei anstehenden Ausbau- oder Erneuerungsmaßnahmen innerorts und außerorts stets die Möglichkeiten zur Verbesserung des Radverkehrs zu ergreifen. Dies ist leider auch in der jüngsten Vergangenheit nicht immer geschehen und kann nachträglich nicht oder nur sehr schwer geheilt werden.

Die Routenabschnitte mit Fahrbahnbenutzung sind der Abbildung 22 zu entnehmen.



**Abbildung 22: Fahrbahnbenutzung klassifizierter Straßen**



### 6.3 Punktuelle Mängel und Schwachstellen

Auf den Radrouten im Wetteraukreis sind zahlreiche den Komfort und die Sicherheit betreffende, teilweise auch dem Verkehrsrecht widersprechende Mängel und Schwachpunkte vorhanden. Es handelt sich dabei vor allem um

- Sperrpfosten und ähnliche Einrichtungen,
- Fehlerhafter oder überflüssiger Einsatz von Verkehrszeichen,
- Mangelhaftes Ende von Radwegen und freigegebenen Gehwegen,
- Nicht-Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung,
- Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren,
- Nicht befahrbare Bahnunter- oder -überführungen.

Darüber hinaus werden weitere Situationen aufgezeigt, bei denen die Belange des Radverkehrs nicht oder unzureichend berücksichtigt werden.

#### 6.3.1 Sperrpfosten und ähnliche Einrichtungen

Auf Radwegen sind häufig Sperrpfosten, Gattersperren (Umlaufsperrern) oder andere ähnliche Einrichtungen vorzufinden. Mancherorts sind dadurch auch schwere Unfälle verursacht worden. Aus diesen Gründen sind z.B. auf dem Bahnradweg Hessen zahlreiche Sperrpfosten wieder entfernt worden.

In einem Erlass der Obersten Verkehrsbehörde des Landes Hessen vom 15.07.2014 wird darauf hingewiesen, dass „auf Straßen und Straßenteilen, die grundsätzlich nicht dem motorisierten Verkehr dienen“, dazu werden auch selbständig geführte Radwege gezählt, Schranken, Pfosten oder vergleichbare Einrichtungen der Anordnung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde bedürfen. Der Erlass stellt weiter folgendes klar:

1. Die genannten Einrichtungen ohne Anordnung sind nach § 32 StVO verbotene Verkehrshindernisse.
2. Eine Anordnung ist nur in Verbindung mit § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO<sup>9</sup> möglich.
3. Es gilt der Grundsatz der mildestmöglichen Maßnahme, der auch bei der regelmäßig durchzuführenden Überprüfung der Anordnung anzuwenden ist.
4. Zur Durchsetzung angeordneter Verkehrsverbote (z.B. Zeichen 240, 260 StVO) dürfen die genannten Einrichtungen nicht verwendet werden.

---

<sup>9</sup>„... dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“



Im Erlass ist die Aufforderung an die Straßenverkehrsbehörden enthalten, in ihrem Zuständigkeitsbereich zu überprüfen, ob

- es Sperreinrichtungen ohne Anordnung gibt, die kurzfristig zu entfernen sind,
- bestehende Anordnungen der StVO genügen,
- angeordnete Einrichtungen hinreichend gekennzeichnet sind.

Bei einer Vielzahl dokumentierter Sperreinrichtungen im Wetteraukreis besteht der begründete Eindruck, dass den Aussagen des Erlasses auch 5 Jahre nach dessen Erscheinen nicht Rechnung getragen wurde.



Ausdrücklich ausgenommen vom Erlass sind Schranken an Waldwegen. Hier ist zu bemängeln, dass sie häufig schlecht sichtbar sind und es keine oder nur unzulängliche Umfahrungsmöglichkeiten für Radfahrer gibt.





## 6.3.2 Fehlerhafter oder überflüssiger Einsatz von Verkehrszeichen

Auf den Radverkehrsrouten sind vielfach Mängel bei den Verkehrszeichen zu finden. Es handelt sich dabei vorrangig um

- Zeichen 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) ohne Freigabe für den Radverkehr,
- Zeichen 357 (Sackgasse) ohne Anzeige der Durchlässigkeit für den Radverkehr,
- Verwendung des Zusatzzeichens 1012-32 (Radfahrer absteigen),
- Linke und rechte Radwege mit Benutzungspflicht.

Darüber hinaus werden einige Schilderkombinationen aufgeführt, deren Zweck nicht nachvollziehbar ist.

### 6.3.2.1 Verbot für Fahrzeuge aller Art ohne Freigabe für den Radverkehr

Der bei weitem häufigste Fehler bei der Beschilderung mit Verkehrszeichen ist der Einsatz von Zeichen 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) ohne Freigabe für den Radverkehr. Entweder ist nur dem landwirtschaftlichen (ZZ 1026-36) oder forstwirtschaftlichen (ZZ 1026-37) Verkehr oder beiden (ZZ1026-38) die Benutzung erlaubt, in einigen Fällen auch Anliegern (ZZ 1020-30), zu denen durchfahrende Radfahrer nicht zählen. Das damit einhergehende Benutzungsverbot für den Radverkehr ist häufig garniert mit wegweisender Beschilderung.



Für den Radverkehr wird der Weg erst durch das Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei) befahrbar; alternativ ist statt Zeichen 250 auch Zeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) ohne Zusatzzeichen möglich.



### 6.3.2.2 Sackgasse ohne Anzeige der Durchlässigkeit

Die Straßenverkehrsordnung erlaubt es, mit Piktogrammen die Durchlässigkeit für Rad- oder Fußverkehr anzuzeigen. Von dieser Möglichkeit sollte unbedingt Gebrauch gemacht werden, um Irritationen bei der Orientierung zu vermeiden. In vielen Fällen ist dies nicht der Fall.





### 6.3.2.3 Radfahrer absteigen

Das Zusatzzeichen 1012-32 (Radfahrer absteigen) ist nicht in der StVO aufgeführt und die Nichtbeachtung fällt nicht unter die Bußgeldbestimmungen. Gleichwohl ist es Bestandteil des Verkehrszeichenkatalogs (VzKat, 2017), der in Ergänzung der StVO alle bundesweit amtlich zugelassenen Verkehrszeichen enthält.



Zusatzzeichen ergänzen die Bedeutung des darüber angebrachten Hauptverkehrszeichens; sie dürfen nicht alleine stehen, wenn es die StVO nicht ausdrücklich erlaubt. Das trifft bisher nur auf das Zeichen 1022-10 (Radfahrer frei) zu.

„Radfahrer absteigen“ bedeutet ein Verbot des Fahrradfahrens: Radfahrer sind nach dem Absteigen Fußgänger. Das darüber angebrachte, für Fahrzeuge gültige Hauptverkehrszeichen verliert für sie seine Bedeutung. Damit ist der Sinn dieses Zeichens sehr zweifelhaft, seine Abschaffung befindet sich derzeit in der Diskussion.

Im Wetteraukreis gibt es mehrere Einsatzorte dieses Zeichens mit überwiegend nicht nachvollziehbarer Logik, wobei einige bereits wieder entfernt wurden.





### 6.3.2.4 Linke und rechte Radwege mit Benutzungspflicht

Grundsätzlich sollen gemäß VwV-StVO, Ausgabe 2017 innerorts aus Sicherheitsgründen keine Radwege mit Zweirichtungsverkehr eingerichtet werden. Es gibt Situationen, wo auf beiden Seiten benutzungspflichtige Radwege mit Zweirichtungsverkehr angeordnet wurden. Diese Regelung ist nach StVO und Verwaltungsverordnung zwar nicht ausdrücklich verboten, die Zulässigkeit jedoch zweifelhaft, da der Benutzungspflicht auf einer der beiden Seiten nicht entsprochen werden kann. In einem Gerichtsurteil wurde festgestellt, dass die Anordnung zwar rechtswidrig ist, aber nicht als nichtig angesehen werden kann<sup>10</sup>.



### 6.3.2.5 Schilderkombinationen

Durchlässigkeit der Sackgasse für den Radverkehr angezeigt, darf aber nicht befahren werden



<sup>10</sup> VG Hannover, Urteil v. 17.11.2016, 7 A 2528/16 (<https://www.adfc-diepholz.de/radwegbenutzungspflicht-auf-beiden-seiten/>)

<p>Zweirichtungsradfahrstreifen (!) mit Linksverkehr und Verbot der Einfahrt (Zeichen 267)</p>	
<p>Verbot für Fahrzeuge aller Art außer Land- und Forstwirtschaft auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg</p>	
<p>Verbot für Kraftfahrzeuge außer Radfahrer</p>	
<p>Ende Gehweg? (Zusatzzeichen ergänzen die Bedeutung des Hauptzeichens)</p>	
<p>Verbot für Krafträder und Reiter mit einem nicht im Katalog aufgeführten Verkehrszeichen auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg, auf dem Motorradfahren und Reiten nicht erlaubt sind</p>	
<p>Benutzungspflichtiger Radweg; Anfang?, Ende? Rechts? Zeichen nicht im Verkehrszeichenkatalog aufgeführt.</p>	



<p>Benutzungspflichtiger Radweg in Tempo 30-Zone (Unzulässig)</p>	
<p>Zuparken eines Gehwegs erlaubt ohne Sicherheitsabstand zum Schutzstreifen</p>	
<p>Das Verbot für Fahrzeuge aller Art relativiert sich bei näherem Hinsehen</p>	

### 6.3.3 Nicht-Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung

Die Zulassung von Radverkehr in Gegenrichtung von Einbahnstraßen ist ein wichtiges Element der Radverkehrsförderung. Es werden dem umwegempfindlichen Radverkehr direkte Verbindungen angeboten und damit Vorteile verschafft. Die aktuelle Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO, Ausgabe 2017) führt zum Zeichen 220 (Einbahnstraße) folgende Bedingungen auf:

- Höchstgeschwindigkeit 30 km/h,
- eine ausreichende Begegnungsbreite, die an kurzen Engstellen unterschritten werden kann,
- bei Linienbusverkehr oder stärkerem Anteil von Lkw eine Mindestbreite von 3,50 m,
- übersichtliche Verkehrsführung, Kreuzungen und Einmündungen,
- Einrichtung eines Schutzraumes für Radfahrer dort, wo es die örtlichen Gegebenheiten und der Verkehr es erfordern.

In Zusammenhang mit § 45 Abs. 9 StVO kann daraus eine Verpflichtung für die Freigabe hergeleitet werden, wenn die Bedingungen erfüllt sind. In diesem Paragraphen werden Beschrän-

kungen und Verbote für den fließenden Verkehr nur zugelassen, "wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt."

Auch in den ERA 2010 wird ausgeführt, dass "grundsätzlich" Einbahnstraßen für den Radverkehr in beide Richtungen nutzbar sein sollen, sofern keine Sicherheitsgründe dagegensprechen.

In der vorgesehenen Novellierung der StVO 2019 sollen in der zugehörigen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift die zuständigen Straßenverkehrsbehörden dazu gebracht werden, die Öffnungsmöglichkeiten von Einbahnstraßen verstärkt zu prüfen mit dem Ziel, die Zahl der Freigaben zu erhöhen.

Auch im Wetteraukreis gibt es trotz der in letzter Zeit gezeigten Aktivitäten auf diesem Gebiet durchaus Handlungspotential.

#### **6.3.4 Mangelhaftes Ende von Radwegen und freigegebenen Gehwegen**

Ein weitverbreitetes Problem ist die Radverkehrsführung am Anfang und Ende von Radwegen. Insbesondere fehlen an einseitig geführten Radwegen mit Zweirichtungsverkehr die in der VwV-StVO geforderte „sichere Querungsmöglichkeit der Fahrbahn“ (s. auch ERA 2010, S. 74) und bei einer Weiterführung auf der Fahrbahn die Einrichtungen zum sicheren Einfädeln in den Straßenverkehr. Die Überprüfung, wie an diesen Stellen der Radfahrer regelkonform, flüssig und sicher fahren kann, führt meist zu keinem angemessenen Ergebnis. Ein Grund für diese unbefriedigende Situation liegt z.B. daran, dass die Planung des Trägers des Außerorts-Radwegs am Ende seiner Zuständigkeit aufhört oder dass ein Radweg endet, wenn das Weiterführen schwierig und zu Lasten der Fahrbahnbreite geht.





### 6.3.5 Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren

In einer Unfalluntersuchung innerörtlicher Kreisverkehre (Bondzio, et al., 2012) wurde folgendes festgestellt:

- regelkonform gestaltete Kreisverkehre sind sichere Verkehrsanlagen.
- Kreisverkehre mit Mischverkehr von Kfz und Fahrrädern sind die sicherste Ausführung auch bei hohen Verkehrsbelastungen; allerdings nimmt die Akzeptanz der Fahrbahnenbenutzung durch die Radfahrer mit wachsender Verkehrsbelastung ab; die ERA 2010 nennt eine Obergrenze von 15.000 Kfz/24h.
- Kreisverkehre mit umlaufenden Radwegen sind ebenfalls sicher bei vorfahrtrechtlicher Unterordnung der Radfahrer; die Gewährung der Vorfahrt für Radfahrer führt zu einem höheren Unfallrisiko.

Aus subjektiven Sicherheitserwägungen werden allgemein Kreisverkehre mit umlaufender Radverkehrsführung bevorzugt, wobei dem Fahrrad meist Vorrang eingeräumt wird oder durch Freigabe der umlaufenden Gehwege die Wahl gelassen wird zwischen Kreisfahrbahn oder Gehweg.

Im Regelwerk (FGSV, 2006, ERA, 2010) und in den Unfallforschungsberichten (Bondzio, et al., 2012 Bondzio, et al., 2017) sind Gestaltungshinweise für die Anlage von sicheren Kreisverkehren mit umlaufenden Radwegen bzw. freigegebenen Gehwegen aufgeführt; u.a. sind genannt:

- Die Furten für Radfahrer sollen bei Vorrang 4, höchstens 5 m vom Rand der Kreisfahrbahn angelegt werden, bei nicht bevorrechtigter Furt über 5 m, außerorts mindestens 6 m.
- Bei der Anlage von Fußgängerüberwegen sind Fahrradfurten mit Vorrang auf der Seite zum Kreisel anzulegen.
- Zweirichtungsverkehr für Radfahrer ist grundsätzlich zu vermeiden.
- Die Furt soll 1,5 bis 2,0 m breit sein bei Einrichtungsverkehr, mindestens 2 m bei Zweirichtungsverkehr (dann markiert mit Piktogramm und Angabe der Fahrtrichtungen)
- Radwege sollen möglichst fahrbahnnah geführt werden mit guten Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern; eine winklige Führung mit abrupten Verschwenkungen des Radweges auf die Ein- und Ausfahrten ist in jedem Fall zu vermeiden.



Im Wetteraukreis gibt es eine Reihe von Kreiseln, bei denen von den Vorgaben der Regelwerke abgewichen wird oder die Belange des Radverkehrs unberücksichtigt bleiben.



### 6.3.6 Nicht befahrbare Bahnunter- oder -überführungen

Bahnstrecken, insbesondere Hauptstrecken ohne höhengleiche Übergänge, stellen häufig erhebliche Hindernisse für den Straßen- und Fußgängerverkehr dar. Die Querungsmöglichkeiten sind beschränkt und bei alten Bauwerken zumeist nicht ausreichend bemessen. Für den Radverkehr – und meist auch für den Fußgängerverkehr - bedeutet das häufig Mischverkehr auf engen Fahrbahnen oder unzulängliche Anlagen mit hohem Konflikt- und Unfallpotenzial. Auch bei neueren Bauwerken ist die mangelnde Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs nicht selten.



Innerorts mit entsprechend hohem Rad- und Fußgängerverkehr gibt es für diese Verkehrsteilnehmer eigenständige Bauwerke, meist Unterführungen, die aber so ausgeführt sind, dass eine Nutzung mit dem Fahrrad problematisch, meist sogar verboten ist. Durch den reich-



## Wetteraukreis

haltigen Einsatz von Gattersperren an höhengleichen Bahnübergängen wird meist auch das Schieben von Fahrrädern mit Hänger, Lastenrädern, Tandems oder ähnlichen Fahrzeugen übermäßig erschwert oder unmöglich. Ein funktionsfähiges Gegenbeispiel ist kürzlich in Borsdorf erstellt worden.



Sogar bei neuen Bauwerken im Zusammenhang mit dem S-Bahnausbau hat sich daran kaum etwas verbessert. Ähnliche Bedingungen gibt es auch an Unterquerungen von Bundesstraßen.



### 6.3.7 Weitere Mängel

Die Befahrung hat noch zahlreiche weitere Mängel ergeben wie

#### ➤ Signalgebung in Etappen



➤ **Schwellen und Rinnen mit Komforteinbußen oder Sturzgefahr, häufig ohne Vorwarnung**



➤ **Mangelnde Absenkung von Borden**



Zu schmale Absenkung bei 2-Richtungsverkehr

Besser: über gesamte Breite



• **Konfliktpotential an Haltestellen**





## 6.4 Radabstellanlagen

Im Wetteraukreis sind beispielhaft an folgenden Einrichtungen die vorhandenen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder inspiziert worden:

- Weiterführende Schulen,
- Schwimmbäder,
- Rathäuser,
- Bahnhöfe und S-Bahnhaltestellen.

Dabei sind Anzahl und Art der Abstellplätze erhoben und bewertet worden.

Die Mengenermittlung erfolgte allein durch Ortsbesichtigung, wobei versteckte oder öffentlich nicht zugängliche Plätze möglicherweise nicht erfasst wurden. Mit Ausnahme der Bahnhöfe ist die Anzahl der Abstellplätze den Richtwerten (FGSV, 2012) gegenübergestellt.

Bei der technischen Ausführung wird unterschieden zwischen

- Felgenklemmern, bei denen die Fixierung des Fahrrads allein über das Vorderrad erfolgt und das Fahrrad nicht angeschlossen werden kann,
- Halterungen, die auch die Vorderradgabel oder Teile des Rahmens abstützen und der Rahmen angeschlossen werden kann,
- Bügel zum Anlehnen und Anschließen des Fahrrads und
- Fahrradboxen, in denen das Fahrrad eingeschlossen werden kann.

Zusätzlich ist für alle Fahrradparker festgehalten worden, ob es eine Überdachung für den Schutz vor Witterungseinflüssen gibt.

Eine Zusammenfassung der Ergebnisse liefert Tabelle 15.

**Tabelle 15: Anzahl und Art der Fahrradabstellplätze an ausgewählten Einrichtungen**

Einrichtung	Stellplätze								Summe
	Felgenklemmer		Einschubparker		Bügel <sup>1)</sup>		Boxen + abschließbare Stellplätze		
	ohne Überdachung	mit Überdachung	ohne Überdachung	mit Überdachung	ohne Überdachung	mit Überdachung	ohne Überdachung	mit Überdachung	
<b>Bahnhöfe</b>	44	45	-	776	112	982	50	80	2.089
	2%	2%	0%	37%	5%	47%	2%	4%	100%
<b>Rathäuser</b>	136	20	8	24	106	8	-	-	302
	45%	7%	3%	8%	35%	3%	0%	0%	100%
<b>weiterführende Schulen</b>	707	240	280	-	1.428	-	-	-	2.655
	27%	9%	11%	0%	54%	0%	0%	0%	100%
<b>Schwimmbäder</b>	918	-	-	-	432	-	-	-	1.350
	68%	0%	0%	0%	32%	0%	0%	0%	100%

1) pro Bügel werden 2 Abstellplätze angenommen

Auffällig ist, dass an kommunalen Einrichtungen (Rathäuser, Schwimmbäder) überwiegend untaugliche Felgenklemmen angeboten werden. Selbst an den Schulen gehören über ein Drittel aller Anlagen zu dieser Kategorie. An den Bahnhöfen kommen demgegenüber nahezu ausschließlich geeignete Fahrradparker zum Einsatz und sind überwiegend überdacht.

Beispiele für ungeeignete Fahrradparker:



Auch die Standorte sind nicht immer gut gewählt:



Die Frage, ob die Anzahl der Abstellplätze ausreicht, wird im Folgenden bei den Rathäusern, Schwimmbädern und Schulen überprüft, da hierfür Richtwerte in den Stellplatzsätzen und



# Wetteraukreis

im Regelwerk (FGSV, 2012) vorliegen. Am einfachsten ist das bei den Schulen, da die Bezugsgröße Zahl der Schüler bekannt ist. Im Mittel aller untersuchten Schulen außer beruflichen Schulen kommt 1 Stellplatz auf 14 Schüler; der Richtwert liegt mit 5 Schülern fast bei einem Drittel. Auch bei den beruflichen Schulen liegt der Kennwert mit 38 Schülern je Stellplatz mehr als dreimal so hoch wie der Kennwert (10) (s. Tabelle 16). Werden nur geeignete Abstellplätze berücksichtigt, so gibt es nur einen Abstellplatz für 25 bzw. 84 Schüler.

Unter Berücksichtigung des Erneuerungsbedarf ungeeigneter Fahrradparker sind über 3.600 neue Abstellplätze an Schulen zu schaffen.

Die Richtwerte für den Bedarf an Fahrradparkern orientieren sich bei

- Rathäusern an der Nutzfläche,
- bei Freibädern an der Grundstücksfläche und
- bei Hallenbädern an der Anzahl der Kleiderablagen.

Die entsprechenden Zahlen der Einrichtungen liegen nicht vor; aus diesem Grund werden in den folgenden Tabellen die Bezugswerte rückgerechnet, also die Nutzfläche, die Grundstücksgröße und die Zahl der Kleiderablagen aus der Anzahl Fahrradparker „ermittelt“. Dabei wird unterschieden zwischen der Gesamtzahl der Abstellplätze und der Anzahl geeigneter Fahrradparker.

**Tabelle 16: Fahrrad-Abstellplätze an weiterführenden Schulen**

Ort	Name	Anzahl Schüler	Anzahl Abstellplätze nach Ortsabgrenzung	Schüler je Abstellplatz (berechnet)	berechneter Bedarf an Abstellplätzen	Defizit	Anzahl ungeeigneter Stellplätze	Gesamtbefehl an Abstellplätzen einschl. Ersatz ungeeigneter Anlagen
1 Altenstadt	Limesschule	1.000	10	100	200	- 190	10	200
2 Bad Nauheim	Ernst-Ludwig-Schule	1.070	136	8	214	- 78	120	198
3 Bad Nauheim	Beruf. Schulen am Gradierwerk	2.152	160	14	216	- 56	-	56
4 Bad Nauheim	Stadtschule am Solgraben	603	80	8	121	- 41	80	121
5 Bad Nauheim	Freie Waldorfschule	454	110	5	91	19	110	91
6 Bad Nauheim	St. Lioba Schule	955	44	22	191	- 147	-	147
7 Bad Vilbel	Europäische Schule	442	-	-	89	- 89	-	89
8 Bad Vilbel	Georg-Büchner-Gymnasium	1.323	800	2	265	535	-	-
9 Bad Vilbel	John-F.-Kennedy-Schule	526	80	7	106	- 26	-	26
10 Büdingen	Berufliche Schule	832	40	21	84	- 44	40	84
11 Büdingen	Schule am Dohlberg	763	72	11	153	- 81	60	141
12 Büdingen	Wolfgang-Ernst-Gymnasium	984	150	7	197	- 47	150	197
13 Butzbach	Berufliche Schule	1.095	6	183	110	- 104	6	110
14 Butzbach	Schrenzschule	537	-	-	108	- 108	-	108
15 Butzbach	Stadtschule	591	20	30	119	- 99	-	99
16 Butzbach	Weidigschule	1.198	80	15	240	- 160	-	160
17 Echzell	Internat Lucius	144	36	4	29	7	20	13
18 Florsdorf	Karl-Weigand-Schule	555	60	10	111	- 51	60	111
19 Friedberg	Adolf-Reichwein-Schule	598	100	6	120	- 20	-	20
20 Friedberg	Außenstelle Augustinerschule	1.262	-	-	253	- 253	-	253
21 Friedberg	Außenstelle Geschw.-Scholl-Schule	651	-	-	131	- 131	-	131
22 Friedberg	Augustinerschule, Gymnasium	1.263	50	26	253	- 203	10	213
23 Friedberg	Burggymnasium	706	40	18	142	- 102	-	102
24 Friedberg	Henry-Benrath-Schule	927	60	16	186	- 126	60	186
25 Friedberg	Johann-Philipp-Reis-Schule	1.919	55	35	192	- 137	55	192
26 Gedern	Gesamtschule Gedern	698	6	117	140	- 134	6	140
27 Karben	Kurt-Schumacher-Schule	1.248	160	8	250	- 90	-	90
28 Nidda	Berufliche Schule	714	-	-	72	- 72	-	72
29 Nidda	Gymnasium Nidda	779	160	5	156	4	160	156
30 Nidda	Haupt- und Realschule	371	20	19	75	- 55	-	55
31 Niddatal	Geschwister-Scholl-Schule	651	80	9	131	- 51	-	51
32 Ortenberg	Gesamtschule Konradsdorf	1.290	40	33	258	- 218	-	218
33 Rosbach	Erich-Kästner-Schule	375	-	-	75	- 75	-	75
34 Wölfersheim	Singbergerschule	1.263	-	-	253	- 253	-	253
<b>Summe weiterführende Schulen</b>		<b>23.227</b>	<b>2.394</b>	<b>10</b>	<b>4.657</b>	<b>-2.263</b>	<b>846</b>	<b>3.644</b>
<b>Summe berufliche Schulen</b>		<b>6.712</b>	<b>261</b>	<b>26</b>	<b>674</b>	<b>- 413</b>	<b>101</b>	<b>514</b>

Berechnungsgrundlagen:  
Richtwert Stellplätze:

1 Stellplatz je: 5 Schüler bei weiterführenden Schulen  
10 Schüler bei Berufsschulen (B)

Bei den Rathäusern und Schwimmbädern wird mangels Kenntnis der jeweiligen Bezugsgrößen für die Berechnung der erforderlichen Abstellplätze (Nutzfläche, Grundstücksfläche, Anzahl Kleiderablagen) der umgekehrte Weg beschritten: Aus der Anzahl der Abstellplätze werden die Werte der Bezugsgrößen ermittelt. Die rückgerechnete Nutzfläche der Rathäuser ist der Tabelle 17 zu entnehmen; die Ergebnisse für die Schwimmbäder enthält Tabelle 18. Auch ohne Kenntnis der tatsächlichen Nutzfläche wird ein erhebliches Defizit an geeigneten Radabstellanlagen offensichtlich.

**Tabelle 17: Fahrradabstellplätze an Rathäusern**

Ort	Anzahl Abstellplätze nach Ortsbegehung			Berechnung der Nutzfläche [m <sup>2</sup> ] anhand der Zahl der Abstellanlagen			
				bezogen auf:			
	Gesamt	ungeeignet	geeignet	Gesamtanzahl Abstellplätze		nur geeignete Abstellplätze	
bei überwiegender Publikumsfunktion				bei teilweiser Publikumsfunktion	bei überwiegender Publikumsfunktion	bei teilweiser Publikumsfunktion	
1 Altenstadt	7	7	-	490	1.260	-	-
2 Bad Nauheim	24	-	24	1.680	4.320	1.680	4.320
3 Bad Vilbel	20	20	-	1.400	3.600	-	-
4 Büdingen	-	-	-	-	-	-	-
5 Butzbach	-	-	-	-	-	-	-
6 Echzell	-	-	-	-	-	-	-
7 Florstadt	-	-	-	-	-	-	-
8 Friedberg	40	-	40	2.800	7.200	2.800	7.200
9 Gedern	14	12	2	980	2.520	140	360
10 Glauburg	-	-	-	-	-	-	-
11 Hirzenhain	5	5	-	350	900	-	-
12 Karben	24	-	24	1.680	4.320	1.680	4.320
13 Kefenrod	4	4	-	280	720	-	-
14 Limeshain	3	3	-	210	540	-	-
15 Münzenberg	6	6	-	420	1.080	-	-
16 Nidda	5	5	-	350	900	-	-
17 Niddatal	8	-	8	560	1.440	560	1.440
18 Ober-Mörlen	28	28	-	1.960	5.040	-	-
19 Ortenberg	16	-	16	1.120	2.880	1.120	2.880
20 Ranstadt	-	-	-	-	-	-	-
21 Reichelsheim	-	-	-	-	-	-	-
22 Rockenberg	-	-	-	-	-	-	-
23 Rosbach	12	-	12	840	2.160	840	2.160
24 Wölfersheim	6	6	-	420	1.080	-	-
25 Wöllstadt	20	20	-	1.400	3.600	-	-
Kreishaus Friedberg	60	40	20	4.200	10.800	1.400	3.600
<b>Summe</b>	<b>302</b>	<b>156</b>	<b>146</b>				

**Berechnungsgrundlagen:**

Richtwert: 1 Stellplatz je 70 m<sup>2</sup> Nutzfläche bei Dienstleistungen mit überwiegender Publikumsfunktion  
 180 m<sup>2</sup> Nutzfläche bei Dienstleistungen mit teilweiser Publikumsfunktion

Bei den Schwimmbädern sticht besonders das vollständige Fehlen geeigneter Abstellanlagen an Freibädern heraus.

**Tabelle 18: Fahrrad-Abstellplätze an Schwimmbädern**

Ort	Schwimmbad	Kategorie (H = Hallenbad; F = Freibad)	Anzahl Abstellplätze nach Ortsbegehung			Berechnung anhand der Zahl der Abstellanlagen bezogen auf			
			Gesamt	ungeeignet	geeignet	Gesamtanzahl Abstellplätze		nur geeignete Abstellplätze	
						Grundstücksfläche [m <sup>2</sup> ]	Anzahl Kleiderablagen	Grundstücksfläche [m <sup>2</sup> ]	Anzahl Kleiderablagen
1	Bad Nauheim USA-Wellenbad	H	418	290	128	-	4.180	-	1.280
3	Bad Vilbel Hallenbad	H	28		28	-	280	-	280
4	Bad Vilbel Freibad	F	240		240	24.000	-	-	-
5	Büdingen Freischwimmbad	F	70	70	-	7.000	-	-	-
6	Butzbach Freibad Maibach	F	6	6	-	600	-	-	-
7	Butzbach Hallenbad	H	-		-	-	-	-	-
8	Friedberg Freibad Ockstadt	F	24	24	-	2.400	-	-	-
9	Gedern Hallenbad	H	6	6	-	-	60	-	-
10	Hirzenhain Naturerlebnisbad	F	18	18	-	1.800	-	-	-
11	Karben Hallenfreizeitbad Klein-Karben	H	124	88	36	-	1.240	-	360
12	Nidda Hallenbad / Freibad	F	230	230	-	23.000	-	-	-
13	Nidda Freibad Wallernhausen	F	-		-	-	-	-	-
14	Nidda Liebig-Therme, Bad Salzhausen	H	6	6	-	-	60	-	-
15	Ortenberg Freibad	F	40	40	-	4.000	-	-	-
16	Rosbach Freibad Rodheim	F	140	140	-	14.000	-	-	-
<b>Summe</b>			<b>1.350</b>	<b>918</b>	<b>432</b>				

**Berechnungsgrundlagen:**

Richtwert: 1 Stellplatz je: 100 m<sup>2</sup> Nutzfläche bei Freibädern  
10 Kleiderablagen bei Hallenbädern

Für Bahnhöfe und S-Bahn-Haltestellen gibt es keine Orientierungswerte für den Bedarf an Fahrrad-Abstellanlagen. Er hängt maßgeblich vom ÖPNV-Angebot und dessen Nutzung, von der Struktur des Einzugsgebiets und der sicheren und bequemen Erreichbarkeit mit dem Fahrrad ab. Für eine genaue Bedarfsabschätzung sind örtliche Erhebungen erforderlich. Aber auch ohne systematisches Vorgehen sind Defizite an einigen Bahnhöfen offensichtlich. So sind bei der Ortsbegehung an mehreren Bahnhöfen keine Abstellanlagen vorgefunden worden. Auch verbreitetes wildes Fahrradabstellen deutet auf fehlende, schlecht platzierte oder ungeeignete Abstellmöglichkeiten hin.



Insgesamt sind in den letzten Jahren an Bahnhöfen und S-Bahnhaltestellen viele geeignete Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen worden. Beim Schutz vor Diebstahl oder Beschädigungen besonders von wertvollen Fahrrädern wird noch Handlungsbedarf gesehen. Die bisher ergriffenen Maßnahmen beschränken sich auf 130 Abstellplätze in Boxen oder eingezäunten und verschließbaren Flächen. Voraussetzung für deren Nutzung ist i.d.R. ein längerfristiger kostenpflichtiger Mietvertrag. Das Nutzungsrecht beschränkt sich auf den Mieter.



Größere Flexibilität und eine bessere Ausnutzung von Fahrradboxen werden durch eine online ermöglichte Reservierung und Buchung erwartet. Auch spontan vor Beginn der Fahrt zum Bahnhof kann die Verfügbarkeit einer Box geklärt und gebucht werden. Modellvorhaben im Kreis Offenbach enttäuschen bisher aber die Erwartungen bezüglich Nutzungsintensität. Möglicherweise braucht es Zeit zur Verhaltensänderung (z.B. Ende der Nutzung des alten Fahrrads zur Fahrt zum Bahnhof) und/oder die zusätzlichen Kosten schrecken ab.

**Tabelle 19: Abstellplätze an Bahnhöfen und S-Bahn-Haltepunkten**

Bahnhof	ungeeignete Abstellanlagen		geeignete Abstellanlagen		Boxen oder abschließbare Anlagen		Summe
	ohne Überdachung	mit Überdachung	ohne Überdachung	mit Überdachung	ohne Überdachung	mit Überdachung	
Altenstadt Bf	-	-	-	40	-	40	80
Altenstadt-Höchst Bf	-	-	-	34	-	14	48
Altenstadt-Lindheim Bf	-	-	-	-	16	-	16
Bad Nauheim Bf	6	-	104	-	-	-	110
Bad Vilbel Bf	-	-	-	200	5	-	205
Bad Vilbel-Gronau Bf	-	-	-	18	-	-	18
Bad Vilbel Südbf	-	-	-	144	-	-	144
Dortelweil Bf	-	10	-	120	7	-	137
Büdingen Bf	-	-	-	32	-	-	32
Büches-Düdelsheim Bf	-	-	-	-	-	-	-
Butzbach Bf	6	25	-	8	6	-	45
Ostheim Bf	-	-	-	22	-	-	22
Kirch-Göns Bf	-	-	-	20	-	-	20
Echzell Bf	-	-	-	28	-	-	28
Gettenau-Bingenheim Bf	-	-	-	80	-	-	80
Friedberg Bf	-	-	-	224	6	14	244
Bruchenbrücken Bf	-	-	-	-	-	-	-
Dorheim Bf	-	-	-	-	-	-	-
Friedberg Süd Bf	-	-	-	-	-	-	-
Glauburg-Glauberg Bf	-	-	-	20	-	-	20
Glauburg-Stockheim Bf	15	-	-	-	-	-	15
Groß-Karben Bf	-	-	-	360	-	12	372
Okarben Bf	-	-	-	24	-	-	24
Nidda Bf	-	-	-	100	5	-	105
Borsdorf Bf	-	-	-	20	-	-	20
Ober-Widdersheim Bf	-	-	-	20	-	-	20
Bad Salzhausen Bf	-	-	-	20	-	-	20
Häuserhof Bf	-	-	-	16	-	-	16
Assenheim Bf	-	-	-	-	-	-	-
Effolderbach Bf	-	-	-	16	-	-	16
Bleichenbach Bf	-	-	-	20	-	-	20
Ranstadt Bf	-	-	-	20	5	-	25
Reichelsheim Bf	-	-	-	48	-	-	48
Beienheim Bf	-	-	8	-	-	-	8
Weckesheim Bf	-	-	-	36	-	-	36
Rosbach Bf	-	-	-	16	-	-	16
Rodheim v. d. Höhe Bf	-	-	-	16	-	-	16
Melbach Bf	-	-	-	16	-	-	16
Wölfersheim-Södel Bf	17	-	-	-	-	-	17
Nieder-Wöllstadt Bf	-	10	-	20	-	-	30
<b>Summe</b>	<b>44</b>	<b>45</b>	<b>112</b>	<b>1.758</b>	<b>50</b>	<b>80</b>	<b>2.089</b>



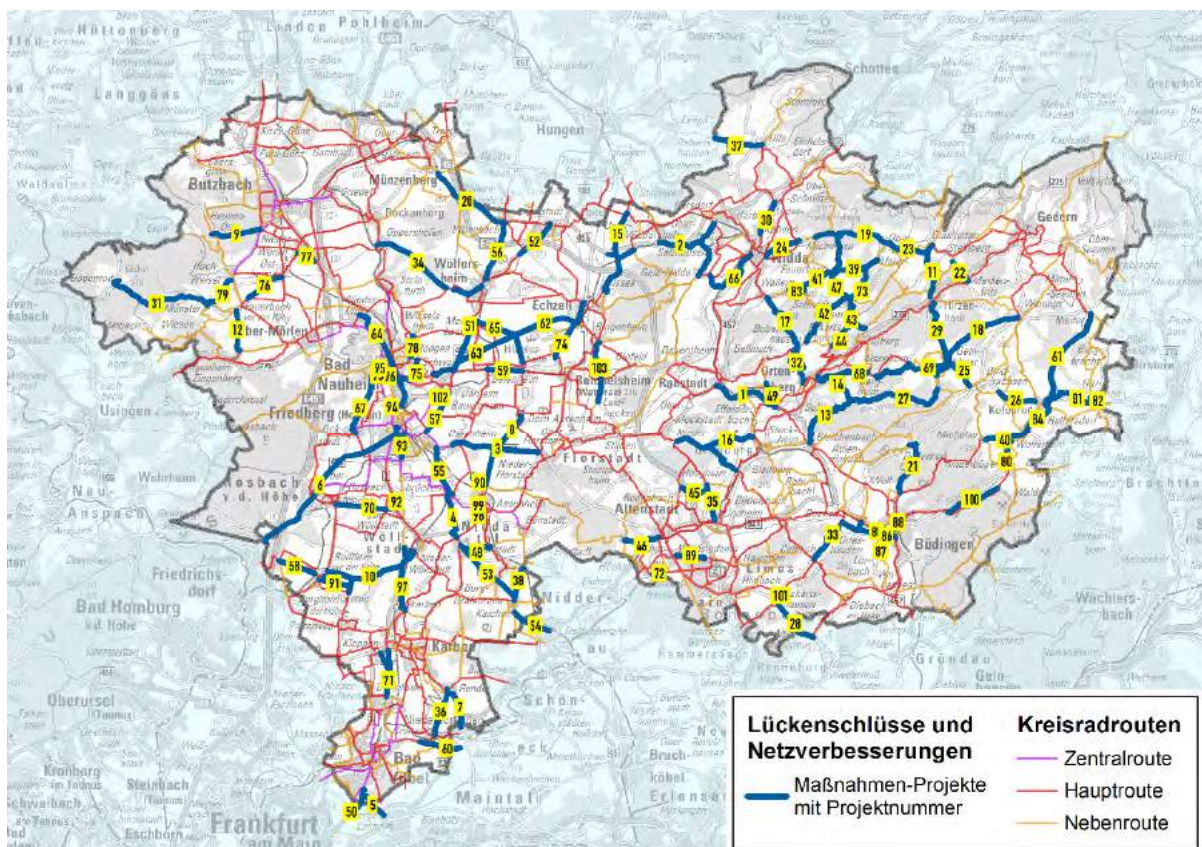
## 7 Maßnahmenkonzept

### 7.1 Lückenschlüsse und Netzverbesserungen

Für die Beseitigung der in Kap. 4.3 dargestellten Netzlücken und Netzdefizite sind insgesamt 103 Maßnahmenprojekte entwickelt worden (s. Abbildung 23, Anlage 3 bis Anlage 5 sowie Materialienband). Es ist das Ziel, möglichst direkte alltagstaugliche Verbindungen herzustellen. In der Regel handelt es sich um Neubauten straßenbegleitender Radwege, teilweise aber auch um den Ausbau vorhandener Wege, wenn die Machbarkeit neuer Radwege an der Straße nicht realisierbar erscheint. In allen Fällen ist die Entscheidung über konkrete Routenführungen eingehenderen Untersuchungen und Planungen vorbehalten.

In den Projekten werden pauschal auch die in der Vergangenheit häufig vernachlässigten Weiterführungen innerhalb der Ortschaften einbezogen sowie weitere Maßnahmen für den Netzschluss, wobei im Rahmen dieses Projektes die konkreten baulichen und verkehrsregelnden Maßnahmen nicht dargestellt werden können. Die Beseitigung von Mängeln und Schwachstellen auf Strecken, die durch die Projektmaßnahmen ersetzt werden, finden als entfallende Maßnahmen Eingang in die einzelnen Projekte.

**Abbildung 23: Überblick über die Maßnahmenprojekt zum Lückenschluss und zur Netzverbesserung**





## Wetteraukreis

Das in diesem Jahr konzipierte Hessische Hauptradnetz ist in großen Teilen mit dem Kreisradroutennetz deckungsgleich und schließt auch einige Lückenschlüsse und Netzverbesserungen mit ein. Abgesehen von kleineren Abweichungen im Detail ist die Verbindung von Schwalheim über die L3412 bis Echzell, die bis zur Kreuzung mit der K179 (s. Tabelle 6, Nr. 104) nach den angewendeten Kriterien für das Kreisradroutennetz nicht von Bedeutung sind; der Ausbau ist im Maßnahmenplan unter Projekt 63 geführt (s. Anlage 3, Anlage 4).

Mit dem Ziel einer Prioritätensetzung sind alle Projekte einer Bewertung unterzogen worden. Dabei wurden folgende Kriterien angewandt:

- Verbindungsgewichtung (s. Kap. 4.1),
- Maßnahmeneffekt,
- Besondere Netzbedeutung,
- Bestandteil des Hessischen Hauptradnetzes,
- Verkehrsmengen.

Die **Verbindungsgewichtung** ergibt sich aus den Untersuchungen zum Bedarfslinienplan. Es werden folgende Punkte vergeben:

- Nebenverbindungen: 1 Punkt
- Hauptverbindungen: 2 Punkte
- Zentralverbindungen: 3 Punkte.

Mit dem **Maßnahmeneffekt** soll der Nutzen der Maßnahme erfasst werden. Lückenschlüsse stellen eine neue, bisher nicht vorhandene Verbindung her und erhalten daher die höchste Punktzahl. Bei Netzverbesserungen spielt die Einsparung von Umwegen und die Steigungsvermeidung gegenüber dem derzeitigen Status eine Rolle. Die Punktvergabe richtet sich nach folgendem Schlüssel:

- Lückenschluss: 3 Punkte
- Netzverbesserung:
  - Einsparung von 80 % und mehr Streckenlänge oder von 40 Höhenmetern und mehr: 3 Punkte
  - Einsparung von 50 bis 80 % Streckenlänge oder von 10 bis 40 Höhenmetern: 2 Punkte
  - Einsparung von 10 bis 50 % Streckenlänge oder Bis zu 10 Höhenmetern: 1 Punkte
  - Vermeidung der Fahrbahnbenutzung ohne weitere Vorteile oder sogar mit etwas Nachteilen 1 Punkt

Mit dem Kriterium **Besondere Netzbedeutung** wird versucht, auch etwas großräumigere Effekte der Maßnahmen zu erfassen (z.B. von Kernort zu Kernort) und Verbesserungen bei Freizeit- und Fernradrouten zu berücksichtigen. Die Vergabe von maximal 2 Punkten erfolgt ohne operationalisierte Werte rein subjektiv.

Neu- und Ausbaumaßnahmen, die Bestandteil des **Hessischen Radhauptnetzes** sind, werden zusätzlich mit 1 Wertungspunkt aufgewertet.

Anhand der Verkehrsmengenkarte des Landes Hessen (Hessen Mobil, 2015) sind für die betroffenen Straßen die verfügbaren durchschnittlichen täglichen **Verkehrsmengen** (DTV) des gesamten Kraftfahrzeugverkehr (Kfz/24h) und der Fahrräder (Fahrräder/24h) ausgewertet worden. Unter Beachtung der Verträglichkeitsgrenzen (Tabelle 14) und der Fahrradnutzung sind folgende Wertungspunkte vergeben worden.

○ $DTV_{Kfz} \geq 4000$	und $DTV_{Fahrräder} \geq 10$	3 Punkte
○ $DTV_{Kfz} \geq 4000$	und $DTV_{Fahrräder} \geq 5 < 10$	2 Punkte
○ $DTV_{Kfz} \geq 2000$	und $DTV_{Fahrräder} \geq 10$	1 Punkt
○ $DTV_{Kfz} \geq 2000 < 4000$	und $DTV_{Fahrräder} \geq 5$	1 Punkt
○ $DTV_{Kfz} \geq 4000$		1 Punkt

Da sich der Wetteraukreis an den Verkehrszählungen von Hessen Mobil nicht beteiligt hat, liegen für Kreisstraßen keine Daten vor. Auch für einzelne Abschnitte von Landesstraßen gibt es keine übertragbaren Zahlen. Aus diesem Grund konnte für die Prioritätensetzung die Verkehrsmenge nicht verwendet werden, wurde aber als zusätzliche Information einbezogen.

Die Maßnahmen der einzelnen Projekte sind jeweils einem zuständigen Träger zugeordnet, wobei sich bei der Umsetzung noch Verschiebungen und Aufteilungen der Zuständigkeit ergeben können.

Die Ergebnisse der Prioritätensetzung sind der Tabelle 20 zu entnehmen. Sie soll der Orientierung dienen und ist anhand zusätzlicher Kriterien, anderer Gewichtungen, ohnehin anstehender Maßnahmen und der spezifischen Umsetzungsbedingungen entsprechend anzupassen. Die Gewichtung der einzelnen Kriterien sind im Tabellenkopf aufgeführt. Der Routengewichtung anhand des Bedarfslinienplans ist dabei die höchste Bedeutung zugeordnet worden. In der letzten Spalte sind die Ergebnisse unter Einbeziehung der Verkehrsmengen – sofern verfügbar – als zusätzliche Information enthalten.

Anhand der Gesamtpunkte ist eine Unterteilung vorgenommen worden in

- **Kurzfristige Maßnahmen**  
(die Maßnahmen werden als erforderlich angesehen und sollten unmittelbar in die Wege geleitet werden)
- **Mittelfristige Maßnahmen**  
(wichtige Maßnahmen, die vorbereitet und zu einem späteren Zeitpunkt ausgeführt werden sollten)
- **Langfristige Maßnahmen**  
(wünschenswerte Maßnahmen, deren Realisierung zu gegebener Zeit ausgeführt werden sollten).



**Tabelle 20: Prioritätensetzung Lückenschlüsse und Netzverbesserungen**

Projekt	Zuständigkeit	Typ	Maßnahmenbereich	Routengewichtung		Maßnahmen- effekt		Netzbe- deutung		Hess. Hauptnetz	Gesamtbewertung	Prioritäten- Einstufung	Verkehrsmengen	Gesamt mit Verkehrsmengen
				60%	55%	25%	20%	10%	10%	5%	100%			
50	Bund	Netzverbesserung	B521	3	3	3	2	1	2,80		1	1	2,60	
3	Bund, Flirstadt	Lückenschluss	B275	3	3	2	2	1	2,75		1	1	2,55	
6	Bund, Rosbach	Netzverbesserung	B455	3	2	2	2	1	2,55		Kurzfristig	1	2,40	
1	Bund, Kreis	Lückenschluss	B275, K238	2	3	2	1	1	2,20			1	2,05	
5	Bund	Lückenschluss	B521	2	3	1	1	1	2,10			1	1,95	
2	Bund, Kreis, Nidda	Lückenschluss	B455, K195, K184	2	3	1	1	1	2,05			1	1,90	
51	Bund	Netzverbesserung	B455	2	2	1	1	1	1,75			1	1,65	
97	Bund, Karben, Wöllstadt	Netzverbesserung	B3, Wirtschaftsweg	2	1	2	1	1	1,70		mittelfristig	1	1,65	
52	Bund, Land, Wölfersheim	Netzverbesserung	B455, L3136	2	1	1	1	1	1,55			1	1,50	
53	Bund	Netzverbesserung	B45	2	1	1	1	1	1,45			1	1,40	
4	Bund, Land, Niddatal	Lückenschluss	B45, L3351, L3187	1	3	1	1	1	1,35			1	1,25	
46	Bund, Kreis, Altenstadt	Lückenschluss	B521, K234	1	3	1	1	1	1,35			1	1,25	
54	Bund, Niddatal	Netzverbesserung	B45	1	1	1	1	1	0,85		langfristig	1	0,85	
55	Land, Friedberg	Netzverbesserung	L3351	3	3	1	1	1	2,65			3	2,85	
64	Land, Friedberg, Bad Nauheim	Netzverbesserung	Kreuzung B455/K22, Ortsstraßen	2	3	2	2	1	2,20			2	1,95	
15	Land, Kreis	Lückenschluss	K183, L3188	2	3	2	2	1	2,15			2	2,10	
33	Land	Lückenschluss	L3195	3	3	2	2	1	2,15			1	2,00	
91	Land, Rosbach, Karben	Netzverbesserung	Wirtschaftsweg (L3352)	2	3	2	2	1	2,15			3	2,20	
10	Land, Kreis, Wöllstadt	Lückenschluss	L3204, K104, Wirtschaftsweg	2	3	1	1	1	2,05			2	2,00	
11	Land, Hirzenhain	Lückenschluss	L3183	2	3	1	1	1	2,05			1	1,90	
16	Land, Glauburg	Lückenschluss	L3190, Wirtschaftsweg	2	3	1	1	1	2,05			-	1,80	
17	Land	Lückenschluss	L3184	2	3	1	1	1	2,05			-	1,80	
57	Land, Friedberg	Netzverbesserung	L3351	2	3	1	1	1	2,05			3	2,10	
59	Land	Netzverbesserung	L3186	2	3	1	1	1	2,05			3	2,10	
60	Land	Netzverbesserung	L3008	2	3	1	1	1	2,00		Kurzfristig	3	2,05	
7	Land	Lückenschluss	L3205	2	3	1	1	1	1,95			1	1,80	
8	Land, Niddatal	Lückenschluss	L3187	2	3	1	1	1	1,95			2	1,90	
9	Land	Lückenschluss	L3053	2	3	1	1	1	1,95			3	2,00	
12	Land, Ober-Mörlen	Lückenschluss	L3056	2	3	1	1	1	1,95			-	1,70	
13	Land, Ortenberg	Lückenschluss	L3190, L3184	2	3	1	1	1	1,95			-	1,70	
14	Land	Lückenschluss	L3184	2	3	1	1	1	1,95			-	1,70	
18	Land	Lückenschluss	L3184	2	3	1	1	1	1,95			-	1,70	
58	Land, Rosbach	Netzverbesserung	L3204, Wirtschaftsweg	2	2	1	1	1	1,80			2	1,80	
56	Land	Netzverbesserung	L3354	2	2	1	1	1	1,70			1	1,60	
24	Land	Netzverbesserung	L3185	2	1	1	1	1	1,55			2	1,60	
100	Land, Büdingen	Netzverbesserung	Wirtschaftsweg (L3010)	2	1	1	1	1	1,55			2	1,60	
19	Land, Kreis, Nidda	Lückenschluss	L3185, K202	1	3	1	1	1	1,45			-	1,25	
32	Land	Lückenschluss	L3184	1	3	1	1	1	1,45			-	1,25	
61	Land	Lückenschluss	L3010	1	3	1	1	1	1,45		mittelfristig	-	1,25	
21	Land, Büdingen	Lückenschluss	L3195, L3193	1	3	1	1	1	1,35			-	1,15	
22	Land, Hirzenhain	Lückenschluss	L3185	1	3	1	1	1	1,35			-	1,15	
25	Land	Lückenschluss	L3183	1	3	1	1	1	1,35			-	1,15	
26	Land	Lückenschluss	L3195	1	3	1	1	1	1,35			-	1,15	
27	Land, Kefenrod	Lückenschluss	L3184, Wirtschaftsweg	1	3	1	1	1	1,35			-	1,15	
28	Land	Lückenschluss	L3189	1	3	1	1	1	1,35			1	1,25	
29	Land	Lückenschluss	L3183	1	3	1	1	1	1,35			-	1,15	
30	Land	Lückenschluss	L3139	1	3	1	1	1	1,35			-	1,15	
31	Land	Lückenschluss	L3353	1	3	1	1	1	1,35			-	1,15	
103	Land, Echzell	Netzverbesserung	L3187, L3188 innerorts	1	3	1	1	1	1,35			-	1,15	
23	Land, Kreis, Nidda	Netzverbesserung	L3185, L199	1	2	1	1	1	1,20			-	1,05	
80	Land	Netzverbesserung	L3010	1	2	1	1	1	1,20			2	1,25	
62	Land, Echzell	Netzverbesserung	L3412, L3188	1	2	1	1	1	1,15			-	1,00	
20	Land, Münzenberg	Netzverbesserung	L3136, L3135 innerorts	1	2	1	1	1	1,10			1	1,05	
81	Land, Kefenrod	Netzverbesserung	L3195	1	2	1	1	1	1,10			-	0,95	
84	Land, Büdingen, Kefenrod	Netzverbesserung	Wirtschaftsweg (L3010)	1	1	1	1	1	0,95			1	0,95	
63	Land, Bad Nauheim	Netzverbesserung	L3412, Wirtschaftsweg	1	3	1	1	1	0,80		langfristig	-	0,65	
34	Kreis, Wölfersheim	Lückenschluss	K172	2	3	1	1	1	2,05			-	1,80	
35	Kreis, Flirstadt	Lückenschluss	K237, Wirtschaftsweg	2	3	1	1	1	2,05			-	1,80	
36	Kreis	Lückenschluss	K247	2	3	1	1	1	1,95			-	1,70	
37	Kreis	Lückenschluss	K223	2	3	1	1	1	1,95			-	1,70	
75	Kreis	Netzverbesserung	K174	2	3	1	1	1	1,95			-	1,70	
70	Kreis, Rosbach, Wöllstadt	Netzverbesserung	K11, L3352 innerorts	2	2	1	1	1	1,80		Kurzfristig	-	1,60	
66	Kreis, Nidda	Netzverbesserung	K196	2	2	1	1	1	1,75			-	1,55	
71	Kreis, Karben	Netzverbesserung	K10	2	2	1	1	1	1,70			-	1,50	
72	Kreis, Altenstadt	Netzverbesserung	K232	2	2	1	1	1	1,70			-	1,50	
77	Kreis, Butzbach	Netzverbesserung	K17	2	2	1	1	1	1,70			-	1,50	
65	Kreis	Netzverbesserung	K179	2	1	1	1	1	1,55			-	1,40	
67	Kreis	Netzverbesserung	K21	2	1	1	1	1	1,55			-	1,40	
76	Kreis, Butzbach	Netzverbesserung	K17, L3056 innerorts	2	1	1	1	1	1,55			-	1,40	
68	Kreis	Netzverbesserung	K217	2	1	1	1	1	1,45			-	1,30	
78	Kreis, Bad Nauheim	Netzverbesserung	K173	2	1	1	1	1	1,45		mittelfristig	-	1,30	
38	Kreis, Niddatal	Lückenschluss	K243, Wirtschaftsweg	1	3	1	1	1	1,35			-	1,15	
39	Kreis, Niddatal	Lückenschluss	K201	1	3	1	1	1	1,35			-	1,15	
40	Kreis, Büdingen	Lückenschluss	K221, L3010 innerorts	1	3	1	1	1	1,35			-	1,15	
41	Kreis	Lückenschluss	K202	1	3	1	1	1	1,35			-	1,15	
42	Kreis	Lückenschluss	K199	1	3	1	1	1	1,35			-	1,15	
43	Kreis, Ortenberg	Lückenschluss	K200	1	3	1	1	1	1,35			-	1,15	
44	Kreis	Lückenschluss	K200	1	3	1	1	1	1,35			-	1,15	
45	Kreis, Altenstadt	Lückenschluss	K236	1	3	1	1	1	1,35			-	1,15	
47	Kreis	Lückenschluss	K200	1	3	1	1	1	1,35			-	1,15	
73	Kreis	Netzverbesserung	K199	1	3	1	1	1	1,35			-	1,15	
79	Kreis, Butzbach	Netzverbesserung	K15, L3056 innerorts	1	3	1	1	1	1,35			-	1,15	
69	Kreis, Ortenberg	Netzverbesserung	K217	1	2	1	1	1	1,10			-	0,95	
74	Kreis	Netzverbesserung	K180	1	1	1	1	1	0,85		langfristig	-	0,75	
93	Friedberg	Netzverbesserung	Ortsstraße	3	3	2	2	1	2,80			-	2,50	
94	Friedberg	Netzverbesserung	Ortsstraße	3	3	1	1	1	2,65			-	2,35	
95	Bad Nauheim	Netzverbesserung	Ortsstraße	3	3	1	1	1	2,65			-	2,35	
96	Bad Nauheim	Netzverbesserung	Ortsstraße	3	3	1	1	1	2,60			-	2,30	
98	Niddatal	Netzverbesserung	Ortsstraße	2	3	1	1	1	2,10			-	1,85	
99	Niddatal	Netzverbesserung	Ortsstraße	2	3	1	1	1	2,10			-	1,85	
88	Büdingen	Netzverbesserung	Ortsstraße	2	3	1	1	1	2,05			-	1,80	
90	Niddatal	Netzverbesserung	Wirtschaftsweg	2	3	1	1	1	2,05			2	2,00	
101	Büdingen	Netzverbesserung	Wirtschaftsweg	2	3	1	1	1	2,05			1	1,90	
102	Friedberg	Netzverbesserung	Ortsstraße	3	1	1	1	1	2,05			-	1,85	
89	Altenstadt	Netzverbesserung	Ortsstraße	2	3	1	1	1	1,95		Kurzfristig	-	1,70	
92	Wöllstadt	Netzverbesserung	Ortsstraße, K11 innerorts	1	3	1	1	1	1,50			-	1,30	
85	Büdingen	Netzverbesserung	Wirtschaftsweg	2	1	1	1	1	1,45			-	1,30	
48	Niddatal	Lückenschluss	Wirtschaftsweg	1	3	1	1	1	1,35			-	1,15	
49	Ortenberg, Ranstadt	Lückenschluss	Wirtschaftsweg	1	3	1	1	1	1,35			-	1,15	
86	Büdingen	Netzverbesserung	K228 innerorts	1	3	1	1	1	1,35			-	1,15	
87	Büdingen	Netzverbesserung	Wirtschaftsweg	1	3	1	1	1	1,35		mittelfristig	-	1,15	
82	Kefenrod	Netzverbesserung	Wirtschaftsweg, K209 innerorts	1	1	1	1	1	0,85			-	0,75	

Die einzelnen Maßnahmen sind die jeweiligen Bauträger zugeordnet worden. Außerorts entlang klassifizierter Straßen sind Bund, Land oder Kreis zuständig, für alle anderen Strecken die jeweiligen Kommunen.

Für alle genannten Projekte sind überschlägig Kosten ermittelt worden. Im derzeitigen Planungsstand können sie nur der Orientierung dienen, sie sind aus vergleichbaren Maßnahmen kürzlich durchgeführter Projekte als Pauschalwerte ohne Berücksichtigung der spezifischen Gegebenheiten (Baugrund, Topographie, Ausgleich des Eingriffs in Natur und Landschaft) hergeleitet worden. Hierbei sind die Kostenansätze der Tabelle 21 verwendet worden.

**Tabelle 21: Ansätze für die Kostenabschätzung**

Maßnahme	Hauptpositionen	Preis [€/m <sup>2</sup> Fahrbahnfläche]			Ausbau-Breite [m]	Kosten / lfd Meter
		netto	brutto	incl. Planung		
<b>Neubau Asphaltweg</b>		<b>84,00 €</b>	<b>100 €</b>	<b>115 €</b>	<b>2,5</b>	<b>287,50 €</b>
	Erd- und Entwässerungsarbeiten	25,00 €				
	Trag-Frostschuttschicht	17,00 €				
	Asphaltarbeiten	27,00 €				
	Sonstiges, Baustelleneinrichtung	15,00 €				
<b>Ausbau Wirtschaftsweg (Mittelwert Ausbaufwand)</b>		<b>69,00 €</b>	<b>83 €</b>	<b>96 €</b>	<b>3,0</b>	<b>288,00 €</b>
	Erd- und Entwässerungsarbeiten	11,00 €				
	Trag-Frostschuttschicht	15,00 €				
	Asphaltarbeiten	29,00 €				
	Sonstiges, Baustelleneinrichtung	14,00 €				
<b>Herrichtung Schotterweg</b>		<b>32,00 €</b>	<b>39 €</b>	<b>45 €</b>	<b>3,0</b>	<b>135,00 €</b>
	Erd- und Entwässerungsarbeiten	5,00 €				
	Mineralische Ausgleichsschicht	7,00 €				
	Verschleißschicht	10,00 €				
	Sonstiges, Baustelleneinrichtung	10,00 €				
<b>Herrichtung Asphalt/Beton (Mittelwert Asphalt/Beton)</b>		<b>54,50 €</b>	<b>65 €</b>	<b>75 €</b>	<b>3,0</b>	<b>225,00 €</b>
	Erd- und Entwässerungsarbeiten	2,50 €				
	Vorarbeiten Asphalt/Beton	12,50 €				
	Asphaltbelag	27,00 €				
	Sonstiges, Baustelleneinrichtung	12,50 €				
<b>Erneuerung Schotterweg</b>		<b>56,00 €</b>	<b>67 €</b>	<b>78 €</b>	<b>3,0</b>	<b>234,00 €</b>
	Erd-, Entwässerungs- und Abtragarbeiten	17,00 €				
	Trag-Frostschuttschicht	17,00 €				
	Verschleißschicht	7,00 €				
	Sonstiges, Baustelleneinrichtung	15,00 €				
<b>Erneuerung Beläge aus Asphalt/Beton</b>		<b>79,00 €</b>	<b>95 €</b>	<b>110 €</b>	<b>3,0</b>	<b>330,00 €</b>
	Erd- und Entwässerungsarbeiten	10,00 €				
	Asphalt/Beton aufnehmen	15,00 €				
	Trag-Frostschuttschicht	12,00 €				
	Asphaltbelag	27,00 €				
	Sonstiges, Baustelleneinrichtung	15,00 €				
<b>Verbreiterung Radweg um 50 cm (Bezug: Gesamtfläche)</b>		<b>59,00 €</b>	<b>71 €</b>	<b>82 €</b>	<b>2,5</b>	<b>205,00 €</b>
	Erdarbeiten	15,00 €				
	Trag-Frostschuttschicht	7,00 €				
	Asphaltarbeiten (mit neuer Gesamt-Deckschicht)	27,00 €				
	Sonstiges, Baustelleneinrichtung	10,00 €				



## Wetteraukreis

Die Kosten für die Mängel- und Schwachstellenbeseitigung für die Routen, die durch die Lückenschlüsse und Netzverbesserungen entfallen, werden gesondert als vermiedene Baukosten aufgeführt.

Die Ergebnisse des Kostenüberschlags liefert Anlage 5, eine Zusammenfassung mit Angabe der Träger der Maßnahmen ist der Tabelle 22 zu entnehmen.

**Tabelle 22: Zusammenfassende Darstellung der Projektkosten für die einzelner Maßnahmenträger**

Zuständigkeit	Prioritäten-Einstufung	Bund	Land		Kreis		Kommunen	
		Baukosten	Baukosten	Vermiedene Baukosten	Baukosten	Vermiedene Baukosten	Baukosten	Vermiedene Baukosten
Bund u.a.	kurzfristig	4.056.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €	- 499.000,00 €
	mittelfristig	3.181.000,00 €	- €	- €	1.054.000,00 €	- €	658.000,00 €	- €
	langfristig	2.429.000,00 €	710.000,00 €	- €	284.000,00 €	- €	- €	- €
Land u.a.	kurzfristig	- €	7.924.000,00 €	- €	1.065.000,00 €	- €	1.026.000,00 €	- €
	mittelfristig	- €	11.966.000,00 €	- €	635.000,00 €	- €	1.704.000,00 €	- €
	langfristig	- €	13.166.000,00 €	-305.000,00 €	8.000,00 €	- €	989.000,00 €	- 201.000,00 €
Kreis u.a.	kurzfristig	- €	- €	- €	4.558.000,00 €	- €	- €	- 67.000,00 €
	mittelfristig	- €	- €	- €	6.401.000,00 €	- €	23.000,00 €	- 115.000,00 €
	langfristig	- €	- €	- €	7.718.000,00 €	- €	- €	- 378.000,00 €
Kommunen u.a.	kurzfristig	- €	- €	- 71.000,00 €	- €	- €	1.247.000,00 €	- 35.000,00 €
	mittelfristig	- €	- €	- €	- €	- €	1.599.000,00 €	- €
	langfristig	- €	- €	- 65.000,00 €	- €	- 26.000,00 €	204.000,00 €	- €
<b>Gesamt</b>	<b>kurzfristig</b>	<b>4.056.000,00 €</b>	<b>7.924.000,00 €</b>	<b>- 71.000,00 €</b>	<b>5.623.000,00 €</b>	<b>- €</b>	<b>2.273.000,00 €</b>	<b>- 601.000,00 €</b>
	<b>mittelfristig</b>	<b>3.181.000,00 €</b>	<b>11.966.000,00 €</b>	<b>- €</b>	<b>8.090.000,00 €</b>	<b>- €</b>	<b>3.984.000,00 €</b>	<b>- 115.000,00 €</b>
	<b>langfristig</b>	<b>2.429.000,00 €</b>	<b>13.876.000,00 €</b>	<b>-370.000,00 €</b>	<b>8.010.000,00 €</b>	<b>- 26.000,00 €</b>	<b>1.193.000,00 €</b>	<b>- 579.000,00 €</b>
	<b>Summe</b>	<b>9.666.000,00 €</b>	<b>33.766.000,00 €</b>	<b>-441.000,00 €</b>	<b>21.723.000,00 €</b>	<b>- 26.000,00 €</b>	<b>7.450.000,00 €</b>	<b>- 1.295.000,00 €</b>

Insgesamt fallen für die Maßnahmen für Lückenschlüsse und Netzverbesserungen rund 73 Mio. Euro an; das Land Hessen und der Wetteraukreis tragen daran mit rund 33,8 Mio. Euro bzw. 21,7 Mio. Euro den größten Anteil. Für die Baumaßnahmen mit der Priorität kurzfristig sind rund 20,0 Mio. geschätzt, an denen

- der Bund mit 4,1 Mio. Euro (20 %),
- das Land mit 7,9 Mio. Euro (40 %)
- der Kreis mit 5,6 Mio. Euro (28 %) und
- die Kommunen mit 2,3 Mio. Euro (11 %)

beteiligt sind.



## 7.2 Beseitigung der Mängel- und Schwachstellen im Routennetz

Mit dem Aufzeigen und Bewerten von Mängeln und Defiziten im Rahmen des vorliegenden Radverkehrsplans für den Wetteraukreis sind Anstöße für die Verbesserung der Radinfrastruktur vor Ort beabsichtigt. So weit möglich, werden Hinweise auf mögliche Lösungen gegeben; konkrete Ausführungen zu Maßnahmen sind aber nicht leistbar; sie bleiben den kommunalen Radverkehrsplänen bzw. konkreten Fachplanungen vorbehalten.

### 7.2.1 Maßnahmen streckenbezogene Mängel- und Schwachstellen

Für die Verbesserung der Routenqualität stehen folgende Maßnahmen an:

- Verbesserung der Oberflächenqualität
- Verbreiterung zu schmaler Radwege und Überprüfung freigegebener Gehwege
- Maßnahmen bei Streckenabschnitten mit Fahrbahnbenutzung

#### 7.2.1.1 Verbesserung der Oberflächenqualität

Die bei der Befahrung festgestellten Mängel bei der Fahrbahnbeschaffenheit für den Alltagsradverkehr sind sehr umfangreich (s. Kap. 6.2.1). Die Gesamtlänge beträgt knapp 100 km. Mit wenigen Ausnahmen (Radweg an der K9, Radweg an der L3187 und an der B3) betreffen die Mängel Wege in der Trägerschaft der jeweiligen Kommunen. In Tabelle 23 ist der Handlungsbedarf für jede der kreisangehörigen Städte und Gemeinden zusammenfassend aufgeführt. Die Detailinformationen für die Einzelstrecken sind den Anlagen 6 und 7 zu entnehmen.

Die vorgenommene Gewichtung des Handlungsbedarfs beruht auf folgenden Faktoren:

Ausprägung		Gewichtung
Streckenkatgorie		
	Zentralstrecken,	3
	Hauptstrecken	2
	Nebenstrecken	1
Fahrbahnmangel		
	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	3
	Fahrbahnschäden,	1
Oberfläche		
	Schotter	2
	Befestigt mit Bindemitteln (Asphalt/Beton)	1

Aus der Summe der Einzelgewichtungen ergibt sich folgende Gesamtbewertung:

- Handlungsbedarf hoch:    mehr als 6 Punkte       => ca. 10 km im Wetteraukreis
- Handlungsbedarf mittel    4 bis 6 Punkte            => ca. 43 km im Wetteraukreis
- Handlungsbedarf gering    3 und weniger Punkte   => ca. 47 km im Wetteraukreis



**Tabelle 23: Handlungsbedarf zur Beseitigung von Fahrbahnmängeln und schlechten Wegstrecken in den Kommunen**

Kommune	Fahrbahnmangel Art	Oberflächenbefestigung	Länge [m]
Altenstadt	Summe Handlungsbedarf Hoch		343
	Summe Handlungsbedarf Mittel		452
	Summe Handlungsbedarf Gering		202
	<b>Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>		<b>997</b>
Bad Nauheim	Summe Handlungsbedarf Hoch		1.060
	Summe Handlungsbedarf Mittel		1.201
	Summe Handlungsbedarf Gering		783
	<b>Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>		<b>3.044</b>
Bad Vilbel	Summe Handlungsbedarf Hoch		4.446
	Summe Handlungsbedarf Gering		1.142
	<b>Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>		<b>5.588</b>
Büdingen	Summe Handlungsbedarf Hoch		1.615
	Summe Handlungsbedarf Mittel		5.169
	Summe Handlungsbedarf Gering		6.607
	<b>Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>		<b>13.391</b>
Butzbach	Summe Handlungsbedarf Mittel		1.951
	Summe Handlungsbedarf Gering		3.126
	<b>Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>		<b>5.077</b>
Echzell	Summe Handlungsbedarf Mittel		898
	Summe Handlungsbedarf Gering		1.832
	<b>Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>		<b>2.730</b>
Florstadt	Summe Handlungsbedarf Mittel		2.466
	Summe Handlungsbedarf Gering		1.200
	<b>Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>		<b>3.666</b>
Friedberg	Summe Handlungsbedarf Mittel		2.667
	Summe Handlungsbedarf Gering		1.575
	<b>Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>		<b>4.242</b>
Gedern	Summe Handlungsbedarf Hoch		109
	Summe Handlungsbedarf Mittel		2.882
	Summe Handlungsbedarf Gering		2.935
	<b>Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>		<b>5.926</b>
Glauburg	Summe Handlungsbedarf Mittel		546
	<b>Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>		<b>546</b>
Hirzenhain	Summe Handlungsbedarf Mittel		766
	Summe Handlungsbedarf Gering		1.026
	<b>Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>		<b>1.792</b>
Karben	Summe Handlungsbedarf Hoch		443
	Summe Handlungsbedarf Mittel		3.533
	Summe Handlungsbedarf Gering		3.280
	<b>Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>		<b>7.256</b>
Kefenrod	Summe Handlungsbedarf Mittel		1.522
	Summe Handlungsbedarf Gering		1.279
	<b>Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>		<b>2.801</b>
Limeshain	Summe Handlungsbedarf Mittel		161
	<b>Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>		<b>161</b>
Münzenberg	Summe Handlungsbedarf Mittel		317
	Summe Handlungsbedarf Gering		772
	<b>Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>		<b>1.089</b>
Nidda	Summe Handlungsbedarf Hoch		331
	Summe Handlungsbedarf Mittel		2.308
	Summe Handlungsbedarf Gering		3.556
	<b>Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>		<b>6.195</b>
Niddatal	Summe Handlungsbedarf Mittel		2.153
	Summe Handlungsbedarf Gering		2.005
	<b>Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>		<b>4.158</b>
Ober-Mörlen	Summe Handlungsbedarf Hoch		866
	Summe Handlungsbedarf Mittel		1.352
	Summe Handlungsbedarf Gering		3.221
	<b>Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>		<b>5.439</b>
Ortenberg	Summe Handlungsbedarf Mittel		1.915
	Summe Handlungsbedarf Gering		6.706
	<b>Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>		<b>8.621</b>
Ranstadt	Summe Handlungsbedarf Mittel		420
	Summe Handlungsbedarf Gering		438
	<b>Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>		<b>858</b>
Reichelsheim	Summe Handlungsbedarf Mittel		2.274
	Summe Handlungsbedarf Gering		565
	<b>Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>		<b>2.839</b>
Rosbach v.d.H	Summe Handlungsbedarf Hoch		3.872
	Summe Handlungsbedarf Mittel		952
	Summe Handlungsbedarf Gering		1.631
	<b>Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>		<b>6.455</b>
Wölfersheim	Summe Handlungsbedarf Hoch		487
	Summe Handlungsbedarf Mittel		1.892
	Summe Handlungsbedarf Gering		1.337
	<b>Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>		<b>3.716</b>
Wöllstadt	Summe Handlungsbedarf Hoch		506
	Summe Handlungsbedarf Mittel		493
	Summe Handlungsbedarf Gering		1.291
	<b>Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>		<b>2.290</b>
Wetteraukreis	Summe Handlungsbedarf Hoch		9.632
	Summe Handlungsbedarf Mittel		42.736
	Summe Handlungsbedarf Gering		46.509
	<b>Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>		<b>98.877</b>

Diese Aufstellung spiegelt die subjektive Einschätzung der Situation zum Zeitpunkt der Streckenbefahrung wider und beinhaltet Kompromisse bei der Bewertung der Eignung landwirtschaftlicher und forstwirtschaftlicher Wege für den Alltagsradverkehr (s. Kap. 6.2.1.1).

Eine Abschätzung der voraussichtlichen Kosten für die Verbesserung der Oberflächenqualität wird nicht vorgenommen, da sie maßgeblich von der Entscheidung über Art und Intensität der Maßnahmen abhängt. Einfache Ausbesserungen sind deutlich kostengünstiger, aber auch weniger effektiv und dauerhafter als ein nachhaltiger fahrradgerechter Ausbau. Zur Orientierung sind in der Tabelle 24 Anhaltswerte für Kosten verschiedener Ausbauvarianten genannt.

**Tabelle 24: Kostenhinweise für unterschiedliche Ausbaumaßnahmen**

Maßnahme	Preis [€/m² Fahrbahnfläche]			Ausbau- Breite [m]	Kosten/ Meter [€]	Maßnahme	Preis [€/m² Fahrbahnfläche]			Ausbau- Breite [m]	Kosten/ Meter [€]
	netto [€]	brutto [€]	incl. Planung [€]				netto [€]	brutto [€]	incl. Planung [€]		
<b>Beseitigung von Fahrbahnschäden Schotterweg</b>	32,00	39	45	3,0	135,00	<b>Asphaltbelag auf tragfähigem Schotterweg</b>	49,00	59	68	3,0	204,00
Erd- und Entwässerungsarbeiten	5,00					Erd- und Entwässerungsarbeiten	5,00				
Mineralische Ausgleichsschicht	7,00					Mineralische Ausgleichsschicht	7,00				
Verschleißschicht	10,00					Asphaltbelag	27,00				
Sonstiges, Baustelleneinrichtung	10,00					Sonstiges, Baustelleneinrichtung	10,00				
<b>Herrichtung schlechter/sehr schlechter Beläge aus Schotter</b>	56,00	67	78	3,0	234,00	<b>Asphaltbelag auf wenig tragfähigem Schotterweg</b>	76,00	91	105	3,0	315,00
Erd-, Entwässerungs- und Abtragarbeiten	17,00					Erd-, Entwässerungs- und Abtragarbeiten	17,00				
Trag-Frostschuttschicht	17,00					Trag-Frostschuttschicht	17,00				
Verschleißschicht	7,00					Asphaltbelag	27,00				
Sonstiges, Baustelleneinrichtung	15,00					Sonstiges, Baustelleneinrichtung	15,00				
<b>Beseitigung von Fahrbahnschäden Asphalt</b>	47,00	56	65	3,0	195,00	<b>Asphaltbelag auf Betonweg mit Schäden</b>	62,00	74	86	3,0	258,00
Asphaltschicht aufnehmen	10,00					Erd- und Entwässerungsarbeiten	5,00				
Asphaltbelag	27,00					Asphaltbewehrung	15,00				
Sonstiges, Baustelleneinrichtung	10,00					Asphaltbelag	27,00				
						Sonstiges, Baustelleneinrichtung	15,00				
<b>Herrichtung schlechter/sehr schlechter Beläge aus Asphalt</b>	74,00	89	103	3,0	309,00	<b>Herrichtung schlechter/sehr schlechter Beläge aus Beton</b>	84,00	100	115	3,0	345,00
Erd- und Entwässerungsarbeiten	10,00					Erd- und Entwässerungsarbeiten	10,00				
Asphaltschicht aufnehmen	10,00					Beton aufnehmen, brechen und wieder einbauen	20,00				
Trag-Frostschuttschicht	12,00					Trag-Frostschuttschicht	12,00				
Asphaltbelag	27,00					Asphaltbelag	27,00				
Sonstiges, Baustelleneinrichtung	15,00					Sonstiges, Baustelleneinrichtung	15,00				

### 7.2.1.2 Verbreiterung zu schmaler Radwege

Im Kreisradroutennetz entspricht die Breite der Wege auf einer Gesamtlänge von etwa 50 km nicht den derzeit gültigen Regelmaßen (s. Kap. 6.2.2.1). Neben straßenbegleitenden Radwegen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften betrifft es vor allem innerörtliche Wege, für die die Kommunen zuständig sind (s. Tabelle 25).

**Tabelle 25: Schmale Radwege und zuständige Maßnahmenträger**

		Streckenlänge [m]
<b>Zentralstrecken gesamt</b>		<b>7.100</b>
davon	Maßnahmenträger Bund	480
	Maßnahmenträger Land	480
	Maßnahmenträger Kreis	-
	Maßnahmenträger Kommune	6.140
<b>Hauptstrecken gesamt</b>		<b>38.000</b>
davon	Maßnahmenträger Bund	3.100
	Maßnahmenträger Land	7.650
	Maßnahmenträger Kreis	3.230
	Maßnahmenträger Kommune	24.020
<b>Nebenzstrecken gesamt</b>		<b>5.400</b>
davon	Maßnahmenträger Bund	2.100
	Maßnahmenträger Land	-
	Maßnahmenträger Kreis	1.290
	Maßnahmenträger Kommune	2.010
<b>Gesamtes Kreisgebiet</b>		<b>50.500</b>
davon	Maßnahmenträger Bund	5.680
	Maßnahmenträger Land	8.130
	Maßnahmenträger Kreis	4.520
	Maßnahmenträger Kommune	32.170

In den Anlagen 8 und 9 sind die einzelnen Strecken in den Kommunen in Übersichtsplänen und Listen dargestellt. Dabei sind auch die Strecken aufgenommen worden, die mit Zeichen 239 (Sonderweg Fußgänger) ausgeschildert und für den Radverkehr freigegeben sind. Abgesehen von der grundsätzlichen Problematik freigegebener Gehwege (s. Kap. 6.2.3) erfüllt ein Großteil die in den Regelwerken zur Vermeidung von Konflikten mit Fußgängern aufgeführten Anforderungen an die Breite nicht.



## Wetteraukreis

### ➤ (Zu) Schmale Radwege außerorts

Angesichts des Bedarfs an Lückenschlüssen und Netzverbesserungen (s. Kap. 7.1) stellt sich die Frage nach der Dringlichkeit einer Verbreiterung bestehender Radwege außerorts. Die Kosten von rund 200 Euro pro Meter (inkl. Planung), die Erneuerung des gesamten Asphaltbelags eingeschlossen, liegen nahe an denen für einen Neubau. Auf jeden Fall bietet es sich dringend an, bei der Erneuerung des Belags auch eine Verbreiterung durchzuführen. Ein Beispiel dafür ist der östliche Abschnitt des Radwegs an der K9 zwischen B3 und Petterweil.

Aber auch Sicherheitsaspekte sprechen für regelkonforme Radinfrastruktur. In der Tabelle 26 sind Radwege aufgeführt, für die wegen ihrer Verkehrsbedeutung und der baulichen Gegebenheiten (z.B. fehlender Sicherheitsabstand zur Fahrbahn) eine Verbreiterung als geboten angesehen wird.

Besonders wird darauf hingewiesen, dass für alle als Gehweg ausgeschilderte straßenbegleitenden Wege außerorts mit Freigabe für den Radverkehr eine Überprüfung der Sinnhaftigkeit und der Zulässigkeit stattfinden sollte. Auf alternative Beschilderungen wird in Kap. 6.2.3 hingewiesen.

**Tabelle 26: Teilstrecken außerorts mit hoher Gewichtung für eine Verbreiterung**

Strecke	Maßnahmen-Träger	Länge [m]	Ausgeschildert als Gehweg, Radfahrer frei	zusätzlich mit Belagsmängeln	Strecken-kategorie
B3 Teilstr. Butzbach - Pohl-Göns	Bund	142			Zentralstrecke
B3 Teilstr. Butzbach - Nieder-Weisel	Bund	40			Hauptstrecke
B275 Fauerbach - Ossenheim	Bund	1.131	x		Hauptstrecke
B275 Nieder-Mörlen - Ober-Mörlen	Bund	1.249	x		Hauptstrecke
B457 Teilstr. Nidda - Harb	Bund	693	x		Hauptstrecke
B275, Klosterstraße	Bund	581			Hauptstrecke
B3 Teilstrecke Kloppenheim - Okarben	Bund	313		x	Hauptstrecke
L3189 Altenstadt - Oberau	Land	982			Hauptstrecke
L3053 Butzbach - Gambach	Land	3.164			Hauptstrecke
L3187 Teilstr. Blofeld - L3183	Land	620			Hauptstrecke
L3056 Hoch-Weisel - Butzbach	Land	2.970			Zentralstrecke
L3189 Oberau - Rommelshausen	Land	1.501			Hauptstrecke
L3189 Rommelshausen - Himbach	Land	733			Hauptstrecke
K173 Bad Nauheim - Rödgen	Wetteraukreis	608	x		Hauptstrecke
K9 Teilstr. Petterweil - B3	Wetteraukreis	891	x	x	Hauptstrecke
K175 Schwalheim - Dorheim	Wetteraukreis	1.176	x		Hauptstrecke

### ➤ (Zu) Schmale Radwege innerorts

Die Situation der Radverkehrsinfrastruktur ist innerhalb der Ortschaften vielfältiger und geprägt von unterschiedlichen Ansprüchen an den begrenzt vorhandenen öffentlichen (Verkehrs-) Raum. Unzureichende oder fehlende Radverkehrsanlagen prägen vielfach die Situation der Fahrradnutzer. Für die Steigerung der Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs bedarf es

der Überprüfung und Neuordnung des Verkehrsraums<sup>11</sup>, damit alle Verkehrsarten ihren angemessenen und sicher nutzbaren Platz finden (s. Kap. 6.2.2.1). Bei dem innerorts meist nur begrenzt verfügbaren Flächen geht das in der Regel nicht ohne Umverteilung zu Lasten des Autoverkehrs; gemäß Umfrageergebnissen kann dazu ein gesellschaftlicher Konsens angenommen werden. Die häufig vorzufindende und dokumentierte Praxis, den Radverkehr auf meist zu schmalen Gehwegen zuzulassen, ist dabei keine nachhaltige Lösung und verursacht zusätzliche Probleme.

### 7.2.1.3 Maßnahmen bei Streckenabschnitten mit Fahrbahnbenutzung

Im Radroutennetz des Wetteraukreises gibt es außerorts wie innerorts zahlreiche Abschnitte, auf denen der Radverkehr gemeinsam mit den Kraftfahrzeugen die Fahrbahn nutzt. Dokumentiert sind diese Situationen für klassifizierte Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie einzelne Straßen, bei denen ein verstärktes Verkehrsaufkommen registriert wurde (z.B. die Zufahrt zum Steinbruch südl. von Rinderbügen mit werktags starkem Schwerlastverkehr). Ein Großteil der Abschnitte mit Mischverkehr steht in Zusammenhang mit Maßnahmenprojekten, auf die in den Listen hingewiesen wird. Ein Übersichtsplan mit den Kennnummern der Strecken mit Fahrbahnbenutzung ist in Anlage 10 beigefügt.

#### ➤ Mischverkehr außerorts

Bei der Aufstellung des Routenkonzepts wurde angestrebt, vor allem außerorts Mischverkehr zu vermeiden, sofern akzeptable Alternativen verfügbar sind. Andernfalls wurden keine Verbindungen ausgewiesen und im Maßnahmenkonzept als Lückenschlüsse ausgewiesen (s. Kap. 7.1). Für den Aufbau einer Netzstruktur mussten aber meist kürzere Abschnitte (z.B. versetzte Querungen) mit Mischverkehr sowie Straßen mit offensichtlich sehr geringer Verkehrsbelastung (z.B. K261 nach Wickstadt) akzeptiert werden.

Für die insgesamt 74 Teilstrecken mit Mischverkehr außerorts ist ähnlich wie bei der Aufstellung der Lückenschlüsse und Netzverbesserungen eine Gewichtung des Handlungsbedarfs durchgeführt worden. Berücksichtigt wurden dabei

- die Routenkategorie (Zentral-, Haupt- und Nebenrouten),
- die Verkehrsmenge, soweit verfügbar,
- der Zugehörigkeit zum Hess. Hauptradroutennetz,
- die Überlagerung von Fern- und Themenradrouten,
- die Länge der Fahrbahnbenutzung sowie
- Abbiegen von der Fahrbahn.

---

<sup>11</sup> Siehe auch: Kampagne des ADFC: MehrPlatzFürsRad



## Wetteraukreis

Die ersten vier Kriterien sind wie in Kap 7.1 dargestellt in die Bewertung eingeflossen. Der Umgang mit den neu aufgenommenen Kriterien wird im Folgenden kurz erläutert:

- Länge der Fahrbahnbenutzung

Die Fahrbahnbenutzung bei versetzten Querungen von Wirtschaftswegen von bis zu 100 m Länge erhalten eine höhere Priorität, da sie relativ einfach zu beseitigen sind und diese Maßnahme auch landwirtschaftlichen Fahrzeugen zugutekommt.

Je länger die Fahrbahnbenutzung dauert, desto größer wird das Gefährdungspotential; aus diesem Grund erhalten Strecken über 1 km ebenfalls die höhere Priorität.

- Abbiegen von der Fahrbahn

Ein besonderes Gefährdungspotential entsteht, wenn für das Folgen der Route nach links von der Fahrbahn abgebogen werden muss (Warten auf den Gegenverkehr und Absicherung nach hinten); aus diesem Grund werden diese Situationen mit höherer Priorität versehen.

In der Anlage 11 sind alle Strecken mit Fahrbahnbenutzung aufgeführt und bewertet. In Tabelle 27 folgt ein Auszug der Strecken mit höchster Priorität.

Grundsätzlich bleibt festzuhalten, dass wegen der großen Geschwindigkeitsunterschiede Mischverkehr außerhalb geschlossener Ortschaften möglichst vermieden und, wenn unvermeidbar, durch flankierende Maßnahmen (Geschwindigkeitsreduzierung) verträglicher und sicherer gestaltet werden sollte.

**Tabelle 27: Liste der Strecken mit Mischverkehr mit höchster Priorität**

Kommune	Strecken-Nr.	Strecke	Baulasträger Fahrbahn	Länge [m]	DTV <sub>Kfz</sub> [Kfz/24h]	DTV <sub>Rad</sub> [Räder/24h]	Abbiegen von der Fahrbahn	Strecken-Kategorie	Bestandteil Hess. Hauptnetz	Bestandteil von Fernradwegen und Themenrouten	Bestandteil von Maßnahme-projekten	Priorität
Büdingen	13	L3195 Teilstrecke Eckartshausen - Himbach	Land	246	3.305	15	links	Hauptstrecken			101	1
Rosbach v.d.H	745	L3352	Land	378	3.114	51	links	Hauptstrecken			91	1
Wölfersheim	302	L3412 Vers Querung Melbach - Beienheim	Land	200	2.794	3	links	Hauptstrecken	ja		63	1
Niddatal	332	L3187 Teilstr Dorn-Assenheim - Assenheim	Land	602	4.914	5	links	Hauptstrecken			8	1
Ortenberg	169	B45 Teilstr Effolderbach - Konradsdorf	Bund	456	6.361	-	links	Hauptstrecken	ja		1	1
Nidda	688	Teilstr. Geiß-Nidda - Nidda	Kreis	268	-	-	links	Hauptstrecken	ja		66	1
Niddatal	417	K241 Teilstr. Assenheim - Bönstadt	Kreis	40	-	-	links	Hauptstrecken			-	1
Butzbach	474	K17 Teilstrecke B3 - Nieder-Weisel (2)	Kreis	127	-	-	links	Hauptstrecken			77	1
Ortenberg	579	K217 Teilstrecke Usenbom - Ortenberg (3a)	Kreis	373	-	-	links	Hauptstrecken			68	1
Wölfersheim	325	K172 Teilstrecke Oppertshofen - Södel (2)	Kreis	322	-	-	links	Hauptstrecken			34	1

➤ **Mischverkehr innerorts**

Die Mehrzahl der Radverkehrsunfälle geschieht innerhalb der Ortschaften (s. Tabelle 1). Hohe Mengen beim Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr sind verbunden mit einer dichten Folge von Konfliktpunkten die Hauptursachen. Die Verkehrsmengenkarte des Landes Hessen (Hessen Mobil, 2015) weist bei Zählstellen auf Bundes- und Landesstraßen innerhalb der Ortschaften besonders beim Radverkehr deutlich höhere Zahlen aus als außerorts. Umso mehr gilt es, die öffentlichen Verkehrsflächen unter allen Verkehrsteilnehmern sinnvoll aufzuteilen (s. auch Kap. 7.2.1.2).

In vielen Ortsdurchfahrten mit beengten Platzverhältnissen ist durch Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h das Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsarten verträglicher gestaltet worden. In anderen Fällen ist bei weitem (noch) nicht das Potential einer besseren und sicheren Aufteilung des Verkehrsraums durch ausreichend breite Gehwege und richtlinienkonforme Radverkehrsanlagen (bauliche angelegte Radwege, (gesicherte) Radfahrstreifen, Schutzstreifen) ausgeschöpft worden. Selbst bei kürzlich ausgeführten umfangreichen Umbauten gibt es unverständliche Rückfälle. Ein Beispiel ist die Ortsdurchfahrt der B457 in Büdingen (Berliner Straße). Bei einer in der Verkehrsmengenkarte ausgewiesenen durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) von 12.537 Kfz/24h und 175 Rädern/24 h<sup>12</sup> sind bei einem vor kurzem ausgeführten umfangreichen Umbau trotz ausreichender Platzverhältnisse keine Radverkehrsanlagen errichtet worden. Es wird empfohlen zu prüfen, ob nachträglich die Einrichtung von Schutzstreifen möglich ist.

## **7.2.2 Maßnahmen punktuelle Mängel- und Schwachstellen**

Mit der Dokumentation der punktuellen Mängel und Schwachstellen ist beabsichtigt, im Rahmen der Radverkehrsförderung den Fokus auf Situationen zu richten, mit denen die Nutzer des Fahrrads alltäglich konfrontiert werden und zuständigen Stellen für deren Belange zu sensibilisieren. Ein detailliertes Eingehen auf erforderliche Maßnahmen ist im Rahmen des Radverkehrsplans für den Wetteraukreis nicht möglich, meist aber auch wegen des offensichtlichen Handlungsbedarfs nicht nötig. In vielen Fällen sind die Defizite einfach und kurzfristig abzustellen:

---

<sup>12</sup> Hierbei handelt es sich um das höchste im Wetteraukreis ausgewiesene Radverkehrsaufkommen in der Verkehrsmengenkarte



## Wetteraukreis

- Bei Sperren und Hindernisse sind die Existenz und Gültigkeit der erforderlichen Anordnungen zu überprüfen und die Übereinstimmung mit der StVO festzustellen; ggfs. sind die Einrichtungen zu demontieren oder deren erforderliche Sichtbarkeit sicher zu stellen (s. Kap. 6.3.1).
- Falsche, fehlende oder überflüssige Verkehrszeichen sind auszutauschen, zu ergänzen oder abzubauen (s. Kap. 6.3.2).
- Einbahnstraßen sind für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben, wenn die Bedingungen der VwV-StVO, Ausgabe 2017 erfüllt sind (s. Kap. 6.3.3).

Finanziell und zeitlich aufwändiger sind Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsführung und zur Beseitigung baulicher Mängel. Dazu gehören

- Führung des Radverkehrs an Kreisverkehren,
- Verbesserung der Signalregelung und Bedienung für den Radverkehr an Signalanlagen,
- Verbesserung der Sicherheit am Ende einseitig geführter Radwege,
- Beseitigung von Engstellen und punktuellen Fahrbahnmängel,
- Absenkung von Borden.

Teilweise ist davon auszugehen, dass in absehbarer Zeit keine Verbesserung der Situation erfolgen wird, z.B.:

- Fahrradgerechte Gestaltung bestehender Bahnunterführungen,
- Umbau von Kreisverkehren, besonders wenn sie neueren Datums sind.

Um so wichtiger ist es, kurzfristig realisierbare Zwischenlösungen (Verkehrsregelungen, Markierungen etc.) zu finden, um den Belangen des Radverkehrs besser gerecht zu werden.

Eine wichtige Funktion der Mängelnennung wird auch darin gesehen, dass sie bei zukünftigen Maßnahmen vermieden werden.



### 7.3 Radabstellanlagen

Die Erhebung der vorhandenen Abstellanlagen an weiterführenden Schulen, Schwimmbädern, Rathäusern, Bahnhöfen und S-Bahnhaltestellen hat deutliche Defizite ergeben. Sie betreffen sowohl die technische Ausführung der Fahrradparker als auch deren Gesamtzahl.

#### ➤ Weiterführende Schulen

An den weiterführenden Schulen fehlen insgesamt 3.878 geeignete Abstellplätze, in den beruflichen Schulen weitere 594. Bei Kosten von rund 200 Euro pro Stellplatz incl. Montage und Platzherrichtung entstehen für die Beseitigung der Defizite und Mängel Kosten für beide Schularten in Höhe von knapp 900.000 Euro (Tabelle 28). Für die gebotene Überdachung fallen weitere, an dieser Stelle nicht abschätzbare Kosten an.

**Tabelle 28: Kostenüberschlag für Fahrradparker an weiterführenden Schulen**

	Ort	Name	Anzahl Schüler	Defizit an Stellplätzen	Kosten für Ausgleich des Defizits	Anzahl ungeeigneter Stellplätze	Kosten für Ersatz ungeeigneter Fahrradparker	Gesamtbedarf an Abstellplätzen einschl. Ersatz ungeeigneter Anlagen	Kosten Gesamt
1	Altenstadt	Limesschule	1.000	- 190	38.000,00 €	10	2.000,00 €	200	40.000,00 €
2	Bad Nauheim	Ernst-Ludwig-Schule	1.070	- 86	17.200,00 €	120	24.000,00 €	206	41.200,00 €
3	Bad Nauheim	Berufl. Schulen am Gradierwerk	B 2.152	- 136	27.200,00 €	-	- €	136	27.200,00 €
4	Bad Nauheim	Stadtschule am Solgraben	603	- 41	8.200,00 €	80	16.000,00 €	121	24.200,00 €
5	Bad Nauheim	Freie Waldorfschule	454	19	- €	110	22.000,00 €	91	18.200,00 €
6	Bad Nauheim	St. Lioba Schule	955	- 169	33.800,00 €	-	- €	169	33.800,00 €
7	Bad Vilbel	Europäische Schule	442	- 89	17.800,00 €	-	- €	89	17.800,00 €
8	Bad Vilbel	Georg-Büchner-Gymnasium	1.323	135	- €	-	- €	-	- €
9	Bad Vilbel	John-F.-Kennedy-Schule	526	- 66	13.200,00 €	-	- €	66	13.200,00 €
10	Büdingen	Berufliche Schule	B 832	- 44	8.800,00 €	40	8.000,00 €	84	16.800,00 €
11	Büdingen	Schule am Dohlberg	763	- 87	17.400,00 €	60	12.000,00 €	147	29.400,00 €
12	Büdingen	Wolfgang-Ernst-Gymnasium	984	- 47	9.400,00 €	150	30.000,00 €	197	39.400,00 €
13	Butzbach	Berufliche Schule	B 1.095	- 104	20.800,00 €	6	1.200,00 €	110	22.000,00 €
14	Butzbach	Schrenzerschule	537	- 108	21.600,00 €	-	- €	108	21.600,00 €
15	Butzbach	Stadtschule	591	- 109	21.800,00 €	-	- €	109	21.800,00 €
16	Butzbach	Weidigschule	1.198	- 200	40.000,00 €	-	- €	200	40.000,00 €
17	Echzell	Internat Lucius	144	- 1	200,00 €	20	4.000,00 €	21	4.200,00 €
18	Florstadt	Karl-Weigand-Schule	555	- 51	10.200,00 €	60	12.000,00 €	111	22.200,00 €
19	Friedberg	Adolf-Reichwein-Schule	598	- 70	14.000,00 €	-	- €	70	14.000,00 €
20	Friedberg	Außenstelle Augustinerschule	1.262	- 253	50.600,00 €	-	- €	253	50.600,00 €
21	Friedberg	Außenstelle Geschw.-Scholl-Schule	651	- 131	26.200,00 €	-	- €	131	26.200,00 €
22	Friedberg	Augustinerschule, Gymnasium	1.263	- 203	40.600,00 €	10	2.000,00 €	213	42.600,00 €
23	Friedberg	Burggymnasium	706	- 122	24.400,00 €	-	- €	122	24.400,00 €
24	Friedberg	Henry-Benrath-Schule	927	- 126	25.200,00 €	60	12.000,00 €	186	37.200,00 €
25	Friedberg	Johann-Philipp-Reis-Schule	B 1.919	- 137	27.400,00 €	55	11.000,00 €	192	38.400,00 €
26	Gedern	Gesamtschule Gedern	698	- 134	26.800,00 €	6	1.200,00 €	140	28.000,00 €
27	Karben	Kurt-Schumacher-Schule	1.248	- 90	18.000,00 €	-	- €	90	18.000,00 €
28	Nidda	Berufliche Schule	B 714	- 72	14.400,00 €	-	- €	72	14.400,00 €
29	Nidda	Gymnasium Nidda	779	4	- €	160	32.000,00 €	156	31.200,00 €
30	Nidda	Haupt- und Realschule	371	- 65	13.000,00 €	-	- €	65	13.000,00 €
31	Niddatal	Geschwister-Scholl-Schule	651	- 51	10.200,00 €	-	- €	51	10.200,00 €
32	Ortenberg	Gesamtschule Konradsdorf	1.290	- 238	47.600,00 €	-	- €	238	47.600,00 €
33	Rosbach	Erich-Kästner-Schule	375	- 75	15.000,00 €	-	- €	75	15.000,00 €
34	Wölfersheim	Singbergschule	1.263	- 253	50.600,00 €	-	- €	253	50.600,00 €
<b>Summe weiterführende Schulen</b>			<b>23.227</b>	<b>- 2.897</b>	<b>611.000,00 €</b>	<b>846</b>	<b>169.200,00 €</b>	<b>3.878</b>	<b>775.600,00 €</b>
<b>Summe berufliche Schulen</b>			<b>6.712</b>	<b>- 493</b>	<b>98.600,00 €</b>	<b>101</b>	<b>20.200,00 €</b>	<b>594</b>	<b>118.800,00 €</b>

**Berechnungsgrundlagen:**

Richtwert Stellplätze:

1 Stellplatz je: 5 Schüler bei weiterführenden Schulen  
10 Schüler bei Berufsschulen (B)

Kostenansatz:

200 Euro/Stellplatz



## Wetteraukreis

### ➤ **Bahnhöfe und S-Bahnhaltestellen**

An den meisten der 40 Bahnhöfen und S-Bahnhaltestellen sind weitgehend geeignete Abstellanlagen vorhanden. Ausnahme bilden nach Information der VGO<sup>13</sup>, die Betreiber des Nahverkehrs im Wetteraukreis ist, folgende Bahnhöfe ohne Stellplätze:

- Bf Friedberg Süd,
- Bf Assenheim,
- Bf Weckesheim und
- BF Wölfersheim-Södel.

Nach der eigenen Bestandsaufnahme sind teilweise abweichend keine Abstellplätze an den an folgenden Bahnhöfen gefunden worden:

- Bf Friedberg Süd
- BF Büches-Düdelshelm,
- Bf Assenheim
- BF Bruchenbrücken,
- BF Dorheim und
- BF Effolderbach.

An weiteren 3 Bahnhöfen sind ganz oder überwiegend untaugliche Felgenklemmer installiert:

- BF Butzbach,
- BF Glauburg-Stockheim,
- BF Wölfersheim-Södel.

An den aufgeführten Bahnhöfen ist dringend eine Grundausstattung mit geeigneten Abstellanlagen zu schaffen.

Da für Bahnhöfe und S-Bahnhaltestellen keine Bedarfskennwerte vorliegen, sollte regelmäßig an Tagen mit hohem Radverkehrsaufkommen Angebot und Nachfrage geprüft und angepasst werden.

Um den Anforderungen von Nutzern hochwertiger Fahrräder oder Pedelecs gerecht zu werden, sind auch Verbesserungen beim Diebstahlschutz anzustreben. Hier sollte geprüft werden, ob mit dem Internet vernetzte Fahrradboxen die Nutzung erleichtern und eine bessere Auslastung ermöglichen. Im Kreis Offenbach werden seit einiger Zeit an zwei S-Bahnstationen Versuche mit vernetzten Fahrradboxen durchgeführt, die über Apps buchbar sind. Über den RMV, der an den Versuchen beteiligt ist, können Informationen über Vor- und Nachteile eingeholt werden.

---

<sup>13</sup> Verkehrsgesellschaft Oberhessen

➤ **Bushaltestellen**

Für eine Verbesserung der Vernetzung von Rad und Öffentlichem Personennahverkehr ist auch ein Angebot von Abstellmöglichkeiten an Bushaltestellen sinnvoll. Es wird vorgeschlagen, zunächst an wichtigen Haltestellen zu beginnen. Von der VGO sind die in Tabelle 29 aufgeführten 38 zentralen Bushaltestellen genannt worden. Bei Einsatz von jeweils 5 Fahrradparker entstehen Kosten pro Haltestelle von ca. 1.000 Euro.

**Tabelle 29: Zentrale Bushaltestellen zur Einführung von Radabstellanlagen (VGO)**

Zentrale Bushaltestellen	Zentrale Bushaltestellen
<b>ALTENSTADT</b>	<b>HIRZENHAIN</b>
Altensstadt Alte Molkerei	Hirzenhain Nidderstraße
Altensstadt-Lindheim Festplatz	Hirzenhain Merkenfritz Gederner Straße
<b>BAD NAUHEIM</b>	<b>KARBEN</b>
Bad Nauheim Aliceplatz	Karben-Groß-Karben Bürgerzentrum
Bad Nauheim Am Solgraben	Karben Groß-Karben Hallenfreizeitbad
Bad Nauheim Trinkuranlage	
Bad Nauheim Gradierwerk	<b>KEFENROD</b>
	Kefenrod Rathaus
<b>BAD VILBEL</b>	
Bad Vilbel Altes Rathaus	<b>LIMESHAIN</b>
Bad Vilbel Niddaplatz	Limeshain-Himbach Am Zentrum
Bad Vilbel Heilsberg Alte Frankfurter Straße	Limeshain-Rommelshausen Himbacher Straße
<b>BÜDINGEN</b>	<b>NIDDA</b>
Büdingen An der Saline	Nidda Schillerstraße
Büdingen-Düdelshausen Hauptstraße	Nidda-Bad Salzhausen Liebigstraße
	Nidda-Geiß-Nidda Ortsmitte
<b>BUTZBACH</b>	
Butzbach Parkdeck Marktplatz	<b>NIDDATAL</b>
Butzbach Wetzlarer Straße	Niddatal-Assenheim Schloß
<b>ECHZELL</b>	<b>ORTENBERG</b>
Echzell-Gettenau Kirche	Ortenberg Marktplatz
Echzell-Bingenheim Kronstraße	
	<b>REICHELSHAIM</b>
<b>FLORSTADT</b>	Reichelsheim Bad Nauheimer Straße
Florstadt-Nieder-Florstadt Messeplatz	
	<b>ROSBACH vor der Höhe</b>
<b>FRIEDBERG (HESSEN)</b>	Rosbach vor der Höhe-Ober-Rosbach Marktplatz
Friedberg Burg	
Friedberg Kaiserstraße	<b>WÖLFERSHEIM</b>
	Wölfersheim Seestraße
<b>GEDERN</b>	Wölfersheim Rathaus
Gedern Altes Rathaus	
	<b>WÖLLSTADT</b>
<b>GLAUBURG</b>	Wöllstadt-Nieder-Wöllstadt Friedhof
Glauburg-Stockheim Glauburger Straße	Wöllstadt-Ober-Wöllstadt Rathaus

➤ **Kommunale Einrichtungen**

Nach den – nicht flächendeckenden – Untersuchungen besteht bei vielen kommunalen Einrichtungen wie Rathäusern, Schwimmbädern, Sporteinrichtungen, Stadthallen etc. ein Bedarf an geeigneten Fahrradabstellanlagen. Auch in den Ortskernen stellen Abstellanlagen ein wichtiges Element der Fahrradförderung dar. Es wird empfohlen, mit mobilen Anlagen<sup>14</sup> an verschiedenen Standorten die Nachfrage zu testen und ggfs. anschließend ortsfeste Anlagen zu montieren. Die mobilen Anlagen sind auch bei Veranstaltungen und Festen einsetzbar.

<sup>14</sup> Fahrradparker, die nicht festmontiert werden, sondern mit Betongewichten fixiert sind und vom Bauhof umgesetzt werden können.



## 8 Zusammenfassung

- (1) Der Wetteraukreis weist nach neuesten Untersuchungen einen Radverkehrsanteil von 7,7 % an den zu zurückgelegten Wegen auf. Er liegt damit knapp unter dem Hessischen Mittelwert.
- (2) Mit der vorliegende 2. Fortschreibung des Radverkehrsplans von 1993 werden Hinweise geliefert, wo Defizite in der überörtlichen Radinfrastruktur bestehen und welche Maßnahmen von wem für deren Überwindung hilfreich sind. Ziel ist es, die Bedingungen für die Nutzung des Fahrrads vor allem im Alltag weiter zu verbessern und dessen Anteil an der Mobilität zu steigern.
- (3) Der Radverkehrsplan des Wetteraukreises befasst sich schwerpunktmäßig mit den Radverkehrsverbindungen zwischen den kreisangehörigen Städten und Gemeinden sowie deren Ortsteile. In der Planungshierarchie liegt er zwischen der Planung des Landes Hessen bzw. des Regionalverbands FrankfurtRheinMain und den kommunalen Planungen, für deren Weiterentwicklung er Hilfestellung geben will.
- (4) Die im Jahr 2018 zugenommenen Radverkehrsunfälle auch im Wetteraukreis zeigen eindringlich den Bedarf an sicherer und fahrradgerechter Infrastruktur und Verkehrsregelung.
- (5) Das neu konzipierte Alltagsroutennetz hat eine Gesamtlänge von ca. 1.190 km. Gegenüber dem Bestand sind 210 km Strecke hinzugekommen und 145 km sind herausgenommen worden. Vom Kreisradroutennetz sind 65 km als Zentralrouten, 675 km als Hauptrouten und 450 km als Nebenrouten eingeordnet.
- (6) Von der Gesamtstrecke des Routennetzes haben 910 km einen Belag aus Asphalt und Beton, 185 km sind geschottert und 95 km verlaufen auf der Fahrbahn klassifizierter Straße inner- und außerorts.
- (7) Zur Schließung von Lücken im Radroutennetz und zur Verbesserung der Netzstruktur werden insgesamt 103 Maßnahmenprojekte nach Prioritäten und Maßnahmenträger geordnet vorgeschlagen. Eine Abschätzung der Kosten ergab für die kurzfristigen Maßnahmen eine Gesamtsumme von knapp 20 Mio. Euro; davon entfallen ca. 4 Mio. auf den Bund, 8 Mio. auf das Land Hessen, 5,6 Mio. auf den Wetteraukreis und 2,3 Mio. auf Kommunen.
- (8) Anhand von Befahrungen sind insgesamt auf ca. 265 km Strecke Schwachstellen unterschiedlicher Art und Bedeutung aufgenommen und dokumentiert worden. Darunter fallen Mängel beim Fahrbahnzustand, unzureichende Breite und Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen. Hinzu kommen ca. 730 punktuelle Schwach- und Gefahrstellen wie Fehler bei der amtlichen Beschilderung, Sperrungen und Radfahrverbote, bauliche Mängel und Defizite bei einer sicheren und akzeptablen Radverkehrsführung.
- (9) Die Bestandsaufnahme von Fahrradabstellanlagen an Rathäusern, Schulen, Schwimmbädern ergab ein deutliches Defizit bei Anzahl und Qualität. Am besten sind Bahnhöfe und vor allem S-Bahnstationen ausgestattet.



## 9 Literaturverzeichnis

**ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.** TR 6102 (09.11): Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen [Patent]. - 09.11.

**bast** Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern [Bericht]. - [s.l.] : Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (bast), Heft V 184, 2009.

**Bondzio L. [et al.]** Sicherheit innerörtlicher Kreisverkehre [Bericht]. - [s.l.] : Forschungsbericht Nr. VI 05, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft GDV, 2012.

**Bondzio L. [et al.]** Sicherung von bevorrechtigten umlaufenden Radwegen an innerörtlichen Kreisverkehren [Bericht]. - [s.l.] : Forschungsbericht Nr. 46, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft GDV, 2017.

**Destatis** Verkehrsunfälle, Kraftrad- und Fahrradunfälle im Straßenverkehr 2018 [Bericht]. - [s.l.] : Statistisches Bundesamt (Destatis), 2019.

**Difu** Forschung Radverkehr - Infrastruktur I-6/2012: Kreisverkehrsplätze mit Radverkehr [Bericht]. - [s.l.] : Deutsches Institut für Urbanistik (<https://nationaler-radverkehrsplan.de/literatur/forschung/forschung-radverkehr>), I-6/2012.

**ERA** Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA [Bericht]. - [s.l.] : Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2010.

**FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen** Hinweise zum Fahrradparken [Bericht]. - 2012.

**FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen** Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren [Bericht]. - 2006.

**FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen** Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr [Bericht]. - 1998.

**Hessen Mobil Straßen und Verkehrsmanagement** Verkehrsmengenkarte für Hessen, Ausschnitt Wetteraukreis [Bericht]. - 2015.

**HMWEVL Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (Hrsg)** Handbuch zur Radwegweisung in Hessen [Bericht]. - April 2017.

**HMWEVW Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (Hrsg)** Nah-Mobilität Mobiles Hessen 2030: Rad-Hauptnetz Hessen [Bericht]. - 2019.



## Wetteraukreis

**HMWEVW Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (Hrsg)**  
Radnetz Hessen, Qualitätsstandards und Musterlösungen [Bericht]. - 2019.

**HMWEVW Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (Hrsg)**  
Radschnellverbindungen in Hessen, Identifizierung von Korridoren, Band I [Bericht]. - 2019.

**MiD** Mobilität in Deutschland 2017 [Bericht]. - [s.l.] : Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2018.

**RAL** Richtlinien für die Anlage von Landstraßen [Bericht]. - [s.l.] : Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2012.

**RASt** Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, RASSt 06 [Bericht]. - [s.l.] : Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2006.

**Richter T. [et al.]** Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen [Bericht]. - [s.l.] : Forschungsbericht Nr. 59, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft GDV (Hrsg), 2019.

**StVO** Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) [Fall]. - vom 06.03.2013, zuletzt geändert am 06.06.2019 : [s.n.], 2013.

**Unfallatlas** <https://unfallatlas.statistikportal.de/> [Online]. - Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2019.

**VwV-StVO** Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung [Bericht]. - Ausgabe 2017.

**VzKat** Verkehrszeichenkatalog [Bericht]. - [s.l.] : Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST), 2017.



## **10 Anlagen**

Anlage 1: Kriterien für die Einrichtung von Ladestationen für E-Bikes	91
Anlage 2: Gegenüberstellung kommunaler Stellplatzsatzungen und FGSV-Regelwerk (Auszug)	97
Anlage 3: Übersichtsplan Maßnahmenprojekte	99
Anlage 4: Liste der Maßnahmenprojekte zum Lückenschluss und zur Netzverbesserung	101
Anlage 5: Kostenüberschlag Projekte zum Lückenschluss und zur Netzverbesserung	109
Anlage 6: Übersichtsplan Fahrbahnschäden mit Kennnummer	111
Anlage 7: Liste der Fahrbahnschäden in den Kommunen	113
Anlage 8: Übersichtspläne Strecken mit Platzmangel und Konfliktpotential mit Fußgängern sowie Kennzahlen der Strecken	123
Anlage 9: Liste der zu schmalen Radwege und freigegebenen Gehwege	127
Anlage 10: Übersichtsplan Fahrbahnbenutzung klassifizierter und anderer belasteter Straßen	131
Anlage 11: Liste der Strecken mit Fahrbahnbenutzung mit Bewertung außerorts	133
Anlage 12: Liste der Strecken mit Fahrbahnbenutzung innerorts	135



## Anlage 1: Kriterien für die Einrichtung von Ladestationen für E-Bikes

### ➤ **Akku-Kapazität und Reichweiten**

Die Kapazität der Akkus entwickelt sich ständig weiter. Zurzeit liegt der Standard bei etwa 400 Wh und in der Spitze bei 600 Wh; teilweise sind auch Dualsysteme<sup>15</sup> von bis zu 1.000 Wh im Angebot. In der Regel beträgt die Spannung 36 V.

Die Reichweite hängt neben der Kapazität maßgeblich von den Einsatzbedingungen und dem gewählten Fahrmodus ab; bei einem 400 Wh-Akku reicht sie von knapp 180 km bis unter 40 km.

### **Tabelle Reichweite eines Pedelecs (Akkukapazität 400 Wh)<sup>16</sup>**

Ausgangsdaten:

Fahrgewicht 100 kg	Fahrradtyp: Tourenrad	Trittfrequenz: 60 U/min	Tempo. 20 km/h
--------------------	-----------------------	-------------------------	----------------

Topografie	Asphaltbelag				ungebundener Belag			
	Fahrmodus							
	Eco	Tour	Sport	Turbo	Eco	Tour	Sport	Turbo
flach	177	105	86	76	126	74	61	54
hügelig	128	76	62	55	101	60	49	43
Mittelgebirge	104	61	50	44	86	51	42	37

### ➤ **Laden von Akkus**

Die Akkus der verschiedenen Anbieter sind jeweils nur mit den zugehörigen Ladegeräten aufzuladen, da es noch keine einheitlichen Anschlüsse gibt. Im Angebot sind Standard-Ladegeräte mit einem Ladestrom von 4 A und kleine Geräte für den mobilen Einsatz mit einem Ladestrom von 2 A. In der Regel müssen für den Ladevorgang die Akkus ausgebaut werden; zunehmend sind aber Ladebuchsen eingebaut, die auch ein Laden am Pedelec ermöglichen.

Je nach Ladestrom, dauert eine vollständige Ladung eines 400 Wh-Akkus 6,5 Stunden (2 A) bzw. 3,5 Stunden (4 A). Mit einer Ladezeit von 30 Minuten können etwa 10 bis 20 km "getankt" werden.

<sup>15</sup> Koppelung von 2 Akkupacks

<sup>16</sup> Ermittelt nach eBike Reichweiten-Assistent von Bosch (<https://www.bosch-ebike.com/de/service/reichweiten-assistent/>)



# Wetteraukreis

## ➤ Ladestationen

In zunehmendem Maße werden im öffentlichen Raum Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge angeboten, die auch oder gezielt für Pedelecs nutzbar sind. Dabei gibt es generell 2 grundlegende Systeme mit unterschiedlichen Ausstattungen:

- Stromanschluss 230 V mit Schuko-Steckdose für mitgebrachte (oder vor Ort ausgeliehene) Ladegeräte
- Stromanschluss 36 V mit Schnelladevorrichtung (Ladestrom 6 A) zur Verwendung eigener oder vor Ort ausgeliehener Anschlusskabel.

Die generellen Vor- und Nachteile von entsprechenden Ausführungsvarianten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

**Tabelle Vor- und Nachteile von Ladestationen**

	Vorteile	Nachteile
<b>Ladestation mit 230 V</b>		
<b>Schuko-Steckdose</b>		
	einfach und kostengünstig	Ladegerät erforderlich
	systemunabhängig	witterungsabhängig (sofern nicht witterungsgeschützt)
	mit Ladestation für E-Auto kombinierbar	Freier und kostenloser Zugang eher unwahrscheinlich
	Kombination mit Überdachung und Fahrradboxen möglich	unpraktisch beim Laden des ausgebauten Akkus
<b>Schließfächer für Fahrradakku mit integrierter Steckdose</b>		
	witterungsunabhängig	Ladegerät erforderlich
	Akku vor Diebstahl gesichert	Laden nur bei ausgebautem Akku
	systemunabhängig	
	Nutzung der Steckdosen im Schließfach auf Pedelecs beschränkt, freier / kostenloser Zugang machbar	
	Erweiterung um Pkw-Ladestationen möglich	
	Fahrrad während der Ladezeit nutzbar	
<b>Ladestation mit 36 V</b>		
<b>Ladestation mit eingebautem Schnellladegerät (6 A) - auch mit Solarbetrieb möglich</b>		
	witterungsunabhängig	Ladekabel erforderlich
	kürzere Ladedauer bei 6 A	unpraktisch beim Laden des ausgebauten Akkus
	Ladekabel leicht und geringes Packmaß	systemabhängig (Ladekabel nur an diesem Typ Ladestation nutzbar)
	Nutzung auf Pedelecs beschränkt, freier / kostenloser Zugang machbar	relativ hohe Investition
	Bei Netzanschluss: Erweiterung um Pkw-Ladestationen möglich	Bei Solarbetrieb: hohe Investition
	Bei Solarbetrieb: Unabhängigkeit vom Stromnetz	Bei Solarbetrieb: begrenzte Kapazität
		Bei Solarbetrieb: nicht mit Ladestation für E-Auto kombinierbar

Die Nachfrage bei einem bekannten Hersteller von Pedelec-Akkus, ob Schnellladestationen (6 A) verträglich sind, erbrachte keine eindeutige Aussage.<sup>17</sup>

Bei solarbetriebenen Ladestationen ist die eingeschränkte Kapazität zu berücksichtigen. Sie hängt ab von der Speicherkapazität und der Leistung sowie Standort und Ausrichtung des Solarpanels. Bei einem Speicher z.B. mit 3.000 Wh sind rechnerisch 7,5 Akkuvollladungen (400 Wh) möglich. Das Füllen des Speichers durch das Solarpanel (z.B. 250 W) ist stark

<sup>17</sup> Mail v. 05.10.2016: "Grundsätzlich raten wir dazu nur unsere originalen ... Ladegeräte zum Aufladen zu verwenden. Bei Verwendung von anderen Geräten können wir die volle Funktionalität nicht gewährleisten."

abhängig vom Standort und den Witterungsbedingungen und kann knapp 2 Tage bis 60 Tage dauern. In der üblichen Fahrradsaison liegt der Zeitbedarf eher im niedrigen Bereich. Bei einer durchschnittlichen Stromproduktion des Solarpanels von 155 kWh im Jahr kann der Speicher theoretisch 52-mal geladen werden, was für 388 Vollfüllungen von Akkus reicht. Beim Einsatz solarbetriebener Ladestationen sollte geprüft werden, ob die Kapazität für den voraussichtlichen Bedarf ausreicht. An Standorten mit günstigen Anschlussmöglichkeiten an das Stromnetz könnte ggfs. eine "Notversorgung" vorgesehen werden, was allerdings zusätzliche Kosten verursacht oder es wird auf den Solarbetrieb verzichtet.

Das Laden von Pedelecs verursacht nur einen geringen Stromverbrauch, weshalb in der Regel keine Kosten anfallen. Bei 230 V-Anschlüssen ist jedoch ein freier bzw. kostenloser Zugang flächendeckend kaum zu erwarten.

➤ **Kriterien für Standort und System öffentlicher Ladestationen**

Bei der Einrichtung von Ladestationen für Pedelecs sind folgende Kriterien zu beachten:

- **Nachfragepotential**

Alltagsradverkehr: Der Bedarf an Ladestationen ist im Alltagsradverkehr eher als gering anzusehen, da in der Regel die Reichweite der Pedelecs für die üblichen Wegelängen zum Einkaufen, zum ÖPNV-Halt, zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz, zu Behördengängen u.ä. ausreicht. Mögliche "Mitnahmeeffekte" (wenn es schon die Ladegelegenheit gibt, wird sie auch genutzt) sind nicht ausgeschlossen.

Freizeittouren: In der Regel reicht die Akkukapazität für übliche Ausflüge am Feierabend oder am Wochenende aus. Anders kann es bei eher sportlich orientierten Touren insbesondere im bewegten Gelände den Bedarf geben, zwischenzeitlich den Akku zu laden. Das gilt insbesondere bei Gruppenfahrten, bei denen unterschiedliche Leistungsvermögen durch entsprechend höhere Unterstützungen und damit Stromverbrauch kompensiert werden.

Radwandern: Beim Radwandern werden eher längere Touren mit Gepäck zurückgelegt. Die Gelegenheit zum "Auftanken" wird sicherlich gerne zur Vermeidung möglicher Engpässe auch schon bei halbgefüllten Akkus wahrgenommen. Voraussetzung ist, dass der Standort zur Routenplanung passt und entsprechend geeignet ist. Diese Nachfrage konzentriert sich vor allem auf nachgefragte Radwanderwege.



## Wetteraukreis

- **Standortqualität**

Das Laden der Akkus nimmt Zeit in Anspruch. Je nach verfügbarem Ladestrom liegt eine sinnvolle Mindestladedauer bei 30 bis 60 Minuten. Abgesehen von Notfällen wird diese Wartezeit nur dann akzeptiert, wenn sie anderweitig genutzt werden kann. Als Beispiele sind zu nennen:

- Erledigungen (Einkaufen, Behördengänge)
- Bummeln, Besichtigungen
- Pausen (Essen, Trinken, Ausruhen)
- Aktivitäten (Sport, Baden)

Bei längeren Aufenthalten, z.B. an Bahnhöfen muss bedacht werden, dass der Ladeanschluss während der gesamten Abwesenheit blockiert ist - weit über den tatsächlichen Bedarf hinaus.

Zur Standortqualität gehört auch die entsprechende Erkennbarkeit des Standorts der Ladestation (Wegweisung, Hinweise).

- **Diebstahlsicherung**

Unbedingt erforderlich ist die Kombination von Ladestationen mit Abstellanlagen, die ein sicheres Anschließen des Rahmens ermöglichen und einen sicheren Stand des Fahrrads garantieren. Zusätzliche Sicherheiten bieten gut einsehbare Standplätze mit Publikumsverkehr. Auf die Empfehlungen der ADFC für geeignete Fahrradparker und die Planung von Abstellanlagen sei hingewiesen<sup>18</sup>.

Das Abstellen von Pedelecs im öffentlichen Bereich über eine längere Zeit, z.B. am Bahnhof, wird häufig aus Angst vor (Teile-)Diebstahl und Vandalismus auch bei geeigneten Fahrradparkern gescheut; meist kommen hier die älteren und nicht so wertvollen Fahrräder zum Einsatz. Abhilfe können abgesperrte Bereiche oder Fahrradboxen schaffen, die mit entsprechenden Lademöglichkeiten gekoppelt werden können.

- **Systemwahl**

Die bestehenden Kompatibilitätsprobleme bei den Akku-Anschlüssen und den Ladestationen mit 220 V und 36 V zwingen zur Vorhaltung verschiedener Anschlüsse (Ladegeräte, Ladekabel). Zur Vermeidung der Situation, dass der Pedelec-Nutzer sein zugehöriges Ladegerät und das für 36 V-Stationen passende Ladekabel mitführen

---

<sup>18</sup> <http://www.adfc.de/verkehr--recht/radverkehr-gestalten/fahrradparken/adfc-empfohlene-abstellanlagen/adfc-empfohlene-abstellanlagen>



muss, kann der Einsatz eines räumlich möglichst einheitlichen Ladesystems und das leihweise Angebot von Ladekabeln/-geräten beitragen. Letzteres hat aber nur Sinn, wenn eine nutzerfreundliche, möglichst zeitunabhängige Lösung angeboten wird.

Ein weiterer Aspekt ist die Sicherstellung der Pflege und Wartung der Anlage.

### ➤ **Zusammenfassung**

Die zuvor genannten Anforderungen, Informationen und Kriterien können wie folgt für die Planung von Ladeinfrastrukturen für Pedelecs zusammengefasst werden und dienen als Anleitung für ein Abprüfen geeigneter Standorte:

1. Nachfragepotenzial
  - a. Radfernwege, Radwanderwege
  - b. Freizeitrouten
  - c. Mountainbikestrecken
  - d. Fahrradnutzung allgemein
2. Standortqualität
  - a. Nähe zu potentiellen fahradrelevanten Zielen
  - b. Erkennbarkeit und Erreichbarkeit
  - c. Standortpotenzial für andere Tätigkeiten während des Aufladens
  - d. Anschluss an das Stromnetz
  - e. Kombination mit Ladestation von E-Autos
  - f. Ausleih- und Rückgabekonzept (Ladekabel/-geräte)
3. System der Ladestation
  - a. Anzahl der Ladepunkte pro Station
  - b. Ausreichende Kapazität bei Solarbetrieb
  - c. Systemzugang
    - i. Nutzung über Smartphones oder Ausleihe vor Ort
    - ii. Anschlüsse für unterschiedliche Stecker-/Ladesysteme
  - d. Abrechnungssysteme für die Nutzer
  - e. Art der Montage: Wandbefestigung, Standsäule
  - f. Möglichkeit der modularen Erweiterung
  - g. Wartungsvertrag und Rufbereitschaft
4. Sicherheit
  - a. Vorrichtung zum sicheren Anschließen der Pedelecs
  - b. Kombination mit Fahrradboxen, abgesperrte Bereiche oder Überwachung
  - c. Einsehbarkeit der Ladeplätze
  - d. Überdachung und Standsicherheit der Pedelecs





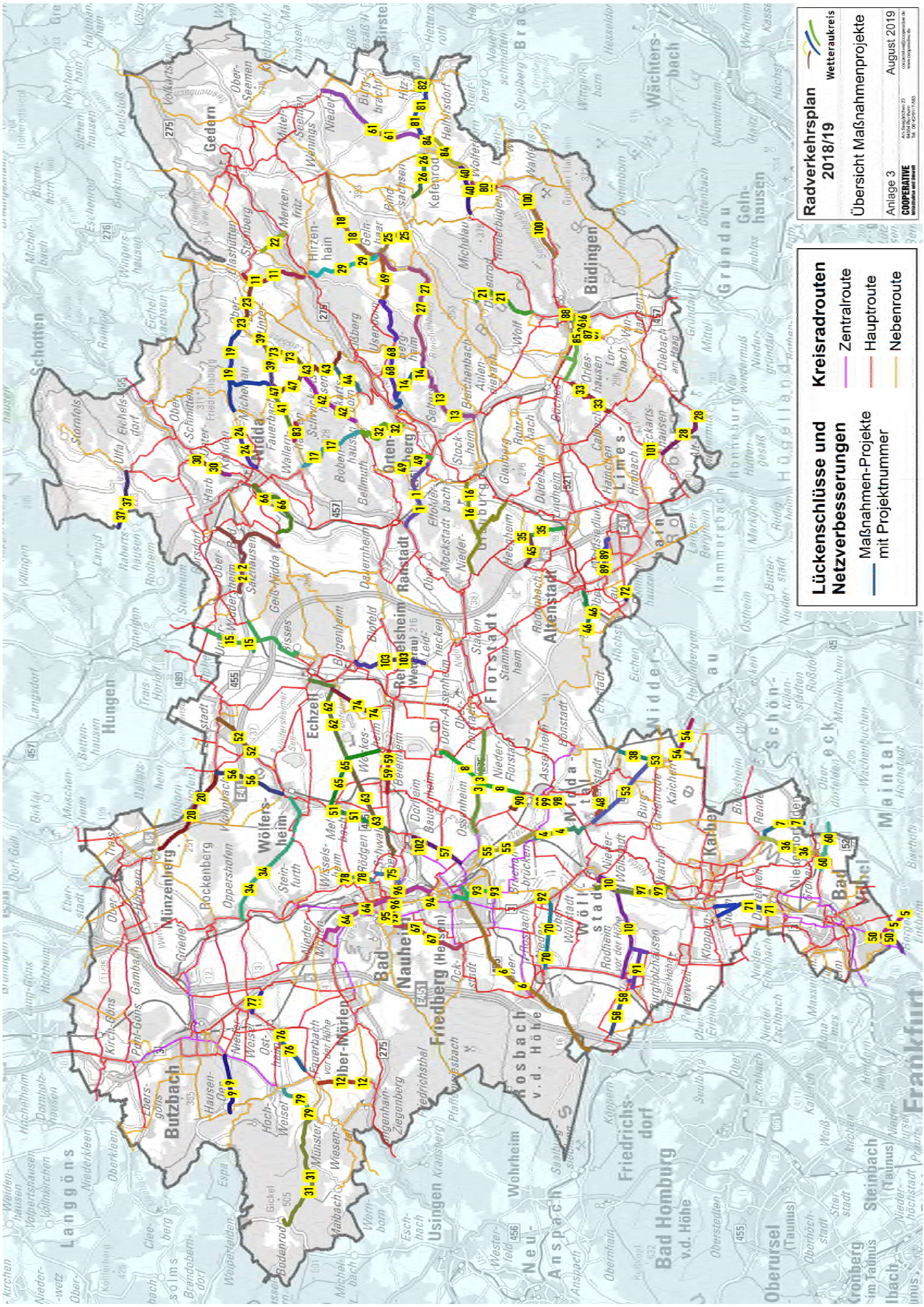
Anlage 2: Gegenüberstellung kommunaler Stellplatzsatzungen und FGSV-Regelwerk (Auszug)

Bauliche Nutzung	Bedarfskennwerte Regelwerk <sup>1)</sup>		Kommunale Stellplatzsatzungen								
	Radverkehrsanteil <sup>2)</sup>		Altenstadt	Bad Vilbel	Büdingen	Butzbach	Echzell	Florstadt	Friedberg	Glauburg	Hirzenhain
	10%	20%									
	1 Stellplatz je										
Wohngebäude	40 m <sup>2</sup> Wohnfläche	35 m <sup>2</sup> Wohnfläche	0,5 Wohnung	0,5 Wohnung	1,5 Wohnung	2 Wohnung	0,5 Wohnung	0,5 Wohnung	0,5 Wohnung	0,5 Wohnung	0,5 Wohnung
Kinder- und Jugendwohnheime	2 Betten		0	3 Betten	3 Betten	3 Betten	3 Betten	3 Betten	1,33 Betten	3 Betten	0
Sonstige Wohnheime	4 Betten	2 Betten	0	1 Bett	3 Betten	3 Betten	1 Bett	1 Bett	1 Bett	3 Betten	10 Betten
Büro- und Verwaltungsräume	180 m <sup>2</sup> Nutzfläche	90 m <sup>2</sup> Nutzfläche	50 m <sup>2</sup> Nutzfläche	100 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche
Räume mit erheblichem Besucherverkehr	70 m <sup>2</sup> Nutzfläche		50 m <sup>2</sup> Nutzfläche	100 m <sup>2</sup> Nutzfläche	50 m <sup>2</sup> Nutzfläche	50 m <sup>2</sup> Nutzfläche	50 m <sup>2</sup> Nutzfläche	50 m <sup>2</sup> Nutzfläche	50 m <sup>2</sup> Nutzfläche	50 m <sup>2</sup> Nutzfläche	50 m <sup>2</sup> Nutzfläche
Läden	100 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	50 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	40 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	100 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	70 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	70 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	70 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	50 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	80 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	50 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	50 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche
Versammlungsstätten			20 Sitzplätze	20 Sitzplätze	20 Sitzplätze	20 Sitzplätze	20 Sitzplätze	20 Sitzplätze	10 m <sup>2</sup> Veranstaltungsfläche	15 Sitzplätze	20 Sitzplätze
Sportplätze	250 m <sup>2</sup> Sportfläche		250 m <sup>2</sup> Sportfläche	250 m <sup>2</sup> Sportfläche	250 m <sup>2</sup> Sportfläche	250 m <sup>2</sup> Sportfläche	250 m <sup>2</sup> Sportfläche	250 m <sup>2</sup> Sportfläche	150 m <sup>2</sup> Sportfläche	250 m <sup>2</sup> Sportfläche	250 m <sup>2</sup> Sportfläche
Turn- und Sporthallen	100 m <sup>2</sup> Hallenfläche	50 m <sup>2</sup> Hallenfläche	50 m <sup>2</sup> Hallenfläche	50 m <sup>2</sup> Hallenfläche	50 m <sup>2</sup> Hallenfläche	50 m <sup>2</sup> Hallenfläche	50 m <sup>2</sup> Hallenfläche	50 m <sup>2</sup> Hallenfläche	50 m <sup>2</sup> Hallenfläche	50 m <sup>2</sup> Hallenfläche	50 m <sup>2</sup> Hallenfläche
Freibäder	100 m <sup>2</sup> Grundstücksfläche		0	200 m <sup>2</sup> Grundfläche	200 m <sup>2</sup> Grundfläche	300 m <sup>2</sup> Grundfläche	200 m <sup>2</sup> Grundfläche	250 m <sup>2</sup> Grundfläche	100 m <sup>2</sup> Grundfläche	0	0
Hallenbäder	Kleiderablagen		10 Kleiderablagen	5 Kleiderablagen	5 Kleiderablagen	10 Kleiderablagen	5 Kleiderablagen	7 Kleiderablagen	10 Kleiderablagen	0	0
Gaststätten	9 Besucherplätze	4,5 Besucherplätze	8 m <sup>2</sup>	8 m <sup>2</sup>	4 Sitzplätze	4 Sitzplätze	4 Sitzplätze	4 Sitzplätze	30 m <sup>2</sup> Gastraum	8 m <sup>2</sup> Nutzfläche	15 m <sup>2</sup> Bewirtungsfläche
Allgemeinbildende Schulen	5 Schüler	3,3 Schüler	3 Schüler	3 Schüler	je Klasse + je 5 Schüler über 18	3 Schüler	3 Schüler	3 Schüler	6 Unterrichtsraum	3 Schüler <sup>3)</sup>	3 Schüler
Gewerbe- und Industriebetriebe, Arbeitsstätten	450 m <sup>2</sup> Nutzfläche	225 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche


Bauliche Nutzung	Kommunale Stellplatzsatzungen									
	Karben	Kefenrod	Limeshain	Nidda	Niddatal	Ober-Mörlen	Ranstadt	Reichelsheim	Rockenberg	Wölfersheim
	1 Stellplatz je									
Wohngebäude	1 Wohnung	0,5 Wohnung	1 Wohnung	0,5 Wohnung	0,5 Wohnung	0,5 Wohnung	0,5 Wohnung	0,5 Wohnung	0,5 Wohnung	0,5 Wohnung
Kinder- und Jugendwohnheime	5 Betten	3 Betten	3 Betten	3 Betten	3 Betten	3 Betten	3 Betten	3 Betten	3 Betten	3 Betten
Sonstige Wohnheime	0	1 Bett	0	1 Bett	1 Bett	1 Bett	1 Bett	1 Bett	1 Bett	1 Bett
Büro- und Verwaltungsräume	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche	80 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche
Räume mit erheblichem Besucherverkehr	50 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche	50 m <sup>2</sup> Nutzfläche	50 m <sup>2</sup> Nutzfläche	50 m <sup>2</sup> Nutzfläche	50 m <sup>2</sup> Nutzfläche	50 m <sup>2</sup> Nutzfläche	50 m <sup>2</sup> Nutzfläche	50 m <sup>2</sup> Nutzfläche	50 m <sup>2</sup> Nutzfläche
Läden	70 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	80 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	50 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	70 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	70 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	70 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	70 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	70 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	70 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	70 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche
Versammlungsstätten	20 Sitzplätze	20 Sitzplätze	20 Sitzplätze	20 Sitzplätze	10 Sitzplätze	20 Sitzplätze	20 Sitzplätze	20 Sitzplätze	20 Sitzplätze	20 Sitzplätze
Sportplätze	250 m <sup>2</sup> Sportfläche	250 m <sup>2</sup> Sportfläche	250 m <sup>2</sup> Sportfläche	250 m <sup>2</sup> Sportfläche	250 m <sup>2</sup> Sportfläche	250 m <sup>2</sup> Sportfläche	250 m <sup>2</sup> Sportfläche	250 m <sup>2</sup> Sportfläche	250 m <sup>2</sup> Sportfläche	250 m <sup>2</sup> Sportfläche
Turn- und Sporthallen	50 m <sup>2</sup> Hallenfläche	50 m <sup>2</sup> Hallenfläche	50 m <sup>2</sup> Hallenfläche	50 m <sup>2</sup> Hallenfläche	50 m <sup>2</sup> Hallenfläche	50 m <sup>2</sup> Hallenfläche	50 m <sup>2</sup> Hallenfläche	50 m <sup>2</sup> Hallenfläche	50 m <sup>2</sup> Hallenfläche	50 m <sup>2</sup> Hallenfläche
Freibäder	200 m <sup>2</sup> Grundfläche	300 m <sup>2</sup> Grundfläche	0	200 m <sup>2</sup> Grundfläche	250 m <sup>2</sup> Grundfläche	200 m <sup>2</sup> Grundfläche	200 m <sup>2</sup> Grundfläche	200 m <sup>2</sup> Grundfläche	200 m <sup>2</sup> Grundfläche	200 m <sup>2</sup> Grundfläche
Hallenbäder	5 Kleiderablagen	15 Kleiderablagen	0	10 Kleiderablagen	10 Kleiderablagen	5 Kleiderablagen	5 Kleiderablagen	5 Kleiderablagen	5 Kleiderablagen	5 Kleiderablagen
Gaststätten	4 Sitzplätze	12 m <sup>2</sup> Nutzfläche	8 m <sup>2</sup>	10 m <sup>2</sup> Nutzfläche	10 m <sup>2</sup> Nutzfläche	4 Sitzplätze	4 Sitzplätze	4 Sitzplätze	4 Sitzplätze	4 Sitzplätze
Allgemeinbildende Schulen	3 Schüler	4 Schüler	3 Schüler <sup>3)</sup>	3 Schüler über 18 Jahre	3 Schüler	3 Schüler	3 Schüler	3 Schüler	3 Schüler	3 Schüler
Gewerbe- und Industriebetriebe, Arbeitsstätten	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche	70 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche	60 m <sup>2</sup> Nutzfläche

1) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):  
Hinweise zum Fahrradparken, Ausgabe 2012  
2) bei Schulen 20 % bzw. 30 %  
3) nur Grundschulen








**Lückenschlüsse und Netzverbesserungen**

-  Maßnahmen-Projekte mit Projektnummer

**Kreisradrouten**

-  Zentralroute
-  Hauptroute
-  Nebenroute



### Anlage 4: Liste der Maßnahmenprojekte zum Lückenschluss und zur Netzverbesserung

Projekt	Strecken-Nr.	Träger	Typ	Maßnahme	Länge	DTV	DTV_Rad	Beschreib	Sonstiges	Umweg	Höhe	Netzfunkt	Lücke/D efizit			
1	L13	Bund	Lückenschluss	Neubau	3.268	6.361	-	B275 Ranstadt - Selters				Herstellung Verbindung Bahnradweg - Niddaroute Anbindung Gesamtschule Konradsdorf Verbesserung Verbindung Effolderbach - Selters	1			
	S169		Fahrbahnbenutzung außerorts	Neubau	456		-	B275 Teilstr Efferbach - Konradsdorf								
	S170		ungeeignete Radverkehrsanlage	Neubau	581		-	B275 Teilstr Konradsdorf - Selters								
	S168	Fahrbahnbenutzung außerorts	Neubau	555	-		K238 Efferbach - B275									
2	L20	Bund	Lückenschluss	Neubau	1.348	6.774	-	B455 Teilstrecke Ober-Widdersheim - K195				Herstellung Verbindung Ober-Widdersheim mit Bad Salzhausen und Geiß-Nidda Verbesserung der Verbindung Geiß-Nidda Borsdorf Herstellung Verbindung HRFW4 mit Limes-Radweg	2 / 3			
	L51	Kreis	Lückenschluss	Neubau	1.000			-	-	K195 Teilstrecke B455 - Geiß-Nidda						
	L58			Neubau	1.946					1,2	33			K195 Geiß-Nidda - Bad Salzhausen		
	N20			Ausbau	1.270									Wirtschaftsweg K195 - Borsdorf		
	S692	Nidda	Netzverbesserung	Herrichtung	141			-	-	Wirtschaftsweg						
	S646	Kreis	Fahrbahnbenutzung außerorts	Neubau	165			-	-	K184 Teilstr. Ober-Widdersheim - B455						
S645	Nidda	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	417	-	-	K184 Forststraße Ober-Widdersheim									
3	L6	Bund	Lückenschluss	Neubau	4.174	11.472	-	B275 Ossenheim - Nieder-Florstadt				Herstellung Verbindung Florstadt - Friedberg Anbindung Friedberg an HRFW4/Niddaradweg	4			
	S256	Bund	Freigegebener Gehweg, Breite ≤ 2,0 m	Verbreiterung	1.131	11.472	-	B275 Fauerbach - Ossenheim								
	S254	Florstadt	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	86	11.472	-	B275 Friedberger Landstraße in Nieder-Florstadt	Fahrbahnnutzung aktuelle Verbindung Nieder-Florstadt - Dorn-Assenheim							
	L17	Florstadt	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	56	11.472	-	B275 Friedberger Landstraße in Nieder-Florstadt								
4	L17	Bund	Lückenschluss	Neubau	332	13.881	-	B45 Ilbenstadt - L3187				Herstellung Verbindung Ilbenstadt - Bruchbrücken	5			
	L15	Land	Lückenschluss	Neubau	1.801		-	-	L3351 Bruchbrücken - L3187							
	L16			Neubau	321		8.481	10	L3187 B45 - L3351							
	S248	Niddatal	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	478		13.881	-	B45 Friedberger Straße in Ilbenstadt							
5	L0	Bund	Lückenschluss	Neubau	1.811	26.443	-	B521 Bad-Vilbel - L3001				Frankfurt Ost, Verbindung Hohe Straße	6			
6	N23	Bund	Netzverbesserung	Neubau	5.446	22.640	-	B455 Friedberg - Rosbach	Verm. schl. Teilstr., Fahrbahn	1,2	28	Verbesserung der Verbindung Friedberg - Rosbach,	23			
	L4		Lückenschluss	Neubau	2.270	27.032	-	B455 Rosbach - A5					7			
Dafür entfällt																
	S214	Rosbach	schlechte Wegstrecke	Erneuerung	735	-	-									
	S217		Fahrbahnbenutzung außerorts	Neubau	1.390	-	-	Zufahrt Rosbacher Brunnen								
7	L3	Land	Lückenschluss	Neubau	2.115	6.495	-	L3205 Rendel - Niederdorfelden				Herstellung Verbindung Rendel - Niederdorfelden	8			
8	L21	Land	Lückenschluss	Neubau	3.923	4.914	5	L3187 Dom-Assenheim - Assenheim					9			
	S332	Land	Fahrbahnbenutzung außerorts	Neubau	602		5	L3187 Teilstr Dom-Assenheim - Assenheim								
	S400	Niddatal	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	312		5	L3187 Dom-Assenheimer Straße in Assenheim								
9	L11	Land	Lückenschluss	Neubau	2.543	4.049	10	L3053 Butzbach - Hausen				Herstellung Verbindung Butzbach - Hausen-Oes und Nieder-Weisel - Hausen-Oes	10 / 11			
	S477		Fahrbahnbenutzung außerorts	Neubau	108			L3053 Teilstrecke Butzbach - Hausen								
10	L12	Land	Lückenschluss	Neubau	3.983	3.493	11	L3204 Rodheim - K104				Herstellung Verbindung Radheim - Nieder-Wöllstadt, in Verbindung mit Netzverbesserung auch Rodheim - Okarben; Variante Kurze Wetterau, Hess Hauptnetz	12			
	L47	Kreis	Lückenschluss	Neubau	993			L3204 L3204 - Nieder-Wöllstadt								
	S208	Wöllstadt	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	981			K104 Frankfurter Straße in Nieder-Wöllstadt								
	N64	Wöllstadt	Netzverbesserung	Ausbau	467			Wirtschaftsweg K104 - Nieder Wöllstadt								
11	L29	Land	Lückenschluss	Neubau	2.904	2.097	5	L3183 Hirzenhain - Glashütten	In Zusammenhang mit Projekten 19, 23, 24 Verbindung Niddertal - Niddatal			Herstellung Verbindung Hirzenhain - Glashütten	13			
	S614	Hirzenhain	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	119			L3183 Buderusstraße in Hirzenhain								
12	L10	Land	Lückenschluss	Neubau	2.088	1.635	-	L3056 Langenhain-Ziegenberg - Fauerbach				Herstellung Verbindung Langenhain-Ziegenberg - Fauerbach	14			
	S352	Ober-Mörlen	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	243			L3056 Hauptstraße in Langenhain-Ziegenberg								
	S353		Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	495			L3056 Hauptstraße in Langenhain-Ziegenberg								
13	L25	Land	Lückenschluss	Neubau	2.482	1.265	3	L3190 Teilstr. Bleichenbach - Bergheim				Herstellung Verbindung Bleichenbach - Bergheim	15			
	L50	Land	Lückenschluss	Ausbau	1.171			Wirtschaftsweg	über Wirtschaftswege							
	L57	Land	Lückenschluss	Neubau	635			L3184 Ortenberg - Bergheim	auch für Projekt 14							
14	L24	Land	Lückenschluss	Neubau	2.494	916	1	L3184 Ortenberg - Bergheim	Teilstrecke aus Projekt 13				15 / 16			
15	L7	Kreis	Lückenschluss	Neubau	2.712	-	-	K183 Bisses - B455/L3188				Variante Limes-Radweg; Herstellung Verbindung Echzell - Unter-Widdersheim (Hungen) Limes-Radweg Anbindung Ober-Widdersheim Anbindung Grund-Schalheim	17			
	L46	Land	Lückenschluss	Neubau	1.970	1.149	11	L3188 B455 - Unter-Widdersheim								
	N92	Echzell	Netzverbesserung	Neubau	946	-	-	Wirtschaftsweg								
	N90			Neubau	421	-	-	Wirtschaftsweg								
16	L33	Land	Lückenschluss	Neubau	4.156	1.125	-	L3190 Nieder-Mockstadt - Stockheim				Herstellung Verbindung Stockheim - Nieder-Mockstadt; Verbindung Vulkanradweg - Niddaradweg (HRFW4) Zusätzliche Anbindung von Glauberg	20			
	S649	Glauburg	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	583			L3190 Bahnhofstraße in Stockheim								
	N10		Netzverbesserung	Ausbau	705			Teilstr. Glauburg - L3190	Wirtschaftsweg							
	N11		Netzverbesserung	Ausbau	1.496			Teilstr. Glauburg - L3190	Wirtschaftsweg							
17	L14	Land	Lückenschluss	Neubau	3.238	693	2	L3184 Wallenhausen - Bobenhausen	Netzbedeutung durch Projekt 32 (Verbindung Ortenberg - Nidda)			Herstellung Verbindung Wallenhausen - Bobenhausen; mit Umweg Wallenhausen - Bellmuth	22 / 23			
18	L31	Land	Lückenschluss	Neubau	4.576	-	-	L3184 Gelnhaar - Wenings				Herstellung Verbindung Gelnhaar - Wenings	24			
19	L19	Land	Lückenschluss	Neubau	3.237	3.696	1	L3185 Michelau - Ober-Lais	In Zusammenhang mit Projekten 11, 23, 24 Verbindung Niddertal -			Herstellung Verbindung Michelau - Ober-Lais Zusätzlich Verbesserung Verbindung Fauerbach - Michelau	88			
	L19	Nidda	Lückenschluss	Innerortsführung	617			L3185 Michelauer Straße in Ober-Lais								
	N88	Kreis	Netzverbesserung	Neubau	2.208			-	-	K202 Fauerbach - L3185				0,90	9	
20	N114	Land	Netzverbesserung	Neubau	4.448	1.544	9	L3136 Münzenberg - Wohnbach				Verbesserung Verbindung Wohnbach - Münzenberg; Vermeidung Fahrbahnbenutzung Teilstr. Obbornhofen - Münzenberg	114			
	S492	Land	Fahrbahnbenutzung außerorts	Neubau	221	1.544	9	L3136 Teilstr. Münzenberg - Wohnbach		1,72	67					
	S493	Münzenberg	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	304	1.311	5	L3135 Burgweg in Münzenberg								
21	L8	Land	Lückenschluss	Neubau	359	2.398	1	L3195 Dudenrod - L3193	keine direkte Führung			Herstellung Verbindung Dudenrod - Büdingen; Vermeidung Fahrbahnbenutzung L 3193; Verbesserung Teilstr. der Verbindung Michelau - Büdingen	26			
	S544		Fahrbahnbenutzung außerorts	Neubau	471			L3195 Dudenrod - L3193								
	S737	Büdingen	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	188			L3195 Wölfer Straße in Dudenrod								
	L8	Büdingen	Lückenschluss	Neubau	3.121			3.533	1	L3193 Büdingen - Dudenrod						
	S552		Breite ≤ 2,0 m	Verbreiterung	557					L3193 Teilstr. Büdingen - Sandhof						
	S553		Breite ≤ 2,0 m	Verbreiterung	493					L3193 Teilstr. Büdingen - Sandhof						
	S554		Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	440					L3193 Vogelsbergstraße in Büdingen						
S555	Fahrbahnbenutzung innerorts		Innerortsführung	191	L3193 Vogelsbergstraße in Büdingen											
22	L30	Land	Lückenschluss	Neubau	689	3.096	-	L3185 Teilstr. Merkenfritz - Steinberg				Herstellung Verbindung Steinberg - Merkenfritz und zum Vulkanradweg	27			
	L49	Hirzenhain	Lückenschluss	Ausbau	682			Wirtschaftsweg/Ortsstraßen	In Zusammenhang mit Projekt (Steinberg-Glashütten) zu sehen							
	S600		Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	282			L3185 Merkenfritz Straße in Steinberg								
23	N115	Land	Netzverbesserung	Neubau	2.160	3.696	1	L3185 Glashütten - Ober-Lais			10	Verbesserung Verbindung Glashütten - Ober-Lais; mit Pojekt 25 bis Nidda	115			
	S612	Kreis	Fahrbahnbenutzung außerorts	Neubau	29	-	-	K199 Teilstr. Ober-Lais - L3185	In Zusammenhang mit Projekten 11, 19, 24 Verbindung Niddertal - Niddatal	1,34	-7					
	S611	Nidda	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	82	-	-	K199 Glashütter Straße in Ober-Lais								
24	N116	Land	Netzverbesserung	Neubau	1.914	5.933	1	L3185 Michelau - Nidda	In Zusammenhang mit Projekten 11, 19, 23 Verbindung Niddertal - Niddatal	1,10	-7	Umfahrung der ungeeigneten Passage am Steinbruch	116			
25	L60	Land	Lückenschluss	Neubau	1.831	2.275	-	L3183 Bindsachsen - Gelnhaar				Herstellung Verbindung Bindsachsen - Gelnhaar	28			
26	L9	Land	Lückenschluss	Neubau	1.986	1.179	3	L3195 Teilstr. Kefenrod - Bindsachsen				Herstellung Verbindung Kefenrod - Bindsachsen	29			



Projekt	Strecken-Nr.	Träger	Typ	Maßnahme	Länge	DTV	DTV_Rad	Beschreib	Sonstiges	Umgew	Höhe	Netzfunkt	Lücke/Defizit
27	L26	Land	Lückenschluss	Neubau	4.507	495	3	L3184 Bergheim - Gelnhaar				Herstellung Verbindung Bergheim - Bindsachsen	30
	S157	Kefenrod	Fahrbahnschäden	Herrichten Asphalt/Beton	664	-		Wirtschaftsweg	Bettenradweg				
	S543	Land	Fahrbahnbenutzung außerorts	Neubau	653	495	3	L3184 Bergheim - Gelnhaar	Fahrbahnbenutzung aktueller Verbindung Bindsachsen - Gelnhaar			Fortführung der Verbindung nach Gelnhaar	
	N111		Netzverbesserung	Neubau	958					1,16	5	Verbesserung Radführung nach Gelnhaar	111
28	L28	Land	Lückenschluss	Neubau	2.705	1.640	5	L3189 Eckartshausen - Altwiedemus				Herstellung Verbindung Eckartshausen - Altwiedemus	31
29	L32	Land	Lückenschluss	Neubau	3.260	1.573	-	L3183 Hirzenhain - Gelnhaar				Herstellung Verbindung Hirzenhain - Gelnhaar	32
30	L44	Land	Lückenschluss	Neubau	1.787	-	-	L3139 Kohden - Unter-Schmitten				Herstellung Verbindung Kohden - Unter-Schmitten	33
31	L55	Land	Lückenschluss	Neubau	5.725	377	10	L3353 Münster - Bodenrod				Herstellung Verbindungen Bodenrod - Münster	34
32	L56	Land	Lückenschluss	Neubau	2.841	-	-	L3184 Wippenbach - Bobenhausen	Netzbedeutung durch Projekt 17 (Verbindung Ortenberg - Nidda)			Herstellung Verbindung Wippenbach - Bobenhausen	35
33	L23	Land	Lückenschluss	Neubau	2.425	2.420	5	L 3195 Calbach - Orleshausen (abseits)	über Wirtschaftswege			Herstellung Verbindung Orleshausen nach Calbach und ins Krebsbachtal	36
34	L22	Kreis	Lückenschluss	Neubau	4.334			K172 Oppertshofen - Södel	Fahrbahnbenutzung aktueller Verbindung Steinfurth - Södel	1,8	11	Herstellung Verbindung Oppertshofen (Rockenberg) - Wölfersheim	
	S325		Fahrbahnbenutzung außerorts	Neubau	322	-	-						
	N96		Netzverbesserung	Neubau	837								
	N95	Wölfersheim	Innerortsführung	748			Hauptstraße in Wölfersheim - Södel					96	
35	L41	Kreis	Lückenschluss	Neubau	1.907	-	-	K237 Heegheim - Lindheim				Herstellung Verbindung Heegheim - Lindheim mit Anschluss Altenstadt und Vulkanradweg; Verbindung Vulkanradweg -	38
	S64, 65	Florstadt	schlechte Wegstrecke	Erneuerung Asphalt/Beton	934	-	-	geschotterter Wirtschaftsweg mit Kfz-Verkehr					
36	L2	Kreis	Lückenschluss	Neubau	2.461	-	-	K247 Gronau - Rendel				Herstellung Verbindung Gronau - Rendel	51
37	L45	Kreis	Lückenschluss	Neubau	2.604	-	-	K223 Teilstrecke Uffa - Langd (Kreisgrenze)	In Abstimmung mit Kreis Gießen			Herstellung Verbindung Uffa - Langd mit Anschluss Hungen	39
38	L5	Kreis	Lückenschluss	Neubau	1.518			K243 Kaichen - L3188	Fahrbahnbenutzung aktueller Verbindung Burg-Gräfenrode - Bönstadt			Herstellung Verbindung Kaichen - Bönstadt	
	S340		Fahrbahnbenutzung außerorts	Neubau	738	-	-						
	S339		Niddatal	schlechte Wegstrecke	Erneuerung Asphalt/Beton	270							
39	L18, 48	Kreis	Lückenschluss	Neubau	2.593	-	-	K201 Fauerbach - Unter-Lais	Voraussetzung für Projekt 97 Fahrbahnbenutzung aktueller Verbindung Hirzenhain - Unter-Lais			Herstellung Verbindung Fauerbach - Unter-Lais	
	S608	Nidda	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	166	-	-						
40	L27	Kreis	Lückenschluss	Neubau	858	-	-	K221 Michelau - Wolferborn				Herstellung Verbindung Michelau - Wolferborn	
	L27		Büdingen	Innerortsführung	549			K221 Am Kaspersberg in Wolferborn					
	L27			Innerortsführung	846	3.354	7	L3010 Wertbornstraße in Wolferborn					
41	L34	Kreis	Lückenschluss	Neubau	1.911	-	-	K202 Teilstrecke Wallernhausen - Fauerbach	Fahrbahnbenutzung aktueller Verbindung Wallernhausen - Orlitzhöfe			Herstellung Verbindung Wallernhausen - Fauerbach	
	S730		Fahrbahnbenutzung außerorts	Neubau	498	-	-						
42	L36	Kreis	Lückenschluss	Neubau	3.210	-	-	K199 Bobenhausen - Schwickartshausen				Herstellung Verbindung Bobenhausen - Schwickartshausen	44
43	L37	Kreis	Lückenschluss	Neubau	2.277			K200 Schwickartshausen - Lißberg	In Zusammenhang mit Projekt 44			Herstellung Verbindung Schwickartshausen - Lißberg	
	S682		Ortenberg	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	255	-						-
	S681			Innerortsführung	271								K200 Weinbergstraße ind Lißberg
44	L38	Kreis	Lückenschluss	Neubau	1.702	-	-	K200 Eckartsborn - K200	In Zusammenhang mit Projekt 43			Herstellung Verbindung Schwickartshausen - Eckartsborn	46
45	L40	Kreis	Lückenschluss	Neubau	1.435			K236 Rodenbach - Heegheim	Fahrbahnbenutzung aktueller Verbindung Nieder-Mockstadt - Rodenbach - Altenstadt			Herstellung Verbindung Heegheim - Rodenbach - Altenstadt	
	S732		Kreis	Fahrbahnbenutzung außerorts	Neubau	336	-						-
	S21		Altenstadt	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	469							
46	L42	Kreis	Lückenschluss	Neubau	988	-	-	K234 Kloster Engelthal - B521	geringes Verkehrsaufkommen				
	L43		Bund	Neubau	498	7.790	-	-	Wirtschaftsweg an B521				
	L43			Wirtschaftsweg B521 - Ortslage	537	-	-						
47	L35	Kreis	Lückenschluss	Neubau	1.530	-	-	K200 Fauerbach - Schwickartshausen				Herstellung Verbindung Fauerbach - Schwickartshausen	52
48	L53	Niddatal	Lückenschluss	Neubau	655	-	-	Schulstraße in Ilbenstadt	Ortsstraße				
	L54		Ausbau	975	-	-	Wirtschaftsweg Bereich Nonnenhof						z.Z. nicht befahrbar
49	L39	Ortenberg	Lückenschluss	Ausbau	1.380	-	-	Wirtschaftsweg ohne Bindemittel	Zustand nicht befahrbar			Herstellung Verbindung Bellmuth - Konradsdorf (Gesamtschule)	
	S655		Ranstadt	Fahrbahnschäden	Herrichten Schotter	269	-						-
	S656			schlechte Wegstrecke	Ausbau	250	-						-
50	N38	Bund	Netzverbesserung	Neubau	1.412	27.974	-	B521 Teilstr. Bad Vilbel - Frankfurt		0		Verbesserung Verbindung Bad Vilbel - Frankfurt; Variante Kurze Wetterau, Hess. Hauptnetz	38
<b>Dafür entfällt</b>													
	S78,79	Bad Vilbel	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	712	-	-					Vermeidung Fahrbahn Alte Frankfurter Straße in Bad Vilbel	
51	N86	Bund	Netzverbesserung	Neubau	2.815	13.864	-	B455 Dorheim - Melbach		1,5	8	Verbesserung Verbindung Wölfersheim - Dorheim (Friedberg); Teilstr. Hess. Hauptnetz	86
52	N81	Bund	Netzverbesserung	Neubau	1.465	8.705	-	B455 Teilstr. Wölfersheim - Berstadt (1)		1,4	2	Direkte Führung Wölfersheim - Berstadt (Frank-Radweg, Hungen)	
	N82	Land		Neubau	349	2.362	-	L3136 Teilstr. Wölfersheim - Berstadt (2)					
	N83	Wölfersheim		Brückenstr. Teilstr. Wölfersheim - Berstadt (3)	404	-	-						
53	N66	Bund	Netzverbesserung	Neubau	1.218	5.048	-	B45 Kaichen - Ilbenstadt		1,4	-6	Verbesserung Verbindung Ilbenstadt - Kaichen	
	N108		Neubau	2.721									
54	N98	Bund	Netzverbesserung	Neubau	2.004			B45 Kaichen - Heldenbergen	Fahrbahnbenutzung aktueller Verbindung Kaichen - Heldenbergen	1,2	9	Verbesserung Verbindung Kaichen - Heldenbergen	
	S139		Fahrbahnbenutzung außerorts	Neubau	214	5.769	-						
	S138		Niddatal	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	418							
55	N22	Land	Netzverbesserung	Neubau	2.612			L3351 Bruchenbrücken - Friedberg				Verbesserung Verbindung Friedberg - Bruchenbrücken (Assenheim); hohes Radverkehrsaufkommen	
	S335,427-428	Friedberg	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	305	4.613	32	L3351 Bruchenbrückener Straße in Bruchenbrücken	Fahrbahnbenutzung aktueller Verbindung Friedberg - Assenheim				
56	N71	Land	Netzverbesserung	Neubau	3.068	2.152	5	L3354 Wölfersheim - Wohnbach		1,5	-3	Verbesserung Verbindung Wölfersheim - Wohnbach	71
57	N72	Land	Netzverbesserung	Neubau	2.358	5.844	28	L3351 Friedberg - Dorheim	Parallelführung Zentralroute über Wirtschaftswege	0		Verbesserung Verbindung Friedberg - Dorheim; hohes Radverkehrsaufkommen	72
	S257	Friedberg	Fahrbahnbenutzung innerorts	Neubau	34			L3351 Vers. Querung Domheimer Straße in Friedberg					
<b>Dafür entfällt</b>													
	S310	Land	Fahrbahnbenutzung außerorts	Neubau	66	588	28	L3351 Friedberg - Bauernheim	Versetzte Querung				
58	N27	Land	Netzverbesserung	Neubau	1.904	4.841	5	L3204 Rodheim - L3057	In Zusammenhang mit Projekt 10	1,4	11	Verbesserung Verbindung Rodheim (Wöllstadt) - Köppern	
	S113	Rosbach	Fahrbahnschäden	Herrichten Asphalt/Beton	1.046	-	-	Wirtschaftsweg/Ortsstraße	Anschluss von Wöllstadt				
59	N73	Land	Netzverbesserung	Neubau	1.805	4.505	15	L3186 Beienheim - Weckesheim		0		Verbesserung Verbindung Weckesheim (Reichelsheim) - Beienheim; Vermeidung nicht befahrbare Bahnunterführung	73
60	N39	Land	Netzverbesserung	Neubau	706	16.780	11	L3008 Bad Vilbel - Niederdorfelden	geplant	0	0	Variante Hess Hauptnetz	
	N40		Neubau	1.339	15.295	10							
61	L80	Land	Lückenschluss	Neubau	5.683	471	2	L3010 Nieder-Seemen - Kefenrod	Alternative: Ausbau parallel verlaufender Wirtschaftsweg in teilw. sehr schlechtem Zustand			Herstellung Verbindung Kefenrod - Nieder-Seemen/Gedern; möglicher Bestandteil der Seemenbachroute	61
62	N106	Land	Netzverbesserung	Neubau	3.357	2.794	3	L3412 K179 - Gettenau/Echzell	In Zusammenhang mit Projekt 63 (Hess. Hauptnetz) und 65	1,53	15	Verbesserung Verbindung Melbach (Wölfersheim) - Gettenau/Echzell; Hess.	
	N105		Innerortsführung	1.082	3.251	-	L3188 Hauptstraße in Echzell						
63	N104	Land	Netzverbesserung	Neubau	2.834			L3412 Teilstrecke B455 - K179	Fahrbahnbenutzung aktueller Verbindungen Melbach - Beienheim			Hess. Hauptroute in Zusammenhang mit Projekt 62	
	S302	Land	Fahrbahnbenutzung außerorts	Neubau	200	2.794	3	L3412 Vers Querung Melbach - Beienheim (1)					
	S306	Land	Fahrbahnbenutzung außerorts	Neubau	194			L3412 Vers Querung Melbach - Beienheim (2)					
	N118	Bad Nauheim	Netzverbesserung	Ausbau	176			Wiesweg					
	N119	Bad Nauheim	Netzverbesserung	1.046			Wirtschaftsweg asphaltiert						





Projekt	Strecken-Nr.	Träger	Typ	Maßnahme	Länge	DTV	DTV_Rad	Beschreib	Sonstiges	Umgew	Höhe	Netzfunkt	Lücke/Defizit
64	N51	Friedberg	Netzverbesserung	Neubau	94	-	-	Gießener Straße in Friedberg				Variante Kurze Wetterau u. Hess. Hauptnetz	49
	S253	Friedberg	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	34	-	-	K22 Gießener Straße in Friedberg					
	N52	Friedberg	Netzverbesserung	Innerortsführung	380	-	-						49
	S252	Friedberg	Breite ≤ 2,0 m	Verbreiterung	99	-	-	schmalere Weg mit Engpass an Brücke über Seebach	Aktuelle Verbindung Friedberg-Nord - Fauerbach				
	N53	Land	Netzverbesserung	Kreuzung	59	-	-	Kreuzung K22 - B455					49
	N99	Bad Nauheim	Netzverbesserung	Verbreiterung	552	-	-	Frankfurter Landstraße in Bad Nauheim	geplant/in Ausführung				49
	N49, 54	Bad Nauheim	Netzverbesserung	Innerortsführung	2.359	-	-	Frankfurter Straße in Bad Nauheim	geplant/in Ausführung				49
N50	Bad Nauheim	Netzverbesserung		1.184	-	-	Frankfurter Landstraße in Bad Nauheim					49	
N55	Bad Nauheim	Netzverbesserung		838	-	-	Theodor-Heuss-Str. / Dürerstr. in Bad Nauheim					49	
65	N91	Kreis	Netzverbesserung	Neubau	3.715	-	-	K179 Weckesheim - Melbach	Vermeidung versetzte Querung L3412	1,2	5	Verbesserung Verbindung Melbach /Wölfersheim - Weckesheim/Reichelsheim	91
66	N21	Kreis	Netzverbesserung	Neubau	3.404	-	-	K196 Nidda - Geiß-Nidda			25		21
	S688		Fahrbahnbenutzung außerorts	Neubau	268	-	-						
	S640		Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	363	-	-	K196 Zum Sportfeld in Geiß-Nidda	Aktuelle Verbindung Nidda - Geiß-Nidda	0,8		Umfahrung Steigungsstrecke zwischen Nidda und Geiß-Nidda; Variante Hess. Hauptnetz, HRFW4	
	S661		Breite ≤ 2,0 m	Verbreiterung	114	-	-	Verbindungsweg Bahnhofstr. - Johannerstr. In Nidda					
67	N89	Kreis	Netzverbesserung	Neubau	3.229	-	-	K21 Ockstadt - Bad Nauheim		1,2	3	Verbesserung Verbindung Ockstadt - Bad Nauheim; Umfahrung Friedberg Verbindung Bad Nauheim - Wöllstadt	89
68	N75	Kreis	Netzverbesserung	Neubau	2.186	-	-	K217 Ortenberg - Usenborn	Aktuelle Verbindung Usenborn - Ortenberg / Bergheim	1,2	9	Verbesserung Verbindung Ortenberg - Usenborn, in Verbindung mit Projekt 69 bis Gelnhaar	75
	N8		Netzverbesserung	Neubau	2.176	-	-						8
	S579, 581		Fahrbahnbenutzung außerorts	Neubau	455	-	-						
Dafür entfällt													
	S577	Ortenberg	schlechte Wegstrecke	Erneuerung Asphalt/Beton	101	-	-	Wirtschaftsweg					
	S578		Fahrbahnschäden	Herrichten Asphalt/Beton	353	-	-						
69	N9	Kreis	Netzverbesserung	Neubau	1.833	-	-	K217 Usenborn - Gelnhaar	Aktuelle Verbindung Gelnhaar - Usenborn	1,8	17	Verbesserung Verbindung Gelnhaar - Usenborn, in Verbindung mit Projekt 68 bis Ortenberg	9
	S575		Fahrbahnbenutzung außerorts	Neubau	134	-	-						
	S572		Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	193	-	-						K217 Usenborner Str. in Gelnhaar
	S576		Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	108	-	-						K217 Totenweg in Usenborn
Dafür entfällt													
	S573	Ortenberg	Fahrbahnschäden	Herrichten Schotter	430	-	-						
	S574		Fahrbahnschäden	Herrichten Asphalt/Beton	848	-	-						
70	N24	Kreis	Netzverbesserung	Ausbau	2.082	-	-	K11 Ober-Wöllstadt - Nieder-Rosbach		1,3	10	Verbesserung Verbindung Ober-Rosbach/Nieder-Rosbach - Ober-Wöllstadt/Nieder-Wöllstadt; Anschluss an Kurze Wetterau u. Hess. Hauptnetz	24
	N112	Rosbach	Netzverbesserung		903	-	-	Ehemalige K11 in Nieder-Rosbach					24
	S750	Wöllstadt	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	380	-	-	K11 Gießener Str. in Ober-Wöllstadt	Aktuelle Verbindung Nieder-Wöllstadt - Friedberg über Hanauer Str. - Gießener Straße				
	S394-396	Rosbach	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	699	-	-	L3352 Rodheimer Str. in Nieder-Rosbach	Aktuelle Verbindung Nieder-Rosbach - Ober-Rosbach				
Dafür entfällt													
	S221	Rosbach	schlechte Wegstrecke	Erneuerung Schotter	494	-	-						
	S222	Wöllstadt	schlechte Wegstrecke	Erneuerung Asphalt/Beton	789	-	-						
	S223		leichte Fahrbahnschäden	Herrichten	493	-	-						
71	N35, 36	Kreis	Netzverbesserung	Neubau	2.359	-	-	K10 Dorteilweil - B3		1,9	26	Verbesserung Verbindung Dorteilweil - Kloppenheim /Petterweil	35
	N37		Netzverbesserung	Neubau	1.004	-	-	Asphaltierter Wirtschaftsweg		1,9	26		35
	S125, 126	Karben	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	219	-	-	K10 Ober Erlenbacher Str. in Kloppenheim	Aktuelle Verbindung Kloppenheim - Petterweil				
	S532	Bad Vilbel	Gehweg Radfahrer frei	Innerortsführung	696	-	-	Friedberger Str. in Dorteilweil	Aktueller Anschluss Rathaus Bad Vilbel				
72	N18	Kreis	Netzverbesserung	Neubau	534	-	-	K232 L3189 - Höchst	Naturschutzgebiet am Nordrand	1,5	1	Verbesserung Verbindung Waldsiedlung - Höchst (Bahnradweg Hessen), Vermeidung 2-faches Queren K232	18
	S22, 24	Altstadt	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	566	-	-	K232 Mittelstraße in Höchst					
73	N97	Kreis	Netzverbesserung	Neubau	2.280	-	-	K199 Teilstr Unter-Lais - Schwickartshausen	Im Zusammenhang mit Projekt 39	1,9	76	Verbesserung Verbindung Schwickartshausen - Unter-Lais/Ober-Lais	97
74	N65	Kreis	Netzverbesserung	Neubau	2.062	-	-	K180 Heuchelheim - Gettenau		1,4	5	Verbesserung Verbindung Reichelsheim/Heuchelheim - Gettenau/Echzell	65
75	N74	Kreis	Netzverbesserung	Neubau	1.308	-	-	K174 Schwalheim - Rödgen		2,5	-6	Verbesserung Verbindung Schwalheim - Rödgen	74
76	N77	Kreis	Netzverbesserung	Neubau	1.525	-	-	K17 Fauerbach - Ostheim			-4		77
	S464	Kreis	Fahrbahnbenutzung außerorts	Neubau	202	-	-						
	S458	Butzbach	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	135	-	-	K17 Ostheimer Straße in Fauerbach	Aktuelle Verbindung Fauerbach - Ostheim (HRFW 6)	1,4		Verbesserung der Verbindung Fauerbach - Ostheim/Nieder-Weisel, Variante HRFW6	
	S463		Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	195	-	-	L3056 Am Fauerbach in Fauerbach					
	N78		Netzverbesserung		569	-	-	Rathausstraße in Ostheim				77	
77	N79	Kreis	Netzverbesserung	Neubau	958	-	-	K17 B3 - Nieder-Weisel			3	Verbesserung Verbindung Nieder-Weisel - Ober-Mörten (Vermeidung 2 faches Queren der B3)	79
	S474		Fahrbahnbenutzung außerorts	Neubau	127	-	-		Aktuelle Verbindung Butzbach - Ober-Mörten	1,6			
	N80		Butzbach	Netzverbesserung		264	-	-	Alternative Ortszufahrt K17 - Oppershofener Straße				
78	N87	Kreis	Netzverbesserung	Neubau	1.123	-	-	K173 Rödgen - Wisselsheim			-1		87
	S435	Bad Nauheim	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	148	-	-	K173 Löwenthalstraße in Wisselsheim	Aktuelle Verbindung Melbach - Wisselsheim	1,3			
79	N107	Kreis	Netzverbesserung	Ausbau	1.925	-	-	K15 Münster - Hoch-Weisel			9	Verbesserung Verbindung Münster - Hoch-Weisel/Butzbach	107
	S471	Butzbach	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	492	-	-	L3056 Lindenbergsstraße in Hoch-Weisel	Aktuelle Verbindung Fauerbach - Hoch-Weisel	1,8			
80	N6	Land	Netzverbesserung	Neubau	1.176	4.095	1	L3010 Wollerborn - Rinderbügen	Alternative statt über den Berg	1,4	33	Verbesserung Verbindung Rinderbügen - Wollerborn; möglicher Bestandteil der Seemenbachroute	6
	Dafür entfällt												
	S347	Büdingen	schlechte Wegstrecke	Erneuerung Schotter	739	-	-						
81	N94	Land	Netzverbesserung	Neubau	226	1.610	2	L3195 Teilstr. Hitzkirchen - Kefenrod	Fahrbahn L3195	1,1	30	Verbesserung Verbindung Hitzkirchen - Kefenrod	94
	S125	Land	Fahrbahnbenutzung außerorts	Neubau	97	1.610	2	L3195 Versetzte Querung Kefenrod - Nieder-Seemen	Fahrbahn L3196	1,1	30		
	N0	Kefenrod	Netzverbesserung		1.398	1.610	2	Wirtschaftsweg		1,1	30		94
	N93	Kefenrod	Netzverbesserung		418			Wirtschaftsweg		1,1	30		94
	N123	Kefenrod	Netzverbesserung		414	1.610	2	Wirtschaftsweg		1,1	30		94
	N124	Kefenrod	Netzverbesserung		591			Wirtschaftsweg		1,1	30		94
Dafür entfällt													
	S62	Kefenrod	schlechte Wegstrecke	Erneuerung Schotter	748	-	-						
82	N1	Kefenrod	Netzverbesserung	Ausbau	501	-	-	Wirtschaftsweg / Am Lindenberg in Hitzkirchen		0	0	Verbesserung Ortsdurchfahrt Hitzkirchen durch Vermeidung Fahrbahnbenutzung L3195	1
	N100	Kefenrod	Netzverbesserung	Innerortsführung	143	-	-	K209 Oberdorfstraße in Hitzkirchen		0	0		100
Dafür entfällt													
	S43	Kreis	Fahrbahnbenutzung außerorts	Neubau	90	-	-	K211 Teilstr Burgbracht - Hitzkirchen					
	S44	Land	Fahrbahnbenutzung außerorts	Neubau	226	-	-	L3195 Teilstr Burgbracht - Hitzkirchen					
	S45	Kefenrod	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	262	-	-	L3195 Weninger Straße in Hitzkirchen					
83	N2	Nidda	Netzverbesserung	Ausbau	210	-	-	Wirtschaftsweg	geplant	0		Verbesserung der Verbindung Wallernhausen - Orlitzhöfe durch	2
	N19	Nidda	Netzverbesserung		608	-	-	Wirtschaftsweg		0			2



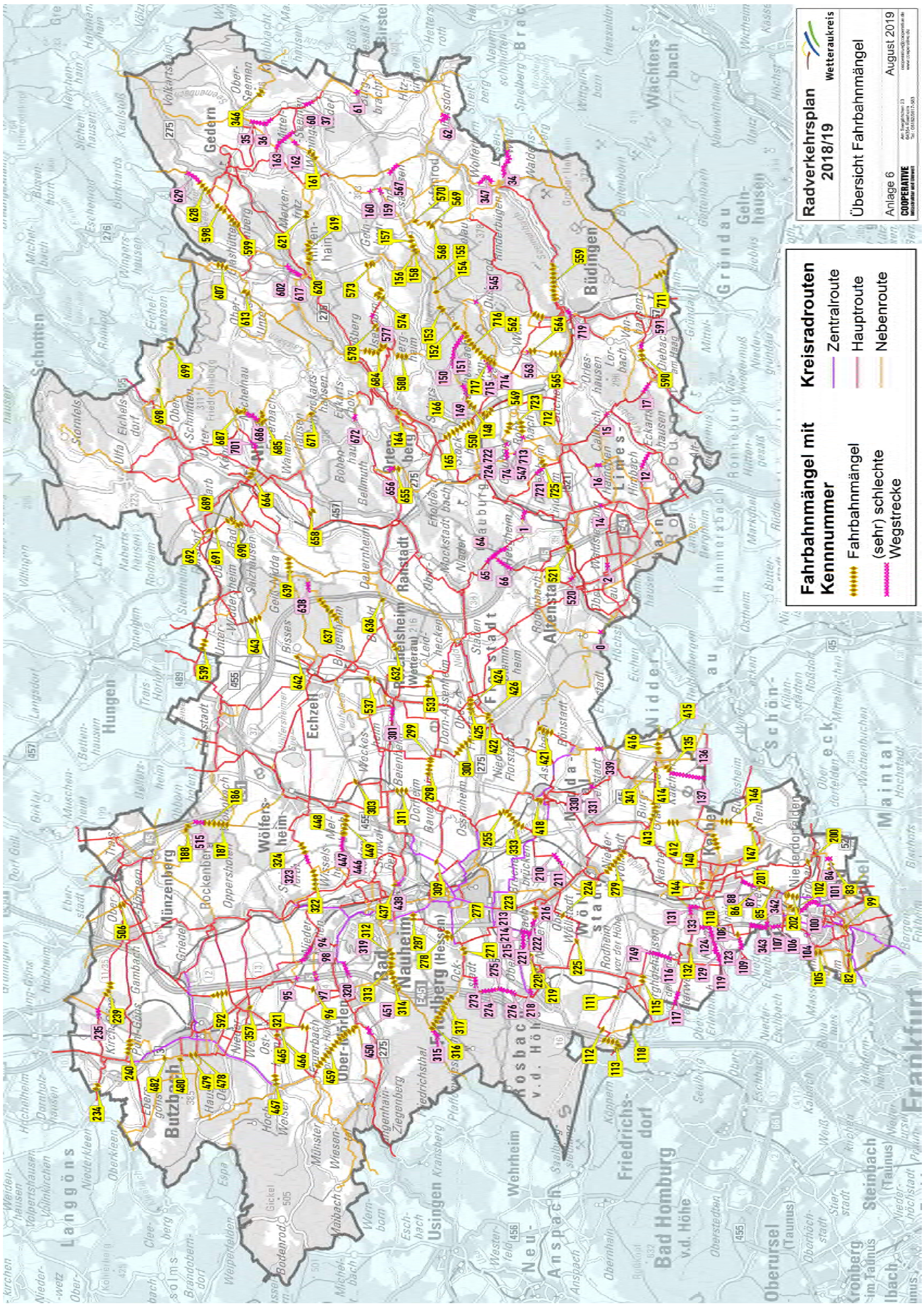
Projekt	Strecken-Nr.	Träger	Typ	Maßnahme	Länge	DTV	DTV_Rad	Beschreib	Sonstiges	Umweg	Höhe	Netzfunkt	Lücke/Defizit
84	N4	Kefenrod	Netzverbesserung	Ausbau	644	3.354	7	Wirtschaftsweg	Wirtschaftsweg statt L3010	0	0	Verbesserung der Verbindung Wolferborn - Kefenrod durch Vermeidung der	4
	N120	Büdingen	Netzverbesserung	Ausbau	830	3.354	7	Wirtschaftsweg	Wirtschaftsweg statt L3011	0		Fahrbahnbenutzung L3010; möglicher Bestandteil der Seemenbachroute	4
	N3	Büdingen	Netzverbesserung	Ausbau	193	3.354	7	Wirtschaftsweg	Wirtschaftsweg statt L3010	0			4
	N5	Kefenrod	Netzverbesserung	Ausbau	183	3.354	7	Wirtschaftsweg	Wirtschaftsweg statt L3010	0			4
Dafür entfällt													
	S49	Land	Fahrbahnbenutzung außerorts	Neubau	1.061	-	-	L3010 Wolferborn - Kefenrod					
	S50	Büdingen	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	347	-	-	L3010 Wolferborn - Kefenrod	Aktuelle Verbindung Wolferborn - Kefenrod				
	S51	Kefenrod	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	418	-	-	L3010 Wolferborn - Kefenrod					
85	N12	Büdingen	Netzverbesserung	Ausbau	674	-	-	Teilstr. Büdingen - Orleshausen (2)	Wirtschaftsweg	1,2	7	Verbesserung Verbindung Büdingen Orleshausen/Krebsbachtal; Alternative zum Ausbau der K228	12
	N57	Büdingen	Netzverbesserung	Ausbau	920	-	-	Teilstr. Büdingen - Orleshausen (4)	Wirtschaftsweg	1,2	7		12
	N13	Büdingen	Netzverbesserung	Ausbau	761	-	-	Teilstr. Büdingen - Orleshausen (1)	Wirtschaftsweg	1,2	7		12
	N58	Büdingen	Netzverbesserung	Ausbau	508	-	-	Teilstr. Büdingen - Orleshausen (3)	Wirtschaftsweg	1,2	7		12
	N69	Büdingen	Netzverbesserung	Ausbau	434	-	-	Teilstr. Wolf - Orleshausen	einschl. Brückenverbreiterung	0		Anschluss Wolf	12
86	N14	Büdingen	Netzverbesserung	Innerortsführung	947	-	-	Radverkehrsanlage K228 Orleshäuser Straße	Unzulängliche Radverkehrsanlage	0		Verbesserung Anschluss Südstadt - Orleshausen in Verbindung mit Projekt 85	14
87	N15	Büdingen	Netzverbesserung	Ausbau	553	-	-	Wirtschaftsweg schlechter Zustand	zw. Orlesh. Str. - Lorbacher Str.	0		Verbesserung Anschluss von Lorbach an Büdingen/Orleshausen in Verbindung mit Projekt 85	15
88	N16	Büdingen	Netzverbesserung	Ausbau	380	-	-	Eberhard-Bauner-Allee statt Bahnhofstraße in Büdingen	Freigabe Einbahnstraße, Parkplätze umgestalten	0		Zufahrt Zentrum, Altstadt	16
89	N17	Altenstadt	Netzverbesserung	Neubau	731	-	-	Helmershäuser Straße in Waldsiedlung	Zufahrt Gewerbegebiet	0		Verbesserung Verbindung Oberau - Hainchen, Zufahrt Gewerbegebiet	17
	N121	Altenstadt	Netzverbesserung	Neubau	862	-	-	Helmershäuser Straße in Waldsiedlung	Ortsstraße	0			17
Dafür entfällt													
	S2	Altenstadt	schlechte Wegstrecke	Erneuerung Schotter	259	-	-	Wirtschaftsweg					
90	N26	Niddatal	Netzverbesserung	Ausbau	276	4.914	5	Unbefestigter Wirtschaftsweg	Wirtschaftsweg	0		Verbesserung Verbindung Wickstadt/HRFW4 -	26
	N25	Niddatal	Netzverbesserung	Ausbau	659	4.914	5	Wirtschaftsweg	Wirtschaftsweg	0			26
91	N29	Rosbach	Netzverbesserung	Ausbau	816	3.114	51	nicht ausgebaute Wirtschaftsweg	sehr hohes	0		Verbesserung Verbindung Rodheim - Petteilwei; Vermeidung Fahrbahnbenutzung L3352	29
	N30	Rosbach	Netzverbesserung	Ausbau	298	3.114	51		Ortsstraßen	0			29
	N28	Rosbach	Netzverbesserung	Ausbau	511	3.114	51		Ortsstraßen	0			29
	N31	Rosbach	Netzverbesserung	Ausbau	278	3.114	51		Ortsstraßen	0			29
	N113	Rosbach	Netzverbesserung	Ausbau	258	3.114	51	Wirtschaftsweg mit Asphaltbelag	Ortsstraßen	0			29
	S749	Rosbach	schlechte Wegstrecke	Erneuerung Schotter	541	-	-		Aktuelle Verbindung Petteilwei - Rodheim				
	S116	Karben	schlechte Wegstrecke	Erneuerung Asphalt/Be	541	-	-						
	N84	Rosbach	Netzverbesserung	Ausbau	439	-	-	nicht ausgebaute Wirtschaftsweg		0		Anschluss an L 3204, Projekt 10	84
Dafür entfällt													
	S745	Land	Fahrbahnbenutzung außerorts	Neubau	378	3.114	51	L3352 Rodheim - L3415	Aktuelle Verbindung Petteilwei - Rodheim				
	S746	Rosbach	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	470	3.114	51						
92	N33	Wöllstadt	Netzverbesserung	Ausbau	160	-	-	Am Rosbach in Ober-Wöllstadt		0		Direktere Verbindung durch Ober-Wöllstadt; Variante Kurze Wetterau, Hess. Hauptnetz	33
	N32	Wöllstadt	Netzverbesserung	Ausbau	34	-	-			0			33
	N34	Wöllstadt	Netzverbesserung	Ausbau	215	-	-	Marienstraße in Ober-Wöllstadt		0			33
	S748	Wöllstadt	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	188	-	-	K11 Gießener Str. in Ober-Wöllstadt	Aktuelle Verbindung Ober-Wöllstadt - Friedberg, Variante Kurze Wetterau, Hess. Hauptnetz				
93	N41	Friedberg	Netzverbesserung	Ausbau	540	-	-	Routenführung durch Kasernengelände		0		Vermeidung ungeeigneter Radverkehrsanlagen in der Frankfurter Straße; Variante Kurze Wetterau, Hess. Hauptnetz	41
	N42	Friedberg	Netzverbesserung	Ausbau	578	-	-	Am Dachspfad in Friedberg	Voraussetzung Kasernengelände verfügbar	0			41
	N43	Friedberg	Netzverbesserung	Ausbau	766	-	-	Mainzer-Tor-Weg in Friedberg		0			41
	N44	Friedberg	Netzverbesserung	Ausbau	421	-	-	Kettlerstraße in Friedberg		0			41
	S286	Friedberg	Fahrbahnbenutzung innerorts	Innerortsführung	159	-	-	Freseniusstraße					
94	N45	Friedberg	Netzverbesserung	Ausbau	122	-	-	An der alten Gärtnerei in Friedberg		0		Verbesserung der Verbindung Friedberg - Bad Nauheim durch Umfahrung der Engstelle im Bereich der Unterführung Burgfeldstraße, Variante Kurze Wetterau	45
95	N101	Bad Nauheim	Netzverbesserung	Ausbau	72	-	-	Friedberger Str. - Kurstraße		0			101
	N103	Bad Nauheim	Netzverbesserung	Ausbau	39	-	-	Brücke Lutherstr.		0		Verbesserung der Verbindung Friedberg - Bad Nauheim; Variante Kurze Wetterau	103
	N46	Bad Nauheim	Netzverbesserung	Ausbau	178	-	-	Kurstraße (2)		0			103
	N56	Bad Nauheim	Netzverbesserung	Ausbau	69	-	-	Lutherstr.		0			103
96	N47	Bad Nauheim	Netzverbesserung	Neubau	615	-	-	Schwalheimer Str. in Bad Nauheim		0		Verbesserung der Verbindung Bad Nauheim - Schwalheim durch Umfahrung der unpassierbaren Bahnunterführung	102
	N48	Bad Nauheim	Netzverbesserung	Neubau	385	-	-	An der Schützenrain in Bad Nauheim	geplant	0			102
	N102	Bad Nauheim	Netzverbesserung	Neubau	95	-	-			0			102
97	N63	Bund	Netzverbesserung	Ausbau	784	13.001	-	Wirtschaftsweg an der B3		1,2	-15	Verbesserung der Verbindung Karben/Okarben - Nieder-Wöllstadt/Friedberg nahe der B3; Variante Kurze Wetterau u. Hess. Haupttrouten; in Verbindung mit Projekt 10	63
	N59	Bund	Netzverbesserung	Ausbau	262	13.001	-	Friedhofsweg in Okarben		1,2	-15		63
	N60	Bund	Netzverbesserung	Ausbau	453	13.001	-	Friedberger Weg in Okarben	in Planung	1,2	-15		63
	N61	Bund	Netzverbesserung	Ausbau	111	13.001	-	Friedhofsweg in Okarben		1,2	-15		63
	N62	Karben	Netzverbesserung	Ausbau	1.019	13.001	-	Wirtschaftsweg		1,2	-15		63
98	N67	Niddatal	Netzverbesserung	Ausbau	192	-	-	Unterführung L3187		0		Verbesserung der Streckenführung des HRFW4/Niddaradwegs; Hess. Haupttroute	63
99	N68	Niddatal	Netzverbesserung	Ausbau	130	-	-	Brücke über die Wetter		2,3		Verbesserung der Streckenführung des HRFW4/Niddaradwegs; Hess. Haupttroute	67
100	N70	Büdingen	Netzverbesserung	Neubau	2.996	4.095	1	Wegeparzellen, teilweise Grunderwerb notwendig	Lösung an der Brückenengstelle erforderlich; Alternative: Radweg an der 3010	0		Verbesserung der Verbindung Büdingen - Rinderbüden durch Vermeidung Zufahrt Steinbruch; möglicher Bestandteil der Seemenbachroute	68
	S349	Land	Fahrbahnbenutzung außerorts	Neubau	236	4.095	1	L3010 Versetzte Querung					70
	S559	Büdingen	Fahrbahnschäden	richten Asphalt/Be	1.532	-	-	Am Hain in Büdingen					
101	N76	Büdingen	Netzverbesserung	Ausbau	180	2.420	5	unbefestigter Wirtschaftsweg		0		Verbesserung Verbindung Rommelhausen/Himbach - Eckartshausen/Calbach, Vermeidung Fahrbahnbenutzung L3195	76
	S12	Büdingen	schlechte Wegstrecke	Erneuerung Schotter	689	-	-	Wirtschaftsweg mit Kopfsteinpflaster parallel zur L3189;	Aktuelle Verbindung Himbach - Eckartshausen; Hohes Radverkehrsaufkommen auf der L3189				
Dafür entfällt													
	S13	Land	Fahrbahnbenutzung außerorts	Neubau	246	2.420	5	L3195 nördl. Eckartshausen	Aktuelle Verbindung Himbach - Eckartshausen				
102	N85	Friedberg	Netzverbesserung	Neubau	647	-	-	Wetteraustr. Teilstr. B455 - Dorheim (2)		1,3	1	Verbesserung Zufahrt Dorheim	
103	N85	Land	Netzverbesserung	Ausbau	2.437	-	-	L3187 Bingenheim - Leidhecken		1,9	-15	Verbesserung Verbindung Staden/Leidhecken - Bingenheim/Echzell	85
	N109	Echzell	Netzverbesserung	Innerortsführung	731	-	-	L3188 Raunstraße in Bingenheim		1,9	-15		




Anlage 5: Kostenüberschlag Projekte zum Lückenschluss und zur Netzverbesserung

Projekt	Zuständigkeit	Typ	Maßnahmenbereich	Gesamtbe- wertung 100%	Prioritäten- Einstufung	Bund	Land		Kreis		Kommunen	
						Baukosten	Baukosten	Vermiedene Baukosten	Baukosten	Vermiedene Baukosten	Baukosten	Vermiedene Baukosten
50	Bund	Netzverbesserung	B521	2,80		406.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
3	Bund, Florstadt	Lückenschluss	B275	2,75		1.432.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
6	Bund, Rosbach	Netzverbesserung	B455	2,55	Kurzfristig	2.218.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €	- 499.000,00 €
1	Bund, Kreis	Lückenschluss	B275, K238	2,20		1.238.000,00 €	- €	- €	160.000,00 €	- €	- €	- €
5	Bund	Lückenschluss	B521	2,10		521.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
2	Bund, Kreis, Nidda	Lückenschluss	B455, K195, K184	2,05		388.000,00 €	- €	- €	894.000,00 €	- €	365.000,00 €	- €
51	Bund	Netzverbesserung	B455	1,75		809.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
97	Bund, Karben, Wöllstadt	Netzverbesserung	B3, Wirtschaftsweg	1,70	mittelfristig	225.000,00 €	- €	- €	- €	- €	293.000,00 €	- €
52	Bund, Land, Wölfersheim	Netzverbesserung	B455, L3136	1,55		421.000,00 €	100.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €
53	Bund	Netzverbesserung	B45	1,45		1.132.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
4	Bund, Land, Niddatal	Lückenschluss	B45, L3351, L3187	1,35		95.000,00 €	610.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €
46	Bund, Kreis, Altenstadt	Lückenschluss	B521, K234	1,35		143.000,00 €	- €	- €	284.000,00 €	- €	- €	- €
54	Bund, Niddatal	Netzverbesserung	B45	0,85	langfristig	638.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
55	Land, Friedberg	Netzverbesserung	L3351	2,65		- €	751.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €
64	Land, Friedberg, Bad Nauheim	Netzverbesserung	Kreuzung B455/K22, Ortsstraßen	2,20		- €	- €	- €	- €	- €	160.000,00 €	- €
15	Land, Kreis	Lückenschluss	K183, L3188	2,15		- €	566.000,00 €	- €	780.000,00 €	- €	- €	- €
33	Land	Lückenschluss	L3195	2,15		- €	697.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €
91	Land, Rosbach, Karben	Netzverbesserung	Wirtschaftsweg (L3352)	2,15		- €	- €	- €	- €	- €	519.000,00 €	- €
10	Land, Kreis, Wöllstadt	Lückenschluss	L3204, K104, Wirtschaftsweg	2,05		- €	1.145.000,00 €	- €	285.000,00 €	- €	134.000,00 €	- €
11	Land, Hirzenhain	Lückenschluss	L3183	2,05		- €	835.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €
16	Land, Glauburg	Lückenschluss	L3190, Wirtschaftsweg	2,05		- €	1.195.000,00 €	- €	- €	- €	203.000,00 €	- €
17	Land	Lückenschluss	L3184	2,05		- €	931.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €
57	Land, Friedberg	Netzverbesserung	L3351	2,05		- €	697.000,00 €	- €	- €	- €	10.000,00 €	- €
59	Land	Netzverbesserung	L3186	2,05		- €	519.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €
60	Land	Netzverbesserung	L3008	2,00	Kurzfristig	- €	588.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €
7	Land	Lückenschluss	L3205	1,95		- €	608.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €
8	Land, Niddatal	Lückenschluss	L3187	1,95		- €	1.301.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €
9	Land	Lückenschluss	L3053	1,95		- €	762.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €
12	Land, Ober-Mörlen	Lückenschluss	L3056	1,95		- €	600.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €
13	Land, Ortenberg	Lückenschluss	L3190, L3184	1,95		- €	1.233.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €
14	Land	Lückenschluss	L3184	1,95		- €	717.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €
18	Land	Lückenschluss	L3184	1,95		- €	1.316.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €
58	Land, Rosbach	Netzverbesserung	L3204, Wirtschaftsweg	1,80		- €	547.000,00 €	- €	- €	- €	342.000,00 €	- €
56	Land	Netzverbesserung	L3354	1,70		- €	882.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €
24	Land	Netzverbesserung	L3185	1,55		- €	550.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €
100	Land, Büdingen	Netzverbesserung	Wirtschaftsweg (L3010)	1,55		- €	68.000,00 €	- €	- €	- €	1.362.000,00 €	- €
19	Land, Kreis, Nidda	Lückenschluss	L3185, K202	1,45		- €	931.000,00 €	- €	635.000,00 €	- €	- €	- €
32	Land	Lückenschluss	L3184	1,45		- €	817.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €
61	Land	Lückenschluss	L3010	1,45	mittelfristig	- €	1.634.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €
21	Land, Büdingen	Lückenschluss	L3195, L3193	1,35		- €	1.250.000,00 €	- €	- €	- €	101.000,00 €	- €
22	Land, Hirzenhain	Lückenschluss	L3185	1,35		- €	198.000,00 €	- €	- €	- €	196.000,00 €	- €
25	Land	Lückenschluss	L3183	1,35		- €	526.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €
26	Land	Lückenschluss	L3195	1,35		- €	571.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €
27	Land, Kefenrod	Lückenschluss	L3184, Wirtschaftsweg	1,35		- €	1.759.000,00 €	- €	- €	- €	217.000,00 €	- €
28	Land	Lückenschluss	L3189	1,35		- €	778.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €
29	Land	Lückenschluss	L3183	1,35		- €	937.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €
30	Land	Lückenschluss	L3139	1,35		- €	514.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €
31	Land	Lückenschluss	L3353	1,35		- €	1.646.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €
103	Land, Echzell	Netzverbesserung	L3187, L3188 innerorts	1,35		- €	700.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €
23	Land, Kreis, Nidda	Netzverbesserung	L3185, L199	1,20		- €	621.000,00 €	- €	8.000,00 €	- €	- €	- €
80	Land	Netzverbesserung	L3010	1,20		- €	338.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- 100.000,00 €
62	Land, Echzell	Netzverbesserung	L3412, L3188	1,15		- €	965.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €
20	Land, Münzenberg	Netzverbesserung	L3136, L3135 innerorts	1,10		- €	1.342.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- €
81	Land, Kefenrod	Netzverbesserung	L3195	1,10		- €	93.000,00 €	- €	- €	- €	- €	- 101.000,00 €
84	Land, Büdingen, Kefenrod	Netzverbesserung	Wirtschaftsweg (L3010)	0,95		- €	- €	- 305.000,00 €	- €	- €	424.000,00 €	- €
63	Land, Bad Nauheim	Netzverbesserung	L3412, Wirtschaftsweg	0,80	langfristig	- €	928.000,00 €	- €	- €	- €	51.000,00 €	- €
34	Kreis, Wölfersheim	Lückenschluss	K172	2,05		- €	- €	- €	1.579.000,00 €	- €	- €	- €
35	Kreis, Florstadt	Lückenschluss	K237, Wirtschaftsweg	2,05		- €	- €	- €	548.000,00 €	- €	- €	- €
36	Kreis	Lückenschluss	K247	1,95		- €	- €	- €	708.000,00 €	- €	- €	- €
37	Kreis	Lückenschluss	K223	1,95		- €	- €	- €	749.000,00 €	- €	- €	- €
75	Kreis	Netzverbesserung	K174	1,95		- €	- €	- €	376.000,00 €	- €	- €	- €
70	Kreis, Rosbach, Wöllstadt	Netzverbesserung	K11, L3352 innerorts	1,80	Kurzfristig	- €	- €	- €	598.000,00 €	- €	- €	- 67.000,00 €
66	Kreis, Nidda	Netzverbesserung	K196	1,75		- €	- €	- €	1.056.000,00 €	- €	23.000,00 €	- €
71	Kreis, Karben	Netzverbesserung	K10	1,70		- €	- €	- €	678.000,00 €	- €	- €	- €
72	Kreis, Altenstadt	Netzverbesserung	K232	1,70		- €	- €	- €	154.000,00 €	- €	- €	- €
77	Kreis, Butzbach	Netzverbesserung	K17	1,70		- €	- €	- €	312.000,00 €	- €	- €	- €
65	Kreis	Netzverbesserung	K179	1,55		- €	- €	- €	1.068.000,00 €	- €	- €	- €
67	Kreis	Netzverbesserung	K21	1,55		- €	- €	- €	928.000,00 €	- €	- €	- €
76	Kreis, Butzbach	Netzverbesserung	K17, L3056 innerorts	1,55		- €	- €	- €	497.000,00 €	- €	- €	- €
68	Kreis	Netzverbesserung	K217	1,45		- €	- €	- €	1.385.000,00 €	- €	- €	- 115.000,00 €
78	Kreis, Bad Nauheim	Netzverbesserung	K173	1,45	mittelfristig	- €	- €	- €	323.000,00 €	- €	- €	- €
38	Kreis, Niddatal	Lückenschluss	K243, Wirtschaftsweg	1,35		- €	- €	- €	649.000,00 €	- €	- €	- €
39	Kreis, Niddatal	Lückenschluss	K201	1,35		- €	- €	- €	745.000,00 €	- €	- €	- €
40	Kreis, Büdingen	Lückenschluss	K221, L3010 innerorts	1,35		- €	- €	- €	247.000,00 €	- €	- €	- €
41	Kreis	Lückenschluss	K202	1,35		- €	- €	- €	693.000,00 €	- €	- €	- €
42	Kreis	Lückenschluss	K199	1,35		- €	- €	- €	923.000,00 €	- €	- €	- €
43	Kreis, Ortenberg	Lückenschluss	K200	1,35		- €	- €	- €	655.000,00 €	- €	- €	- €
44	Kreis	Lückenschluss	K200	1,35		- €	- €	- €	489.000,00 €	- €	- €	- €
45	Kreis, Altenstadt	Lückenschluss	K236	1,35		- €	- €	- €	509.000,00 €	- €	- €	- €
47	Kreis	Lückenschluss	K200	1,35		- €	- €	- €	440.000,00 €	- €	- €	- €
73	Kreis	Netzverbesserung	K199	1,35		- €	- €	- €	656.000,00 €	- €	- €	- €
79	Kreis, Butzbach	Netzverbesserung	K15, L3056 innerorts	1,35		- €	- €	- €	553.000,00 €	- €	- €	- €
69	Kreis, Ortenberg	Netzverbesserung	K217	1,10		- €	- €	- €	566.000,00 €	- €	- €	- 378.000,00 €
74	Kreis	Netzverbesserung	K180	0,85	langfristig	- €	- €	- €	593.000,00 €	- €	- €	- €
93	Friedberg	Netzverbesserung	Ortsstraße	2,80		- €	- €	- €	- €	- €	155.000,00 €	- €
94	Friedberg	Netzverbesserung	Ortsstraße	2,65		- €	- €	- €	- €	- €	35.000,00 €	- €
95	Bad Nauheim	Netzverbesserung	Ortsstraße	2,65		- €	- €	- €	- €	- €	32.000,00 €	- €
96	Bad Nauheim	Netzverbesserung	Ortsstraße	2,60		- €	- €	- €	- €	- €	204.000,00 €	- €
98	Niddatal	Netzverbesserung	Ortsstraße	2,10		- €	- €	- €	- €	- €	55.000,00 €	- €
99	Niddatal	Netzverbesserung	Ortsstraße	2,10		- €	- €	- €	- €	- €	37.000,00 €	- €
88	Büdingen	Netzverbesserung	Ortsstraße	2,05		- €	- €	- €	- €	- €	109.000,00 €	- €
90	Niddatal	Netzverbesserung	Wirtschaftsweg	2,05		- €	- €	- €	- €	- €	79.000,00 €	- €
101	Büdingen	Netzverbesserung	Wirtschaftsweg	2,05		- €	- €	- 71.000,00 €	- €	- €	145.000,00 €	- €
102	Friedberg	Netzverbesserung	Ortsstraße	2,05		- €	- €	- €	- €	- €	186.000,00 €	- €
89	Altenstadt	Netzverbesserung	Ortsstraße	1,95	Kurzfristig	- €	- €	- €	- €	- €	210.000,00 €	- 35.000,00 €
92	Wöllstadt	Netzverbesserung	Ortsstraße, K11 innerorts	1,50		- €	- €	- €	- €	- €	46.000,00 €	- €
85	Büdingen	Netzverbesserung	Wirtschaftsweg	1,45		- €	- €	- €	- €	- €	583.000,00 €	- €
48	Niddatal	Lückenschluss	Wirtschaftsweg	1,35		- €	- €					







**Fahrbahnmängel mit Kennnummer**

-  Fahrbahnmängel
-  (sehr) schlechte Wegstrecke

**Kreisradrouten**

-  Zentralroute
-  Hauptroute
-  Nebenroute





Anlage 7: Liste der Fahrbahnschäden in den Kommunen

Kommune	Nr	Fahrbahnmangel Art	Oberflächen- befestigung	Strecken- kategorie	Handlungs- bedarf	Länge [m]
Altenstadt	2	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Hauptstrecke	Hoch	259
Altenstadt	520	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Hauptstrecke	Hoch	84
<b>Summe Handlungsbedarf Hoch</b>						<b>343</b>
Altenstadt	0	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Nebenstrecke	Mittel	136
Altenstadt	1	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Mittel	316
<b>Summe Handlungsbedarf Mittel</b>						<b>452</b>
Altenstadt	521	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	202
<b>Summe Handlungsbedarf Gering</b>						<b>202</b>
<b>Altenstadt Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>						<b>997</b>
Bad Nauheim	438	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Zentralstrecke	Hoch	41
Bad Nauheim	323	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Hauptstrecke	Hoch	429
Bad Nauheim	94	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Hauptstrecke	Hoch	422
Bad Nauheim	446	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Hauptstrecke	Hoch	168
<b>Summe Handlungsbedarf Hoch</b>						<b>1.060</b>
Bad Nauheim	322	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	877
Bad Nauheim	287	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	324
<b>Summe Handlungsbedarf Mittel</b>						<b>1.201</b>
Bad Nauheim	437	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	41
Bad Nauheim	312	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Nebenstrecke	Gering	742
<b>Summe Handlungsbedarf Gering</b>						<b>783</b>
<b>Bad Nauheim Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>						<b>3.044</b>
Bad Vilbel	202	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Zentralstrecke	Mittel	498
Bad Vilbel	99	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Zentralstrecke	Mittel	125
Bad Vilbel	201	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Zentralstrecke	Mittel	88
Bad Vilbel	87	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Mittel	545
Bad Vilbel	342	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Mittel	371
Bad Vilbel	107	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Mittel	138
Bad Vilbel	104	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Mittel	135
Bad Vilbel	88	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Mittel	102
Bad Vilbel	82	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	137
Bad Vilbel	85	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	52
Bad Vilbel	86	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	42
Bad Vilbel	84	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Nebenstrecke	Mittel	147
Bad Vilbel	100	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Mittel	856
Bad Vilbel	343	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Mittel	684
Bad Vilbel	106	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Mittel	330
Bad Vilbel	101	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Mittel	196
<b>Summe Handlungsbedarf Mittel</b>						<b>4.446</b>
Bad Vilbel	200	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	61
Bad Vilbel	83	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Nebenstrecke	Gering	334
Bad Vilbel	105	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Nebenstrecke	Gering	273
Bad Vilbel	102	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	474
<b>Summe Handlungsbedarf Gering</b>						<b>1.142</b>
<b>Bad Vilbel Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>						<b>5.588</b>
Büdingen	12	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Hauptstrecke	Hoch	689
Büdingen	721	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Hauptstrecke	Hoch	426
Büdingen	719	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Hauptstrecke	Hoch	210
Büdingen	591	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Hauptstrecke	Hoch	175
Büdingen	15	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Hauptstrecke	Hoch	115
<b>Summe Handlungsbedarf Hoch</b>						<b>1.615</b>
Büdingen	17	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Mittel	409
Büdingen	590	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	550
Büdingen	562	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	415
Büdingen	34	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Nebenstrecke	Mittel	1.257
Büdingen	347	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Nebenstrecke	Mittel	739
Büdingen	151	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Nebenstrecke	Mittel	612
Büdingen	16	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Nebenstrecke	Mittel	191
Büdingen	715	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Nebenstrecke	Mittel	129
Büdingen	714	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Mittel	521
Büdingen	563	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Mittel	108
Büdingen	713	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Mittel	88
Büdingen	545	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Mittel	85
Büdingen	547	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Mittel	65
<b>Summe Handlungsbedarf Mittel</b>						<b>5.169</b>
Büdingen	559	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	1.532
Büdingen	716	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Nebenstrecke	Gering	1.405
Büdingen	717	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Nebenstrecke	Gering	595
Büdingen	712	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Nebenstrecke	Gering	512
Büdingen	152	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Nebenstrecke	Gering	362
Büdingen	725	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Nebenstrecke	Gering	265
Büdingen	711	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	541
Büdingen	723	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	521
Büdingen	565	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	462
Büdingen	153	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	207
Büdingen	564	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	205
<b>Summe Handlungsbedarf Gering</b>						<b>6.607</b>
<b>Büdingen Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>						<b>13.391</b>



Kommune	Fahrbahnmangel		Oberflächen- befestigung	Strecken- kategorie	Handlungs- bedarf	Länge [m]
	Nr	Art				
Butzbach	592	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	712
Butzbach	467	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	401
Butzbach	321	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	379
Butzbach	465	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	152
Butzbach	466	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	125
Butzbach	478	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	121
Butzbach	479	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	61
<b>Summe Handlungsbedarf Mittel</b>						<b>1.951</b>
Butzbach	459	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	1.857
Butzbach	240	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	623
Butzbach	234	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	228
Butzbach	357	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	187
Butzbach	482	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Nebenstrecke	Gering	187
Butzbach	480	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Nebenstrecke	Gering	44
<b>Summe Handlungsbedarf Gering</b>						<b>3.126</b>
<b>Butzbach Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>						<b>5.077</b>
Echzell	537	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	525
Echzell	638	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Nebenstrecke	Mittel	373
<b>Summe Handlungsbedarf Mittel</b>						<b>898</b>
Echzell	637	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	1.157
Echzell	643	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	499
Echzell	642	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	176
<b>Summe Handlungsbedarf Gering</b>						<b>1.832</b>
<b>Echzell Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>						<b>2.730</b>
Florstadt	64	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Mittel	609
Florstadt	65	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Mittel	325
Florstadt	300	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	491
Florstadt	424	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	146
Florstadt	426	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	136
Florstadt	66	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Nebenstrecke	Mittel	759
<b>Summe Handlungsbedarf Mittel</b>						<b>2.466</b>
Florstadt	422	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	330
Florstadt	533	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	141
Florstadt	425	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	729
<b>Summe Handlungsbedarf Gering</b>						<b>1.200</b>
<b>Florstadt Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>						<b>3.666</b>
Friedberg	309	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Zentralstrecke	Mittel	185
Friedberg	274	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Mittel	609
Friedberg	273	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Mittel	374
Friedberg	210	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Mittel	122
Friedberg	275	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Mittel	104
Friedberg	333	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	1.015
Friedberg	278	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	258
<b>Summe Handlungsbedarf Mittel</b>						<b>2.667</b>
Friedberg	255	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	332
Friedberg	277	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	287
Friedberg	271	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	235
Friedberg	317	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Nebenstrecke	Gering	721
<b>Summe Handlungsbedarf Gering</b>						<b>1.575</b>
<b>Friedberg Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>						<b>4.242</b>
Gedern	60	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Hauptstrecke	Hoch	109
<b>Summe Handlungsbedarf Hoch</b>						<b>109</b>
Gedern	163	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Mittel	778
Gedern	36	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Mittel	683
Gedern	37	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Mittel	318
Gedern	35	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Mittel	193
Gedern	629	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Nebenstrecke	Mittel	655
Gedern	162	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Nebenstrecke	Mittel	177
Gedern	160	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Nebenstrecke	Mittel	43
Gedern	61	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Mittel	35
<b>Summe Handlungsbedarf Mittel</b>						<b>2.882</b>
Gedern	599	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Nebenstrecke	Gering	745
Gedern	628	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	687
Gedern	598	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	526
Gedern	161	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	427
Gedern	346	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	327
Gedern	621	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	223
<b>Summe Handlungsbedarf Gering</b>						<b>2.935</b>
<b>Gedern Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>						<b>5.926</b>
Glauburg	74	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Nebenstrecke	Mittel	250
Glauburg	722	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Nebenstrecke	Mittel	152
Glauburg	724	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Nebenstrecke	Mittel	144
<b>Summe Handlungsbedarf Mittel</b>						<b>546</b>
<b>Glauburg Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>						<b>546</b>



Kommune	Nr	Fahrbahnmangel Art	Oberflächen- befestigung	Strecken- kategorie	Handlungs- bedarf	Länge [m]
Hirzenhain	602	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Mittel	680
Hirzenhain	617	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Mittel	86
<b>Summe Handlungsbedarf Mittel</b>						<b>766</b>
Hirzenhain	607	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Nebenstrecke	Gering	458
Hirzenhain	613	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	317
Hirzenhain	620	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	251
<b>Summe Handlungsbedarf Gering</b>						<b>1.026</b>
<b>Hirzenhain Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>						<b>1.792</b>
Karben	124	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Hauptstrecke	Hoch	443
<b>Summe Handlungsbedarf Hoch</b>						<b>443</b>
Karben	123	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Mittel	1.169
Karben	129	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Mittel	569
Karben	116	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Mittel	541
Karben	108	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Mittel	506
Karben	133	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Mittel	313
Karben	131	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Mittel	274
Karben	119	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Mittel	97
Karben	109	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Mittel	64
<b>Summe Handlungsbedarf Mittel</b>						<b>3.533</b>
Karben	413	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	849
Karben	144	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	338
Karben	147	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	254
Karben	110	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	173
Karben	132	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	136
Karben	140	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	613
Karben	146	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	534
Karben	412	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	383
<b>Summe Handlungsbedarf Gering</b>						<b>3.280</b>
<b>Karben Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>						<b>7.256</b>
Kefenrod	62	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Nebenstrecke	Mittel	748
Kefenrod	159	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Nebenstrecke	Mittel	193
Kefenrod	160	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Nebenstrecke	Mittel	73
Kefenrod	567	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Mittel	438
Kefenrod	61	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Mittel	70
<b>Summe Handlungsbedarf Mittel</b>						<b>1.522</b>
Kefenrod	158	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Nebenstrecke	Gering	228
Kefenrod	568	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Nebenstrecke	Gering	154
Kefenrod	570	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Nebenstrecke	Gering	131
Kefenrod	155	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Nebenstrecke	Gering	55
Kefenrod	157	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	436
Kefenrod	569	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	194
Kefenrod	154	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	81
<b>Summe Handlungsbedarf Gering</b>						<b>1.279</b>
<b>Kefenrod Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>						<b>2.801</b>
Limeshain	14	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Mittel	161
<b>Summe Handlungsbedarf Mittel</b>						<b>161</b>
<b>Limeshain Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>						<b>161</b>
Münzenberg	235	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Mittel	317
<b>Summe Handlungsbedarf Mittel</b>						<b>317</b>
Münzenberg	239	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	577
Münzenberg	506	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	195
<b>Summe Handlungsbedarf Gering</b>						<b>772</b>
<b>Münzenberg Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>						<b>1.089</b>
Nidda	701	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Hauptstrecke	Hoch	331
<b>Summe Handlungsbedarf Hoch</b>						<b>331</b>
Nidda	689	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	753
Nidda	664	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	381
Nidda	690	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	203
Nidda	658	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	174
Nidda	691	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	116
Nidda	686	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Mittel	681
<b>Summe Handlungsbedarf Mittel</b>						<b>2.308</b>
Nidda	539	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	508
Nidda	658	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	130
Nidda	685	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Nebenstrecke	Gering	864
Nidda	687	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Nebenstrecke	Gering	551
Nidda	639	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	749
Nidda	699	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	379
Nidda	698	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	151
Nidda	692	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	141
Nidda	671	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	83
<b>Summe Handlungsbedarf Gering</b>						<b>3.556</b>
<b>Nidda Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnmängel gesamt</b>						<b>6.195</b>



Kommune	Nr	Fahrbahnmangel Art	Oberflächenbefestigung	Strecken-kategorie	Handlungsbedarf	Länge [m]
Niddatal	418	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Zentralstrecke	Mittel	205
Niddatal	331	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Mittel	107
Niddatal	136	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Mittel	1.213
Niddatal	339	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Mittel	270
Niddatal	137	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Mittel	239
Niddatal	330	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Mittel	119
<b>Summe Handlungsbedarf Mittel</b>						<b>2.153</b>
Niddatal	421	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	741
Niddatal	341	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	64
Niddatal	415	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Nebenstrecke	Gering	169
Niddatal	416	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	518
Niddatal	135	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	373
Niddatal	414	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	140
<b>Summe Handlungsbedarf Gering</b>						<b>2.005</b>
<b>Niddatal Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnängel gesamt</b>						<b>4.158</b>
Ober-Mörlen	320	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Zentralstrecke	Hoch	351
Ober-Mörlen	319	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Zentralstrecke	Hoch	228
Ober-Mörlen	450	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Hauptstrecke	Hoch	231
Ober-Mörlen	451	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Hauptstrecke	Hoch	56
<b>Summe Handlungsbedarf Hoch</b>						<b>866</b>
Ober-Mörlen	94	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Mittel	353
Ober-Mörlen	315	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Nebenstrecke	Mittel	754
Ober-Mörlen	98	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Mittel	95
Ober-Mörlen	95	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Mittel	77
Ober-Mörlen	97	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Mittel	73
<b>Summe Handlungsbedarf Mittel</b>						<b>1.352</b>
Ober-Mörlen	459	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	752
Ober-Mörlen	96	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	137
Ober-Mörlen	314	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	853
Ober-Mörlen	317	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	715
Ober-Mörlen	313	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	399
Ober-Mörlen	316	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	365
<b>Summe Handlungsbedarf Gering</b>						<b>3.221</b>
<b>Ober-Mörlen Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnängel gesamt</b>						<b>5.439</b>
Ortenberg	577	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Mittel	101
Ortenberg	550	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	202
Ortenberg	151	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Nebenstrecke	Mittel	360
Ortenberg	150	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Mittel	683
Ortenberg	149	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Mittel	569
<b>Summe Handlungsbedarf Mittel</b>						<b>1.915</b>
Ortenberg	166	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	986
Ortenberg	165	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	403
Ortenberg	549	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	355
Ortenberg	578	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	353
Ortenberg	164	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	84
Ortenberg	684	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Nebenstrecke	Gering	1.209
Ortenberg	619	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Nebenstrecke	Gering	778
Ortenberg	148	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Nebenstrecke	Gering	660
Ortenberg	580	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Nebenstrecke	Gering	461
Ortenberg	573	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Nebenstrecke	Gering	290
Ortenberg	573	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Nebenstrecke	Gering	140
Ortenberg	156	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Nebenstrecke	Gering	139
Ortenberg	574	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	848
<b>Summe Handlungsbedarf Gering</b>						<b>6.706</b>
<b>Ortenberg Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnängel gesamt</b>						<b>8.621</b>
Ranstadt	656	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Nebenstrecke	Mittel	250
Ranstadt	672	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Nebenstrecke	Mittel	170
<b>Summe Handlungsbedarf Mittel</b>						<b>420</b>
Ranstadt	655	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Nebenstrecke	Gering	269
Ranstadt	636	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Nebenstrecke	Gering	169
<b>Summe Handlungsbedarf Gering</b>						<b>438</b>
<b>Ranstadt Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnängel gesamt</b>						<b>858</b>
Reichelsheim	301	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Mittel	491
Reichelsheim	298	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	667
Reichelsheim	311	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	436
Reichelsheim	533	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	409
Reichelsheim	632	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	271
<b>Summe Handlungsbedarf Mittel</b>						<b>2.274</b>
Reichelsheim	300	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	401
Reichelsheim	299	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	164
<b>Summe Handlungsbedarf Gering</b>						<b>565</b>
<b>Reichelsheim Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnängel gesamt</b>						<b>2.839</b>

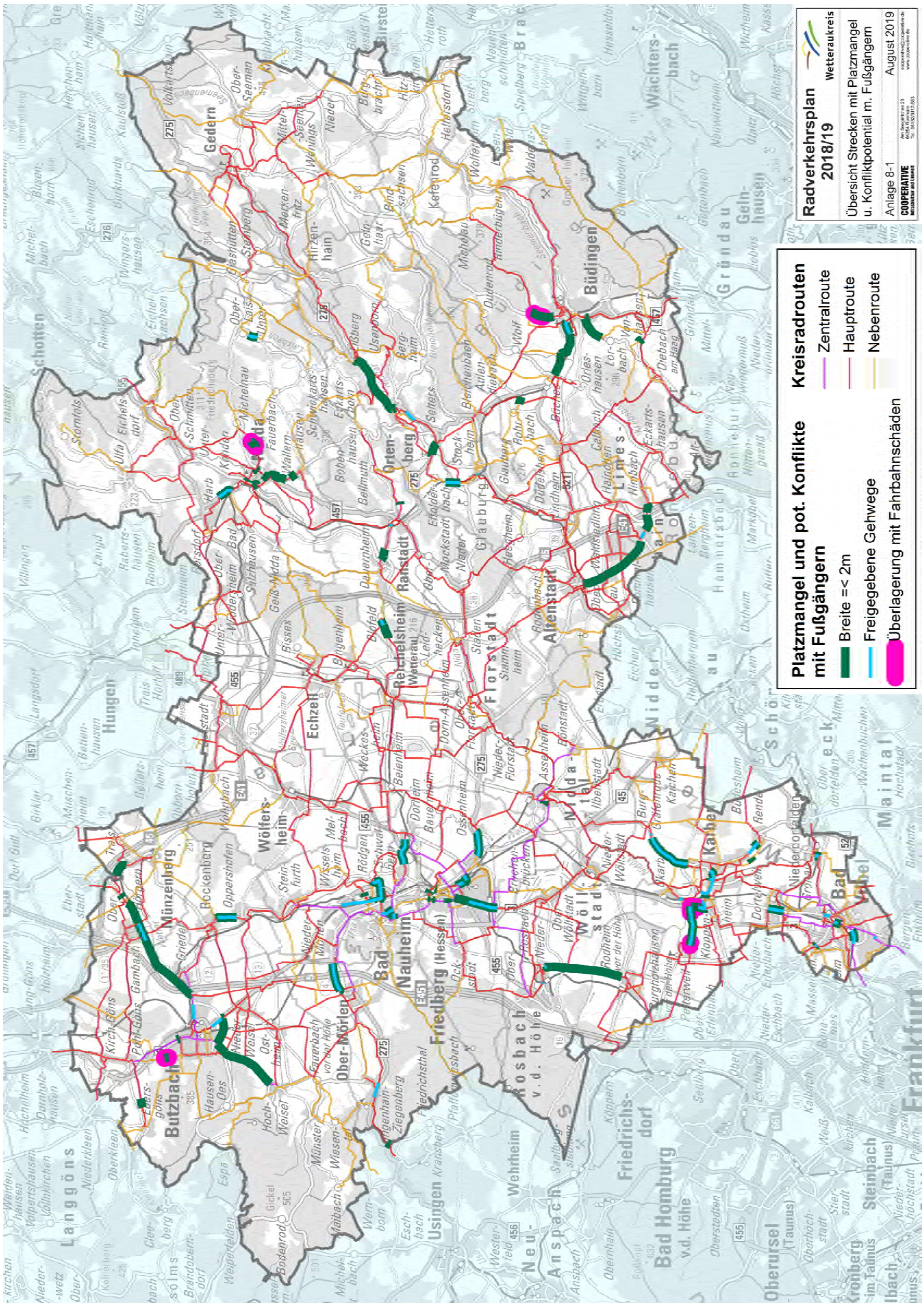












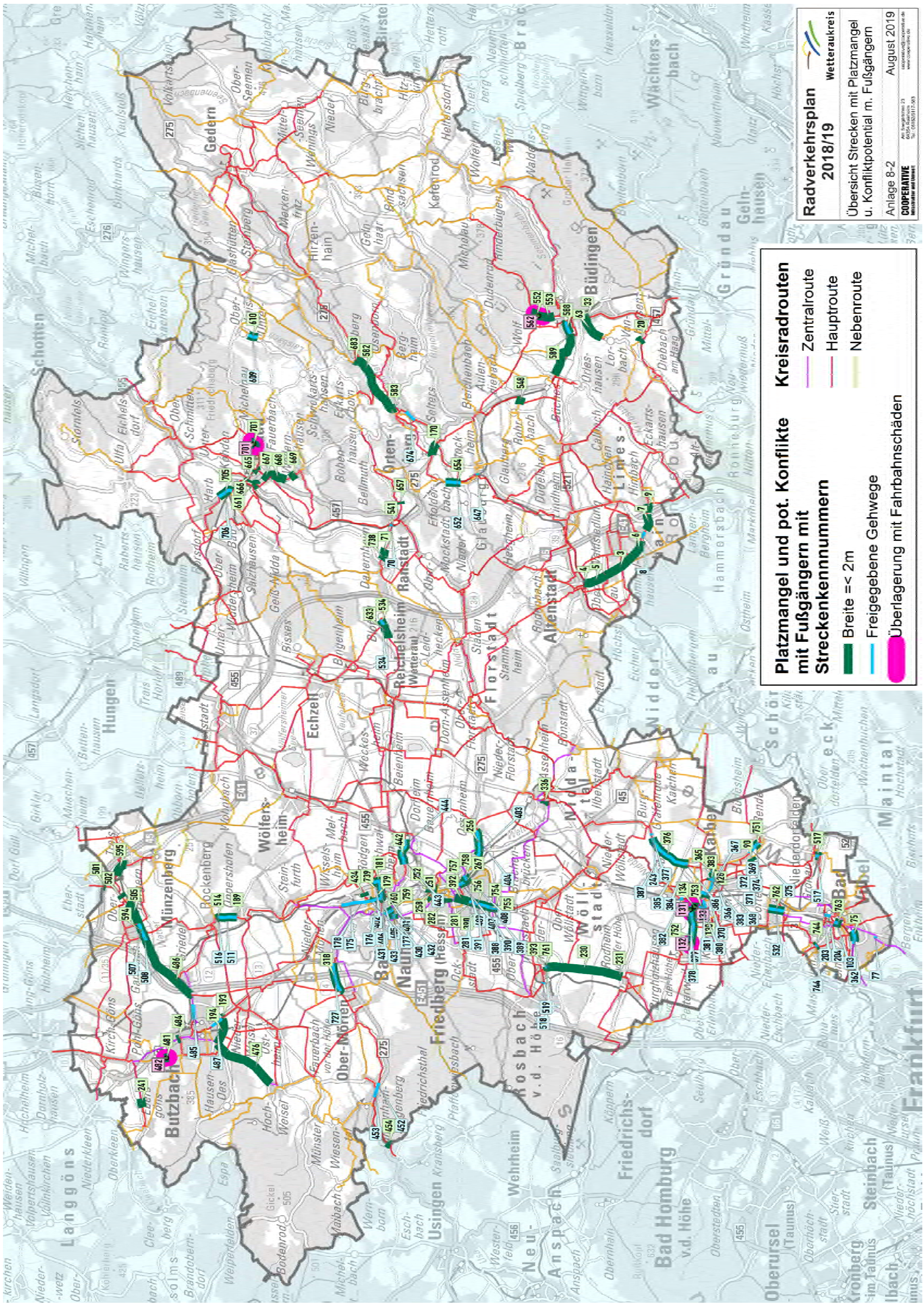
Kommune	Nr	Fahrbahnmangel Art	Oberflächenbefestigung	Strecken-kategorie	Handlungs-bedarf	Länge [m]
Rosbach v.d.H	214	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Zentralstrecke	Hoch	735
Rosbach v.d.H	213	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Zentralstrecke	Hoch	113
Rosbach v.d.H	222	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Hauptstrecke	Hoch	789
Rosbach v.d.H	749	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Hauptstrecke	Hoch	515
Rosbach v.d.H	276	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Hauptstrecke	Hoch	467
Rosbach v.d.H	117	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Hauptstrecke	Hoch	465
Rosbach v.d.H	275	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Hauptstrecke	Hoch	296
Rosbach v.d.H	218	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Hauptstrecke	Hoch	210
Rosbach v.d.H	216	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Hauptstrecke	Hoch	191
Rosbach v.d.H	215	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Hauptstrecke	Hoch	91
<b>Summe Handlungsbedarf Hoch</b>						<b>3.872</b>
Rosbach v.d.H	221	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Mittel	494
Rosbach v.d.H	112	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	131
Rosbach v.d.H	219	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	123
Rosbach v.d.H	225	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	119
Rosbach v.d.H	111	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	85
<b>Summe Handlungsbedarf Mittel</b>						<b>952</b>
Rosbach v.d.H	113	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	1.046
Rosbach v.d.H	115	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	333
Rosbach v.d.H	220	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	82
Rosbach v.d.H	118	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	170
<b>Summe Handlungsbedarf Gering</b>						<b>1.631</b>
<b>Rosbach v.d.H Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnängel gesamt</b>						<b>6.455</b>
Wölfersheim	447	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Hauptstrecke	Hoch	487
<b>Summe Handlungsbedarf Hoch</b>						<b>487</b>
Wölfersheim	449	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	884
Wölfersheim	324	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	412
Wölfersheim	303	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	133
Wölfersheim	448	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	59
Wölfersheim	515	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Nebenstrecke	Mittel	404
<b>Summe Handlungsbedarf Mittel</b>						<b>1.892</b>
Wölfersheim	186	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Nebenstrecke	Gering	432
Wölfersheim	187	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	589
Wölfersheim	188	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Nebenstrecke	Gering	316
<b>Summe Handlungsbedarf Gering</b>						<b>1.337</b>
<b>Wölfersheim Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnängel gesamt</b>						<b>3.716</b>
Wöllstadt	211	schlechte/sehr schlechte Wegstrecke	Schotterweg	Hauptstrecke	Hoch	506
<b>Summe Handlungsbedarf Hoch</b>						<b>506</b>
Wöllstadt	223	Fahrbahnschäden	Schotterweg	Hauptstrecke	Mittel	493
<b>Summe Handlungsbedarf Mittel</b>						<b>493</b>
Wöllstadt	279	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	1.166
Wöllstadt	224	Fahrbahnschäden	Asphalt/Beton	Hauptstrecke	Gering	125
<b>Summe Handlungsbedarf Gering</b>						<b>1.291</b>
<b>Wöllstadt Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnängel gesamt</b>						<b>2.290</b>
<b>Wetteraukreis</b>						
<b>Summe Handlungsbedarf Hoch</b>						<b>9.632</b>
<b>Summe Handlungsbedarf Mittel</b>						<b>42.736</b>
<b>Summe Handlungsbedarf Gering</b>						<b>46.509</b>
<b>Wetteraukreis Handlungsbedarf Beseitigung Fahrbahnängel gesamt</b>						<b>98.877</b>





Platzmangel und pot. Konflikte mit Fußgängern	Kreisradrouten
 Breite = < 2m	 Zentralroute
 Freigegebene Gehwege	 Hauptroute
 Überlagerung mit Fahrbahnschäden	 Nebenroute





Platzmangel und pot. Konflikte mit Fußgängern mit Streckenkennnummern	Kreisradrouten
 Breite =< 2m	 Zentralroute
 Freigegebene Gehwege	 Hauptroute
 Überlagerung mit Fahrbahnschäden	 Nebenroute



Anlage 9: Liste der zu schmalen Radwege und freigegebenen Gehwege

Kommune	Streckenabschnitte mit zu schmalen Wegen ( $\leq 2,0$ m)				Ausgeschildert als Gehweg, Radfahrer frei [Kennnummer]	zusätzlich mit Belagsmängeln [Kennnummer]	Oberflächenbefestigung	Strecken-kategorie
	Kennnummer	Strecke	Maßnahmen-Träger	Länge				
Altenstadt	3	L3189 Oberau - Rommelshausen	Land	1.501			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Altenstadt	4	L3189 Bahnübergang Altenstadt	Altenstadt	45			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Altenstadt	5	L3189 Altenstadt - Oberau	Land	982			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
<b>Summe Hauptstrecken</b>				<b>2.528</b>				
<b>Altenstadt Gesamtstrecke</b>				<b>2.528</b>				
Bad Nauheim	759	Zanderstraße	Bad Nauheim	375	430		Schotter	Zentralstrecke
Bad Nauheim					431		Schotter	Zentralstrecke
Bad Nauheim					432		Asphalt/Beton etc.	Zentralstrecke
<b>Summe Zentralstrecken</b>				<b>375</b>				
Bad Nauheim	181	K173 Bad Nauheim - Rödgen	Kreis	608	401/402		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Bad Nauheim	434	Weg	Bad Nauheim	172			Schotter	Hauptstrecke
Bad Nauheim	442	K175 Schwalheim - Dorheim	Kreis	636	443/444		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Bad Nauheim	739	K173 Bad Nauheim - Rödgen	Bad Nauheim	567	401/405/406		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Bad Nauheim	760	Schwalheimer Straße	Bad Nauheim	225	433		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Bad Nauheim					175		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Bad Nauheim					176		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Bad Nauheim					177		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Bad Nauheim					178		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Bad Nauheim					443		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
<b>Summe Hauptstrecken</b>				<b>2.208</b>				
Bad Nauheim	179	Verbindung Wisselsheimer Str. - Am Goldstein	Bad Nauheim	142			Asphalt/Beton etc.	Nebenstrecke
<b>Summe Nebenstrecken</b>				<b>142</b>				
<b>Bad Nauheim Gesamtstrecke</b>				<b>2.725</b>				
Bad Vilbel	75	Berkersheimer Weg	Bad Vilbel	95	362		Asphalt/Beton etc.	Zentralstrecke
Bad Vilbel	75	Berkersheimer Weg	Bad Vilbel	416	362		Schotter	Zentralstrecke
Bad Vilbel	763	Kasseler Straße	Bad Vilbel	324	103		Asphalt/Beton etc.	Zentralstrecke
Bad Vilbel					77		Asphalt/Beton etc.	Zentralstrecke
Bad Vilbel					103		Asphalt/Beton etc.	Zentralstrecke
<b>Summe Zentralstrecken</b>				<b>835</b>				
Bad Vilbel	517	Vilbeler Straße	Bad Vilbel	170	517		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Bad Vilbel	744	Homburger Straße	Bad Vilbel	124	744		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Bad Vilbel					203		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Bad Vilbel					204		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
<b>Summe Hauptstrecken</b>				<b>294</b>				
Bad Vilbel	762	Friedberger Straße	Bad Vilbel	696	532		Asphalt/Beton etc.	Nebenstrecke
<b>Summe Nebenstrecken</b>				<b>696</b>				
<b>Bad Vilbel Gesamtstrecke</b>				<b>1.825</b>				
Büdingen	33	B457 Teilstr. Büdingen	Büdingen	208			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Büdingen	63	L3193 Büdingen - Lorbach	Land	1.158			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Büdingen	548	K230 Rohrbach - B457	Kreis	326			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Büdingen	552	L3193 Teilstr. Büdingen - Sandhof	Land	557		562	Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Büdingen	553	L3193 Büdingen	Büdingen	493			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
<b>Summe Hauptstrecken</b>				<b>2.742</b>				
Büdingen	20	K227 Teilstr. Vonhausen - L3193	Kreis	205			Asphalt/Beton etc.	Nebenstrecke
Büdingen	588	B457, Düdelsheimer Straße	Büdingen	577	588		Asphalt/Beton etc.	Nebenstrecke
Büdingen	589	B457 Büdingen - Büches	Bund	2.096			Asphalt/Beton etc.	Nebenstrecke
<b>Summe Nebenstrecken</b>				<b>2.878</b>				
<b>Büdingen Gesamtstrecke</b>				<b>5.620</b>				
Butzbach	476	L3056 Hoch-Weisel - Butzbach	Land	2.970			Asphalt/Beton etc.	Zentralstrecke
Butzbach	484	B3 Teilstr. Butzbach - Pohl-Göns	Bund	142			Asphalt/Beton etc.	Zentralstrecke
Butzbach					485		Asphalt/Beton etc.	Zentralstrecke
<b>Summe Zentralstrecken</b>				<b>3.112</b>				
Butzbach	193	B3 Teilstr. Butzbach - Nieder-Weisel	Bund	40			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Butzbach	194	L3053 Butzbach Südumgehung	Land	1.151			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Butzbach	241	Verbindung Teilstr. Pohl-Göns - Ebersgöns	Butzbach	405			Schotter	Hauptstrecke
Butzbach	486	L3053 Butzbach - Gambach	Land	1.806			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Butzbach					487		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
<b>Summe Hauptstrecken</b>				<b>3.402</b>				
Butzbach	481	Weg	Butzbach	187		482	Asphalt/Beton etc.	Nebenstrecke
<b>Summe Nebenstrecken</b>				<b>187</b>				
<b>Butzbach Gesamtstrecke</b>				<b>6.701</b>				
Friedberg	251	Engstelle	Friedberg	58			Asphalt/Beton etc.	Zentralstrecke
Friedberg	267	B275, Fritz-Reuter Str.	Friedberg	191	409		Asphalt/Beton etc.	Zentralstrecke
Friedberg	281	K24, Frankfurter Straße	Friedberg	237	281		Asphalt/Beton etc.	Zentralstrecke
Friedberg	282	Weg	Friedberg	182			Asphalt/Beton etc.	Zentralstrecke
Friedberg	390	K24, Frankfurter Straße	Friedberg	246	390		Asphalt/Beton etc.	Zentralstrecke
Friedberg	392	Frankfurter Str., Kaiserstraße	Friedberg	653			Asphalt/Beton etc.	Zentralstrecke
Friedberg	755	K24, Frankfurter Straße	Friedberg	273	389		Asphalt/Beton etc.	Zentralstrecke
Friedberg	756	K24, Frankfurter Straße	Friedberg	325	391		Asphalt/Beton etc.	Zentralstrecke
Friedberg	757	B275 Hanauer Straße	Friedberg	260	407		Asphalt/Beton etc.	Zentralstrecke
Friedberg	758	B275, Fritz-Reuter-Straße	Friedberg	225	408		Asphalt/Beton etc.	Zentralstrecke
Friedberg					281		Asphalt/Beton etc.	Zentralstrecke
Friedberg					390		Asphalt/Beton etc.	Zentralstrecke
<b>Summe Zentralstrecken</b>				<b>2.650</b>				
Friedberg	252	Weg	Friedberg	99			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Friedberg	256	B275 Rauerbach - Ossenheim	Bund	1.131	403/404		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Friedberg	442	K175 Schwalheim - Dorheim	Kreis	540	444		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Friedberg	754	K24, Frankfurter Straße	Friedberg	209	388		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
<b>Summe Hauptstrecken</b>				<b>1.979</b>				
Friedberg	258	Weg	Friedberg	81			Schotter	Nebenstrecke
<b>Summe Nebenstrecken</b>				<b>81</b>				
<b>Friedberg Gesamtstrecke</b>				<b>4.710</b>				
Glauburg					647		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
<b>Summe Hauptstrecken</b>				<b>-</b>				
Glauburg	654	K238 Stockheim - Effolderbach	Kreis	271	652		Asphalt/Beton etc.	Nebenstrecke
<b>Summe Nebenstrecken</b>				<b>271</b>				
<b>Glauburg Gesamtstrecke</b>				<b>271</b>				

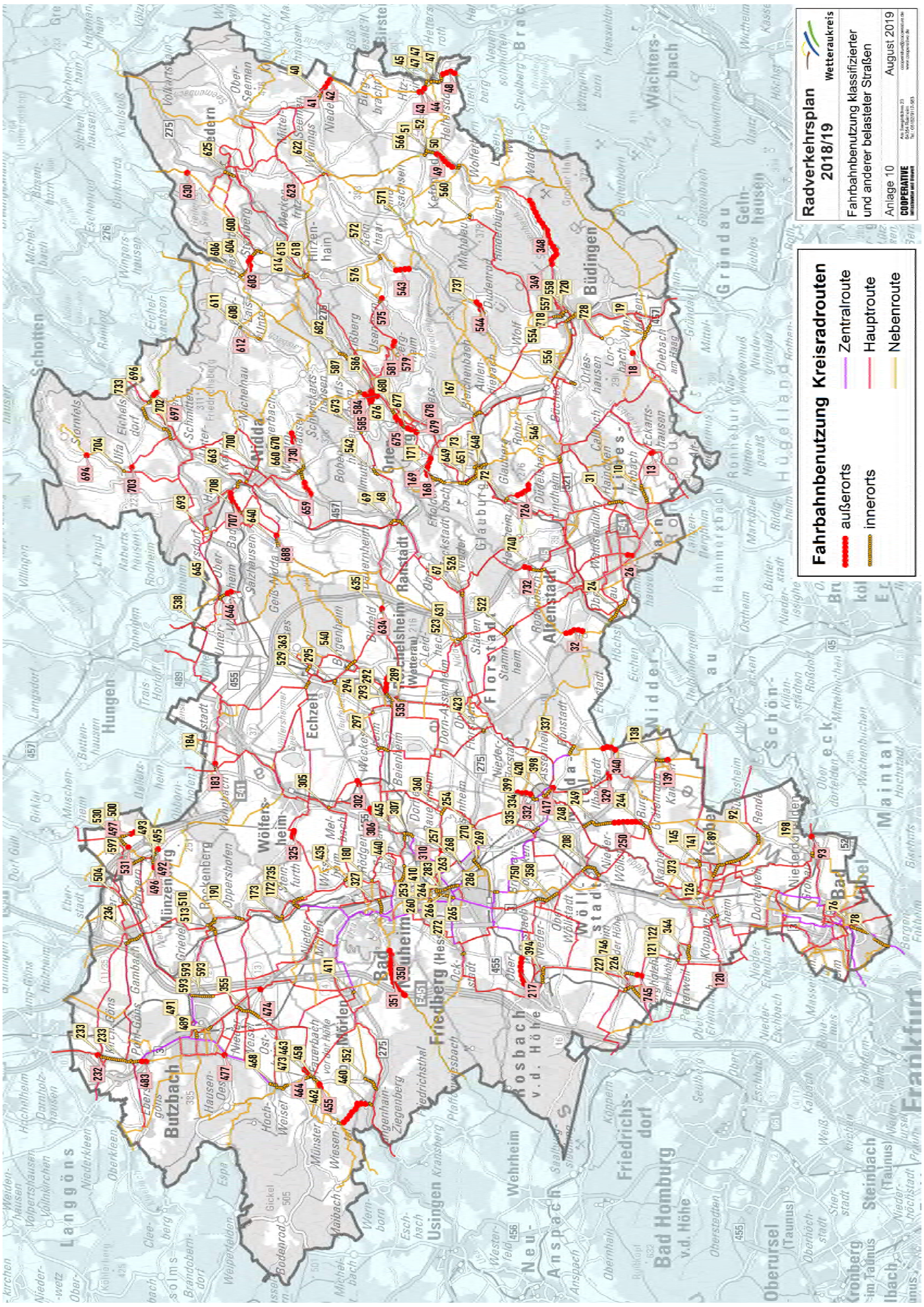






Kommune	Streckenabschnitte mit zu schmalen Wegen (<=2,0 m)				Ausgeschildert als Gehweg, Radfahrer frei [Kennnummer]	zusätzlich mit Belagsmängeln [Kennnummer]	Oberflächenbefestigung	Strecken-kategorie
	Kennnummer	Strecke	Maßnahmen-Träger	Länge				
Karben	128	L3205 Teilstr. Kloppenheim - Karben	Land	158			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Karben	130	K9 Teilstr. Petterweil - B3	Kreis	891	379	131	Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Karben	134	B3 Teilstrecke Kloppenheim - Okarben	Bund	313		133	Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Karben	365	Bahnhofstraße	Karben	301	366		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Karben	376	L3351 Groß-Karben - Burg-Grüfenrode	Land	2.063	3/384/385/386/387		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Karben	751	L3205 Klein-Karbener-Straße	Land	292	374		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Karben	752	K9, Sauerbornstraße	Kreis	831	378		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Karben	753	B3	Bund	335	380		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Karben					367		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Karben					369		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Karben					370		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Karben					371		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Karben					372		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Karben					375		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Karben					377		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Karben					381		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Karben					382		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
<b>Summe Hauptstrecken</b>				<b>5.184</b>				
Karben	90	Teilstr. Verbindung Klein-Karben - Rendel	Karben	182			Asphalt/Beton etc.	Nebenstrecke
Karben	383	Weg	Karben	120			Asphalt/Beton etc.	Nebenstrecke
Karben					383		Asphalt/Beton etc.	Nebenstrecke
<b>Summe Nebenstrecken</b>				<b>302</b>				
<b>Karben Gesamtstrecke</b>				<b>5.486</b>				
Limeshain	6	L3189 Rommelhausen	Limeshain	755			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Limeshain	7	L3189 Rommelhausen - Himbach	Land	733			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Limeshain	9	L3189 Himbach	Limeshain	412			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Limeshain					8		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
<b>Summe Hauptstrecken</b>				<b>1.900</b>				
<b>Limeshain Gesamtstrecke</b>				<b>1.900</b>				
Münzenberg	466	L3053 Butzbach - Gambach	Land	1.358			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Münzenberg	501	L3053 Teilstr. Ober Hörgern - Eberstadt	Land	71			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Münzenberg	502	L3053 Ober-Hörgern	Münzenberg	192			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Münzenberg	505	L3053 Gambach - Ober-Hörgern	Land	1.058			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Münzenberg	594	L 3053 Gambach	Münzenberg	817	507/508		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Münzenberg	595	L3136 Teilstr. Münzenberg - L3053	Land	725			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
<b>Summe Hauptstrecken</b>				<b>4.221</b>				
<b>Münzenberg Gesamtstrecke</b>				<b>4.221</b>				
Nidda	661	Weg	Nidda	114			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Nidda	665	Jahnweg	Nidda	107			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Nidda	666	Weg	Nidda	99			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Nidda	667	Weg	Nidda	292			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Nidda	668	L3184 Teilstr. Nidda - Wallernhausen (1)	Land	748			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Nidda	669	L3184 Teilstr. Nidda - Wallernhausen (2)	Land	302			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Nidda	701	Weg	Nidda	331		701	Schotter	Hauptstrecke
Nidda	705	B457 Teilstr. Nidda - Harb	Bund	693	706		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
<b>Summe Hauptstrecken</b>				<b>2.686</b>				
Nidda	610	K189 Unter-Lais - Ober-Lais	Kreis	427	609		Asphalt/Beton etc.	Nebenstrecke
<b>Summe Nebenstrecken</b>				<b>427</b>				
<b>Nidda Gesamtstrecke</b>				<b>3.113</b>				
Niddatal	336	Weg	Niddatal	118			Schotter	Zentralstrecke
<b>Summe Zentralstrecken</b>				<b>118</b>				
<b>Niddatal Gesamtstrecke</b>				<b>118</b>				
Ober-Mörlen	318	B275 Nieder-Mörlen - Ober-Mörlen	Bund	1.249	727		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Ober-Mörlen	454	Weg	Ober-Mörlen	179			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Ober-Mörlen					452		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Ober-Mörlen					453		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
<b>Summe Hauptstrecken</b>				<b>1.428</b>				
<b>Ober-Mörlen Gesamtstrecke</b>				<b>1.428</b>				
Ortenberg	170	B275, Klosterstraße	Bund	581			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Ortenberg	582	B275 Ortenberg - Lißberg	Bund	2.719			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Ortenberg	583	B275 Teilstr. Ortenberg	Ortenberg	156			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Ortenberg	683	B275 Lißberg	Ortenberg	104			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Ortenberg					674		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
<b>Summe Hauptstrecken</b>				<b>3.560</b>				
Ortenberg	654	K238 Stockheim - Effolderbach	Kreis	384	652		Asphalt/Beton etc.	Nebenstrecke
<b>Summe Nebenstrecken</b>				<b>384</b>				
<b>Ortenberg Gesamtstrecke</b>				<b>3.944</b>				
Ranstadt	71	L3187 Teilstr. Dauernheim - Ranstadt	Land	312			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Ranstadt	541	L3187 Teilstr. Ranstadt	Ranstadt	46	70		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Ranstadt	657	Weg	Ranstadt	107			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Ranstadt	738	K196 Teilstr. Dauernheim - L3187	Kreis	206			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
<b>Summe Hauptstrecken</b>				<b>671</b>				
<b>Ranstadt Gesamtstrecke</b>				<b>671</b>				
Reichelsheim	534	L3187	Land	259	534		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Reichelsheim	633	L3187 Teilstr. Blofeld - L3183	Land	620			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
<b>Summe Hauptstrecken</b>				<b>879</b>				
<b>Reichelsheim Gesamtstrecke</b>				<b>879</b>				
Rockenberg	189	L3134 Rockenberg - Oppershofen	Land	781	511		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Rockenberg	514	L3134 Rockenberg	Rockenberg	139	516		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
<b>Summe Hauptstrecken</b>				<b>920</b>				
<b>Rockenberg Gesamtstrecke</b>				<b>920</b>				
Rosbach v.d.H	230	L3352 Nieder-Rosbach - Rodheim	Land	2.905			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Rosbach v.d.H	231	L3352 Nieder-Rosbach - Rodheim	Land	262			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Rosbach v.d.H	393	L3352 Nieder-Rosbach - Rodheim	Land	176			Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Rosbach v.d.H	761	L3352, Rodheimer Straße	Rosbach v.d.H	91	519		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
Rosbach v.d.H					518		Asphalt/Beton etc.	Hauptstrecke
<b>Summe Hauptstrecken</b>				<b>3.434</b>				
<b>Rosbach v.d.H Gesamtstrecke</b>				<b>3.434</b>				





**Fahrbahnbenutzung Kreisradrouten**

-  außerorts
-  innerorts
-  Zentralroute
-  Hauptroute
-  Nebenroute



Anlage 11: Liste der Strecken mit Fahrbahnbenutzung mit Bewertung außerorts

Kommune	Strecken-Nr.	Strecke	Baulasträger Fahrbahn	Länge [m]	DTV <sub>Kfz</sub> [Kfz/24h]	DTV <sub>Rad</sub> [Räder/24h]	Abbiegen von der Fahrbahn	Strecken-Kategorie	Bestandteil Hess. Hauptnetz	Bestandteil von Fernradwegen und Themenrouten	Bestandteil von Maßnahmenprojekten	Bewertung der Prioritäten						Priorität	
												Routen-Kategorie	Abbiegen von der Fahrbahn	Länge der Fahrbahnbenutzung	Verkehr	Bestandteil von Freizeitrouten	Bestandteil der Hess. Haupttrouen		Gesamt
Büdingen	13	L3195 Teilstrecke Eckartshausen - Himbach	Land	246	3.305	15	links	Hauptstrecken			101	2	2	1	3	-	-	1,85	1
Rosbach v.d.H	745	L3352	Land	378	3.114	51	links	Hauptstrecken			91	2	2	1	3	-	-	1,85	1
Wölfersheim	302	L3412 Vers Querung Melbach - Beienheim	Land	200	2.794	3	links	Hauptstrecken	ja		63	2	2	1	2	-	1	1,80	1
Niddatal	332	L3187 Teilstrecke Dom-Assenheim - Assenheim	Land	602	4.914	5	links	Hauptstrecken			8	2	2	1	2	-	-	1,75	1
Ortenberg	169	B45 Teilstrecke Efferdorbach - Konradsdorf	Bund	456	6.361	-	links	Hauptstrecken	ja		1	2	2	1	1	-	1	1,70	1
Nidda	688	K211 Teilstrecke Geiß-Nidda - Nidda	Kreis	268	-	-	links	Hauptstrecken	ja		66	2	2	1	1	-	1	1,70	1
Niddatal	417	K241 Teilstrecke Assenheim - Bönstadt	Kreis	40	-	-	links	Hauptstrecken			-	2	2	2	1	-	-	1,70	1
Butzbach	474	K117 Teilstrecke B3 - Nieder-Weisel (2)	Kreis	127	-	-	links	Hauptstrecken			77	2	2	1	1	-	-	1,65	1
Ortenberg	579	K217 Teilstrecke Usenbom - Ortenberg (3a)	Kreis	373	-	-	links	Hauptstrecken			68	2	2	1	1	-	-	1,65	1
Wölfersheim	325	K172 Teilstrecke Oppertshofen - Södel (2)	Kreis	322	-	-	links	Hauptstrecken			34	2	2	1	1	-	-	1,65	1
Wölfersheim	325	K172 Teilstrecke Oppertshofen - Södel (2)	Kreis	322	-	-	links	Hauptstrecken			34	2	2	1	1	-	-	1,65	1
Rosbach v.d.H	217	Zufahrt Rosbacher Brunnen	Rosbach v.d.H	1.390	-	-		Zentralstrecken			6	3	-	2	1	-	-	1,40	2
Butzbach	455	L3353 Teilstrecke Fauerbach - Münster	Land	192	881	5	links	Nebenstrecken	Deutscher Limesradweg		-	1	2	1	2	1	-	1,40	2
Reichelsheim	634	L3187 Teilstrecke Blöfeld - Ranstadt	Land	77	2.258	1	links	Nebenstrecken			-	1	2	2	2	-	-	1,40	2
Büdingen	544	L3195 Teilstrecke Dudenrod - L3193	Land	471	2.398	1	links	Nebenstrecken			21	1	2	1	2	-	-	1,35	2
Münzenberg	492	L3136 Teilstrecke Münzenberg - Wohnbach	Land	221	1.544	9	links	Nebenstrecken			20	1	2	1	2	-	-	1,35	2
Ortenberg	543	L3184 Teilstrecke Gelnhaar - Bergheim	Land	653	495	3	links	Nebenstrecken			27	1	2	1	2	-	-	1,35	2
Gedern	630	B276 Teilstrecke Gedern - Schotten	Bund	57	18.660	-	links	Nebenstrecken			-	1	2	2	1	-	-	1,30	2
Ober-Mörlen	351	Teilstrecke Bad Nauheim - Pfaffenwiesbach	Ober-Mörlen	1.623	-	-	links	Nebenstrecken			-	1	2	2	1	-	-	1,30	2
Altenstadt	732	K236 Teilstrecke Rodenbach - Heegheim	Kreis	336	-	-	links	Nebenstrecken			45	1	2	1	1	-	-	1,25	2
Nidda	694	K195 Teilstrecke Uffa - Stormfels	Kreis	152	-	-	links	Nebenstrecken			-	1	2	1	1	-	-	1,25	2
Nidda	730	K202 Teilstrecke Wallernhausen - Fauerbach (1)	Kreis	498	-	-	links	Nebenstrecken			41	1	2	1	1	-	-	1,25	2
Ortenberg	575	K217 Teilstrecke Gelnhaar - Usenbom (2)	Kreis	134	-	-	links	Nebenstrecken			69	1	2	1	1	-	-	1,25	2
Nidda	707	Verbindung Bad Salzhausen - B457	Nidda	962	-	-	links	Nebenstrecken			-	1	2	1	1	-	-	1,25	2
Friedberg	310	L3351 Vers Querung Friedberg - Bauernheim	Land	66	58.440	28	rechts	Hauptstrecken			-	2	-	2	3	-	-	1,20	2
Butzbach	477	L3053 Teilstrecke Butzbach - Hausen	Land	108	4.049	10	rechts	Hauptstrecken			9	2	-	1	3	-	-	1,15	2
Echzell	535	L3187 Teilstrecke Reichelsheim - Bingenheim	Land	572	4.190	13	rechts	Hauptstrecken			-	2	-	1	3	-	-	1,15	2
Karben	120	L3352 Vers Querung Kloppenheim - Ober-Erlenbach	Land	109	5.452	23	rechts	Hauptstrecken			-	2	-	1	3	-	-	1,15	2
Reichelsheim	306	L3412 Vers Querung Melbach - Beienheim	Land	194	2.794	3	rechts	Hauptstrecken	ja	RMV2	63	2	-	1	2	1	1	1,15	2
Reichelsheim	535	L3187 Teilstrecke Reichelsheim - Bingenheim	Land	119	4.190	13	rechts	Hauptstrecken			-	2	-	1	3	-	-	1,15	2
Gedern	623	L3184 Teilstrecke Wenings - Gedern	Land	37	33.300	1	rechts	Hauptstrecken			-	2	-	2	2	-	-	1,10	2
Wölfersheim	183	L3136 Teilstrecke Wohnbach - Berstadt	Land	64	2.362	9	rechts	Hauptstrecken			-	2	-	2	2	-	-	1,10	2
Büdingen	349	L3010 Teilstrecke Büdingen - Rinderbügen	Land	236	4.095	1	rechts	Hauptstrecken		Pot. Seemenbachroute	100	2	-	1	2	0,5	-	1,08	2
Butzbach	232	K256 Teilstrecke Kirch-Göns - Langgöns	Kreis	80	-	-	rechts	Hauptstrecken	ja		-	2	-	2	1	-	1	1,05	2
Bad Vilbel	93	Gronau - Niederdorfelden Kreisgr	Bad Vilbel	134	-	-		Hauptstrecken	ja	HRFW4, Regionalpark-Rundroute	-	2	-	1	1	1	1	1,05	2
Büdingen	348	Zufahrt Steinbruch Teilstrecke Büdingen - Rinderbüge	Büdingen	3.060	-	-	rechts	Hauptstrecken		Pot. Seemenbachroute	-	2	-	2	1	0,5	-	1,03	2
Niddatal	250	Burg-Gräfenrode - Ilbenstadt	Land	1.027	50.480	-		Hauptstrecken			-	2	-	2	1	-	-	1,00	2
Butzbach	464	K117 Teilstrecke Fauerbach - Ostheim (2)	Kreis	202	-	-	rechts	Hauptstrecken		HRFW6	76	2	-	1	1	1	-	1,00	2
Ortenberg	585	K200 Teilstrecke Unterdorf - Eckartsborn	Kreis	1.238	-	-		Hauptstrecken			-	2	-	2	1	-	-	1,00	2
Ortenberg	581	K217 Teilstrecke Usenbom - Ortenberg (3b)	Kreis	82	-	-	rechts	Hauptstrecken			68	2	-	2	1	-	-	1,00	2
Gedern	603	L3185 Teilstrecke Steinberg - Glashütten	Land	807	3.096	-		Hauptstrecken			-	2	-	1	1	-	-	0,95	2
Karben	250	Burg-Gräfenrode - Ilbenstadt	Land	244	5.048	-		Hauptstrecken			-	2	-	1	1	-	-	0,95	2
Niddatal	329	L3188 Vers Querung Kaichen - Assenheim	Land	258	-	-	rechts	Hauptstrecken			-	2	-	1	1	-	-	0,95	2
Ortenberg	675	L3184 Teilstrecke Ortenberg - Wippenbach	Land	503	-	-	rechts	Hauptstrecken			-	2	-	1	1	-	-	0,95	2
Glauburg	726	K100 Teilstrecke Glauburg - Keltenwelten	Kreis	912	-	-	rechts	Hauptstrecken			-	2	-	1	1	-	-	0,95	2
Nidda	659	K203 Wallernhausen - B457	Kreis	872	-	-		Hauptstrecken			-	2	-	1	1	-	-	0,95	2
Nidda	646	K184 Teilstrecke Ober-Widdersheim - B455	Kreis	165	-	-		Hauptstrecken			2	2	-	1	1	-	-	0,95	2
Nidda	703	K194 Uffa - Eichelsdorf	Kreis	169	-	-	rechts	Hauptstrecken			-	2	-	1	1	-	-	0,95	2
Ortenberg	584	K200 Teilstrecke Eckartsborn - B275	Kreis	353	-	-		Hauptstrecken			-	2	-	1	1	-	-	0,95	2
Ortenberg	168	K238 Efferdorbach - B275	Kreis	555	-	-		Hauptstrecken			1	2	-	1	1	-	-	0,95	2
Ortenberg	679	K218 Teilstrecke Wippenbach - Selters	Kreis	168	-	-	rechts	Hauptstrecken			-	2	-	1	1	-	-	0,95	2
Altenstadt	26	Teilstrecke Rommelhausen - Waldsiedlung	Altenstadt	273	-	-		Hauptstrecken			-	2	-	1	1	-	-	0,95	2
Münzenberg	496	L3135 Teilstrecke Münzenberg - Rockenberg	Land	82	1.311	5	rechts	Nebenstrecken			-	1	-	2	2	-	-	0,70	3
Büdingen	18	L3193 Teilstrecke Vonhausen - Hermhaag	Land	246	3.657	5	rechts	Nebenstrecken			-	1	-	1	2	-	-	0,65	3
Büdingen	49	L3010 Wollerborn - Kefenrod	Land	857	3.354	7		Nebenstrecken			84	1	-	1	2	-	-	0,65	3
Kefenrod	44	L3195 Teilstrecke Burgbracht - Hitzkirchen	Land	226	1.610	2	rechts	Nebenstrecken			82	1	-	1	2	-	-	0,65	3
Kefenrod	49	L3010 Wollerborn - Kefenrod	Land	203	3.354	7		Nebenstrecken			84	1	-	1	2	-	-	0,65	3
Kefenrod	48	L3314 Teilstrecke Helfersdorf - Streitberg Kreisgr	Land	628	471	1		Nebenstrecken			-	1	-	1	2	-	-	0,65	3
Butzbach	461	K254 Langenhain-Ziegenhain - Wiesental	Kreis	1.087	-	-		Nebenstrecken	Deutscher Limesradweg		-	1	-	2	1	1	-	0,65	3
Münzenberg	531	K166 Teilstrecke Trais - Münzenberg	Kreis	131	-	-		Nebenstrecken	HRFW6		-	1	-	1	1	1	-	0,60	3
Ober-Mörlen	461	K254 Langenhain-Ziegenhain - Wiesental	Kreis	511	-	-		Nebenstrecken	Deutscher Limesradweg		-	1	-	1	1	1	-	0,60	3
Kefenrod	43	K211 Teilstrecke Burgbracht - Hitzkirchen	Kreis	90	-	-	rechts	Nebenstrecken			82	1	-	2	1	-	-	0,60	3
Nidda	612	K199 Teilstrecke Ober-Lais - L3185	Kreis	25	-	-	rechts	Nebenstrecken			23	1	-	2	1	-	-	0,60	3
Niddatal	139	B45 Teilstrecke Kaichen - Nidderau	Bund	214	57.690	-	rechts	Nebenstrecken			54	1	-	1	1	-	-	0,55	3
Münzenberg	497	L3131 Teilstrecke Münzenberg - Bellersheim	Land	352	-	-	rechts	Nebenstrecken			-	1	-	1	1	-	-	0,55	3
Altenstadt	32	K234 Kloster Engelthal - L3189	Kreis	964	-	-		Nebenstrecken			-	1	-	1	1	-	-	0,55	3
Butzbach	483	K256 Teilstrecke Pohlgöns - B3	Kreis	420	-	-	rechts	Nebenstrecken			-	1	-	1	1	-	-	0,55	3
Gedern	41	K209 Teilstrecke Nieder-Seemen - Burgbracht	Kreis	482	-	-	rechts	Nebenstrecken			-	1	-	1	1	-	-	0,55	3
Gedern	42	K209 Teilstrecke Nieder-Seemen - Böß-Gesäß Kreisgr	Kreis	245	-	-		Nebenstrecken			-	1	-	1	1	-	-	0,55	3
Nidda	697	K204 Teilstrecke Eichelsdorf - Eichelsachsen	Kreis	278	-	-	rechts	Nebenstrecken			-	1	-	1	1	-	-	0,55	3
Niddatal	340	K243 Teilstrecke Kaichen - Bönstadt (2)	Kreis	738	-	-	rechts	Nebenstrecken			38	1	-	1	1	-	-	0,55	3
Ortenberg	678	K218 Teilstrecke Wippenbach - Selters	Kreis	312	-	-	rechts	Nebenstrecken											



**Anlage 12: Liste der Strecken mit Fahrbahnbenutzung innerorts**

Kommune	Ortsteil	Strecken-Nr.	Fahrbahnnutzung	Länge [m]	DTV <sub>Kfz</sub> [Kfz/24h]	DTV <sub>Rad</sub> [Räder/24h]	Bestandteil von Maßnahmenprojekten	Strecken-Kategorie
Altenstadt	Höchst a. d. Nidder	24	K232	1.239	-	-	72	Hauptstrecken
Altenstadt	Rodenbach	740	K263	653	-	-	-	Hauptstrecken
Bad Nauheim	Bad Nauheim	327	Eleonorenring	625	-	-	-	Hauptstrecken
Bad Nauheim	Rödgen	180	K173	51	-	-	-	Hauptstrecken
Bad Nauheim	Schwalheim	440	K175	876	-	-	-	Zentralstrecken
Bad Nauheim	Steinfurth	172	L3134	311	7.520	4	-	RMV-Route 2 Zentralstrecken
Bad Nauheim	Steinfurth	173	L3134	457	3.826	9	-	RMV-Route 2 Hauptstrecken
Bad Nauheim	Steinfurth	735	K173	514	-	-	-	Nebenstrecken
Bad Nauheim	Wisselsheim	435	K173	170	-	-	78	Hauptstrecken
Bad Vilbel	Bad Vilbel	78	Alte Frankfurter Straße	712	-	-	50	Zentralstrecken
Bad Vilbel	Bad Vilbel	76	Frankfurter Straße	756	-	-	-	Hess. Hauptnetz Zentralstrecken
Bad Vilbel	Gronau	198	K247	259	-	-	-	HRFW4, Hess. Hauptnetz, Regionalpark-Rundroute Hauptstrecken
Büdingen	Büdingen	557	B457 Berliner Str.	548	12.537	175	-	Hess. Hauptnetz Hauptstrecken
Büdingen	Büdingen	554	L3193	440	3.533	-	21	Hauptstrecken
Büdingen	Büdingen	718	Brunostraße	64	-	-	-	Hauptstrecken
Büdingen	Büdingen	720	Brunostraße /Bahnhofstraße	185	-	-	-	Hauptstrecken
Büdingen	Büdingen	558	L3010	106	-	-	-	Nebenstrecken
Büdingen	Düdelnheim	546	B521	271	10.054	48	-	Keltenroute Hauptstrecken
Büdingen	Dudenrod	737	L3195	188	-	-	21	Nebenstrecken
Büdingen	Lorbach	728	L3193	53	3.657	5	-	Hauptstrecken
Büdingen	Michelau	560	K221	219	-	-	-	Nebenstrecken
Büdingen	Orleshausen	556	L3195	218	-	-	-	Hauptstrecken
Büdingen	Vonhausen	19	K227	710	-	-	-	Hauptstrecken
Büdingen	Wolferborn	50	L3010 / L3194	347	3.354	7	84	Nebenstrecken
Butzbach	Butzbach	491	Kleeberger Straße	334	-	-	-	Zentralstrecken
Butzbach	Butzbach	489	Weiseler Straße	170	6.252	139	-	Hess. Hauptnetz, Keltenroute Hauptstrecken
Butzbach	Butzbach	593	Schorbachstraße	745	-	-	-	Hauptstrecken
Butzbach	Fauerbach v. d. Höhe	458	L3353	597	-	-	76	Deutscher Limesradweg, HRFW6, Keltenroute Hauptstrecken
Butzbach	Fauerbach v. d. Höhe	463	K17	195	-	-	76	HRFW6 Hauptstrecken
Butzbach	Fauerbach v. d. Höhe	473	L3056	262	-	-	-	Deutscher Limesradweg, Keltenroute Nebenstrecken
Butzbach	Fauerbach v. d. Höhe	462	K254	213	-	-	-	Deutscher Limesradweg Nebenstrecken
Butzbach	Griedel	593	Schorbachstraße	102	-	-	-	Hauptstrecken
Butzbach	Hoch-Weisel	468	L3056	933	4.416	3	-	Deutscher Limesradweg, Keltenroute Zentralstrecken
Butzbach	Kirch-Göns	233	K256	771	-	-	-	Hess. Hauptnetz Hauptstrecken
Butzbach	Nieder-Weisel	355	K17	1.260	-	-	-	HRFW6 Hauptstrecken
Butzbach	Nieder-Weisel	593	Schorbachstraße	117	-	-	-	Hauptstrecken
Butzbach	Pohl-Göns	233	K256	1.160	-	-	-	Hess. Hauptnetz Hauptstrecken
Echzell	Bingenheim	540	L3188	535	-	-	-	Hauptstrecken
Echzell	Echzell	363	K183	291	-	-	-	Hess. Hauptroute Hauptstrecken
Echzell	Echzell	529	K181	309	-	-	-	Deutscher Limesradweg Hauptstrecken
Echzell	Gettenau	295	L3188	199	-	-	-	Nebenstrecken
Florstadt	Nieder-Florstadt	423	B275	86	-	-	3	Hauptstrecken
Florstadt	Nieder-Mockstadt	67	B275	167	13.159	-	-	Hauptstrecken
Florstadt	Nieder-Mockstadt	526	B275	27	13.159	-	-	Hauptstrecken
Florstadt	Staden	631	B275	40	10.816	-	-	Hauptstrecken
Florstadt	Staden	523	L3188	364	3.074	5	-	Deutscher Limesradweg, Hess. Hauptnetz Hauptstrecken
Florstadt	Stammheim	522	L3188	555	4.030	7	-	Deutscher Limesradweg Hauptstrecken
Friedberg	Bauernheim	360	K171	364	-	-	-	Hauptstrecken
Friedberg	Bruchenbrücken	335	L3351	305	4.613	32	55	Zentralstrecken
Friedberg	Bruchenbrücken	334	K239	47	-	-	-	Zentralstrecken
Friedberg	Dorheim	307	Wetteraustraße	425	-	-	-	Hauptstrecken
Friedberg	Dorheim	445	Schwalheimer Straße	279	-	-	-	Hauptstrecken
Friedberg	Friedberg	268	B275	29	12.483	97	-	Zentralstrecken
Friedberg	Friedberg	257	L3351	34	-	-	57	RMV-Route 2, Usatalradweg Zentralstrecken
Friedberg	Friedberg	286	Freseniusstraße	159	-	-	-	Zentralstrecken
Friedberg	Friedberg	265	Haingraben	148	-	-	-	Hauptstrecken
Friedberg	Friedberg	266	Hanauer Straße	254	-	-	-	Hauptstrecken
Friedberg	Friedberg	253	K22	34	-	-	64	Hess. Hauptnetz, Usatalradweg Hauptstrecken
Friedberg	Friedberg	270	B275	233	12.483	97	-	Nebenstrecken
Friedberg	Friedberg	269	Freseniusstraße	450	-	-	-	Nebenstrecken
Friedberg	Friedberg	264	Hagenstraße	145	-	-	-	Nebenstrecken
Friedberg	Friedberg	260	Mühlweg	132	-	-	-	Nebenstrecken
Friedberg	Friedberg	263	Alte Bahnhofstraße	467	-	-	-	Nebenstrecken
Friedberg	Friedberg	283	Kaiserstraße	679	-	-	-	Nebenstrecken
Friedberg	Friedberg	410	Burgfeldstraße	191	-	-	-	Nebenstrecken
Friedberg	Ockstadt	272	K23	123	-	-	-	Hauptstrecken
Friedberg	Ossenheim	254	B275	56	-	-	3	RMV-Route 2 Hauptstrecken
Gedern	Gedern	625	B275	463	4.041	-	-	Hauptstrecken
Gedern	Nieder-Seemen	40	L3193	368	-	-	-	Nebenstrecken
Gedern	Steinberg	600	L3185	480	3.096	-	22	Nebenstrecken
Gedern	Wenings	622	L3184	28	-	-	-	Hauptstrecken





Kommune	Ortsteil	Strecken-Nr.	Fahrbahnnutzung	Länge [m]	DTV <sub>Kfz</sub> [Kfz/24h]	DTV <sub>Rad</sub> [Räder/24h]	Bestandteil von Maßnahmenprojekten			Strecken-Kategorie
Glauburg	Glauburg	72	K237	164	-	-	-	Keltenroute		Hauptstrecken
Glauburg	Stockheim	73	L3191	562	4.238	2	-	Keltenroute		Nebenstrecken
Glauburg	Stockheim	648	L3190	497	-	-	-	Keltenroute		Nebenstrecken
Glauburg	Stockheim	651	K238	305	-	-	-			Nebenstrecken
Glauburg	Stockheim	649	L3190	583	-	-	16			Nebenstrecken
Hirzenhain	Glashütten	604	L3185	292	-	-	-			Hauptstrecken
Hirzenhain	Glashütten	606	L3183	194	877	4	-			Nebenstrecken
Hirzenhain	Hirzenhain	618	B275	129	3.754	-	-			Nebenstrecken
Hirzenhain	Hirzenhain	614	L3183	119	-	-	11			Nebenstrecken
Hirzenhain	Hirzenhain	615	L3183	192	-	-	-			Nebenstrecken
Karben	Burg-Gräfenrode	244	L3351	733	5.147	24	-	Hess. Hauptroute		Hauptstrecken
Karben	Groß-Karben	373	Brunnenstraße	59	-	-	-			Hauptstrecken
Karben	Groß-Karben	141	L3205	778	6.495	12	-			Nebenstrecken
Karben	Groß-Karben	145	K246	344	-	-	-			Nebenstrecken
Karben	Klein-Karben	89	L3205	1.104	6.495	12	-			Hauptstrecken
Karben	Kloppenheim	126	K10	219	-	-	71			Hauptstrecken
Karben	Petterweil	121	L3352	60	2.204	2	-			Hauptstrecken
Karben	Petterweil	122	3352	15	2.204	2	-			Hauptstrecken
Karben	Petterweil	344	K9	654	-	-	-			Hauptstrecken
Karben	Rendel	92	L3205	398	6.495	12	-			Hauptstrecken
Kefenrod	Bindsachsen	571	L3193	27	4.238	3	-			Nebenstrecken
Kefenrod	Helfersdorf	47	K905	155	471	1	-			Nebenstrecken
Kefenrod	Helfersdorf	47	L3314	361	-	-	-			Nebenstrecken
Kefenrod	Hitzkirchen	45	L3195	311	1.610	2	82			Nebenstrecken
Kefenrod	Hitzkirchen	47	L3314	319	-	-	-			Nebenstrecken
Kefenrod	Kefenrod	51	L3010	418	3.354	7	84			Nebenstrecken
Kefenrod	Kefenrod	52	L3195	234	1.610	2	-			Nebenstrecken
Kefenrod	Kefenrod	566	L3195	264	1.179	3	-			Nebenstrecken
Limeshain	Hainchen	31	L3191	644	4.600	1	-			Hauptstrecken
Limeshain	Himbach	10	L3189	866	1.628	24	-			Hauptstrecken
Münzenberg	Gambach	236	L3132	898	-	-	-			Hauptstrecken
Münzenberg	Münzenberg	597	L3136	565	-	-	-			Hauptstrecken
Münzenberg	Münzenberg	495	L3135	428	1.311	5	-			Nebenstrecken
Münzenberg	Münzenberg	493	L3135	304	1.311	5	20			Nebenstrecken
Münzenberg	Ober-Hörgern	504	B488	286	7.654	71	-			Hauptstrecken
Münzenberg	Trais-Münzenberg	500	L3131	401	-	-	-			Hauptstrecken
Münzenberg	Trais-Münzenberg	530	K166	576	-	-	-	HRFW6		Nebenstrecken
Nidda	Bad Salzhausen	708	Kurstraße	127	-	-	-			Nebenstrecken
Nidda	Borsdorf	693	B455	37	6.774	-	-	Hess. Hauptroute		Hauptstrecken
Nidda	Eichelsdorf	696	K204	243	-	-	-			Nebenstrecken
Nidda	Eichelsdorf	733	B455	524	-	-	-			Nebenstrecken
Nidda	Geiß-Nidda	640	K195	363	-	-	66			Hauptstrecken
Nidda	Nidda	700	L3185	21	5.933	1	-			Hauptstrecken
Nidda	Nidda	663	B457	394	-	-	-			Hauptstrecken
Nidda	Ober-Lais	608	K199	166	-	-	39			Nebenstrecken
Nidda	Ober-Lais	611	K199	82	-	-	23			Nebenstrecken
Nidda	Ober-Schmitten	702	B455	678	9.436	-	-			Hauptstrecken
Nidda	Ober-Widdersheim	645	K184	498	-	-	2			Hauptstrecken
Nidda	Ulfa	704	K194	42	-	-	-			Nebenstrecken
Nidda	Unter-Widdersheim	538	L3188	126	1.149	11	-	Deutscher Limesradweg		Hauptstrecken
Nidda	Wallemhausen	670	L3184	524	2.295	4	-			Hauptstrecken
Nidda	Wallemhausen	660	K203	422	-	-	-			Hauptstrecken
Niddatal	Assenheim	399	L3187	436	-	-	-			Hauptstrecken
Niddatal	Assenheim	398	K241	382	-	-	-			Hauptstrecken
Niddatal	Assenheim	420	L3187	154	-	-	-			Hauptstrecken
Niddatal	Bönstadt	337	K241	492	-	-	-			Zentralstrecken
Niddatal	Ilbenstadt	248	B45	478	5.048	-	4			Hauptstrecken
Niddatal	Ilbenstadt	249	L3351	894	-	-	-			Hauptstrecken
Niddatal	Kaichen	138	B45	418	5.769	-	54			Nebenstrecken
Ober-Mörlen	Langenhain-Ziegenberg	352	L3059	738	1.635	-	12	Deutscher Limesradweg		Hauptstrecken
Ober-Mörlen	Langenhain-Ziegenberg	460	K254	224	-	-	-			Nebenstrecken
Ober-Mörlen	Ober-Mörlen	411	B275	89	10.259	131	-			Hauptstrecken
Ortenberg	Bleichenbach	167	B457	437	-	-	-	Keltenroute		Hauptstrecken
Ortenberg	Eckartsborn	586	K200	301	-	-	-			Hauptstrecken
Ortenberg	Eckartsborn	587	K200	239	-	-	-			Hauptstrecken
Ortenberg	Effolderbach	171	K238	777	-	-	-			Nebenstrecken
Ortenberg	Gelnhaar	572	K217	193	-	-	69			Nebenstrecken
Ortenberg	Lißberg	682	K200	527	-	-	43			Nebenstrecken
Ortenberg	Ortenberg	676	L3184	136	-	-	-			Hauptstrecken
Ortenberg	Ortenberg	677	K218	274	-	-	-			Nebenstrecken
Ortenberg	Ortenberg	680	L3184	292	-	-	-			Nebenstrecken
Ortenberg	Usenborn	576	K217	108	-	-	69			Nebenstrecken
Ranstadt	Bellmuth	542	K198	380	-	-	-			Hauptstrecken
Ranstadt	Bobenhausen I	673	L3184	15	693	2	-			Hauptstrecken
Ranstadt	Ranstadt	68	B275	409	7.608	-	-	Hess. Hauptnetz		Hauptstrecken
Ranstadt	Ranstadt	69	L3187	265	4.262	8	-	Hess. Hauptnetz		Hauptstrecken
Reichelsheim	Blofeld	635	L3187	84	2.258	1	-			Nebenstrecken
Reichelsheim	Heuchelheim	294	K180	32	-	-	-			Hauptstrecken
Reichelsheim	Reichelsheim	292	L3187	354	4.505	15	-			Hauptstrecken
Reichelsheim	Reichelsheim	293	L3187	477	4.109	13	-	Deutscher Limesradweg		Hauptstrecken
Reichelsheim	Reichelsheim	289	K178	527	-	-	-	Deutscher Limesradweg		Hauptstrecken
Reichelsheim	Weckesheim	297	K179	563	-	-	-			Hauptstrecken



Kommune	Ortsteil	Strecken-Nr.	Fahrbahnnutzung	Länge [m]	DTV <sub>Kfz</sub> [Kfz/24h]	DTV <sub>Rad</sub> [Räder/24h]	Bestandteil von Maßnahmenprojekten		
Rockenberg	Oppershofen	190	L3134	343	-	-	-	RMV-Route 2	Hauptstrecken
Rockenberg	Rockenberg	513	L3134	1.119	5.218	4	-	HRFW6	Hauptstrecken
Rockenberg	Rockenberg	510	L3135	103	1.311	5	-	HRFW6	Hauptstrecken
Rosbach v.d.H	Nieder-Rosbach	394	L3352	699	5.944	75	70		Hauptstrecken
Rosbach v.d.H	Rodheim v. d. Höhe	227	L3204	135	4.841	5	-		Hauptstrecken
Rosbach v.d.H	Rodheim v. d. Höhe	746	L3352	470	3.114	51	91		Hauptstrecken
Rosbach v.d.H	Rodheim v. d. Höhe	226	K7	890	-	-	-		Hauptstrecken
Wölfersheim	Melbach	305	K179	113	-	-	-	RMV-Route 2	Hauptstrecken
Wölfersheim	Wohnbach	184	L3136	282	2.362	9	-		Hauptstrecken
Wöllstadt	Nieder-Wöllstadt	208	L3204	981	-	-	10	Hess. Hauptroute	Nebenstrecken
Wöllstadt	Ober-Wöllstadt	358	Hanauer Straße	525	-	-	-		Hauptstrecken
Wöllstadt	Ober-Wöllstadt	750	K11 Gießener Str.	568	-	-	70	Hess. Hauptroute	Hauptstrecken



Lahn-Dill-Kreis

Landkreis Gießen

Vogelsbergkreis

Hochtaunuskreis

Frankfurt am Main

Main-Taunus-Kreis

Main-Kinzig-Kreis

**Routenkonzept**

- Zentralroute, befestigt
- - - - - Zentralroute, Schotter
- Zentralroute, Fahrbahn
- - - - - Hauptroute, befestigt
- - - - - Hauptroute, Schotter
- - - - - Hauptroute, Fahrbahn
- Nebenroute, befestigt
- - - - - Nebenroute, Schotter
- - - - - Nebenroute, Fahrbahn
- Netzerweiterungen
- - - - - Netzstraffung
- Rad-Hauptnetz Hessen



**Radverkehrsplan  
2018/19** Wetteraukreis

**Konzeption Kreisradrouennetz  
- Alltagsradverkehr**

Plan 1 M: 1:50.000 August 2019

**COOPERATIVE**  
Wetteraukreis

Kartenanfertiger: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation DTK 25  
Open Street Map



Lahn-Dill-Kreis

Landkreis Gießen

Vogelsbergkreis

Hochtaunuskreis

Main-Kinzig-Kreis

Punktuale Gefahr-/Schwachstellen		Routenkonzept	
□	Allgem. Mangel- und Gefahrenpunkte	—	Zentralroute, befestigt
⬇	Einbahnstr. o. Freigabe	⋯	Zentralroute, Schotter
⬆	bauliche Mängel	—	Zentralroute, Fahrbahn
⬇	Hindernisse und Sperren	—	Hauptroute, befestigt
⬆	Verkehrsregelung/-führung	⋯	Hauptroute, Schotter
⬇	Mängel bei Verkehrszeichen	—	Hauptroute, Fahrbahn
⬆	Streckenbezogene Schwachstellen	—	Nebenroute, befestigt
●	Fahrbahnbenutzung außerorts	⋯	Nebenroute, Schotter
●	Fahrbahnbenutzung innerorts	—	Nebenroute, Fahrbahn
⚠	Konfliktpotenzial mit Fußgängern		
⚠	Platzmangel		
⚠	Fahrbahnmängel		
⚠	(sehr) schlechte Wegstrecke		



**Radverkehrsplan 2018/19** Wetteraukreis  
 Mängel und Schwachstellen im Kreisradrouennetz - Übersichtsplan  
 Plan 2 M: 1:50.000 August 2019  
 COOPERATIVE

Kartenanfertigung: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation, DVN 25  
 Open Street Map