

Bahnhofstraße Usingen

Bedeutung für den Radverkehr

Allgemeine Bedeutung

Die *Bahnhofstraße* in Usingen ist eine **innerörtliche Hauptverkehrsachse in Nord-Süd-Richtung** für alle Verkehrsarten. Sie verbindet den Bahnhof (Schienenanbindung Richtung Rhein/Main bzw. Grävenwiesbach/Solmstal zur Lahn) mit der Kernstadt.

Entlang der *Bahnhofstraße* liegen im mittleren Bereich (Stockheimer Bach) mehrere Vollsortiment-Einkaufsmärkte, über die Richtung Westen abzweigende Straße *Am Riedborn* erreicht man weitere Vollsortiment-Einkaufsmärkte, zahlreiche kleiner Einkaufsgeschäfte, ein größeres Gewerbegebiet unter anderem mit einem Ärztehaus. Alle wichtigen Einkaufs-/Versorgungsziele liegen auf der Westseite der *Bahnhofstraße*.

Über die Straße *Neuer Marktplatz* wird zudem ein Gelände für Großveranstaltungen (Festplatz) erreicht.

Bedeutung im Fahrradnetz

Im Fahrradnetz kommt der *Bahnhofstraße* sowohl im **Alltag** (Einkauf, Arbeitsweg, Schulweg) als auch in der **Freizeit** (Querung Hessischer Radfernweg R6; Zubringerfunktion ÖPNV-Anbindung für R6, Usatalweg und der Buchfinkenroute) zentrale Bedeutung zu.

Mit dem Ausbau der S-Bahn bis Usingen wird über die Bahngleise eine bisher nicht existierende Anbindung primär für Fußgänger zu dem südwestlichen Gewerbegebiet (*Am gebackenen Stein*) hergestellt, die für den Radverkehr zumindest passierbar sein wird. Damit steigert sich die Bedeutung der *Bahnhofstraße* für den Radverkehr nochmals erheblich, vor allem für den Einkauf und den Weg zur Arbeit.

Im Norden besteht über die *Klaubergasse* eine autoarme Passagemöglichkeit der Kernstadt, die Kernstadt selbst als wichtiges Ziel kann damit jedoch nicht erreicht werden. Über die *Klaubergasse* werden vor allem die Ortsteile Eschbach, Michelbach und Wernborn, bedingt auch Wilhelmsdorf, für den Radverkehr angebunden.

Am nördlichen Ende mündet die *Bahnhofstraße* an der südwestlichen Ecke der Kernstadt (*Wilhelmjstraße / Zitzergasse*; B275), die jeweils als Einbahnstraßen ohne Freigabe für den Radverkehr ausgeführt sind. Nach dem an die *Wilhelmjstraße* anschließenden *Schlossplatz* befindet sich unmittelbar anliegend die Christian-Wirth-Schule, die gesamte Strecke ist somit - auch für den Radverkehr - als wichtiger **Schulweg** relevant.

Bedeutung des Bahnhofs

Der Bahnhof selbst hat als einzige und für Usingen somit sehr bedeutende ÖPNV-Anbindung Anschluss an das Rhein-Main-Gebiet. Der Bahnhof dient dem Radverkehr in der üblichen Freizeitnutzung (Fahrradmitnahme) und im Alltag als Umsteige- und Mitnahmestation, d.h. ein

Teil der Nutzer lässt das Fahrrad am Bahnhof stehen, ein anderer Teil nimmt das Fahrrad in der Bahn mit, weil es am Ende der Bahnfahrt erneut benötigt wird. Der Bahnhof dient Usingen selbst und den Ortsteilen Eschbach, Michelbach und Wernborn als einzig sinnvoll erreichbarer schienengebundener ÖPNV-Anschluss, hinzu kommt noch Kransberg (hier ist Richtung Wehrheim eine bedingt vergleichbare SÖPNV-Anschlusserreichbarkeit gegeben).

Radtouristische Bedeutung

Kurz unterhalb des Bahnhofs kreuzt der **Hessische Fernradweg R6** die *Bahnhofstraße* auf der Linie *Blücherstraße - An der Riedwiese*.

Ebenfalls über die *Blücherstraße* kann der **Usatalweg** sowie die **Buchfinkenroute** (Teil des Radtouristik-Konzepts Hochtaunus) in der Stockheimer Aue (*Auf der Beund*) erreicht werden, hier verläuft auch der Hessische Radfernweg R6.

Im Rahmen des ISEK-Prozesses ist eine Querung entlang der Stockheimer Aue für den Radverkehr in Ost-West-Richtung vorgesehen. In Ostrichtung mündet diese Anbindung an den Usatalweg / Hessischen Radfernweg R6 östlich der *Frankfurter Straße* (B456) auf dem Weg *Auf der Beund*, in Westrichtung entlang des Stockheimer Bachs auf dem R6 (*Stockheimer Weg*). Aus der Ostrichtung werden für den Radverkehr die Ortsteile Kransberg und Wernborn über das Usatal angebunden.

Bestandssituation Anfang 2022

In der *Bahnhofstraße* sind keinerlei Radverkehrsanlagen vorhanden. Der Radverkehr wird komplett im Mischverkehr bei Tempo 30 geführt.

Die Belastung durch den Kraftfahrzeugverkehr ist sehr hoch, eine Reduzierung ist aufgrund der wichtigen anliegenden Ziele (*Bahnhofstraße / Neuer Marktplatz / Am Riedborn*) nicht abzu-sehen, insbesondere auch nicht durch den Bau einer Umfahrungsstraße (unabhängig von der Ausführung).

Die *Bahnhofstraße* ist für den Fußgängerverkehr von und zum Bahnhof, darunter ein sehr hoher Anteil Schüler, die Hauptverkehrsachse und auch mit Fußgängerverkehr hoch belastet.

In 2019 wurden umfassende Straßensanierungsarbeiten im Bereich der Kernstadt (B275) abgeschlossen. Hierbei wurden Chancen für die Radverkehrsförderung gerade in der bestehenden Verkehrssituation ohne Notwendigkeit in geradezu fahrlässiger Weise verpasst. Der Radverkehr fand bei den umfassenden Sanierungsarbeiten, die eine völlige Neugestaltung des gesamten Straßenquerschnitts beinhalteten, keinerlei Berücksichtigung.

Der ADFC Usinger Land verwehrt sich angesichts mehrerer Äußerungen politischer Akteure an dieser Stelle ausdrücklich dagegen, mangelnde Fahrradfreundlichkeit in der Kernstadt auf eine fehlende Lösung für eine Umfahrung Usingens für den Kraftfahrzeugverkehr zurückzuführen. Vielmehr kann die Situation für den Radverkehr unabhängig von einer Umfahrlösung erheblich verbessert werden.

Planungsgrundlagen

Die *Bahnhofstraße* wird in verschiedenen Planungen als wichtige Verbindungsachse auch für den Radverkehr genannt, vor allem sind dies folgende Planungen/Konzepte:

- **Projekt Bahn.Ville bei der IVM GmbH des Landes Hessen**
www.ivm-rheinmain.de/kommunaler-service/integrierte-mobilitatsangebote-fur-die-region-frankfurt-rheinmain/bahn-ville/
Usingen: Nahmobilitätskonzept BahnVille
Auf den Seiten der Stadt finden sich keine Details zu diesem Konzept (einfache Suche).
- **Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept „Kernstadt Usingen“ (ISEK)**
www.usingen.de/bauen-planen-umwelt/stadtplanung/lebendige-zentren/17-06-2019-dokumentation-isek-kompr.pdf?cid=5y4 (PDF)
- **Regionaler Flächennutzungsplan (RegFNP), RegioMap:**
mapview.region-frankfurt.de/maps/resources/apps/RegioMap/index.html?lang=de&vm=2D&s=0&r=0
- **Radverkehrskonzept Hochtaunus**
Link: radverkehrskonzept-hochtaunuskreis.de

Weitere Planungsgrundlagen speziell zum Radverkehr sind dem ADFC nicht bekannt.

Insbesondere gibt es kein eigenes **Radverkehrskonzept für Usingen**.

Im Beauftragungsprozess befindet sich Anfang 2022 ein **Nahmobilitätskonzept** für ganz Usingen.

Weder aus einem eigenen örtlichen Radverkehrskonzept heraus, noch durch das anstehende Nahmobilitätskonzept sind nach Einschätzung des ADFC Usinger Land neue wesentliche Erkenntnisse für die *Bahnhofstraße* zu erwarten. Insbesondere sind keine sinnvollen Alternativen für den Radverkehr erkennbar, die die Erreichbarkeit der anliegenden Ziele sowie die Passage nennenswert verbessern könnten.

Aus Sicht des ADFC kann eine Situationsverbesserung für den Radverkehr in der *Bahnhofstraße* unabhängig von dem im Beauftragungsprozess befindlichen Nahmobilitätskonzept unmittelbar angegangen werden.

Leitgedanken für den Radverkehr in der Bahnhofstraße

Um Lösungen für den Radverkehr sinnvoll betrachten zu können, müssen neben der Eingangsdargestellten verkehrlichen Bedeutung der *Bahnhofstraße* zunächst die topografischen Bedingungen sowie die weiteren Verkehrsarten betrachtet werden. Hierzu haben wir Leitgedanken formuliert.

Topografie | Die *Bahnhofstraße* steigt von dem Stockheimer Bach etwa 20 Höhenmeter auf 400m Länge an, wobei der wesentliche Teil der Höhenmeter auf dem etwa 300m langen Abschnitt zwischen der Einmündung *An der Riedwiese* und dem Bahnhof liegen. Der mittlere Teil im Bereich der Stockheimer Aue weist kaum Höhenunterschiede auf.

Kraftfahrzeugverkehr | Aufgrund der hohen Belastung durch den Kfz-Verkehr (inkl. Bus- und Lkw-Verkehr) ist auch die durchgehend geltende Tempo-30-Regelung kein treibender Anreiz zur Fahrradnutzung, die Benutzung der Fahrbahn im Mischverkehr ist für die meisten Radfahrer als äußerst unangenehm einzuschätzen.

Fußgängerverkehr | Aufgrund der hohen Bedeutung und Belastung durch den Fußverkehr, hier insbesondere den Schulverkehr, ist eine Mischführung von Fuß- und Radverkehr nicht sinnvoll. Die Topografie verstärkt diese Auslegung noch.

Für den Fußgängerverkehr ist eine Führung auf der Ostseite der *Bahnhofstraße* erheblich vorteilhafter.

Ruhender Verkehr | Der Gesetzgeber gibt dem fließenden Verkehr Vorrang von dem ruhenden Verkehr. Fließender Verkehr umfasst dabei alle Verkehrsarten, also den Kraftfahrzeugverkehr inklusive ÖPNV, den Radverkehr und den Fußgängerverkehr. Daher ist der verfügbare Verkehrsraum zunächst für die drei Verkehrsarten zu gestalten, erst dann kann bei übrig bleibenden Restflächen Platz für den ruhenden Verkehr vorgesehen werden.

Lenkungswirkung beim ruhenden Verkehr kann eine **Bevorzugung von kleineren Fahrzeugen** entfalten. Standard-Parkplätze (Flächenbedarf ca. 2m x 5 m) werden dabei nur auf größeren, zentralen Parkplätzen angeboten und idealer Weise bewirtschaftet – zumindest perspektivisch. Parkplätze an Straßen selbst werden – wenn es der Platzbedarf einer Planungspriorität von außen nach innen (Fuß>Rad>Kfz>ruhend) ermöglicht – nur für kleinere Fahrzeuge angeboten. Dabei orientiert man sich am Platzbedarf einsitziger Elektrofahrzeuge, etwa mit einem Platzbedarf von 1,4 x 2,4m. Dadurch kann eine Lenkungswirkung bei knapperen Platzverhältnissen trotzdem den ruhenden Verkehr berücksichtigen. Diese Maßnahme sollte verbunden sein mit Hinweisen auf Standard-Parkplätze im Rahmen eines Parkplatzmanagements, einer restriktiven Handhabung und konsequenter Ahndung von Falschparkern.

Radverkehr | Unter Berücksichtigung der Leitgedanken ist eine möglichst weitgehende Trennung der einzelnen Verkehrsarten anzustreben. Besonders unverträglich zur Führung im Mischverkehr sind Fußgängerverkehr und Radverkehr bergab sowie Kraftfahrzeugverkehr und Radverkehr bergauf. Diese Kombinationen sollten unbedingt vermieden werden.

Stand: 11. März 2022

Inhaltsverzeichnis

- ADFC-Lösungsbetrachtungen März 2022

ADFC Usinger Land e.V. Neu-Anspach | Usingen | Wehrheim

✉ c/o Stefan Pohl

Westerwaldstraße 13, 61273 Wehrheim

☎ 06081 / 5846535 (mit Anrufbeantworter)

@ info@adfc-usinger-land.de

🌐 www.adfc-usinger-land.de

ADFC-Lösungsbetrachtungen März 2022

Aus den Leitgedanken ergibt sich, für den Radverkehr eine sinnvolle Trennung von anderen Verkehrsarten anzustreben. Hierbei müssen verschiedene Abschnitte und Nutzungsrichtungen differenziert betrachtet werden.

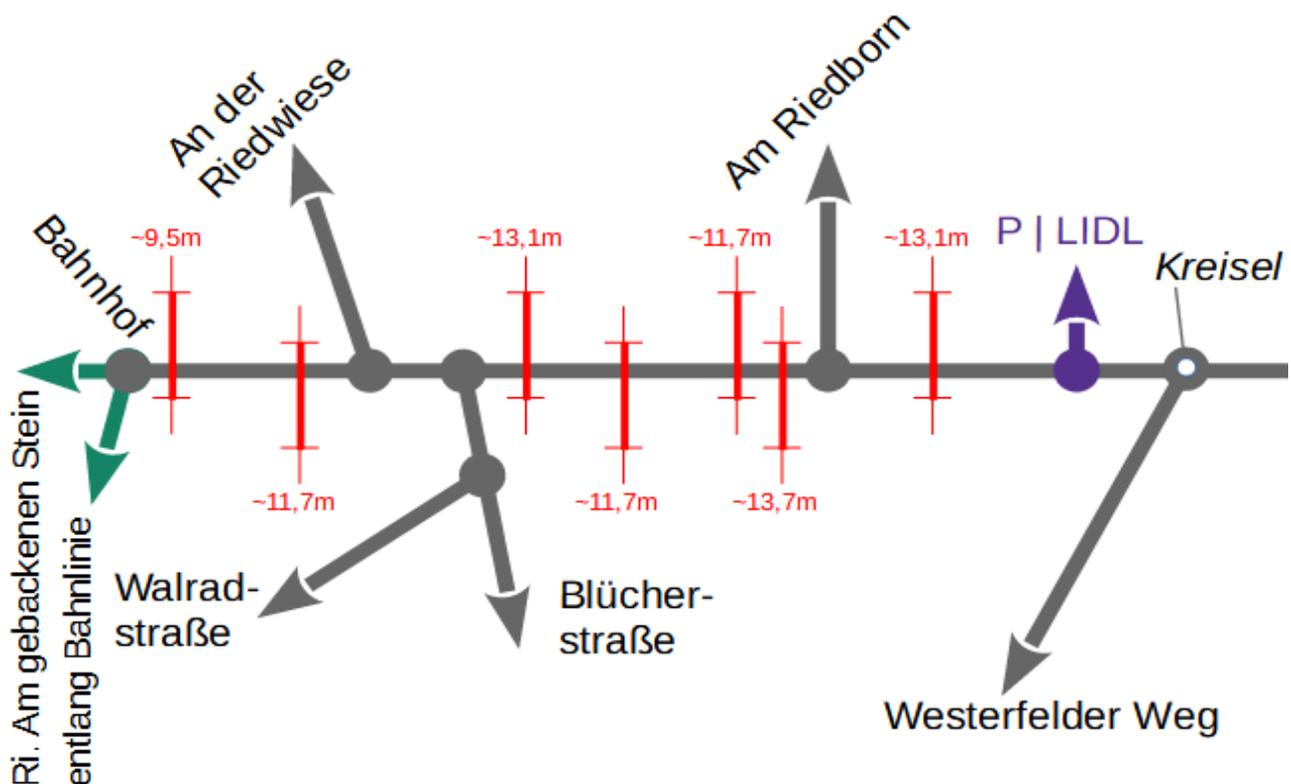
Am Ende der detaillierteren Darstellungen haben wir eine Zusammenfassung der Lösungen in Kurzform beigefügt.

Vorüberlegungen

Zunächst ergibt sich für die Ausführung grundsätzlich eine Separierung der drei wesentlichen Verkehrsarten (Kraftfahrzeuge, Fahrrad, Fußgänger). Wo das nicht möglich ist, kann allenfalls der Radverkehr bergab mit dem Kraftfahrzeugverkehr im Mischverkehr geführt werden, wenn die Verkehrsbelastung nicht zu hoch ist.

Straßenbreiten im Bestand

Der ADFC Usinger Land hat ungefähre Breitenmessungen im März 2022 vor allem im oberen teil der *Bahnhofstraße* (Abschnitt *Am Riedborn* – Bahnhof) vorgenommen.



ADFC-Grafik 1: verfügbare Breiten in der *Bahnhofstraße* (Abschnitt *Am Riedborn* – Bahnhof)

Der verfügbare Straßenquerschnitt im Teilabschnitt LIDL-Zufahrt Richtung Kernstadt nimmt dabei noch etwas zu, zudem kann von den westlich angrenzenden Flächen noch Verkehrsfläche hinzugewonnen werden. Hier sind auch Breiten über 13m möglich.

Lösungsansätze

Konkret ergibt sich daraus als Optimallösung ein durchgehender, baulich separierter Zweirichtungsradweg vom Bahnhof bis zum Ende an der *Wilhelmjstraße / Zitzergasse* (siehe ADFC-Grafik 2a), eher realisierbar ist nach Einschätzung des ADFC aufgrund der vorhandenen Straßenbreiten im Verlauf eine Mischvariante von Führungsformen (siehe ADFC-Grafik 2b).

Als Grundlage setzen wir die Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen an. Für einen Zweirichtungsradweg werden dabei 3,0m angesetzt. Gleichzeitig soll der Fußverkehr jeweils Breiten von mindestens 2,5m zur Verfügung haben. Dies ist schon heute ohne Berücksichtigung des Radverkehrs - teils durch auf Parkmarkierungen parkenden Fahrzeugen, teils durch zu schmale Bürgersteige - überwiegend nicht gegeben und bei einer Neugestaltung zu berücksichtigen und vorrangig umzusetzen.

Die Gesamtbreite für den Fuß- und Radverkehr beträgt somit bei einem Zweirichtungsradweg und Bürgersteigen links und rechts in Summe 8,0 Meter. Hinzu kommt der Platzbedarf für die allgemeine Fahrbahn, der sicher über dem Maß von 4,5m liegen wird. Damit ergibt sich bereits ein minimaler Platzbedarf von 12,5m, der wahrscheinlich aufgrund der Kraftfahrzeugbelastung noch um 0,25m bis 0,5m erhöht werden muss. Von etwa 13,0m durchgehendem Platzbedarf ist auszugehen.

Die *Bahnhofstraße* ist vor allem im Abschnitt *Am Riedborn* - Bahnhof mit einer vorwiegenden Breite von etwa 11,5m für eine solche Lösung zu schmal. Im Abschnitt *Am Riedborn – Wilhelmjstraße / Zitzergasse* hingegen könnte ein baulich separierter Zweirichtungsradweg möglich sein. Dies wurde noch nicht im Detail durch Breitenmessungen abgesichert.

Für den Abschnitt *Am Riedborn* - Bahnhof ist somit für den Radverkehr eine Mischform von Lösungen am sinnvollsten. Dabei wird bergauf eine mindestens 1,5m breite, möglichst durchgehend rot eingefärbte Fahrradspur auf der Fahrbahn realisiert, bergab wird der Radverkehr in diesem Abschnitt im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen geführt. Parkplätze für Kfz sind hier nicht mehr möglich, dies gilt vermutlich sogar für die gesamte *Bahnhofstraße*, wenn der Fuß- und Radverkehr angemessen berücksichtigt werden soll.

Ab der Einmündung *Am Riedborn* - hier weitet sich die *Bahnhofstraße* in Richtung Bahnhof hin auf einem kurzen Stück auf der Seite Richtung Bahnhof von 11,5m um 2,0m auf 13,5m - könnte ein Übergang in einen baulich separierten Zweirichtungsradweg auf der Westseite möglich sein, der bis zum Ende am Knoten *Wilhelmjstraße / Zitzergasse* fortgeführt wird. Es kann sein, dass der Beginn des Zweirichtungsradwegs erst kurz vor der Einmündung *Westerfelder Weg* sinnvoll ist. Dies bedarf noch einer ergänzenden genaueren Betrachtung.

Mit dieser Lösung kann auch ein geplanter Kreiselpunkt an der Einmündung *Westerfelder Weg* auf der Fahrbahn optimal für den Kraftfahrzeugverkehr ausgelegt werden. Der Kreiselpunkt erhält für den Radverkehr zudem an den Fortsetzungen der *Bahnhofstraße* jeweils bauliche Querungshilfen für den Rad- und Fußverkehr gemäß der Hessischen Qualitätsstandards und Musterlösungen. Daraus ergibt sich zwingend, dass der Kreiselpunkt *Bahnhofstraße / Westerfelder Weg* erst dann geplant und umgesetzt werden kann, wenn die Lösung für den Radverkehr feststeht.

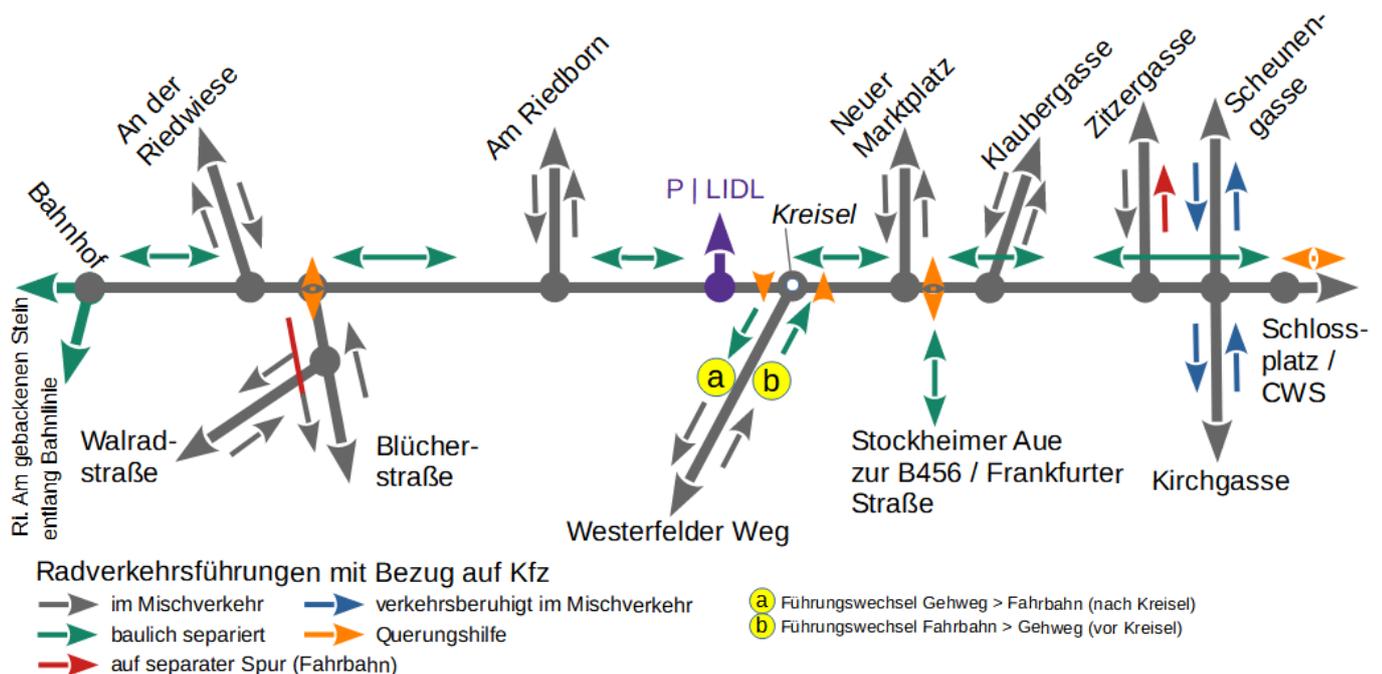
Grundsätzlich ergeben sich daraus weitere Umbauanforderungen bei der Einmündung *Neuer Marktplatz*. Zudem ist eine bauliche Querungshilfe für den Radverkehr zusammen mit dem

heutigen Zebrastreifen notwendig, um die Ost-West-Achse entlang des Stockheimer Bachs sicher anbinden zu können.

Den die Kernstadt passierenden Radverkehr kann man im Wesentlichen über die *Klaubergasse* ohne weitere Maßnahmen führen. Problematisch ist die abschließende Querung der *Kreuzgasse*, hier sollten perspektivisch ebenfalls sicherere Lösungen gefunden werden.

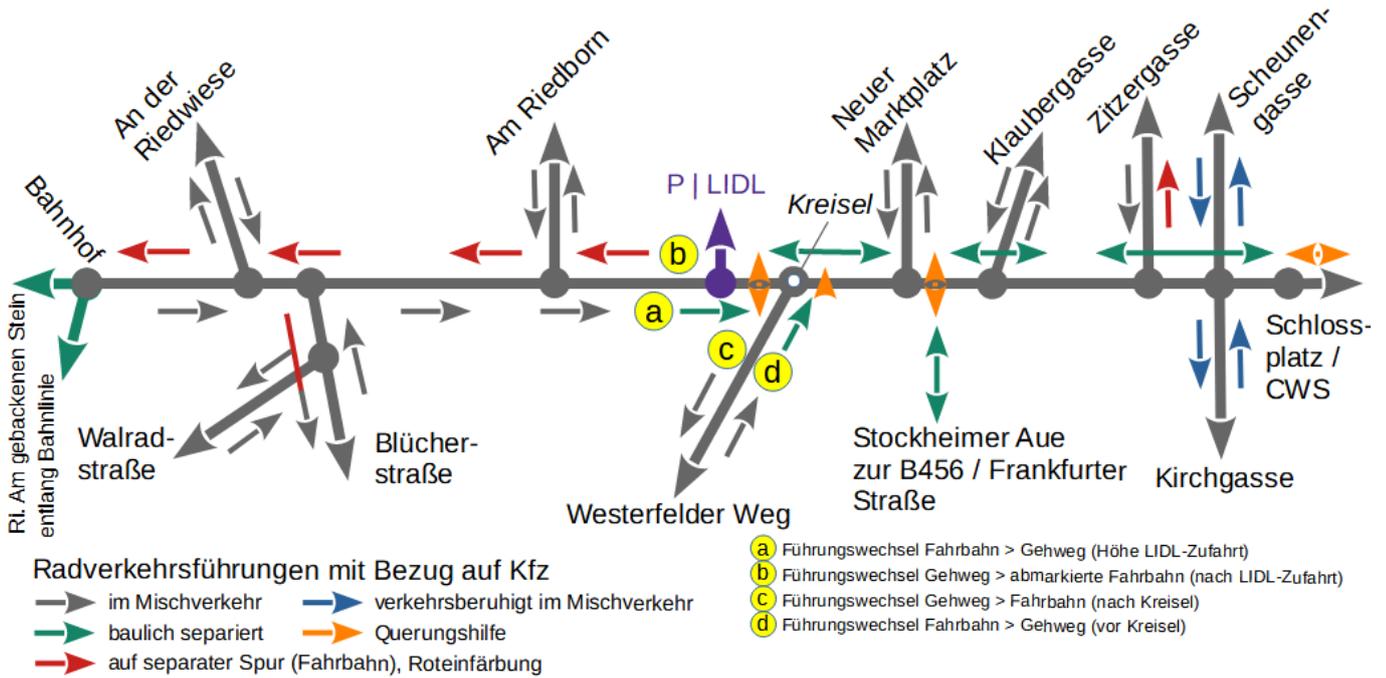
Zum Erreichen der Kernstadt ist die Weiterführung an den Knoten *Bahnhofstraße / Wilhelmjstraße / Zitnergasse* notwendig. Um die Kernstadt für den Radverkehr gut erreichbar zu machen, sind Lösungen für die Passierbarkeit gegen die jeweilige Einbahnstraßenrichtung in der *Zitnergasse* und der *Wilhelmjstraße* erforderlich. In der *Wilhelmjstraße* kann der Radverkehr als baulich separierter Zweirichtungsradweg bis zum *Schlossplatz* weiter geführt werden, in der *Zitnergasse* ist eine Fahrradspur für die Gegenrichtung auf der Ostseite möglich, die vorhandenen Parkplätze können wahrscheinlich erhalten bleiben, müssten aber in der *Zitnergasse* von der Ostseite auf die Westseite verlegt werden. Bei zu beengten Platzverhältnissen können auch Parkplätze nur für schmale Fahrzeuge (siehe Leitgedanken > Ruhender Verkehr) eingerichtet werden, verbunden mit einem konsequenten Parkplatzmanagement.

Bahnhofstraße | Lösungsansatz als durchgehender Zweirichtungsradweg



ADFC-Grafik 2a: Schematische Darstellung der Radverkehrsführung als durchgehender Zweirichtungsradweg

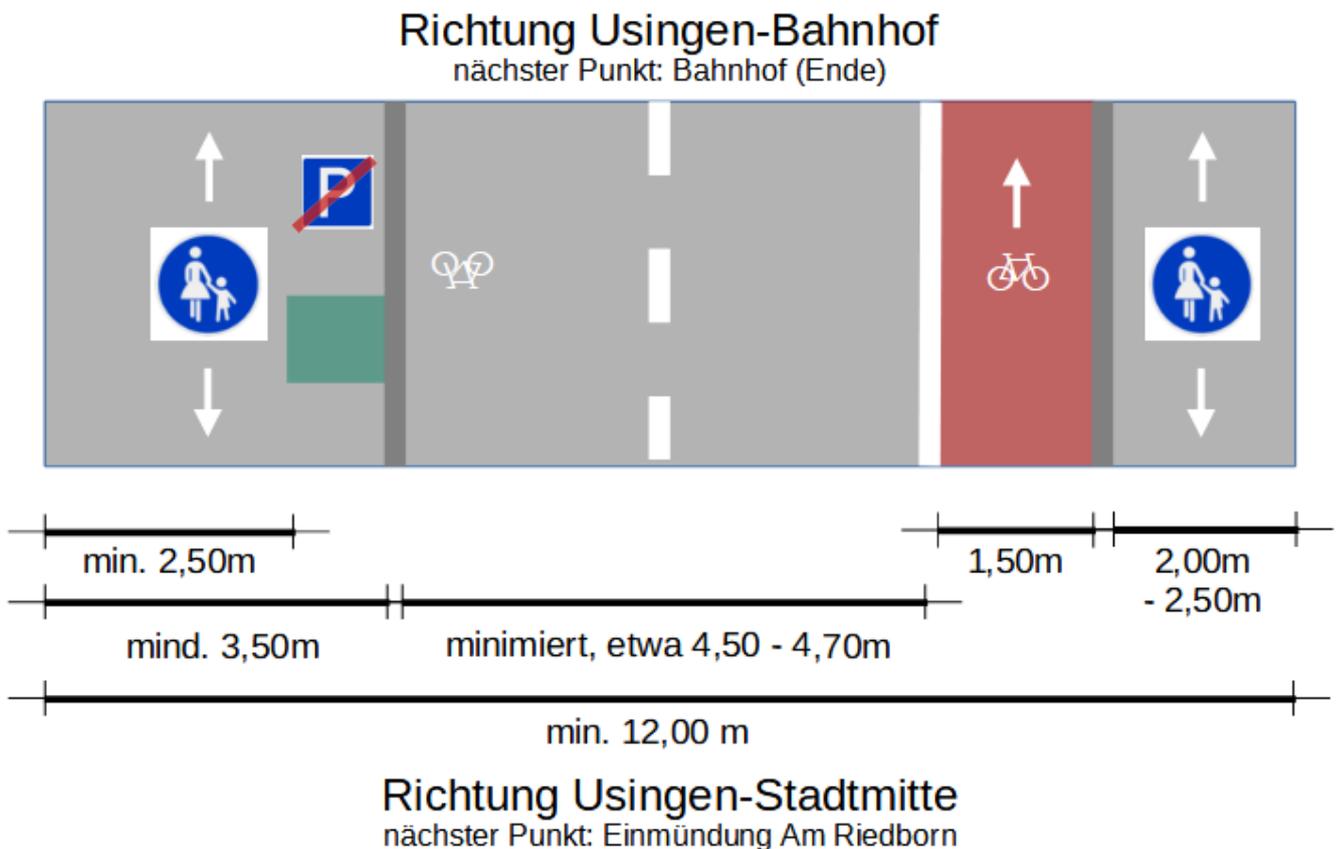
Bahnhofstraße | Lösungsansatz als gemischte Führungsvariante(n)



ADFC-Grafik 2b: Schematische Darstellung der Radverkehrsführung bei Mischung der Radverkehrsführung

Abschnitt Am Riedborn – Bahnhof

Für den oberen Abschnitt *Am Riedborn – Bahnhof* sieht der ADFC Usinger Land eine Fahrradspur Richtung Bahnhof und eine Mischverkehrsführung mit dem Kraftfahrzeugverkehr Richtung Kernstadt als realistische Lösung an. Die stellt sich schematisch etwa wie folgt dar:



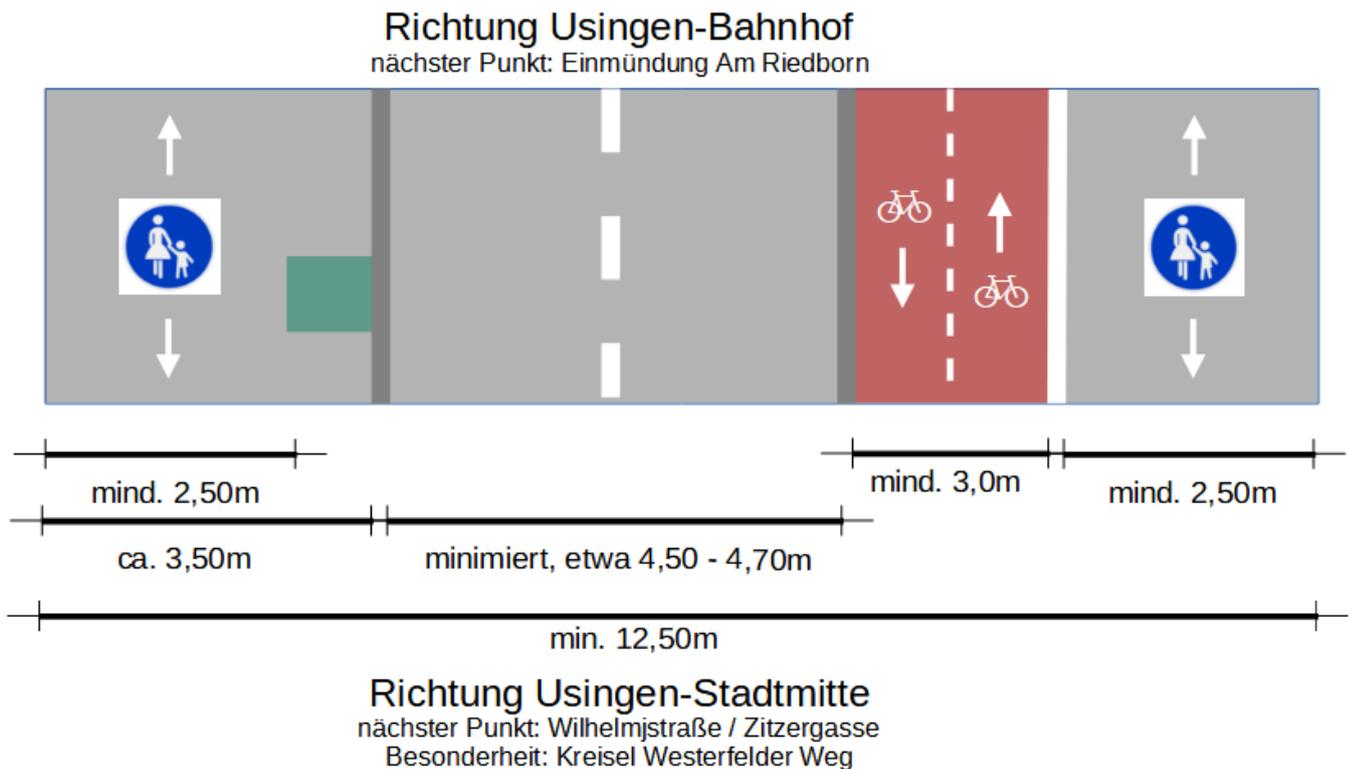
ADFC-Grafik 3: Schematische Darstellung *Bahnhofstraße*, Abschnitt *Am Riedborn – Bahnhof*

Insbesondere sind hier Vorkehrungen für die Benutzung der Fahrspur in Gegenrichtung zu treffen, etwa durch geeignete Markierungen und Beschilderungen der Fahrradspur.

Abschnitt Am Riedborn – Kernstadt

Für den oberen Abschnitt *Am Riedborn* – Kernstadt sieht der ADFC Usinger Land einen Zweirichtungsradweg auf der Westseite als mögliche und sinnvolle Lösung an.

Die stellt sich schematisch etwa wie folgt dar:



ADFC-Grafik 4: Schematische Darstellung *Bahnhofstraße*, Abschnitt *Am Riedborn* – Kernstadt (ohne Kreisellösung *Westerfelder Weg*)

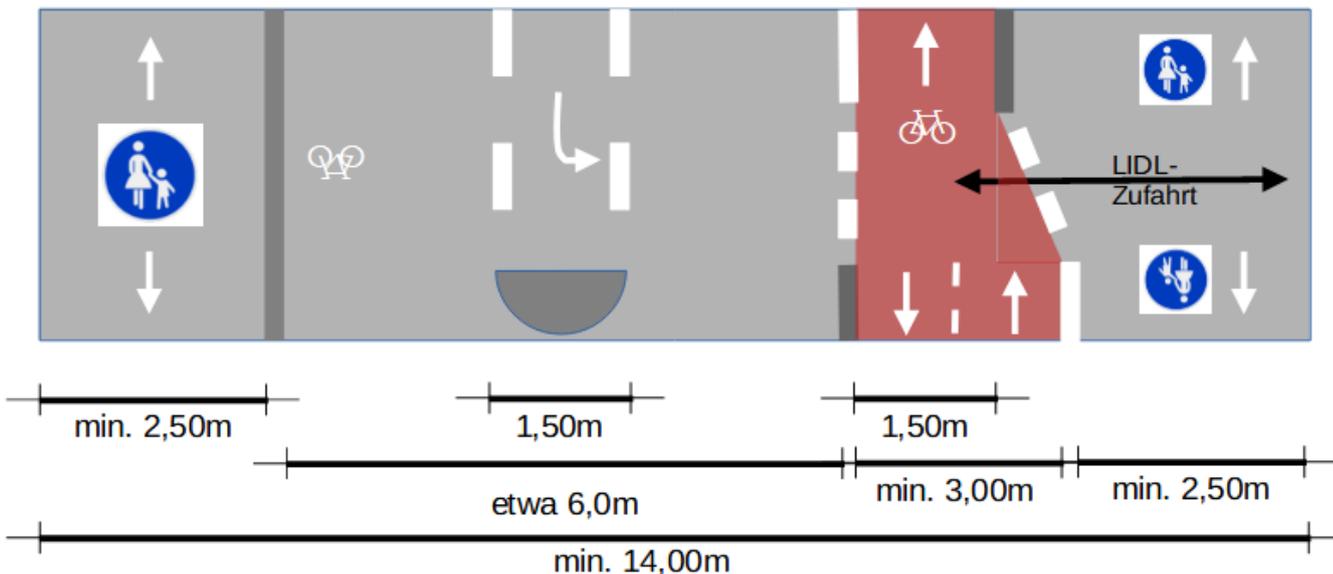
Für den Fußgängerverkehr ist hier auch auf der Westseite – bedingt durch die Lage der angrenzenden Einkaufsmöglichkeiten – ausreichend Platz und eine klare Trennung zum Radverkehr hin vorzusehen.

Übergangsbereich Einmündung Am Riedborn / Westerfelder Weg

Im Teilabschnitt der Lidl-Zufahrt und der Straße *Am Riedborn* kann es sinnvoll sein, auf einem kurzen Abschnitt ebenfalls eine Mischverkehrslösung mit dem Kraftfahrzeugverkehr Richtung Kernstadt vorzunehmen.

Dazu müsste im Bereich der LIDL-Zufahrt für die Fahrtrichtung Kernstadt eine Überführung mittels baulicher Querungshilfe von der Ost- auf die Westseite erfolgen.

Richtung Usingen-Bahnhof
 nächster Punkt: Einmündung Am Riedborn

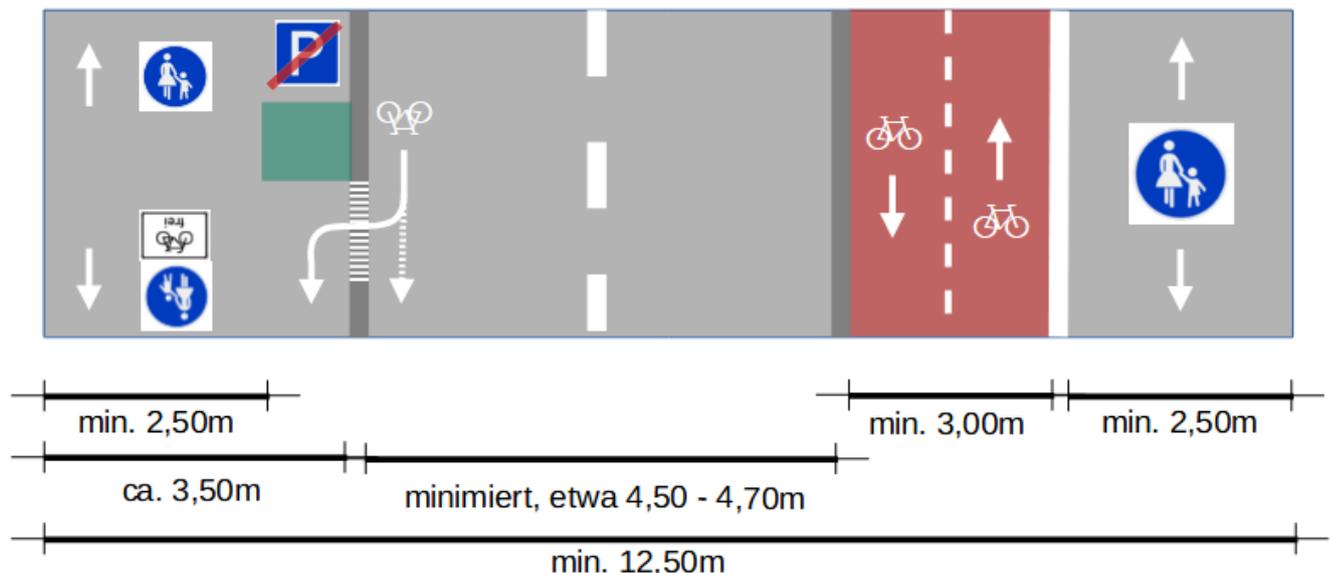


Richtung Usingen-Stadtmitte
 nächster Punkt: Abschnitt bis vor Kreisel Westerfelder Weg

ADFC-Grafik 5: Schematische Darstellung *Bahnhofstraße*, Abschnitt *Am Riedborn* – LIDL-Zufahrt

Gleichzeitig bietet sich dann für die Radverkehrsbeziehung zum Abbiegen in den *Westerfelder Weg* eine kurze Überführung vom Mischverkehr auf der Fahrbahn in den Mischverkehr mit den Fußgängern an, um nach der Einmündung *Westerfelder Weg* wieder in den Mischverkehr zu überführen. Mit dieser Lösung kann für den abbiegenden Radverkehr aus der *Bahnhofstraße* (von der Einmündung *Am Riedborn* kommend) in den *Westerfelder Weg* die Kreiselpassage auf der Fahrbahn vermieden werden.

Richtung Usingen-Bahnhof
 nächster Punkt: LIDL-Zufahrt



Richtung Usingen-Stadtmitte
 nächster Punkt: Kreisel Westerfelder Weg

ADFC-Grafik 6: Schematische Darstellung *Bahnhofstraße*, Abschnitt LIDL-Zufahrt – *Westerfelder Weg* (ohne Kreisellösung)

Eine Kreisellösung wurde bei dieser Ausarbeitung ausgeklammert. Die Hessischen Musterlösungen für den Radverkehr bieten hier detaillierte Lösungen an.

Ruhender Verkehr

Der heutige Zustand, dass auf der Ostseite Kfz-Parkplätze vorhanden sind, die die Bürgersteige teilweise stark einengen, sind nach aktuellen Planungsvorgaben nicht mehr zulässig, da für Fußgänger die Bürgersteigbreite von 2,50m zur Verfügung gestellt werden soll.

Für Längsparkplätze würden somit einen zusätzlichen Breitenbedarf von mindestens 2,0m erfordern, bereits das reicht jedoch für die zunehmende Zahl größerer Kfz (insbesondere SuV) nicht mehr aus, es muss eher von 2,1m – 2,2m ausgegangen werden.

Hinzu kommt bei angrenzendem Radverkehr auf der Fahrbahn ein notwendiger „Dooring“-Abstand. Radverkehr an parkenden Längsparkplätzen muss wegen des Risikos unachtsam geöffneter Kfz-Türen nach Gerichtsurteilen mindestens zwischen 0,8m und 1,0m Abstand beim Vorbeifahren halten. Inzwischen setzen sich Markierungslösungen von 0,75m – 0,80m durch, bei denen der Radverkehr auf Abstand zu parkenden Pkw gehalten wird.



ADFC-Grafik 7: Schematische Darstellung „Dooring-Abstand“

Da der „Dooring“-Abstand von Radfahrern haftungsrechtlich dringend geboten ist, jedoch in der Praxis nicht gelebt wird, sind hier bei der Realisierung von Längsparkplätzen geeignete Schutz- bzw. Abstandsmarkierungen sehr sinnvoll. Insbesondere gilt dies für den Abschnitt Bahnhof – *Am Riedborn* in Richtung Kernstadt bei der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr, da bergab auch Radfahrer höhere Geschwindigkeiten erreichen können und ein sicher eingehaltener Abstand zu parkenden Fahrzeugen wesentlich höhere Bedeutung hat.

Insgesamt ist es wahrscheinlich nicht sinnvoll und möglich, bei der Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer entlang der *Bahnhofstraße* zusätzlich Längsparkplätze für Kraftfahrzeuge zu realisieren. Dies ist angesichts der vorhandenen Parkplätze an den angrenzenden Einkaufsmärkten und dem Festplatz vertretbar. Die Einrichtung von Parkplätzen für kleinere Fahrzeuge (siehe Leitgedanken > Ruhender Verkehr) reduziert zwar den Platzbedarf erheblich, beseitigt aber nicht die „Dooring“-Problematik.

Anschlüsse

An der *Bahnhofstraße* sind zahlreiche Anschlüsse für den Radverkehr vorhanden, die einzeln auf die vorgeschlagene Lösung entlang der *Bahnhofstraße* hin betrachtet werden und teilweise weiteren Veränderungsbedarf nach sich ziehen.

Bereich am Bahnhof

Im Bereich des Bahnhofs wird – wie bereits erwähnt – im Rahmen der S-Bahn-Verlängerung bis Usingen eine Überführung über die Gleisanlagen mit Treppen und Fahrstühlen zum gegenüberliegenden Gewerbegebiet (Straße *Am gebackenen Stein*) hergestellt. Das Gewerbegebiet ist derzeit vom Bahnhof für keine Verkehrsart direkt erreichbar, vielmehr sind große Umwege erforderlich.

Der ADFC Usinger Land hat im Rahmen seiner Stellungnahme zur S-Bahn-Verlängerung vorgeschlagen, auf der Seite zur Kernstadt hin die Überführung mit einer befahrbaren Rampenanlage auszustatten. Für solche Maßnahmen stehen großzügige Landesmittel zur Verfügung. Damit kann nicht nur für den Radverkehr eine gute Anbindung des Gewerbegebiets erreicht werden, sondern auch bei Ausfall der Fahrstuhlanlagen (eine gemeinsame Nutzung kann auf diese Fälle beschränkt werden) eine nutzbare Alternative zur Treppenanlage bereitgestellt werden.

- **ADFC-Ausarbeitung zur S5-Verlängerung**
www.adfc-usinger-land.de/nachrichten/einzelnachrichten/rad-und-bahn_S5-Verlängerung-Usingen.html
PDF-Download (18 MB, Seite 32 – Bahnhof Usingen):
www.adfc-usinger-land.de/downloads/themen/ADFC-Dossier_Fahrradparken-an-Bahnhöfen-TSB-S5-im-Usinger-Land.pdf

Zusätzlich ist es sinnvoll, entlang der Bahnlinie einen Wegausbau anzustreben, der den Bahnhof zum *Achzehn Morgenweg* hin für den Fuß- und Radverkehr anbindet. Dies ist vor allem für Teile des Schleichenbachgebiets sinnvoll.

Als deutlich schlechtere Lösung ist die bestehende Führung des Radverkehrs über die *Walradstraße* anzusehen. Hier muss jedoch ein Stück im Mischverkehr auf dem *Westerfelder Weg* im Kreislauf zurückgelegt werden.

Bereich Blücherstraße / An der Riedwiese

Hier kreuzt der Hessische Radfernweg R6 die *Bahnhofstraße*. Für die Querung sind keine besonderen Maßnahmen erforderlich.

Die Fortführung *An der Riedwiese* wird hier nicht betrachtet.

Zu Beginn der *Blücherstraße* an der *Bahnhofstraße* – bis einschließlich der Einmündung der *Walradstraße* – ist eine kurze Markierungslösung (ideal: Roteinfärbung) eines Fahrradstreifens auf der Südwestseite sinnvoll. In Gegenrichtung sollten auf der Fahrbahn aufgebrachte Fahrradsymbole ausreichend sein. Ansonsten wird sowohl in der *Walrad-* als auch in der *Blücherstraße* eine Führung im Mischverkehr als sinnvoll angesehen, die durch die Aufbringung von Fahrrad-Symbolen auf der Fahrbahn unterstützt werden kann. Bei anliegenden

Längsparkplätzen in der *Blücherstraße* ist beim Aufbringen von Fahrrad-Symbolen auf der Fahrbahn der „Dooring“-Problematik besondere Beachtung zu schenken, etwa indem entsprechende Abstandsmarkierungen aufgebracht werden (siehe ADFC-Grafik 7).

Einmündung Am Riedborn

Über die Straße *Am Riedborn* erreicht der Radverkehr wichtige Ziele in Usingen. Hier ist eine Führung im Mischverkehr (Rad-Kfz) auch aufgrund des Platzbedarfs bei Tempo 30 – dies entspricht der derzeitigen Lösung – akzeptabel. Unterstützend können auf der Straße *Am Riedborn* Fahrradsymbole auf der Fahrbahn aufgebracht werden.

Einmündung Westerfelder Weg

Der *Westerfelder Weg* ist Teil des Radverkehrsnetzes Hochtaunus. Er stellt die Verbindung Richtung Neu-Anspach (nächster Ortsteil: Westerfeld) her und ist für den Radverkehr die Hauptachse zwischen Usingen und Neu-Anspach.

Am Knoten *Bahnhofstraße / Westerfelder Weg* ist ein Kreisels geplant. Die hier aufgezeigte Lösung für die *Bahnhofstraße* berücksichtigt dieses Vorhaben. Dabei werden bauliche Querungshilfen an den beiden Kreiselfahrten der *Bahnhofstraße* notwendig. Für den Radverkehr muss die Querungsstelle auf der Südwestseite (zum Bahnhof hin) dabei für beide Fahrtrichtungen ausgelegt werden, die Querungsstelle auf der Nordostseite (zur Kernstadt hin) nur vom *Westerfelder Weg* kommend auf die Gegenseite.

Vom *Westerfelder Weg* kommend ist dabei eine Führungsänderung vom Mischverkehr mit Kfz zum Mischverkehr mit Fußgängern sinnvoll.

Von der *Bahnhofstraße* kommend ist abhängig von der Lösung im Abschnitt *Westerfelder Straße – Am Riedborn* entweder die Querungsstelle ausreichend (bei Radverkehrsführung nur über einen Zweirichtungsradweg auf der Westseite) oder eine Führungsänderung des Radverkehrs vom Mischverkehr mit Kfz zum Mischverkehr mit Fußgängern sinnvoll, damit der Kreisels zum Rechtsabbiegen in den *Westerfelder Weg* optional über den Bürgersteig am Kraftfahrzeugverkehr vorbei genutzt werden kann. Zum *Westerfelder Weg* hin ist dann wieder eine Überführung vom Bürgersteig auf die Fahrbahn *Westerfelder Weg* Richtung Neu-Anspach erforderlich.

Querung Stockheime Aue / Neuer Marktplatz

Aus dem ISEK-Prozess heraus ist eine Ost-West-Verbindung für Fußgänger und Radfahrer entlang des Stockheimer Bachs vorgesehen. Die Querung erfolgt in der Nähe der Straße *Neuer Marktplatz*. Hier ist demnach eine bauliche Querungshilfe notwendig, um die Fortführung auf der Straße *Am Marktplatz* und den Zweirichtungsradweg auf der Westseite sicher einzubinden.

Einmündung Klaubergasse

Bei einem Zweirichtungsradweg auf der Westseite sind allenfalls geringe bauliche Änderungen zur Anbindung der *Klaubergasse* notwendig.

Bereich Wilhelmjstraße / Zitnergasse

Der aus der *Bahnhofstraße* ankommende Zweirichtungsradweg auf der Westseite wird sinnvoller Weise über die *Wilhelmjstraße* bis zum *Schlossplatz* fortgeführt. Hierfür sind bauliche Veränderungen im Knotenbereich *Bahnhofstraße / Zitnergasse / Wilhelmjstraße* und entlang der *Wilhelmjstraße* erforderlich. Zudem sollte zur Querung der B275/B456 am *Schlossplatz* ebenfalls eine bauliche Querungshilfe realisiert werden.

Um die Kernstadt gut für den Radverkehr erreichbar zu machen, ist zumindest eine Freigabe der *Zitnergasse* im Abschnitt *Wilhelmjstraße / Bahnhofstraße – Kreuzgasse* wichtig. Hierfür können die vorhandenen Parkplätze in der *Zitnergasse* wahrscheinlich erhalten werden, müssen aber auf die andere Straßenseite verlegt werden.

Perspektivisch ist auch eine Freigabe der *Kreuzgasse* im Abschnitt *Zitnergasse – Obergasse* für den Radverkehr in Gegenrichtung sinnvoll.

ADFC-Lösungsansatz in zusammengefasster Kurzform

Der ADFC Usinger Land sieht als eine erste Diskussionsbasis einen Lösungsansatz an, bei dem im Gesamtverlauf der *Bahnhofstraße* gemischte Führungsformen des Radverkehrs realisiert werden. Eine Lösung kann nur skizziert werden, basiert aber auf hierfür ausreichend genauen Ausmessungen der verfügbaren Straßenbreite. Der ADFC rät dazu, ein ausgewiesenes Radverkehrsbüro mit einer Lösungsfindung zu beauftragen. Der ADFC geht von einem längeren Prozess aus.

Im Abschnitt *Bahnhof – Am Riedborn* in Richtung Kernstadt könnten Radfahrer im Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr, in Gegenrichtung zum Bahnhof auf einer von der Fahrbahn abmarkierten Fahrradspur mit durchgehender Roteinfärbung geführt werden.

Im restlichen Bereich (Abschnitt *Am Riedborn – Kernstadt*) kommt grundsätzlich als sinnvolle Führungsform ein Zweirichtungsradweg auf der Westseite in Betracht, wobei im Teilabschnitt *Am Riedborn* bis zur LIDL-Zufahrt auch eine Lösung wie im Abschnitt *Am Riedborn – Bahnhof* (also für eine Fahrtrichtung im Mischverkehr) mit entsprechenden Überführungen des Radverkehrs sinnvoll sein kann. Zudem sind zahlreiche Anschlüsse für den Radverkehr zu berücksichtigen, die vor allem durch Querungshilfen abgesichert werden sollten.

Der ADFC Usinger Land sieht es als essentiell an, vor allem den Fußgängerverkehr angemessen zu berücksichtigen und ausreichend breite Bürgersteige – beidseitig jeweils durchgehend mindestens 2,5m – mit einem Umbau bereitzustellen und dabei den Planungsgrundsatz von innen nach außen (erst Fußgänger, dann Radfahrer, dann Kraftfahrzeuge, dann ruhenden Verkehr) umzusetzen. Insbesondere für den ruhenden Verkehr (Längsparkplätze entlang der *Bahnhofstraße*) können nur dann Flächen bereitgestellt werden, wenn der fließende Verkehr (Fußgänger, Radfahrer, Kraftfahrzeuge) bedient ist.

Insgesamt handelt es sich um eine äußerst komplexe Gesamtlösung. Diese Ausarbeitung erhebt weder den Anspruch auf Vollständigkeit, noch auf Prüfung gegen einschlägige Planungsvorgaben und -grundsätze, sondern stellt einen Einstieg in die Diskussion einer Gesamtlösung dar, die die Komplexität, mögliche Erwartungshaltungen und mögliche Lösungen im Vorfeld verdeutlichen soll.

Der ADFC Usinger Land empfiehlt dringend,

- eine durchgehende Lösung für den Radverkehr inklusive aller vorhandenen und aus Konzepten heraus geplanten Anschlüsse vorzusehen,
- die Planungen von einem ausgewiesenen Radverkehrsplaner durchführen zu lassen,
- die Planung und den Bau des Kreisels *Bahnhofstraße / Westerfelder Weg* zurückzustellen, bis eine Lösung für den Radverkehr gefunden ist und
- eine Optimierung der Anschlüsse mit zu planen und zu realisieren, insbesondere
 - die Anbindung am Bahnhof Richtung *Am gebackenen Stein*,
 - die Querung im Bereich der Stockheimer Bachs,
 - die Weiterführung über die *Wilhelmstraße* zum *Schlossplatz* und
 - die Freigabe der *Zitzergasse* für den Radverkehr in Gegenrichtung.

11. März 2022