

Empfehlung des ADFC Usinger Land zur Erschließung des Gewerbegebiets "In der Us" für den Radverkehr

Anlass der Ausarbeitung ist der Widerspruch des ADFC Usinger Land vom 28. September 2018 gegen den Vorentwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nahversorgungsmarkt EDEKA und Gewerbegebiet "In der Us" vom 17. August 2018.

Grund des Widerspruchs ist die fehlende Berücksichtigung des Radverkehrs. Der Radverkehr wird in der Planung weder erwähnt, noch wurde er berücksichtigt. Radverkehrsanlagen zur Erschließung sind nicht vorgesehen. Es fehlt jegliche Aussage, wie der Radverkehr geführt werden soll.

Der ADFC Usinger Land hat mit dem Widerspruch grundsätzliche Anforderungen zur Anbindung des Radverkehrs genannt. Diese Anforderungen werden mit dieser Ausarbeitung im Detail erläutert durch eine Bestandsanalyse und Bewertung, einer Darstellung der Gesamtlösung in drei Varianten, einer Beschreibung dafür notwendiger Einzelmaßnahmen, getrennt nach unmittelbarem und mittelbarem im Zusammenhang mit dem Gewerbegebiet „In der Us“ und Hinweisen zur notwendigen Änderungen an der Fahrradwegweisung.

Wichtigstes Ergebnis:

Der ADFC empfiehlt, die Hauptverbindung Usingen – Neu-Anspach im Radroutennetz mittelfristig südlich statt wie bisher nördlich der L3270 zu führen und als Radschnellverbindung auszulegen. Das Gewerbegebiet „In der Us“ wird dadurch für den Radverkehr für bedeutende westlich und weitere östlich gelegenen Wohngebiete erschlossen.

Der ADFC schlägt vor, den Bebauungsplan „In der Us“ um die Feldwege nach Westerfeld und den Ortsrandweg in Westerfeld bis zur Straße Neugasse hin als Erschließung des Gewerbegebiets für den Radverkehr zu erweitern und den Ausbau vorzusehen.

Das Gewerbegebiet soll durch eine Radverkehrsanlage an den südlich der Theodor-Heuss-Straße (Ampelanlage Theodor-Heuss-Straße / Bahnhofstraße) vorhandenen Radweg angeschlossen werden, entweder durch einen straßenbegleitenden Radweg unmittelbar südlich entlang der L3270 über die gesamte Länge des Gewerbegebiets oder über eine Radverkehrsanlage südlichen unmittelbar um das Gewerbegebiet herum oder eine Kombination daraus.

Richtung Westerfeld wird der Anschluss unter der Heisterbachbrücke nach Westerfeld hergestellt. Zusätzlich ist eine unmittelbare nördliche Anbindung des Gewerbegebietes (Querung L3270) erforderlich.

Neben Änderungen am zugrunde liegenden Bebauungsplan ist ein Wegausbau von Feldwegen südlich der L3270 sowie in einigen Randlagen von Westerfeld notwendig. Dies impliziert außerdem eine umfassende Änderung der Fahrradwegweisung im betrachteten Bereich.

Nur durch eine attraktive Erschließung lässt sich der Radverkehrsanteil steigern. Durch die hohe Trennwirkung der L3270 und der topografischen Gegebenheiten ist eine beidseitige Erschließung entlang der L3270 für den Radverkehr erforderlich.

Übersichtsplan (Auszug), Bebauungsplan „In der Us“

Grafik 1: Auszug aus dem Bebauungsplan, Veröffentlichung vom 17. August 2018



Das Erschließungsgebiet ist von der Ampelanlage L3270/Bahnhofstraße/Theodor-Heuss-Straße für Fußgänger auf einem Zuweg über mehrere Treppen (siehe **Grafik 2**) erreichbar, das Gewerbegebiet für Fußgänger nur über die Parkplätze des Großmarktes. Eine öffentliche Anbindung des Gewerbegebiets für Fußgänger ist nicht vorgesehen. Der Radverkehr kann das Gewerbegebiet nur über die Benutzung der L3270 erreichen.

Grafik 2: Auszug aus den Planungsunterlagen (Nordostansicht)

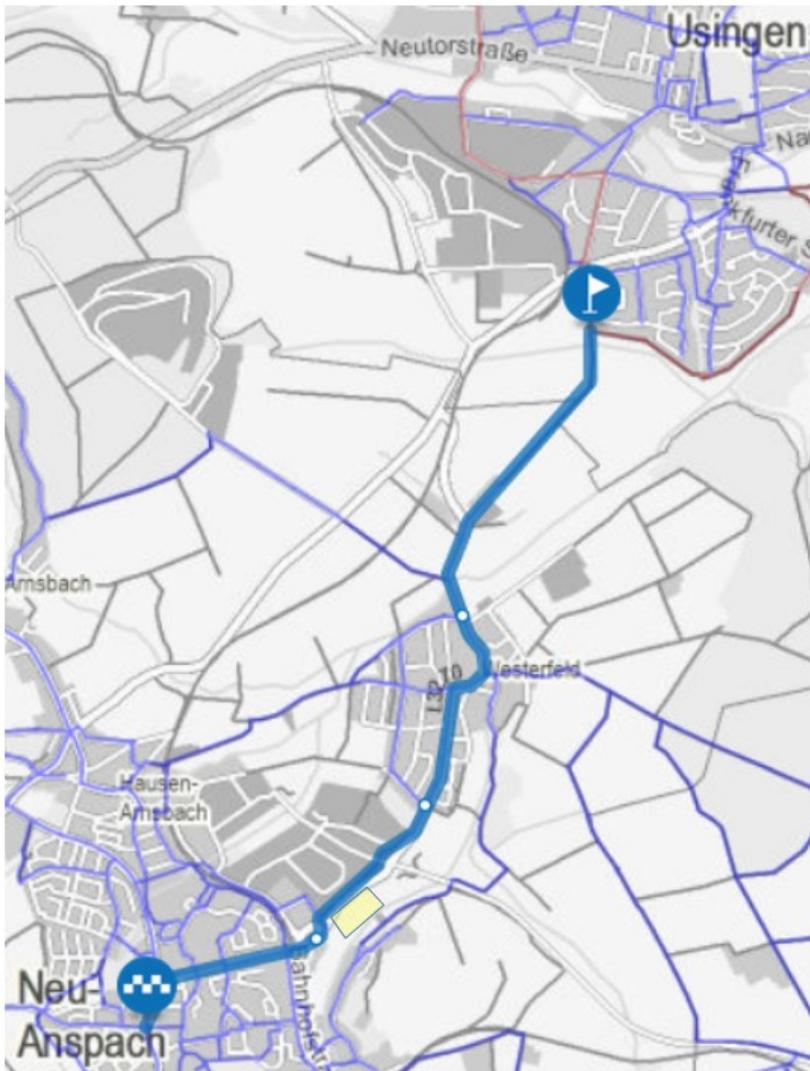


Vorüberlegungen

Für eine Förderung des Radverkehrs ist eine fahrradgerechte Anbindung des Gewerbegebietes „In der Us“ zwingend notwendig. Die Führung des Radverkehrs über die L3270 ist nicht geeignet. Die Erschließung dieses Gebietes südlich der L3270 eröffnet darüber hinaus die Möglichkeit, die bestehende Hauptverbindung für den Radverkehr zwischen Usingen und Neu-Anspach (Zentrum) zu optimieren und zukunftssicher zu gestalten.

Die Hauptverbindung im Radverkehrsnetz zwischen Usingen – Neu-Anspach (Zentrum) dient neben dem Alltagsradverkehr auch dem Schulverkehr und dem Weg zur Arbeit, nicht jedoch dem Freizeit- und Tourismusradverkehr.

Grafik 3: Hauptverbindung Usingen – Neu-Anspach (Zentrum)



Quelle: Radroutenplaner Hessen (www.radroutenplaner.hessen.de)

Die Hauptverbindung (blau dargestellt) – hier als Ergebnis der direkten Routing-Funktion im Radroutenplaner Hessen – verläuft ab Usingen (Schleichenbach II) auf einem asphaltierten Feldweg zum Sonnenhof, auf dem Radweg zwischen dem Sonnenhof und Westerfeld, auf der Usinger Straße (L3270) durch Westerfeld, am Ortsende Westerfeld auf einem teilweise nicht StVO-konformen straßenbegleitenden Radweg über die Heisterbachbrücke bis zur Ampelanlage Theodor-Heuss-Straße/Bahnhofstraße, quert an der Ampelanlage und führt auf dem südlichen Radweg der Theodor-Heuss-Straße bis ins Zentrum Neu-Anspach (Marktplatz).

Für den **Alltagsradverkehr**, hier insbesondere der Nahversorgung, spielt die Anbindung wegen der in unmittelbarer Nähe gelegenen teils sehr großen Wohngebiete eine wichtige Rolle. Auch eine nördliche direkte Anbindung über die L3270 an das bestehende Gewerbegebiet ist wichtig, um vorteilhafte direkte Wegeketten zu ermöglichen.

Im **Schulverkehr** ist die Verbindung sowohl von Neu-Anspach nach Usingen (mehrere Schulen), als auch von Westerfeld und Usingen nach Neu-Anspach (vor allem Adolf-Reichwein-Schule) als Schulweg von Bedeutung.

Für den **Arbeitsweg** sind neben der Erreichbarkeit des Gewerbegebietes „In der Us“ an sich ebenfalls beide Richtungen zwischen Neu-Anspach und Usingen jeweils mit großen Wohn- und Gewerbegebieten wechselseitig von Bedeutung.

Lediglich im **Freizeit- und Tourismusbereich** hat diese Verbindung keine Bedeutung. Hier ist der parallel, jedoch auf der anderen Seite der Usa verlaufende Usatalweg zu nennen, der nicht Bestandteil dieser Ausarbeitung ist. Eine Anbindung des Usatalwegs würde eine Querung der Usa in sensiblen Bereichen erfordern, was der ADFC angesichts der vorhandenen Wege als nicht angemessen erachtet. Eine Verknüpfung mit dem Usatalweg in der Höhe Westerfeld ist sinnvoll und leistet jede der vom ADFC vorgeschlagenen Lösungsvarianten über eine Ertüchtigung der Usa-Überquerung am südöstlichen Rand Westerfelds (Höhe Im Wiesengrund, vorhandene Brücke).

Der ADFC bewertet die Verbindung entlang der L3270 zwischen Usingen und Neu-Anspach (Zentrum) als eine der wichtigen Strecken im Usinger Land, die als Radschnellverbindungen ausgelegt werden sollen.

Der ADFC betrachtet nachfolgend die unmittelbare Radverkehrsanbindung an das geplante Gewerbegebiet „In der Us“ sowie die Gesamtsituation im Radroutennetz im Bereich zwischen dem Knoten Bahnhofstraße / Theodor-Heuss-Straße und Westerfeld (Ortsmitte), der Teil der Hauptverbindung Usingen – Neu-Anspach (Zentrum) im Radverkehrsnetz ist.

Strukturierung

- Analyse der bestehenden Radverkehrsanbindung im Umfeld des geplanten Gewerbegebiets „In der Us“
- Bestandsanalyse und Bewertung der Hauptverbindung Usingen-Neu-Anspach (Zentrum)
- ADFC-Lösungsvorschlag
- ADFC-Vorschlag unmittelbar am Gewerbegebiet „In der Us“
 - Anschluss des Gewerbegebiets „In der Us“ in Ost-West-Richtung
 - Anschluss des Gewerbegebiets „In der Us“ nach Norden
 - Maßnahmenliste mit Begründung

Analyse der bestehenden Radverkehrsanbindung im Umfeld des geplanten Gewerbegebietes „In der Us“

Ein Radwegeplan der Kommune Neu-Anspach steht dem ADFC nicht zur Verfügung. Basis ist daher der Radroutenplaner Hessen, der das vollständige – per Fahrradwegweisung beschilderte - Radroutennetz des Hochtaunuskreises enthält.

Auszug aus dem Radroutenplaner Hessen mit dem Fahrradrouennetz (lila Linien) rund um das geplante Gebiet „In der Us“ (gelb markiert):

Grafik 4: Situation im Radroutennetz um das geplante Gewerbegebiet



Quelle: Radroutenplaner Hessen (www.radroutenplaner.hessen.de)

Es besteht unmittelbar nördlich angrenzend eine Hauptverbindung im Radroutennetz (Relation Neu-Anspach Zentrum – Usingen) ohne Verbindung zum geplanten Gewerbegebiet „In der Us“.

Von dem nördlich der L3270 verlaufenden kombinierten Fuß-/Radweg gibt es in Höhe des östlichen Randes des geplanten Gewerbegebietes eine asphaltierte Anbindung an die L3270 ohne Querungshilfe auf der L3270. Am Gewerbegebiet selbst ist kein Ausbau des östlichen Randweges vorgesehen.

Feststellung: Das geplante Gewerbegebiet ist derzeit nicht an das vorhandene Radroutennetz angeschlossen.

Bestandsanalyse und Bewertung der Hauptverbindung Usingen-Neu-Anspach (Zentrum)

Gegenstand der Analyse ist die bestehende Hauptverbindung zwischen Usingen und Neu-Anspach (Zentrum) im Bereich Theodor-Heuss-Allee – Westerfeld (Knoten Usinger Straße / Neugasse). Die Betrachtung wird in Neu-Anspach (Theodor-Heuss-Straße) beginnend in Richtung Westerfeld vorgenommen.

Entlang der Theodor-Heuss-Straße besteht ein gut ausgebauter straßenbegleitender Radweg auf der südlichen Seite, über den Wohngebiete im Bereich Neu-Anspach (Zentrum) sowie das Zentrum selbst angeschlossen sind.

Diese Fahrradrouten sind ab der Einmündung Rue-Saint-Florent-sur-Cher sehr gut ausgebaut. Die Route ist breit und in Asphaltbauweise umgesetzt. Damit sind Wohngebiete südlich der Theodor-Heuss-Straße für den Radverkehr erschlossen.

Über einen Verbindungsweg zum Rotkehlchenweg (westlich gelegener Parallelweg zur Bahnlinie) sind weitere Wohngebiete um den Bahnhof sowie nördlich der Theodor-Heuss-Straße kreuzungsfrei durch die Brücke über die Theodor-Heuss-Straße angebunden. Für Wohngebiete östlich der Bahnlinie ist diese Anbindung wenig geeignet, alternativ kann hier nur die Bahnhofstraße ohne Radverkehrsanlage genutzt werden.

Für weitere Wohngebiete westlich, die über den Radweg entlang der Theodor-Heuss-Straße erschlossen werden, besteht als erheblicher Kritikpunkt die für den Radverkehr sehr nachteilig ausgelegte Ampelschaltung an der Einmündung Rue-Saint-Florent-sur-Cher sowie die Wegoberfläche des Radwegs aus gefasteten Steinen (erheblich höherer Energieaufwand gegenüber einer asphaltierten Oberfläche) bis ins Zentrum von Neu-Anspach. Grundsätzlich ist eine Anbindung jedoch gegeben.

Am Knoten Bahnhofstraße / Theodor-Heuss-Straße quert der Radverkehr über eine komplexe Ampelanlage in mehreren Schritten die L3270 und den Abzweig Bahnhofstraße, wobei keine durchgängige Grünphase für den Radverkehr geschaltet ist.

Diese Querungslösung stellt aufgrund der Wartezeiten keine geeignete Lösung für eine Hauptroute des Radverkehrs dar. Der ADFC beobachtet, dass die Rotphasen vom Radverkehr dementsprechend schlecht akzeptiert werden. Häufig sind Radfahrer zu beobachten, die trotz Rotphase Teile der Ampelanlage – vor allem der Teil über den Abzweig Bahnhofstraße – queren.

Hier besteht aus Sicht des ADFC dringend Optimierungsbedarf. Der ADFC sieht die Optimierung hierbei nicht in einer Änderung der Ampelanlage, sondern in einer teilweisen Verlagerung des Radverkehrs auf die Südseite der L3270.

Zwischen der Ampelanlage Theodor-Heuss-Straße/Bahnhofstraße erfolgt die Wegführung über einen kombinierten Rad-/Fußweg nördlich der L3270, der nach der Überführung über die Heisterbachstraße an der Michelbacher Straße (Ortseingang Westerfeld) endet.

Im Abschnitt Bahnhofstraße / Brücke über die Heisterbachstraße (Höhe Kreiselpfad) ist der Weg aufgrund seiner zu geringen Breite von 1,85 Meter als kombinierter Fuß-/Radweg im Zweirichtungsverkehr nicht StVO-konform. Als Stand der Technik werden dabei die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) herangezogen. Demnach ist der derzeit für Radfahrer als benutzungspflichtig ausgewiesene Weg in dieser Form nicht dauerhaft als

Radverkehrsanlage (mit oder ohne Benutzungspflicht) zulässig. Eine Verbreiterung ist erforderlich. Der Weg hat innerörtlichen Charakter. Die formale Lage – inner- oder außerörtlich – lässt sich vom ADFC nicht ermitteln. Es sollten jedoch in diesem Fall die Regemaße für innerörtliche Radverkehrsanlagen Anwendung finden, da der Weg auch von Fußgängern nicht unerheblich frequentiert ist. Demnach ist eine Wegverbreiterung auf mindestens 2,50 Meter erforderlich. Hier ist entweder eine Verbreiterung vorzusehen oder die Nutzung durch den Radverkehr zu untersagen. Der ADFC empfiehlt die Verbreiterung auf das Regemaß gemäß ERA für innerörtliche kombinierte Radwege (Mindestbreite 2,50 Meter), da ansonsten der Radverkehr auf der allgemeinen Fahrbahn L3270 geführt werden müsste.

Der Abschnitt der Brücke über die Heisterbachstraße ist StVO-konform ausgebaut.

In Höhe des Stadtparks wird die Route als benutzungspflichtiger, straßenbegleitender Bordsteinweg für den Fuß- und Radverkehr geführt, wobei an der Einmündung zur Michelbacher Straße das Radwegende nicht niveaufrei ausgeführt ist.

Messungen des ADFC haben eine Breite des kombinierten Fuß-Radwegs von 2,40 Meter (Höhe Stadtpark bis zur Michelbacher Straße) bzw. 2,00 Meter (östlich der Brücke über die Heisterbachstraße bis zum Stadtpark) ergeben. Hier ist unklar, ob der Weg formal außerorts oder innerorts liegt. Dies ist wesentlich für die Ausweisung für den Radverkehr. Liegt der Radweg im außerörtlichen Bereich, ist der Radweg StVO-konform. Kommen die Maße für innerörtliche Wege zur Anwendung, ist der Weg durchgängig nicht StVO-konform und kann nicht für die Benutzung durch den Radverkehr dauerhaft ausgewiesen werden. Für die Zufahrt in Höhe der Michelbacher Straße ist die Bordsteinkante auf Null-Niveau abzusenken, da der Bordstein in schrägem Winkel angefahren werden muss und so eine erhöhte Sturzgefahr gegeben ist, die bei frontalem Anfahren im 90°-Winkel anders zu beurteilen wäre.

In der Ortslage Westerfeld wird die Fahrradrouten auf der Usinger Straße (L3270) bis zum Hausener Weg, weiter bis zur Ortsmitte und zum Ortsausgang Richtung Usingen geführt.

Für diesen Abschnitt auf der Usinger Straße ist nach Ansicht des ADFC eine Radverkehrsanlage nur teilweise und nur mit beträchtlichem Aufwand herstellbar. Problematisch ist dies für den Radverkehr aufgrund der Höhenunterschiede vor allem im Abschnitt Hausener Weg – Michelbacher Straße in Richtung Neu-Anspach (Zentrum).

Der weitere Verlauf in Westerfeld (ab dem Knoten Usinger Straße / Neugasse Richtung Usingen) wird in dieser Ausarbeitung nicht betrachtet, da sich aus Sicht des ADFC keine Optimierungsmöglichkeiten erkennen lassen und sich kein konkreter Bezug zum Bebauungsplan „An der Us“ mehr herstellen lässt.

Nördliche Anbindung

In der Höhe des geplanten Gewerbegebiets (östlicher Rand zur L3270 hin) befindet sich eine asphaltierte Verbindung zwischen der L3270 und dem nördlich verlaufenden kombinierten Fuß-/Radweg. Unabhängig von anderen Radverkehrsverbindungen ist zu erwarten, dass dieses Verbindungsstück vom Radverkehr vom und zum Gewerbegebiet genutzt wird. Ohne weitere Maßnahmen wird die Nutzung durch den Radverkehr vom ADFC als nicht ungefährlich angesehen. Daher ist es wichtig, die Querung der L3270 an dieser Stelle ebenfalls fahrradgerecht zu gestalten. Die Querung wäre auch für den Fußgängerverkehr sehr nützlich.

ADFC-Lösungsvorschlag

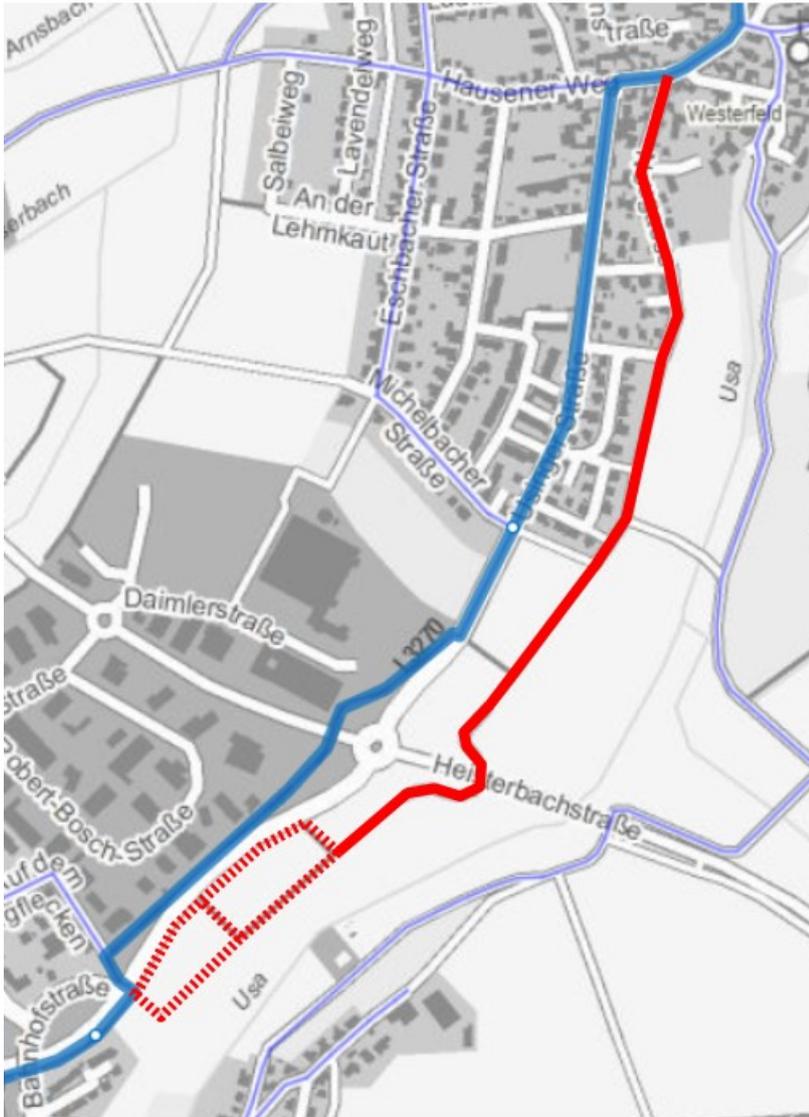
Der ADFC schlägt als Gesamtlösung vor, die Wegführung für die Relation Neu-Anspach (Zentrum) – Usingen zwischen dem Knoten Bahnhofstraße / Theodor-Heuss-Straße (Ampelanlage mit vorhandenem Radweg) und Westerfeld (Usinger Straße / Neugasse, Nähe Ortsmitte) auf eine Wegführung südlich der L3270 zu verlegen und auf dieser Strecke eine Radschnellverbindung anzustreben. Die Anbindung des Gewerbegebiets an das Radverkehrsnetz soll dafür ausgelegt werden. Diese Verbindung ersetzt die bisher nördlich der L3270 sowie auf der Usinger Straße (Abschnitt Michelbacher Straße / Hausener Weg) verlaufende Wegführung durch Westerfeld bis zur Neugasse und bindet gleichzeitig das neue Gewerbegebiet „In der Us“ für den Radverkehr gut an.

Die Fahrradroute nördlich der L3270 bleibt bis zur Michelbacher Straße erhalten ([Grafik 3](#), Teile der blauen Markierung) und wird am Knoten Usinger Straße / Michelbacher Straße durch einen Stichweg Richtung Usaaue über die Straße „Im Wiesengrund“ an die südliche Wegführung angeschlossen ([Grafik 6](#), Punkt c). Der Abschnitt auf der Usinger Straße zwischen der Michelbacher Straße und dem Hausener Weg ([Grafik 6](#), Punkt 9) entfällt mit der durchgehenden Realisierung südlich der L3270 ([Grafik 3](#), rote Markierung) im ausgewiesenen Radroutennetz. Der StVO-konforme Ausbau des Radwegs nördlich der L3270 im Abschnitt Knoten Theodor-Heuss-Straße / Bahnhofstraße – Michelbacher Straße ist vorzusehen.

Die Verlagerung bietet zahlreiche Vorteile nicht nur für den Radverkehr, Nachteile sind nicht erkennbar.

- Im Bereich der Hausener Weg / Michelbacher Straße kann der Radverkehr statt wie bisher auf der Usinger Straße (L3270) auf ruhigen Seitenwegen/-straßen geführt werden.
- Die für den Radverkehr ungünstige und nur mäßig akzeptierte Ampelquerung am Knoten Theodor-Heuss-Straße / Bahnhofstraße wird für viele Radfahrer vermieden. Dies erhöht die Verkehrssicherheit und reduziert Fahrzeiten des Radverkehrs.
- Die Weglänge ändert sich durch die Verlegung im betrachteten Abschnitt nicht.
- Im Höhenverlauf stellt eine südliche Wegführung die bessere Variante dar. Es können bei einer Wegführung südlich der L3270 insbesondere Höhenverluste aufgrund der Überquerung der Heisterbachstraße bei einer Wegführung nördlich der L3270 vermieden werden.
- Die Verkehrsbelastung für eine Hauptverbindung im Radroutennetz reduziert sich für die Feldwege zwischen Gewerbegebiet und Westerfeld (kein Kfz-Verkehr) und die Straßen „Am Usweg“ und „Neugasse“ (sehr geringer Kfz-Verkehr) gegenüber der Wegführung auf der Usinger Straße (Kfz- und Lkw-Verkehr) deutlich.
- Die Kita an der Usinger Straße / An der Lehmkaute wird über den Stichweg Weiherstraße erschlossen.
- Der Landgasthof Velte verfügt über eine rückwärtige Zufahrt von der Neugasse aus und ist somit mindestens gleichwertig erschlossen.

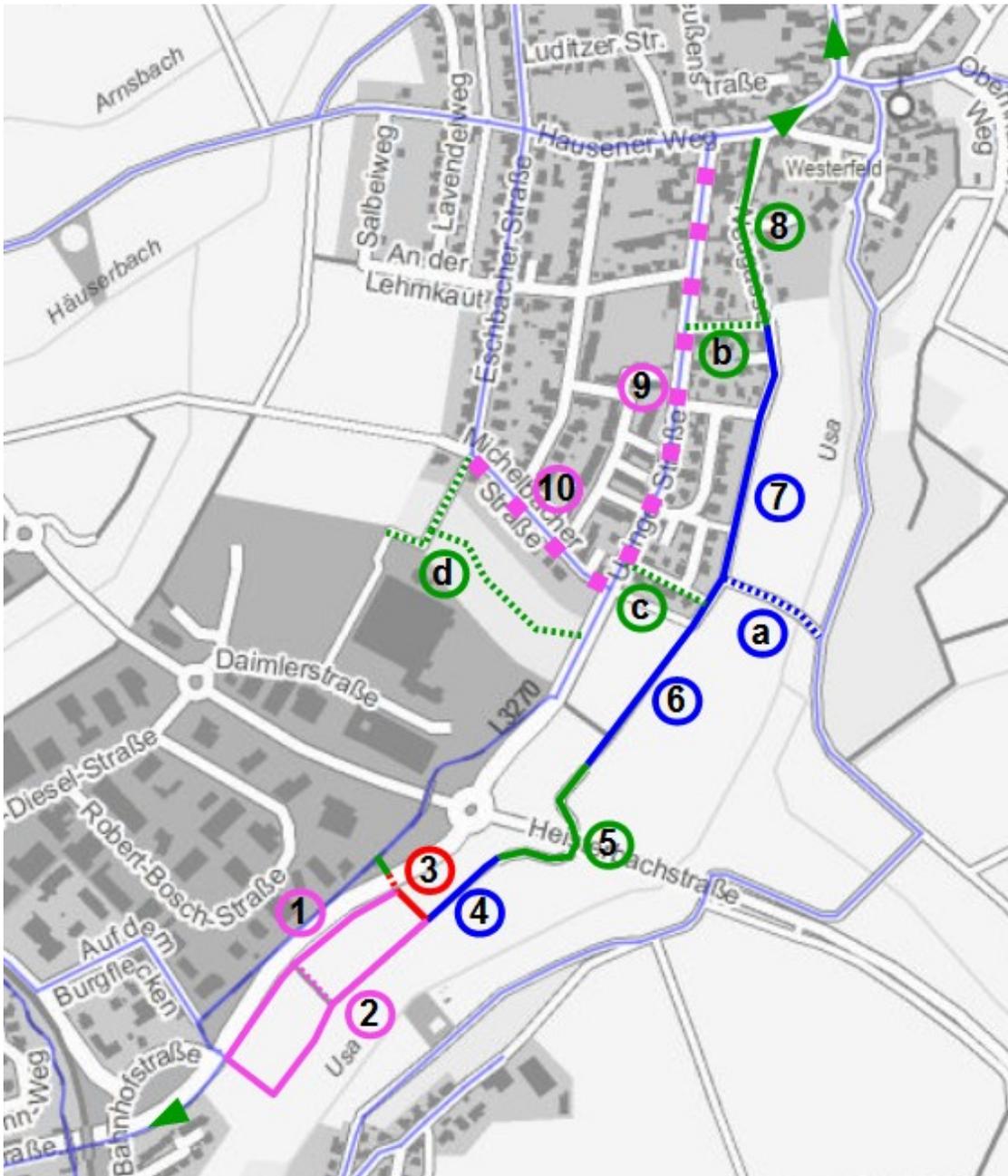
Grafik 5: Darstellung der Routenverlagerung in der Übersicht



Quelle: Radroutenplaner Hessen (www.radroutenplaner.hessen.de)

Legende

- blau: bisherige Hauptroute, auch gemäß Routing im Radroutenplaner Hessen
- rot: neue Routenführung; gestrichelt: Varianten (siehe Grafik 6/7)
- lila (dünn): weiteres Fahrradrouthenetz gemäß Radroutenplaner Hessen

Grafik 6: ADFC-Vorschlag im DetailLegende

- 1: Variante 1: entlang der Landesstraße, nördlich am Gewerbegebiet „An der Us“
- 2: Variante 2: südlich entlang des Gewerbegebiets „An der Us“
- 1/2 (gestrichelte Verbindung): Variantenkombination aus Variante 1 und 2 (siehe [Grafik 7](#))
- 3: Weg östlich am Rand des Gewerbegebiets „An der Us“ zur nördlichen Anbindung mit Querung L3270
- 4: Feldwegausbau zwischen Gewerbegebiet „An der Us“ und Unterführung der Heisterbachstraße
- 5: Unterführung unter der Heisterbachstraße (Bestand)
- 6: Feldwegausbau zwischen Heisterbachstraße und Westerfeld (Asphalt)
- 7: Ausbau Ortsrandweg Westerfeld (Asphalt)
- 8: Nutzung Neugasse (Bestand)
- 9: Abschnitt Usinger Straße zwischen Michelbacher Straße und Hausener Weg (entfällt im Radwegenetz)
- 10: Michelbacher Straße im zwischen Usinger Straße und Eschbacher Straße (entfällt im Radwegenetz)
- a: Anschluss an den Usatalweg (Wegausbau mit Asphaltoberfläche empfohlen)
- b: Anschluss Kita (Bestand)
- c: Nutzung „Im Wiesengrund“ als Anschluss zum Usatalweg (Bestand)
- d: Verlegung des Radnetzes von der Michelbacher Straße auf den Weg durch den Stadtpark

ADFC-Vorschlag unmittelbar am Gewerbegebiet „In der Us“

Das Gewerbegebiet „In der Us“ erhält eine westliche Anbindung an den Radweg an der Ampelanlage Bahnhofstraße / Theodor-Heuss-Straße, eine nördliche Anbindung durch eine gesicherte Querung der L3270 am östlichen Rand es Gewerbegebiets und eine östliche Anbindung über auszubauende Feld- und Ortsrandwege nach Westerfeld an die Neugasse.

Die östliche Anbindung erfolgt von der südöstlichen Ecke des Gewerbegebiets an, führt unter der Heisterbachbrücke und weiter nach Westerfeld (Am Usweg). Das Gewerbegebiet wird damit von großen Teilen Westerfelds her erschlossen. Die erforderlichen Ausbaumaßnahmen können somit als Planungsgegenstand angesehen werden.

Grafik 7: ADFC-Vorschläge für das Gewerbegebiet „An der Us“



Legende

- grün: Radroutennetz im Bestand für die Hauptverbindung Usingen – Neu-Anspach (Zentrum)
- blau: Anbindung über auszubauenden Feldweg Richtung Westerfeld (Unterquerung Heisterbachstraße)
- rot / rot gestrichelt / grün gestrichelt: nördliche Anbindung des Gewerbegebiets mit Querung L3270 (Nr. 3)
- rosa: Varianten unmittelbar am/im Gewerbegebiet „In der Us“ (Nr. 1a/1b/1c/2a/2b)
- spitze Pfeile: erforderliche Zufahrten / Anbindungen

Anschluss des Gewerbegebiets „In der Us“ in Ost-West-Richtung

Der ADFC hat mehrere etwa gleichwertige Varianten der Erschließung identifiziert. Die Variante 1a+1b wird durch einen straßenbegleitenden Radweg entlang der L3270 realisiert, die Variante 2a+2b durch die Anlage von Wegen südlich um das Gewerbegebiet „An der Us“, eine weitere Variante 1a+1c+2b über eine Durchquerung des Gewerbegebiets durch ergänzende Anlage eines Zweirichtungsradwegs im Abschnitt 1c. Alle drei Varianten ermöglichen die Verlegung der Hauptroute Usingen – Neu-Anspach (Zentrum) von der Nord- auf die Südseite der L3270. Welche Variante in der Gesamtbetrachtung geeignet ist, kann hier nicht abschließend beurteilt werden, da dies von weiteren Faktoren abhängt (z. B. Förderfähigkeit).

Notwendig für die Variante 1a+1b ist ein straßenbegleitender Radweg entlang der L3270 am Gewerbegebiet „In der Us“ über die volle Länge (**Grafik 5**, Nr. 1) mit fahrradgerechter Querung der Zufahrt zum Gewerbegebiet.

Notwendig für die Variante 2a+2b ist die Anlage eines Radweges südlich um das Gewerbegebiet von der Ampelanlage Theodor-Heuss-Straße / Bahnhofstraße bis zum Feldweg mit Weiterführungsmöglichkeit unter der Heisterbachbrücke und mit Anschlüssen an den Parkplatz des Großmarktes, der Erschließungsstraße selbst sowie an den Wendehammer. Im Abschnitt 2b müssen besondere Maßnahmen zum Schutz gegen ein Zuparken des Radwegs getroffen werden.

Notwendig für die Variante 1a+1c+2b ist zusätzlich für den Abschnitt 1c ein breiter Zweirichtungsradweg mit entsprechender Absicherung an der Zufahrt zum Versorgungsmarkt (z. B. Rotmarkierung der Radverkehrsanlage, Haltelinien für Kfz, Hinweisschilder auf Querenden und bevorrechtigten Radverkehr) unter Wahrung der Sichtverhältnisse durch Verzicht auf Bäume und Einsatz niedrig zu haltenden Grünbewuchses. Die Querung der Zufahrt erfordert aufgrund der hohen Frequentierung und zu erwartender geringer Aufmerksamkeitsspannen der Kfz-Nutzer im Einfahrtsbereich insgesamt besondere Sicherheitsmaßnahmen.

Für die Variante 1a+1b könnte die vollständige Förderfähigkeit durch das Land Hessen sowie die klare Wegführung und die topografisch optimale Wegführung sprechen. Nachteilig ist wegen der Querung der Einfahrt zum Gewerbegebiet das Konfliktpotential und die Sicherheit des Radverkehrs, die eventuell baulich wegen des abfallenden Geländes schwierige Umsetzung sowie die landschaftlich wenig attraktive Wegführung.

Für Variante 2a+2b spricht eine konfliktfreie Wegführung mit dem Kraftfahrzeugverkehr und eine landschaftlich attraktive Wegführung, dagegen der höhere Flächenverbrauch zum sensiblen Gebiet der Usaaue hin und die nicht gegebene Förderfähigkeit durch das Land Hessen.

Für die Variante 1a+1c+2b spricht die klar erkennbare Wegführung, eine geeignete Verteilung der Höhenmeter und die gute Erschließung des Gewerbegebiets, dagegen die zusätzlichen Gefahren durch die hoch frequentierte Zufahrt zum Versorgungsmarkt und die nicht gegebene Förderfähigkeit durch das Land Hessen.

Es kann weitere Faktoren geben, die dem ADFC eine Gesamtabwägung derzeit nicht ermöglichen. Die Darstellung und Abwägung in Frage kommender Varianten sieht der ADFC als Gegenstand einer überarbeiteten Planung.

Anschluss des Gewerbegebiets „In der Us“ nach Norden

Zur nördlichen Anbindung angrenzender Gewerbegebiete sowie westlicher Teile Westerfelds ist eine Querung der L3270 am Gewerbegebiet erforderlich. In Höhe der Einfahrt wird dies als schwierig eingeschätzt, ideal ist die Querung am östlichen Rand des Gewerbegebiets, zum Beispiel durch einen Fahrbahnteiler, der gleichzeitig auch Fahrgeschwindigkeiten auf der L3270 reduziert. Erforderlich ist dafür auch der Ausbau des östlichen Randweges am geplanten Gewerbegebiet (Grafik 6/7, je Nr. 3). Es ist zu erwarten, dass Radfahrer diese Querungsstelle – unabhängig davon, ob sie ausgebaut wird und/oder deren Nutzung untersagt ist – nutzen werden. Dies spricht zusätzlich für einen gesicherten Ausbau einer nördlichen Anbindung.

Maßnahmenliste mit Begründung

Die für den ADFC-Vorschlag erforderlichen Maßnahmen sind nachfolgend mit einer kurzen Begründung als stichpunktartige Zusammenfassung aufgeführt:

- **Maßnahme A: Ost-West-Erschließung des Gewerbegebiets**
 - Variante 1: Bau eines Radwegs an der L3270 (Südseite)** entlang des gesamten Gewerbegebiets (siehe **Grafik 5**, Nr. 1a+1b)
 - Variante 2: Bau von Fahrradwegen südlich (und östlich) um das Gewerbegebiet** (siehe **Grafik 5**, Nr. 2a+2b)
 - Variante 3: Bau einer Radverkehrsanlage unter Durchquerung des Gewerbegebiets** (siehe **Grafik 5**, Nr. 1a+1c+2b)
jeweils mit Anbindung an den Radweg auf der Nordseite – die Zufahrt zur L3270 besteht (siehe **Grafik 6**, Nr. 3)
 - Begründung für die Ost-West-Anbindung:**
Anbindung westlicher (Neu-Anspach Zentrum) und südlicher Wohngebiete (Bahnhof, Bahnhofstraße, Anspach); konfliktfreie Wegführung; Optimierung der Anbindung Westerfelds an das Radroutennetz; Optimierung der Hauptverbindung Usingen – Neu-Anspach (Zentrum)
 - Begründung für Querungsstelle zum nördlichen Fuß-/Radweg an der L3270:**
Anbindung nördlicher Wohn- und Gewerbegebiete, unter anderen Hausen, Arnsbach, Gewerbegebiet „Burgweg“ (Robert-Bosch-Straße/Rudolf-Diesel-Straße), ohnehin zu erwartende Nutzung
- **Maßnahme B: Ausbau des nordwestlichen Randweges am Gewerbegebiet** vom Radweg an der L3270 bis zum Wendehammer des Gewerbegebiets mit Anschluss an den Wendehammer (siehe **Grafik 6**, Nr. 3)
 - Begründung:** Herstellung eines Netzes (Ost-West-Anbindung, Anbindung an Radweg nördlich der L3270); Anbindung Gewerbegebiete nördlich der L3270; Anbindung westlicher Teile Westerfelds
- **Maßnahme C: Querungshilfe über die L3270 am östlichen Rand des Gewerbegebietes „An der Us“** und Freigabe des Verbindungsstücks zwischen der L3270 und dem kombinierten Fuß-Radweg (siehe **Grafik 6**, Nr. 3)
 - Begründung:** siehe Maßnahme B; zusätzlich Reduzierung der Geschwindigkeiten auf L3270 (allgemeine Erhöhung der Verkehrssicherheit)

- **Maßnahme D: Die Fahrradwegweisung zum/vom Gewerbegebiet** wird gemäß der Vorgaben des Landes Hessen zur Fahrradwegweisung vorgenommen. Gegebenenfalls sind außerhalb des geplanten Gebietes verortete Fahrradwegweisungsstandorte mit in die Planung einzubeziehen und zu ergänzen.
Begründung: Konsistenz der Fahrradwegweisung
- **Maßnahme E: Ausbau des Weges vom Wendehammer des Gewerbegebiets zur Heisterbachbrücke**, weiterführende Wegunterführung vorhanden (**Grafik 6**, Nr. 4; **Grafik 6**, Nr. 5)
Begründung: Optimierung der Anbindung Westerfelds an das Radroutennetz; Optimierung der Hauptverbindung Usingen – Neu-Anspach (Zentrum); konfliktfreie Wegführung
- **Maßnahme F: Ausbau der Wegunterführung unter der Heisterbachbrücke bis nach Westerfeld**, Anschluss „Am Usweg“ / „Im Wiesengrund“ als Stichweg-Zuführung zur Usabrücke (**Grafik 6**, Nr. 6-8)
Begründung: siehe Maßnahme E
- **Maßnahme G: Anpassung der Fahrradwegweisung** im gesamten Bereich zwischen der Ampelanlage Theodor-Heuss-Straße/Bahnhofstraße und Usinger Straße / Neugasse südlich und nördlich der L3270, Anpassungen können ggf. auch darüber hinaus erforderlich sein (z. B. wegen geänderter Entfernungsangaben)
Voraussichtlich betroffene Standorte der Fahrradwegweisung (Vollwegweiser):
 - Knoten Theodor-Heuss-Straße / Bahnhofstraße
 - Knoten Bahnhofstraße / Auf dem Burgflecken
 - Knoten Michelbacher Straße / Usinger Straße / Im Wiesengrund
 - Knoten Hausener Weg / Usinger Straße
 - Knoten Usinger Straße / Neugasse
 - Knoten Am Usweg (Randwegverlängerung Ortslage Westerfeld) / Im Wiesengrund
 - Knoten Usatalweg (Höhe Usabrücke nach Westerfeld nahe Am Usweg)Weitere Standorte von Zwischenwegweisern sind zu überarbeiten bzw. zu ergänzen.
Begründung: Konsistenz der Fahrradwegweisung im Zusammenhang mit den Maßnahmen E-G

Unter Berücksichtigung der hier aufgeführten Faktoren wird vom ADFC für das Gewerbegebiet „In der Us“ die Variante 1 als optimale Lösung eingeschätzt. Ergänzend ist der Abschnitt 2b (siehe **Grafik 7**) als separater Radweg mit einer eigenen Zufahrt zum Parkplatz an der südöstlichen Parkplatzecke als sinnvoll anzusehen, da hier eine Entkoppelung von der Kfz-Parkplatzzufahrt bei gleichzeitiger Optimierung des Höhenverlaufs für den Radverkehr aus Richtung Osten kommend realisiert wird.

Es sind Fahrradabstellanlagen am Nahversorgungsmarkt in unmittelbarer Nähe der Ein-/Ausgänge vorzusehen, die die Abschließbarkeit des Rahmens und einen sicheren Stand auch im beladenen Zustand sicherstellen und möglichst überdacht sind.