

Einbahnstraßen

und deren Freigaben für den Radverkehr

im Usinger Land (Neu-Anspach, Usingen, Wehrheim)

Einführung

Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr zum Befahren in Gegenrichtung sollte eigentlich längst kein Thema mehr sein. 1997 wurden in einer Testphase Einbahnstraßen im StVO-Rahmen freigegeben und evaluiert, nachdem bereits einige Städte vorgeprescht waren. 2001 wurde die Freigabe dauerhaft in die StVO übernommen, da sich Freigaben grundsätzlich als sicher herausgestellt haben. Mehr noch: Einbahnstraßen MÜSSEN geöffnet werden, wenn sie bestimmten Kriterien für eine Öffnung entsprechen. Eine Öffnung ist also kein "Gnadenakt" oder ein Thema für politische Gremien, sondern ein Verwaltungsakt, auf den bei Kriterienerfüllung sich ein Anspruch auf Öffnung aus den StVO-Bestimmungen ergibt. Insbesondere ist NICHT vorgesehen, eine Freigabe nicht zu ermöglichen, weil man Parkplätze schaffen will oder eben politisch dagegen ist. Es sind zwei wichtige Grundsätze aus der StVO anzuwenden:

- Beschränkungen dürfen grundsätzlich nur erlassen werden, wenn dies nicht vermeidbar ist und einem vorgesehenen Zweck dienen.
- Fließender Verkehr hat Vorrang vor ruhendem Verkehr. Das gilt für ALLE Verkehrsarten.

Im Usinger Land wurden einige Einbahnstraßen geöffnet, aber nach ADFC-Ansicht noch lange nicht alle, bei denen das möglich ist. Selbst bei neuen Einbahnstraßen oder Sanierungen wird mitunter auf Freigaben weiterhin verzichtet (Beispiel Usingen: *Scheunengasse*).

Damit ist das Usinger Land im Hochtaunuskreis nicht allein. Der ADFC will das Thema aufgreifen. Nach 22 Jahren StVO-Änderung sollte das eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein. Deshalb hat der ADFC Usinger Land nun eine Themenseite zu Einbahnstraßen eingerichtet. Schwerpunkt wird es sein, das Thema grundsätzlich zu betrachten und bisher nicht geöffnete Einbahnstraßen zu thematisieren.

Bedeutung

Die Freigabe von Einbahnstraßen ist mehr als Symbolik, sie ist kein Selbstzweck und kein allein aus Gleichbehandlungsgründen einzurichtende Verkehrsbeschränkung. Freigegebene Einbahnstraßen machen die Fahrradnutzung attraktiver. Ziele in den betroffenen Straßen werden besser erreicht, die Durchlässigkeit im Netz wird erhöht. Im Gegensatz zum Autoverkehr, für den aus diversen Gründen eine Einbahnstraßenregelung sinnvoll oder erforderlich ist, ist für den Radverkehr das Gegenteil der Fall.

Eine für den Radverkehr freigegebene Einbahnstraße ist keine willkürliche oder ideologische Bevorzugung des Radverkehrs, sondern eine vermeidbare Beschränkung von Freiheiten und zudem ein probates Mittel der Radverkehrsförderung.

Der ADFC möchte,

- dass alle Einbahnstraßen, die aufgrund der definierten Kriterien geöffnet werden können, auch geöffnet werden,
- dass neue Einbahnstraßen grundsätzlich so eingerichtet werden, dass eine Öffnung möglich ist und diese auch realisiert wird,
- dass man sich auch bei vorher zu treffenden Maßnahmen, die zum Erfüllen der Anforderungen notwendig sind, deutlich mehr Mühe gibt.

Vorgangstatus

Einige Einbahnstraßen in Neu-Anspach, Usingen und Wehrheim sind bereits geöffnet. Es sind noch längst nicht alle möglichen Freigaben von Einbahnstraßen erfolgt. Teilweise sind Änderungen auf der vorhandenen Fahrbahn, teilweise Umbauten, Markierungen oder andere Schutzmaßnahmen erforderlich. Oft werden statt einer Freigabe für den Radverkehr in Einbahnstraßen Parkplätze eingerichtet, was dem Grundsätzen widerspricht, dass fließender Verkehr Vorrang vor ruhendem Verkehr hat und Beschränkungen den fließenden Verkehrs nur dort vorgenommen werden dürfen, wo das aus verkehrlichen Gründen (nicht zur Schaffung von Parkplätzen) erforderlich ist.

In **Neu-Anspach** gibt es ohnehin nur wenige Einbahnstraßen, nach unserem Wissen sind bestehende Einbahnregelungen entweder fast bedeutungslos für den Radverkehr oder komplex und recht teuer umzusetzen.

In **Wehrheim** wurden bereits einige Einbahnstraßen – insbesondere im Hauptort und in Wohngebieten – freigegeben, es fehlen aber noch wichtige Freigaben in Pfaffenwiesbach, die zu unnötigen Umwegen zwingen.

In **Usingen** gibt es ebenfalls freigegebene Einbahnstraßen, hier fehlen aber noch einige Freigaben. Hervorzuheben sind Einbahnstraßen mit hoher Verkehrsbelastung in der Kernstadt auf klassifizierten Straßen, der B456 und der B275, bei denen ohne zusätzliche Maßnahmen keine Freigabe möglich ist. Gerade in der engen Kernstadt können jedoch unter Anwendung der Grundsätze alle wichtigen Einbahnstraßen freigegeben werden. Usingen ist besonders wenig bemüht, etwas gegen vermeidbare Beschränkungen des Radverkehrs zu unternehmen.

ADFC-Bewertung

Eine abschließende Gesamtbewertung wird derzeit nicht vorgenommen. Beim jeweiligen Vorgang finden Sie jedoch jeweils Einzelbewertungen, die sich an der individuellen Situation orientieren.

Nachrichtenübersicht

- 2024-03-10: [Freigabe Scheunengasse seit Ende Januar angekündigt](#)
- 2024-01-22: [ADFC unterstützt Bitte um Freigabe der Scheunengasse in Usingen](#)
- 2023-04-20: [Einige Beispiele aus dem Usinger Land](#)

- 2023-04-17: [Gute und anschauliche Thematisierung am lokalen Beispiel](#)

Übersicht aller Bewertungen

- Neu-Anspach | [Am Sportfeld](#) | **ungenügend**
- Usingen | [Scheunengasse](#) | **ungenügend**
- Usingen | [Wirthstraße](#) | **ungenügend**
- Usingen | [Zitzergasse \(Kreuzgasse - Wilhelmjstraße\)](#) | **ungenügend**
- Usingen | [Wilhelmjstraße](#) | **ungenügend**
- Usingen | [Kreuzgasse \(Obergasse - Zitzergasse\)](#) | **ungenügend**
- Usingen | [Schulhofstraße](#) | **ungenügend**
- Usingen | [Klapperfeld](#) | **ungenügend**
- Wehrheim | [Schillerstraße](#) | **ungenügend**
- Wehrheim | [Nauheimer Straße](#) | **ungenügend**

Wir möchten ausdrücklich darauf hinweisen, dass es zahlreiche geöffnete Einbahnstraßen gibt und dies meist gut oder sehr gut zu bewerten ist. Wir sehen uns jedoch nicht in der Lage, an dieser Stelle ein vollständiges Verzeichnis aufzuführen. Zudem handelt es sich um eine Pflichtmaßnahme, Einbahnstraßen wenn möglich zu öffnen. Wir werden aber dieses Verzeichnis beibehalten und aktualisieren. Es soll zeigen, ob und wie schnell sich die Kommunen bemühen, diese Missstände zu beseitigen.

Herausgeber / Kontakt

Das Dokument wird vom ADFC Usinger Land als Dossier zu diesem Einzelthema geführt und dokumentiert die Zustände sowie dem ADFC bekannte damit verbundene Aktivitäten und Maßnahmen.

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

Freigabe Scheunengasse seit Ende Februar angekündigt

Die Freigabe der *Scheunengasse* für den Radverkehr in Gegenrichtung ist nach dem ADFC zugespielten Informationen seit Ende Januar für die Umsetzung nach mehreren Wochen angekündigt. Nun sind seitdem sechs Wochen vergangen. Dem ADFC liegt keine Information vor, dass die Freigabe erfolgt ist. Daher erlauben wir uns in Vorfreude auf die wohl bald bevorstehende Freigabe nun die Erwähnung in Verbindung mit einer kleinen Erläuterung. Denn bei der Entscheidungsrevision sollen die Veröffentlichungen auf den Internet-Seite des ADFC Usinger Land zum Thema (dieses Dossier bildet das ab) auch eine Rolle gespielt haben. Das freut uns natürlich sehr. Als wesentlichen Auslöser der Entscheidungsüberprüfung ist jedoch klar die direkte Privatinitiative mit der Stadt zu nennen. Wir kommen aufgrund unserer ehrenamtlichen Tätigkeit nur nach und nach dazu, die noch nicht geöffneten Einbahnstraßen im Usinger Land auf Freigabemöglichkeiten abzuprüfen und danach mit entsprechend aufgearbeiteten Argumenten aktiv zu werden. Wir können schon mal ankündigen: Als nächstes geht es aus unserer Sicht um die Einbahnstraßenbeschränkungen Pfaffenwiesbach ([Schillerstraße](#)/ [Nauheimer Straße](#)).

Demnach wurde für die *Scheunengasse* die Freigabe bei der bisherigen Entscheidung hinsichtlich der zulässigen Fahrbahnbreite mit negativem Ergebnis geprüft. Sie scheiterte daran, dass es Stellen unter 3,5m Breite gab, was bei stärkerem Lkw-Verkehr zu berücksichtigen ist. Da es aber keinen stärkeren Lkw-Verkehr gibt, ist diese Begrenzungsangabe von 3,5 Meter gar nicht zu prüfen und kann einer Freigabe also auch nicht im Wege stehen.

Und selbst wenn es den stärkeren Lkw- oder Linienverkehr gäbe, könnte man die Unterschreitung der 3,5m Breite, die nur die Fahrbahn, aber nicht die baulich und optisch kaum getrennten Fußbereiche einbezieht, dann vertreten, wenn diese Flächen zum Ausweichen zur Verfügung stehen und/oder wenn es Ausweich- oder Warteflächen gibt. Hier gibt es Ermessensspielräume für die Verwaltung, die aber auch keine Willkür ermöglicht, sondern tatsächlich eine Abwägung im Sinne einer möglichst geringen Beschränkung sein muss.

Man kann es nicht oft genug wiederholen: Eine Beschränkung ist immer nur dann aufzuerlegen, wenn das nötig ist. Beim Autoverkehr verfolgt man damit legitime stadtplanerische Ziele - aber nicht, um den Autoverkehr aus Prinzip zu beschränken, sondern wahrscheinlich primär um schädliche Wirkungen des Autoverkehrs auf die auch als Aufenthaltsbereich für Fußgänger gedachte Gesamtfläche zu beschränken. Auf den Radverkehr trifft diese schädliche Wirkung (Lärm, Schadenspotential, Platzbedarf...) jedoch nicht zu (es ist ja auch keine stark frequentierte Fußgängerzone, bei der das genauer zu prüfen wäre), daher ist es ein sehr starkes SOLL, den Radverkehr NICHT zu beschränken – selbst bei geringen formalen Unterschreitungen von Mindestbreiten in Spezialfällen. Hier käme das Ermessen ins Spiel, was aber ausdrücklich nicht dazu führt, beim geringfügigen Unterschreiten von Mindestbreiten eine Beschränkung aussprechen zu MÜSSEN.

Unsere Bewertung ändert das noch nicht, da die *Scheunengasse* ja weiterhin gesperrt ist.

[zurück zur Nachrichtenübersicht](#)

ADFC unterstützt Bitte um Freigabe der Scheunengasse in Usingen

Dem ADFC Usinger Land ging eine Information über Bemühungen einer Einzelperson um eine Freigabe der *Scheunengasse* für den Radverkehr in Gegenrichtung zu. Das unterstützt der ADFC, thematisiert haben wir das öffentlich bereits im April 2023 (siehe unten auf dieser Seite).

Einmündung *Scheunengasse* in die *Kreuzgasse*



Bild 1: Breite Einmündung, Einbahnstraße ohne Freigabe für Radverkehr; Verortung in [Open Street MMap](#)

Nun gibt es eine Soll-Bestimmung, nach der geeignete Straßen freigegeben werden müssen. Der Begriff "soll" ist strikt auszulegen und klar zu unterscheiden von "kann". "Soll" bedeutet im hier verwendeten Sprachgebrauch "muss", es sei denn, es sprechen dazulegende (verkehrliche!) Gründe dagegen, was hier nicht der Fall ist. Ein politisch bzw. ideologisch begründetes "Nein" wäre ein "kann" und ist damit explizit ausgeschlossen, die Einbahnstraße ist sogar als Verwaltungsakt ohne politische Gremienbeteiligung zu öffnen. Eine Planung der Stadt aus 2020 weist eine Fahrbahnbreite von 3,5m aus, hinzu kommt eine ausdrücklich unterbliebene Trennung von Fahrbahn und Bürgersteig, es kommen also für den Ausweichfall zur *Kreuzgasse* hin nochmal 1,8m hinzu, zur *Wilhelmstraße* 2m. Dann ist auch noch an der *Kreuzgasse* Platz im Bild oben rechts neben dem Baum (laut Plan 3m) - die Stadt Usingen gibt wesentlich schmalere Wege für den Fuß- und Radverkehr in beide Richtungen frei, so dass der Durchlass zwischen Baum und Haus rechts im Bild als Ausweichoption hinzukommt. Eine Sichtfeldeinschränkung kann nicht angeführt werden, da man hier ja einfährt und alles frei ist (man kann ja nur - im Bild 1 gesehen - von links kommen).

Einmündung *Scheunengasse* in die *Wilhelmstraße*



Bild 2: Breite Einmündung, Einbahnstraße ohne Freigabe für Radverkehr; Verortung in [Open Street Map](#)

Auch auf der Seite der *Wilhelmstraße*, wo Radfahrer herauskämen und nur nach links (im Bild nach rechts) zum *Schlossplatz* hin abbiegen könnten, ist reichlich Platz vorhanden. Man könnte sogar an der Einmündung eine Fahrradschleuse aufbringen, damit man sich mit dem Rad gesichert aufstellen kann. Sehr schön zu sehen ist die Verfärbung des Pflasters durch das allzu häufige Befahren - schön ist anders. Im Bild links vorne könnte notfalls, falls das nicht so klappt, eine Fahrradschleuse entstehen - in die *Scheunengasse* abbiegen könnte man trotzdem, auch als Lkw-Zulieferer. Großer Schwerlastverkehr mit entsprechenden Schleppkurven fährt hier nicht, das könnte man auch problemlos unterbinden, falls das zum Problem wird. Als Radfahrender kann man sich problemlos im Bild 2 rechts zum Auffahren auf die *Wilhelmstraße* aufstellen, da fährt gemäß der Steinverfärbung kein Auto. Die Stadt sollte zudem konsequent Falschparker ahnden - im Bild 2 sieht man sehr schön das rücksichtslos im absoluten Halteverbot geparkte Fahrzeug auf der in Blickrichtung linken Seite.

Dann gibt es noch die erwähnte Planung der Stadt Usingen aus 2020, die ist sogar öffentlich im Ratsinformationssystem. Sie zeigt in einem der Entwurfsvarianten genau die hier entstandene Straßengestaltung mit allen Einbauelementen. In der Legende dazu heißt es wörtlich: "Mischprinzip (keine Trennung Fahrbahn - Gehweg) mit Mittelrinne, Einbahnstraßenregelung mit gegengerichteten Radverkehr, Ausweisung von Stellplätzen". Es werden keinerlei Einschränkungen genannt.

Noch besser: Die Stadtverordnetenversammlung hat die Variante - mit diesem Legendentext - zur Umsetzung am 30. November 2020 beschlossen. Eine Freigabe gibt es bis heute nicht, die Eröffnung war gemäß Mitteilung an die städtischen Gremien am 3. Mai 2022! Es bedarf demnach keinerlei Rücksprache mit politischen Gremien, die Ämter müssen nur noch umsetzen.

- Ratsinformationssystem der Stadt Usingen
Thema: Umgestaltung der Scheunengasse im Rahmen des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK)
Ratsinfosystem: [Vorgang XI/73-2020](#)

Stadtverordnetenversammlung vom 30. November 2020 beschließt Variante 3 (mit Freigabe der Einbahnstraße im Legendentext)

Unser Fazit: Es gibt jetzt schon überhaupt kein Problem, diese Straße für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben - und ohne das Erfordernis, in irgendwelche Gremien zu gehen - als reiner Verwaltungsakt. Ganz nebenbei hat es die Stadtverordnetenversammlung auch noch beschlossen. Sollten sich dennoch wider erwarten Probleme ergeben, gibt es Platz für Gegenmaßnahmen, ohne ansonsten den offensichtlich gewollten Kfz-Durchgangsverkehr zu verhindern. Man könnte grundsätzlich sogar auf Schritttempo im Sinne einer Spielstraße oder 20 km/h im Sinne einer Begegnungszone reduzieren, statt wie jetzt bei 30 km/h zu bleiben, was angesichts der Gestaltung, der damit offensichtlich beabsichtigten Mischnutzung der gesamten Fläche und des Erscheinungsbildes der Straße sehr viel angemessener erscheint. Das stand als Variante übrigens auch zur Abstimmung, die Stadtverordneten wollten es anders und wollen mit dem Beschluss ausdrücklich weniger auf Fußgänger abzielen (was auch dem Radverkehr zu Gute gekommen wäre).

Worauf wartet die Stadt Usingen eigentlich noch?

ADFC-Bewertung

■ *ungenügend*

[zurück zur Nachrichtenübersicht](#)

Einige Beispiele aus dem Usinger Land

Wir beginnen mit ein paar Beispielen nicht freigegebener Einbahnstraßen, die wir nach und nach (wir bitten da um etwas Geduld) mit Details unterlegen werden.

- Neu-Anspach | [Am Sportfeld](#)
- Usingen | [Scheunengasse](#)
- Usingen | [Wirthstraße](#)
- Usingen | [Zitzergasse \(Kreuzgasse - Wilhelmjstraße\)](#)
- Usingen | [Wilhelmjstraße](#)
- Usingen | [Kreuzgasse \(Obergasse - Zitzergasse\)](#)
- Usingen | [Schulhofstraße](#)
- Usingen | [Klapperfeld](#)
- Wehrheim | [Schillerstraße](#)
- Wehrheim | [Nauheimer Straße](#)

Zahlreiche Einbahnstraßen sind bereits freigegeben, gerade in Wehrheim, hier teils sogar flächenhaft, außerdem in Wehrheim-Obernhain und Usingen. Für Neu-Anspach stellt sich mangels sehr weniger ausgewiesener Einbahnstraßen das Problem praktisch nicht. Dies zeigt, dass es geht - sogar unter schwierigeren Umständen wie in der [Schulstraße](#) in Wehrheim (wenn auch mit mehr Aufwand in Etappen, weil man den ADFC-Vorschlägen nicht gleich folgen wollte).

Was Einbahnstraßen in Usingen angeht, muss das noch nicht alles sein. Es könnten Einbahnstraßen hinzukommen, um den Radverkehr auf den wichtigsten Einfallskorridoren zu fördern und zu schützen, etwa in der *Schillerstraße* für die Anbindung der nördlichen Ortsteile Eschbach und Michelbach und Weiterführung in die Kernstadt (gleichzeitig: Nord-Süd-Trasse für den Radverkehr in Usingen). Denkbar ist auch, im größer gefassten Innenstadtbereich ein umfassenderes Einbahnstraßensystem zu denken, das ganze Straßenzüge zu Einbahnstraßen für den Kfz-Verkehr macht und die gewonnene Fläche für Fahrradspuren nutzt, die dann in beiden Richtungen möglich wären.

Eine weitere Einbahnstraße, der *Marstallweg* (Verbindung *Schlossplatz* - *Parkplatz Am Marstall*) sollte zudem in eine Fahrradstraße ohne Kfz-Verkehr umgewandelt werden.

Ersterstellung: 2023-04-20
Bilder vervollständigt: 2023-05-02
Ergänzt 2023-07-09

[zurück zur Nachrichtenübersicht](#)

Neu-Anspach | *Am Sportfeld* | Verortung in [Open Street Map](#)

Eine der wenigen Einbahnstraßen, die eine relevante Rolle spielen, ist die Straße *Am Sportfeld*, die ab der Hauptkreuzung in Hausen-Arnsbach Richtung Sportanlagen führt. Sie ist nicht für den Radverkehr geöffnet, obwohl sie dafür geeignet wäre. Damit könnte man von den Sportanlagen direkt auf die Hauptkreuzung fahren und sich Umwege ersparen. Problem: Die Kreuzung ist ampelgeregelt und die Ausfahrt hätte keine (eigene) Ampelphase. Eine komplette Abschaltung der Ampel könnte helfen.

Nicht freigegebene Einbahnstraße *Am Sportfeld*

Bild 01: Straße nur in Richtung Sportplatz als Einbahnstraße, Kreuzung ist ansonsten ampelgeregelt

[zurück zur Übersicht dieser Einzelnachricht](#)

[zurück zur Nachrichtenübersicht](#)

Usingen | Scheunengasse | Verortung in [Open Street Map](#)

Die *Scheunengasse* wurde 2022 saniert und als Einbahnstraße ausgewiesen. Der Radverkehr darf nicht in Gegenrichtung fahren, obwohl nach ADFC-Ansicht die Voraussetzungen klar erfüllt sind. Noch besser: Ursprünglich war eine Freigabe sogar mal geplant, die Einbahnrichtung wurde umgedreht und eine Freigabe dann einfach unterlassen.

Nicht freigegebene Einbahnstraße *Scheunengasse*: Zustand 2023-04-17



Bild 02: Trotz Planung und Beschluss keine Freigabe

Weitere Details sind in in Vorbereitung...

[zurück zur Übersicht dieser Einzelnachricht](#)

[zurück zur Nachrichtenübersicht](#)

Usingen | Wirthstraße | Verortung in [Open Street Map](#)

Die *Wirthstraße* dürfte einer der schwierigeren Fälle werden. Auch hier könnten Lösungen denkbar sein. Die Sanierung ist noch nicht lange her. Es geht damit los, dass diese Straße nicht als Fußgängerzone (ggf. nur in Abschnitten) gestaltet ist, eine Fahrspur und einen Parkstreifen, dafür aber sehr stark unterdimensionierte Bürgersteige aufweist. Hier sind wahrscheinlich verschiedene Lösungsansätze je nach Abschnitt sinnvoll, ausgeschlossen sind Freigaben für den Radverkehr aber nicht - selbst mit dem Erhalt von Parkplätzen.

Nicht freigegebene Einbahnstraße *Wirthstraße*: Zustand 2023-04-17



Bild 03: Eng, aber machbar mit Ausweichstellen

Weitere Details sind in Vorbereitung...

[zurück zur Übersicht dieser Einzelnachricht](#)

[zurück zur Nachrichtenübersicht](#)

Usingen | Zitzergasse (Kreuzgasse - Wilhelmstraße) | Verortung in [Open Street Map](#)

Die *Zitzergasse* im Abschnitt *Kreuzgasse - Wilhelmstraße / Bahnhofstraße* begrenzt südlich den Teil des inneren Ortscarrés, ist B275 und als Einbahnstraße Richtung *Wilhelmstraße / Bahnhofstraße* ausgeführt. Sie ist überbreit, hat zudem einen Parkstreifen und auf beiden Seiten stark unterdimensionierte Bürgersteige. Hier kann völlig problemlos eine Fahrradspur in Gegenrichtung eingerichtet werden. Im Bereich zur *Kreuzgasse* hin ist wahrscheinlich eine leicht umsetzbare bauliche Maßnahme notwendig, um Radfahrende vor abbiegenden Fahrzeugen zu schützen.

Nicht freigegebene Einbahnstraße *Zitzergasse*: Zustand 2023-04-17



Bild 04: Trotz Überbreite nur Parkplätze und breite Restfahrbahn

Weitere Details sind in in Vorbereitung...

[zurück zur Übersicht dieser Einzelnachricht](#)

[zurück zur Nachrichtenübersicht](#)

Usingen | *Wilhelmstraße* | Verortung in [Open Street Map](#)

Die *Wilhelmstraße* im Abschnitt *Obergasse (Schlossplatz) - Scheunengasse - Zitnergasse* begrenzt südlichen Teil des inneren Ortscarrés, ist B275 und als Einbahnstraße Richtung Bad Nauheim / Frankfurt ausgeführt. Es gibt zwei Abbiegespuren, reichlich Platz für parkende Autos, auf der Südseite teils stark unterdimensionierte und auf der Nordseite sehr breit dimensionierte Bürgersteige. Hier kann der nördliche Bürgersteig für den Radverkehr im Mischverkehr mit Fußgängern genutzt werden. Autos können weiter zur Straße hin geparkt werden. An der Kreuzung *Wilhelmstraße / Zitnergasse* zur *Bahnhofstraße* hin (geradeaus weiter) ist eine bauliche Maßnahme - eventuell mit Fußgängerübergang - erforderlich, um eine sichere Querung zur *Bahnhofstraße* hin zu gewährleisten.

Nicht freigegebene Einbahnstraße *Wilhelmstraße*: Zustand 2023-04-17



Bild 05: Breiter Bürgersteig nordseitig, aber mit Parkplätzen gepflastert, statt Radverkehr zuzulassen

Weitere Details sind in in Vorbereitung...

[zurück zur Übersicht dieser Einzelnachricht](#)

[zurück zur Nachrichtenübersicht](#)

Usingen | Kreuzgasse (Obergasse - Zitzergasse) | Verortung in [Open Street Map](#)

Die *Kreuzgasse* im Abschnitt *Obergasse - Scheunengasse - Zitzergasse* begrenzt nördlich den Teil des inneren Ortscarrés, ist B275 und als Einbahnstraße Richtung *Alter Marktplatz* ausgeführt. Es gibt zwei Spuren, die abwechselnd zum Parken und zum Linksabbiegen genutzt werden. Hier kann statt der Park- und Abbiegespuren auch eine gegenläufige Fahrradspur eingerichtet werden, es wäre dann sogar noch Platz für eine Fahrradspur in Einbahnstraßenrichtung.

Usingen - *Kreuzgasse*, Abschnitt ab *Zitzergasse* Richtung *Obergasse*: Zustand 2023-04-17



Bild 06: Zwei Fahrspuren, keine gegenläufige Radspur - nicht freigegebene Einbahnstraße

Weitere Details sind in in Vorbereitung...

[zurück zur Übersicht dieser Einzelnachricht](#)

[zurück zur Nachrichtenübersicht](#)

Usingen | Schulhofstraße | Verortung in [Open Street Map](#)

Die *Schulhofstraße* führt, in der Verlängerung mit der Straße *Klapperfeld*, um den Block des *Alten Marktplatzes* herum zur *Wirthstraße*. Auch hier ist eine Freigabe möglich, jedoch wahrscheinlich nicht ohne bauliche Eingriffe an der Ecke *Schulhofstraße/Klapperfeld*. Nach ADFC-Ansicht ist das jedoch machbar.

Nicht freigegebene Einbahnstraße *Schulhofstraße*: Zustand 2023-04-17



Bild 07: Am Anfang breit, später schmal – aber ohne Lkw-/Busverkehr – hier geht was!

Weitere Details sind in in Vorbereitung...

[zurück zur Übersicht dieser Einzelnachricht](#)

[zurück zur Nachrichtenübersicht](#)

Usingen | *Klapperfeld* | Verortung in [Open Street Map](#)

Die Straße *Klapperfeld* im Abschnitt *Wirthstraße - Zitzergasse* kann sofort geöffnet werden, vermutlich ohne besondere Maßnahmen. Andere Straßen mit vergleichbarem Querschnitt im gleichen Gebiet sind freigegeben. Das ist ein typisches Beispiel für eine Straße, die als reiner Verwaltungsakt ohne Gremienbeschlüsse gemäß StVO zu öffnen ist.

Nicht freigegebene Einbahnstraße *Klapperfeld*: Zustand 2023-04-17



Bild 08: So klar ist es selten wie hier im Bild geradeaus – hier spricht gar nichts gegen eine Freigabe

Weitere Details sind in in Vorbereitung...

[zurück zur Übersicht dieser Einzelnachricht](#)

[zurück zur Nachrichtenübersicht](#)

Wehrheim | Schillerstraße | Verortung in [Open Street Map](#)

Die *Schillerstraße* in Pfaffenwiesbach ist eine der zentralen Einbahnstraßen für die Anbindung des zentralen Platzes in Pfaffenwiesbach zur Kreisstraßen K728 (Linie Kransberg - Pfaffenwiesbach - Wehrheim) aus und führt zum Platz hin. Sie eignet sich nach ADFC-Ansicht hervorragend für eine Freigabe, es gibt nur geringen Linien- und keinen Schwerlastverkehr, sie ist ausreichend breit und hat außerdem Platz für Begegnungen. Das ist ein typisches Beispiel für eine Straße, die als reiner Verwaltungsakt ohne Gremienbeschlüsse gemäß StVO zu öffnen ist.

Nicht freigegebene Einbahnstraße *Schillerstraße*: Zustand 2023-04-17



Bild 09: Viel Platz, nur selten Linienbusverkehr – hier spricht nichts gegen eine Freigabe

Weitere Details sind in Vorbereitung...

[zurück zur Übersicht dieser Einzelnachricht](#)

[zurück zur Nachrichtenübersicht](#)

Wehrheim | Nauheimer Straße | Verortung in [Open Street Map](#)

Die *Nauheimer Straße* in Pfaffenwiesbach ist eine der zentralen Einbahnstraßen für die Anbindung des zentralen Platzes in Pfaffenwiesbach zur Kreisstraßen K728 (Linie Kransberg - Pfaffenwiesbach - Wehrheim) aus und führt vom Platz weg. Sie eignet sich nach ADFC-Ansicht hervorragend für eine Freigabe, es gibt nur geringen Linien- und keinen Schwerlastverkehr, sie ist ausreichend breit und hat außerdem Platz für Begegnungen. Zudem ist sie von zentraler Bedeutung in der Netzwirkung für den Radverkehr, der bisher eher über die *Kapersburgstraße* und *Wiesenstraße* mit größeren Umwegen und unnötigen Höhenverlusten "geführt" wird. Das ist ein typisches Beispiel für eine Straße, die als reiner Verwaltungsakt ohne Gremienbeschlüsse gemäß StVO zu öffnen ist.

Nicht freigegebene Einbahnstraße *Nauheimer Straße*: Zustand 2023-04-17



Bild 10: Viel Platz, nur selten Linienbusverkehr – hier spricht nichts gegen eine Freigabe

Weitere Details sind in in Vorbereitung...

[zurück zur Übersicht dieser Einzelnachricht](#)

[zurück zur Nachrichtenübersicht](#)

Gute und anschauliche Thematisierung am lokalen Beispiel

In Bad Homburg gibt es derzeit einen gerade gestarteten Verkehrsversuch für die Öffnung der Kisselefstraße. Das kommentiert ein Leser als Privatperson, der jedoch auch Vorsitzender des ADFC Bad Homburg/Friedrichsdorf ist und insofern etwas tiefer im Thema. Der Leserbrief ist sehr gelungen und erklärt klar und gut verständlich den Sachverhalt am konkreten Beispiel. Fast alle Inhalte sind keine Meinung, sondern eine Erläuterungen der Tatsachen bzw. geltenden Regelungen.

- siehe [Lesermeinung: Taunus Nachrichten, 12.04.2023](#)

Der Grundtenor entspricht der unten stehenden Themeneinführung mit der Kernaussage (Zitat):

- "Einbahnstraßen sind bei Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen nämlich zwingend freizugeben."

Eine Freigabe ist sehr häufig also ein Verwaltungsakt und alleiniges Thema der Verwaltung und der zuständigen Behörde, in aller Regel ist das zunächst das Ordnungsamt. Es ist kein politisches Mitbestimmungsthema, sofern die Voraussetzungen erfüllt sind.

Verweise in diesem Zusammenhang

- Unfallforschung der Versicherer
Einbahnstraßen und Fahrradstraßen
www.udv.de/...
- Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)
Radverkehrsführung in Einbahnstraßen mit entgegengerichtetem Radverkehr
www.forschungsinformationssystem.de/...
- Privatperson (Markus Herbst)
Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung öffnen: So geht's!
www.stvo2go.de/... | [ADFC-TIPP: gerade für Laien sehr empfehlenswert!](#)
- Karte aus Open Street Map (soweit Angaben erfasst sind)
Einbahnstraßen/-wege als Karte (geöffnet / nicht geöffnet) im Hochtaunuskreis
overpass-turbo.eu/...

[zurück zur Nachrichtenübersicht](#)