

Haupttroutennetz Hochtaunus

Teilgebiet Usinger Becken

Gegenstand dieser Ausarbeitung sind Empfehlungen für ein kreisweites Haupttroutennetz für das Teilgebiet Usinger Becken mit den Kommunen Neu-Anspach, Usingen und Wehrheim für den Berufsverkehr zum Anschluss an das Rhein-Main-Gebiet.

Anlässe sind die Ergänzung des Haupttroutennetzes des Landes Hessen im Hochtaunuskreis um ein Hauptkreisroutroutennetz bzw. Kreisvorrangnetz, der für den 6. November einberufene Runde Tisch Radverkehr Hochtaunus sowie das für den 22. August 2019 einberufene Expertengespräch zum Radverkehr im Hochtaunuskreis.

Der ADFC Usinger Land analysiert im Wesentlichen auf Basis der Entscheidungskriterien aus dem Radhauptnetz Hessen

- Erschließungswirkung / Alltagstauglichkeit,
- Topografie,
- Umwegigkeit.

Dies wird ergänzt um naheliegende Quelle-Ziel-Beziehungen in das Rhein-Main-Gebiet

- Usinger Becken – Bad Homburg,
- Usinger Becken – Oberursel,
- Usinger Becken – Frankfurt,
- Usinger Becken – Eschborn.

Außerdem werden weitere Aspekte wie die technische Entwicklung im Fahrradbereich (Pedelecs) und eine daraus abgeleitete veränderte Gewichtung der Hauptfaktoren sowie der im Radroutroutennetz Hessen nicht eingeflossene Erholungsfaktor entlang der Verbindungsstrecken berücksichtigt.

Nicht betrachtet werden Quelle-Ziel-Beziehungen Richtung Butzbach, Bad Nauheim und Friedberg sowie die für den Berufsverkehr per Fahrrad wenig bedeutende nördliche Ziele Weilburg, Limburg und Wetzlar und die Anschlussherstellung für die Kommunen Glashütten, Schmitten und Weilrod.

Separat außerhalb dieser Ausarbeitung behandelt werden die Radverkehrsverbindungen innerhalb des Usinger Beckens zwischen Wehrheim und Neu-Anspach.

In die Betrachtung fließen die vom Land Hessen in der Planung befindlichen Radverkehrsanlagen ein. Konkret handelt es sich um einen Radweg entlang der B456 von Bad Homburg zur AS Wehrheim-Süd über die Saalburg sowie den Ausbau des Radwegs im *Köpferner Tal* sowie der Weiterführung (Neubau) bis zur AS Wehrheim-Süd.

Wichtigstes Ergebnis:

Die im Landeshauptnetz vorgesehene Anbindung vom Usinger Becken in das Rhein-Main-Gebiet durch das *Köpperner Tal* ist für die Abwicklung des Berufsverkehrs per Fahrrad nicht ausgelegt und muss durch ein Kreishauptnetz über die Saalburg und eine Aufspaltung Richtung Bad Homburg und Oberursel ab der Saalburg ergänzt werden.

Pedelecs erfordern eine andere Gewichtung des Entscheidungsfaktors Topografie, die dann weniger stark zu gewichten ist. Das macht über den Taunuskamm als topografisch bewegtes Gebiet separate Routen erforderlich, um Radverkehr optimal zu fördern.

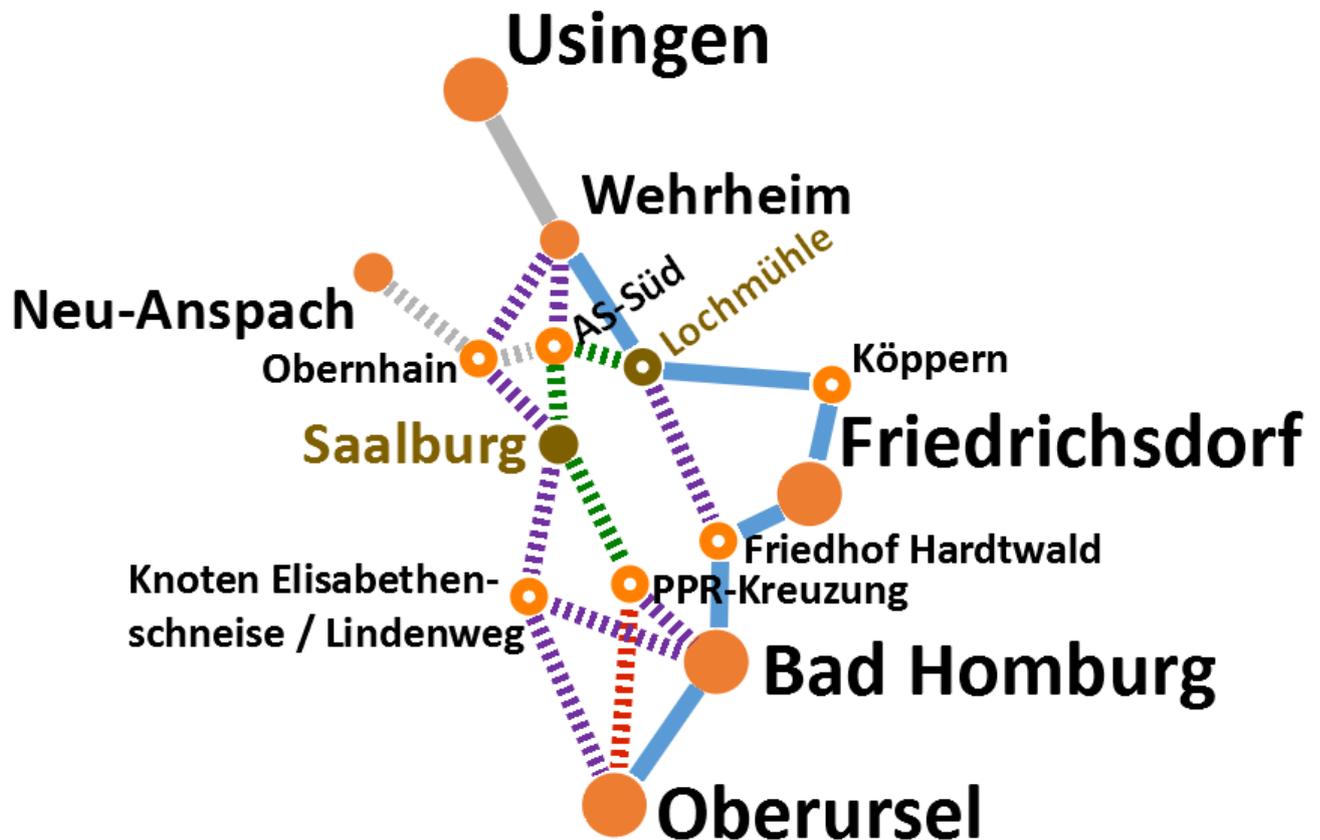
Wichtigste Ergebnisse im Detail:

Für die Herstellung einer Verbindung Saalburg – Wehrheim – Usingen fehlt ein fahrradfreundlicher **Aus- bzw. Umbau der K725** (in Ortslage Wehrheim: *Kastellstraße*, *Bahnhofstraße*). Dies ist aufgrund der gegebenen Straßenquerschnitte inner- wie außerorts leicht möglich. Daher wird empfohlen, seitens des Hochtaunuskreises jede Veränderung auf dieser Strecke ohne Herstellung einer fahrradtauglichen Lösung zurückzustellen. Keiner dieser Abschnitte ist derzeit für eine Umgestaltung konkret in Planung.

- Zur Anbindung von Usingen und Wehrheim muss eine außerörtliche Radverkehrsanlage zwischen der AS Wehrheim-Süd und Wehrheim geschaffen werden. Einfachste Variante ist die Verwendung einer der drei Spuren der K725 für einen Zweirichtungsradweg.
- Zur Anbindung von Usingen und Wehrheim müssen die *Kastell-* und die *Bahnhofstraße* sowie der Bereich Wehrheim-Mitte (Knotenbereich *Obernhaier Weg – Oranienstraße – Usinger Straße – Hauptstraße*) sowie die *Usinger Straße* zwischen *Am Kappengraben* und dem Ortsausgang in Wehrheim fahrradfreundlich ausgestaltet werden.
- Zur Anbindung von Neu-Anspach muss entlang der L3041 eine Radverkehrsanlage zwischen dem Ortsausgang Anspach und dem Hessenpark hergestellt werden.
- Zwischen Usingen und Neu-Anspach muss eine an Radschnellwege angelehnte Verbindung über Westerfeld zum Knotenbereich *Bahnhofstraße / Theodor-Heuss-Straße / An der Eisenbahn* hergestellt werden.
- Zwischen Wehrheim und Neu-Anspach müssen an Radschnellwege angelehnte Verbindungen hergestellt werden. Aufgrund der Topografie ist hier für Neu-Anspach eine Aufteilung zwischen einer Anbindung im Bereich der *Taunusstraße / Wiesenau* und dem Gewerbegebiet *Burgweg* erforderlich. Dies wird in dieser Ausarbeitung nicht untersucht. Der ADFC Usinger Land wird eine separate Ausarbeitung hierzu anfertigen.
- Ab der Saalburg als Pass über den Taunuskamm muss Richtung Rhein-Main eine Aufteilung in zwei Stränge Richtung Bad Homburg einerseits und andererseits Richtung Oberursel – Steinbach – Eschborn als eine an Radschnellwege angelehnte Verbindung hergestellt werden. Dabei wird davon ausgegangen, dass ab Bad Homburg, Oberursel und Steinbach jeweils weitere Anbindungen Richtung Frankfurt umgesetzt werden, die den Bereich Frankfurt, der aufgrund seiner Ausdehnung nicht als ein einzelnes Ziel gesehen werden kann, durch das Landes- oder Kreishauptnetz erschließen.

Schematische Darstellung der Ergebnisse

Radhauptnetze des Landes Hessen (abgestimmte Planung) und des Hochtaunuskreises für die Anbindung des Usinger Beckens (Empfehlung ADFC Usinger Land)



- durchgezogene Linien (blau/grau): Radhauptnetz Hessen
- gestrichelte Linien: Radhauptnetz Hochtaunus zur Anbindung des Usinger Beckens
- graue Linien: nicht untersuchte Abschnitte
- grüne Linien: geplante Maßnahmen in Umsetzung
- rote Linie: Abschnitt mit Lücken und Neubaubedarf
- lila Linien: Abschnitte mit Ertüchtigungsbedarf

Vereinfachend zusammengefasst entstehen im Wesentlichen zwei an der Saalburg kombinierbare Linienstränge:

Schnelle, direkte Verbindung entlang klassifizierter Straßen mit geringem Erholungsfaktor:

- Wehrheim-Mitte – AS Wehrheim-Süd – B456 – Saalburg – B456 – PPR-Kreuzung.

Weniger direkte Verbindung über verkehrsarme Wege mit hohem Erholungsfaktor:

- Wehrheim-Mitte – Obernhain – Saalburg – *Lindenweg* – *Tannenwaldallee* (für Ziel Bad Homburg) / Oberstedten (für Ziel Oberursel)

sowie eine zusätzliche Linie über den *Lochmühlenweg*.

Vorgehen

Der ADFC Usinger Land hat zur Analyse der Verbindungen den Radroutenplaner Hessen für die Bewertung hinsichtlich Topografie (wesentlich sind hier *Höhenverluste*, also Höhenmeter, die rechnerisch unnötig zwischen zwei Verbindungspunkten überwunden werden müssen) und Umwegigkeit (*Umwegfaktor*) herangezogen. Ein idealer und anzustrebender Umwegfaktor für den Radverkehr bewegt sich entsprechend klassischer Radverkehrsplanungsansätze zwischen 1,0 und 1,1. Als noch akzeptabel gilt ein Umwegfaktor bis 1,3. Größere Umwegfaktoren sind nicht anzustreben.

Nicht notwendig für eine nähere Ausführung wird die technische Entwicklung hin zu motorunterstütztem Fahrradfahren (Pedelecs) erachtet, deren Bedeutung ständig steigt. Grundsätzlich wird angenommen, dass

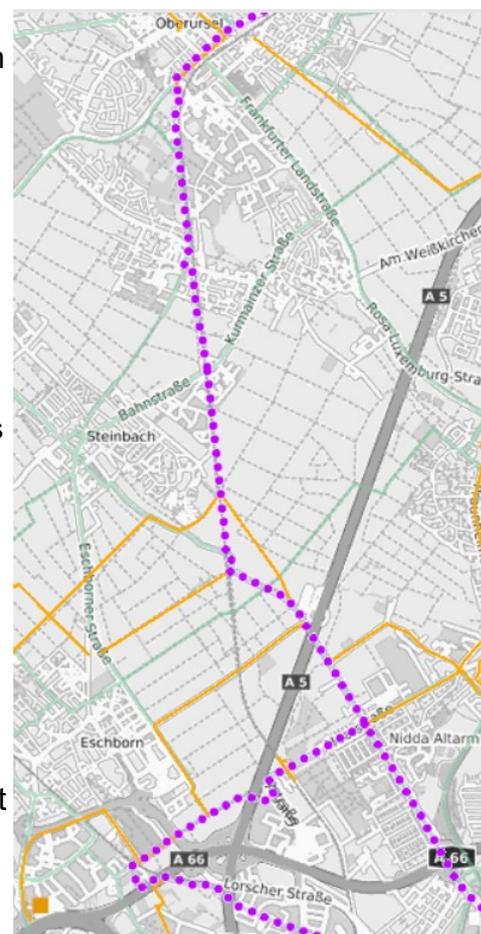
- der Einsatz von Pedelecs weiter steigen wird und zumindest saisonal andere Verkehrsarten teilweise ersetzen kann und
- durch Pedelecs topografische Hindernisse an Bedeutung verlieren, der Umwegfaktor einer Verbindung entsprechend mehr an Bedeutung gewinnt.

Ergänzend muss die Kombination Fahrrad-Bahn (als abgeschlossene Teilstrecke mit Fahrradparken und als fortgesetzte Wegkette mit Fahrradmitnahme) vorangetrieben werden. Hierzu hat der ADFC Usinger Land eine separate Ausarbeitung zur Verbesserung der Fahrradparkmöglichkeiten entlang der Taunusbahnlinie für die von der Verlängerung der S-Bahn betroffenen Bahnhöfe bis Usingen erstellt.

Nicht messbar sind weiche Faktoren, hier wird vor allem der Erholungsfaktor beim Radfahren angeführt. Dabei wird davon ausgegangen, dass insbesondere bei körperlichen Anstrengungen Routen bevorzugt genutzt werden, die abseits von durch Verkehrsemissionen wie Abgasen und Lärm stark belasteten Wegen verlaufen. Auch beim Einsatz von Pedelecs sind bergauf mit steigenden Geschwindigkeiten spürbare körperliche Anstrengungen notwendig. Daher spielt bei Pedelecs der Erholungsfaktor ebenfalls eine Rolle bei der Wahl der Route.

Als Messpunkte für die Routenvergleiche wurden die im Radhauptnetz aufgeführten wichtigen Zielorte Richtung Frankfurt (Bad Homburg und Oberursel) angenommen. Als wichtiges Pendlerziel ist Eschborn hinzugenommen. Dieses ist auch im Projekt Radschnellweg Vordertaunus enthalten.

- <https://www.region-frankfurt.de/Radschnellwege-RheinMain/Radschnellweg-Vordertaunus>



Auszug Radschnellweg Vordertaunus (lila Punkte) und Anbindungen im Bestand (orange) sowie das Grundnetz (türkis)

Weitere Relationen

Einige Relationen, darunter auch solche, die für das Usinger Becken relevant sind, hat der ADFC Usinger Land in dieser Ausarbeitung nicht im Detail untersucht. Die Empfehlungen beruhen auf naheliegenden Annahmen aus der täglichen Praxis und Rückmeldungen an den ADFC. Meist sind keine offensichtlichen Alternativen vorhanden, weshalb eine direkte Empfehlung abgeleitet werden kann.

Anbindung von Neu-Anspach Richtung Rhein-Main

Für die Anbindung von Neu-Anspach an das Rhein-Main-Gebiet wird mangels offensichtlicher Alternativen keine gesonderte Betrachtung verschiedener Routen durchgeführt. Naheliegend ist eine Wegführung über die L3041 ab dem Ortsteil Anspach (*Saalburgstraße*), aus topografischen Gründen auf der Ostseite. Ab der Zufahrt zum Hessenpark ist eine durchgehend nutzbare Verbindung über Obernhain zur Saalburg vorhanden. Ab der Saalburg sind die Aussagen zur Relation Wehrheim – Oberursel / Bad Homburg unmittelbar anwendbar.

Weiterführende Anbindung ab Oberursel Richtung Frankfurt/Eschborn

Ab Oberursel wird die Weiterführung auf dem geplanten Radschnellweg Vordertaunus in der im Entwurf dargestellten Linienführung für die Anbindung an Eschborn und Frankfurt (mehrere Wegführungen aufgrund geografisch großer Ausdehnung) angenommen. Auf Detailuntersuchungen wird hier verzichtet, denn dies ist Gegenstand des Konzepts zum Radschnellweg Vordertaunus. Hier wurden bereits umfassende, qualitativ hochwertige Vorarbeiten erbracht. Sollte es hier erhebliche Veränderungen geben, wird die derzeit projektierte Strecke im Abschnitt Oberursel – Steinbach – Eschborn als optimal für das Kreishauptnetz angesehen und für eine Aufnahme und Verwirklichung empfohlen. Von hier bestehen mehrere Möglichkeiten der Anbindung Richtung Frankfurt.

Verbindung zwischen Usingen und Neu-Anspach

Für die Verbindung zwischen Usingen und Neu-Anspach wird auf die vorhandene, sehr direkte Wegführung über Westerfeld verwiesen. Mangels offensichtlicher Alternativen wird ebenfalls keine gesonderte Betrachtung verschiedener Routen durchgeführt. Der ADFC Usinger Land hat anlässlich einer Stellungnahme zum Baugebiet *An der Us* in Neu-Anspach in 2019 eine Streckenoptimierung im Abschnitt Westerfeld – Neu-Anspach erarbeitet, die als Zielsetzung empfohlen wird.

Verbindung zwischen Usingen und Wehrheim

Für den innerörtlichen Wehrheimer Bereich der Verbindung Usingen – Wehrheim wird keine separate Analyse durchgeführt. Das Radhauptnetz Hessen verläuft in Wehrheim mit Zielsetzung *Köpperner Tal* ab Wehrheim-Mitte über die *Wiesenu*. Für Alternativen von Wehrheim-Mitte über die Saalburg (Direktanbindung über AS-Süd / über Obernhain) ist die *Wiesenu* ein offensichtlicher Umweg und topografisch erheblich ungünstiger. Der direkte Weg führt entweder über die *Bahnhofstraße* (über die AS-Süd) bzw. den *Obernhainer Weg* (über Obernhain) in die Wehrheimer Mitte. In Wehrheim teilen sich Richtung Rhein-Main also die Linienführungen in

drei Zweige (*Köpperner Tal* über die *Wiesenau*, AS-Süd – Saalburg über die *Bahnhofstraße* und Obernhain – Saalburg über den *Obernhainer Weg*).

Die Wegführung über die Saalburgsiedlung und die Lochmühle hinauf zur Saalburg ist nicht fahrradtauglich. Der Abschnitt enthält Steigungen über 20% auf wassergebundener Decke. Das ist auch nicht fahrradtauglich herstellbar. Die Strecke wird deshalb vom ADFC aus der Bewertung genommen und nicht berücksichtigt.

Für die Anbindung von Usingen und Wehrheim wird die Analyse ab Wehrheim-Mitte zusammengefasst, da von Usingen aus eine Routenführung über Wehrheim für alle hier aufgezeigten Varianten offensichtlich ist.

Die Verbindung ab Wehrheim-Oberloh Richtung Usingen ist wesentlich von der Realisierung der Usinger Nordumgehung abhängig, die sich derzeit im Planungsverfahren befindet. Von der Notwendigkeit der Ertüchtigung oder Herstellung von geeigneten Routen ist auszugehen. Die bisher (08/2019) vorgelegte Planung berücksichtigt diese Belange nicht. Eine Überarbeitung soll in Kürze von Hessen Mobil vorgelegt werden.

Innerorts in Wehrheim sind außerdem Ertüchtigungsmaßnahmen für den Radverkehr auf der *Usinger Straße* im Abschnitt Ortseingang Wehrheim bis zur Straße *Am Kappengraben* notwendig. Dieser Abschnitt ist derzeit nicht für ein Radhauptnetz tauglich.

Verbindung zwischen Wehrheim und Neu-Anspach

Die Analyse der erforderlichen Routen bzw. Wegführungen ist aufwändiger und wird vom ADFC Usinger Land zu einem späteren Zeitpunkt in einer separaten Ausarbeitung durchgeführt.

Erforderliche Maßnahmen für weiterführende Anschlüsse

Als Ergänzung zum geplanten Radweg entlang der B456 bis Bad Homburg (Knoten *Saalburgchaussee / Saalburgstraße / Hohemarkstraße* = PPR-Kreuzung) ist ein **Anschluss an bestehende begleitende Wege entlang der B456 Richtung Oberursel** sinnvoll, insbesondere auf der Südseite der B456. Hierfür fehlt ein kurzer Radwegabschnitt entlang der *Hohemarkstraße* (B456) in der Ortslage Bad Homburg auf der südlichen Seite der B456. Darüber hinaus können vorhandene Wege genutzt werden. Dieser Lückenschluss würde eine Nutzung für die Verbindung Saalburg – Oberursel über den geplanten Radweg entlang der B456 ermöglichen.

Die weitere **Anbindung in Bad Homburg ab der PPR-Kreuzung über die *Saalburgstraße*** ist im Abschnitt PPR-Kreuzung – *Brüningstraße* nicht fahrradgerecht und derzeit aufgrund der angeordneten Benutzungspflicht vermutlich auch nicht StVO-konform. Hier sind Maßnahmen erforderlich.

Eine **Anbindung Bad Homburger Gewerbegebiete um den Bahnhof** ist mit der Weiterführung entlang der B456 ab der PPR-Kreuzung über L3003 *Niederstedter Straße / Zeppelinstraße* besonders sinnvoll. Die empfohlenen Wegvarianten (Saalburg über *Lindenweg / Oberstedten* und Saalburg über B456 / PPR-Kreuzung) sind dann beide nutzbar. Hierfür muss eine Radverkehrslösung entlang der L3003 gefunden werden. Sinnvoll ist ein Radweg auf der Ostseite, da dadurch der Radweg entlang der B456 (Südseite) ab der PPR-Kreuzung und der

bestehende Radweg in Bad Homburg an der *Zeppelinstraße* ab dem *Bommersheimer Weg* ohne Querung der L3003 angebunden werden können.

Streckenanalysen

Für die Relationen Wehrheim-Mitte – Oberursel / Bad Homburg werden jeweils sinnvolle Wegführungen untersucht. Genutzt für die Analyse wird der Radroutenplaner Hessen, aus dem sowohl das Höhenprofil, als auch die Karten zum Wegverlauf (siehe Anhang) gezogen wurden. Die verwendete Route im Radroutenplaner Hessen lässt sich über einen jeweils aufgeführten Link direkt im Portal des Radroutenplaners Hessen aufrufen und darstellen.

Relation Wehrheim – Oberursel

Luftlinie: 11,5 km, Höhenunterschied Start/Ziel: 122 Meter

Ergebnisse

Die direkte Route für die Relation Wehrheim – Oberursel über die Saalburg und den *Lindenweg* (Variante a) weist gegenüber dem Radhauptnetz Hessen einen ganz erheblich kleineren Umwegfaktor (1,18 zu 1,61) auf und ist absolut gemessen um 5,0 Kilometer (13,6 zu 18,6) kürzer, während nur 6 Höhenmeter mehr überwunden werden müssen (148 zu 154). Dies macht die Wegführung über die Saalburg für viele Nutzer mit und ohne Motorunterstützung sehr attraktiv.

Die direkte Route für die Relation Wehrheim – Oberursel über die Saalburg weist auch gegenüber der vorhandenen Wegführung über Obernhain und die Saalburg einen erheblich kleineren Umwegfaktor (1,18 zu 1,31) auf, sie ist um absolut gemessen 1,5 Kilometer (13,6 zu 15,1) kürzer, während die zu überwindenden Höhenmeter gleich sind (153 m). Auch dies spricht für eine zusätzliche Herstellung der direkten Verbindung Wehrheim – AS-Süd – Saalburg.

Die Wegführung ab der Saalburg über die B456 über die PPR-Kreuzung hinaus (Variante c; hier fehlt ein Radwegestück Richtung Oberursel) ist mit einem geringfügig kleineren Umwegfaktor 1,16, einer um 0,3 km minimal geringeren Länge von 13,3 km und mit 165 Metern etwas mehr Höhenverlusten fast gleichwertig, verläuft aber gegenüber der Variante a erheblich länger an mit Kfz-Verkehr und damit an mit Emissionen wie Lärm, Abgasen und Staub belasteten Straßen.

Wegverläufe

Die Darstellungen der Wegverläufe sind aus dem Radroutenplaner Hessen erzeugt. Bei einer Verwendung beachten Sie bitte eventuelle Rechte an den Kartengrundlagen. Der ADFC Usinger Land geht in dieser Ausarbeitung davon aus, dass die Kartenausschnitte ohne besondere Genehmigung allein für den hier beabsichtigten Zweck der Routenuntersuchung für die Festlegung von Radhauptnetzen durch offizielle Institutionen verwendet werden darf.

Relation Wehrheim – Bad Homburg

Luftlinie: 8,5 km, Höhenunterschied Start/Ziel: 128 Meter

Die Variante über Obernhain wurde nicht zusätzlich untersucht, da sie sich bereits für die Relation Wehrheim – Oberursel als erheblich schlechter dargestellt hat und im Radhauptnetz Hessen bereits eine Wegführung mit weniger Höhenmetern existiert.

Ergebnisse

Die direkte Route für die Relation Wehrheim - Bad Homburg über die Saalburg weist einen erheblich kleineren Umwegfaktor (1,29 zu 1,64) auf und ist um 2,9 Kilometer (11,0 zu 13,9) kürzer, während 68 Höhenmeter mehr überwunden werden müssen (89 zu 157 Höhenmeter). Dies macht die Wegführung über die Saalburg vor allem für Pedelecs sehr attraktiv.

Ziel OBERURSEL, Variante a Wehrheim – AS-Süd – Saalburg – *Lindenweg* – Oberstedten – Oberursel

[Link zur Variante im Radroutenplaner Hessen](#)

- Länge: 13,6 km
- Umwegfaktor: 1,18
- Steigungsmeter: 154 (= Höhenverluste)
- Gefällemeter: 274

Erforderliche Maßnahmen:

Radverkehrslösung K725 von AS-Süd bis Wehrheim-Mitte

Handlungsbedarf

über 2,1 km (davon Ortslage: 0,9 km),
ohne Neubau denkbar

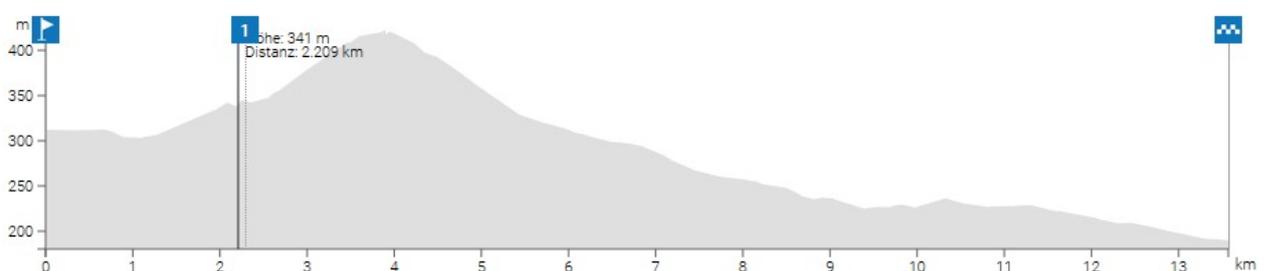
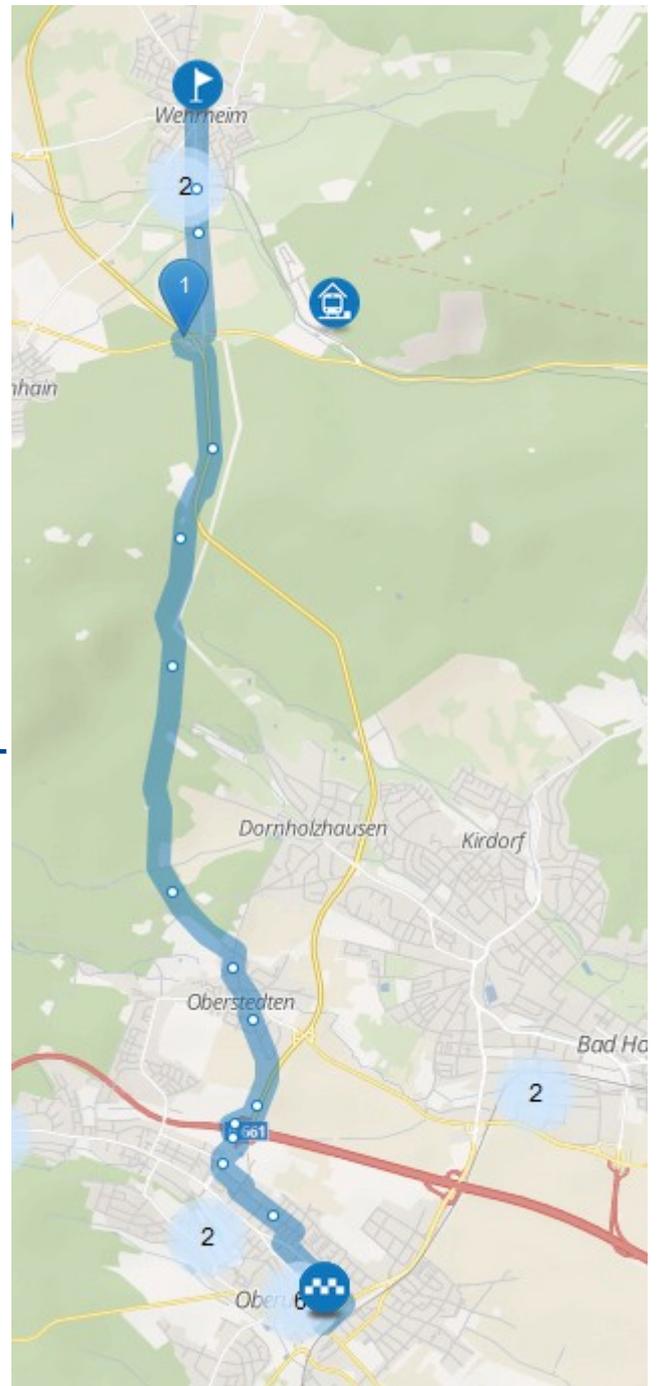
Radweg entlang B456 von AS-Süd bis Bad Homburg / PPR-Kreuzung

in Planung

Ertüchtigung Abschnitt Saalburg – *Lindenweg* – Oberstedten

Handlungsbedarf

Lindenweg: derzeit wassergebunden über 3,8 km



Ziel OBERURSEL, Variante b Radhauptnetz Hessen: Wehrheim – Friedrichsdorf – Oberursel

[Link zur Variante im Radroutenplaner Hessen](#)

- Länge: 18,6 km
- Umwegfaktor: 1,61
- Steigungsmeter: 148 (= Höhenverluste)
- Gefällemeter: 282

Erforderliche Maßnahmen:

**Ertüchtigung Radweg Köpperner Tal,
 Lochmühle bis Abzweig Köppern
 in Planung**

**Ertüchtigung Abschnitt in Ortslage
 Köppern entlang der Bahnlinie**

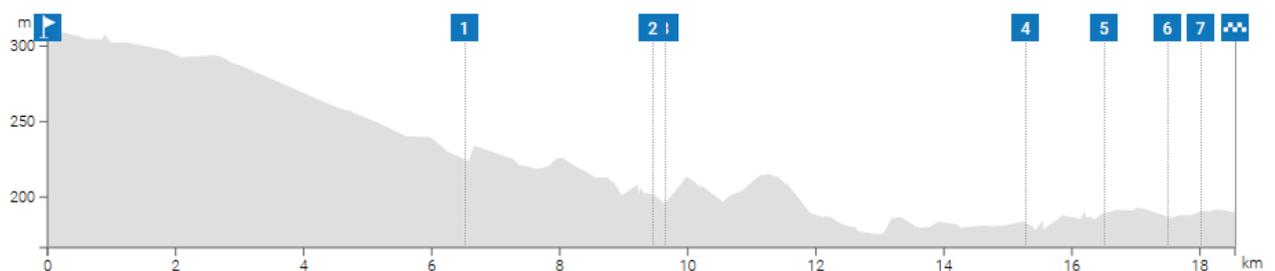
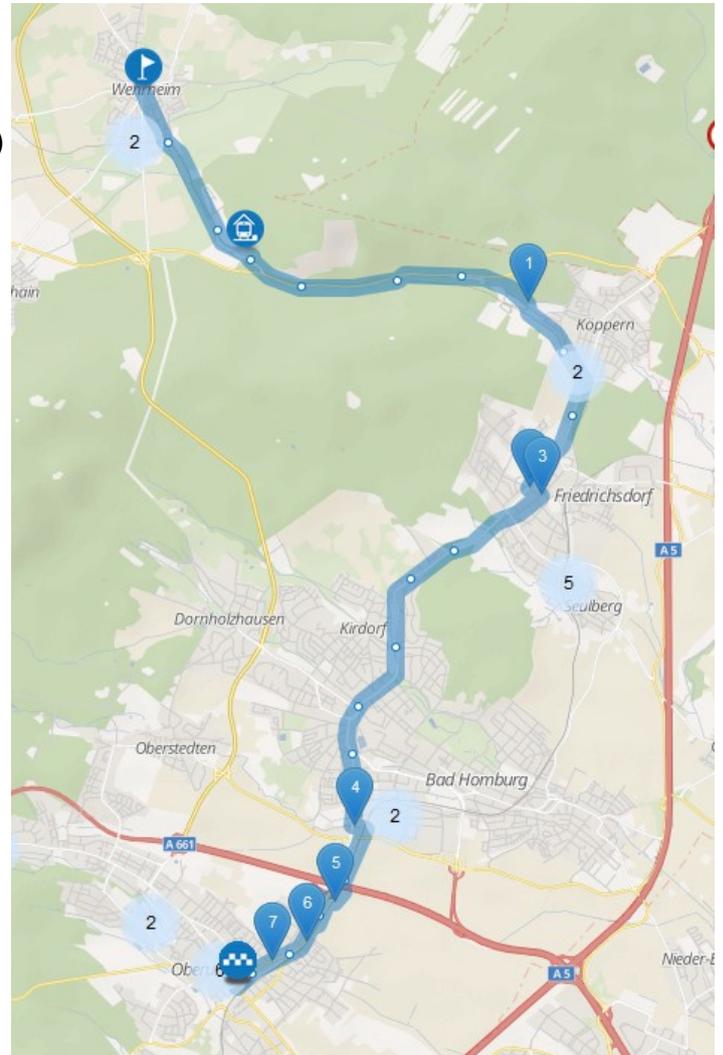
Handlungsbedarf

Wegverbindung *Gutsweg – Dreieichstraße*
 derzeit wassergebunden über 1,1 km

**Radweg entlang B456 (Südseite) ab PPR-
 Kreuzung bis Ortsende**

Handlungsbedarf

Neubau über 0,5 km, ideal: beidseitig, jeweils
 als Zweirichtungsradweg



Ziel OBERURSEL, Variante c Wehrheim – AS-Süd – Saalburg – B456 – Oberursel

[Link zur Variante im Radroutenplaner Hessen](#)

- Länge: 13,3 km
- Umwegfaktor: 1,16
- Steigungsmeter: 165 (= Höhenverluste)
- Gefällemeter: 295

Erforderliche Maßnahmen:

Radverkehrslösung K725 von AS-Süd bis Wehrheim-Mitte

Handlungsbedarf

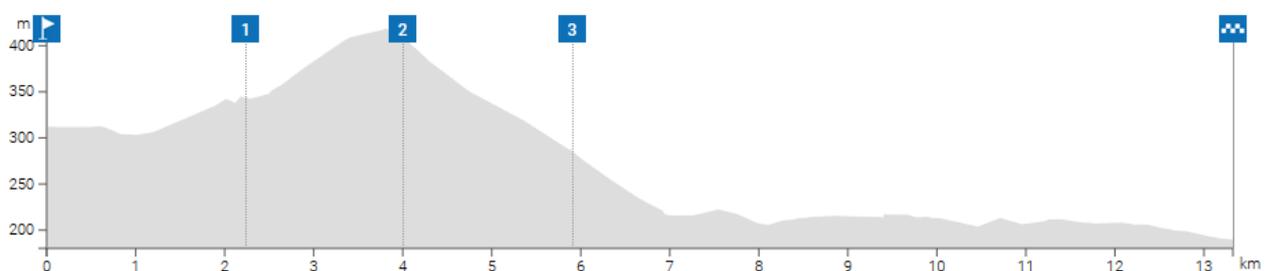
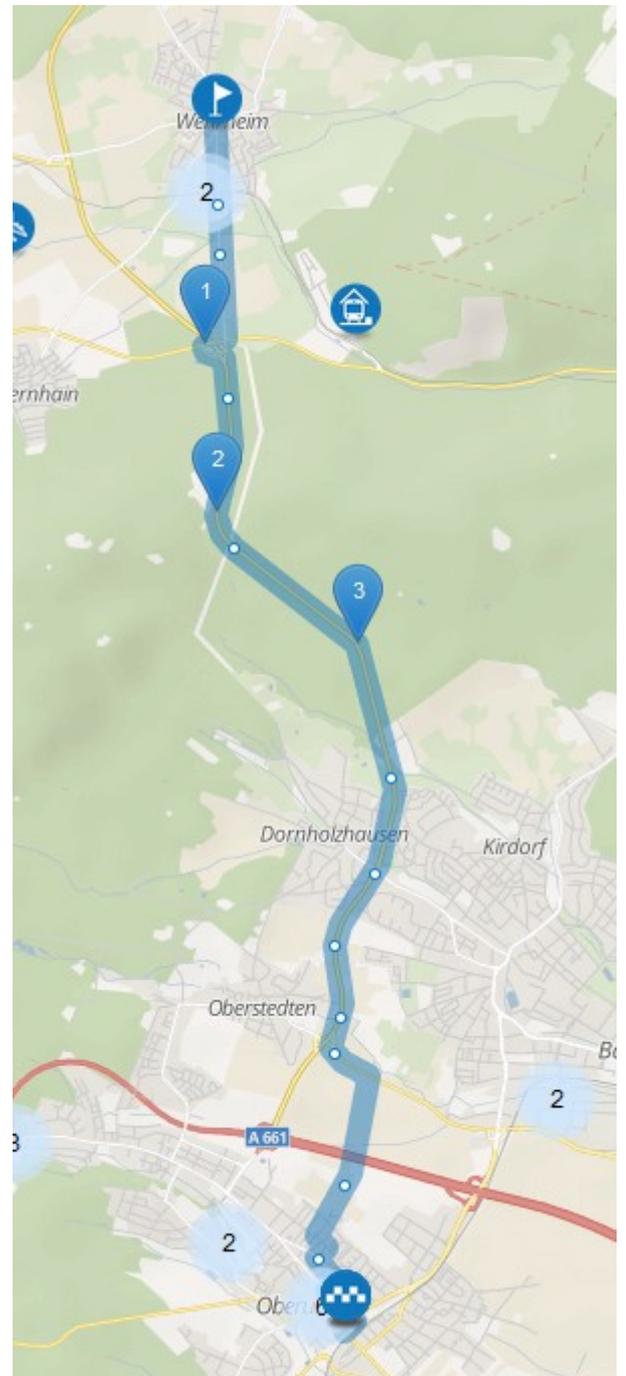
Radweg entlang B456 von AS-Süd bis Bad Homburg / PPR-Kreuzung

in Planung

Radweg entlang B456 (Südseite) ab PPR-Kreuzung bis Ortsende

Handlungsbedarf

Neubau über 0,5 km, ideal: beidseitig, jeweils als Zweirichtungsradschweg



Ziel OBERURSEL, Variante R Radroutenplaner Hessen (automatisch, über Obernhain, *Lindenweg*, Oberstedten)

[Link zur Variante im Radroutenplaner Hessen](#)

- Länge: 15,1 km
- Umwegfaktor: 1,31
- Steigungsmeter: 153 (= Höhenverluste)
- Gefällemeter: 271

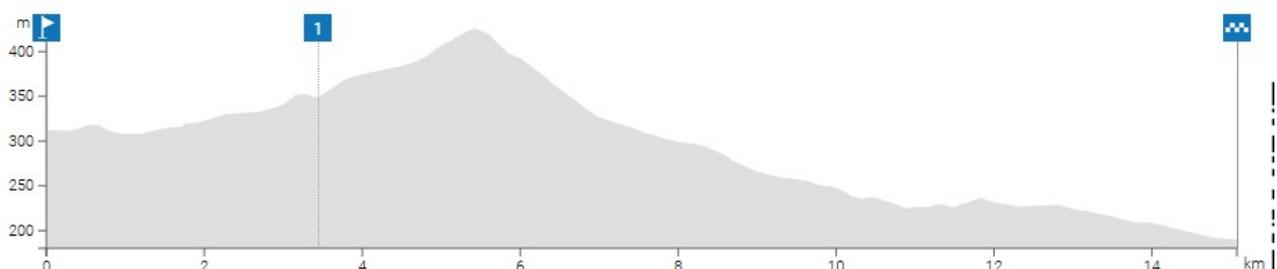
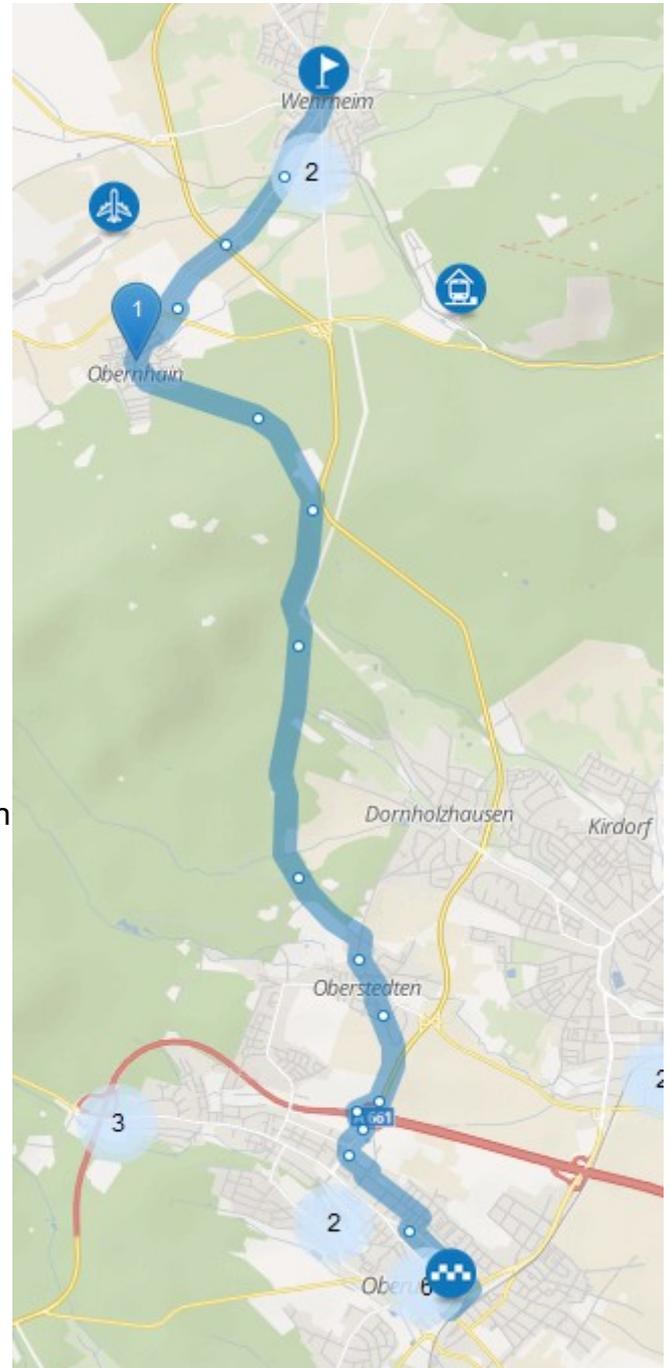
Erforderliche Maßnahmen:

Ertüchtigung Abschnitt Saalburg – *Lindenweg* – Oberstedten

Handlungsbedarf

Lindenweg: derzeit wassergebunden über 3,8 km

Entgegen dem Routing des Radroutenplaners Hessen, der ohne Eingriff eine Wegführung über den *Limesradweg* von der Lochmühle zur Saalburg über extreme Steigungen mit über 20% auf wassergebundener Decke vorschlägt, wurde im Radroutenplaner eine Wegführung über Obernhain vorgegeben. Die Wegführung über den derzeit bestehenden *Limesradweg* im Abschnitt Saalburg – Lochmühle ist nicht fahrradtauglich und aufgrund der Topografie ohne erhebliche Umwege nicht fahrradtauglich herstellbar.



Ziel BAD HOMBURG, Variante a Wehrheim – Friedrichsdorf – Bad Homburg (Radhauptnetz Hessen)

[Link zur Variante im Radroutenplaner Hessen](#)

- Länge: 13,9 km
- Umwegfaktor: 1,64
- Steigungsmeter: 89 (= Höhenverluste)
- Gefällemeter: 215

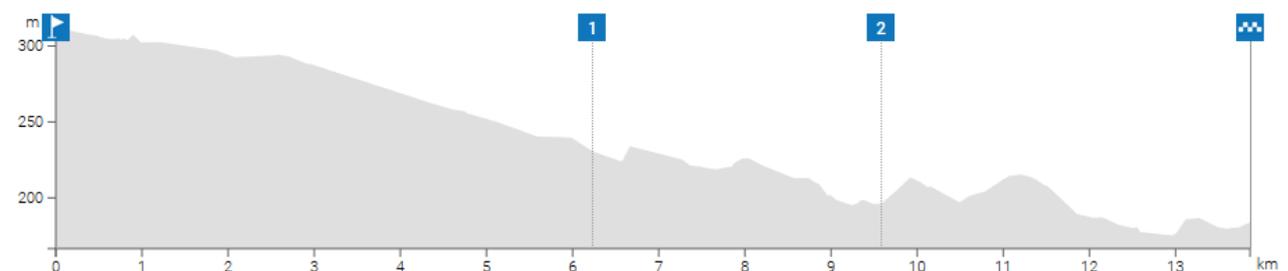
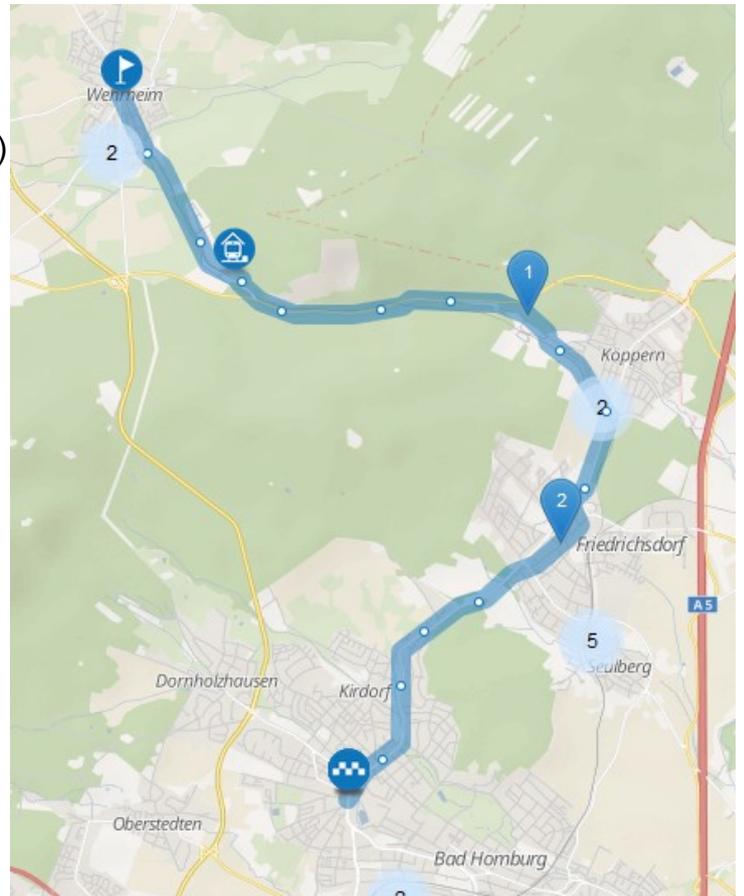
Erforderliche Maßnahmen:

**Ertüchtigung Radweg Köpperner Tal,
Lochmühle bis Abzweig Köppern
in Planung**

**Ertüchtigung Abschnitt in Ortslage
Köppern entlang der Bahnlinie**

Handlungsbedarf

Wegverbindung *Gutsweg – Dreieichstraße*,
derzeit wassergebunden über 1,1 km



Ziel BAD HOMBURG, Variante b Wehrheim – AS-Süd – Saalburg – *Lindenweg* – Gotisches Haus – *Tannenwaldallee* – Bad Homburg

[Link zur Variante im Radroutenplaner Hessen](#)

- Länge: 11,0 km
- Umwegfaktor: 1,29
- Steigungsmeter: 157 (= Höhenverluste)
- Gefällemeter: 281

Erforderlich:

Radverkehrslösung K725 von AS-Süd bis Wehrheim-Mitte

Handlungsbedarf

über 2,1 km (davon Ortslage: 0,9 km), ohne Neubau denkbar

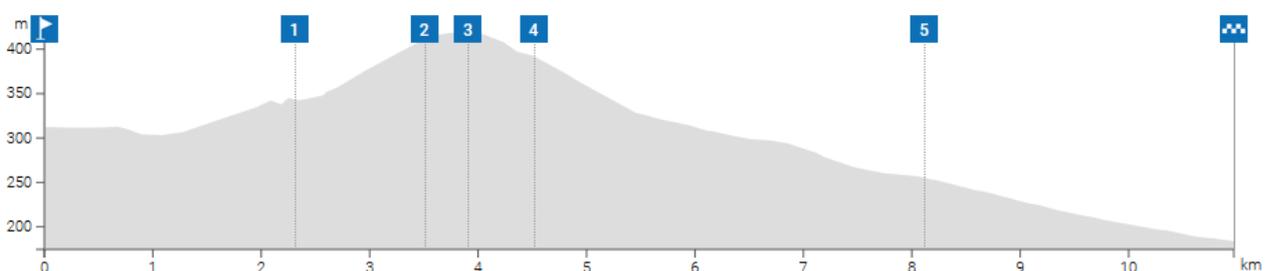
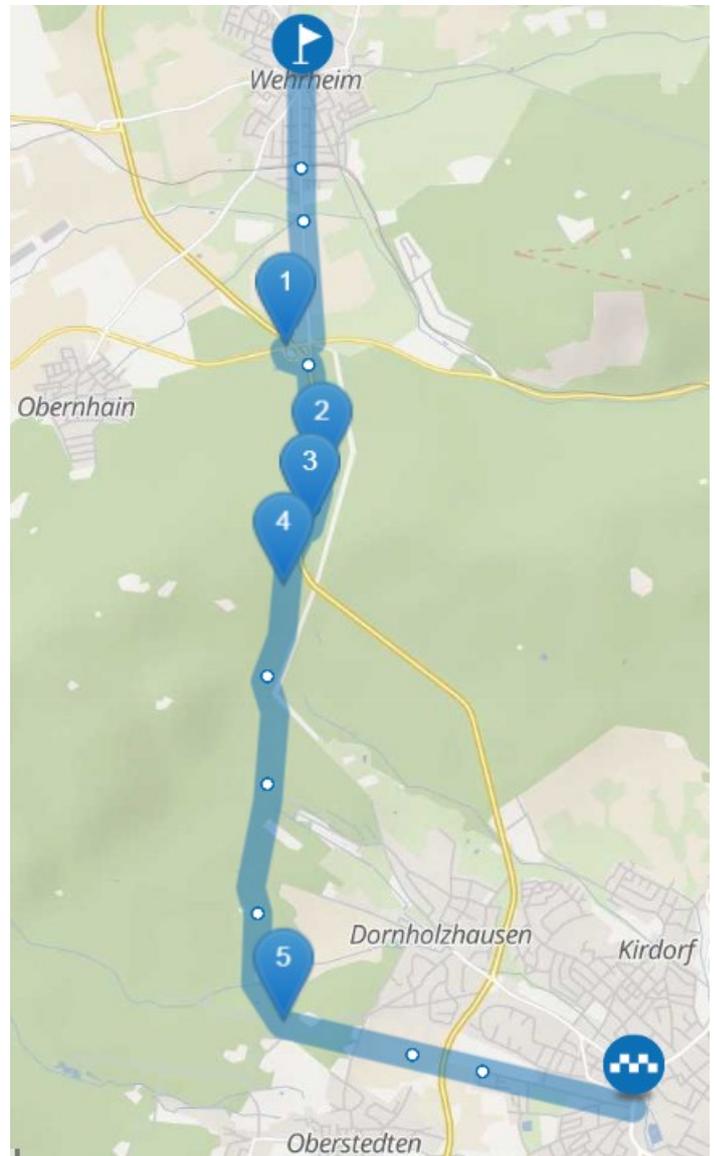
Radweg entlang B456 von AS-Süd bis Saalburg

in Planung

Ertüchtigung Abschnitt Saalburg – *Lindenweg* – Oberstedten

Handlungsbedarf

Lindenweg: derzeit wassergebunden über 3,8 km



Ziel BAD HOMBURG, Variante c Wehrheim – AS-Süd – Saalburg – B456 – Bad Homburg

[Link zur Variante im Radroutenplaner Hessen](#)

- Länge: 9,8 km
- Umwegfaktor: 1,15
- Steigungsmeter: 141 (= Höhenverluste)
- Gefällemeter: 275

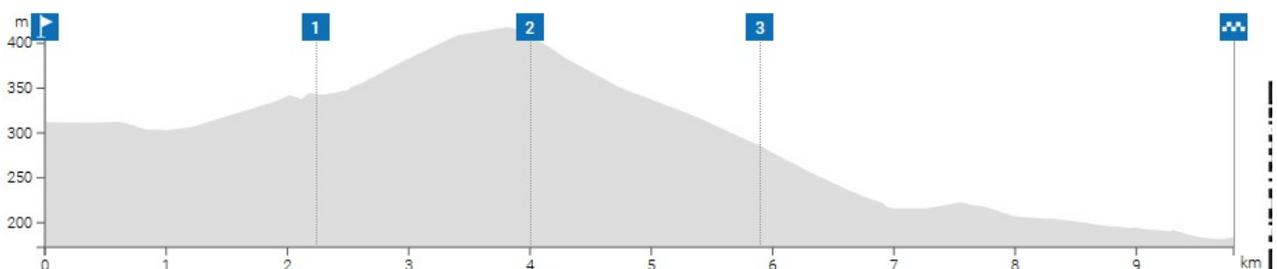
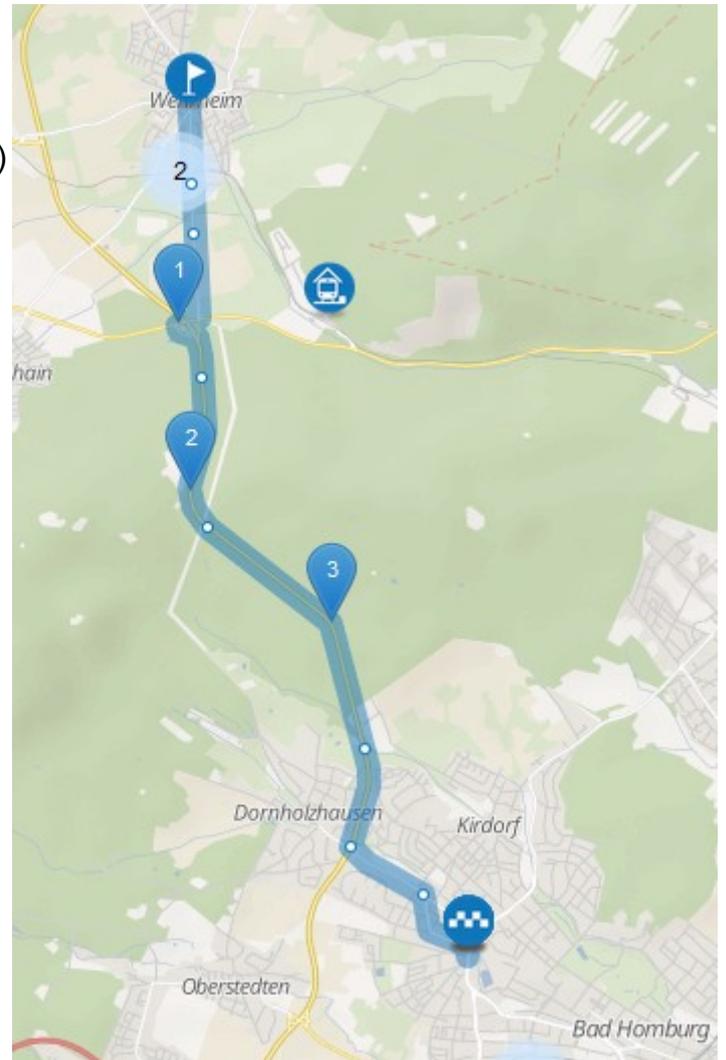
Erforderliche Maßnahmen:

Radverkehrslösung K725 von AS-Süd bis Wehrheim-Mitte

Handlungsbedarf

über 2,1 km (davon Ortslage: 0,9 km), ohne Neubau denkbar

Radweg entlang B456 von AS-Süd bis Bad Homburg / PPR-Kreuzung
in Planung



Ziel BAD HOMBURG, Variante R

- Radroutenplaner Hessen, automatisches Routing -

Wehrheim – Köpperner Tal (Lochmühlenweg) – Dillingen (Schwarzer Weg) – Kirdorf

[Link zur Variante im Radroutenplaner Hessen](#)

- Länge: 12,2 km
- Umwegfaktor: 1,44
- Steigungsmeter: 79 (= Höhenverluste)
- Gefällemeter: 203

Erforderliche Maßnahmen:

Ertüchtigung *Lochmühlenweg*

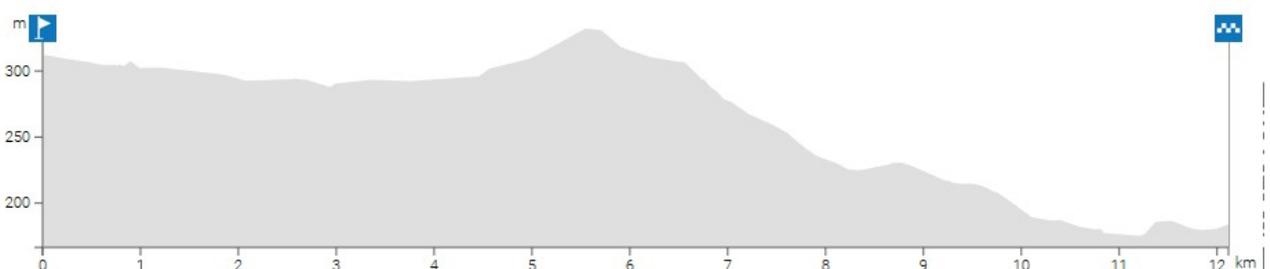
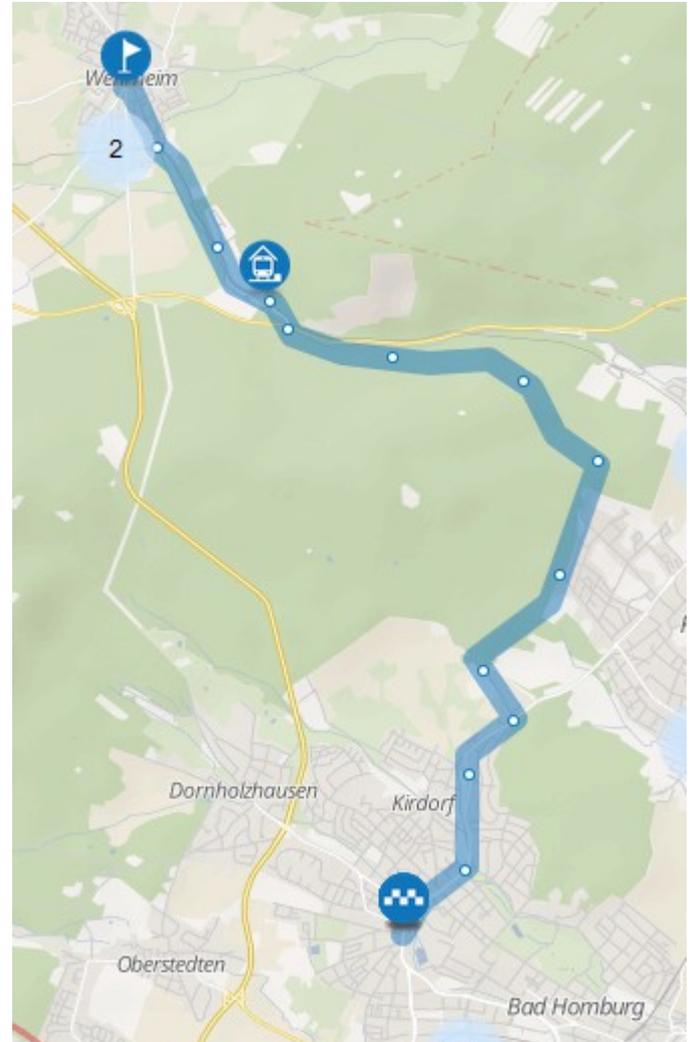
Handlungsbedarf

derzeit wassergebunden über 4,7 km

Ertüchtigung *Schwarzer Weg* über 1,2 km

Handlungsbedarf

derzeit wassergebunden über 1,2 km



Schematische Darstellung als reduzierte Übersicht

Radhauptnetz des Landes Hessen (abgestimmte Planung) und Empfehlung des ADFC Usinger Land für das Hochtaunuskreises zur Anbindung des Usinger Beckens

Das blau dargestellte Radhauptnetz des Landes Hessen spiegelt sinnvolle, durchgehende Linienführung in größer angelegtem Kontext (Weilburg – Usingen – Bad Homburg – Frankfurt) wider. Dieses Netz ist ein Kompromiss, der die Bedarfe von Radverkehr mit und ohne Motorunterstützung berücksichtigt und der Topografie (Steigungen bzw. Höhenverlusten) entsprechend Gewicht gibt.

Die lila-gestrichelt dargestellten Verbindungen sind aus dem Usinger Becken heraus für regionale Bedarfe im Berufsverkehr als Ergänzung (hier: reduziert dargestellte Wunschlinien Quelle – Ziel) erforderlich. Sie berücksichtigen Bedarfe von Radverkehr mit Motorunterstützung separat durch Verbindungen, bei denen Umwegfaktoren stärker Eingang finden als die Topografie.



Berücksichtigt in den dargestellten

Varianten ist der bevorstehende Bau eines Radwegs entlang der Saalburgchaussee (B456) zwischen Bad Homburg über die Saalburg zur Anschlussstelle (AS) Wehrheim-Süd (B456/L3041). Nicht behandelt wird für die hier untersuchte Situation der ebenfalls geplante Ausbau entlang der L3041 zwischen der Lochmühle und der AS Wehrheim-Süd.

Anforderungen an die Wegqualität

Die Wegqualität soll stark an den Standard der Radschnellwege bzw. an den Standard des Radhauptnetzes Hessen angelehnt sein. Dabei wird von einer Herstellung bzw. Ertüchtigung in Asphaltbauweise als notwendig angesetzt.

Erholungsfaktor

Auf dem Weg zur Arbeit mit dem Fahrrad spielt der Erholungsfaktor eine bedeutende Rolle. Dies ist kaum mit vergleichbar harten Faktoren wie Topografie und Umwegigkeit greifbar. Trotzdem spielt dieser Aspekt eine Rolle bei der Entscheidung, welche Route gewählt wird – unter Umständen auf dem Hin- und Rückweg unterschiedlich. Dabei kann man sich vom eigenen Verständnis leiten lassen: Weniger attraktiv sind Wege an Straßen mit starkem Verkehr und Emissionen (v.a. Abgase und Lärm, aber auch Abzweige), als positiv empfunden werden störungsfreiere Wege über Felder und durch den Wald, insbesondere in Verbindung mit körperlichen Anstrengungen. Bergab hingegen kann eine stark befahrene Straße attraktiver sein, wenn sie vor allem kürzer ist.

Dies spielt bei der Überwindung des Taunuskamms eine Rolle. Die Bewertung anhand der Faktoren Topografie und Umwegigkeit reichen nicht aus. Steigungen und längere Wegstrecken, die aber durch Feld- und Waldgebiete führen, sind teilweise attraktiver als steigungsärmere und/oder kürzere Strecken entlang stark befahrener Straßen – auch auf einem separaten Radweg. Oft sind Bewertungen hier sehr individuell und persönlich. Die Existenz beider Möglichkeiten zur Auswahl ist wichtig für eine breite Fahrradnutzung.

Für die Anbindung Usinger Becken – Rhein-Main zeigt sich dies zwischen einem Radweg entlang der B456 und Wegführungen abseits der Bundesstraße durch den Wald (hier: *Lindenweg* südlich des Taunuskamms, Weg über Obernhain nördlich des Taunuskamms).

Um eine breite Fahrradnutzung zu erreichen, müssen bereits bei annähernd vergleichbaren Strecken anhand der Kriterien Topografie und Umwegigkeit auch Erholungsaspekte berücksichtigt werden. Häufig kommen so mehrere Routenführungen in Betracht, die sich auch in Radhauptnetzen wiederfinden müssen, um erfolgreich Radverkehrsförderung zu betreiben.

Bedeutung Umwegfaktor und Höhenmeter bei Pedelec-Einsatz

Der Einsatz von Pedelecs bewirkt eine Änderung bei der Bedeutung der Faktoren Umwegigkeit und Topografie. Besonders die Topografie ist ein erheblich geringerer hindernder Faktor, hier schafft die Motorunterstützung den Ausgleich. Die Umwegigkeit hingegen bleibt von Bedeutung, da hiervon auch beim Pedelec unmittelbar die Fahrzeit abhängt.

Höhenmeter müssen also für Pedelec-Fahrer (und sportliche Radfahrer) anders in eine Bewertung einer Route einfließen als für Radverkehr ohne Motorunterstützung. Pedelec-Fahrer können Höhenmeter (Saalburg) leicht überwinden, die Länge des Weges ist hier viel wichtiger und macht in unserem Fall eine Wegführung über die Saalburg attraktiv. Für Rad Fahrende ohne Motorunterstützung kann der Umweg durch das *Köpperner Tal* mit deutlich weniger Höhenmetern dagegen der entscheidende Faktor für die Routenwahl sein.

Beides muss ein Radhauptnetz ermöglichen.