

## Ausbau von Radwegen Wehrheim / AS Wehrheim-Süd

Am 1. November erschien in der Taunus Zeitung ein Artikel mit dem Titel "Das E-Bike-Tor zum Taunus" über Ausbaupläne von Radwegen. Der Artikel ist leider nicht Online verfügbar. Aus rechtlichen Gründen kann der ADFC den Artikel nicht zur Verfügung stellen. Interviewt wurde der Fahrradbeauftragte der Gemeinde Wehrheim, Hans-Joachim Steffen-Jesse.

Darin werden im Wesentlichen 4 Vorhaben konkret beschrieben, die alle im Zusammenhang mit der *Anschlussstelle (AS) Wehrheim-Süd* stehen:

- Radweg zwischen *AS Wehrheim-Süd* und der *Lochmühle* bzw. ins *Köpperner Tal*
- Radweg entlang der B456 zwischen *AS Wehrheim-Süd* über die *Saalburg* nach Bad Homburg
- Radweg zwischen der *AS Wehrheim-Süd* und Wehrheim (*Kastellstraße / Bahnhof*)
- Radweg in der *Bahnhofstraße*

Der ADFC Usinger Land geht in diesem Papier auf die wichtigsten Kernaussagen ein.

Abschließend wird stichwortartig zusammengefasst, was der ADFC Usinger Land an Neu- und Ausbaumaßnahmen für notwendig hält, um das berufliche Pendeln ins Rhein-Main-Gebiet mit dem Fahrrad zu verbessern.

### Radweg zwischen *AS Wehrheim-Süd* und der *Lochmühle* bzw. ins *Köpperner Tal*

#### Aussagen aus dem Artikel

Bis 2022 bei 8 Monaten Bauzeit soll die Anbindung vom Verkehrsknoten *AS Wehrheim-Süd* in das *Köpperner Tal* hergestellt sein. Von dort aus, so wird vom Fahrradbeauftragten der Gemeinde Wehrheim ausgeführt, gibt es bereits einen Radweg (gemeint: ab dem Parkplatz *Lochmühle* bis nach Köppern).

#### ADFC-Kommentar

Einen Radweg kann man den Weg zwischen der *Lochmühle* und Köppern (Bahnbrücke im *Köpperner Tal*) nicht nennen. Mit Fug und Recht dürfen Radfahrer die Straße benutzen, was sich in der Praxis aber nur hartgesottene Radfahrer zutrauen. Mindestens ebenso wichtig ist also die Ertüchtigung des straßenbegleitenden Weges entlang der Landesstraße im *Köpperner Tal*. Es handelt sich um ein teils sehr schmales, holpriges Asphaltband. Begegnungsverkehr ist nicht möglich, ohne durch das Grün zu fahren. Zudem ist über den Erlenbach bei der *Lochmühle* keine sicher nutzbare Querung vorhanden. Der ADFC fordert die Herstellung eines StVO-gemäßen - also benutzbaren - Radweges seit seiner Gründung im Usinger Land 1990. Hergestellt hat die Stadt Friedrichsdorf, auf deren Gemarkung der Weg liegt, bislang nur einen Radwegabschnitt im *Köpperner Tal* vom Abzweig nach Köppern bis zur Bahnüberführung im Rahmen von Kanalarbeiten. Das ist etwa die halbe Strecke. Der ADFC hat sogar schon im letzten Jahrtausend Pläne für eine Fahrradbrücke über den *Erlenbach* bei der *Lochmühle* gesehen. Seit nunmehr rund 25 Jahren hat sich darüber hinaus jedoch nichts getan. Dieser Abschnitt wäre für Wehrheimer sehr viel wichtiger als der aus anderen Gründen notwendige Lückenschluss vom *Köpperner Tal* zur *AS Wehrheim-Süd*. Den Abschnitt als vorhandenen

Radweg zu bezeichnen, zementiert die Radverkehrspolitik seit den 50er Jahren: Radfahrer weg von der Straße, egal wie schlecht die Wege sind. Kaum ein ernsthafter Radfahrer kann solche Äußerungen ernst nehmen. Genau das muss sich ändern, wenn man nennenswert entlastenden Radverkehr haben möchte. Hier wäre eine klare Forderung an die Stadt Friedrichsdorf notwendig, den Radweg im *Köpberger Tal* komplett herzustellen. Da dieser Abschnitt Teil des Radhauptnetzes Hessen ist, gibt es für einen Ausbau auch Fördermittel und eine vorrangige Umsetzung.

## **Radweg entlang der B456 zwischen AS Wehrheim-Süd über die Saalburg nach Bad Homburg**

### **Aussagen aus dem Artikel**

Wer bislang aus Neu-Anspach und Obernhain kam, dessen Weg würde ebenfalls an der AS *Wehrheim-Süd* enden. Bis 2024 müssten sich die Radler noch gedulden, dann soll auch dieser Radweg rechtsseitig gen Saalburg und Bad Homburg-Dornholzhausen angeschlossen werden und bis zum Römerkastell (gemeint: die *Saalburg*) führen.

### **ADFC-Kommentar**

Das ist eine an den Haaren herbeigezogene Argumentationslinie. Wer bisher aus Neu-Anspach und Obernhain kam, wird auch künftig den neuen Radweg entlang der B456 zwischen AS *Wehrheim-Süd* und der *Saalburg* nicht benutzen. Denn es gibt es alten Weg von Obernhain direkt zur Saalburg. Warum sollten Radfahrer einen solchen Umweg fahren? Wie kommt es zu so einer Äußerung? Soll etwa die alte Straße Saalburg – Obernhain wieder für den Straßenverkehr geöffnet und dem Radverkehr entzogen werden? Das sind sich aufdrängende Fragen, die dem Fahrradbeauftragten der Gemeinde Wehrheim gestellt werden müssten.

Wichtig ist es, einen vernünftigen Radwege-Anschluss nach Neu-Anspach entlang der Landesstraße L3041 zu fordern. Notwendig ist dies im Abschnitt *Hessenpark* – Anspach. Wenn schon Neu-Anspacher für die Rechtfertigung des Radwegs aufgeführt werden, muss auch deren Hauptproblem genannt werden: Der Anschluss nach bis nach Anspach. Davon ist keine Rede, vielmehr wird durch Weglassen des Problems suggeriert, dass für Neu-Anspacher das Problem der Anbindung an Rhein-Main mit dem Ausbau von der AS *Wehrheim-Süd* zur *Saalburg* gelöst sei. Das ist nicht der Fall.

Wichtig ist der Radweg entlang der B456 für alle aus Wehrheim und Usingen, die zur *Saalburg* wollen oder im Berufsverkehr weiter ins Rhein-Main-Gebiet mit dem Rad pendeln wollen. Außerdem entschärft er in Verbindung mit dem Radweg von der AS *Wehrheim-Süd* ins *Köpberger Tal* den *Limes-Radweg*, der derzeit von der *Saalburg* direkt auf einem wassergebundenen Weg mit 20% Steigung/Gefälle zur Lochmühle führt. Dieser Weg ist für Radtouristen auf dem *Limesradweg* praktisch nicht befahrbar, er stellt eine erhebliche Gefahr dar. Auch auf ADFC-Touren sind trotz vorherigem Hinweis auf die Gefahrenstelle schon mehrere Unfälle passiert, so dass wir dieses Stück auf ADFC-Touren nun insbesondere bergab meiden.

## Radweg zwischen der AS Wehrheim-Süd

### Aussage aus dem Artikel

Es gäbe einen Wirtschaftsweg von Wehrheim in Richtung Wehrheim Süd, der nur entsprechend ertüchtigt werden müsse.

### ADFC-Kommentar

Gemeint ist ein straßenbegleitender, derzeit nicht ausgebauter Feldweg auf der Westseite der dreispurigen Straße. Dieser Weg führt nicht nach Wehrheim hinein, sondern endet deutlich vorher vor dem *Erlenbach*. Es wird keine Lösung für Radfahrer genannt, wie man weiter kommen könnte. Der Weg lässt sich nur schwer verlängern: Der *Erlenbach* ist Schutzgebiet, dahinter liegende Grundstücke gehen bis an die Straße und werden bereits genutzt. Ansonsten müssten Radfahrer an der tiefsten Stelle der Strecke, am *Erlenbach*, wo auch die höchsten Geschwindigkeiten gefahren werden, Richtung Wehrheim die Straße queren und die Straße selbst benutzen. Das wäre keine fahrradgerechte Lösung, sondern gefährliches Stückwerk. Damit würden erst richtig gefährliche Stellen - nämlich die Querung – zusätzlich geschaffen.

Der ADFC sieht eine Nutzung der östlichen Fahrspur für einen abgetrennten Zweirichtungsradweg als beste Lösung an. An der *AS Wehrheim-Süd* müsste es zum Abbiegen auf der Hauptfahrbahn dreispurig bleiben und ein Stück Radweg separat angelegt werden. Damit kommt man immerhin bis an die Straße *Am Joseph*. Für das Stück bis zur Bahnschranke müsste dann noch etwas getan werden, etwa Radstreifen, Fahrrad-Symbole auf der Straße, ein Parkverbot entlang der Straße, eine Abbiegespur für Radfahrer aus Wehrheim. Das alles ist ohne größere Umbauten, ohne Natureingriffe und weitere Flächenversiegelungen möglich. Vermieden werden mit der ADFC-Lösung auch Konflikte mit der Landwirtschaft, die den dann ausgebauten Feldweg dann ja ebenfalls benutzen würden. Nicht mitgedacht ist zudem die Querung des Knotens *AS Wehrheim-Süd*. Folgt man der Idee des Wehrheimer Fahrradbeauftragten, hat man mehrere Ampelphasen (mindestens drei) mit jeweiligen Wartezeiten vor sich. Direkt geht anders! Bleibt man jedoch auf der Ostseite, hat man nur eine Ampelquerung und damit erheblich geringere Wartezeiten. Der Vorschlag, auf der westlichen Seite einen zusätzlichen Radweg bis Wehrheim zu bauen, ist aus Sicht des ADFC ungeeignet. Statt dessen sollte die vorhandene Straße auf zwei Spuren reduziert und die gewonnene östliche Spur als Zweirichtungsradweg genutzt werden.

## Radweg in der Bahnhofstraße

### Aussagen aus dem Artikel

Hier geht es um die "Markierung eines Radwegs" in der *Bahnhofstraße*, dabei könnten Parkflächen für die Autos auf den Bürgersteig verlegt werden. Dies solle schnell realisiert werden, zumal parkende Fahrzeuge und Radler problemlos nebeneinander existieren könnten.

### ADFC-Kommentar

Parkende Autos und Radfahrer sind eine der größten Gefahrenquellen im sogenannten Längsverkehr. Von parkenden Autos müssen Radfahrer gemäß geltender Rechtsprechung einen Seitenabstand von mindestens 80-100 cm einhalten, im Zweifel auch mehr. Grund sind Türen von parkenden Pkw, die aus Unachtsamkeit geöffnet werden könnten. Von diesen Radfahrern müssten Autofahrer, die einen Radfahrer überholen wollen, noch einmal 1,5 Meter

Abstand halten - auch, wenn es eine markierte Fahrradspur auf der Fahrbahn gibt. Rechnet man den Platzbedarf eines Radfahrers mit 80cm und eine Kfz-Breite von mindestens 3 Metern (wegen Lkw-Verkehr notwendig) hinzu, kommt man auf einen Flächenbedarf 5,1 bis 5,3 Meter für EINE Richtung im Überholungsfall - ohne Platz für Bürgersteige und parkende Autos. So breit ist die *Bahnhofstraße* gar nicht. Es kann gar keine sichere Markierungslösung als Fahrradspur mit parkenden Autos auf der Bahnhofstraße geben!

Statt dessen sollte die *Bahnhofstraße* wie die *Usinger Straße* (Abschnitt im Abschnitt *Zum Stadttor - Am Kappengraben*) zurückgebaut, mit alternierenden Parkplätzen und Baumbepflanzungen versehen und die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt werden. Dann können Radfahrer relativ gefahrlos die *Bahnhofstraße* mitbenutzen. Das Parken wäre in den Seitenbereichen weiterhin möglich. Das Ortsbild wäre erheblich ansprechender. In der *Usinger Straße* funktioniert das hervorragend!

Als vorübergehende Maßnahme ist das Aufbringen von Fahrrad-Symbolen ohne Markierung einer Fahrradspur empfehlenswert. Das ist aber nur eine Übergangslösung.

## ADFC-Forderungen im Zusammenhang mit der *AS Wehrheim-Süd*

Grundsätzlich sollen alltagstaugliche, durchgehende, schnelle Radwegverbindungen über die *Saalburg* ins Rhein-Main-Gebiet von Usingen über Wehrheim und von Neu-Anspach hergestellt werden, die auf Pendler mit Pedelecs ausgelegt sind.

- IN PLANUNG | Radweg entlang der B456 zwischen *AS Wehrheim-Süd* und der *Saalburg* auf der Ostseite
- IN PLANUNG | Radweg zwischen der *AS Wehrheim-Süd* und der *Lochmühle* (Südseite)
- Ertüchtigung des Radwegs im *Köpperner Tal* (L3041) im Abschnitt *Lochmühle* – Bahnbrücke inklusive Brücke über den *Erlenbach* im Bereich *Lochmühle*
- durchgehender Radweg entlang der L3041 zwischen dem Abzweig *Hessenpark* und dem Ortsteil Anspach
- Radweg zwischen der *AS Wehrheim-Süd* und Wehrheim-Bahnhof durch Reduzierung der dreispurigen Fahrbahn auf zwei Spuren und Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs auf der Ostseite
- durchgehende Ertüchtigung als StVO-Radweg von der *AS Wehrheim-Süd* bis nach Obernhain (*Stellweg*)
- fahrradgerechte *Bahnhofstraße* – nach ADFC-Ansicht unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit nur durch Reduzierung der Fahrbahnbreite, alternierende bepflanzte Parkplätze und Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h erreichbar

Hilfreich wäre ein kreisweites Vorrangnetz für den Alltags-/Berufsradsverkehr. Solange es das nicht gibt, muss für übergreifende Lösungen bei jedem Einzelfall in begrenzt regionalen Räumen gedacht geplant werden. Die Herstellung durchgehender Wege muss von professionellen Radverkehrs-Fachplanern durchgeführt werden. Nur auf Basis fundierter Fachkenntnisse können übergreifende Entscheidungen getroffen werden. Ansonsten bleibt es Stückwerk, mit dem man den Radverkehr nicht attraktiver, sondern mitunter sogar unattraktiver macht. Der ADFC hält die Einschaltung eines ausgewiesenen Radverkehrsplaners für erforderlich – das Geld dafür wäre gut angelegt.

### Ergänzende Verweise

Der ADFC Usinger Land verweist ergänzend auf ADFC-Ausarbeitungen zu folgenden Themen:

- **Kombination Fahrrad-Bahn**  
ADFC-Ausarbeitung zur Verbesserung der Fahrradabstellmöglichkeiten an Bahnhöfen anlässlich der Verlängerung der S-Bahn-Linie 5 bis nach Usingen (verfügbar seit 09/2019)  
[https://www.adfc-usinger-land.de/.../rad-und-bahn\\_S5-Verlängerung-Usingen.html](https://www.adfc-usinger-land.de/.../rad-und-bahn_S5-Verlängerung-Usingen.html)
- **Anschluss an das Rhein-Main-Gebiet aus dem Usinger Becken**  
ADFC-Ausarbeitung zum Haupttroutennetz Hochtaunus für das Teilgebiet Usinger Becken (verfügbar seit 09/2019)  
[https://www.adfc-usinger-land.de/.../Kreishauptnetz\\_Usinger-Land.html](https://www.adfc-usinger-land.de/.../Kreishauptnetz_Usinger-Land.html)

- **Hauptverbindungen innerhalb des Usinger Beckens**  
ADFC-Ausarbeitung zu Hauptverbindungen innerhalb des Usinger Beckens zwischen den Hauptorten Neu-Anspach, Usingen und Wehrheim (verfügbar voraussichtlich im 1. Quartal 2020)
- **ADFC-Forderungskatalog zur Radverkehrsförderung für Wehrheim** als Resultat aus dem Fahrradklima-Test Ende 2018 (<https://www.adfc-usinger-land.de/.../fahrradklima-test.html>)
- **Einzelthemen**  
Auf den Internet-Seiten des ADFC Usinger Land ([www.adfc-usinger-land.de](http://www.adfc-usinger-land.de)) werden im Bereich **Nachrichten** > **Wehrheim** einzelne Themen behandelt.