

Teil 2: Maßnahmenkatalog zum Radverkehrskonzept Main-Taunus-Kreis

Stand 2021

1. Kommunenübergreifende Maßnahmen.....	30
KU1: Sanierung des Hochwasserdeiches am Main (Main-Radweg)	30
KU2: Flörsheimer Ölhafen: Ausbau des Main-Radwegs.....	31
KU3: A 66 Hofheim – Eschborn.....	32
KU4: A 66 Unterführung Sulzbach – Sossenheim	33
KU5: B 8 Sulzbach – Unterliederbach.....	34
KU6: Mitführung des Radverkehrs entlang der Regionaltangente West.....	35
KU7: Historische Elisabethenstraße (Steinerne Straße).....	36
KU8: Direktverbindung Flörsheim - Hattersheim.....	39
KU9: B 519 Weilbach - Marxheim	40
KU10: L 3011 Eppstein-Lorsbach.....	41
KU11: L 3017 Massenheim – Wallau	42
KU12: L 3265 Hattersheim – Weilbach	44
KU13: Lückenschluss Altenhain-Kelkheim.....	44
KU14: Westanschluss Main-Taunus-Zentrum.....	45
KU15: Königstein-Kelkheim durch das Liederbachtal	46
KU16: A 66 Überführung Sulzbach – Sossenheim entlang der Sodener Bahn.....	47
KU 17Limesspange	48
2. Bad Soden am Taunus.....	49
BS1: Regionalparkroute Liederbach – Bad Soden.....	50
BS2: B8/ B519 Regionalparkroute Altenhain - Rote Mühle.....	51
BS3: Königstein – Neuenhain Forstweg.....	52
BS4: Querung der B 519 bei Königstein-Süd.....	52
BS5: K 797 Neuenhain - Altenhain.....	53
BS6: L 3266 Bad Soden Neuenhain - Königstein	54
3. Eppstein.....	55
EP1: B 455 Eppstein Bahnhof – Bremthal Bahnhof.....	56
EP2: Bremthal Grabenstraße – Friedhof.....	57
EP3: L 3017 Bremthal – Wildsachsen.....	58
EP4: K 792 Bremthal – Niederjosbach.....	59
EP5: Bremthal Valterweg - Kreisverkehr B455/L3028	59
EP6: B 455 Eppstein Bremthal – Wiesbaden Naurod.....	60



EP7: Querungshilfe über die B 455 in Höhe der Staufenstrasse	61
4. Eschborn.....	62
ES1: L 3367 Niederhöchstadt-Steinbach „Skulpturenpark“	63
ES2: Regionalparkroute Eschborn – Steinbach	64
ES3: Wegeverbreiterung an der Schwalbacher Straße	65
ES4: Absicherung des Gehwegs an der Sossenheimer Straße L3006	66
ES5: Kronberg Süd - Eschborn entlang der Bahnlinie	67
ES6: Hessenallee	67
ES7: Sossenheimer Straße – Brücke L3005.....	68
ES8: Gewerbegebiet Süd.....	68
5. Flörsheim	69
FL1: L 3017 Massenheim – Wicker	70
FL2: L 3366 Eddersheim – Weilbach	71
FL3: Querung der Hochheimer Straße	72
FL4: Bürgermeister-Lauck-Straße	73
6. Hattersheim	74
HA1: L 3366 Eddersheim – Weilbach	75
HA2: Barrierefreie Zuwegung der Staustufe Eddersheim	76
HA3: L 3006 Führung des Main-Radwegs entlang der Rheinstraße, Okriftel	77
HA4: L 3006 Okriftel - Sindlingen	78
HA5: Barrierefreier Ausbau Hattersheim Bahnhof	79
HA6: Kriftel – Hattersheim, Querung der Mainzer Landstraße L 3265	79
HA7: Verbreiterung des Schwarzbachuferwegs.....	81
HA8: Hessendamm L 3011	81
HA9: Nassauer Straße/ Frankfurter Straße.....	82
HA10: Mainbrücke Okriftel - Kelsterbach	84
HA11: Wegebefestigung zwischen L 3265 und „Rabe am Kastengrund	85
7. Hochheim.....	86
HH1: Lückenschluss Hochheim - Wicker	87
HH2: Hochheim - Delkenheim - Überbrückung der B 40	87
HH3: Massenheim Diedenberger Weg ***Sanierung abgeschlossen***	88
8. Hofheim	89
HF1: L 3011 Lorsbach – Hofheim.....	90
HF2: Verbindung zwischen L 3011 und Innenstadt durch die Kargeswiesen.....	91
HF3: Lückenschluss B 519 Hofheim - Liederbach	92
HF4: B 519 Hofheim Nord: Niederhofheimer Straße.....	93
HF5: Fußgänger- und Radfahrerbrücke Marxheim-Kernstadt	94
HF6: Querung der B 519 Schulzentrum – Bahnhof/Kernstadt.....	95
HF7: Lückenschluss an der Anschlussstelle Wallau.....	95



HF8: Lückenschlüsse Wallau – Wiesbadener Kreuz	97
HF9: Lückenschluss Bremthal – Wildsachsen	98
HF10: L 3017 Wildsachsen – Breckenheim	99
HF11: B 519 Hofheim-Marxheim Rheingaustraße	100
HF12: Lückenschluss Diedenbergen – Marxheim.....	101
9. Kelkheim	102
KE2: Sindlinger Wiesen.....	103
10. Kriftel.....	104
KR1: Radverkehrsführung am Schwarzbach in Kriftel	105
KR2: Lückenschluss Zubringer L 3018	106
KR3: Lückenschluss Kriftel – Liederbach	106
KR4: Lückenschluss Hochfeld.....	107
11. Liederbach	108
12. Schwalbach	109
SW1: L 3015 Schwalbach – Kronberg	110
SW2: Lückenschluss Kronthaler Straße.....	111
SW3: Lückenschluss Arboretum	112
13. Sulzbach	113
SU1: Lückenschluss Schwalbach Süd – Eschborn Süd	114
Impressum.....	115

1. Kommunenübergreifende Maßnahmen

KU1: Sanierung des Hochwasserdeiches am Main (Main-Radweg)

Ort	Flörsheimer Bootshaus – Eddersheim Raunheimer Straße		
Problem	<p>Der Hochwasserdeich ist sanierungsbedürftig, der bestehende Deichverteidigungsweg ist Teil des Radfernwegs R3 (Main-Radweg). Der Weg ist mit ca. 1,5 m Breite für die große Anzahl an Radfahrern im Zweirichtungsverkehr deutlich zu schmal. Die Spitzkehre zwischen Flörsheim und Hattersheim ist sehr steil und eng und für alle Radfahrende gefährlich.</p>		
Maßnahme	<p>Sanierung des Hochwasserdeiches, Schaffung eines Deichverteidigungswegs mit einer Breite von 3 m (ERA-Regelmaß). Die Breite und bauliche Ausgestaltung eines Deichverteidigungswegs richtet sich nach den technischen Richtlinien des Deichbaus. Die Verbindung hat eine hohe Relevanz für den touristischen und Alltagsradverkehr.</p>		
RegFNP 2010	Nein	Hess. Hauptnetz:	Ja
Zuständigkeit	Planungsträger: RP Darmstadt; Auftraggeber: Städte Flörsheim und Hattersheim		
Länge	4 km		
Umsetzung	Vergabe/ Umsetzung (Spitzkehre).		
Status	Die Spitzkehre soll entschärft werden (Baubeginn Herbst 2021). Hierfür wird die Steigung moderater gestaltet, die Kurve wird auf einem Plateau angelegt. Im Zuge der Deichsanierung ab 2028 wird der Radweg als Deichverteidigungsstraße auf eine Höhe hinter dem Deich angelegt, sodass die Spitzkehre nicht mehr nötig sein und rückgebaut wird. Über den Adelsgraben wird eine Brücke angelegt werden.		



Abbildung 1: Bestehender Deichverteidigungsweg an der Grenze zwischen Flörsheim und Hattersheim.

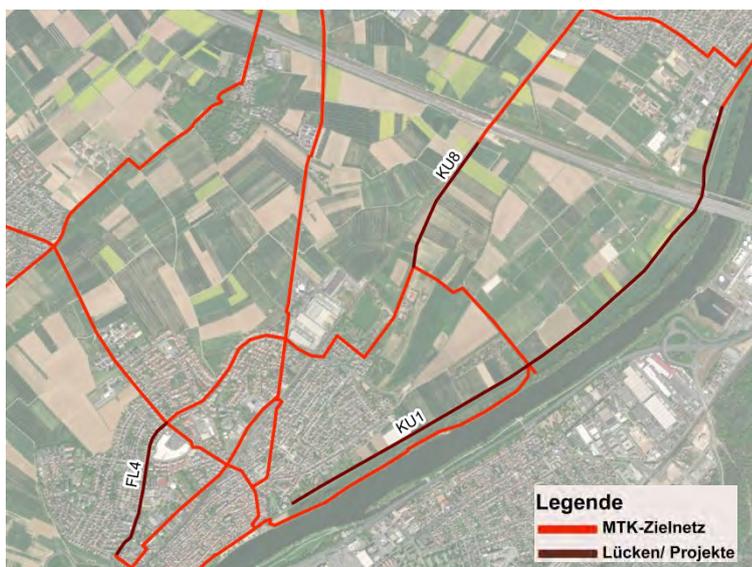


Abbildung 2: Sanierung des Hochwasserdeiches zwischen Flörsheim und Hattersheim.

KU2: Flörsheimer Ölhafen: Ausbau des Main-Radwegs

Ort	Ende des Mainuferwegs Gewerbegebiet West bis zur Hafenstraße		
Problem	<p>Der Radverkehr auf dem überregionalen MainRadweg/R3 wird derzeit durch das Gewerbegebiet an der Liebigstraße geleitet. Dieses Teilstück des Main-Radwegs ist für Radfahrer besonders unattraktiv, zudem entstehen Reisezeitverluste und Sicherheitsrisiken.</p> <p>Bei der Kreuzung von Liebigstraße und Hochgewann handelt es sich um einen Gefährdungspunkt.</p>		
Maßnahme	<p>Umsetzungsvorschlag: Langfristig Führung des Radverkehrs entlang des Mainufers.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wiesenweg bis zum Wickerbach (Hochheim, Flörsheim) - Überbrückung des Wickerbachs (Flörsheim) - Führung entlang des Ölhafens (mit Brücke) bis zur Hafenstraße (Flörsheim) <p>Als Vorbild zur Überbrückung eines Ölhafens für den Fuß- und Radverkehr kann die Raunheimer Ölhafenbrücke genannt werden. Eine direkte Verbindung am Mainufer ohne Barrieren erhöht die Attraktivität des Main-Radwegs und verbessert die Verkehrssicherheit deutlich.</p>		
RegFNP 2010	Nein	Hess. Hauptnetz:	Nein
Zuständigkeit	Stadt Flörsheim, Stadt Hochheim		
Länge	1,8 km		
Umsetzung	Noch keine Vorplanungen.		
Status	Im Zuge der Bahndammsanierung DB wurde eine neue Asphaltdecke zwischen Flörsheim und Südstadt aufgebracht. Derzeit keine Vorplanungen für eine Brücke über den Ölhafen.		

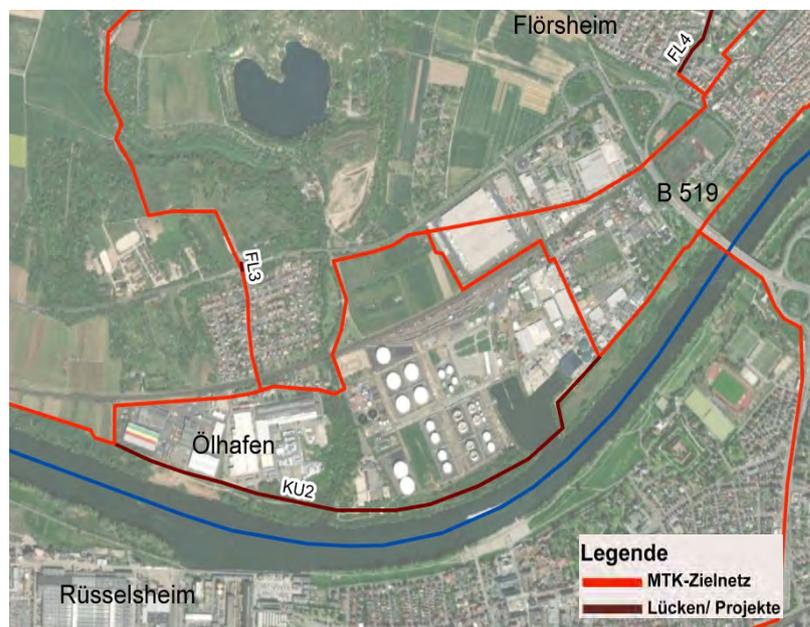


Abbildung 3: Führung des Main-Radwegs über den Flörsheimer Ölhafen.

KU3: A 66 Hofheim – Eschborn

Ort	AS Zeilsheim bis zum Sulzbachpark nördlich der A 66		
Problem	<p>Die bestehenden Wege entlang der A 66 sind vor allem für Pendler bereits ein wichtiger Baustein der Radverkehrsinfrastruktur. Aufgrund von Barrieren v.a. im Bereich Unterliederbach können derzeit jedoch nur Teile der Strecke genutzt werden.</p>		
Maßnahme	<p>Nach fachlicher Abstimmung mit der Stadt Frankfurt wird die Führungsvariante nördlich der A 66 mit folgenden Maßnahmen vorgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Querung der Königsteiner Bahn (ggf. höhengleiche Querung) - Querung der Schmalkaldener Straße (Führung im Detail zu untersuchen) - Querung der B 8 am Main-Taunus-Zentrum (Brückenbauwerk, ca. 70 m) - Bau von 150 m Fuß- und Radweg als Lückenschluss nördlich der Araltankstelle - Querung der Sodener Bahn (höhengleich) <p>Die Verbindung hat eine hohe überörtliche Erschließungswirkung. Bei Planung der Maßnahme ist eine Abstimmung mit der RTW-Planung durchzuführen. Die bestehenden Wege nördlich der A 66 sind aufgrund des fehlenden Anschlusses nicht im Netz des Radroutenplaner Hessen verzeichnet.</p>		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Ja
Zuständigkeit	Stadt Frankfurt, Gemeinde Sulzbach		
Länge	3 km (Untersuchungsraum)		
Umsetzung	Grundlagenermittlung/ Vorplanung.		
Status	<p>Es liegt bisher keine Vorplanung vor, der Verbindungsvorschlag ist mit der Stadt Frankfurt auf Fachebene abgestimmt. Der Korridor zur Machbarkeitsstudie zur Radschnellverbindung FRM3 führt in unmittelbarer Entfernung südlich nach Frankfurt. Die Querung der Schmalkaldener Straße sowie die Projekte um das MTZ könnten Teil der Untersuchung sein. Nach der Trassenfindung im Rahmen der Machbarkeitsstudie müssen die einzelnen Projekte zu KU3 neu eingeschätzt werden. Die Machbarkeitsstudie wurde im Sommer 2021 ausgeschrieben.</p>		



Abbildung 4: KU3 Maßnahmen entlang der A 66.

KU4: A 66 Unterführung Sulzbach – Sossenheim

Ort	Unterführung der A66 am Sulzbach		
Problem	Enge, dunkle und schlecht ausgebaute Unterführung unter der A66		
Maßnahme	<p>Ausbau der Betonkonstruktion des Fuß- und Radwegs auf mind. 2.50 m Breite, Neugestaltung der Auffahrten, Verbesserung der Beleuchtung, ggf. weitere Maßnahmen zur Verbesserung der sozialen Kontrolle/ Sicherheit. Im Rahmen des Anbaus eines Seitenstreifens auf der Südseite der BAB 66 wird das Bauwerk Unterführung „Sulzbach“ auf einer Länge von ca. 5,5 m angebaut, die Maßnahme muss daher entsprechend um 5,5 m verlängert werden.</p> <p>Die Maßnahme ermöglicht eine Entzerrung der Verkehrskonflikte des Zweirichtungsverkehrs von Radfahrern und Fußgängern sowie die Aufwertung des Angstraumes. Bei Planung der Maßnahme ist eine Abstimmung mit der RTW-Planung und der Ausbauplanung der BAB 66 durchzuführen.</p>		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Autobahn GmbH, Stadt Frankfurt		
Länge	Ca. 100 m (inklusive Zugängen)		
Umsetzung	Noch keine Vorplanungen.		
Status	Das Projekt sollte im Rahmen einer Machbarkeitsstudie weiterverfolgt werden.		

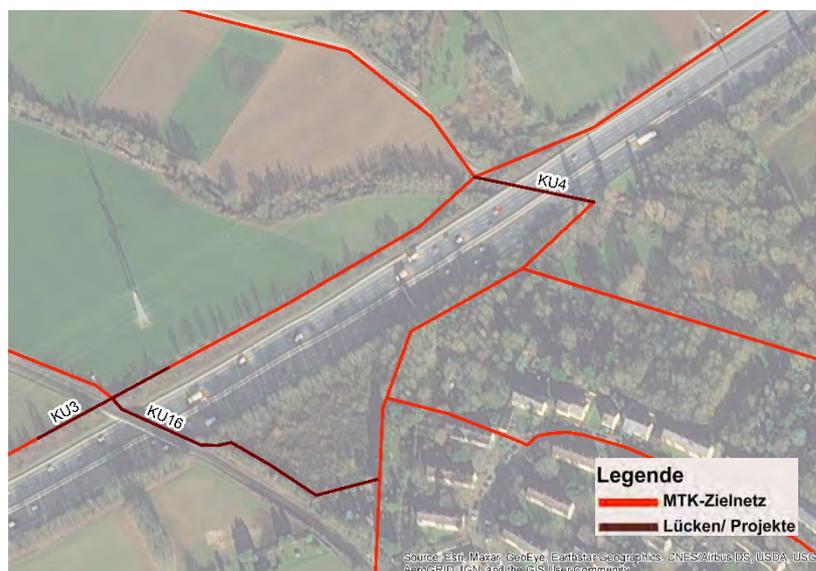


Abbildung 5: KU4 und KU16, Querung der A 66.



Abbildung 6: Unterführung der A 66 am Sulzbach.

KU5: B 8 Sulzbach – Unterliederbach

Ort	Zwischen Ausfahrt A 66 Richtung Bad Soden und Cheruskerweg (östlich der B 8)
Problem	Der Radverkehr wird ohne LSA über 3 Aus- und Auffahrten der A66 geführt, an den Autobhnauffahrten sind Fuhrmarkierungen für den Radverkehr vorhanden, dieser ist jedoch wartepflichtig. KFZ fahren im Kurvenbereich mit Geschwindigkeiten von bis zu 60 km/h.
Maßnahme	Sicherung der Verbindung für den Rad- und Fußverkehr. Unterschiedliche Ausgestaltungen sind denkbar.
RegFNP 2010	Ja Hess. Hauptnetz Ja
Zuständigkeit	Autobahn GmbH, Gemeinde Sulzbach, Stadt Frankfurt
Länge	190 m
Umsetzung	Grundlagenermittlung/ Vorplanung.
Status	Das Projekt muss mit laufender Planung der Ausfahrt A66/ B8 durch Radsteuerungsgruppe Hessen Mobil, bzw. der Autobahn GmbH harmonisiert werden.

Übersichtskarte



siehe Abbildung 19

Abbildung 7: Führung des Radverkehrs entlang der B 8 in Richtung Sulzbach.

KU6: Mitführung des Radverkehrs entlang der Regionaltangente West

Ort	Planfeststellungsabschnitt Nord, Sulzbachunterführung A 66 bis Frankfurt Heerstraße		
Problem	Es ist bisher keine direkte Verbindung von Westen/MTK nach Eschborn Süd und Ost sowie Frankfurt Nordweststadt vorhanden.		
Maßnahme	<p>Mitnutzung der geplanten RTW-Betriebswege für den Radverkehr und Mitplanung von Verschaltungen bzw. Auskragungen beim Brückenbau zur Mitführung des Radverkehrs. Mögliche Mitnutzung von Überbrückungen im Main-Taunus-Kreis und Grenzgebiet:</p> <p>Brücke 1: Überbrückung der Sossenheimer Straße (Eschborn) Brücke 2: Überbrückung der Homburger Bahn (Eschborn) Brücke 3: Überbrückung der A 5 (Frankfurt, Eschborn)</p> <p>Brücke 1 ermöglicht eine direkte Erschließung von Eschborn-Süd aus Westen, Brücken 2 und 3 ermöglichen die Verbindung von Eschborn-Süd nach FFM- Nordweststadt und in Richtung Oberursel/ Bad Homburg.</p> <p>Weitere Bauwerke, bei denen eine Mitführung des Radverkehrs sinnvoll sein kann, aber bereits alternative Führungen vorhanden sind, werden in diesem Maßnahmensteckbrief nicht gesondert aufgezählt (z.B. Dunantsiedlung/A66 und Eschborn Süd).</p>		
RegFNP 2010	Nein	Hess. Hauptnetz	Ja
Zuständigkeit	RTW Planungsgesellschaft mbH, Stadt Schwalbach, Stadt Eschborn, Stadt Frankfurt, Gemeinde Sulzbach		
Länge	5 km		
Umsetzung	Entwurfsplanung/ Ausführungsplanung.		
Status	<p>Die Entwurfsplanungen liegen vor.</p> <p>Brücke 1: An die Brücke der RTW an der Sossenheimer Straße wird eine Radbrücke angehängen. Der Höhenausgleich wird östlich der Sossenheimer Straße mit einer Spindel für den Rad- und Fußverkehr ausgeglichen.</p> <p>Brücke 3: Eine zusätzliche Brücke über die A5 ist nicht geplant.</p> <p>Brücke 2: Eine Brücke über die Homburger Bahn ist nicht geplant. Das Zielnetz wurde nördlich geschlossen, der östliche Abschnitt wird nicht realisiert werden, siehe Abbildung 8.</p> <p>Die Anbindung und der teilweise notwendige Ausbau der landwirtschaftlichen Wirtschaftswege liegen in Baulastträgerschaft der Kommune und sind derzeit nicht in Planung. Im Bereich der Elisabethenstraße wäre eine Aufständigung sinnvoll. Am östlichen Ende der Straße, also am HP Süd könnten die FRM 4 und FRM 5 sich vereinen. Diese Variante wird derzeit durch die Stadt Eschborn geprüft.</p>		

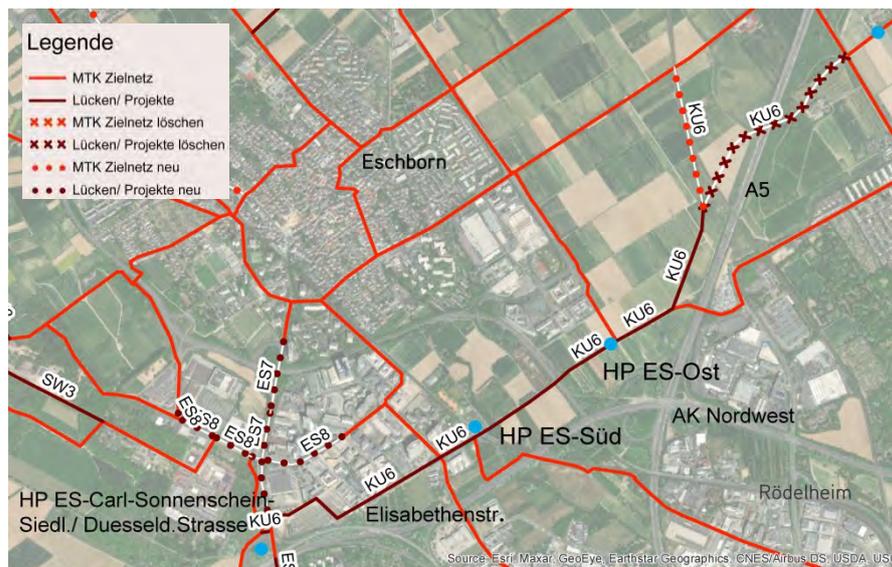


Abbildung 8: Mögliche Mitführung des Radverkehrs entlang der Regionaltangente West.

KU7: Historische Elisabethenstraße (Steinerne Straße)

Ort L 3028 am Silbersee bis zum Rastplatz Weilbach

Problem Erd- und Schotterwege der historischen Verbindung sind bisher nicht nutzbar.

Bau eines asphaltierten Fuß- und Radwegs (3 m Breite für die Landwirtschaft). Es ist kein Grunderwerb nötig. Die Abschnitte richten sich nach den Bezeichnungen aus dem vorliegenden Planungskonzept aus dem Jahr 2009.

- Teil 1 (Gemarkung Wiesbaden, Baulast Hessen Mobil): Bau eines straßenbegleitenden Fuß- und Radwegs nördlich der L 3028 (580 m), Schaffung einer Querungshilfe an der Einbiegung Pfarrmorgen.
- Teil 2 (Wiesbaden): Ausbau von Kiesweg in Asphalt (520 m).
- Teil 3 (Wiesbaden): Ausbau von schadhaftem Asphalt-/Wiesenweg in Asphalt (660 m).
- Teil 4 (Hochheim): Ausbau von Wiesenweg/ Erdweg in Asphalt (1235 m).

Maßnahme Vor Umsetzung (mind. Teilstück 4, ggf. auch 3) muss ein denkmalschutzrechtlicher Antrag gestellt werden. Die geplanten Bodeneingriffe sind durchgängig von einer Fachfirma archäologisch zu begleiten, im Rahmen des Bodenaushubs ist eine Mindestdeckung der Gas-Hochdruckleitung von 0,60 m sicherzustellen. Die Abschnitte 5-7 sind nicht Teil der historischen Verbindung, sondern als Verbindungsstücke nach Hofheim, zum Regionalparkportal und in Richtung Osten geplant.

- Teil 5 (Hofheim): Ausbau von Schotter-/Erdweg in Asphalt (220 m).
- Teil 6: (Hofheim): Erdweg in Asphalt (610 m).
- Teil 7: (Hofheim): Erd-/ Wiesenweg in Asphalt (320 m).

Die Maßnahme hat eine hohe regionale und überregionale Erschließungswirkung, denn sie ermöglicht eine Direktverbindung zwischen Mainz und Hofheim sowie den Ortsteilen dazwischen. Zudem bietet die Strecke aufgrund ihrer Einbettung in die Kulturlandschaft und die Erschließung der Weilbacher Kiesgruben ein hohes touristisches Potential. Das ausgebaute Teilstück zwischen Kastel und Delkenheim ist durch Freizeitradfahrer hoch frequentiert.

RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Ja
Zuständigkeit	Städte Wiesbaden, Hochheim und Hofheim, Hessen Mobil		
Länge	3565 m		
Umsetzung	Vergabe/ Umsetzung (Teil 3, Wiesbaden). Noch keine Vorplanungen (Hochheim und Hochheim).		
Status	Auf Wiesbadener Gemarkung hat die Umsetzung begonnen. Auf Hochheimer Gemarkung wird das Teilstück ggfs. als Baustraße im Zuge der Wallauer Spange von der DB ausgebaut und dann als künftig zu erhaltenen Weg in entsprechendem Ausbaustandard hergestellt. Auf Hofheimer Gemarkung finden derzeit keine weiteren Planungen statt, da alternative Wege gefahren werden können.		

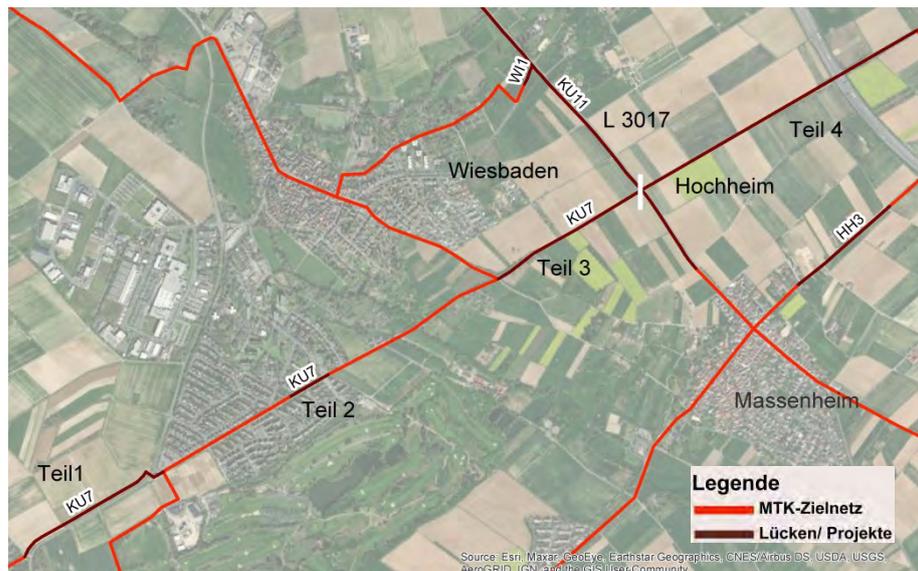


Abbildung 9: Elisabethenstrasse Wiesbadener und Hochheimer Gemarkung.

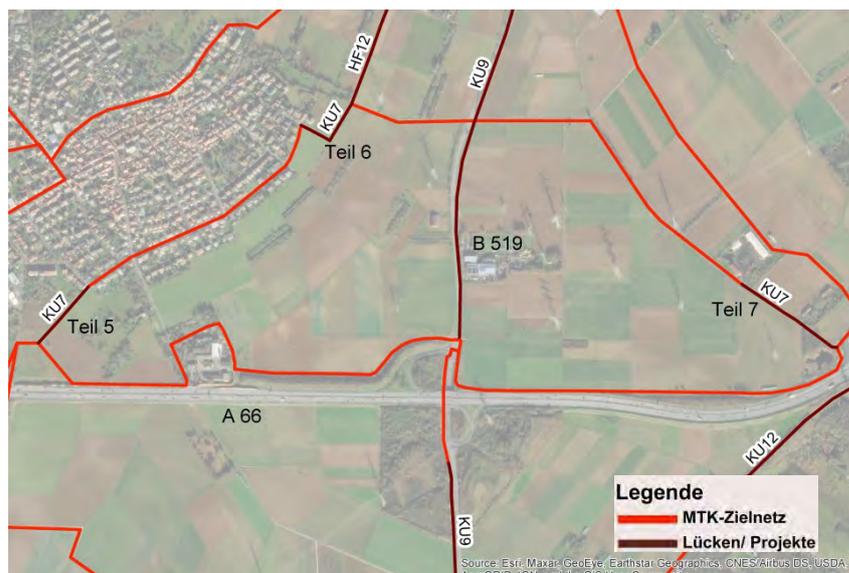


Abbildung 10: Elisabethenstrasse Hofheimer Gemarkung.



Abbildung 11: Wiesenweg/ Erdweg auf der Gemarkung Hochheim (Teilstück 4).

KU8: Direktverbindung Flörsheim - Hattersheim

Ort	Flörsheim Riedstraße über Eddersheim Bahnhof zur Wasserwerkchausee		
Problem	Die bestehende Verbindung zwischen Flörsheim und Hattersheim über Okriftel entlang des Main-Radwegs ist indirekt.		
Maßnahme	Umsetzungsvorschlag: - Teilstück A: Asphaltierung des landwirtschaftlichen Weges von der Riedstraße bis zum Siebenmorgenweg südlich der Unterquerung der A 3 (820 m). - Teilstück B: Asphaltierung von landwirtschaftlichen und Bahnflächen entlang der Bahnlinie von Eddersheim Parkstraße bis zum Posten-19-Weg (1250 m). Dieses Teilstück ist optional, die Streckeneinsparung liegt bei ca. 380 m.		
RegFNP 2010	Nein	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Stadt Flörsheim, Stadt Hattersheim		
Länge	1070 m (Maßnahmen), Gesamtlänge der Verbindung: 8 km		
Umsetzung	Noch keine Vorplanungen.		
Status	Es ist keine Vorplanung vorhanden. Teilstück B ist aufgrund der Gleisanlagen nicht umsetzbar und wird nicht weiterverfolgt. Das MTK-Zielnetz wird deshalb durch Eddersheim umgeroutet, siehe Abbildung 12.		

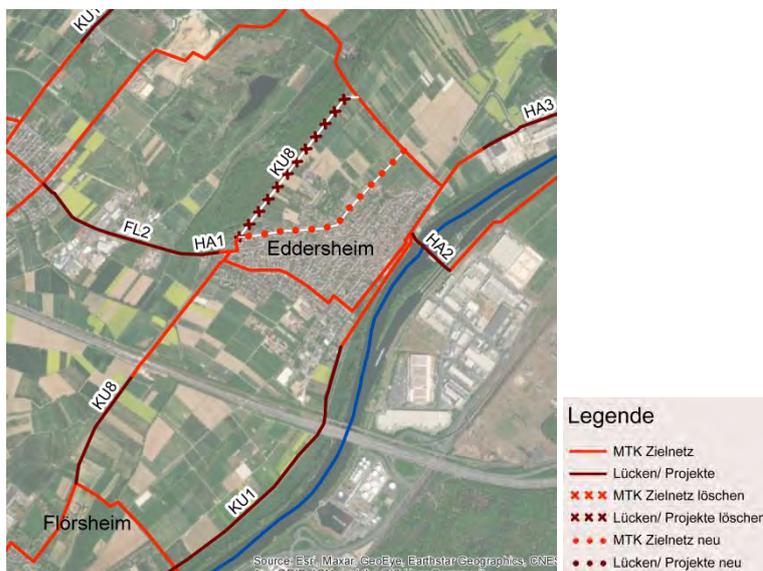


Abbildung 12 Realisierung einer Direktverbindung Flörsheim - Hattersheim.

KU9: B 519 Weilbach - Marxheim

Ort	Weilbach Ortsausgang bis Marxheim Ortseingang		
Problem	Kein Radweg vorhanden, bisher nur ein unregelmäßiger Randstreifen/ Bankett		
Maßnahme	Kurzfristig: Ausbau des Mehrzweckstreifens zwischen LSA und Syna (90 m).		
	Teil 1 (Weilbach bis AS Hofheim): Bau eines straßenbegleitenden Radwegs für den Zweirichtungsradverkehr (660 m).		
	Teil 2 (AS Hofheim bis Marxheim): Bau eines straßenbegleitenden Radwegs für den Zweirichtungsradverkehr.		
	Die Verbindung Flörsheim-Hofheim ist eine wichtige Route für den Alltagsradverkehr.		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Hessen Mobil		
Länge	2,08 km		
Umsetzung	Entwurfsplanung/ Ausführungsplanung.		
Status	Die Maßnahme ist Teil der Sanierungsinitiative 2016-2022 des Landes Hessen. Maßnahme bei Projektsteuerer Hessen Mobil (HM), derzeit Planung einer möglichen Linienführung, Baurecht wird für 2022 angestrebt. Grunderwerb noch nicht abgeschlossen. (Teil 2). Mehrzweckstreifen auf Hofheimer Gemarkung (Teil 2) umgesetzt, Anschluss an Ortslage Marxheim fehlt.		

Für eine Übersicht
Abbildung 9.



siehe

Abbildung 13: Streckenabschnitt zum Ausbau des Mehrzweckstreifens.

KU10: L 3011 Eppstein-Lorsbach

Ort	Eppstein Eisenbahnviadukt bis Hofheim-Lorsbach Ortseingang		
Problem	Der bestehende Fußweg ist aufgrund der Enge nicht für den Radverkehr nutzbar / freigegeben. Die Nutzung der Verbindung ist bisher Radfahrern vorbehalten, die auf der Fahrbahn fahren.		
Maßnahme	Verbreiterung des bestehenden Fußwegs auf weitestgehend 2,50 m, dies ist in weiten Teilen durch Asphaltierung von Grünstreifen möglich. Die Nutzung des verbreiterten Fußwegs richtet sich an die Zielgruppen Familien und wenig geübte Radfahrer. Regelmäßiger Rückschnitt des Bewuchses.		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	ja
Zuständigkeit	Hessen Mobil		
Länge	1500 m		
Umsetzung	Entwurfsplanung/ Ausführungsplanung.		
Status	Die Maßnahme ist Teil der Sanierungsoffensive 2016-2022. Vermessung und Vorplanung sind abgeschlossen. Die Entwässerung musste, anders als ursprünglich geplant, mit der Entwässerung der Straße neu geplant werden, eine Reinigungsstufe musste zwischen geschaltet werden. Derzeit Abstimmungen mit der Wasserbehörde, Baurecht liegt voraussichtlich im 1. Quartal 2022 vor.		



Abbildung 15 (a+b) Fußweg an der L 3011.

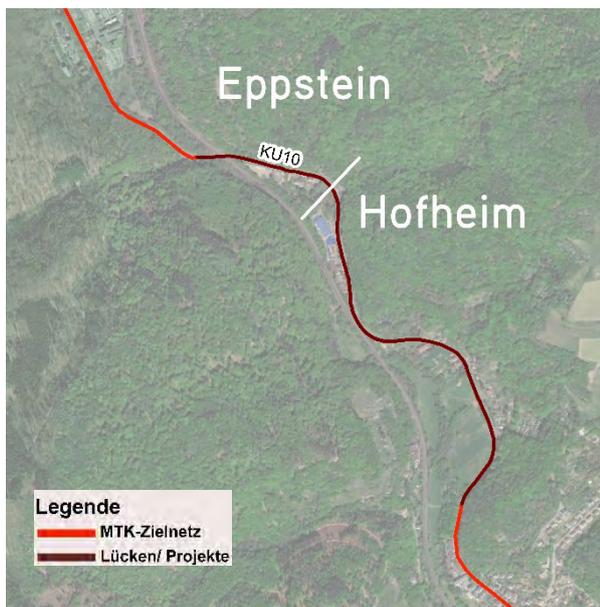


Abbildung 14 Verbreiterung des Fußwegs entlang der L3011 zwischen Eppstein und Lorsbach

KU11: L 3017 Massenheim – Wallau

Ort	Hochheim-Massenheim Ortsausgang Nord bis zum Radwegende			
Problem	Kein straßenbegleitender Fuß- und Radweg vorhanden			
Maßnahme	<p>Bau eines straßenbegleitenden Radwegs auf der westlichen Seite der L 3017. Für die Umsetzung muss an allen Teilstücken Grunderwerb getätigt werden.</p> <p>Teil 1 (Massenheim): Zwischen Massenheim Ortsausgang und Elisabethenstraße (370 m).</p> <p>Teil 2 (Wiesbaden): Zwischen Elisabethenstraße und K786 (775 m). Das Teilstück verläuft durch ein Landschaftsschutzgebiet. Es ist eine sichere Führung zur Bushaltestelle und die Schaffung von Radabstellanlagen vorzusehen. Weiterhin kann durch Weiterführung des Weges nördlich der K 786 bis zu den Kleingärten der Ortsteil Wiesbaden-Delkenheim angeschlossen werden.</p> <p>Teil 3 (Hofheim): Hofheim Gemarkungsgrenze bis zur Kreuzung L 3017 / Sonnenhof (240 m). Zur Überführung des Wickerbachs wird ein Brückenbauwerk benötigt. Der Eingriff am Wickerbach (Wickerbachauen) ist naturschutzrechtlich zu prüfen.</p> <p>Die Maßnahme ermöglicht die Herstellung einer Gesamtverbindung von Hofheim-Wallau bis nach Flörsheim für den Alltagsradverkehr, eine Verbindung mit der historischen Elisabethenstraße und den Zugang zur Bushaltestelle Delkenheim-Schlagmühle.</p>			
	RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Nein
	Zuständigkeit	Hessen Mobil, Stadt Hochheim, Stadt Hofheim, Stadt Wiesbaden, (Regionalverband FrankfurtRheinMain)		
	Länge	1385 m		
Umsetzung	Grundlagenermittlung/ Vorplanung.			
Status	<p>Das Projekt ist 2019 in die Radwegeoffensive des Regionalverbandes aufgenommen worden. Es wird eine Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Regionalverband FrankfurtRheinMain und Hessen Mobil, bzw. den Kommunen Hofheim und Hochheim abgeschlossen. Der Regionalverband übernimmt die Betreuung der Planung und Ausführung. Derzeit Vorbereitung des Grunderwerbs und er Ausschreibung der Planungsleistung.</p>			



Abbildung 16:
 Beginn des Teil 1 Massenheim – Wallau (a),
 Querung des Wickerbachs im Teil 3 (b).



Abbildung 17: Wicker - Massenheim - Wallau, KU 11 und FL 1

KU12: L 3265 Hattersheim – Weilbach

Ort	Kreuzung L 3265/ L 3011 bis zum Flakweg.		
Problem	Kein straßenbegleitender Fuß- und Radweg vorhanden		
Maßnahme	Bau eines straßenbegleitenden Rad- und Fußwegs. Die Verbindung ermöglicht eine verbesserte Erschließung der Kernstadt Hattersheim nach Weilbach (+ Weilbacher Kiesgruben), Marxheim und Diedenbergen		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Hessen Mobil		
Länge	2,65 km		
Umsetzung	Entwurfsplanung/ Ausführungsplanung.		
Status	Maßnahme ist Teil der Sanierungsoffensive 2016-2022. Die Entwurfsplanung wird derzeit abgeschlossen. Eventuell sind ein Plangenehmigungsverfahren oder ein Planfeststellungsverfahren notwendig, da der Grunderwerb noch nicht vollständig erfolgen konnte. (Verzögerung um bis zu ca. 30 Monaten.)		



Abbildung 18: L 3265 Hattersheim – Weilbach.

KU13: Lückenschluss Altenhain-Kelkheim

Ort	Wirtschaftsweg zwischen Kahlbachhalle und B8		
Problem	Der Weg ist sehr stark zerfahren, bei Feuchtigkeit ist der Weg sehr schlammig.		
Maßnahme	Instandsetzung der Wegeoberfläche, Bemessung der Wegebreite auch für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr. Die Verbindung dient vor allem dem Freizeitverkehr.		
RegFNP 2010	Nein	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Stadt Bad Soden, Stadt Kelkheim (Grenzweg)		

Länge	400 m
Umsetzung	Vergabe und Umsetzung.
Status	Der nördliche Abschnitt bis zur Waldgrenze ist fertiggestellt.

Für eine Übersicht siehe Abbildung 22

KU14: Westanschluss Main-Taunus-Zentrum

Ort	Der Zugang des MTZ aus Richtung Liederbach/ Kelkheim ist derzeit mit großen Umwegen verbunden.		
Problem	Kein straßenbegleitender Fuß- und Radweg vorhanden		
Maßnahme	Befestigung von Feldwegen westlich des MTZ, Einrichtung einer sicheren Führung zu den nächsten Radabstellanlagen. Die eingezeichnete Linie beschreibt lediglich eine von unterschiedlichen möglichen Führungen. Aufgrund der unverträglichen Zufahrtssituation sind Maßnahmen wie die Schaffung von Querungshilfen o.ä. für eine sichere Zufahrt nötig.		
RegFNP 2010	Nein	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Main-Taunus-Zentrum, Stadt Frankfurt, Gemeinde Sulzbach		
Länge	400 m		
Umsetzung	Noch keine Vorplanungen.		
Status	Derzeit wird kein Planungskonzept erarbeitet, seitens FFM zurück gestellt. .		

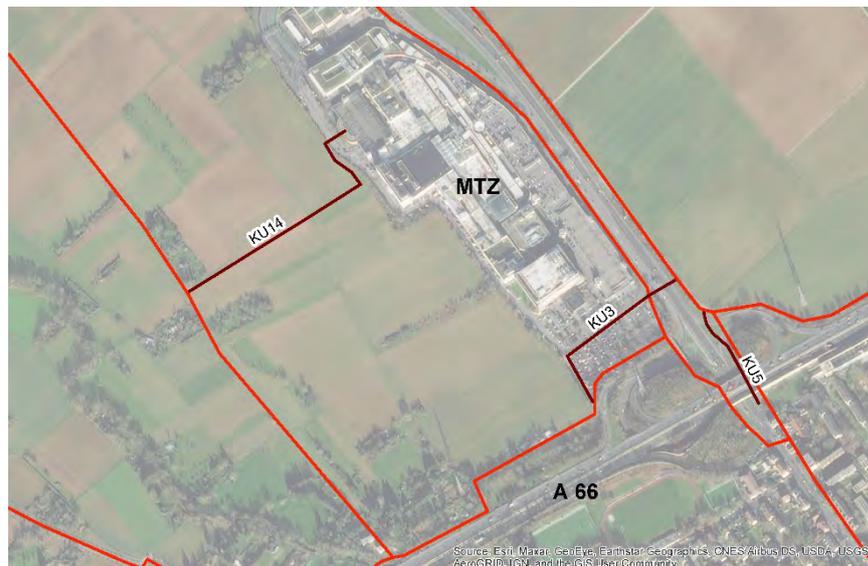


Abbildung 19: Westanschluss Main-Taunus-Zentrum.

KU15: Königstein-Kelkheim durch das Liederbachtal

Ort	Rote Mühle bis Einmündung B 455		
Problem	Die Wiesenwege entlang des Liederbachtals sind für den Alltagsradverkehr nicht nutzbar, der Weg durch das Braubachtal beinhaltet deutliche Höhenunterschiede.		
Maßnahme	Ausbau zu einer wassergebundenen Decke mit 3 m Breite zur Nutzung auch für den landwirtschaftlichen Verkehr. Die Verbindung ermöglicht eine talparallele Führung und birgt vor allem für den Freizeitverkehr ein hohes Potential.		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Ja
Zuständigkeit	Stadt Bad Soden, Stadt Kelkheim, Stadt Königstein		
Länge	1300 m		
Umsetzung	Grundlagenermittlung/ Vorplanung.		
Status	Derzeit Abstimmungsgespräche zwischen den beteiligten Kommunen.		



Abbildung 20: Königstein-Kelkheim durch das Liederbachtal.

KU16: A 66 Überführung Sulzbach – Sossenheim entlang der Sodener Bahn

Ort	Eisenbahnüberführung der A66 westlich der Dunantsiedlung		
Problem	Die bestehenden Verbindungen von Bad Soden/ Sulzbach nach Höchst und in die Frankfurter Innenstadt sind mit Umwegen und Sicherheitsrisiken verbunden.		
Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Anbau eines gesicherten Fuß- und Radwegs von mind. 2.50 m Breite an die EÜ der Sodener Bahn über die A66. Bei Planung der Maßnahme könnte die Querung der Sodener Bahn (KU3) in die Planung mit aufgenommen werden. Im Rahmen des Anbaus eines Seitenstreifens auf der Südseite der A66 auf einer Länge von ca. 5,5 m ergeben sich ggf. Änderungen im bestehenden Bauwerk und für die Planung. Bei Planung der Maßnahme ist eine Abstimmung mit der RTW-Planung, der Ausbauplanung der BAB 66 sowie einer Planung der Maßnahme KU3 (Querung Sodener Bahn) durchzuführen. • Bau eines asphaltierten Fuß- und Radwegs von mind. 2.50 m Breite als Zuführung zum Brückenbauwerk bis zur verlängerten Karl-Blum-Allee. Unterschiedliche Wegeführungen sind hier denkbar. <p>Hintergrund: Mit Fachvertretern der Kommunen Frankfurt, Eschborn und Sulzbach wurde diskutiert, dass eine weitere Quermöglichkeit der A66 unabhängig der Sulzbachunterführung als verkehrlich notwendig angesehen wird. Dabei wird ein Ausbau der Eisenbahnüberführung der Sodener Bahn vor dem Hintergrund der Netzerschließung als wirtschaftlich angesehen. Als alternative Maßnahme ist eine Mitführung des Radverkehrs entlang der geplanten Brücke der Regionaltangente West im betreffenden Streckenabschnitt denkbar, diese Maßnahme hat jedoch größere bauliche Erfordernisse als eine Mitführung entlang der Sodener Bahn.</p>		
RegFNP 2010	Nein	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Hessen Mobil, Gemeinde Sulzbach, Stadt Frankfurt		
Länge	Ca. 250 m (inklusive Zuwegung)		
Umsetzung	Noch keine Vorplanungen.		
Status	Es liegt kein Planungskonzept vor. Die Maßnahme soll im Rahmen einer Machbarkeitsstudie konkretisiert werden.		
Für eine Übersicht siehe Abbildung 5.			

KU 17 Limesspange

Ort	Limesspange/ L 3014 von der Kreuzung L3014/L 3266 bis Kelkheim Ortseingang.		
Problem	Keine Radverkehrsanlage zwischen Sulzbach/ Bad Soden- Liederbach – Kelkheim, derzeit nur umwegige Führung über Wirtschaftswege möglich.		
Maßnahme	Straßenbegleitender Radweg von der Kreuzung L3014/L 3266 bis Kelkheim. An der Kreuzung L3014/L 3266 Anschluss an den straßenbegleitenden Radweg südlich der L 3014.		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Ja
Zuständigkeit	Hessen Mobil		
Länge	3790 m		
Umsetzung	Noch keine Vorplanungen.		
Status	Derzeit keine Vorplanungen. Das Land Hessen hat die Relation in das Radhauptnetz aufgenommen.		

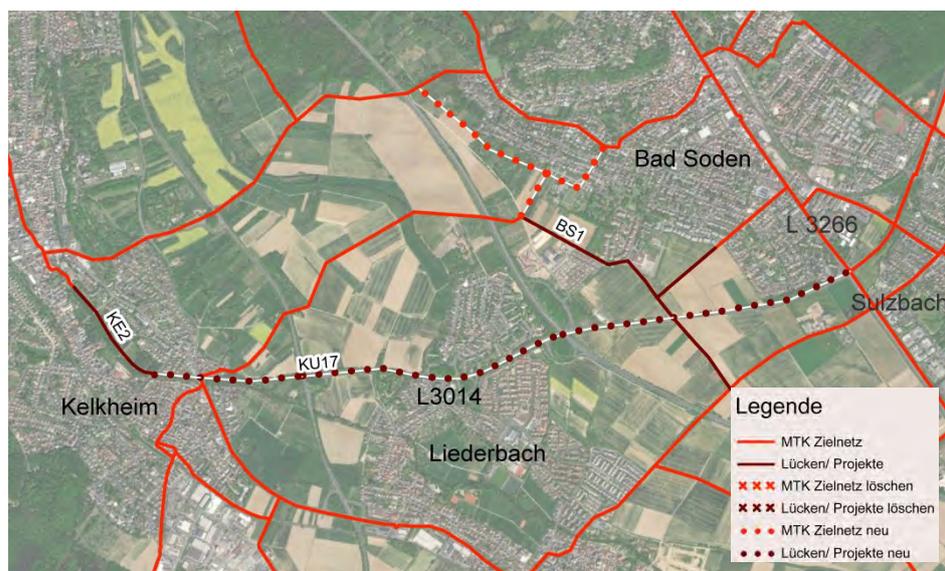
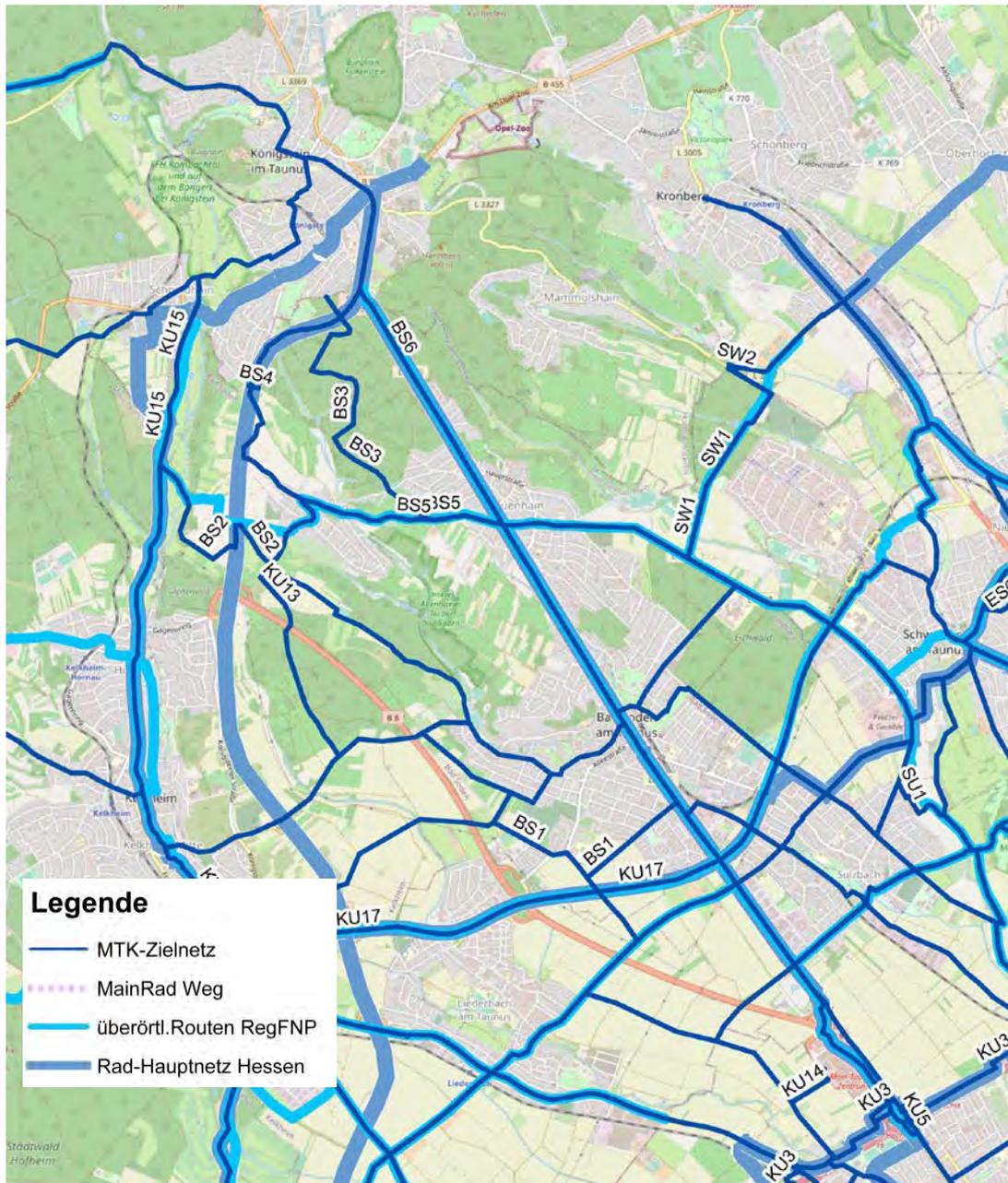


Abbildung 21: Limesspange Kelkheim - Sulzbach/ Bad Soden.

2. Bad Soden am Taunus



- BS1: Regionalparkroute Liederbach – Bad Soden
- BS2: B8/ B519 Regionalparkroute Altenhain - Rote Mühle
- BS3: Königstein – Neuenhain Forstweg
- BS4: Querung der B 519 bei Königstein-Süd
- BS5: K 797 Neuenhain – Altenhain
- BS6: L 3266 Bad Soden Neuenhain - Königstein

BS1: Regionalparkroute Liederbach – Bad Soden

Ort	Von der Schubertstraße über die L 3014 (geplanter Kreisverkehr) bis zur Regionalparkroute		
Problem	Liederbach/Regionalparkroute bisher nur über Sulzbach (Süden) oder Heidesiedlung (Norden) erreichbar.		
Maßnahme	<p>Teilstück 1: Verlängerung der Schubertstraße, Neubau eines Fuß- und Radwegs an die L 3014. Bau eines Kreisverkehrs an der L 3014 mit markierter Querungsmöglichkeit.</p> <p>Teilstück 2: Bau eines Fuß- und Radwegs als Regionalparkroute bis zur bestehenden Regionalparkroute (Wirtschaftsweg Mainzer Straße). Die Maßnahme dient neben der Radverkehrserschließung v.a. der Naherholung für die Bewohner des Stadtteils.</p>		
RegFNP 2010	Nein	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Stadt Bad Soden, Hessen Mobil (Kreisverkehr), Regionalpark Ballungsraum RheinMain GmbH		
Länge	775 m		
Umsetzung	Entwurfsplanung/ Ausführungsplanung.		
Status	Das städtebauliche Konzept zum Neubaugebiet Sinai II + III wurde im Jahr 2017 durch die Stadtverordnetenversammlung Bad Soden beschlossen. Die Rechtskraft ist für 2022 vorgesehen, die Umsetzung wird für 2023/2024 geplant. Das MTK-Zielnetz wurde durch eine nördliche Anbindung und eine Anbindung an die Kernstadt ergänzt.		
Für eine Übersicht siehe Abbildung 21			

BS2: B8/ B519 Regionalparkroute Altenhain - Rote Mühle

Ort	Feldweg westlich der Kahlbachhalle bis zur Einmündung in den Mühlweg		
Problem	Eine Zuwegung und sichere Querung der B8 aus Bad Soden/ Altenhain Richtung Rote Mühle ist bisher nicht vorhanden, die Querungsmöglichkeit östlich der Roten Mühle (Hohlweg) ist auch ungesichert.		
Maßnahme	Bau eines Fuß- und Radwegs mit LSA-Querung der B 519.		
	Teilstück 1: Ausbau eines Feldwegs westlich der Kahlbachhalle bis zur Kreuzung der Kirchstraße und der B 519 (375 m). Querung: Die B 519 soll mithilfe einer bereits gebauten, aber noch nicht installierten LSA gequert werden.		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Nein
	Zuständigkeit: Stadt Bad Soden, Hessen Mobil (LSA)		
Länge	765 m		
Umsetzung	Entwurfsplanung/ Ausführungsplanung.		
Status	Ein Planungskonzept liegt vor, Haushaltsmittel wurden eingestellt. Da für den Abschnitt des straßenbegleitenden Radweges an der B 519 die Zuständigkeit bei Hessen Mobil liegt, finden derzeit Abstimmungen statt, ob das Projekt wie angedacht umgesetzt werden kann.		

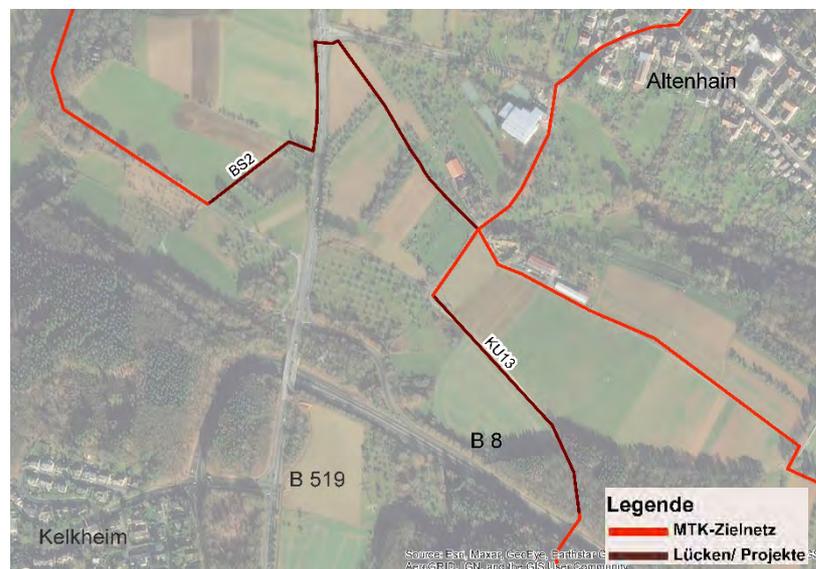


Abbildung 22: Regionalparkroute Altenhain - Rote Mühle.

BS3: Königstein – Neuenhain Forstweg

Ort	Forstweg von Hainerbergweg bis südlich der B519 + Lückenschluss zur B 519		
Problem	Unzureichende Wegbreite des Weges lässt keinen Begegnungsverkehr zu		
Maßnahme	Regelmäßige Wegunterhaltung in einer Breite von mind. 2,0 Metern. Durch die bestehende Überbrückung der B 519 wird die Route vor allem von Freizeitradlern gerne genutzt, die Bedeutung für den Alltagsradverkehr ist eher gering.		
RegFNP 2010	Nein	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Stadt Bad Soden, Forstamt Königstein		
Länge	800 m + 40 m Lückenschluss zur B 519		
Umsetzung	Grundlagenermittlung/ Vorplanung.		
Status	Vorkonzept		

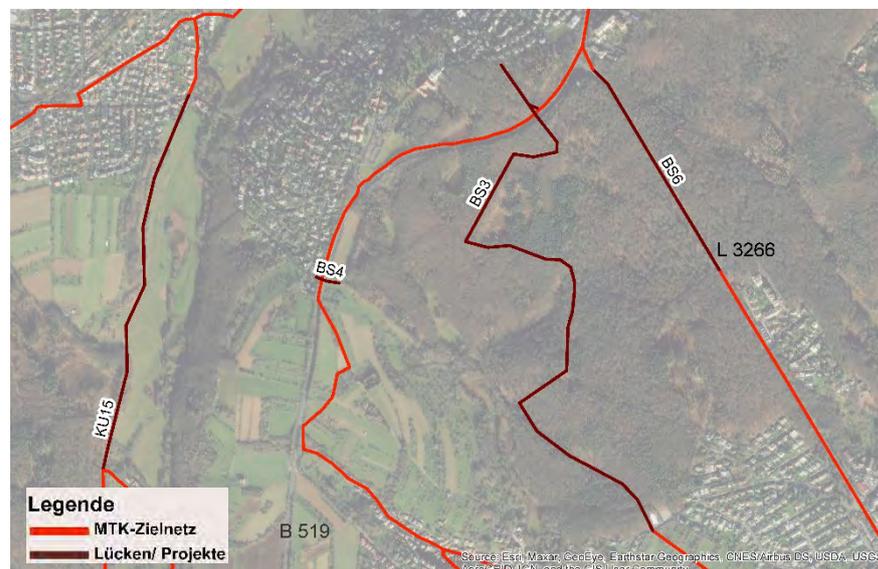


Abbildung 23: Königstein – Neuenhain Forstweg.

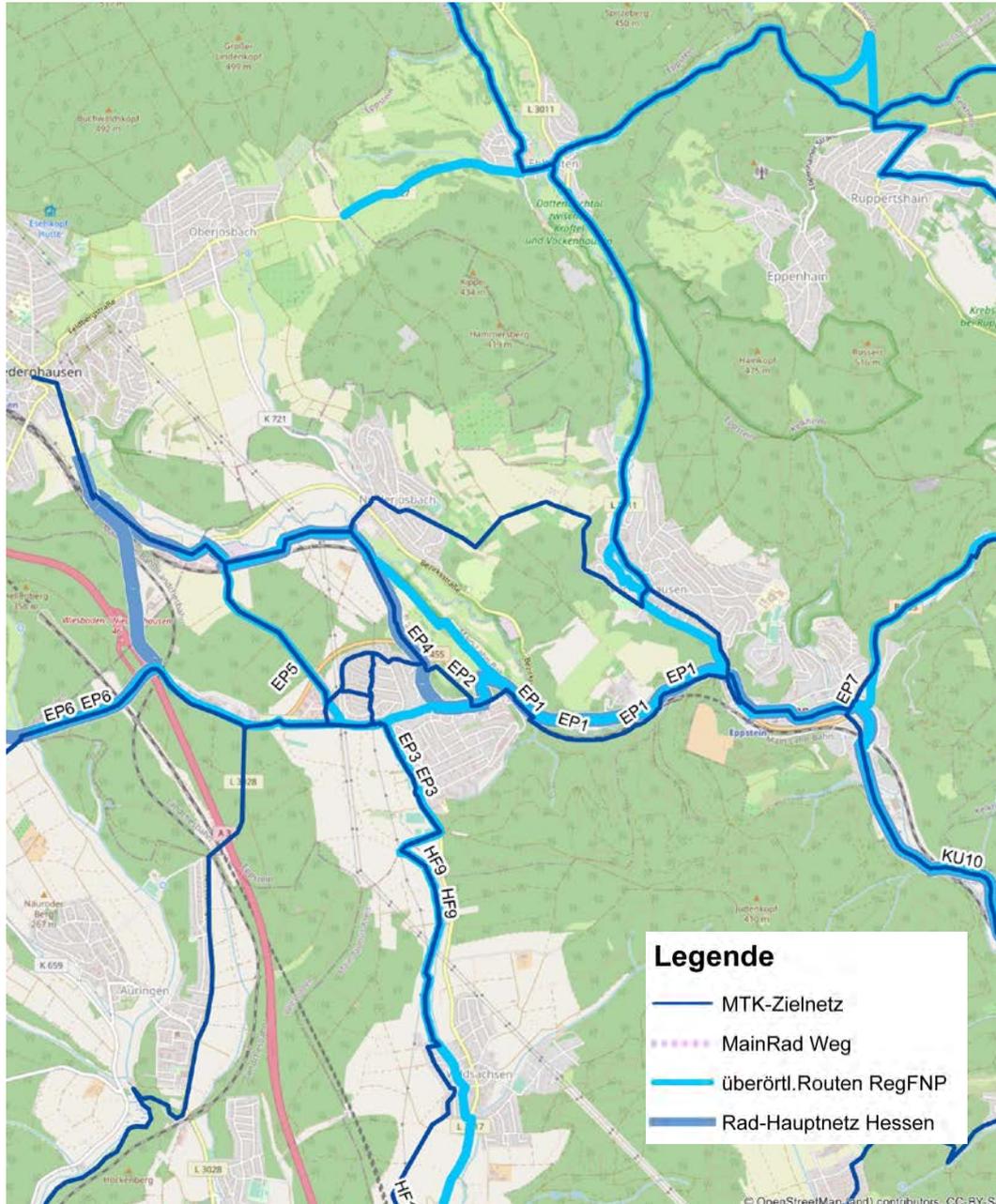
BS4: Querung der B 519 bei Königstein-Süd

Ort	Gemarkungsgrenze Königstein auf Höhe des Schwalbenwegs		
Problem	Radfahrer aus Königstein in Richtung Altenhain müssen die B 519 ungesichert queren. Der Kfz-Verkehr hat hier eine hohe Geschwindigkeit, eine Alternative Führung ist wünschenswert.		
Maßnahme	Umsetzungsvorschlag: Installation einer LSA (Bedarfsampel) für den Fuß- und Radverkehr.		
RegFNP 2010	Nein	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Hessen Mobil, Stadt Bad Soden, Stadt Königstein.		
Länge	-		

BS6: L 3266 Bad Soden Neuenhain - Königstein

Ort	Ortsausgang Sophienruhe – Einmündung in B8		
Problem	<p>Radfahrer aus Bad Soden Neuenhain mit Ziel in Königstein können über die Siedlung Sophienruhe parallel der L 3266 auf einem freigegebenen Fußweg fahren. Um weiter nach Königstein zu gelangen, müssen Radfahrer jedoch 50 m nördlich des Restaurants Hubertus die Königsteiner Straße ungesichert queren, um auf einen unbefestigten und nicht alltagstauglichen Waldweg parallel der Königsteiner Straße zu gelangen. Kurz vor Einmündung der Königsteiner Straße in die B8 müssen Radfahrer nun ein zweites Mal die Königsteiner Straße ungesichert queren, um auf den Radweg in Richtung Königstein zu gelangen.</p>		
Maßnahme	<p>Verbreiterung der Fahrbahn der L 3266, um auf beiden Seiten einen Radfahrstreifen (1,60 m + 0,75 m Trennstreifen mit Leitpfosten) einzurichten. Alternativ kann ein Zweirichtungsradweg (2,50 m + 1,75 m Trennstreifen) eingerichtet werden.</p>		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Ja
Zuständigkeit	Hessen Mobil		
Länge	730 m		
Umsetzung	Noch keine Vorplanungen.		
Status	Das Projekt wird derzeit von Hessen Mobil nicht priorisiert.		

3. Eppstein



- EP1: B 455 Eppstein Bahnhof – Bremthal Bahnhof
- EP2: Bremthal Grabenstraße – Friedhof
- EP3: L 3017 Bremthal – Wildsachsen
- EP4: K 792 Bremthal – Niederjosbach
- EP5: Bremthal Valterweg - Kreisverkehr B455/L3028
- EP6: B 455 Eppstein Bremthal – Wiesbaden Naurod
- EP7: Querungshilfe über die B 455 in Höhe der Staufenstrasse

EP1: B 455 Eppstein Bahnhof – Bremthal Bahnhof

Ort	Parkplatz „Am Herrngarten“ bis zum Bahnhof Bremthal		
Problem	Es besteht keine Fuß- und Radverbindung zwischen Eppstein und Bremthal.		
Maßnahme	<p>Teilstück 1: Bau eines Fuß- und Radwegs im Tal vom Parkplatz „Am Herrngarten“ südlich entlang der B 455 bis zur Unterquerung der Bahnlinie (490 m). Es ist kein Grunderwerb nötig.</p> <p>Teilstück 2: Ausbau / Befestigung der parallel zur Bahnlinie freigehaltenen Flächen für den Fuß- und Radverkehr (980 m) bis zur Unterquerung der Bahnlinie auf Höhe der Bezirksstraße. Überbau des kanalisierten Daisbaches auf Hälfte der Strecke. Es ist kein Grunderwerb nötig.</p> <p>Teilstück 3: Bau eines Fuß- und Radwegs zwischen Bahntrasse und B 455 bis zur Überführung der Bahngleise (210 m). Es ist kein Grunderwerb nötig.</p> <p>Die Maßnahmen sind naturschutzrechtlich zu prüfen.</p>		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Ja
Zuständigkeit	Bund, Hessen Mobil		
Länge	1680 m		
Umsetzung	Grundlagenermittlung/ Vorplanung.		
Status	Hessen Mobil hat mit den Vorplanungen begonnen und das Projekt in die Dringlichkeitsprüfung aufgenommen.		



Abbildung 25: B 455 Eppstein Bahnhof – Bremthal Bahnhof.



Abbildung 26: Blick vom westl. Tunnelkopf nach Norden (Teil 1, a), Gelände entlang der Bahnstrecke (Teil 2, b+c).

EP2: Bremthal Grabenstraße – Friedhof

Ort	Unbebautes Gebiet zwischen Friedhof und Grabenstraße		
Problem	Es ist keine Radverkehrsführung vorhanden.		
Maßnahme	Bau eines Fuß- und Radwegs für den Zweirichtungsradverkehr (oder andere Führungsform) im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung. Eine straßenbegleitende Führung an der Wiesbadener Straße (L 3017) kann aufgrund der topographischen und Platzverhältnisse nicht realisiert werden.		
RegFNP 2010	Nein	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Bund, Hessen Mobil		
Länge	460 m		
Umsetzung	Grundlagenermittlung/ Vorplanung.		
Status	Derzeit Untersuchungen zur möglichen Änderung des Bebauungsplanes sowie naturschutzrechtlicher Belange für die Umsetzung eines Radweges.		



Abbildung 27: Bremthal Grabenstraße – Friedhof.

EP3: L 3017 Bremthal – Wildsachsen

Ort	Kreuzung Abknickende Vorfahrt Wiesbadener Straße bis zum Sportplatz SG Bremthal		
Problem	Es ist kein straßenbegleitender Radweg vorhanden. Eine Zählung ergab ca. 100 Radfahrende am Tag.		
Maßnahme	Neubau eines straßenbegleitenden Fuß- und Radwegs für den Zweirichtungsradverkehr. Zur Realisierung muss privater Grundbesitz erworben werden.		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Hessen Mobil		
Länge	640 m		
Umsetzung	Grundlagenermittlung/ Vorplanung.		
Status	Es liegen Planungsunterlagen für den Teilabschnitt bis zum Wendeplatz (Höhe Waldallee) vor, ein Teil des Baugrunds wurde bereits erworben. Gesamtbetrachtung mit HF9. Es wird eine Verwaltungsvereinbarung zwischen den Kommunen Eppstein/ Hofheim und Hessen Mobil geschlossen: die Kommunen realisieren die jeweiligen Projekte auf Kosten des Landes. Planungen werden zeitnah aufgenommen.		



Abbildung 28: L 3017 Bremthal – Wildsachsen.

EP4: K 792 Bremthal – Niederjosbach

Ort	K 792 Niederjosbacher Straße zwischen Freiherr-vom-Stein-Straße und Comeniusschule		
Problem	Der bestehende Fußweg ist mit ca. 1,50 m Breite für den Zweirichtungsradverkehr zu schmal.		
Maßnahme	Verbreiterung des bestehenden Fußwegs auf eine Breite von mind. 2,50 m. Es ist kein Grunderwerb nötig.		
RegFNP 2010	Nein	Hess. Hauptnetz	Ja
Zuständigkeit	Main-Taunus-Kreis, Hessen Mobil		
Länge	324 m		
Umsetzung	Grundlagenermittlung/ Vorplanung.		
Status	Vorplanungen für einen Radweg vom Parkplatz bis zur Cormeniusschule. Umsetzung für 2023 angedacht.		
Für eine Übersicht sieht Abbildung 27			

EP5: Bremthal Valterweg - Kreisverkehr B455/L3028

Nach Rücksprache mit der Kommune Eppstein und einem Vertreter des ADFC wird das Projekt nicht weiter verfolgt. Die Topographie ist für den Alltagsverkehr nicht geeignet. Das Zielnetz wird wie in Abbildung 29 angepasst.

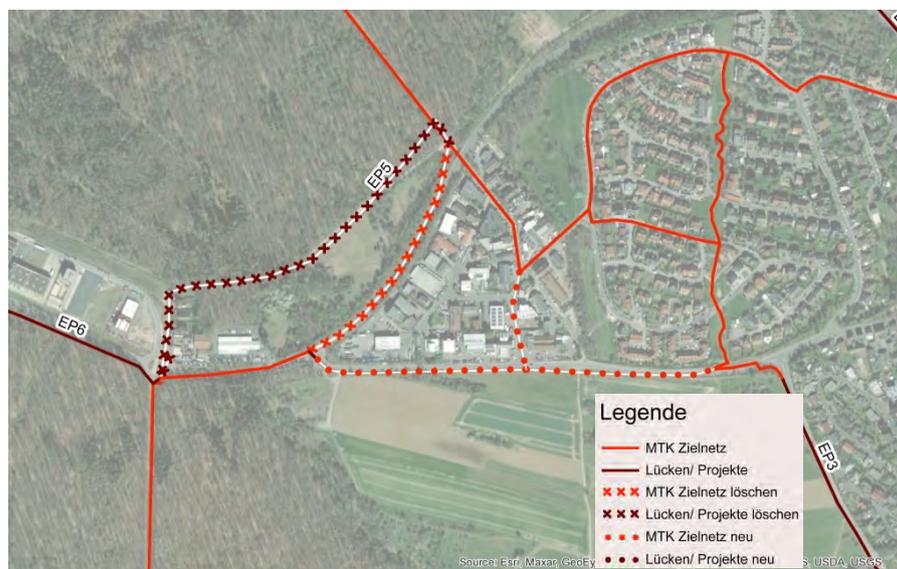


Abbildung 29: Änderungen im Zielnetz um EP 5

EP6: B 455 Eppstein Bremthal – Wiesbaden Naurod

Ort	Kreisverkehr B 455/ L 3028 bis zur Feldwegeinmündung am Wickerbach	
Problem	Es besteht keine Radwegeverbindung aus Bremthal in Richtung Naurod.	
Maßnahme	Neubau eines Fuß- und Radwegs südlich entlang der B 455. Es ist zu prüfen, welche nutzbaren Breiten für eine Radverkehrsverbindung an den Unterführungen der BAB 3 und der ICE-Strecke verbleiben.	
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz: Ja
Zuständigkeit	Hessen Mobil	
Länge	1900 m	
Umsetzung	Noch keine Vorplanungen.	
Status	Es liegt kein Planungskonzept vor.	



Abbildung 30: B 455 Eppstein Bremthal – Wiesbaden Naurod.

EP7: Querungshilfe über die B 455 in Höhe der Staufenstraße

Ort	Am Radwegende aus Richtung Kelkheim-Fischbach vor der Bushaltestelle Eppstein-Staufenstraße.		
Problem	Radfahrer müssen am Radwegende die Straße ungesichert queren.		
Maßnahme	Umsetzungsvorschlag: Verbreiterung der Fahrbahn und Einbau eines Fahrbahnteilers, ggf. Bau eines Fußwegs bis zur Querung der Fischbacher Straße.		
RegFNP 2010	Nein	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Hessen Mobil		
Länge	- m		
Umsetzung	Noch keine Vorplanungen.		
Status	Eine Querungshilfe wurde durch Hessen Mobil bisher nicht priorisiert.		

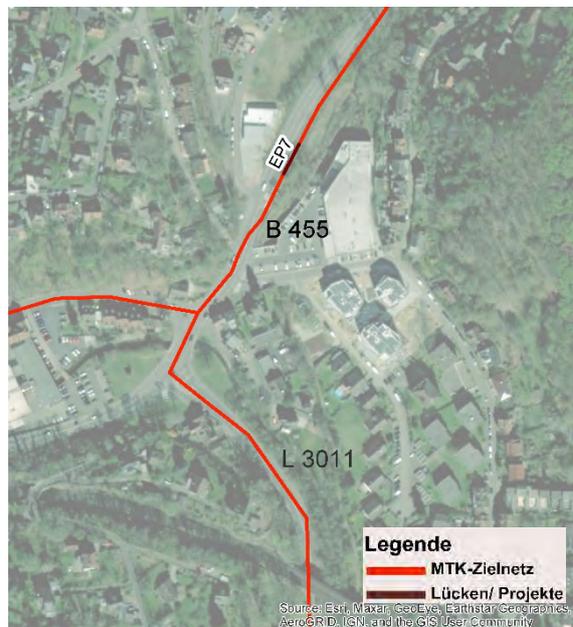
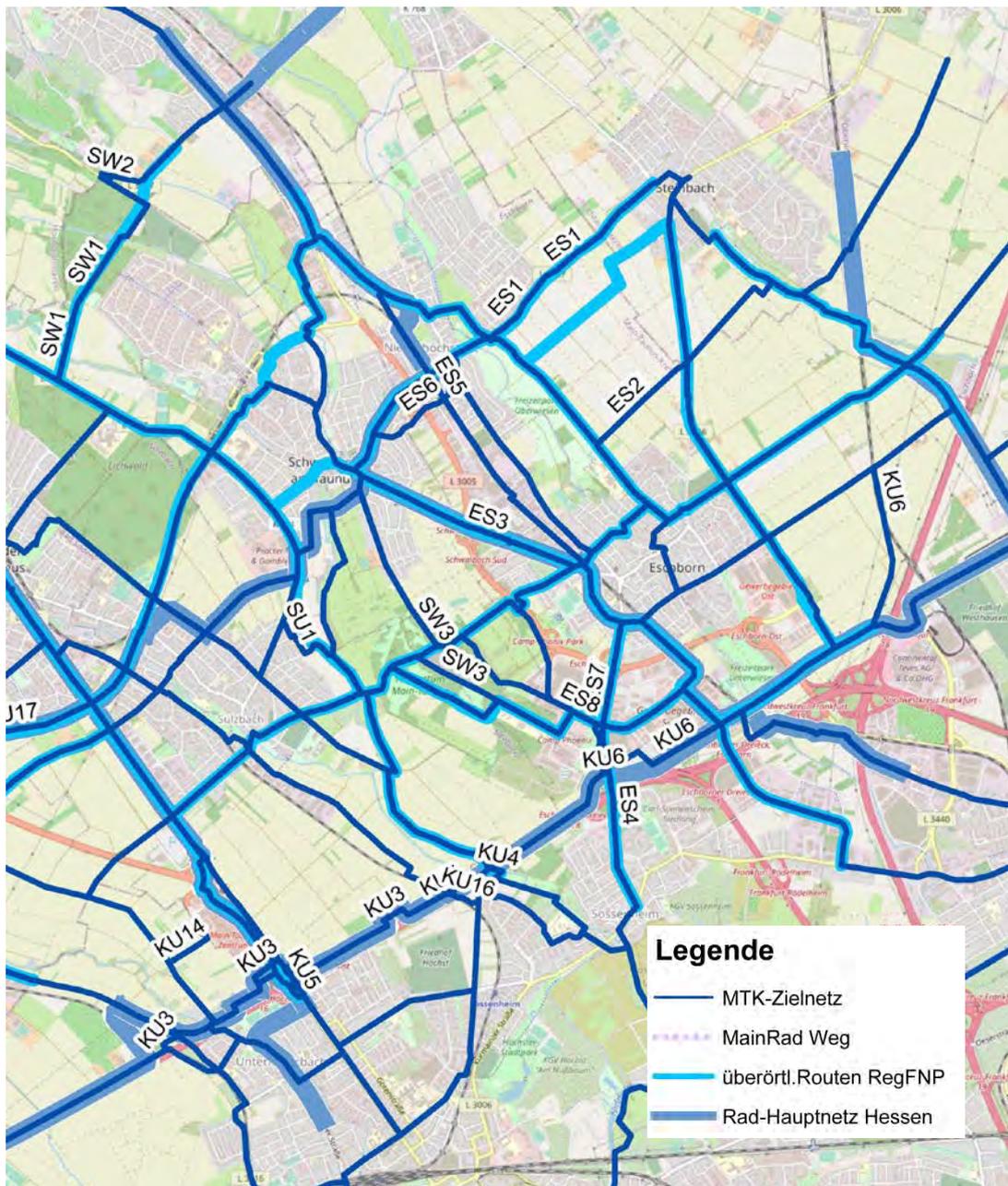


Abbildung 31: Querungshilfe über die B 455 Höhe Staufenstraße.

4. Eschborn



- ES1: L 3367 Niederhöchststadt-Steinbach „Skulpturenpark“
- ES2: Regionalparkroute Eschborn – Steinbach
- ES3: Wegeverbreiterung an der Schwalbacher Straße
- ES4: Absicherung des Gehwegs an der Sossenheimer Straße L3006
- ES5: Kronberg Süd - Eschborn entlang der Bahnlinie
- ES6: Hessenallee
- ES7: Sossenheimer Straße – Brücke L3005
- ES8: Gewerbegebiet Süd

ES1: L 3367 Niederhöchststadt-Steinbach „Skulpturenpark“

Ort	Eschborn Weidfeldstraße Ecke Steinbacher Straße bis zur Gemarkungsgrenze		
Problem	Es ist keine direkte Verbindung zwischen Niederhöchststadt und Steinbach vorhanden.		
Maßnahme	Neubau eines straßenbegleitenden Fuß- und Radwegs nördlich der L 3367 für den Zweirichtungsverkehr. Teil 1: Neubau auf landwirtschaftlichen Flächen. Es ist Grunderwerb erforderlich. Teil 2: Neubau entlang einer Böschung. Hangverkürzung und -stabilisierung mithilfe einer Stützmauer/ Gambionen.		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Hessen Mobil		
Länge	480 m		
Umsetzung	Vergabe und Umsetzung.		
Status	Entwurfsplanung ist abgeschlossen, die Ausführung wurde ausgeschrieben, Umsetzung ist für 2022 geplant.		

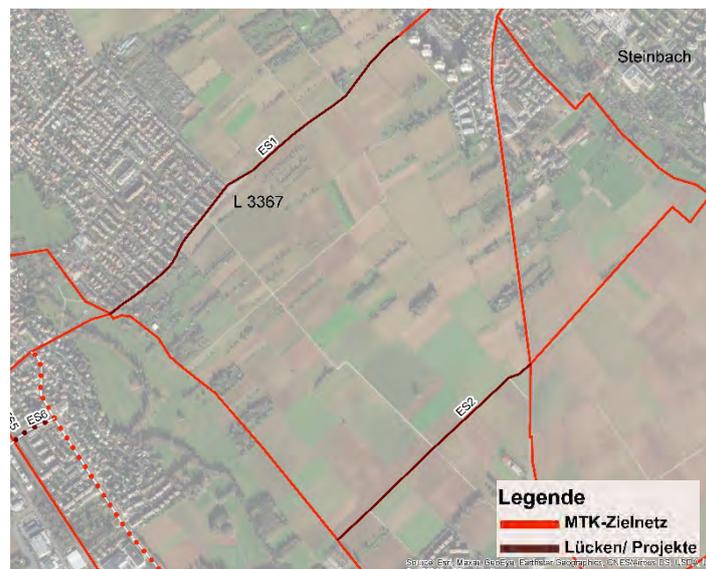


Abbildung 32: Verbindung zwischen Eschborn-Niederhöchststadt und Steinbach.

ES2: Regionalparkroute Eschborn – Steinbach

Ort	Südwestlich der Regionalparkanlage „Schiefer Wald“		
Problem	Das ursprünglich geplante Teilstück der Regionalparkroute wurde als Querverbindung von Steinbach Süd in Richtung Wiesenbad geplant. Die Route führt zu einer verbesserten/direkten Erschließung der nördlichen Kernstadt (v.a. Heinrich-von-Kleist-Schule und Wiesenbad) zur Regionalparkroute und nach Steinbach Süd.		
Maßnahme	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ausbau von 70 m landwirtschaftlichem Weg in Asphalt/Beton. 2. Installation einer LSA mit Bedarfsschaltung oder Querungshilfe für eine sichere Querung der L 3006. 3. Führung über den bestehenden Betonweg Richtung Dörnweg 		
RegFNP 2010	Nein	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Stadt Eschborn, Gemeinde Steinbach, Hessen Mobil (LSA/ Querungshilfe)		
Länge	890 m		
Umsetzung	Grundlagenermittlung/ Vorplanung.		
Status	Es liegt ein Planungskonzept für die Regionalparkroute vor. Derzeit keine Priorisierung der Querung durch Hessen Mobil.		

Für eine Übersicht siehe Abbildung 32

ES3: Wegeverbreiterung an der Schwalbacher Straße

Ort	Fuß- und Radweg von der Brücke über die L 3005 bis zum Kreisverkehr		
Problem	Die bisherige Breite des Hochbords auf der Nordseite ermöglicht keine Führung des Radverkehrs über die Brücke. Zudem ist für Radfahrer aus Schwalbach die Führung in Richtung Kreisverkehr unklar, sie werden bisher auf den Radfahrstreifen in Gegenrichtung geführt.		
Maßnahme	Teil 1: Verbreiterung der Betonauskragung. Teil 2: Verbreiterung des Gehwegs, ein Umsetzungsvorschlag liegt vor.		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Ja
Zuständigkeit	Stadt Eschborn, Hessen Mobil		
Länge	370 m		
Umsetzung	Noch keine Vorplanungen.		
Status	Es liegt ein Umsetzungsvorschlag vor, eine Vorplanung ist nicht vorhanden.		



Abbildung 33. Wegeverbreiterung an der Schwalbacher Straße.

ES4: Absicherung des Gehwegs an der Sossenheimer Straße L3006

Ort	Unterführung der A66 bis auf Höhe des Lidl-Marktes		
Problem	Bisher fahren Radfahrer von Eschborn Richtung Sossenheim ungeschützt neben der Gegenfahrbahn der L3006.		
Maßnahme	Verengung der Fahrbahn auf 3,75 m, Aufstellen von Kunststoffbegrenzungen (Frankfurter Hut) zur Absicherung des Rad- und Fußverkehrs bis auf Höhe des Lidl-Parkplatzes. Ggf. Installation einer Querungshilfe.		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	HessenMobil		
Länge	250 m		
Umsetzung	Keine Informationen.		
Status	Querung soll im Rahmen der Planungen der AS Eschborn (A 66) umgesetzt werden.		

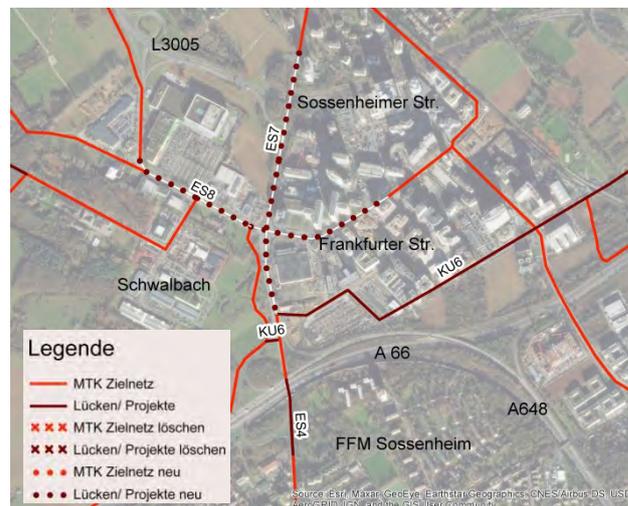


Abbildung 34: Absicherung des Gehwegs an der Sossenheimer Straße L3006.

ES5: Kronberg Süd - Eschborn entlang der Bahnlinie

Ort	Zwischen Einmündung Kronberger Straße/Altkönigweg und Bahnhof Eschborn		
Problem	Die Führung des Radverkehrs entlang der Bahnlinie zwischen Steinbacher Straße und Hessenallee ist nicht durchgängig.		
Maßnahme	Ausbau / Verbreiterung der bestehenden Wege in Verlängerung des Altkönigwegs.		
RegFNP 2010	Nein	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	DB Netz, DB Immobilien, Stadt Eschborn		
Länge	180 m		
Umsetzung	Noch keine Vorplanungen.		
Status	Bisher keine Vorplanungen. Stadt Eschborn hat Kontakt mit DB aufgenommen. .		
Siehe Abbildung 33			

ES6: Hessenallee

Ort	Hessenallee zwischen Hauptstraße und Stadtgrenze Schwalbach		
Problem	Fehlende Infrastruktur für den Radverkehr. Führung im Mischverkehr trotz Tempo 50. Alternativroute durch Unterführung ist ein Umweg, die Unterführungen sind sehr eng. Das Asylbewerberheim ist an kein Radwegenetz angebunden, obwohl hier hoher Anteil Radfahrende wohnt.		
Maßnahme	Fuß- und radfreundliche Überplanung des gesamten Abschnittes, inklusive Überplanung der Knotenpunkte, dadurch mehr Sicherheit für Rad- und Fußverkehr, sowie Leistungserhöhung für den MIV.		
RegFNP 2010	Nein	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Hessen Mobil		
Länge	210 m		
Umsetzung	Noch keine Vorplanungen.		
Status	Bisher keine Vorplanungen erfolgt.		
Siehe Abbildung 33			
Da ein Übergang von der Hessenalle auf den Bürgermeister-Bauer-Weg/ ES5 nicht möglich ist, wird das MTK-Zielnetz wie in Abbildung 33 ergänzt.			

ES7: Sossenheimer Straße – Brücke L3005

Ort	Brückenabschnitt auf der Sossenheimer Straße über die L3005		
Problem	Sehr schmaler Geh- und Radweg im Brückenabschnitt		
Maßnahme	Versetzung der Leitplanke zur Verbreiterung des Geh- und Radweges		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Hessen Mobil		
Länge	-		
Umsetzung	Grundlagenermittlung/ Vorplanung.		
Status	Ein Umsetzungsvorschlag wird von der Stadt Eschborn erarbeitet.		



Abbildung 35: Gehweg Sossenheimer Str., Brücke über die L 3005

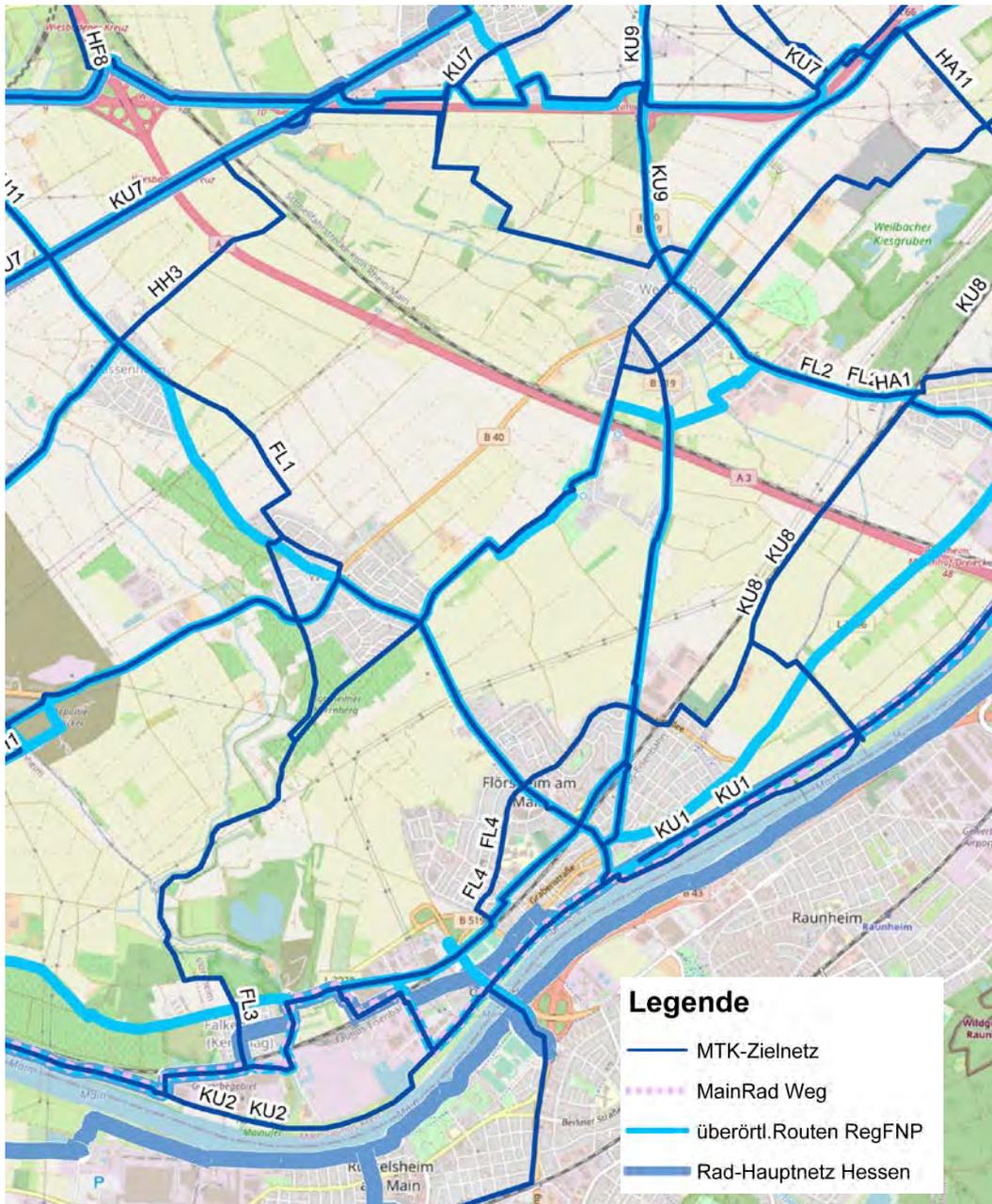
Für eine Übersicht siehe Abbildung 34

ES8: Gewerbegebiet Süd

Ort	Elly-Beinhorn-Straße/Frankfurter Straße		
Problem	Keine durchgängige Radwegeverbindung. Teilweise Schutzstreifen, teilweise Freigabe des Gehwegs. Seitenwechsel nur sehr schwer möglich, dadurch entstehen Umwege. Knotenpunkt Sossenheimer Str. / Frankfurter Straße sehr fahradunfreundlich. Lange Wartezeiten, zu kleine Aufstellflächen.		
Maßnahme	Einführung von durchgängigen Fahrradspuren. Umplanung des Knotenpunkts.		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Hessen Mobil, Stadt Eschborn		
Länge	180 m		
Umsetzung	Grundlagenermittlung/ Vorplanung.		
Status	Durchführung des Nahmobilitäts-Checks mit Fokus auf dem Gewerbegebiet Süd. Identifizierung der Problemstellung Erarbeitung eines Maßnahmenkatalogs		

Für eine Übersicht siehe Abbildung 34

5. Flörsheim



- FL1: L 3017 Massenheim – Wicker
- FL2: L 3366 Eddersheim – Weilbach
- FL3: Querung der Hochheimer Straße
- FL4: Bürgermeister-Lauck-Straße

FL1: L 3017 Massenheim – Wicker

Ort	Hochheim-Massenheim Ortsausgang Ecke Pfarrgasse		
Problem	Kein straßenbegleitender Fuß- und Radweg vorhanden		
Maßnahme	Befestigung des landwirtschaftlichen Weges östlich der L 3017. Die Strecke auf Massenheimer Gemarkung ist bereits als betonierter Weg für den Radverkehr nutzbar. Durch die Entwicklung des Neubaugebietes in Wicker wird die Länge des zu planenden Streckenabschnitts verkürzt.		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Stadt Flörsheim, Hessen Mobil (da parallel zur L 3017)		
Länge	415 m		
Umsetzung	Grundlagenermittlung/ Vorplanung.		
Status	Das Projekt ist 2019 in die Radwegeoffensive des Regionalverbandes aufgenommen worden. Es wird eine Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Regionalverband FrankfurtRheinMain und Hessen Mobil, bzw. der Kommune Flörsheim geschlossen. Der Regionalverband übernimmt die Betreuung der Planung und Ausführung.		



Abbildung 36: L 3017 Massenheim – Wicker.



FL3: Querung der Hochheimer Straße

Ort	Hochheimer Straße/ Ecke Falkenbergstraße		
Problem	Die Hochheimer Straße muss bei hohen Kfz-Fahrgeschwindigkeiten ungesichert gequert werden. Die Überquerung von 2 Fahrspuren ist für Familien mit Kindern und mobilitätseingeschränkte Personen nicht gefahrlos möglich. Die Querung wird hauptsächlich für den Freizeitverkehr genutzt.		
Maßnahme	Umsetzungsvorschlag: Installation einer LSA mit Bedarfsschaltung.		
RegFNP 2010	Nein	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Hessen Mobil		
Länge	-		
Umsetzung	Noch keine Vorplanungen.		
Status	Derzeit keine Priorisierung durch Hessen Mobil.		

Für eine Übersicht siehe Abbildung 3

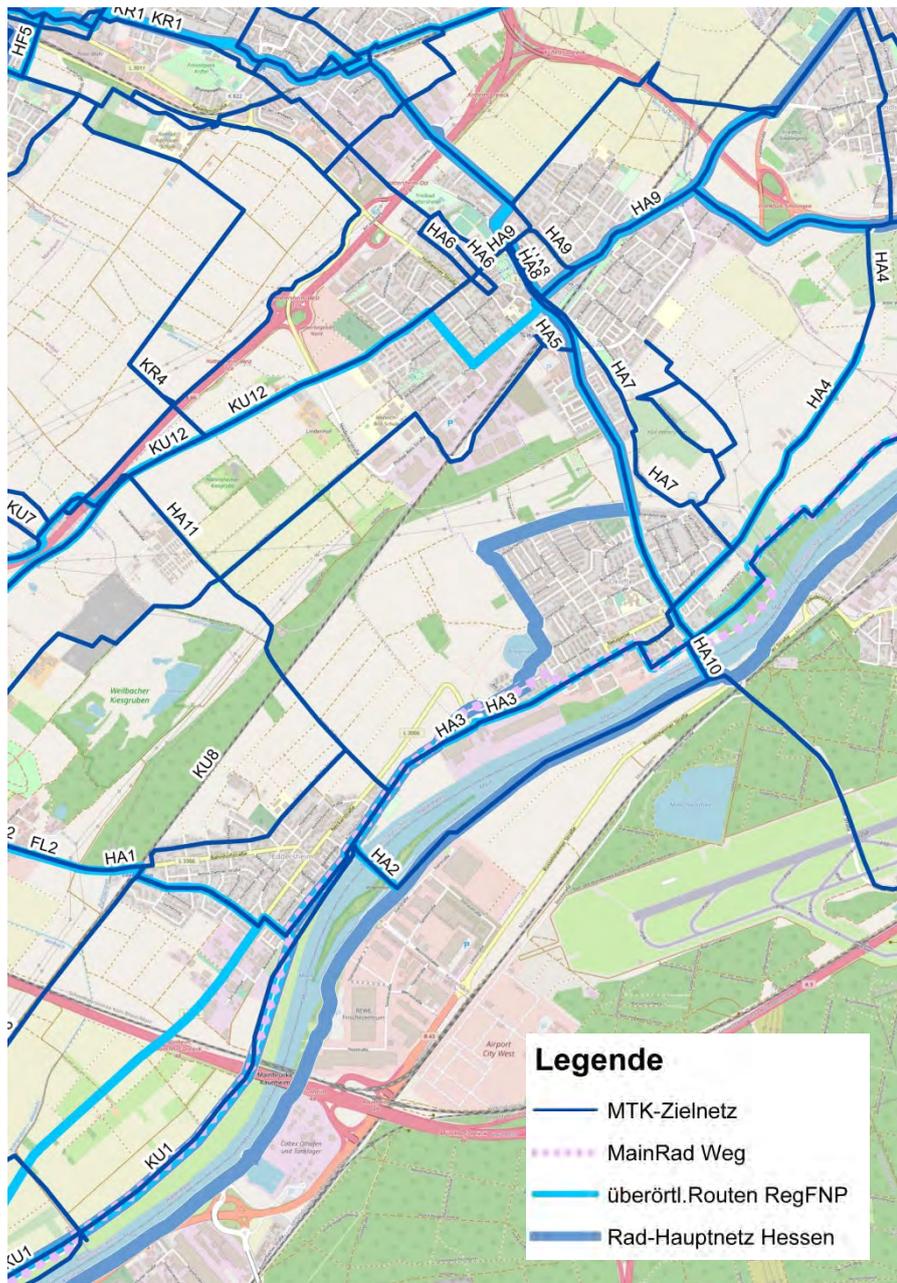
FL4: Bürgermeister-Lauck-Straße

Ort	Zwischen Windhorststraße und Wickerer Straße		
Problem	Die Bürgermeister-Lauck-Straße ist die Hauptroute für den Schüler- und Alltagsradverkehr, die Radverkehrsanlagen sind lückenhaft.		
Maßnahme	Neuordnung des gesamten Straßenraumes, Einrichtung von Schutzstreifen auf beiden Seiten. Die Gesamtbreite des Straßenraums lässt die Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen mit einer Regelbreite von jeweils 1,50 m zu, sodass eine Restfahrbahnbreite von 5,00 m verbleibt.		
RegFNP 2010	Nein	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Flörsheim		
Länge	850 m		
Umsetzung	Noch keine Vorplanungen.		
Status	Derzeit keine Umplanung in Vorbereitung.		



Abbildung 39 Bürgermeister-Lauckstraße in Flörsheim.

6. Hattersheim



- HA1: L 3366 Eddersheim – Weilbach
- HA2: Barrierefreie Zuwegung der Staustufe Eddersheim
- HA3: L 3006 Führung des Main-Radwegs entlang der Rheinstraße, Okriftel
- HA4: L 3006 Okriftel - Sindlingen
- HA5: Barrierefreier Ausbau Hattersheim Bahnhof
- HA6: Krißtel – Hattersheim, Querung der Mainzer Landstraße L 3265
- HA7: Verbreiterung des Schwarzbachuferwegs
- HA8: Hessendamm L 3011
- HA9: Nassauer Straße/ Frankfurter Straße
- HA10: Mainbrücke Okriftel - Kelsterbach
- HA11: Wegebefestigung zwischen L 3265 und „Rabe am Kastengrund“

HA1: L 3366 Eddersheim – Weilbach

Ort	Flörsheim-Weilbach L 3366 Feldweg bis zum Artelgraben (Nordseite)		
Problem	Das ca. 2 m breite Bankett wird trotz durchgezogenem Breitstrich als Parkstreifen für Park+Ride genutzt.		
Maßnahme	Aufstellung eines B-Plans zum Ausbau eines Einrichtungsrads- und Fußwegs nach Regemaß im Zusammenhang mit Weiterführung der Maßnahme auf Hattersheimer Gemarkung. Die Maßnahme bildet den Lückenschluss des Ortsteils Weilbach an die S-Bahn Linie S1. Die Planungen zur Umgehungsstraße Weilbach müssen berücksichtigt werden.		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Hessen Mobil		
Länge	200 m		
Umsetzung	Noch keine Vorplanungen.		
Status	Der vorhandene Radweg wurde 2018 saniert, die Breite ist nicht ERA-konform. Eine Planung zur Verbreiterung liegt nicht vor.		



Abbildung 41: Flörsheim-Weilbach L 3366.



Abbildung 41: (a-b): Bankett an der L 3366. Foto: ivm 2015.

HA2: Barrierefreie Zuwegung der Staustufe Eddersheim

Ort	Eddersheimer Staustufe		
Problem	Die Main-Querung ist nur über einen steilen Treppenaufgang erreichbar, nicht nur für mobilitätseingeschränkte Menschen, sondern auch einige Radfahrer ist dieser nicht nutzbar.		
Maßnahme	Höhenausgleich für den barrierefreien/-armen Zugang.		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Gemeinde Kelsterbach, Stadt Hattersheim, Regionalpark RheinMain		
Länge	20 m		
Umsetzung	Entwurfsplanung/ Ausführungsplanung.		
Status	Die zunächst angedachte Spindellösung ist aufgrund der Statik des Bauwerkes nicht realisierbar. Auf der Südseite wird voraussichtlich die Treppe mit einer Rampe erneuert, auf der Nordseite kann voraussichtlich die Treppe erhalten und eine Rampe angeschlossen werden. Die Entwürfe sind noch nicht abgeschlossen. Das Bauwerk steht unter Denkmalschutz, Entwürfe und Denkmalschutz werden eng abgestimmt.		



Abbildung 43: Bestehende Zuwegung der Staustufe Eddersheim.

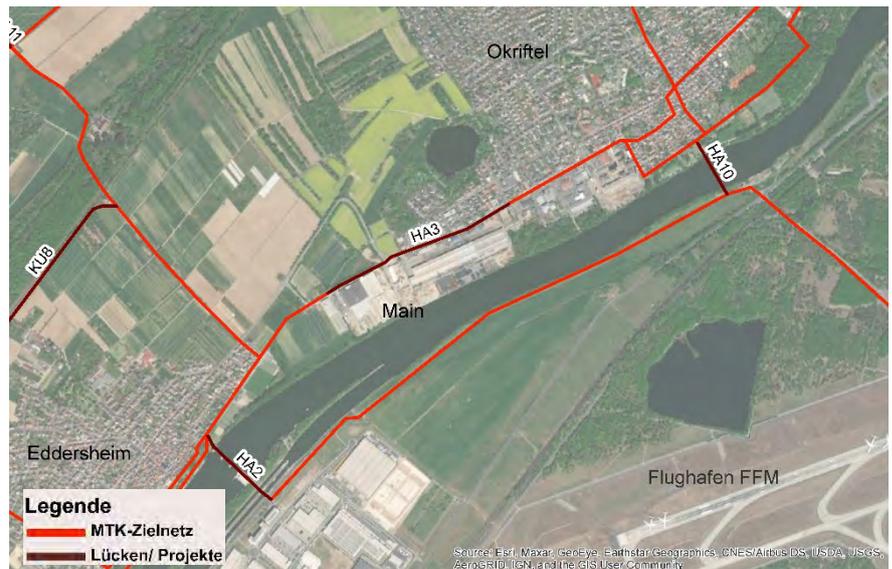


Abbildung 42: Eddersheim - Okriftel, Staustufe Eddersheim und Mainradweg.

HA3: L 3006 Führung des Main-Radwegs entlang der Rheinstraße, Okriftel

Ort	Siemensstraße – Rheinstraße		
Problem	An der bestehenden Verbindung muss die Rheinstraße ungesichert gekreuzt werden, zudem ist die bestehende Verbindung indirekt.		
Maßnahme	Abschnitt 1: Bau eines Fuß- und Radwegs von der Siemensstraße bis zur Rheinstraße (240 m), Abschnitt 2: Bau eines Fuß- und Radwegs an der Rheinstraße bis zum Nahering (550 m).		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Ja
Zuständigkeit	Hessen Mobil		
Länge	240 m		
Umsetzung	Entwurfsplanung/ Ausführungsplanung.		
Status	Die Maßnahme ist Teil der Sanierungsoffensive 2016-2022. Der Grunderwerb wird bald abgeschlossen, die Umsetzung wird für 2022/2023 anvisiert.		



Abbildung 44 (a-b): Randstreifen an der Rheinstraße, Okriftel.

Für eine Übersicht siehe Abbildung 42

HA4: L 3006 Okriftel - Sindlingen

Ort	Ortsausgang Okriftel (Bonnemühlweg) bis zur Einmündung „Auf der Roos“		
Problem	Der bestehende Main-Uferweg ist ein deutlicher Umweg für den Berufsverkehr der Relation MTK-Industriepark Höchst. Zudem besitzt der bestehende Mainuferweg nur eine wassergebundene Decke.		
Maßnahme	Bau eines straßenbegleitenden Fuß- und Radwegs entlang der L 3006.		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Hessen Mobil, Stadt Hattersheim, Stadt Frankfurt		
Länge	2 km		
Umsetzung	Entwurfsplanung/ Ausführungsplanung.		
Status	Es liegt ein Planungskonzept in Auftrag von HessenMobil aus dem Jahr 2006 vor. Derzeit ist jedoch keine Umsetzung vorgesehen.		

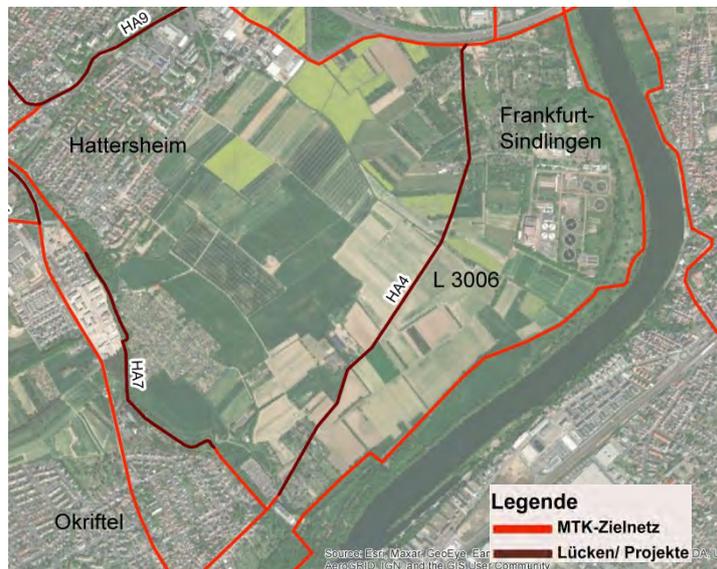


Abbildung 45: L 3006 Okriftel – Sindlingen.

HA5: Barrierefreier Ausbau Hattersheim Bahnhof

Ort	Hattersheim Bahnhof		
Problem	Die bestehende Unterführung wird nur über Treppen erreicht		
Maßnahme	Bau einer langen Rampe zur Unterquerung des Bahnhofes		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Ja
Zuständigkeit	RMV, DB Netz AG		
Länge	- m		
Umsetzung	Grundlagenermittlung/ Vorplanung.		
Status	Die Machbarkeitsstudie der DB Netz AG ist abgeschlossen, bis Ende 2021 werden die Vorplanungen erwartet. Umsetzungsbeginn vermutlich ab 2026.		



Abbildung 46: Barrierefreier Ausbau Hattersheim Bahnhof.

HA6: Kriftel – Hattersheim, Querung der Mainzer Landstraße L 3265

Ort	Kreuzung Bergstraße / Mainzer Landstraße L 3265
Problem	Der Schwarzbachuferweg („Schwimmbadweg“) vom Ladislaus-Winterstein-Ring in Richtung Hattersheim Zentrum ist aufgrund der schlechten Wegequalität nur eingeschränkt nutzbar.
Maßnahme	<p>Umsetzungsvorschlag:</p> <p>Neue Führung von Kriftel in Richtung Hattersheim Zentrum/ Bahnhof/ Okriftel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vom Ladislaus-Winterstein-Ring/Schwarzbachweg über die Bergstraße. - Sicherung des Radverkehrs an der Kreuzung Mainzer Landstraße/Bergstraße: - Aufstellfläche an der LSA Bergstraße mit Geradeauspfeil für Radfahrer - Fuhrmarkierung über die Kreuzung von der Bergstraße in die Sarcellerstraße <p>Eine Querung Staufenstrasse wurde planerisch überprüft, um den Radverkehr Richtung Kriftel über die Staufenstrasse zu führen. Hier ist es nicht möglich, eine sichere Querung</p>

herzustellen. Deswegen werden Routen in beide Richtung auf die Bergstraße gelegt.

Durch Querungshilfen wird die empfundene und objektive Verkehrssicherheit verbessert, die neue Führung ermöglicht eine sichere und schnelle Verbindung, die Konfliktsituationen mit dem Fußverkehr werden verringert.

RegFNP 2010	Nein	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Stadt Hattersheim, Hessen Mobil		
Länge	- m		
Umsetzung	Vergabe und Umsetzung.		
Status	Planungskonzept liegt vor, Umsetzung in Vorbereitung		



Abbildung 47: Bergstraße/ Staufenstraße.

HA7: Verbreiterung des Schwarzbachuferwegs

Ort	Höhe Beethovenstraße bis auf Höhe „In den Wiesen“		
Problem	Der Schwarzbachuferweg ist für den Zweirichtungsverkehr zu schmal.		
Maßnahme	Verbreiterung.		
RegFNP 2010	Nein	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Stadt Hattersheim		
Länge	880 m		
Umsetzung	Vergabe und Umsetzung.		
Status	Planung liegt vor. Der Schwarzbachuferweg kann u.a. wegen Bereichen der Renaturierung nicht durchgehend auf 3m verbreitert werden. Eine Verbreiterung wird so weit möglich durchgeführt. Langfristig sollte der Alltagsverkehr parallel über Kuckuspfad/ Elsterpfad geführt werden.		

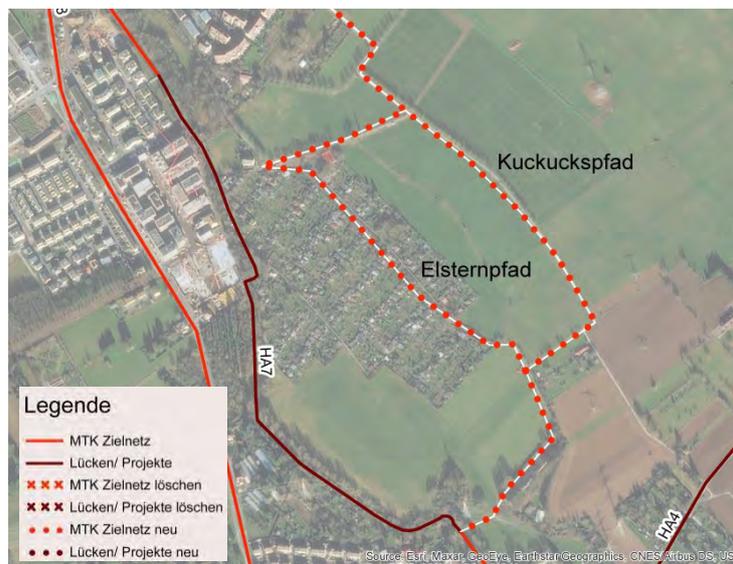


Abbildung 48: Schwarzbachuferweg, mögliche Verlegung des Zielnetzes.

HA8: Hessendamm L 3011

Ort	Zwischen Südring und Mainzer Landstraße		
Problem	Die Radverkehrsanlagen sind lückenhaft		
Maßnahme	Schaffung eines Angebotes für den Radverkehr. Dieses ermöglicht Radfahrern eine direkte Verbindung von Hattersheim nach Okriftel.		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Ja
Zuständigkeit	Hessen Mobil, Stadt Hattersheim		

Länge	730 m
Umsetzung	Noch keine Vorplanungen.
Status	Es liegt kein Planungskonzept vor.

Übersichtskarte siehe Abbildung 46



Abbildung 49: Hessendamm in Hattersheim.

HA9: Nassauer Straße/ Frankfurter Straße

Ort	Zwischen Lorsbacher Straße und Südring
Problem	Es sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden.
Maßnahme	Vor der Entwidmung der ehemaligen Landesstraße L 3265 wurde diese saniert sowie die Brücke Autoberg abgerissen und neu errichtet. Dabei wurde die Brücke einseitig mit einem Geh- und Radweg ausgestattet, um perspektivisch eine Radverbindung über diese Straße herstellen zu können. Dieser Radweg beschränkt sich auf die Brücke und müsste sowohl in Richtung Südring als auch in Richtung Frankfurter Straße/Nassauer Straße verlängert werden. Die Maßnahme ermöglicht eine direkte Verbindung von Hattersheim-Nord nach Sindlingen/Höchst. Nach Herstellung des Radwegs an der L 3265 Mainzer Landstraße (Sanierungsoffensive 2016 – 2022) entstünde damit eine zusammenhängende Route Weilbach – Hattersheim – Sindlingen – Höchst. Diesem Lückenschluss kommt eine besondere Bedeutung zu, da die verfügbaren Straßenquerschnitte im Süden der Bahn keine umwegfreie Verbindung in Richtung Höchst ermöglichen.
RegFNP 2010	Ja Hess. Hauptnetz Ja
Zuständigkeit	Hessen Mobil, Stadt Hattersheim
Länge	1265 m
Umsetzung	Noch keine Vorplanungen.
Status	Es liegt kein Planungskonzept vor. Die Realisierung ist aufgrund der angrenzenden Böschung derzeit unwahrscheinlich, das MTK-Zielnetz wurde deshalb wie in Abbildung 50 ergänzt.

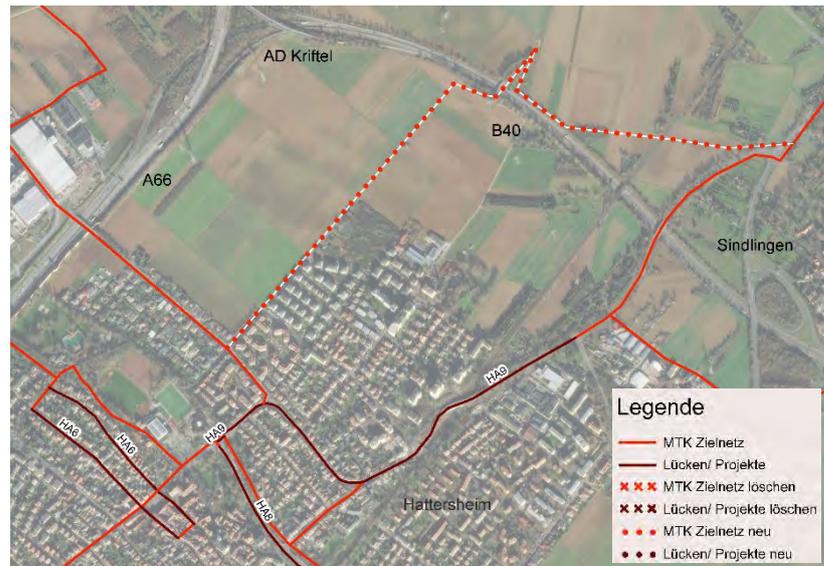


Abbildung 50: Netzergänzung Richtung Sindlingen über die B40



Abbildung 51: L3265 Brücke, Übersichtskarte siehe Abbildung 46

HA10: Mainbrücke Okriftel - Kelsterbach

Ort	Zwischen „An der Fähre“ (Okriftel) und Okrifteler Straße (Kelsterbach)	
Problem	Aus Hofheim/ Kriftel/ Hattersheim müssen in Richtung Flughafen große Umwege in Kauf genommen werden. Im Sommer besteht eine Fährverbindung, diese ist jedoch mit einer erheblichen Reisezeitverlängerung verbunden.	
Maßnahme	Errichtung eines Brückenbauwerks oder Ausweitung des Fährkonzeptes.	
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz
		Nein
Zuständigkeit	Stadt Hattersheim, Gemeinde Kelsterbach, Land Hessen	
Länge	250 m	
Umsetzung	Noch keine Vorplanungen.	
Status	Die Maßnahme wurde als Teil des Konzeptes „Mit dem Fahrrad am und zum Flughafen Frankfurt“ benannt. Derzeit kein Planungskonzept für eine Brücke. Ideenkonzept zu einer Ausweitung des Fährbetriebes.	

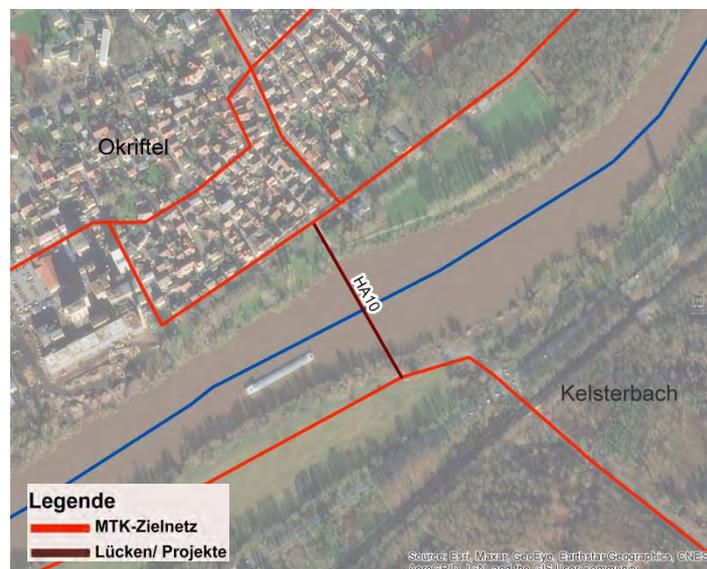


Abbildung 52: Mögliche Überbrückung des Mains zwischen Okriftel und Kelsterbach.

HA11: Wegebefestigung zwischen L 3265 und „Rabe am Kastengrund“

Ort	Zwischen Wegeeinmündung L 3265 und Kreuzung „Rabe am Kastengrund“		
Problem	Der bestehende wassergebundene Weg ist in einem schlechten Zustand.		
Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Asphaltierung des bestehenden Weges (790 m). Eine Asphaltierung ist aufgrund der bestehenden wegebegleitenden Vegetation voraussichtlich im Einklang mit naturschutzfachlichen Belangen möglich. Alternativ ist eine Sanierung der wassergebundenen Decke anzustreben. • Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der L 3265 auf ein verträgliches Maß für kreuzende Radfahrer • Herstellung einer Aufstellfläche 10 Meter westlich der bestehenden Einmündung im Rahmen der Maßnahme KU12 <p>Die Strecke erschließt den Main-Radweg sowie die Regionalpark-Rundroute mit Hofheim/Kriftel aus Richtung Osten und Norden sowie Diedenbergen/ Wallau / Wiesbaden aus Westen.</p>		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Stadt Hattersheim		
Länge	800 m		
Umsetzung	Noch keine Vorplanungen.		
Status	Für die Errichtung eines Rechenzentrums am Kastengrund wird der Bebauungsplan angepasst. Anschließend können die Vorplanungen beginnen.		

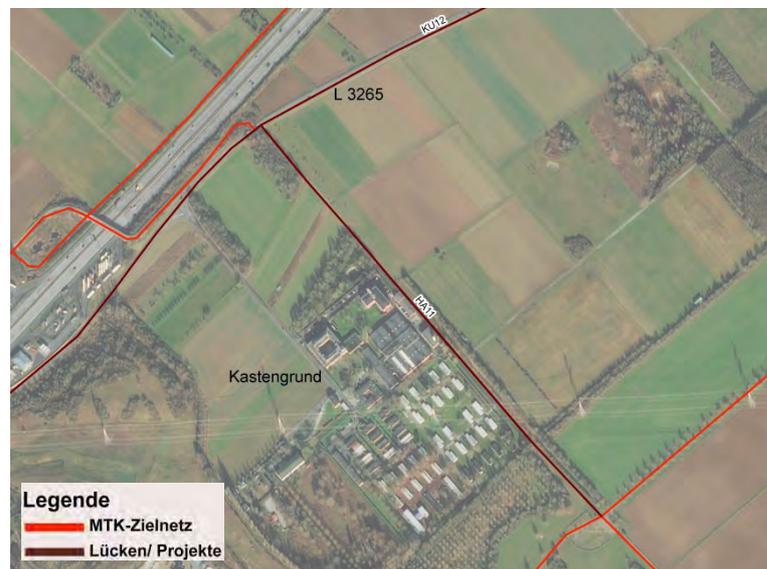


Abbildung 53: Wegebefestigung zwischen L 3265 und „Rabe am Kastengrund“.

7. Hochheim



HH1: Lückenschluss Hochheim - Wicker

HH2: Hochheim - Delkenheim - Überbrückung der B 40

HH3: Massenheim Diedenberger Weg

HH1: Lückenschluss Hochheim - Wicker

Ort	Umfahrung der Frankfurter Straße auf Höhe der Hajo-Rüter-Straße		
Problem	Fuß- und Radwegestück fehlt entlang der Frankfurter Straße. Hier müssen Radfahrer auf die Fahrbahn einscheren, dies kann aufgrund der Unverträglichkeit mit dem Kfz-Verkehr zu Sicherheitsrisiken führen.		
Maßnahme	Ausbau des fehlenden Stücks Feldweg südlich der Frankfurter Straße, Radfahrer müssen hier einen Umweg in Kauf nehmen, werden jedoch sicher geführt.		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Stadt Hochheim		
Länge	175 m		
Umsetzung	Noch keine Vorplanungen.		
Status	Der Weg soll im Zuge der Entwicklung des Gewerbegebietes entlang der Frankfurter Straße südliche Seite mit an die Straße verlegt werden.		



Abbildung 54: Lückenschluss Hochheim - Wicker

HH2: Hochheim - Delkenheim - Überbrückung der B 40

Ort	Hochheim Schänzchen – Regionalpark Spielplatz Hochheim		
Problem	Keine direkte Fuß- und Radwegeverbindung von Hochheim nach Delkenheim vorhanden. Die Verbindung nach Delkenheim/Naherholungsgebiet über die Massenheimer Landstraße ist ein deutlicher Umweg und es ist dort kein durchgängiges Angebot für den Radverkehr vorhanden.		
Maßnahme	Überbrückung der B 40 für den Fuß- und Radverkehr, Nutzung des bestehenden Betonplattenwegs. Ermöglicht eine direkte Erschließung des Naherholungsgebietes Massenheimer Kiesgruben/ Regionalparkspielplatz und des Ortsteils Delkenheim über die Straße Long Seegewann.		

RegFNP 2010	Nein, ersetzt jedoch teilweise die eingetragene Verbindung an der L 3028.
Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Stadt Hochheim
Länge	60 m
Umsetzung	Noch keine Vorplanungen.
Status	Es liegt kein Planungskonzept vor.
Siehe Abbildung 54	

HH3: Massenheim Diedenbergerer Weg *Sanierung abgeschlossen*****

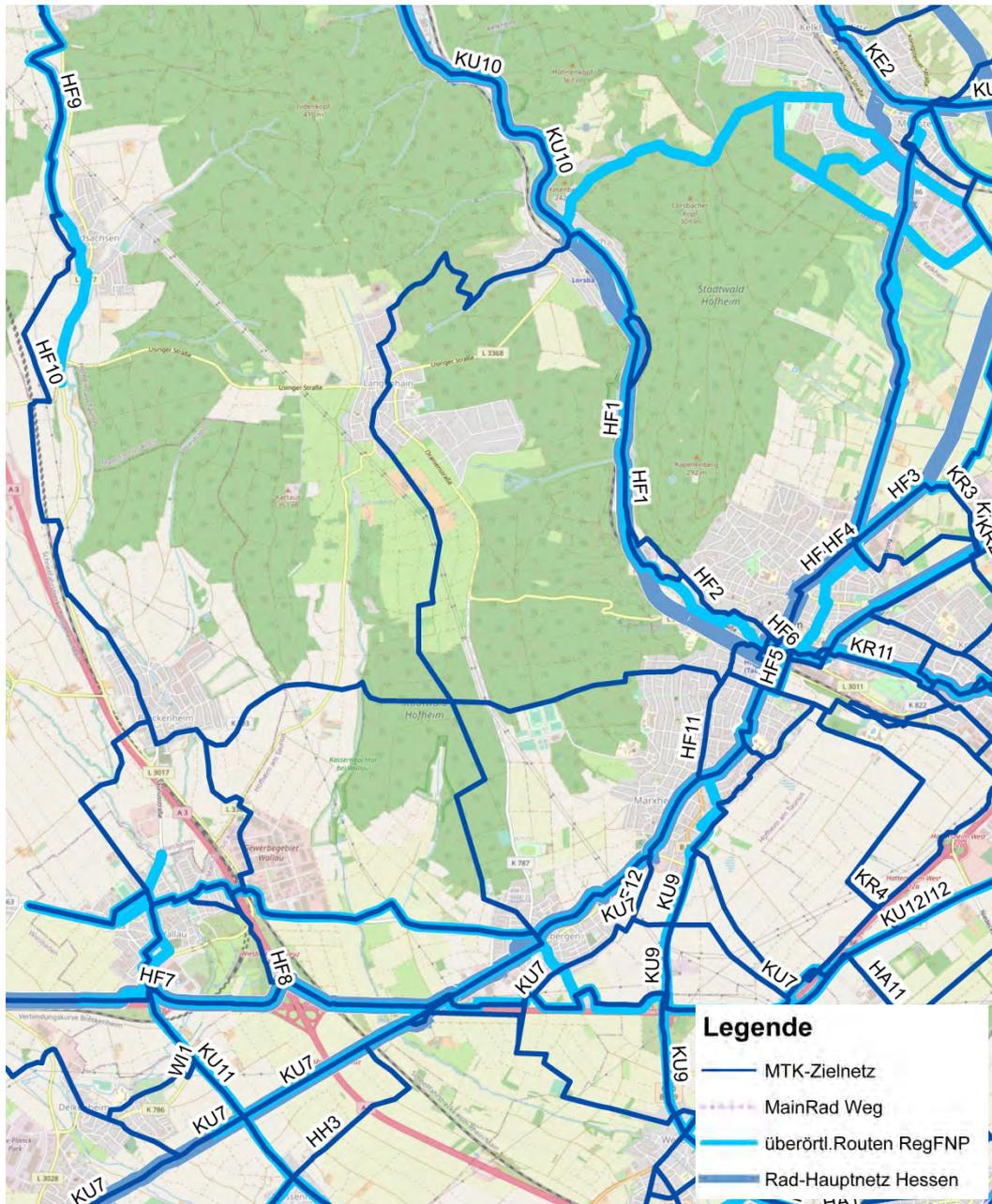
Ort	Diedenbergerer Weg zwischen Weilbacher Weg und Aussiedlerhöfe		
Problem	Schadhafte Asphaltdecke		
Maßnahme	Sanierung der Asphaltdecke. Das Stück ist Teil der Verbindung Hochheim-Massenheim-Diedenbergen.		
RegFNP 2010	Nein	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Stadt Hochheim		
Länge	450 m		
Umsetzung	Abgeschlossen.		
Status	Sanierung abgeschlossen.		

Siehe Abbildung 17



Abbildung 55: Asphaltdecke Diedenbergerer Weg.

8. Hofheim



- HF1: L 3011 Lorsbach – Hofheim
 HF2: Verbindung zwischen L 3011 und Innenstadt durch die Kargeswiesen
 HF3: Lückenschluss B 519 Hofheim - Liederbach
 HF4: B 519 Hofheim Nord: Niederhofheimer Straße
 HF5: Fußgänger- und Radfahrerbrücke Marxheim-Kernstadt
 HF6: Querung der B 519 Schulzentrum – Bahnhof/Kernstadt
 HF7: Lückenschluss an der Anschlussstelle Wallau
 HF8: Lückenschlüsse Wallau – Wiesbadener Kreuz
 HF9: Lückenschluss Bremthal – Wildsachsen
 HF10: L 3017 Wildsachsen – Breckenheim
 HF11: B 519 Hofheim-Marxheim Rheingaustraße
 HF12: Lückenschluss Diedenbergen – Marxheim

HF1: L 3011 Lorsbach – Hofheim

Ort	Lorsbach Ortsausgang bis Hofheim Lorsbacher Straße		
Problem	<p>Es ist kein Angebot für Radfahrer vorhanden, das Fahren auf der L 3011 im Mischverkehr ist gefährlich und hat in der Vergangenheit zu einem erhöhten Unfallaufkommen mit Radfahrereteiligung geführt.</p> <p>Der Forstweg „Heinrichsweg“ ist aufgrund der schlechten Oberflächenqualität, der geringen sozialen Kontrolle, der schlechten Sichtverhältnisse, der Nutzungskonflikte mit Reitern und Spaziergängern sowie den Höhenunterschieden für den Alltagsradverkehr nur bedingt geeignet.</p>		
Maßnahme	<p>Kurzfristig: Ausbesserung der wassergebundenen Decke des Heinrichswegs, Mittelfristig: Bau eines straßenbegleitenden Rad- und Fußwegs für den Zweirichtungsradverkehr. Zur Realisierung ist Grunderwerb nötig. Die Verbindung ermöglicht den Lückenschluss zwischen Eppstein und Hattersheim.</p>		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Ja
Zuständigkeit	Hessen Mobil, Stadt Hofheim, Forstamt Königstein (Forstweg)		
Länge	1500 m		
Umsetzung	Entwurfsplanung/ Ausführungsplanung.		
Status	<p>Grunderwerb im Bereich der Stützmauer abgeschlossen. Für den südlichen Abschnitt derzeit Austausch mit der Fachbehörde Naturschutz/ Wasserschutz, da hier erneute Variantenprüfung gewünscht ist. Somit Prüfung weiterer Variantenverläufe. 2022 soll der Vorentwurf abgeschlossen werden, die neuen Varianten müssen planerisch ausgearbeitet und abgestimmt werden, darauf folgt das Baurechtsverfahren.</p>		



Abbildung 56: Radwegeverbindung Hofheim-Lorsbach.

HF2: Verbindung zwischen L 3011 und Innenstadt durch die Kargeswiesen

Ort	Schwarzbachbrücke an der Lorsbacher Straße bis zur Cohausenstraße		
Problem	Im Rahmen der Neuplanungen eines Radwegs an der L 3011 (Maßnahme HF1) zwischen Lorsbach und Hofheim wird eine innerstädtische Weiterführung benötigt.		
Maßnahme	<p>Schaffung einer Radverkehrsführung zwischen der Fußgänger- und Radfahrerbrücke an der L 3011 und der Cohausenstraße.</p> <p>Die geplante Verbindung führt entlang des Reit- und Fahrvereins Hofheim und durch die Kargeswiesen (Kleingartenanlage) bis zur Cohausenstraße.</p> <p>Hierzu ist neben dem Wegebau u.a. der Austausch einer Treppenanlage durch eine Anrampung nötig.</p> <p>Die Maßnahme wird zusammen mit der Maßnahme HF1 realisiert.</p>		
RegFNP 2010	Ja (Gesamtverbindung Hofheim – Lorsbach)	Hess. Hauptnetz	Ja
Zuständigkeit	Stadt Hofheim		
Länge	630 m		
Umsetzung	Grundlagenermittlung/ Vorplanung.		
Status	Anbindung an HF1 notwendig, es liegt derzeit noch keine Ausführungsplanung vor. Es finden Abstimmungsgespräche mit Hessen Mobil statt.		
Für eine Übersicht siehe Abbildung 56			

HF3: Lückenschluss B 519 Hofheim - Liederbach

Ort	Zwischen Wegeinmündung B 519 (Umspannwerk) und dem HLB Betriebshof		
Problem	Es ist kein Radweg vorhanden. Radfahrer aus Liederbach in Richtung Hofheim müssen beide Fahrspuren der B 519 außerorts ohne Querungshilfe überqueren.		
Maßnahme	Asphaltierter Wegebau entlang der B 519 auf der Feldgemarkung und auf dem Grünstreifen des Grundstücks am HLB Betriebshof. Erweiterung der LSA am Betriebshof mit einem Fußgängersignal in Gleichschaltung mit dem Kfz-Verkehr. Westlich der Betriebsausfahrt können Radfahrer an der bestehenden LSA gesichert zu Fuß queren.		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Ja
Zuständigkeit	HessenMobil		
Länge	245 m		
Umsetzung	Noch keine Vorplanungen.		
Status	Ein Planungskonzept liegt nicht vor. Zukünftige Planungen im Projektgebiet (Sportplatz, Umgebung B 519) müssen beachtet werden.		



Abbildung 58: Lückenschluss zwischen HLB Betriebshof und Feldwegeinmündung für den Fuß- und Radverkehr.

HF4: B 519 Hofheim Nord: Niederhofheimer Straße

Ort Zwischen Ortsausgang und Kreuzung Zeilsheimer Straße

Problem Die Niederhofheimer Straße bildet eine wichtige Radverkehrsverbindung von Hofheim Zentrum in das Gewerbegebiet Nord und in die östlichen Kommunen des Main-Taunus-Kreises über Liederbach. Nach ERA wird bei der Verkehrsstärke von ca. 9000 Kfz/24 h und zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h die Einrichtung einer Radverkehrsanlage empfohlen.
Zudem weist der Straßenraum im südwestlichen Abschnitt bei einer Abwechslung von Einmündungen und Parkständen unterschiedliche nutzbare Breiten auf. Dies führt zu Konflikten mit dem Kfz-Verkehr, da Radfahrer vor Parkständen wieder nach links einscheren.

Maßnahme Prüfung des Straßenquerschnitts und der Einmündungen zur Einrichtung von Fahrradschutzstreifen auf der Fahrbahn. Aufgrund der begrenzten Straßenbreite kann eine Einrichtung von einem Radfahrstreifen (mit Breitstrich) bergauf in Richtung Ortsausgang ebenso in Betracht kommen.
In Rahmen der Maßnahmen sollte eine Neupositionierung bzw. -markierung und Reduzierung der Parkstände geprüft werden, um die Sichtbeziehungen v.a. an Einmündungsbereichen zu verbessern.

RegFNP 2010 Ja Hess. Hauptnetz Ja

Zuständigkeit HessenMobil, Stadt Hofheim

Länge 1220 m

Umsetzung Noch keine Vorplanungen.

Status Bisher keine Gesamtplanung zur Umgestaltung durch Hessen Mobil.

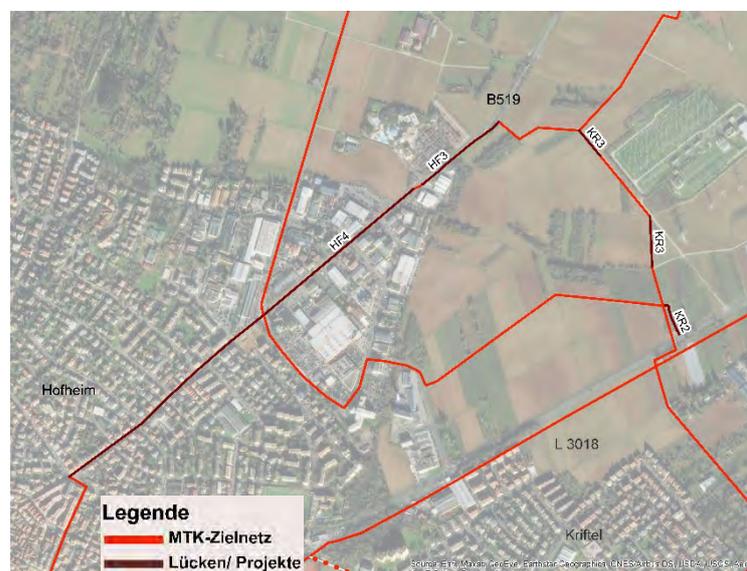


Abbildung 59: B 519 Hofheim Nord: Niederhofheimer Straße.

HF5: Fußgänger- und Radfahrerbrücke Marxheim-Kernstadt

Ort	Verlängerung der Habelstraße bis zur Rudolph-Mohr-Straße.		
Problem	Radfahrer aus Marxheim mit Ziel Hofheim-Kernstadt müssen entweder durch die Bahnunterführung oder die Rheingaubrücke entlang fahren. Beide Strecken sind aufgrund konkurrierender Verkehrsträger (Kfz-Verkehr, Fußverkehr), Barrieren (Unterführung, Busbahnhof), Sicherheitsdefizite (Rheingaubrücke) sowie deutlicher Höhenunterschiede für den Radverkehr unattraktiv.		
	Die Verbindung hat eine große lokale Bedeutung für den Alltagsradverkehr (v.a. Schülerradverkehr in beide Richtungen und Zielverkehr in die Hofheimer Innenstadt) sowie überörtliche Bedeutung zur Verbindung der Stadt Hofheim mit Zielen im westlichen Main-Taunus-Kreis.		
Maßnahme	Überbrückung der Hattersheimer Straße und der Bahnlinie für den Fuß- und Radverkehr. Zur Realisierung muss Grunderwerb getätigt werden. Aufgrund einer baulichen Ausführung im innerstädtischen Bereich und den entsprechenden Anforderungen für einen Planfeststellungsbeschluss wird ein langfristiger Umsetzungshorizont veranschlagt.		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Stadt Hofheim		
Länge	170 m		
Umsetzung	Grundlagenermittlung/ Vorplanung.		
Status	Eine Machbarkeitsstudie ist in Arbeit, erste Ergebnisse werden ab Herbst 2021 erwartet.		



Abbildung 60: Direktverbindung zwischen Marxheim und Hofheim-Zentrum.

HF6: Querung der B 519 Schulzentrum – Bahnhof/Kernstadt

Ort	Querung der B 519 zwischen Rathaus Hofheim und Kirschgartenstraße		
Problem	<p>Die Schwarzbachroute von Hattersheim/ Kriftel/ Schulzentrum Hofheim ist die Hauptroute für den Schülerradverkehr und eine wichtige Verbindungen für den Pendler- und Freizeitradverkehr.</p> <p>Radfahrer müssen derzeit zu Fuß entlang des Bürgersteigs an der Ein-/Ausfahrt der Esso-Tankstelle vorbeigehen, um zur LSA in Richtung Kirschgartenstraße/Bahnhof zu gelangen. Die Führung ist indirekt und verlängert die Reisezeit, zudem kommt es an der Esso-Tankstelle zu Konflikten mit dem Kfz-Verkehr.</p>		
Maßnahme	<p>Umsetzungsvorschlag: Erweiterung der LSA um eine Querung und Signalisierung für den Fußverkehr in Richtung Hofeinfahrt der Kirschgartenstraße 15. Abstimmung mit den Eigentümern des Hauses Kirschgartenstr 15. Ermöglicht eine erhebliche Verbesserung für den Alltagsradverkehr zwischen Kriftel/ Schulzentrum und Kernstadt/ Bahnhof.</p>		
RegFNP 2010	Nein	Hess. Hauptnetz	Ja
Zuständigkeit	Hessen Mobil, Stadt Hofheim		
Länge	15 m		
Umsetzung	Grundlagenermittlung/ Vorplanung.		
Status	Das Projekt wird von der Umplanung des ZOB entkoppelt. Abstimmungen mit Hessen Mobil notwendig, um die Ampelschaltungen zu synchronisieren.		

Für eine Übersichtskarte siehe Abbildung 60



Abbildung 61: Verbindung Schulzentrum – Bahnhof/Kernstadt. Blick aus Richtung Osten (l.) und Westen (r.).

HF7: Lückenschluss an der Anschlussstelle Wallau

Ort	Zwischen Weg „Am Wandersmann“ und LSA Querung Ausfahrt A 66		
Problem	<p>Das Verbindungsstück östlich der L 3017 besitzt eine starke Neigung und eine schadhafte wassergebundene Decke sowie enge Umlaufsperrern. Bei Nässe ist die Strecke zudem schlecht befahrbar, zudem ist die Wegführung indirekt und beinhaltet vermeidbare Höhenunterschiede. Die Strecke westlich der L 3017 ist bisher nur durch einen Umweg von 100 m zu erreichen.</p>		
Maßnahme	<p>Umsetzungsvorschlag östlich der L 3017: - Neubau einer ebenen Verbindung zwischen Böschung und LSA parallel der A</p>		

- 66 Ausfahrt
- Verbreiterung der Aufstellfläche vor der LSA
- Entfernen der Umlaufsperrn

Alternative:

- Bau einer Fuß- und Radwegebrücke über die L 3017, dadurch kann die LSA der A 66 Ausfahrt (Fahrtrichtung Ikea) abgebaut werden

RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Ja
Zuständigkeit	Stadt Hofheim, Hessen Mobil		
Länge	40 m		
Umsetzung	Noch keine Vorplanungen.		
Status	Es liegt kein Planungskonzept vor. Muss mit der Umplanung des Wiesbadener Kreuzes synchronisiert werden.		



Abbildung 63: Lückenschluss Wallau – Wiesbadener Kreuz.



Abbildung 63: (a-b): Zufahrtssituation zur LSA östlich der L 3017.

HF8: Lückenschlüsse Wallau – Wiesbadener Kreuz

Ort	Wegeende bis zur Unterführung des Wiesbadener Kreuzes		
Problem	Radfahrer aus Wallau in Richtung Hattersheim werden derzeit entlang des Wickerbachs zunächst an die A 66 hinuntergeführt und müssen zum Wiesbadener Kreuz einen Umweg und wieder ca. 20 Meter Höhe überwinden. Weiterhin wird der bestehende Weg an der Unterführung nicht entwässert und ist dauerhaft vernässt.		
Maßnahme	Umsetzungsvorschlag: - Ausbau des bestehenden Wiesenwegs für den Fuß- und Radverkehr - Durchbruch der Böschung bis zur Unterführung der A 3 - Einrichtung einer Entwässerung für den Weg entlang der Unterführung Dieser Lückenschluss ermöglicht eine Führung mit geringerem Höhenunterschied.		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Ja
Zuständigkeit	Stadt Hofheim, Stadt Hochheim		
Länge	270 m		
Umsetzung	Noch keine Vorplanungen.		
Status	Es liegt kein Planungskonzept vor, muss mit der Umplanung des Wiesbadener Kreuzes synchronisiert werden.		



Abbildung 65: Lückenschluss AK Wiesbaden.



Abbildung 65: Lückenschluss Wallau – Wiesbadener Kreuz.

HF9: Lückenschluss Bremthal – Wildsachsen

Ort	Einmündung Feldweg südlich der Tennisplätze bis zum Beginn des Betonwegs		
Problem	Zwischen den Orten Bremthal und Wildsachsen besteht derzeit kein Angebot für den Radverkehr, die Führung über die L 3017 im Mischverkehr ist aufgrund der geringen Straßenbreite für Radfahrer nicht alltagstauglich.		
Maßnahme	Ausbau/Befestigung des Feldwegs auf 3m für den landwirtschaftlichen sowie Rad- und Fußverkehr. Kein Grunderwerb notwendig.		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Hessen Mobil, Stadt Hofheim		
Länge	615 m		
Umsetzung	Grundlagenermittlung/ Vorplanung.		
Status	Projekt HF9 wird der Baulastträgerschaft Hessen Mobils zugeordnet, da es eine parallele Führung zur L 3017 ist. Gesamtbetrachtung mit EP3. Es wird eine Verwaltungsvereinbarung zwischen den Kommunen Eppstein/ Hofheim und Hessen Mobil geschlossen: die Kommunen realisieren die jeweiligen Projekte auf Kosten des Landes. Im Bereich Hofheim kein Grunderwerb notwendig, bestehender Weg wird ausgebaut.		

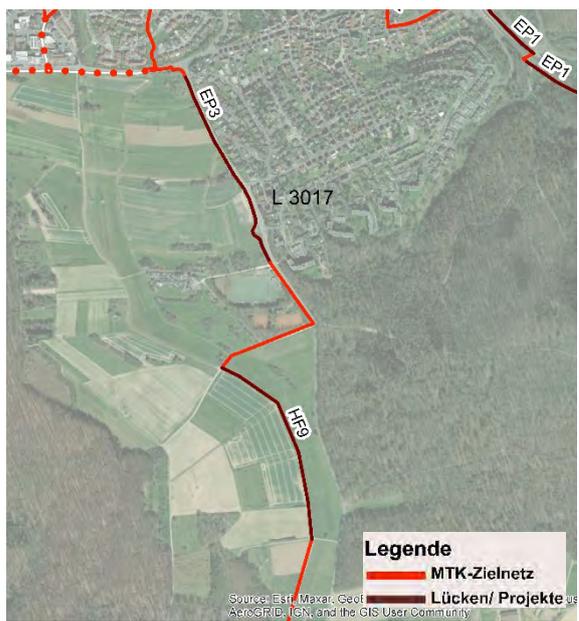


Abbildung 66: Lückenschluss Bremthal – Wildsachsen am Klingenbach.

HF10: L 3017 Wildsachsen – Breckenheim

Ort	Ortsausgang Wildsachsen - Ortausgang Breckenheim		
Problem	Zwischen den Orten Breckenheim und Wildsachsen besteht derzeit kein Angebot für den Radverkehr. Die Führung auf der L 3017 ist aufgrund der geringen Straßenbreite an einigen Stellen gefährlich, die bestehende Führung über Forstwege ist für den Alltagsradverkehr unzureichend.		
Maßnahme	<p>Ausbau der landwirtschaftlichen Wegeparzelle in Verlängerung der Straße „schöne Aussicht“.</p> <p>Nach passieren der eingezeichneten Strecke müssen Radfahrer 120 m die L 3017 auf der Gemarkungsgrenze befahren, um in den landwirtschaftlichen Weg zwischen A3 und L 3017 einzubiegen. Im weiteren Verlauf Richtung Breckenheim müssen Radfahrer noch einmal 620 m auf Wiesbadener Gemarkung die L 3017 befahren, um in die Karl-Albert-Straße nach Breckenheim einzubiegen. Die Gefährdung von Radfahrern auf den genannten Teilabschnitten der L 3017 ist als moderat zu bewerten.</p>		
RegFNP 2010	Nein	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Stadt Hofheim		
Länge	636 m		
Umsetzung	Noch keine Vorplanungen.		
Status	Derzeit keine Priorität, da der Weg freizeittauglich ist.		

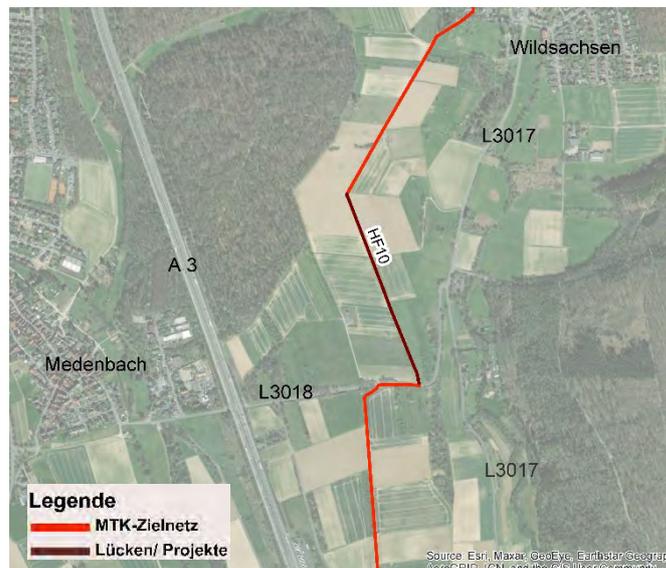


Abbildung 67: Wildsachsen-Breckenheim, Ausbau landwirtschaftlicher Wegeparzellen.

HF11: B 519 Hofheim-Marxheim Rheingaustraße

Ort	Zwischen Alemannenweg und Amselweg/ Bahnstraße		
Problem	<p>Die Rheingaustraße bildet eine wichtige Radverkehrsverbindung von Hofheim Zentrum nach Marxheim und Diedenbergen sowie in die westlichen Kommunen des Main-Taunus-Kreises. Nach ERA wird bei der hohen vorhandenen Verkehrsstärke und zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h die Einrichtung einer Radverkehrsanlage empfohlen. Zudem weist der Straßenraum im südwestlichen Abschnitt bei einer Abwechslung von Einmündungen und Parkständen unterschiedliche nutzbare Breiten auf. Dies führt zu Konflikten mit dem Kfz-Verkehr, da Radfahrer vor Parkständen wieder nach links einscheren.</p>		
Maßnahme	<p>Prüfung des Straßenquerschnitts und der Einmündungen zur Einrichtung einer Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn. Aufgrund der begrenzten Straßenbreite kann eine Einrichtung von nur einem Radfahrstreifen (mit Breitstrich) bergauf in Richtung Ortsausgang ebenso in Betracht kommen.</p> <p>In Rahmen der Maßnahmen sollte eine Neuordnung/-positionierung und Reduzierung der Parkstände geprüft werden, um die Sichtbeziehungen v.a. an Einmündungen zu verbessern.</p>		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Ja
Zuständigkeit	Hessen Mobil, Stadt Hofheim		
Länge	1180 m		
Umsetzung	Zurückgestellt.		
Status	<p>Im Jahr 2021 wurde die Einrichtung eines Schutzstreifens von Hessen Mobil, MTK, Stadt Hofheim und Polizeidirektion erneut geprüft und abgelehnt. Projekt ruht. Langfristig könnte eine parallele Führung als Fahrradstraße mit Anschluss an HF5 geprüft werden.</p>		
Siehe Abbildung 60			

HF12: Lückenschluss Diedenbergen – Marxheim

Ort	Zwischen Diedenbergen Elisabethenstraße (Ausbauabschnitt 6) und Bürgerhaus Marxheim.		
Problem	Der geplante Ausbau der überregionalen Radroute „historische Elisabethenstraße“ führt am südlichen Rand an Diedenbergen entlang. Radfahrer mit Ziel in Hofheim müssen am Ausbauende nach Osten abbiegen und die B 519 dort ungesichert queren oder über die L 3264 im Norden mit größeren Höhenunterschieden fahren.		
Maßnahme	Befestigung der landwirtschaftlichen Wegeparzellen zur Erschließung von Hofheim als Verlängerung der historischen Elisabethenstraße. Ausbau für den landwirtschaftlichen Verkehr sowie den Fuß- und Radverkehr. Die Strecke ermöglicht eine Direkterschließung der Elisabethenstraße von Hofheim mit moderaten Höhenunterschieden und verkürzt die Reisezeit in Richtung Diedenbergen/ Hochheim/ Mainz-Kastel.		
RegFNP 2010	Nein	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Stadt Hofheim		
Länge	430 m		
Umsetzung	Grundlagenermittlung/ Vorplanung.		
Status	Für die Planung wurde ein Antrag zur Förderung nach der Nahmobilitätsrichtlinie des Landes Hessen gestellt.		

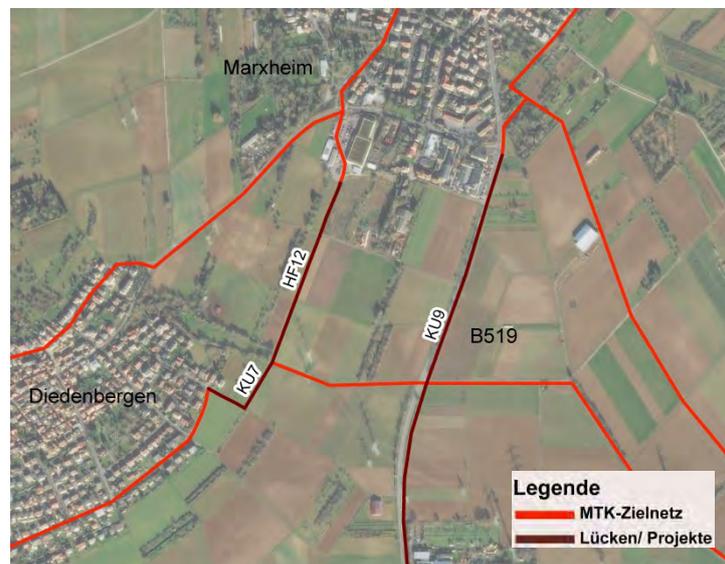
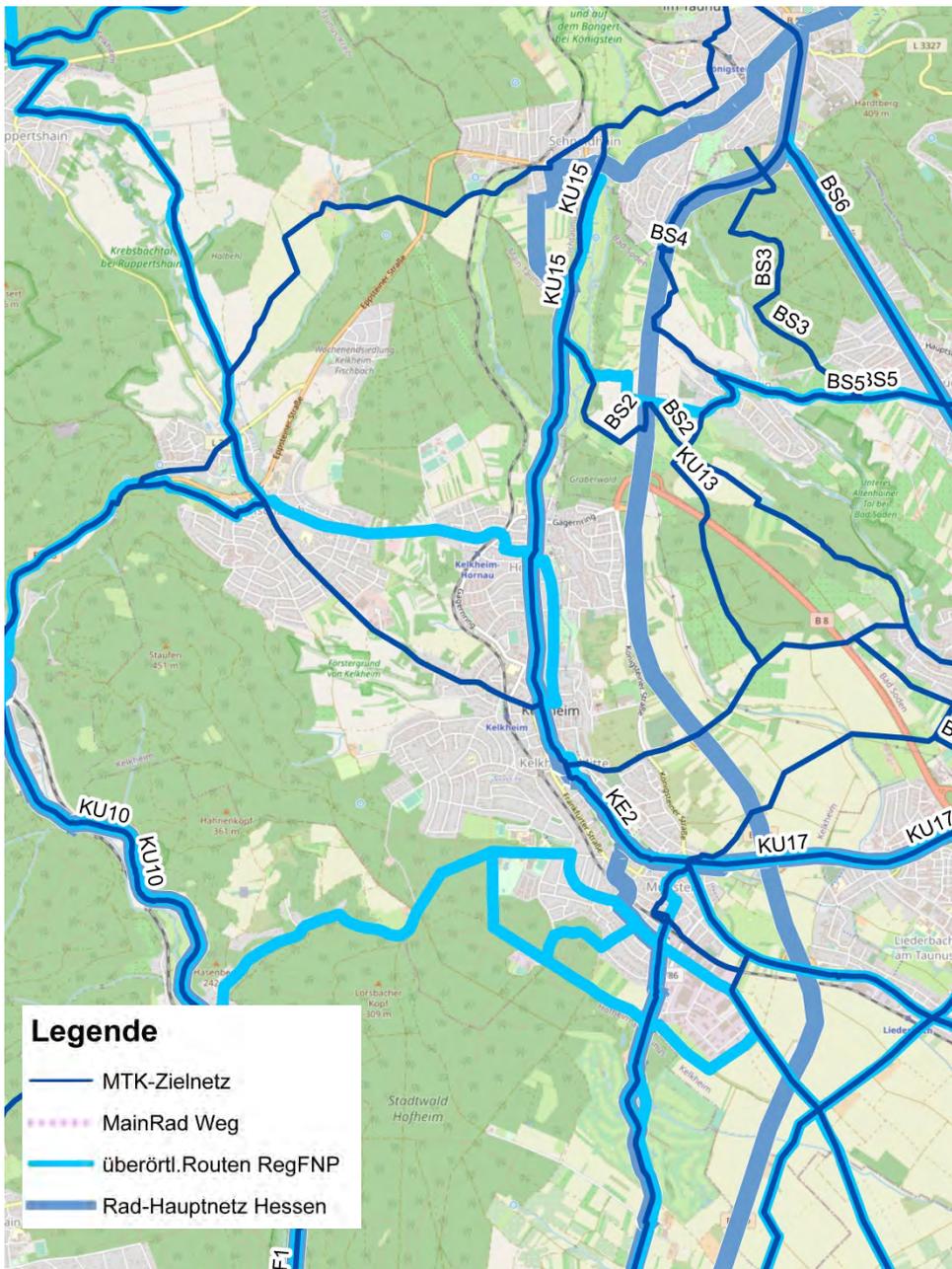


Abbildung 68: Lückenschluss Diedenbergen - Marxheim.

9. Kelkheim



KE 1 siehe KU15
 KE2: Sindlinger Wiesen

KE2: Sindlinger Wiesen

Ort	Entlang des Liederbaches zwischen Münster und Kelkheim Mitte im Bereich der Sindlinger Wiesen.		
Problem	Die wassergebundene Decke ist nicht ganzjährig befahrbar, nach Regenereignissen bilden sich größere Wasserpfützen und Rillen. Ein Winterdienst ist auf diesem Untergrund nicht möglich. Der Weg ist eine durchgängige Verbindung zwischen Münster und Kelkheim Mitte, ist Schulweg und verbindet die Seniorenheime mit der Innenstadt Kelkheims.		
Maßnahme	Befestigung, asphaltierter Ausbau		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Ja
Zuständigkeit	Stadt Kelkheim		
Länge	650 m		
Umsetzung	Entwurfsplanung/ Ausführungsplanung.		
Status	Es wurden Fördergelder im Rahmen der Nahmobilitätsrichtlinie beantragt, Umsetzung ab 2022 möglich.		

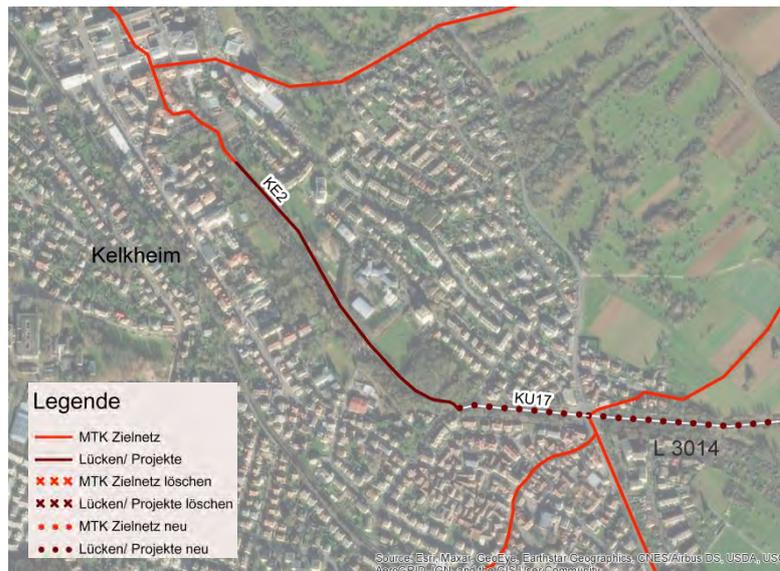


Abbildung 69: Sindlinger Wiesen, Befestigung der wassergebundenen Decke.

10. Kriffel



- KR1: Radverkehrsführung am Schwarzbach in Kriffel
- KR2: Lückenschluss Zubringer L 3018
- KR3: Lückenschluss Kriffel – Liederbach
- KR4: Lückenschluss Hochfeld

KR1: Radverkehrsführung am Schwarzbach in Kriftel

Ort	Gesamtmaßnahme von der Straße „In den Gartenwiesen“ bis zum Schmelzweg		
Problem	Verbesserung der Radverkehrsführung entlang des Schwarzbachs für die Verbindung von Hattersheim am Main bis Hofheim am Taunus.		
Maßnahme	<p>Die Maßnahmen werden nach der vorliegenden Konzeptstudie vom August 2017 beschrieben:</p> <p>Teil A: Radverkehrsführung auf der Wiesbadener Straße als Fahrradstraße zwischen der Straße „In den Gartenwiesen“ und der Kapellenstraße. Beseitigung der Treppenanlage am Schwarzbachuferweg (Hattersheimer Weg) im Bereich des Anschlusses an die Kapellenstraße.</p> <p>Teil B: Radverkehrsführung auf der Parkstraße als Fahrradstraße bis zum Beginn der Parkplätze vor den Schwarzbachhallen. Wegverbreiterung und Oberflächenausbau des Fußwegs am Schwarzbach bis zur Schwarzbachbrücke an der Hofheimer Straße / Bürgerlinde.</p> <p>Teil C: Neubau eines Radwegs zwischen Parkbad und Oberweidstraße</p> <p>Teil D: Umwidmung der Schwarzbachallee zur Fahrradstraße</p> <p>Teil E: Neubau eines Radwegs in der Verlängerung der Schwarzbachallee bis zum Schmelzweg oder Führung des Radverkehrs über die Hofheimer Straße.</p>		
RegFNP 2010	(Nein)	Hess. Hauptnetz	(Nein)
Zuständigkeit	Gemeinde Kriftel		
Länge	1,3 km		
Umsetzung	Vergabe/ Umsetzung (Teil A).		
Status	Für Abschnitt A liegen die Genehmigungen vor, der Abschnitt wird zeitnah umgesetzt. Für Abschnitt B liegt derzeit keine baureife Planung vor. Das Netz wurde wie in Abbildung 70 ergänzt, da diese Führung alltagstauglicher ist.		

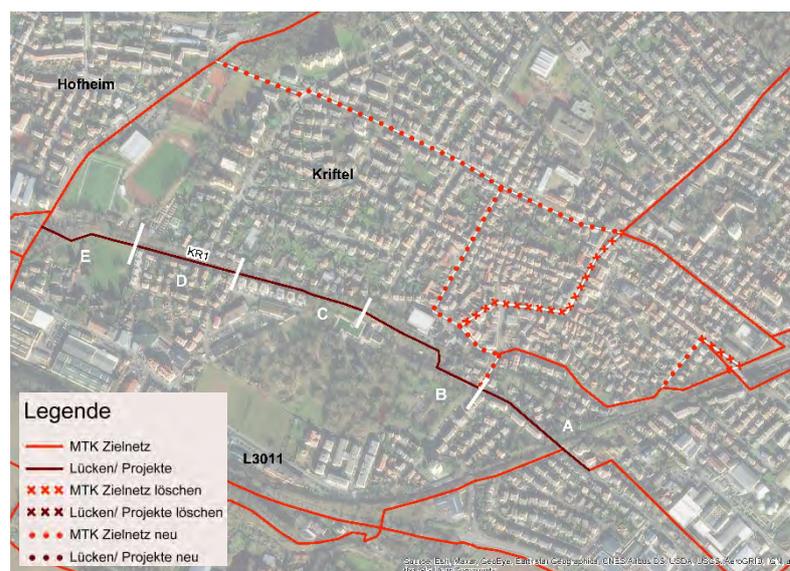


Abbildung 70: Radverkehrsführung Schwarzbach in Kriftel.

KR2: Lückenschluss Zubringer L 3018

Ort	Schotterweg nördlich der L 3018		
Problem	Der bestehende Weg ist unbefestigt, zudem ist im Bereich des Brückenaufgangs ein deutlicher Versatz.		
Maßnahme	Asphaltierter Ausbau des Weges für den Fuß- und Radverkehr. Der Abschnitt ist Teil der Verbindung Hofheim - Eschborn und wird von Radfahrern aus Richtung Westen genutzt (Die Führung Richtung Westen ist nicht im Bestandsnetz verzeichnet).		
RegFNP 2010	Nein	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Gemeinde Kriftel		
Länge	95 m		
Umsetzung	Vergabe und Umsetzung.		
Status	Der asphaltierte Ausbau ist ausgeschrieben, die Umsetzung wird zeitnah beginnen.		



Abbildung 71: Schotterweg im Bestand.

Für eine Übersicht siehe Abbildung 59

KR3: Lückenschluss Kriftel – Liederbach

Ort	Feldweg südlich des Umspannwerks		
Problem	Bisher müssen Radfahrer mit einem Umweg von > 80 Meter und 2 Kurven die direkte Route umfahren, da diese keine befestigte Oberfläche hat. Es ist kein Grunderwerb nötig. Im weiteren Verlauf Richtung Liederbach ist die Oberfläche nicht befestigt.		
Maßnahme	Bau eines asphaltierten Weges für die Landwirtschaft sowie Fuß- und Radverkehr zur Verkürzung der Reisezeit.		
RegFNP 2010	Nein	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Gemeinde Kriftel		
Länge	135 m		

Umsetzung Vergabe und Umsetzung.

Status Der asphaltierte Ausbau ist ausgeschrieben, die Umsetzung wird zeitnah beginnen.

Für eine Übersicht siehe Abbildung 59

KR4: Lückenschluss Hochfeld

Ort Kriftel Hochfeld Höhe A 66 Brücke

Problem Bisher müssen Radfahrer zwischen Landratsamt und Weilbacher Kiesgruben bzw. Kastengrund einen Umweg in Kauf nehmen. Der landwirtschaftliche Weg auf Höhe der östlichen A 66 Brücke ist aufgrund der groben Schotterung schlecht befahrbar.

Maßnahme Befestigung/ Asphaltierung des landwirtschaftlichen Weges für die Landwirtschaft sowie für den Fuß- und Radverkehr.

RegFNP 2010 Nein Hess. Hauptnetz Nein

Zuständigkeit Gemeinde Kriftel

Länge 290 m

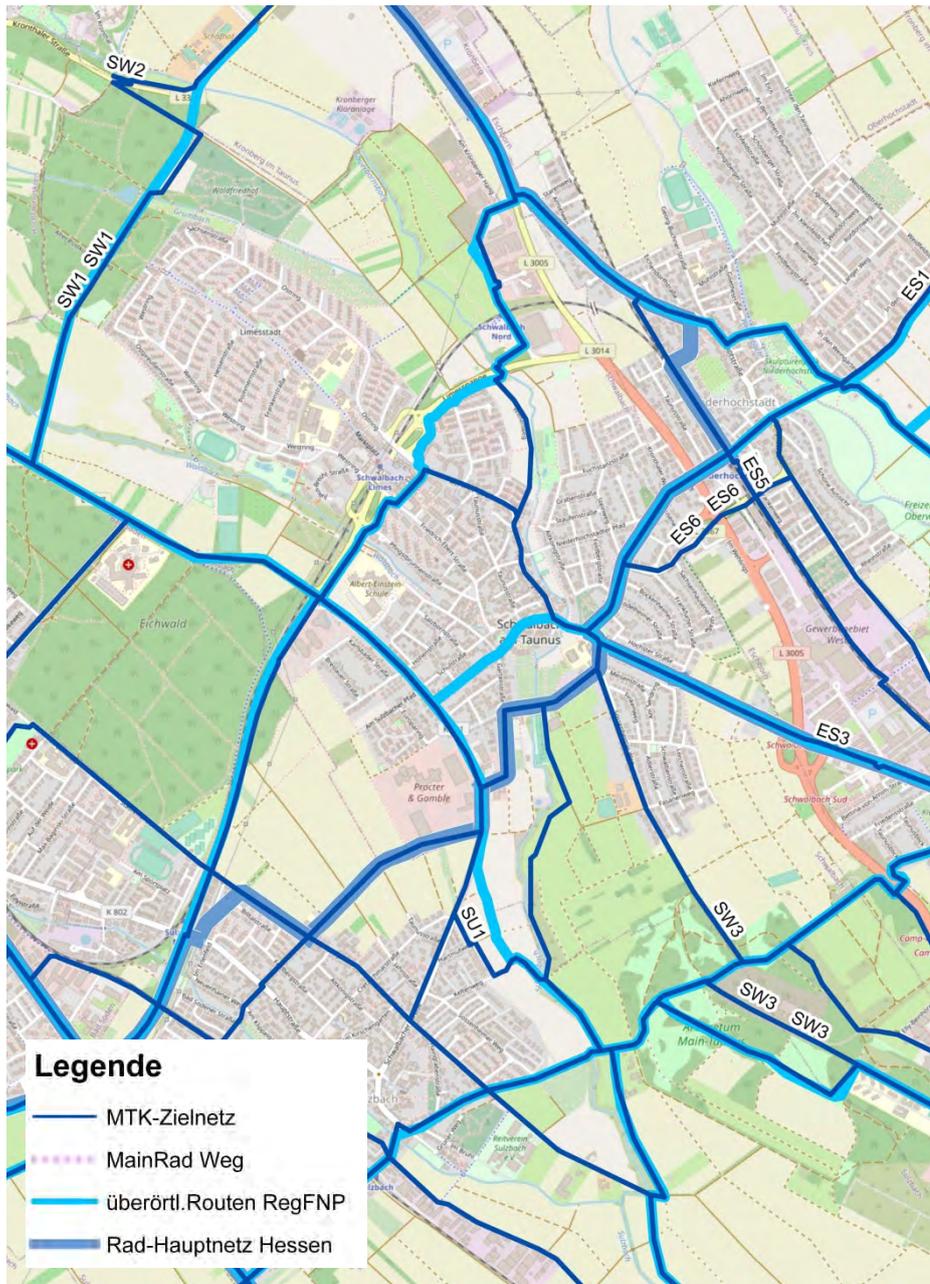
Umsetzung Noch keine Vorplanungen.

Status Es liegt keine Planung/ Beschluss vor.



Abbildung 72: Lückenschluss Hochfeld.

12. Schwalbach



SW1: L 3015 Schwalbach – Kronberg
 SW2: Lückenschluss Kronthaler Straße
 SW3: Lückenschluss Arboretum

SW1: L 3015 Schwalbach – Kronberg

Ort	Zwischen L3367 und Kreuzung Kronthaler Straße		
Problem	Keine Radwegeführung entlang der L 3015 vorhanden. Zwischen Waldspielplatz und Kronthaler Straße Anlage einer wassergebundenen Decke		
Maßnahme	<p>Abschnitt 1: Anlage eines Geh-Radweges mit getrennter Führung vom MIV. Grunderwerb schwierig; Erwerb vieler kleiner Parzellen notwendig.</p> <p>Abschnitt 2 Ausbau der bestehenden Wege und Pfade zu einem Fuß- und Radweg mit wassergebundener Decke am Rand des Bannwaldes nordwestlich der L 3015. Stellenweise ist ein Rückschnitt/ Rodung durchzuführen. Die Maßnahme ermöglicht eine Direktverbindung von Bad Soden zur Wohnstadt Limes und nach Kronberg.</p>		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Stadt Schwalbach		
Länge	820 m		
Umsetzung	Vergabe und Umsetzung. (nördlicher Abschnitt)		
Status	<p>Abschnitt 1: Eine Umsetzung im Bereich Abschnitt Lotterbachweg bis L 3367 ist derzeit nicht in Planung.</p> <p>Abschnitt 2: Eine wassergebundene Decke bis Höhe Lotterbachweg wurde fertiggestellt.</p>		

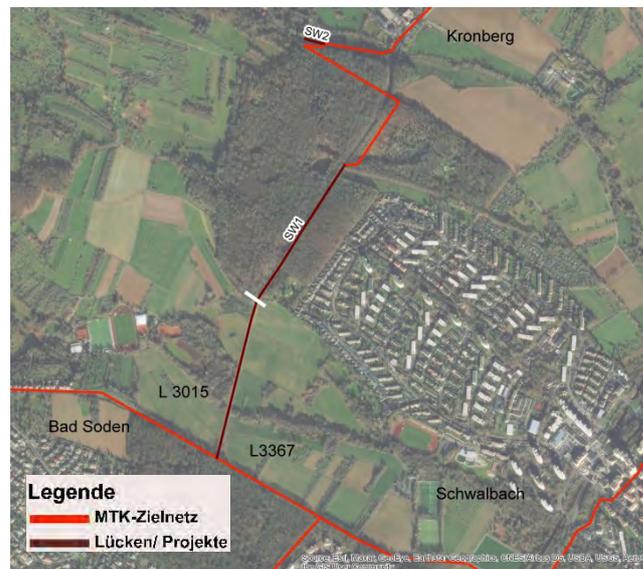


Abbildung 73: L 3015 Schwalbach – Kronberg.

SW2: Lückenschluss Kronthaler Straße

Ort	Im Kronthal Kreuzung Kronthaler Straße		
Problem	Radfahrer aus Richtung Süden von der Überbrückung der L 3015 (Schwalbach) kommend müssen die Kronthaler Straße von der Fahrbahn aus ungesichert queren.		
Maßnahme	Bau von 70 m straßenbegleitendem Fuß- und Radweg entlang der Kronthaler Straße bis auf Höhe der Einmündung „Im Kronthal“.		
RegFNP 2010	Nein	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Stadt Schwalbach, Stadt Kronberg, Hessen Mobil		
Länge	70 m		
Umsetzung	Grundlagenermittlung/ Vorplanung.		
Status	Es wird ein Konzept durch Hessen Mobil, Hessen Forst, Regionalpark und Stadt Kronberg erarbeitet.		
Übersichtskarte siehe Abbildung 73			

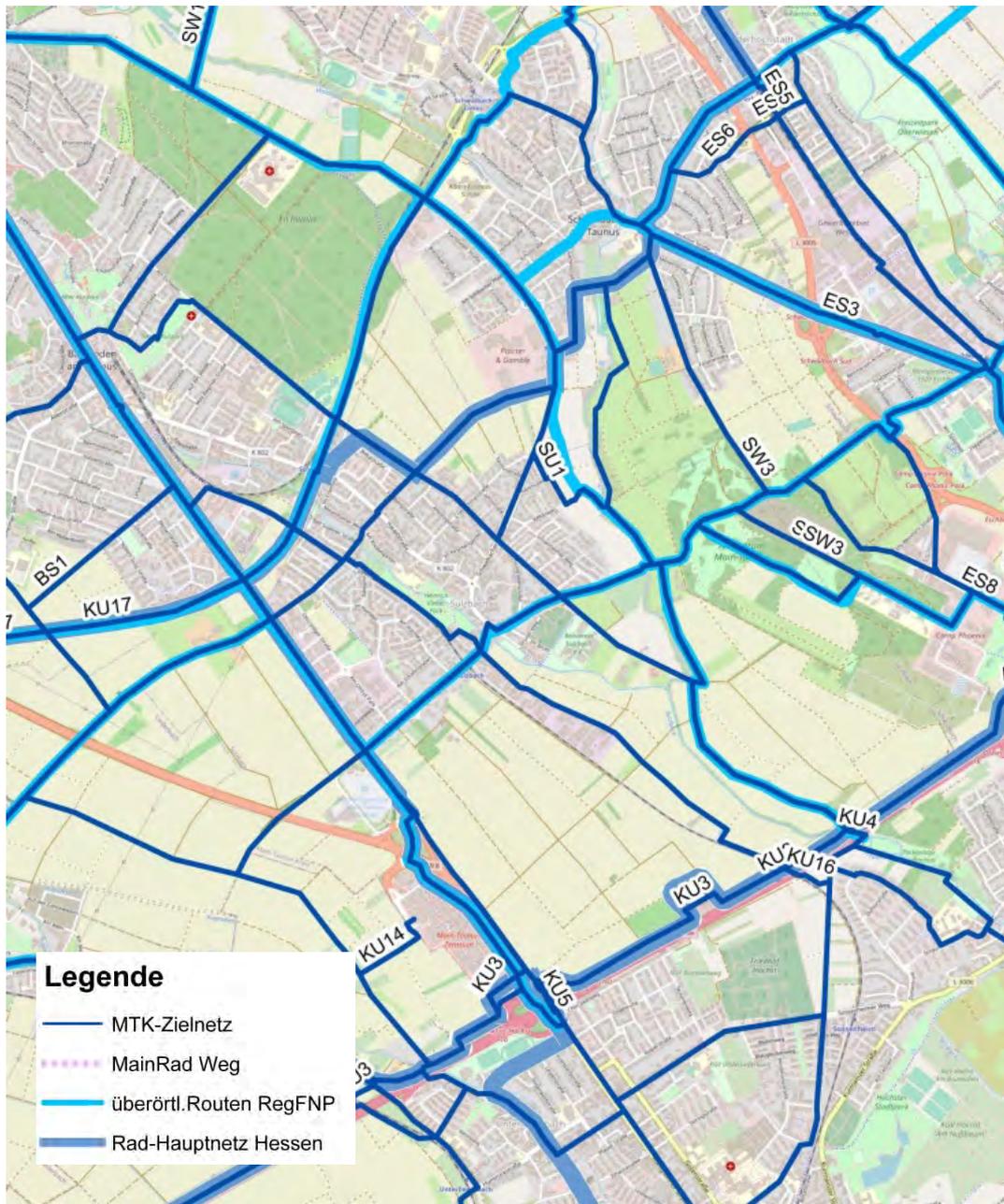
SW3: Lückenschluss Arboretum

Ort	Verlängerung des Sossenheimer Wegs		
Problem	Radfahrer aus Schwalbach in Richtung Eschborn müssen einen Umweg von ca. 220 m und eine zusätzliche Kurve fahren.		
Maßnahme	Direktere Führung des Radverkehrs Schwalbach – Eschborn. Hier sind unterschiedliche Lösungen denkbar. Der Umwegefaktor der bestehenden Strecke liegt mit 1,6 sehr hoch.		
RegFNP 2010	Nein	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Stadt Schwalbach		
Länge	330 m		
Umsetzung	Vergabe/ Umsetzung (nördlicher Abschnitt).		
Status	Nördlicher Abschnitt: Grunderwerb ist abgeschlossen, Umsetzung in Planung.		



Abbildung 74: Mögliche Lückenschlüsse für die Verbindung Schwalbach – Eschborn im Arboretum.

13. Sulzbach



SU1: Lückenschluss Schwalbach Süd – Eschborn Süd

SU1: Lückenschluss Schwalbach Süd – Eschborn Süd

Ort	Von der KiTa Zuckerrübe bis zur Schwalbacher Straße		
Problem	Die Verbindung zwischen K801 und Eschborn Süd über das Arboretum führt derzeit über einen Umweg.		
Maßnahme	Bau einer Wohnstraße (Zone 30) im Rahmen der Baugebietsentwicklung in Sulzbach. Ggf. Querungshilfe oder Kreisverkehr an der Ortseinfahrt im Rahmen der Neuplanung errichten.		
RegFNP 2010	Ja	Hess. Hauptnetz	Nein
Zuständigkeit	Gemeinde Sulzbach		
Länge	190 m		
Umsetzung	Noch keine Vorplanungen.		
Status	Der Weg wird erst mit einer späteren Ortsrandbebauung realisiert.		



Abbildung 75: Lückenschluss Schwalbach Süd – Eschborn Süd.

Main-Taunus-Kreis, Der Kreisausschuss
Straßenverkehrsamt
Postfach 1480
65704 Hofheim am Taunus

Ansprechpartnerin:
Cornelia Wienen (Nahmobilitätsbeauftragte)
Tel: 06192/205-1966
Fax: 06192/205-1979
E-Mail: nahmobilitaet@mtk.org
Web: www.mtk.org

2017 1. Fassung
2019 2. Fassung
2021 3. Fassung