



Bild 1: Ortseingang



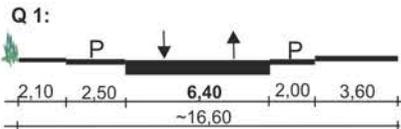
Bild 2: Straßenquerschnitt / Einmündung



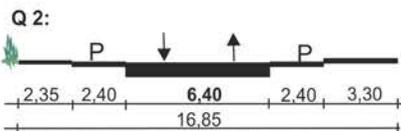
Bild 3: Haltestellen „Iglauer Weg“



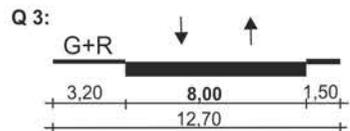
Bild 4: Signalanlage Busbahnhof Heilsberg



DTVw: 6.000 - 7.000 Kfz/24h (2017)
Spitzenstd.: 550 - 700 Kfz/h
zul. V: 40 km/h

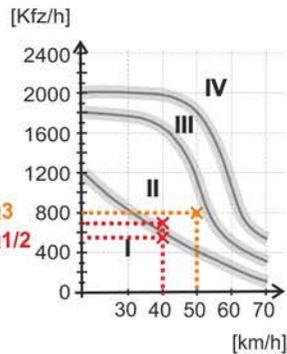


Belastungsbereich I / II
Vorauswahl nach (ERA):
Mischverkehr / Schutzstreifen



DTVw: rd. 10.400 Kfz/24h (2017)
Spitzenstd.: rd. 800 Kfz/h
zul. V: 40/50 km/h

Belastungsbereich II
Vorauswahl nach (ERA):
Schutzstreifen /
Kombinationen Mischverkehr



LAGEPLAN



Quelle: Stadtplan Bad Vilbel

H1.1

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung

lin3 PLAN

Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel

Radverkehrskonzept

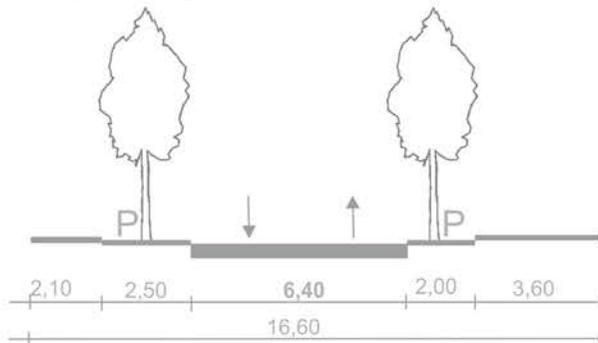
Bad Vilbel
Stadt der Quellen

Bestandsaufnahme
ST Heilsberg - Alte Frankfurter Straße

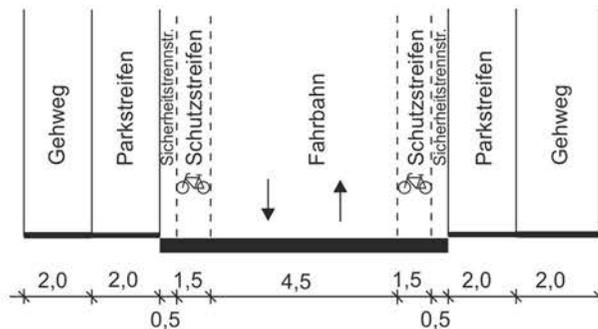
Datum: 08/2017 Maßstab: - Plan: Anlage H1.1

H1.2

Q 1 (Bestand):



Q 1/2: aus Vorauswahl nach ERA (Schutzstreifen):



Empfehlungen:

Im Bereich Q1/2 sollte der Radverkehr weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.

Im Bereich von Q3 sollte eine Ausweitung der zul. Geschwindigkeit von 40km/h bis zum Kreisverkehr erfolgen.

Im Zuge einer Umgestaltung des Busbahnhofs ist die Anlage von Radverkehrsanlagen zu prüfen. (Erläuterungen siehe Kapitel 4.1.1).

LAGEPLAN



 Untersuchungsstrecke

in3 PLAN

Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel

Radverkehrskonzept

Bad Vilbel
Stadt der Quellen

Empfehlungen

ST Heilsberg - Alte Frankfurter Straße

Datum: 08/2017

Maßstab: -

Blatt: Anlage H1.2



Bild 5: Kreisverkehr



Bild 6: Übergang Radweg / Radfahrstreifen



Bild 7: Lichtsignalanlage Berliner Str.

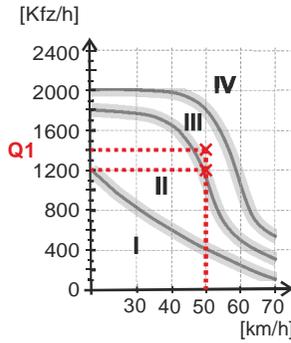
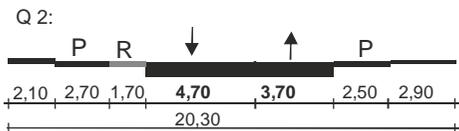
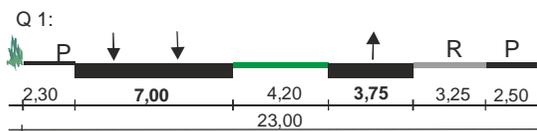


Bild 8: Beginn Radfahrstreifen



LAGEPLAN

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung



DTVw: rd. 19.000 Kfz/24h (2013)
 Spitzenstd.: 1.200 - 1.400 Kfz/h
 zul. V: 50 km/h

Belastungsbereich III,
 Vorauswahl nach ERA:
 Radfahrstreifen / Radweg / gemeins. G+R

lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
 Stadt der Quellen
 Radverkehrskonzept

Bestandsaufnahme
 Kernstadt - Frankfurter Straße (Süd)

Datum: 08/2017 Maßstab: - Date: Anlage H2.1

Quelle: Stadtplan Bad Vilbel

H2.2

 Untersuchungsbereich

lin3 PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel 
Radverkehrskonzept

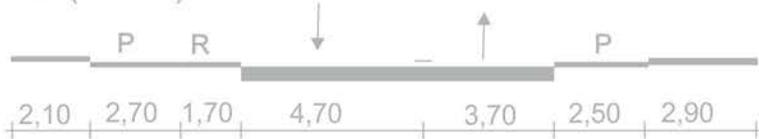
Empfehlungen
Kernstadt - Frankfurter Straße (Süd)

Datum: 08/2017 Maßstab: - Datei: Anlage H2.2

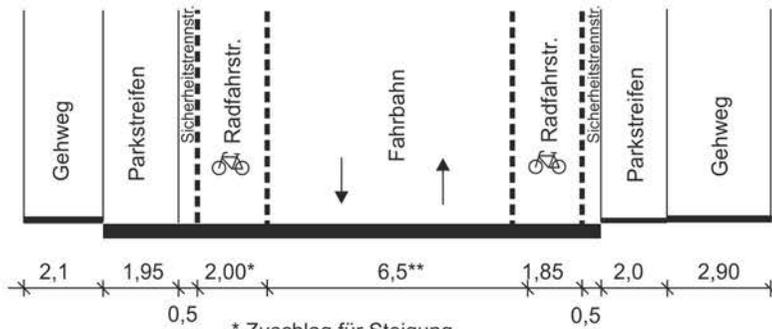
LAGEPLAN



Q 2 (Bestand):



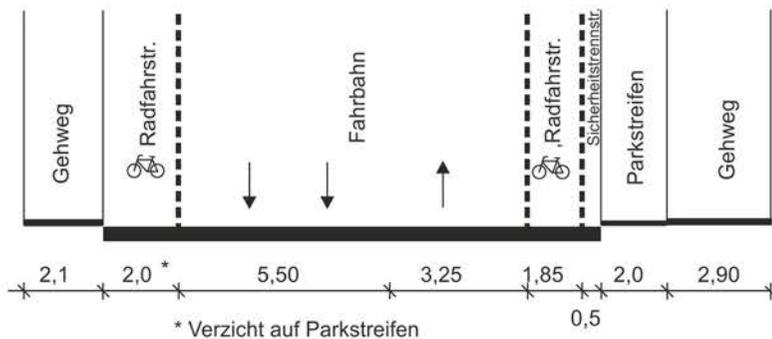
Q 2: aus Vorauswahl nach ERA (Radfahrstreifen):



* Zuschlag für Steigung

** Verzicht auf Aufstellbereich (Linksabbieger)

Q 2: aus Vorauswahl nach ERA (Radfahrstreifen):
(mit 2. Fahrspur im KP-Bereich bergauf)



* Verzicht auf Parkstreifen

Empfehlung:

Für den Bereich zwischen Berliner Straße und Südbahnhof (Q2) wird als Kompromiss die Beibehaltung des vorhandenen Querschnittes empfohlen.



Bild 9: Busspur Richtung Südbahnhof



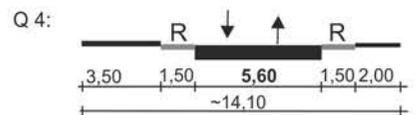
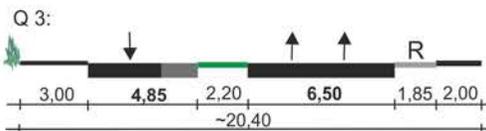
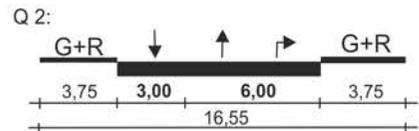
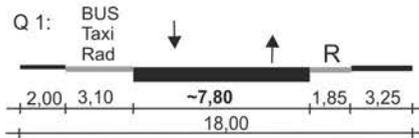
Bild 10: Haltestelle Niddastraße



Bild 11: Rampe südl. Viadukt

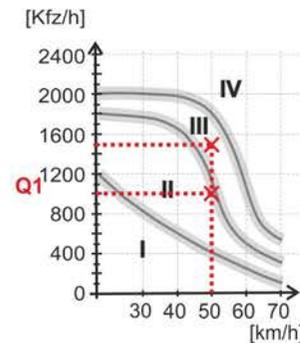


Bild 12: Schutzstreifen beidseitig



DTVw: bis 18.000 Kfz/24h (2012)
 Spitzenstd.: 1.000 - 1.500 Kfz/h
 zul. V: 50 km/h

Belastungsbereich II - III
 Vorauswahl nach ERA:
 Schutzstreifen,
 Radfahrstreifen / Radweg / gemeins. G+R



H3.1

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung

lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel
 Radverkehrskonzept

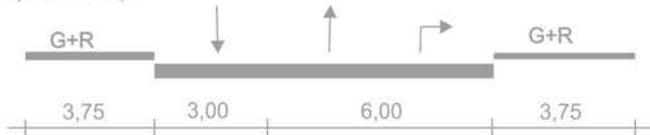


Bestandsaufnahme
 Kernstadt - Kasseler Straße

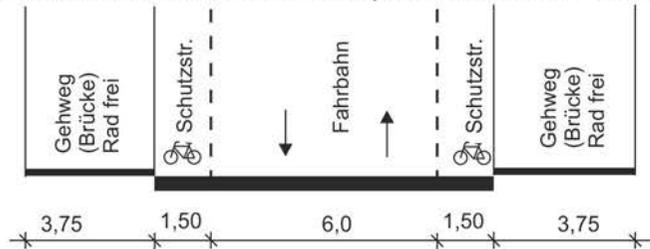
Quelle: Stadtplan Bad Vilbel

H3.2

Q 2 (Bestand):



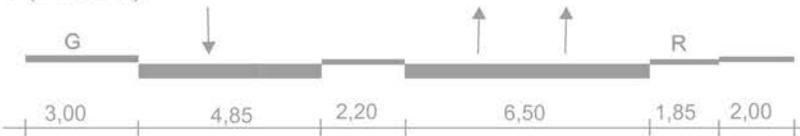
Q 2: aus Vorauswahl nach ERA (Schutzstreifen + Gehweg, R frei):



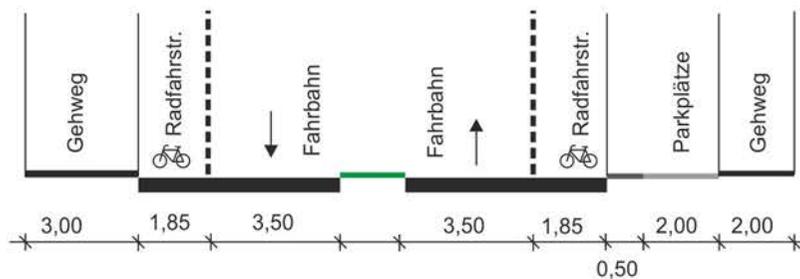
Empfehlung Q 2:

Anlage eines Schutzstreifens in Kombination mit Gehweg Radfahrer frei von der Niddabrücke bis zur signalisierten Einmündung Parkstraße (Schwarzer Weg).

Q 3 (Bestand):



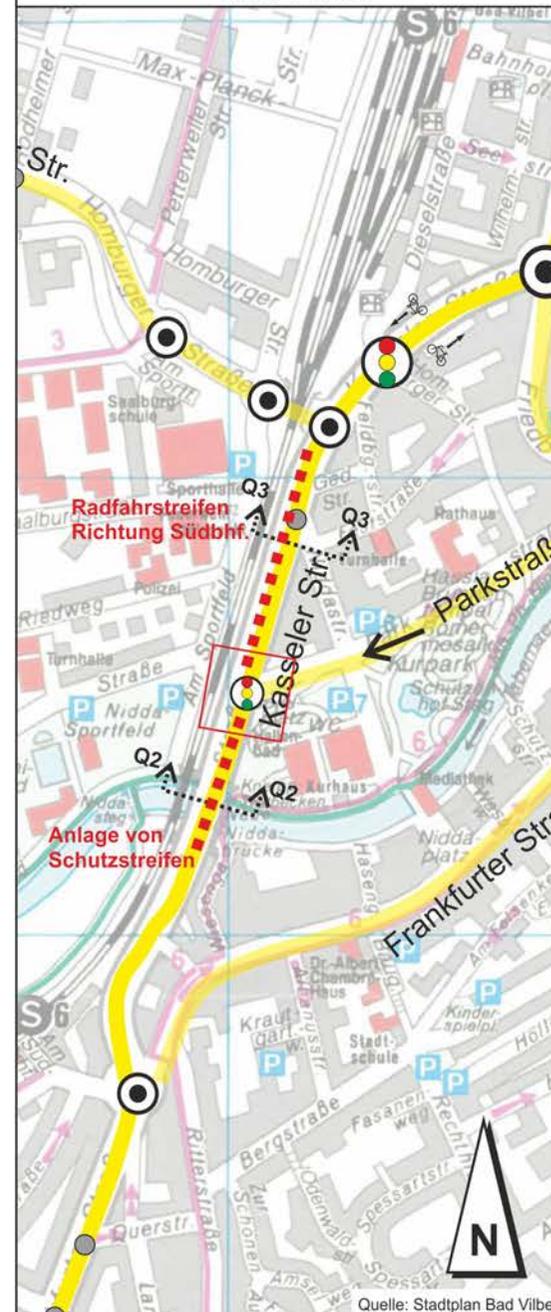
Q 3: aus Vorauswahl nach ERA (Radfahrstreifen):



Empfehlung Q 3:

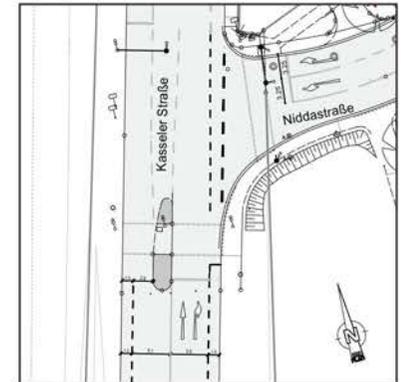
Einrichtung von Radfahrstreifen mit Umgestaltung des Straßenraums nach Beendigung der Bauarbeiten im Zuge des 3.+4. S-Bahn-Gleises.

LAGEPLAN



Untersuchungsbereich

Skizze KP Kasseler Str. / Niddstr.



lin3 PLAN

Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel

Radverkehrskonzept

Bad Vilbel
Stadt der Quellen

Empfehlungen

Kernstadt - Kasseler Straße

Datum: 08/2017

Maßstab: -

Blatt: Anlage H3.2

Quelle: Stadtplan Bad Vilbel



Bild 13: Bushaltestelle Kasseler Straße



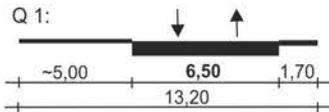
Bild 14: vorh. Ausbau mit farbiger Mittelspur



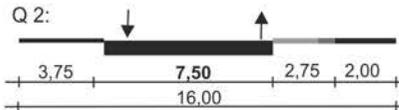
Bild 15: Querung (LSA) „Zufahrt Hassia“



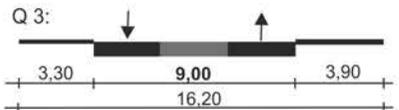
Bild 16: Ortseingang aus Richtung Dortelweil



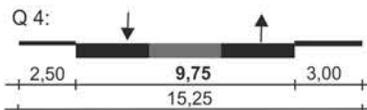
Friedberger Str. Q1 (2012):
 DTVw: rd. 9.000 Kfz/24h
 Spitzenstd. 600 - 800 Kfz/h
 zul V: 50 km/h
 V₈₅: <50 km/h



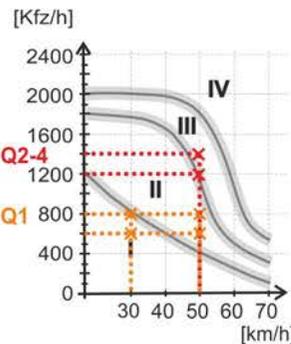
Belastungsbereich II
 Vorauswahl nach ERA:
 Schutzstreifen,
 Kombination Mischverkehr



Friedberger Str. Q2-4 (2012):
 DTVw: 14.600 - 17.900 Kfz/24h
 1.200 - 1.400 Kfz/h
 zul. V: 50 km/h



Belastungsbereich III
 Vorauswahl nach ERA:
 Radfahrstreifen / Radweg /
 gemeinsamer G+R



LAGEPLAN



H4.1

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung

lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

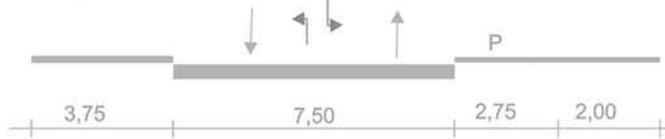
Stadt Bad Vilbel
 Radverkehrskonzept



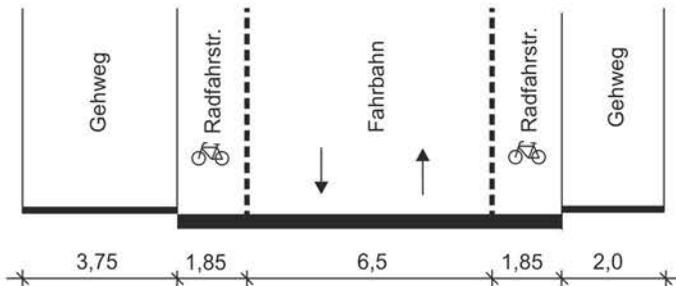
Bestandsaufnahme
 Kernstadt - Friedberger Straße

H4.2

Q 2 (Bestand):



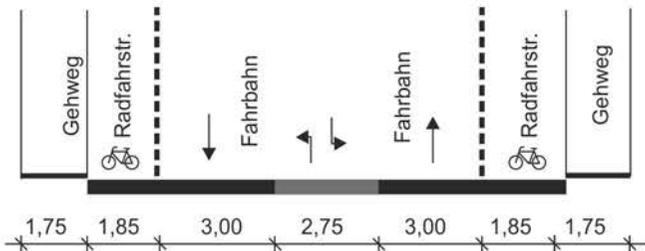
Q 2: aus Vorauswahl nach ERA (Radfahrstreifen):



Q 3 (Bestand):



Q 3: aus Vorauswahl nach ERA (Radfahrstreifen):



Empfehlungen Q 2/3:

Unter den vorhandenen Randbedingungen werden derzeit keine Änderungen an den vorhandenen Querschnitten empfohlen (Erläuterungen siehe Abschnitt 4.1.4).

LAGEPLAN



Untersuchungsbereich

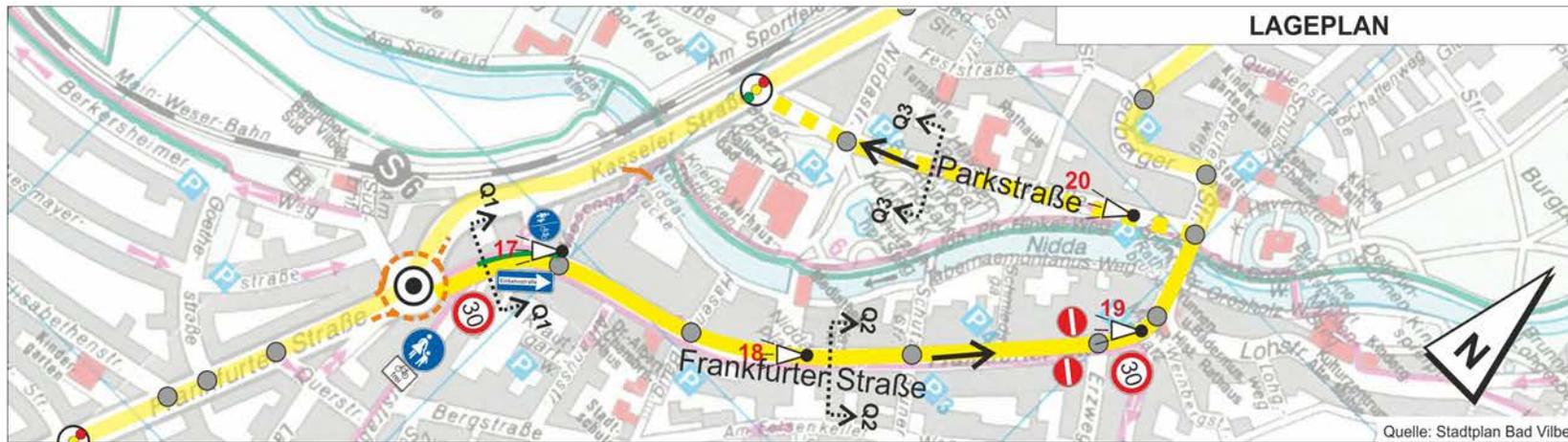
im3 PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel
Radverkehrskonzept

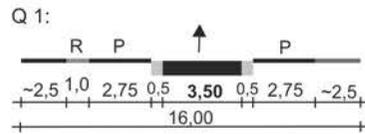
Empfehlungen
Kernstadt - Friedberger Straße

Datum: 08/2017 Maßstab: - Blatt: Anlage H4.2

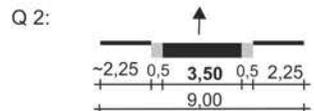
H5.1



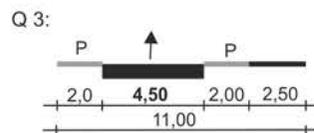
- Radweg
 - getr. Geh- / Radweg
 - Radfahrstr. / Schutzstr.
 - gem. Geh- / Radweg
 - Gehweg, Radfahrer frei
-
- Hauptstraßen (Außerorts)
 - Hauptverkehrsstraßen
-
- Kreisverkehrsplatz
 - Knotenpunkt mit LSA
 - Fußgängerschutzanlage
 - Einmündung / Kreuzung
-
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung



Frankfurter Straße Q1+2 (2012):
 DTVw: 5.100 - 8.000 Kfz/24h (2012)
 Spitzenstd. 500 - 700 Kfz/h
 zul. V: 30 km/h

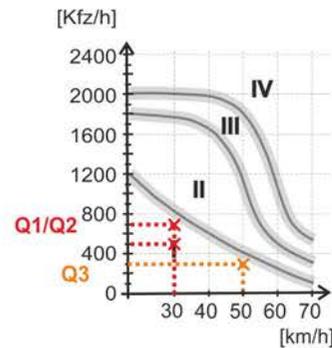


Belastungsbereich I
 Vorauswahl nach ERA:
 Mischverkehr



Parkstr. Q3 (2012):
 DTVw: rd. 2.900 Kfz/24h (2012)
 Spitzenstd. <300 Kfz/h
 zul. V: 50 km/h

Belastungsbereich I
 Vorauswahl nach ERA:
 Mischverkehr



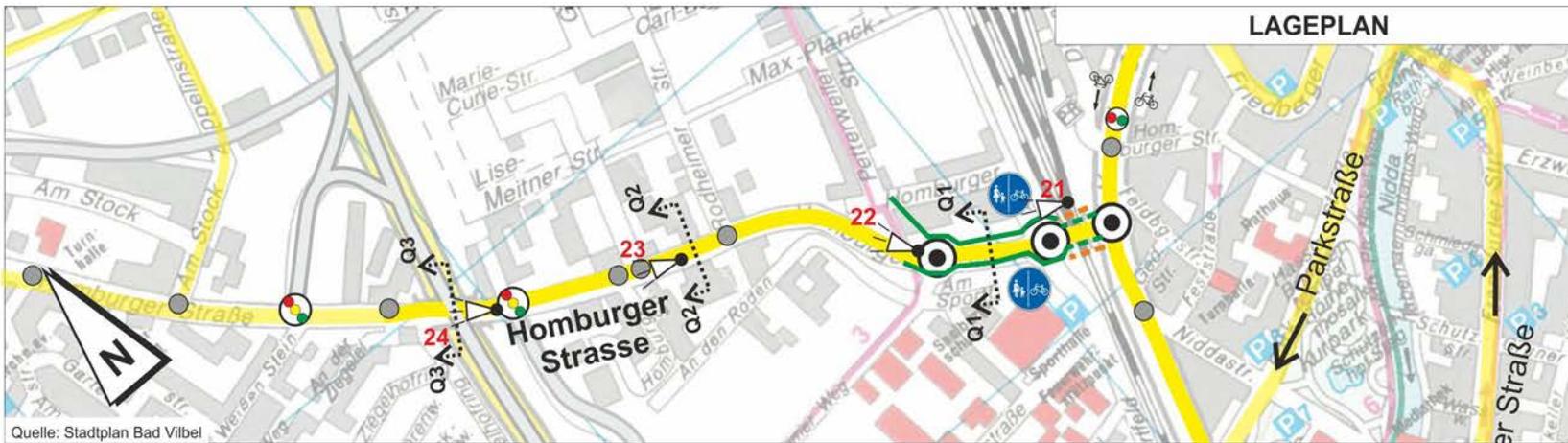
lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
 Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

Bestandsaufnahme
 Kernstadt - Frankfurter Str. / (Parkstr.)

Datum: 08/2017 Maßstab: - Blatt: Anlage H5.1

H6.1

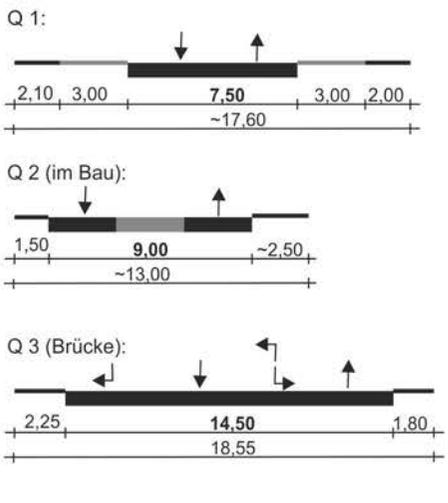


- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei

- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen

- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung

- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung

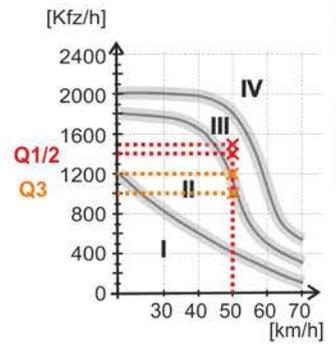


Homburger Str. Q1/2 (2012):
 DTVw: rd. 16.200 - 16.500 Kfz/24h
 Spitzenstd. 1.400 - 1.500 Kfz/h
 zul. V: 50 km/h

Belastungsbereich III
 Vorauswahl nach ERA:
 Radfahrstr. / Radweg / gem. G+R

Homburger Str. Q3 (2012):
 DTVw: rd. 12.700 Kfz/24h
 Spitzenstd. 1.200 Kfz/h
 zul. V: 50 km/h

Belastungsbereich II - III
 Vorauswahl nach ERA:
 Schutzstreifen,
 Radfahrstr. / Radweg / gem. G+R



lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
 Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

Bestandsaufnahme
 Kernstadt - Homburger Straße

Datum: 08/2017 Maßstab: - Blatt: Anlage H6.1

H7.1

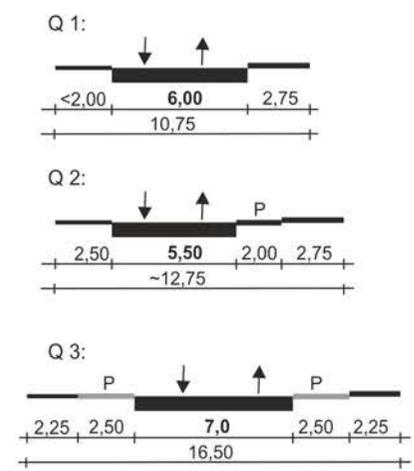


- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei

- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen

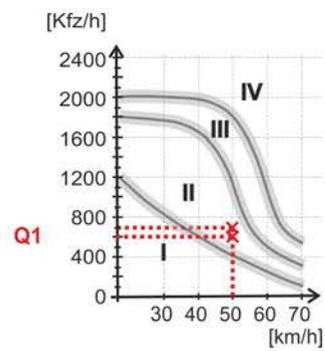
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung

- 28 Bild mit Standpunkt und Blickrichtung



Homburger Straße Q1 (2012):
 DTWv: rd. 6.800 Kfz/24h (2012)
 Spitzenstd. 600 - 700 Kfz/h
 zul. V: 50 km/h

Belastungsbereich II
 Vorauswahl nach ERA:
 Schutzstreifen,
 Kombination Mischverkehr
 für Q2 und Q3 liegen keine
 aktuellen Verkehrsdaten vor.



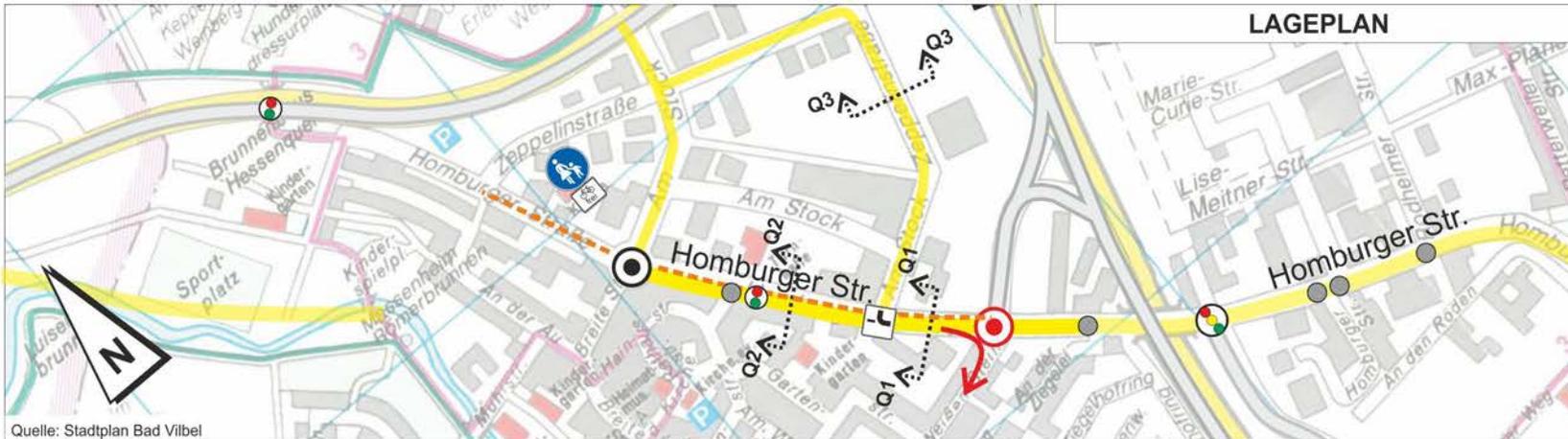
lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
 Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

Bestandsaufnahme
 Massenheim - Homburger Strasse

Datum: 08/2017 Maßstab: - Blatt: Anlage H7.1

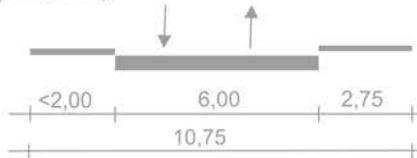
H7.2



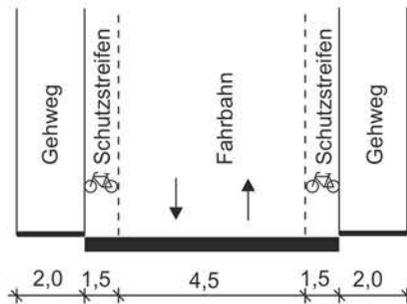
Quelle: Stadtplan Bad Vilbel

Führung des Radverkehrs in Richtung Massenheimer Weg im Zuge des gepl. Kreisverkehrs (Markierung / Beschilderung)

Q 1 (Bestand):



Q 1: aus Vorauswahl nach ERA (Schutzstreifen):



Empfehlung Q 1:

Unter den vorhandenen Randbedingungen werden derzeit keine Änderungen an den vorhandenen Querschnitten empfohlen (Erläuterungen siehe Abschnitt 4.1.7).

Untersuchungsstrecke

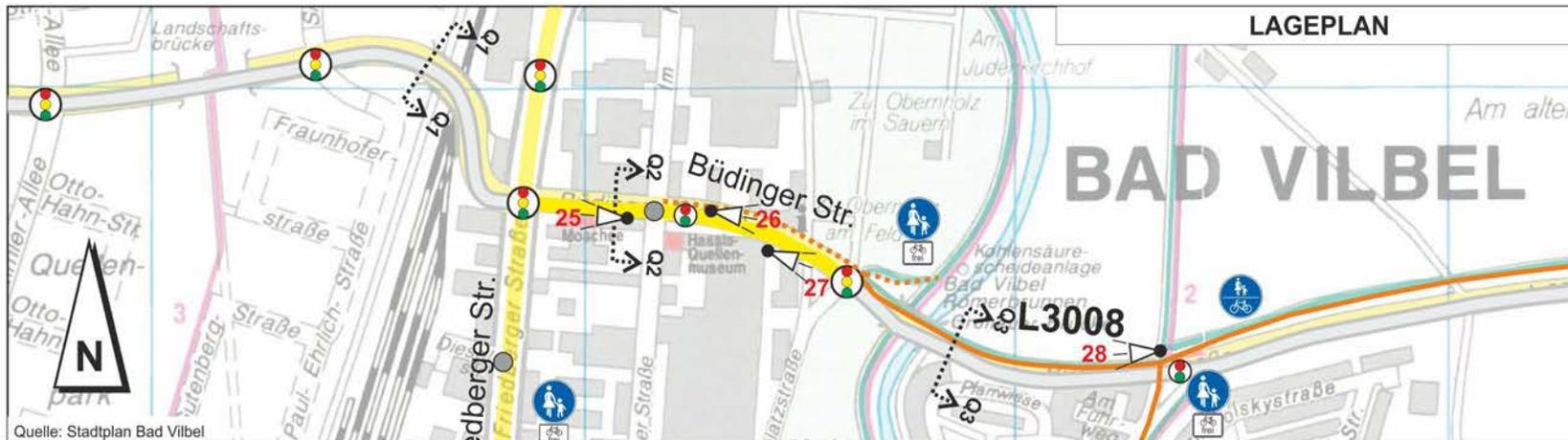
im3 PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel
Radverkehrskonzept

Empfehlungen
Massenheim - Homburger Strasse

Datum: 08/2017 Maßstab: - Blatt: Anlage H7.2

H8.1

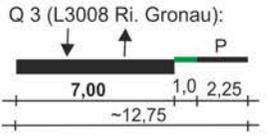
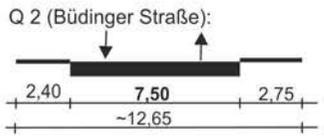
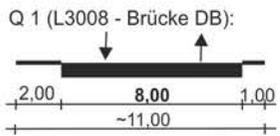


- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei

- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen

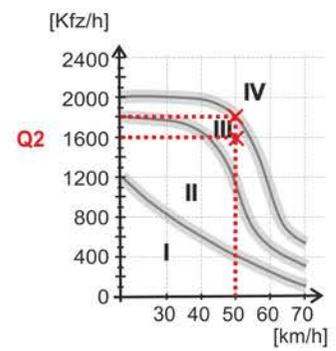
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung

- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung



Büdinger Str. (2010):
 DTVw: rd. 19.000 Kfz/24h
 Spitzenstd. 1.600 - 1.800 Kfz/h
 zul. V: 50 km/h

Belastungsbereich III - IV
 Vorauswahl nach ERA:
 Radfahrstr. / Radweg / gem. G+R

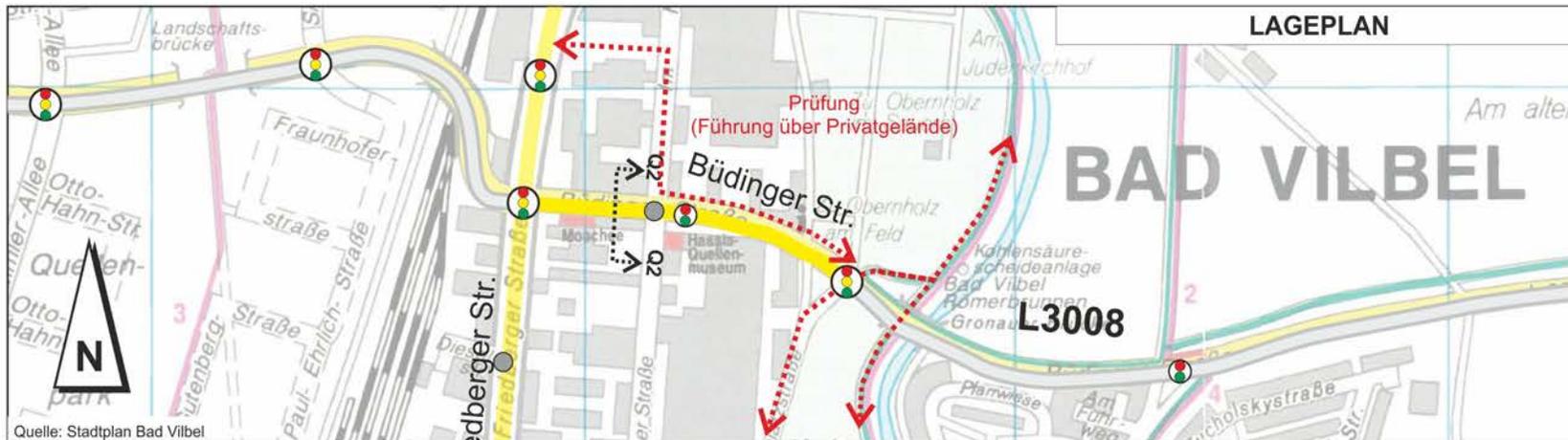


lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
 Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

Bestandsaufnahme
 Kernstadt - Büdinger Straße

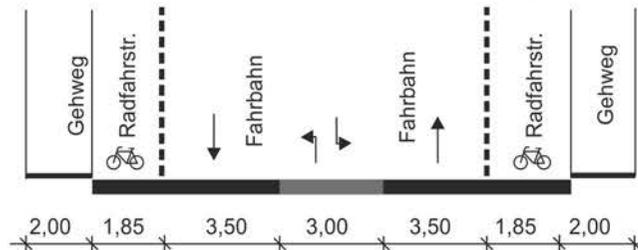
H8.2



Q 2 (Bestand):



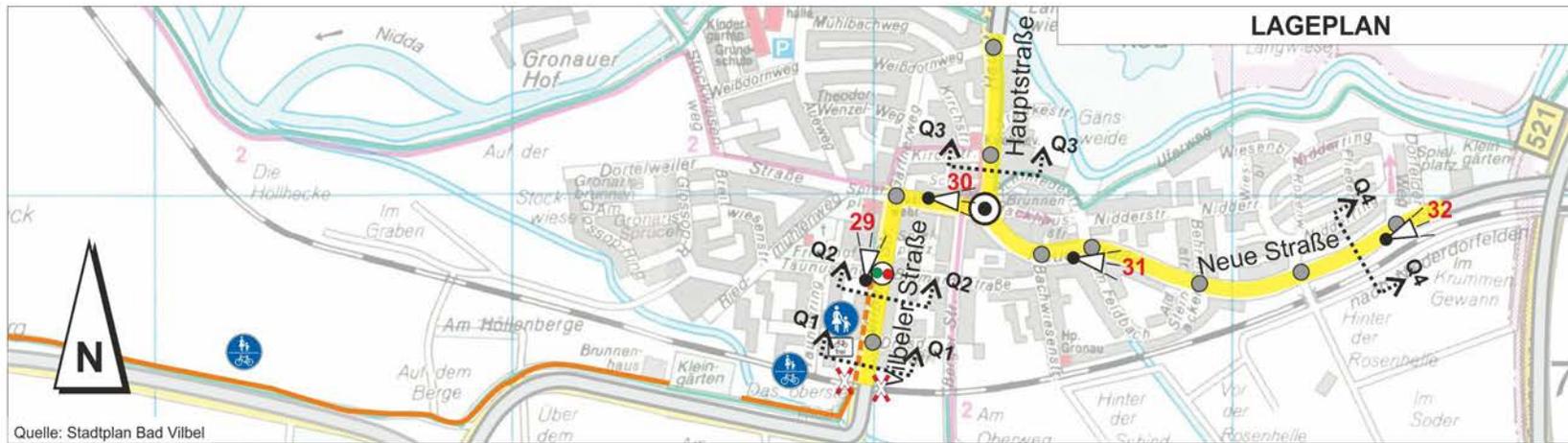
Q 2: aus Vorauswahl nach ERA (Radfahrstreifen):



Empfehlungen Q 2:

Unter den vorhandenen Randbedingungen ist die Anlage von Radverkehrsanlagen nicht möglich. Es wird daher empfohlen, alternative Strecken zu benutzen und entsprechend auszubauen.

H9.1

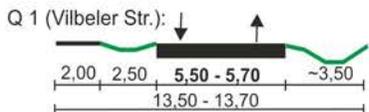


- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei

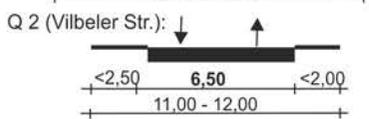
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen

- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung

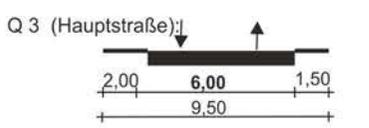
- 28 Bild mit Standpunkt und Blickrichtung



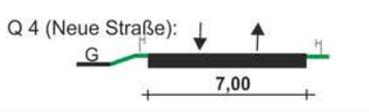
Völbeler Str. Q1/Q2:
 DTVw: rd. 5.700 Kfz/24h (2015)
 Spitzenstd.: bis 450 Kfz/h
 zul. V: 50 km/h



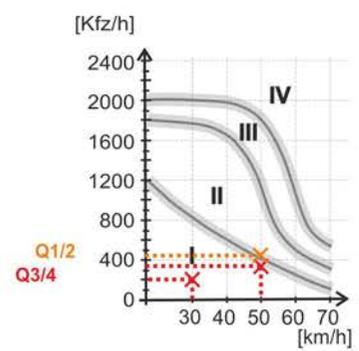
Belastungsbereich I - II
 Vorauswahl nach ERA:
 Mischverkehr bzw.
 Schutzstreifen /
 Kombinationen Mischverkehr



Hauptstr (Q3) / Neue Str. (Q4):
 DTVw: <2.200 Kfz/24h (2015)
 Spitzenstd.: bis 200 - 350 Kfz/h
 zul. V: 30 - 50 km/h



Belastungsbereich I
 Vorauswahl nach ERA:
 Mischverkehr



lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
 Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

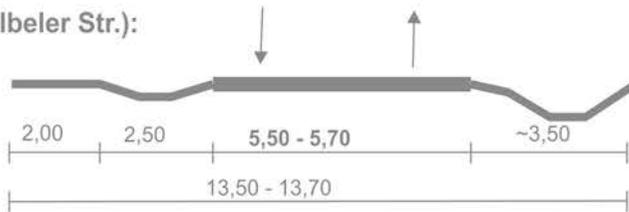
Bestandsaufnahme ST Gronau
 Völbeler Str. / Hauptstr. / Neue Straße

Datum: 08/2017 Maßstab: - Blatt: Anlage H9.1

H9.2



Q 1 (Vilbeler Str.):

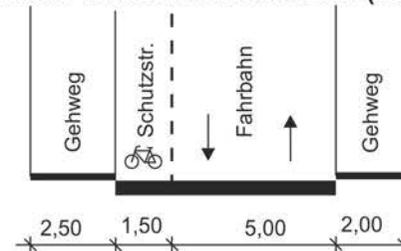


Q 2 (Vilbeler Str.):



vorhandene Fahrbn müsste zur Anlage eines einseitigen Schutzstreifens auf 6,50m verbreitert werden. Hiervon betroffen wären auch die begleitenden Entwässerungseinrichtungen bzw. Grünanlagen.

Q 1 / 2: aus Vorauswahl nach ERA (Schutzstreifen):



Empfehlung Q 1 / Q2:

Prüfung des Übergangs von der freien Strecke (Radweg) auf die Ortsdurchfahrt im Bereich des Bahnübergangs sowie die Anlage eines einseitigen Schutzstreifens zwischen der Dortelweiler Straße und der Bahnstrecke.



Bild 33: Zufahrt Fa. Stada



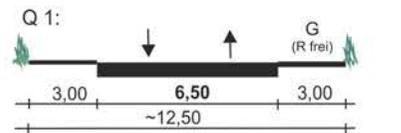
Bild 34: vorn. Querungsstelle



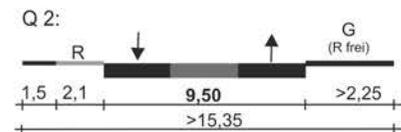
Bild 35: Einmündung Kreisstraße



Bild 36: Bushaltestelle „Am Sonnenplatz“

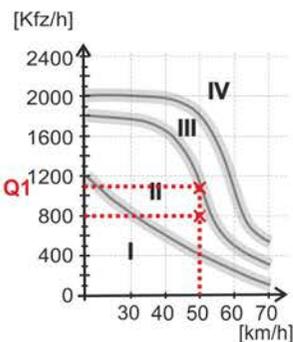
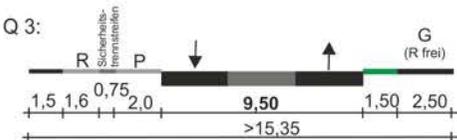


DTVw: rd. 13.000 Kfz/24h (2012)
 Spitzenstd.: 900 - 1.000 Kfz/h
 zul. V: 50 km/h



Belastungsbereich II
 Vorauswahl nach ERA:
 Schutzstreifen / Kombination
 Mischverkehr, Gehweg R frei

für Q2 und Q3 liegen keine
 aktuellen Verkehrsmengen vor



LAGEPLAN



Quelle: Stadtplan Bad Vilbel

H10.1

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung

lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
 Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

Bestandsaufnahme
 Dortelweil - Friedberger Straße