

Mobilitätskonzept Radverkehr Höchst im Odenwald Abschlussbericht



Planungsbüro

Verkehrsalternative Rad + Fuß (VAR+)

Riedeselstraße 48

64283 Darmstadt

www.varplus.de



Beteiligte Mitarbeiter:

Dipl.-Ing. Sylke Petry

Dipl.-Ing. Uwe Petry

M.A. Jonas Eberlein

B. Sc. Marvin Stockdreher

B. Sc. Tobias Tengler

Höchst i. Odw., 14. September 2018

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Zielsetzung	3
2	Bestandsaufnahme	4
2.1	Geografische Daten und Zielpunkte des Rad- und Fußverkehrs:.....	4
2.2	Klassifizierte Straßen.....	9
2.3	Touristische Radwege	11
2.4	Wanderwegenetz	13
2.5	Fahrbahnen und Gehwege Kerngemeinde sowie Ortsteile.....	15
2.6	Verkehrsmengen und Ergebnisse der Befragung	26
2.7	Unfalldaten.....	30
2.7.1	Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern oder Radfahrerinnen	30
2.7.2	Unfälle mit Personenschäden ohne Beteiligung von Fahrrädern und Pedelecs....	31
3	Öffentlichkeitsarbeit	32
3.1	Zusammenkünfte	32
3.2	Befahrungen mit Verwaltungsmitarbeitern und Bürgern.....	32
3.3	Pressemitteilungen.....	33
4	Netzkonzeption	34
4.1	Wunschliniennetz	34
4.2	Netzentwurf	35
4.3	Pendlerrouten	36
4.4	Basisrouten.....	36
4.5	Verdichtungsnetz	37
5	Maßnahmen	38
5.1	Radwegweisung	38
5.2	Detailplanung von zwei Maßnahmen mit hoher Priorität	41
5.3	Sofortmaßnahmen	43
5.4	Maßnahmen mit hoher Priorität	45
5.5	Maßnahmen entlang der definierten Routen.....	52
6	Umsetzung	59
6.1	Kosten.....	59
6.2	Folgende Arbeitsschritte zur zeitnahen Umsetzung.....	61
6.3	Fördermittel	62
6.4	Öffentlichkeitsarbeit, die die Umsetzung des Konzepts begleiten könnte.....	63
	Abbildungsverzeichnis.....	64
	Tabellenverzeichnis.....	65
	Anhang	65

1 Ausgangslage und Zielsetzung

Die südhessische Gemeinde Höchst im Odenwald gehört zum Odenwaldkreis und liegt im nördlichen Tal des Naturparks Bergstraße-Odenwald. Sie hat nicht zuletzt aufgrund der hügeligen Topographie, 175 bis 400 Meter über NN, bisher einen geringen Radverkehrsanteil am Modal Split des Alltagsverkehrs.

Die vorhandenen touristischen Radwege sind vor allem entlang der Mümling an Wochenenden stark befahren, die Mountainbike-Routen werden von sportlich ambitionierten Radfahrern und Radfahrerinnen in der Freizeit rege genutzt. Insgesamt kann das Netz der touristischen Radwege, die auch weitgehend mit Radwegweisung ausgestattet sind, als gut ausgebaut bezeichnet werden.

Der geringe Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen liegt auch an der für Radverkehr schlechten Erreichbarkeit der 8 Ortsteile. So sind Hassenroth, Hummetroth, Mümling-Grumbach und Forstel nur über Landesstraßen oder Feld- und Waldwege mit dem Kernort Höchst verbunden, Hetschbach, Pfirsichbach und Dusenbach sind über Kreisstraßen erreichbar. Nach Annelsbach gelangt man auf dem Hessischen Radfernweg 9 (R9), entweder ein Stück auf der Kreisstraße 112 (K112) und dann auf einem asphaltierten Feldweg oder auf einem asphaltierten, schmalen, die K112 begleitenden Weg ohne Winterdienst und mit Wurzelaufbrüchen.

Die Gemeinde Höchst im Odenwald möchte den Anteil des Rad- und Fußverkehrs am Modal Split erhöhen. Dabei darf es nicht zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr kommen. Diese Konflikte sind bereits an Wochenenden mit schönem Wetter auf dem Weg entlang der Mümling spürbar.

Das Radverkehrskonzept zeigt Verbindungsmöglichkeiten für den Radverkehr von allen Ortsteilen zum Ortskern Höchst im Odenwald und untereinander. Gleichzeitig wird der Kommune ein Zeitplan vorgeschlagen, nach dem die Bedingungen für den Radverkehr schrittweise verbessert werden können.

Bei den Radverkehrsverbindungen innerhalb des Kernorts Höchst i. Odw. und denen nach Hetschbach haben wir ein Start- und ein Zielnetz erarbeitet. Das Startnetz knüpft unmittelbar an die zurzeit vorherrschende Situation an und schlägt Maßnahmen vor, die kurzfristig mehr und sichereren Radverkehr versprechen. Das Zielnetz schlägt Lösungen vor, die Radfahren als Fahrverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen zulassen. Radverkehr wird über die Zeit betrachtet immer mehr Autofahrten ersetzen und muss dementsprechend Verkehrsinfrastruktur erhalten.



Foto: VAR+ Fahrradinstallation am Wegesrand in Dusenbach

2 Bestandsaufnahme

2.1 Geografische Daten und Zielpunkte des Rad- und Fußverkehrs:

Die Gemeinde Höchst i. Odw. besteht aus 9 Ortteilen liegt im Süden des Bundeslands Hessen und gehört zum Odenwaldkreis. Sie ist ein wirtschaftlicher Mittelpunkt im nördlichen Odenwald.



Abbildung 1: Lage des Odenwaldkreises in Hessen

Quelle: wikipedia



Abbildung 2: Lage von Höchst i. Odw. im Odenwaldkreis

Quelle: wikipedia

Die **Fläche** der Gemeinde Höchst i. Odw. umfasst 30,51 km².

Einwohner, Stand 31.12.17

Höchst i. Odw. (Kerngemeinde)	6.349
Mümling-Grumbach	1.315
Hassenroth	1.133
Hetschbach	812
Hummetroth	455
Pfirschbach	277
Annelsbach	196
Dusenbach	86
Forstel	49

Gesamteinwohnerzahl: **10.672**, davon 580 Einwohner mit Nebenwohnsitz,

Quelle: Gemeinde Höchst i. Odw., Juli 2018

Fluss: Mümling (50 km langer Zufluss zum Main)

Bäche: Pfirschbach, Hetschbach, Annelsbach, Oberhöchster Bach, Obrunnbach

Hochpunkte:

- Riedelberg, 285 Meter, nordöstlich von Annelsbach, südwestlich der Kerngemeinde
- Annelsbacher Höhe, 287 Meter, nördlich Annelsbach
- Mönchshöhe, 317 Meter südöstlich Forstel, westlich Mümling-Grumbach
- Dusenbacher Kopf, 300 Meter, westlich Dusenbach
- Koppelwald, 375 Meter, nordwestlich Hassenroth
- Hardtberg, 303 Meter, östlich Mümling-Grumbach

Hügelgräber, 256 Meter, südlich Kerngemeinde Höchst, 292 und 316 Meter, südlich Forstel

Nachbarkommunen:

Im Odenwaldkreis sind Breuberg mit dem wichtigen Arbeitsplatzschwerpunkt „Pirelli“ im Norden, Lützelbach im Westen, Bad König im Süden, Brensbach im Westen

und die zum Landkreis Darmstadt-Dieburg gehörenden Gemeinden Otzberg im Nordwesten und Groß-Umstadt im Norden.

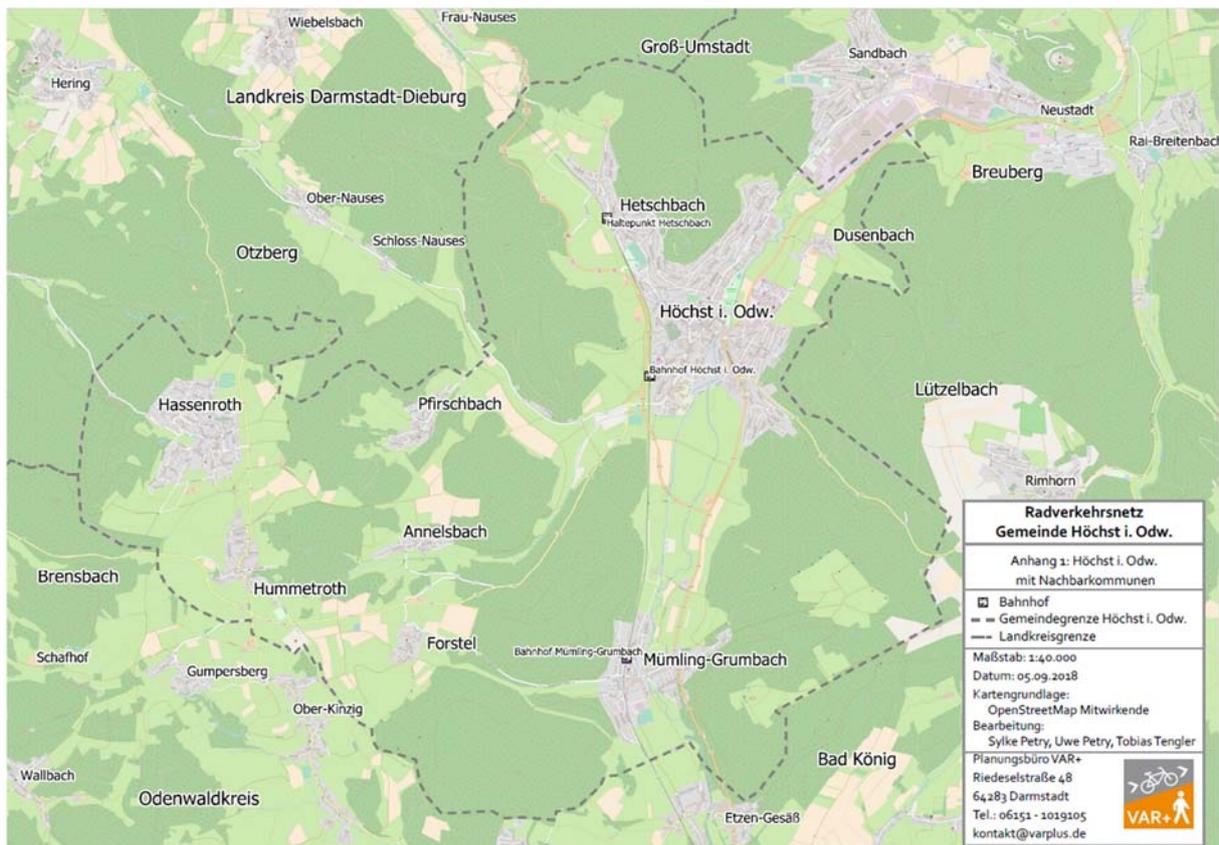


Abbildung 3: Höchst i. Odw. mit Nachbarkommunen

Hinweis: Karte ist als **Anhang 1:** „Höchst im Odenwald mit Nachbarkommunen“ diesem Bericht beigelegt

Touristische Ziele:

Wichtige touristische Ziele in Höchst im Odenwald sind:

- die Altstadt mit zahlreichen Fachwerkbauten
- das Kloster Höchst
- die Römische Villa Haselburg in Hummetroth
- Obrunnschlucht
- die Ortsteile Annelsbach und Hassenroth als „Anerkannte Naherholungsorte“

In der gesamten Gemeinde stehen für den **Tourismus** 320 Gästebetten, ein beheiztes Schwimmbad, mehrere Brunnen, Bänke an Stellen mit guter Aussicht, Spielplätze, ein Waldlehrpfad, Schutzhütten und ein gut ausgebautes Wanderwegenetz zur Verfügung.

Ziele des Alltagsradverkehrs:

Der Nahverkehr hat eine hohe Bedeutung in der Gemeinde Höchst i. Odw. und verfügt über:

zwei Bahnhöfe,

→ Bahnhof Höchst im Odenwald und

→ Bahnhof Mümling-Grumbach

sowie über einen Haltepunkt der Odenwaldbahn

→ Hetschbach.

Es bestehen von Höchst direkte Verbindungen nach Darmstadt, Frankfurt und mit einem Umstieg nach Hanau

Arbeitsstätten

Im **Kernort Höchst** gibt es viele mittelständische **Gewerbebetriebe**, Dienstleistungsunternehmen, Fachgeschäfte, Fachärzte und das Gewerbegebiet Aue mit Supermärkten. Somit ist der Kernort Höchst i. Odw. sowohl Quelle als auch Ziel vieler Wege.

- Arbeitsplatzschwerpunkt Firma „Pirelli“, Gemeinde Breuberg mit 2500 Mitarbeitern
- Ortszentrum Höchst i. Odw. mit Rathaus
- Gewerbegebiet Aue
- Gewerbegebiet Industriestraße
- Gewerbegebiet Im Wolfsgrund in Mümling-Grumbach
- Gewerbegebiet Helmut-Erb-Straße in Hassenroth

Einkauf

- Gewerbegebiet Aue mit vielen Supermärkten und Geschäften für Waren des täglichen und periodischen Bedarfs
- Erbacher Straße
- 24 Stunden Milch-Automat in Dusenbach
- Herbst 2018 Eröffnung CAP Einkaufsmarkt in der Aschaffener Straße 14

Schulen und Kindergärten

- Kooperative Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe „Ernst-Göbel-Schule“, Bismarckstraße 52, Höchst i. Odw.
- Grundschule „Schule an der Mümling“, Pestalozzistraße 20, Höchst i. Odw.

<http://www.hoechst-i-odw.de/htmlsite/index.php?menuid=67&topmenu=8>

- Kindertagesstätte Am See, In den Pfarrwiesen 1, Höchst i. Odw.
- Kindertagesstätte Hetschbach, Schwimmbadstraße 9, OT Hetschbach
- Kindertagesstätte „Zu den Birken“, An der Ziegelhütte 24, OT Hassenroth
- Kindertagesstätte Mümling-Grumbach, Schulstraße 16, OT Mümling-Grumbach
- Kindergarten „Steinmetzstraße“, Steinmetzstraße 3, Höchst i. Odw.

<http://www.hoechst-i-odw.de/staticsite/staticsite.php?menuid=218&topmenu=8>

Kultur

Lichtspiele Höchst, Frankfurter Straße 2, Höchst i. Odw.

Büchereien

- Evangelische öffentliche Bücherei Otto-Koch-Haus, Groß-Umstädter-Straße, Höchst i. Odw.
- Grumbacher Bücherstube, Pfarrstraße 1, OT Mümling-Grumbach
- Katholische öffentliche Bücherei Wortschatz, Böltener Straße 14, Höchst i. Odw.

<http://www.hoechst-i-odw.de/htmlsite/index.php?menuid=66&topmenu=8>

Veranstaltungsräume

- Bürgerhaus Höchst i. Odw., Montmelianer Platz 4, Höchst i. Odw.
- Gaststätte mit Kegelbahn im Bürgerhaus
- Rondellhalle im Ortsteil Hetschbach, Tel.: 06163 3989 1603
- Kultur- und Sporthalle im OT Mümling-Grumbach, Tel.: 06163 2737 3154
- Haselburghalle im OT Hummetroth „Zur Haselburg“, Tel.: 06163 5992 4582
- Mehrzweckhalle im OT Hassenroth, Helmut-Erb-Straße
- TSV-Halle im OT Höchst i. Odw., Jahnstraße
- Evangelische Bildungsstätte der Evangelischen Landeskirche in Hessen und Nassau, Kirchberg 2, OT Höchst i. Odw.
- Dorfgemeinschaftshaus im Ortsteil Pfirschbach, Pfirschbacher Straße 16
- Clubheim des Odenwaldclubs Höchst i. Odw., In den Pfarrwiesen 4, OT Höchst i. Odw.
- Clubheim des TSV Höchst i. Odw., Jahnstraße 18, OT Höchst i. Odw.

<http://www.hoechst-i-odw.de/htmlsite/index.php?menuid=69&topmenu=8>

Freizeit und Sport

- Schwimmbad Freibad
- Großsporthalle an der Grundschule
- Sportplätze
- Pumptrack

Alle vorgenannten Ziele wurden im Geografischen Informationssystem (GIS) verortet und in einer „Zielkarte“ zusammengeführt dargestellt. Diese wichtigen Ziele dienen der Erstellung der Wunschlinien des Radverkehrs

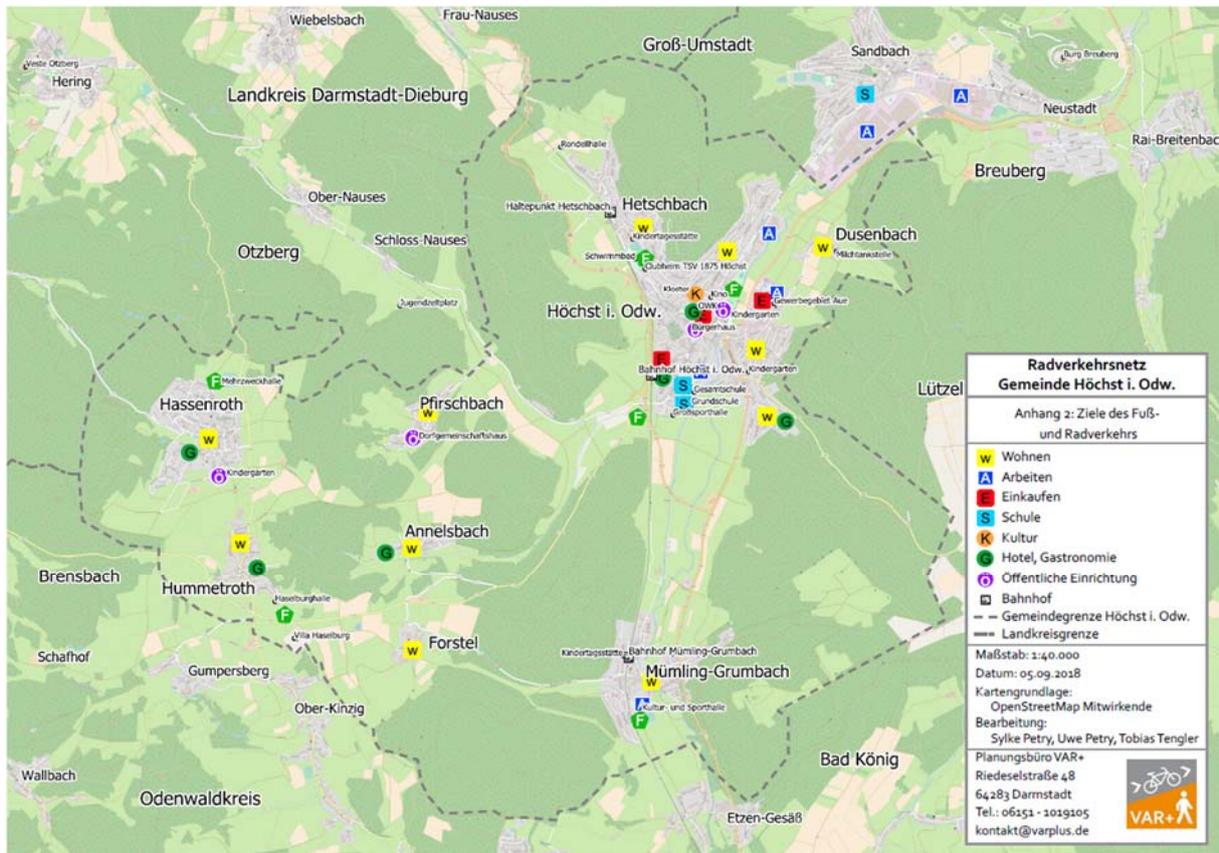


Abbildung 4: Ziele des Fuß- und Radverkehrs mit Schnittstellen zum ÖPNV

Hinweis: Karte ist als **Anhang 2** „Ziele des Fuß- und Radverkehrs“ diesem Bericht beigefügt

2.2 Klassifizierte Straßen

Bundesstraßen

Die Bundesstraße 45 (**B45**) und die Bundesstraße 426 (**B426**) führen als Umgehungsstraßen größtenteils am Kernort Höchst im Odenwald und den Ortsteilen Hetschbach und Dusenbach vorbei. Allerdings durchschneidet die B45 als Heilbronner Straße die Ortslage Mümling-Grumbach und die B426 trennt als Erbacher Straße auf x Kilometern die südwestlichen Wohnstandorte der Kerngemeinde Höchst vom Ortszentrum.

Die B45 wird seit 2009 auf 2,8 Kilometern westlich an der Ortslage Höchst i. Odw. vorbeigeführt, sie wird auch als Westumgehung bezeichnet.

Die B426 nutzt im Westen der Ortskernlage dieselbe Fahrbahn wie die B45, südlich des Ortskerns, nördlich des Ortsteils Mümling-Grumbach trennen sich die klassifizierten Straßen. Die B45 verläuft weiter in Richtung Süden nach Bad König, die B426 führt nach Norden und östlich am Ortskern Höchst i. Odw. vorbei in Richtung Breuberg.

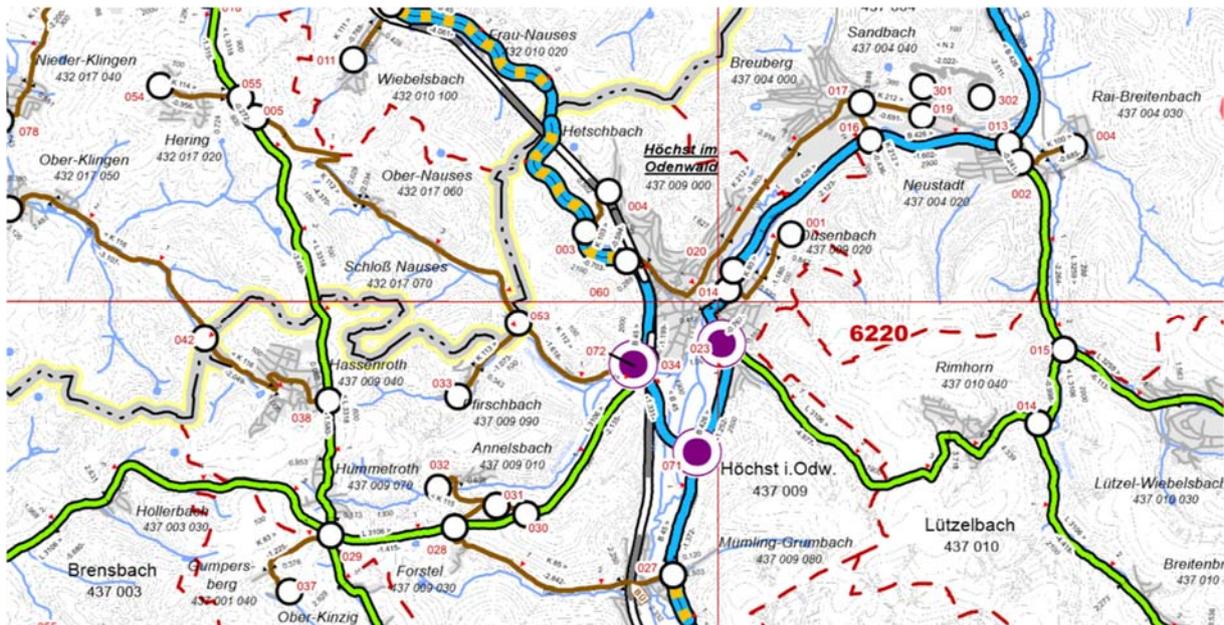


Abbildung 5: Klassifizierte Straßen mit Verkehrsbelastung

Quelle: Netzknottenkarte Hessen Mobil

Landesstraßen

Die Landesstraße 3106 (**L3106**) verbindet Brensbach mit Haingrund. Sie verläuft aus Brensbach durch das Gemarkungsgebiet der Gemeinde Höchst im Odenwald vorbei an den Ortsteilen Hassenroth, Annelsbach und Forstel und endet am Kreisverkehrsknoten B45 / K112 unmittelbar westlich der Ortslage Höchst. Die L3106 beginnt wieder am Kreisverkehrsknoten B426 / L3101, Erbacher Straße / Rimhorner Straße um dann westlich Haingrund in die L 3349 zu münden.

Die Landesstraße 3318 (**L3318**) verläuft von Etzen-Gesäß über Ober-Kinzig durch Hummetroth, östlich an Hassenroth und der Gemeinde Otzberg vorbei nach Zipfen (B426).

Kreisstraßen

Die Kreisstraße 80 (K80), Mainstraße im OT Dusenbach, verbindet Dusenbach mit der Kerngemeinde Höchst und dem Gewerbegebiet Aue mit Anschluss an die B426

Kreisstraße 85 (K85), Mümling-Grumbacher-Straße, verbindet die OT Forstel und Mümling-Grumbach

Kreisstraße 112 (K112), Otzberg – Höchst i. Odw., Anschluss an K113 (Ortsteil Pfirschbach)

Kreisstraße 113 (K113), Pfirschacher Straße in Pfirschbach, schließt den OT Pfirschbach an die K112 an

Kreisstraße 114 (K114), Hering – L 3318

Kreisstraße 115 (K115), schließt den OT Annelsbach an die L3106 an

Kreisstraße 116 (K116), Darmstädter Straße in Hassenroth, verbindet Ober-Klingen mit Hassenroth

Kreisstraße 212 (K212), Groß-Umstädter-Straße, Bismarckstraße, Wilhelminenstraße, Aschaffener Straße in Höchst i. Odw.

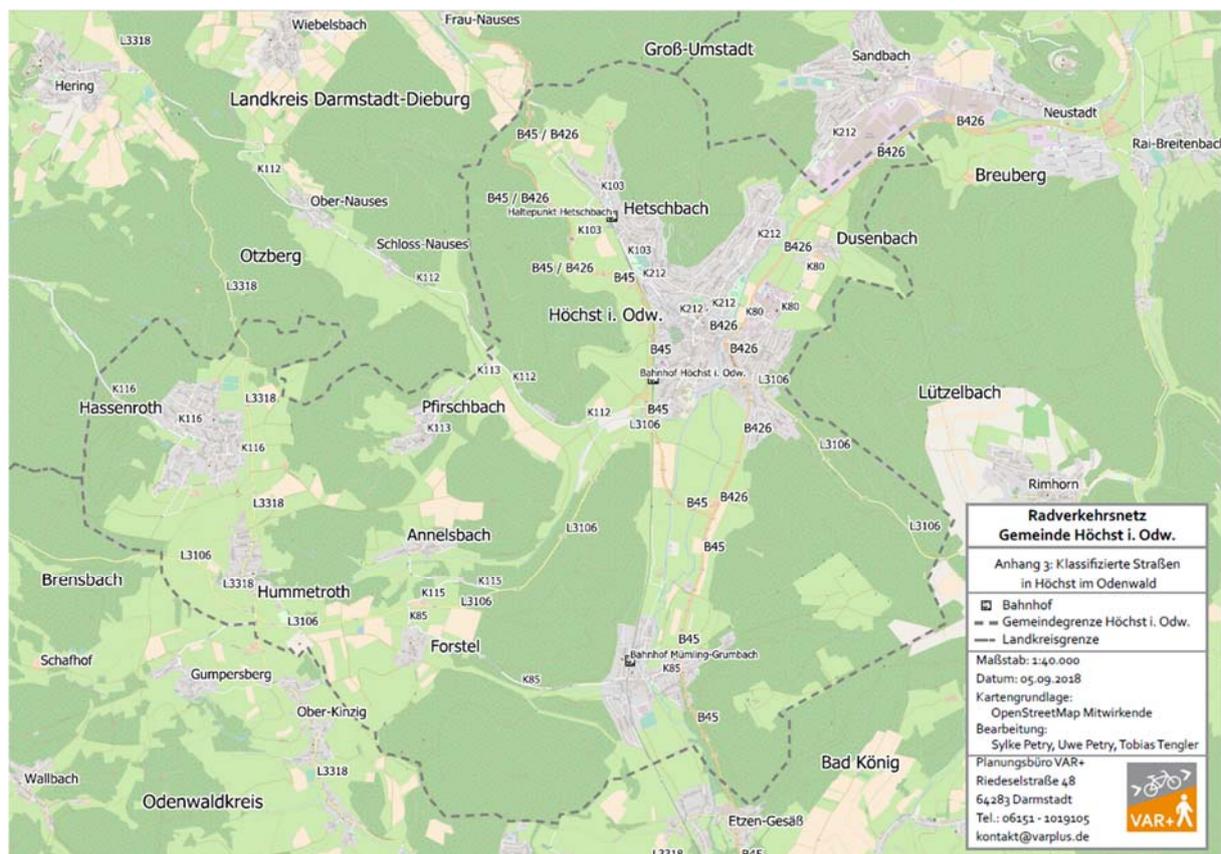


Abbildung 6: Klassifizierte Straßen in Höchst i. Odw.

Hinweis: Karte ist als Anlage 3: „Klassifizierte Straßen in Höchst i. Odw.“ diesem Bericht beigelegt

2.3 Touristische Radwege

3-Länder-Radweg, Teil davon ist der 75 km lange Mümling-Radweg, der Obernburg mit Hirschhorn am Neckar verbindet

Hessischer Radfernweg 4 (R4): 385 Kilometer, verbindet Hirschhorn am Neckar mit Bad Karlshafen
Verlauf auf Höchster Gemarkung: K112 – K113 – Feldweg parallel K112 – K112 – Kreisverkehrsplatz - L3103 – Bismarckstraße – Pestalozzistraße – Nickelsweg – Mümlingweg – Im Wolfsgrund – Bahnhof Mümling-Grumbach – Überquerung der Mümling-Grumbacher-Straße – Wiesenweg – Vereinsheim und Sportplätze

Hessischer Radfernweg 9 (R9): 82 Kilometer, verbindet Worms und bayerische Grenze

Verlauf auf Höchster Gemarkung: Weg parallel zur B426 unweit Ludwigbrunnen – Dusenbach, Mainstraße (K80) – Dusenbacher Straße – Überquerung Erbacher Straße (B426) – Kleingärtenweg – Nickelsweg – Pestalozzistraße – Bismarckstraße – Kreisverkehr – K112 – Abzweig Annelsbach – Feldweg nach Annelsbach – Annelsbacher Tal – K115 – Überquerung der L3106 – Mümling-Grumbacher-Straße (K85) – Forsteler Straße – Feldweg zur Ortsgrenze Richtung Gumpersberg

Mümlingtalradweg (R1): 78,5 km, von der Mümling-Quelle bis zur Mündung in den Main, verbindet Hirschhorn und Obernburg

Verlauf auf Höchster Gemarkung: Identischer Verlauf mit dem 3-Länder-Radweg

RheinMainVergnügen-Route 7 (RMV 7): Die Route ist aufgeteilt in Variante 7a (29 km) und 7b (33 km). Entlang der Mümling durch Höchst i. Odw. verläuft die RMV 7, die als Kernstrecke beide Varianten verbindet. Der direkte Einstieg zum Rundkurs ist an den Bahnhöfen Mümling-Grumbach und Höchst i. Odw. möglich. Karten gibt es kostenfrei in der Mobilitätszentrale in Michelstadt.

Hohe Straße (HS): 21 Kilometer, beginnt in Hassenroth und führt zum Marbach-Stausee an der B460

Haselburg-Rundkurs: 24 Kilometer, Bahnhof Bad König - Nieder-Kinzig – Hummetroth – Pfirsichbach – Höchst i. Odw. – entlang der Mümling zurück nach Bad König

Mountainbike-Rundkurs: Hö 1, 35 Kilometer, Start in Höchst i. Odw. Montmelianer Platz, Betreiber ist der Geo-Naturpark Bergstraße-Odenwald

Freizeitroute 24 des Odenwaldklubs: 57 Kilometer lang, startet in Hummetroth und führt zum Kühkopf am Rhein, mit Bahnanschluss in Stockstadt.

Freizeitroute 1 des Odenwaldklubs: 45 km, verbindet Hanau und Breuberg

Der Odenwaldklub pflegt die Wegweisung leider nicht mehr. Die Stadt Höchst i. Odw. und der Odenwaldkreis könnten hier als Initiator versuchen, die Strecken:

- Höchst i. Odw. – Rhein (Stockstadt, Kühkopf)
- Höchst i. Odw. – Main (Hanau, Steinheim)

im neuen Format aufzulegen und zu vermarkten. Auf der Achse Höchst i. Odw. - Main könnte auch das Thema Einhard-Basilika von Michelstadt nach Seligenstadt aufgenommen werden.

Übersicht zu den touristischen Radrouten in Höchst i. Odw.

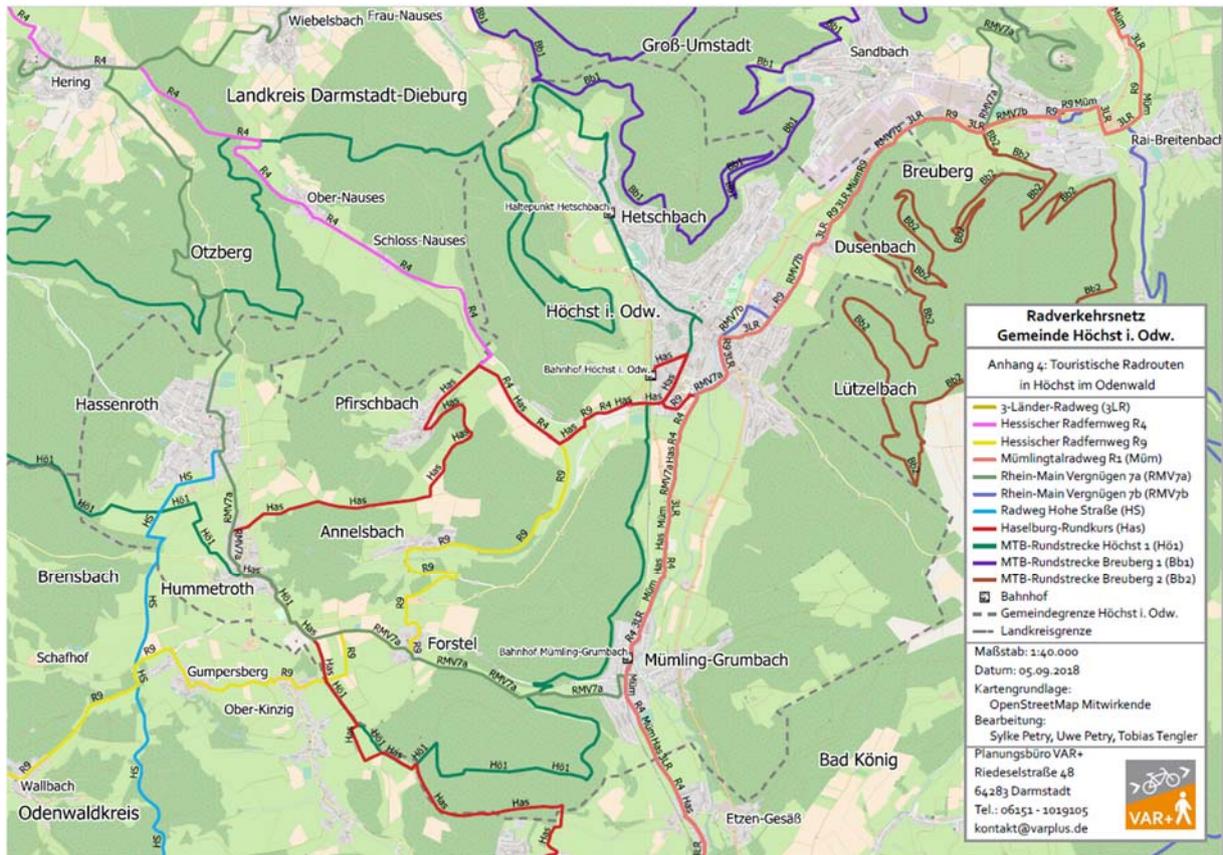


Abbildung 7: Touristische Radrouten in Höchst i. Odw.

Hinweis: Karte ist als **Anlage 4** „Touristische Radrouten in Höchst i. Odw.“ diesem Bericht beigefügt

Rhein-Main-Vergnügen 7a (RMV 7a) und RMV 7b

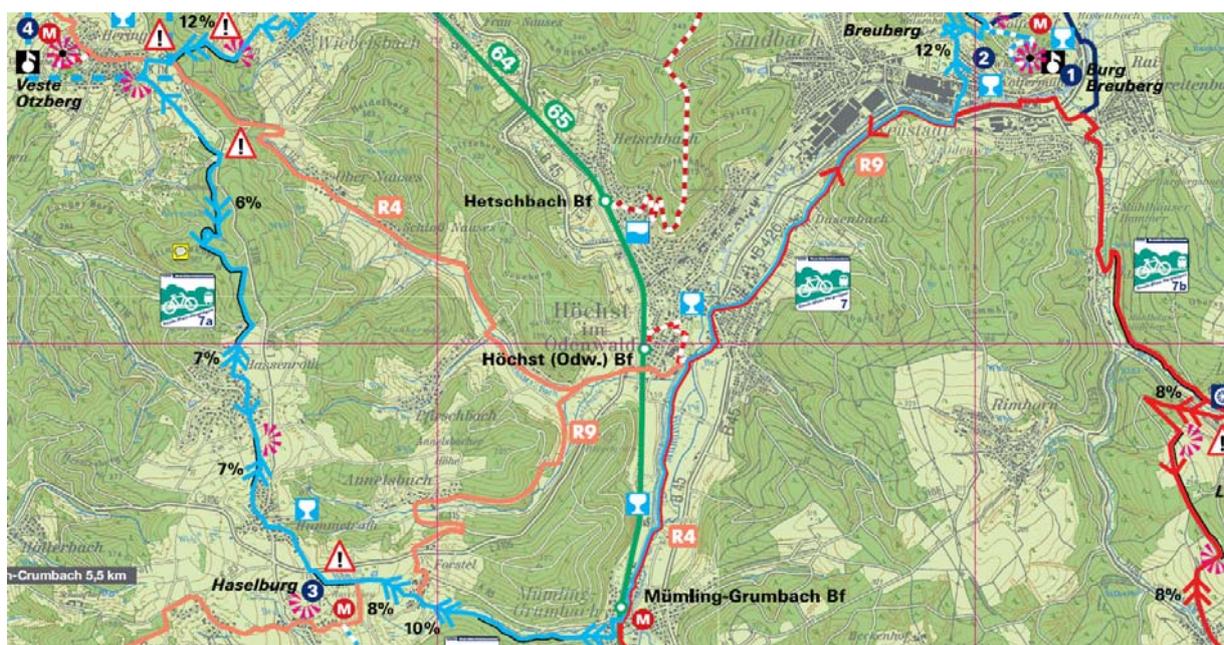


Abbildung 8: Radroute 7 des Rhein-Main-Vergnügen (RMV 7)

2.4 Wanderwegenetz

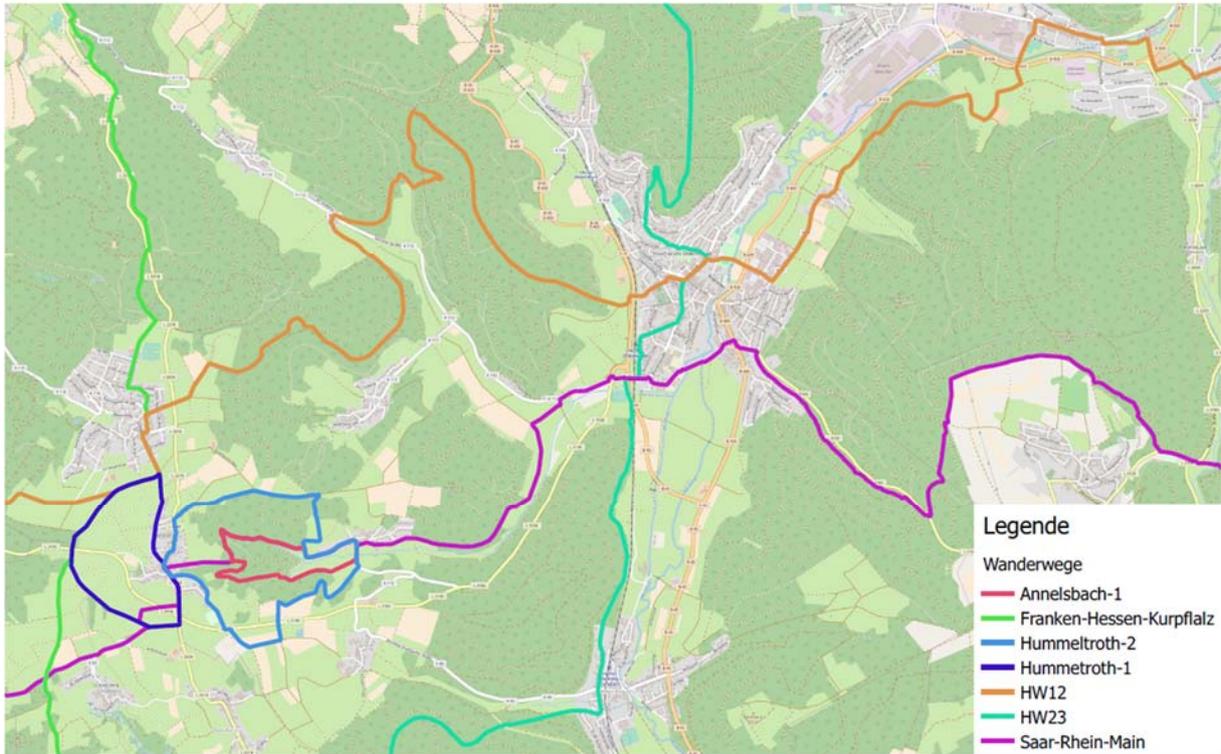


Abbildung 9: Wanderwege Höchst i. Odw., Quelle: waymarked trails, hiking

Höchst i. Odw. örtliches Wanderwegekonzept im Rahmen des Integrierten Kommunalen Entwicklungskonzepts (IKEK)

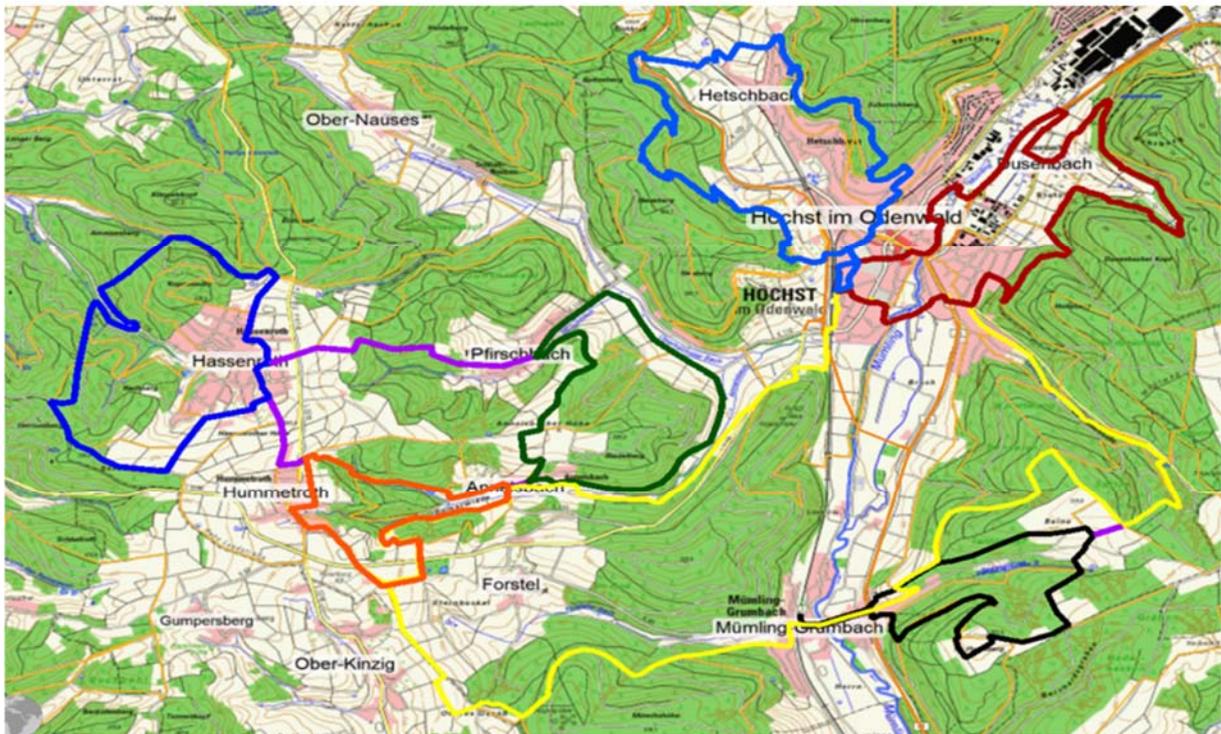


Abbildung 10: Örtliche Rund-Wanderwege IKEK, Quelle: IKEK-Handlungsfeld Freizeit und Natur, Gruppe Wanderwege

Der geplante zertifizierte Rundweg



Abbildung 11: Verlauf des geplanten zertifizierten Rundwanderwegs, Quelle IKEK-Gruppe Wanderwege

Ziel ist es, keine Konflikte auf gemeinsam genutzten Wegen zu schaffen. Auf Strecken mit Überlagerungen von Wanderwegen und Radverkehrsverbindungen werden punktuell Hinweistafeln vorgeschlagen.

2.5 Fahrbahnen und Gehwege Kerngemeinde sowie Ortsteile

Im Kernort Höchst i. Odw. plus den Ortsteilen Dusenbach und Hetschbach leben rund 7.300 Bewohner, auf einer Fläche von 10,29 km².

Durch den Bau der westlichen und östlichen Ortsumgehungsstraßen können sowohl die Groß-Umstädter- (K212), Bismarck- und Wilhelminenstraße (K112) als auch die Aschaffener Straße (K211) als vom Durchgangsverkehr befreit gelten. Auf den K112, K211 und der K212 gilt jeweils die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h mit Ausnahmen Wilhelminenstraße und Bismarckstraße in den Abschnitten zwischen Oberlehrer-Wolf-Straße und Pestalozzistraße zu den Schulzeiten.

Im gesamten Ort ist keine Führung für den Radverkehr auf der Fahrbahn vorhanden, jedoch Mischverkehr möglich.

Kurzbeschreibung von Straßenzügen und Überquerungsstellen mit hoher Bedeutung für den Radverkehr

I) Dokumentation - Aschaffener Straße

In der **Aschaffener Straße** (K211) gibt es zwischen Ortseingang im Norden und Friedrich-Ebert-Straße zwei Gemeinsame Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr.

Ab Höhe der Einmündung Breubergstraße (Abzweig zum Treffpunkt Thierolf GmbH) gilt in Fahrtrichtung Norden das Zz Mofa frei und zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h.

In der Aschaffener Straße verläuft der Kindergarten- und Schulweg

Erläuterung Gemeinsamer Geh- und Radweg:



- es gilt Benutzungspflicht,
- Fuß- und Radverkehr teilen sich die Verkehrsfläche, deshalb ist besondere Vorsicht geboten.
- Radfahrer und Radfahrerinnen müssen Rücksicht auf Fußgänger und Fußgängerinnen nehmen, nötigenfalls bremsen oder absteigen.

Der Gehweg Aschaffener Straße zwischen Groß-Umstädter-Straße und Friedrich-Ebert-Straße ist 1,5 bis 2 Meter breit, in einigen Abschnitten wird er illegal durch Autos zum Parken genutzt, an diesen Stellen können Fußgänger und Fußgängerinnen nur hintereinander die so entstandene Engstelle passieren und müssen im Begegnungsfall warten.

An der Bushaltestelle Himmelsleiter mit Mittelinsel und Blitzer gilt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h, danach jeweils 70 km/h bis zum Ortseingangsschild.

Ab Kreuzung Groß-Umstädter-Straße darf die Aschaffener Straße von Radverkehr im Mischverkehr genutzt werden, die hier am Fahrbahnrand existierenden Fahrbahnrippen sind Sturzgefahr. Da der Kreuzungsbereich umgebaut wird, haben wir hier keine Maßnahmen vorgesehen.

II) Dokumentation – K80 Mainstraße - Dusenbacher Straße

Von Dusenbach führt nur die Mainstraße (K80) in Richtung Gewerbezentrum Aue und weiter als Dusenbacher Straße in Richtung Kreuzung B426 / Erbacher Straße / Kleingartenweg. Auf der weitgehend gerade verlaufenden Mainstraße (K80) im Abschnitt Ortsausgang Dusenbach bis Gewerbezentrum überlagern sich regelmäßig Fuß-, Rad- und Kfz Verkehr.

Über Dusenbach hinaus gibt es für den Kfz-Verkehr keine Möglichkeit der Weiterfahrt.

Es gilt Höchstgeschwindigkeit 100 km/h, im Abschnitt zwischen Bebauungsgrenze Dusenbach bis Bebauungsgrenze Gewerbegebiet Aue gibt es nur die 5 Meter breite Straße, hier findet Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr gemeinsam statt.



Abbildung 12: Mainstraße (K80)

Blick von Norden

Ortsausgang Dusenbach

Hier ist Maßnahme 4 aus der Liste der zehn Top-Maßnahmen vorgesehen: Fahrradstraße, Fußverkehr und Kraftfahrzeuge frei



Abbildung 13: Mainstraße, Einfahrt nach Dusenbach

Blick von Süden

Ortsausgang Dusenbach



Abbildung 14: Mainstraße, Ortsteilgrenze Dusenbach

Blick von Norden

Übergang von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 30 km/h zu 100 km/h am Ortsteilrand Dusenbach

III) Dokumentation – Rathaus Montmelianer Platz

Der zentrale Platz von Höchst i. Odw. erfüllt die Funktionen als Verkehrsknoten, Aufenthaltsfläche, Standort von Verwaltung und Gewerbe.



Abbildung 15: Ortsübersichtstafel vor dem Rathaus am Montmelianer Platz

Blick vom Rathaus

Die Aktualisierung der Ortstafel ist Bestandteil der ad-hoc-Maßnahmen.



Abbildung 16: Verkehrsknoten Montmelianer Platz

Blick in Richtung Norden, Aschaffener Straße

Dieser Platz wird 2019/2020 umgebaut. Dabei werden die Rillen am Fahrbahnrand der Aschaffener Straße beseitigt.

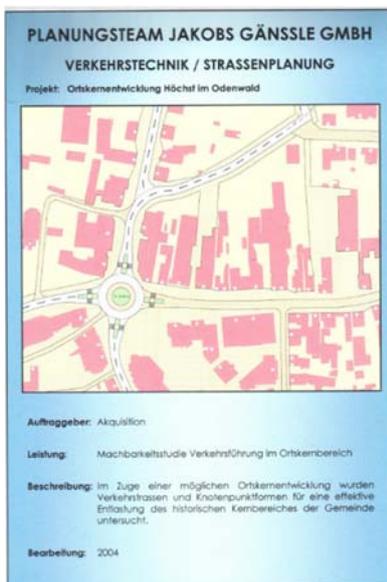


Abbildung 17: Planungen für den Montmelianer Platz

Umbaupläne für den Montmelianer Platz sollen 2019 / 2020 realisiert werden.

IV) Dokumentation - Elisabethenstraße, Mühlgraben

Die Elisabethenstraße im Zentrum der Gemeinde Höchst i. Odw. ist eine für Fuß- und Radverkehr durchlässige Sackgasse. Radfahrerinnen und Radfahrer bemängeln den etwa 4 cm hohen Bordstein als Übergang zur Schwanenstraße. Das selbe gilt auch für die unmittelbar benachbarte Straße Mühlgraben. Beide Straßen sind Bestandteil der ad hoc Maßnahme: Beschildern von für Fuß- und Radverkehr durchlässige Sackgassen mit dem Verkehrszeichen 357-50 „Durchlässige Sackgasse für Fußgänger und Radfahrer“.



Blick in Richtung Osten

Abbildung 18: Elisabethenstraße im Zentrum der Gemeinde Höchst i. Odw.

V) Dokumentation - Schwanenstraße

Die Schwanenstraße ist Bestandteil der Tempo-30-Zone, Parkverbotszone Montag bis Freitag 8 bis 18 Uhr, Parken ist nur in gekennzeichneten Bereichen mit Parkausweis erlaubt.



Abbildung 20: Kreuzung Bismarck / Schwanenstraße



Abbildung 19: Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ ist verdreht

Die Schwanenstraße ist von der Erbacher Straße bis Elisabethenstraße Einbahnstraße, jedoch für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet. Die Zusatzzeichen sind teilweise verdreht, wie auf dem Foto zu erkennen.

VI) Dokumentation - Erbacher Straße Teil 1

Die Erbacher Straße verbindet den Montmelianer Platz mit der südwestlichen Ortsgrenze in Richtung Rimhorn. Entlang der Erbacher Straße befinden sich viele Einzelhandelsgeschäfte, Arztpraxen, Gaststätten und andere Gewerbebetriebe. Bis zur Kreuzung mit der B426 gilt die Höchstgeschwindigkeit 30 Kilometer pro Stunde. Gleichzeitig gibt es viele bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung.



Blick von Süden

Durch die Kreisplasterung wird der Kreuzungsbereich gut erkennbar.

Abbildung 21: Erbacher Straße, Verkehrsberuhigung durch Pflasterung und Zebrastreifen



Blick von Osten

in die Erbacher Straße im Ortskern mit vielen Geschäften, Lokalen und Arztpraxen

Abbildung 22: Fahrbahn mit Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

Aus Gesprächen mit ortsansässigen Radfahrern und Radfahrerinnen erfuhren wir, dass die Fläche zwischen Bordstein und gestrichelter Fahrbahnbegrenzungslinie mitunter als Radweg interpretiert wird.

IV) Dokumentation - Erbacher Straße Teil 2



Blick von Süden

in die Erbacher Straße unmittelbar hinter der Kreuzung mit der B 426

An dieser Stelle kann der Radverkehr nicht direkt in den Ortskern fahren, wenn er aus dem Kleingärtenweg kommt.

Abbildung 23: Radverkehr auf der Fahrbahn und auf dem Gehweg der Erbacher Straße

Die Erbacher Straße zwischen südlicher Ortslage und Kreuzung mit der B426 erweckt in ihrem jetzigen Zustand den Eindruck einer mit dem Pkw schnell zu befahrenen Straße, die für Radverkehr zu gefährlich erscheint.



Blick von Süden

in die Erbacher Straße mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit 50 km/h

Abbildung 24: B426 als Erbacher Straße

V) Dokumentation - Frankfurter Straße

Nebenstraße nach Hetschbach. Im Straßenzug sind Kölner Teller vorhandenen. Diese wurden als Verkehrshindernis wahrgenommen und wurden bei der Umfrage als lebensgefährlich für Radfahrerinnen und Radfahrer bezeichnet.

VI) Dokumentation - Überquerung der B426 zum Gewerbegebiet Aue:

Wernher-von-Braun- Straße / Mümlingstraße

Zur Überquerung der B426 gibt es eine Mittelinsel als Überquerungshilfe, hier wird von vielen Bürgerinnen und Bürgern eine Lichtsignalanlage (LSA) gefordert.

Aber: trotz Tempo 70 nutzen die meisten Fußgänger und Radfahrerinnen nicht die Mittelinsel, sondern überqueren die B426 direkt im Verlauf der Wegebeziehung.



Blick von Osten

in Richtung B426 / Mümlingstraße

Abbildung 25: freies Überqueren der B426 Mümlingstraße / Wernher-von-Braun-Straße

Zu den in einer halben Stunde gezählten 50 Fußgängern, Radfahrern (die zu 2/3 zu Fuß die B426 überquerten) und Mopedfahrern ist noch ein Potenzial weiterer Fußgänger und Radfahrer hinzuzurechnen, die bei für Fuß- und Radverkehr geeigneter Ausstattung der Kreuzung die Überquerungsstelle nutzen.

Andererseits ist nach der für das vierte Quartal 2018 geplanten Eröffnung des CAP Marktes in der Aschaffener Straße 14 mit weniger Überquerungsbedarf zu rechnen.

VII) Dokumentation - Bismarckstraße

In der Bismarckstraße gilt zwischen Oberlehrer-Wolf-Straße und Pestalozzistraße die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 7 bis 17 Uhr. Weiterhin ist das Verkehrszeichen 136 Kinder mit dem Zusatzzeichen Schule aufgestellt.



Abbildung 27: Tempo 30 Einzelausweisung in der Bismarckstraße



Abbildung 26: Sicherung mit Vz 136 Kinder

Bestandsaufnahme zu den Ortsteilen

Annelsbach

hat 196 Einwohner, ist etwa 3,5 Kilometer vom Rathaus Höchst i. Odw. entfernt, der R9 führt auf der K115 an den südlichen Rand des Ortsteils. Bei der Begehung am 11. April 2018 wurden hier Fußgänger angetroffen, die täglich den Weg in die Kerngemeinde Höchst i. Odw. zu Fuß zurücklegen.

Auf Grund des geringen Verkehrsaufkommens sind keine Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehrs zu beobachten.



Abbildung 28: Annelsbach, Annelsbacher Tal / Zum Gerstenfeld

Blick von Westen

in Richtung Höchst i. Odw. Ortskern

Dusenbach

hat 86 Einwohner. Innerhalb des Ortsteils gilt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h. Im OT Dusenbach ist Radverkehr auf allen Fahrbahnen möglich. Es wird eine sichere Wege-Verbindung für Rad- und Fußverkehr zur Kerngemeinde Höchst i. Odw. gefordert.



Abbildung 29: Mainstraße / Am Borberg

Blick von Norden

Forstel

hat 49 Einwohner, es wurden keine Probleme für Rad- oder Fußverkehr gemeldet.

Die Verbindung zwischen Forstel und dem nächstgelegenen Ortsteil Annelsbach muss jedoch auf kurviger und steigungsreicher Strecke auf den Kreisstraßen K85 und K115 außerorts befahren werden. Hier sind erhebliche Gefahren vorhanden und es kam auch schon zu einem Unfall mit Schwerverletzten. Zusätzlich ist die Überquerung der L3106 eine weitere Gefahr.



Blick von Südosten

Abbildung 30: Forsteler Straße

Hassenroth

hat 1133 Einwohner und ist über Wald- und Feldwege nach Pfirschbach gemessen etwa 5,5 Kilometer vom Ortskern Höchst im Odenwald entfernt. Für Radverkehr gibt es keine gesicherte Verbindung in die Kerngemeinde Höchst i. Odw. mit Rathaus und Bahnhof. Die L3318 muss überquert werden.



Blick von Süden

Abbildung 31: Hassenroth Ortskern

Hetschbach

hat 812 Einwohner und grenzt unmittelbar an Höchst i. Odw. und ist direkt über die Tal- und Groß-Umstädter-Straße mit dem Kernort verbunden.

Oberhalb des Marktplatzes gibt es in der Rondellstraße eine gefährliche Engstelle, die Rondellstraße ist Zufahrt zu einem Rettungsplatz der Deutschen Bahn, oberhalb des Tunnels gibt es einen Landeplatz für Rettungshubschrauber.



Abbildung 32: Rondellstraße

Blick von Osten

In Richtung Rondell

Problem: parkende Kfz erzeugen die Engstelle

Lösung: Anordnung von Halteverböten zur Freihaltung der Rettungswege für THW und Lösch- und Rettungsfahrzeuge. Die Kreuzung Talstraße / Groß-Umstädter Straße ist ein Gefahrenpunkt. Weiterhin darf während der Sommermonate am Fahrbahnrand der Groß-Umstädter Straße geparkt werden, was für Radverkehr Gefahr bedeutet. Der Fahrbahnabweiser hindert Fußgänger am Überqueren der Fahrbahn.

Hummetroth

hat 455 Einwohner und ist etwa 5,5 Kilometer über Wald- und Feldwege über den Ortsteil Annelsbach gemessen vom Ortskern Höchst i. Odw. entfernt. Durch diesen Ortsteil verläuft die L3318, an der Ortslage Hummetroth vorbei führt die L3106.

Verkehrsunfall 1435266/2015, Unfallursache: Nichtbenutzen des Gehwegs auf dem Schulweg

Die Gehwege entlang der L3318 sind unterbrochen. Die Belastung durch Lkw-Verkehr ist hoch, oft wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht eingehalten.

Die Gemeindeverwaltung Höchst i. Odw. plant Abhilfe: Um durchgängig zu Fuß entlang der Kinziger Straße, Hassenröther Straße (L3318) unterwegs sein zu können, werden an den sichersten Überquerungsstellen die Bordsteine so abgesenkt und gekennzeichnet, dass auch Bürgerinnen und Bürger mit Rollator die Fahrbahn betreten, überqueren und wieder verlassen können.



Abbildung 34: L3106 zwischen Hummetroth und Römervilla Haselburg



Abbildung 33: Kinziger Straße / Zum Sprotplatz

Pfirschbach

hat 277 Einwohner etwa 3,5 km vom Ortskern entfernt. Im gesamten Ortsteil gilt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, Radverkehr findet im Mischverkehr mit dem Kfz auf der Fahrbahn statt.



Abbildung 35: Pfirschbacher Straße / Am Besenberg

Blick von Südwest

in Richtung K112

Mümling-Grumbach

hat 1315 Einwohner, und ist über den Mümlingweg in einer Entfernung von etwa 3,5 Kilometern mit dem Ortskern Höchst i. Odw. verbunden.



Abbildung 36: Mümlingweg, Fuß- und Radverkehrsverbindung

Blick aus Richtung Mümling-Grumbach
in Richtung Höchst i. Odw. Kerngemeinde



Abbildung 37: Mümling-Grumbach, Mümling-Grumbacher-Straße

Blick aus Osten

2.6 Verkehrsmengen und Ergebnisse der Befragung der Radfahrerinnen und Radfahrer

Der Radverkehrsanteil in Höchst i. Odw. ist im Alltagsverkehr gering. Freizeit- und Tourismusverkehr ist stärker vertreten.

Am 2.7.18 fand eine Stichproben-Zählung am Übergang zum Einkaufszentrum auf der Aue statt. Von 11 bis 11.30 Uhr wurden

- 23 Fußgänger
- 20 Radfahrer, von denen etwa 75 % das Rad über die Fahrbahn schoben
- 3 Mopeds zum EKZ gezählt.

gezählt.

Vom 10. bis 17. September 2018 werden Zählungen in der Aschaffener Straße von der Gemeindeverwaltung Höchst i. Odw. durchgeführt, in der Groß-Umstädter Straße und B426 sind sie ebenfalls geplant. Es sollten auch die querenden Fußgänger und Fußgängerinnen gezählt werden.

Es wurden auch mehrere Meinungen mittels E-Mail oder Briefpost geäußert.

Neben den Antworten aus der Internetbefragung erreichten das Büro VAR+ 2 Briefe über die Gemeinde und 3 E-Mails.

Online-Befragung

Seit März 2018 konnten sich Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Höchst i. Odw. sowie ihre Gäste an der online-Befragung zum Radverkehr beteiligen.



Abbildung 38: Aufruf zur online-Befragung auf der Homepage der Gemeinde Höchst i. Odw.

Zusammenfassung der Befragungsergebnisse

Bis zum 11. September 2018 haben **55 Personen** an der online-Befragung teilgenommen. Die Mehrheit der Personen, die sich an der Befragung beteiligten, wünschte sich eine Erhöhung der Sicherheit für Radverkehr. Es gibt keine Straße, die besonders häufig genutzt wird. Für die Aschaffener Straße wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h gewünscht, die Kreuzung Aschaffener Straße / Groß-Umstädter Straße wird bei Frage 5: Welche Strecken / Abschnitte / Kreuzungen müssen unbedingt verbessert werden 13 mal als sehr gefährlich und als großes Problem für den Radverkehr bewertet. Die Verbindung Dusenbach – Ortskern wird sechsmal als mangelhaft, gefährlich und verbesserungsbedürftig eingeschätzt. Viermal wird die Frankfurter Straße als für Radverkehr gefährlich erwähnt.

Auf die **Frage 1** nach der **Häufigkeit der Fahrradnutzung** geben

- etwa 50 % der Antwortenden an, das Fahrrad 1 bis 2 Mal pro Woche in der Freizeit zu nutzen.
- **29 Antwortende** (über 50%) gaben an, das Fahrrad **nie** für den Weg zur Arbeit zu,
- 50 % ein- bis zweimal pro Woche zum Einkaufen.
- 20 % Antwortende gaben an, 5 bis 7 mal pro Woche mit dem Fahrrad zur Arbeitsstelle, zum Einkaufen und in der Freizeit zu fahren.

Diese Werte lassen sofort den Handlungsvorschlag: Betriebliches Mobilitätsmanagement ableiten. Gleichzeitig sollte der Einkaufsradverkehr gefördert werden.

Da kein Schulkind unter den Antwortenden ist (siehe Abbildung 33 zur Altersverteilung) sollte das Schulische Mobilitätsmanagement zukünftig durchgeführt werden. Im Kapitel 6 Umsetzung, 6.4 Öffentlichkeitsarbeit stellen wir das Hessische Programm zum **Schulischen Mobilitätsmanagement** vor.

Frage 2: Wie fahrradfreundlich ist Höchst i. Odw.?

25 Antwortende fühlen sich als Radfahrer nicht sicher, nur 1 Antwortender fühlt sich sicher.

Für 24 Antwortende gibt es sehr viele Konflikte mit dem Kfz-Verkehr.

Für 36 Antwortende gibt es keine sehr guten Strecken in Parks und Grünanlagen.

Das grundlegende Unsicherheitsgefühl der Radfahrer und Radfahrerinnen äußert sich auch darin, dass 20 Antwortende es für Kinder ab 10 Jahren nicht für möglich halten, allein in Höchst i. Odw. Rad zu fahren, nur 2 halten dies für möglich.

Fazit: Höchst i. Odw. wird als eher „fahrradunfreundlich“ erachtet.

Frage 3: Problembereiche

Das Radfahren entlang von **Hauptstraßen** und Kreuzungsgestaltungen empfanden 29 der antwortenden Personen als gefährlich und problematisch.

22 Antwortende gaben an, in Nebenstraßen gut radfahren zu können.

16 Personen halten auf Radwegen falsch parkende Kfz für sehr problematisch.

23 Befragte gaben an, das das Anschließen ihres Fahrrades für sie ein Problem ist.

Frage 4: Strecken, die mit dem Fahrrad befahren werden

Auf diese Frage wurde sehr vielfältig geantwortet, es gibt nach der vorliegenden Erhebung keine Straße, die besonders häufig genutzt wird. Ziele sind Gewerbegebiet Aue (5 Nennungen), Montmelianer Platz (4 Nennungen), Erbacher Straße, Bahnhofstraße und Bismarckstraße (je 2 Nennungen)

Frage 5: Strecken, Abschnitte und Kreuzungen, die unbedingt verbessert werden müssen

Hier wurde 34 Sachverhalte geschildert oder Örtlichkeiten genannt, die verbessert werden sollten. Zum Beispiel absenken der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf verschiedenen Innerortsstraßen.

Der Ortsteil Dusenbach soll für Fußgänger und Radfahrer besser an den Kernort angebunden werden.

5. Welche Strecken/Abschnitte/Kreuzungen müssen unbedingt verbessert werden?

34 Antworten

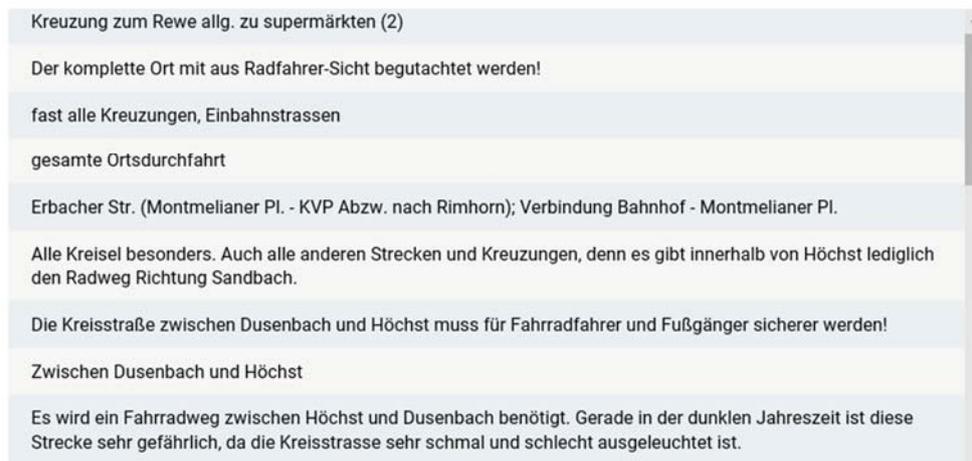


Abbildung 39: Auswahl aus den Antworten auf Frage 5

Weitere mitgeteilte Informationen:

Nicht genug Achtung vor dem Radverkehr äußert sich in der Aussage, dass man sich an einer nicht näher angegebenen lichtzeichengeregelten Kreuzung fürchten muss, umgefahren zu werden.

Die Scherben in der Nähe der Glascontainer Mümlingstraße wurden bemängelt.

Fahrbahnrippen an den Fahrbahnrändern der Aschaffener Straße wurden als Verkehrsgefahr für Radler moniert.

Unabhängig vom Radverkehr wurden mehr Bänke, mehr Sauberkeit und mehr Höflichkeit eingefordert.

Statistische Daten zu den Personen, die sich an der online-Befragung beteiligten:

6. Wie alt sind Sie?

55 Antworten

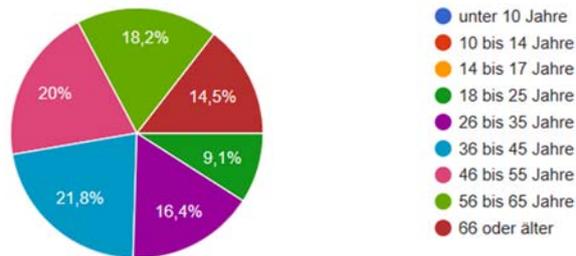


Abbildung 40: Ergebnis der online-Befragung „Alter“

7. Sie sind:

55 Antworten

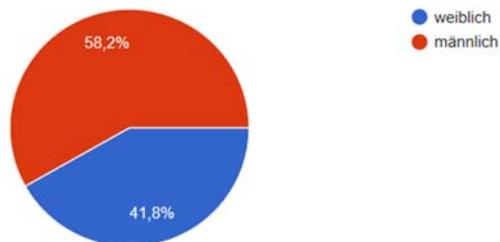


Abbildung 41: Geschlechterverteilung der Antwortenden bei der online-Befragung

8. In welchem Ortsteil wohnen Sie?

55 Antworten

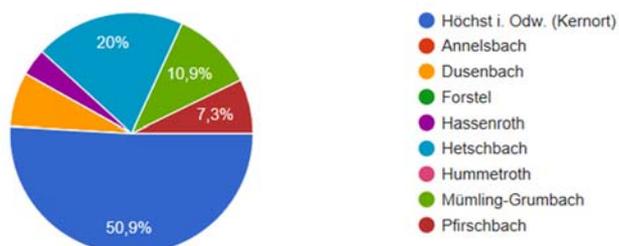


Abbildung 42: Ergebnis der online-Befragung Wohnort

2.7 Unfalldaten

2.7.1 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern oder Radfahrerinnen

Im März 2018 nahm das Büro VAR+ Kontakt mit dem Polizeipräsidium Südhessen, Abteilung Einsatz-E1/E13, Klappacher Straße 145, 64285 Darmstadt auf um die Unfallzahlen mit Beteiligung des Verkehrsmittels Fahrrad oder Pedelec zu erhalten. abt-e-e1.pppsh@polizei.hessen.de

Von dort wurde die EUSKA Auswertung von 2013 bis 2017 für alle Unfälle mit Fahrrad- bzw. Pedelec-beteiligung im Bereich Höchst im Odenwald (Ortsteile) übersandt.

Im Zeitraum vom 25. Mai 2013 bis zum 28. November 2017 wurden vom Polizeipräsidium Südhessen 25 Unfälle mit Beteiligung von Fahrrad oder Pedelec aufgenommen.

Auswertung der Verkehrsunfalldaten

PTV EUSKA
the mind of movement

Beschreibung des Berichts:

VU Daten, Höchst Odw, 2013 -2017, Fahrrad/ Pedelec

Unfallort:

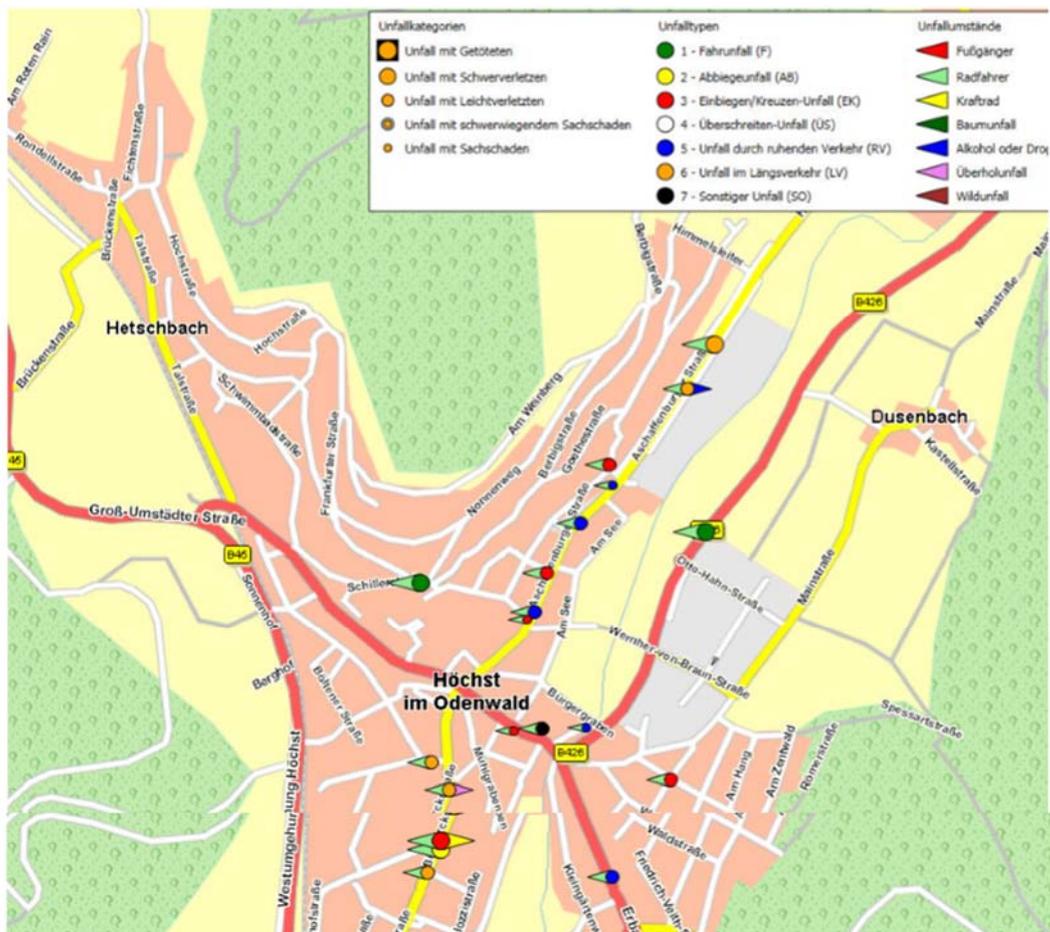
VU Daten, Höchst Odw, 2013 -2017, Fahrrad/ Pedelec

Anzahl VU:

25

Zeitraum der vorhandenen Unfälle:

25.05.2013 - 28.11.2017



Quelle: Polizeipräsidium Südhessen

Es gab in diesem Zeitraum keinen getöteten Radfahrer und keine getötete Radfahrerin, acht schwer und 15 leicht verletzte Personen. Bei zwei Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung wurde niemand verletzt. 12 Leichtverletzte Kategorie 3

Es gibt auch keinen Unfall mit Radverkehrsbeteiligung mit schwerem Sachschaden und keinen Sachschadensunfall unter Beeinflussung von Rauschmitteln. Für fünf Unfälle gilt die Kategorie 5: Sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkohol / andere berauschende Mittel

Beispielunfall „zu hohe Geschwindigkeit auf der L3106“: Samstag, 25. Mai 2013, 12.40 Uhr, Zusammenstoß mit vorausfahrendem Fahrzeug, Liefer- und Lastkraftwagen, Kfz fährt auf Rennrad bei Sichtbehinderung durch blendende Sonne und trockener Fahrbahn, ungenügender Sicherheitsabstand beim Überholen

2.7.2 Unfälle mit Personenschäden ohne Beteiligung von Fahrrädern und Pedelecs

Am 30.4.18 kam um 16.10 Uhr aus ungeklärter Ursache ein 32jähriger Fahrer eines Pkw aus Breuberg auf der **L3106** zwischen Hummetroth und Höchst im Odenwald in Richtung Höchst von der Fahrbahn ab, prallte an Bäume am Fahrbahnrand und starb. (Reporter Alexander Kreuzt,

<https://www.einsatzreport-suedhessen.de/toedlicher-verkehrsunfall-in-hoechst/>)

Sebastian Trappmann, 06151-9692411

Am 8.4.18 kam gegen 11.30 Uhr auf der **L3106** Höhe Annelsbach und Forstel ein Pkw beim Überholvorgang von der Fahrbahn ab. Zwei Personen wurden teils schwer verletzt.

<https://www.einsatzreport-suedhessen.de/schwerer-verkehrsunfall-bei-hoechst-im-odenwald/>)

3 Öffentlichkeitsarbeit

3.1 Zusammenkünfte

Am 8. März 2018 wurde bei der Auftaktveranstaltung mit Vertretern der Gemeinde- und Kreisverwaltung sowie der Gruppen aus dem Integrierten Kommunalen Entwicklungskonzept (IKEK) die Vorgehensweise von VAR+ für das Projekt vorgestellt und der weitere Verlauf abgestimmt.

Am 19. April 2018 wurden erste Varianten künftiger Radverkehrsführung vorgestellt und abgestimmt.

Am 21. August 2018 wurden die klassifizierten Routen des Radverkehrsnetzes vorgestellt und die Maßnahmen abgestimmt.

3.2 Befahrungen mit Verwaltungsmitarbeitern und Bürgern

Am 22. Mai 2018 fand eine Befahrung der Ortsteile Pfirschbach, Hassenroth, Hummetroth, Forstel und Mümling-Grumbach statt. Es wurde auch der Standort der Nahmobilitätsbrücke Kleingärtenweg / Elisabethenstraße aufgesucht.

Als Ergebnis wurden laut Protokoll (Anhang 13) folgende Maßnahmen für wichtig erachtet:

- Hummetroth, Übergang zur Haselburgvilla, Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h
- Nahmobilitätsbrücke über die Mümling
- Wegebau zwischen Hassenroth und Hummetroth
- Schiebe-Rinne an der Treppe zwischen Bahnhofstraße und Oberlehrer-Wolf-Straße
- 3 Fahrradboxen am Bahnhof Mümling-Grumbach

Am 16. Juli 2018 wurden die Ortsteile Dusenbach und Hetschbach sowie die Kerngemeinde Höchst i. Odw. mit Bürgerinnen und Bürgern, Verwaltungsmitarbeitern und dem Bürgermeister Höchst i. Odw. befahren.

Als Ergebnis wurden laut Protokoll (Anhang 14) folgende Maßnahmen für wichtig erachtet:

- Fahrbahnoberfläche der Aschaffenburger Straße bis Friedrich-Ebert-Straße verbessern, hier gibt es besonders am Fahrbahnrand Rillen.
- Weiße Linien an die Ränder des gemeinsamen Geh- und Radwegs entlang der Aschaffenburger Straße aufbringen
- Wegebefestigung vom gemeinsamen Geh- und Radweg Aschaffenburger Straße zur Sandberger Straße
- Absenkung der Borde der Schwanenstraße zur Elisabethenstraße und Mühlgraben
- Halteverbot in der oberen Rondellstraße in Hetschbach
- Abbiegen für Radverkehr aus der Talstraße in die Groß-Umstädter-Straße
- Notwendigkeit der Nahmobilitätsbrücke wurde wiederholt

3.3 Pressemitteilungen

Es wurden zwei Pressemitteilungen verfasst. Die Presse war an den öffentlichen Befahrungen sehr interessiert und berichtete.



Abbildung 43: Zeitungsbericht zur Befahrung am 22.5.18 und zum Konzept

4 Netzkonzeption

4.1 Wunschliniennetz

Die in Kapitel 2.2 **Bestandserhebung Ziele** genannten Ziele wurden zur Erarbeitung des Wunschliniennetzes in eine Karte eingetragen und mit den Schwerpunkten der Wohnbebauung verbunden.

Das Wunschliniennetz Höchst i. Odw.

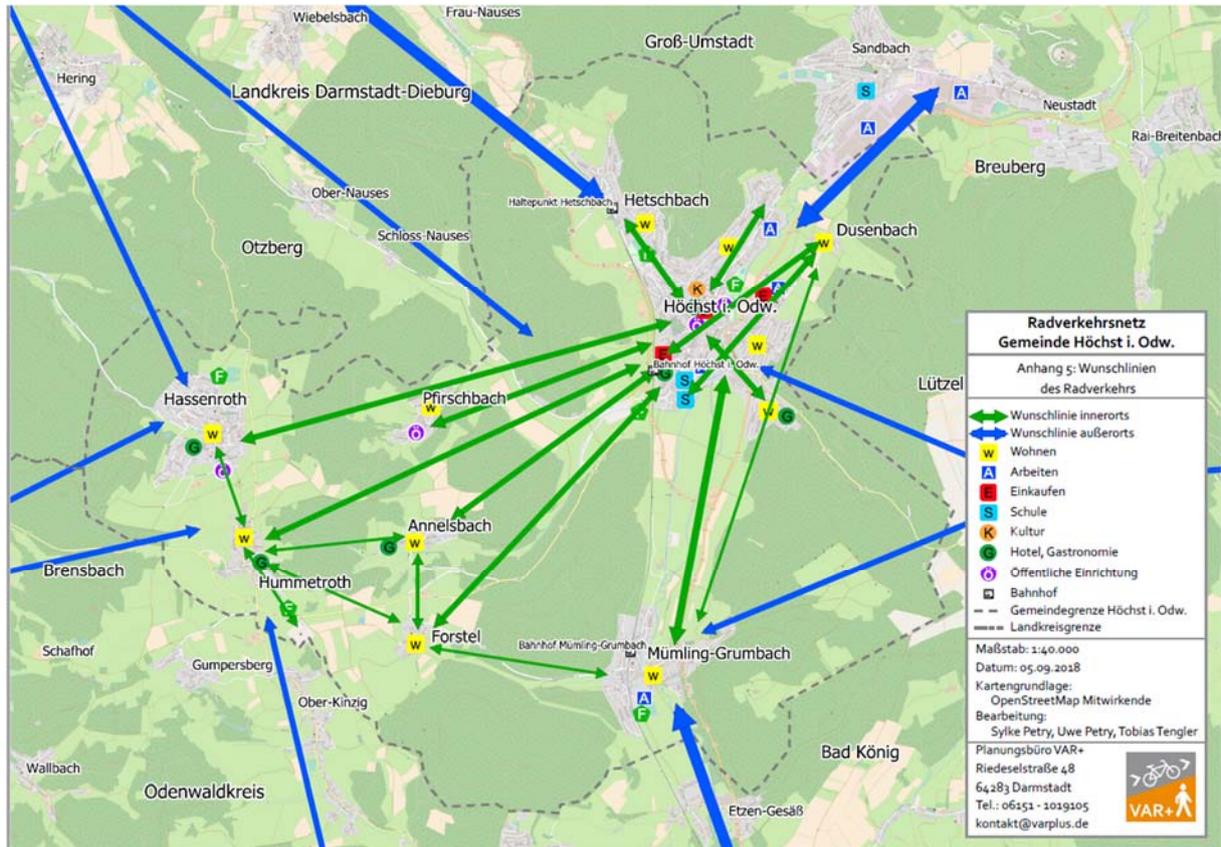


Abbildung 44: Wunschliniennetz

Hinweis: Die Karte ist als Anlage 5 „Wunschliniennetz“ diesem Bericht beigefügt

Die so entstandenen Wunschlinien des Radverkehrs wurden auf die real vorhandenen Straßen, Fahrbahnen und Wege umgelegt.

Dabei konnten Lücken im Netz des Radverkehrs identifiziert werden.

Um diese Lücken zu schließen, also ein durchgängig befahrbares, in sich schlüssiges und möglichst sicheres Radverkehrsnetz mit möglichst direkten Verbindungen zu erhalten, wird als nächster Schritt im Planungsprozess ein Radverkehrsnetz entworfen.

4.2 Netzentwurf

Im Entwurf des Radverkehrsnetzes werden drei Hierarchiestufen: Pendlerrouen, Basisrouen und Verdichtungsnetz, eingeführt. Mit Hilfe dieser Hierarchiestufen können Maßnahmen für den Radverkehr, die mitunter zu Lasten der Verkehrsqualität anderen Verkehrsteilnehmer gehen, begründet werden. So helfen Maßnahmen zur Verbesserung des Radfahrens auf definierten Pendlerrouen nach ihrer Umsetzung den Gesamtverkehr im Gemeindegebiet zu optimieren, weil Radverkehr Verkehrsleistung erbringen kann und dazu viel weniger Fahrbahnfläche benötigt als Kfz.

Es wird in zwei Routentypen unterschieden:

- I. Pendlerrouen: Für den zielgerichteten Alltagsradverkehr (20 bis 25 km/h Wunschgeschwindigkeit) um dem wachsenden Anteil an E-Bikes und Pedelecs gerecht zu werden.
- II. Basisrouen: Für den Alltagsradverkehr aber auch für andere Nutzergruppen mit Wunschgeschwindigkeiten zwischen 15 und 20 km/h, Aufteilung in:
 - „überregionale“ → Distanzbereich 5 – 15 km,
 - „regionale“ → Distanzbereich 2,5 – 10 km und
 - „lokale“ Basisrouen → Distanzbereich bis 5 km.

Des Weiteren sollen Verbindungen im Verdichtungsnetz für Freizeitrouen, Querverbindungen zu Pendler- und Basisrouen ohne besondere Erschließungsfunktion ausgewiesen werden.

Startnetz und Zielnetz

In Baden-Württemberg gibt es ein landesweites Radverkehrsnetz, das RadNETZ BW. Hier gibt es die Einteilung in Start- und Zielnetz. Wir definieren Start- und Zielnetz nach den vorgefundenen Radbedingungen in Höchst im Odenwald. Das Startnetz umfasst heute bereits im Bestand nutzbare Verbindungen mit mäßigem Ausbaubedarf. Das Zielnetz ist mit Blick auf die zukünftig verstärkte Nutzung von Pedelecs mit zunehmenden Reisegeschwindigkeiten und größeren Aktionsradien geplant.

Aufgrund der hügeligen Topografie und der in Tallage gebauten klassifizierten Straßen kommt es zu Überlagerungen von Verkehrswegen der Verkehrsträger Kfz und Rad.

Im Startnetz werden Wege möglichst ohne Kfz-Verkehr gesucht.

Das Zielnetz soll dann zum Tragen kommen, wenn der Radverkehrsanteil am Modal Split in Höchst i. Odw. gestiegen ist, Radverkehr als gleichberechtigte Verkehrsart auf der Fahrbahn unterwegs sein darf. Auf der Aschaffenburg K211 kann dann Radverkehr auf der Fahrbahn fahren.

Die Überlagerungen der Verkehrswege der Verkehrsarten Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV (Bus) und Kfz (Pkw und Lkw) müssen nochmals geprüft werden. Allen Verkehrsarten müssen ihren Bedürfnissen entsprechend Verkehrsfläche zur Verfügung stehen.

4.3 Pendlerrouuten

Die beiden Pendlerrouuten sollen zügiges Radfahren ermöglichen. Auf Grund des sehr geringen Radverkehrsanteils in Höchst i. Odw. liegen die Radverkehrsverbindungen für das Startnetz in Straßen mit wenig Kraftfahrzeugverkehr.

Im folgenden Abschnitt werden die Pendlerrouuten textlich vorgestellt, die planerische Darstellung ist in Anhang 6 „Gesamtnetz“ und Anhang 7 „Radverkehrsnetz Kerngemeinde“ zu finden.

Pendlerrouute 1 (P1) im Plan in Rot dargestellt:

(Obernburg, Mömlingen, Hainstadt, Breuberg (Neustadt, Sandbach, Pirelli)) Gemarkungsgrenze - Aschaffener Straße (K211) und parallel Sandbacher Straße bis Breubergstraße - Überquerung der Aschaffener Straße - Uferstraße - Am See - In den Pfarrwiesen - Überquerung der Erbacher Straße - Schwanenstraße - Mühlgraben - Pestalozzistraße - Nickelsweg - Mümlingweg – Lutzmühle - Im Wolfsgrund - Bahnhof Mümling-Grumbach – Marktplatz – Wiesenweg: Gemarkungsgrenze: Etzen-Gesäß – Bad König – Michelstadt - Erbach

Pendlerrouute 2 (P2) im Plan in Rot dargestellt:

(Wiebelsbach Bahnhof) Gemarkungsgrenze – Rondellstraße - Hetschbach Marktplatz, Kreuzung Rondellstraße/Bergstraße/Talstraße/Brückenstraße – Talstraße – Haltepunkt Hetschbach – Schwimmbad – Kreuzung Talstraße / Groß-Umstädter-Straße (K103) / Ziegelhüttenweg – Friedhofstraße – Totengässchen – Kreuzung Totengässchen/Montmelianer Platz/Schwanenstraße/Mühlgraben/Elisabethenstraße – Elisabethenstraße - Nahmobilitätsbrücke – Kleingärtenweg – Nickelsweg – Überquerung der Erbacher Straße (B426) – Freiwillige Feuerwehr – Steinmetzstraße Kindergarten Gemeinde Höchst

4.4 Basisrouuten

Die fünf Basisrouuten (im Plan in blau dargestellten) ermöglichen eine radverkehrliche Verbindung zwischen den Ortsteilen und der Kerngemeinde sowie zwischen den Ortsteilen.

Basisrouute 1 (B1)

Dusenbach – Mainstraße K80 - Dusenbacher Straße (K80) - Gewerbezentrum Aue – Erbacher Straße / B 426 / Kleingartenweg – Nahmobilitätsbrücke über die Mümling – Elisabethenstraße – Rathaus – Kellereistraße – Bahnhof Höchst i. Odw.

Basisrouute 2 (B2)

Hassenroth - Pfirsichbach – Weg parallel zur K112 - Weg begleitend zur K112 – Überquerung der L 3106 am Kreisverkehrsplatz L3106/K112/Zubringer B45 – Bahnunterführung – Bismarckstraße – Pestalozzistraße – Schulen – Nickelsweg – P2

oder: Überquerung der K112 am Kreisverkehrsplatz K112/L3106/Zubringer B45 – Neubauweg parallel B45 und Bahn – Brücke über B45 und Bahn – Am Galgenberg – Böltener Straße – **B1**

Basisroute 3 (B3)

Hummetroth – Annelsbach - Ortszentrum

Hummetroth, Hassenröther Straße, Anschluss B4 – Am Kirchpfad – Waldweg – Annelsbacher Tal – Feldweg mit den Hessischen Radfernwegen 4 und 9 – Anschluss B2

Basisroute 4 (B4)

Hassenroth – Hummetroth – Forstel - Mümling-Grumbach

(Otzberg-Hering) – Gemarkungsgrenze – Mehrzweckhalle Hassenroth – Otzbergstraße – Kirchweg – Zur Friedenslinde – Darmstädter Straße – Ringstraße – Zu den Birken – Kindergarten – Feldweg – Hummetroth – Stockwiesenstraße – Hassenröther Straße – Kinziger Straße – Zum Sportplatz – Überquerung der L 3106 - Römervilla Haselburg – Feldweg nach Forstel – Forstel – Weg nach Mümling-Grumbach – Jägerstraße – Schulstraße – Mümling-Grumbacher-Straße (K85) – Im Wolfsgrund – Bahnhof Mümling-Grumbach oder

Mümling-Grumbacher-Straße (K85) bis zur Überquerung der Heilbronner Straße – Beinegasse bis zur L3106 – Ortsgrenze) - Rimhorn

Basisroute 5 (B5)

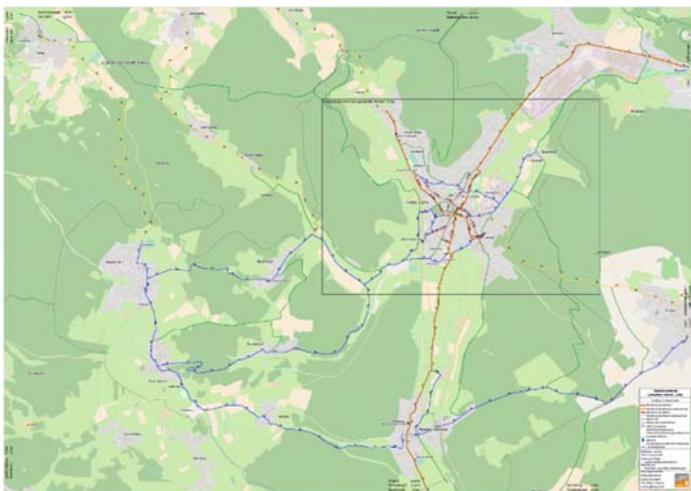
Hetschbach – Gewerbegebiet Aue

Talstraße P2 – Groß-Umstädter-Straße – Schillerstraße – Frankfurter Straße – Überquerung Aschaffener Straße – Mümlingstraße – Mümlingbrücke – Mümlingstraße – Überquerung der B426 – Gewerbegebiet Aue – B1

4.5 Verdichtungsnetz

Das Verdichtungsnetz, bestehend aus Freizeitrouten und Querverbindungen zu Pendler- oder Basisrouten ist in den beiden Netzkarten in grün dargestellt.

Karte mit dem gesamten Radverkehrsnetz Höchst i. Odw.



Hinweis: Karte ist als

Anhang 6 „Gesamtnetz“ und

Anhang 7 „Radverkehrsnetz Kerngemeinde“

diesem Bericht beigelegt

Abbildung 45: Gesamtnetz

5 Maßnahmen

5.1 Radwegweisung

Es wurden fünf Standorte für die Optimierung der vorhandenen Radwegweisung erarbeitet.

1. Standort – HÖC.200

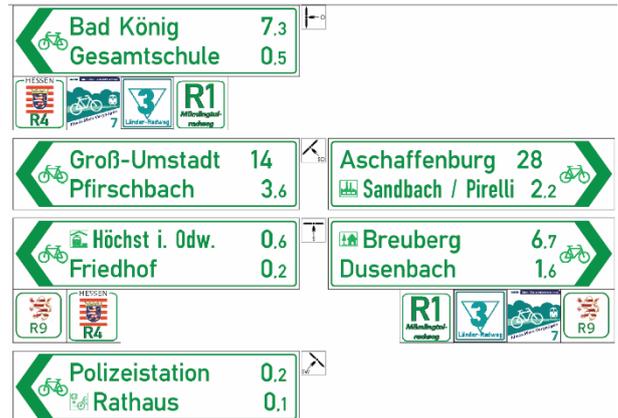
Höchst i. Odw. - Schwanenstr. / Elisabethenstr. / Mühlgraben

An diesem ruhigen zentralen Lebensmittelpunkt in Höchst im Odw. am Rathaus mit Gastronomie und Außenbewirtschaftung soll auf alle wichtigen Radverkehrsachsen hingewiesen werden, die dort auch zusammenlaufen.

Alle wichtigen radtouristischen Routen sollen zukünftig über diesen zentralen Platz geführt werden.



Für das Rathaus wurde hier auch auf die dort bestehende Lademöglichkeit hingewiesen.



2. Standort – HÖC.700

Höchst i. Odw. - Aschaffener Str. / Sandbacher Str. / Friedrich-Ebert-Str.

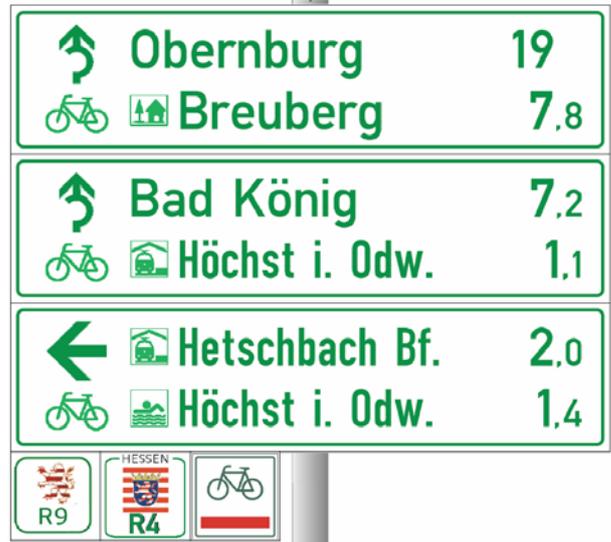
Hier endet der gemeinsame Geh- und Radweg und es soll über sichere Nebenstraßen auf das Schwimmbad und den Haltepunkt in Hetschbach hingewiesen werden.



3. Standort – HÖC.600

Höchst i. Odw. - L3106 / K112 / Bismarckstraße

Am südwestlichen Ortseingang am Kreisverkehr mit Zufahrt zur Westumgehung, der B45, soll der Radverkehr auf sicheren Nebenwegen zum Ortskern und Bahnhof geführt werden. Damit die Radfahrer nur ein- anstatt dreimal die klassifizierten Straßen überqueren müssen, soll der Radverkehr zukünftig direkt über den Kreisverkehr geführt werden.



4. Standort – HÖC.300

Hummetroth - L3318 / Hassenröther Str. / Am Kirchpfad

Hier zweigt eine Verbindung zu Gastronomiebetrieben und Unterkünften ab, die über Pfirschnbach auch nach Höchst i. Odw. führt.

Zukünftig soll dieser Abzweig aufgenommen werden.



5. Standort – HÖC.400

Südlich von Hummetroth - röm. Villa Haselburg / Parkplatz an der L3106

Wichtig ist hier, eine Orientierung für Gäste zu schaffen und dass die wichtigen radtouristischen Routen zukünftig über die röm. Villa Haselburg verlaufen.



Hier und an weiteren Standorten bieten sich Informationstafeln an.

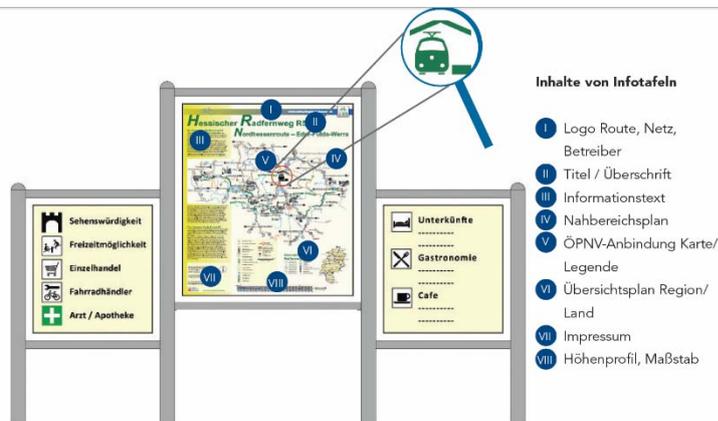


Abbildung 46: Handbuch zur Radwegweisung in Hessen (HBR), S. 24

Hinweis: Die ausführliche Planung der Radwegweisungsstandorte mit Kataster befindet sich in **Anhang 8: Radwegweisung**

5.2 Detailplanung von zwei Maßnahmen mit hoher Priorität

Maßnahme der Pendlerroute 1

Aschaffenburg Straße / Uferstraße (P1)

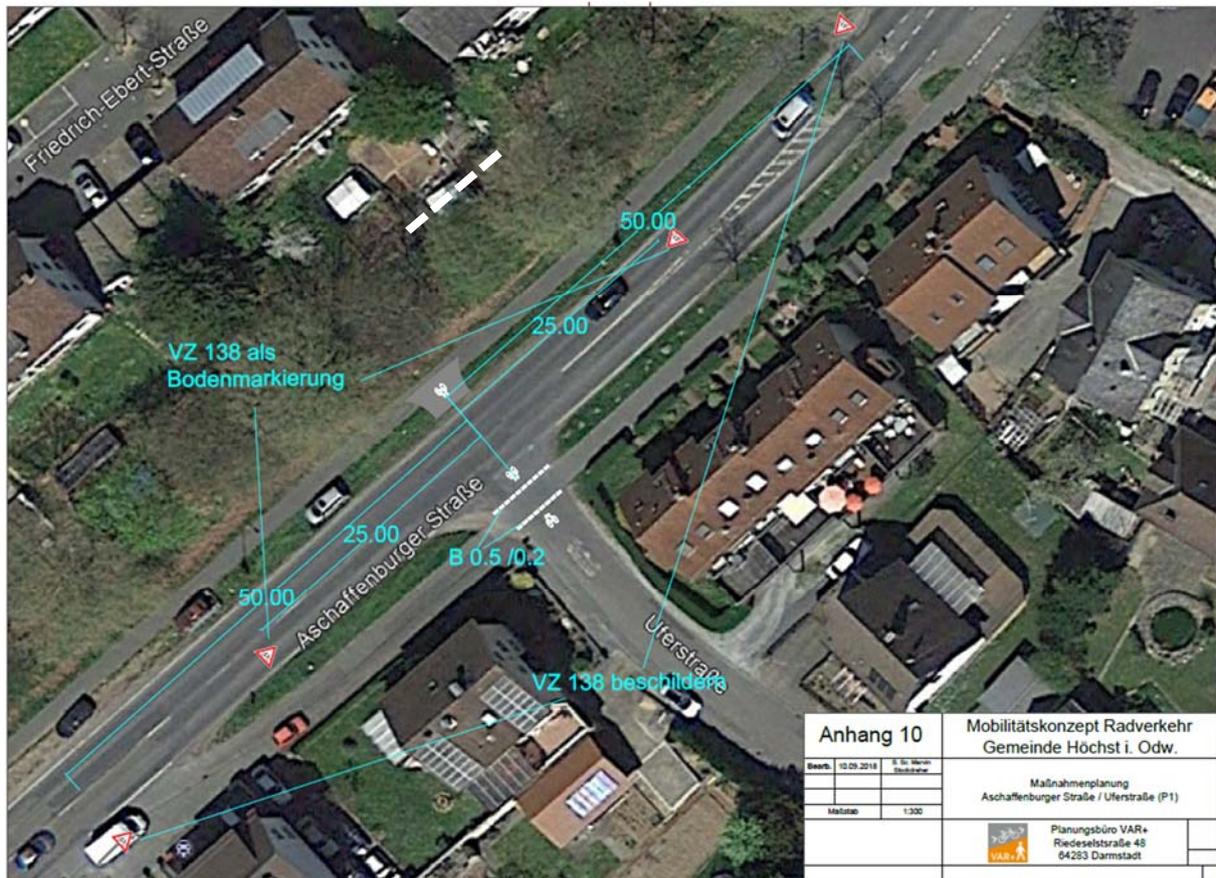


Abbildung 47: Anhang 10 Maßnahme Radverkehrsführung Aschaffenburg Straße / Uferstraße

Im Anhang 10 befindet sich die Übersichtskarte Maßnahmenplanung Aschaffenburg Straße / Uferstraße

Der Radverkehr soll hier von Norden auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg kommend auf die Fahrbahn der Uferstraße geführt werden um ab hier die wenig befahrenen Fahrbahnen der Uferstraße, der Straßen Am See und In den Pfarrwiesen nutzen zu können. In Gegenrichtung soll Radfahrerinnen und Radfahrern hier die Möglichkeit gegeben werden, auf den gemeinsamen Geh- und Radweg der Nordseite der Aschaffenburg Straße zu wechseln.

Kostenaufstellung:

- Asphaltierung der Überleitung als Trichter mit Aufstellfläche = 1.350 €
- 2 x Verkehrszeichen 138 „Radfahrer kreuzen“ aufstellen = 500 €
- 2 x Fahrbahnmarkierung Verkehrszeichen 138 „Radfahrer kreuzen“ markieren = 600 €
- begleitende bauliche Arbeiten = 2.000 €

Summe = 4.450 €

Maßnahme der Pendlerroute 2

Groß-Umstädter-Straße / Talstraße (P2)

Radverkehrsführung an der Kreuzung Groß-Umstädter-Straße / Talstraße

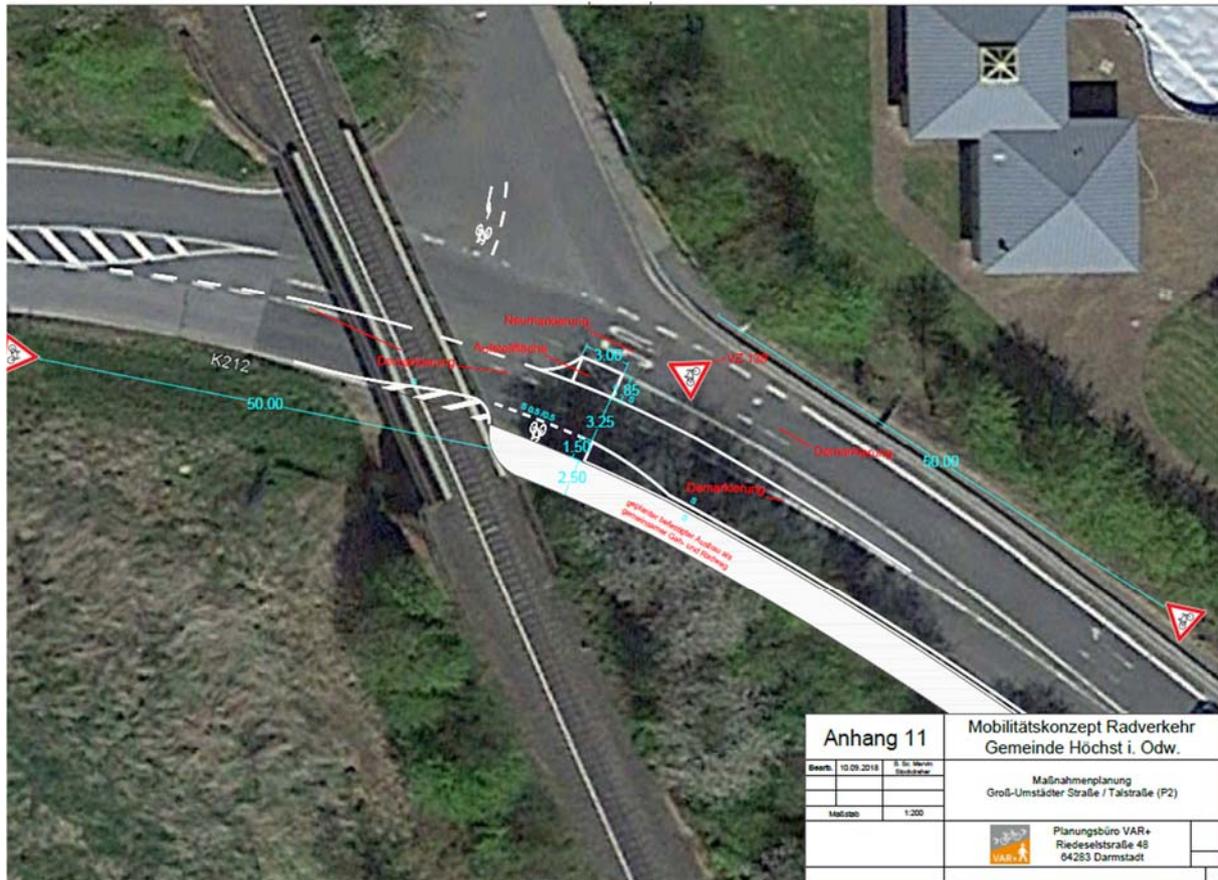


Abbildung 48: Maßnahme Radverkehrsführung am Knoten Groß-Umstädter Straße / Talstraße

Im Anhang 11 befindet sich die Maßnahmenplanung Groß-Umstädter Straße / Talstraße

Als Lückenschluss soll hier auf dem anbaufreien Teilstück der Groß-Umstädter-Straße zwischen Talstraße und Ziegelhüttenweg auf der Westseite ein 2,50 m breiter Weg als Radverkehrsverbindung im Zweirichtungsverkehr geschaffen werden. Eine direkte Querung mit Aufstellfläche in Richtung Talstraße soll die Gefahren verringern.

Kostenaufstellung:

- | | |
|--|------------|
| • Asphaltierung neuer Weg (Länge 125 m= mit einer Breite von 2,50 m mit | = 46.875 € |
| • 2 x Verkehrszeichen 138 „Radfahrer kreuzen“ aufstellen | = 500 € |
| • 2 x Fahrbahnmarkierung Verkehrszeichen 138 „Radfahrer kreuzen“ markieren | = 600 € |
| • begleitende bauliche Arbeiten (z.B. Asphaltaufbruch) | = 10.000 € |
| • Übergang zum Ziegelhüttenweg asphaltieren 30 m ² | = 4.500 € |

Summe	= 62.475 €
-------	------------

5.3 Sofortmaßnahmen

1. **Schwanenstraße Qualitätssicherung:** die Zusatzzeichen „Einbahnstraße für Radfahrer frei“ sind verdreht und zu richten



Abbildung 49: Zusatzzeichen "Radverkehr frei" verdreht

2. **Kreisverkehr,** Weg parallel zur K 112: Hessen Mobil wird angeschrieben, den Weg freizuschneiden und die Wurzelaufrübe zu beseitigen. Zusätzlich Anbringen eines Schildes: *Radfahren auf der Fahrbahn gestattet* neben der K 112 signalisiert: hier ist Radverkehr zulässig! Vorteil: Winterdienst und guter Oberflächenzustand

Oder Variante 2: Radfahren auf dem begleitenden Weg, Vorteil: Sicherheit im herkömmlichen Sinne

Konsens: Rad-Wegweisung ist zu überarbeiten, das Ziel „Höchst“ fehlt, Dazu hat VAR+ die Wegweisung überarbeitet.

3. **Anzeigen der für Rad- und Fußverkehr durchlässigen Sackgassen**

Durchlässige Sackgasse beschildern: Höchst: Friedhofstraße / Kellereistraße

Höchst: Pestalozzistraße / Bismarckstraße

Höchst: Schwanenstraße /Bismarckstraße

Höchst: Elisabethenstraße / Schwanenstraße

Höchst: Mühlgraben / Schwanenstraße

Höchst: Kleingärtenweg / Nickelsweg

Centallmenweg / Erbacher Straße

Mümling-Grumbach: Im Wolfsgrund / An der Mümling

Bürgergraben / Hetschbachquerung

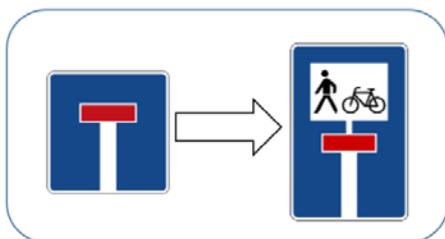




Abbildung 50: Beispiel für Neubeschilderungsbedarf einer für Fuß- und Radverkehr offenen Sackgasse

Kosten: 75 Euro pro neuem Schild

4. Schiebe-Rinne

Bei der Befahrungstour am 22. Mai 2018 wurde der Einbau einer Schieberinne an der Treppe Bahnhofstraße zur Oberlehrer-Wolf-Straße angeregt.



Abbildung 51: Einbau einer Schiebe-Rinne

Kosten: 2000 Euro

5. Pedelecs als Dienstfahrzeug

Kosten: 5000 Euro

6. Ortsübersichtsplan an der Elektrofahrrad-Ladstelle vor dem Rathaus überarbeiten

Kosten: 1000 Euro

5.4 Maßnahmen mit hoher Priorität Prioritätsliste



Nr.	Ortsteil / Lage	Beschreibung der Maßnahme	Kosten- schätzung	Bemerkung
1.	Hummetroth - Überquerung der L3106 von zur Villa Haselburg	Verkehrszeichen und Piktogramme 138 „Radfahrer kreuzen“	1.300 €	ad hoc Brief an Hessen Mobil
2.	Höchst i. Odw. - Groß-Umstädter Straße / Talstraße zur Ziegelhüttenstr.	Bau eines Geh- und Radwegs im Zweirichtungsverkehr mit Querungshilfe zur Talstraße	62.475 €	Planzeichnung siehe Anlage 11
3.	Höchst i. Odw. - Aschaffener Straße / Seestraße	Bau einer asphaltierten Querungsstelle zur Seestraße	4.475 €	Planzeichnung siehe Anlage 10
4.	Höchst i. Odw. und Dusenbach - Verbindung über Mainstraße, K80	Entfernung der Mittellinie, Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h / Mittelfristig Einrichtung einer Fahrradstraße	10.000 €	ad hoc Mittelmarkierung demarkieren
5.	Höchst i. Odw. - Pestalozzistraße / Schule	Fahradstraße im südlichen Abschnitt ab Oberlehrer-Wolf-Straße südlich des Arzthauses	12.000 €	Abstimmung mit der Verkehrsgesellschaft OREG
6.	Höchst i. Odw. - Nahmobilitätsbrücke	wichtiger Lückenschluss zur sicheren und Kfz-verkehrsfreien Querung der Mümling abseits des Kfz-Verkehrs	80.000 €	Antragstellung über IKEK in der Vorbereitung
7.	Verbindung Hummetroth und Hassenroth	Asphaltierter Ausbau der Strecke als wichtige Ortsteilverbindung	187.500 €	-
8.	Hassenroth - Überquerung der L3318 Richtung Pfirsichbach	Verkehrszeichen und Piktogramme 138 „Radfahrer kreuzen“	1.300 €	ggf. Ortstermin mit Hessen Mobil
9.	Verbindung Pfirsichbach und Hassenroth	Sanierung des Oberflächenbelags	15.000 €	Abstimmung mit dem Fostamt
10.	Höchst i. Odw. - Schwanenstraße / Elisabethenstraße / Mühlgraben	Absenkung der Borde Elisabethenstraße und Mühlgraben / Plateauaufpflasterung der Fläche	15.000 €	-
11.	Verbindung Höchst i. Odw. und Pfirsichbach	freischneiden, Wurzelaufbrüche zu beseitigen - VZ Radfahren auf der Fahrbahn gestattet auf K 112	15.000 €	ggf. Ortstermin mit Hessen Mobil
12.	Verbindung Annelsbach und Hummetroth	Sanierung des Oberflächenbelags	20.000 €	Abstimmung mit dem Fostamt
13.	Höchst i. Odw. - Übergang von Aschaffener Str. / Sandbacher Str.	Asphaltierte Befestigung des eingetretenen Pfades mit Anschlüssen zu den anschließenden Wegen	7.000 €	-
SUMME			431.050 €	

5.4 Maßnahmen mit hoher Priorität

Zur Herstellung durchgängiger Radverkehrsverbindungen werden die im folgenden Text kurz beschriebenen Maßnahmen vorgeschlagen. Die Übersicht in Tabellenform ist diesem Bericht als Tabelle 8 Priorisierung der Maßnahmen beigefügt.

Maßnahme 1

Überquerung der L3106 von Hummetroth zur Villa Haselburg

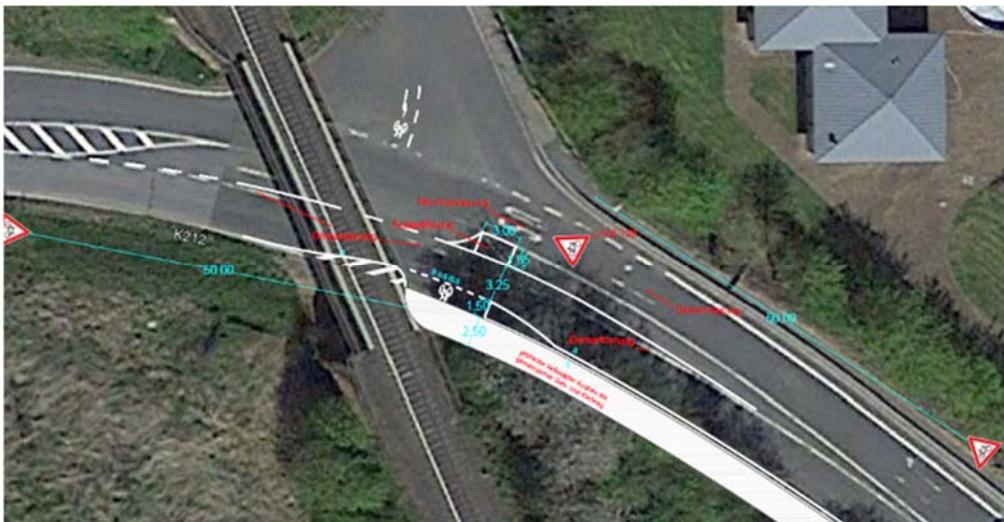
Vier Verkehrszeichen 138 „Radfahrer kreuzen“ als Schild aufstellen, 75 Euro pro Schild, 300 Euro, Zwei Vz 138 als Piktogramm auf die Fahrbahn aufbringen

Kosten: 1.300 Euro

Maßnahme 2

Überquerung der Groß-Umstädter-Straße

Streckenausbau zur Sicherung der Überquerungsstelle



Kosten: 62.475 Euro

Maßnahme 3

Überquerung der Aschaffener Straße, Sicherung der Überquerungsstelle



Kosten: 4.475 Euro

Maßnahme 4

Mainstraße, K80 nach Dusenbach (300 m im außerortsbereich)

Entfernung der Mittellinie, Anordnung zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h als erster Schritt.

Aufgrund der geringen Kfz-Verkehrsmengen und der hohen Bedeutung der Mainstraße als Verbindung für den Fuß- und Radverkehr zwischen Dusenbach und dem Ortskern Höchst i. Odw. sowie dem hohen Anteil an überregionalem touristischem Radverkehr empfiehlt sich mittelfristig die Einrichtung einer Fahrradstraße.



Erläuterung zur Fahrradstraße, Verkehrszeichen 244

In der ausdrücklich für Radverkehr vorgesehenen Fahrradstraße dürfen Radfahrer und Radfahrerinnen nebeneinander fahren. Andere Fahrzeuge dürfen die Straße nutzen, wenn sie durch Zusatzschild zugelassen sind.

Autos und Motorräder müssen sich an die Geschwindigkeiten des Radverkehrs anpassen.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist 30 Kilometer pro Stunde. Wenn nötig müssen Autos oder Motorräder die Geschwindigkeit weiter verringern.

Kosten: 10.000 Euro



Maßnahme 5

Anordnung einer Fahrradstraße, Linienverkehr frei in der Pestalozzistraße, südlich des Ärztehauses, im Abschnitt Oberlehrer-Wolf-Straße bis Nickelsweg

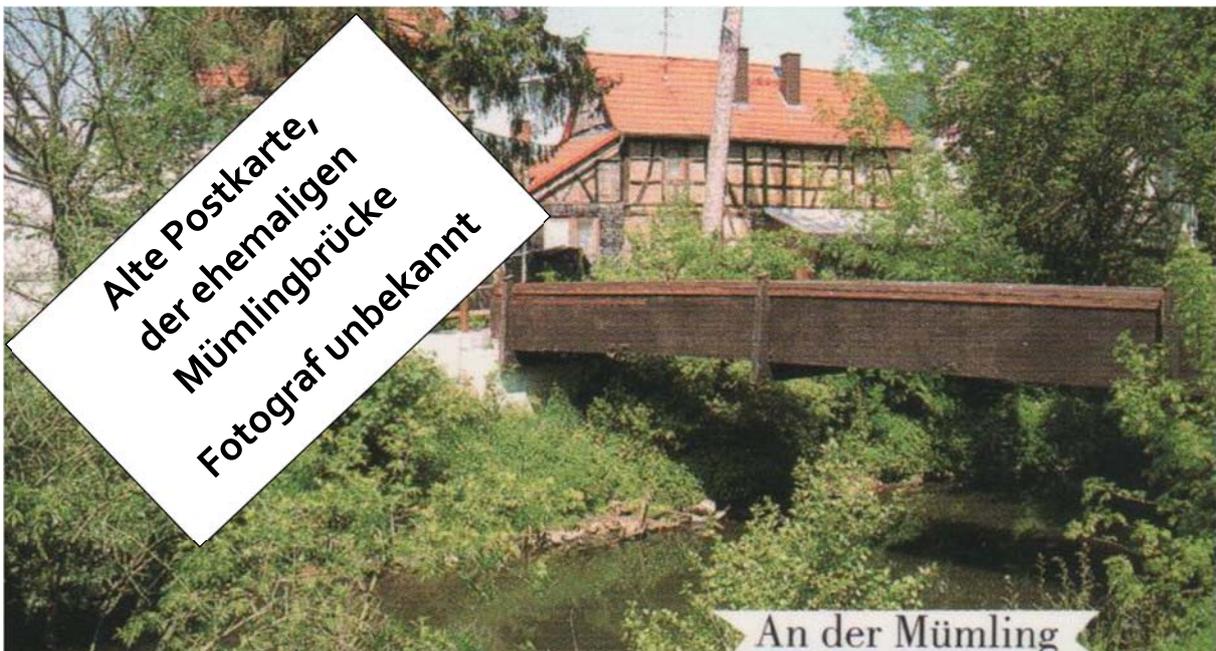


Kosten: 12.000 Euro

Maßnahme 6

Nahmobilitätsbrücke

Herstellung eines wichtigen Lückenschlusses zur sicheren und Kfz-verkehrsfreien Querung der Mümling im Schattennetz



Kosten: 80.000 Euro nach erster Schätzung

Maßnahme 7

Asphaltweg zwischen Hummetroth und Hassenroth



Abbildung 52: Weg asphaltieren – RVK VAR+ Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende

Zwischen Hummetroth und Hassenroth verlaufen einerseits wichtige Radverkehrsverbindungen und die Basisroute 4 des Radverkehrsnetzes Höchst i. Odw., andererseits gibt es hier Bedarf für alltägliche Fußwege zum Beispiel zum Kindergarten am südlichen Ortseingang Hassenroth. Um Kinderwagen optimal schieben zu können, wird ein asphaltierter Weg benötigt.

Da zur Zeit die Menge des Rad- und Fußverkehrs nicht groß ist, kann der zu bauende 2,50 Meter breite Weg gemeinsam von Fuß- und Radverkehr genutzt werden.

Kosten: 187.500 Euro

Maßnahme 8

Überquerung der L3318 in Höhe Hassenroth auf der Basisroute 2 zwischen Pfirsichbach und Hassenroth

Es sind zwei Verkehrszeichen 138 "Radfahrer kreuzen" auf der Fahrbahn zu markieren, zwei Verkehrszeichen 138 als Schild aufzustellen und Verkehrszeichen 274 zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h anzuordnen. Für VZ 138 und 274 genügt ein gemeinsamer Pfosten.

Kosten: 1.300 Euro



Maßnahmen 9

Waldweg zwischen Pfirsichbach und Hassenroth



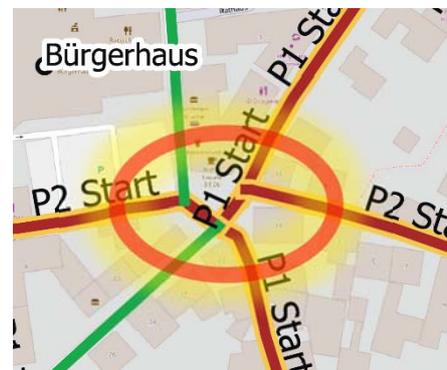
Abbildung 53: Basisroute 2 - Weg walzen und möglichst hell kiesern –Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende

Sanierung des Oberflächenbelags auf einer Strecke von 1.500 Meter Länge ist der Weg zu Walzen und möglichst hell zu kiesern.

Kosten: 15.000 Euro

Maßnahme 10

An der **Kreuzung der Straßen Schwanenstraße / Elisabethenstraße / Mühlgraben / Platz beim Rathaus** treffen 5 Verkehrslinien aufeinander. Hier ist Fuß- und Radverkehr, also Nahmobilität, die vorherrschende Verkehrsart. Der Platz muss fuß- und radverkehrsfreundlich gestaltet werden. Eine Aufpflasterung wie sie schon an zwei Stellen der Erbacher Straße vorhanden ist, könnte die Lösung sein. Als Minimallösung bietet sich die Absenkung der Borde Elisabethenstraße und Mühlgraben mit begleitender Pflasterung.



Kosten: 15.000 Euro

Maßnahme 11

Strecke K112 zwischen Kreisverkehrsplatz L3106 / K112 / Zufahrt B45 und Abzweig Annelsbach

Der Kreisverkehrsplatz wurde auch bei der Radwegweisung beachtet.

1. Hessen Mobil wird angeschrieben, den Weg von Bewuchs freischneiden und die Wurzelaufbrüche zu beseitigen.
2. Das Anbringen eines Schildes: *Radfahren auf der Fahrbahn gestattet* neben der K 112 signalisiert: hier ist Radverkehr zulässig! Vorteil: Winterdienst und guter Oberflächenzustand
3. Radfahren auf dem begleitenden Weg ist ebenfalls möglich, Vorteil: Sicherheit im herkömmlichen Sinne



Kosten: 15.000 Euro

Maßnahme 12

Wald- und Feldweg zwischen Annelsbach und Hummetroth

Der Weg ist auf durchgängig auf 2 Kilometern in 2 Meter Breite auszubauen, zu walzen und möglichst hell zu kieseln. VAR+ liegt eine Kostenschätzung von 10 Euro pro laufendem Meter vor.

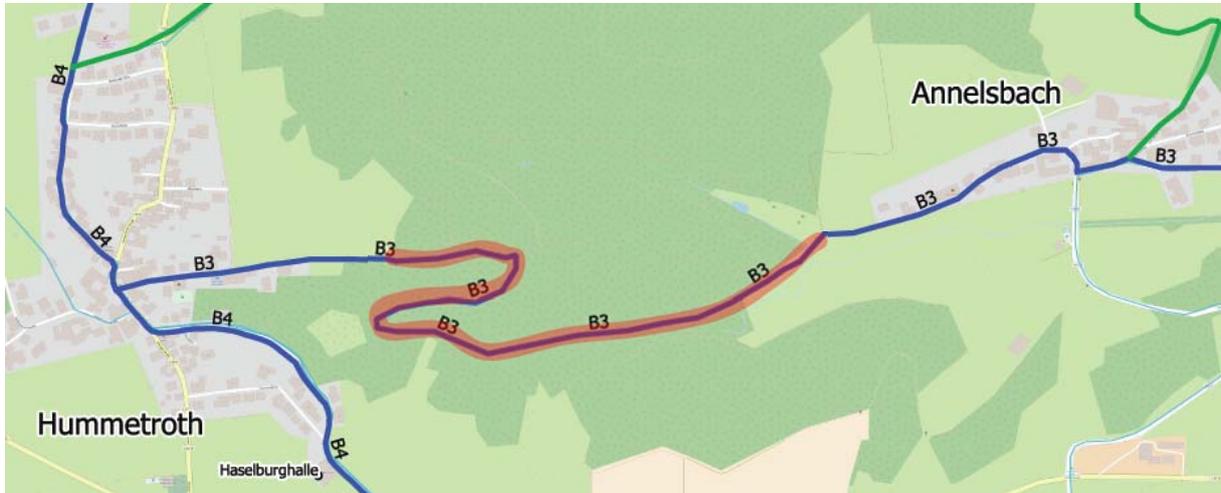


Abbildung 54: Basisroute 3 - Weg walzen und möglichst hell kieseln – Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende

Kosten: 20 000 €

Maßnahme 13

Aschaffenburger Straße Übergang zur Sandbacher Straße

Asphalтиerte Befestigung des eingetretenen Pfades herstellen.



Kostenschätzung: 7000 Euro

Kostenschätzung und Realisierbarkeit

Für alle Maßnahmen erfolgt auf Basis aktueller und mit dem AG abgestimmter Kostensätze eine Kostenschätzung und Beurteilung der Realisierbarkeit.

5.5 Maßnahmen entlang der definierten Routen

Im folgenden Text werden die Maßnahmen entlang der definierten Routen vorgestellt. Umfassend sind sie in den Maßnahmendatenblättern (Anhang 1 Maßnahmendatenblätter) erläutert und mit Kosten hinterlegt.

Pendlerroute 1 (P1) - Startnetz

(Obernburg, Mömlingen, Hainstadt, Breuberg (Neustadt, Sandbach, Pirelli)) Gemarkungsgrenze - Aschaffener Straße (K211) und parallel Sandbacher Straße bis Breubergstraße - Überquerung der Aschaffener Straße - Uferstraße - Am See - In den Pfarrwiesen - Überquerung der Erbacher Straße - Schwanenstraße - Mühlgraben - Pestalozzistraße - Nickelsweg - Mümlingweg – Lutzmühle - Im Wolfsgrund - Bahnhof Mümling-Grumbach – Marktplatz – Wiesenweg: Gemarkungsgrenze: Etzen-Gesäß – Bad König – Michelstadt - Erbach

Maßnahmen

Maßnahmen 102 und 103: Um vom gemeinsamen Geh- und Radweg der Aschaffener Straße auf die Sandbacher Straße zu gelangen muss ein etwa zehn Meter langer Weg ausgebaut werden. Dazu sind etwa 20 Quadratmeter Fläche zu asphaltieren, Bankett und Entwässerung herzustellen sowie Anpassungen an vorhandene Asphaltflächen herzustellen.

Kosten (13)*: 7000 Euro

*Hinweis: die Zahl in Klammern hinter dem Wort Kosten gibt die Stellung der Maßnahme bei der Auflistung der Top-Maßnahmen an.

Maßnahmen 104 und 105 gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der Aschaffener Straße von Gemarkungsgrenze bis Einmündung Friedrich-Ebert-Straße

- Markierung von jeweils zwei Wegbegrenzungslinien an den Rändern des gem. Geh- und Radwegs
- Winterdienst so organisieren, dass der Weg auch bei Schnee ständig für Fuß- und Radverkehr nutzbar ist
- Wege ständig Freischneiden
- Oberflächen verbessern

Kosten: 15.000 Euro

Maßnahme 106, 107, 108: Kreuzung Aschaffener Straße / Breubergstraße / Uferstraße

Zu dieser Maßnahmengruppe wurde ein **CAD-Plan ausgearbeitet, Anlage 10** dieses Berichts.

Zwei Verkehrszeichen 138 „Radfahrer kreuzen“ auf der Fahrbahn markieren

Vier Verkehrszeichen 138 „Radfahrer kreuzen“ als Schilder aufstellen

Linksabbiegen vom gemeinsamen Geh- und Radweg auf die Uferstraße

Variante a) Indirektes Linksabbiegen an Mittelinsel Breubergstraße, Radfahrer schieben bis Uferstraße

Variante b) gegenüber Einmündung Uferstraße: Grünstreifen befestigen (Asphalt oder Pflaster), 3 mal 2 Meter



Abbildung 55: Maßnahme „Abbiegen Aschaffener Straße / Uferstraße“, ist im Anhang 10 detailliert gezeichnet

Kosten (3)*: 4350 Euro

Maßnahme 110: Fahrradpiktogramme an Kreuzungen entlang der Uferstraße, Am See, In den Pfarrwiesen, Bürgergraben

Radwegweisung im gesamten Streckenverlauf

Kosten: 6.000 Euro

Maßnahme 112, 114: Überquerung Erbacher Straße Bürgergraben zur Schwanenstraße

Hier sind eine Haltlinie in der Straße Bürgergraben aufzubringen und ein Pfeil sowie ein kleines Fahrradpiktogramm auf die Fahrbahn der Erbacher Straße zu markieren, um den Verlauf der Radachse zu visualisieren.

Kosten: 800 Euro

Maßnahme 116: Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn der Schwanenstraße zwischen Erbacher Straße bis Elisabethenstraße / Mühlgraben

Kosten: 600 Euro

Maßnahme 118: ein Pflasterstreifen in der Schwanenstraße zwischen Erbacher Straße und Elisabethenstraße

Kosten: 1000 Euro

Maßnahme 120: Absenkungen der Bordsteine der Einmündungen Elisabethenstraße und Mühlgraben oder Platz erhöhen analog des Kreisplasters am nördlichen Ende der Schwanenstraße

Kosten (10): geschätzt 10.000 Euro

Maßnahme 122: Asphaltieren des fehlenden Wegstücks Mühlgraben – Pestalozzistraße

Mit Niveaueausgleich am Übergang zur Pestalozzistraße

Kosten: 10.000 Euro

Maßnahme 124: Umlaufsperrung radfahrgerecht umbauen

Kosten: 2.000 Euro

Pendlerroute 1 (P1) - Zielnetz

Aschaffenburg Straße – Wilhelminenstraße – Rathaus - Abzweig Bahnhof – Bismarckstraße – Mümlingweg – Bahnhof Mümling-Grumbach

Maßnahmen:

Überleitung des Radverkehrs vom gemeinsamen Geh- und Radweg auf die Fahrbahn mittels Markierung

Ab der Friedrich-Ebert-Straße (großes Schild: Höchst willkommen) werden **Fahrradpiktogramme** auf die Fahrbahn der Aschaffenburg Straße aufbringen

Ab Friedrich-Ebert-Straße zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h anordnen

Knoten mit Erbacher Straße / Groß-Umstädter-Straße /Wilhelminenstraße erhält Aufgezogenen Radaufstellstreifen (Aras)

Fahrradpiktogramme Wilhelminenstraße

Ab hier geht die Route wieder in das Startnetz über

Maßnahme 128: Fahrradstraße Linienverkehr frei, in der Pestalozzistraße südlich des Ärztehauses zwischen Oberlehrer-Wolf-Straße und Nickelsweg

Kosten: 12.000 Euro

Maßnahme 130: Markierungslösung Haltestelle Pestalozzistraße / Schule

Kosten: 1.500 Euro

Maßnahme 132: an der Kreuzung Pestalozzistraße / Nickelsweg mittige Markierung einer Radverkehrsfurt oder von Fahrradpiktogrammen

Kosten: 1.500 Euro

Maßnahme 134: auf einer Strecke von 70 Meter Länge im Nickelsweg 4 Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn markieren

Kosten: 600 Euro

Maßnahme 136: Auf dem etwa zwei Kilometer langen Mümlingweg muss punktuell die Oberfläche verbessert werden, entlang der gesamten Strecke muss auf ständiges Freischneiden bzw. Winterdienst geachtet werden, entlang der gesamten Strecke bis Mümling-Grumbach sind zwei weiße Linien als Wegbegrenzungslinien zu markieren.

Kosten: 30.000 Euro

Maßnahme 138: 12 Fahrradpiktogramme auf den 600 Meter langen Abschnitt der Fahrbahn der Straße Im Wolfsgrund aufbringen.

Kosten: 1.800 Euro

Maßnahme 140: zwei markierte Aufstellbereiche an der Kreuzung Im Wolfsgrund / Mümling-Grumbacher Straße anlegen

Kosten: 900 Euro

Maßnahme 142: zwei weiße Wegbegrenzungslinien auf den Mümlingweg bis Gemarkungsgrenze aufbringen

Kosten: 6.750 Euro

Pendlerroute 2 (P2) Startnetz

Hetschbach Rondellstraße – Marktplatz - Haltepunkt Bahn – Talstraße – Groß-Umstädter Straße – Erbacher Straße – B426 – Erbacher Straße Kreisverkehr

Maßnahmen:

Maßnahmen **200 und 202**: Halteverbot Rondellstraße, gleichzeitig wird ein Schutzstreifen bergauf markiert

Maßnahme **204**: Rondellstraße / Finkenweg: Platzgestaltung zur Geschwindigkeitsreduzierung

206: Haltepunkt Hetschbach: 4 Fahrrad-Boxen, 10 Anlehnbügel

208: Talstraße K103: 18 Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn Talstraße

210: Talstraße – Groß-Umstädter Straße: ist bereits **Maßnahme 2 aus der Prioritätsliste**

216: Nahmobilitätsbrücke: ist bereits **Maßnahme 6 aus der Prioritätsliste**

218: Kleingärtenweg bis Nickelsweg, sechs Fahrradpiktogramme markieren

220: Nickelsweg bis Erbacher Straße, vier Fahrradpiktogramme markieren

222: Überquerung Erbacher Straße: Aufstellbereich am Fahrbahnrand

224: Überquerung Erbacher Straße: Markierung eines schleifenden Versatzes, verkürzen der Linksabbiegespur um 20 Meter

Pendlerroute 2 (P2) Zielnetz

Groß-Umstädter Straße: 730 Meter Mittelmarkierung entfernen, beidseitig Schutzstreifen markieren

Aufgezogener Radaufstellstreifen (ARAS) am Knoten Groß-Umstädter Straße / Wilhelminenstraße / Erbacher Straße / Aschaffener Straße

Erbacher Straße: 14 Fahrradpiktogramme

ARAS am Knoten Erbacher Straße / B426

Erbacher Straße: Schutzstreifen bis LSA Tankstelle

Erbacher Straße: 6 Fahrradpiktogramme bis Kreisel, 1,50 m oder Piktogrammspur

Schutzstreifen bis Rimhorn

Basisroute 1 (B1)

Dusenbach Ortsteilmittle – Mainstraße – Dusenbacher Straße – Gewerbegebiet Aue – Dusenbacher – B426 – Kleingärtenweg – Nahmobilitätsbrücke – Elisabethenstraße – Rathaus – Querung Wilhelminenstraße – Friedhofstraße – Kellereistraße – Bahnhofstraße – Bahnhof Höchst i. Odw.

Im OT Dusenbach ist Radverkehr auf allen Fahrbahnen möglich. Von Dusenbach führt nur die Mainstraße (K80) in Richtung Gewerbezentrum Aue und weiter als Dusenbacher Straße in Richtung Kreuzung B426 / Erbacher Straße / Kleingartenweg. Auf der weitgehend gerade verlaufenden Mainstraße (K80) im Abschnitt Ortsausgang Dusenbach bis Gewerbezentrum überlagern sich regelmäßig Fuß-, Rad- und Kfz Verkehr.

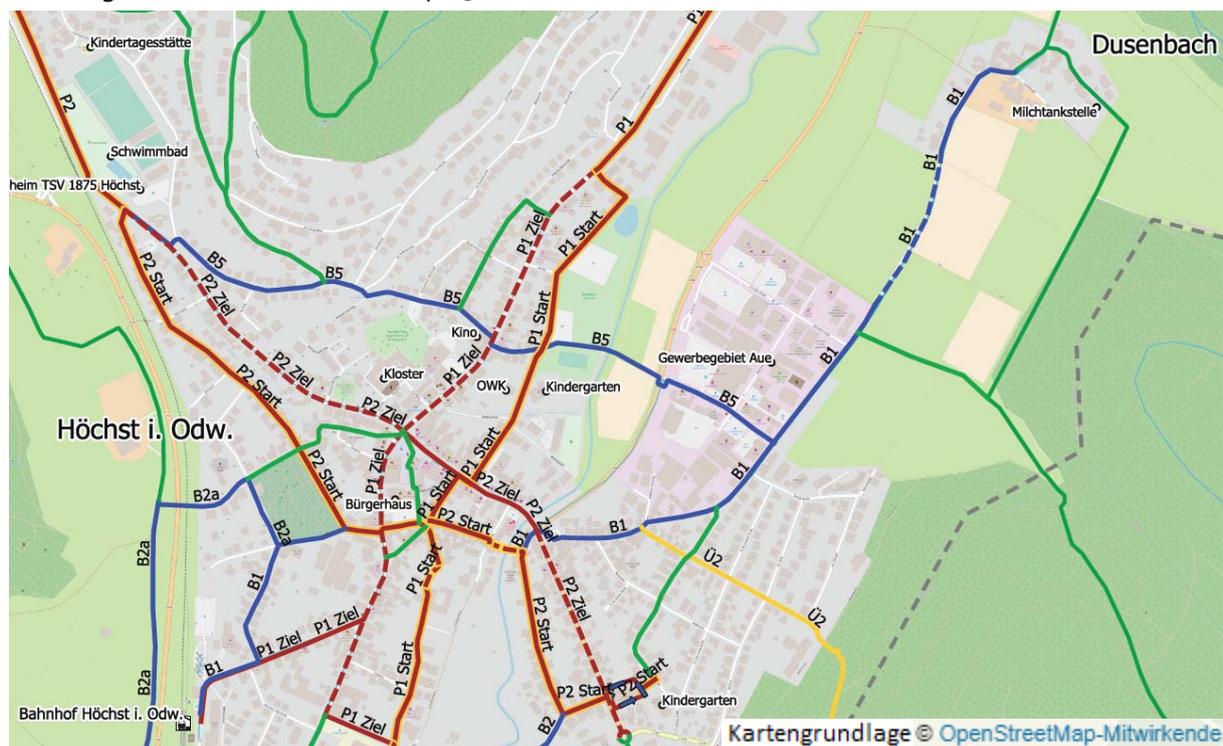
Über Dusenbach hinaus gibt es für den Kfz-Verkehr keine Möglichkeit der Weiterfahrt (Sackgasse).

Termin mit Baulastträger vor Ort zur Besprechung geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen wie Neuprofilierung der Fahrbahn.

Auf der K80 (Mainstraße) Fahrradstraße Kfz und Fußverkehr frei, als **Maßnahme 4 Bestandteil der Prioritätsliste**

Ab Höhe Gewerbegebiet Fahrradpiktogramme auf die Fahrbahn der Dusenbacher Straße aufbringen. Der Bau einer **Nahmobilitätsbrücke über die Mümling** für die Basisroute 1 zwischen Kleingärtenweg und Elisabethenstraße ist als **Maßnahme 6 Bestandteil der Prioritätsliste**.

Querung Wilhelminenstraße: Tempo 30 Wilhelminenstraße



Basisroute 2 (B2)

Rathaus Höchst i. Odw. – Kreisverkehr Zufahrt B45/426/L3301/K112 – K112 – Abzweig Annelsbach – Abzweig Pfirschbach – Pfirschbach – Hassenroth - Otzberg

Am Kreisverkehr Schild aufstellen: Radverkehr auf der Fahrbahn (**Maßnahme 11 in Prioritätsliste**)

Abbiegespur auf K112 für Radverkehr Abzweig Annelsbach

Abbiegespur auf K112 für Radverkehr Abzweig Pfirschbach

1,5 Kilometer Waldweg nach Hassenroth kiesen und walzen

Überquerung der L3318 sichern (**Maßnahme 8 in Prioritätsliste**)

Basisroute 3 (B3)

Abzweig Annelsbach – Annelsbach – Hummetroth -

1,5 Kilometer wassergebundene Decke auf den Waldwegen zwischen Annelsbach und Hummetroth erneuern, kieseln und walzen.

Diese Maßnahme ist mit der **Maßnahmennummer 12 in der Prioritätsliste** enthalten.

Basisroute 4 (B4)

Hassenroth – Hummetroth – Römervilla Haselburg – Forstel – Mümling-Grumbach Bahnhof

Die Strecke zwischen Hassenroth und Hummetroth südlich des Kindergartens muss asphaltiert werden oder einen anderen besseren Belag erhalten. Hier verläuft der Radweg Hohe Straße, RMV 7, R8, die Strecken verbindet die Ortsteile Hassenroth und Hummetroth miteinander abseits der L3318 und erschließt die KITA.

Der Ausbau der Wegeoberfläche zwischen Hassenroth und Hummetroth, 500 Meter, 2,5 m breit asphaltieren, ist als Maßnahme 7 Bestandteil der Prioritätsliste.

Die L3106 muss an der Villa Haselburg gequert werden. Hier gilt Tempo 100 und es gibt keine Hinweise auf Rad- und Fußverkehr. Verlauf des Radwegs Haselburggrundkurs, RMV7

Die Maßnahme: Tempo 70 und VZ 138 ist als Maßnahme 1 Bestandteil der Prioritätsliste.



Abbildung 56: vorhandene Wegeoberfläche

Basisroute 5 (B5)

Die Basisroute 5 ist eine Stadtteilverbindung zwischen Hetschbach und dem Gewerbegebiet Aue mit Anschluss an die B1 nach Dusenbach.

Es wurde im Rahmen des Konzepts lediglich der identifizierte Verlauf aber noch keine Maßnahmen für diese Strecke ausgearbeitet.



6 Umsetzung

6.1 Kosten

I. Kosten zum Ausbau der Routen zur Gestaltung des Radverkehrsnetzes

Nr.	Verlauf der Route	der Klas.	Verlauf der Route Start	Ziel	Streckenlänge [m]	Kosten-schätzung
1.	Pendlerroute 1 - Start	P1-S	Breuberg	/ Bad König	8.360	112.800 €
2.	Pendlerroute 1 - Ziel	P1-Z	ST Neustadt		1.670	73.850 €
3.	Pendlerroute 2 - Start	P2-S	Hetschbach	Höchst i. Odw.	3.410	149.075 €
4.	Pendlerroute 2 - Ziel	P2-Z		südlicher Ortsausgang	1.370	87.150 €
5.	Basisroute 1	B1	Bahnhof Höchst i. Odw.	Dusenbach	810	32.600 €
6.	Basisroute 2	B2	Hassenroth	über Pfirsichbach - Schulzentrum Höchst i. Odw.	2.790	33.300 €
7.	Basisroute 3	B3	Hummetroth	Annelsbach - Anschluss B2 / K112	1.610	20.000 €
8.	Basisroute 4	B4	Hassenroth Hummetroth	- Mümling-Grumbach nach Rimhorn	5.040	190.800 €
9.	Basisroute 5	B5	Schwimmbad Höchst i. Odw.	Gewerbegebiet Ave Höchst i. Odw.	1.360	ohne Kosten
SUMME					26.420	699.575 €

II. Kosten zur Herstellung der Radwegweisung in Höchst im Odw., siehe Kapitel 5.1 und Anhang 9

Gesamtkostenschätzung = 27 Kilometer x 500 € = 13.500 €

Für Netze in ländlichen Räumen gilt: für jeden Kilometer, der mit den Basiselementen der Radwegweisung beschildert ist entstehen Kosten für Planung, Herstellung und Montage in Höhe von etwa 500 Euro. (Handbuch zur Radwegweisung in Hessen (HBR-HE), Nachdruck 2018, S.66)



III. Ausbau der Fahrradabstellanlagen

Für die Pendlerrouten 1 und 2 und an den Bahnhöfen wurden erforderliche Standorte für Fahrradabstellanlagen identifiziert. Sie sind insbesondere an der Schnittstelle zum ÖPNV und an den Schulen an der Pestalozzistraße erforderlich.

• Pendlerroute 1	= 12.500 €		
• Bahnhof Hetschbach für 4 Fahrradboxen und 10 überdachte Fahrradabstellanlagen	=	19.000	€
• Weitere Fahrradabstellanlagen auf der Strecke	= 10.000 €		
• Bahnhöfen Höchst i. Odw. (20 Bügel, Fahrradeinhausung)	= 25.500 €		
• Bahnhöfen Mümling-Grumbach (4 Boxen und 10 Bügel)	= 6.500 €		
=			
• Gesamtkostenschätzung Fahrradabstellanlagen =	= 73.500 €		

IV. Öffentlichkeitsarbeit

Für die im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit erforderlichen arbeiten ist ein Kostenansatz in Anlehnung an den Nationalen Radverkehrsplan 2012 bis 2020, Seite 63 in Höhe von 2,5 € / Einwohner und Jahr vorgeschlagen. Stufe 1 Haushalt 2019 / 2020 mit 25.000 €. Dies beinhaltet Maßnahmen zum:

- Schulischen Mobilitätsmanagement
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Mobilitätstag
- Pedelecs für die Verwaltungsmitarbeiter

	Infrastruktur (Um-/Neubau und Erhaltung)	Infrastruktur (betriebliche Unterhaltung)	Summe (Spalten 1+2)	Abstellanlagen	Nicht investive Maßnahmen (u.a. Kommuni- kation)	Weitere Maß- nahmen (Fahrradver- leihsystem, Fahrradstation)	Gesamtsumme (Spalten 3-6) gerundet	
	1	2	3	4	5	6	7	
Städte und Gemeinden	Einsteiger	5 - 12	1,10	6,10 - 13,10	1,10 - 2,50	0,50	0,50 - 2	8 - 18
	Aufsteiger	8 - 12	1,70	9,70 - 13,70	1,20 - 1,50	0,50	1 - 2	13 - 18
	Vorreiter	12	3	15	0,10 - 0,80	1	2	18 - 19

Summe aller Maßnahmen

I. Ausbau der Routen zur Gestaltung des Radverkehrsnetzes	= 699.575 €
II. Herstellung der Radwegweisung	= 13.500 €
III. Ausbau der Fahrradabstellanlagen	= 73.500 €
IV. Öffentlichkeitsarbeit	= 25.000 €

Gesamt ohne Fördermittel (zu erwarten sind 50%) 811.575 €

6.2 Folgende Arbeitsschritte zur zeitnahen Umsetzung

1. **Als erstes sollten Ortstermine mit Hessen Mobil zu folgenden Örtlichkeiten vereinbart werden:**
 - a) L3106 Hummetroth / Römervilla Haselburg (soweit noch erforderlich)
 - b) L3318-Überquerung Hassenroth
 - c) Kreisverkehrsplatz L3106 / K112
 - d) Groß-Umstädter-Str. / Talstraße
 - e) Aschaffener Str. / Uferstraße
 - f) K80 Mainstraße nach Dusenbach
2. Als zweiter Schritt wird die Stellung eines Antrags auf Fördermittel für die Nahmobilitätsbrücke empfohlen.
3. Ausrichten der verdrehten Zusatzzeichen „Rad frei“ in der Schwanenstraße
4. Neubeschilderung der für Rad- und Fußverkehr durchlässigen Sackgassen
5. Schiebe-Rinne Bahnhofstraße einbauen
6. Karte mit dem Ortsplan vor dem Rathaus erneuern
7. Fördermittel für zwei E-Bikes als Dienstrad beantragen
8. Maßnahme Aschaffener Straße / Uferstraße umsetzen
9. Radwegweisung ergänzen
10. Fördermittel für die drei Baumaßnahmen
 - a) Wegebau zwischen Hassenroth und Hummetroth
 - b) Wegebau zwischen Pfirsichbach und Hassenroth
 - c) Wegebau zwischen Annelsbach und Hummetroth
 - d) Wegeverbindung Aschaffener Straße zu Sandbacher Straße beantragt werden.
11. Fördermittel beantragen für die Maßnahme Groß-Umstädter-Straße / Talstraße
12. Fördermittel beantragen für Wegemarkierung
13. Fördermittel beantragen für Fahrradabstellanlagen im Gemeindegebiet

Die Maßnahmen zur Umsetzung des Startnetzes P1 sollten in 2019 ausgearbeitet und in den drei Folgejahren umgesetzt werden.

Die Maßnahmen zur Umsetzung des Startnetzes P2 sollten in 2020 ausgearbeitet und in den drei Folgejahren umgesetzt werden.

Die Maßnahmen für das Zielnetz P1 und P2 sollten, soweit möglich parallel ausgearbeitet und umgesetzt werden. Soweit dies noch nicht realisierbar ist, sollte eine Umsetzung bis Jahr 2027 angestrebt werden.

6.3 Fördermittel

Das Radverkehrskonzept stellt als fachliches Gutachten eine wichtige Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln dar.

Es wird empfohlen das Radverkehrskonzept durch den Gemeinderat beschließen zu lassen, damit die erforderlichen Komplementärmittel bereitgestellt werden können.

Die im Konzept genannten Maßnahmen sollten entsprechend der genannten Priorität abgearbeitet und umgesetzt werden.

Wichtig ist es, mit der Planung und Fördermittelbeantragung frühzeitig zu beginnen, damit die vorgeschlagenen Maßnahmen vertieft und zur Baureife geführt werden können.

Für die Bewältigung und Koordinierung der Aufgaben ist ein entsprechendes Personal erforderlich, das ggf. durch externe Planungsbüros unterstützt werden sollte.

Die Maßnahmenlisten bilden hierfür die Grundlage

Es handelt sich um Neu-, Aus- und Umbaumaßnahmen für die unabhängig voneinander Förderanträge bei unterschiedlichen Fördermittelgebern gestellt werden können.

Zur Finanzierung von Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität steht den Kommunen in Hessen eine Vielzahl von Möglichkeiten zur Verfügung. Das breit gestreute Spektrum der Förderung im Bereich des Fuß- und Radverkehrs umfasst

- europäische Programme,
- Fördermöglichkeiten des Bundes,
- Fördermittel des Landes Hessen

und weitere. Die Auflistung bildet einen Ausschnitt der vielfältigen Förderlandschaft und ist nicht abschließend.

Für die im Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen empfehlen wir eine Beantragung nach der Förderrichtlinie Nahmobilität des Landes Hessen. Im aktualisierten Durchführungserlass vom 23. April 2018 werden wichtige Hinweise für die Förderung gegeben. Förderfähig sind Projekte für die Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad (auch mit Elektrounterstützung) und weiteren nicht motorisierten Verkehrsmitteln bzw. Fortbewegungsmöglichkeiten¹.

Für die Maßnahmen der Radverkehrsförderung kann von einer Förderquote von 50 % ausgegangen werden. Bei der Komplementärfinanzierung sind entsprechende Bagatellgrenzen zu berücksichtigen und mit den potenziellen Fördermittelgebern ggf. auch eine Bündelung von Maßnahmen mit den Nachbarkommunen oder dem Odenwaldkreis in Erwägung zu ziehen.

Eine Beantragung von Fördermitteln sollte für die Nahmobilitätsbrücke über die Mümling, soweit nicht schon erfolgt, und die Lückenschlussmaßnahme an der Groß-Umstädter Straße sowie die weiteren Maßnahmen den geplanten Pendlerradrouten erfolgen.

¹ Quelle: www.mobileshessen2020.de; Stand 08.09.2018

6.4 Öffentlichkeitsarbeit, die die Umsetzung des Konzepts begleiten könnte

Schulisches Mobilitätsmanagement

Bisher nutzen nur wenige Schüler und Schülerinnen auf dem täglichen Weg zur Schule ihr Fahrrad. Gleichzeitig unterstützt das Land Hessen Schulen bei der Planung und Durchführung von Aktionen zur Verbesserung der Randbedingungen für das Radfahren an Schulen. So gibt es seit August 2018 das Fachzentrum Schulische Mobilität Hessen.

<https://wirtschaft.hessen.de/presse/pressemitteilung/fachzentrum-fuer-schulisches-mobilitaetsmanagement-nimmt-arbeit-auf>

Das Fachzentrum für schulisches Mobilitätsmanagement wird betrieben von der Gesellschaft für Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain (ivm).

So können sich die Grundschule „Schule an der Mümling“ und die Ernst-Göbel-Schule an das Fachzentrum wenden um Unterstützung bei der Erstellung von Mobilitätsplänen zu erhalten.

Darüberhinausgehend stellt das Fachzentrum Schulische Mobilität Hessen das Internetportal „besser zur Schule“ zur Verfügung.

<http://www.besserzurschule.de/>

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage des Odenwaldkreises in Hessen	4
Abbildung 2: Lage von Höchst i. Odw. im Odenwaldkreis	4
Abbildung 3: Höchst i. Odw. mit Nachbarkommunen.....	5
Abbildung 4: Ziele des Fuß- und Radverkehrs mit Schnittstellen zum ÖPNV	8
Abbildung 5: Klassifizierte Straßen mit Verkehrsbelastung.....	9
Abbildung 6: Klassifizierte Straßen in Höchst i. Odw.....	10
Abbildung 7: Touristische Radrouten in Höchst i. Odw.	12
Abbildung 8: Radroute 7 des Rhein-Main-Vergnüen (RMV 7).....	12
Abbildung 9: Wanderwege Höchst i. Odw., Quelle: waymarked trails, hiking.....	13
Abbildung 10: Örtliche Rund-Wanderwege IKEK.....	13
Abbildung 11: Verlauf des geplanten zertifizierten Rundwanderwegs	14
Abbildung 12: Mainstraße (K80).....	16
Abbildung 13: Mainstraße, Einfahrt nach Dusenbach	16
Abbildung 14: Mainstraße, Ortsteilgrenze Dusenbach	16
Abbildung 15: Ortsübersichtstafel vor dem Rathaus am Montmelianer Platz	17
Abbildung 16: Verkehrsknoten Montmelianer Platz	17
Abbildung 17: Planungen für den Montmelianer Platz	17
Abbildung 18: Elisabethenstraße im Zentrum der Gemeinde Höchst i. Odw.	18
Abbildung 19: Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ ist verdreht.....	18
Abbildung 20: Kreuzung Bismarck / Schwanenstraße	18
Abbildung 21: Erbacher Straße, Verkehrsberuhigung durch Pflasterung und Zebrastreifen.....	19
Abbildung 22: Fahrbahn mit Höchstgeschwindigkeit 30 km/h.....	19
Abbildung 23: Radverkehr auf der Fahrbahn und auf dem Gehweg der Erbacher Straße.....	20
Abbildung 24: B426 als Erbacher Straße	20
Abbildung 25: freies Überqueren der B426 Mümlingstraße / Wernher-von-Braun-Straße.....	21
Abbildung 26: Sicherung mit Vz 136 Kinder.....	21
Abbildung 27: Tempo 30 Einzelausweisung in der Bismarckstraße.....	21
Abbildung 28: Annelsbach, Annelsbacher Tal / Zum Gerstenfeld	22
Abbildung 29: Mainstraße / Am Borberg	22
Abbildung 30: Forsteler Straße.....	23
Abbildung 31: Hassenroth Ortskern.....	23
Abbildung 32: Rondellstraße	24
Abbildung 34: L3106 zwischen Hummetroth und Römervilla Haselburg.....	24
Abbildung 33: Kinziger Straße / Zum Sprotplatz.....	24
Abbildung 35: Pfirschbacher Straße / Am Besenberg	25
Abbildung 36: Mümlingweg, Fuß- und Radverkehrsverbindung	25
Abbildung 37: Mümling-Grumbach, Mümling-Grumbacher-Straße.....	25
Abbildung 38: Aufruf zur online-Befragung auf der Homepage der Gemeinde Höchst i. Odw.	26
Abbildung 39: Auswahl aus den Antworten auf Frage 5.....	28
Abbildung 40: Ergebnis der online-Befragung „Alter“	29
Abbildung 41: Ergebnis der online-Befragung Wohnort	29
Abbildung 42: Geschlechterverteilung der Antwortenden bei der online-Befragung.....	29
Abbildung 43: Zeitungsbericht zur Befragung am 22.5.18 und zum Konzept.....	33
Abbildung 44: Wunschliniennetz.....	34
Abbildung 45: Gesamtnetz.....	37
Abbildung 46: Handbuch zur Radwegweisung in Hessen (HBR), S. 24.....	40
Abbildung 47: Anhang 10 Maßnahme Radverkehrsführung Aschaffener Straße / Uferstraße ...	41

Abbildung 48: Maßnahme Radverkehrsführung am Knoten Groß-Umstädter Straße / Talstraße....	42
Abbildung 49: Zusatzzeichen "Radverkehr frei" verdreht	43
Abbildung 50: Beispiel für Neubeschilderungsbedarf einer Sackgasse	44
Abbildung 51: Einbau einer Schiebe-Rinne	44
Abbildung 52: Weg asphaltieren.....	49
Abbildung 53: Basisroute 2 - Weg walzen und möglichst hell kieseln.....	50
Abbildung 54: Basisroute 3 - Weg walzen und möglichst hell kieseln.....	51
Abbildung 55: Maßnahme „Abbiegen Aschaffener Straße / Uferstraße“	53
Abbildung 56: vorhandene Wegeoberfläche.....	58

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Maßnahmen Pendlerroute 1 (Start / Ziel)

Tabelle 2: Maßnahmen Pendlerroute 2 (Start / Ziel)

Tabelle 3: Maßnahmen Basisroute 1

Tabelle 4: Maßnahmen Basisroute 2

Tabelle 5: Maßnahmen Basisroute 3

Tabelle 6: Maßnahmen Basisroute 4

Anhang

Anhang 1: Höchst i. Odw. mit Nachbarkommunen

Anhang 2: Ziele des Fuß- und Radverkehrs

Anhang 3: Klassifizierte Straßen in Höchst i. Odw.

Anhang 4: Touristische Radrouten

Anhang 5: Wunschlinien

Anhang 6: Gesamtnetz

Anhang 7: Kerngemeinde

Anhang 8: Übersichtsplan der priorisierten Maßnahmen

Anhang 9: Radwegweisungsplanung für 5 Standorte

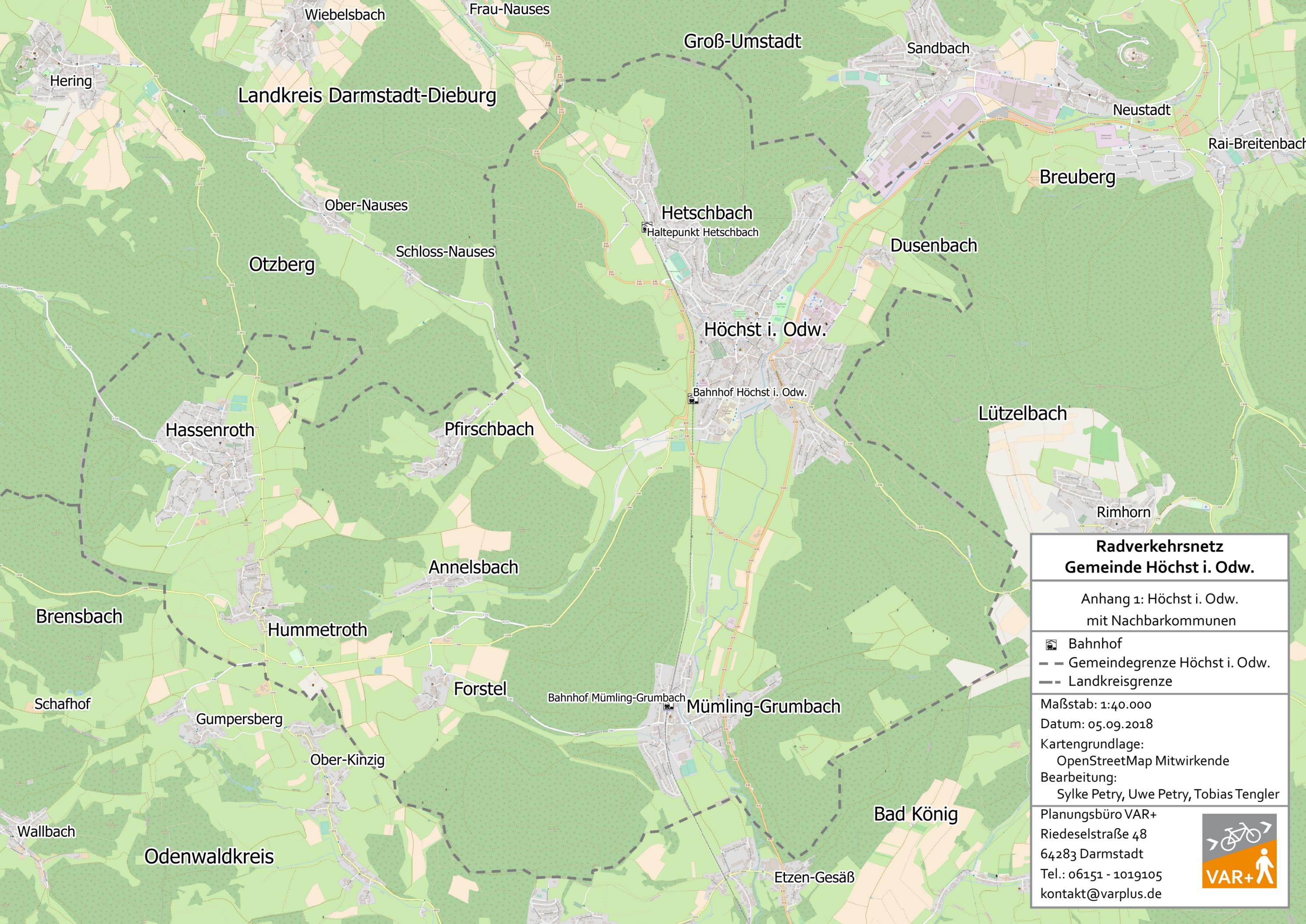
Anhang 10: Maßnahmenplanung Aschaffener Straße / Uferstraße (P1)

Anhang 11: Maßnahmenplanung Groß-Umstädter Straße / Talstraße (P2)

Anhang 12: Protokolle der öffentlichen Befahrungen 22. Mai 2018 / 16. Juli 2018

Anhang 13: Protokolle der Sitzungen vom 8. März / 14. April / 21 August 2018

Anhang 14: Stellungnahme Fachplaner Rad- und Fußverkehr zur geplanten Nahmobilitätsbrücke



Landkreis Darmstadt-Dieburg

Otzberg

Hassenroth

Hummetroth

Odenwaldkreis

Wiebelsbach

Frau-Nauses

Ober-Nauses

Schloss-Nauses

Pfirschbach

Annelsbach

Forstel

Ober-Kinzig

Groß-Umstadt

Hetschbach

Höchst i. Odw.

Mümling-Grumbach

Etzen-Gesäß

Sandbach

Dusenbach

Bad König

Neustadt

Breuberg

Lützelbach

Rimhorn

Rai-Breitenbach

**Radverkehrsnetz
Gemeinde Höchst i. Odw.**

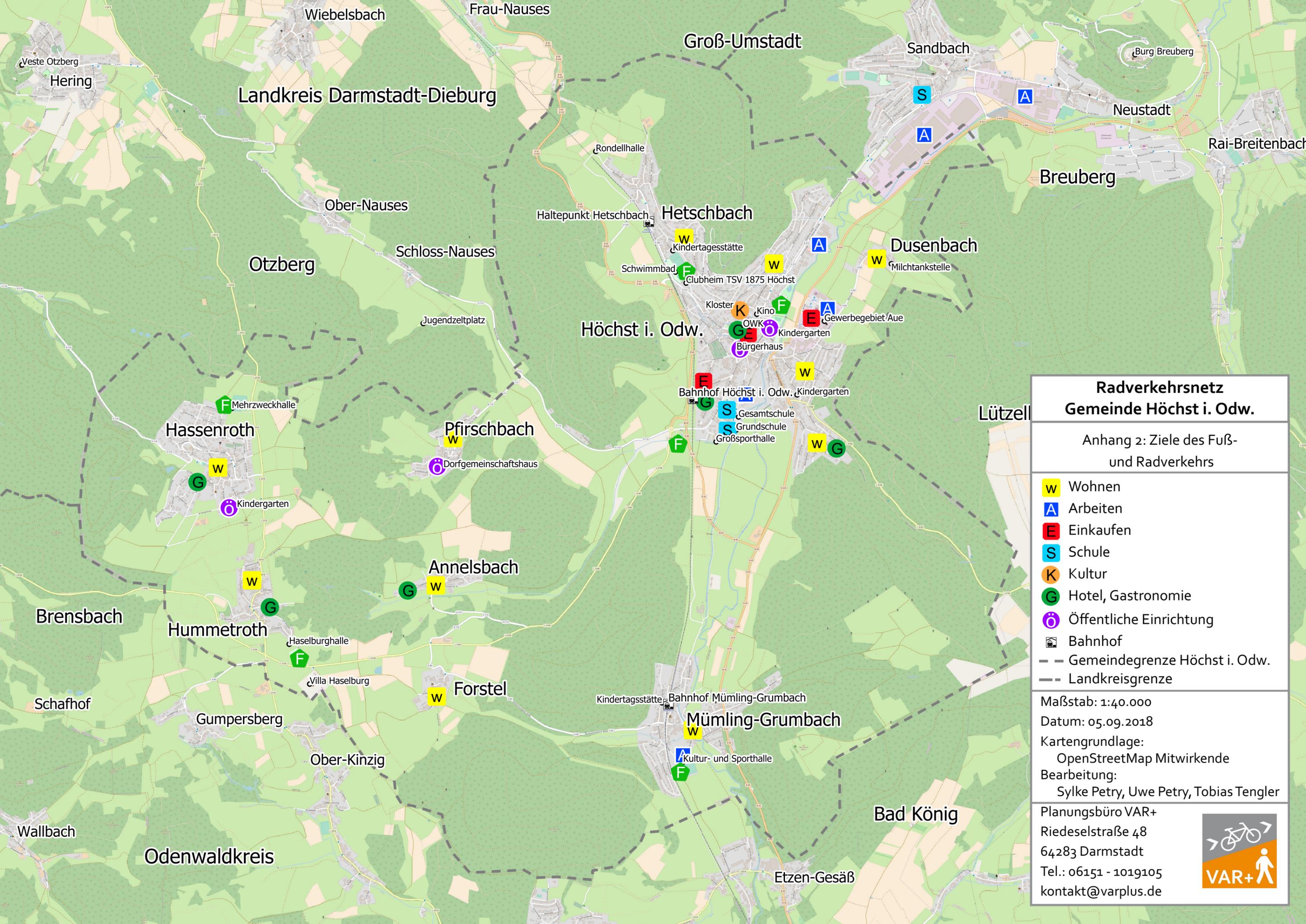
Anhang 1: Höchst i. Odw.
mit Nachbarkommunen

-  Bahnhof
-  Gemeindegrenze Höchst i. Odw.
-  Landkreisgrenze

Maßstab: 1:40.000
 Datum: 05.09.2018
 Kartengrundlage:
 OpenStreetMap Mitwirkende
 Bearbeitung:
 Sylke Petry, Uwe Petry, Tobias Tengler

Planungsbüro VAR+
 Riedeselstraße 48
 64283 Darmstadt
 Tel.: 06151 - 1019105
 kontakt@varplus.de





**Radverkehrsnetz
Gemeinde Höchst i. Odw.**

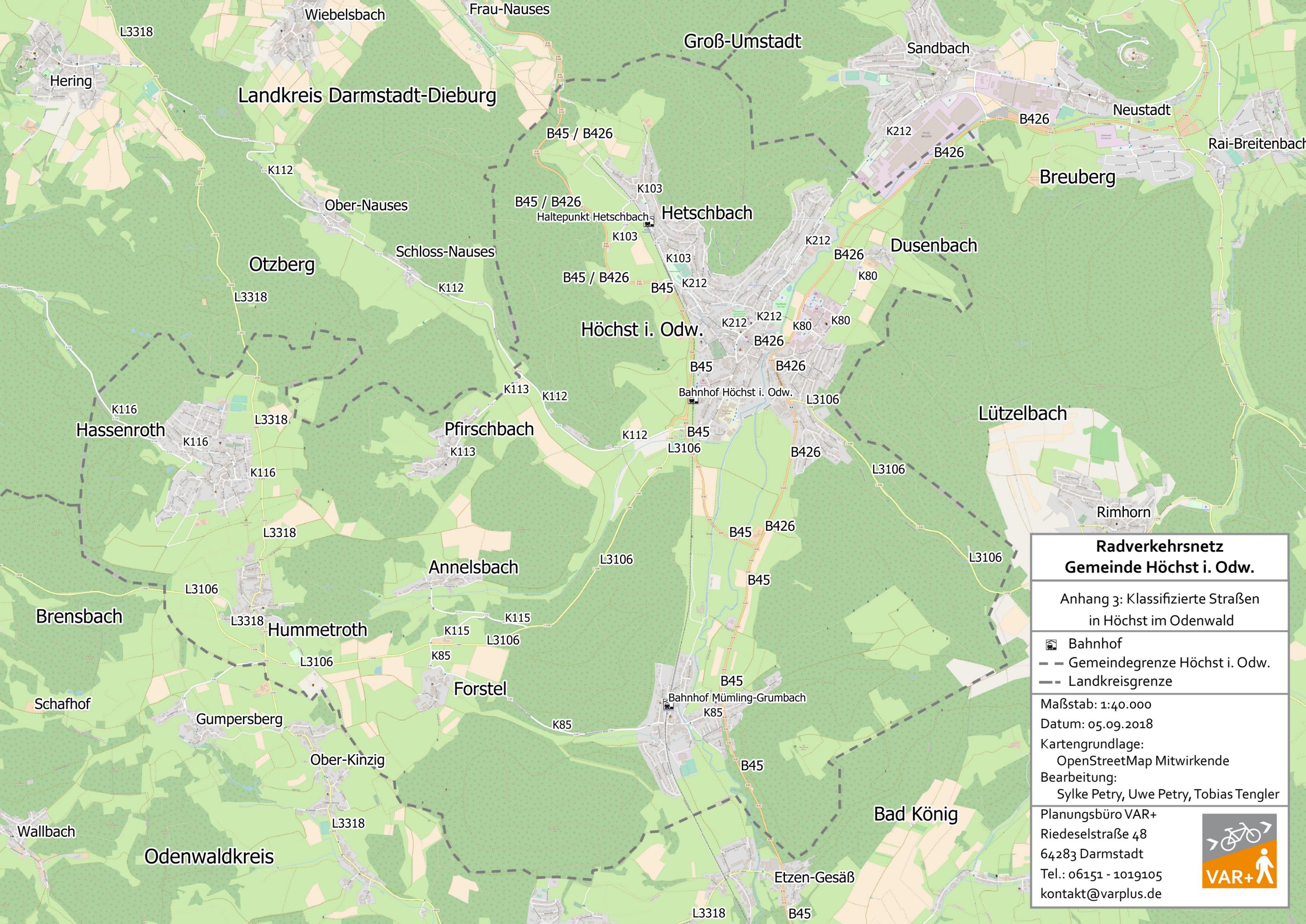
Anhang 2: Ziele des Fuß-
und Radverkehrs

- W Wohnen
- A Arbeiten
- E Einkaufen
- S Schule
- K Kultur
- G Hotel, Gastronomie
- Ö Öffentliche Einrichtung
- Bahnhof
- Gemeindegrenze Höchst i. Odw.
- Landkreisgrenze

Maßstab: 1:40.000
 Datum: 05.09.2018
 Kartengrundlage:
 OpenStreetMap Mitwirkende
 Bearbeitung:
 Sylke Petry, Uwe Petry, Tobias Tengler

Planungsbüro VAR+
 Riedeselstraße 48
 64283 Darmstadt
 Tel.: 06151 - 1019105
 kontakt@varplus.de





**Radverkehrsnetz
Gemeinde Höchst i. Odw.**

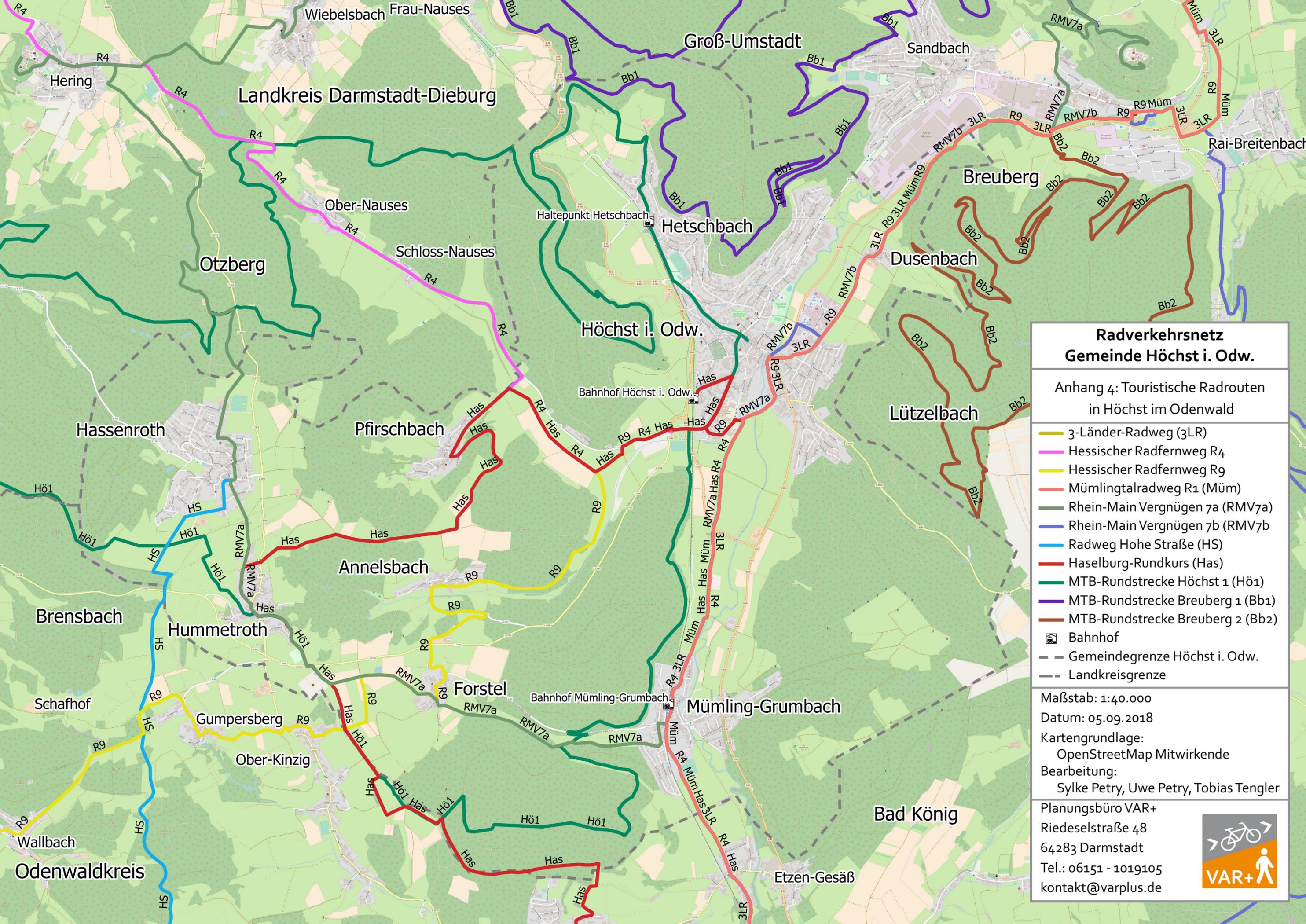
Anhang 3: Klassifizierte Straßen
in Höchst im Odenwald

-  Bahnhof
-  Gemeindegrenze Höchst i. Odw.
-  Landkreisgrenze

Maßstab: 1:40.000
 Datum: 05.09.2018
 Kartengrundlage:
 OpenStreetMap Mitwirkende
 Bearbeitung:
 Sylke Petry, Uwe Petry, Tobias Tengler

Planungsbüro VAR+
 Riedeselstraße 48
 64283 Darmstadt
 Tel.: 06151 - 1019105
 kontakt@varplus.de





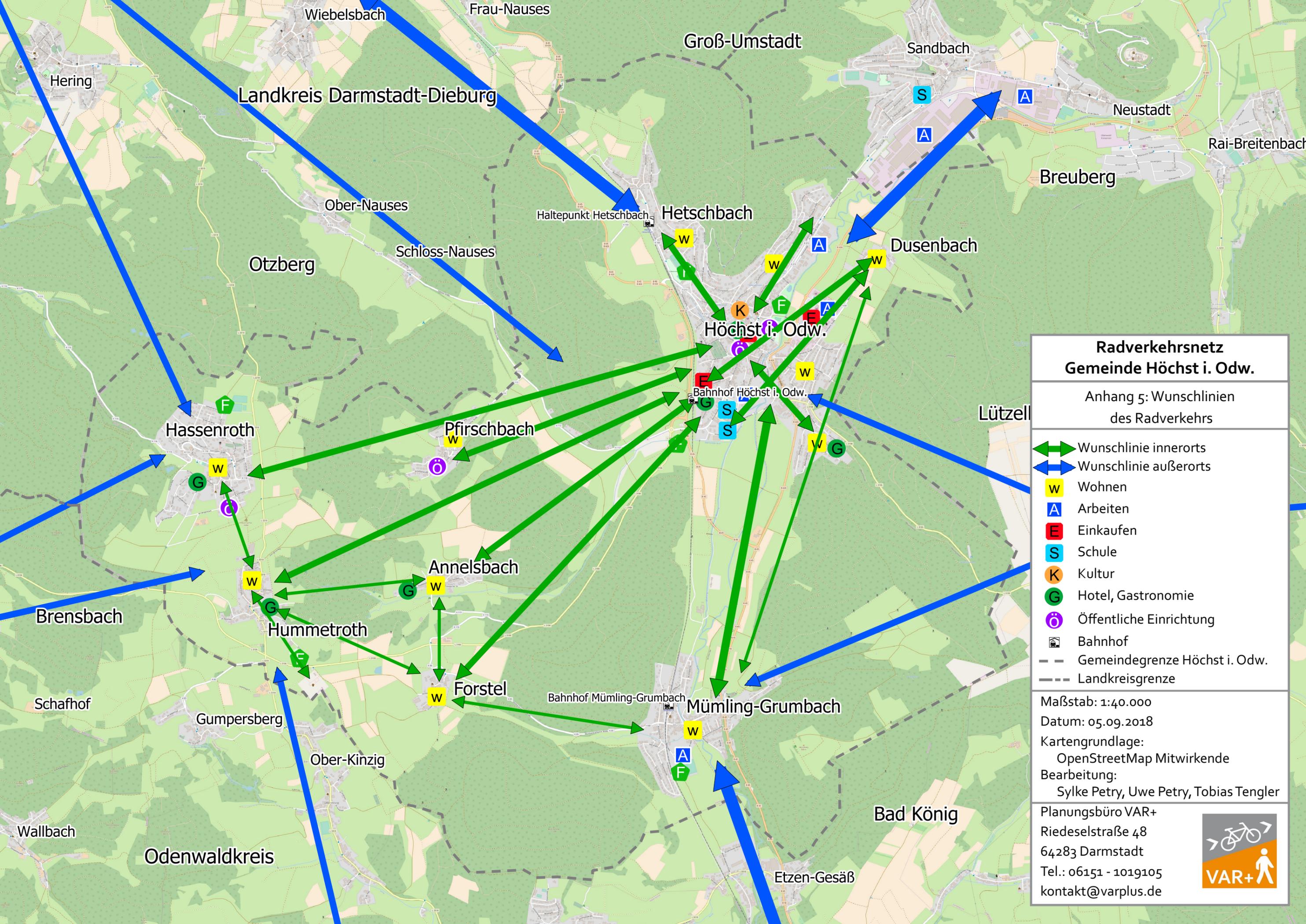
**Radverkehrsnetz
Gemeinde Höchst i. Odw.**

Anhang 4: Touristische Radrouten
in Höchst im Odenwald

- 3-Länder-Radweg (3LR)
- Hessischer Radfernweg R4
- Hessischer Radfernweg R9
- Mümlingtalradweg R1 (Müm)
- Rhein-Main Vergnügen 7a (RMV7a)
- Rhein-Main Vergnügen 7b (RMV7b)
- Radweg Hohe Straße (HS)
- Haselburg-Rundkurs (Has)
- MTB-Rundstrecke Höchst 1 (Hö1)
- MTB-Rundstrecke Breuberg 1 (Bb1)
- MTB-Rundstrecke Breuberg 2 (Bb2)
- Bahnhof
- Gemeindegrenze Höchst i. Odw.
- Landkreisgrenze

Maßstab: 1:40.000
 Datum: 05.09.2018
 Kartengrundlage:
 OpenStreetMap Mitwirkende
 Bearbeitung:
 Sylke Petry, Uwe Petry, Tobias Tengler

Planungsbüro VAR+
 Riedeselstraße 48
 64283 Darmstadt
 Tel.: 06151 - 1019105
 kontakt@varplus.de



**Radverkehrsnetz
Gemeinde Höchst i. Odw.**

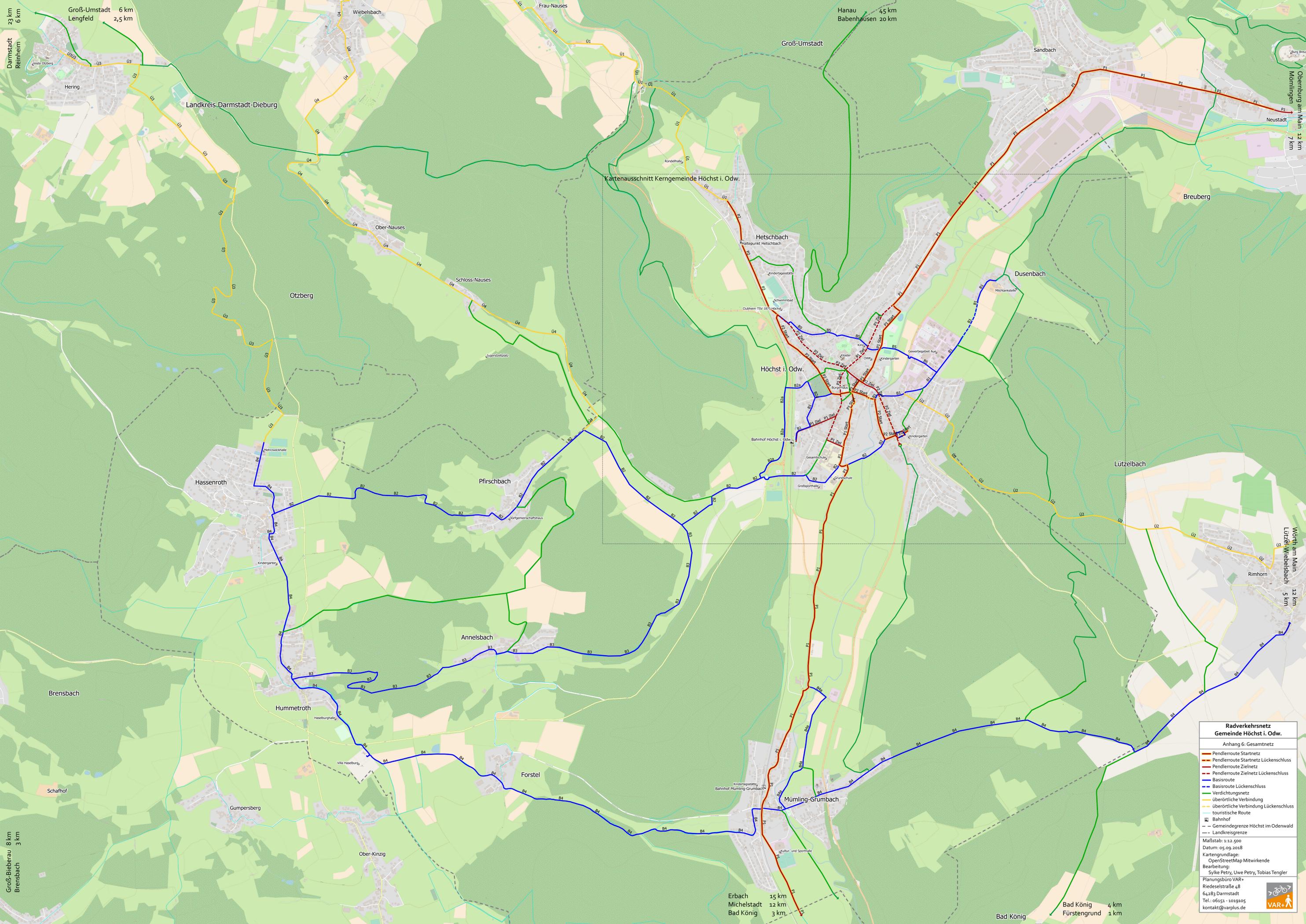
Anhang 5: Wunschlinien
des Radverkehrs

- Wunschlinie innerorts
- Wunschlinie außerorts
- Wohnen
- Arbeiten
- Einkaufen
- Schule
- Kultur
- Hotel, Gastronomie
- Öffentliche Einrichtung
- Bahnhof
- Gemeindegrenze Höchst i. Odw.
- Landkreisgrenze

Maßstab: 1:40.000
 Datum: 05.09.2018
 Kartengrundlage:
 OpenStreetMap Mitwirkende
 Bearbeitung:
 Sylke Petry, Uwe Petry, Tobias Tengler

Planungsbüro VAR+
 Riedeselstraße 48
 64283 Darmstadt
 Tel.: 06151 - 1019105
 kontakt@varplus.de





Kartenausschnitt Kerngemeinde Höchst i. Odw.

**Radverkehrsnetz
Gemeinde Höchst i. Odw.**

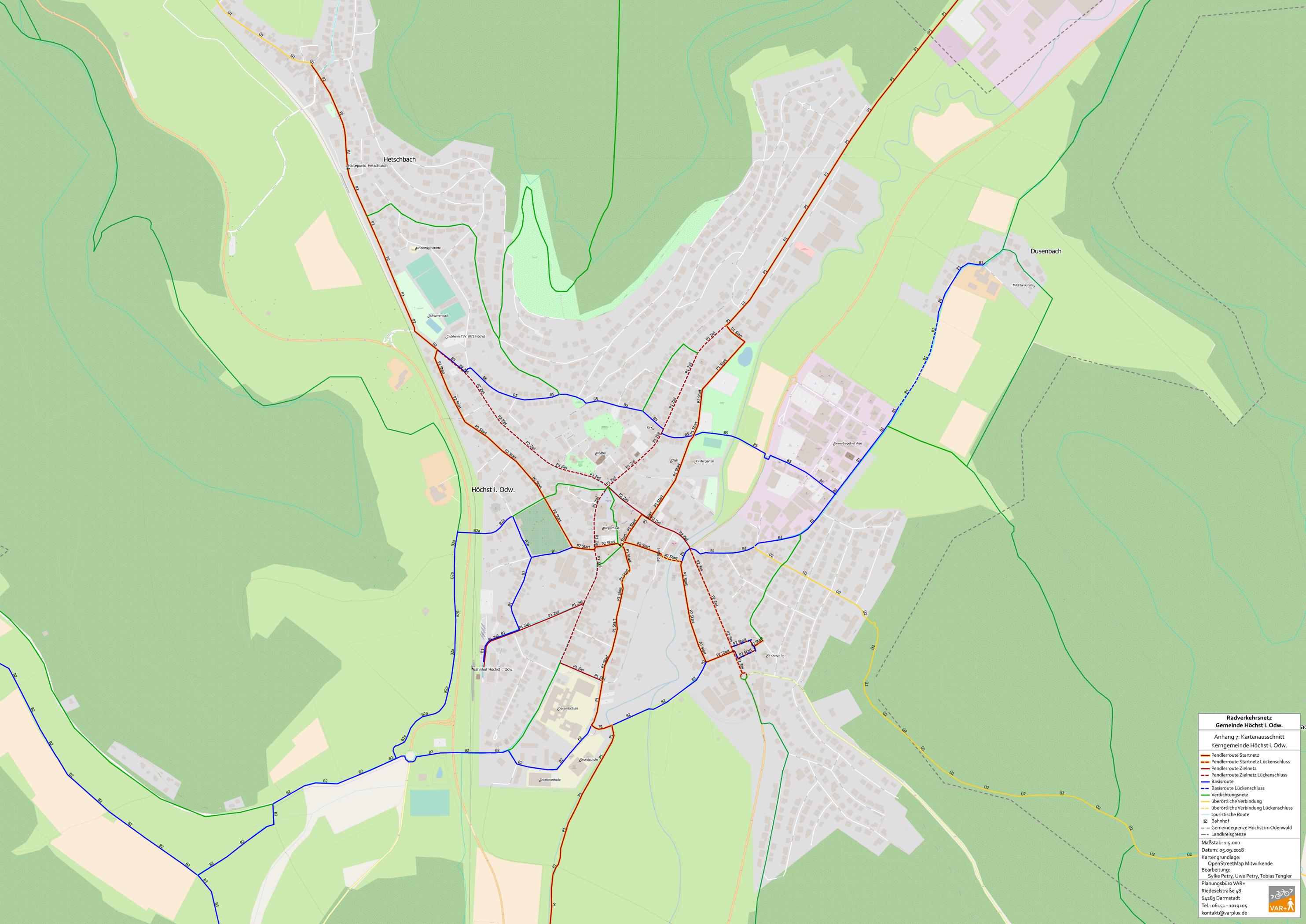
Anhang 6: Gesamtnetz

- Pendlerroute Startnetz
- Pendlerroute Startnetz Lückenschluss
- Pendlerroute Zielnetz
- - - Pendlerroute Zielnetz Lückenschluss
- Basisroute
- - - Basisroute Lückenschluss
- Verdichtungsnetz
- überörtliche Verbindung
- - - überörtliche Verbindung Lückenschluss
- touristische Route
- Bahnhof
- - - Gemeindegrenze Höchst im Odenwald
- - - Landkreisgrenze

Maßstab: 1:12.500
 Datum: 05.09.2018
 Kartengrundlage:
 OpenStreetMap Mitwirkende
 Bearbeitung:
 Sylke Petry, Uwe Petry, Tobias Tengler

Planungsbüro VAR+
 Riedeselstraße 48
 64283 Darmstadt
 Tel.: 06151 - 109205
 kontakt@varplus.de

23 km
6 km
Darmstadt
Reinheim
Lengfeld 2,5 km
Groß-Umstadt 6 km
Landkreis Darmstadt-Dieburg
Hering
Wiebelsbach
Frau-Nauses
Groß-Umstadt
Hanau 45 km
Babenhausen 20 km
Sandbach
Oberburg am Main 12 km
Mömlingen 7 km
Neustadt
Breuberg
Dusenbach
Hetschbach
Halbepunkt Hetschbach
Kindertagesstätte
Schwimmhalle
Clubheim TSV 1875 Höchst
Höchst i. Odw.
Bahnhof Höchst i. Odw.
Lützelbach
Worth am Main 12 km
Lützel, Wiebelsbach 5 km
Rimhorn
Hassenroth
Pfirschbach
Annelsbach
Hummetroth
Forstel
Mümling-Grumbach
Erbach 15 km
Michelstadt 12 km
Bad König 3 km
Bad König 4 km
Fürstengrund 1 km
Brensbach
Schafhof
Gumpersberg
Ober-Kinzig
Villa Heselburg



**Radverkehrsnetz
Gemeinde Höchst i. Odw.**

Anhang 7: Kartenausschnitt
Kerngemeinde Höchst i. Odw.

- Pendlerroute Startnetz
- Pendlerroute Startnetz Lückenschluss
- Pendlerroute Zielnetz
- Pendlerroute Zielnetz Lückenschluss
- Basisroute
- Basisroute Lückenschluss
- Verdichtungnetz
- überörtliche Verbindung
- überörtliche Verbindung Lückenschluss
- touristische Route
- Bahnhof
- - - Gemeindegrenze Höchst im Odenwald
- - - Landkreisgrenze

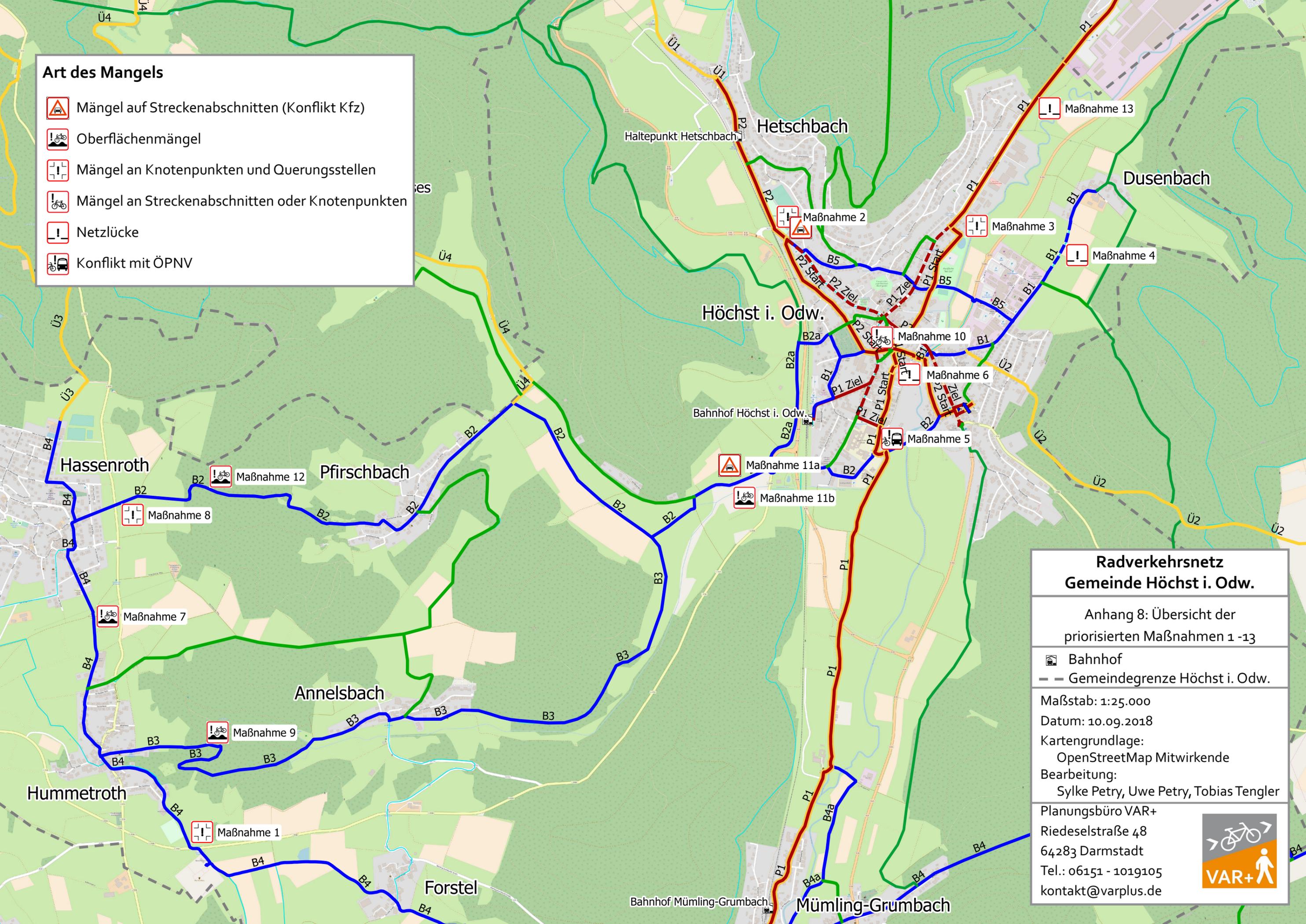
Maßstab: 1:5.000
 Datum: 05.09.2018
 Kartgrundlage:
 OpenStreetMap Mitwirkende
 Bearbeitung:
 Sylke Petry, Uwe Petry, Tobias Tengler

Planungsbüro VAR+
 Riedeselstraße 48
 64283 Darmstadt
 Tel.: 06151 - 109105
 kontakt@varplus.de



Art des Mangels

-  Mängel auf Streckenabschnitten (Konflikt Kfz)
-  Oberflächenmängel
-  Mängel an Knotenpunkten und Querungsstellen
-  Mängel an Streckenabschnitten oder Knotenpunkten
-  Netzlücke
-  Konflikt mit ÖPNV



Radverkehrsnetz Gemeinde Höchst i. Odw.

Anhang 8: Übersicht der
priorisierten Maßnahmen 1 -13

-  Bahnhof
-  Gemeindegrenze Höchst i. Odw.

Maßstab: 1:25.000

Datum: 10.09.2018

Kartengrundlage:

OpenStreetMap Mitwirkende

Bearbeitung:

Sylke Petry, Uwe Petry, Tobias Tengler

Planungsbüro VAR+

Riedeselstraße 48

64283 Darmstadt

Tel.: 06151 - 1019105

kontakt@varplus.de



Radwegweisung Region Rhein-Main: Wegweisungskataster

HÖC.200.1

Real.-Absch.: ? Knoten-Index: 221 Erhebungs-Nr.: HÖC200 Baulast: Höchst im O...
 Quadrant: 499517 Pfosten-Nr.: 1 Bestand: Wegweiser-Nr.: 4995172211

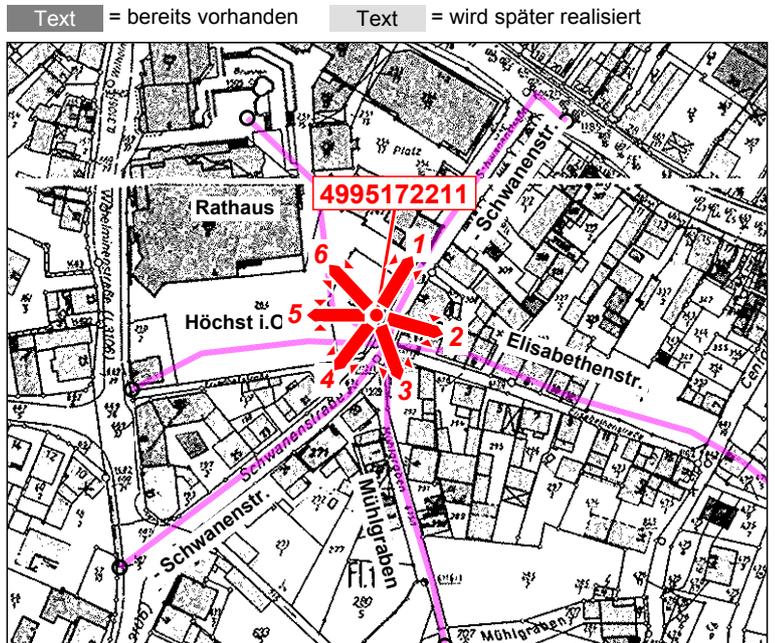
Knoten: Höchst i.O. - Schwanenstr. / Elisabethenstr. / Mühlgraben

3	<p>Bad König 7,3 Gesamtschule 0,5</p>	
4	<p>Groß-Umstadt 14 Pfirschnbach 3,6</p>	
	<p>Aschaffenburg 28 Sandbach / Pirelli 2,2</p>	1
5	<p>Höchst i. Odw. 0,6 Friedhof 0,2</p>	
	<p>Breuberg 6,7 Dusenbach 1,6</p>	2
6	<p>Polizeistation 0,2 Rathaus 0,1</p>	

Erstellt von Planungsbüro VAR [K603-P20] mit VP-Info 5 des Planungsbüros VIA eG
 Diese Prinzipzeichnung sollte nicht als Druckvorlage verwendet werden!

Material (neu) / anstehende Arbeiten:

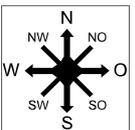
- Pfostenanzahl: 0
- Pfostentyp: Pfosten mit Verkehrszeichen aufsto...
- Pfostenaufsatz: mind. 100 cm
- Durchmesser: <Keine Ang.>
- Pfeil: normal: 6 (800 x 200 mm) [beidseitig]
- Plaketten: 10 (150 x 150 mm)
- Schilderfläche: 1,19 m² (nach Endausbau inkl. Plaketten)



Das Lichtraumprofil muss beachtet werden!

Montage:

Vorhandener Rohrpfosten mit Vz. Tempo 30 aufstocken Mastverlängerung 1,50 m D = 67 mm.



Radwegweisung Region Rhein-Main: Wegweisungskataster

HÖC.200.1

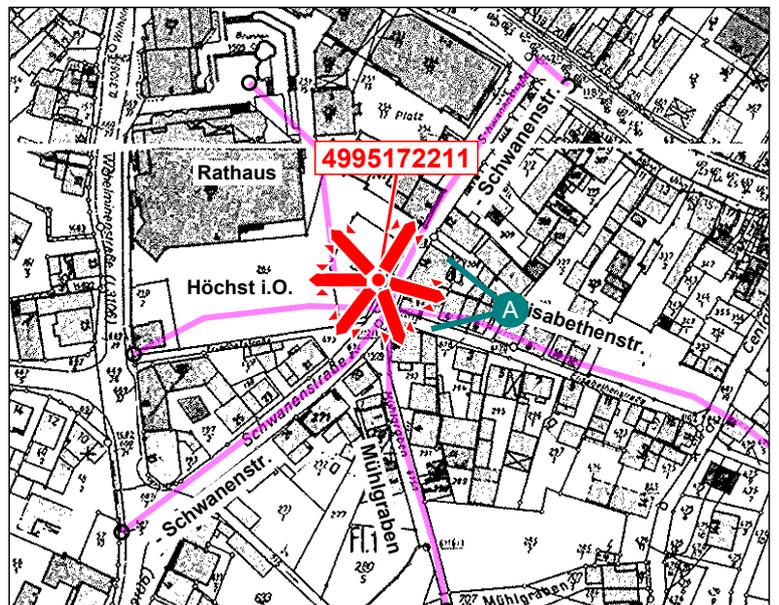
Real.-Absch.: ? Knoten-Index: 221 Erhebungs-Nr.: HÖC200 Baulast: Höchst im O...
Quadrant: 499517 Pfosten-Nr.: 1 Bestand: Wegweiser-Nr.: 4995172211

Knoten: Höchst i.O. - Schwanenstr. / Elisabethenstr. / Mühlgraben



Erstellt von Planungsbüro VAR [K603-P20] mit VP-Info 5 des Planungsbüros VIA eG

Montage:
Vorhandener Rohrpfosten mit Vz. Tempo 30
aufstücken Mastverlängerung 1,50 m D = 67
mm.

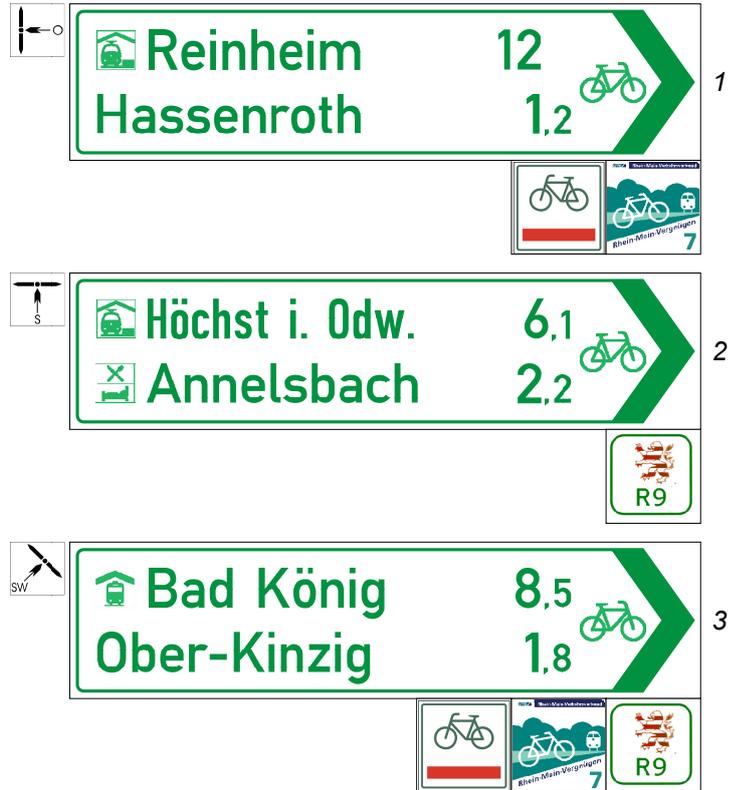


Radwegweisung Region Rhein-Main: Wegweisungskataster

HÖC.300.1

Real.-Absch.: ? Knoten-Index: **203** Erhebungs-Nr.: **HÖC300** Baulast: ((Verbands-)...
 Quadrant: **495515** Pfosten-Nr.: **1** Bestand: Wegweiser-Nr.: **4955152031**

Knoten: Hummetroth - L3318 / Hassenröther Str. / Am Kirchpfad



Erstellt von Planungsbüro VAR [K603-P20] mit VP-Info 5 des Planungsbüros VIA eG
 Diese Prinzipskizze sollte nicht als Druckvorlage verwendet werden!

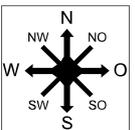
Material (neu) / anstehende Arbeiten:

- Pfostenanzahl: 1
- Pfostentyp: **eigener, neuer Pfosten**
- Montageart: **<Keine Angabe>**
- Pfostenhöhe: **mind. 350 cm**
- Pfostenlänge: **mind. 400 cm**
- davon in Fundament: **50 cm**
- Durchmesser: **61 mm**
- Pfeil: normal: **3 (1000 × 250 mm) [beidseitig]**
- Plaketten: **6 (150 × 150 mm)**
- Schilderfläche: **0,89 m²** (nach Endausbau inkl. Plaketten)



Das Lichttraumprofil muss beachtet werden!

Montage:



Radwegweisung Region Rhein-Main: Wegweisungskataster

HÖC.300.1

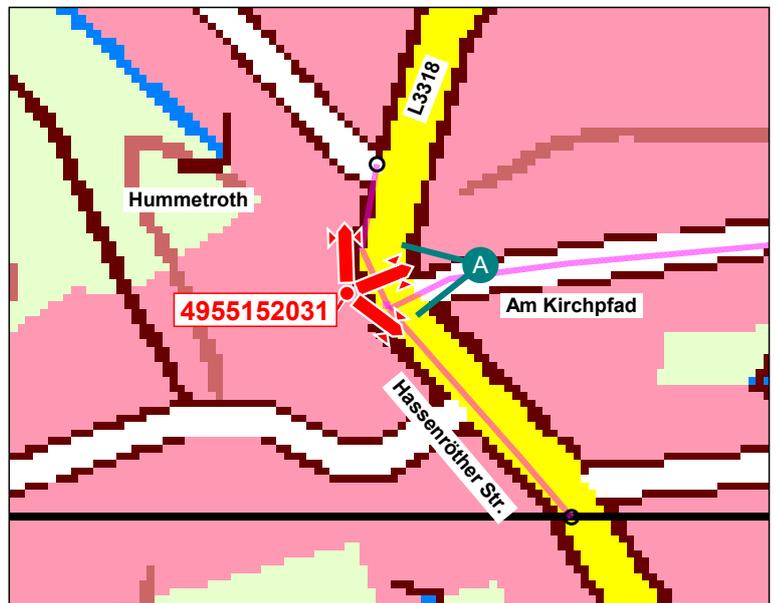
Real.-Absch.: ? Knoten-Index: 203 Erhebungs-Nr.: HÖC300 Baulast: ((Verbands-)...
Quadrant: 495515 Pfosten-Nr.: 1 Bestand: Wegweiser-Nr.: 4955152031

Knoten: Hummetroth - L3318 / Hassenröther Str. / Am Kirchpfad



Erstellt von Planungsbüro VAR [K603-P20] mit VP-Info 5 des Planungsbüros VIA eG

Montage:

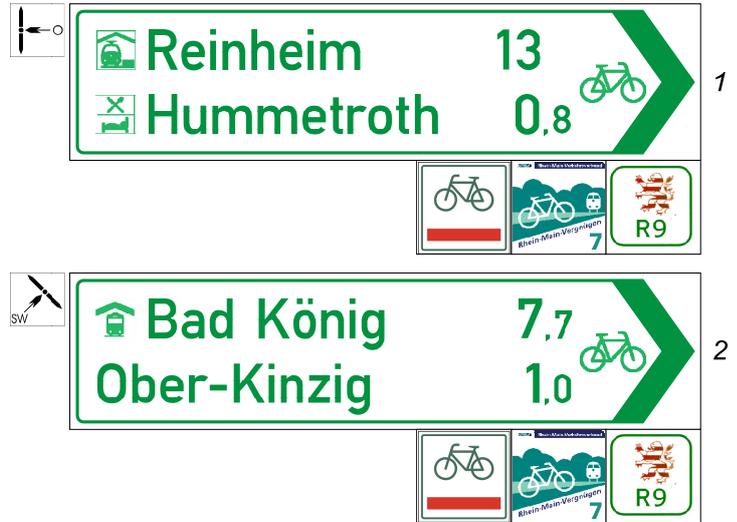


Radwegweisung Region Rhein-Main: Wegweisungskataster

HÖC.400.3

Real.-Absch.: H Knoten-Index: 202 Erhebungs-Nr.: HÖC400 Baulast: Höchst im O...
 Quadrant: 496515 Pfosten-Nr.: 3 Bestand: Wegweiser-Nr.: 4965152023

Knoten: röm. Villa Haselburg / Einfahrt von der L3106



Erstellt von Planungsbüro VAR [K603-P20] mit VP-Info 5 des Planungsbüros VIA eG
 Diese Prinzipzeichnung sollte nicht als Druckvorlage verwendet werden!

Material (neu) / anstehende Arbeiten:

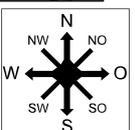
- Pfostenanzahl: 0
- Pfostentyp: Pfosten mit Kfz-Wegweisung aufsto...
- Pfostenaufsatz: mind. 75 cm
- Durchmesser: <Keine Ang.>
- Pfeil: normal: 2 (1000 x 250 mm) [beidseitig]
- Plaketten: 6 (150 x 150 mm)
- Schilderfläche: 0,64 m² (nach Endausbau inkl. Plaketten)



Das Lichtraumprofil muss beachtet werden!

Montage:

Mast mit Vz. Parken



Radwegweisung Region Rhein-Main: Wegweisungskataster

HÖC.400.3

Real.-Absch.: H Knoten-Index: 202 Erhebungs-Nr.: HÖC400 Baulast: Höchst im O...
 Quadrant: 496515 Pfosten-Nr.: 3 Bestand: Wegweiser-Nr.: 4965152023

Knoten: röm. Villa Haselburg / Einfahrt von der L3106



Erstellt von Planungsbüro VAR [K603-P20] mit VP-Info 5 des Planungsbüros VIA eG

Montage:
Mast mit Vz. Parken

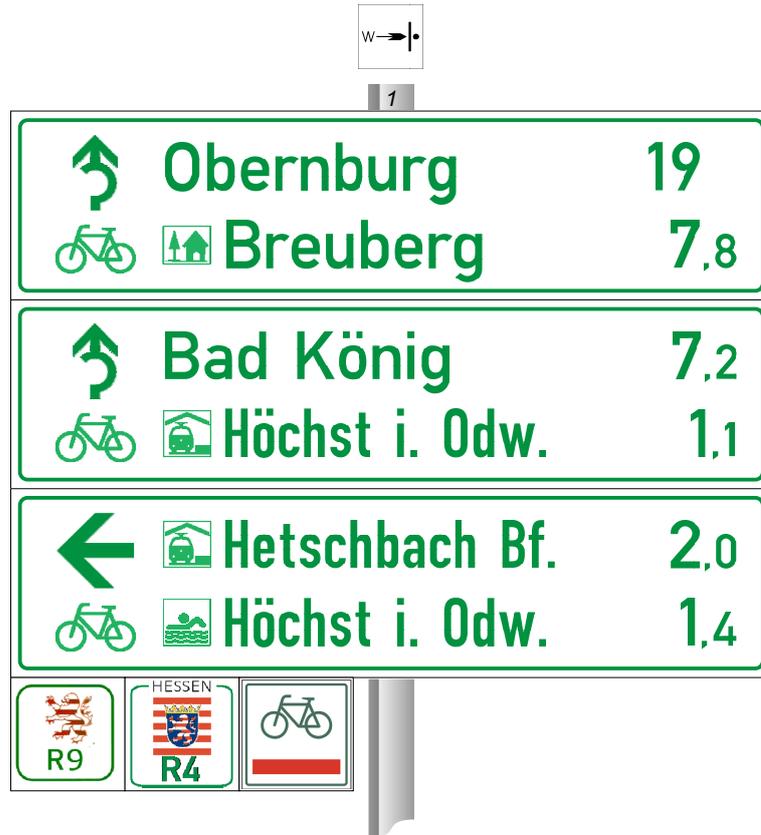


Radwegweisung Region Rhein-Main: Wegweisungskataster

HÖC.600.1

Real.-Absch.: ? Knoten-Index: **215** Erhebungs-Nr.: **HÖC600** Baulast: **Höchst im O...**
 Quadrant: **499517** Pfosten-Nr.: **1** Bestand: Wegweiser-Nr.: **4995172151**

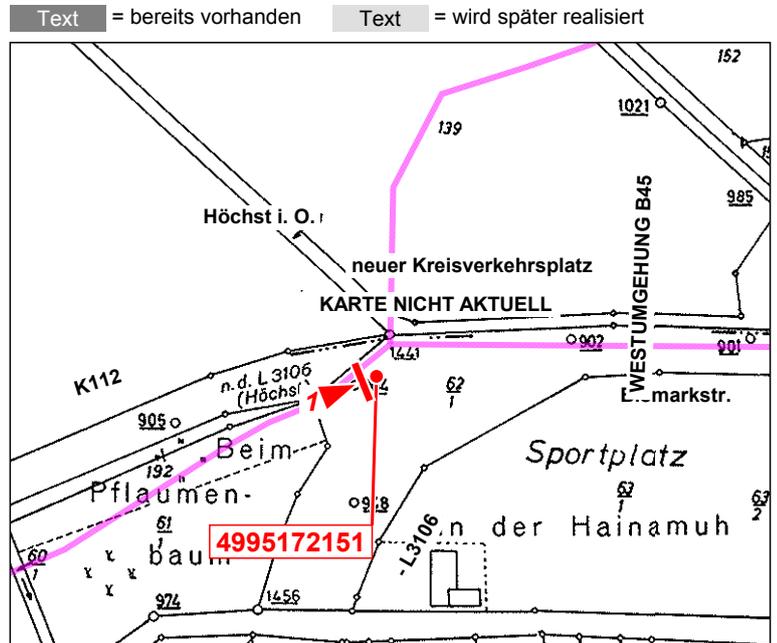
Knoten: Höchst - L3106 / K112 / Bismarkstr. / neuer Kreisverkehrsplatz



Erstellt von Planungsbüro VAR [K603-P20] mit VP-Info 5 des Planungsbüros VIA eG
 Diese Prinzipzeichnung sollte nicht als Druckvorlage verwendet werden!

Material (neu) / anstehende Arbeiten:

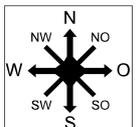
- Pfostenanzahl: 1
- Pfostentyp: **eigener, neuer Pfosten**
- Montageart: **<Keine Angabe>**
- Pfostenhöhe: **mind. 350 cm**
- Pfostenlänge: **mind. 400 cm**
- davon in Fundament: **50 cm**
- Durchmesser: **61 mm**
- Tabellen: normal: **3 (1000 × 250 mm)**
- Plaketten: **3 (150 × 150 mm)**
- Schilderfläche: **0,82 m²** (nach Endausbau inkl. Plaketten)



Das Lichttraumprofil muss beachtet werden!

Montage:

vorhandene Radwegweisung aktualisieren



Radwegweisung Region Rhein-Main: Wegweisungskataster

HÖC.600.1

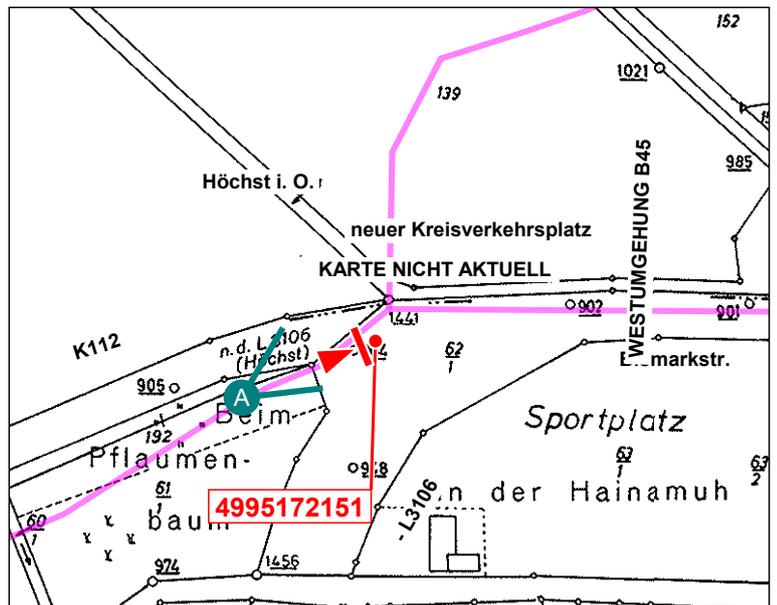
Real.-Absch.: ? Knoten-Index: **215** Erhebungs-Nr.: **HÖC600** Baulast: **Höchst im O...**
 Quadrant: **499517** Pfosten-Nr.: **1** Bestand: Wegweiser-Nr.: **4995172151**

Knoten: Höchst - L3106 / K112 / Bismarkstr. / neuer Kreisverkehrsplatz



Erstellt von Planungsbüro VAR [K603-P20] mit VP-Info 5 des Planungsbüros VIA eG

Montage:
 vorhandene Radwegweisung aktualisieren



Radwegweisung Region Rhein-Main: Wegweisungskataster

HÖC.700.1

Real.-Absch.: ? Knoten-Index: **208** Erhebungs-Nr.: **HÖC700** Baulast: **Höchst im O...**
 Quadrant: **499518** Pfosten-Nr.: **1** Bestand: Wegweiser-Nr.: **4995182081**

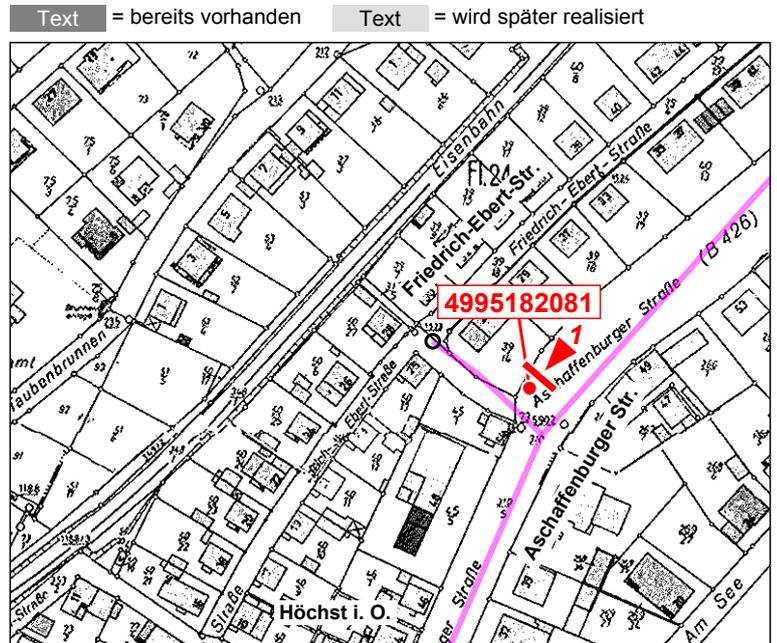
Knoten: Höchst - Aschaffener Str. / Sandbacher Str. / Friedrich-Ebert-Str.



Erstellt von Planungsbüro VAR [K603-P20] mit VP-Info 5 des Planungsbüros VIA eG
 Diese Prinzipzeichnung sollte nicht als Druckvorlage verwendet werden!

Material (neu) / anstehende Arbeiten:

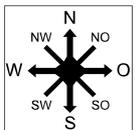
- Pfostenanzahl: 1
- Pfostentyp: **eigener, neuer Pfosten**
- Montageart: **<Keine Angabe>**
- Pfostenhöhe: **mind. 300 cm**
- Pfostenlänge: **mind. 350 cm**
- davon in Fundament: **50 cm**
- Durchmesser: **61 mm**
- Tabellen: normal: **2 (1000 × 250 mm)**
- Schilderfläche: **0,50 m²** (nach Endausbau)



Das Lichtraumprofil muss beachtet werden!

Montage:

Neuer Rohrpfosten



Radwegweisung Region Rhein-Main: Wegweisungskataster

HÖC.700.1

Real.-Absch.: ? Knoten-Index: **208** Erhebungs-Nr.: **HÖC700** Baulast: **Höchst im O...**
 Quadrant: **499518** Pfosten-Nr.: **1** Bestand: Wegweiser-Nr.: **4995182081**

Knoten: Höchst - Aschaffener Str. / Sandbacher Str. / Friedrich-Ebert-Str.



Erstellt von Planungsbüro VAR [K603-P20] mit VP-Info 5 des Planungsbüros VIA eG

Montage:
Neuer Rohrpfosten





Aschaffenburger Straße

Uferstraße

B 0.5 / 0.2

Anhang 10

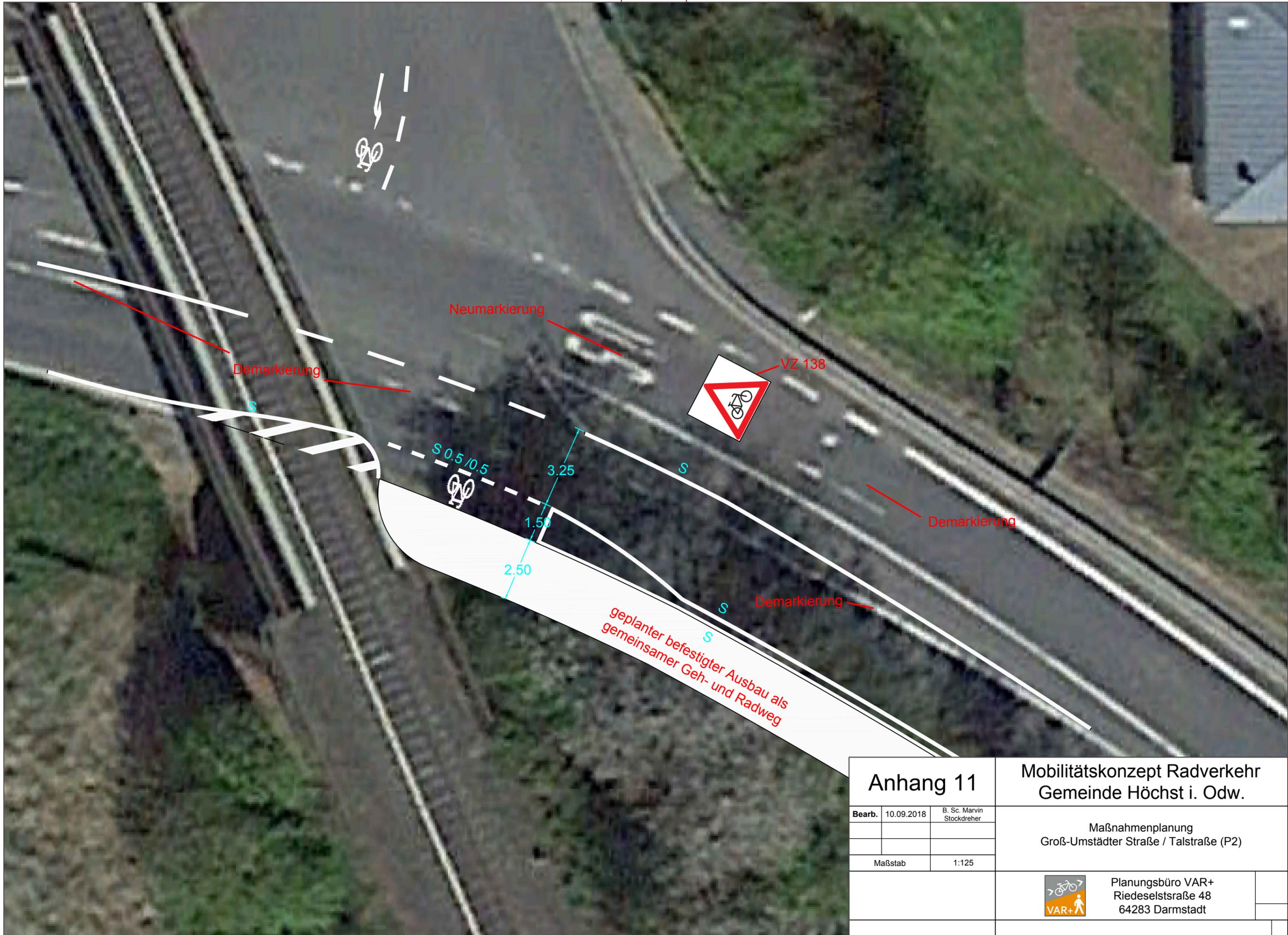
Mobilitätskonzept Radverkehr
Gemeinde Höchst i. Odw.

Bearb.	10.09.2018	B. Sc. Marvin Stockdreher
Maßstab	1:100	

Maßnahmenplanung
Aschaffenburger Straße / Uferstraße (P1)



Planungsbüro VAR+
Riedeselstraße 48
64283 Darmstadt



Anhang 11

Mobilitätskonzept Radverkehr Gemeinde Höchst i. Odw.

Bearb.	10.09.2018	B. Sc. Marvin Stockdreher
Maßstab	1:125	

Maßnahmenplanung
Groß-Umstädter Straße / Talstraße (P2)



Planungsbüro VAR+
Riedeselstraße 48
64283 Darmstadt



Gemeinde Höchst i. Odw.

- Der Gemeindevorstand -

Pressemitteilung

Neues von dem Dorfentwicklungsverfahren in Höchst i. Odw.

Unter dieser Rubrik veröffentlicht die Gemeinde Höchst i. Odw. in loser Folge Termine von den aktiven Gruppen und Aktuelles von der Umsetzung des IKEK - dem Integrierten kommunalen Entwicklungskonzept für Höchst i. Odw.

Gemeinde Höchst i. Odw. lädt zur Fahrradtour am 22. Mai 2018 durch Höchst i. Odw. ein

Zu einer gemeinsamen Fahrradtour lädt die Gemeinde Höchst i. Odw. am **Dienstag, dem 22. Mai 2018 ab 9.00 Uhr** alle Höchster Einwohnerinnen und Einwohner sowie ihre Gäste zu einer gemeinsamen Fahrradtour ein. Zwischen 9 und 13 Uhr sollen auf einem Rundkurs durch Höchster Gemarkung an zehn Stopps Informationen zum Radverkehr gegeben, Erfahrungen gesammelt, Verbesserungsmöglichkeiten gesucht und Themen des Radverkehrs diskutiert werden.

Die Fahrradtour erfolgt gemeinsam mit dem Darmstädter Verkehrsplanungsbüro Verkehrsalternative Rad + Fuß (VAR+), das mit der Erstellung eines Radverkehrskonzepts im Rahmen des Integrierten Kommunalen Entwicklungskonzeptes (IKEK) beauftragt wurde, damit künftig alltägliche Ziele sicher, angenehm und direkt mit dem Fahrrad erreicht werden können.

Ziel des Radverkehrskonzeptes (RVK) ist es, alle acht Ortsteile mit der Kerngemeinde und untereinander auf sicheren Wegen zu verbinden und damit das Fahrrad als wichtigen Verkehrsträger der Zukunft in den Blick der Höchster Bürger/innen und ihrer Gäste zu rücken.

Die Bürgerinnen und Bürger sind aufgerufen, sich an der Entwicklung und Gestaltung des Radverkehrskonzepts für Höchst i. Odw. zu beteiligen. Es können weiterhin Hinweise per Brief oder E-Mail an das Planungsbüro VAR+, Riedeselsstraße 48, 64283 Darmstadt, kontakt@varad.de, gegeben werden.

Für die gemeinsame Fahrradtour ist folgender Ablauf geplant:

Dienstag, 22. Mai 2018, 9.00 bis 13.00 Uhr

Treffpunkt: Rathaus Höchst i. Odw., Montmelianer Platz 4

9.00 Uhr Treffzeit

9.30 Uhr Start

9.35 Uhr

Bahnhof Höchst

9.40 Uhr bis 9.45 Uhr

Bahnunterführung und Kreisverkehr L3106 / K112 / Zubringer B45

10.00 Uhr bis 10.20 Uhr

Pfirschnbach - Erfrischung

10.45 Uhr bis 11.00 Uhr

Hassenroth - Erfrischung

11.10 Uhr

Hummetroth

11.20 Uhr bis 11.30 Uhr

Querung L3106 zur Haselburg

11.40 Uhr

Forstel

12.00 Uhr bis 12.15 Uhr

Mümling-Grumbach Bahnhof

12.35 Uhr bis 12.45 Uhr

Schule an der Mümling und Ernst-Göbel-Schule

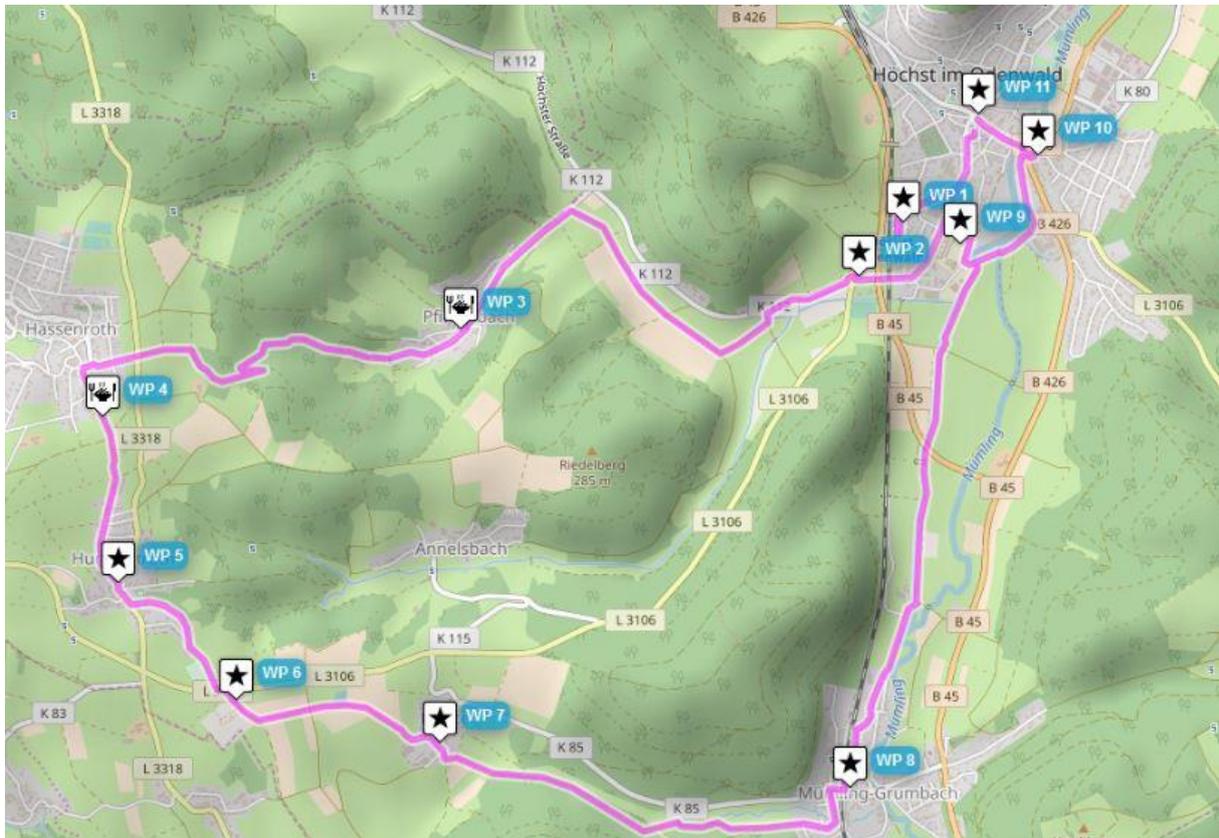
13.00 Uhr

Rathaus Höchst i. Odw.

Die Teilnehmer/innen müssen nicht die gesamte Fahrradtour mitfahren, neu hinzukommende Radfahrer/innen sind jederzeit willkommen!

An den einzelnen Halten unterwegs gibt es bei kleinen Pannen und großer Erschöpfung Hilfe. Ein Versorgungsfahrzeug der Gemeinde Höchst i. Odw. wird an den Stopps bereitstehen.

Bei schlechtem Wetter wird die Tour einen Tag später am 23. Mai 2018 mit gleichem Zeitablauf stattfinden.



Tourenplan, Quelle: Kartengrundlage GPSies, Rundkurs VAR+



Höhenprofil, Quelle: GPSies



Befahrungstour am 22.5.18: Mit dem Fahrrad durch Höchst im Odenwald

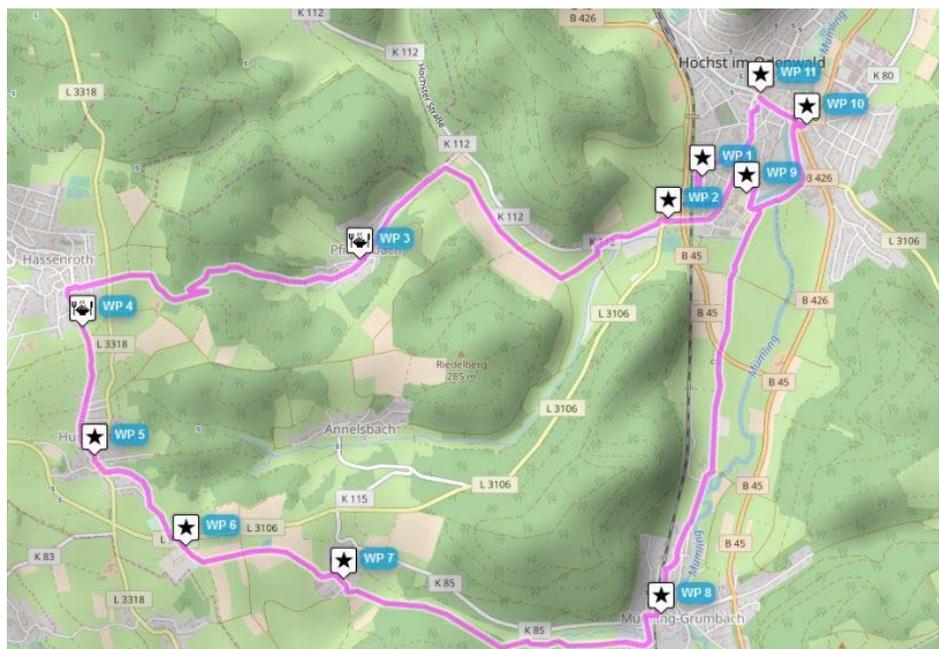
Insgesamt haben 22 Radfahrerinnen und Radfahrer an der Befahrungstour teilgenommen. Der Teilnehmerkreis wird künftig per Mail in Blindkopie über alle Neuigkeiten zum Thema Radverkehrskonzept informiert.

Start 9.30 Uhr am Rathaus

Herr Bürgermeister Bitsch begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Radtour pünktlich vor dem Rathaus.



Insgesamt haben 22 Personen an der Radtour durch Höchst im Odenwald teilgenommen.



Die Strecke des Rundkurses



Stopp 1: Bahnhof Höchst im Odenwald

Fahrradboxen

Variante 1: Drei Fahrradboxen werden installiert, Fundament ist bereits vorhanden

Variante 2: Vorschlag Petry: Im südlichen Teil der vorhandenen Fahrradabstellanlage soll eine Fahrrad-Einhausung mit eingebauten Anlehnbügeln (Rahmenhalter) und Schließsystem installiert werden.



Fahrradabstellanlage am Bahnhof in Höchst im Odenwald

Herr Bitsch stellt die Ladesäule für E-Autos in der Bahnhofstraße vor und erklärt, dass auf Grund mangelnder Spannung am Bahnhof diese Ladesäule in der Bahnhofstraße gebaut wurde.

Der Einbau einer Schieberinne an der Treppe Bahnhofstr. zur Oberlehrer-Wolf-Str. wurde angeregt.



Ladesäule für E-Autos



Einbau einer Schieberinne notwendig



Stopp 2: Kreisel L3106 / Zufahrt B45 / K112

Neben der K112 verläuft ein asphaltierter Weg etwa 2 Meter breit, ohne Winterdienst und mit Wurzelaufbrüchen, dieser Weg ist für Kraftfahrzeuge gesperrt aber es ist kein benutzungspflichtiger Radweg.



Beschluss: Hessen Mobil wird angeschrieben und gebeten, den Weg freizuschneiden und die Wurzelaufbrüche zu beseitigen.

Variante 1: Das Anbringen eines Schildes: *Radfahren auf der Fahrbahn gestattet* neben der K 112 signalisiert: hier ist Radverkehr zulässig! Vorteil: Winterdienst und guter Oberflächenzustand



Variante 2: Radfahren auf dem begleitenden Weg, Vorteil: Sicherheit im herkömmlichen Sinne

Konsens: Rad-Wegweisung ist zu überarbeiten, das Ziel „Höchst“ fehlt, zuständig: VAR+ erarbeitet dazu einen Vorschlag



Stopp 4: Hassenroth

Die Strecke zwischen Hassenroth und Hummetroth südlich des Kindergartens muss asphaltiert werden oder einen anderen besseren Belag erhalten. Hier verläuft der Radweg Hohe Straße und der RMV 7, die Strecken verbindet die Ortsteile Hassenroth und Hummetroth miteinander abseits der L3318 und erschließt die KITA.



Für Wanderer ist ein gepflegter Kiesweg besser geeignet als Asphalt.



Die Oberfläche des Wegs muss vor allem in Nähe Hummetroth verbessert werden.



Stopp 6: Hummetroth

Die L3106 muss an der Römischen Villa Haselburg gequert werden. Hier gilt Tempo 100 und es gibt keine Hinweise auf Rad- und Fußverkehr. Verlauf des Radwegs Haselburggrundkurs, RMV 7

VAR+ beantragt bei Hessen Mobil die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h und des Vz 139 Radfahrer kreuzen. (Schreiben 30. Juni 2018)



Blick in Richtung Osten (Höchst im Odenwald)



Blick in Richtung Brensbach

Die Überquerung der L3106 und das Gehen sowie Fahren auf ihr ist für Rad- und Fußverkehr gleichermaßen gefährlich!

Stopp 8: Bahnhof Mümling-Grumbach

Zur Ergänzung der Fahrrad-Abstellanlagen könnten 3 Fahrradboxen als Angebot geschaffen werden, eventuell auf dem Bild hinter der vorhandenen Abstellanlage. Dort soll eine Park & Ride Anlage entstehen. Eine Fahrradbox benötigt 1/5 des Platzes eines Autos.



Fahrrad-Abstellanlage am Bahnhof Mümling-Grumbach



Stopp 9: Höchst Schulen

Herr Petry berichtet vom Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement, das bei der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) eingerichtet wurde. Er weist auf die Probleme der Schülerbeförderung hin. Die Teilnehmer sind der Meinung, dass das Thema „Schulisches Mobilitätsmanagement“ künftig verstärkt beachtet werden muss.



Schülerverkehr mit Bussen

Stopp 10: Höchst Kleingärtenweg / Brücke Erbacher Straße / B426

Die Erbacher Straße zwischen Ortslage und Kreuzung mit der B426 (zwischen Aufpflasterung, über die Brücke hinweg bis zur Kreuzung B426) erweckt in ihrem jetzigen Zustand den Eindruck einer von Pkw schnell zu befahrenen Straße, die für Radverkehr zu gefährlich ist.



Erbacher Straße, Brücke über die Mümling, Blick in Richtung Innenstadt



Befahrung 22. Mai 2018 zum Nahmobilitätskonzept Höchst im Odenwald

Der Gehweg auf der Brücke ist zu schmal für Fuß- und Radverkehr, gleichzeitig ist der Bordstein hoch, so dass es zu Stürzen kommen kann, wenn Radfahrer und Fußgänger sich im Begegnungsfall ausweichen möchten.



Radfahren auf der Fahrbahn ist bei Tempo 30 gefahrlos möglich

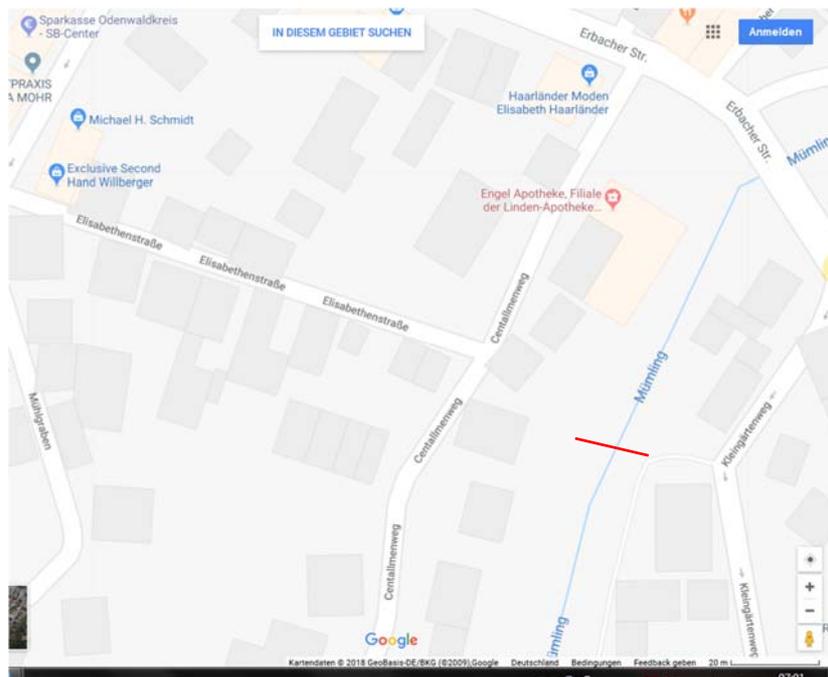
Das Verkehrszeichen in Richtung B426 vor die Brücke versetzen

Bereits vor der Brücke ab B426 sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h gelten, das macht Radfahren auf der Fahrbahn sicher und unterstützt die geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme der Aufpflasterung.

Vorschlag: Im Rahmen des Nahmobilitätskonzepts zeichnet **VAR+** einen Markierungsplan für eine Neuprofilierung bei Tempo 30. Es sollte ein Termin mit dem Baulastträger vor Ort zur Besprechung geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen wie Neuprofilierung der Fahrbahn stattfinden.

Es wurde berichtet, dass es früher eine **Brücke über die Mümling** gab.

Der *Neubau einer Nahmobilitätsbrücke über die Mümling*, die die Elisabethenstraße in Richtung Osten zum Kleingärtenweg verlängert und so von Osten kommendem die Innenstadt von Höchst im Odenwald für Fuß- und Radverkehr erschließt, soll geprüft werden.



Lage einer Nahmobilitätsbrücke —



Ad-hoc-Maßnahmen

Durchlässige Sackgasse beschildern: Höchst: Friedhofstraße / Kellereistraße
Höchst: Pestalozzistraße / Bismarckstraße
Mümling-Grumbach: Im Wolfsgund / Mümlingtalring
Höchst: Kleingärtenweg / Nickelsweg
Centallmerweg / Erbacher Straße

Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr wird für das Nahmobilitätskonzept untersucht.

Befahrungstour am 16. Juli 2018

Mit dem Fahrrad durch Höchst i. Odw. mit Hetschbach und Dusenbach

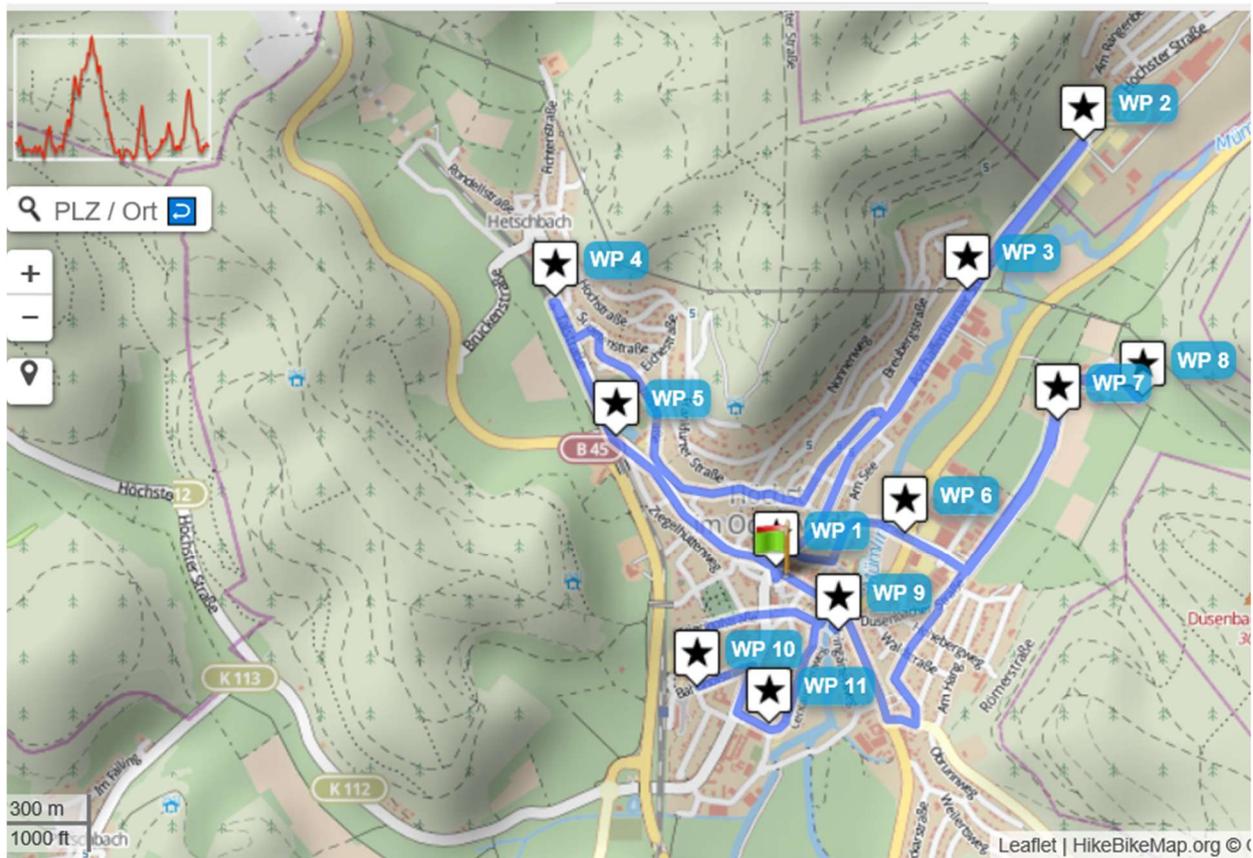
Insgesamt haben 14 Teilnehmerinnen und Teilnehmer an der Befahrung teilgenommen.

Streckenlänge: 12 Kilometer

Treffpunkt: 16.15 Uhr am Rathaus in Höchst i. Odw.

 [Höchst Innerortstour 16. Ju...](#)

Google Earth Tour



Streckenverlauf mit vorgeschlagenen Stopps (WP), wir hielten aber auch an zusätzlichen Punkten

16.30 Uhr: kurze Begrüßung und Einweisung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Die Gruppe startete in Richtung Firma Pirelli, Radfahrerinnen und Radfahrer nutzen hier regulär die Fahrbahn der Aschaffenburger Straße gemeinsam mit Kfz-Verkehr. Auf der Fahrt entlang der Aschaffenburger Straße wurden die **Spurrillen** am rechten Fahrbahnrand als Unfallquelle bemängelt.

Vorschläge der Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

1. Spurrillen in der Fahrbahnoberfläche Aschaffenburger Straße beseitigen

**Stopp 1: Werkseingang Pirelli**

Problem: Fahrbahnnutzung oder Radfahren im Seitenbereich

Bestand: zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h, kurz danach in Richtung Höchst 70 km/h,
beidseitiger Zweirichtungsradweg gemeinsam mit Fußverkehr
einige Wurzelaufrübe auf den gem. Geh- und Radwegen

Vorschläge der Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

2. Rotmarkierung über die Einmündung Werkseingang mit Ein- und Ausfahrten des Parkplatzes (in Zuständigkeit der Stadt Breuberg)
3. Beschilderung: Zusatzzeichen Radverkehr aus zwei Richtungen kommend (in Zuständigkeit der Stadt Breuberg)
4. Zweirichtungsführung auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg aufheben

Stopp 2: vorbildliche Querungsstelle mit Mittelinsel an Bushaltestelle Himmelsleiter

Problem: Fahrbahnnutzung oder Radfahren im Seitenbereich

Bestand: zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h, kurz danach in Richtung Höchst 70 km/h
Konflikte mit Fußverkehr
Trepchen für Fußverkehr zur Haltestelle fehlt

Info: Im September 2018 wird der Kfz-Verkehr auf der Aschaffener Straße gezählt

Vorschläge der Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

5. Radverkehr über zu bauende Rampe auf die Sandbacher Straße führen
6. Beibehalten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h auf der Aschaffener Straße mit Radverkehr auf der Fahrbahn, gleichzeitig Beschilderung: Gehweg, Radverkehr frei. Herr BM Bitsch lehnt diesen Vorschlag ab.
7. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h durchgängig beibehalten

Stopp 3: Aschaffener Straße / Ecke Friedrich-Ebert-Straße

Problem: Überleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn

Bestand: Ende des gemeinsamen Geh- und Radwegs
Konflikte mit Fußverkehr, Gruppe mit Kinderwagen kam uns entgegen
Gehweg endet ebenfalls und geht in Rasenbereich mit Werbetafel über

Info: Verkehrszählungen im September

**Vorschläge der Teilnehmerinnen und Teilnehmer:**

8. Markierung einer weißen Begrenzungslinie auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg im Bereich Haltestelle Himmelsleiter bis hier auf beiden gemeinsamen Geh- und Radwegen beidseitig der Aschaffener Straße
9. Rückschnitt des Bewuchses im vorangegangenen Bereich
10. Überleitung des Radverkehrs mit vorgelagerter Sperrfläche auf die Fahrbahn

Stopp 4: Frankfurter Straße / Platz mit Brunnen, Strecke der ehemaligen Bachgaubahn

Problem: Radverkehr braucht direkte Wege abseits des Kfz-Verkehrs

Bestand: Der Streckenverlauf der ehemaligen eingleisigen Bahnstrecke Aschaffenburg - -Höchst i. Odw. (Bachgaubahn) ist überwuchert aber sichtbar.

Vorschläge der Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

11. Im Verlauf der ehemaligen Strecke der Aschaffener Bahn mit wassergebundener Decke einen Radweg bauen

Info BM Bitsch: schon versucht, zu hohe Kosten, auf Sandbacher Gemarkung teilweise nicht mehr verfügbar

12. Direkte Erschließung des Bahnhofs Höchst i. Odw. über diese Strecke

Info Petry: Die Achse wird in das Konzept als Möglichkeit aufgenommen. Zur Prüfung der Realisierungsmöglichkeiten sind Abstimmungen mit Bahn, Hessen, Odenwaldkreis und Nachbarkommunen erforderlich.

Stopp 5: Bahnhof Hetschbach

Problem: Radabstellanlagen fehlen

Bestand: steile Rampe, überdachte Radabstellanlagen fehlen

Vorschläge der Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

13. Radabstellanlage kombiniert mit Unterstand auf Grünfläche zwischen Bahnsteig und Talstraße bauen

Info BM Bitsch: Im Herbst/Winter 18/19 wird der Bahnsteig erhöht, eine vorbildliche, barrierefreie Rampe wird gebaut, überdachte Fahrradabstellanlagen können nach Beendigung der Bauarbeiten der Bahn auf der Grünfläche zwischen Bahnsteig und Talstraße errichtet werden.

**Stopp 6: Marktplatz Hetschbach**

Problem: Der Marktplatz wird von bergab fahrenden Fahrzeugen sehr schnell überquert, die fünf Fahrbahn-Arme Talstraße, Bergstraße/Fichtenstraße, Finkenweg, Rondellstraße und Brückenstraße treffen unübersichtlich zusammen. Radfahrer und Radfahrerinnen fahren in hohem Tempo aus der Rondellstraße kommend bergab auf eine Engstelle in der Talstraße zu, wo es zu sehr gefährlichen Situationen kommt.

Bestand: In der Talstraße parken die Autos der Anwohner und der Besucher eines Lokals am Fahrbahnrand und erzeugen so eine Engstelle.

Für Fußgänger ist der Marktplatz unübersichtlich, was durch die hohen Geschwindigkeiten der Fahrzeuge zum Problem wird.

Der Bus braucht Platz zum Wenden.

Vorschläge der Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

14. Aufpflastern: Gestalten einer Platzfläche, die allen Ansprüchen gerecht wird und so intuitiv zu gemäßigterem Tempo mahnt
15. Markieren: Verkehrsräume für Kfz-Verkehr mittels Markierung auf ein erforderliches Maß einschränken

Stopp 7: Direktes Linksabbiegen, Beschreibung der Achse Hetschbach – Gewerbegebiet Aue

Problem: Abbiegen auf die Groß-Umstädter-Straße

Bestand: Radfahrer fühlen sich unsicher, unter der Bahn kommen Kfz von der B45/426 durch die Unterführung und erwarten keinen Radverkehr

Vorschläge der Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

16. Querungshilfe zum direkten Linksabbiegen für Radverkehr, selbst um zum Verkehrsberuhigten Bereich Ziegelhüttenweg zu kommen, muss die Groß-Umstädter-Straße benutzt werden
17. Radverkehr auf der Fahrbahn sichtbar machen durch markieren eines Radfahrstreifens oder Schutzstreifen (hängt von den Fahrbahnmaßen ab, die noch genau erhoben werden müssen)
18. Als Alternative zur Nutzung der Fahrbahn Groß-Umstädter-Straße kann der Ziegelhüttenweg in Schrittgeschwindigkeit befahren werden.

Herr Petry weist darauf hin, dass der Verkehr auf der Groß-Umstädter-Straße durch Freigabe der Umgehungsstraße erheblich abgenommen hat.

**Stopp 8: Querung der B426 zum Einkaufen**

Problem: Viele Geschäfte und Supermärkte liegen im Gewerbegebiet Aue. Die Bewohnerinnen und Bewohner der westlich der B426 gelegenen Wohngebiete müssen die B426 überqueren.

Bestand: Zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h, Mittelinsel mit 20 m Umweg, sehr viel Fuß- und Radverkehr an dieser Stelle, am 2. Juli zählte Frau Petry 23 Fußgänger; 20 Radfahrer, die ihr Fahrrad fast alle über die Querungsstelle schoben; 3 Mopeds

Bei der Zählung wurden mehrere Menschen im Gespräch beobachtet, auch das zeigt an, dass hier Ortslage ist und keineswegs außerorts, wie Verkehrsraumgestaltung und zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h denken lassen.

Vorschläge der Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

19. Anforderungs-Lichtzeichenanlage (A-LZA)
20. Aufhebung der abknickenden Vorfahrtstraße an der Kreuzung Dusenbacher Straße / Wernher-von-Braun-Straße, rechts-vor-links-Regelung schaffen

Ein Vor-Ort-Termin mit Baulastträger Hesse Mobil zur Feststellung der Möglichkeiten ist notwendig.

21. Auf dem Weg zu diesem Stopp fuhr die Gruppe am Glascontainer Mümlingstraße vorbei und musste zwischen vielen Scherben hindurch. Frau Petry bat mit Mail vom 18.7.18 bei der Gemeinde (Herr Kröhnke) um Abhilfe.

Stopp 9: Dusenbacher Straße Mainstraße ist Bestandteil des Rad- und Fußverkehrsnetzes

Problem: Auf der K80 teilen sich zwischen Ortsteilaustrag Dusenbach und Otto-Hahn-Straße Fußverkehr, Radverkehr und Kfz-Verkehr die Straße. Fuß- und Radverkehr fühlt sich von zu schnell fahrenden Kfz bedrängt.

Bestand: Es gibt zu wenig Verkehr, um hier jedem Verkehrsmittel eine eigene Verkehrsfläche bauen zu können.

Vorschläge der Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

22. Herr Petry schlägt das Instrument der Fahrradstraße mit dem Zusatz „Kfz und Fußgänger frei“ vor. Dafür ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h erforderlich.
23. Ad hoc sollte die vorhandene Mittelleitlinie entfernt werden.

Stopp 10: Rast an der Milchtankstelle, Erfrischung und reger Austausch an diesem auch für Radtourismus wichtigem Ziel

**Stopp 11:** Kreuzung B426/Dusenbacher Straße (K80) / Erbacher Straße / Kleingärtenweg

Problem: Zwischen Kleingärtenweg und Elisabethenstraße ist eine Lücke im Fuß- und Radverkehrsnetz vorhanden.

Bestand: Ehemalige Fußgängerbrücke musste abgerissen werden, die Widerlager der Brücke sind noch vorhanden.

Vorschläge der Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

24. Neubau einer Nahmobilitätsbrücke für Fuß- und Radverkehr

Stopp 12: Busplatz östlich Ernst-Göbel-Schule

Problem: Hauptpendlerachse von Bad König nach Höchst wird hier nach Osten in den Nickelsweg verschwenkt und führt so am Ortskern Höchst vorbei.

Bestand: Der Verlauf der derzeitigen Radverkehrsführung, mittels Zwischenwegweiser beschildert, von Bismarckstraße kommend in die Pestalozzistraße zum Mümlingtalradweg ermöglicht keine direkte Führung in die Stadt.

Vorschläge der Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

25. Fahrradstraße auf der Pestalozzistraße zwischen Oberlehrer-Wolf-Straße und Nickelsweg mit Zusatzzeichen für „Fußgänger und Kfz freigegeben“
26. Buswartestellen markieren
27. Vorhandene Felgenklemmer am Ärztehaus durch Anlehnbügel ersetzen

Radparkplätze auf neu zu bauendem „Bezahlparkplatz“?

Stopp 13: Borde Mühlgraben und Elisabethenstraße

Problem: Wenn Radverkehr aus der Schwanenstraße kommend in den Mühlgraben oder die Elisabethenstraße einbiegen will, muss er einen 4 cm hohen Bordstein überwinden.

Bestand: Entlang der Schwanenstraße soll kein rechts-vor-links gelten

Schwanenstraße Tempo 30, geöffnete Einbahnstraße

Vorschläge der Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

28. Absenken der Borde
29. Herr Petry sprach gegenüber BM Bitsch an, dass die Karte am Rathaus erneuert werden sollte, zum Beispiel Bachgaubahn raus, Milchtankstelle als Ziel rein



- Mobilitätskonzept Radverkehr in Höchst im Odenwald -

Ergebnisprotokoll der Auftaktbesprechung 8. März 2018

Termin 8.3.18 – von 10 Uhr bis 12 Uhr

Teilnehmer:

- Herr Bürgermeister Bitsch
- Frau Steinkönig, Bauamt Höchst
- Herr Neff, Gemeindebauamt Höchst
- Frau Lachnit, Kreisausschuss Odenwaldkreis, Abt. Dorf- und Regionalentwicklung
- Frau Devaux, Praktikantin
- Herr Jörz, Leiter Abteilung 4.0 Planen & Bauen und Liegenschaften
- Herr Mecks, ehrenamtlicher IKEK-Sprecher Handlungsfeld 4 Freizeit und Natur
- Frau Lieb, Sprecherin Handlungsfeld 3 Mobilität und Versorgung
- Frau Matthes-Lieb, Mitglied Handlungsfeld 3 und 4
- Herr Muhn, Abteilungsleiter Allgemeine Verwaltung, Ansprechpartner für Dorfentwicklung
- Jonas Eberlein VAR+
- Sylke Petry VAR+
- Uwe Petry VAR+

TOP 1: Vorstellung der Teilnehmer

Die Teilnehmer stellen sich kurz vor und nennen stichpunktartig ihre Erwartungen an das Radverkehrskonzept.

Bürgermeister Bitsch: Radverkehrsnetz im Nebenstraßennetz, Dank der Blitzer kostet die illegale Durchfahrt die Lkw-Fahrer Strafe, nur so kann die Akzeptanz des Lkw-Fahrverbots innerhalb Höchst durchgesetzt werden, RVK Vorschlag der Grünen, solarbetriebene Pedelec-Ladestation soll vor das Rathaus, Fahrrad-Sicherungsboxen sind auf Grund Parlamentsbeschluss ausgeschrieben aber Form und Standort noch nicht klar, Verknüpfung mit Wanderwegen

Herr Neff: zuständig für Radwege, Mountainbike-Wege, Fahrradboxen für E-Bike am Bahnhof

Frau Steinkönig: zuständige Ansprechpartnerin für das Projekt, kennt die Situation von Radfahrern mit Kinderanhänger und E-Bike



Frau Lachnit stellt fest, dass durch die direkte Vergabe des Auftrags keine Erhöhung möglich ist, schlägt vor, den Kreis der Anwesenden als Steuerungsgruppe des Projekts zu benennen, sieht hügelige Landschaft als Radfahrhinderungsgrund, wünscht:

- Verknüpfen der Planungen mit Wandern und Wanderwegen,
- intensive Bürgerbeteiligung,
- Angaben des Büros VAR+ zur Umsetzungsfinanzierung
- Informationen zu Finanzierungsmöglichkeiten

Frau Devaux: Umweltmanagementstudentin, radelt täglich 4 km in Gießen

Herr Jörz: Feldwegradler, wünscht Sicherung von Querungsstellen an Landstraßen

Herr Muhn: war zweiter Radfahrvereinsvorsitzender, veranstaltete Mountainbike-Meisterschaften, wenig Alltagsradler

Herr Mecks: ehrenamtlicher IKEK-Sprecher Handlungsfeld 4 Nahmobilität und Tourismus, fährt selbst 3 bis 4000 km pro Jahr, wünscht vom Planungsbüro:

- Sichtweise Radfahrer verdeutlichen
- Konfliktanalyse Radverkehr - Fußverkehr, Radverkehr – Kfz-Verkehr
- Beispiele aus anderen Kommunen

Frau Matthes-Lieb: Wanderwege zwischen dem Ortsteil Hummetroth und Höchst berücksichtigen, Fußverkehr beachten, L3318 als Problem im Ortsteil Hummetroth

Frau Lieb: in Hassenroth und Hummetroth gibt es keine Radfahrer da es nur wenige Gehwege zum Erlernen des Radfahrens im Kindesalter gibt. 2 70jährige fahren Fahrrad, Autofahren ist für die einheimische Bevölkerung bis ins höchste Alter absolut wichtig, mit Rollatoren oder Krücken gibt es keine Mobilitäts-Möglichkeit.

Terminvereinbarung zur Ortsbesichtigung mit Frau Petry für März 2018 wird erfolgen.

Herr Petry berichtet neben dem Vortrag zum Radverkehrskonzept, dass es als Fahrlehrer auch den Kontakt zu örtlichen Fahrschulen suchen wird und es neben den 13 Führungsformen des Radverkehrs auch Experimentierlösungen wie Radverkehrs-Vorrangrouten gibt, die zum Einsatz kommen können.

Herr Eberlein hat Erfahrungen mit Radverkehr in Moskau und in Deutschland.

Frau Petry möchte vor allem die Bedingungen des Fußverkehrs verbessern.



TOP 2: Arbeitsprogramme

AP1 Planung und Abstimmung des Radwegweisungsnetzes des Radverkehrsnetzes

- Ziele benennen: die drei Bahnhöfe in Höchst sind Alleinstellungsmerkmal, Schulen, Dorfgemeinschaftshäuser

z.B. das neu entstehende Ziel „Pumptrack Riesenspielplatz“ muss so berücksichtigt werden, dass die Kinder und Jugendlichen den zu schaffenden Spielplatz erreichen.

- Strecken ermitteln, zum Beispiel ehemalige Bundesstraße am Schwimmbad vorbei
- Touristische und Freizeitrouten einbeziehen
- Herausarbeiten von Pendlerradrouten zwischen allen Ortsteilen
- Prüfen der Schnittstelle Rad/ÖPNV

Unfalldaten recherchieren: Jonas Eberlein, März 18

AP 2 Befahrung, Standortplanung und Abstimmung

Abfahren der Pendlerradrouten zwischen allen Ortsteilen

- Qualitätsansprüche Oberflächen und Breiten
- Umwegigkeit
- Steigungen
- Bestand an Wegen, Baulastträger und Lücken

Befahrung März und April

Mängelaufnahme, Befragung

Abstimmung in Kommune 19.4.18

AP 3 Klassifizierung der Radrouten und Erstellung einer Maßnahmenliste

Ausarbeitung und Ableitung eines klassifizierten Netzes, nach Rücksprache mit Kommune
Befahrung der ausgewählten Strecken

Mai 18

Um Lücken und Auffälligkeiten vor Ort mit Interessierten besprechen zu können, wird am **22. und 23. Mai 2018** eine öffentliche Befahrung stattfinden.

Einladung: VAR+ in Abstimmung mit Frau Steinkönig
Presseeinladung



AP 4 Ausarbeitung von zwei Maßnahmen zur Gefahrenbeseitigung

Umsetzung plus Presse Oktober 18
September 18

AP 5 Mängelermittlung und Prioritätenreihung

September 18

TOP 4: Weiteres Vorgehen

BM Bitsch schickt Planungsunterlagen zum Kreisverkehr Ortsmitte an VAR+. Er weist darauf hin, dass Lkw der Firma Pirelli den Knoten passieren müssen, dieser aber trotzdem Teil einer lebendigen Ortsmitte sein muss.

Frau Lachnit empfiehlt, VAR+ bei Kreisverkehrsplanung zu beteiligen, durch die geänderte Verkehrsführung ergeben sich auch neue Platz- und Freiflächensituationen. Für dieses wichtige, gesamtkommunal bedeutende Projekt könnten im Bereich der Freiflächen auch Mittel aus der Dorfentwicklung eingesetzt werden.

Herr Muhn prüft den Vorschlag.

Herr BM Bitsch: bestehende Planung wird novelliert, Planer beteiligt, Bürgerbeteiligung
Hessen Mobil macht an jedem Kreisel anders zum Beispiel: keine festen Einbauten am Kreisel

Frau Lieb: Verkehrsraum ist Lebensraum, in den einzelnen OT gibt es verschiedene Zielvorstellungen: Platzgestaltung und Gehwege in Hummetroth, Platzgestaltung in Annelsbach und Hetschbach, Dusenbach Tempo plus Radweg

Frau Lieb nimmt dazu Kontakt mit Frau Petry auf.

Nächste Termine

März 18, Treffen in Hummetroth Fußverkehr

19.4.18 14 Uhr Treffen in Höchst Vorstellung Netz

Dienstag 22.5.18 9 bis 11 Uhr

Mittwoch 23.5.18 9 bis 11 Uhr

Beides offene Termine, es wird über die Presse eingeladen

11.6.18 10 bis 12 Uhr Treffen im Rathaus

– Radverkehrsplanung Höchst im Odenwald –

– 19. April 2018 –

Termin – von 14 bis 15.45 Uhr

Teilnehmer:

- Herr BM Bitsch Bürgermeister Höchst im Odenwald
- Frau Steinkönig Bauamt Höchst
- Herr Muhn Hauptamtsleiter
- Herr Jörz Leiter Abteilung 4.0 Planen & Bauen und Liegenschaften
- Frau Lieb IKEK-Sprecherin Handlungsfeld 3
- Sylke Petry Büro VAR+
- Uwe Petry Büro VAR+

TOP 1: Ergebnisse der Bestandserhebung

Frau Petry stellt kurz die Ergebnisse der Bestandserhebung vor.

1. Unfalldaten

- Unfälle auf der Strecke: Autofahrer übersieht vor ihm fahrenden oder verkehrsbedingt haltenden Radfahrer
- Radfahrer übersieht geparktes Auto
- Furcht vor geöffneten Autotüren
- Furcht vor Nichtgesehenwerden
- Zusammenstoß zweier Radfahrer auf gemeinsamem Zweirichtungs-Geh- und Radweg
- Unfall eines Kindes auf Gehweg durch aus Grundstück ausfahrendes Kfz verursacht

Fazit: Radverkehr muss auf der Fahrbahn erwartbar sein, muss sich ernstgenommen fühlen

2. Rückmeldungen der Bürger

27 Rückmeldungen auf Fragen der online-Befragung

4 Rückmeldungen ausführlich per E-Mail

3. Quellen und Ziele

Wohnorte und Arbeitsstätten wurden kurz vorgestellt.

Die Umlegung des Wunschnetzes auf das reale Straßennetz ergibt Strecken unterschiedlicher Wertigkeit.

Pendlerrouen sind die Strecken mit den höchsten Ansprüchen an Qualität und Direktheit.

Basisrouen und Verdichtungsnetz vervollständigen das Radverkehrsnetz und werden jetzt geplant.

TOP 2: Vorstellung und Diskussion der Pendler Routen 1 bis 3

Frau Petry erläutert Vor- und Nachteile von Varianten für Pendler Routen.
Nach Diskussion und Abwägung sind folgende Verläufe Konsens:

Pendlerroute 1 Nord – Süd

Ortseingang von Sandbach – Aschaffenburg Straße – Höchst Ortsmitte – Mümling-Grumbach Bf

Pendlerroute 2 Ost – West

Hummetroth – Waldweg – Annelsbach – Höchst Rathaus - Dusenbach

Pendlerroute 3 Nordost - Südwest

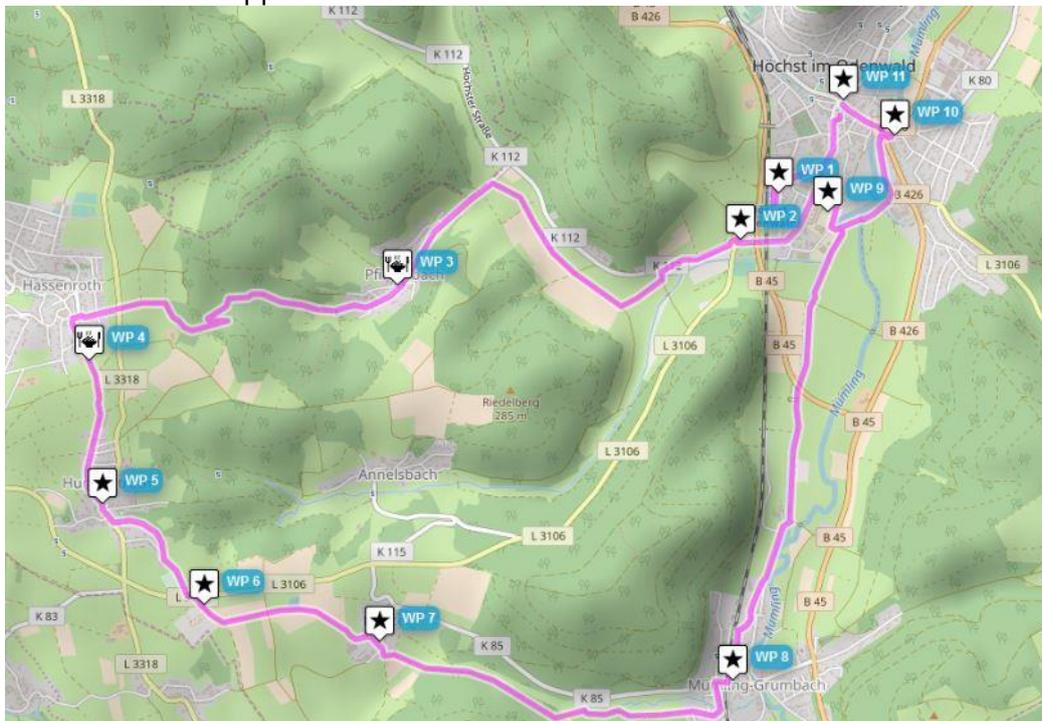
von Otzberg kommend Hassenroth – Hummetroth – Haselburg – Forstel – Mümling-Grumbach

Die Ortsteile Hetschbach und Pfirschbach werden über Basisrouten erschlossen.

Anmerkung: **Pendlerroute 4** Rathaus Höchst – Hetschbach – Unterführung B45 – Wiebelsbach Bahnhof wird auch geprüft.

TOP 3: Vorstellung und Diskussion der Touren der öffentlichen Befahrungen 22. und 23. Mai

Nach Diskussion verschiedener Varianten der Befahrungstour am 22.Mai 2018 wird folgender Verlauf mit 10 Stops beschlossen:



Kartengrundlage: openstreetmap, GPSies, Rundkurs: VAR+

An den Zwischenstopps werden Radverkehrsthemen besprochen und kurze Pausen gemacht. Themen sind: Fahrradboxen an den Bahnhöfen, Engstellen für Radler, Umwege, Fahrwegequalität, Querungsstellen, Verkehrssicherheit und Spaß am Radfahren.

Anmerkung: Die Pressemitteilung zur Einladung liegt dem Protokoll bei.

TOP 4: Weiteres Vorgehen / Termine

Frau Petry entwirft ein Einladungsschreiben für die Befahrung am 22. Mai 2018 und mailt es an Frau Steinkönig und Herren Muhn. (am 20.4.18 erfolgt, am 23.4.18 Karte nachgesendet und Stopps konkretisiert)

Frau Petry entwirft einen Brief an Hessen Mobil mit der Forderung nach Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf der L31 zwischen Abzweig Hummetroth und Abzweig Forstel. (**Sofortmaßnahme 1**) (23.4.18)

Die drei Pendlerrouen werden von VAR+ befahren und hinsichtlich notwendiger Maßnahmen zur Erreichung der geforderten Qualität überprüft, die Maßnahmenvorschläge werden mit Kosten hinterlegt und an die Kommune Höchst übermittelt.

Sofortmaßnahme 2: An Stelle des Vz werden für Fußgänger und Radfahrer durchlässige Sackgassen mit Vz beschildert.

Die Pendlerrouen werden von VAR+ befahren, Mängel und Lücken werden aufgenommen, konkrete Maßnahmen zur Abhilfe werden benannt und mit Kosten hinterlegt.

Nächstes Treffen: 11. Juni 10 bis 12 Uhr Rathaus Höchst im Odenwald

Teilnehmerliste der zweiten Sitzung
19. April 2018 14:00 Uhr
Höchst im Odenwald
Sitzungssaal im Bürgerhaus
Montmelianer Platz 4

	Name	Funktion	Unterschrift
1.	Sylke Petry	Büro VAR+	
2.	Uwe Petry	Büro VAR+	
3.	Rabea Steinkönig	Bauamt	
4.	Joze Bado	— " —	
5.	Sabine Lieb	Hf3	
6.	Herr Bitsch	BGM	anwesend
7.	Axel Mulin	Hauptamtsleiter	
8.			
9.			
10.			
11.			
12.			
13.			



Gemeinde Höchst i. Odw.

- Der Gemeindevorstand -

Pressemitteilung

Neues von dem Dorfentwicklungsverfahren in Höchst i. Odw.

Unter dieser Rubrik veröffentlicht die Gemeinde Höchst i. Odw. in loser Folge Termine von den aktiven Gruppen und Aktuelles von der Umsetzung des IKEK - dem Integrierten kommunalen Entwicklungskonzept für Höchst i. Odw.

Gemeinde Höchst i. Odw. lädt zur Fahrradtour am 22. Mai 2018 durch Höchst i. Odw. ein

Zu einer gemeinsamen Fahrradtour lädt die Gemeinde Höchst i. Odw. am **Dienstag, dem 22. Mai 2018 ab 9.00 Uhr** alle Höchster Einwohnerinnen und Einwohner sowie ihre Gäste zu einer gemeinsamen Fahrradtour ein. Zwischen 9 und 13 Uhr sollen auf einem Rundkurs durch Höchster Gemarkung an zehn Stopps Informationen zum Radverkehr gegeben, Erfahrungen gesammelt, Verbesserungsmöglichkeiten gesucht und Themen des Radverkehrs diskutiert werden.

Die Fahrradtour erfolgt gemeinsam mit dem Darmstädter Verkehrsplanungsbüro Verkehrsalternative Rad + Fuß (VAR+), das mit der Erstellung eines Radverkehrskonzepts im Rahmen des Integrierten Kommunalen Entwicklungskonzeptes (IKEK) beauftragt wurde, damit künftig alltägliche Ziele sicher, angenehm und direkt mit dem Fahrrad erreicht werden können.

Ziel des Radverkehrskonzeptes (RVK) ist es, alle acht Ortsteile mit der Kerngemeinde und untereinander auf sicheren Wegen zu verbinden und damit das Fahrrad als wichtigen Verkehrsträger der Zukunft in den Blick der Höchster Bürger/innen und ihrer Gäste zu rücken.

Die Bürgerinnen und Bürger sind aufgerufen, sich an der Entwicklung und Gestaltung des Radverkehrskonzepts für Höchst i. Odw. zu beteiligen. Es können weiterhin Hinweise per Brief oder E-Mail an das Planungsbüro VAR+, Riedeselsstraße 48, 64283 Darmstadt, kontakt@varad.de, gegeben werden.

Für die gemeinsame Fahrradtour ist folgender Ablauf geplant:

Dienstag, 22. Mai 2018, 9.00 bis 13.00 Uhr

Treffpunkt: Rathaus Höchst i. Odw., Montmelianer Platz 4

9.00 Uhr Treffzeit

9.30 Uhr Start

9.35 Uhr

Bahnhof Höchst

9.40 Uhr bis 9.45 Uhr

Bahnunterführung und Kreisverkehr L3106 / K112 / Zubringer B45

10.00 Uhr bis 10.20 Uhr

Pfirschnbach - Erfrischung

10.45 Uhr bis 11.00 Uhr

Hassenroth - Erfrischung

11.10 Uhr

Hummetroth

11.20 Uhr bis 11.30 Uhr

Querung L3106 zur Haselburg

11.40 Uhr

Forstel

12.00 Uhr bis 12.15 Uhr

Mümling-Grumbach Bahnhof

12.35 Uhr bis 12.45 Uhr

Schule an der Mümling und Ernst-Göbel-Schule

13.00 Uhr

Rathaus Höchst i. Odw.

Die Teilnehmer/innen müssen nicht die gesamte Fahrradtour mitfahren, neu hinzukommende Radfahrer/innen sind jederzeit willkommen!

Öffnungszeiten der Verwaltung

montags - freitags: 08.00 Uhr bis 12.00 Uhr, dienstags: 14.00 Uhr bis 17.00 Uhr, donnerstags: 14.00 Uhr bis 18.00 Uhr oder nach Vereinbarung.
E-Mail: info@hoechst-i-odw.de Internet: <http://www.hoechst-i-odw.de>

Bankverbindungen

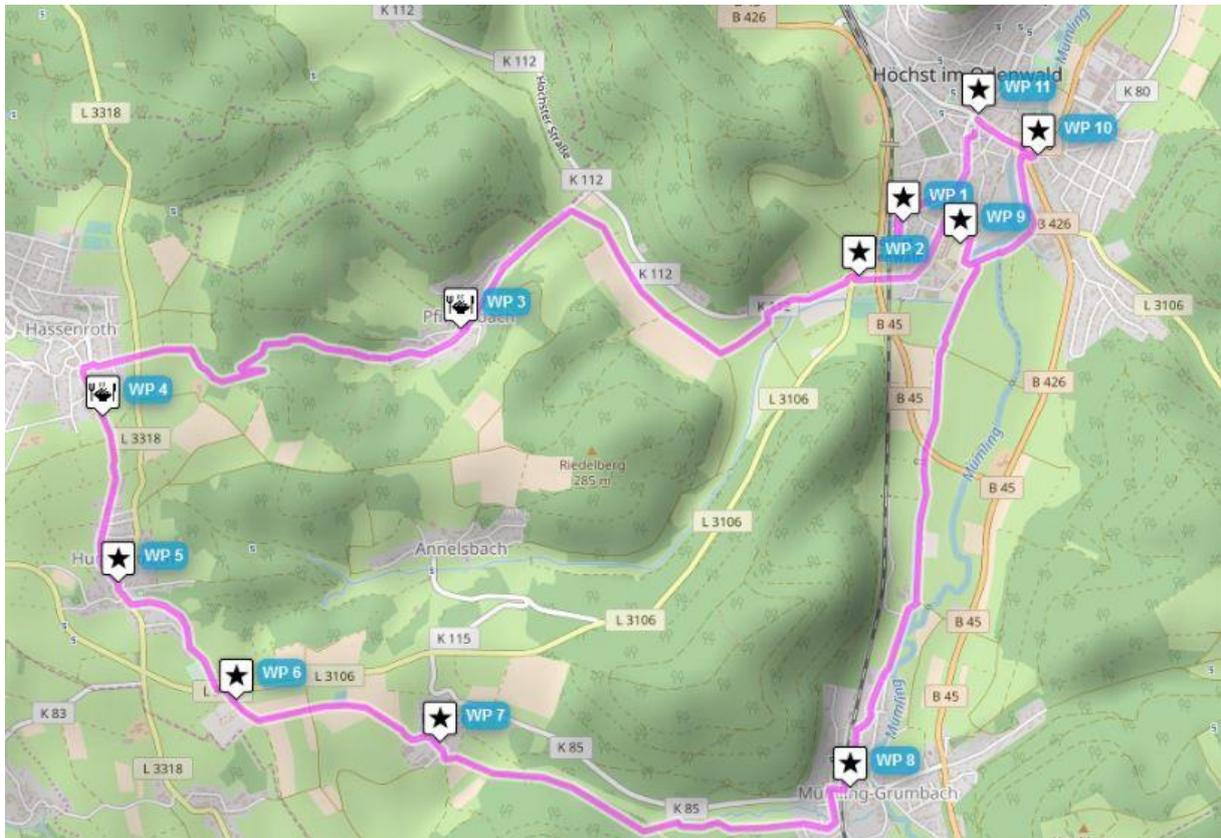
Sparkasse Odenwaldkreis, BLZ: 50851952, Konto-Nummer: 90093006, BIC: HELADEF1ERB, IBAN: DE18 5085 1952 0090 0930 06
Volksbank Odenwald, BLZ: 50863513, Konto-Nummer: 3001989, BIC: GENODE51MIC, IBAN: DE15 5086 3513 0003 0019 89
Postbank Frankfurt Main, BLZ: 50010060, Konto-Nummer: 0013408603, BIC: PBNKDEFF, IBAN: DE80 5001 0060 0013 4086 03
Gläubiger-ID: DE43FIN00000158760, Steuer-Nr. 007 226 00979 Finanzamt Darmstadt, USt-IdNr.: DE111609194

-2-

-2-

An den einzelnen Halten unterwegs gibt es bei kleinen Pannen und großer Erschöpfung Hilfe. Ein Versorgungsfahrzeug der Gemeinde Höchst i. Odw. wird an den Stopps bereitstehen.

Bei schlechtem Wetter wird die Tour einen Tag später am 23. Mai 2018 mit gleichem Zeitablauf stattfinden.



Tourenplan, Quelle: Kartengrundlage GPSies, Rundkurs VAR+



Höhenprofil, Quelle: GPSies

Protokoll zum Termin
Mobilitätskonzept Höchst im Odenwald
Radverkehrsnetz

Ort:	Rathaus Höchst im Odenwald, kleiner Sitzungssaal	
Datum:	21.08.2018; 17:00 – 19:00 Uhr	
Anwesend:	Bürgermeister Bitsch	Gemeinde Höchst i. Odw.
	Herr Muhn	Gemeinde Höchst i. Odw.
	Frau Steinkönig	Bauverwaltung Höchst i. Odw.
	Herr Jörz	Bauverwaltung Höchst i. Odw.
	Herr Neff	Bauverwaltung Höchst i. Odw.
	Herr Zessin	Straßenverkehrsbehörde Höchst i. Odw.
	Herr Wölfelschneider	Personalamt Höchst i. Odw.
	Frau Lachnit	Odenwaldkreis
	Herr Mecks	Sprecher IKEK Handlungsfeld 4
	Uwe Petry	VAR+
	Sylke Petry	VAR+
	Entschuldigt: Frau Lieb	Sprecherin IKEK Handlungsfeld 3

TOP 1: Begrüßung

Herr Bürgermeister Bitsch begrüßt die Anwesenden.

TOP 2: Vorstellung des Radverkehrsnetzes

Frau Petry (VAR+) stellt Pendler- und Basisrouten des Radverkehrsnetzes vor.

Die Klassifizierung des Radverkehrsnetzes erfolgte in Anlehnung an die Richtlinien integrierte Netzplanung (RIN), die Einteilung nach Pendler- und Basisrouten folgt dem Schweizer Vorbild.

Sowohl für die Pendlerroute 1 (P1) als auch für die Pendlerroute 2 (P2) wird abschnittsweise der Verlauf in einem Start- und in einem Zielnetz vorgeschlagen.

Start- und Zielnetz

Das Startnetz berücksichtigt den bislang geringen Radverkehrsanteil am modal split und liegt vorwiegend auf Nebenstraßen um dem Sicherheitsgefühl der Radfahrer und Radfahrerinnen zu entsprechen. Das Zielnetz geht davon aus, dass über die Zeit der Anteil des Radverkehrs am modal split steigen wird und so Radfahrende auch auf Fahrbahnen von innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen auf direkten Wegen sicher unterwegs sein können.

Gesamtnetz mit Streckenverlauf

P1 als Nord-Süd-Verbindung von Breuberg (Pirelli) nach Bad König (entlang der Mümling)

P2 als wichtige Verbindung von Ost nach West, verbindet Hetschbach mit dem Ortskern und weiter zu den östlichen Wohngebieten

Die Basisroute 1 (B1) verbindet Dusenbach über die Mainstraße, Dusenbacher Straße, Ortskern mit dem Bahnhof Höchst im Odenwald.

Die Basisrouten 2 und 3 (B2 / B3) verbinden die Ortsteile Annelsbach, Pfirsichbach, Hassenroth und Hummetroth mit dem Ortskern Höchst i. Odw.

Die Basisroute 4 (B4) verbindet die Ortsteile Hassenroth, Hummetroth, Forstel und Mümling-Grumbach untereinander und über die P1 mit dem Ortskern Höchst i. Odw.

Die Basisroute 5 (B5) verbindet Hetschbach mit dem Gewerbegebiet Aue.

Die Strecken werden diskutiert und es wurde kein Änderungsbedarf angezeigt. Das Radverkehrsnetz wurde den Teilnehmern per Mail mit Link zum Herunterladen am 23.08.18 zugesandt. Falls Änderungswünsche bestehen, sollen diese bis Ende August dem Büro VAR+ übermittelt werden.

TOP 3: Maßnahmen

Im Rahmen der Power-Point-Präsentation wurden erste Maßnahmen vorgestellt.

Die Präsentation ist im Anhang beigefügt.

Pendlerrouen

P1: Überqueren der Aschaffenburger Straße in Höhe Uferstraße

P2: Überqueren der Groß-Umstädter-Straße in Höhe Talstraße

Auf Anregung von Herrn Bitsch wird für den Abschnitt auf der Groß-Umstädter-Straße ein Zweirichtungsradweg im Abschnitt zwischen Talstraße und Ziegelhüttenweg vorgeschlagen, nach kurzer Diskussion wurde festgelegt, die anbaufreie, 125 Meter lange Strecke in die Planung aufzunehmen.

Für diese zwei Maßnahmen erfolgt eine CAD-Planung.

P2, Marktplatz Hetschbach: Herr Bitsch erläutert die geplante Maßnahme der Verkehrsberuhigung auf dem Marktplatz durch Platzanhebung und Pflasterung nach Plan eines externen Büros

Nahmobilitätsbrücke (Gesamtkommunales Projekt „Mümling Brücke“)

Ein wichtiger Bestandteil des Radverkehrskonzepts ist die geplante Nahmobilitätsbrücke über die Mümling südlich der Erbacher Straße.

Das Büro VAR+ hat dazu dem Regionalmanagement (Frau Lachnit) bereits eine entsprechende Stellungnahme abgegeben.

Frau Lachnit fragt nach der Flächenverfügbarkeit, Herr Jörz berichtet, dass die Flächen zur Zeit verpachtet sind aber im Falle des Brückenbaus einschließlich der Zugangswege zur Verfügung stehen können.

Frau Lachnit weist darauf hin, dass für die Beantragung der Maßnahme, die Kosten werden von Herrn Jörz auf mindestens 70.000 Euro veranschlagt, Herr Bitsch auf Basis des Radverkehrskonzepts die Notwendigkeit des Brückenbaus von Seiten der Gemeinde darlegen muss.

Basisrouten

B1: auf der K80 Mainstraße zwischen Dusenbach und Höchst i. Odw.

kurzfristig: Beseitigung der Mittelleitlinien und mittelfristig Ausweisung und Beschilderung als Fahrradstraße

B2: Wurzelaufrüche auf dem Weg parallel der K112 beseitigen

B2: 1,5 Kilometer Wald- bzw. Feldweg zwischen Hassenroth und Pfirschnbach radfahrgerecht ausbauen

B3: 1 Kilometer Waldweg zwischen Hummetroth und Annelsbach radfahrgerecht ausbauen

radfahrgerechter Ausbau: Forstwirtschaftsweg kiesen und walzen, von VAR+ wird auf Grund der besseren Sichtbarkeit vorgeschlagen, weißen Kalk gemischt mit Kies zu verwenden.

B4: zwischen Hassenroth und Hummetroth

500 Meter Weg asphaltieren, soll auch für Menschen mit Kinderwagen, Rollatoren und Rollern benutzbar sein

B4: Überquerung der L3106 – in Höhe Hummetroth, zur Erschließung der Haselburg: Die Fahrbahn der L3106 muss einerseits überquert, andererseits dabei auf etwa 20 Metern benutzt werden. Der Standort soll als Thema bei der Verkehrsschau aufgenommen werden. Notwendige Maßnahmen aus Sicht VAR+ sind: Zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h und Vz 139 (auch als Fahrbahnmarkierung) anordnen. Weiterhin ist es aus Sicht von VAR+ sinnvoll, eine fachliche Stellungnahme der übergeordneten Behörde (Verkehrsministerium, AGNH) einzuholen und einen Vertreter zur Verkehrsschau einzuladen.

VAR+ schlägt vor, den Hessischen Radfernweg 9 (R9) vom jetzigen Verlauf über die Römervilla Haselburg nach Hummetroth und von dort weiter auf direktem Weg nach Annelsbach zu führen.

Die Überquerung der L3106 in Höhe Forstel könnte dadurch wegfallen und die Überquerung der L3106 kann in Höhe Hummetroth genutzt werden. Wichtig ist dabei aber auch, dass zwischen Forstel und Annelsbach die Kreisstraßen 85 und 115 benutzt werden müssen und Höhenunterschiede zu überwinden sind.

B5: Querung B426, Mümlingstraße – Wernher-von-Braun-Straße, Gewerbegebiet Aue

Es wurde festgestellt, dass an dieser Örtlichkeit Handlungsbedarf besteht. Dazu sollen jedoch erst in Rücksprache mit Hessen Mobil und im Rahmen eines Ortstermins zu einem späteren Zeitpunkt die zur Sicherung des Rad- und Fußverkehrs erforderlichen Maßnahmen abgestimmt werden.

Stellungnahme Fachplaner Rad- und Fußverkehr

Nahmobilitätsbrücke über die Mümling in Höchst im Odenwald

Ausgangslage

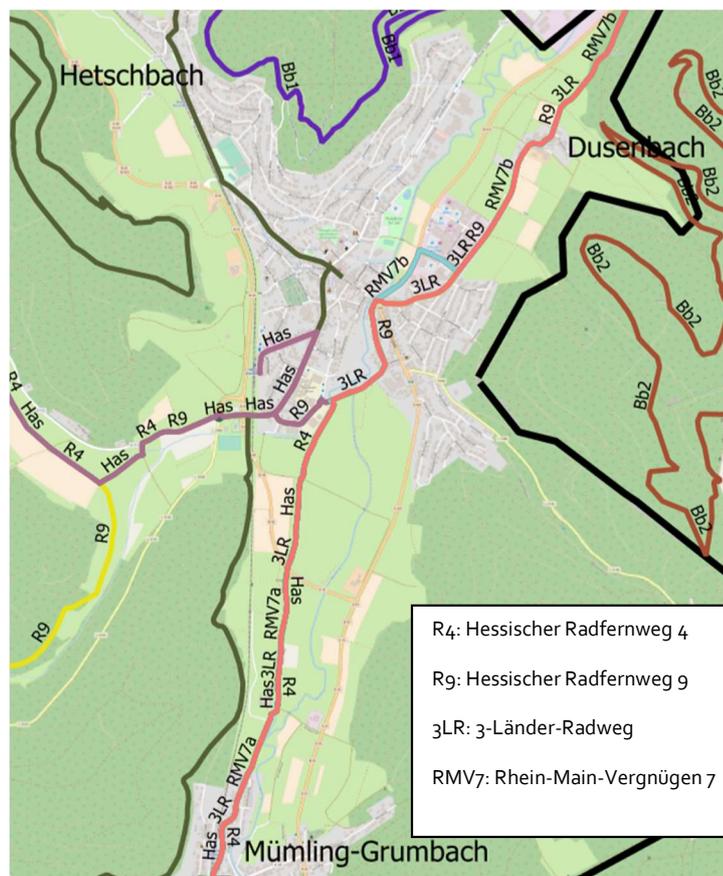
In der Ortslage in Höchst im Odenwald gab es eine Fußgängerbrücke über die Mümling in Verlängerung der Elisabethenstraße mit Anschluss an den Kleingärtenweg östlich der Mümling.

Diese Brücke erschloss die Höchster Ortsmitte für Fuß- und Radverkehr abseits der Erbacher Straße.

Die Brücke bestand aus Holz, Schäden durch Verwitterung konnten nicht repariert, die Brücke musste abgerissen werden. Die Widerlager sind beiderseits noch vorhanden.

Für Höchst im Odenwald wird zur Zeit ein Radverkehrskonzept erarbeitet, das ebenfalls die Belange des Fußverkehrs berücksichtigt. Im Bundesland Hessen wird Fuß- und Radverkehr als Nahmobilität bezeichnet.

Der Radfernweg 9 (R9), 3-Länder-Radweg (3LR) und die Strecke Rhein-Main-Vergnügen 7 (RMV7) führen auf Grund fehlender Überquerungsmöglichkeit der Mümling an der Ortsmitte Höchst im Odenwald vorbei.



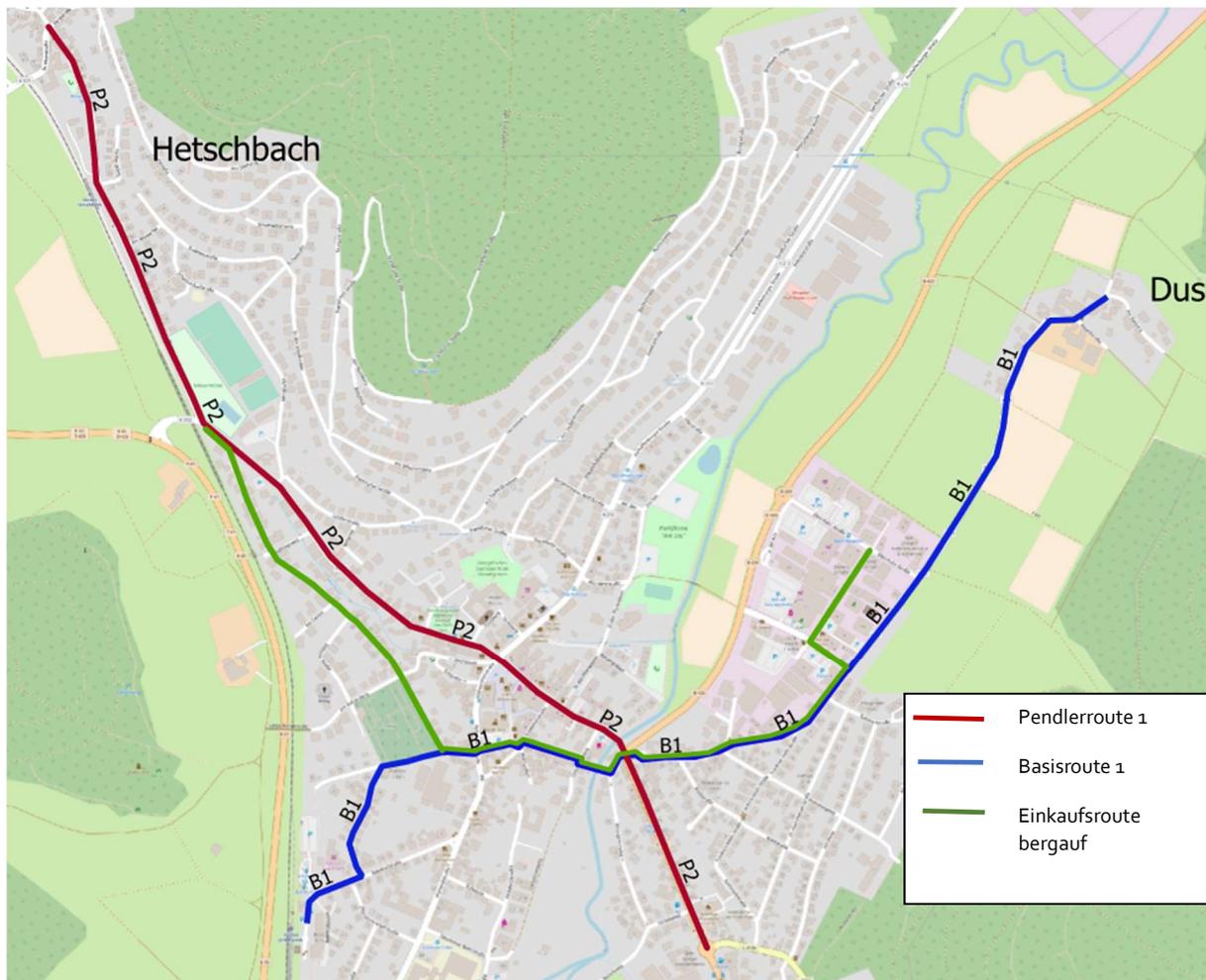
Übersicht der touristischen Radwege

Ziel

Die Gemeinde Höchst im Odenwald will die **Nahmobilität** zur Steigerung der Verkehrssicherheit und der Lebensqualität **fördern**. Dazu wird 2018 ein Radverkehrskonzept erstellt, das für den Radverkehr direkte und sichere Routen definiert, die sowohl den Höchster Bewohnerinnen und Bewohnern als auch deren Gästen eine bessere Erschließung des Ortskerns ermöglichen sollen.

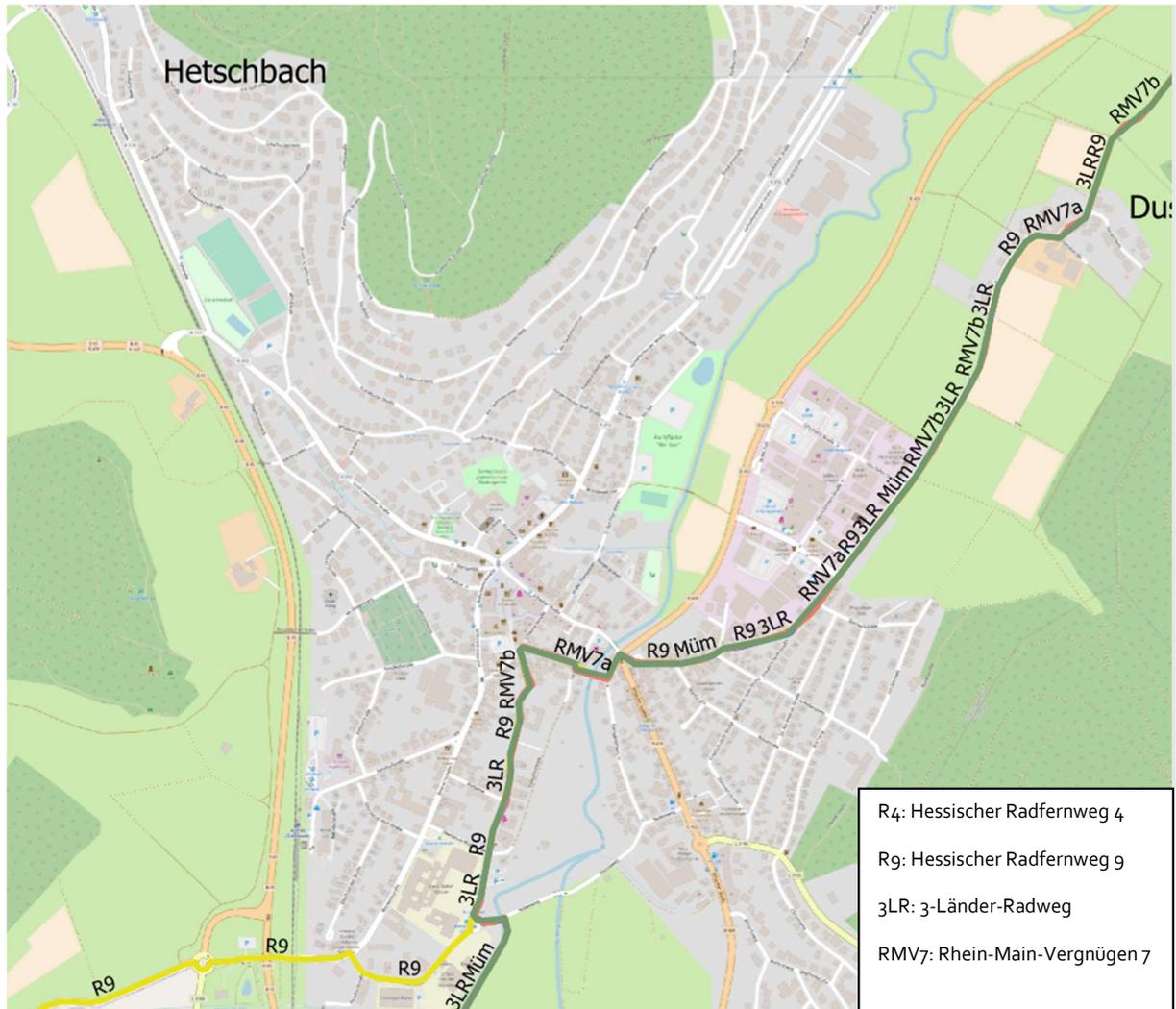
Die in diesem Konzept enthaltene **Basisroute 1** führt vom Ortsteil Dusenbach zum Bahnhof Höchst im Odenwald.

Die Basisroute 1 erschließt auch die Einkaufsmärkte im Gewerbegebiet Aue. In untenstehendem Kartenausschnitt ist in grün eine mögliche Verbindung für die Erschließung Hetschbachs im Einkaufsverkehr dargestellt. Auf der Pendlerroute 2 (P2) geht es bergab bis zum Abzweig der B1, auf der B1 weiter bis zum Gewerbegebiet Aue, auf dem Rückweg kann der verkehrsberuhigte Ziegelhüttenweg bergauf befahren werden.



Ausschnitt aus der Planung zum Radverkehrskonzept Höchst im Odenwald

Gleichzeitig sollen die touristischen Radrouten so verlegt werden, dass sie den Ortskern Höchst i. Odw. direkt erschließen.



Verlauf der touristischen Radrouten nach der Verlegung bei der Nutzung der geplanten Nahmobilitätsbrücke

Problem

Die **Basisroute 1** kann nicht direkt zum Bahnhof geführt werden, es gibt eine **Lücke in der geplanten Verbindung über die Mümling zwischen Kleingärtenweg und Elisabethenstraße**.

Gleichzeitig entsteht Verkehrsunsicherheit an der vorhandenen Mümlingbrücke, Radfahrer und Radfahrerinnen, die aus dem Kleingärtenweg kommend die Mümling überqueren möchten, müssen dies entweder zu Fuß auf dem Gehweg über die Brücke schiebend tun oder drei Furten der Lichtsignalanlage überqueren, also drei Phasen abwarten, um dann auf der Fahrbahn der Erbacher Straße in die Ortslage Höchst i. Odw. einfahren zu können.

Oftmals fahren Radfahrerinnen und Radfahrer ohne Rücksicht auf die Verkehrssicherheit auf dem südlichen Gehweg auf der Brücke und geraten vor allem dann in große Gefahr auf die Fahrbahn in den Gegenverkehr zu stürzen, wenn sie Fußgängern ausweichen. Gleichzeitig werden Fußgängerinnen und Fußgänger gefährdet, die hier nicht mit Radverkehr rechnen und plötzlich einen Schritt nach rechts oder links machen.



Die mangelnde bzw. unsichere Erschließung des Ortskerns hat auch zur Folge, dass die **touristischen Radrouten Radfernweg 9, Drei-Länder-Radweg und RMV7 am Ortskern vorbeigeführt** werden. Für eine Umlegung des Wegeverlaufs ist eine sichere Überquerung der Mümling für Fuß- und Radverkehr notwendig.

Lösungsvariante Nahmobilitätsbrücke

Zur Verbesserung der Erschließung des Ortskerns der Gemeinde Höchst im Odenwald wird der Bau einer Nahmobilitätsbrücke über die Mümling vorgeschlagen. Diese Brücke muss mindestens 3 Meter breit sein, damit Fuß- und Radverkehr mit ausreichender Qualität und Sicherheit vorankommen.

Das sich in Planung befindende Radverkehrskonzept sieht vor, dass künftig

1. die **Basisroute 1 Dusenbach – Bahnhof Höchst i. Odw.** über die noch zu bauende Nahmobilitätsbrücke, entlang der Elisabethenstraße über die Schwanenstraße, weiter über den Parkplatz und nach Kreuzung der Wilhelminenstraße über die Friedhofstraße, Kellereistraße zum Bahnhof führen soll.
2. Gleichzeitig kann diese Verbindung als Route zum Einkaufen im Gewerbegebiet Aue genutzt werden.
3. Die touristischen Radrouten R9, 3LR, RMV7 werden so verlegt, dass sie die Ortsmitte direkt erschließen.



Verlauf der Basisroute 1 mit den touristischen Radrouten über die Nahmobilitätsbrücke und durch das Ortszentrum Höchst i. Odw.

Der so entstehende wichtige Sternknoten wird Bestandteil des Radverkehrskonzepts, vor allem **Basisroute 1** und die touristischen Routen sollen hier entlangführen.

Der schon jetzt sehr belebte und beliebte Platz rund um Rathaus, Gaststätten und Kaffee kann als lebendiger Lebensmittelpunkt noch betont werden.