

Zertifizierungsverfahren der AGFK Bayern; Rezertifizierung in der Stadt Aschaffenburg am 24. September 2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

die o.g. Kommune hat die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen e.V. (AGFK Bayern) beantragt. Ziel ist die Zertifizierung zur „Fahrradfreundlichen Kommune in Bayern“, eine Auszeichnung die vom Verkehrsministerium auf Vorschlag der AGFK verliehen wird und für 7 Jahre Bestand hat. Anschließend erfolgt eine erneute Zertifizierung.

Es handelt sich um ein zweistufiges Verfahren. Bei einem ersten Termin in der Kommune, der sog. Vorbereitung, wird sich eine unabhängige Kommission, bestehend aus Vertretern der AGFK Bayern, des Verkehrsministeriums und des ADFC-Landesverbandes, ein Bild von der Fahrradfreundlichkeit der Kommune machen und Handlungsempfehlungen aussprechen, damit bis längstens innerhalb von 4 Jahren die sog. Hauptbereisung erfolgreich durchgeführt werden kann. Die erfolgreich absolvierte Hauptbereisung ist Voraussetzung um das Zertifikat „Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“ zu erhalten.

Wir bitten Sie um Ihre Einschätzung zum aktuellen Stand der Fahrradfreundlichkeit der Kommune unter Berücksichtigung der folgenden Fragen.

Eine Kopie Ihrer Einschätzung wird auch der Kommune zugehen.

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit.

Mit freundlichen Grüßen



Sarah Guttenberger
Geschäftsführerin

Einschätzung

Im Folgenden bitten wir Sie Ihre Einschätzung zur Fahrradfreundlichkeit der oben genannten Kommune zu erläutern. Dabei sollen folgende Themenfelder berücksichtigt werden:

- 1) Kommunalpolitische Zielsetzungen
- 2) Fahrradfreundliche Infrastruktur schaffen, pflegen und erhalten
- 3) Service für den Radverkehr
- 4) Fahrradfreundliches Klima fördern
- 5) Nahmobilität fördern
- 6) Allgemeine Tendenzen und Fazit

Bitte geben Sie Ihre Erläuterungen zu jedem Handlungsfeld ein. Die kursiv gedruckten Stichpunkte sollen Ihnen als Beispiele dienen. Gerne können Sie darüber hinaus gehende Inhalte ergänzen.

1) Welche Kommunalpolitischen Zielsetzungen sind Ihnen bekannt?

(z.B. Beschlüsse der zielgerichteten, kommunalen Radverkehrspolitik / organisatorische, personelle und finanzielle Vorkehrungen / politische Zielvorgabe zu Anhebung des Radverkehrsanteils im Modal-Split / gibt es ein Radverkehrskonzept / Zusammenarbeit mit Nachbarkommunen bzw. dem oder den Landkreisen)

Beschlüsse der zielgerichteten, kommunalen Radverkehrspolitik

Jedes Jahr wird ein Etat für den Radverkehr in Höhe von ca. 1 Mio. € aufgestellt. Wichtige Projekte hierfür werden im Fahrradforum diskutiert.

Organisatorische, personelle und finanzielle Vorkehrungen

Es gibt einen Radverkehrsbeauftragten und einen weiteren Mitarbeiter.

Das Fahrradforum ist als Gremium eingerichtet um verschiedene Planungen vor den politischen Beschlussfassungen zu diskutieren und entsprechende Empfehlungen an die beschließenden Gremien zu richten. Teilnehmer sind Vertreter unterschiedlicher Interessenverbände, politische Parteien im Stadtrat, Verwaltung und Polizei. Hierbei sehen wir ein sehr deutliches Gewicht der Verwaltung anhand der Zusammensetzung und Stimmenverteilung. Für an dem Thema interessierte ist es nur möglich als Vertreter einer Interessengruppe teilzunehmen.

In der Finanzplanung sind Mittel vorgesehen, die sich auch an den gegebenen personellen Ressourcen orientieren. Aktuell wird der Ausbau Mainradweg das wichtige Thema in den nächsten 2-3 Jahren. Hierfür konnten erfolgreich Förderungen auf Bundesebene beantragt werden.

Politische Zielvorgabe zu Anhebung des Radverkehrsanteils im Modal-Split /

Beschluss im Planungs- und Verkehrssenat des Stadtrates aus 2015: Steigerung auf 15 %, dieser Wert ist aber gering angesetzt und stellt keine anspruchsvolle Zielsetzung dar. Diese Zielvorgabe wurde seither nicht fortgeschrieben. Aufgrund Corona unterblieb eine neue Haushaltsbefragung, die den Erfolg oder Nichterfolg seither sichtbar gemacht hätte. Diese HHB sollte die Grundlage für eine Zielausrichtung der städtischen Verkehrspolitik werden.

Gibt es ein Radverkehrskonzept?

Ja, seit 2015. Wir hatten 2023 im Fahrradforum eine Fortschreibung angemahnt. Leider sind die Arbeitskapazitäten begrenzt und aktuell durch Projekte wie Ausbau Mainradweg, Erweiterung Fahrradstraßen und Machbarkeitsstudien für den Radschnellweg Hanau-Aschaffenburg gebunden. Hier steht nach ca. 10 Jahren eine Fortschreibung des RVK an. Dies haben wir im Fahrradforum bereits andiskutiert.

Zusammenarbeit mit Nachbarkommunen bzw. dem oder den Landkreisen)

Ja, findet statt, wechselseitig wird an Sitzungen teilgenommen. Aktuell positives Beispiel ist die Kooperation im Rahmen Machbarkeitsstudie Radschnellweg Aschaffenburg-Hanau.

2) Fahrradfreundliche Infrastruktur schaffen, pflegen und erhalten

*(z.B. gibt es eine Netzplanung / Routenwegweisung / Baustellenmanagement/Winterdienstplan / Unfallschwerpunkte / welche baulichen Elemente der Infrastruktur gibt es / Ist die Netzplanung an den Bedürfnissen der Radfahrer*innen ausgerichtet)*

Netzplanung

Es gibt eine Netzplanung mit Hauptverbindungen 1. und 2. Ordnung. Diese sollte nach 10 Jahren fortgeschrieben werden. Dies wird ggf. in einer Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes eingearbeitet. Die Netzplanung hatte verschiedene Schwachpunkte (Durchfahrt Leider), die optimiert werden sollten.

Routenwegweisung

Es wurde eine neue dem FGSV-Standard entsprechende Wegweisung installiert. Diese ist durchgängig.

Am Mainradweg an den Ortseingängen gibt es Infotafeln, welche über die Stadt und den Mainradweg informieren.

Wünschenswert wäre eine Infotafel am Hauptbahnhof, die deutlich sichtbar ist und ankommenden Radtouristen einen schnellen Überblick bietet.

Baustellenmanagement

Soweit beobachtet werden Baustellen ausgewiesen, angekündigt und Umleitungen ausgeschildert.

Im Bereich des Mainradweges gibt es 2024 umfangreiche Umleitungen, die auch ausgeschildert wurden. Dies schätzen wir als sehr positiv ein. Auch gegenüber den Touristikanbietern wurde dies kommuniziert, so dass dies auf der Internetseite z.B. des Mainradweges dargestellt werden konnte.

Gelegentlich kommt es auch zu Versäumnissen oder Gefährdungen. Zuletzt im Rahmen der Absperrungen für den Kinderkulturtag im Juli 2024. Dabei wurde eine halbseitige Sperre in einem Kurvenbereich der stark befahrenen Umleitung Mainradweg gestellt.

Winterdienstplan

Hier gab es im Winter 2023/2024 erkennbare Defizite, die u.a. vom VCD im Fahrradforum thematisiert wurden. Uns war das entsprechend aufgefallen. Eine relativ wichtige Radverbindung war mehrere Tage mit Glatteis versehen (Ringstraßenradweg). Die Stadt hat zugesagt, an einer Optimierung zu arbeiten.

Baumschnitt an Radverbindungen

Dazu gibt es wiederholt Probleme u.a. am Radweg entlang der Ringstraße im Bereich des städtischen Verkehrsbetriebs oder der Bauten der Stadtbau Aschaffenburg. Dies ist um so problematischer, da dieser Geh/Radweg stark frequentiert ist, wie auch die Auswertung aus der Stadtradeln-App zeigt. Gleiches gilt am Radfahrstreifen in der Alexandrastraße. Bei diesen Stellen geht es auch um Brombeerzweige (Verletzungsrisiken) und Astwerk, dass in den Lichtraum hineinragt.

Unfallschwerpunkte

Klassisch sind die Einfallstraßen (4-spurige Würzburger Straße, und Schweinheimer Straße) aufgrund der hohen Verkehrsbelastung. Schweinheimer Straße mit auffällig viel schwerverletzten Radfahrern. In 2023 waren es 5 von 23 Schwerverletzten im Stadtgebiet.

Deutliche Steigerung der Unfallzahlen 2023!

Welche baulichen Elemente der Infrastruktur gibt es?

Vom klassischen Bordsteinradweg über extrabreite Radfahrstreifen bis Fahrradstraßen ist alles dabei.

Eine Besonderheit sind die in 2023 installierten Fahrradbuzzer an einigen wichtigen Kreuzungen des Ringstraßenradweges. Im Bereich Stadion beschleunigt diese Maßnahme den Radverkehr deutlich. An anderen Stellen hätten wir uns eine deutlichere Wirkung gewünscht.

Sonderthemen der letzten Zeit

Beim nun abgeschlossenen 2-bahnigen Teilausbau der B 26-Darmstädter Straße im Bereich der Hafenanlüsse auf 4 durchgehende Fahrspuren zwischen Stockstadt und der Zufahrt zum vielbesuchten Landschaftspark Schönbusch ist ein 2,5 m breiter Geh- und Radweg neu angelegt worden mit teils erheblichen Mängeln. Dies liegt in der Verantwortung des StBA Aschaffenburg. Unsere Stellungnahme haben wir als Anlage beigefügt.

Die Theodor-Heuss-Straße wurde als neue Querverbindung im Stadtteil Nilkheim eingerichtet. Es sind sehr viele Kfz-Stellplätze parallel zur Fahrbahn entstanden, jedoch keine Fahrradabstellplätze. Die Autoparkplätze bewirken ein Dooring-Risiko auf relativ langer Wegstrecke. Es gibt keinen Sicherheitstrennstreifen. Die Straße wurde 2021 errichtet und entspricht nicht zeitgemäßen Maßstäben.

3) Service für den Radverkehr

(z.B. welche Fahrradbezogenen Dienstleistungen / Verknüpfung mit ÖPNV / Fahrradfreundlicher Einzelhandel / Fahrradfreundlicher Arbeitgeber / Gibt es Internetinformationen, welche wären sinnvoll)

Fahrradbezogene Dienstleistungen

Die Aschaffenburg unterstützt einen kostenlosen Lastenradverleih AB mit LARA des Vereins GESTA durch Übernahme div. Kosten z.B. der Instandhaltung dieser Fahrräder. Diese Kooperation besteht schon seit einigen Jahren. Der gewählte Ansatz Räder zum Teilen statt jener für individuelle Beschaffungen zu unterstützen, finden wir gut.

Verknüpfung mit dem ÖPNV

Fahrradmitnahme ist in den Stadtbussen Mo-Fr ab 09:00 Uhr, Sa+So ganztags kostenlos möglich, davor nur wenn es die Kapazitäten hergeben. Regionalbusse deutlich eingeschränkter, haben aber die Regelungen der Stadtwerke soweit übernommen. In den Regionalzügen ebenso ab 09:00 Uhr im VAB-Gebiet und somit auch im Stadtgebiet kostenfrei.

Hinderlich ist, dass es für die Zeit vor 9 Uhr keinen eigenständigen Fahrradtarif der VAB gibt. So wird selbst für eine kurze Strecke die Fahrradtagskarte fällig.

An allen Bahnhöfen in Aschaffenburg wurden neue Doppelstockparker installiert. Damit ist die Ausstattung an den Bahnhöfen sehr gut!

An einigen Bushaltestellen oder in deren unmittelbarer Umgebung gibt es Fahrradbügel –oder andere Fahrradabstellanlagen.

Aktuell gibt es bei der Fahrradmitnahme im Zug deutliche Defizite

- Die Aufzüge am Hauptbahnhof sind öfter defekt.
- Südbahnhof ist nicht barrierefrei. Die Abfahrtgleise sind nur über Treppen mit starker Steigung zu erreichen.
- Im Regionalexpress F – Wü treten insbesondere an Wochenenden Überlastsituationen auf, die eine gesicherte Fahrradmitnahme eigentlich nicht mehr möglich machen. Dies ist um so problematischer, da relevante Stationen des Mainradweges nur über den RE erreicht werden können.
- Aktuell kommen zahlreiche Zugausfälle (HLB AB-Rüsselsheim ca. 40%) mit Schienenersatzverkehr hinzu, in dem eine Fahrradmitnahme nicht möglich ist.

Fahrradfreundlicher Einzelhandel

Die Situation Abstellanlagen bei Geschäften und Einkaufsmärkten ist durchmisch. Teilweise sind noch „Felgenkiller“ im Einsatz. Es gibt gute Beispiele (Penny Nilkheim und Damm, City-Galerie).

Die City-Galerie hat überdachte Fahrradabstellplätze und mittlerweile gibt es im Parkhaus auch 8 Fahrradboxen, die vorerst für 1 € pro Tag gebucht werden können.

Die politischen Positionierungen des Einzelhandelsverbandes bezüglich Radverkehr sind durchmischt. Einige sehen das Auto eher als das einzig wahre Verkehrsmittel für die Erreichbarkeit der Stadt und treten entsprechend polemisch und rückwärtsgewandt auf.

Fahrradfreundlicher Arbeitgeber

Hierzu sind wir im Rahmen der AOK-Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ positiv von der Baufirma (Dressler-Bau) beeindruckt worden.

Bei den Stadtwerke/AVG gibt es ein Jobradangebot, bei einigen anderen Firmen auch.

Gibt es Internetinformationen, welche wären sinnvoll?

Die Stadt hat auf Ihrer Seite die wesentlichen Themen rund um den Radverkehr dargestellt. Bei Umleitungen/Sperrungen erfolgt eine Information über den Newsletterdienst der Stadt Aschaffenburg

Interessant sind die Zählergebnisse mit steigender Tendenz der beiden Fahrradzählanlagen.

Der Internetauftritt zum Stadtradeln ist gut und wirkt solide. Hier wird auch RADAR bereitgestellt.

1) Fahrradfreundliches Klima fördern

(z.B. Marketing / Bürgerinformation und Bürgerbeteiligung / Zusammenarbeit mit örtlichen Verbänden/Mobilitätsbildung / Vorbildfunktion kommunaler Repräsentanten / Fahrradverleihsysteme)

Marketing

Zum Stadtradeln, an dem sich die Stadt jährlich beteiligt, gibt es Flyer, eine Bewerbung im Internet und eine Abschlussveranstaltung.

In der Presseberichterstattung wird auf Maßnahmen zum Radverkehr Bezug genommen. Es gab den einen oder anderen Artikel im Main-Echo.

Die Stadt Aschaffenburg ist jedes Jahr beim Stadtradeln dabei und bewirbt dieses intensiv. Dabei gibt es auch eine Abschlussveranstaltung, in der die besten Teams ausgezeichnet werden.

Bürgerinformation und Bürgerbeteiligung

Bei Einführung von Fahrradstraßen gab es Informationen für die Bewohner.

Zusammenarbeit mit örtlichen Verbänden/Mobilitätsbildung

Der ADFC ist in einem regen Austausch mit dem Radverkehrsbeauftragten und weiteren städtischen Stellen. Die Zusammenarbeit ist durchweg gut.

Der VCD veranstaltet aktuell eine Reihe mit dem städtischen Bildungsbüro zu verschiedenen verkehrspolitischen Themen.

Bei Veranstaltungen des ADFC sind wiederholt Referent*innen aus der Stadtverwaltung aufgetreten.

Vorbildfunktion kommunaler Repräsentanten /

Der Oberbürgermeister legt auch Strecken mit dem Rad zurück. Gleiches gilt für verschiedene Amtsleiter oder Personen mit Öffentlichkeitsbezug.

Bei Übergabe Unterschriften Radentscheid Bayern wurden die Unterschriftenlisten vom Lastenrad ADFC/VCD/GESTA in ein Lastenrad der Stadt umgeladen.

Beim Stadtradeln stellen wir fest, dass nur relativ wenige Kommunalpolitiker teilnehmen. Dies zieht sich durch alle Fraktionen. Im Jahr 2024 waren es nur 6 von 44 Stadtratsmitgliedern. Faktisch haben wir mehr Gruppierungen im Stadtrat als Teilnehmer beim Stadtradeln.

Fahrradverleihsysteme

Zwischenzeitlich gab es für zwei Jahre einen Fahrradverleih der Stadtwerke Aschaffenburg (30.4.2024 beendet). Betreiber war die Mainova. Dieser war nicht wirtschaftlich darstellbar (2-3 % Kostendeckung). Nach unserer Einschätzung war das kein geeigneter Anbieter, da Insellösung und Anbieter ohne Erfahrung im Verleih normaler Fahrräder (ansonsten nur Pedelecs).

Unsere Einschätzung ist, dass für normale Fahrräder in Aschaffenburg nur eine bescheidene Nachfrage besteht. Ggf. wäre ein Verleih von Pedelecs interessant gewesen, aufgrund der nicht immer einfachen Topographie.

Es wurde vor einigen Jahren (ca. 2013/14) der Anbieter Nextbike nach Aschaffenburg geholt – ein Standort an der Tourist-Info – soweit beobachtet kaum Nachfrage, mittlerweile aufgelöst.

Aschaffenburg ist offenbar kein einfaches Feld für die Anbieter von Fahrradverleihsystemen.

Am Bahnhof ist die DB mit Call-a-bike vertreten.

2) Nahmobilität fördern

(z.B. Berücksichtigung des Fußverkehrs / attraktive öffentliche Räume / Einbeziehung nichtmotorisierter Verkehre in die Planung / Freihalten der Fuß- und Radwege von ruhendem Kfz-Verkehr)

Berücksichtigung des Fußverkehrs

An einigen Stellen wird der Fußverkehr unterführt. Dies geschieht auch dort, wo es ebenerdige Alternativen gibt (City-Galerie).

In den Fußgängerzonen gibt es großzügige Zeiträume für die Freigabe von Lieferverkehr etc. Trotzdem werden die angeordneten Lieferzeiten in der Praxis oft ignoriert. In mehreren Straßen z.B. Roßmarkt wird dies von der Bevölkerung sehr negativ wahrgenommen, auch zugelassene Radfahrer fühlen sich dort nicht sicher.

Gehwegparken ist gerade in den Stadtteilen ein Thema! Aktuell wird an einer Regelung gearbeitet.

Attraktive öffentliche Räume

Leider ist das Stadtbild von parkenden Autos geprägt, die auch widerrechtlich abgestellt werden. Angesichts einer PKW-Dichte von rund 620 pro 1000 Einwohner ist das nicht verwunderlich.

Viele innerstädtischen Straßen, wie die Landingstraße, Wermbachstraße, Ludwigstraße am Hauptbahnhof, sowie der Bereich Landing/Scharfeck/Freihofsplatz hätten deutliches Verbesserungspotenzial, aber auch hier: parkende Kfz. Am Freihofsplatz ranken sich seit Jahren kontroverse Diskussionen um 4 (!) Pkw-Stellplätze gegenüber einer anderen Nutzung, welche die Steigerung der Aufenthaltsqualität zum Ziel hätte.

Einbeziehung nichtmotorisierter Verkehre in die Planung

Dies erfolgte soweit im Verkehrsentwicklungsplan, der dazu eigene Kapitel enthält. Dieser wurde mittlerweile fortgeschrieben. Positiv ist auch die Festlegung in Wohngebieten weitgehend Tempo 30-Zonen auszuweisen und dies im Verkehrsentwicklungsplan zu verankern.

Freihalten der Fuß- und Radwege von ruhendem Kfz-Verkehr.

Wie auch der Fahrradklimatest regelmäßig zeigt, ist dies die Achillesferse der städtischen Verkehrspolitik. Trotz Ausweitung des Personals der Parkraumüberwachung gibt es nach wie vor einen hohen Problemstand.

Gehwegparken ist aktuell in der Diskussion, nachdem es der VCD thematisiert hatte. Die Überlegungen hierzu werden sicherlich durch die aktuelle Rechtsprechung beflügelt.

Sonderthema: Umweltstraße

Für eine Probezeit von erst einem, dann zwei Jahren wurde eine Umweltstraße und ein Popup-Radweg in der Luitpoldstraße eingeführt. Damit sollten ÖPNV und Radverkehr, also der Umweltverbund gefördert werden. Dieser Abschnitt ist



Staatsstraße. Die Regierung in Würzburg hatte eine Ausnahmegenehmigung auf Probe angeordnet, nach 2 Jahren die verfolgten Ziele für gescheitert erklärt und den Modellversuch nicht verlängert.

Die Förderung des Radverkehrs wurde hier durch die Abfolge der Ampelschaltungen deutlich behindert, so dass der Radverkehr die Umweltstraße weitgehend gemieden hat.

Trotz Verbot sind 1.800 Autos täglich durch die Umweltstraße gefahren. Ein sicheres Zeichen dafür, dass diese Verkehrsregelung den Autofahrern nicht plausibel vermittelt worden ist und durchgesetzt werden konnte.

Nachdem die Umweltstraße zum Konzept der Verkehrsberuhigung Innenstadt gehört (V1) ist die Planung insgesamt gescheitert.

Heute findet dort wieder uneingeschränkt motorisierter Individualverkehr statt.

3) Allgemeine Tendenzen und Fazit

a) In welchen Bereichen der Radverkehrsförderung sind bereits gute Ansätze vorhanden oder in Planung?

In mehreren Straßen wurden Fahrradstraßen eingeführt, welches wir als deutliches Plus werten. Die meisten Einbahnstraßen sind für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Es wurden Fahrstreifen des Kraftverkehrs zu überbreiten Radfahrstreifen umgewandelt.

An relevanten Kreuzungspunkten sind Radfahrstreifen meist rot eingefärbt. In vielen Straßen mit Mischverkehr sind Fahrradpiktogramme markiert.

Auf den Mainbrücken ist die Freigabe Radwege im 2-Richtungsverkehr in der Diskussion. Das wäre eine große Erleichterung für den hier stattfindenden starken Schülerverkehr. Die Barrierewirkung der Ringstraße, die über Ebert- und Adenauerbrücke führt, wäre reduziert.

b) Wo sehen Sie derzeit die größten Defizite?

Tätigkeit des staatlichen Bauamtes

Die Aktivitäten des staatlichen Bauamtes sind bisher eher ein Hemmnis für die Förderung des Radverkehrs. Als exemplarische Anlage haben wir unsere Einschätzungen zu der Ausbaustrecke B 26 beigefügt. Die Ausführung dort strotzt vor Mängeln, die von der Stadt mangels Handhabe im Zweifel hingenommen werden (müssen).

Erschwernisse für den Radverkehr im Stadtgebiet gibt es an den übergeordneten Straßen. Nur zum Teil lässt sich aber der Radverkehr auf parallele Straßen verlagern, da an den Hauptstraßen meist auch die relevanten Ziele liegen.

Ein Beispiel ist die Weißenburger Straße (B 26). Hierbei gibt es bei Mehrspurigkeit immer noch kein Angebot für den Radverkehr.

Ampelschaltungen

Trotz Fahrradbuzzer und mancher Optimierungen (Knoten Schweinheimer Str., Westring)

sind die Ampelschaltungen bzw. Ampelkreuzung eine wesentliche Bremse für den Radverkehr.

Besonders negativ wird dies aufgenommen, wenn Querungen nicht „in einem Rutsch“ möglich sind und in der Mitte der Kreuzung nur sehr knappe Aufstellflächen vorhanden sind. Ein Beispiel hierfür ist die Querung Schönbornstraße zur Weichertstraße.

c) Prozessorientierte Radverkehrsförderung lebt von Teilschritten. Welches wäre aus Ihrer Sicht der nächste Schritt, um in der Radkultur voranzuschreiten? Worauf sollte sich die Kommune mittel- bis langfristig konzentrieren?

Die hohe Kfz-Dichte kombiniert mit hohen Verkehrszahlen torpedieren manche Ansätze. Aktuell gibt es 620 PKW pro 1.000 Einwohner. Vorherrschend ist trotz der laufenden Anstrengungen eine Kultur des Autofahrens. Dies lässt sich nicht allein mit einer Radverkehrsförderung auflösen. Beobachtbar spielt es keine Rolle, wenn sich Verkehrsteilnehmer nicht an Regeln halten (Bestandteil der Aschaffener Autokultur). Dieser Tatbestand untergräbt viele positive Ansätze der Radverkehrsförderung. Was nützt ein breiter Radfahrstreifen, wenn er zugeparkt wird? Ein Ansatz wäre überhaupt wieder eine Ordnung herzustellen. Es muss die Regel gelten: wer Radfahrern und Fußgängern den Verkehrsraum nimmt, bekommt ein Problem. Davon sind wir trotz div. Anstrengungen weit entfernt.

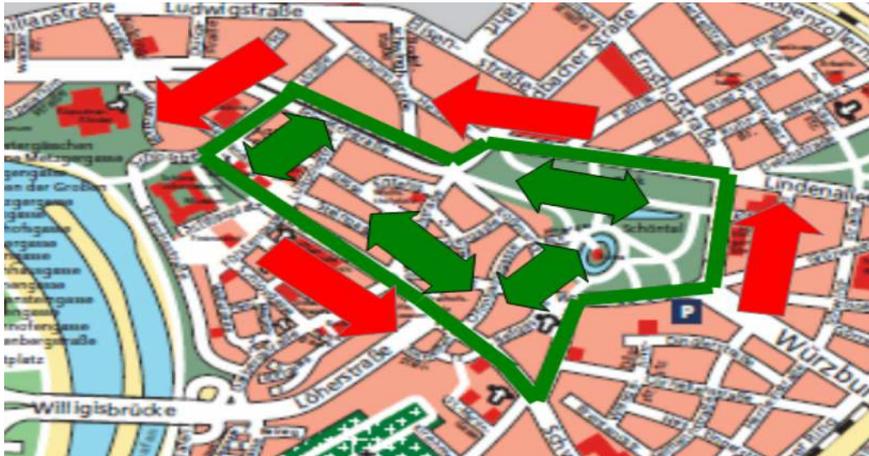
Um der Kultur des Autofahrens entgegenzuwirken müssen Parkmöglichkeiten außerhalb von Parkhäusern gerade in der Innenstadt deutlich reduziert werden. Die Erfordernis diese Flächen für andere Zwecke zu gewinnen (Klimaanpassung, Bäume und Grünflächen statt versiegelter Parkflächen) ist immanent.

Der eingeschlagene Weg mehr Fahrradstraßen auszuweisen ist zu begrüßen und sollte fortgeführt werden, so dass wirklich durchgängige und für Radfahrer zügig befahrbare Routen entstehen, die auch bevorrechtigt sind. Gleiches gilt auch für die Realisierung der Aschaffener Abschnitte der geplanten Radschnellwege.

Sinnvoll wäre es die beiden entstehenden Radschnellwege im Aschaffener Gebiet zu verknüpfen. Dazu bedarf es einer geeigneten Querung der Bahn.

Die Routen über die Brücken wären zu stärken, dazu gibt es nun Ansätze. Für die Verbindung Ebertbrücke zur Adenauerbrücke wäre eine planfreie Anbindung über die B 26 sinnvoll.

d) Haben Sie weitere konkrete Ideen bzw. Lösungsansätze?



Der ADFC hatte 2017 ein Konzept „Umweltring“ vorgestellt, nach dem für den Innenstadtring eine Einbahnstraßenlösung angedacht war. Dies wurde in der Debatte um die Innenstadt als V2 bezeichnet. Leider hat man sich für die weniger ambitionierte V1 entschieden, bei der die mittlerweile zurückgenommene Umweltstraße Bestandteil war.

Aktuell ruht die Diskussion etwas. Diese wäre erneut zu führen anhand von einer neuen HHB, in der die Veränderungen zu 2013 dokumentiert sind, um abzuschätzen inwieweit es hier Erfolge gegeben hat.

Auf den Ergebnissen einer neuen HHB sollten dann neue Zielsetzungen erfolgen.

Insofern wäre es wichtig hier einen ambitionierteren Ansatz als bisher zu verfolgen.

e) Fazit

Insgesamt sehen wir die Stadt Aschaffenburg schon auf einem guten Weg. Hier möchten wir die positive Rolle der Verwaltung hervorheben, insbesondere unsere Kontakte zum Radverkehrsbeauftragten.

Es gibt jedoch wie oben beschrieben auch einige Punkte, in denen nachgeschärft werden muss.

Eine Reihe von Projekten konnten umgesetzt werden, die den Radverkehr auch sichtbarer machen.

In wesentlichen Punkten wünschen wir uns ein mutigeres Vorgehen seitens der Verwaltung. Es wäre zum Vorteil der Bürger*innen, denn die Mehrheit der Bürger und Bürgerinnen von 8 bis 88 Jahren fahren oder könnten Fahrrad fahren und somit zu verträglichem Autoverkehr beitragen.

Ort, Datum	Aschaffenburg 31.07.2024
ADFC-Kreisverband	ADFC Aschaffenburg – Miltenberg e.V.

Name, Vorname Vorstand/stellv. Vorstand *	Tino Fleckenstein, Vorsitzender
--	---------------------------------

- bitte Funktion angeben. Stellungnahmen sollten grundsätzlich durch den Vorstand bzw. stellv. Vorstand unterschrieben werden

Anlagen

- 1. Ergebnis Fahrradclimatest 2022
- 2. Stellungnahme B 26 aus Juli 2024
- 3. Einschätzung Aschaffenburg Agora Verkehrswende
- 4. Konzept Umweltring aus 2017