

Stellungnahme des ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V. zur Ausbaustrecke B 26

Begehungen des ADFC zur Bewertung der Sicherheit der Radverkehrs

Ein Hauptanliegen des ADFC ist die Sicherheit von Radverkehrsanlagen. Daher werden Neu- und Umbauten intensiv begutachtet und Mängel benannt. Neue Radwege unterliegen den Bestimmungen des bei der Planung gültigen Regelwerks. Ausnahmen, wie bei Bestandsanlagen, sind unzulässig. Mindestmaße sind nur in zu begründenden Einzelfällen umzusetzen. Da der ADFC nicht an Entscheidungen während der Bauphase eingebunden war, ist eine Beurteilung der bestehenden Verkehrsanlage nur aufgrund des Ist-Zustandes möglich. Absprachen zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer, die nicht öffentlich gemacht wurden, können nicht berücksichtigt werden.

Lage

Im Bereich Aschaffenburg in Höhe des Schönbusch Parks, zwischen Hafenbahn-Überführung und Waldfriedhof wurde die B 26 vierspurig ausgebaut. Nördlich der Straße wurde ein neuer Radweg angelegt, der ein Bindeglied des Radwege-Netztes von Aschaffenburg Mitte bis nach Stockstadt und weiter nach Babenhausen darstellt. Beginnend nach der Überführung Hafenbahn befinden sich im Verlauf der neugebauten Straße drei Einmündungen. Von Ost nach West sind das die Emanuel-Joseph-von-Herigoyen-Strasse, die Hafenkopfstrasse und der Stockstädter Weg. Circa 150 Meter westlich des Stockstädter Wegs endet die neu ausgebaute Strecke.

Radweg-Anschluss Ost

In Ermangelung eines durchgehenden Radwegs an der B 26, wird der Radverkehr über die Kleine Schönbusch-Allee nach Westen geführt. Im Schönbusch-Park ist Radfahren verboten. Auf dem neuen Abschnitt der B 26 gilt Radwegpflicht. Dorthin muss der Radfahrer, der Richtung Stockstadt fahren will, geführt werden. Den Beginn des Radwegs erreicht man von der kleinen Schönbusch-Allee aus über die Emanuel-Joseph-von-Herigoyen-Strasse, in der ein Geschwindigkeitslimit von 30 km/h gilt. Hier muss sich der Radfahrer seinen Weg durch den Anlieger-Verkehr bahnen. Die Straße ist eine Sackgasse mit seitlich angeordneten Parkplatz-Reihen für etwa 450 Pkw und einer einbahnigen langgezogenen Wendeanlage in der sich neben etwa 26 Pkw- auch bis zu 8 Busstellplätze befinden. Ein begleitender Schotterweg ist aus Richtung B 26 kommend alleine dem Fußgänger-Verkehr vorbehalten. An der Kleinen-Schönbusch-Allee fehlt das entsprechende Schild. Somit ist der Radverkehr verpflichtet die Straße zu benutzen.

Leider sind an der Einmündung zur B 26 für den Links-Abbiege-Radverkehr keine Vorkehrungen getroffen worden, die einen flüssigen und gefahrlosen Verkehr gewährleisten. Hier drängeln sich in einer engen Fahrspur rechts- und links abbiegende Kfz vor der Ampel mit einer Grün-Phase von lediglich 5 bis 6 Sekunden. Viele Radfahrer sind nicht geneigt, sich dem verdichteten Verkehrsstrom aus zu setzen. Dadurch ist festzustellen, dass sie diesen Bereich meiden und sich in verkehrswidriger Weise bewegen. Viele Radfahrer wechseln in riskanter Art und Weise die Fahrbahnseite und gelangen über den Gehweg zum Ampel-gesicherten Überweg der B 26.

Mangel: In der Entwurfsplanung wurde eine mögliche Verkehrsführung entwickelt und planfestgestellt. Auch wenn es sich nicht um eine elegante Lösung handelte, so hätte sie ihren Zweck erfüllt. Hier ist zu fragen, warum der Planfeststellungsbeschluss nicht umgesetzt wurde und die Interessen der Radfahrer unbeachtet blieben. Die Gehweg-Beschilderung ist widersprüchlich.

Stellungnahme des ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V. zur Ausbaustrecke B 26

Knoten Ausfahrt Schönbusch (Einmündung Emanuel-Joseph-von-Herigoyen-Strasse (Bild 01 und 02)

Radfahrer von Schönbusch kommend stehen insbesondere an Wochenenden in einem Kfz-Stau. Dies induziert Fehlverhalten in Form des Vorbeifahrens an der Kolonne im Gegenverkehr.

Bild 01



Für Radfahrer ist das Schild „Benutzungspflicht“ links an der Ausfahrt angebracht. Das ist nicht auf Anhieb sichtbar. Wenn Radfahrer dort hin kommen wollen, müssten sie absteigen und über die Fußgänger-Furt schieben.

Bild 02



Wenn Radfahrer nach quälender Wartezeit geradeaus an der Ampel herausfahren (Bild 04 und 05), haben diese keine Auffahrmöglichkeit zum straßenbegleitenden Radweg gegenüber. Aufgrund des

Stellungnahme des ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V. zur Ausbaustrecke B 26

Pfostens an der Absenkung der Querung ist ein sicheres Auffahren nicht möglich. In diesem Fall bleibt nur der Weg, sich an der nächsten Ampel in die Rechtsabbiegerspur einzuordnen. Als Nebeneffekt wird der bei außer örtlichen Radwegen angestrebte maximale Zeitverlust durch die vorherige Wartezeit weitgehendst ausgeschöpft.

Bild 04



Bild 05



Knoten Einfahrt Schönbusch Nordseite (Bild 06 und 07)

In umgekehrter Fahrtrichtung konnten wir mehrfach beobachten, dass Radfahrer in Richtung Schönbusch nicht die vorgesehene Furt für die Querung nutzten (Bild 04), sondern links daran vorbei in die Emanuel-Joseph-von-Herigoyen-Strasse einfuhren. Gleichzeitig haben von der B 26 von Stadtmitte kommende links abbiegende Autos ebenfalls grün. Kommt es hier zum Unfall, wird es dem Radfahrer angelastet, der sich falsch verhalten hat.

Bild 06



Bild 07



Der Ampel-Pfosten inmitten des Fahrwegs an der Querung beim Schönbusch behindert insbesondere Besitzer von Anhängern, Lastenrädern und Gruppen. Wie es sich bei der Vorort-Beobachtung herausstellte, können auch Einzelpersonen durchaus Probleme bekommen.

Fazit:

Eine Rad-Infrastruktur muss gut gestaltet, erkennbar und einladend sein. Diese Ziele sind hier deutlich verfehlt worden. Die Ausgestaltung induziert Regelverstöße die in der Zukunft Unfälle generieren können.

Mängel: An allen Überwegen fiel auf, dass kein erkennbares Planungskonzept verfolgt wurde. Die Breite des Radwegs erreichte nie die Regelbreite. Taktile Elemente zur Herstellung der Barrierefreiheit sind nur unvollständig verbaut worden. Signalmasten wurden so platziert, dass sie der Verkehrsfluss mehr behinderten als ihn sicherer zu machen.

Stellungnahme des ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V. zur Ausbaustrecke B 26

Einfahrt Hafenkopf-/Limesstraße

Fahrtrichtung Ost (Bild 08)

In Fahrtrichtung Osten gaukelt die Markierungslinie für Radfahrer eine nutzbare Breite vor, die in der Realität nicht existiert. Der Anfahrwinkel auf den Bord beträgt etwa 45° . Die nutzbare Breite in Fahrtrichtung beträgt lediglich 1,10 m. Im rechten Bereich der Furt befindet sich ein Straßenablauf vor einem Bord mit ansteigender Höhe. Wir haben auch Fälle beobachtet in, in denen Radfahrende, die über diese Kante gefahren sind, vollkommen überrascht waren.

Mängel: Die Mindestbreite für Zweirichtungs-Radwege wurde nicht eingehalten. Eine Begegnung ist hier gefährlich. Für Radfahrer mit eingeschränktem Sehvermögen, bei Dunkelheit und niedrig stehender Sonne in Fahrtrichtung ist die ansteigende Bordkante nicht erkennbar. Es besteht erhebliche Sturzgefahr.

Bild 08



Mittelinsel (Bild 09)

Die Ampel gesicherte Einmündung wird im Zweirichtungsverkehr gequert. Die mittlere Insel hat jedoch nur einen abgesenkten Bereich von 1,55 m nutzbarer Breite. Dieses bedingt, dass sich begegnende Radfahrende „in die Quere“ kommen. Zu dem ist zu erwarten, dass der abgesenkte Bereich ebenfalls mit Rollstühlen und Rollatoren benutzt wird. Wie auf der Fotoeinblendung links oben ersichtlich, sehen sich Radfahrende gezwungen auf Flächen außerhalb der markierten Furt auszuweichen. Gerade an Wochenenden mit erheblichem Freizeitverkehr ist das der Fall. Der hoch gesetzte Tiefbord als Radweg-Begrenzung ist denkbar ungünstig. Er erfordert einen Sicherheitsabstand und reduziert dadurch die nutzbare Breite. Darüber hinaus besteht Sturzgefahr. Soweit beobachtet, sind beide Ampeln synchron geschaltet, so dass zumindest ein Warten auf der zu kleinen Fläche unterbleibt.

Stellungnahme des ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V. zur Ausbaustrecke B 26

Bild 09



Scheinbar wurde entsprechend der DIN 18040-03 (getrennte Querungsstelle) gebaut (Höhe Rollbord 0-3 cm, Höhe Tastbord 6 cm). Allerdings fordert diese Richtlinie auch eine taktile Trennung zu Radwegen. Offensichtlich wurde sie nur für die Mittelinsel angewendet. Beidseits der Einmündung ist, abgesehen von der Bordhöhe 6 cm und dem Rillenbord, kein Element der Barrierefreiheit zu erkennen. Bedauerlich ist, dass keine Markierung der Buswartefläche (Bild 12) vorgenommen wurde. So quert der Radverkehr an der Bushaltestelle nach Belieben die breite Fläche von der Straßenseite zur straßenabgewandten Seite.

Mängel:

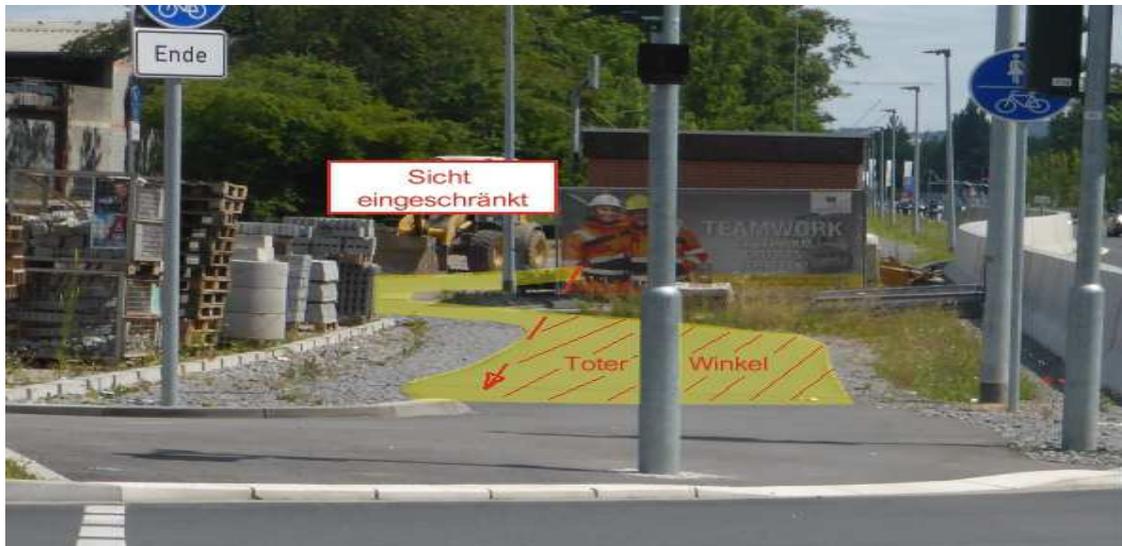
Radweg zu schmal, Sturzgefahr durch hochstehenden Bord (Bild 08) und in die Furt hineinreichende Bordstein-Kante auf der Südseite der Furt (Bild 09)

Es ist nicht eindeutig zuerkennen, welches Regelwerk zugrunde liegt → Rückmeldung/Info

Stellungnahme des ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V. zur Ausbaustrecke B 26

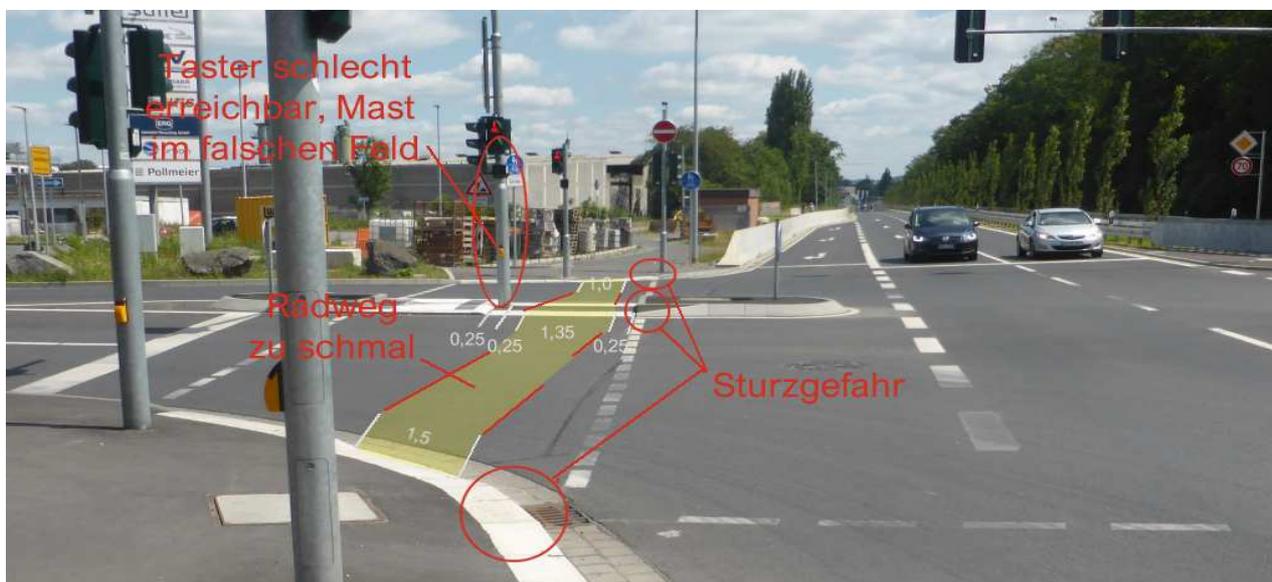
Gasstation nahe Stockstädter Weg

Hier waren Parkplätze offensichtlich wichtiger als der Radweg. Im Verlauf eines neuen Radwegs sollten die Sichtdreiecke und Anhaltewege unbedingt berücksichtigt werden. (Bild 10)



Mängel: Die Sichtweite an der Gasstation erscheint zu gering. Seit 2020 (Entwurfsplanung) hat die E-Bike-Mobilität und damit die Durchschnittsgeschwindigkeit des Radverkehrs deutlich zugenommen. Offensichtlich wurden die Prognosewerte missachtet.

Knoten Stockstädter Weg/Einfahrt Waldfriedhof



Hinsichtlich der taktilen Ausstattung beobachtet man hier nahezu die gleiche Situation, wie an der Einmündung Hafenkopfstraße. Der Radweg sollte in vollen Breite über die Furt verlaufen. Die wird hier nicht erreicht und schwankt deutlich zwischen 1m und 1,5m. An jeder, dem Radweg zuzuordnenden, Bordbegrenzung besteht Sturzgefahr. Der Mast mit Anforderungsknopf steht im Radweg und damit etwa 0,5 m zu weit vom Tastbordbereich entfernt. (Bild 11)

Mängel: - siehe *Einfahrt Hafenkopf-/Limesstraße, Maststandort*

Stellungnahme des ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V. zur Ausbaustrecke B 26

Bushaltestelle Schönbusch stadtauswärts (Bild 12)



Der Radweg wird im Zweirichtungsverkehr über die Haltestelle geführt (Bild 12). Der Verkehrsraum ist großzügig bemessen. Allerdings wird sich der Radverkehr nicht nur auf die hier gelb dargestellten Fläche beschränken. Es besteht die Gefahr eines Konflikts mit den Wartenden (ERA 3.11).

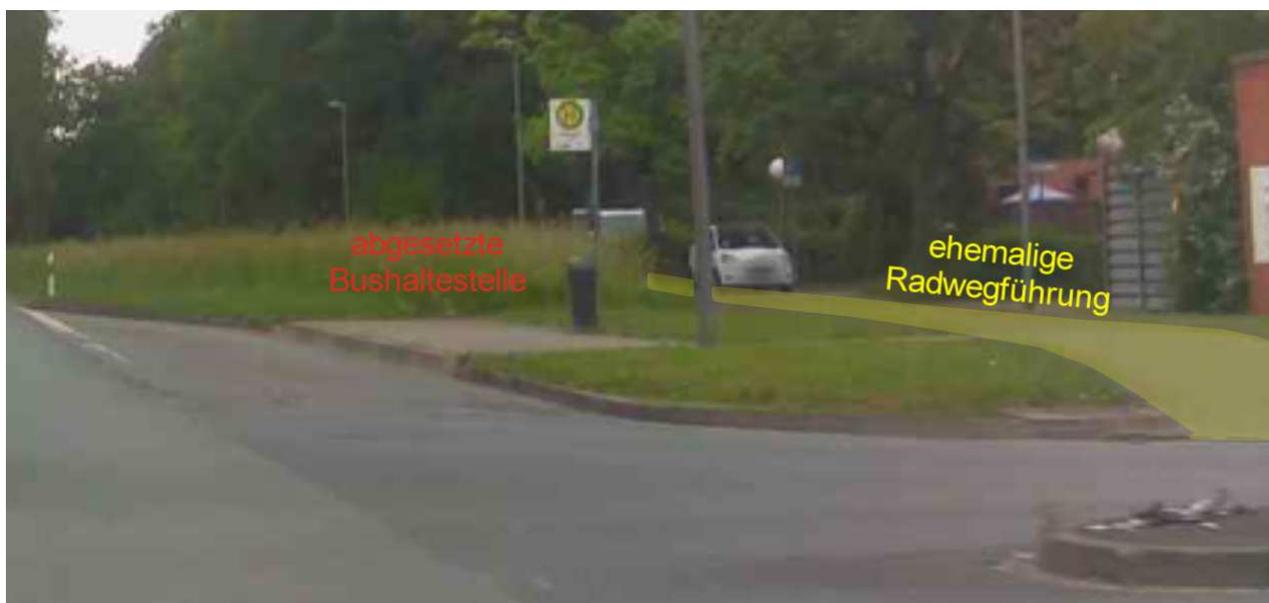
Mangel: fehlende Flächenzuweisungen

Bushaltestelle Waldfriedhof stadtauswärts (Bild 13)



Stellungnahme des ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V. zur Ausbaustrecke B 26

Die Bushaltestelle Waldfriedhof stadtauswärts vor der Baumaßnahme (*Bild 14*) zeigt eine Trennung zwischen Haltestelle und Radweg. Hier hat sich gegenüber früher eine Verschlechterung ergeben.



Mängel: fehlende Flächenzuweisungen, Streubox fehlplaziert, Verschlechterung der Gesamtsituation

Knoten Stockstädter Weg / Geh-/Radweg aus Richtung südlichem Mainufer und Hafen

Diesem Radweg muss innerhalb des südmainischen Radwegenetzes eine wichtige Bedeutung zugemessen werden, weil sich hier mehrere Radwege bündeln. Auf der Straße fließt Verkehr mit einem hohen Schwerverkehrsanteil und vielen überlangen Fahrzeugen. Die Benutzung stellt für Radfahrer ein nicht zu unterschätzendes Risiko dar. Um so wichtiger ist es dem Radverkehr keinen Anlass zu bieten, auf die Straße auszuweichen. (*Bild 17*)



Mängel: Der Mast steht im Weg. An einem Knick bei den Parkplätzen 20m vorher versperrt ein Strauch die freie Sicht.

Stellungnahme des ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V. zur Ausbaustrecke B 26

Knoten Stockstädter Weg/Überweg Schönbusch-Park

Der abgesenkte Bordabschnitt ist mit 1m zu eng bemessen (*Bild 15*). Über diesen Überweg gelangt der südmainische Radverkehr zum Schönbusch Park.



Mit dem Verbotsschild am Eingang zum Schönbusch Park endet der Radweg. Wo können Radfahrer ihr Fahrzeug gesichert abstellen?



Mängel: fehlende Radabstellanlage, Abgesenkter Bordabschnitt für Überweg zu schmal

Zusammenfassung

Leider muss der ADFC eine Vielzahl von Mängeln beklagen. Diese werden in den einzelnen Anschnitten benannt. Besonders bedrückend ist der Umstand, dass das Regelwerk offensichtlich nicht immer Leitfaden beim Bau war. Für den Radverkehr hätte ausgereicht die ERA 2010 in ihrer gültiger Fassung zugrunde zu legen. Auch fiel auf, dass die ausgeführten Baumaßnahmen nicht überall der vom Regierungspräsidenten genehmigten Planung (Planfeststellungsbeschluss) entsprachen (BW 1.14 und 1.17). Darüber hinaus ist zu bemängeln, dass bei der Baumaßnahme die Wirkungen auf das Radwege-Netz nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Die ausgeführten Übergänge sind allein auf die Bedürfnisse von geh- und sehbehinderten Menschen ausgelegt und nicht tauglich für den Radverkehr. Der Radverkehr, der hier eine herausragende überörtliche Bedeutung hat, ist dagegen aufgrund der baulichen Ausführung, wie dargelegt

Stellungnahme des ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V. zur Ausbaustrecke B 26

erheblich erschwert und gefährdet. Da der Baulastträger die Verkehrssicherungspflicht hat, muss er auch die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleisten.

Der ADFC war nicht in der Liste der Träger öffentlicher Belange enthalten.

Tino Fleckenstein

Dieter Stahlbock