

Fortschreibung Radverkehrskonzept Landkreis Aschaffenburg

Stellungnahme des

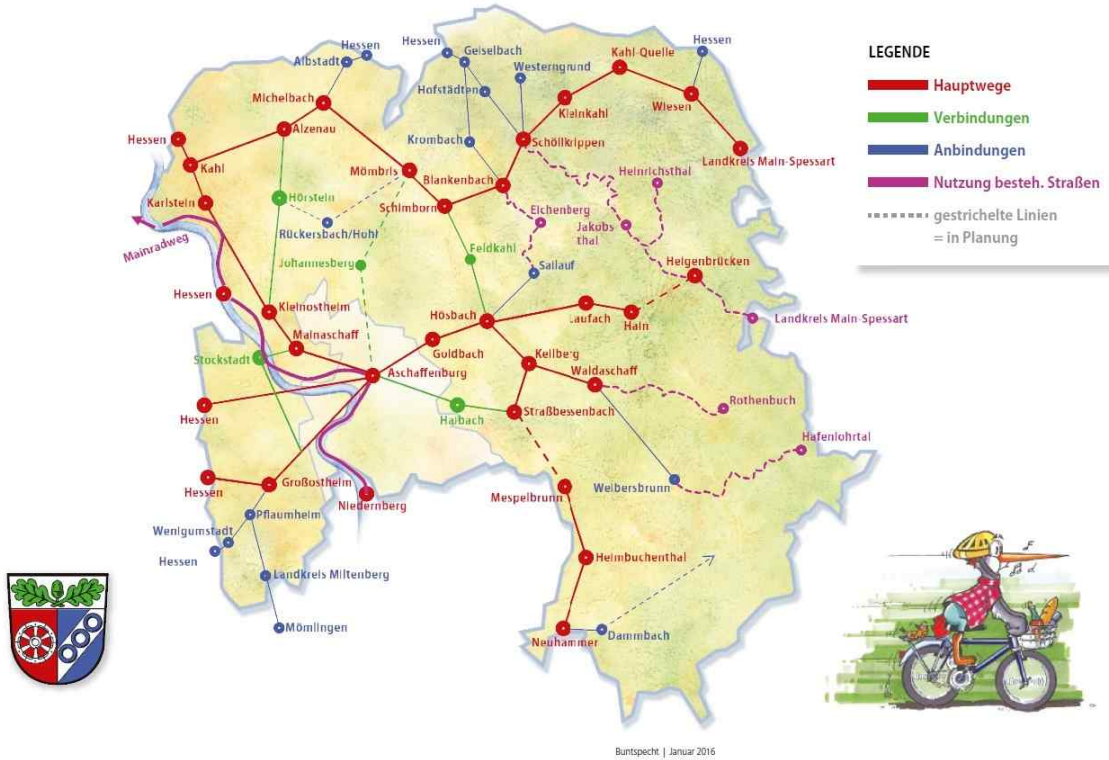
ADFC Aschaffenburg – Miltenberg e.V.

**Sitzung des AK Radverkehr des Landkreises Aschaffenburg am
25.10.2023**

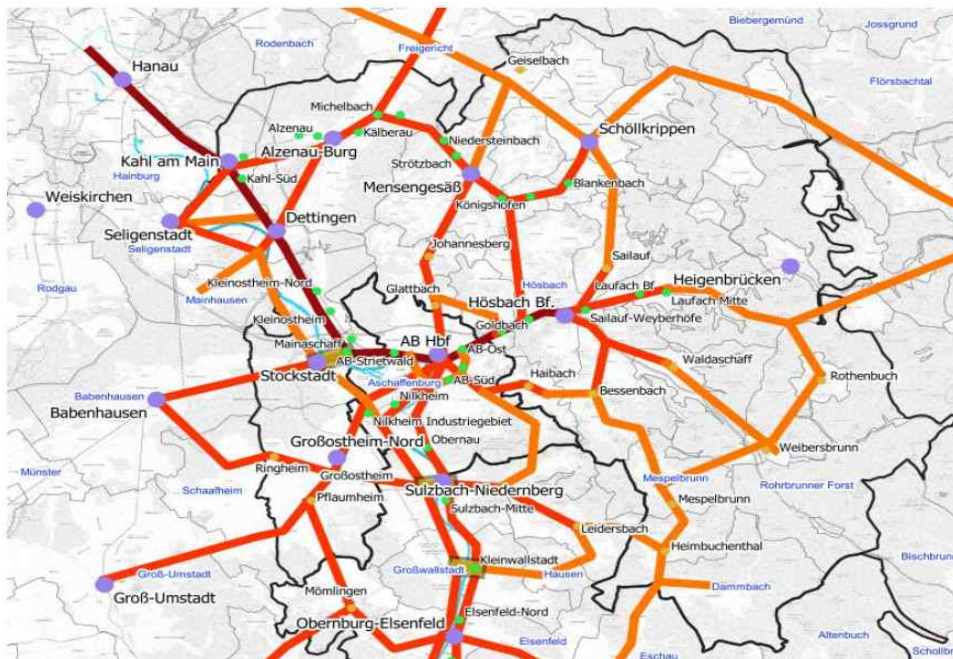
Grundlagen

Grundstruktur Radwegenetz des Landkreises Aschaffenburg

GRUNDSTRUKTUR RADWEGENETZ



Übersichtsplan (Karte 45) aus Remosi-Gutachten



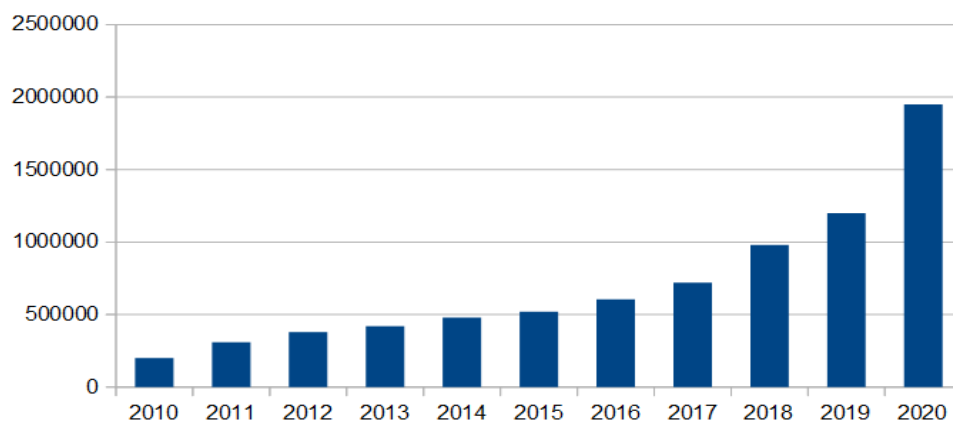
Einleitung

Radverkehr findet deutlich mehr statt als in der Vergangenheit. Daraus leitet sich ein Handlungsbedarf ab, der eigentlich nicht noch weiter aufgeschoben werden darf. Der Ansatz wäre, in Maßnahmen einzusteigen, auch wenn das letzte Planungskonzept noch diskutiert wird. Ein Ansatz aus den Niederlanden, den wir kennenlernen durften lautet:

Just do it!

Radverkehr ist aktuell deutlichen Veränderungen unterworfen:

- Die Geschwindigkeiten im Radverkehr steigen, Elektromobilität wird mit geringem Aufwand realisiert.
- Die Anzahl der Radfahrenden steigt stark. Darauf weisen Zählraten hin, aber auch die Verkaufszahlen von Fahrrädern und Pedelecs. Die Anzahl der verkauften Pedelecs pro Jahr liegt bei ca. 2,0 Mio.



- Die Art der Räder ändert sich: Lastenräder und Fahrräder mit Transportanhänger erfreuen sich einer steigenden Verbreitung.

Auf diese Sachverhalte muss die Infrastruktur eingestellt werden.

Unbeantwortet ist unseres Erachtens die Frage, was geschieht, wenn einzelne Kommunen oder andere Akteure nicht „mitspielen“. Dies zeigt sich aktuell beim Mainradweg in Kleinostheim, der Weiterentwicklung der Radverbindung Alzenau-Aschaffenburg (DB in Mainaschaff, Gemeinde Kleinostheim betreffend Rennstraße) oder einzelnen Stellen Kahltal-Spessart-Radweg

Standards/Grundlagen für Hauptnetz:

Qualitätsanforderungen

Für die Haupttrouten (Hauptwege und Verbindungen) sollen definierte Qualitätsanforderungen gelten:

Grundlage: ERA2010 und RaST 2006 /Neufassung ERA

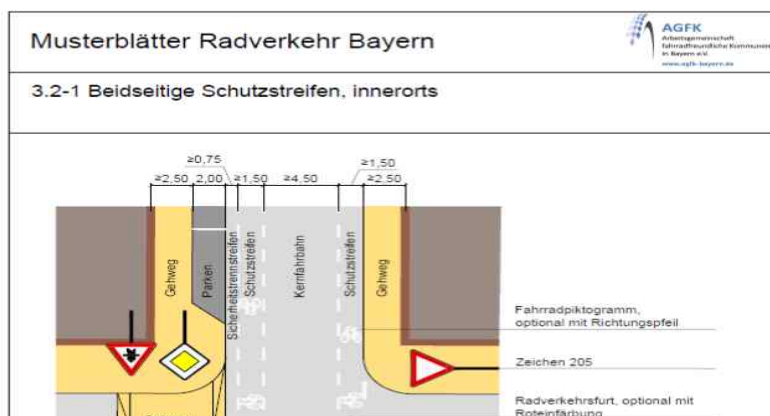
Der aktuelle Kenntnisstand zur Führung des Radverkehrs wird in den gängigen Entwurfsregelwerken - vor allem in den neu überarbeiteten „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) der FGSV oder den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) - sowie in den verkehrsrechtlichen Vorschriften (Straßenverkehrs-Ordnung - StVO und Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung - VwV-StVO) dokumentiert. Bezüglich der ERA ist eine Neuauflage in Arbeit. Die daraus neu resultierenden Anforderungen, die dann dem Forschungsstand entsprechenden sollten dann auch zur Anwendung kommen.

Grundlage: Technisches Regelwerk „E Klima 2022 – Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele“.

Am 24.03.2021 hat der Erste Senat des Bundesverfassungsgerichts klargestellt: Es ist in Deutschland alles Gebotene zu tun, um den menschengemachten Klimawandel in beherrschbaren Grenzen zu halten. Eine Folge aus dem Urteil ist das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG), das verbindliche Reduktionsziele vorschreibt. Für den Bereich der Verkehrsplanung machen die E Klima 2022 erste Vorgaben. Die Broschüre haben wir diese Stellungnahme als Anlage beigelegt. Darin heisst es u.a. „Die Belange des (...) Rad- und Fußverkehrs sind generell gegenüber den Belangen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs zu priorisieren.“.

Grundlage: Musterlösungen Freistaat Bayern 2023/2024

Für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen werden zur Zeit ein Katalog von Musterlösungen durch den Freistaat Bayern/AGFK Bayern e.V. erarbeitet. Diese wären dann heranzuziehen bei der Gestaltung von RVA, wenn diese umfassend vorliegen. Diese beziehen sich stark auf die ERA.



Grundlage: REMOSI-Gutachten – Kapitel 7.3

Der Abschnitt 7.3.1. enthält wesentliche Aussagen zum Radverkehr. Diesen Anforderungen schließen wir uns als ADFC ausdrücklich an.

Auszug Remosi-Gutachten

7.3.1 Radverkehrsnetz: Radschnellwege, Radvorrangrou- ten und Radverkehrsverbindungen

Radschnellverbindungen (RSV) und Radvorrangrouten (RVR) dienen nach FGSV (2021) insbesondere dem schnellen Alltagsradverkehr im Berufs-, Einkaufs- und Ausbildungsverkehr. Darauf sollen Radfahrer:innen auch längere Distanzen bequem und mit möglichst geringen Verlustzeiten an Knotenpunkten zurücklegen können. Radschnellverbindungen sind dabei durch einen breiteren Querschnitt auch für höhere Radverkehrsmengen ausgelegt, während Radvorrangrouten bei einem mittleren Radverkehrsaufkommen auch bei geringeren Querschnittsbreiten durch einen hochwertigen Belag und Vorrang an Knotenpunkten eine hohe Reisegeschwindigkeit ermöglicht. Beide Verbindungen stellen keine eigene Führungsform des Radverkehrs dar, sondern verwenden und kombinieren unterschiedliche Führungsformen.

Der Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen (VM.NRW 2020, S. 21) definiert die Eckpunkte für die Qualitätsstandards wie folgt

- „Die RSV sollen hohe Reisegeschwindigkeiten ermöglichen. Die Zeitverluste durch Warten und Anhalten insbesondere an Verknüpfungspunkten sollen minimiert werden.
- Die Breite der RSV soll gewährleisten, dass sich zwei Radfahrer je Fahrtrichtung begegnen können.
- Bei Einrichtungsradwegen sollen zwei Fahrräder nebeneinander fahren und ohne Störung durch ein drittes überholt werden können.

REMOSI

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
BERATUNGSFIRMEN GMBH
Planung · Beratung · Konzeption · DBK

 RADER KONZEPT

- Durch begleitende Gehwege wird die Nutzung für Radfahrer und Fußgänger getrennt und ein ungehindertes Radfahren gewährleistet.
- Die Trennung von Fuß- und Radverkehr kann sowohl durch Neubau von Gehwegen als auch durch Nutzung vorhandener Wege in Sichtweite zur RSV gewährleistet werden.
- Der Betriebs- und Winterdienst wird in demselben Standard wie bei Landesstraßen durchgeführt.
- Innerorts werden die Radschnellwege durchgängig beleuchtet, außerorts von Fall zu Fall.
- Die Wiedererkennbarkeit von Radschnellwegen wird durch einheitliche Design-Elemente und einheitliche Standards gewährleistet.
- Die Durchfahrthöhen und Konstruktionen der Brücken und der Aufbau der Asphaltdecke garantieren durchgängig die Befahrbarkeit der Radschnellwege durch Unterhaltungs- und Betriebsdienstfahrzeuge sowie durch Notfallfahrzeuge.“

Auch für Radvorrangrouten müssen die Fahr- und Wartezeiten so reduziert werden, dass konkurrenzfähige Fahrtzeiten im Vergleich zum Kfz entstehen. Bei RVR sollte die Begegnung von einer/m Radfahrer:in mit zwei entgegenkommenden Radfahrer:innen ermöglicht werden.

Mit dem REMOSI-Verkehrsmodell wurden in einem ersten Schritt Relationen identifiziert, die grundsätzlich ein ausreichendes Nachfragepotenzial für Radvorrangrouten oder Radschnellverbindungen aufweisen. Für Radschnellverbindungen wurde dabei eine mittlere Querschnittsbelastung von 2.000 Radfahrer:innen oder mehr angesetzt, für Radvorrangrouten eine Querschnittsbelastung von 500 bis 2.000 Radfahrer:innen/Werktag.

Nicht berücksichtigt ist hierbei das touristische Radverkehrsaufkommen, das insbesondere im Maintal eine erhebliche zusätzliche Bedeutung hat.

Als potenzialträchtig für Radschnellverbindungen haben sich dabei folgende Relationen erwiesen:

- Aschaffenburg – Goldbach – Hösbach
- Aschaffenburg – Mainaschaff – Kleinostheim – Karlstein – Hanau mit Abzweig Mainaschaff – Stockstadt

Für die Radschnellverbindung im Aschafftal wurde parallel zum REMOSI-Projekt eine Machbarkeitsstudie und eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt, die die Potenziale bestätigen. Für die Relation Aschaffenburg – Hanau ist eine Machbarkeitsuntersuchung in Bearbeitung.

Für Radvorrangrouten wurde für folgende Relationen ein ausreichendes Nachfragepotenzial bzw. eine überregionale Verbindungsfunktion in die Nachbarregionen ermittelt:

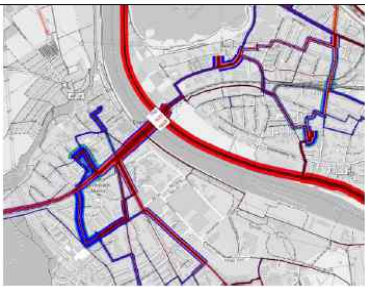
- Kahl – Alzenau – Michelbach
- Alzenau – Hörstein – Dettingen – Seligenstadt
- Stockstadt – Babenhausen
- Aschaffenburg – Glattbach – Johannesberg
- Aschaffenburg – Grünmorsbach
- Hösbach – Sailauf
- Hösbach – Laufach-Hain
- Hösbach – Waldaschaff

Das Remosi-Gutachten hat auch Aussagen zu zusätzlichen Mainquerungen gemacht. Im Landkreis Aschaffenburg geht es dabei um die Mainquerung zwischen Stockstadt und Mainaschaff. Hier sind ja erhebliche Potentiale nachgewiesen. Auf die Netzbedeutung dieser Querung hat der ADFC in den vergangenen Jahren schon mehrfach hingewiesen, geht es doch um die einzige sinnvolle Verbindung von Stockstadt/Bachgau zur Mainebene und zum nördlichen Landkreis.

7.3.2 Neue Mainquerungen

Mit dem REMOSI-Verkehrsmodell wurden die Nachfragepotenziale neuer Mainquerungen für den Rad- und Fußverkehr untersucht. Diese Analysen zeigen, dass es für folgende Mainquerungen einen hohe Nachfragepotenziale gibt – sowohl von Fahrgästen, die über diese Brücken zu Fuß oder mit dem Rad die (geplanten) Haltepunkte der Maintalbahn am anderen Ufer erreichen können, als auch für Wege zwischen den Nachbarorten auf den gegenüberliegenden Mainufeln. So sind im Regionalplan Bayerischer Untermain Sulzbach und Nie-

Tabelle 9: Vorschlag für neue Mainquerungen

Mainbrücke	Funktion		Nutzerpotenzial/Tag zu Fuß und per Rad
Stockstadt – Mainaschaff	Verbindung der Grundzentren, Anbindung Stockstadts an das Oberzentrum Aschaffenburg, Teil der Radvorrangroute Aschaffenburg – Babenhausen – Darmstadt, Zubringer von Stockstadt zum geplanten Bf. Mainaschaff-Nord		3.200

PROGNOSE 2035 – WERKTAG
RADVERKEHRSBELASTUNGSSPINNE MAINBRÜCKE

 OBERMEYER



Zusätzliche Themenpunkte Radverkehrsanlagen:

Priorisierung der Radverkehrsförderung auf die Hauptachsen.

Gute Radverkehrsanlagen werden primär dort benötigt wo viele Menschen ansässig sind. Dies wäre konkret die Mainebene mit den anliegenden Gemeinden mit relativ großen Einwohnerzahlen. Dies wären u.a. die folgenden Routenbeispiele

- Kahl – Karlstein - Kleinostheim – Mainaschaff - AB/RS-Route
- Bachgau – Großostheim – Nilkheim – Aschaffenburg
- Aschafftal

Also wären dies allgemein die Zufahrtskorridore nach Aschaffenburg. Für das Netz wäre es nach Einschätzung des ADFC prioritär diese Verbindungen möglichst **zeitnah** auf einen hohen Standard zu bringen. Die Überlegung hierzu wäre für diese wichtigen Verbindungen die Förderquote des Landkreises (siehe Förderrichtlinie) ggf. deutlich über die 30 % hinaus zu erhöhen.

Der Klimawandel wartet bekanntlich nicht. Maßgeblich wäre Maßnahmen, die ohne große baulichen Aufwand angegangen werden kurzfristig in die Umsetzung zu gehen!

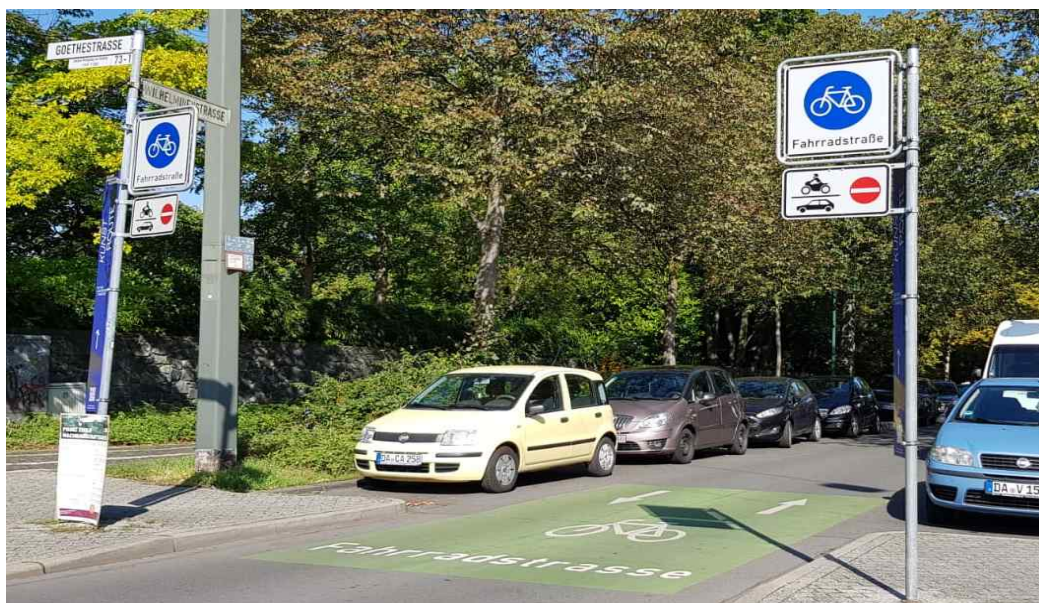
Soweit möglich innerorts Führung als Fahrradstraßen (mit Kfz-Freigabe) und Aufhebung von Benutzungspflichten

Dies wäre eine schnelle und relativ preisgünstige Maßnahme um gerade innerorts die Verhältnisse maßgeblich zu ändern.

In der VwV-StVO – wurde der Passus neu gefasst, wonach zusätzliche Handlungsspielräume entstehen:

„Die Anordnung einer Fahrradstraße kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzen nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird.“

Die qualitativen Kriterien für Fahrradstraßen sollten eingehalten werden wie Fahrbahnbreite, Sicherheitsabstände zu parkenden PKW. Siehe dazu auch die AGFK-Musterlösung (Anlage). Auch eine Gestaltung der Fahrradstraßen in Form von Einbahnstraßen wäre denkbar. Dafür gibt es eine Reihe von Beispielen z.B. in Darmstadt.



Die Benutzungspflicht ist bei gegebenen unzureichenden Radwegen oder Radverkehrsanlagen mit beträchtlichen Nutzungskonflikten mit dem Fußverkehr aufzuheben und generell zu überprüfen. Diesbezüglich wurden in Städten wie Hanau oder Aschaffenburg oder in einigen Gemeinden im Landkreis schon einige Benutzungspflichten

zurückgenommen. Dies ist auch im Landkreis durchaus ein Thema.
Temporeduktion für den Kraftverkehr außerorts

Bei schwach belasteten Straßen ohne eigene Radverkehrsanlage sollten die zulässige Geschwindigkeit auf 70 km/h begrenzt werden. Oft sind die Straßen auch baulich nicht so ausgelegt, dass dort 100 km/h sicher gefahren werden können. Diese Maßnahme wäre eine Steigerung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.

Einbringen der Konzepte Radschnellwege Aschafftal und AB-HU
Diese müssen natürlich ebenso Eingang in das RVK finden.

Für Aschafftal liegt die Machbarkeitsstudie mit NUK vor.

Für AB-HU ist die Potentialanalyse vorliegend.

Hierzu ein Hinweis auf neue gesetzliche Regelungen im Land Bayern. Baulastträgerschaft bei Gemeinden mit weniger als 25.000 Einwohnern kann auf Land übertragen werden! Dies wäre ein Vorschlag an betroffene Gemeinden.

***Gesetz zur Stärkung des Radverkehrs in Bayern
(Bayerisches Radgesetz – BayRadG) Vom 24. Juli 2023***

Art. 6

Sonderbaulast für Radschnellverbindungen

1 Auf Antrag einer Gemeinde mit bis zu 25 000 Einwohnern kann der Freistaat Bayern durch öffentlich-rechtlichen Vertrag Planung und Bau für im Ausbauplan nach Art. 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 enthaltene Radschnellverbindungen übernehmen. 2 Art. 42 Abs. 1 Satz 2 bis 4 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes gilt entsprechend.

Einbringen örtlicher RVK und Mobilitätskonzepte

In verschiedenen Gemeinden existieren bereits konzeptionelle Ausarbeitungen in Form von Radverkehrskonzepten oder Verkehrsentwicklungsplänen.

Siehe Beispiele

- Großostheim
- Bessenbach (nicht beschlossen)
- Goldbach – Hösbach
- Ausarbeitung Verkehrsentwicklungsplan Kleinostheim
- ISEK Kahl
- Überlegungen aus Stockstadt und Mainaschaff

Hinweise zu den definierten bisherigen „Hauptwegen“

Als Anlage wird auf eine gesonderte Aufstellung über den Handlungsbedarf an Staats- und Bundesstraßen beigelegt. Die vorhergehend geschilderten qualitativen Anforderungen sollten hierbei in besonderem Maße gelten.

Hauptweg AB-Mff-KLM-Karlstein-Kahl

Hierbei gibt es ja Ansätze in der Machbarkeitsstudie AB-HU. Mögliche preisgünstige Sofortmaßnahmen für eine Optimierung und Beschleunigung des Radverkehrs – ohne auf die langfristige Fertigstellung der Machbarkeitsstudie oder eine finale Festlegung der Route zu warten - wären:

- Rennstraße Kleinostheim als Fahrradstraße mit Landwirtschaft frei
- Alte Poststraße/Scheblerstraße bis Schützenhaus Fahrradstraße mit Kfz-Freigabe
- Änderung der Vorfahrtregelungen Bergstraße (ggf. als verkehrsberuhigter Bereich, da ohne Trottoir)
- Mittelweg als Fahrradstraße mit Landwirtschaft Freitag
- Aufhebung der Benutzungspflicht in der Ortsdurchfahrt Karlstein (heutige 3308), da der Radweg im Seitenraum die Ansprüche allgemein und für einen Zweirichtungsverkehr im besonderen nicht erfüllt. Zudem ist mit der Umgehung eine Alternative für den Kraftverkehr gegeben.
- Aufhebung der Benutzungspflicht in der Ortsdurchfahrt Kahl. Der gegebene Radweg auf dem Bordstein ist sehr konfliktrichtig und mit höheren Geschwindigkeiten nicht sicher befahrbar. Die bestehenden Radwege sind als zusätzliche Alternative ohne Benutzungspflicht anzubieten.
- Für Kahl wäre 30 km in der Ortsdurchfahrt zu überlegen.

Diese Abschnitte sind bzw. könnten dann später Teil eines Radschnellweges oder einer Radvorrangroute werden. Da es sich nicht um bauliche Maßnahmen handelt, wären dies u.U. später veränderbar.

Kahl – Alzenau – Kahltal – Wiesen

Es gelten in Teilen noch die Mängelpunkte aus 2015. Die Verbindung von Alzenau-Stadt nach Michelbach auf dem Kahltal-Spessartweg ist heute oft, gerade an Wochenende stark belastet.

Entlang der Michelbacher Straße nach Kälberau und Michelbach wären für die außerorts gelegenen Teilstücke alltagstaugliche Radwege erforderlich um hier eine Verbesserung der Situation zu erreichen. Dies würde auch die Direktheit deutlich verbessern und teilweise Überlastsituation auf dem Kahltalradweg Alzenau – Kälberau entlasten. Dazu noch folgende Einzelpunkte:

- Optimierung nötig u.a. am Bahnhof Niedersteinbach (Lückenschluss)
- Optimierung Knoten Michelbach Richtung Bahnhof / Bereich Schloßstraße. Von 78 sind nur 5 Radfahrer von bei einer Zählung durch die Unterführung gefahren! Der Rest ist über die Kreuzung nach Michelbach eingefahren.
- Entlang der St 2305 ist ja ein Radweg geplant.

Aus Abhandlung des ADFC 2015:

Für eine Alltagstauglichkeit müssen im Verlauf des Kahltalradweges punktuell Alternativen der Streckenführung entwickelt werden.

Begleitende Hinweise

- *Präsentationen Kahltalradweg mit Fahrtwegalternativen Bendiek/Fleckenstein 2015*

Probleme/Mängel/Handlungsbedarf

- *z.T. starke Fußgängerfrequentierung Bereich Alzenau-Kälberau*
- *Michelbach: Führung um den Sportplatz des FSV herum, früher konnte hier direkter gefahren werden.*
- *Michelbach zum Bahnhof: problematische Querungssituation*
- (...)

Fahrtalternativen für Alltags-Radverkehr

- *Mömbris-Schimborn straßenbegleitender Radweg*
- *Von Abzweigung Flederichsmühle über Erlenbach und Blankenbach bis Schöllkrippen auf vorhandenen straßenbegleitenden Radwegen und durch die Orte*

Gemeinde-Projektvorschläge direkt an HV

- *Schöllkrippen: Kleinkahl-Schöllkrippen, Asphaltierung geplant*

Gemeinde-Projektvorschläge mit direkter Anbindung an die HV

- *Schöllkrippen: Radweg Schöllkrippen – Schnepfenbach bachbegleitend*

Goldbach – Hösbach – Laufach (- Heigenbrücken)

Hierzu gibt es ja bereits eine Machbarkeitsstudie für den RSV Aschafftal. Im Stadtgebiet Aschaffenburg sind im Bereich Österreicher Kolonie bereits eine Fahrradstraße eingeführt und diverse Regelungen zur Vorfahrt geändert. Hieran gilt es anzuknüpfen. Nachdem sich eine mögliche Realisierung über Jahre hinzuziehen dürfte, wären kurzfristig zu realisierende Vorschläge anzudenken:

- Fahrradstraße mit Kfz-Freigabe von AB kommend in der Österreicher Straße Goldbach bis zum Kreisverkehr
- Fahrradstraße mit Kfz-Freigabe in der Spessartstr. Goldbach und Mühlstraße Hösbach mindestens bis zur Einmündung zur blauen Brücke.

Aschaffenburg-Großostheim

Hierzu gab es Planungen für die St. 3115 über die B 469 hinweg. Wie ist hierbei der Fortgang?

Ein starker Kritikpunkt ist die Überquerung an der Ortsumgehung zur Unteren Stockstädter Straße (Malibu-Querung).

Dazu die Hinweise des ADFC aus 2015:

Entlang der Großostheimer Straße gibt es bereits bis Industriegebiet straßenbegleitend einen Zweirichtungsradweg. Dieser wäre bis Großostheim zu verlängern. Auf Großostheimer Gemarkung gibt es asphaltierte Wege, welche einbezogen werden könnten.

Begleitende Hinweise bez. Großostheim

- *Besprechung Marktgemeinde mit ADFC Herbst 2014*
- *Notiz des ADFC zu obigem Gespräch*

Probleme/Mängel/Handlungsbedarf

- *Heutige Führung durch das Nilkheimer Industriegebiet/bzw. Schotterstrecke entlang der Geleise*

Hösbach – Keilberg – Waldschaff / Straßbessenbach – Mespelbrunn - Elsavatal

Es gelten die Hinweise zu den Staatsstraßen/Bundesstraßen in der Anlage. Im wesentlichen sind die fehlende Anbindung des Elsavatales an das Oberzentrum Aschaffenburg/Mainebene/Aschafftal ein wesentliches Thema. Zwischen Oberbessenbach und Mespelbrunn ist ein Lückenschluss notwendig. Dazu die Hinweise des ADFC aus 2015:

Probleme/Mängel/Handlungsbedarf

- *Mögliche Verbindung ab Abzweig Hohe-Warte zu einem bestehenden Waldwirtschaftsweg. Diesen ggf. ausbauen. Es bietet sich an, am Limousinenhof vorbei erst einmal straßenbegleitend entlang der B 8 auf derselben Seite zu bleiben (keine Querung!) und dann die Anbindung an den bestehenden Waldwirtschaftsweg, welcher über Triebweg und Bessenbachstraße an den straßenbegleitenden Radweg nach Straßbessenbach fortführt zu schaffen.*
 - *Diese weitgehend schon bestehende Route ist aber eher als Sofortmaßnahme zu betrachten, es fehlen v.a. Die soziale Kontrolle. Langfristig wäre es das Ziel möglichst durchgehend straßenbegleitend die Anbindung zu realisieren (getrichelte Linie)*
 - *Optimierung der Ortsdurchfahrt in Straßbessenbach prüfen*
- Gemeinde-Projektvorschläge*
- *Bessenbach: St 2312 Bessenbach – Hessenthal*
 - *Mespelbrunn: Hessenthal Bessenbach*
 - *Mespelbrunn: Asphaltierung Mespelbrunn – Heimbuchenthal letztes Teilstück*

Mainradweg als touristische Route

Hierzu hatte der ADFC schon eine Präsentation für den Mainradweg/Landkreis Aschaffenburg vorgelegt. Aktuell wird ja auf Mainaschaffer Gebiet der Radweg neu ausgeführt. Daneben sehen wir hier noch folgende Punkte:

- Belagoptimierung am Mainufer Kleinostheim ggf. eine Neuordnung (hierzu läuft gerade die Diskussion in Kleinostheim).
- Die Umlaufsperrung am Friedhof Kleinostheim muss entfallen. Diese stellt ein unnötiges Hindernis auf diesem stark frequentierten Radweg dar.
- Im weiteren Verlauf (An der Pflingstweide Karlstein und Mainflinger Straße) wäre der dominierenden Verkehrsbeziehung die Vorfahrt zu gewähren (bereits mit Gemeinde Karlstein in Kontakt).
- Bereich Karlstein bis Mainbrücke. (+500 Radfahrer pro Stunde möglich) wären Maßnahmen erforderlich, da teilweise Überlastsituation.

Anbindungen nach Hessen

Betreffend der Radverbindung Stockstadt – Babenhausen und weiter zum geplanten Radschnellweg Darmstadt – Dieburg ist mit dem dortigen Landkreis/der Stadt die Fortsetzung des von Stockstädter Seite begonnenen alltagstauglichen Radwegs abzustimmen.

Hinweise zu „Verbindungen“

1. Kleinostheim – Alzenau

An der Bezirksstraße Hörstein gibt es ja Planungen für eine Ampelquerung. Diese sollten ggf. noch einmal betrachtet werden, nachdem dort eine Rampe mit höherem Steigungsgrad vorgesehen ist.

2. Aschaffenburg – Johannesberg – Mömbris

Hierzu gibt es ja aktuell Planungen für AB-Johannesberg. Diese sollten mit Eingang ins RVK finden.

3. Hösbach – Feldkahl – Schimborn

Dies wäre als Hauptverbindung zu klassifizieren. Wie ist der Fortgang mit den Planungen Optimierung Stachus und der Anbindung an den Kahlthal-Spessart-Radweg in Schimborn?

Die Möglichkeit einer Anbindung der Schöllkrippener Straße ist zu prüfen. Dies gilt insbesondere aufgrund der ggf. nicht geringen Aufwände bei Baumaßnahmen entlang der Staatsstraße bis zum Stachus.

Hier die Hinweise des ADFC aus 2015:

Diese Route wäre essentiell wegen der Anbindung des kompletten Kahltales inkl. Schöllkrippen und Mömbris an das Aschafftal und damit nach Aschaffenburg.

Vorschlag: Von Hösbach über straßenbegleitenden Zweirichtungsradweg mit Anbindung nach Wenighösbach. In Wenighösbach über Kahlgrundstraße kurzer Anstieg bis Abzweigung StStr. 2307. Anbindung an Radweg Hösbach-Feldkahl-Schimborn herstellen.

Bisheriger R-Radweg von Wenighösbach kommend aufgrund starker Steigung ungeeignet.

Begleitende Hinweise

- Ergebnis Besprechung Markt Hösbach 19.06.2015*

Probleme/Mängel/Handlungsbedarf

- Lücken im Bereich – Vervollständigen!*
- Starke Steigung in Wenighösbach*
- Übergangssituation in Schimborn – am Kreisel*

4. **Aschaffenburg – Haibach - Straßbessenbach**

Siehe hierzu die Hinweise zu Staatsstraße und Bundesstraßen, sowie der Entwurf des RVK Bessenbach.

5. **Stockstadt – Industriegebiet Nilkheim**

Hierzu gab es mal den Ansatz entlang der AB16 (Obernburger Str. Stockstadt) einen Radweg zu bauen (Thema im Fahrradforum der Stadt Aschaffenburg). Alternativ gibt es heute die (qualitativ) sehr schlechte Strecke in der Verlängerung der Stockstädter Industriestraße. Egal wofür man sich hier entscheidet: der Bedarf ist gegeben und eine alltagstaugliche Lösung zu schaffen.

Hinweise zu weiteren Themen

Lastenradförderung

Ähnlich in der Stadt wären hierzu Überlegungen sinnvoll örtliche Lastenradprojekte zu fördern. Dies wäre die Förderung von Lastenrädern in Verleihprojekten, ähnlich, wie dies in der Stadt durch Gesta e.V. betrieben wird. Mittlerweile gibt es einige kleinere Projekte im Landkreis.

Wir würden Projekte im Rahmen einer allgemeinen Verfügbarkeit (kostenloser Verleih) präferieren gegenüber einem reinen Beschaffungszuschuss.

E-Bike-Ladestationen

Die E-Bike-Ladestationen 'Wald Erfahren' z.B.: Praktikabler wären welche der Variante 'Gepäckschließfach'. Dort der Akku samt Ladegerät eingeschlossen werden während Einkauf etc.

Manche Stationen haben auch keine Schukosteckdose - d.h. wenn es kein Adapterkabel für den eigenen Akku gibt, dann kann man die Ladestationen nicht nutzen.

Landkarte des Landkreises <https://www.kreiskarte-ab.app/map.html>

Hier könnten noch die Routen des Alltags-Radverkehrs aufgenommen werden, so wie Sie heute bestehen.

Siehe hierzu Beispiel Frankfurt:

<https://www.radfahren-ffm.de/219-0-Home.html>

Beteiligung Fachverbände

Es ist zwar ein Ansatz einmal im Jahr den AK auf Kreisebene zu machen und dabei ADFC und VCD einzubinden. Die Praxis zeigt aber, dass es sinnvoll wäre, die „Praktikerseite“ bei der Planung von Vorhaben mit Bezug Radverkehr rechtzeitig mit einzubinden. Hinterher über Planungsfehler zu diskutieren stellt beide Seiten nicht zufrieden und erhöht die Kosten (Hinterher wird es immer teurer).

Ansprechpartner:

Tino Fleckenstein
ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V.
Stellvertretender Vorsitzender

Mobil: 0160 90933921

Theodor-Heuss-Str. 6, 63741 Aschaffenburg
Alte Poststraße 41, 63801 Kleinostheim

Homepage ADFC:
<https://www.adfc-aschaffenburg.de>

ANLAGE 1

Handlungsbedarf entlang Bundes- und Staatsstraßen Radverkehr Region Aschaffenburg

Auflistung Straßen

B 8

Aschaffenburg

- Kreuzung Westring Aschaffenburg – ungünstige Gestaltung der Querungen an der unter der B 8 liegenden Kreuzung mit geringen Aufstellflächen, nachteiligen Ampelschaltungen für Radverkehr (wurden aktuell etwas verbessert).
- **Knoten im Kontext B 8 / Linkstraße/Mainaschaffer Str. mit unsicherer Gestaltung. Zwei tote Radfahrer in den letzten Jahren.**

Kleinostheim

- **Knoten Mainparkstraße/B 8/Saaläckerstraße – mangelhafte Gestaltung und erkennbar schlechte Kreuzungsgeometrie. In der Planung wurde der Radverkehr schlicht „vergessen“. Knoten lt. Polizei allgemeiner Unfallschwerpunkt.**
- Unterführungen bei Unterquerung Autobahn nicht beleuchtet und belagstechnisch teils defekt mit Wurzelaufbrüchen. Starke Verschmutzungen Regelfall (Tauben).
- Keine taugliche ausgewiesene Radführung an der B 8 innerorts, es gibt Planungen seit mind. 2015 (Bürgerwerkstatt Verkehr), bis heute nicht angegangen.
- **Kreisverkehr Heubrach ohne umlaufende Radwege bei ca. 16-18 T Kfz/Tag, d.h. Überschreiten der in der ERA 2010 genannten Grenze von 15 T Kfz/Tag.**

B 26

Aschaffenburg

- siehe Mängelpunkte im Radverkehrskonzept der Stadt Aschaffenburg u.a. Weissenburger Str./ Hanauer Str. / Goldbacher Straße

Goldbach

- Knoten am Ortseingang mit Querung zur Aschaffener Straße
- Führung an der Umgehungsstraße – Hindernisse auf Radweg (Ampelmasten)
- Roteinschlämmungen entlang der Umgehung wurden abgelehnt!
- Überleitung Bahnhofstraße mit Benutzungspflicht ohne gut erreichbare Auffahrt (Stellungnahme ADFC)

Hösbach

- Generell: Situation OD ohne Radverkehrsanlagen, nun zumindest Modellversuch Piktogramme (diese sind bereits deutlich in Mitleidenschaft gezogen)
- Kreuzungssituationen am östlichen Ortsausgang u.a. zur Industriestraße
- Kreuzung Stachus, kleine Aufstellflächen, Ampelschaltungen

Laufach

- Ortsdurchfahrt – wechselnde Geschwindigkeitsregelungen, teilweise keine Radverkehrsanlagen

Sailauf

- Brücke Sailauf defekt



Stockstadt

- Querung in der Verlängerung Großostheimer Straße (ungesichert)

ST 2305

Alzenau-Michelbach

- Knoten Schloßstr. / Kahlthal-Spessart-Radweg, wiederholt angesprochen, nach wie vor nicht sicher, trotz Nachbesserung 2021
- Auffahrt Radweg an Kreuzung zum Klärwerk sehr unsicher und eng

Niedersteinbach

- fehlende alltagstaugliche Radverbindung zwischen Michelbach und Niedersteinbach

Schöllkrippen

- Überquerung Kahlthalradweg Nähe Sackhaus unsicher

Wiesen

- kein alltagstauglicher Radweg außerorts in Richtung Aschaffenburg/Kahlgrund

ST 2308/im weiteren Bereich Autobahn

Weibersbrunn

- kein alltagstauglicher Radweg außerorts

ST 2309

Johannesberg (-Aschaffenburg)

- kein alltagstauglicher Radweg außerorts (wird aktuell ein Ansatz diskutiert)

ST 2312 (frühere B 8)

Aschaffenburg

- Kreuzung Westring Aschaffenburg – ungünstige Gestaltung der Querungen an der unter der B 8 liegenden Kreuzung mit geringen Aufstellflächen, nachteiligen Ampelschaltungen für Radverkehr (wurden aktuell etwas verbessert).
- Siehe Mängelpunkte im Radverkehrskonzept zu Würzburger Straße – hohe Unfalldichte

Bessenbach

- Überleitung von Radwegen in den Mischverkehr am Ortseingang von Haibach kommend unsicher – keine bauliche Überleitung!
- Ortsdurchfahrt ohne Radverkehrsanlage
- Straßbessenbach, Ortseingang von Oberbessenbach kommend
- ? Ansätze Radverkehrskonzept Bessenbach ?

Verbindung Bessenbach – Mespelbrunn

- kein alltagstauglicher Radweg außerorts (so aufgenommen in Radwegenetz Bayern!), Hierzu sind Überlegungen notwendig. Ggf. Anbindung über Limousinenhof
- Zudem zweimaliger Seitenwechsel für (benutzungspflichtigen Radweg zwischen Straßbessenbach und Oberbessenbach für Radfahrer, welche die Staatsstraße nach AB nutzen. Dies ohne geeignete Überleitung.

ST 2443

Alzenau-Hörstein

- Querungssituation Radroute ALZ-AB auf der Bezirksstraße (wird verbessert, aber in der Sparversion mit einem 10%-Anstieg)
- Kreisverkehr – Übergang für den Radverkehr in Richtung linksseitig verlaufendem Radweg
- Zum neuen Radweg Wasserlos nach Hörstein muss bei Fahrt nach Wasserlos zweimal die Fahrbahn gequert werden. In Hörstein ist die Überleitung in den Mischverkehr zu überprüfen.

ST 3115

Aschaffenburg

- In Teilen ungesicherter „Radfahrstreifen“ in Nilkheim Richtung Stadt (Hierzu gibt es Planung der Stadt Aschaffenburg).

Großostheim

- Querung zur Unteren Stockstädter Straße
- Interessanterweise geht die 3115 immer noch durch den Ort. Die Aschaffener Straße in Großostheim hat eigene Mängelpunkte u.a. völliges fehlen Radverkehrsanlagen bei hohen Verkehrsstärken im Zulauf der Einkaufsmärkte.

ST 3202

Alzenau-Albstadt

- Fehlender Radweg Albstadt – zum Anschluss Somborn/Rodenbach an der Landesgrenze

ST 3308 (und neue Umgehungsstraße)

Karlstein

- Situation Ortsdurchfahrt – insbesondere Knoten mit Gestaltung für einen schnellen Autoverkehr, große Schleppkurven, unübersichtliche Übergänge. OD ist auffällig im Unfallgeschehen
- Führung im Zweirichtungsverkehr Innerorts (!) mit nochmals erforderlicher Querung, Verbannen des Radverkehrs unter die Erde (Tunnel) mit Benutzungspflicht
- Gestaltung Knoten zur Frankenstraße und Alten Straße für Radverkehr
- Neue Ortsumgehung: Berichte über Wasser in Unterführung bei Starkregen.
- Nach Fertigstellung Umgehungsstraße wird mit der Bahnunterführung des Radweges erst begonnen (!). Bauzeit bis 2025 ca.

Kahl

- Ampelknoten Alzenauer Straße als Unfallschwerpunkt! Hier sind jetzt mit div. Lichtkennzeichen eine Maßnahme getroffen worden – die Auswirkung ist zu beobachten.
- OD: Die schmalen Radwege auf dem Gehweg sind sehr problembehaftet. Konflikte mit Fußgängern, Verschwenkungen, Treppe direkt auf Radweg im Bereich einer Bushaltestelle. Die Überlegung wäre die Benutzungspflicht aufzuheben.
- Strecke Ortsdurchfahrt an sich fällt mit relativ vielen Unfällen auf.

ST 3339

Alzenau-Albstadt

- Beim Radweg nach Freigericht-Neuses Steigung mit 16 %.

Kreisstraßen des Landkreises Aschaffenburg (noch in Bearbeitung)

AB 2 (Haibach – Schmerlenbach – Hösbach-Bhf. - Weiberhöfe - Sailauf – Höhenstraße bis Wiesen)

- (Wie ist Umsetzungsstand KV Hösbach-Bahnhof – Weiberhöfe?)

AB 4 (ab Frauengrund - Waldaschaff - Rothenbuch)

- Aufgrund fehlender alltagstauglicher Fahrtalternativen nach Rothenbuch wird es hierbei Radverkehr auf diesem Abschnitt geben. Da eine kurzfristige Realisierung eines straßenbegleitenden Radweges wohl nicht realisierbar ist, muss dies über Geschwindigkeitsbegrenzungen geregelt werden.

AB 5 (Spessart-Höhenstraße Siebenwege - Weibersbrunn)

- keine relevanten Radverkehrsmengen -

AB 13 (Rückersbach – Johannesberg)

- Radwegende in Johannesberg – zweimaliges Überqueren der Fahrbahn notwendig für 170 m Radweg. Ggf. Aufheben der Benutzungspflicht prüfen.

AB 16 (Stockstadt – Frühlingslust – Niedernberg)

- Siehe Ansätze aus Fahrradforum der Stadt Aschaffenburg wegen Lückenschluss. Damals eine Planung direkt an der AB bis zur ehemaligen Bahn Großostheim angedacht. Alternativer Ansatz: Verlängerung Industriestraße Stockstadt zum Industriegebiet alltagstauglich herstellen.

AB 19 (Krombach - Schöllkrippen - Engländerhaus)


- keine relevanten Radverkehrsmengen -

AB 22 (AB – Schmerlenbach)

- keine relevanten Radverkehrsmengen -

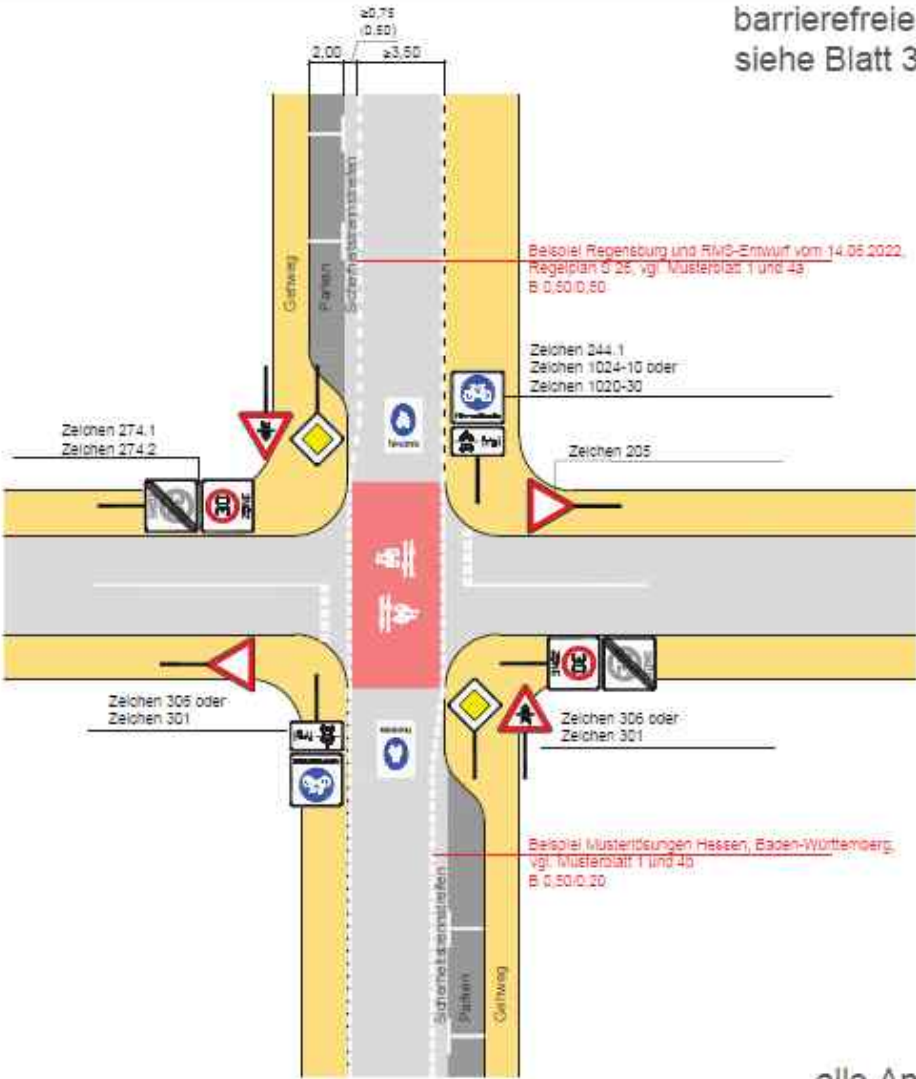
Anlage 2 : Musterlösung Fahrradstraße AGFK Bayern

Musterlösungen für Radverkehr in Bayern



AGFK
Arbeitsgemeinschaft
fahrtaufwärtliche Kommunen
in Bayern e.V.
www.agfk-bayern.de

6.3-1, Führung einer Fahrradstraße, innerorts



barrierefreie Gestaltung
siehe Blatt 3

Beispiel Regensburg und RAVS-Erwurf vom 14.05.2022, Regelplan 0'25, vgl. Musterblatt 1 und 4b, B 0,50/0,50

Zeichen 244.1
Zeichen 1024-10 oder
Zeichen 1020-30

Zeichen 205

Zeichen 274.1
Zeichen 274.2

Zeichen 306 oder
Zeichen 301

Zeichen 306 oder
Zeichen 301

Beispiel Musterlösungen Hessen, Baden-Württemberg, vgl. Musterblatt 1 und 4b, B 0,50/0,20

alle Angaben in m

Regelungen:

- RASt 06, Kapitel 6.1 und 6.2
- ERA 2010, Kapitel 6.3
- H BVA 2011
- VwV StVO zu Zeichen 244.1 und Zeichen 244.2

Anwendungsbereiche:


- Fahrradstraßen (mit zugelassenem Kfz-Verkehr) mit Bevorrechtigung
- Hier beispielhaft mit angrenzender Tempo 30-Zone

Besonderheiten:

- Im Bereich der Einmündungen ist auf ausreichende Sichtverhältnisse zu achten.
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt 1 und 2 zu entnehmen.
- Mindestbreite Fahrgasse, wenn PKW nicht zugelassen: $\geq 3,00$ m
- Mindestbreite Fahrgasse, wenn PKW zugelassen: $\geq 3,50$ m
- Roteinfärbung optional
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen.

Bearbeitet: DG, AB

Stand: Juli 2022



PGV
Planungsbüro
Gartenstraße 10
D-81549 München
Tel. 089 11 22992-40
Fax 089 11 22992-44
www.pgv-planung.de