



STADT
ASCHAFFENBURG



AGFK Fachexkursion

am 10.07.2025



10 Jahre Radverkehrskonzept
in Aschaffenburg



2012: Gründungsmitglied der AGFK Bayern

2017: Auszeichnung als Fahrradfreundliche Kommune in Bayern

2025: Re-Zertifizierung



URKUNDE

Im Namen des Freistaates Bayern

verleihe ich der

Stadt Aschaffenburg

die Auszeichnung

(Rezertifizierung)

„Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“

für die Zeit vom 23.01.2025 bis 31.12.2031

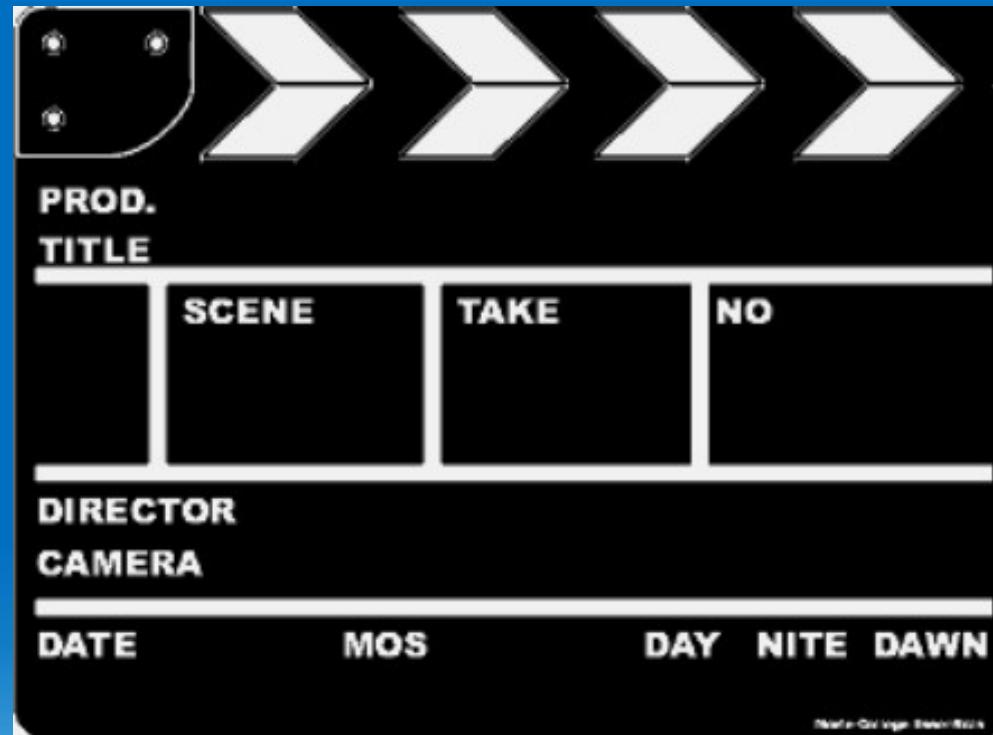
München, den 23. Januar 2025

Bayerischer Staatsminister für
Wohnen, Bau und Verkehr

Christian Bernreiter, MdL



10 Jahre Radverkehrskonzept in Aschaffenburg



Kurzzusammenfassung
im Film

Tagesordnung und Zeitplan

10:15 bis 11:45 Uhr:

Holger Schmidt
Jürgen Herzing

Begrüßung

Stellvertretender Geschäftsführer der AGFK Bayern
Oberbürgermeister der Stadt Aschaffenburg

10 Jahre Radverkehrskonzept in der Stadt Aschaffenburg

Daniel Altemeyer-Bartscher
Jörn Büttner

Amtsleiter für Stadtplanung und Klimamanagement
Sachgebietsleitung Verkehr, Radverkehrsbeauftragter

11:45 bis 13:00 Uhr:

Mittagessen

13.00 bis 15:00 Uhr:

Fahrradtour durch Aschaffenburg
Vorstellung von Praxisbeispielen

15.00 bis 16:00 Uhr:

Kleine Pause und Abschlussbesprechung

Optional:

*Ausklang im Biergarten am Main vor
Schloss Johannisburg in der Abendsonne*



Ein Hinweis vorab:

Es werden Fotos gemacht!

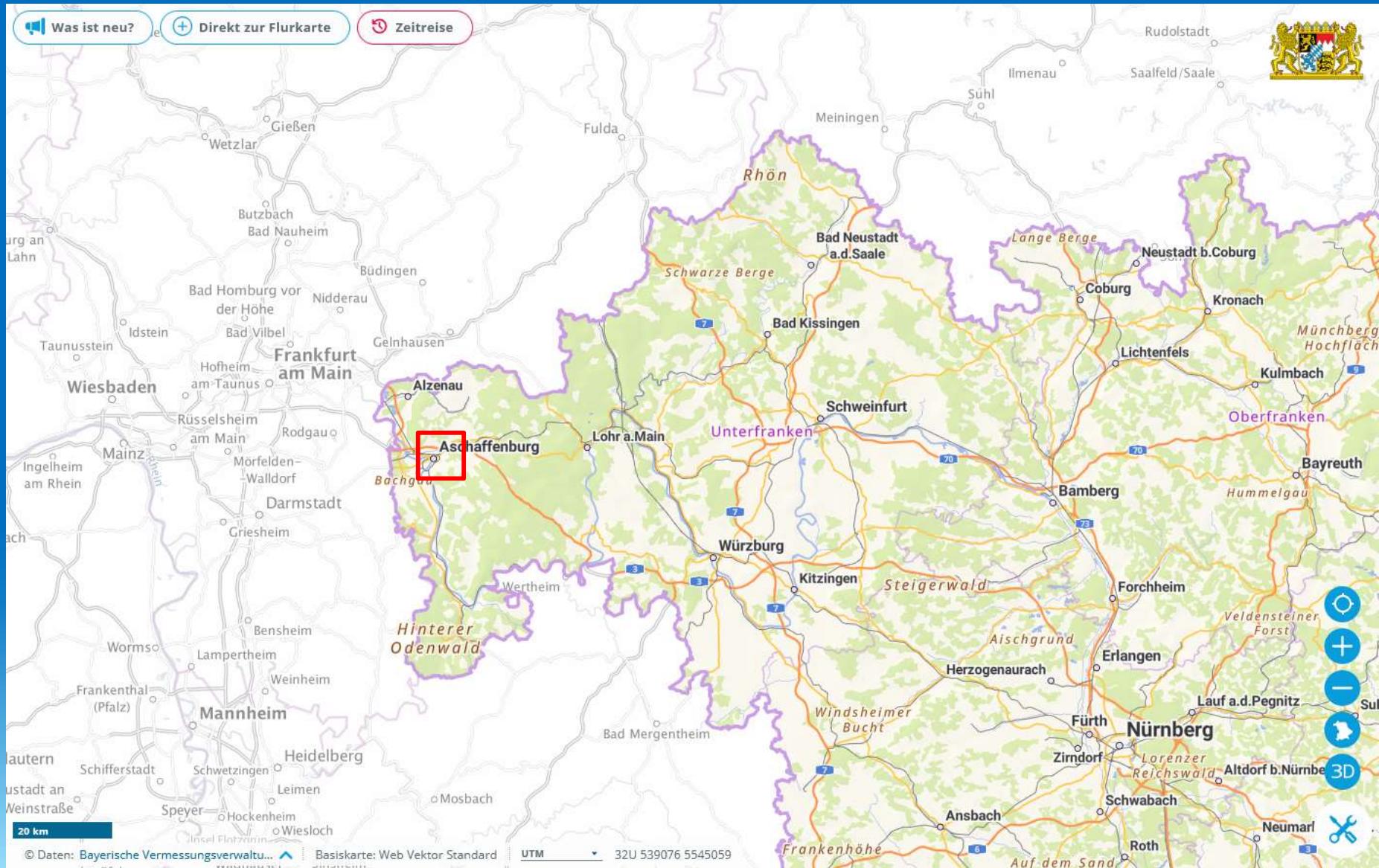
Wenn jemand damit nicht einverstanden ist, bitte bei **Frau Stenger** melden.

Präsentation der Stadtverwaltung

- 1. Stadt Aschaffenburg**
Räumliche Ausgangslage
- 2. Das Radverkehrskonzept 2015**
als Grundlage der Radverkehrsförderung
- 3. Bisherige Umsetzungen und aktuelle Projekte**
der Radverkehrsförderung
- 4. Resumée und Ausblick**



Oberzentrum am bayerischen Untermain, Regierungsbezirk Unterfranken 72.918 Einwohner, Einzugsbereich von ca. 150.000 Personen





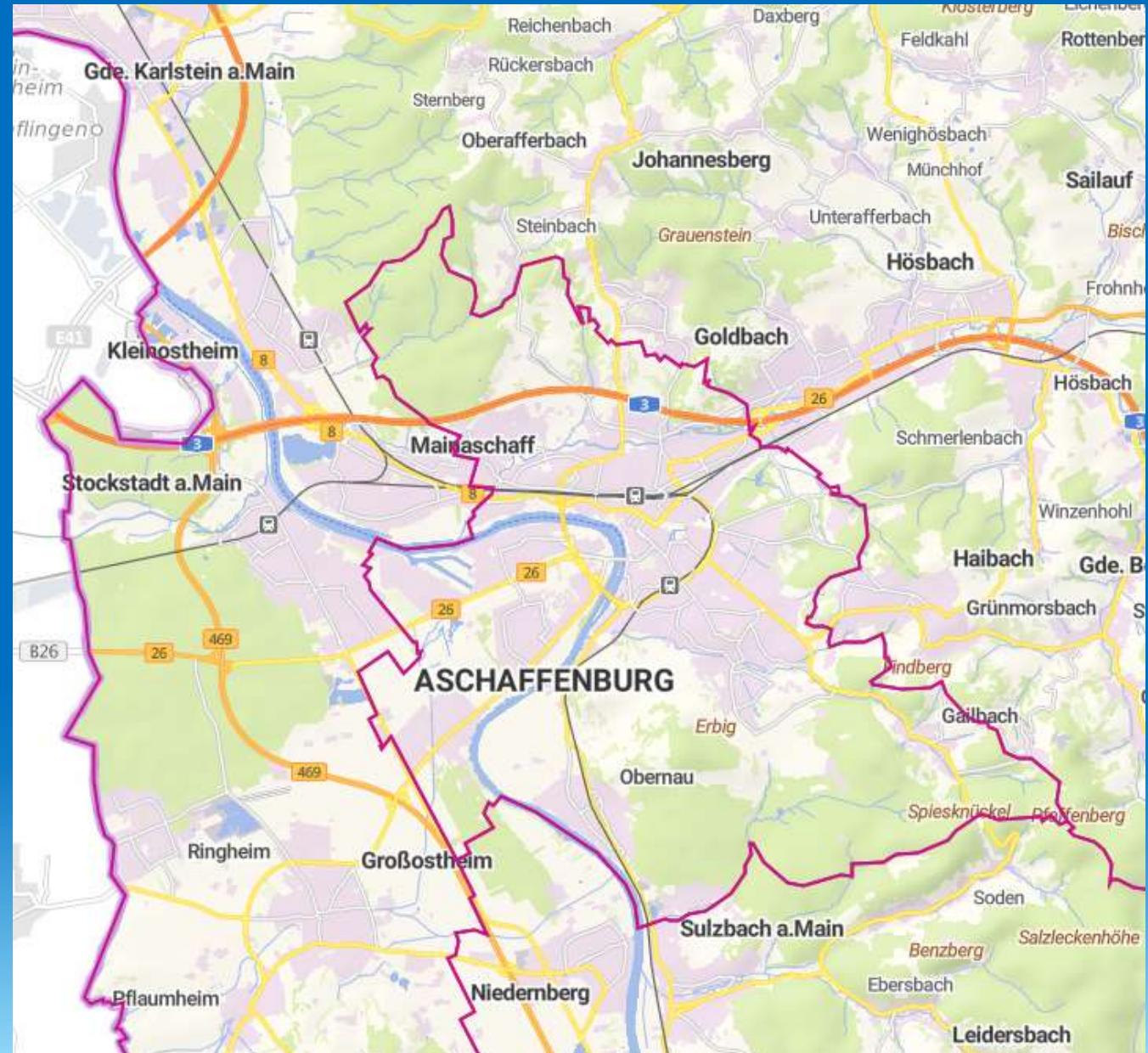
Hohes Mobilitätsbedürfnis auf kleiner Fläche

Einpendler:innen 33.570

Auspendler:innen 16.750

Bevölkerungsdichte

1.167 pro km²





Ringstraße für Kraftfahrzeuge

ca. 2,5 km Durchmesser

Innerer Ring

ca. 1 km Durchmesser

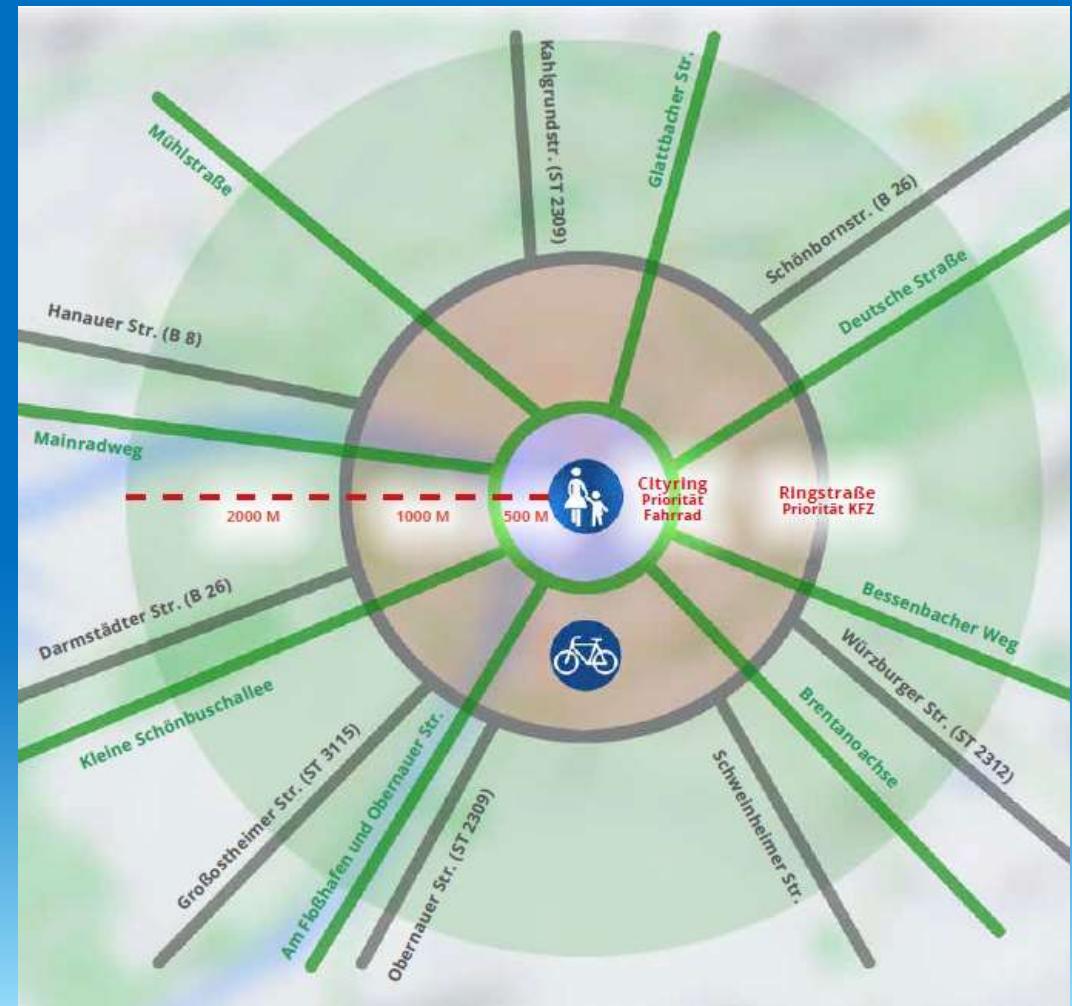


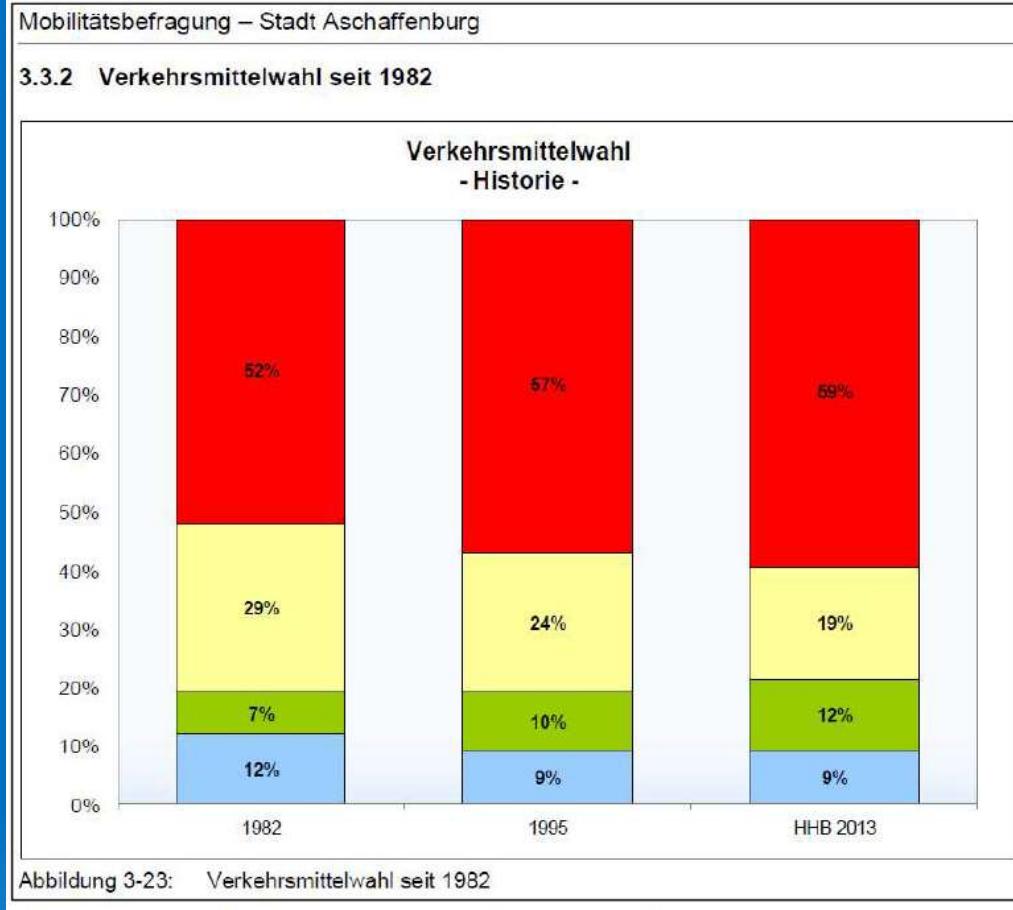


Keine traditionelle Fahrradstadt topographisch bewegtes Gelände

Stadt der kurzen Wege
Kernbereich ca. 2,5 km Ø
Weniger < 5 km
in alle Stadtteile

Radiale Netze
auch beim Radverkehr





Politische Zielsetzung

Stärkung des Umweltverbundes,
Erhöhung des Radverkehrsanteils

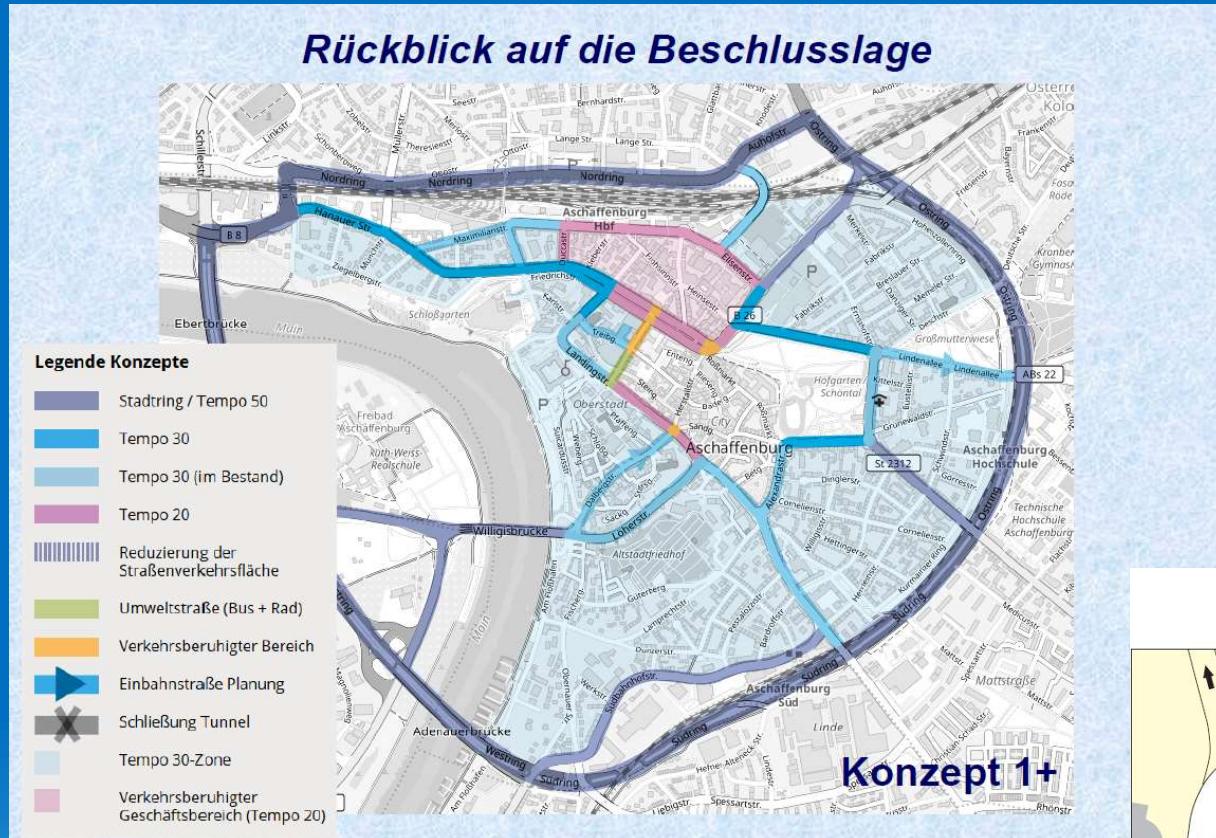
20 % in 2025

25 % in 2030

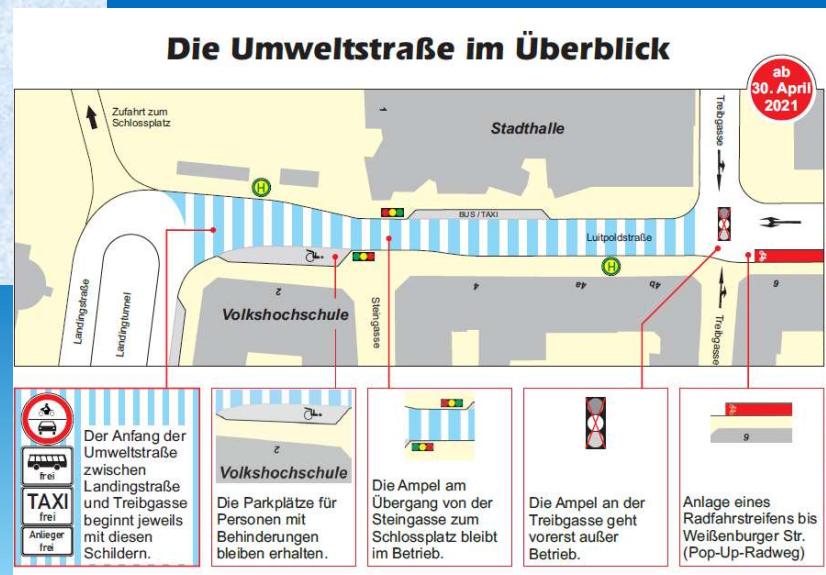
Neue
Modal-Split-
Erhebung in 2025



Verkehrsentwicklungsplan Innenstadt



Beschlusslage:
Innerhalb der Ringstraße





2015

DAS RADVERKEHRSKONZEPT GRUNDSÄTZE, NETZHIERARCHIE UND QUALITÄTSSTANDARDS

Aufgabenstellung

Im Jahr 2012 wurde das Büroplan & rat aus Braunschweig zusammen mit PGV-Airutz aus Hannover als Planungsgemeinschaft beauftragt, ein Radverkehrskonzept für die Stadt Aschaffenburg zu erstellen. 2015 wurde das Konzept fertiggestellt und vom Stadtrat beschlossen.

Die Aufgabenstellung, wie sie in dem Bericht selbst definiert wurde, bestand darin, das Radverkehrskonzept, welches in groben Zügen aus dem Verkehrsentwicklungsplan von 2002 schon vorlag, unter den aktuellen Rand- und Rahmenbedingungen sowie gesamtgesellschaftlichen Entwicklungen weiterzuentwickeln und ein Handlungs- und Maßnahmenkonzept (baulich, organisatorisch, kommunikativ) mit Dringlichkeitsstufen, Kostenansätzen und einer Zeitplanung vorzulegen. Ziel war und ist es weiterhin, den Radverkehr in Aschaffenburg attraktiver und sicherer zu machen, eine Änderung des Modal Split zugunsten des Radverkehrs zu erreichen und somit auch einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

Hierarchisch gestuftes Radverkehrsnets

Um ein durchgängiges Radwegennetz mit einheitlichen Ausstattungsstandards zu erreichen, wurden in einem ersten Schritt alle Radwegbeziehungen nach Hauptrouten und Freizeitrouten priorisiert und so eine Netzplanung anhand wichtiger

Quell- und Zielpunkte für das Stadtgebiet erstellt.

So entstand ein hierarchisch gestuftes Radverkehrsnetz, bestehend aus drei Kategorien mit jeweils spezifischen Anforderungen und Qualitätsmerkmalen.

Anhand dieser Qualitätsstandards wurden in einem nächsten Schritt alle Radwege auf Mängel geprüft und daraus schließlich ein Maßnahmenkatalog erstellt, wo welche Mängel zu beheben sind, um ein qualitativvolles Radverkehrsnetz zu erhalten.

Folgende Netzhierarchie ist definiert:

Hauptverbindungen erster Ordnung

Die Hauptverbindungen erster Ordnung (oder Stadtnetz) sind ein Raster von durchgehenden Hauptverbindungen (radiale und tangentiale Verbindungen). Wichtige Quellen (Wohngebiete) und übergeordnete Ziele der Bereiche Beruf, Ausbildung (Hochschule, Schulzentren), Einkaufszentren, Behörden, Klinikum Aschaffenburg, Bahnhöfe bzw.

wichtige ÖPNV-Haltestellen, übergeordnete Freizeitziele (z. B. Mainufer, Sportstätten Alleefeld und Stadtbadstraße) werden miteinander verbunden. Hierzu gehört auch die Anbindung der einzelnen Stadtteile.

Qualitätsstandards Hauptverbindungen erster Ordnung

- Regelmäße nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

- alltagstauglich (ebene Oberfläche, sozial sicher)

- möglichst keine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr bei hoher Frequenz

- keine Führung „Gehweg / Radfahrer frei“

- Führung über Fahrradstraßen möglich

Hauptverbindungen zweiter Ordnung

Die Hauptverbindungen zweiter Ordnung verbinden die typischen Ziele auf Stadtteilniveau (Schulen, Stadtteilzentren, Versorgungseinrichtungen, Freizeitziele) miteinander.

Ausbaustandard

Es wird empfohlen, sich auch für die Hauptverbindungen zweiter Ordnung an den Regelmäßen der ERA zu orientieren, in Einzelfällen können die ERA-Mindestanforderungen angewandt werden.

Bei den Hauptverbindungen zweiter Ordnung sind folgende Führungen möglich:

- gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr

- Führung „Gehweg / Radfahrer“ frei

- Führung über Fahrradstraßen

Freizeitverbindungen

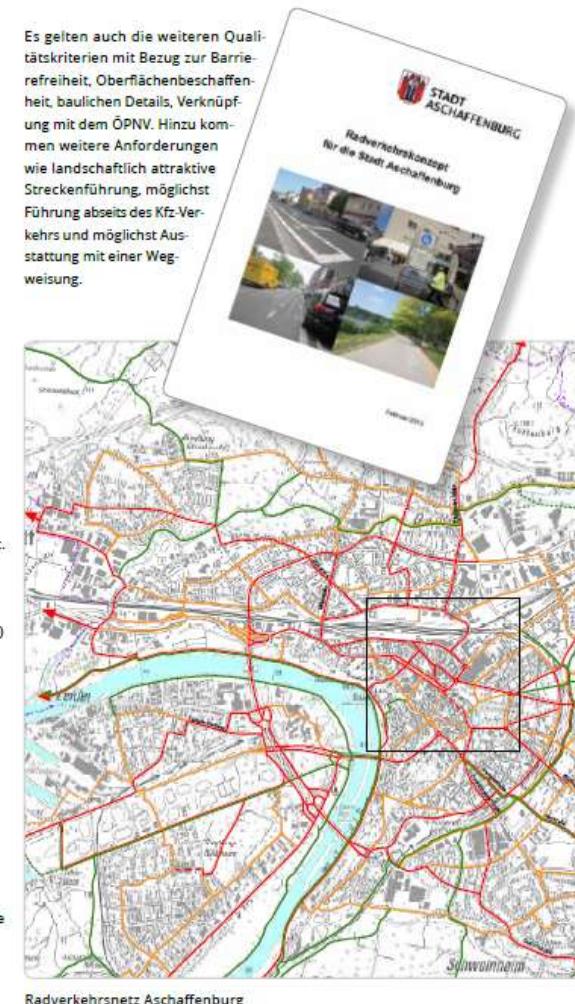
Angeknüpft an die Verbindungen aus dem Umland (z. B. Strietwald/Pfaffengrund, Hösbach, Soden, Sulzbach a. Main, Stockstadt, Mainaschaff) führen die Freizeitverbindungen meist abseits des Straßenverkehrs, teilweise Wirtschaftswege nutzend, bis in die touristisch interessante Innenstadt. Die bestehenden Landkreisrouten und die konzeptionellen Ideen zu einem „Grünen Rad“ aus dem städtischen Landschaftsplan (2008) wurden aufgegriffen.

Landschaftlich besonders hervzuheben sind der Main-Radweg, der Aschaffauerweg, die Wege durch die Fasanerie und die Kleine Schönbuschallee Richtung Park Schönbusch.

Ausbaustandard

Auch für Freizeitverbindungen gelten die Regel- und Mindestmaße nach der ERA, was entsprechende Breiten anbetrifft.

Es gelten auch die weiteren Qualitätskriterien mit Bezug zur Barrierefreiheit, Oberflächenbeschaffenheit, baulichen Details, Verknüpfung mit dem ÖPNV. Hinzu kommen weitere Anforderungen wie landschaftlich attraktive Streckenführung, möglichst Führung abseits des Kfz-Verkehrs und möglichst Ausstattung mit einer Wegweisung.





DAS RADVERKEHRSKONZEPT SCHWERPUNKTE DER RADVERKEHRSFÖRDERUNG

Inhalte

SERVICE UND KOMFORT

VERKEHRSSICHERHEIT UND
PROBLEMSTELLEN

NEUBAU UND INNERER RING

SICHTBARKEIT

FAHRRADSTRÄßen

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Fahrradstraße





STRUKTURELLE UMSETZUNGEN ENTWICKLUNG HAUSHALTSMITTEL RADVERKEHR PLANSTELLEN in Vollzeit

Radverkehrsbeauftragter

Bauingenieur
Radverkehrsplanung



Dipl.-Ing. Jörn Büttner
seit April 2017 in Vollzeit

M. Eng. Tobias Heß
seit Oktober 2019 in Vollzeit

Aufgaben:

zentraler Ansprechpartner

konzeptionelle Planungen im Stadtplanungsamt

Projektsteuerung und Abstimmung der Maßnahmen

Öffentlichkeitsarbeit

Betreuung Fahrradforum

Vertretung in der AGFK

und vieles andere mehr

Aufgaben:

bautechnische Planung

Detaillierung und Vertiefung Zentraler Ansprechpartner

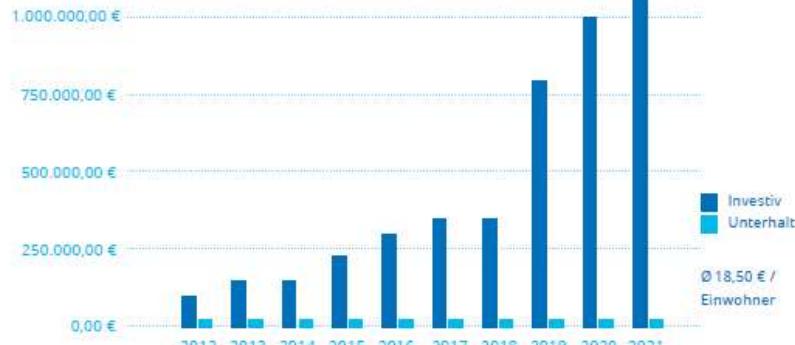
Betreuung und Umsetzung von Baumaßnahmen

Ausschreibung von Bauleistungen

Betreuung der Haushaltsstelle Radverkehr

Finanzielle Ausstattung:
Haushaltssmittel Radverkehr

Haushaltssmittel bis 2021



Es geht aufwärts...

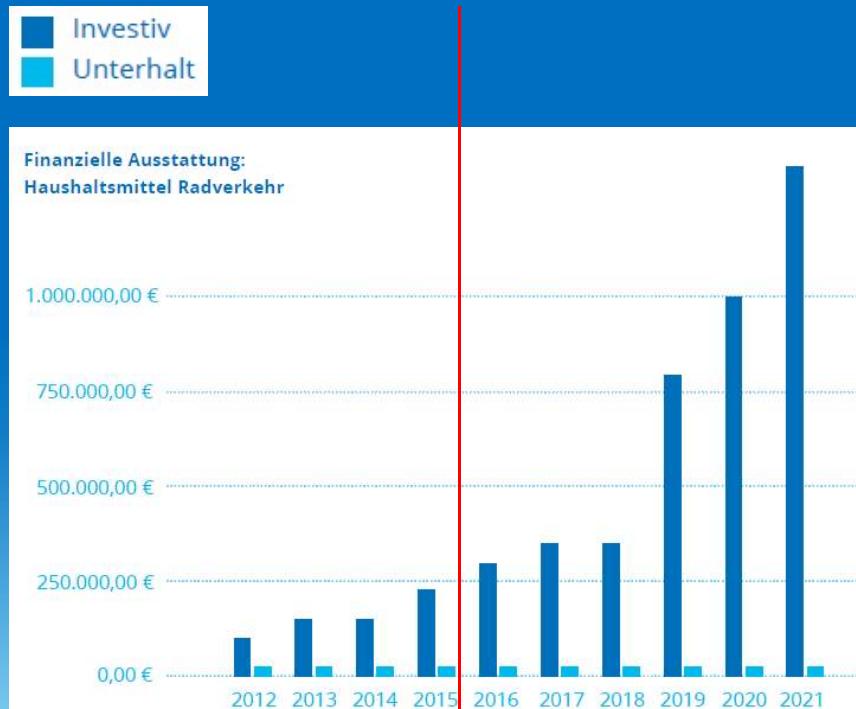
Strukturelle Umsetzungen



3,25 Mio. €

Investitionen zur Radverkehrsförderung

1,0 Mio. jährlicher
Haushaltsansatz für



2016-2026 = 13,5 Mio. €

2022 – 2026
Ø 1,8 Mio. € / Jahr
Ø 25,8 € je EW / Jahr



STRUKTURELLE UMSETZUNGEN DES FAHRRADFORUM

Grundsätze

Das Fahrradforum ist Nachfolger des AK Radverkehr, der die Erarbeitung des Radverkehrskonzepts unterstützt hatte. Dieser Arbeitskreis hatte daher seine Arbeit mit Fertigstellung des Konzeptes Ende 2014 beendet.

Stadtverwaltung:

- Referent*innen, Stadtplanungsamt, Straßenverkehrsbehörde, Tiefbauamt, Umweltamt, Behindertenbeauftragte
- Stadtwerke / Verkehrsbetrieb
- IHK
- Seniorenvertretung
- BI familienfreundliches Radeln
- Polizeiinspektion Aschaffenburg
- Landratsamt Aschaffenburg
- Staatliches Bauamt Aschaffenburg
- Stadtbau Aschaffenburg GmbH
- Stadtjugendring
- Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen
- ADFC
- VCD
- Handelsverband Bayern

Entwicklung

2012 - 2013
Arbeitskreis
Fußgängerzone

→
2014 - 2016
Arbeitskreis
Radverkehrskonzept

→
Seit 2016
Fahrradforum

Aufgaben

Das Fahrradforum hat die Aufgabe, den Planungs- und Verkehrssenat in allen den Radverkehr betreffenden Angelegenheiten und Fragen zu beraten. Der Planungs- und Verkehrssenat sollte in allen Fragen des Radverkehrs eine Bewertung des Fahrradforums einholen. Die Tätigkeit des Fahrradforums erstreckt sich insbesondere auf die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept der Stadt Aschaffenburg.

Durch die erste Sitzung als dauerhafte Institution in der Stadt Aschaffenburg vom Oberbürgermeister installiert, soll das Fahrradforum die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes eng begleiten.

Es tagt in der Regel zweimal jährlich.

Mitglieder

- Oberbürgermeister
- Zweite Bürgermeisterin
- Dritter Bürgermeister
- Stadtrat:
je ein/e Vertreter*in Fraktionen und Gruppierungen



Mitglieder des Fahrradforums bei der Hauptbereisung der AGFK-Bayern 2017



STRUKTURELLE UMSETZUNGEN

AGFK BAYERN: AUSZEICHNUNG ASCHAFFENBURGS ALS FAHRRADFREUNDLICHE STADT

AGFK

Die Arbeitsgemeinschaft fahrrad-freundliche Kommunen in Bayern e. V. (AGFK Bayern) ist ein Netzwerk bayerischer Kommunen, das 2012 von 38 Gründungsmitgliedern und maßgeblicher Unterstützung der Bayerischen Landesregierung ins Leben gerufen wurde. Aschaffenburg war damals bereits Gründungsmitglied.

Um den Titel „Fahrradfreundliche Kommune“ tragen zu dürfen und damit dauerhaft Mitglied des Ver eins zu bleiben, war es erforderlich,

bestimmte Kriterien zu erfüllen und diese bei einer Bereisung der Kommission vorzustellen.

Sarah Guttenberger, Geschäftsführerin der AGFK Bayern e. V., zeigte sich von den Veränderungen angetan: „Aschaffenburg hat eindrucksvoll gezeigt, dass es ernst gemeint ist: In den vergangenen 24 Monaten hat sich viel getan; hervorzuheben sind u. a. das klare Konzept zur Radverkehrsförderung, die umgesetzten Infrastrukturmaßnahmen und das offensive Marketing für ein fahrradfreundliches Klima. Mit der Einstellung des neuen Radverkehrsbeauftragten Jörn Büttner hat die Stadt außerdem gezeigt, dass sie auch weiterhin an einer Verbesserung arbeitet. Gerade diese langfristige Planung ist für uns ein entscheidendes Qualitätskriterium.“ Aber es wurden auch Bereiche genannt, an denen noch Hausaufgaben zu erledigen sind: So nannte die AGFK-Jury die Radwegweisung sowie einen Winterdienstplan, der priorisiert und für den Radfahrer einsehbar sein sollte. Auch bezüglich der Radwegebenutzungspflicht und dem Baustellenmanagement sind noch weitere Anstrengungen und Verbesserungen erforderlich.



AGFK Preisverleihung 2017 in Augsburg

Gründungsmitglied seit 2012



Befahrung des Radnetzes im Rahmen der AGFK-Hauptbereisung am 25.09.2017



Bauliche Umsetzungen



an Radhauptverbindungen



BAULICHE UMSETZUNGEN AN RADHAUPTVERBINDUNGEN ALEXANDRASTRÄßE

Vorher:
große Verkehrssicherheitsprobleme durch
 beidseitiges Parken
 zu schmale Schutzstreifen
 schlechte Sichtbarkeit und unklare Führung
 große Gefahr durch Führung

Nachher:
Sicherheit und selbstbewusste Erkennbarkeit durch
 breite Radfahrstreifen
 gute Sichtbarkeit und eindeutige Führung
 Rotmarkierung von Konfliktstellen
 Pkw-Stellplätze sind entfallen bzw. Sicherheitstrennstreifen zu bestehenden Parkständen eingerichtet



Alexandrastraße vorher, aus Blickrichtung Kreisverkehr an der Sandkirche



Alexandrastraße nachher, aus Blickrichtung Kreisverkehr an der Sandkirche

Erstes großes Projekt der Radverkehrsförderung 2017



BAULICHE UMSETZUNGEN AN RADHAUPTVERBINDUNGEN ALEXANDRASTRÄßE



Der Umbau der Alexandrastraße am inneren Ring war wegen des **Wegfalls von Parkständen** umstritten und wurde im Stadtrat nur mit knapper Mehrheit beschlossen.

VORHER



BAULICHE UMSETZUNGEN AN RADHAUPTVERBINDUNGEN RÜCKBAU DER SCHILLERSTRASSE

Vorher:
vierstreifige Kfz-Trasse
durch den Stadtteil Damm

🚲 geringe Lebensqualität durch
hohe Verkehrs- und Lärmbe-
lastung und Luftverschmut-
zung

🚲 geringe Verkehrssicherheit
durch hohe Geschwindigkei-
ten und Schwerverkehr

🚲 hohe Trennwirkung
der Kfz-Trasse

Nachher:
Vervollständigung der
Ringstraße durch Neubau
des „Nordrings“

🚲 Rückbau der Schillerstraße
durch Fahrstreifenredu-
zierung von vier auf zwei
Fahrstreifen

🚲 Einführung breiter
Radfahrstreifen

🚲 Verkehrsverlagerung
auf den Nordring

🚲 Erhöhung der Verkehrs-
sicherheit und Reduzierung
der Trennwirkung

🚲 Erhöhung der Lebens- und
Aufenthaltsqualität im
Stadtteil Damm



Übergang des neuen, breiten Radfahrstreifens in den Altbestand an der Mühlstraße



Vorher: Schillerstraße im Bereich der Unterführung



Nachher: Breiter neuer Radfahrstreifen an der
Einmündung der Linkstraße



2023

Durchgängige
Radverkehrs-
anlagen



2002



BAULICHE UMSETZUNGEN AN RADHAUPTVERBINDUNGEN SCHILLERSTRÄßE – DYROFFSTRÄßE – BOPPS TRÄßE

Vorher:
große Verkehrssicher-
heitsprobleme durch

- zugeparkte Gehwege führen zu Ausweichen mit Kinderwagen und Rollator auf die Fahrbahn
- zu schmale Schutzstreifen
- große Gefahr durch Führung direkt neben parkenden KFZ („Dooring-Unfälle“)

Nachher:
Verkehrssicherheit und Förderung
Fuß- und Radverkehr

- Kfz-freie Gehwege
- breite Radfahrstreifen
- gute Sichtbarkeit und eindeutige Führung



NACHHER



Neuer Radfahrstreifen und Parkstände in der Schillerstraße



Aufgehobene Parkstände auf dem Gehweg





BAULICHE UMSETZUNGEN AN RADHAUPTVERBINDUNGEN FRIEDRICHSTRÄßE

Vorher:

3 Fahrsäume für Kfz (ca. 9,0 m),
Minimale Verkehrsflächen
für Fußgänger*innen (ca. 1,45 m)
und Radfahrende (ca. 1,05 m)

große Konflikte und Unfälle im zu schmalen Seitenbereich

kein kontinuierliches Vorankommen für Fußgänger*innen oder Radfahrende möglich

zusätzliche Einschränkungen durch parkende Kfz und Gastronomie

Nachher:

Verkehrssicherheit durch
Trennung der Verkehrsarten

Sicherheit für Fußgänger*innen auf dem Gehweg und Radfahrende auf dem durch Leitfahnen gesicherten Radfahrstreifen „protected bike lane“

Rotmarkierung von Konfliktstellen

bauliche Verhinderung von Falschparken

bessere Sichtbarkeit und eindeutige Führung



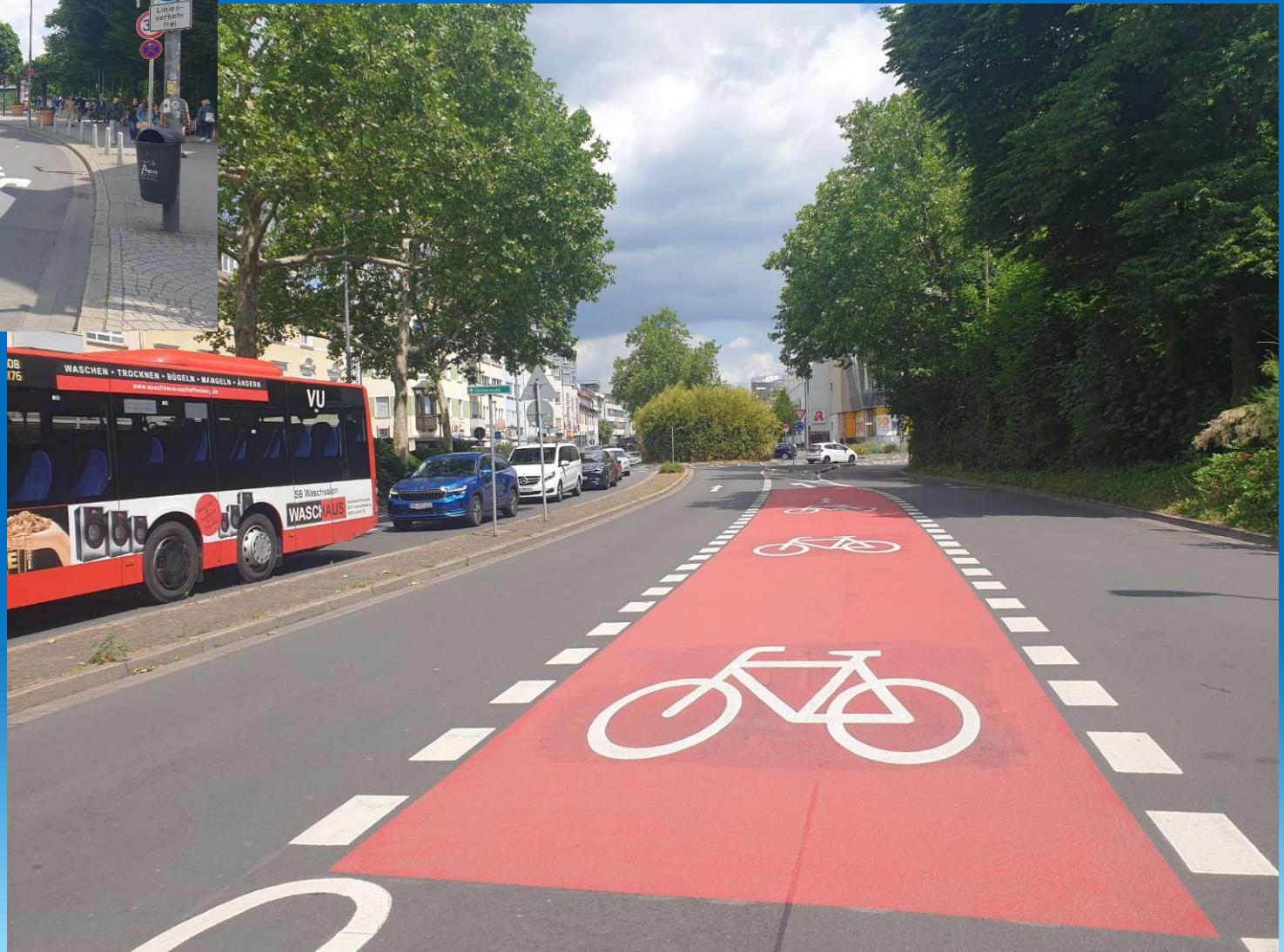
VORHER
Massive Behinderungen für Fuß- und Radverkehr



NACHHER
Ein gesicherter Radfahrstreifen bietet „Freie Fahrt“ und Trennung vom Fußverkehr!



Goldbacher Straße B 26 Neue Radverkehrsführung





Großostheimer Straße
„protected bikelane“





Großostheimer Straße
„protected bikelane“





Darmstädter Straße
„protected bikelane“

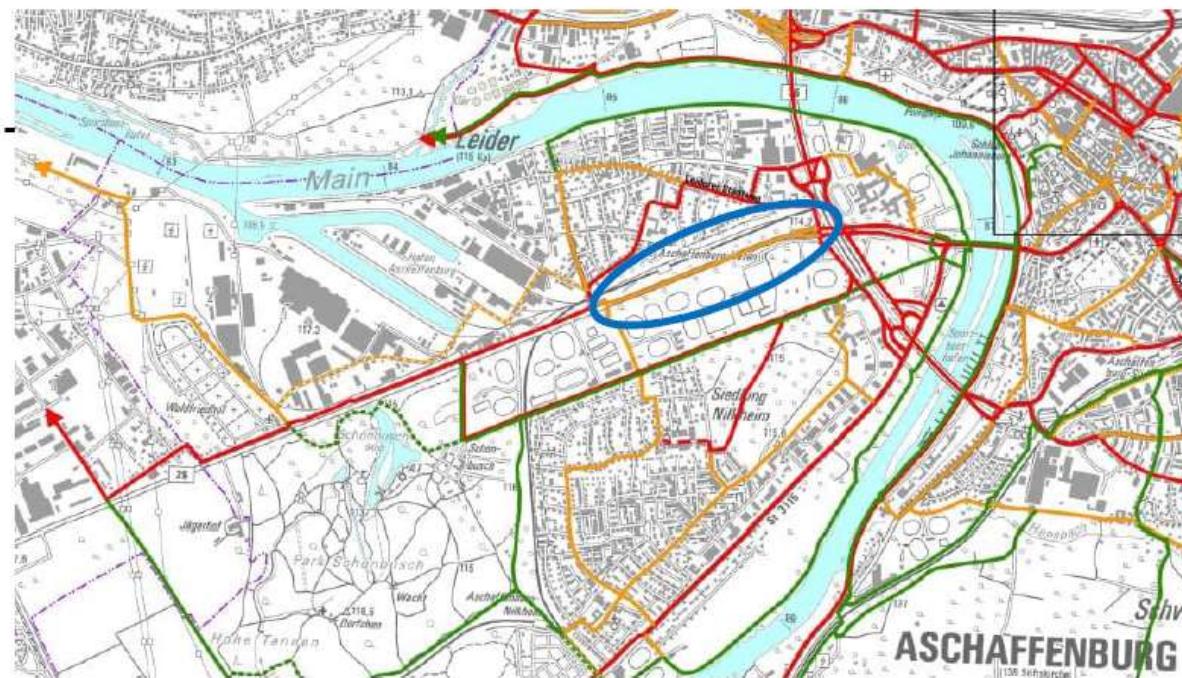


Darmstädter Straße B 26 Neubau Geh/Radweg

Staatliches Bauamt
Aschaffenburg



B 26 Neubau Geh- und Radweg zwischen Auweg und Stadion (AB) Ausgangssituation



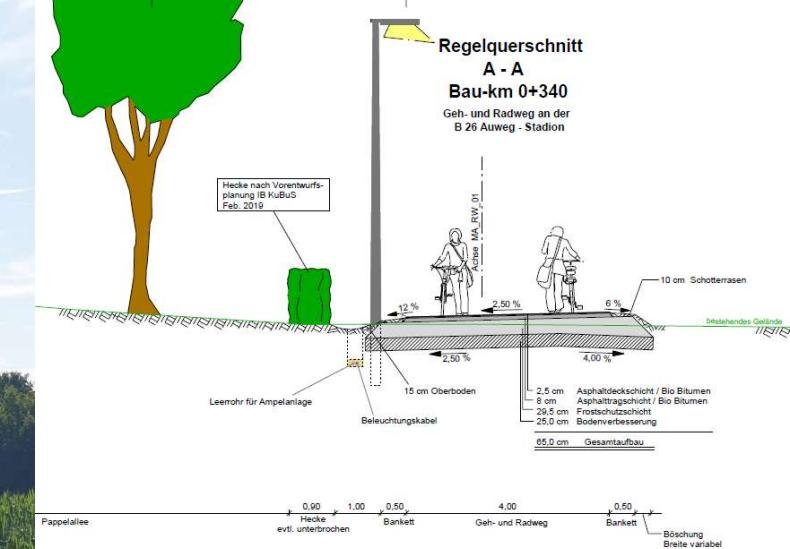
STADT ASCHAFFENBURG	
Radverkehrskonzept	
Karte 2: Radverkehrsnetz	Stand: Mai 2014
Maßstab 1:15.000	
— Hauptverbindung 1. Ordnung	
- - - Durchfahrt 1. Ordnung - Fußgängerzone	
... Wunschwegeverbindung 1. Ordnung	
— Hauptverbindung 2. Ordnung	
- - - Durchfahrt 2. Ordnung - Fußgängerzone	
... Wunschwegeverbindung 2. Ordnung	
— Freizeitverbindung	
... Wunschwegeverbindung Freizeit	
— Stadtgrenze	
Auftraggeber: Stadt Aschaffenburg	
	Topographische Karten (Geobasisdaten)
	Landesvermessung Bayern
	Vidock Geotechnik

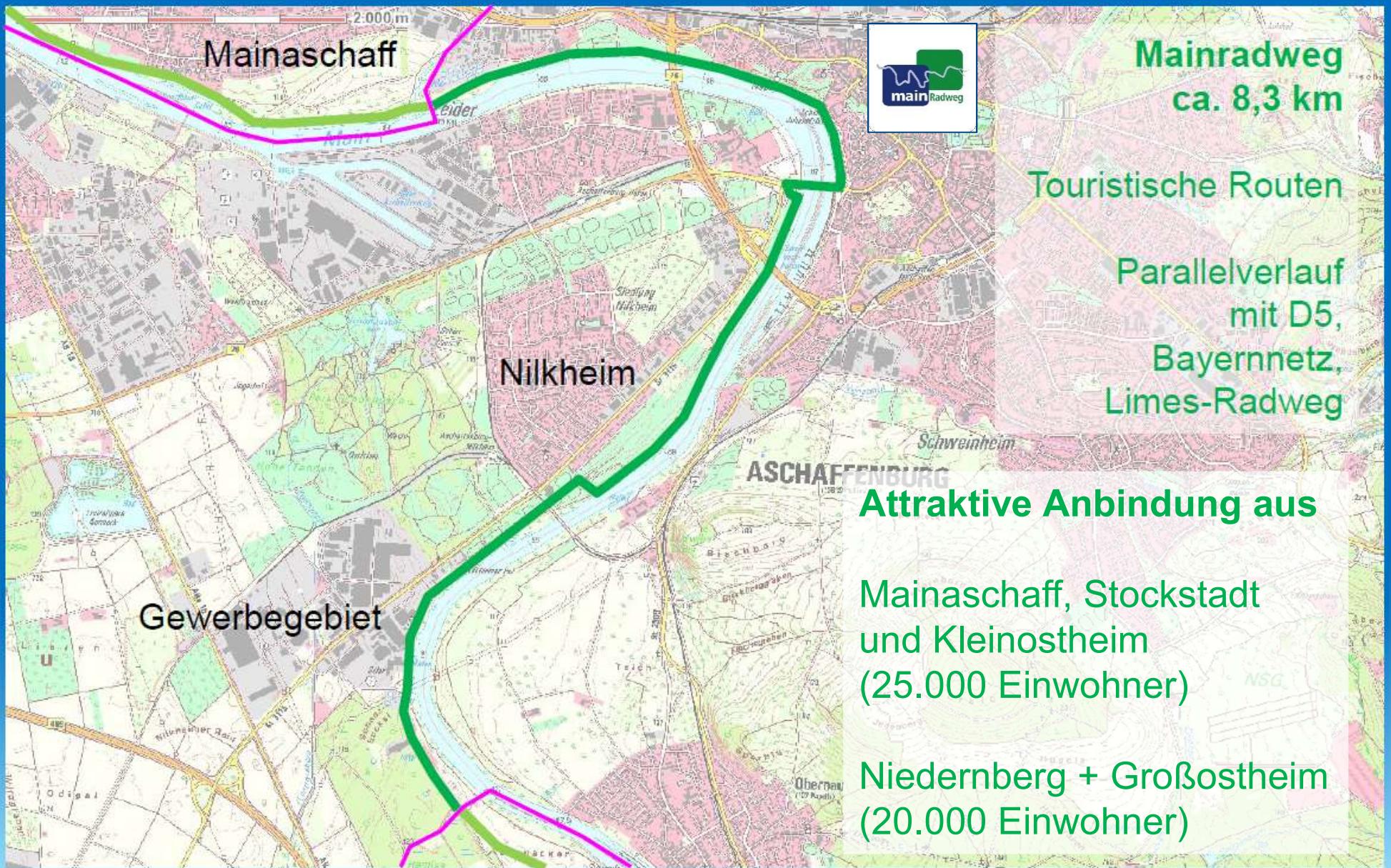
Radweg Auweg-Stadion
→ derzeit Radhauptverbindung 2. Ordnung
→ Aktualisierung zur Radhauptverbindung
1. Ordnung für Alltagsverkehr geplant

Auszug Radverkehrskonzept Stadt Aschaffenburg 2014/ 2015



Darmstädter Straße B 26 Neubau Geh/Radweg







Vorher:
Mängel an Breite, Oberfläche,
Führungsform, Verkehrssicherheit





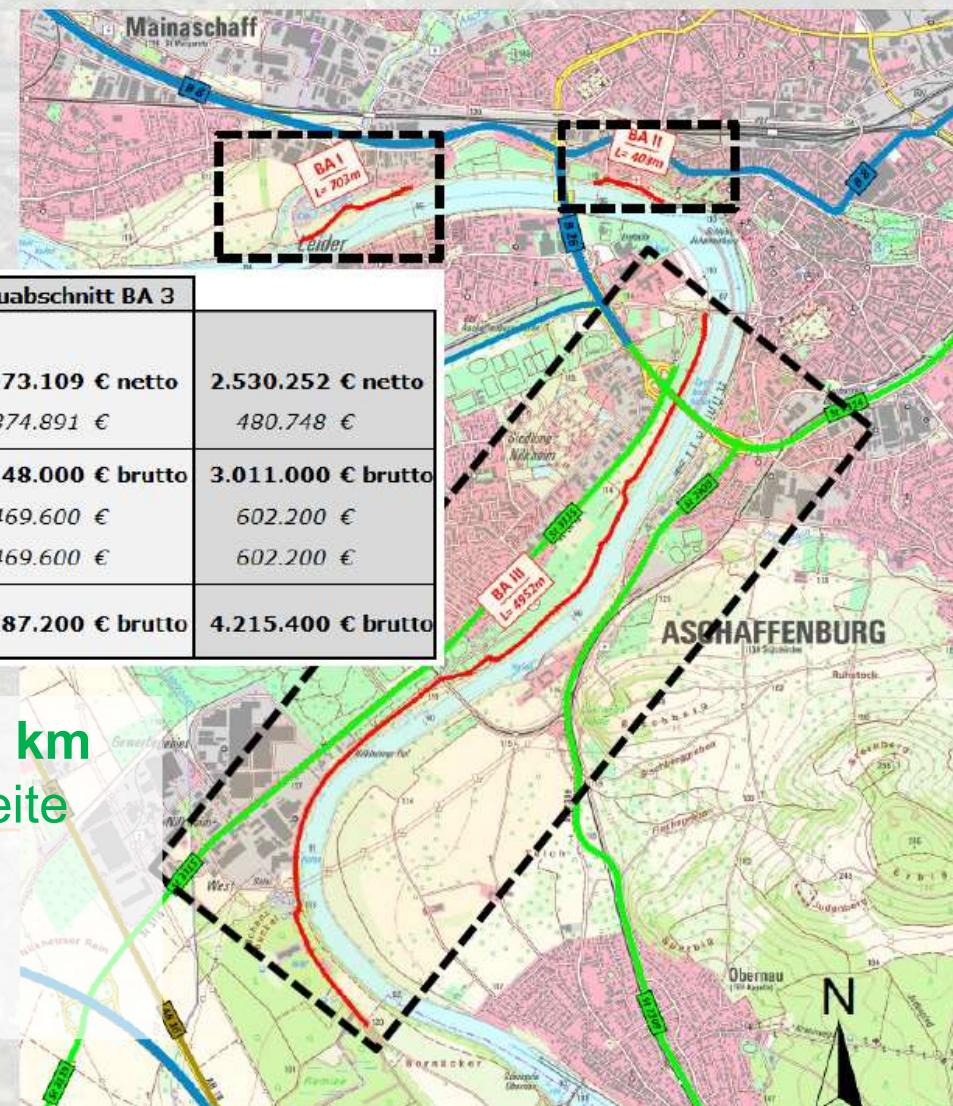
Kostenberechnung



	Bauabschnitt BA 1	Bauabschnitt BA 2	Bauabschnitt BA 3	
Netto-Baukosten zzgl. 19 % MwSt.	326.050 € netto 61.950 €	231.092 € netto 43.908 €	1.973.109 € netto 374.891 €	2.530.252 € netto 480.748 €
Brutto-Baukosten zzgl. 20 % BNK	388.000 € brutto 77.600 €	275.000 € brutto 55.000 €	2.348.000 € brutto 469.600 €	3.011.000 € brutto 602.200 €
zzgl. 20 % Sich.-Zuschlag	77.600 €	55.000 €	469.600 €	602.200 €
Brutto-Baukosten	543.200 € brutto	385.000 € brutto	3.287.200 € brutto	4.215.400 € brutto

Sanierung und Ausbau auf 6,2 km

- Durchgängige 3,5 – 4,0 m Breite
 - Glatte Oberfläche
 - Beseitigung Gefahrenstellen
 - Vorfahrtsberechtigung





STADT
ASCHAFFENBURG



Bauabschnitt 1
Ri. Mainaschaff



Bauabschnitt 2
Pompejanum - Schlossufer



Bauabschnitt 3 Anschluss Willigisbrücke

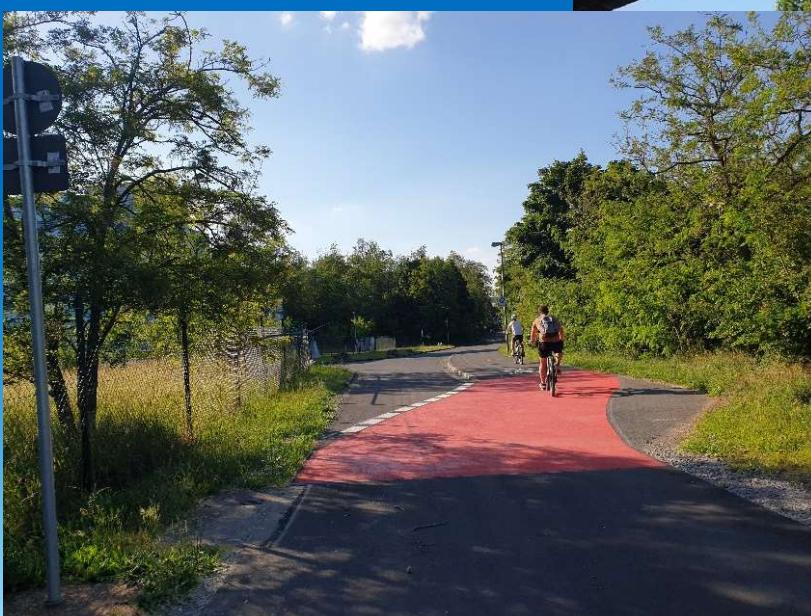




STADT
ASCHAFFENBURG



Bauabschnitt 3 Nilkheim





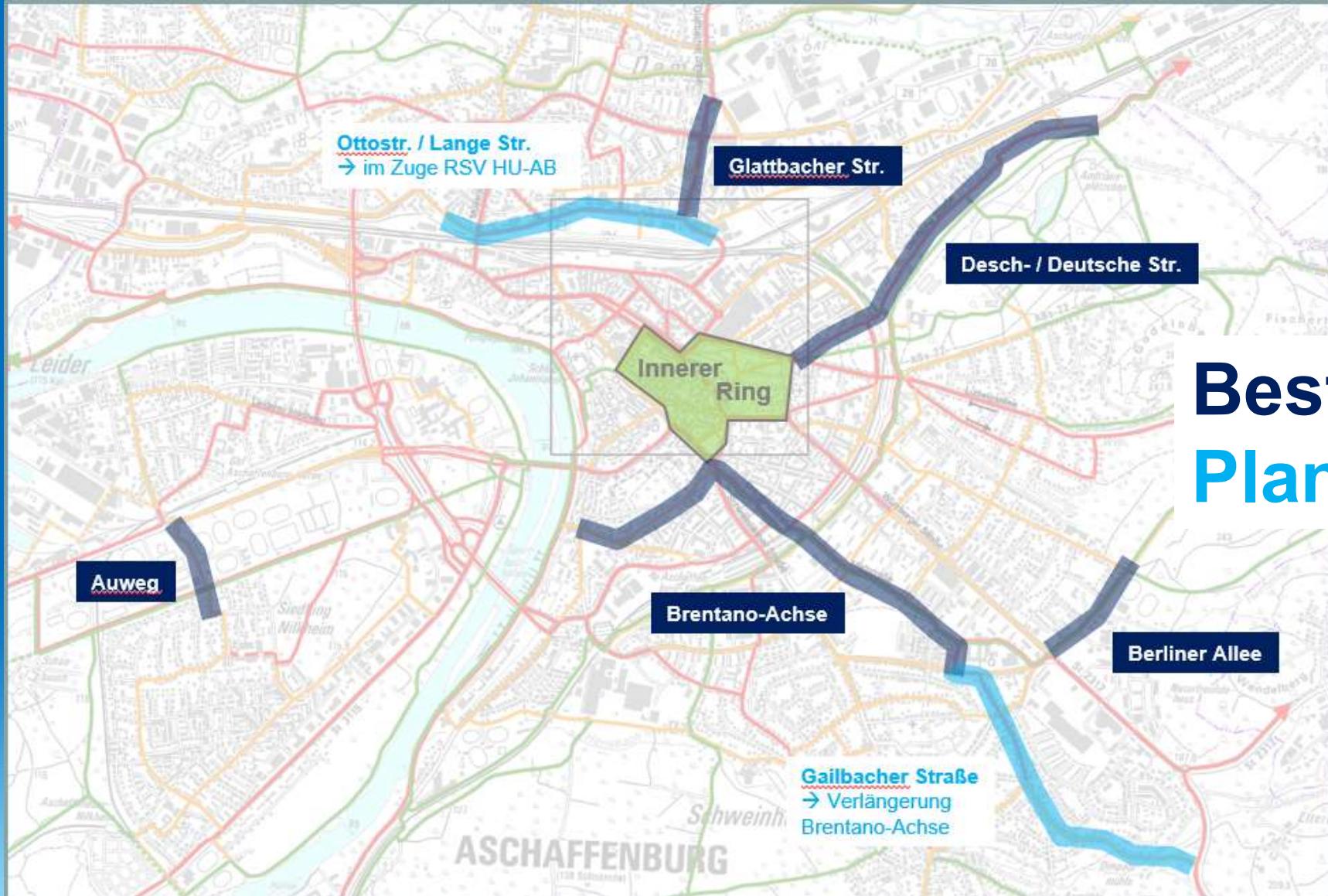
Radhauptverbindungen



Fahrradstraßen



Fahrradstraßen als Netzelement und Führungsform



**Bestand
Planung**



Erste Fahrradstraße 2017

Brentanoachse

Was ändert sich in der Fahrradstraße?

- Radfahrerinnen und Radfahrer dürfen auf der Fahrbahn immer nebeneinander fahren.
- Das Tempo bestimmt der Radverkehr: Als Autofahrerin und Autofahrer müssen Sie besondere Rücksicht nehmen. Auch ohne Radverkehr vor Ihnen gilt: In Fahrradstraßen darf nicht schneller als 30 km/h gefahren werden.

Und das bleibt gleich:

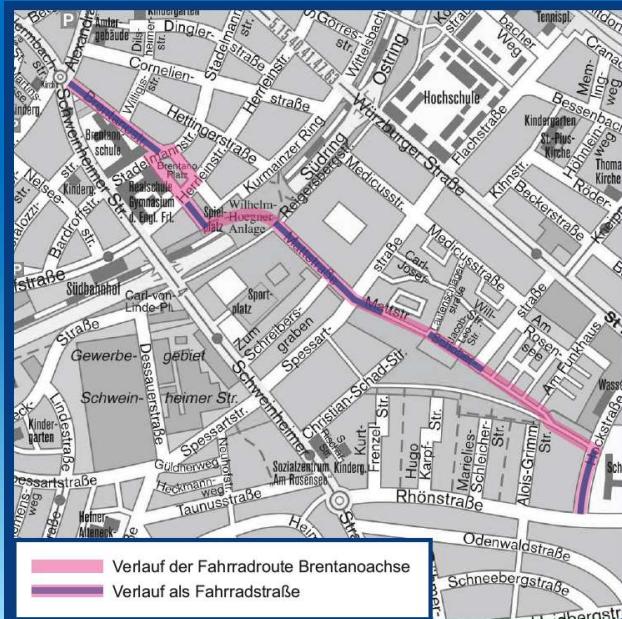
- Alle Anwohner dürfen wie bisher die Straßen mit dem Auto befahren.
- Auch der Lieferverkehr bleibt zugelassen.
- Alle Parkplätze bleiben unverändert.
- Die bisherigen Einbahnstraßenregelungen werden nicht verändert - Der Radverkehr darf weiterhin in beiden Richtungen fahren.
- Die Regeln für die Vorfahrt gelten wie bisher.
- Rücksichtnahme: Nur miteinander - nicht gegeneinander!

Herausgeber: Stadt Aschaffenburg - Juni 2017
Ansprechpartner: Jörn Büttner (330-1604) oder Michael Schmerbauch (330-1296)
radverkehr@aschaffenburg.de



Fahrradstraße

Brentanoachse



Die Fahrradroute Brentanoachse verbindet unseren großen Stadtteil Schweinheim direkt mit dem Herz der Innenstadt und wird bereits heute von vielen Radlerinnen und Radlern genutzt. Mit der Einrichtung von Fahrradstraßen in einigen Abschnitten erhöht sich die Qualität, Verkehrssicherheit und Attraktivität dieser Route.

Was ist eine Fahrradstraße?

Bei einer Fahrradstraße wird die ganze Fahrbahn zum Radweg. Das Nebeneinanderfahren mit dem Rad ist ausdrücklich erlaubt. Beginn und Ende einer Fahrradstraße wird durch folgende Schilder verdeutlicht:



Zeichen 244
Beginn Fahrradstraße



Zeichen 244a
Ende Fahrradstraße

Damit im Zuge von Fahrradstraßen liegende Grundstücke und sonstige erforderlichen Verbindungen auch weiterhin erreichbar sind, wird in der Regel der Kraftfahrzeug-Verkehr in Fahrradstraßen zugelassen:



Zusatzeichen, das
Kraftfahrzeuge auf der
Fahrradstraße zulässt



Zweite Fahrradstraße 2019 Deutsche Straße

im Zuge der
Radschnellverbindung Aschafftal

Erweiterung 2021





Deutsche Straße
Aschaffenburg

Kettenhofweg
Frankfurt



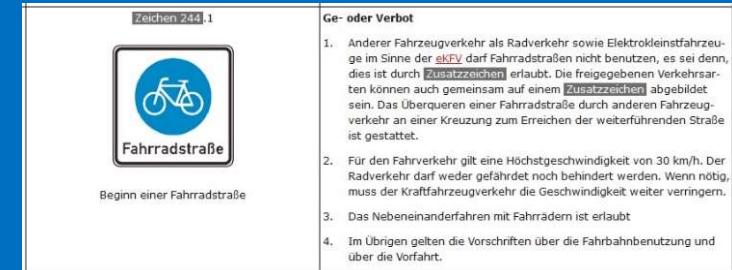
Ausstattungsmerkmale

- Vorfahrt
- Rotmarkierungen
in Knotenpunkten
- Modalsperren
- Zählstelle



Änderung der StVO / VwV 2023

Vz. 244 =
Tempo 30



Deutlich vereinfachte Grundlage zur Anordnung

Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße

- I. Die Anordnung einer Fahrradstraße kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsichte einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für der Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Eine hohe Fahrradverkehrsichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzen nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird.
- II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung fallen, ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).
- III. Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite kann durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen eingeengt werden. Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände sollte grundsätzlich verzichtet werden.
- IV. Das Zeichen 244.2 ist entbehrlich, wenn die Fahrradstraße in eine Fußgängerzone (Zeichen 242.1), eine Fahrradzone (Zeichen 244.3), eine Tempo 30-Zone (Zeichen 274.1) oder in einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1) übergeht.



AGFK-Musterblatt zur Gestaltung von Fahrradstraßen in Bayern

2023



Musterblätter Radverkehr in Bayern

Erläuterungen und Hinweise

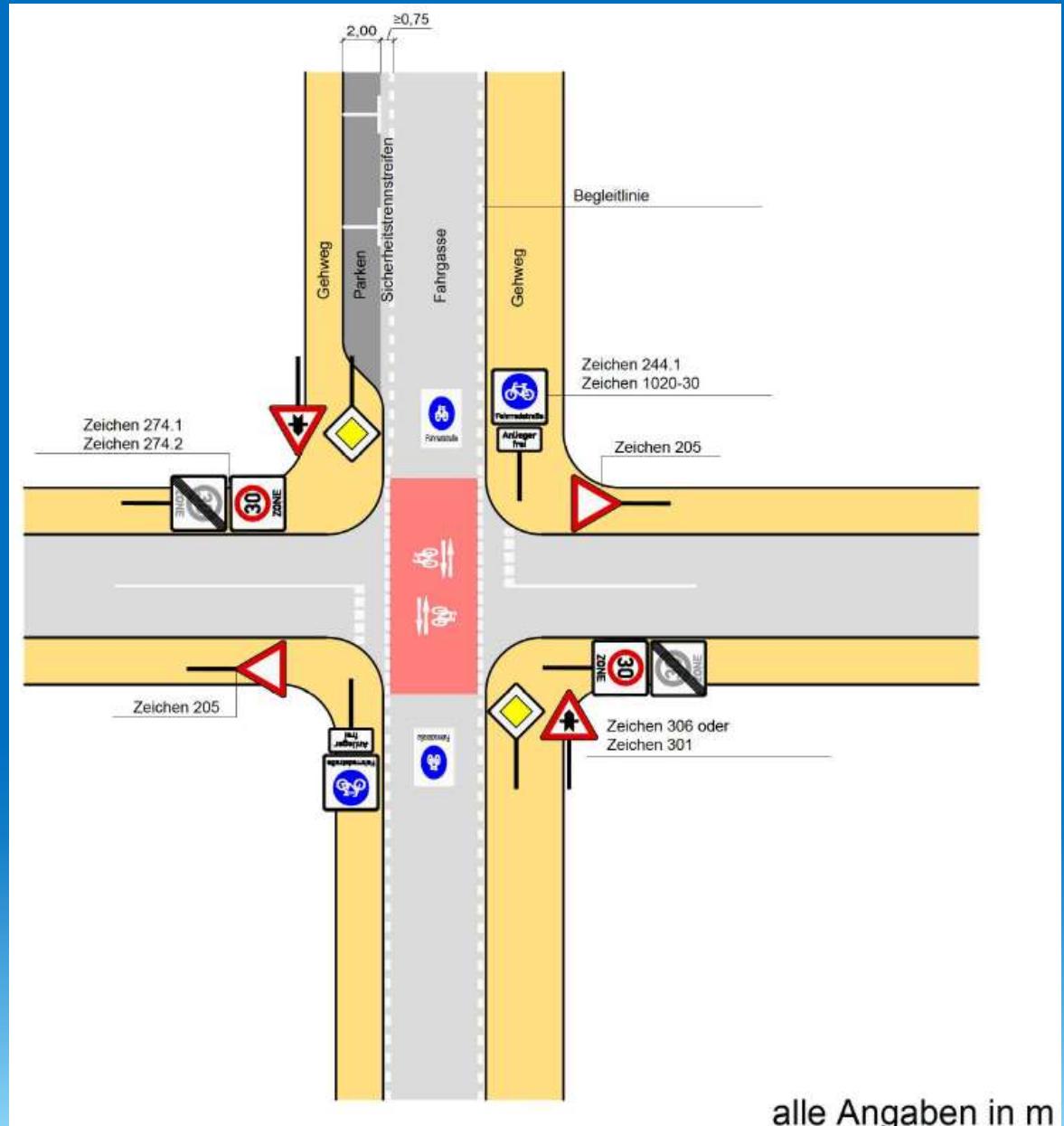
Stand 07.09.2023

Regelungen:

- VwV StVO zu Zeichen 244.1 und Zeichen 244.2
- RASI-06, Kapitel 6.1 und 6.2
- ERA-2010, Kapitel 6.3
- Fahrradstraßen (mit zugelassenem Kfz-Verkehr) mit Bevorrechtigung.
- Kfz-Verkehr soll nur in Ausnahmefällen zugelassen werden (max. 2.500 Kfz/24 h).
- Hier beispielhaft mit angrenzender Tempo 30-Zone und Anlieger frei in der Fahrradstraße.

Besonderheiten:

- Im Bereich der Einmündungen ist auf ausreichende Sichtverhältnisse zu achten.
- Die Markierung (Begleitlinie) wird dem Sicherheitsstreifen zugeordnet und ist nicht Teil der Fahrgasse.
- Die Breite der Fahrgasse ist vom Ausbaustand der Radroute und vom Kfz-Aufkommen abhängig (bei RVR und RSV ggf. größere Breiten erforderlich)
 - wenn PKW nicht zugelassen: $\geq 2,50$ m
 - wenn PKW zugelassen:
 - $> 3,50$ m für ≤ 1.500 Kfz/24 h
 - $> 4,00$ m für ≥ 1.500 Kfz/24 h
- Ggf. sind Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs einzuplanen (z.B. Fahrbananhebung, Einengungen der Fahrbahn).
- Rot-Einfärbung in bevorrechtigten Knotenpunkten und Begleitlinie entlang des Gehweges werden empfohlen.



alle Angaben in m



Bauliche Umsetzungen



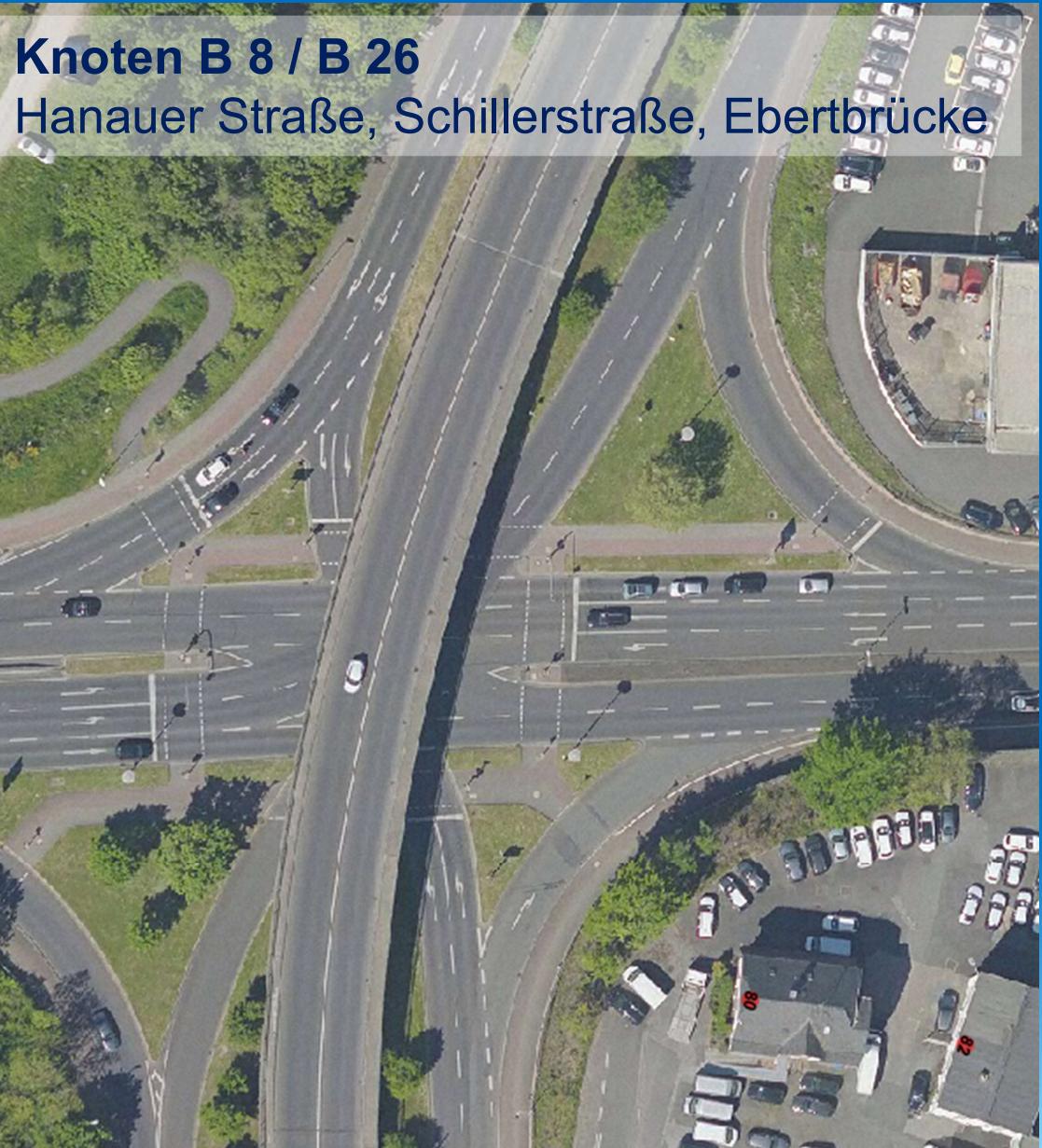
an Knotenpunkten



WARTESTELLEN - MATRIX						
1. Schritt Prüfung Varianten Radverkehr						
Fahrbeziehung	Bestand Warten Kfz	Bestand Warten Rad	Relevanz für Rad	Planung Fahrrad +	Planung angepasst	Bemerkungen
Von Schillerstraße Nach rechts Mainaschaff	1 (2*)	0	gering	0	0	* nur bei aktiver Anforderung Fuß- und Radverkehr
Von Schillerstraße Nach geradeaus Ebert-Brücke	1	3	hoch	1	1	Lange Phase ist Voraussetzung für 1 Detektion / Anforderung für Leistung Kfz möglich
Von Schillerstraße Nach links Innenstadt	1	5	gering	1	2*	* Aufhebung separate Anforderung auf Mittelinsel und nur indirektes Linksabbiegen möglich
Von Innenstadt Nach rechts Damm	1	0	gering	0	0	
Von Innenstadt Nach geradeaus Mainaschaff	0	4	hoch	1	1	Aufhebung separate Anforderung auf Mittelinsel
Von Innenstadt Nach links Ebert-Brücke	1	5	hoch	1	1*	* Nur bei Detektion / Anforderung und separater Freigabe ist ein direktes Linksabbiegen möglich
Von Ebert-Brücke Nach rechts Innenstadt	0 (1*)	0	hoch	0	0	* nur bei aktiver Anforderung Fuß- und Radverkehr
Von Ebert-Brücke Nach geradeaus Damm	1	3	hoch	1	1	
Von Ebert-Brücke Nach links Mainaschaff	1	5	mittel	2	2	Nur indirektes Linksabbiegen möglich, Aufhebung separate Anforderung auf Mittelinsel
Von Mainaschaff Nach rechts Ebert-Brücke	1	0	mittel	0	0	
Von Mainaschaff Nach geradeaus Innenstadt	0	4	hoch	1 (2)	1 (2)	Für 1 Durchgängige Schaltung Rad (schwierig !!!) Für 2 Aufhebung separate Anforderung Mittelinsel
Von Mainaschaff Nach links Damm	1	5	gering	2	2	
Summe	9 (11)	34		10	11 (12)	ERGEBNIS: Variante angepasst vertiefen! Die Variante Fahrrad + bringt Vorteile beim Komfort, aber nicht bei den Wartezeiten

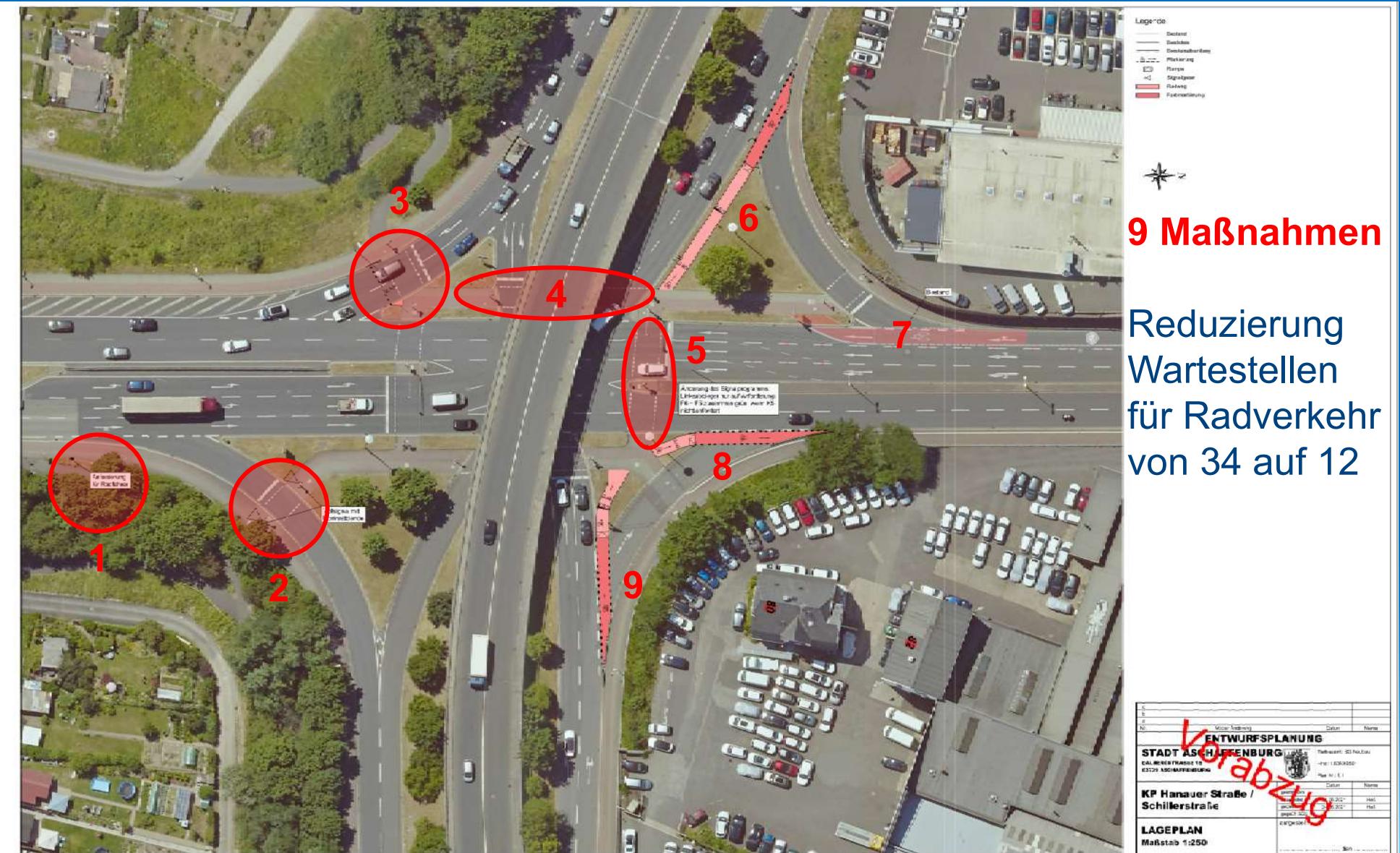
Anschluss Radfahrstreifen Schillerstraße

PVS 20.03.2018





Knoten B 8 / B 26 (Hanauer Straße, Schillerstraße, Ebertbrücke)



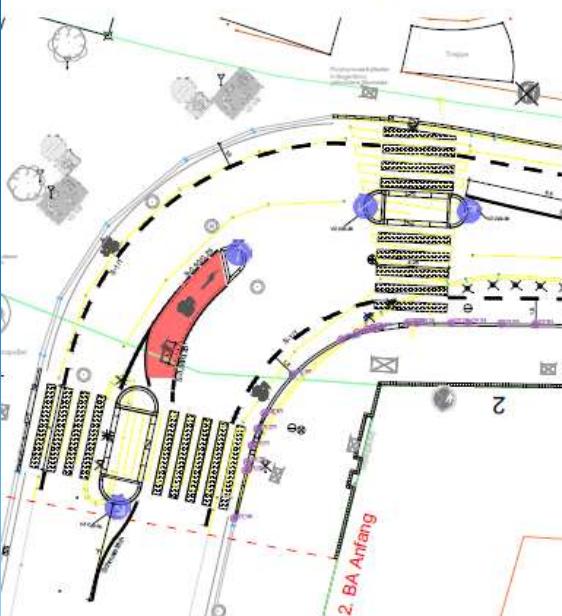


BAULICHE UMSETZUNGEN AN KNOTENPUNKTEN SANDTOR - ALEXANDRASTRASSE - WÜRZBURGER STRASSE

Innerer Ring - Sandtor

Der Bereich am Sandtor wurde im Zuge der Attraktivitätssteigerung des „inneren Rings“ und zur besseren Erreichbarkeit der Innenstadt für den Fuß- und Radverkehr als schwächste Verkehrsteilnehmer verkehrssicherer und komfortabler umgestaltet. Der Umbau schließt eine bedeutsame Netzlücke.

der Fahrbahnmitte und ist durch feste Einbauten geschützt. Im Straßenverlauf der Alexandrastraße und Würzburger Straße wurden richtlinienkonform dimensionierte Schutzstreifen für den Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen umgesetzt. Außerdem wurden die Fußgängerüberwege erweitert. Auffällig ist auch hier der Einbau von zwei Mittelinseln in jeden der beiden Überwege. Die neuen Mittelinseln wurden für seh- und gehbehinderte Personen ausgebaut und mit Leitelementen ausgestattet. Sie entsprechen nun den heutigen Bedürfnissen und Ausbaustandards des Fußgängerverkehrs.



Neue behindertengerechte und barrierefreie Fußgängerüberwege

2. BA Anfang 2 4 6 8 2. BA Ende



Fußgängerüberweg zum Sandtor



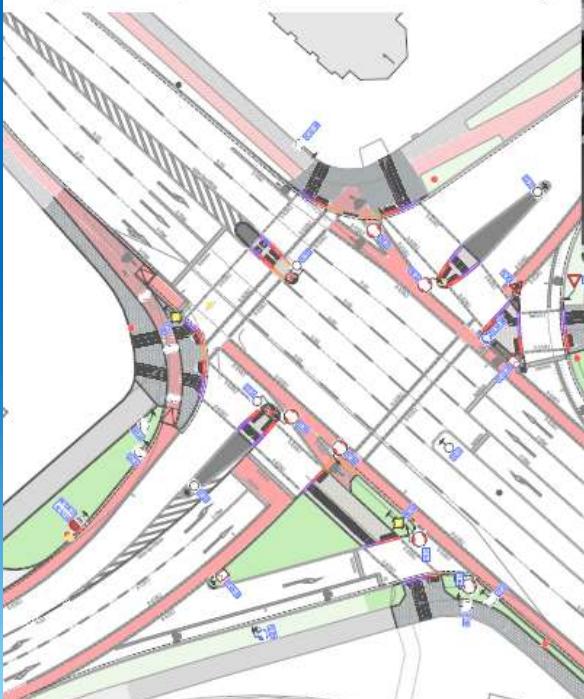
BAULICHE UMSETZUNGEN AN KNOTENPUNKTEN WÜRZBURGER STRAßE – BERLINER ALLEE

Sicherheit durch neue Furtan

Der Umbau des Knotens der Würzburger Straße mit der Berliner Allee bzw. dem Sälzer Weg bedeutet auch für den Radverkehr wesentliche Verbesserungen. Denn die Würzburger Straße ist für den Alltagsradverkehr eine Hauptverbindung erster Ordnung trotz der sehr hohen Belastung mit Kfz-Verkehr.

Bislang war die Radverkehrsführung benachteiligt im Seitenraum und es gab mehrere Warteplätzchen in jeder

Fahrbeziehung. Weitere Gefahren und unfallträchtige Konflikte gab es mit rechtsabbiegenden Kraftfahrzeugen durch schlechte Sichtbezüge und fehlende Signalisierungen. Nach den Umbauten wird der Radverkehr nun mit neuen Furtan direkt und besser ersichtlich geführt. Eigene Lichtsignale führen zu einer besseren Berücksichtigung und Gleichberechtigung mit anderen Verkehrsarten. Dies ermöglicht den Radfahrenden nun ein wesentlich schnelleres und dabei auch sichereres Vorankommen im Alltag.

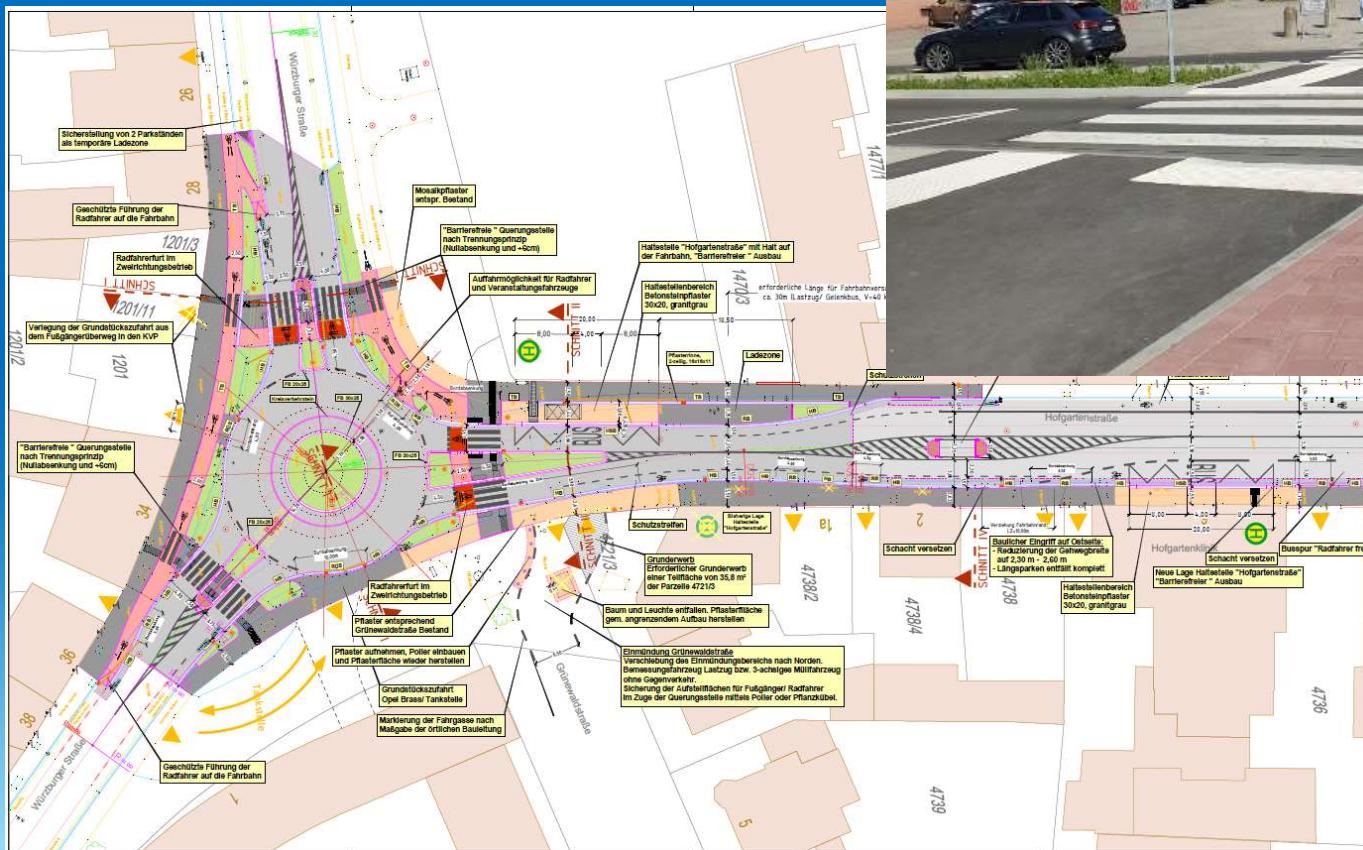


Unklare Vorfahrtsregelung, Führung im Seitenbereich

Eindeutige Vorfahrtsregelung, gesicherte Führung auf der Fahrbahn



WÜRZBURGER STRÄßE / HOFGARTENSTRÄßE



AUSFÜHRUNGSPLANUNG	
Zeichnungs-Nr.	Blatt-Nr.
Projekt-Nr.: 2015/040	Zeichner:
gezeichnet:	Datum:
gecheckt:	Zeichner:
bestehalt:	Zeichner:
geprüft:	Zeichner:
gelesen:	Zeichner:
Autoren:	Stadt Aschaffenburg - Tiefbauamt Karlplatz 2 63739 Aschaffenburg
Projektbezeichnung:	Umgestaltung des Kreisverkehrspunktes Würzburger Straße/Hofgartenstraße (KVP Opel Brass)
Planbezeichnung:	Anlage: 6 Blatt-Nr.: 1 Maßstab: 1:250
Aufgezettet:	Gedruckt:
Geschenkt:	Geöffnet:



BAULICHE UMSETZUNGEN AN KNOTENPUNKTEN GOLDBACHER STRÄßE – AN DER LACHE

Vorher:
große Verkehrssicherheits-
probleme durch

hoher Konfliktpotential mit
dem Fußgängerverkehr

schlechte Sichtbeziehungen
zwischen Radfahrenden und
und MIV / Lkw-Verkehren

Breite der Querungshilfe für
Radverkehr nicht regelkon-
form

Nachher:
Verkehrssicherheit und Förderung
Fuß- und Radverkehr

getrennte Radverkehrsleitung
stadtein- und stadt auswärts

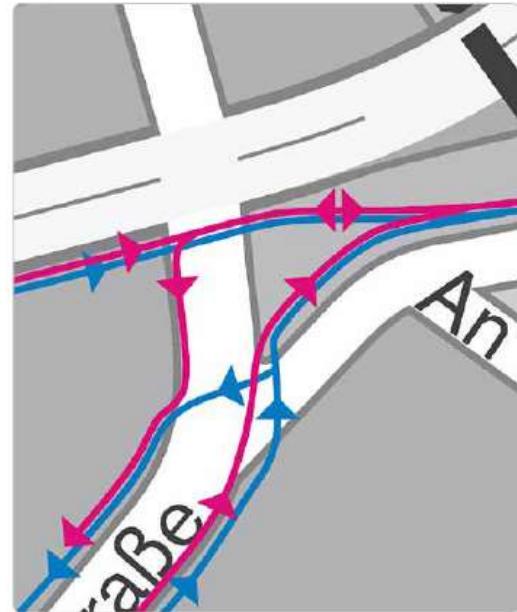
sichere Führung des RV
über Fußgängerfurten
(stadteinwärts)

sichere und schnell begreif-
bare Führung auf regelkonfor-
men Schutzstreifen

Einbau eines Fertigteilelemen-
tes nach Bushaltestelle

Roteinschlämigung der Furten
und Aufbringen von Piko-
grammen

Vertreten der Werbetafel aus
Sichtbereich auf Fußgänger



Routenführung Radverkehr vorher (blau) und nachher (lila)



Oben / unten: Einmündung An der Lache in die Goldbacher Straße



KLEINMAßNAHMEN UND LÜCKENSCHLÜSSE ÄNDERUNGEN AN LICHTSIGNALANLAGEN (A MPELN)

Schweinheimer Straße

Die Steuerung von Lichtsignalanlagen und die Priorisierung der verschiedenen Verkehrsarten ist ein ständiger Konflikt- und Abwägungsprozess.

Je mehr Verkehr an den Knoten herrscht, desto schwieriger ist es, alle Anforderungen und Wünsche der verschiedenen Fahrbeziehungen

zu erfüllen. Je mehr Sicherheit und Komfort für die einen, desto weniger Zeit und Leistungsfähigkeit des Knotens verbleibt für andere.

An der Schweinheimer Straße als bedeutsame Radhauptverbindung erster Ordnung wurde die Signalisierung so erweitert und verändert, dass Radfahrende stadtauswärts nun eine durchgängige Freigabe erhalten.

Hier musste stets angehalten und der Druckknopf der Anforderungsampel betätigt werden. Zudem wurde die Querung des Ringradweges über die Schweinheimer Straße sicherer gestaltet. Während früher zeitgleich zur Freigabe des Ringradweges auch andere Kfz-Ströme fließen konnten, gibt es nun vollständig getrennte Freigaben zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.



Schweinheimer Straße stadtauswärts und Querung des Ringradweges über die Schweinheimer Straße

Friedrichstraße / Erthalstraße

An der Friedrichstraße gab es am Abzweig der Erthalstraße früher getrennte Freigaben der beiden Signale für den Fuß- und Radverkehr, damit der Kfz-Verkehr priorisiert nach rechts abbiegen konnte.

Nach einer Erneuerung der Erfassung der Kraftfahrzeuge sowie einer anderen Steuerung erfolgt nun eine sehr viel längere und vor allem durchgängige Freigabe beider Signale für den Fuß- und Radverkehr entlang der Friedrichstraße in Richtung Herstallturm.

Dies verbessert den Komfort und verringert die Wartezeiten und ist zudem noch ein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, weil das Stehenbleiben und Warten auf der schmalen Mittelinse im Zuge der Erneuerung entfallen ist.



Durchgängige Freigabe der Signale an der Erthalstraße



Lageplan der Ringstraße mit Ringradweg an der Ludwigallee

Ringradweg

Bei der Querung des Ringradweges über die Ludwigallee gab es die gleiche Problemlage wie an der Schweinheimer Straße. Durch die zeitgleiche Freigabe von Kfz-Strömen war die Querung eine dauerhafte Gefahrenstelle und verursachte mehr Unfälle.

Auch hier wurde im direkten Umfeld mehrerer Schulen eine Umstellung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs durchgeführt.

Die Signalisierung erfolgt nun durchgängig in beide Richtungen und vollständig getrennt von anderen Kfz-Strömen.

Dies verbessert den Komfort, verringert die Wartezeiten und erhöht vor allem die Verkehrssicherheit.



Pilotprojekt Fahrradbuzzer zur vorzeitigen Anforderung





Fahrradabstellanlagen





AUSBAU DER FAHRRADABSTELLANLAGEN HAUPTBAHNHOF

Kapazitätserweiterung am Hauptbahnhof

Am Hauptbahnhof waren die überdachten Fahrradabstellplätze auf der linken Seite an Gleis 2 ständig überfüllt und die räumlichen Kapazitäten konnten nicht erweitert werden. Zudem fehlte an Gleis 1 auf der rechten Seite auch eine Überdachung, so dass hier bei schlechtem Wetter kaum Fahreräder abgestellt wurden.

Für eine Kapazitätserweiterung musste eine effektivere Raumausnutzung stattfinden:

Eine sehr gute Lösung dafür sind die Doppelstockparkanlagen, die auf der gleichen Fläche bis zu 254 Stellplätze ermöglichen. Durch die Umsortierung der Fahrradabstellanlagen und eine bessere Flächeneinteilung ergab sich als positiver Nebeneffekt auch eine Vergrößerung der Fläche für Roller und Vespas.

Der organisatorische Aufwand für den Ausbau der Fahrradabstellanlagen war sehr hoch. Eine Vielzahl unterschiedlicher DB-Konzernteile war zu beteiligen, und die Stadt Aschaffenburg musste durch

einen Gestaltungsvertrag eine Gestaltungsmöglichkeit der Flächen erhalten. Durch die Nähe zu den Gleisen und der Oberleitung sind zudem besondere Bauvorschriften sowie Genehmigungsprozesse notwendig gewesen.

Außerdem wurde eine Förderung der Abstellanlagen an verschiedenen Stellen beantragt und bewilligt. Im Frühjahr 2021 wird das Projekt nach über drei Jahren mit dem Einbau der Überdachung und der neuen Doppelstockparker an Gleis 1 abgeschlossen werden können.



Neue Doppelstockparker an Gleis 2



Oben: Neue Doppelstockparker an Gleis 2, unten: Fundamentaushub für die neue Überdachung an Gleis 1



**DB BR-Offensive
an Bahnhöfen**





AUSBAU DER FAHRRADABSTELLANLAGEN SCHULEN

Funktionale, sichere Fahrradständer

An den meisten Schulstandorten sind die Fahrradabstellanlagen veraltet und nicht funktional. Standsicherheit und Diebstahlschutz sind nicht gewährleistet. Aus diesem Grund wurde mit dem Ausbau von sicheren und komfortablen Stellplätzen an Schulen begonnen, der sukzessive in den nächsten Jahren fortgesetzt wird.

Am Dalberg-Gymnasium stehen den Schülerinnen und Schülern nun gute und zahlreiche Fahrrad-

abstellplätze im Fahrradkeller zur Verfügung.

Zudem wurden entlang der Grünewaldstraße Anlehnbügel eingebaut, und am Hintereingang am Wittelsbacher Ring wurde eine große Abstellanlage mit Doppelstockparkern errichtet und überdacht.

An der Erthal-Grundschule wurden unter der bestehenden Überdachung neue Fahrradstellplätze umgesetzt. Weil an Grundschulen viele Schülerinnen und Schüler bevorzugt kleine Roller (Scooter) benutzen, gibt es hier

auch spezielle Scooter-Stellplätze. Auch an der Grünewaldschule, an der Ruth Weiss Realschule, am Dessauer-Gymnasium und an der Berufsschule wurden hunderte neue Fahrradabstellplätze in den Fahrradräumen eingebaut!



Überdachte Doppelstockparker am Dalberg-Gymnasium



Oben: neue Reihenanlagen im Dessauer-Gymnasium
Unten: neue Anlehnbügel in der Grünewaldstraße



AUSBAU DER FAHRRADABSTELLANLAGEN ÖFFENTLICHER RAUM

Auch Fahrräder brauchen Parkplätze...

...allerdings viel weniger Fläche dafür. Auf einem Pkw-Stellplatz können 8-10 Fahrräder geparkt werden. Und weil in einem Auto zumeist eine Person sitzt, ist eine Umwandlung von Kfz-Parkplätzen – ganz im Gegensatz zum häufig geäußerten Vorwurf – eine Schaffung von mehr Parkraum. Der geringere Flächenbedarf macht das Fahrrad für städtische Mobilität und für die Förderung des lokalen

Einzelhandels in der Innenstadt sehr wichtig und zukunftsorientiert.

Der Ausbau der Fahrradabstellplätze ist insbesondere in der Innenstadt eine Daueraufgabe. In den vergangenen Jahren wurden hunderte neuer Abstellplätze aufgestellt. Die Anzahl der abgestellten Fahrräder ist gleichzeitig ein Indikator für den Radverkehrsanteil.

Beim Ausbau wird darauf geachtet, dass nach und nach alle

untauglichen Fahrradständer ausgetauscht und durch neue, funktionale Anlagen ersetzt werden.

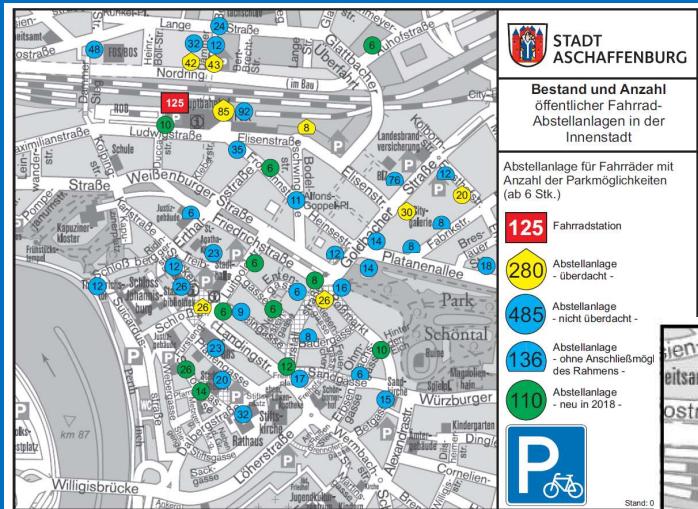
Als Mindestanforderung muss Standsicherheit gegeben sowie eine Diebstahlsicherheit durch den Anschluss des Fahrradrahmens gewährleistet sein. Idealerweise kann auch eine Überdachung gewährleistet werden. Dies ist allerdings vor allem bei Langzeitparkständen an Bahnhöfen, an Schulen, am Arbeitsplatz oder im privaten Bereich bedeutsam.



Neue Fahrradabstellplätze beim Biergarten am Mainufer vor Schloß Johannisburg



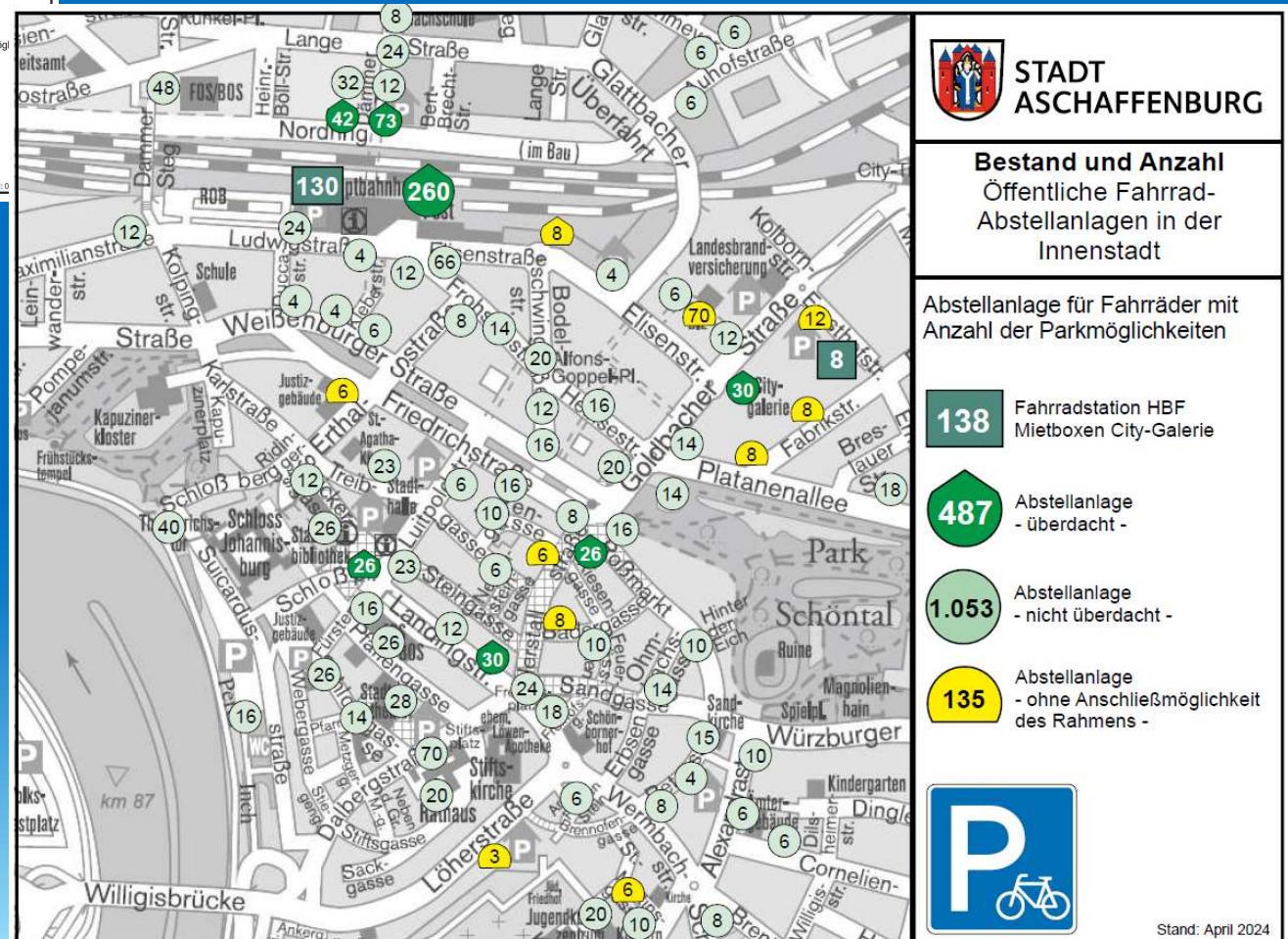
Oben: neue Fahrradstellplätze in der Schloßgasse
Unten: neue Fahrradstellplätze Herstallstraße am „Scharfeck“



2018: 1.136 Stellplätze

+ 60 % in der Innenstadt

2024: 1.813 Stellplätze





AUSBAU DER FAHRRADABSTELLANLAGEN SCHROTTRAD-AKTION

Entfernung nicht fahrbereiter Fahrräder aus dem Stadtbild

Im Januar 2018 wurde erstmals die „Schrottrad-Aktion“ aktiv durchgeführt. Dabei wurden nicht fahrbereite Fahrräder aus den Fahrradabstellanlagen der Innenstadt entfernt.

2020 wurde diese Aktion wiederholt und in den Fahrradabstellanlagen erkennbare Schrotträder mit einem orangefarbenen Aufkleber versehen. Über den Mängel-Melder der Stadt Aschaffenburg wurden von den Bürgerinnen und Bürgern im Laufe des Jahres

weitere Standorte mit Schrotträder im öffentlichen Raum genannt. Diese Meldungen wurde ebenfalls gezielt nachgegangen und eventuell vorhandene Schrotträder wurden markiert.

Folgenden Indikatoren sind maßgeblich:

- nicht fahrbereiter Gesamteindruck
- keine funktionsfähigen Bremsen
- platte Reifen

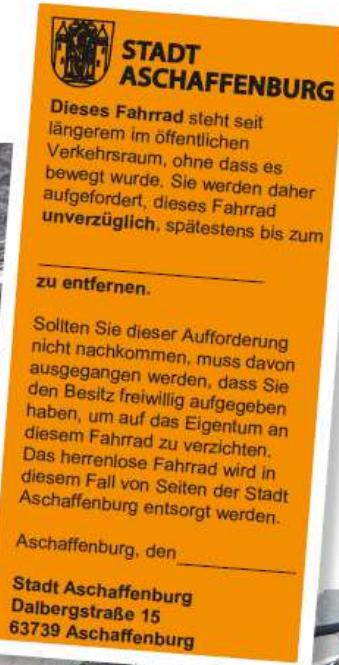
- fehlender Sattel
- fehlende Laufräder
- durchgerostete Kette
- dicke Staubschicht
- gleicher Standort des Fahrrades über mehrere Wochen



Schrottrad-Aktion vor dem Hauptbahnhof: Fahrradschlösser werden geknackt...



...und die markierten Schrotträder entfernt!



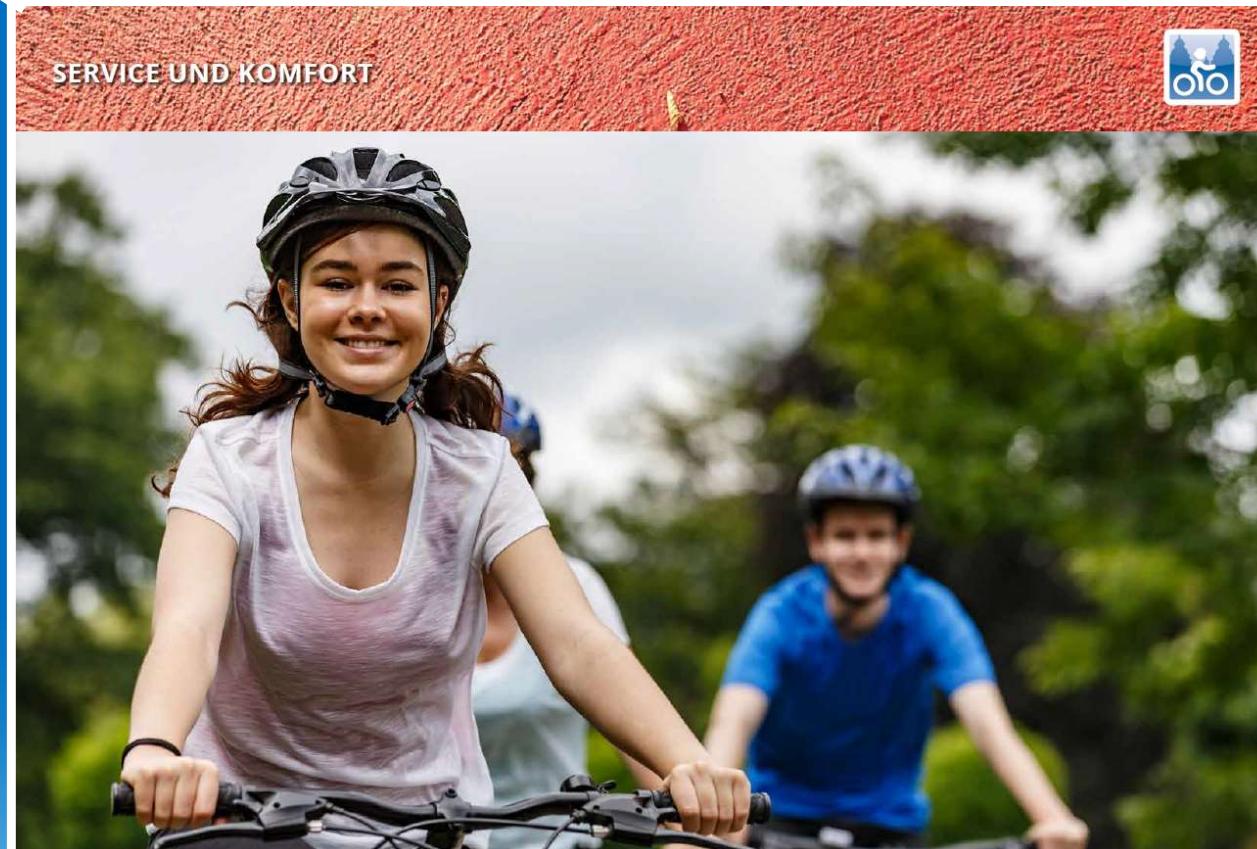


STADT
ASCHAFFENBURG



SERVICE UND KOMFORT

SERVICE UND KOMFORT





SERVICE UND KOMFORT WEGWEISUNG

Einheitliche Fahrradwegweisung

Die an vielen Radwegen vorhandene Wegweisung ist meist uneinheitlich und beschränkt sich oft auf das Gebiet einer Gemeinde, eines Landkreises oder einer Fremdenverkehrsregion. Derartige Grenzen entsprechen nicht den Bedürfnissen der Radfahrer. Unterschiedliche Formen, Farben und Inhalte der Fahrradwegweisung sind wenig benutzerfreundlich. Ziel muss es daher sein, die Fahrradwegweisung einheitlich zu gestalten.

Wegweisung an Radwegen in Bayern

Die nachfolgend beschriebene Wegweisung an Radwegen in Bayern ist eine Kombination aus zwei Wegweisungssystemen, nämlich der ziel- und der routenorientierten Wegweisung. Damit ist für den touristischen Radverkehr in gleicher Weise wie für den Alltagsradverkehr eine optimale Wegweisung gegeben.

Das Beschilderungssystem orientiert sich am „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den

Radverkehr - Ausgabe 1998“, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

Davon abweichend sind in Bayern die Schrift, die Pfeile und die Symbole grün (RAL - Nr. 6024). Für die Hauptwegweiser stehen die beiden Größen 1000 x 250 mm und 800 x 200 mm zur Verfügung. Im Interesse der Erkennbarkeit ist der Größe 1000 x 250 mm der Vorzug zu geben. Für die Zwischenwegweiser ist eine Größe von 250 x 250 mm ausreichend.



Neue Pfeilwegweiser mit Routenlogos unter der Willigisbrücke

Für die Logo-Einschieber der touristischen Radrouten ist die Größe 150 x 150 mm erforderlich. Durch die Kombination aus Haupt- und Zwischenwegweisern ist das Beschilderungssystem relativ kostengünstig.

Das Beschilderungssystem zeichnet sich durch seine Flexibilität aus. Da die neutralen Zwischenwegweiser für alle Radrouten gelten, reicht für eine Änderung der Radroutenführung der Austausch

oder die Ergänzung der Logo-Einschieber an den Knotenpunkten. Im Rahmen der flächendeckenden Neubeschilderung 2020 wurden im Stadtgebiet ca. 700 Hauptwegweiser mit Zielennung und

Kilometrierung sowie 550 Zwischenwegweiser für die Routenführung zwischen den Knoten montiert. Mit 280 Logo-Einschiebern wird die Führung entlang der touristischen Radrouten gewährleistet.



Wegweiser sollen Radfahrer besser lotzen

Verkehr: Neue Schilder in Aschaffenburg montieren

ASCHAFFENBURG. Mit 700 Fahrradwegweisschildern mit Zielen und Entfernungsausgabe sowie 520 Zwischenwegweisern zur Orientierung soll die Stadt Aschaffenburg eine weitere Maßnahme des Radverkehrskonzeptes umsetzen.

In den kommenden Wochen werden die Schilder montiert. Das Wegweissungsnetz besteht aus Alltagsrouten sowie touristischen Freizeitrouten und schließt an Radrouten des angrenzenden Landkreises Aschaffenburg und Miltenberg an. Die Wegweisung zeigt den Bürgerinnen und Bürgern auch absichts der bekannten Routen alternative und attraktive Radverbindungen.

Vorwärts auf Ziele

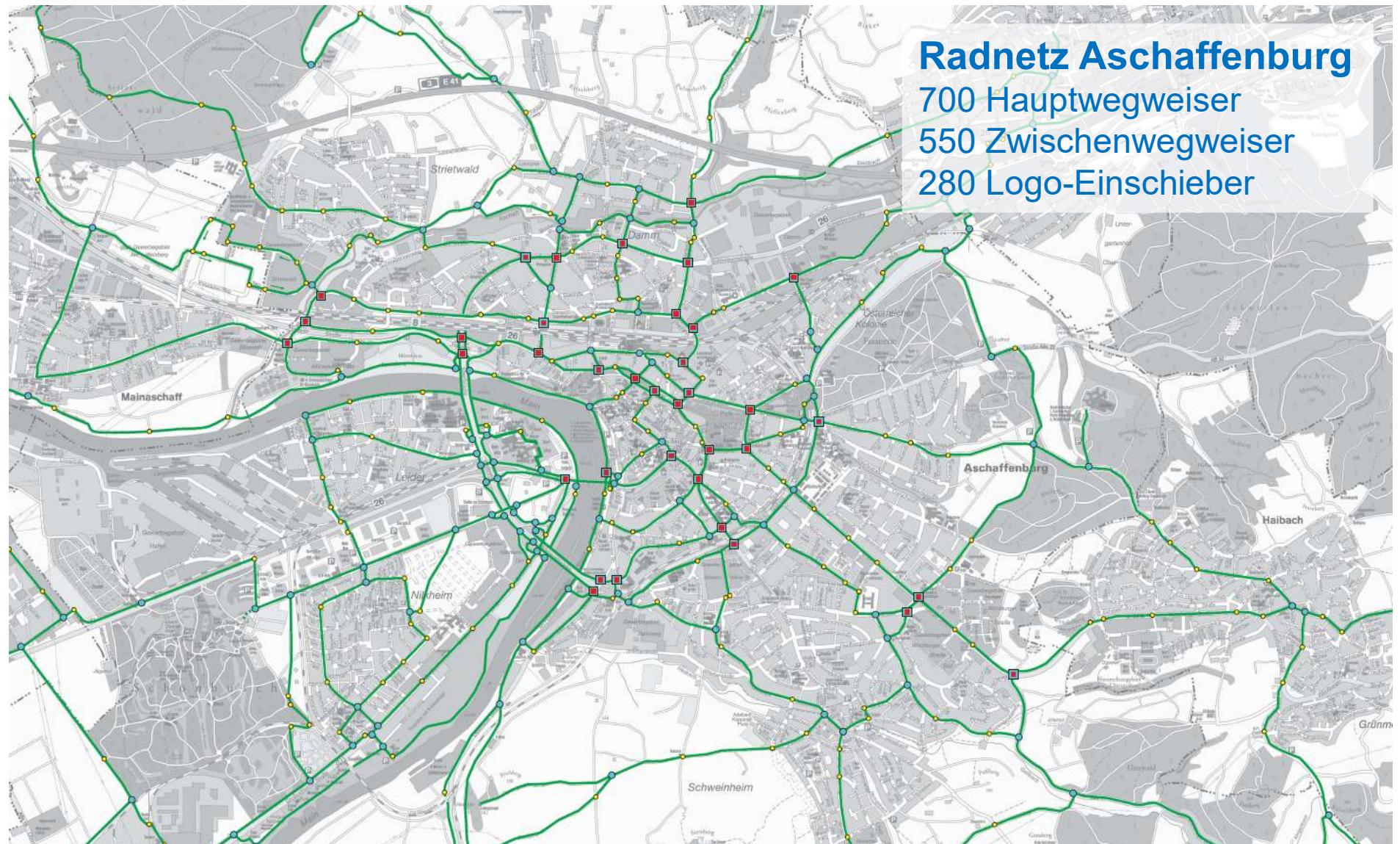
Für alle ortskundigen Gäste und Touristen bietet die Beschilderung eine Orientierung und verweist auf relevante Ziele in Stadt und Umland. Die Beschilderung kostet rund 107.000 Euro. Das Umweltbundesamt gibt im Rahmen der Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten einen Zuschuss von 59.000 Euro. Originalschilder der Stadt Aschaffenburg



Am Münster montiert Oberbürgermeister Jürgen Herzing das Logo «Grünes Rad» an das Wegweisschild. Rechts: Jörg Störl, Radverkehrsbeauftragter der Stadt Aschaffenburg
Foto: Rathausstadt Aschaffenburg



SERVICE UND KOMFORT
WEGWEISUNG





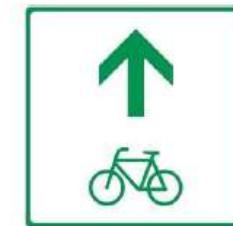
Umleitung Mainradweg Nilkheim ab 10.06.2024 bis Mitte September 2024

Liebe Radfahrende,
der Mainradweg wird saniert.



**Bitte folgen Sie der
Radwegweisung!**

Vielen Dank für ihr Verständnis!





SERVICE UND KOMFORT BELEUCHTUNG

Mehr Verkehrssicherheit durch bessere Beleuchtung

Neben den Kriterien der objektiven Sicherheit des Radverkehrs durch gute bauliche Infrastruktur spielt insbesondere auch subjektive Sicherheit eine sehr große Rolle bei der Häufigkeit der Fahrradnutzung. Insbesondere in der Winterzeit werden die Themen der sozialen Sicherheit und Beleuchtung entscheidend für die Menge an Radfahrenden. Zum einen erhöht die

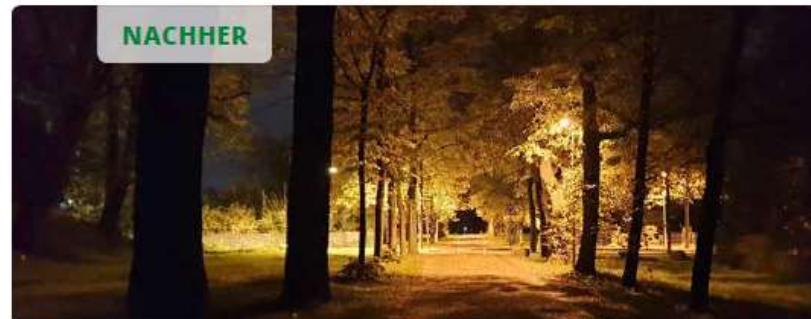
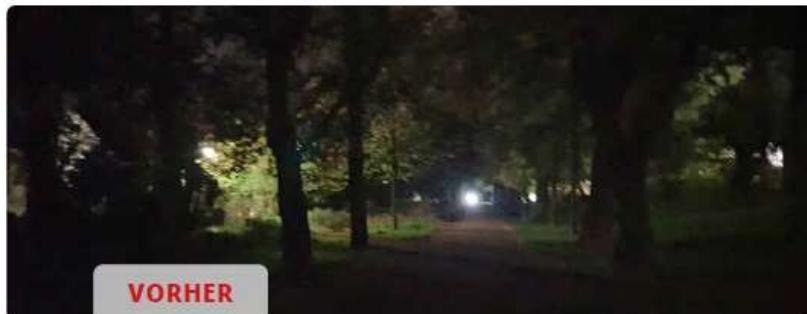
Beleuchtung die Verkehrssicherheit durch bessere Sichtbarkeit, zum anderen führt eine Beleuchtung insbesondere außerhalb des bebauten Bereichs auch zu einem selbstverstärkenden Prozess:

Mehr Radfahrende führen zu mehr sozialer Sicherheit und somit wieder zu mehr Radverkehr.

Auch aus diesem Grund sollen nach dem beschlossenen Radverkehrskonzept nicht nur die Hauptrouten ersten Ordnung, sondern

auch die der zweiten Ordnung beleuchtet sein. Eine umfangreiche Beleuchtung weiterer Wege im Außenbereich oder im Freizeitnetz ist demgegenüber nicht vorgesehen.

Bei der Beleuchtung der Hauptrouten ersten Ordnung sind nur noch wenige Lückenschlüsse notwendig: Zwei davon sind aber wie dargestellt an der radialen Hauptroute von Obernau und Sulzbach zur Innenstadt.



Teil-Beleuchtung der Kleinen Schönbuschallee am Auweg, oben vorher, unten nachher

Es gibt auch keine Alternative an einer beleuchteten Straße entlang.

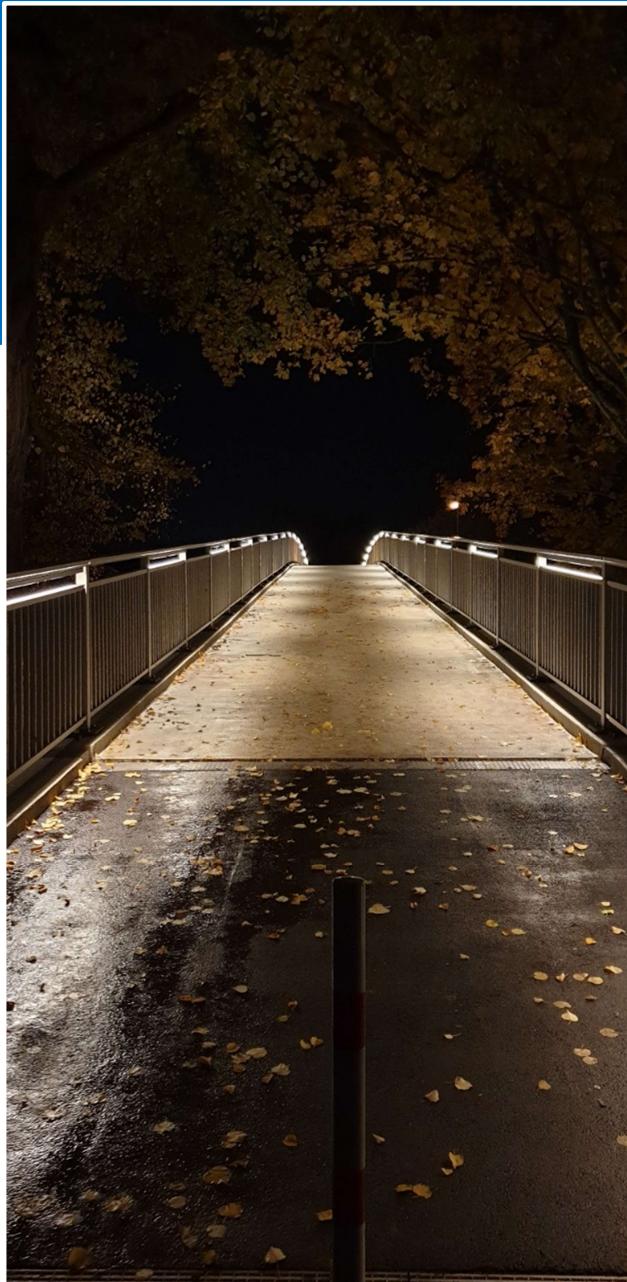
Deshalb ist der Neubau einer Beleuchtung zwingend erforderlich: In einem ersten Schritt 2020 vom Floßhafen zur Obernauer Straße, und in einem zweiten Schritt dann zusammen mit dem Radwegebau an der Maintalstraße nach Obernau. In diesem ersten Pilot-Bereich wird eine umweltschonende Beleuchtungstechnik realisiert.



Neue LED-Beleuchtung entlang der Großostheimer Straße



Neue LED-Beleuchtung im Bereich der Kilianskapelle



Brücke Kleine Schönbuschallee

Radhauptverbindung 1. Ordnung ist jetzt
legal, komfortabel und beleuchtet





Willigisbrücke Nord: 2.239

SERVICE UND KOMFORT ZÄHLSTELLEN

Aschaffenburg zählt...

...seine Radlerinnen und Radler in der Alexandrastraße!

Weil Radfahren zählt, zählen wir die Radfahrerinnen und Radfahrer in der Alexandrastraße.

Die erste Dauerzählstelle für den Radverkehr in Aschaffenburg ist in der Alexandrastraße in Betrieb genommen worden. Das Zählgerät in Form einer schlanken Stele wird

jedes vorbeifahrende Fahrrad in der Straße in beide Richtungen erfassen und visuell anzeigen, wie viele Radler am Tag sowie im Jahr in der Alexandrastraße unterwegs sind.

Hintergrund

Mit der Auszeichnung zur fahrradfreundlichen Kommune durch die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) im Jahr 2020 erhielt die Stadt

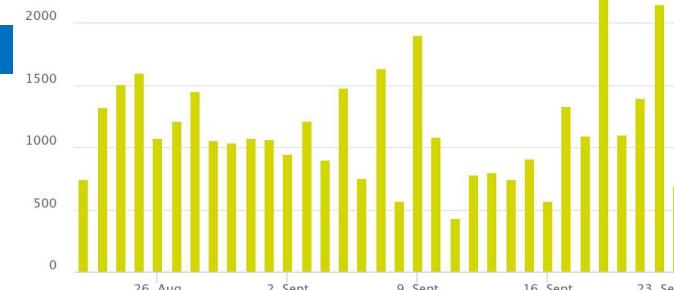
Aschaffenburg vom Staatsministerium einen Zuschuss in Höhe von 5.500 Euro für eine dauerhafte Fahrradzählstelle. Diese Forderung wird nun umgesetzt.

Auf dem Zählgerät kann jeder Passant und jede Passantin sofort ablesen, wie viele Fahrradfahrer und Fahrradfahrerinnen durch die Alexandrastraße fahren.

Für die Verkehrsplanung besteht dadurch nun erstmals die



Die Fahrradzählstelle in der Alexandrastraße dokumentiert den zunehmenden Radverkehr



Referenz auch in der gesamten Stadt entwickelt. Nun sind weitere Zählstellen im Stadtgebiet geplant.



Offizielle Eröffnung der Zählstelle



Aktuelle Angaben unter:

https://www.aschaffenburg.de/Buerger-in-Aschaffenburg/Strasse-und-Verkehr/Fahrradverkehr/Fahrradzaehlerstelle-in-der-Alexandrastrasse/DE_index_5078.html

I Spitzentag
19.09.2024:
2.239 + 722
Radfahrende



SERVICE UND KOMFORT E-BIKE LADESTATIONEN

Ladestationen des Projekts „Wald erFahren“

In Aschaffenburg wird es insgesamt fünf Ladestationen geben. Am Fahrradabstellplatz am Hauptbahnhof, an der Frohsinnstraße, wurden eine Ladesäule sowie neue Anlehnbügel umgesetzt, damit das wertvolle E-Bike während des Schnellladevorgangs auch geschlossen werden kann.

Am überdachten Fahrradparkplatz der City-Galerie, am Eingang von der Goldbacher Straße, hat das

Centermanagement ebenfalls eine Ladesäule an den Anlehnbügeln eingerichtet. Ein gut sichtbarer Werbewürfel weist hier auf die Lademöglichkeit hin.

In der Schloßgasse wird bei den neuen Fahrradbügeln entlang der Steinmetzschule im Sichtbereich von Schloss und Schlappeseppe-Gaststätte eine Ladestation errichtet.

Außerdem wird am Landschaftspark Schönbusch mit Unterstützung der Bayerischen Verwaltung

der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen eine Ladestation aufgebaut. Diese befindet sich dann am großen Fahrradabstellplatz am Parkeingang an der Kleinen Schönbuschallee und ist somit gut erreichbar.

Am Landratsamt Aschaffenburg in der Bayernstraße wird im Rahmen der laufenden Neubautätigkeiten ebenfalls eine Ladestation umgesetzt werden.

Weitere Informationen unter:
www.walderfahren.de



Fahrradabstellplätze mit Ladestation an der City-Galerie



Ladestation am Hauptbahnhof



Projektlogo „Wald erFahren“



Werbewürfel an der City-Galerie



SERVICE UND KOMFORT LASTENRAD-VERLEIH

Projekt „AB mit LaRa“

Kostenlos auszuleihende Lastenfahrräder sind zu einer breiten Bewegung geworden, die es schon in über 50 deutschen Städten gibt.

Auch in Aschaffenburg soll es nun einen Lastenradverleih geben, bei dem die Räder an verschiedenen Stationen im Stadtgebiet ausgeliehen werden können.

Ab dem Projektstart im August stehen fünf E-Lastenräder in

Aschaffenburg zum Verleih bereit. Diese können nach vorheriger Registrierung online gemietet und dann am Buchungstag bei den verschiedenen Verleihestationen zu deren Öffnungszeiten abgeholt werden. Die Ausleihe ist dabei dank verschiedener Sponsoren des Projektes kostenfrei.

Initiiert und in die Praxis umgesetzt hat das Projekt der Verein „Gesta e.V.“ mit Unterstützung der Stadt Aschaffenburg und weiteren Verbänden und Sponsoren.

Mit dem Projekt „AB mit LaRa“ soll eine nachhaltigere Mobilität in der Stadt gefördert und autofreien Haushalten ermöglicht werden, mit geringem Aufwand auch schwerere Lasten zu transportieren oder größere Einkäufe zu tätigen.

Die Leihräder sollen auch für die verstärkte Nutzung von Lastenfahrrädern werben. In Aschaffenburg sind sie noch Ausnahmehandlungen. Das Projekt ist damit ein Angebot und ein weiterer Beitrag zur Verkehrswende.



Probefahrt der Lastenräder bei der öffentlichen Präsentation

LARA macht Lust auf Last



Hier ist eine
Leihstation
Worauf warten Sie? Nutzen Sie die Leihstationen! www.abmitlara.de

www.abmitlara.de

Die gemeinsame Nutzung der Räder erspart den Haushalten die hohen Anschaffungskosten. Insbesondere in den innerstadtnahen Wohnquartieren kann durch Verzicht auf das (Zweit-) Auto der Parkdruck gemindert werden. Die Projekträder von „AB mit LaRa“ sind aber auch als Testräder zu sehen, die sich Interessierte über ein Wochenende ausleihen können, um damit längere Probefahrten zu machen und die Alltagstauglichkeit zu testen. Dafür stehen sehr unterschiedliche Fabrikate zur Verfügung.



Die städtischen Lastenräder im Projekt: Luitpold (oben) und Alexandras (unten)



ASCHAFFENBURG

MITTWOCH, 24. APRIL 2024

15

2022 - 2024

BUMM

Dialekte...

... sind bei den Freunden Thema. Die Hochdeutsch sprechende Freundin kommt von der verschiedenen Mundarten, die da aufeinandertreffen, durcheinander und versteht irgendwann noch nach Bahnhof. Der Vorsessarter in der Kunde erklärt seinen Dialekt: »Das ist ganz einfach: Wir sind faul, also beweg den Mund so wenig wie möglich. Du trinkst noch ein paar Gläser Wein und dann geht das ganz automatisch.«



KOMMENTAR
Andere im Blick behalten
von Alexander Bruchlos

Wer braucht in Aschaffenburg ein Leihrad? Die jüngsten Bikesharing-Erfahrungen der Stadtwerke sind erstaunlich. Mit nur 100 Entleihungen pro Monat dümpelt der jüngste Fahrradverleihsstandort dahin.

Auch in den Jahrzehnten

Mengenbedarf Standorte

Abgeleitet aus den oben genannten Annahmen sowie den Erfahrungswerten der Anbieter schlagen die Stadtwerke für den Start des Pilotprojektes 50 Fahrräder vor. Pro Station sollen zunächst 7-8 Fahrräder aufgestellt werden.



NACHRICHTEN

Goldbach: Hallenbad schließt, Freibad öffnet

GOLDBACH: Die Hallenbadsaison in Goldbach endet mit dem letzten Öffnungstag am Samstag, 27. April. Die Freibadsaison wird am Samstag, 4. Mai, um 10 Uhr eröffnet. Das Bad ist ab dann Montag und Freitag von 7 bis 20.30 Uhr sowie Dienstag, Mittwoch, Donnerstag, Samstag und Sonntag von 9 bis 20.30 Uhr geöffnet. Kasenschluss ist jeweils um 19.45 Uhr. Bei schlechtem Wetter öffnet das Bad von 9 bis 13 Uhr und von 17 bis 19 Uhr. *dag*

Biosphärenregion Thema in Hösbach

HÖSBACH: Über die Themen Biosphärenregion und Modellregionen des Bauernklimasoldat

Fahrradverleih ausgebremst

Verkehr: Aschaffenburger Stadtwerke beenden zum 1. Mai Bikesharing-Projekt nach zweijähriger Pilotphase

Von unserem Redakteur:
ALEXANDER BRUCHLOS

Hintergrund: Fahrradverleihsysteme

fenbar Studierende oder Mitarbeiter der TH gewesen, schätzt Maier. An die Hochschule stie-

14.10.2021

„Fahrradverleihsystem

Der im Mai 2022 eingeführte Fahrradverleih kostet jährlich etwa 70.000 Euro und hat einen Kostendeckungsgrad von gerade mal 3 %. Die Pflege und Überwachung des Systems, welches auch einen erhöhten Personalaufwand bedarf, sind hierbei noch nicht berücksichtigt.“ (Auszug Beschlussvorlage)



ASCHAFFENBURG

MITTWOCH, 5. APRIL 2023

15



Die Enkelin...

... hat ihren Großvater auf dem Beifahrersitz im Auto dabei. Als sie an einem älteren Anhänger des Polizei-Verkehrsamtes vorbeifährt, wendet sich die Unterhaltung dieses Themas zu. Sie weiß nicht wie gehetzt werden, erzählt die Frau. Ihr Opa sagt, sich auch noch nicht ... oft.

KOMMENTAR



Steinchen
im Mosaik
Johanna Raab

Mit dem grünen Pfeil wird das legitimiert, was viele Radler sowieso schon immer machen: Wenn's rot ist, einfach bei Rot drehen lassen. Es gibt trotzdem gute Gründe für die alte Regel, die ein kleiner Mosaikstein im großen Mosaik der Verkehrswende sein kann:

Radfahrer muss situationsweise werden. Der striktste Vertrag für den motorisierten Verkehr verzögert bisher vielen den Übergang auf klimafreundliche Verkehrsmittel. Radfahrer müssen im Alltag schwierige Wege haben – schaffen von A nach B zu kommen, gehörte dazu.

Natürlich willmehr ich natürlich gegen Radverkehrswege – mit Radverkehrszeichen und keinem befahrenen Kreisverkehr gehen. Gute Radroute nicht immer ideal und sofort. Denkalt ist der Grünpfeil für Radler eine grüne und wegsichernde einfache Lösung.

Weil sie keinen Sicherheitswert bringt, brauchen wir keine starre Wertepflicht. Diese Entscheidung kommt die Akzeptanz von roten Ampeln dort erhöhen, wo sie lebensnotwendig ist und viel befahrenen Straßen oder an wo vielen Fußgängern frequentierten Überwegs. Denn das Denken bei Stopp und Grünpfeil ist kein Kreativdenken, auch nicht für Radler.

Der grüne Pfeil kann auch das Gehörn reduzieren, denn Radfahrer durch nichts absehende Lastwagen angesetzt sind. Sie sind schon weg, bevor sie unter die Räder kommen können. Der Vorstand des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) Aschaffenburg-Mitteberg, Manfred Küllinghoff, begrüßt auch deshalb den von ADFC lange geforderten grünen Pfeil. Wunderlich er war versucht mutter Radler sollten sich nie mit Lastwagen anlegen.

Bei Rot über die Ampel: Neues Schild in der Stadt

Verkehr: Grünpfeil nur für Radverkehr in Aschaffenburg – Radfahrer dürfen nach kurzem Stopp an einer Ampel trotz Rotlicht rechts abbiegen

Von unserer Redaktion JENS RAAB

ASCHAFFENBURG. Ein neues Verkehrszeichen kommt nach Aschaffenburg: der Grünpfeil für den Radverkehr. Er erlaubt Radfahrern nach kurzen Stopps an einer Ampel trotz Rotlicht rechts abzubiegen. Die Stadt hat damit die ersten 100 Grünpfeile in dieser Woche auf der Montage des Straßenmeisters 721, das mit der Befreiung der Straßeneinrichtungswidrig (SEW) vor zwei Jahren eingeführt wurde. Vorerst an sechs Kreuzungen im Stadtgebiet (siehe «Im Überblick») soll das Schild den Radverkehr flüssiger machen.

Das System ist bekannt vom Grünpfeil für den motorisierten Verkehr. Das Verkehrszeichen «grüner Pfeil auf schwarzem Grund» ist seit 1978 eingeführt und seit 1994 auch auf bundeseinem Straßennetz gültig. Ist am Ende des Ampelarmes installiert, erlaubt das Radverkehrszeichen auch bei Rot – selbstverständlich nur wenn andere Verkehrsrechte dadurch nicht gefährdet werden. Um das überprüfen zu können müssen Autofahrer zunächst wie bei einem Stoppsignal anhalten – um sie das nicht, drohen 70 Euro Bußgeld und ein Punkt in Fleckenbürg.

Intensiv geprägt

Man wird also ein ganz ähnliches Schild spüren. Etwa auf schwarzem Grund über einem Fahrrad, das gegen einen Radfahrer in Aschaffenburg montiert. Daraus wussten passagiere es nach Angaben der Stadtverwaltung eine flächendeckende Unterscheidung, wo das «Grünpfeil für den Radverkehr» rechtfindet und sicher angebracht werden kann. Gemeinsam mit den Verkehrsverbünden, der Straßenmeisterei und der Polizei entschieden seien die aus ausgewählten zufälligen Standorte besprochen und im Fahrzeugformular zur Umsetzung empfohlen worden.

Der Aschaffenburger Radverkehrsbeauftragte Jörg Böttcher (FDP) freut sich, dass nun endlich geprägt werden kann, was dieser «Schätzchen schicken wir hier die Leute über eine rote Ampel». Dafür müsse man die neuen Schilder nun freigegangen ausschließlich an Kreuzungen, an denen die Radfahrer nicht in den Motorverkehr eindringen, an denen sie aber einen getrennten und sicheren Radweg vorfinden.

Verantwortung übertragen

Sollte sich die neue Regelung bewähren, seien weitere Standorte denkbar. Sollten aber an den meisten Schilder ausgewählten Kreuzungen wieder Erwachsene feste posieren, die vorher dort



Im Überblick: Der Grünpfeil für den Radverkehr in Aschaffenburg



nicht passiert – dann ist das Schild auch ganz schnell wieder weg.

Später kommt das Radamt wieder Verantwortung übertragen. Sie müssen beim Grünpfeil wichtige Verkehrsregeln beachten, die sowohl den Schutz der bei Grün querenden Fußgänger als auch deren Selbstschutz dienen. Diese seien rechtlich verbindlich:

Die verbindlichen Regeln

- Bei Rot muss an der Haltestelle zunächst angeshalten werden.
- Dann muss geprüft werden, dass eine Belehrung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer – insbesondere der querenden Fußgänger und des Fahrsagwagens aus der Richtung, die gerade Grün ist – ausgeschlossen ist.
- Bei derselben kann trotz Rot nach rechts abbiegen werden.

Die Klärstellungen

Die Stadtverwaltung stellt zusätzlich klar:

- Der Grünpfeil für den Radverkehr gilt ausschließlich für das Radverkehrsnetz. Radfahrer, die weiter gefahren führen oder nach links abbiegen möchten, müssen die Ampel wie bisher beachten.
- Der Grünpfeil für den Radverkehr gilt ausschließlich für die eine Ampel, neben der er montiert ist.
- Der Grünpfeil für den Radverkehr gilt dennoch nicht für einen Fahrlaufen vor einer jeweiligen Kreuzung und schon gar nicht gleichzeitig an allen Kreuzungen im Stadtgebiet.

Flächiger Vorantrieb

Die Aschaffenburger Stadtverwaltung erhofft sich von der neuen Regelung einen «vermönden und einsiegigen Vorantrieb», insbesondere in den Stadtteilen mit weniger Verkehrsgeschwindigkeit, wie es in einer Mitteilung aus dem Rathaus heißt: Es sei im Interesse der Radler, die neuen Möglichkeiten bestmöglich auszunutzen und die Verkehrsbelastung auch einzudämmen. Überzeugt sei bei einer «ökologischen Ausweitung» die Belegung „durchdringt bestehen bleiben“.

Die Bundesanstalt für Straßenbauwesen hatte im Auftrag des Straßenverkehrsministeriums den grünen Pfeil für Radfahrer 2019 in einem Pilotversuch an 40 Stellen in neun Städten getestet, unter anderem in Darmstadt und München. Ergebnis: Die Sicherheit auch anderer Verkehrsteilnehmer wurde nicht gefährdet. Abhängige Regelungen gibt es bereits in Belgien, Frankreich und den Niederlanden.

Einführung Grünpfeil für den Radverkehr

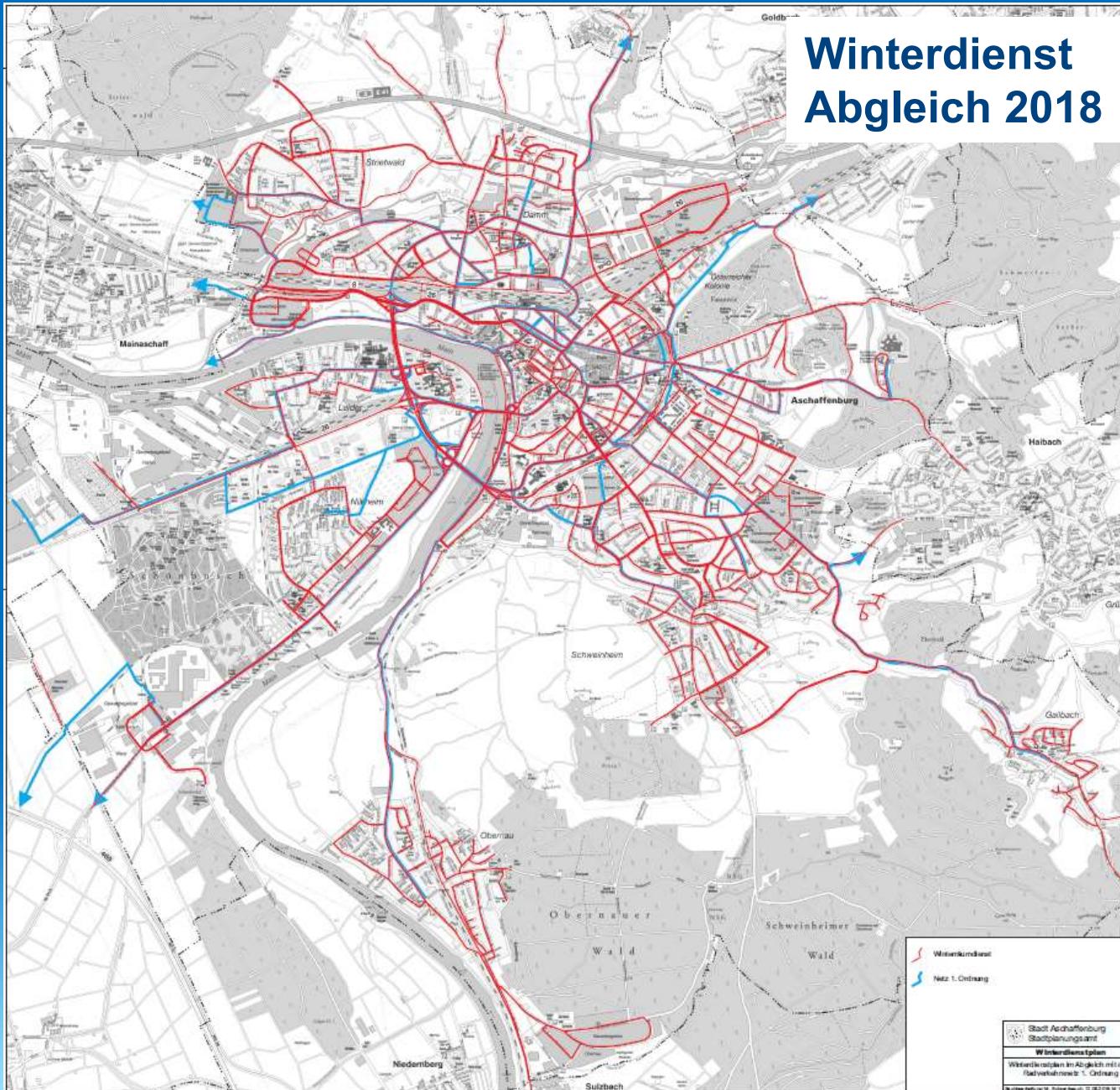


Mühlstraße / Schillerstraße





Winterdienst Abgleich 2018



<https://www.reform.at/anwendungen/winterdienst>

Neue Fahrzeuge

Neue Route

Streubezirk 19 (NEU) Tiefbauamt		Handstreubezirk Bokel Einsatz: Radspuren	
Fahrer:		Beifahrer:	
Kennzeichen:		Datum:	
Streustelle	Von	Bis	Uhrzeit
Linkstr.	Schwaiberrainweg	Nordring	
Schillerstr.	Eberbrücke	Boppstr.	
Schillerstr.	Boppstr.	Eberbrücke	
Darmstädter Str.	Skater Platz	Großostheimer Str.	
Großostheimer Str.	Willigsbrücke bis Drängelgitter	Von Bahnhofstraße bis Drängelgitter, zurück Bahn- und Landstraße	
Großostheimer Str.	Unterführung	Willigsbrücke	
Darmstädter Str.	Zufahrt Volksfestplatz	Westring	
Friedrichstr.	Erthalstr.	Herstallstr.	
Platanenallee		Kreisei Hofgartenstr.	
Hofgartenstr.		Kreisei Brass	
Alexandrasstr.	Betgasse	Kreisei Schweinheimer Str.	
Lamprechtstr.	Schweinheimer Str.	Kreisel Fischergergasse	
Brennenoerl.	Alexandrasstr.	Kurmainzer Ring	
Schweinheimer Str.		Hildebrandstr. drehen	
Schweinheimer Str.	Schneebegstr.	Kreisel Alexanderstr.	
Alexandrasstr.		Würzburger Str.	
Würzburger Str.		Kreisel Am Königsgraben	
Würzburger Str.	Kreisel Am Königsgraben	Gentilstr. bis Witzelsbacher	
Würzburger Str.	Gentilstr. bis Witzelsbacher	Witzelsbacher	
Holgenfstr.	Witzelsbacher	Kreisel Brass	
Dieschstr.	Kreisel Platanenallee	Kreisel Platanenallee	
Deutschestr.	Grünbrücke	Grünbrücke	
Platanenallee		OT Goldbach	
Goldbacher Str.	Kreisel Goldbacher Str.	Kreisel Goldbacher Str.	
Goldbacher Str.	Kreisel Goldbacher Str.	Kreisel Ernsthoferstr.	
Eiserstr.	Kreisel Eismühlestr.	drehen	
Glattbacher Überfahrt	Kreisel Bodelschwingstr.	Herstallturm	
Auhofstr.		Glattbacher Überfahrt	
Goldbacher Str.	Auhofstr.	Auhofstr.	
Auhofstr.		AOK	
Glattbacher Überfahrt		An der Lache drehen	
		Glattbacher Überfahrt	
Bauhof		Kreisel Bodelschwingstr.	

Einsatzleiter:

Datum:



Kleinmaßnahmen



Lückenschlüsse



KLEINMAßNAHMEN UND LÜCKENSCHLÜSSE PIKTOGRAMME, EINBAHNSTRÄßen UND BUSS PUREN

Die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr wurde bereits kurz nach der Einführung dieser Regelung in der STVO eingeführt und war somit eine der ersten Maßnahmen zur Radverkehrsförderung in Aschaffenburg.

Da diese Regelung und Beschilderung jedoch weiterhin häufig von Autofahrer*innen nicht richtig wahrgenommen wurde, sind nun am Beginn und Ende jeder Einbahnstraße sowie im Verlauf Piktogramme aufgebracht worden, um die Führung des Radverkehrs zu verdeutlichen.



Auch die Freigabe der Busspuren für den Radverkehr in der gesamten Stadt war eine der ersten Maßnahmen, die zur Radverkehrsförderung schon vor dem Radverkehrskonzept umgesetzt wurde.

Mit großen Piktogrammen wurde dies nun schließlich noch deutlicher gekennzeichnet. Dies stellte auch eine öffentlichkeitswirksame Maßnahme dar, um das Bewusstsein im Straßenverkehr auf die Radfahrenden zu erhöhen.



Ernsthofstraße in Richtung City-Galerie



Fahrradschleusen (oben Bopp-, unten Heinsestraße)



Fahrradpiktogramme in freigegebenen Busspuren (oben Landing-, unten Goldbacher Straße)



KLEINMAßNAHMEN UND LÜCKENSCHLÜSSE QUERUNGSHILFEN HAUPTBAHNHOF UND AN SCHLUSS GOESTHESTRÄÙE

Engstellen

Querungshilfen erleichtern an stark befahrenen Straßen die Querung wichtiger Wegebeziehungen und sorgen durch die auffällige rote Markierung für mehr Verkehrssicherheit für die Radfahrenden.

Hauptbahnhof

Am Hauptbahnhof war es zuvor sehr schwierig und nur mit Umwegen möglich, aus der Frohsinnstraße zu den Fahrradabstellplätzen am Hauptbahnhof zu gelangen. Diese Verbindung ist jedoch

gerade von Radfahrenden sehr stark frequentiert.

Mit den roten Aufstellflächen konnte die wichtige Fahrbeziehung verdeutlicht und das schrittweise Querung der Ludwigstraße erleichtert werden.



Oben / unten: Querungshilfen der Ludwigstraße am Hauptbahnhof



Hindernisse

In der Würzburger Straße wurde die Wegebeziehung in die Goethestraße sicherer und besser erkennbar gestaltet. Auch hier wurde eine Aufstellfläche eingerichtet. So können Radfahrende nun in einem baulich gesicherten Bereich der Querungshilfe halten und warten, bis die Gegenfahrbahn frei ist.

Zudem verdeutlichen solche Maßnahmen die sicheren Alternativrouten für den Radverkehr abseits der Hauptstraßen. Vielen Bürgerinnen und Bürgern wird die hervorragende Verbindung durch die Goethestraße in den Bessenbacher Weg nicht bekannt sein.



Oben / unten: Querungshilfe Würzburger Straße in Goethestraße



KLEINMAßNAHMEN UND LÜCKENSCHLÜSSE MOZARTSTRÄßE – CLEMENSSTRÄßE

Die Mozartstraße in Obernau ist Bestandteil der wichtigen Verbindung von der Friedenstraße im Osten und der Maintalstraße westlich der Bahnlinie. Leider war das Ende der Mozartstraße nicht befahrbar.

Erst durch die Änderung der Beschilderung und die Markierung von Aufmerksamkeitsflächen, konnte eine sichere und durchgängig befahrbare Radverbindung geschaffen werden.



Oben / unten: Einmündung der Mozartstraße in die Maintalstraße in Obernau



Oben / unten: Wendehammer der Clemensstraße am Anschluss zur Adenauerbrücke

Die Clemensstraße ist ein Bestandteil der wichtigen Wegebeziehung zwischen der Adenauerbrücke und dem Mainradweg im Westen und dem Bahnweg mit Anschluss zum Ringradweg im Osten. Sie dient den Radfahrenden als schnelle und sichere Abkürzung abseits der Hauptverkehrsstraßen. Aufgrund der Parkplatzanordnung war hier jedoch das Durchkommen erschwert nicht auf eine legale Weise möglich. Durch das Ausweichen auf den Gehweg kam es immer wieder zu Gefahrensituationen zwischen Fußgängern und Radfahrenden. Durch die Wegnahme eines Pkw-Stellplatzes konnte hier eine klare Trennung von Fuß- und Radverkehr erreicht und eine sichere Verbindung hergestellt werden.



KLEINMAßNAHMEN UND LÜCKENSCHLÜSSE WAILANDSTRÄSSE – GROSSOSTHEIMER STRAßE

Auf der Radroute zwischen Aschaffenburg und Großostheim wird im Nilkheimer Gewerbegebiet eine Bahnanlage quert.

Lange Zeit waren hier Umlaufschranken eingebaut, die aufgrund rechtlicher Unklarheiten auch noch lange Zeit nach der offensichtlichen Nicht-Benutzung bestehen blieb.

Erst nach neuerlichem Engagement und dem Nachweis der Stilllegung der Gleise wurde es möglich, die Umlaufsperren zu demontieren und den Radfahrenden hier „freie Fahrt“ zu ermöglichen.



Oben / unten: Querung stillgelegter Gleise zwischen Wailandstraße und Schipperstraße in Nilkheim

Oben / unten: Querung stillgelegter Gleise neben der Großostheimer Straße in Nilkheim



KLEINMAßNAHMEN UND LÜCKENSCHLÜSSE WÜRZBURGER STRAÙE / KONFLIKTBEREICH EISDIELE / KONFLIKTBEREICH APOTHEKE

Der untere Bereich der Würzburger Straße an der Sandkirche bot lange Zeit großes Konfliktpotential zwischen Radfahrenden und KFZ-Verkehr. Der Radweg, welcher getrennt vom Gehweg aber auf der Bordsteinke im Verlauf, wurde ständig zugeparkt. Immer wieder wurden verschiedene Maßnahmen getestet und Kontrollen verschärft, doch das Problem konnte nicht beseitigt werden.

Letztendlich konnte das Falschparken auf dem Radweg durch die Montage der sogenannten „Frankfurter Hüte“ und flexiblen Pollern nur baulich unterbunden und der Konflikt damit beseitigt werden.



Oben / unten: Würzburger Straße in Höhe der Eisdiele an der Sandkirche



Oben / unten: Würzburger Straße in Höhe der Apotheke

Vor dem Kreisverkehr der Würzburger Straße am Abzweig der Hofs-gartenstraße waren im Bereich der Grundstückseinfahrt sehr häufig Falschparker*innen zu beobachten, welche den markierten Übergang vom Radweg zur Fahrbahn blockierten.

Durch neue und auffällige Mar-kierung sowie die Einrichtung von zwei Kurzzeitparkplätzen für die Kunden der Apotheke konnte erreicht werden, dass die Situa-tion verbessert und der Übergang weitestgehend freigehalten und beachtet wird. Im Rahmen des ge-plannten Umbaus des Kreisverkehrs wird es hier eine dauerhafte und baulich gesicherte Lösung geben.



KLEINMAßNAHMEN UND LÜCKENSCHLÜSSE
WÜRZBURGER STRAÙE – HOCHSCHULE UND BÄCKEREI WISSEL





KLEINMAßNAHMEN UND LÜCKENSCHLÜSSE VERSCHIEDENE ERGÄNZUNGEN

Problem



Lösung



Obernauer Straße beim Bauhof Wasserwirtschaftsamt

Problem



Lösung



Mainradweg zwischen Theoderichstor und Pompejanumsfelsen



Mainradweg bei den Wohnmobil-Stellplätzen



Asphaltierung der Umfahrung an der Nilkheimer Kapelle



Gleisquerungen Hefner-Alteck-Straße



Linksabbieger Auhofstraße zur Glattbacher Überfahrt



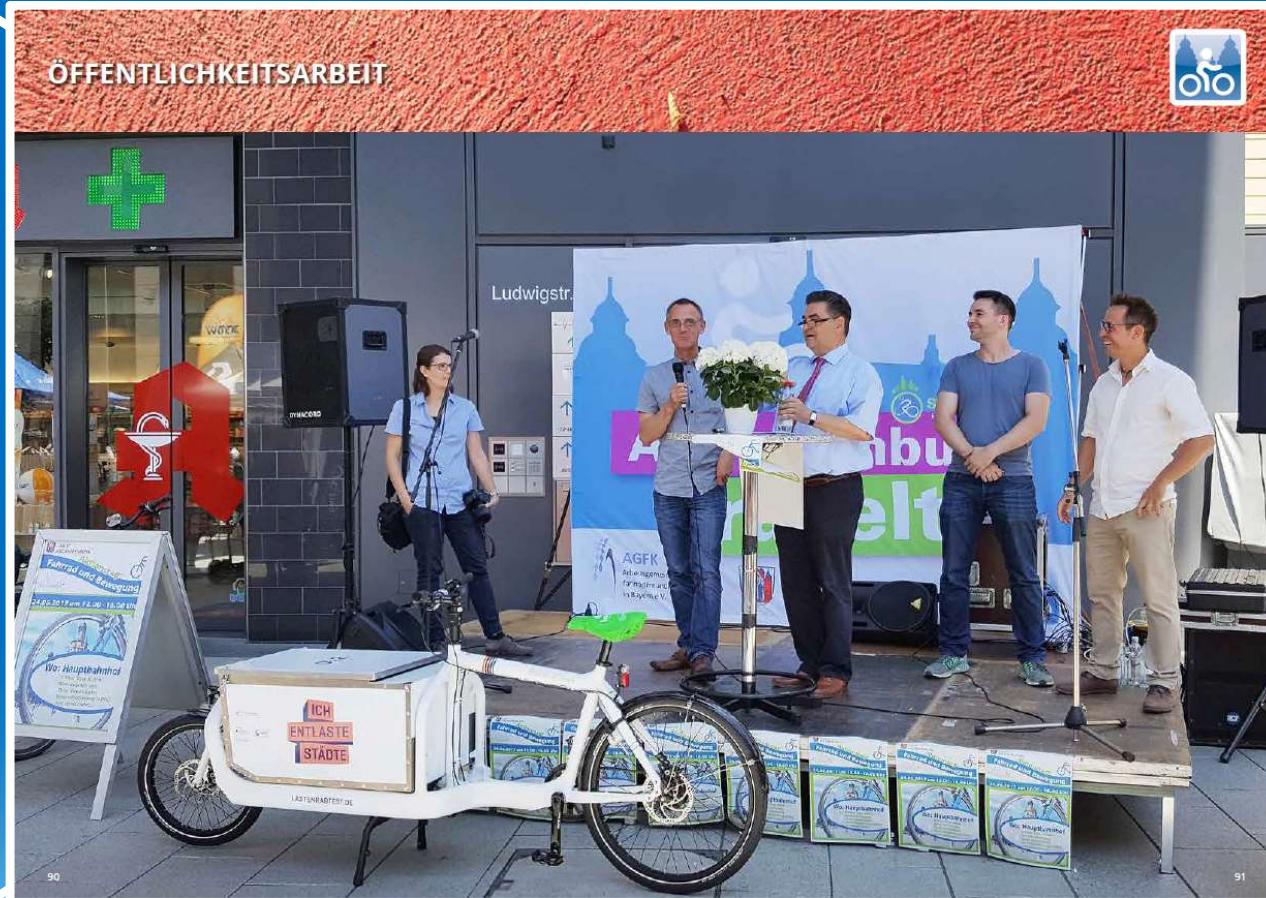
Verbindungsweg Dinglerstraße zur Alexandrastraße



Fahrradschleuse Erthalstraße in Richtung Hauptbahnhof



ÖFFENTLICHKEITSARBEIT





ÖFFENTLICHKEITSARBEIT STADTRADELN

STADTRADELN für alle!

Die Auswirkungen des Klimawandels waren auch in diesem Sommer gegenwärtig. STADTRADELN bietet die Möglichkeit, aktiv für den Klimaschutz einzutreten und ein Zeichen zu setzen. Der Radverkehr eignet sich hervorragend, um alle Wege in der Stadt zu bewältigen, und viele Menschen haben das schon erkannt.

Der Zulauf auf die Fahrradgeschäfte ist überwältigend, über unsere Fahrradstraße „Deutsche Straße“ rollen mittlerweile mehr Fahrräder

als Autos, das Lastenradprojekt ist angelaufen, und unsere Zählstelle in der Alexandrastraße verzeichnete in diesem Sommer Spitzenwerte von über 1.500 Fahrrädern pro Tag.

Unsere Aschaffenburger Versorgungs-GmbH setzt auch ein Zeichen: 2 kWh regional produzierter Strom aus erneuerbarer Energie je 100 eradelter Kilometer gehen als Spende an den Suppenschulverein.

Alle Teilnehmer*innen können während des Aktionszeitraums Meldungen zur Fahrradinfrastruktur abgeben:



Preisverleihung vom STADTRADELN 2019 im großen Sitzungssaal des Rathauses

Radeln für einen guten Zweck

Alle Teilnehmenden unterstützen mit ihren gefahrenen Kilometern einen guten Zweck. Denn die Aschaffenburger Versorgungs GmbH spendet

2 kWh

AVG.ÖKO LOKAL STROM
für je 100 erradelte Kilometer
an die

Hospizgruppe Aschaffenburg
mit der Spezialisierten
Ambulanten
Palliativversorgung (SAPV)

20.05. bis 09.06.2019

ASCHAFFENBURG
VERSORGUNG





ÖFFENTLICHKEITSARBEIT MITEINANDERZONE

Gemeinsam für eine attraktive und lebenswerte Innenstadt

Die Miteinanderzone der Stadt Aschaffenburg wurde 2012 eingeführt. Die Maßnahme beinhaltet die Freigabe der Fußgängerzonen für Radverkehr in Schrittempo in der Herstallstraße, in der Steingasse sowie in Teilen der Sandgasse, des Roßmarktes sowie der Goldbacher Straße.

Auf die Einführung der Miteinanderzone hat es sehr viele positive Rückmeldungen gegeben. Sie ist auch ein wesentlicher Bestandteil der

Auszeichnung als „fahrradfreundliche Stadt“ durch die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern (AGFK) gewesen und hat den Dritten Platz beim Deutschen Fahrradpreis 2015 erhalten!

rücksichtvoll sein:
Fußgängerinnen und Fußgänger haben Vorrang

Schrittgeschwindigkeit fahren, bei Bedarf absteigen

besonders auf Kinder und ältere Menschen achten

genügend Abstand halten

Miteinanderzone in Schöntal und Fußgängerzone



Bodenkleber



Infostand in der Herstallstraße

Radverkehr frei in Fußgängerzonen + Grünanlagen



Banner im Schöntal

Poster



Karte Miteinanderzone



ÖFFENTLICHKEITSARBEIT VERKEHRSSICHERHEITSKAMPAGNE

Aschaffenburg radelt richtig!

Richtiges Verhalten von Radfahrenden führt zu mehr Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen. Die Stadt Aschaffenburg hat deshalb im Sommer und Herbst 2018 eine Kampagne durchgeführt, die Radfahrende direkt vor Ort mit Plakaten über die jeweils richtige Verhaltensweise bzw. Fahrweise informierte.

Im Stadtgebiet konnte an zahlreichen Stellen ein häufiges Fehlverhalten Radfahrender beobachtet werden. Dies ließ sich nur zum Teil

durch Schwächen der Infrastruktur erklären und ging oftmals zu Lasten der Fußgänger*innen als schwächsten Verkehrsteilnehmer. In ausgewählten Themenbereichen sollten Plakate die bestehenden Regelungen direkt vor Ort vermitteln. Neben dem Aspekt der Verkehrssicherheit sollte die Kampagne aber auch das Image des Radverkehrs positiv beeinflussen und für mehr gegenseitige Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer werben. Die Plakate im Format DIN A 1 wurden Anfang August an insgesamt 32 Standorten für drei Monate im Stadtgebiet angebracht.

Für die folgenden fünf Themen wurden Plakate entwickelt:

-  Gehweg nicht für Radverkehr freigegeben
 -  Gehweg für Radverkehr freigegeben
 -  in die richtige Richtung radeln
 -  Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt
 -  Radfahren über Fußgängerüberwege



Postoperative DIN A 1

Bericht AGFK 01/19



ÖFFENTLICHKEITSARBEIT „GRÜNES RAD“

Nord- und Südroute

Das Fahren auf ausgewählten Routen der Radwegweisung zeigt alternative Wegführungen auf, die den Einzelnen bislang nicht bekannt

sind und infolgedessen später im Alltag ausprobiert werden.

Die vollständige Umsetzung der wegweisenden Beschilderung im Radverkehr im Frühjahr 2020 hat

für Aschaffenburg die große Chance geboten, eine neue Freizeitroute flächendeckend umzusetzen und einen zusätzlichen Impuls für die Fahrradnutzung zu setzen. Mit Infoflyern und Karten als Printmedien

soll die Radroute noch besser vermarktet und bekannt gemacht werden. Gedruckte Flyer und Karten werden auf Messen und Veranstaltungen weiterhin stark nachgefragt.

Mainufer, Schloss & Pompejanum

Das Renaissance-Schloss aus rotem Sandstein, errichtet am Anfang des 17. Jahrhunderts, war Zwischenstopp des Kurfürsten Carl Friedrich Joseph von Erthal. Im angrenzenden Schlossgarten wurde das Pompejanum im Auftrag von König Ludwig I. von 1840 bis 1848 als ideale Nachbildung eines römischen Wohnhauses errichtet.



Steinbachtal

Informativer Baumlehrpfad und „die grusige Mäl von der Menze-Mühle“



Rosenberg und Streuobstwiesen

Ausblick auf die Stadt



ausblick



Park Schönbusch (1775 bis 1789) & Kleine Schönbuschalle

Englischer Landschaftspark mit Wasserflächen, Rundwegen, Sichtachsen und Schlosschen. Die kleine Schönbuschallee verbindet als ehemaliger Promenadenweg das Schloss Johannisburg und den Park Schönbusch.





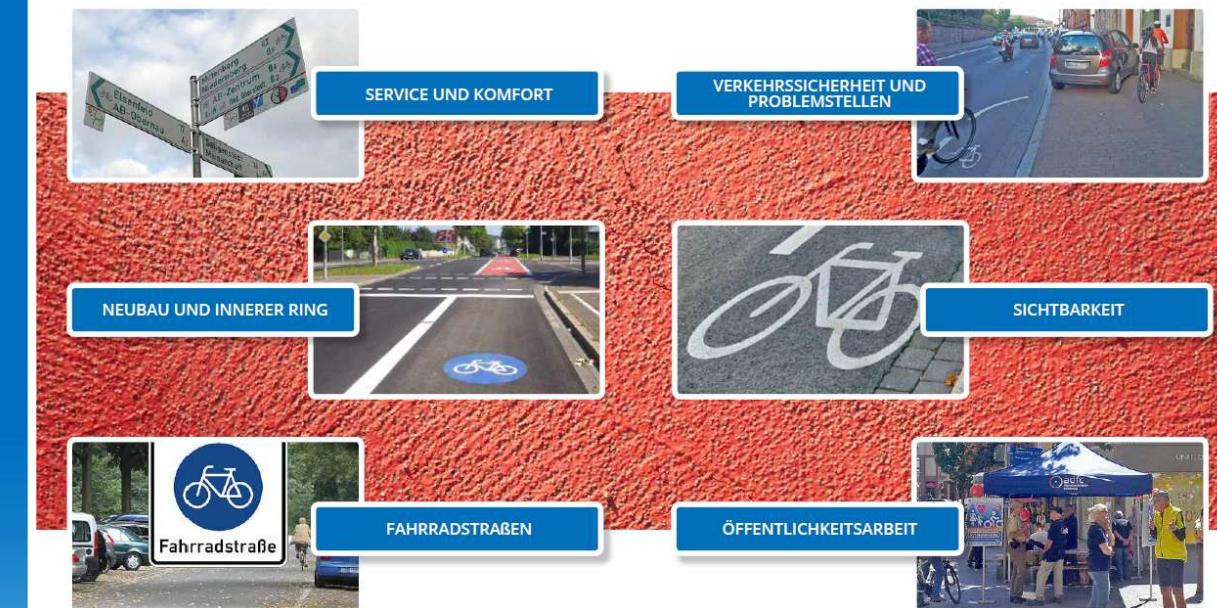
Buswerbung Umweltverbund





Resumée / Ausblick

DAS RADVERKEHRSKONZEPT SCHWERPUNKTE DER RADVERKEHRSFÖRDERUNG

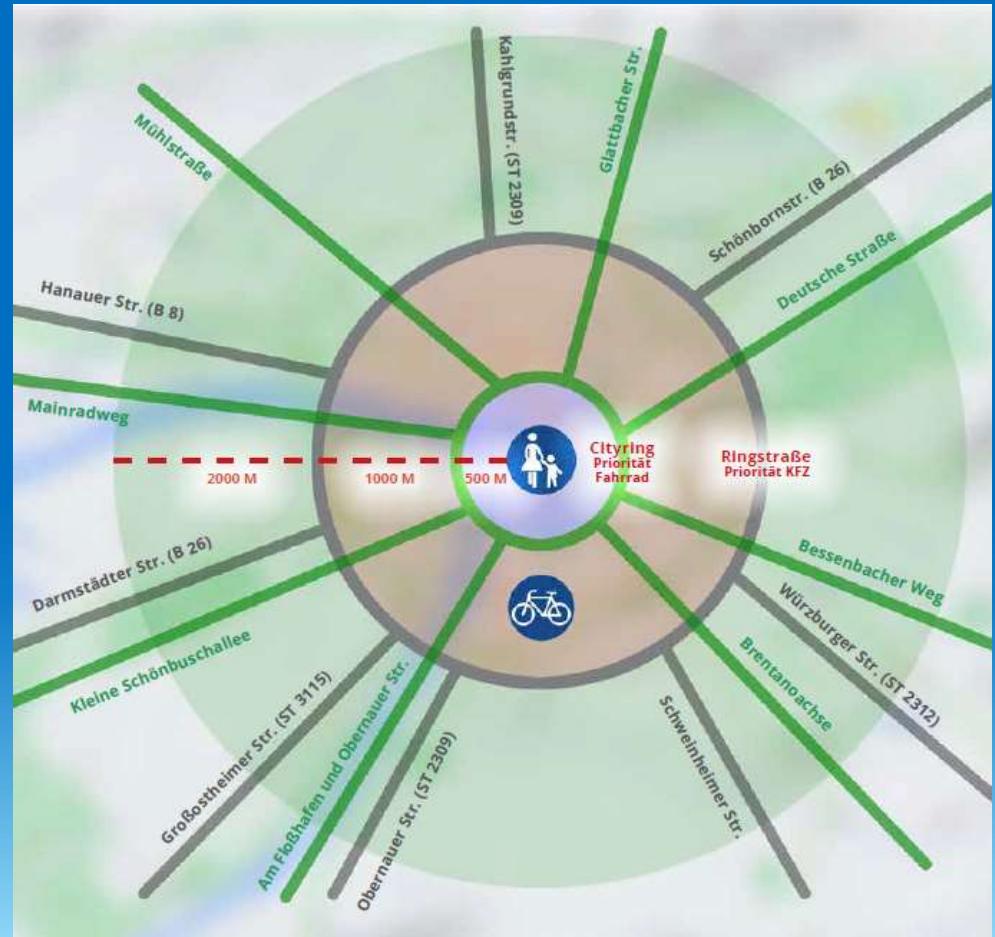
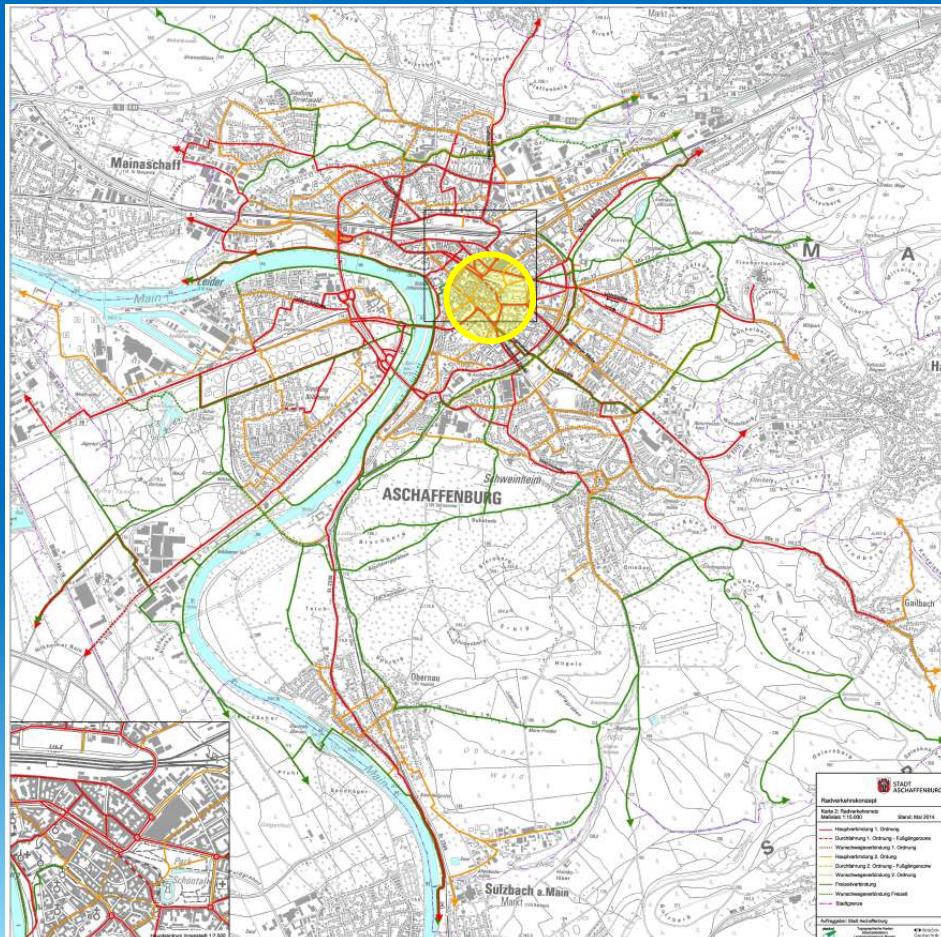


Weitermachen...



Ausbau Radhauptrouten im Alltagsradverkehr

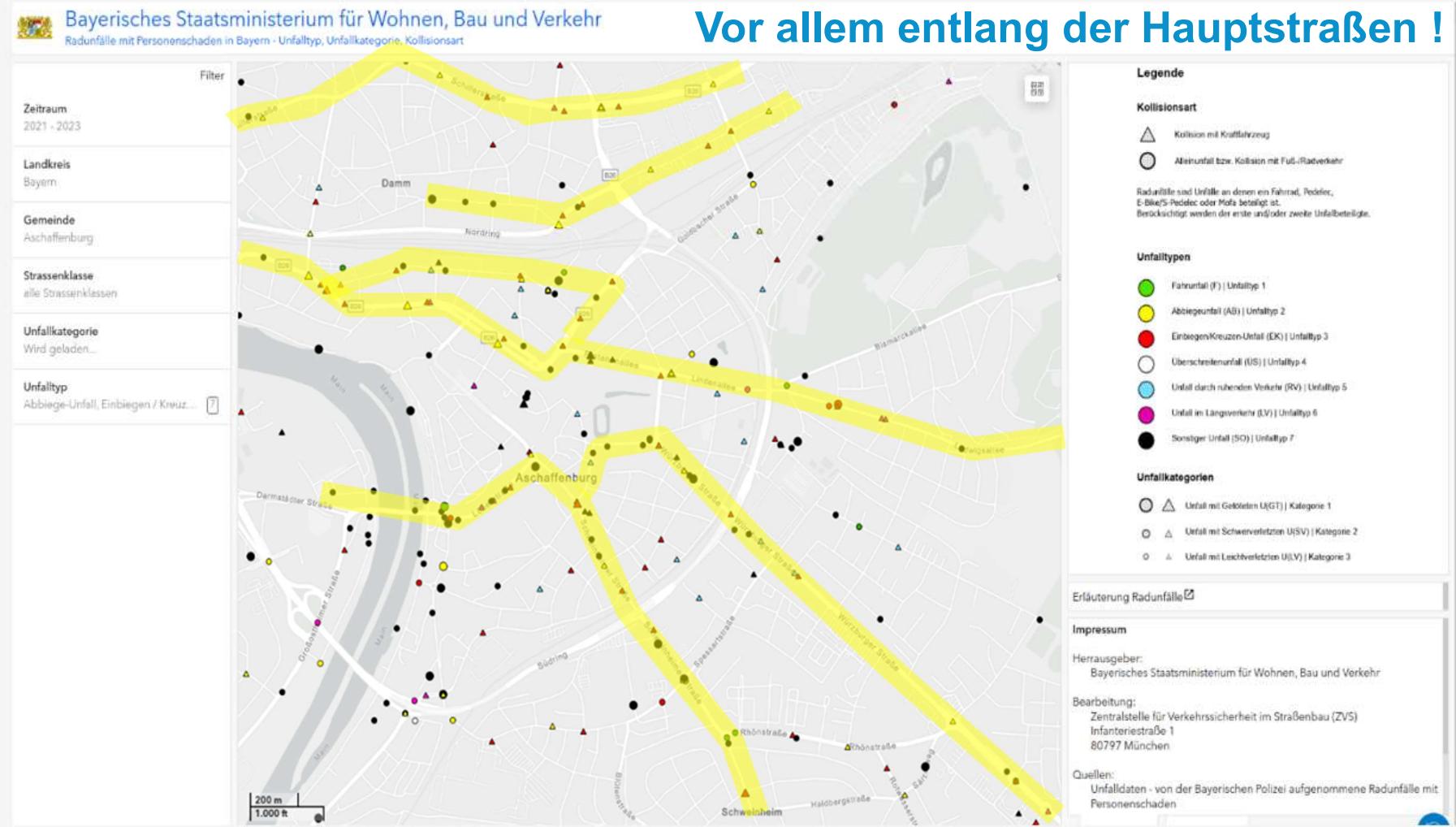
- Radialverbindungen in Stadtteile / Nachbarkommunen
- Innerer Ring und Verkehrssicherheit





Ausbau Radhauptrouten im Alltagsradverkehr

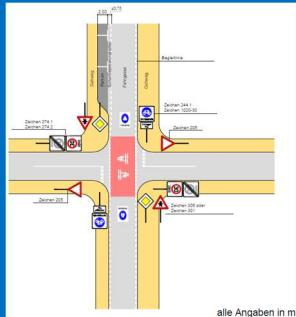
Gefahrenstellen verletzter Fahrradfahrer 2021-2023





Weitere Umsetzung von Fahrradstraßen

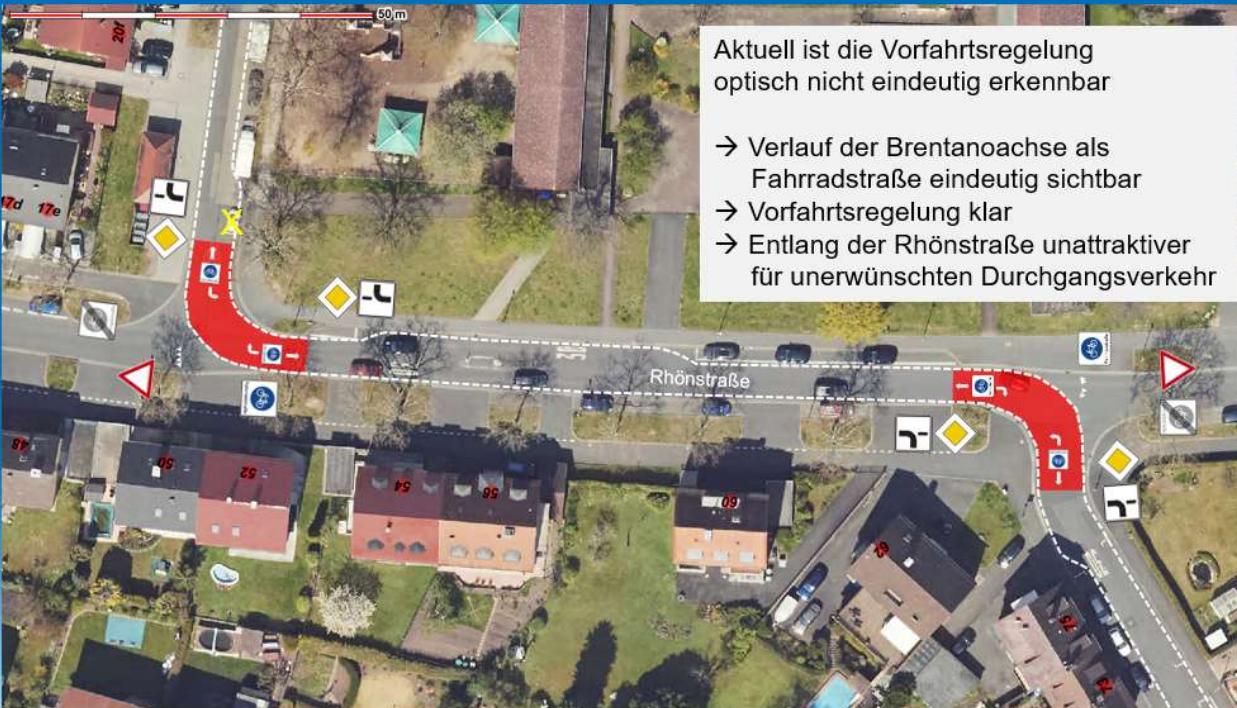
Fahrradstraße
Berliner Allee



AGFK Musterlösungen für
Fahrradstraßen in Bayern

Hockstraße / Rhönstraße / Rotwasserstraße

Brentanoachse
Vorfahrtsberechtigung





Radschnellverbindung Aschafftal

Radhauptroute 1. Ordnung

- Ri. Goldbach / Hösbach
- Platanenallee Ri. Klinikum / Haibach

Machbarkeitsstudie "Radschnellverbindung Aschafftal"

- Trassenvariante "Platanenallee" -

Schnitt IX - IX Bestand
Platanenallee

Schnitt IX - IX Planung
Platanenallee

Schnitt VIII - VIII Bestand
Platanenallee

Schnitt VIII - VIII Planung
Platanenallee

Übersichtsplan

HABERMELH FOLLMANS
VERKEHRSPLANUNG & VERKEHRSSICHERHEIT
Büro für Verkehrswissenschaften und Verkehrsplanung

Stadt Aschaffenburg
Verkehrsplanung
Dolbergstraße 15
63738 Aschaffenburg

Auftraggeber: Stadt Aschaffenburg
Angewendet: zuständig

Uebersichtsplan

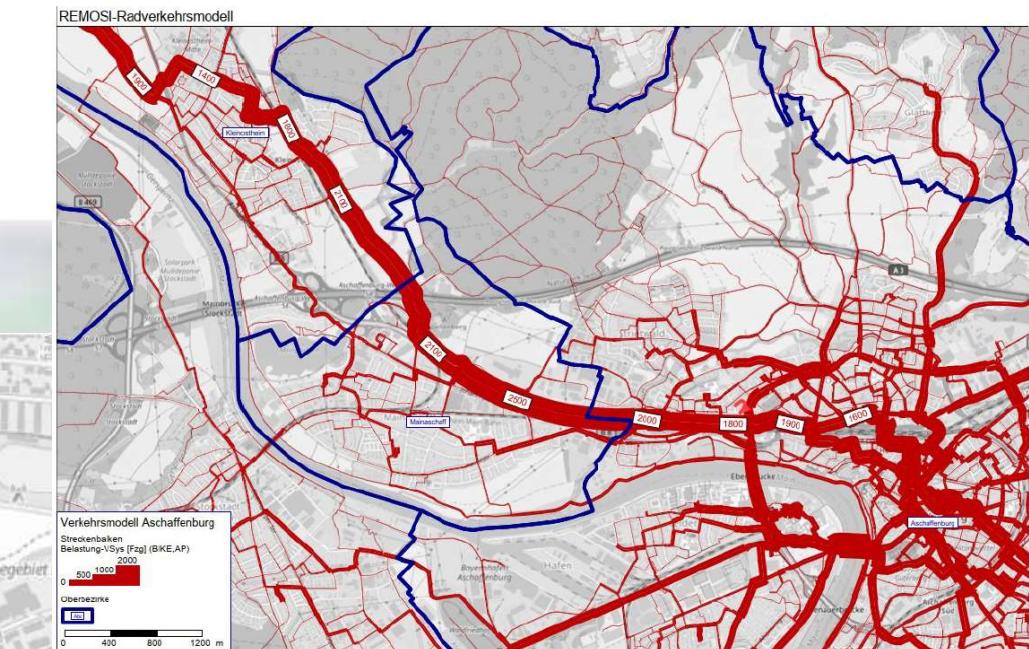
Trassenvariante
"Platanenallee"
Abschnitt 8

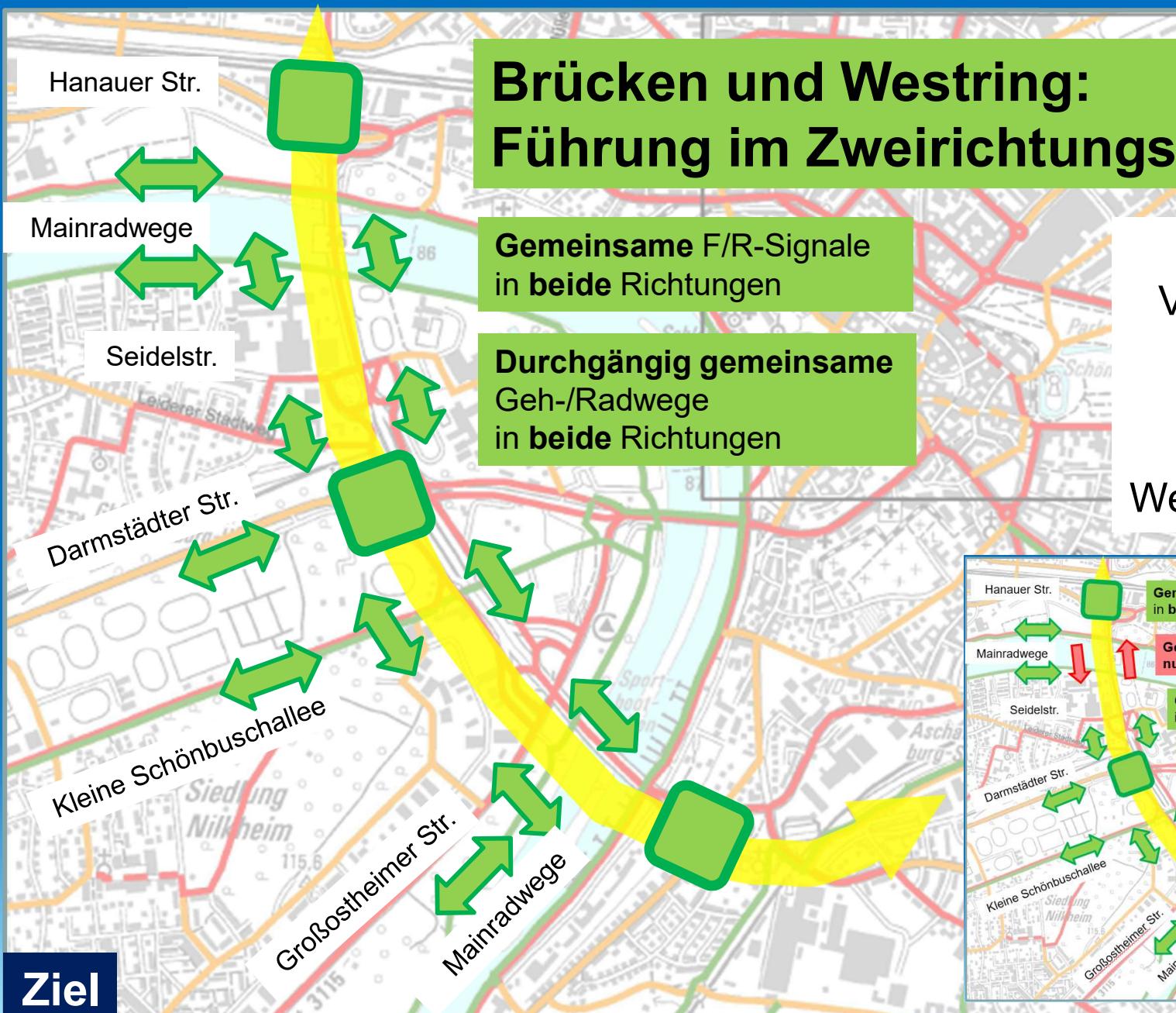
Machbarkeitsstudie
"Radschnellverbindung Aschafftal"

Auftraggeber: Stadt Aschaffenburg
Angewendet: zuständig



Radschnellverbindung Hanau - Aschaffenburg





Brücken und Westring: Führung im Zweirichtungsverkehr

Gemeinsame F/R-Signale
in **beide** Richtungen

Durchgängig gemeinsame
Geh-/Radwege
in **beide** Richtungen

Prüfung / Ziel:
Vereinheitlichung
und
Legalisierung
der realen
Wegebeziehungen



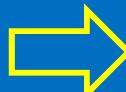
ADFC Fahrradklimatest 2024



Ergebnistabelle Bundesländer

Legende und Erläuterungen zu den Spaltenüberschriften: siehe Anhang

Gefördert durch:
 Bundesministerium
für Verkehr



Auswertung Bayern:

- 1. Platz in unserer Stadtgrößenklasse mit Ø 3,88
 - Gute Bewertung mit 3,4 bei „Fahrradförderung in jüngster Zeit“
 - Schlechte Bewertung mit 5,2 bei „Falschparkerkontrolle auf Radwegen“



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !



