



STADT
ASCHAFFENBURG



AGFK Fachexkursion am 10.07.2025



10 Jahre Radverkehrskonzept in Aschaffenburg



**STADT
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

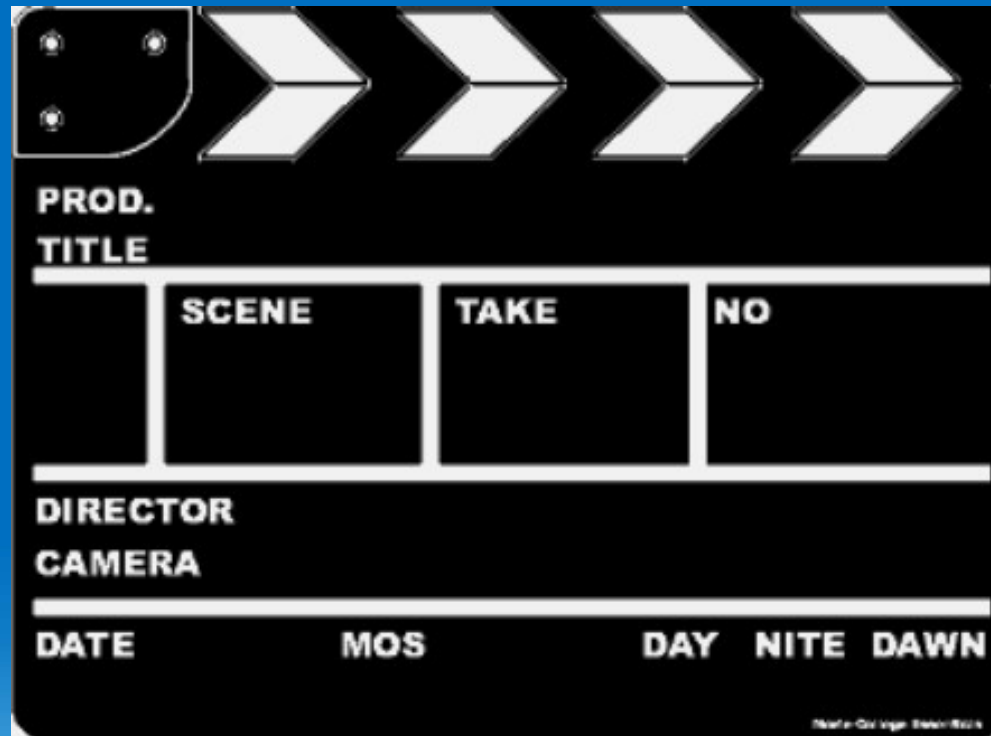
München, den 23. Januar 2025

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:

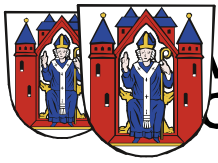
Fahrradtour durch Aschaffenburg
Vorstellung von Praxisbeispielen

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.

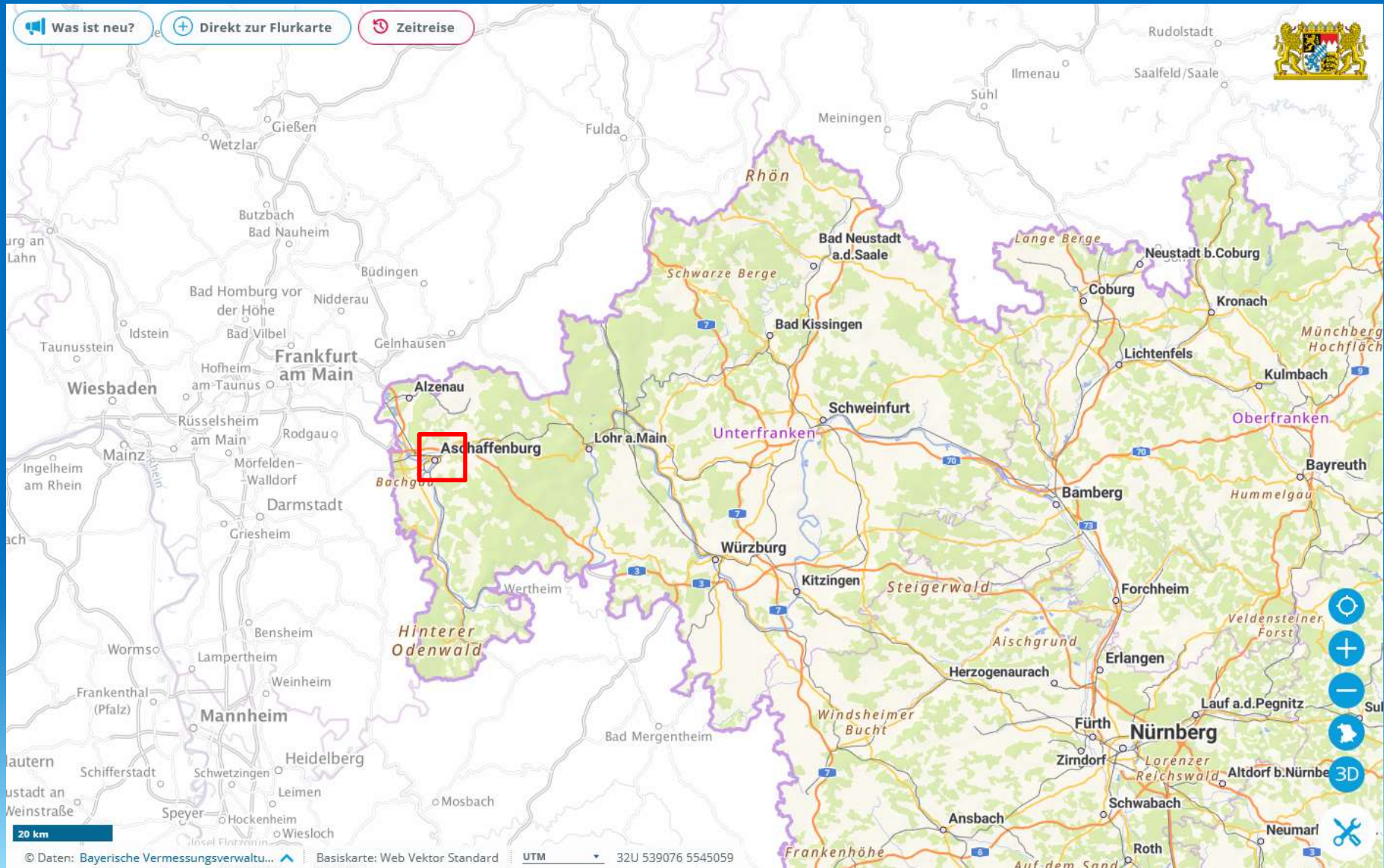


Präsentation der Stadtverwaltung

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



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



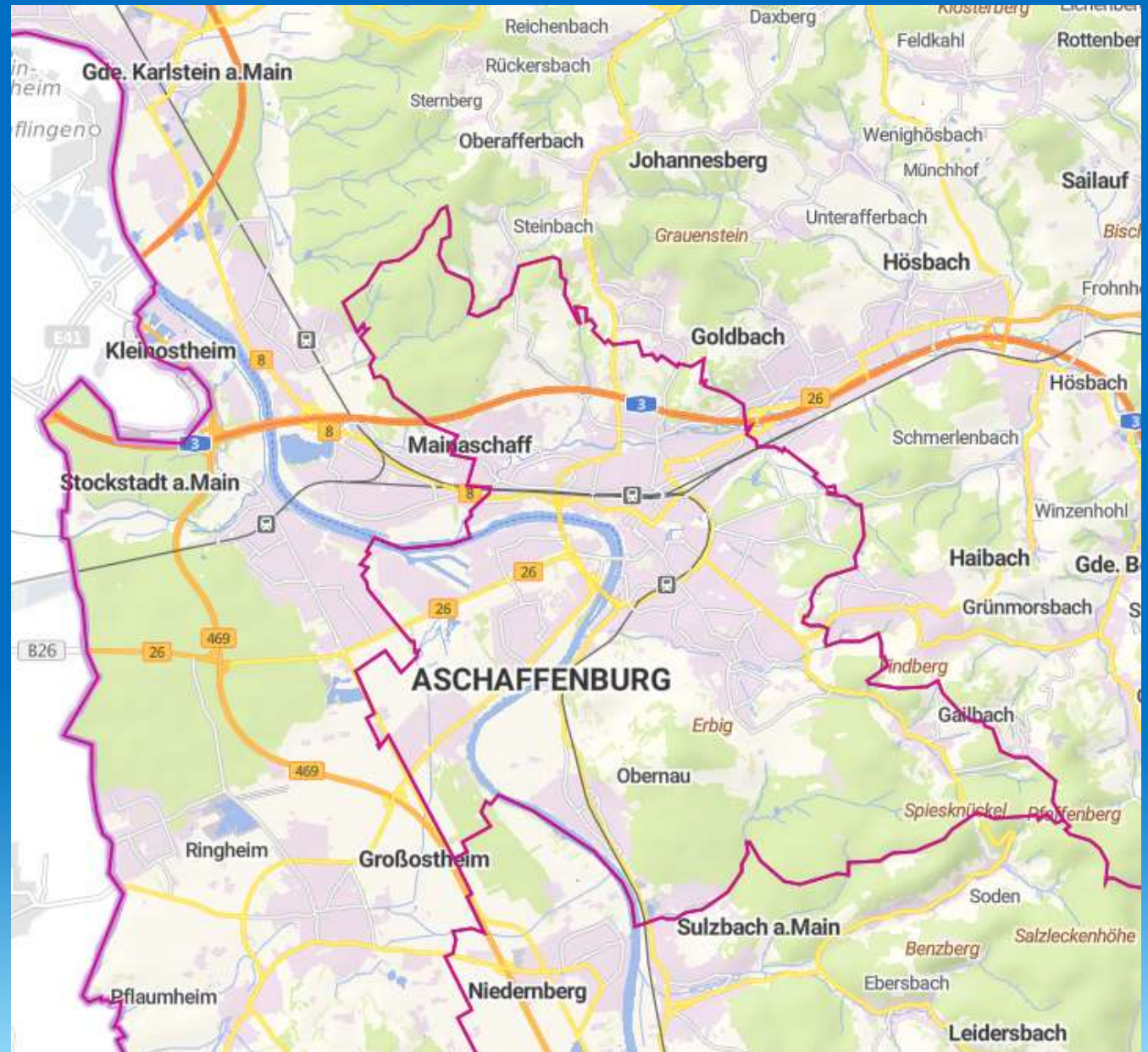


**Hohes
Mobilitätsbedürfnis
auf kleiner Fläche**

**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

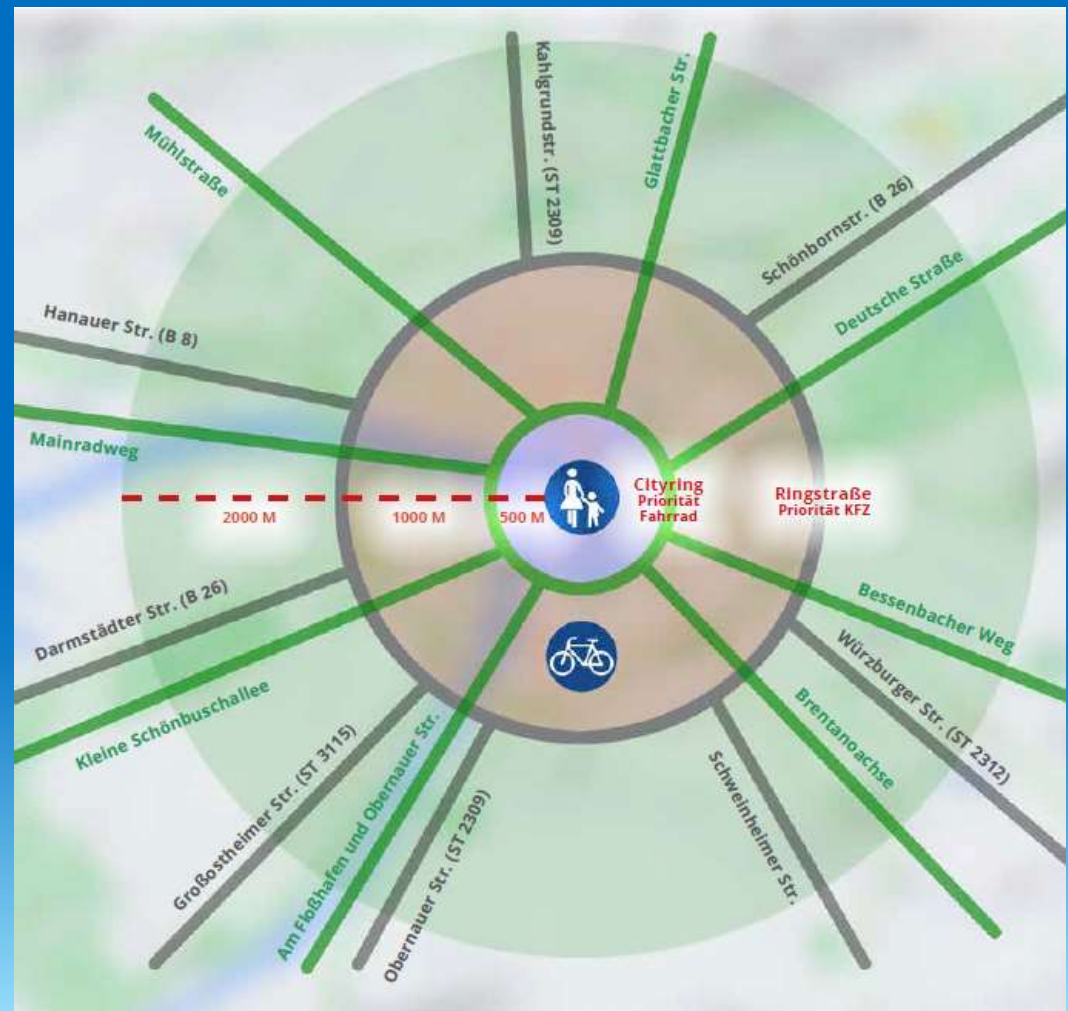




Keine traditionelle Fahrradstadt topographisch bewegtes Gelände

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

Radiale Netze
auch beim Radverkehr





Mobilitätsbefragung – Stadt Aschaffenburg

3.3.2 Verkehrsmittelwahl seit 1982

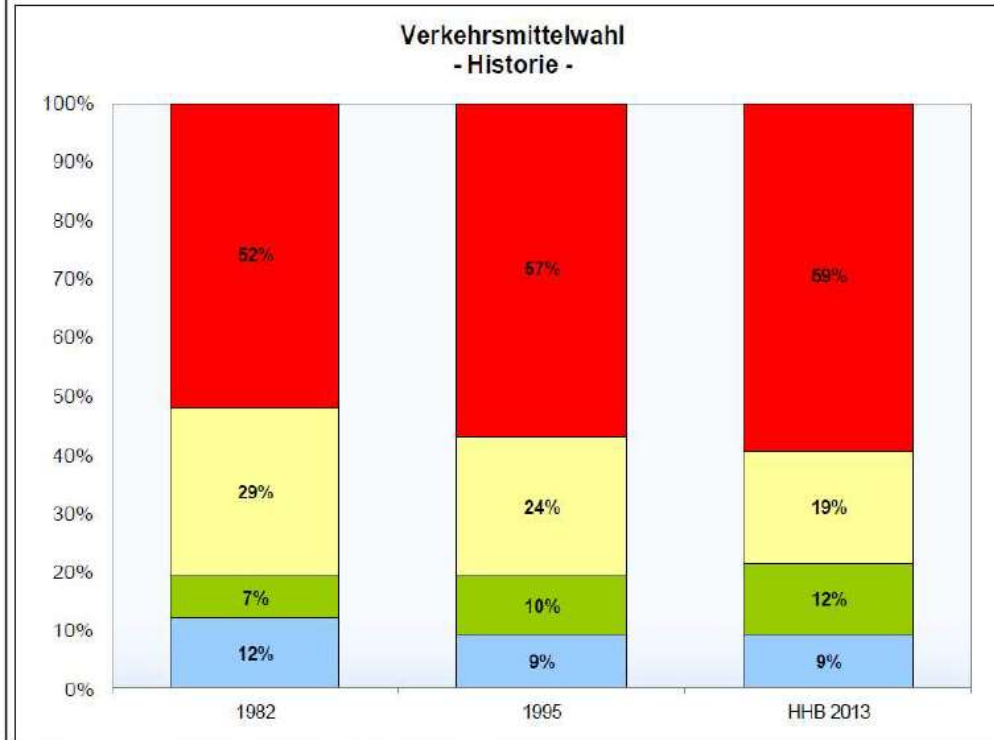


Abbildung 3-23: Verkehrsmittelwahl seit 1982

Modal-Split der Aschaffener Bevölkerung im Vergleich
Grundlagen: Haushaltsbefragungen 1982 / 1995 / 2013

Politische Zielsetzung

Stärkung des
Umweltverbundes,
Erhöhung des
Radverkehrsanteils

20 % in 2025

25 % in 2030

Neue
Modal-Split-
Erhebung in 2025

Motorisierter
Individualverkehr

Fußgänger

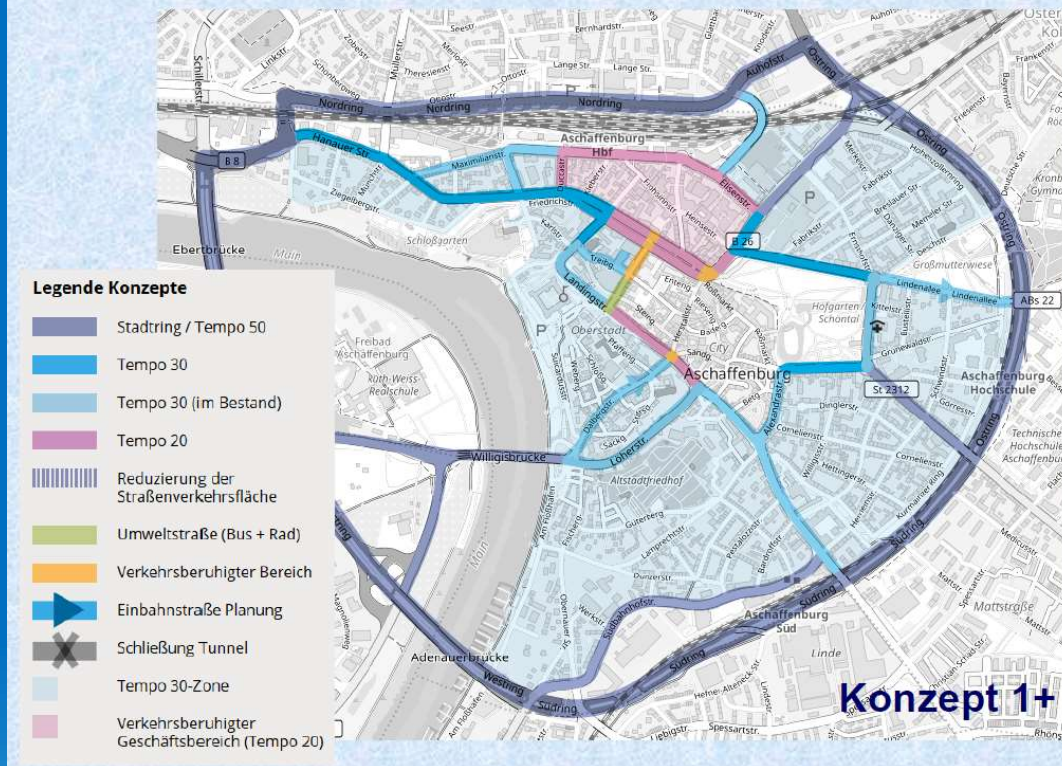
Radfahrer

Bus / ÖV



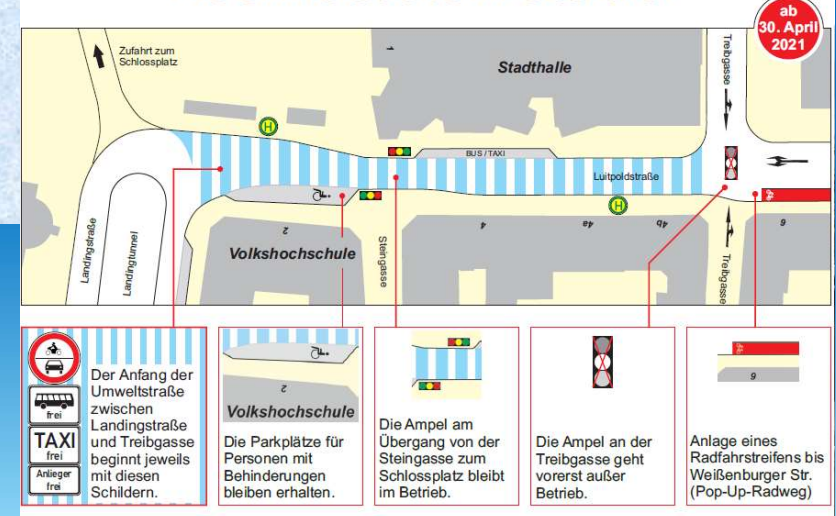
Verkehrsentwicklungsplan Innenstadt

Rückblick auf die Beschlusslage



Beschlusslage:
Innerhalb der Ringstraße

Die Umweltstraße im Überblick



2015

DAS RADVERKEHRSKONZEPT GRUNDSÄTZE, NETZHIERARCHIE UND QUALITÄTSSTANDARDS

Aufgabenstellung

Im Jahr 2012 wurde das Büro plan & rat aus Braunschweig zusammen mit PGV-Alrutz 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 Radverkehrsnetz

Um ein durchgängiges Radwegenetz mit einheitlichen Ausstattungsstandards zu erreichen, wurden in einem ersten Schritt alle Radwegbeziehungen nach Haupttrouten und Freizeittrouten 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:

Hauptverbindung erster Ordnung

Die Hauptverbindungen erster Ordnung (oder Stadtnetz) sind ein Raster von durchgehenden Hauptverbindungen (radiale und tangentielle 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 Allee und Stadtbadstraße) werden miteinander verbunden. Hierzu gehört auch die Anbindung der einzelnen Stadtteile.

Qualitätsstandards Hauptverbindungen erster Ordnung

-  Regelmäßige 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 Regelaßen 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 Landkreistrassen und die konzeptionellen Ideen zu einem „Grünen Rad“ aus dem städtischen Landschaftsplan (2008) wurden aufgegriffen.

Landschaftlich besonders hervorzuheben sind der Main-Radweg, der Aschaffauweg, 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.



Radverkehrsnetz Aschaffenburg



Inhalte

DAS RADVERKEHRSKONZEPT SCHWERPUNKTE DER RADVERKEHRSFÖRDERUNG



SERVICE UND KOMFORT

VERKEHRSSICHERHEIT UND
PROBLEMSTELLEN



NEUBAU UND INNERER RING



SICHTBARKEIT



FAHRRADSTRASSEN

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT



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

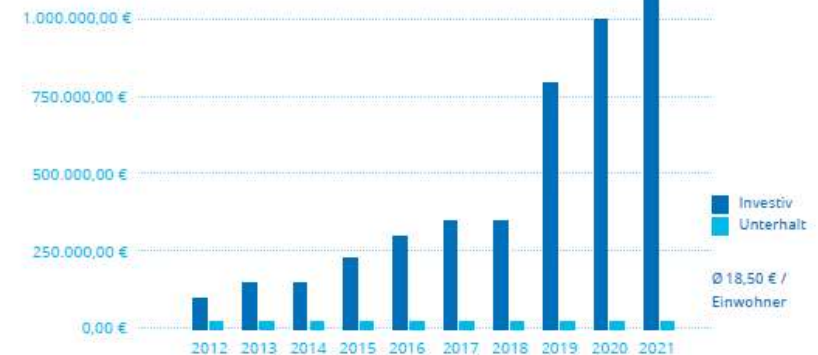
Aufgaben:

-  bautechnische Planung
-  Detaillierung und Vertiefung Zentraler Ansprechpartner
-  Betreuung und Umsetzung von Baumaßnahmen
-  Ausschreibung von Bauleistungen
-  Betreuung der Haushaltsstelle Radverkehr

Strukturelle Umsetzungen

Finanzielle Ausstattung:
Haushaltsmittel Radverkehr

Haushaltsmittel bis 2021



Es geht aufwärts...



3,25 Mio. €



Investitionen zur Radverkehrsförderung

1,0 Mio. jährlicher
Haushaltsansatz für

■ Investiv
■ Unterhalt

Finanzielle Ausstattung:
Haushaltsmittel Radverkehr

1.000.000,00 €

750.000,00 €

500.000,00 €

250.000,00 €

0,00 €

2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021

2022 2023 2024 2025 2026

3.000.000 €

2.500.000 €

2.000.000 €

1.500.000 €

1.000.000 €

500.000 €

2022 – 2026

Ø 1,8 Mio. € / Jahr

Ø 25,8 € je EW / Jahr

2016-2026 = 13,5 Mio. €

STRUKTURELLE UMSETZUNGEN DAS 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
- ADfC
- VCD
- Handelsverband Bayern
- IHK
- Seniorenvertretung
- BI familienfreundliches Radeln
- Polizeiinspektion Aschaffenburg
- Landratsamt Aschaffenburg
- Staatliches Bauamt Aschaffenburg
- Stadtbau Aschaffenburg GmbH
- Stadtjugendring
- Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen

Entwicklung



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 in Fraktionen und Gruppierungen



Mitglieder des Fahrradforums bei der Hauptbereisung der AGFK-Bayern 2017



Gründungsmitglied seit 2012

STRUKTURELLE UMSETZUNGEN

AGFK BAYERN: AUSZEICHNUNG ASCHAFFENBURGS ALS FAHRRADFREUNDLICHE STADT

AGFK

Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche 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 Vereins 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 Radverkehrsbeauf-

tragen 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



Befahrung des Radnetzes im Rahmen der AGFK-Hauptbereisung am 25.09.2017



Bauliche Umsetzungen

BAULICHE UMSETZUNGEN AN RADHAUPTVERBINDUNGEN



an Radhauptverbindungen

BAULICHE UMSETZUNGEN AN RADHAUPTVERBINDUNGEN ALEXANDRASTRASSE

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



VORHER

Alexandrastraße vorher, aus Blickrichtung Kreisverkehr an der Sandkirche



NACHHER

Alexandrastraße nachher, aus Blickrichtung Kreisverkehr an der Sandkirche

Erstes großes Projekt der
Radverkehrsförderung 2017



BAULICHE UMSETZUNGEN AN RADHAUPTVERBINDUNGEN ALEXANDRASTRAßE

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 Lärmbelastung
und Luftverschmutzung

geringe Verkehrssicherheit durch
hohe Geschwindigkeiten und
Schwerverkehr

hohe Trennwirkung der Kfz-Trasse

Nachher:

Vervollständigung der Ringstraße durch
Neubau des „Nordrings“

Rückbau der Schillerstraße durch
Fahrstreifenreduzierung von vier auf
zwei Fahrstreifen

Einführung breiter Radfahrstreifen

Verkehrsverlagerung auf den Nordring

Erhöhung der Verkehrssicherheit 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



STADT
ASCHAFFENBURG



2023



Durchgängige
Radverkehrs-
anlagen

2002

BAULICHE UMSETZUNGEN AN RADHAUPTVERBINDUNGEN SCHILLERSTRASSE – DYROFFSTRASSE – BOPPS TRASSE

Vorher:
große Verkehrssicherheitsprobleme 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
- 🚲 Rotmarkierung von Konfliktstellen
- 🚲 Sicherheitstrennstreifen zu bestehenden Parkständen wurden eingerichtet



VORHER

Zugeparkter Gehweg

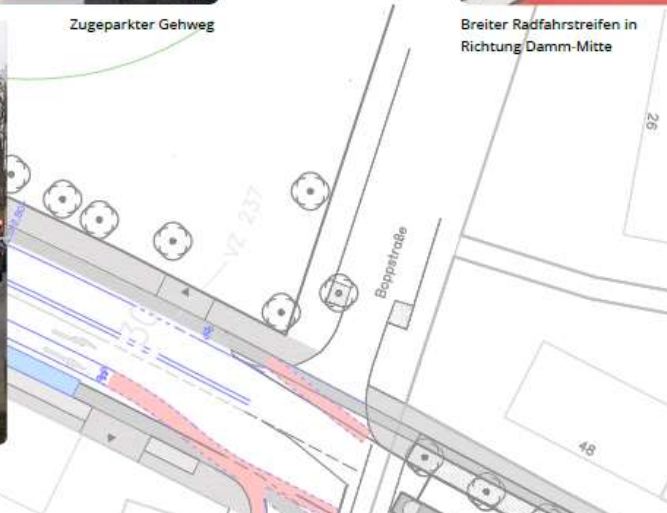


NACHHER

Breiter Radfahrstreifen in Richtung Damm-Mitte



Neuer Radfahrstreifen und Parkstände in der Schillerstraße










VORHER

Aufgehobene Parkstände auf dem Gehweg

BAULICHE UMSETZUNGEN AN RADHAUPTVERBINDUNGEN FRIEDRICHSTRAßE

Vorher:

3 Fahrspuren 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
-  Sicherheit für Fußgänger*innen auf dem Gehweg und Radfahrende auf dem durch Leitfahnen gesicherten Radfahrstreifen „protected bike lane“
-  bauliche Verhinderung von Falschparken
-  bessere Sichtbarkeit und eindeutige Führung
-  Rotmarkierung von Konfliktstellen

Nachher:

Verkehrssicherheit durch
Trennung der Verkehrsarten



VORHER



NACHHER

Massive Behinderungen für
Fuß- und Radverkehr

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



Goldbacher Straße B 26 Neue Radverkehrsführung





STADT
ASCHAFFENBURG



Großostheimer Straße „protected bikelane“





Großostheimer Straße
„protected bikelane“





Darmstädter Straße
„protected bikelane“

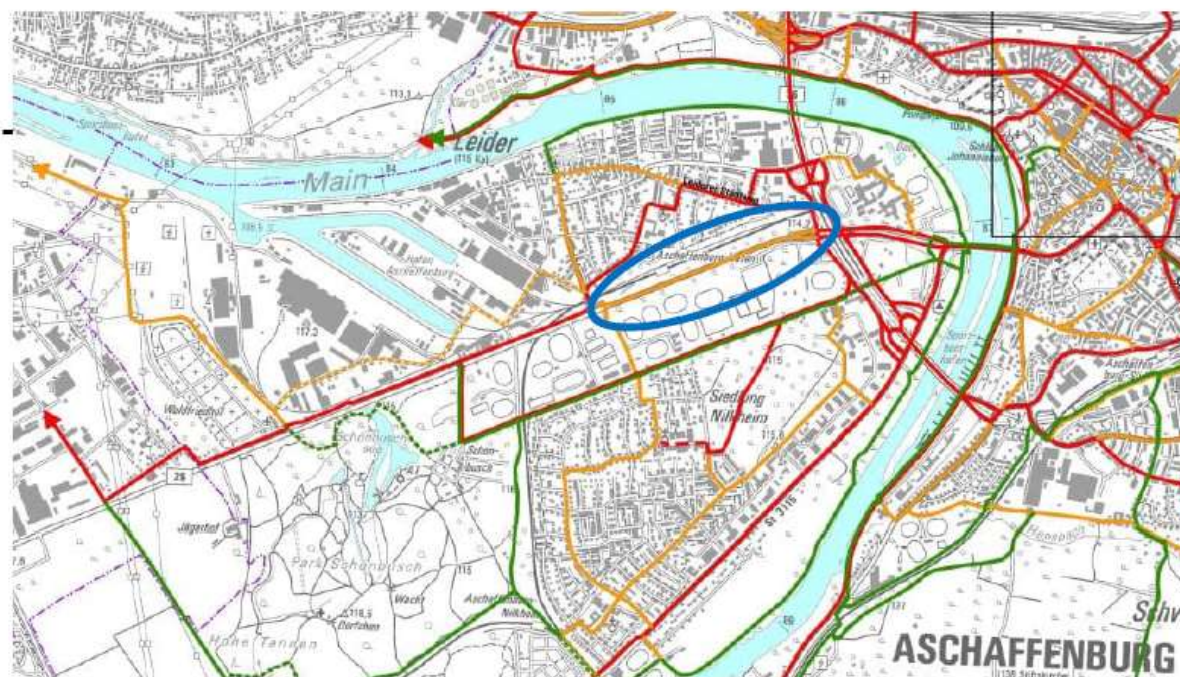


Darmstädter Straße B 26 Neubau Geh/Radweg



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

Ausgangssituation



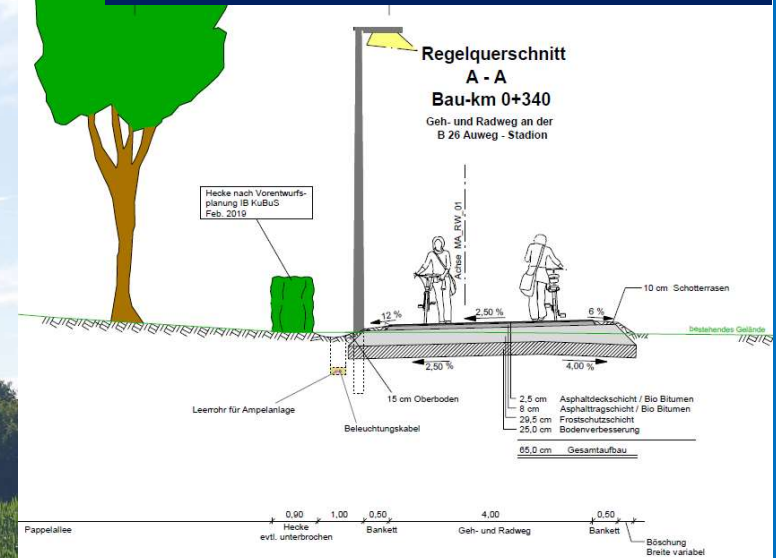
STADT ASCHAFFENBURG	
Radverkehrskonzept	
Karte 2: Radverkehrsnetz Maßstab 1:15.000	Stand: Mai 2014
<ul style="list-style-type: none">Hauptverbindung 1. OrdnungDurchführung 1. Ordnung - FußgängerzoneWunschwegeverbindung 1. OrdnungHauptverbindung 2. OrdnungDurchführung 2. Ordnung - FußgängerzoneWunschwegeverbindung 2. OrdnungFreizeitverbindungWunschwegeverbindung FreizeitStadtgrenze	
Auftraggeber: Stadt Aschaffenburg	
Topographische Karten (Grundvermessung) Landesvermessung Bayern	Wiköck Geotechnik

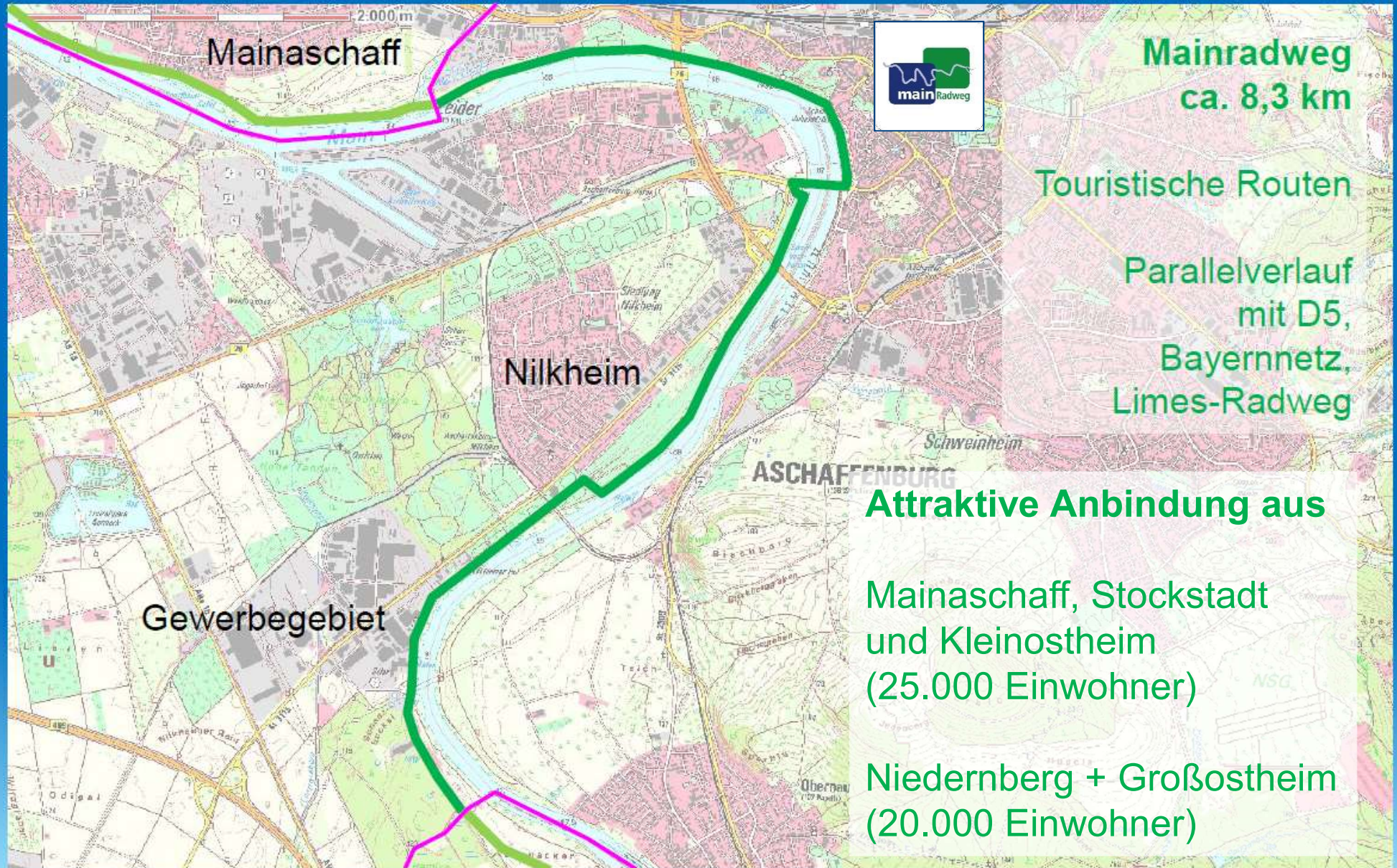
Radweg Auweg-Stadion
→ derzeit Radhauptverbindung 2. Ordnung
→ Aktualisierung zur Radhauptverbindung
1. Ordnung für Alltagsverkehr geplant

Auszug Radverkehrskonzept Stadt Aschaffenburg 2014/ 2015



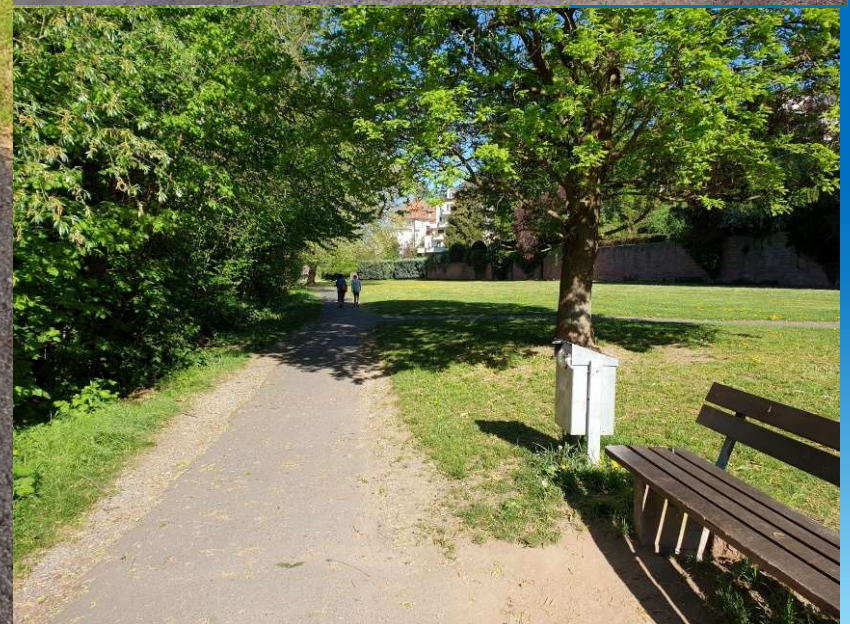
Darmstädter Straße B 26 Neubau Geh/Radweg







Vorher:
Mängel an Breite, Oberfläche,
Führungsform, Verkehrssicherheit



Kostenberechnung



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





Bauabschnitt 2 **Pompejanum - Schlossufer**



Bauabschnitt 1 **Ri. Mainaschaff**





STADT
ASCHAFFENBURG



Bauabschnitt 3 Anschluss Willigisbrücke

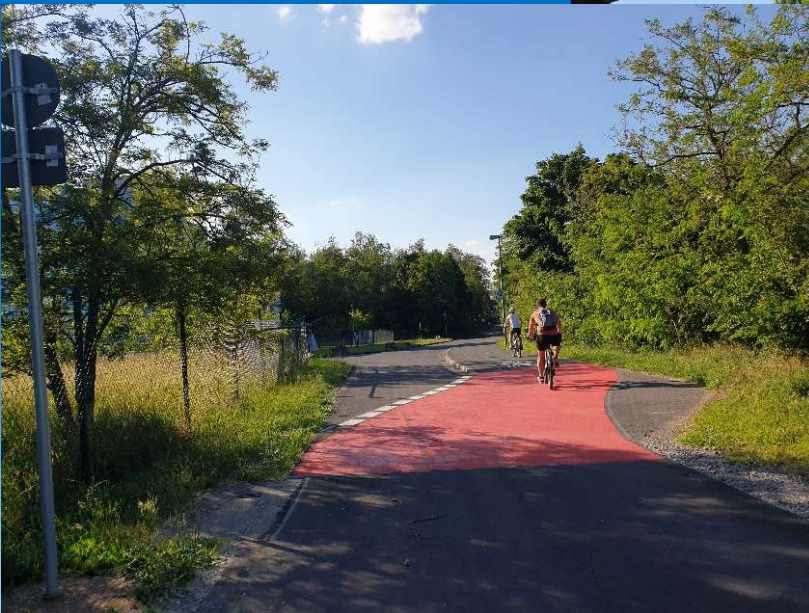




STADT
ASCHAFFENBURG



Bauabschnitt 3 Nilkheim





Radhauptverbindungen

BAULICHE UMSETZUNGEN AN 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.

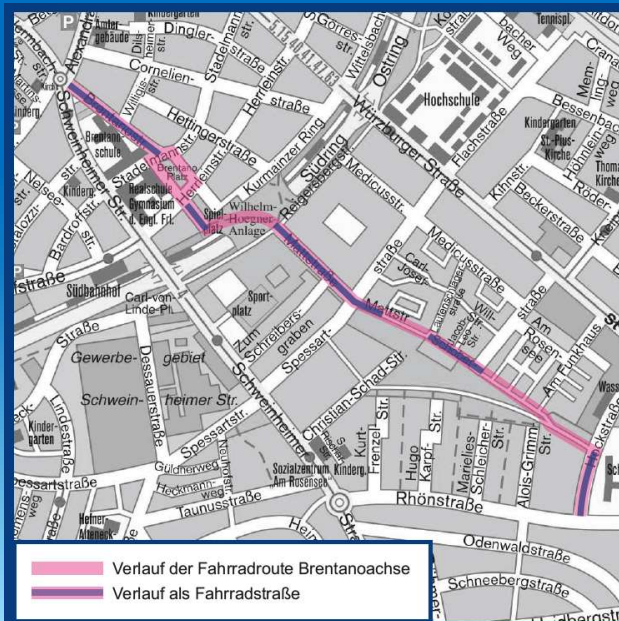
Und das bleibt gleich:

- 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 Fahrradrouten 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:



Zusatzzeichen, 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

Zeichen 244.1	Ge- oder Verbot
	
Beginn einer Fahrradstraße	<ol style="list-style-type: none">1. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr sowie Elektrokraftfahrzeuge im Sinne der StVO darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. Die freigegebenen Verkehrsarten können auch gemeinsam auf einem Zusatzzeichen abgebildet sein. Das Überqueren einer Fahrradstraße durch anderen Fahrzeugverkehr an einer Kreuzung zum Erreichen der weiterführenden Straße ist gestattet.2. Für den Fahrzeugverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.3. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.4. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.

Deutlich vereinfachte Grundlage zur Anordnung

Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße

- 1 I. 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.
- 2 II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokraftfahrzeugen im Sinne der Elektrokraftfahrzeuge-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 Elektrokraftfahrzeuge-Verordnung fallen, ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).
- 3 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.
- 4 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
- RSt 06, Kapitel 6.1 und 6.2
- ERA 2010, Kapitel 6.3

Anwendungsbereiche:

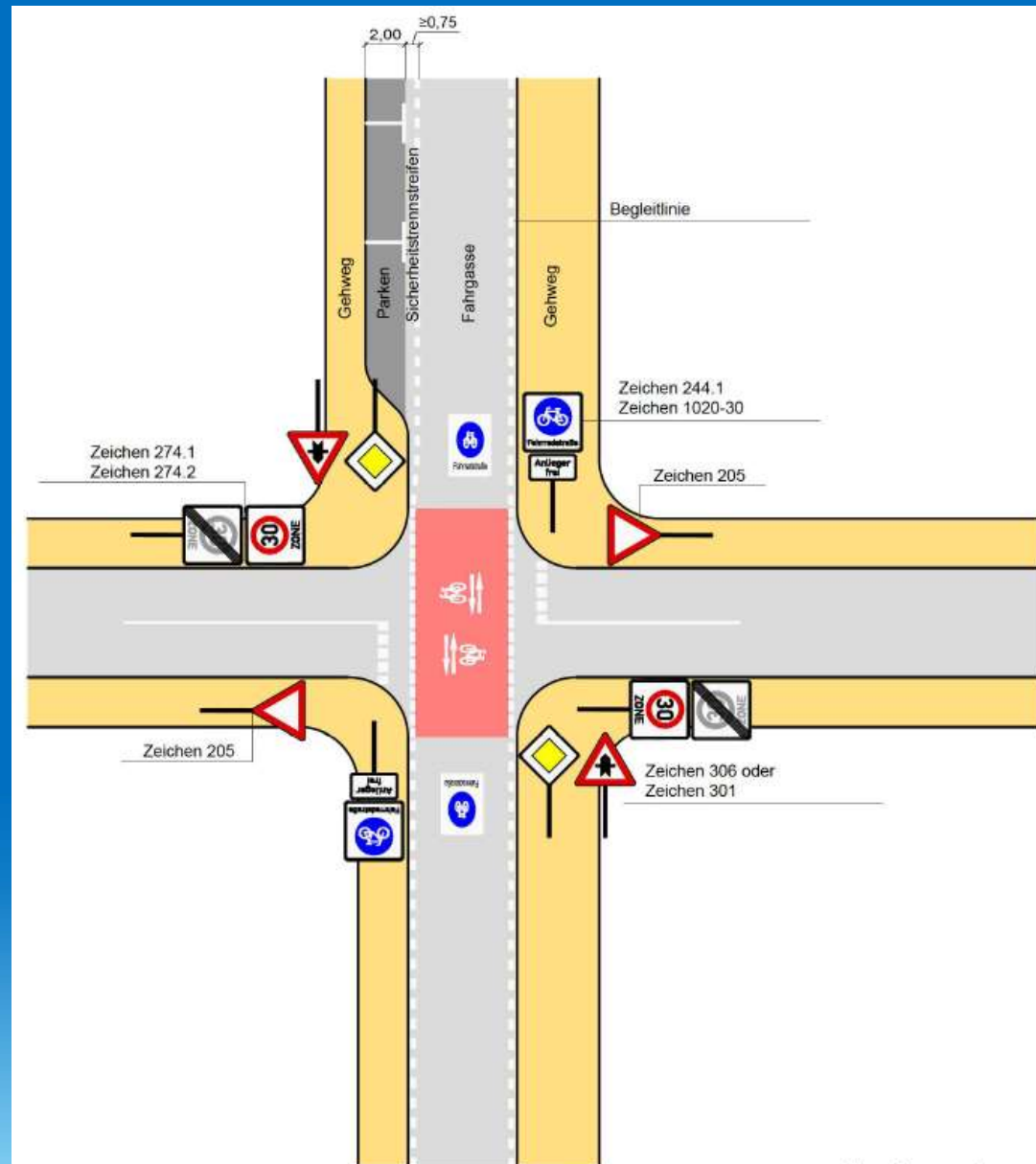
- Fahrradstraßen (mit zugelassenem Kfz-Verkehr) mit Bevorrechtigung.
- Kfz-Verkehr soll nur in Ausnahmefällen zugelassen werden (max. 2.500 Kfz/24 h).
- Hier beispielhaft mit angrenzender Tempo 30-Zone und Anlieger frei in der Fahrradstraße.

Besonderheiten:

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

Bearbeitet: DG, AB

Stand: August 2023



alle Angaben in m



Bauliche Umsetzungen

BAULICHE UMSETZUNGEN AN KNOTENPUNKTEN



an Knotenpunkten

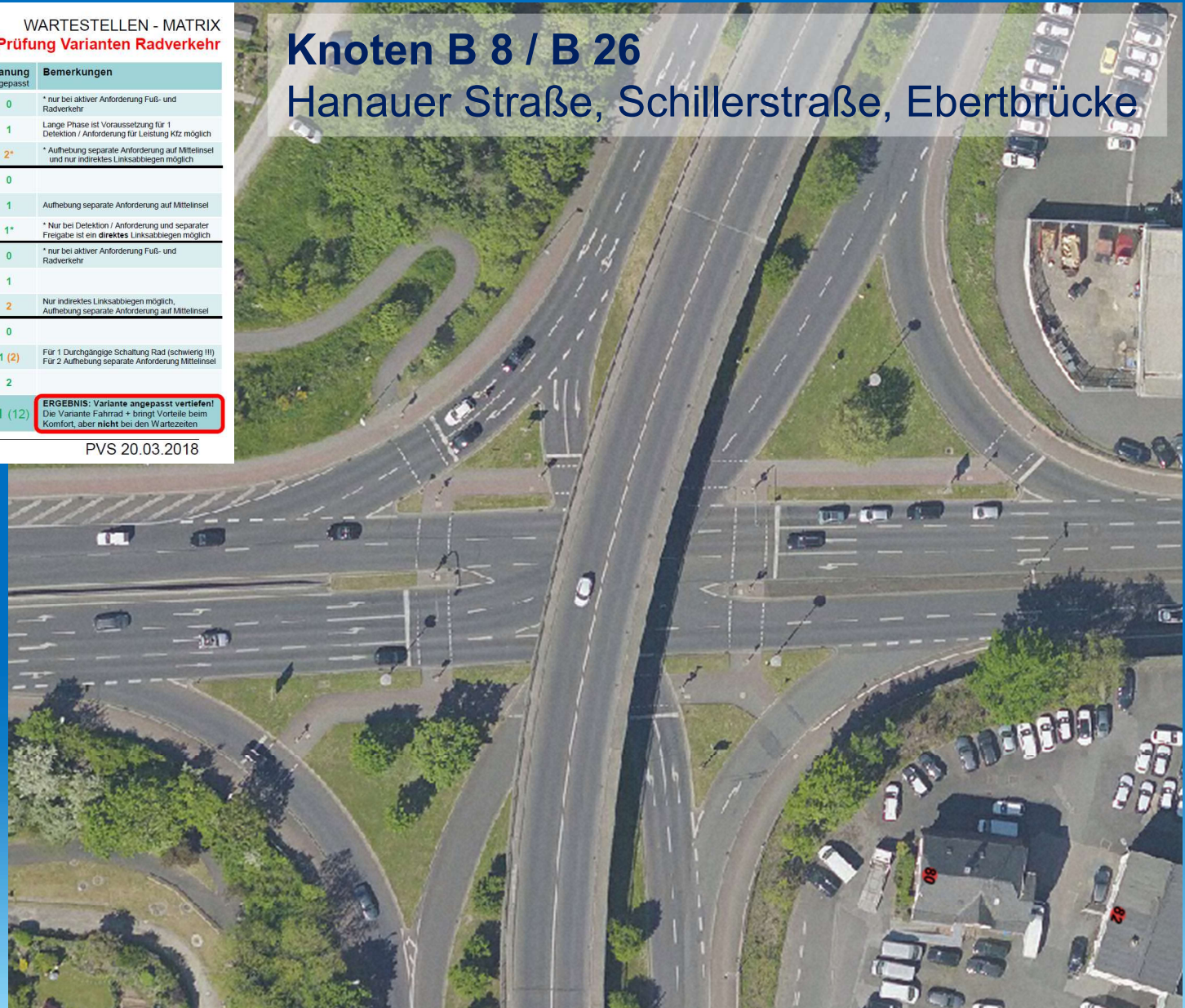


Fahrbeziehung		Bestand Warten Kfz	Bestand Warten Rad	Relevanz für Rad	Planung Fahrrad +	Planung angepasst	Bemerkungen
Von Schillerstraße	Nach rechts Mainaschaff	1 (2*)	0	gering	0	0	* nur bei aktiver Anforderung Fuß- und Radverkehr
Von Schillerstraße	Nach geradeaus Ebert-Brücke	1	3	hoch	1	1	Lange Phase 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 III) 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

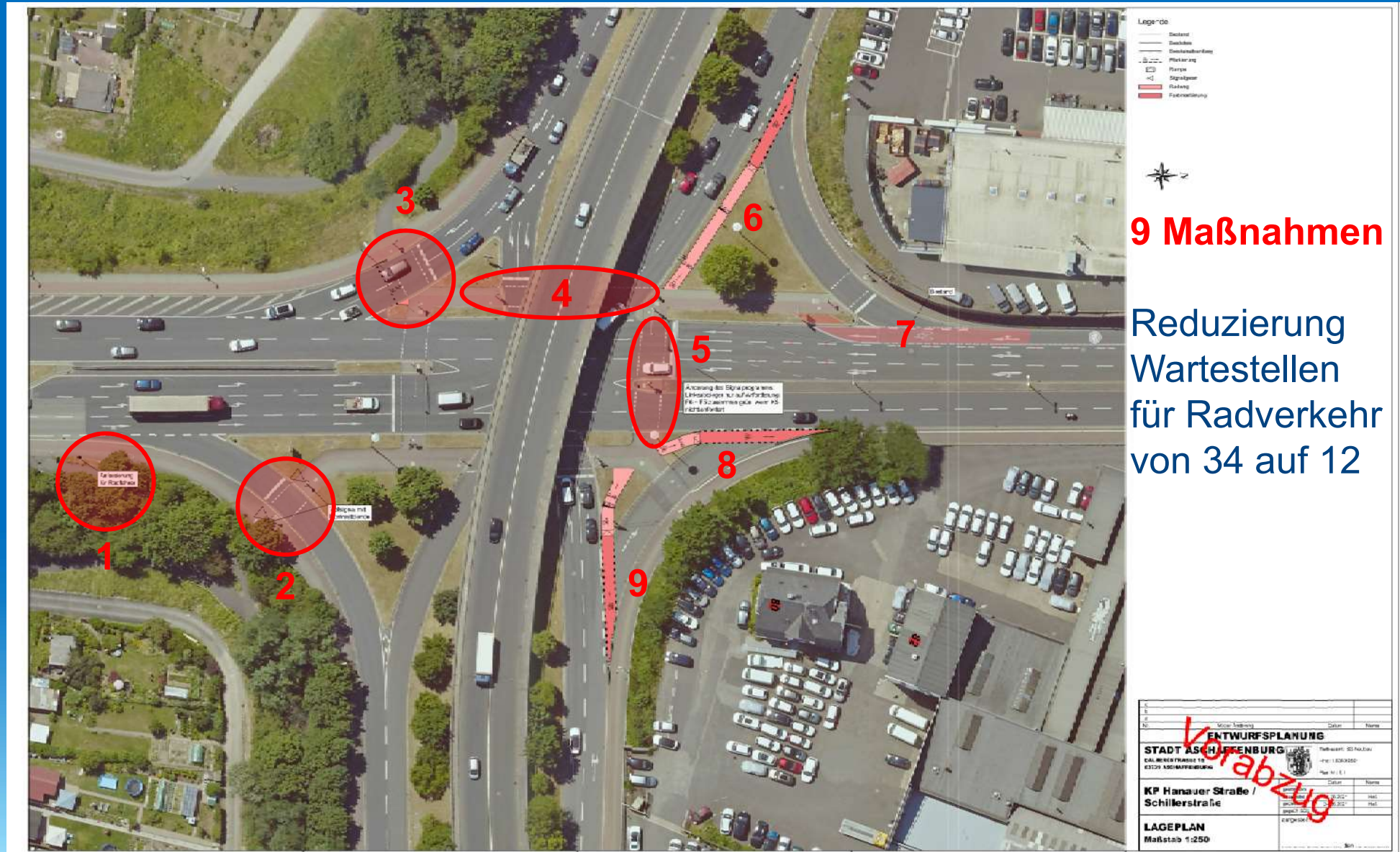
PVS 20.03.2018

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





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



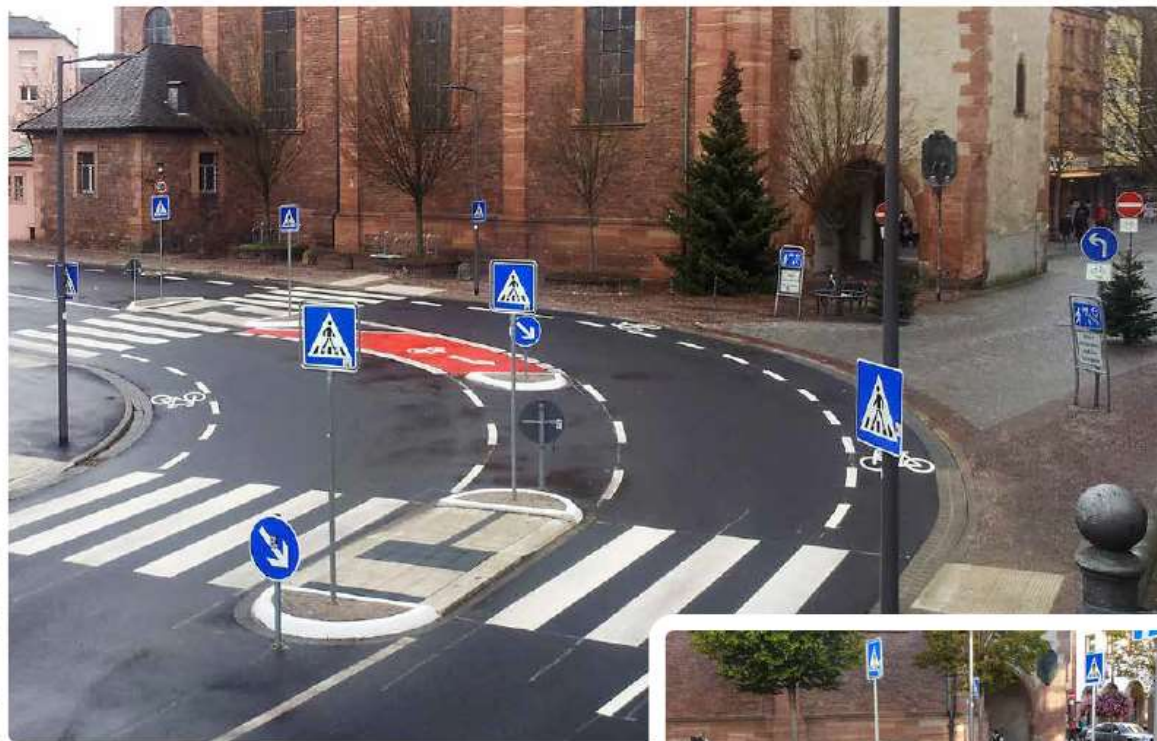
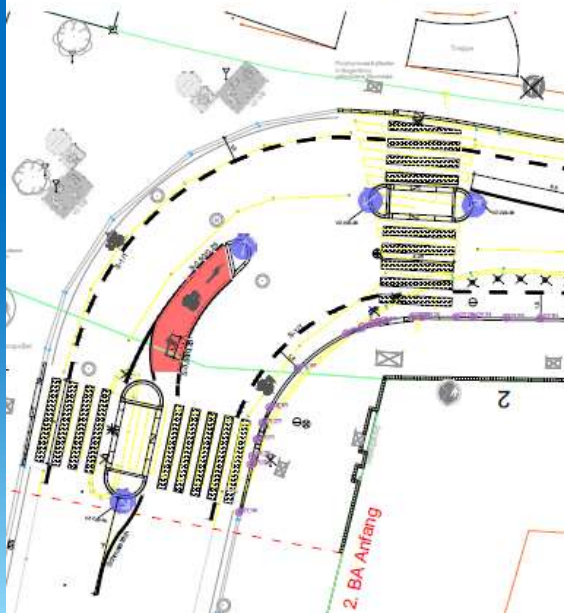
BAULICHE UMSETZUNGEN AN KNOTENPUNKTEN SANDTOR – ALEXANDRASTRAßE – WÜRZBURGER STRAßE

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.

Besonders auffällig ist die neue rot eingefärbte Aufstellfläche, die das Linksabbiegen für den Radverkehr von der Alexandrastraße aus in Richtung Roßmarkt wesentlich erleichtert. Diese befindet sich in

der Fahrbahnmitte und ist durch feste Einbauten geschützt. Im Straßenverlauf der Alexandrastraße und Würzburger Straße wurden richtlinienkonform dimensionierte Schutzstreifen für den Radverkehr in beiden Fahrrichtungen umgesetzt. Außerdem wurden die Fußgängerüberwege ertüchtigt. 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 Fußgängerverkehres.



Neue behindertengerechte und barrierefreie Fußgängerüberwege



Fußgängerüberweg zum Sandtor



BAULICHE UMSETZUNGEN AN KNOTENPUNKTEN WÜRZBURGER STRASSE – BERLINER ALLEE

Sicherheit durch neue Furten

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 Wartepflichten in jeder

Fahrbeziehung. Weitere Gefahren und unfallträchtige Konflikte gab es mit rechtsabbiegenden Kraftfahrzeugen durch schlechte Sichtbeziehungen und fehlende Signalisierungen. Nach den Umbauten wird der Radverkehr nun mit neuen Furten direkter 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.



NACHHER



VORHER



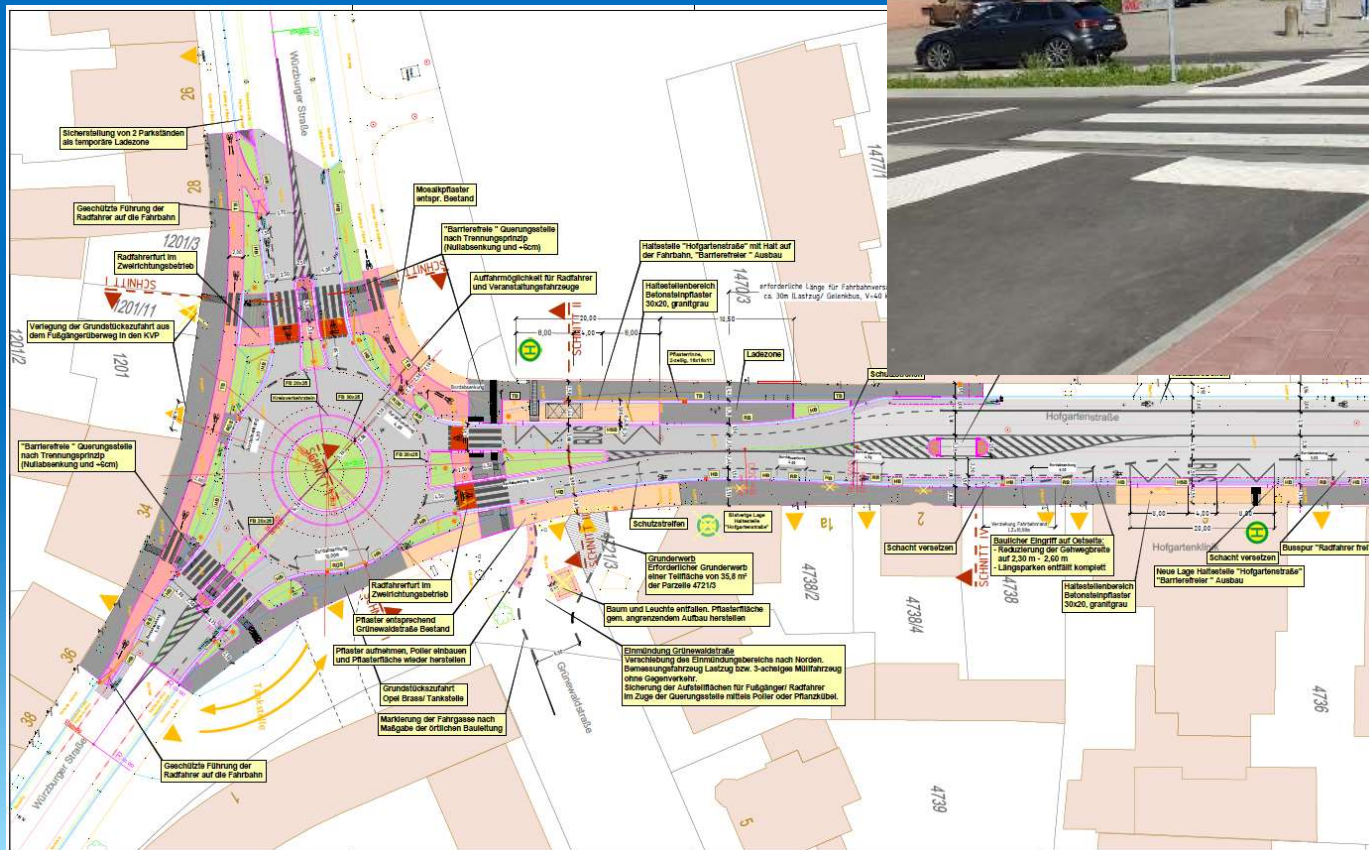
NACHHER

Unklare Vorfahrtsregelung, Führung im Seitenbereich

Eindeutige Vorfahrtsregelung, gesicherte Führung auf der Fahrbahn



WÜRZBURGER STRAßE / HOFGARTENSTRASSE



Maßstab 1: 250

AUSFÜHRUNGSPLANUNG

Datum		Zeichen	
1. Aufl.	1. Aufl.	1. Aufl.	1. Aufl.

HABERMEHL FOLLMANN
INGENIEURBÜRO FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSSYSTEME

Projektleiter: Dr. G. Folmann
Projektingenieur: Dr. G. Folmann
Projektingenieur: Dr. G. Folmann

Auftraggeber: Stadt Aschaffenburg - Tiefbauamt
Kernplatz 2
63739 Aschaffenburg

Projektbeschreibung: Umgestaltung des Kreisverkehrsplatzes Würzburger Straße/Hofgartenstraße (KVP Opel Brass)

Planzeichnung: Lageplan
1. Bauabschnitt

Aufgezeichnet: Geprüft:

Gezeichnet: Genehmigt:

Arbeits- 6
Blatt Nr. 1
Maßstab: 1:250

BAULICHE UMSETZUNGEN AN KNOTENPUNKTEN GOLDBACHER STRAÙE – AN DER LACHE

Vorher:

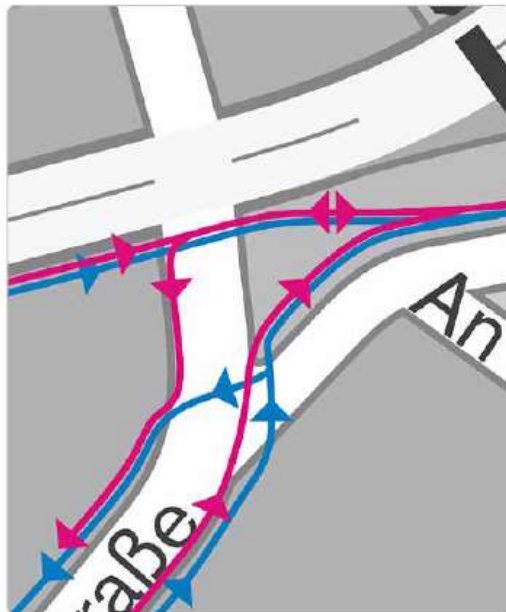
groÙe Verkehrssicherheits-
probleme durch

- hohes Konfliktpotential mit dem Fußgängerverkehr
- schlechte Sichtbeziehungen zwischen Radfahrenden und und MIV / Lkw-Verkehren
- Breite der Querungshilfe für Radverkehr nicht regelkonform

Nachher:

Verkehrssicherheit und Förderung
Fuß- und Radverkehr

- getrennte Radverkehrsführung stadtein- und stadtauswärts
- sichere Führung des RV über Fußgängerfurten (stadteinwärts)
- sichere und schnell begreifbare Führung auf regelkonformen Schutzstreifen
- Einbau eines Fertigteil-elementes nach Bushaltestelle
- Roteinschlümmung der Furten und Aufbringen von Piktogrammen
- Versetzen der Werbetafel aus Sichtbereich auf Fußgänger



Routenführung Radverkehr vorher (blau) und nachher (rot)



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 Konfliktpunkt und Abwägungsprozess.

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

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 Herstatturm.

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 Mittelinsel im Zuge der Erneuerung entfallen ist.



Durchgängige Freigabe der Signale an der Erthalstraße



Lageplan der Ringstraße mit Ringradweg an der Ludwigsallee

Ringradweg

Bei der Querung des Ringradweges über die Ludwigsallee 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.

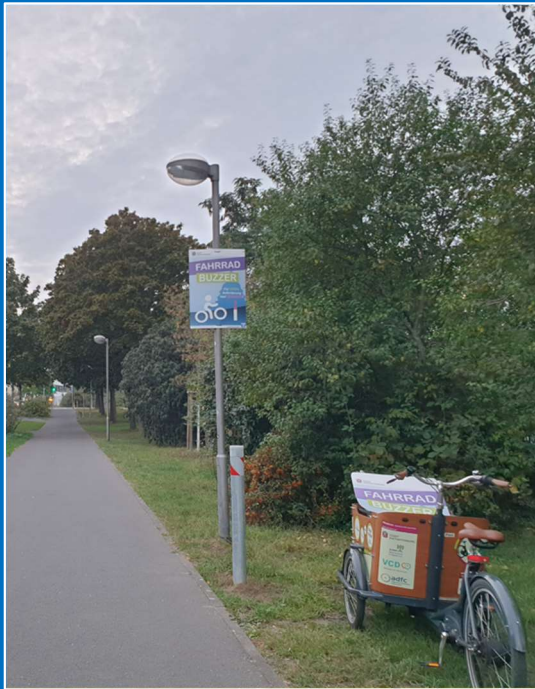
Auch hier wurde im direkten Umfeld mehrerer Schulen eine Umstellung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs durchgeführt.

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 Fahrräder abgestellt wurden.

Für eine Kapazitätserweiterung musste eine effektivere Raumnutzung 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 Gestattungsvertrag 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



Hochschule Nord



Hochschule Süd



**DB BR-Offensive
an Bahnhöfen**

Obernau



Südbahnhof



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 Grünwaldstraße 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 Grünwaldschule, 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 Grünwaldstraße



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 zukunftsfähig.

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.

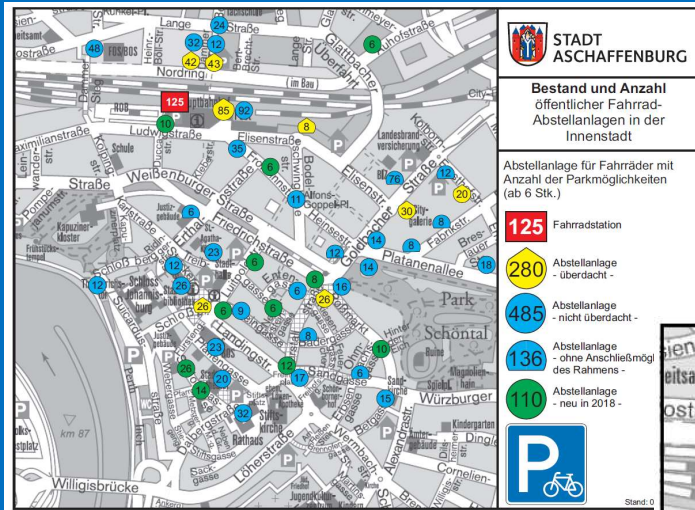
Idealerweise kann auch eine Überdachung gewährleistet werden. Dies ist allerdings vor allem bei Langzeitparkständen an Bahnhöfen, an Schulen, am Arbeitsplatz oder im privaten Bereich bedeutsam.



Neue Fahrradabstellplätze beim Biergarten am Mainufer vor Schloß Johannisburg



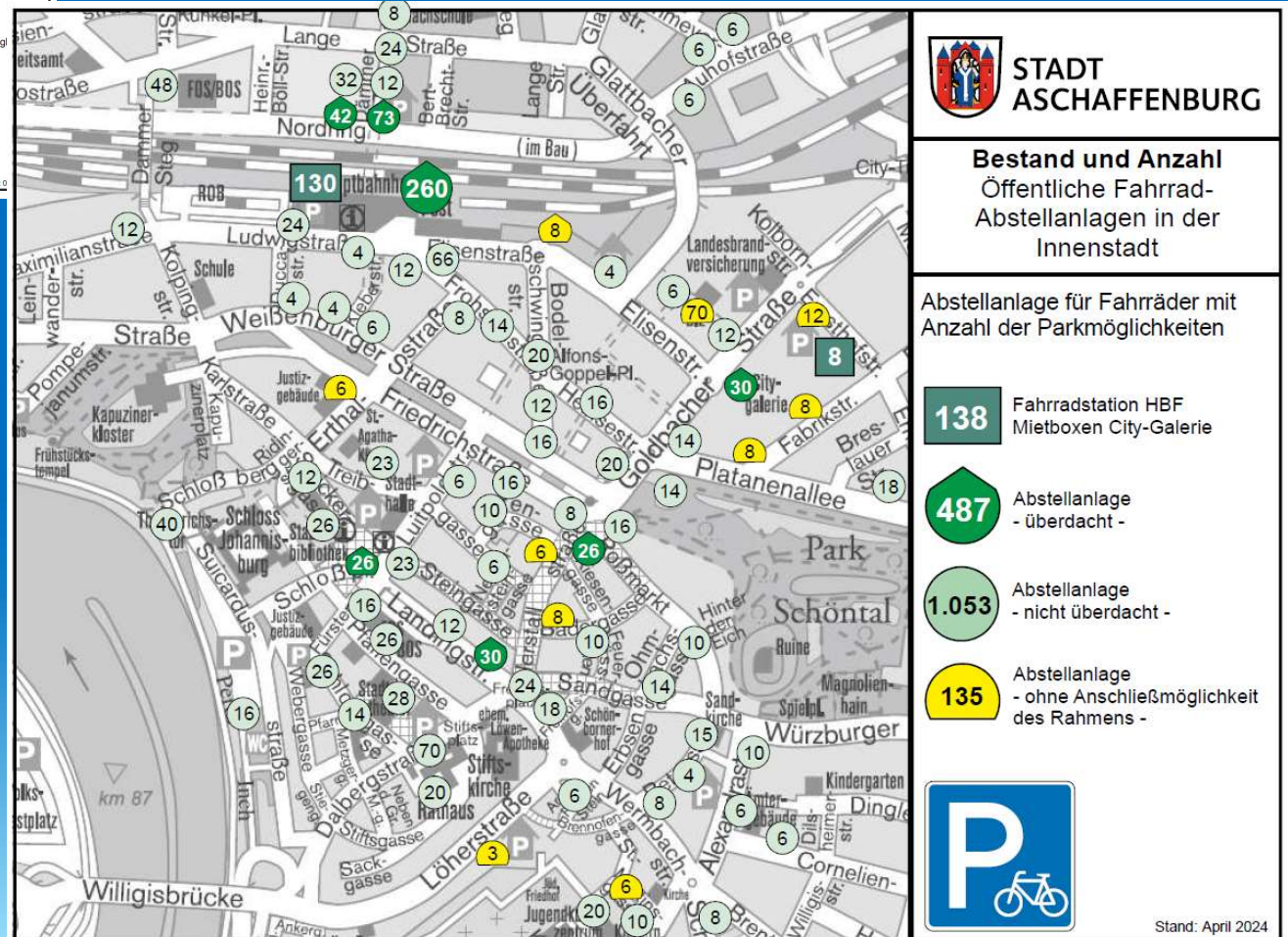
Oben: neue Fahrradstellplätze in der Schloßgasse
Unten: neue Fahrradstellplätze Herstattstraße am „Scharfack“



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 „Schrottrrad-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 Schrotträdern im öffentlichen Raum genannt. Diesen 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



Schrottrrad-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 „Markblatt 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.

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.

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

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

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



Neue Pfeilwegweiser mit Routenlogos unter der Willgisbrücke

Wegweiser sollen Radfahrer besser lotsen

Verkehr: Neue Schilder in Aschaffenburg montieren

ASCHAFFENBURG. Mit 700 Fahrrad-Wegweisungsschildern mit Zielen und Entfernungsanzeige sowie 520

Verweis auf Ziele

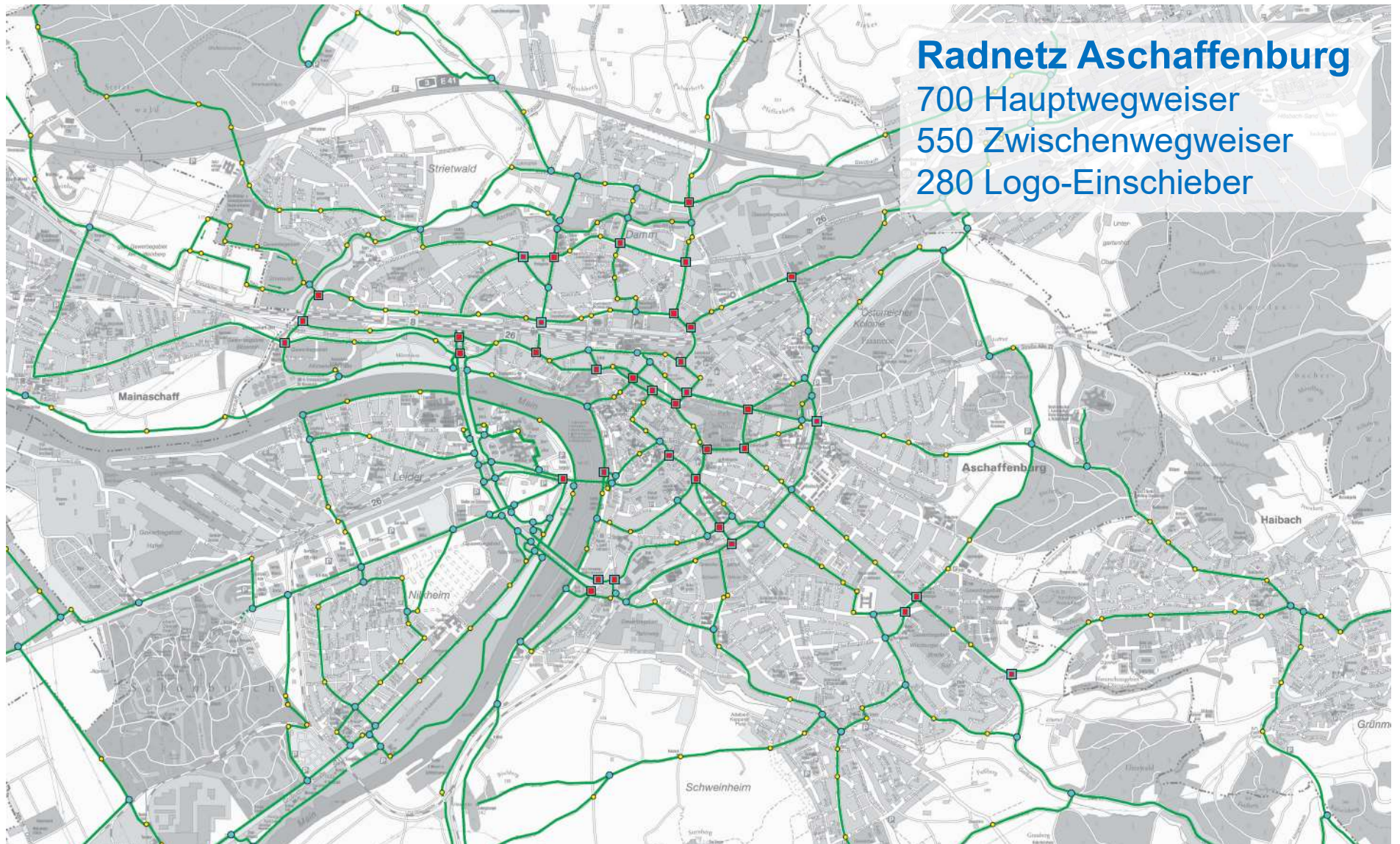
Für alle ortsnahen Gäste und Touristen bietet die Beschilderung eine Orientierung und verweist auf relevante Ziele in Stadt und Umland. Die Beschilderung kostet rund 10/000 Euro. Das Umweltbundesamt gibt im Rahmen der Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten einen Zuschuss von 39000 Euro. *Originalmitteilung der Stadt Aschaffenburg*



Am Mainufer montiert Oberbürgermeister Jürgen Herzog das Logo «Grünes Rad» an ein Wegweisungsschild. Rechts Jörn Bittner, Radverkehrsbeauftragter der Stadt Aachen.



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.

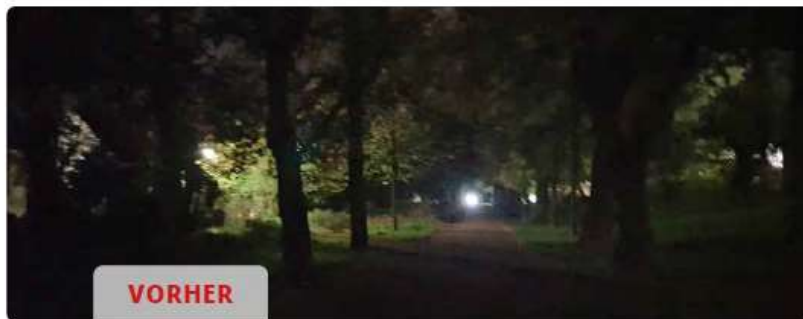
Bei der Beleuchtung der Hauptrouten ersten Ordnung sind nur noch wenige Lückenschlüsse notwendig: Zwei davon sind aber wie dargestellt an der radialen Hauptroute von Obernau und Sulzbach zur Innenstadt.

Es gibt auch keine Alternative an einer beleuchteten Straße entlang.

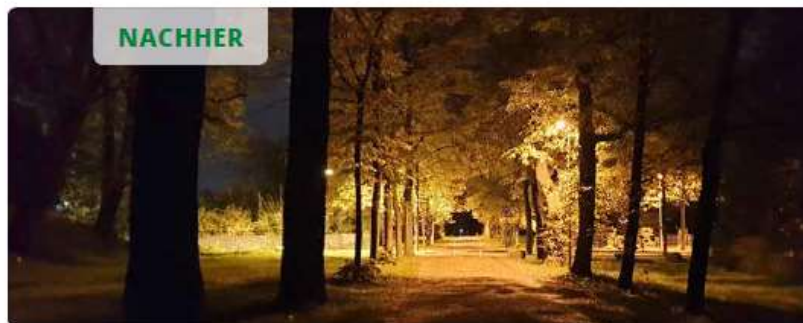
Deshalb ist der Neubau einer Beleuchtung zwingend erforderlich: In einem ersten Schritt 2020 vom Floßhafen zur Obernauer Straße, und in einem zweiten Schritt dann zusammen mit dem Radwegbau an der Maintalstraße nach Obernau. In diesem ersten Pilot-Bereich wird eine umweltschonende Beleuchtungstechnik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



Neue LED-Beleuchtung im Bereich der Kilianskapelle



VORHER



NACHHER

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



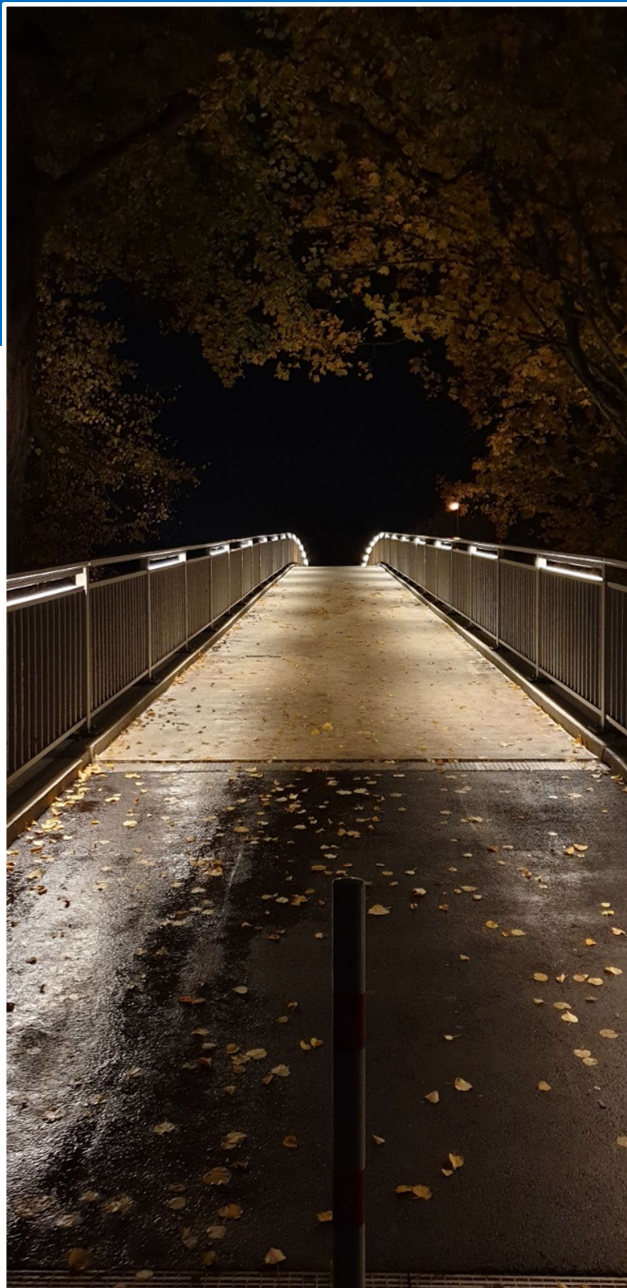
Neue LED-Beleuchtung entlang der Großostheimer Straße



Brücke Kleine Schönbuschallee



Radhauptverbindung 1. Ordnung ist jetzt
legal, komfortabel und beleuchtet





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 Förderung wird nun umgesetzt.

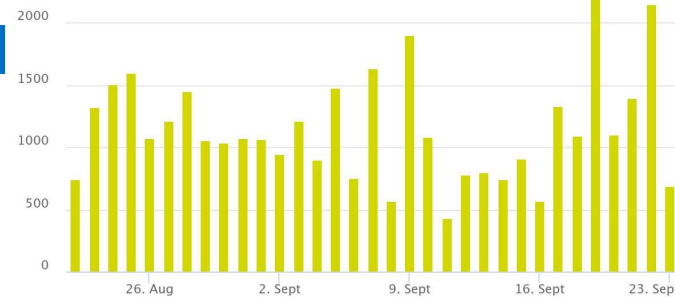
Auf dem Zählgerät kann jeder Passant und jede Passantin sofort ablesen, wie viele Fahrradfahrer und Fahrradfahrerinnen durch die Alexandrastraße fahren.

Für die Verkehrsplanung besteht dadurch nun erstmals die

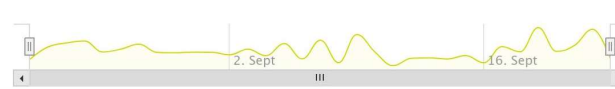


Die Fahrradzählstelle in der Alexandrastraße dokumentiert den zunehmenden Radverkehr

Willigisbrücke Nord: 2.239



**Spitzentag
19.09.2024:
2.239 + 722
Radfahrende**



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



Offizielle Eröffnung der Zählstelle

Main Echo 11/08/18



Aktuelle Angaben unter:

https://www.aschaffenburg.de/Buerger-in-Aschaffenburg/Strasse-und-Verkehr/Radverkehr/Fahrradzaehlstelle-in-der-Alexandrastrasse/DE_index_5078.html#in-der-Alexandrastrasse/DE_index_5078.html



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 angeschlossen werden kann.

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

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

In der Schloßgasse wird bei den neuen Fahrradbügel entlang der Steinmetzschule im Sichtbereich von Schloss und Schlappeseppel-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



Ladestation am Hauptbahnhof



Fahrradabstellplätze mit Ladestation an der City-Galerie



Projektlogo „Wald erFahren“



Werbewürfel an der City-Galerie



SERVICE UND KOMFORT LASTENRAD-VERLEIH

Projekt „AB mit LaRa“

Kostenlos auszuleihende Lastenfahräder 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 Verleihstationen 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 schwere Lasten zu transportieren oder größere Einkäufe zu tätigen.

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



www.abmitlara.de

Die gemeinsame Nutzung der Räder erspart den Haushalten die hohen Anschaffungskosten. Insbesondere in den innenstadtnahen 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.



Probefahrt der Lastenräder bei der öffentlichen Präsentation



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

ASCHAFFENBURG

MITTWOCH, 24. APRIL 2024 15

BUM
Dialekte...

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

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. Kassenschluss ist jeweils um 19.45 Uhr. Bei schlechtem Wetter öffnet das Bad von 9 bis 13 Uhr und von 17 bis 19 Uhr. *dog*

Biosphärenregion Thema in Hösbach
HÖSBACH. Über die Themen Biosphärenregion und Modifizieren des Landschaftsraums



Bald ist es vorbei mit dem Fahrradverleih der Stadtwerke. Hier der Standort zwischen Omnibus- und Hauptbahnhof.

Foto: Petra Reth

Fahrradverleih ausgebremst

Verkehr: Aschaffener 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 der Hochschule stünde

KOMMENTAR
Andere im Blick behalten
von Alexander Bruchlos

Wer braucht in Aschaffenburg ein Leihrad? Die jüngsten Bikesharing-Erfahrungen der Stadtwerke sind ernüchternd. Mit nur 100 Entleihungen pro Monat dümpelte der jüngste Fahrradverleih zuletzt 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.



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

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 unserem Redakteur
JENS RAAB

ASCHAFFENBURG. Ein neues Verkehrszeichen kommt nach Aschaffenburg: der Grünpfeil nur für den Radverkehr. Er erlaubt Radfahrern, nach kurzem Stopp an einer Ampel trotz Rotlicht rechts abzubiegen. Die Stadtverwaltung bringt in dieser Woche mit der Montage des »Verkehrszeichens 711«, das mit der Montage der Verkehrszeichenordnung (StVO) vor zwei Jahren eingeführt wurde. Vorher an zwölf 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 größerer Pfeil auf schwarzem Grund, 1978 in der DDR eingeführt und seit 1994 auch auf bundesdeutschen Straßen gültig, ist an der Ampel montiert und erlaubt den Rechtsabbiegen auch bei Rot – selbstverständlich nur, wenn andere Verkehrsteilnehmer dadurch nicht gefährdet werden. Das das Überprüfen zu können müssen Autofahrer zunächst wie bei einem Stoppchild anhalten – nur sie das nicht, drohen 70 Euro Bußgeld und ein Punkt in Flensburg.

Intensiv geprüft

Man wird also ein ganz ähnliches Schild grüner Pfeil auf schwarzem Grund über einem Fahrrad-Symbol setzen für Radler in Aschaffenburg montiert. Der voraussagen ist nach Angaben der Stadtverwaltung eine flächendeckende Untersuchung, wo das »Grünpfeil für den Radverkehr« besonders sinnvoll und sicher angebracht werden kann. Gemeinsam mit den Verkehrsverbänden der Stadtverwaltung werden die Ausweisungspunkte für das neue Verkehrszeichen geprüft werden. Die Ausweisungspunkte sind in der Stadt zur Umsetzung auszuwählen.

Der Aschaffener Radverkehrsantraggeber Jens Rötter sagt, kann ein Projekt sei so intensiv geprüft werden wie das. Schließlich schenken wir ihm die Leute über eine rote Ampel. Deshalb montierte man die roten Schilder zum Beispiel ausschließlich an Kreuzungen, an denen die Radfahrer nicht in den Mischverkehr einbiegen, an denen sie aber einen getrennten und sicheren Radweg vorfinden.

Verantwortung übertragen

Sollte sich die neue Regelung bewähren, seien weitere Standorte denkbar. Sollte aber an den bisherigen Standorten auszuwählen, Kreuzungen, wo Radfahrer nicht in den Mischverkehr einbiegen, sondern auf einen Radweg ausweichen können.



So sieht das neue Schild aus: Der Aschaffener Radverkehrsantraggeber Jens Rötter zeigt den grünen Pfeil nur für den Radverkehr. Der grüne Pfeil auf schwarzem Grund erlaubt Radfahrern, nach kurzem Stopp an einer Ampel trotz Rotlicht rechts abzubiegen.

Im Überblick: Der Grünpfeil für den Radverkehr in Aschaffenburg



1. Von der Rottstraße nach rechts in die Schillerstraße (Stadtzentrum)
2. Von der Rottstraße nach rechts in die Schillerstraße (Stadtzentrum)
3. Von der Rottstraße nach rechts in die Schillerstraße (Stadtzentrum)
4. Von der Rottstraße nach rechts in die Schillerstraße (Stadtzentrum)
5. Von der Rottstraße nach rechts in die Schillerstraße (Stadtzentrum)
6. Von der Rottstraße nach rechts in die Schillerstraße (Stadtzentrum)
7. Von der Rottstraße nach rechts in die Schillerstraße (Stadtzentrum)
8. Von der Rottstraße nach rechts in die Schillerstraße (Stadtzentrum)
9. Von der Rottstraße nach rechts in die Schillerstraße (Stadtzentrum)
10. Von der Rottstraße nach rechts in die Schillerstraße (Stadtzentrum)
11. Von der Rottstraße nach rechts in die Schillerstraße (Stadtzentrum)
12. Von der Rottstraße nach rechts in die Schillerstraße (Stadtzentrum)

nicht passieren – denn in das Schild auch ganz schnell wieder weg.

Radler betonen, dass Radler werden wird. Verkehrszeichen übertragen. Sie sollten beim Grünpfeil wichtige Verhaltensregeln beachten, die sowohl dem Schutz der bei Grün querenden Fußgänger als auch ihrem Selbstschutz dienen. Diese seien rechtlich verbindlich.

Die verbindlichen Regeln

- Bei Rot muss an der Halte- oder Stoppstelle abgewartet werden.
- Dann muss geprüft werden, dass eine Behinderung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer – insbesondere der querenden Fußgänger und des Fahrzeugverkehrs aus der Richtung, die gerade Grün hat – ausgeschlossen ist.
- Erst danach kann trotz Rot nach rechts abgefahren werden.

Die Klarstellungen

Die Stadtverwaltung stellt zusätzlich klar:

- Der Grünpfeil für den Radverkehr gilt ausschließlich für das Rechtsabbiegen. »Radfahrer, die weiter geradeaus fahren 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 zusätzlich nicht für andere Zufahrten zur jeweiligen Kreuzung und schon gar nicht flächendeckend an allen Kreuzungen im Stadtgebiet.

flüssigeres Vorkommnis

Die Aschaffener Stadtverwaltung erfüllt sich von der neuen Regelung einen »Zielvorhaben« und »flüssigeres Vorkommnis«, insbesondere in den Radwegen mit weniger Verkehrschaos, wie es in einer Mitteilung aus dem Rathaus heißt. Es sei im Interesse der Radler, die neuen Möglichkeiten besonders aufmerksam zu nutzen und die Verkehrsregeln auch einzuhalten. »Wenn nur bei einer rücksichtsvollen Anwendung und Fahrfreude könnte die Regelung dauerhaft bestehen bleiben.«

Die Bundesanstalt für Straßenwesen hatte im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums den grünen Pfeil nur für Radfahrer 2019 in einem Pilotversuch an 41 Stellen in neun Städten getestet, unter anderem in Darmstadt und München. Ergebnisse: Die Sicherheit auch anderer Verkehrsteilnehmer wurde nicht gefährdet. Ähnliche Regelungen gibt es bereits in Belgien, Frankreich und den Niederlanden.



...Ihre Enkelin auf dem Radfahren sitzt im Auto dabei. Als sie an einem Haltepunkt der Polizei vorbeikam, wurde sich die Unterhaltung dieses Themas zu. Sie sei noch nie gebittet worden, obwohl die Frau, ihr Opa sagt, sich auch noch nicht... off.



Steinchen im Mosaik
Vier Jahre lang

Mit dem grünen Pfeil wird das Signalisiert, was viele Radler sowieso schon immer machen. Wenn's frei ist, einfach bei Rot überfahren. Es gibt trotzdem gute Gründe für die neue Regel, die ein kleines Steinchen im großen Mosaik der Verkehrsregeln sein kann.

Radfahren muss strukturiert werden. Der strukturierte Verkehr regelt, was viele Radler sowieso schon immer machen. Wenn's frei ist, einfach bei Rot überfahren. Es gibt trotzdem gute Gründe für die neue Regel, die ein kleines Steinchen im großen Mosaik der Verkehrsregeln sein kann.

Wie sie keinen Sicherheitsvorteil bringt, brauchen wir keine sture Wartepflicht. Diese Entscheidung könnte die Akzeptanz von roten Ampeln erhöhen, was die Lebensverhältnisse auf und bei befahrenen Straßen, oder an von vielen Fußgängern frequentierten Überwegen. Denn das Überfahren bei Rot ist eine Grünphase für Radler, die nicht für Radler.

Der grüne Pfeil kann auch die Gefahren reduzieren, denn Radfahrer durch rechts abbiegende Lastwagen wegsetzt sind. Sie sind schon weg, bevor sie unter die Räder kommen können. Der Vorzug des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) Aschaffenburg, Mühlberg, Manfred Köllinghoff, begründet auch deshalb den vom ADFC lange geforderten grünen Pfeil. Wenigstens er war Vorreiter, nicht zuletzt, weil er sich nicht auf Lastwagen stützt.

Einführung Grünpfeil für den Radverkehr



Mühlstraße / Schillerstraße

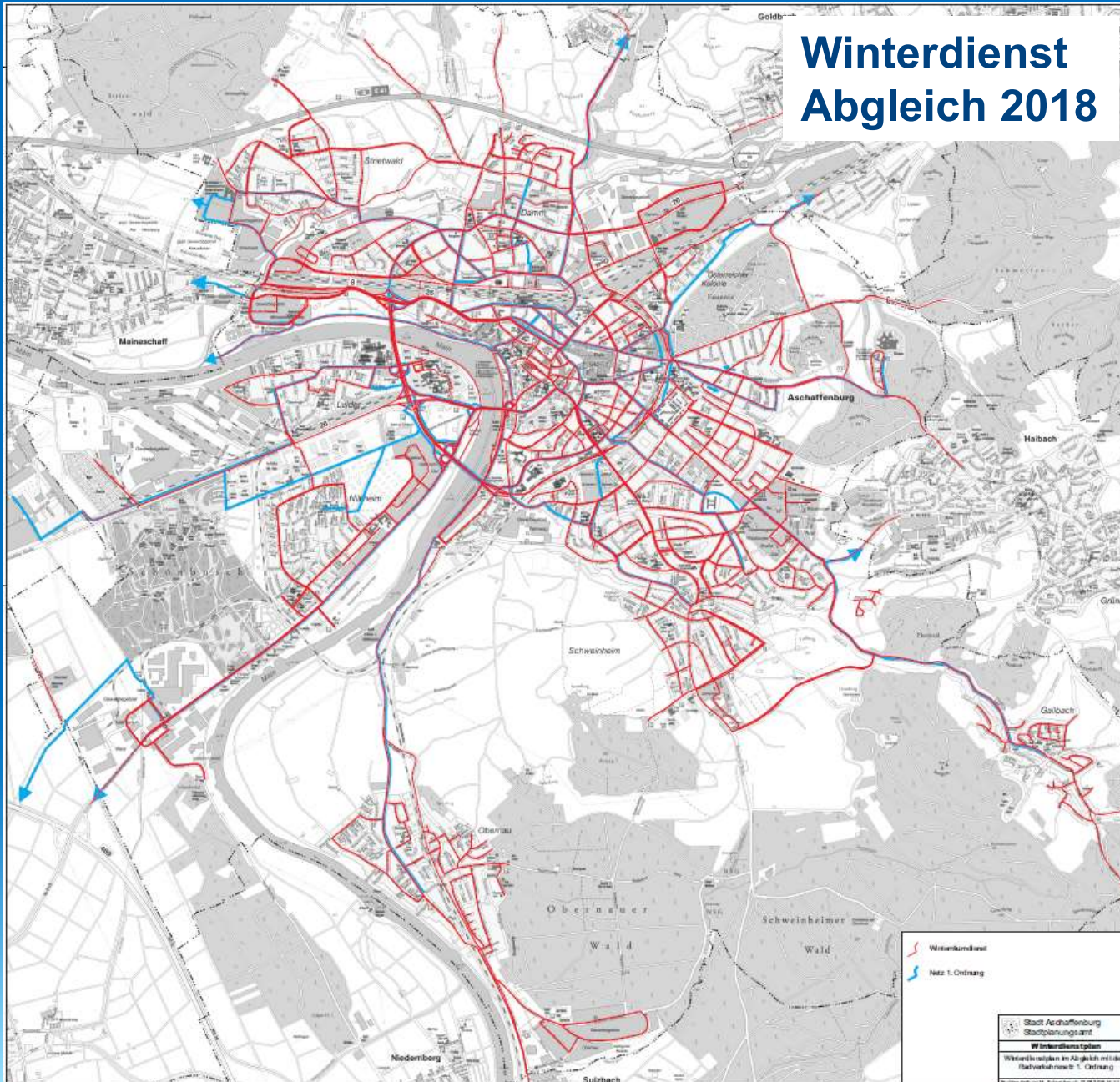




STADT
ASCHAFFENBURG



Winterdienst Abgleich 2018



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

Neue Fahrzeuge Neue Route

Strebezirk 19 (NEU) Tiefbauamt

Handstrebezirk Boki
Einsatzort: Radsuren

Fahrer:

Beifahrer:

Kennzeichen:

Datum:

Streustelle	Von	Bis	Uhrzeit
Linstr.	Schwalbenweg	Nordring	
Schillerstr.	Eberbrücke	Boppstr.	
Schillerstr.	Boppstr.	Eberbrücke	
Darmstädter Str.	Skater Platz	Großostheimer Str.	
Großostheimer Str.	Willigsbrücke bis Drängelgitter	Von Bahnhofstraße bis Drängelgitter, zurück Bis Wallandstraße	
Großostheimer Str.	Unterführung	Willigsbrücke	
Darmstädter Str.	Zufahrt Volksfestplatz	Westring	
Friedrichstr.	Erthalstr.	Herstallstr.	
Platanenallee		Kreisel Hofgartenstr.	
Hofgartenstr.		Kreisel Brass	
Alexandrastr.	Beltgasse	Kreisel Schweinheimer Str.	
Lamprechtstr.	Schweinheimer Str.	Kreisel Fischergasse	
Brennstr.	Alexandrastr.	Kurmainzer Ring	
Schweinheimer Str.		Hildebrandstr. drehen	
Schweinheimer Str.	Schneebergstr.	Kreisel Alexandrastr.	
Alexandrastr.		Würzburger Str.	
Würzburger Str.		Kreisel Am Königsgraben	
Würzburger Str.	Kreisel Am Königsgraben	Genlstr.	
Würzburger Str.	Genlstr. bis Wittelsbachstr.		
Würzburger Str.	Wittelsbachstr.	Kreisel Brass	
Hofgartenstr.		Kreisel Platanenallee	
Deschtr.	Kreisel Platanenallee	Grünbrücke	
Deutsche Str.	Grünbrücke	OT Goldbach	
Platanenallee		Kreisel Goldbacher Str.	
Goldbacher Str.	Kreisel Goldbacher Str.	Kreisel Erntthofstr. drehen	
Goldbacher Str.	Kreisel Erntthofstr.	Herstallstr.	
Eisenstr.	Kreisel Bodelschwingstr.	Glatbacher Überfahrt	
Glatbacher Überfahrt		Auhofstr.	
Auhofstr.		AOK	
Goldbacher Str.	Auhofstr.	An der Lache drehen	
Auhofstr.		Glatbacher Überfahrt	
Glatbacher Überfahrt		Kreisel Bodelschwingstr.	
Bauhof			

Einsatzleiter:

Datum:

Ca. 3-4 h, mehrfach nachladen

Stadt Aschaffenburg
Stadtplanungsamt
Winterdienstplan
Winterdienstplan im Abgleich mit dem
Radverkehrszug 1. Ordnung
Datum: 10.12.2018, 11:11:00



Kleinmaßnahmen



Lückenschlüsse

KLEINMAßNAHMEN UND LÜCKENSCHLÜSSE PIKTOGRAMME, EINBAHNSTRASSEN 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.



Ernstthofstraße in Richtung City-Galerie



Fahrradschleusen (oben Bopp, unten Heinsestraße)



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.



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

KLEINMAßNAHMEN UND LÜCKENSCHLÜSSE QUERUNGSHILFEN HAUPTBAHNHOF UND AN SCHLUSS GOETHESTRASSE

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 erkenntlich 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 MOZARTSTRASSE – CLEMENSSTRASSE

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



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.



Oben / unten: Wendehammer der Clemensstraße am Anschluss zur Adenauerbrücke

KLEINMAßNAHMEN UND LÜCKENSCHLÜSSE WAILANDTSTRAßE – GROSSOSTHEIMER STRAßE

Auf der Radroute zwischen Aschaffenburg und Großostheim wird im Nilkheimer Gewerbegebiet eine Bahntrasse gequert.

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 Umlaufschranken zu demontieren und den Radfahrenden hier „freie Fahrt“ zu ermöglichen.



VORHER



NACHHER



NACHHER

Oben / unten: Querung stillgelegter Gleise zwischen Wailandtstraße und Schippnerstraße in Nilkheim

Ebenfalls im Gewerbegebiet Nilkheim gab es eine Engstelle auf dem straßenbegleitenden Geh- und Radweg entlang der Großostheimer Straße.

Diese entstand aufgrund spezieller Eigentums- und Grundstücksverhältnisse auf den ehemaligen Gleisanlagen, weshalb die Stadt Aschaffenburg lange Zeit nicht tätig werden konnte.

Erst durch neue vertragliche Vereinbarungen zu dem Privatgrundstück konnte erreicht werden, dass die Engstelle schließlich beseitigt werden konnte.



VORHER

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

KLEINMAßNAHMEN UND LÜCKENSCHLÜSSE

WÜRZBURGER STRAßE / 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 Bordsteinkante verläuft, 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



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

Durch neue und auffällige Markierung sowie die Einrichtung von zwei Kurzzeitparkplätzen für die Kunden der Apotheke konnte erreicht werden, dass die Situation verbessert und der Übergang weitestgehend freigehalten und beachtet wird. Im Rahmen des geplanten Umbaus des Kreisverkehrs wird es hier eine dauerhafte und baulich gesicherte Lösung geben.



Oben / unten: Würzburger Straße in Höhe der Apotheke



KLEINMAßNAHMEN UND LÜCKENSCHLÜSSE

WÜRZBURGER STRAßE – HOCHSCHULE UND BÄCKEREI WISSEL



VORHER



NACHHER

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-Altenneck-Straße



Linksabbieger Auhofstraße zur Glattbacher Überfahrt



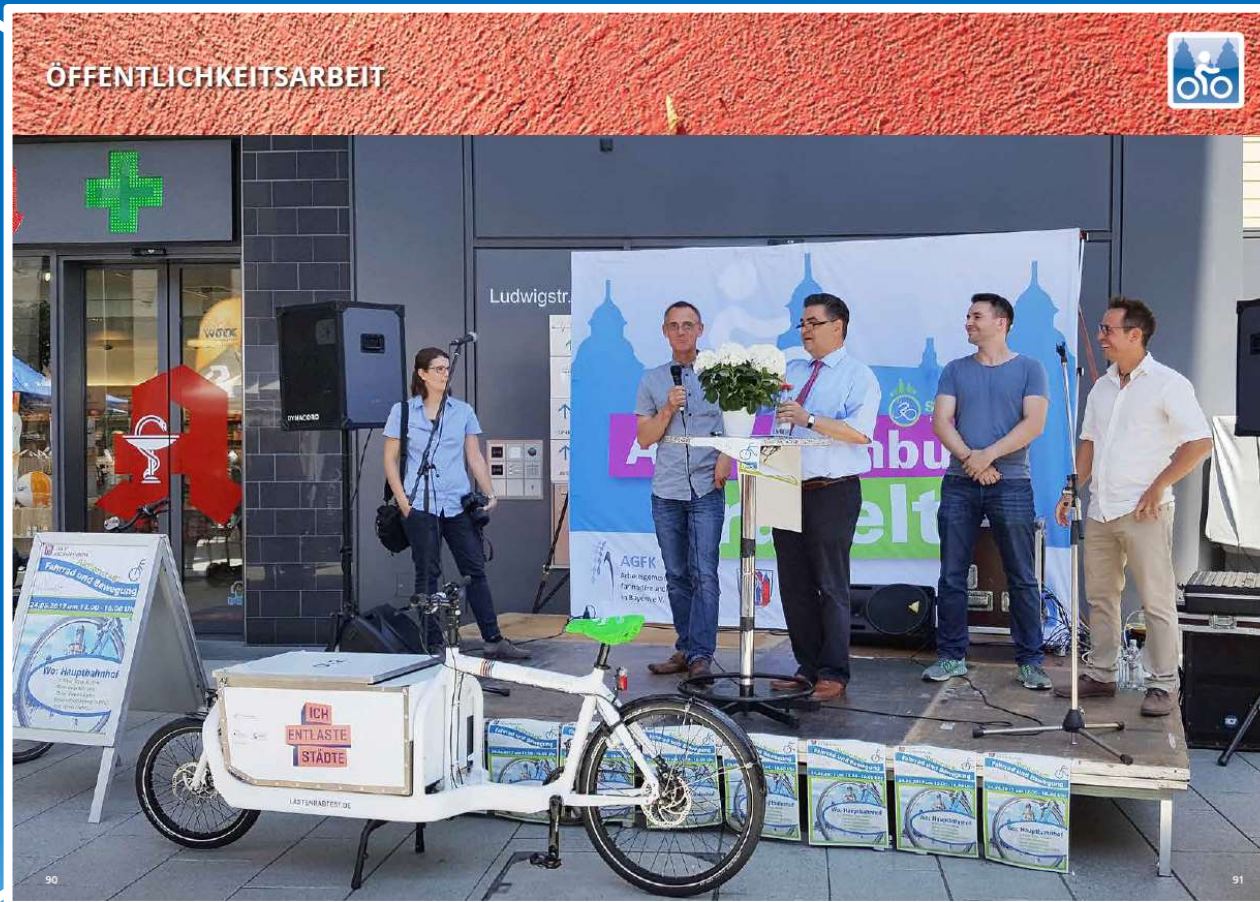
Verbindungsweg Dinglerstraße zur Alexandrastraße



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 Aschaffener Versorgungs-GmbH setzt auch ein Zeichen: 2 kWh regional produzierter Strom aus erneuerbarer Energie je 100 erradelter 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 Aschaffener Versorgungs-GmbH spendet

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

Hospizgruppe Aschaffenburg
mit der Spezialisierten
Ambulanten
Palliativversorgung (SAPV)

ASCHAFFENBURG
VERSORGUNG

STADT
ASCHAFFENBURG

STADTRADELN
Radeln für ein gutes Klima



20.05. bis 09.06.2019





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 Schritttempo in der Herstattstraße, 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!

- genügend Abstand halten
- Miteinanderzone in Schöntal und Fußgängerzone
- rücksichtsvoll sein: Fußgängerinnen und Fußgänger haben Vorrang
- Schrittgeschwindigkeit fahren, bei Bedarf absteigen
- besonders auf Kinder und ältere Menschen achten



Bodenkleber

Radverkehr frei in Fußgängerzonen + Grünanlagen



Banner im Schöntal



Infostand in der Herstattstraße



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



Postermotive 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 Fahrrادنutzung zu setzen. Mit Info-flyern 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 Zweitresidenz 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.



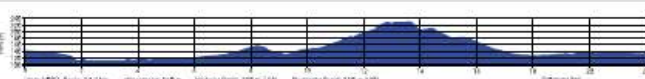
Steinbachtal

Informativer Baumlehrpfad und „die graueise Mör von der Menze-Mühl“



Rosenberg und Streuobstwiesen

Ausblick auf die Stadt



Roßmutterwiese

Die Bahnlinie nach Miltenberg (2013) stellte Grünverbindung wieder her.



enausblick



Park Schönbuch (1775 bis 1789) & Kleine Schönbuchallee

Englischer Landschaftspark mit Wasserflächen, Rundwegen, Sichtachsen und Schloßchen. Die kleine Schönbuchallee verbindet als ehemaliger Promenadenweg das Schloss Johannisburg und den Park Schönbuch.

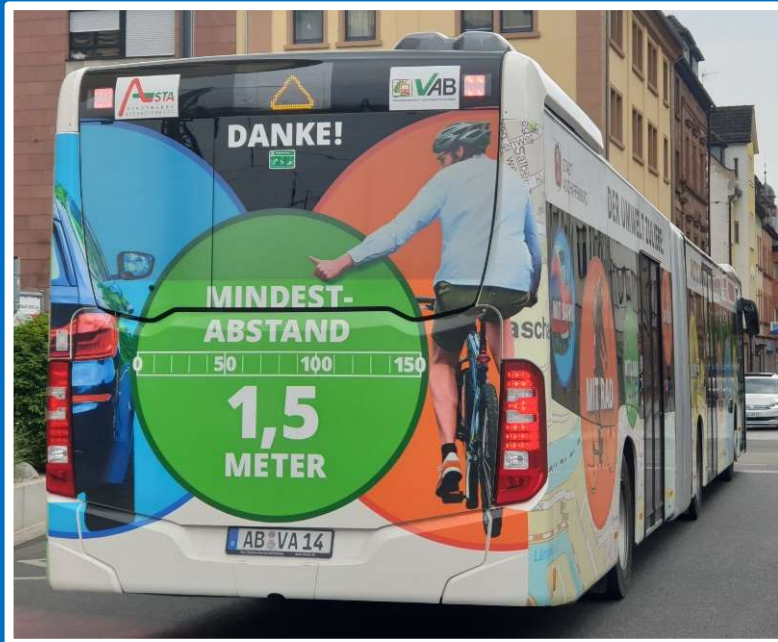




STADT
ASCHAFFENBURG



Buswerbung Umweltverbund





Resumée / Ausblick

DAS RADVERKEHRSKONZEPT SCHWERPUNKTE DER RADVERKEHRSFÖRDERUNG



SERVICE UND KOMFORT



VERKEHRSSICHERHEIT UND
PROBLEMSTELLEN

NEUBAU UND INNERER RING



SICHTBARKEIT



FAHRRADSTRÄßEN



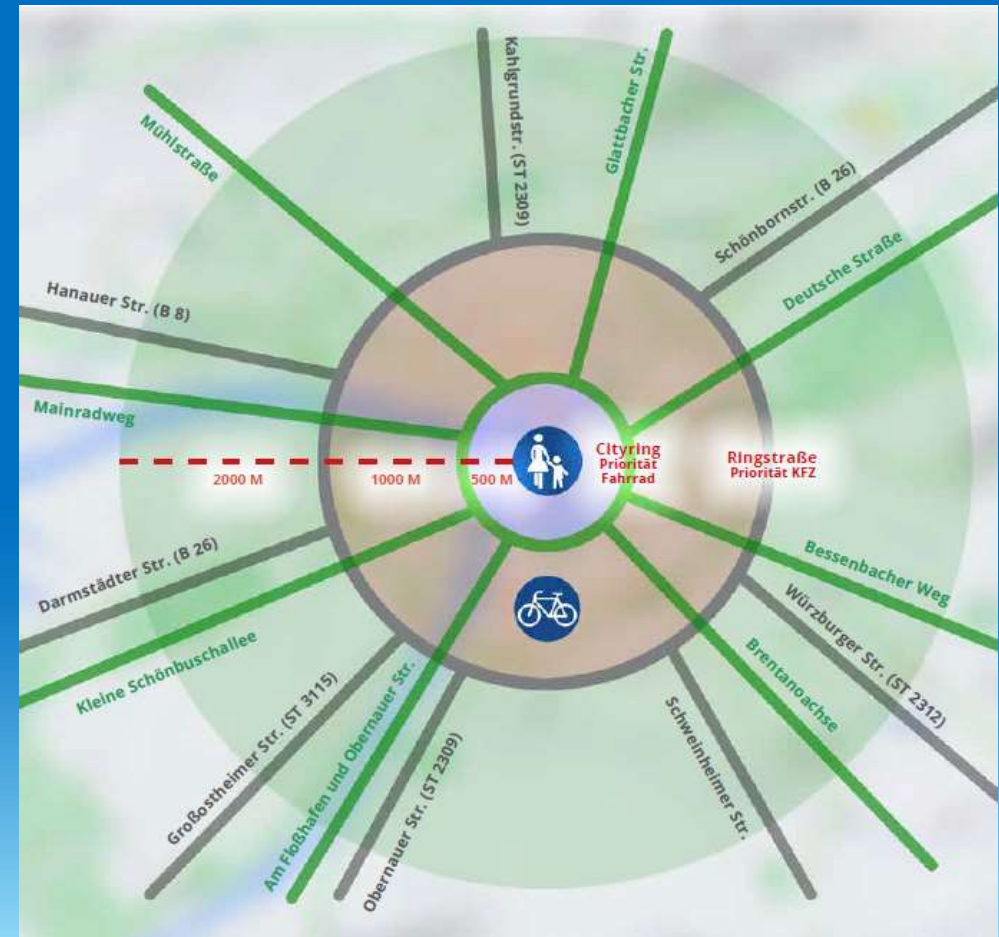
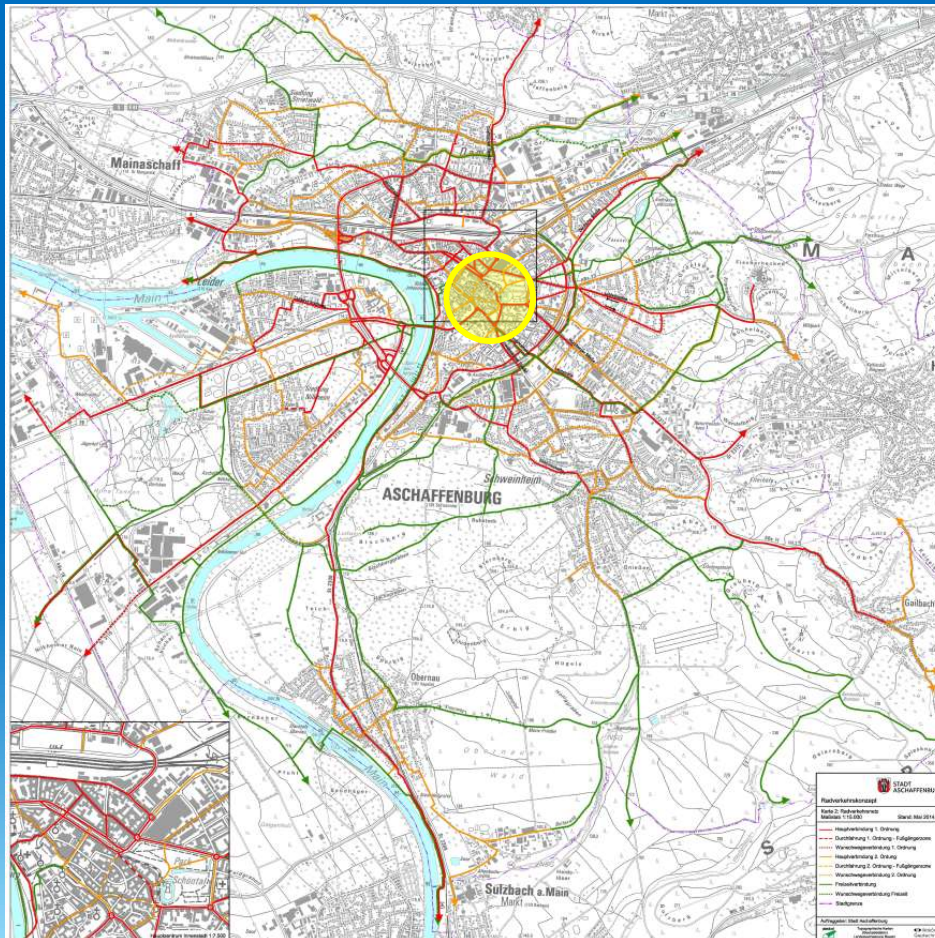
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Weitermachen...



Ausbau Radhaupttrouten im Alltagsradverkehr

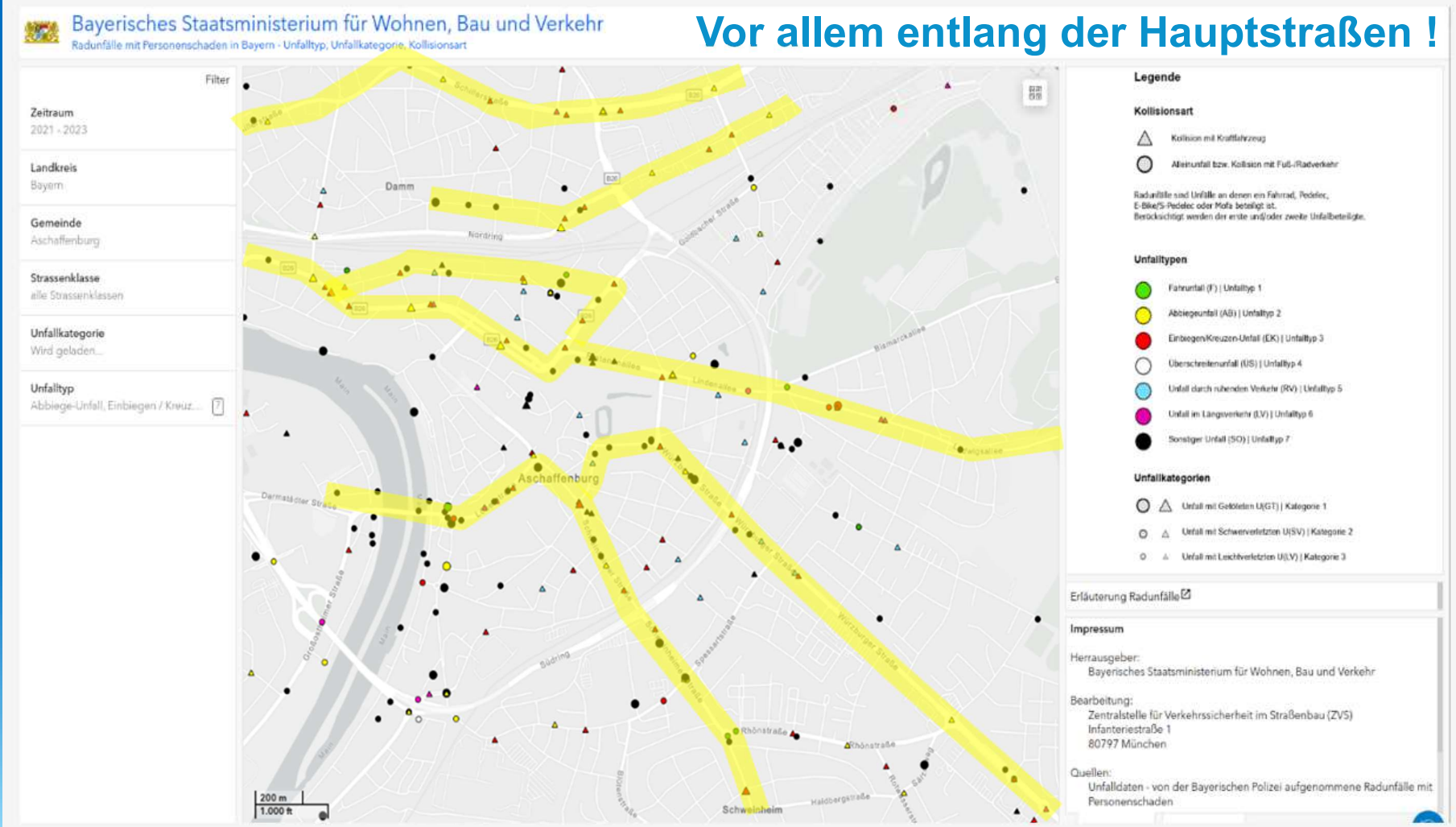
- Radialverbindungen in Stadtteile / Nachbarkommunen
- Innerer Ring und Verkehrssicherheit





Ausbau Radhaupttrouten im Alltagsradverkehr

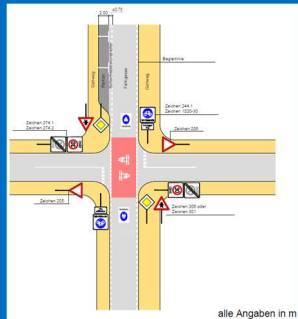
Gefahrenstellen verletzter Fahrradfahrer 2021-2023





Weitere Umsetzung von Fahrradstraßen

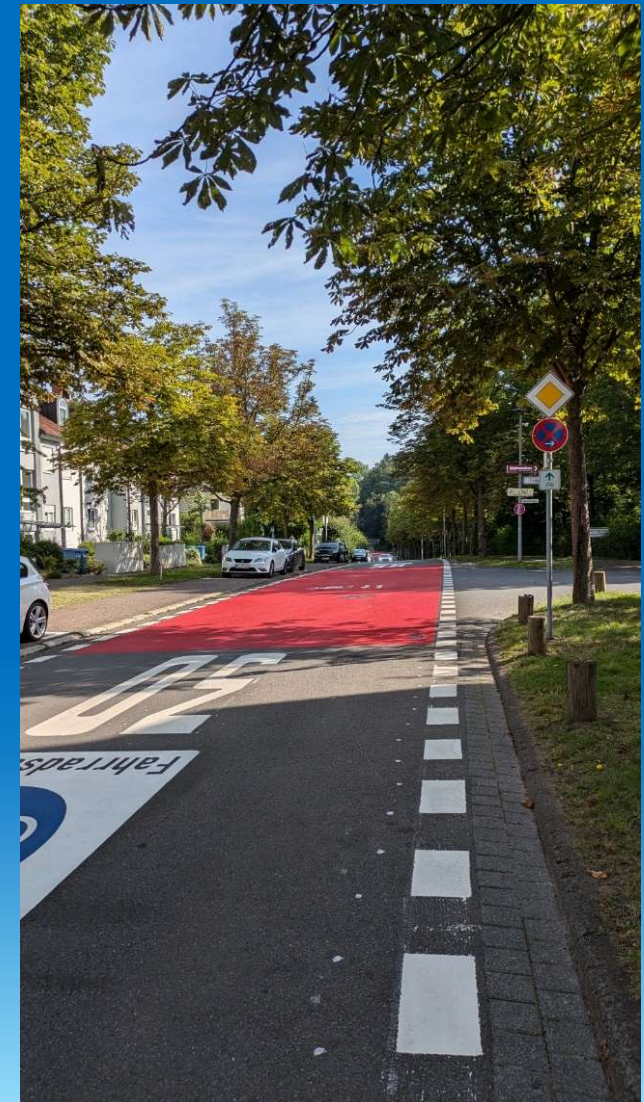
Fahrradstraße Berliner Allee



AGFK Musterlösungen für Fahrradstraßen in Bayern

Hockstraße / Rhönstraße / Rotwasserstraße

Brentanoachse Vorfahrtsberechtigung





Radschnellverbindung Aschafftal

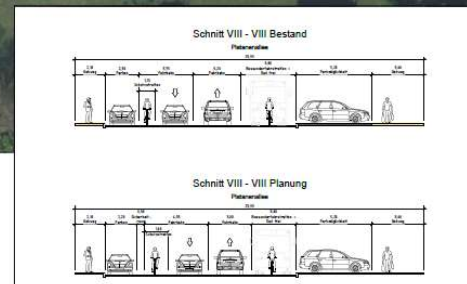
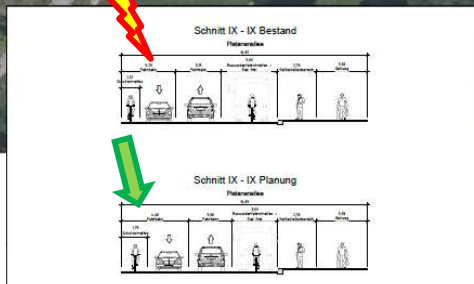
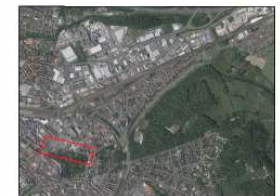
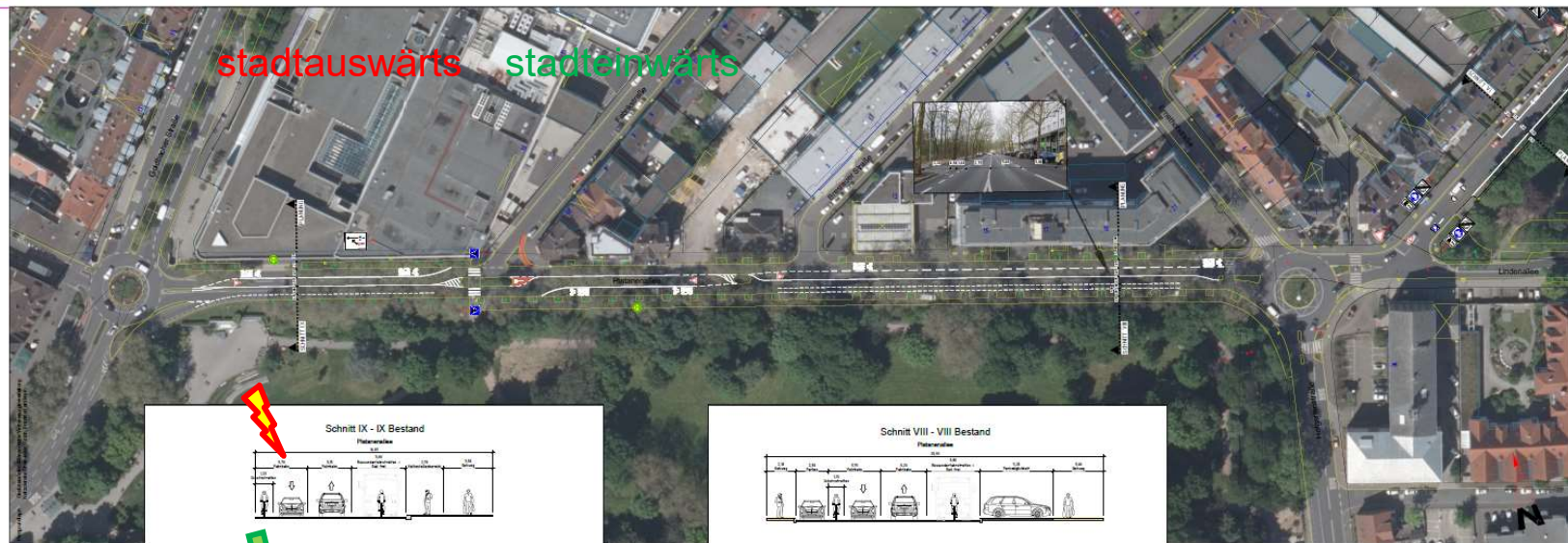
Radhauptroute 1. Ordnung

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



Machbarkeitsstudie "Radschnellverbindung Aschafftal"

- Trassenvariante "Platanenallee" -

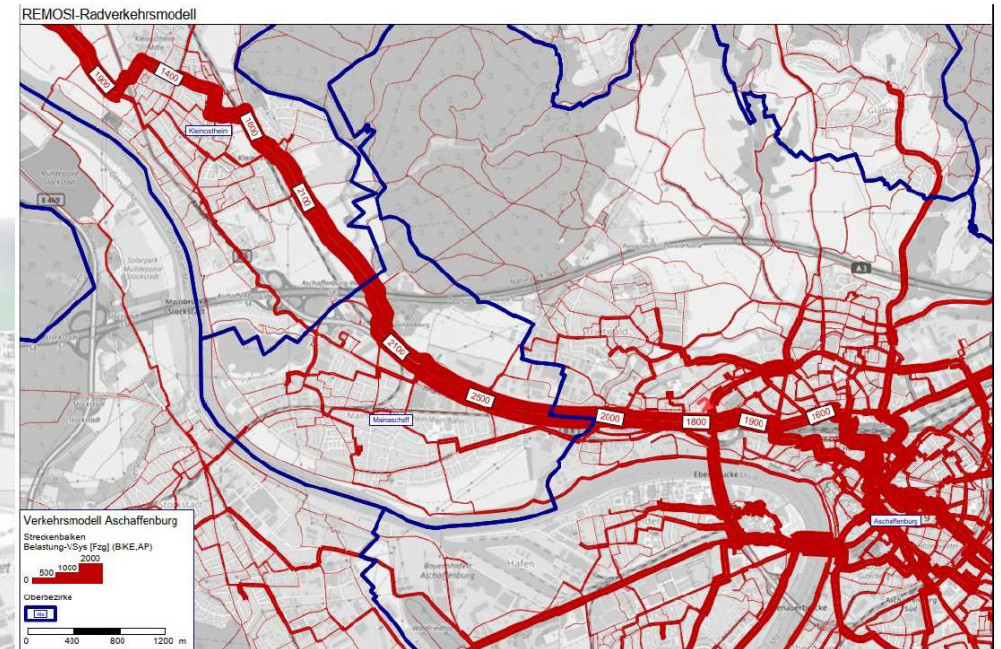


Maßstab 1 : 200

HABERMEHL & FOLLMANN ARCHITECTS & PLANNERS		Standort	Aschaffenburg
Projekt: Radschnellverbindung Aschafftal		Standort	Aschaffenburg
Stadt Aschaffenburg Verkehrsbauamt Collegengasse 15 63739 Aschaffenburg		Standort	Aschaffenburg
Übersichtsplan		Standort	Aschaffenburg
Trassenvariante "Platanenallee" Abschnitt 5		Standort	Aschaffenburg
Machbarkeitsstudie "Radschnellverbindung Aschafftal"		Standort	Aschaffenburg
Aufgebot		Standort	Aschaffenburg
Angebot		Standort	Aschaffenburg



Radschnellverbindung Hanau - Aschaffenburg



Machbarkeitsstudie mit
Maßnahmenempfehlungen

Abschlussveranstaltung war am
14.06.2024 in Aschaffenburg

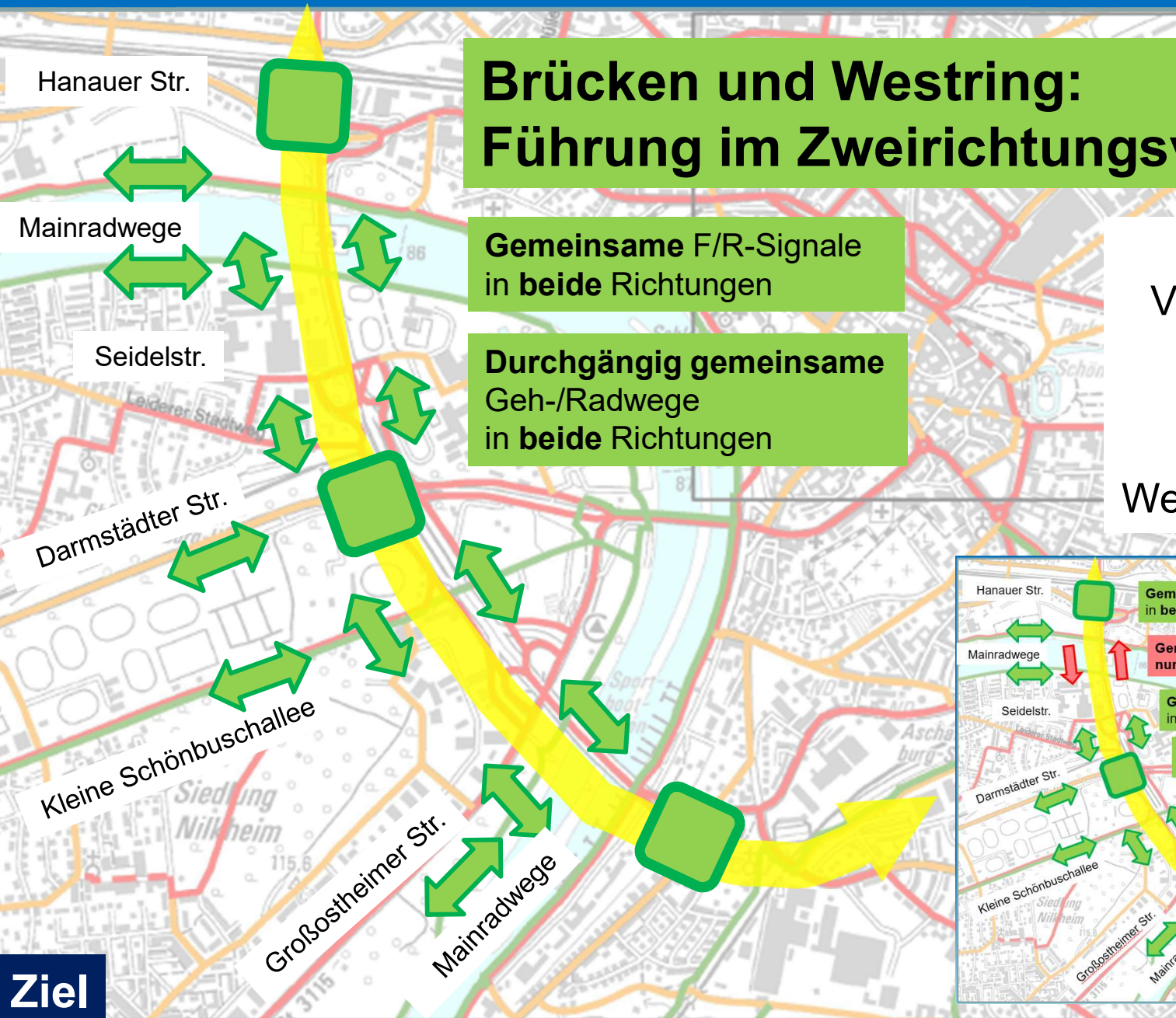


Brücken und Westring: Führung im Zweirichtungsverkehr

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

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

Prüfung / Ziel:
Vereinheitlichung
und
Legalisierung
der realen
Wegebeziehungen



Ziel



Bestand



ADFC Fahrradklimatest 2024



Ergebnistabelle Bundesländer

Legende und Erläuterungen zu den Spaltenüberschriften: siehe Anhang

Gefördert durch:
Bundesministerium
für Verkehr
aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Ortsname	Anzahl Interviews	Ungleichheit der Bewertungen (gr. Spanne)	Rang auf Landesebene	Rang auf Bundesebene	Gesamtbewertung	Fahrad- und Verkehrsklima (F1...5)	Stellenwert des Radverkehrs (F6...10)	Sicherheit beim Radfahren (F11-17)	Komfort beim Radfahren (F18...22)	Infrastruktur Radverkehrsnetz (F23...27)	F1 Spaß oder Stress	F2 Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	F3 Radfahren durch Alt und Jung	F4 Werbung für das Radfahren	F5 Medienberichte	F6 Fahrradförderung in jüngster Zeit	F7 Falschparkerkontrolle auf Radwegen	F8 Reinigung der Radwege	F9 Ampelschaltungen für Radfahrer/innen	F10 Winterdienst auf Radwegen	F11 Sicherheitsgefühl	F12 Konflikte mit Fußgängern	F13 Konflikte mit Kfz	F14 Hindernisse auf Radwegen	F15 Fahrraddiebstahl	F16 Fahren auf Radwegen und Radl-streifen	F17 Fahren im Mischverkehr mit Kfz	F18 Breite der Wege für Radfahrer/innen	F19 Oberfläche der Wege für Radfahrer/innen	F20 Abstellanlagen	F21 Führung an Baustellen	F22 Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr	F23 Erreichbarkeit Stadtzentrum	F24 zugängliches Radfahren	F25 geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	F26 Wegweisung für Radfahrer	F27 Öffentliche Fahrräder	Rang TMEW im Bundesvergleich (alle Orte)	Rang TMEW im Landesvergleich	Teilnehmer (TN) pro 10.000 Einw. (EW)	Vergleich zum Jahr 2022																																			
09 Bayern																																																																												
Orte > 500.000 Einwohner																																																																												
München	4.552		1/2	5/15	3,90	3,6	4,3	4,3	4,5	2,9	3,7	3,8	2,8	3,8	4,0	3,6	5,0	3,7	4,8	4,2	4,3	4,0	4,7	4,2	3,8	4,3	4,6	5,0	4,3	4,0	4,4	4,7	3,0	3,1	2,5	3,2	2,5	730/1047	133/161	30	o																																			
Nürnberg	1.691		2/2	8/15	3,99	3,9	4,4	4,4	4,4	2,8	3,9	4,1	3,2	4,1	4,1	3,7	5,2	4,0	4,9	4,2	4,6	4,0	4,7	4,4	4,3	4,5	4,7	4,9	4,1	3,7	4,9	4,4	2,9	3,5	2,6	3,3	2,0	678/1047	126/161	32	+																																			
Orte 200.000 - 500.000 Einwohner																																																																												
Augsburg	763		1	14/25	4,06	3,8	4,4	4,3	4,6	3,2	3,8	4,1	3,1	3,9	4,2	3,8	4,9	3,9	5,0	4,2	4,4	4,0	4,6	4,3	3,9	4,3	4,6	5,0	4,4	3,9	4,8	5,0	2,7	3,2	3,5	3,5	3,3	862/1047	150/161	25	o																																			
Orte 100.000 - 200.000 Einwohner																																																																												
Erlangen	667		1/5	1/42	3,13	2,7	3,4	3,6	3,7	2,3	2,6	2,7	1,9	2,7	3,3	3,2	4,1	2,9	3,9	2,9	3,1	3,4	3,7	3,5	4,4	3,4	3,6	3,7	3,3	3,3	3,9	4,3	1,7	2,1	1,8	3,1	2,6	246/1047	59/161	57	o																																			
Fürth	522		2/5	5/42	3,64	3,3	3,9	4,0	4,1	2,9	3,2	3,6	2,9	3,3	3,4	3,5	4,7	3,3	4,5	3,6	3,9	3,9	4,2	3,9	3,7	4,1	4,3	4,5	3,7	3,5	4,6	4,4	2,8	3,2	2,7	3,3	2,3	531/1047	107/161	40	o																																			
Ingolstadt	651		3/5	7/42	3,70	3,5	3,9	4,0	4,0	3,1	3,2	3,8	2,8	3,7	4,0	3,5	4,6	3,5	4,4	3,7	3,9	3,6	4,2	3,9	4,0	3,8	4,3	4,2	3,7	3,6	4,1	4,4	2,2	2,8	2,8	2,9	4,9	401/1047	91/161	46	+																																			
Regensburg	867		4/5	20/42	3,99	3,8	4,4	4,3	4,6	2,9	3,7	3,9	2,9	4,1	4,3	4,0	4,9	3,9	5,0	4,3	4,3	3,8	4,5	4,0	4,8	4,3	4,5	5,0	3,8	4,1	4,7	5,2	2,4	3,0	2,3	3,6	3,0	267/1047	69/161	55	o																																			
Würzburg	454		5/5	22/42	4,00	4,0	4,1	4,4	4,5	3,1	4,0	4,1	3,3	4,3	4,2	3,5	4,7	3,8	4,5	3,8	4,5	4,2	4,7	4,1	4,2	4,4	4,6	4,9	4,1	3,9	4,8	4,8	2,8	3,4	2,6	3,5	3,4	609/1047	118/161	36	o																																			
Orte 50.000 - 100.000 Einwohner																																																																												
Aschaffenburg	348		1/9	35/113	3,88	3,7	4,3	4,2	4,3	2,9	3,7	4,0	3,3	3,7	3,8	3,4	5,2	4,0	4,6	4,1	4,4	3,7	4,6	4,1	3,9	4,3	4,5	4,7	3,9	3,5	4,7	4,6	2,7	3,0	2,1	2,8	4,0	366/1047	85/161	48	o																																			
Bayreuth	593		2/9	39/113	3,89	3,7	4,1	4,1	4,3	3,4	3,4	3,8	3,0	4,1	4,1	3,9	4,5	3,5	4,5	3,9	4,2	3,8	4,3	3,8	3,9	4,2	4,4	4,5	3,8	3,8	4,5	4,8	2,6	3,2	2,9	3,4	4,8	109/1047	22/161	80	o																																			
Neu-Ulm	162		3/9	46/113	3,94	3,7	4,2	4,2	4,4	3,2	3,7	3,9	3,0	4,0	4,0	3,9	4,7	3,9	4,6	3,9	4,2	3,9	4,5	4,3	3,9	4,1	4,6	4,7	4,0	3,9	5,0	4,5	3,0	3,5	2,7	3,1	3,7	824/1047	143/161	27	o																																			
Landshut	322		4/9	47/113	3,95	3,7	4,1	4,2	4,5	3,2	3,5	4,0	2,9	4,0	3,9	4,0	4,7	3,6	4,6	3,8	4,2	3,9	4,4	4,1	4,5	4,1	4,4	4,7	4,1	3,7	4,8	5,2	2,4	3,0	3,7	3,5	3,4	458/1047	100/161	43	o																																			
Bamberg	570		5/9	50/113	3,98	3,6	4,2	4,3	4,6	3,2	3,6	3,8	2,7	3,7	4,1	3,9	4,7	3,9	4,5	4,1	4,3	4,0	4,5	4,0	4,7	4,4	4,4	5,0	4,6	4,0	4,6	4,9	2,3	2,8	2,7	3,5	4,5	146/1047	32/161	71	o																																			
Schweinfurt	187		6/9	80/113	4,23	4,1	4,5	4,4	4,5	3,6	4,1	4,3	3,3	4,4	4,3	4,2	4,8	4,2	5,1	4,1	4,6	4,1	4,5	4,3	4,3	4,5	4,7	5,0	4,5	3,7	4,9	4,7	3,1	3,8	2,9	3,4	4,8	643/1047	121/161	34	o																																			
Kempten (Allgäu)	258		7/9	94/113	4,30	4,1	4,8	4,3	4,8	3,6	4,1	4,2	3,6	4,4	4,3	4,3	5,1	4,4	5,0	4,9	4,7	3,7	4,5	4,1	3,5	4,6	4,7	5,1	4,5	3,9	6,0	5,5	3,0	3,6	3,5	3,7	4,1	585/1047	114/161	37	o																																			
Rosenheim	239		8/9	104/113	4,44	4,5	4,7	4,6	4,8	3,7	4,3	4,5	3,7	5,1	4,7	4,6	5,0	4,3	4,9	4,4	4,9	3,8	4,9	4,4	4,3	4,8	4,9	5,2	4,6	3,8	5,1	5,2	3,1	3,6	2,8	3,9	5,0	578/1047	113/161	37	-																																			
Passau	263		9/9	112/113	4,57	4,6	4,7	4,9	5,0	3,7	4,7	4,7	3,9	5,1	4,5	4,5	5,0	4,2	5,2	4,5	5,2	4,5	5,0	4,6	4,5	5,1	5,2	5,4	4,3	4,4	5,2	5,6	4,0	4,4	2,7	3,7	3,7	350/1047	81/161	49	o																																			
Mittelwert der Orte > 50.000 Einwohner im Bundesland																																																																												
4,0																																									3,8	4,2	4,3	4,4	3,2	3,7	4,0	3,1	4,0	4,1	3,9	4,8	3,8	4,7	4,0	4,3	3,9	4,5	4,1	4,1	4,3	4,5	4,8	4,1	3,8	4,7	4,8	2,7	3,2	2,8	3,4	3,7				
zum Vergleich: Mittelwert aller Orte > 50.000 Einwohner																																																																												
4,0																																									3,7	4,4	4,2	4,4	3,2	3,6	3,9	3,1	4,1	4,0	3,9	4,7	4,2	4,7	4,3	4,3	3,8	4,4	4,2	4,2	4,4	4,5	4,8	4,4	3,8	4,7	4,4	2,8	3,2	2,7	3,3	3,8				

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“



STADT
ASCHAFFENBURG



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !



