

Entwicklung bei Umsetzung und Gestaltung von Fahrradstraßen in Aschaffenburg



**AGFK Fachtagung 15.05.2025
in Bamberg**

Stadt Aschaffenburg

Gründungsmitglied der AGFK 2012

Fahrradfreundliche Stadt seit 2017

Re-Zertifizierung 2024

STRUKTURELLE UMSETZUNGEN

AGFK BAYERN: AUSZEICHNUNG ASCHAFFENBURGS ALS FAHRRADFREUNDLICHE STADT

AGFK

Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher 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 Gutenberger, Geschäftsführerin der AGFK Bayern e. V., zeigte sich von den Veränderungen angeht: „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

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

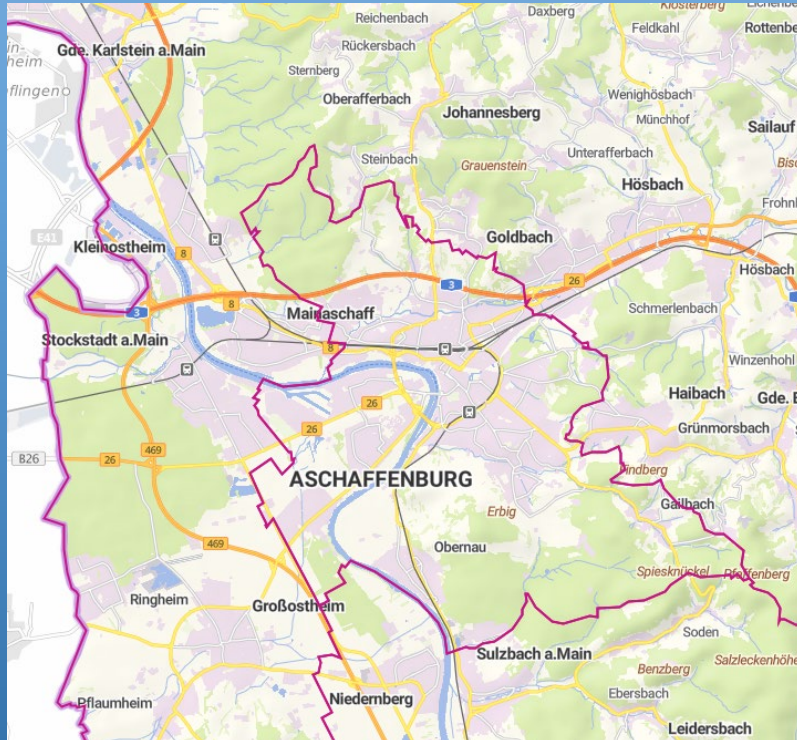


Befahrung des Radnetzes im Rahmen der AGFK-Hauptbereisung am 25.09.2017

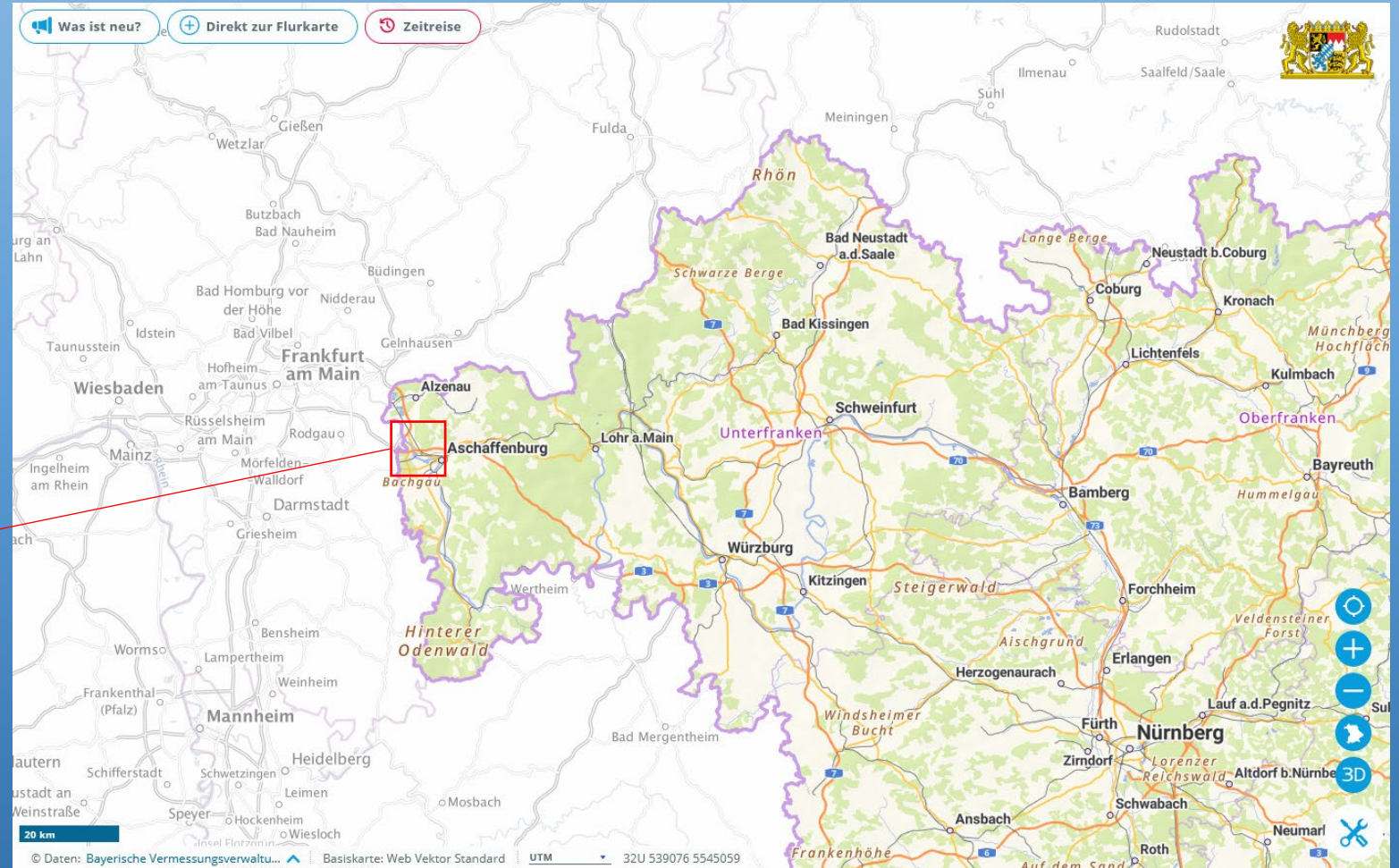


Stadt Aschaffenburg

Oberzentrum am bayerischen Untermain
Einzugsbereich von ca. 150.000 Personen
Einpendler:innen 33.570
Auspendler:innen 16.750



Bevölkerung 72.918
Bevölkerungsdichte (EW pro km²) 1.167



Stadt Aschaffenburg: Stadtstruktur

Bau der
Ringstraße
als verkehrlich
prägendes
Element.



Keine traditionelle Fahrradstadt
topographisch bewegtes Gelände

Stadt der kurzen Wege

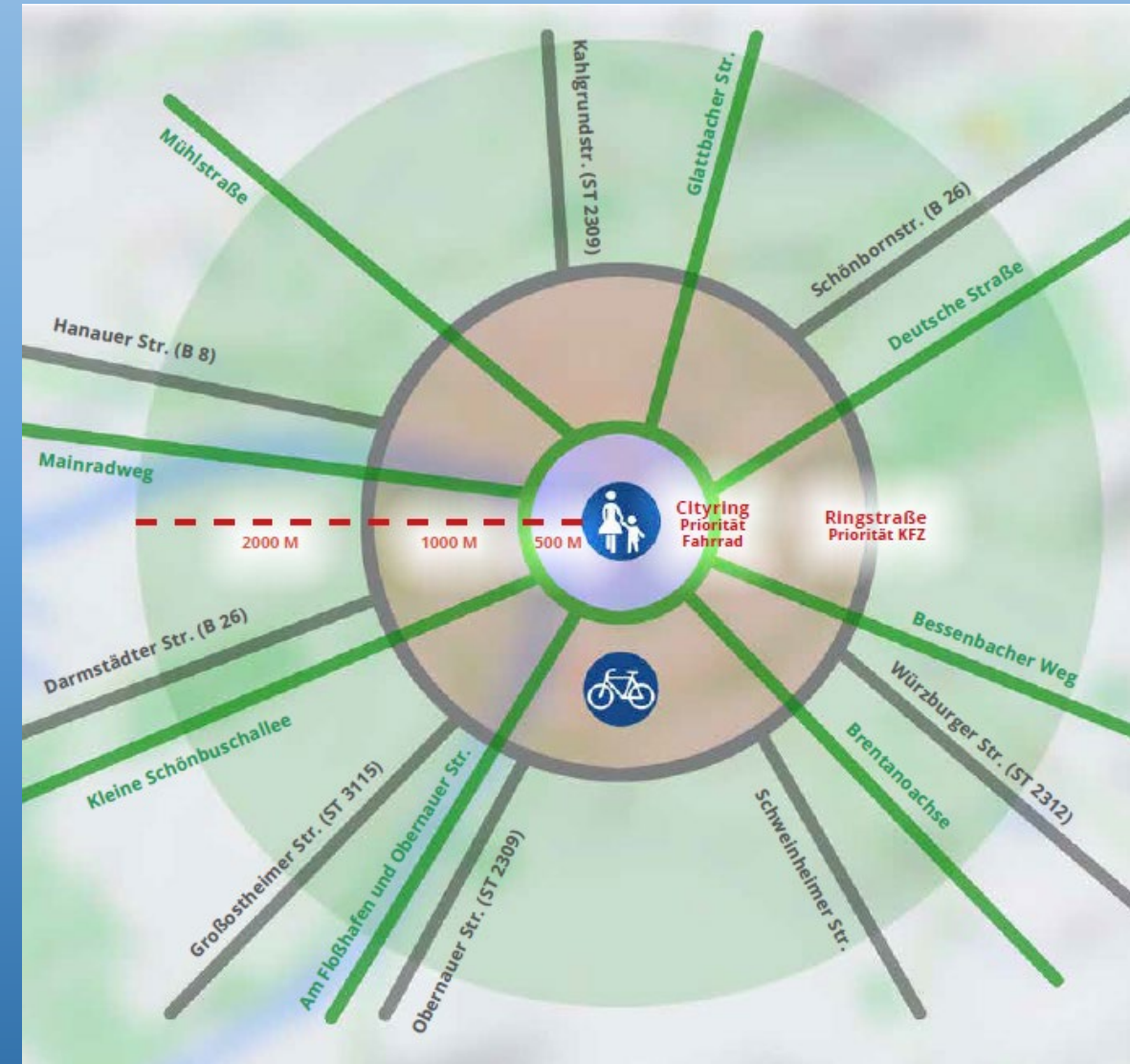
Kernbereich ca. 2,5 km Ø

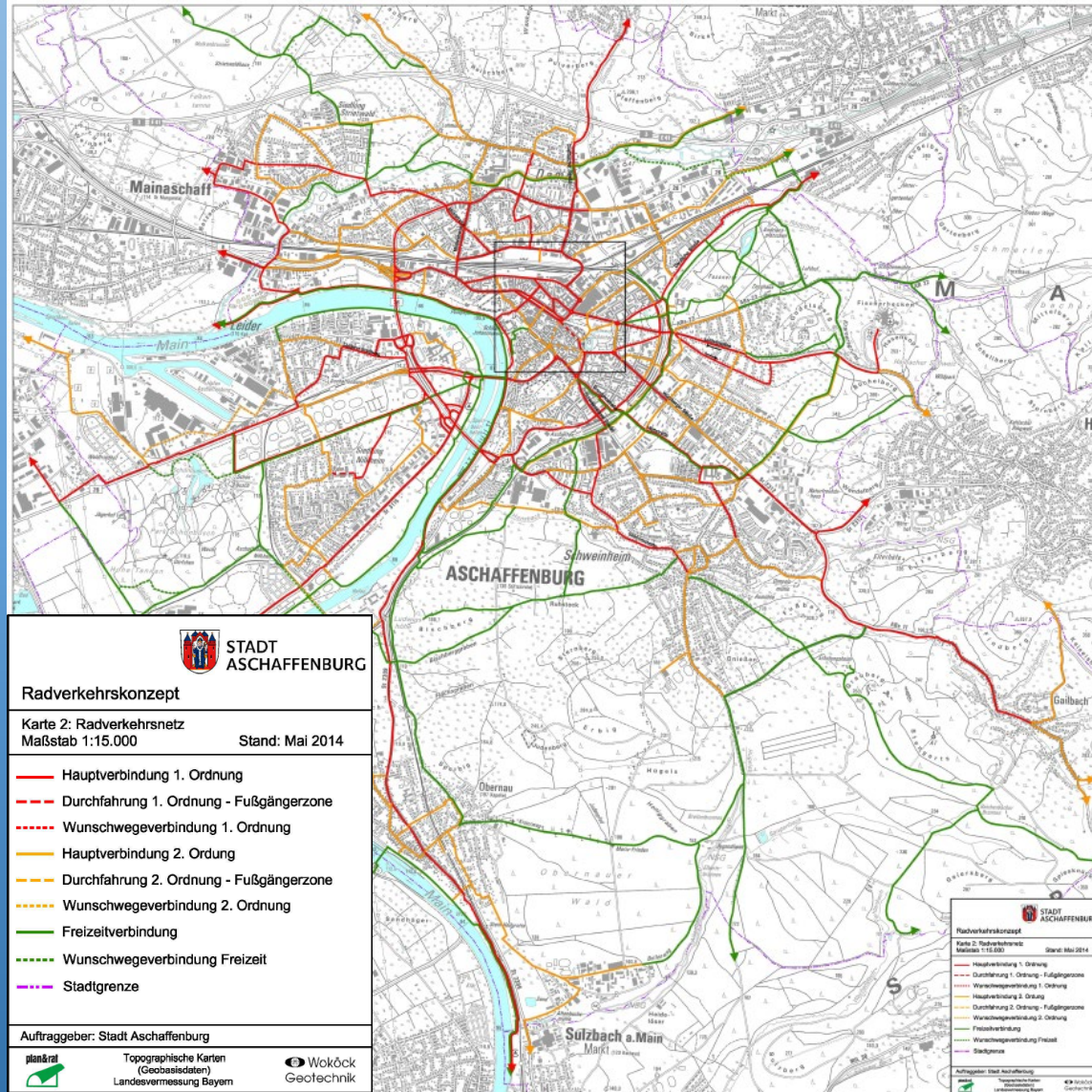
Weniger < 5 km in alle Stadtteile

Radiale Netze

auch beim Radverkehr

Leitbild **Radialverbindungen**





Politische Zielsetzung

Stärkung des Umweltverbundes,
Erhöhung des Radverkehrsanteils
20 % in 2025 / 25 % in 2030

Mobilitätsbefragung – Stadt Aschaffenburg

3.3.2 Verkehrsmittelwahl seit 1982

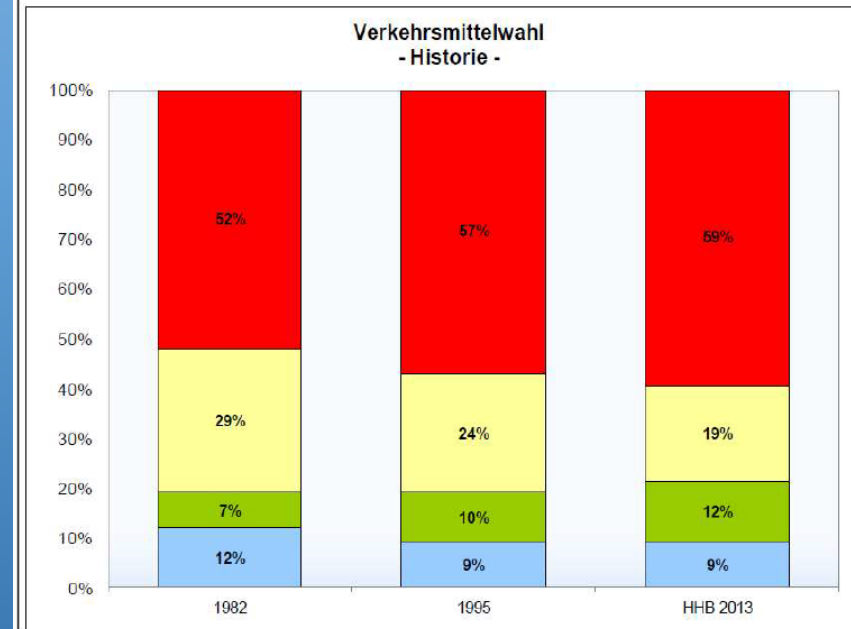


Abbildung 3-23: Verkehrsmittelwahl seit 1982

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

Motorisierter
Individualverkehr

Fußgänger

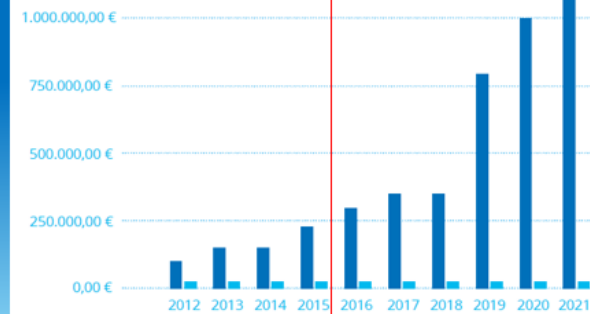
Radfahrer

Bus / ÖV

Weiterentwicklung der Haushaltsmittel Radverkehr

■ Investiv
■ Unterhalt

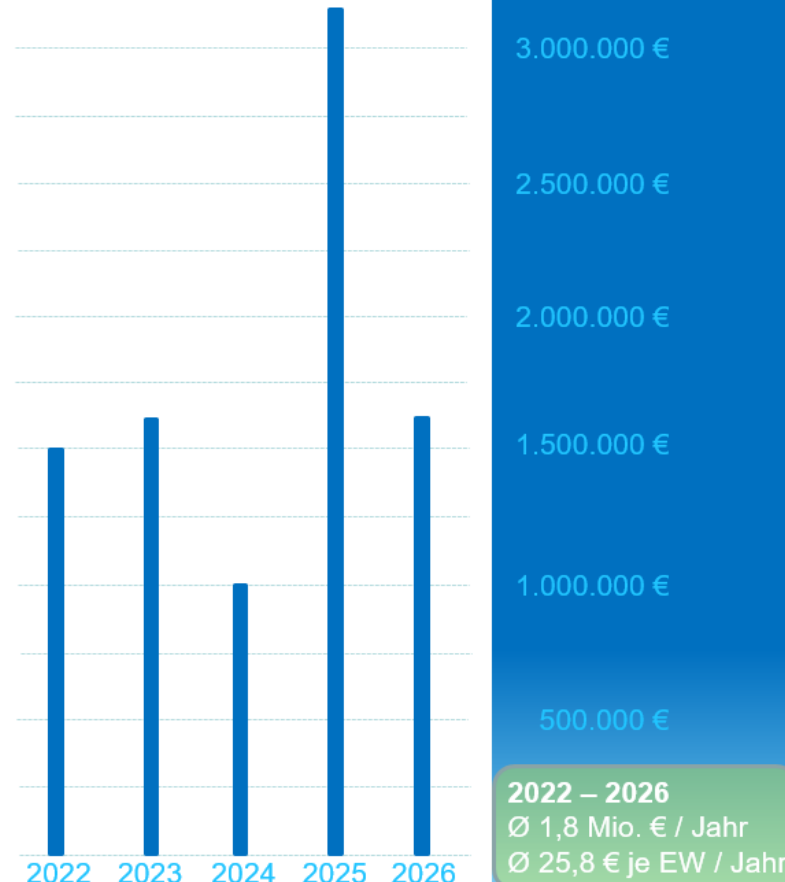
Finanzielle Ausstattung:
Haushaltsmittel Radverkehr



2016-2026 = 13,5 Mio. €



3,25 Mio. €

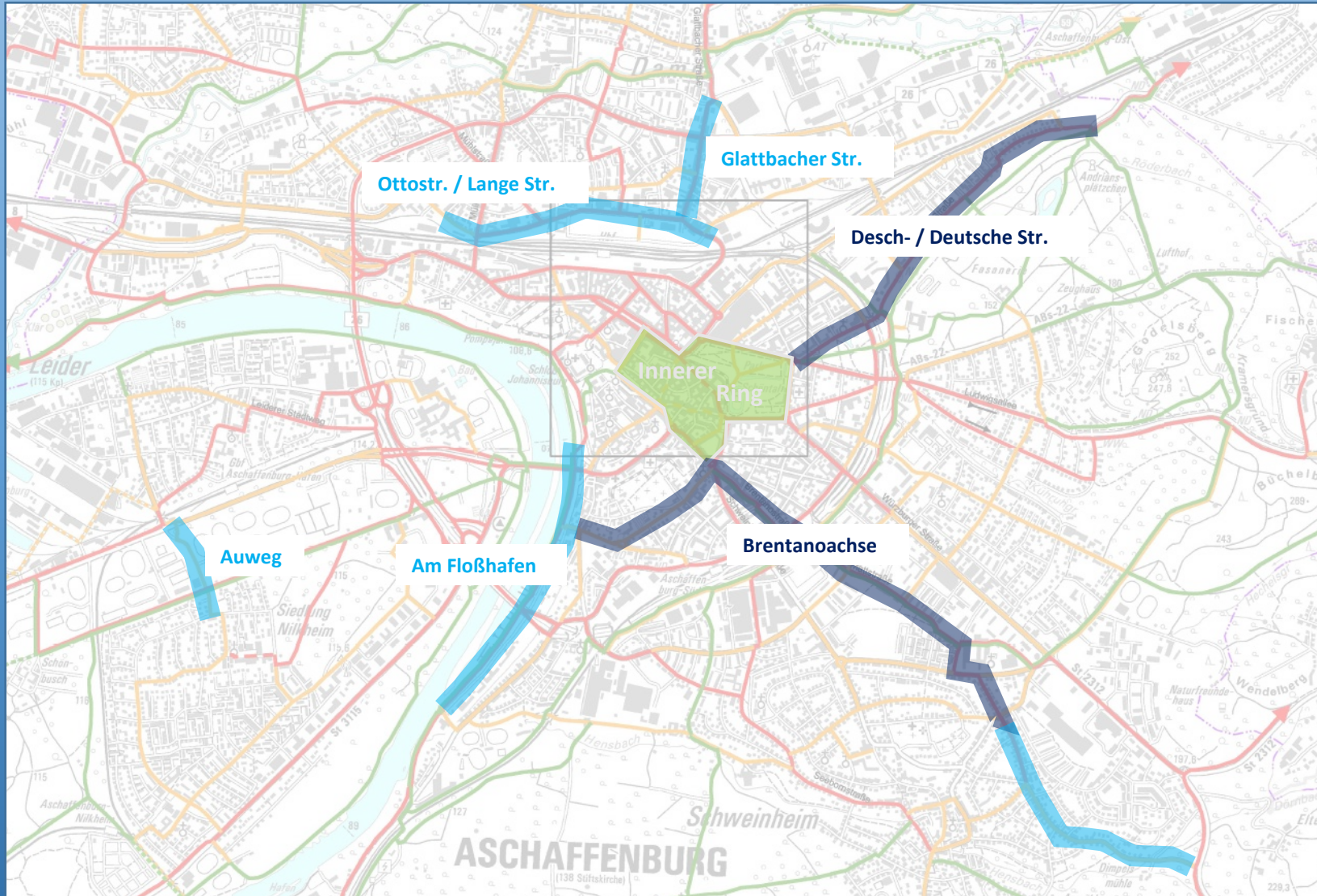


2022 – 2026
Ø 1,8 Mio. € / Jahr
Ø 25,8 € je EW / Jahr

Finanzieller Rahmen

1,0 Mio. jährlicher
Haushaltsansatz für
**Investitionen zur
Radverkehrsförderung**

2022 – 2026
im Durchschnitt **1,8 Mio.**
durch das Ausbauprogramm
für den **Mainradweg**



Fahrradstraßen

als Netzelement und
Führungsform an
Radhauptverbindungen

Bestand Planung



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

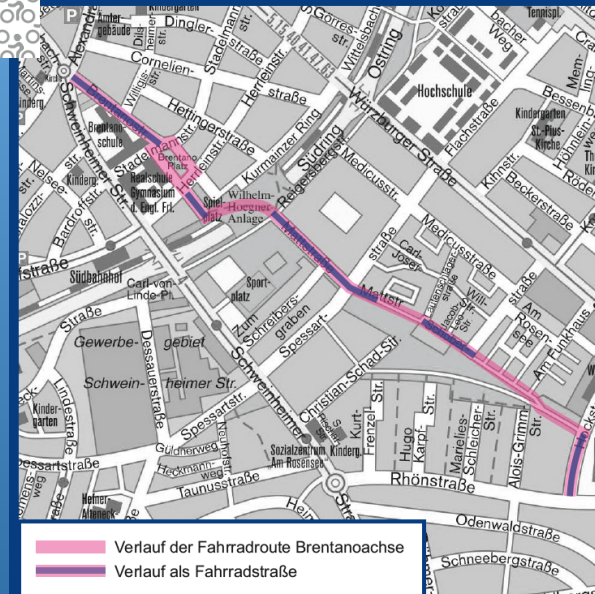


STADT
ASCHAFFENBURG



Brentanoachse

Erste Fahrradstraße 2017 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:



Zusatzzeichen, das Kraftfahrzeuge auf der Fahrradstraße zulässt



Erste Fahrradstraße 2017 Brentanoachse





Zweite Fahrradstraße 2019

Deutsche Straße



Die Radschnellverbindung Aschafftal

Die Radschnellverbindung Aschafftal ist ein gemeinsames Projekt des Landkreises und der Stadt Aschaffenburg. Sie soll Hösbach und Goldbach mit dem Aschaffener Zentrum mit Radwegen verbinden. Sicherheit, Breite und Komfort, aber vor allem auch geringe Wartezeiten an Knotenpunkten zeichnen Radschnellverbindungen aus. Im Stadtgebiet lassen sich diese Standards in der bestehenden Straßenstruktur gut durch Fahrradstraßen umsetzen. Daher wird nun neben der bereits vorhandenen Fahrradstraße „Deutsche Straße“ in der Fortführung auch die Deschstraße zur Fahrradstraße.

Was ist eine Fahrradstraße?

Durch die Kennzeichnung als Fahrradstraße wird eine Straße vorrangig dem Radverkehr zur Verfügung gestellt. Das Nebeneinanderfahren mit dem Rad ist ausdrücklich erlaubt. Beginn und Ende der Fahrradstraße sind durch folgende Schilder verdeutlicht:



Damit Grundstücke und sonstige erforderlichen Verbindungen, die in der Fahrradstraße liegen, wie bisher erreichbar bleiben, ist der Kraftfahrzeugverkehr in den Fahrradstraßen zugelassen:



Was ändert sich durch die Radschnellverbindung?

➤ Vorfahrt für den Radverkehr Die Fahrradstraßen Deutsche Straße und Deschstraße werden in ihrem Verlauf vorfahrtsberechtigt. An den beiden Knoten der Fahrradstraße mit der Bayernstraße und der Elsässer Straße wird dies durch Rotmarkierungen hervorgehoben.

➤ Die Lichtsignalanlage an der Einmündung Hohenzollernring wurde zu Gunsten des Verlaufs der Radschnellverbindung geändert.

➤ Die Fahrbahnschwellen in der Deutschen Straße werden nach einer Übergangszeit entfernt.

Und das bleibt gleich:

➤ 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.

➤ Alle Anwohner dürfen wie bisher die Straßen mit dem Auto befahren.

➤ Auch der Lieferverkehr bleibt zugelassen.

Herausgeber: Stadt Aschaffenburg – Oktober 2021
Ansprechpartner: Jörn Böttner (330-1604) oder Michael Schmerbauch (330-1296)
radverkehr@aschaffenburg.de



1. Verlängerung der Fahrradstraße 2021 Deschstr / Deutsche Straße als RSV Aschafftal





Deutsche Straße Aschaffenburg

- Vorfahrt
- Rotmarkierungen in Knotenpunkten
- Modalsperren
- Zählstelle



Kettenhofweg Frankfurt



2. Verlängerung in den Lufthofweg 2022

Außerorts

Änderung der Vorfahrt
zugunsten der
Fahrradstraße



Zweite Verlängerung in den Lufthofweg Vorfahrt Fahrradstraße



Lufthofweg ist Fahrradstraße Vz. 244 → Begleitweg **soll** Gehweg Vz. 239



Stadtplanungsamt, Radverkehrsbeauftragter

02.01.2023

Status des straßen- begleitenden Weges

(ca. 2,0m breit)

2019: Aufhebung Benutzungspflicht

2019 – 2021:
Nicht benutzungspflichtiger
Geh/Radweg in AB

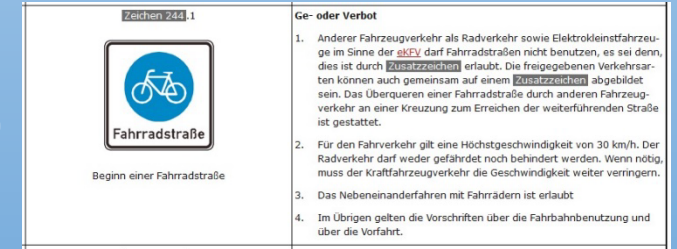
Gehweg / Radfahrer frei
in Goldbach

2023: Reiner Gehweg Vz. 239

2023: Änderung der StVO / VwV zur StVO

Vz. 244 =
Tempo 30

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 eingengt 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.

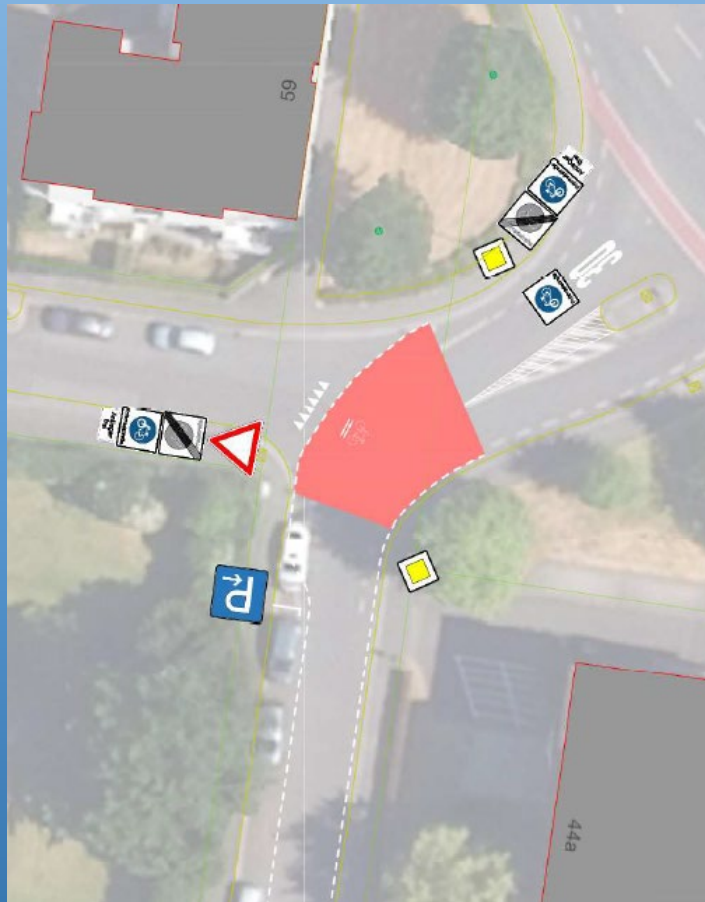
2024: Städtischer Grundsatzbeschluss zur Anwendung des Musterblattes in allen Fahrradstraßen



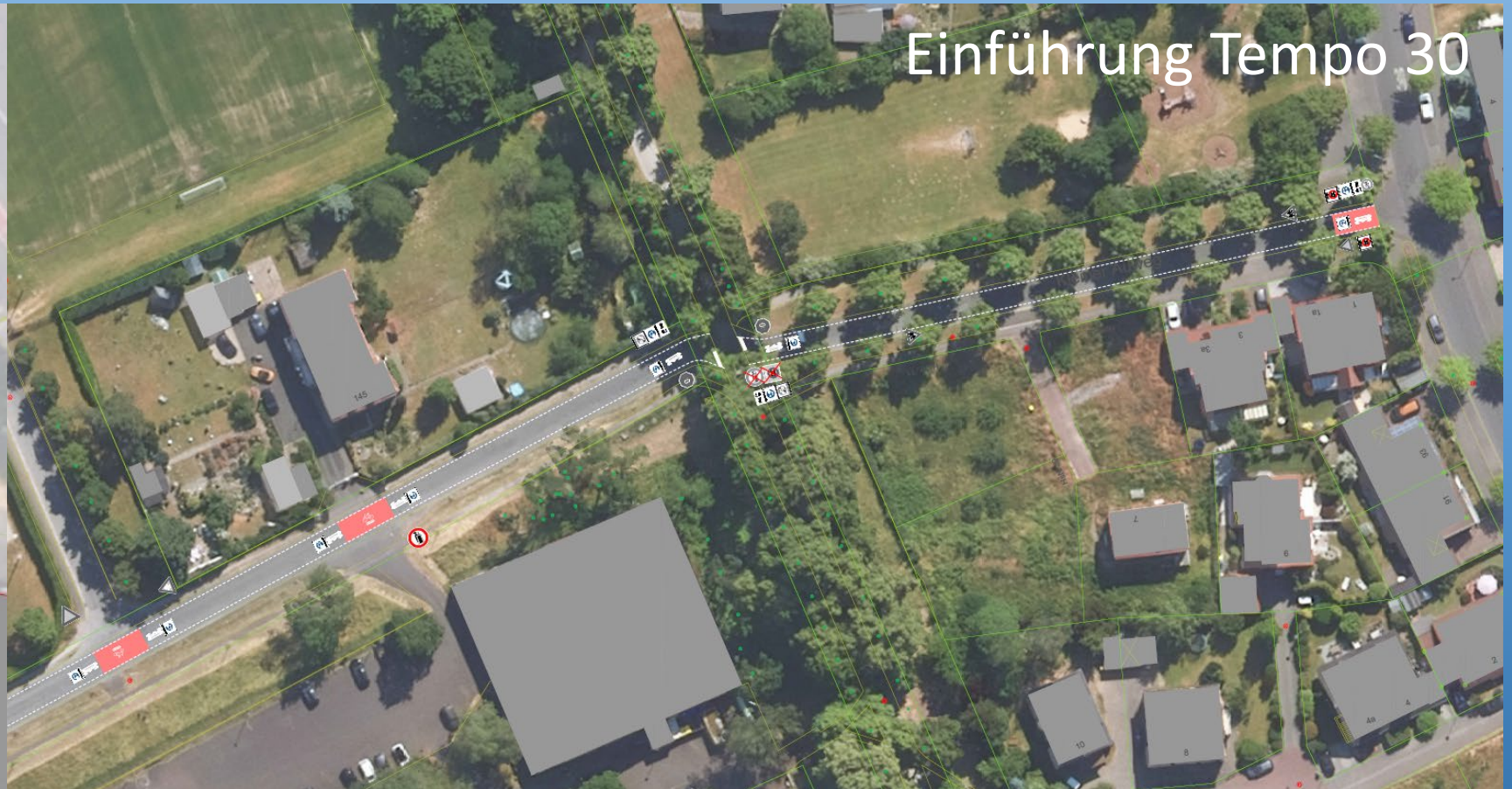
Änderung der Vorfahrt Rhönstraße

Planung zur Umgestaltung der Brentanoachse

2024: Städtischer Grundsatzbeschluss zur Anwendung des Musterblattes in allen Fahrradstraßen



Glattbacher Straße



Planungen zur Umgestaltung

Auweg

2024: Umsetzung des Musterblattes in der Fahrradstraße **Berliner Allee**



Einführung Tempo 30

2024: Umsetzung des Musterblattes in der Fahrradstraße **Berliner Allee**

- „30“ wird zusätzlich markiert
- Kfz allgemein freigegeben
- Anlieger frei



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

