

# Entwicklung bei Umsetzung und Gestaltung von Fahrradstraßen in Aschaffenburg



AGFK Fachtagung 15.05.2025  
in Bamberg



# Stadt Aschaffenburg

Gründungsmitglied der AGFK 2012

Re-Zertifizierung 2024

Fahrradfreundliche Stadt seit 2017

## STRUKTURELLE UMSETZUNGEN

AGFK BAYERN: AUSZEICHNUNG ASCHAFFENBURGS ALS FAHRRADFREUNDLICHE STADT

### AGFK

Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern) ist ein Netzwerk bayrischer 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 Verbandes zu bleiben, war es erforderlich,

bestimmte Kriterien zu erfüllen und diese bei einer Bereisung der Kommission vorzustellen. Sarah Guteberger, Geschäftsführerin der AGFK Bayern e. V., zeigte sich von den Veränderungen angezogen: „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 Maßnahmen im Radnetz sowie das offensive Marketing für ein fahrradfreundliches Klima. Mit der Einstufung des neuen Radverkehrsaufbaus,



AGFK Preisverleihung 2017 in Augsburg



Befahrung des Radnetzes im Rahmen der AGFK-Hauptbereisung am 25.09.2017



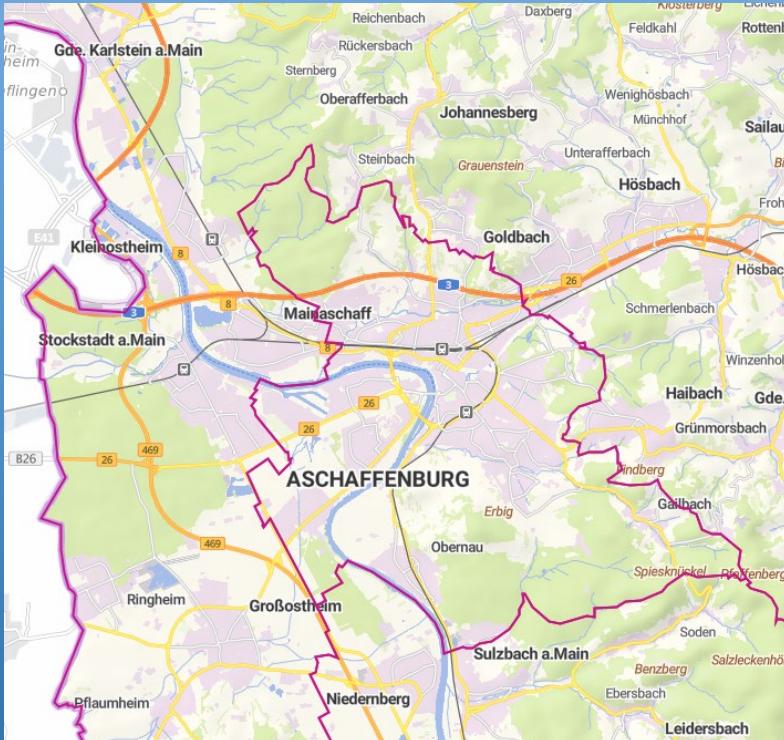


# Stadt Aschaffenburg

Oberzentrum am bayerischen Untermain  
Einzugsbereich von ca. 150.000 Personen

33.570

16.750

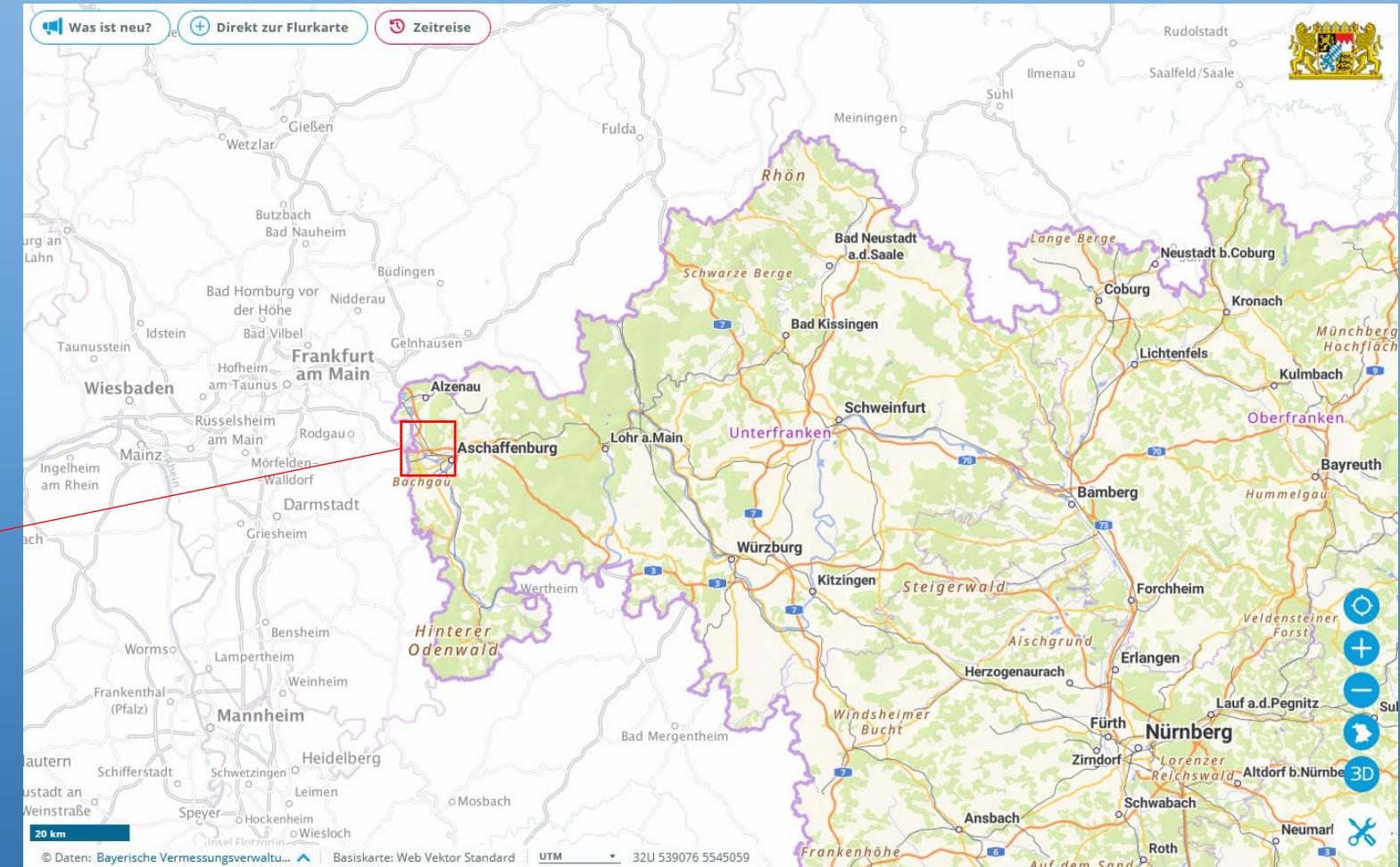


Bevölkerung

72.918

Bevölkerungsdichte (EW pro km<sup>2</sup>)

1.167





# Stadt Aschaffenburg: Stadtstruktur

Bau der  
Ringstraße  
als verkehrlich  
prägendes  
Element.

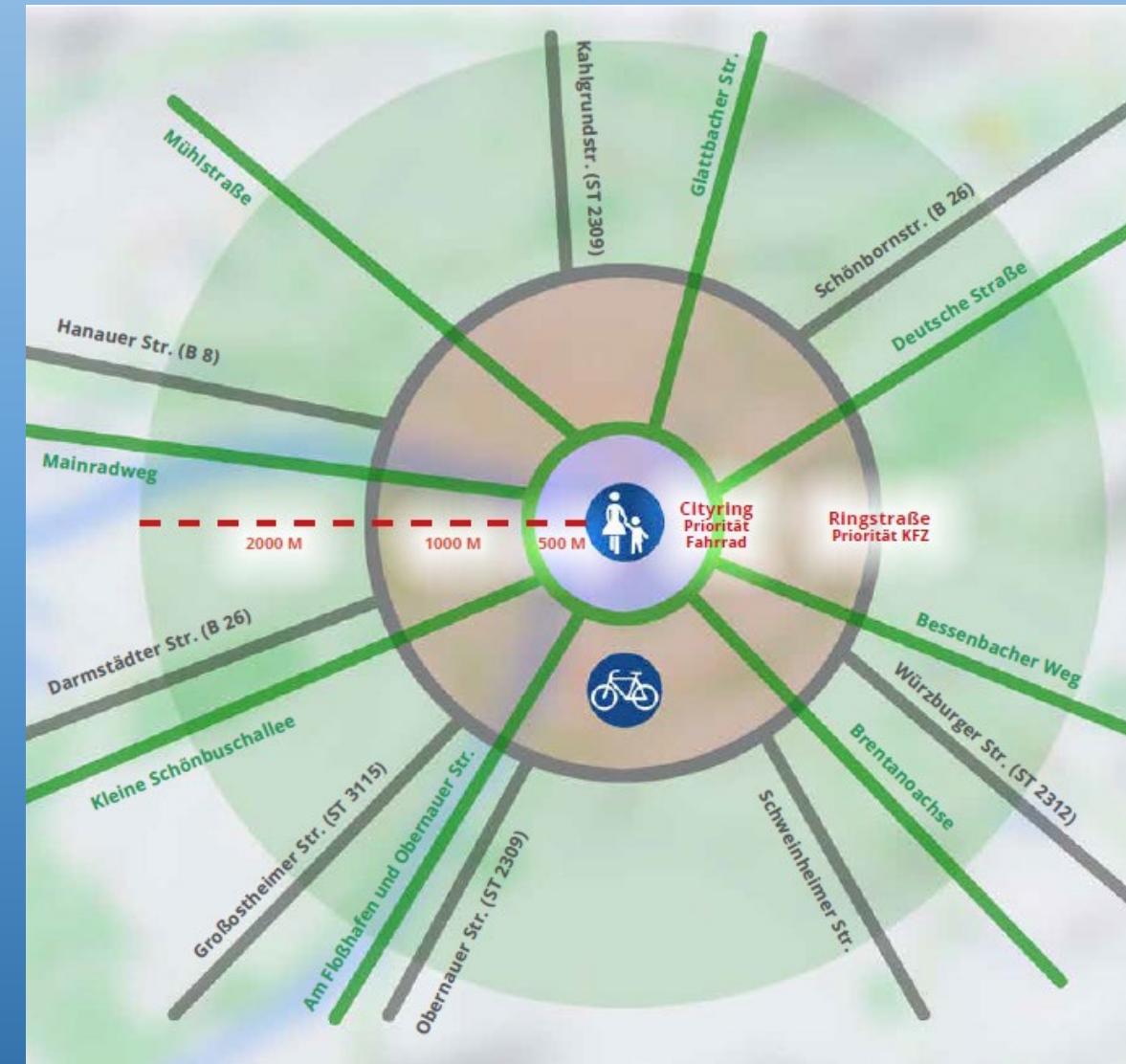


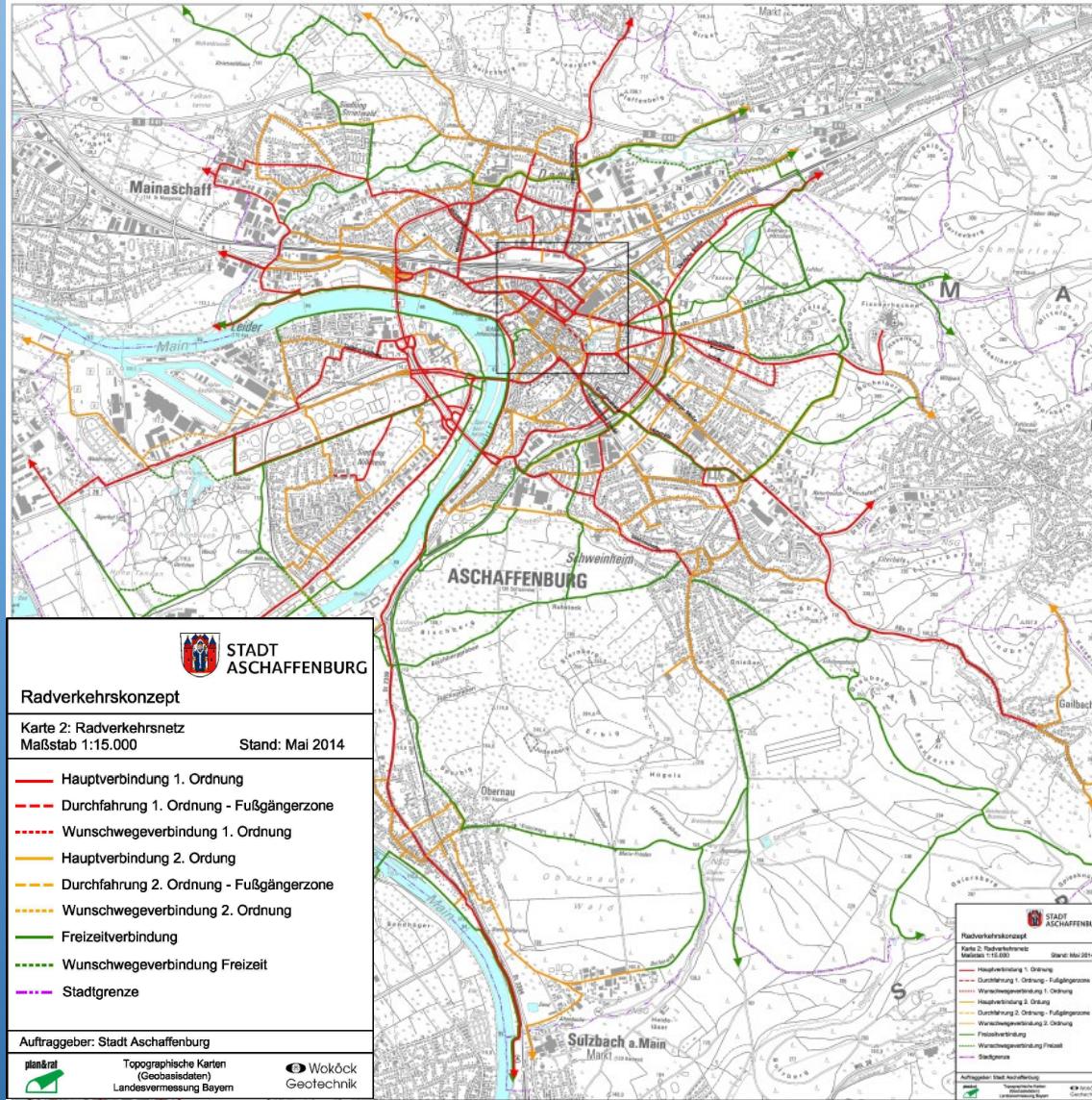


**Keine traditionelle Fahrradstadt**  
topographisch bewegtes Gelände

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

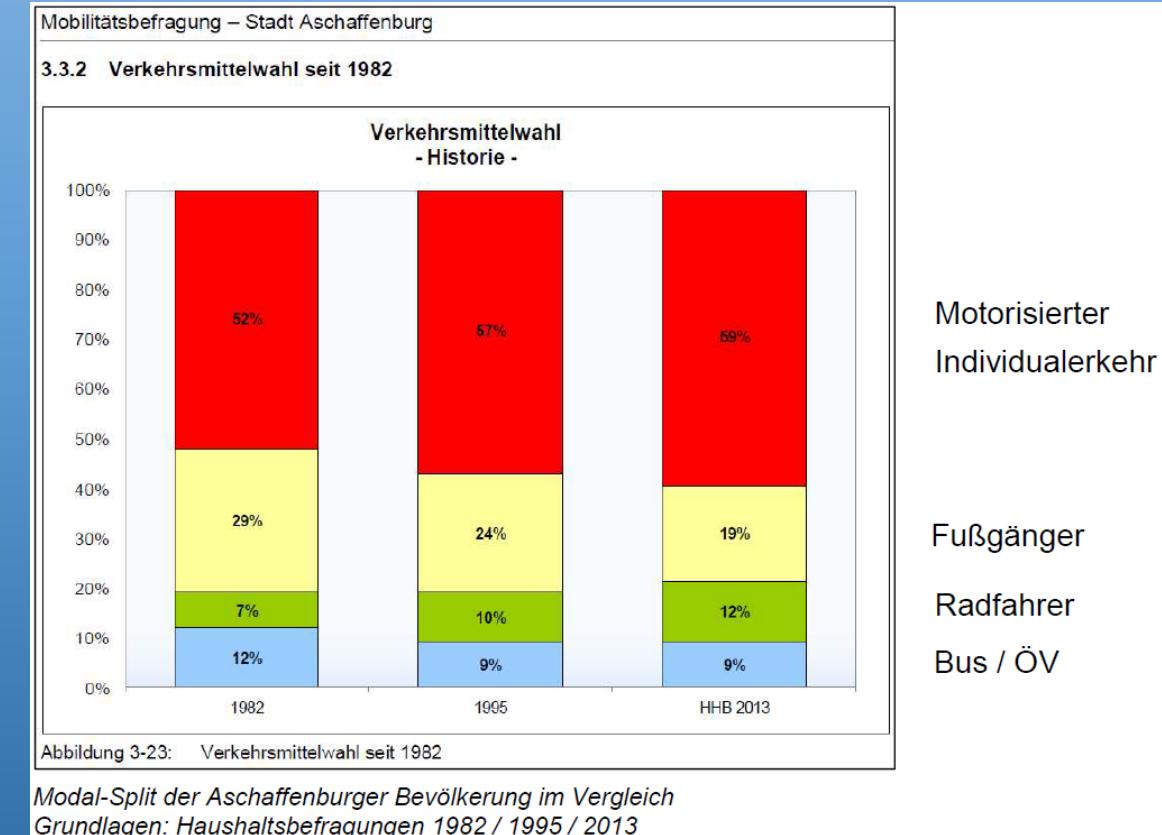
**Radiale Netze**  
auch beim Radverkehr  
**Leitbild Radialverbindungen**





# Politische Zielsetzung

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





## Weiterentwicklung der Haushaltsmittel Radverkehr

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

2016-2026 = 13,5 Mio. €



3,25 Mio. €



3.000.000 €

2.500.000 €

2.000.000 €

1.500.000 €

1.000.000 €

500.000 €

2022 – 2026

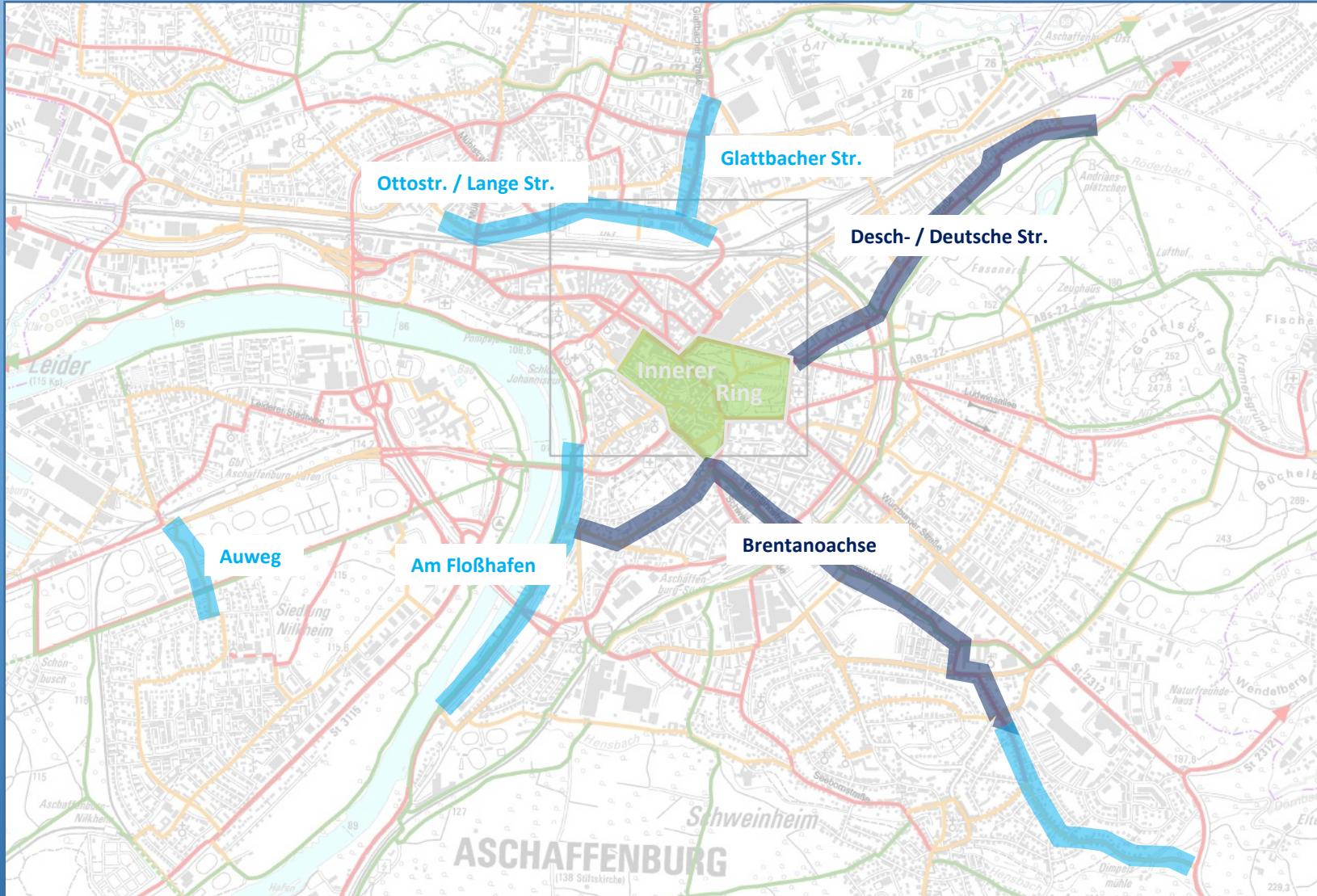
Ø 1,8 Mio. € / Jahr

Ø 25,8 € je EW / Jahr

## 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!

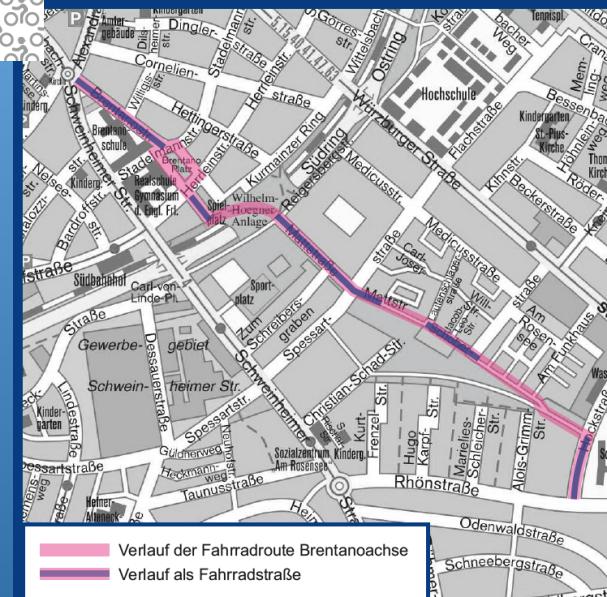
Herausgeber: Stadt Aschaffenburg - Juni 2017  
Ansprechpartner: Jörn Büttner (330-1604) oder Michael Schmerbauch (330-1296)  
radverkehr@aschaffenburg.de



## 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 Aschaffenburger 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 Nebeneinfahren 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 Kraftfahzeug-Verkehr in den Fahrradstraßen zugelassen:

Beginn einer Fahrradstraße  
 Ende einer Fahrradstraße  
 Kraftfahrzeug-Verkehr ist zulässig

Herausgeber: Stadt Aschaffenburg - Oktober 2021  
Ansprechpartner: Jörg Büttner (330-1804) oder Michael Schmerbauch (330-1296)  
rsverkehr@aschaffenburg.de

**Was ändert sich durch die Radschnellverbindung?**  
Die Vorfahrt für den Radverkehr! Die Fahrradstraßen Deutsche Straße und Deschstraße werden in ihrem Verlauf vorfahrtberechtigt. An den beiden Knoten der Fahrradstraße mit der Bayreuther Straße 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.

STADT ASCHAFFENBURG

## Radschnellverbindung Aschafftal



Fahrradstraße

### Deutsche Straße / Deschstraße

# 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 straßenbegleitenden 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: Einführung Musterblatt zur Gestaltung von Fahrradstraßen in Bayern



**AGFK**

Arbeitsgemeinschaft  
fahrradfreundliche Kommunen  
in Bayern e.V.

[www.agfk-bayern.de](http://www.agfk-bayern.de)

## Musterblätter Radverkehr in Bayern

### Erläuterungen und Hinweise

Stand 07.09.2023

- Regelungen:**
- VwV StVO zu Zeichen 244.1 und Zeichen 244.2
  - RAST 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.

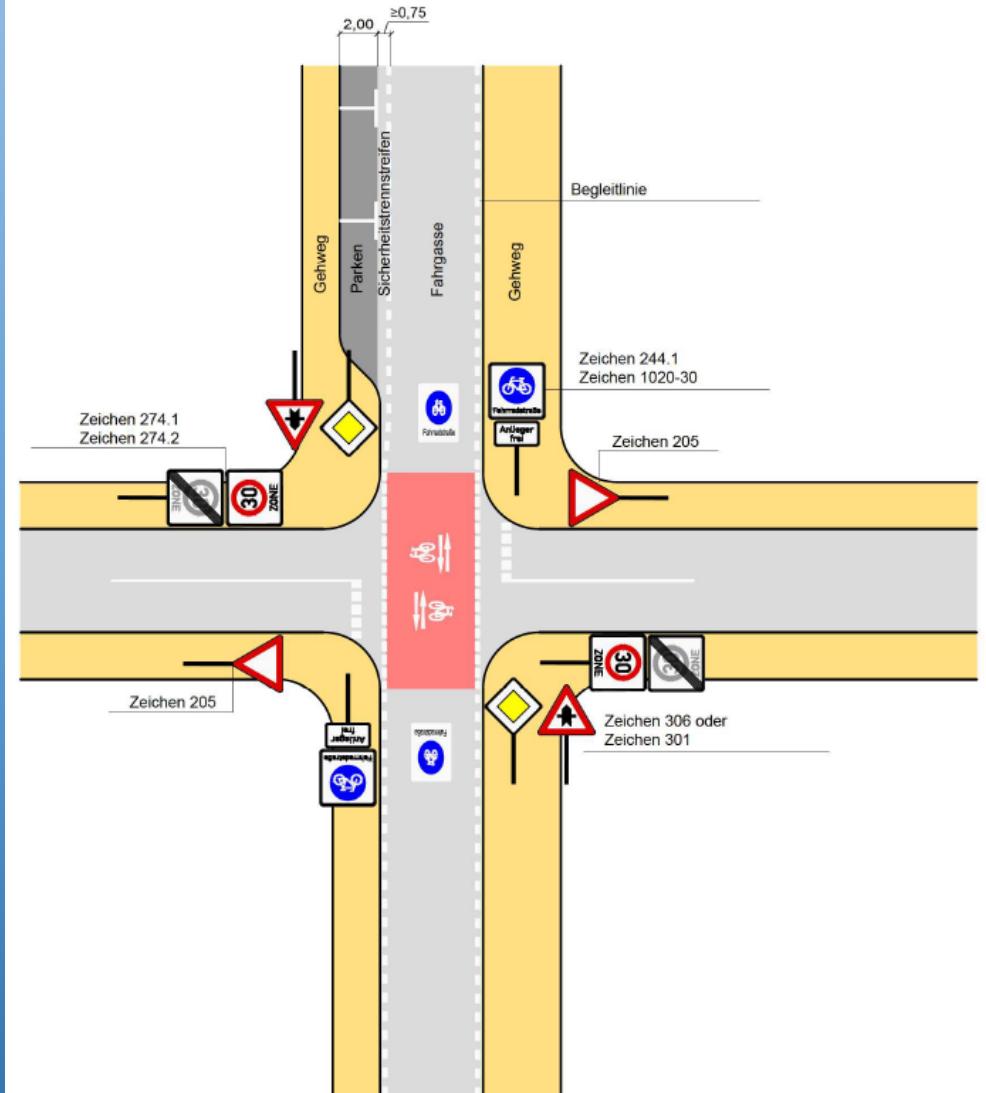
- Besonderheiten:**
- Im Bereich der Einmündungen ist auf ausreichende Sichtverhältnisse zu achten.
  - Die Markierung (Begleitlinie) wird dem Sicherheitstrennstreifen zugeordnet und ist nicht Teil der Fahrgasse.
  - Die Breite der Fahrgasse ist vom Ausbaustand der Radroute und vom Kfz-Aufkommen abhängig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

Bearbeitet: DG, AB

**PGV**

PGV-Alnütz  
Adelheidstraße 5b  
30171 Hannover  
Tel.: 0511 / 220901-80  
Info@pgv-alnütz.de  
[www.pgv-alnütz.de](http://www.pgv-alnütz.de)

Stand: August 2023



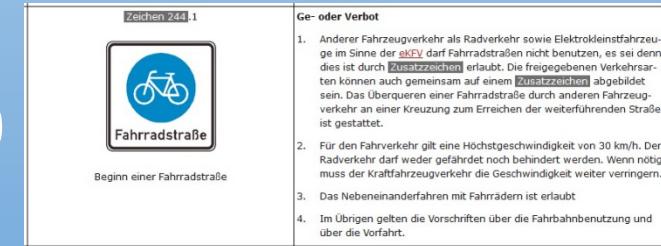
alle Angaben in m



## 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 Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung fallen, ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).
- 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.



## 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





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

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





# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

