

**ADFC-Kreisverband Aschaffenburg-Miltenberg e.V.**  
Stv. Vorsitzender Tino Fleckenstein  
Alte Poststraße 41  
63801 Kleinostheim



**Gemeinde Kleinostheim**  
Kardinal-Faulhaber Str. 12  
63801 Kleinostheim  
Kleinostheim 03.01.2024

## **Antrag**

**Die Gemeindegremien mögen folgendes beschließen.**

- 1. Die Rennstraße wird zwischen Gemarkungsgrenze Mainaschaff/Einfahrt Holzweg und Hehlbühlbrücke als Fahrradstraße mit Freigabe für landwirtschaftlichen Verkehr ausgewiesen. Zusätzlich ist dieser Abschnitt mangels Fahrtalternativen für Kleinkrafträder freizugeben. Für Anlieger Steinbach wird eine Freigabe gesondert ausgeschildert. Die notwendigen Absprachen mit der Gemeinde Mainaschaff für den auf Mainaschaffer Gemarkung liegenden Streckenabschnitt sind herbeizuführen.**
- 2. Folgende Straßen werden als zusammenhängende Fahrradstraße mit Freigabe für den Kraftverkehr ausgewiesen (Zeichen 244):**
  - a.) Alte Poststraße auf gesamter Länge**
  - b.) Scheblerstraße auf gesamter Länge bis zum Parkplatz unterhalb Angelsee.**
- 3. Die Alte Poststraße wird im kompletten Verlauf der Fahrradstraße bevorrechtigt. Dies bedeutet eine Veränderung der Vorfahrt an folgenden Punkten:**
  - a.) Bergstraße, beide Mündungen zur Alten Poststraße. Die Bergstraße soll aufgrund des fehlenden Gehsteigs als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden.**
  - b.) Auffahrt von der Unterführung Josef-Hepp-Straße**
  - c.) Abfahrt Hehlbühlbrücke**
- 4. An den Knotenpunktsituationen Josef-Hepp/Bergstraße/Alte Poststraße, Alte Poststraße/Rennstraße/Hehlbühlbrücke und Im Wingert/Alte Poststraße, wird über die Kreuzung hinweg eine Roteinschlämmung vorgenommen, so wie dies in den aktuell neu gefassten Musterblättern Radverkehr Bayern vorgesehen ist.**
- 5. Nachdem die Hehlbühlbrücke dafür ein wichtiger Zubringer ist, wird die Geschwindigkeit auf 30 km/h abgesenkt.**

## **Begründung**

Mittlerweile liegt eine Potenzialanalyse im Zusammenhang mit der Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg Aschaffenburg – Hanau vor. Betreffend der Trassenauswahl wurde die Strecke über die Rennstraße/Alte Poststraße klar favorisiert.

Das Potenzial liegt auf der Teilstrecke Aschaffenburg-Mainaschaff bei ca. 2.600 Radfahrern täglich, für die Fortführung nach Kleinostheim liegt dieses Potenzial bei ca. 2.100 Radfahrern täglich. Dies zeigt die Erfordernis hier tätig zu werden. Dieses Potenzial besteht heute – also nicht erst in einigen Jahren, wenn es bezüglich des Radschnellweges/der Radvorrangroute zur Umsetzung kommt.

### **Zu 1.**

Heute ist gerade die Rennstraße ein Konfliktfeld zwischen Rad- und Fußverkehr auf der einen Seite und durchfahrenden Kfz auf der anderen Seite. Hier haben sich bereits auch Unfälle mit Personenschaden ereignet. Neben Fahrradfahrern wurde vor einigen Monaten auch ein Fahrer eines Leichtkraftrades verletzt.

Eine Fahrradstraße stellt keine Maßnahme dar, die grundsätzlich bauliche Veränderungen erfordern würde, wäre also eher günstig zu realisieren.

Der durchfahrende Kfz-Verkehr wirkt auch negativ auf die Landwirtschaft vor Ort.

Die im Musterblatt 6.3-1 vorgesehene Mindestbreite von 2,50 m für innerörtliche Verbindungen ist in der Rennstraße erfüllt, wenn dort nur Radverkehr stattfindet.

Dieser Abschnitt ist unstrittig Bestandteil eines zukünftigen Radschnellweges AB-HU, wie aus den entsprechenden Ausarbeitungen der Machbarkeitsstudie hervorgeht.

Die Rennstraße hat bereits heute eine Netzfunktion. Im Landkreis Aschaffenburg zählt diese zur Radverbindung Alzenau – Aschaffenburg.

Ein Teilabschnitt der Rennstraße liegt auf Mainaschaffer Gemarkung. Demzufolge ist eine Absprache herbeizuführen bezüglich der Beschilderung.

### **Zu 2.**

Konsequent wäre eine Weiterführung als Fahrradstraße, so wie es die zwischen AGFK Bayern und dem Freistaat verabschiedete Musterlösung 6.3-1 vorsieht.

In Bezug auf die Verkehrsbelastung liegt die Alte Poststraße unter den dort genannten 2500 Kfz/Tag.

Die Restfahrbahnbreiten sind ausreichend.

Alte Poststraße/Scheblerstraße haben bereits heute eine Netzfunktion. Im Landkreis Aschaffenburg zählen diese zur Radverbindung Alzenau – Aschaffenburg.

Dieser Abschnitt ist unstrittig Bestandteil eines zukünftigen Radschnellweges AB-HU, wie aus den entsprechenden Ausarbeitungen der Machbarkeitsstudie hervorgeht.

### **Zu 3.**

Die Einmündungen aus Heinrich-Geißler-Straße (verkehrsberuhigter Bereich), Talstraße und Hungerweg sind bereits nachgeordnet. Die Bergstraße hat eine sehr untergeordnete

Bedeutung.

Unterpunkt c. stellt eine Umwälzung der Verhältnisse dar, die aber wünschenswert ist, wenn an dieser Stelle eine Priorisierung des Radverkehrs konsequent gedacht wird. Spätestens mit der Realisierung eines Radschnellweges/Radvorrangroute ist dies eine umzusetzende Maßnahme.

**Zu 4.**

Entsprechende farbige Einschlämmungen sind nicht unüblich, wie Beispiele aus Darmstadt oder Aschaffenburg zeigen. Die AGFK Bayern hat in Bayern in Abstimmung mit den staatlichen Stellen eine Musterlösung für Fahrradstraßen aufgelegt. Dies ist in Bayern nun „state of the art“.

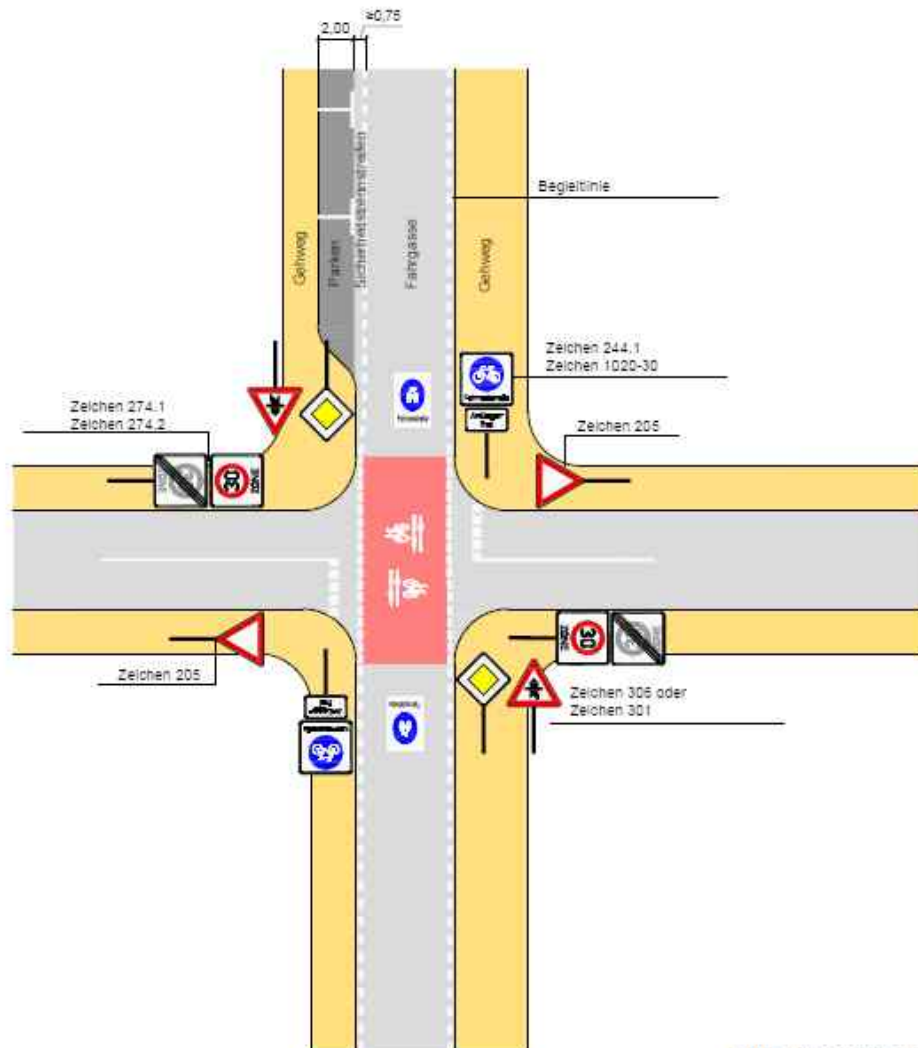
**Zu 5.**

Auf der Hehlbühlbrücke gibt es keine Radverkehrsanlage. Im Hinblick auf Punkte 2. und 3 wäre es eine förderliche Maßnahme die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu reduzieren..

Für den Antragsteller:

Tino Fleckenstein

## 6.3-1 Fahrradstraße mit Bevorrechtigung, innerorts



alle Angaben in m

- Regelungen:**
- VwV StVO zu Zeichen 244.1 und Zeichen 244.2
  - RASt 08, 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 Sicherheitstreifen zugeordnet und ist nicht Teil der Fahrgasse.
  - Die Breite der Fahrgasse ist vom Ausbaustand der Radroute und vom Kfz-Aufkommen abhängig (bei RVR und RSV ggf. größere Breiten erforderlich)
    - wenn PKW nicht zugelassen:  $\geq 2,50$  m
    - wenn PKW zugelassen:
      - $\geq 3,50$  m für  $\leq 1.500$  Kfz/24 h
      - $\geq 4,00$  m für  $\geq 1.500$  Kfz/24 h
  - Ggf. sind Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs einzuplanen (z.B. Fahrbahnanhebung, Einengungen der Fahrbahn).
  - Rot-Einfärbung in bevorrechtigten Knotenpunkten und Begleitlinie entlang des Gehweges werden empfohlen.

Bearbeitet: DG, AB

Stand: August 2023

## **Musterblätter Radverkehr in Bayern**

### **Erläuterungen und Hinweise**

Stand 07.09.2023

Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern) entwickelt in Abstimmung mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr und dem Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration eine Loseblattsammlung „Musterblätter Radverkehr Bayern“. Sie werden digital auf der Internetseite der AGFK veröffentlicht.

Die Musterblätter zeigen beispielhafte bauliche Infrastruktur und Markierungen für Radverkehrsanlagen. Jedes Musterblatt enthält typische Entwurfselemente mit Bemaßung und gibt Hinweise zu den Anwendungsbereichen und den Besonderheiten. Es wird empfohlen, dass sich die Planungen – unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten – an den Musterblättern orientieren.

Die Nummerierung der Musterblätter entspricht in ihren ersten beiden Ziffern der Gliederung der ERA 2010. Ergänzend zu den bestehenden Regelwerken enthalten die Musterblätter die bereits bekannten Maße der neuen ERA und des RMS-Entwurfs (Stand 14. Juni 2022) sowie Ergebnisse aus Studien und Veröffentlichungen zum Radverkehr. In den Musterblättern in Klammern angegebene Werte sind Mindestmaße, deren Verwendung ist im Einzelfall zu begründen.

Folgende erste Musterblätter wurden final mit den zuständigen Ministerien abgestimmt:

- 3.2-1 Beidseitige Schutzstreifen, innerorts
- 3.2-2 Einseitige Schutzstreifen, innerorts
- 3.3-1 Radfahrstreifen, innerorts
- 6.3-1 Fahrradstraße mit Bevorrechtigung, innerorts

Weitere Musterblätter befinden sich in Bearbeitung. Ziel ist, die häufigsten Anwendungsfälle mit Musterblättern abzudecken.

Die Musterblätter ersetzen nicht die einschlägigen Regelwerke, bei Widersprüchen gelten die einschlägigen Regelwerke. Vertiefende Informationen sind diesen zu entnehmen. Es sind jeweils situationsangemessene Lösungen zu entwickeln.