Beitrag zum Nächsten Fahrradforum: TOP Optimierungen des Radverkehrs zum Schulzentrum Leider

Betreffend des Knotens Darmstädter Straße/Westring, der Ebert- und der Adenauer-Brücke schlagen wir Verbesserungen für den Radverkehr im Umfeld des Schulzentrums vor.

Maßnahmen

I. **Optimierung Ampelschaltung Querung Darmstädter Str./Westring**
   Alternativ: Brückenbauwerk über die Darmstädter Str.
II. **II. Zweirichtungsverkehr Ebert- und Adenauer-Brücke, sowie Beseitigung Engstelle Hafenbahnende**
III. **Ostrampe Ebertbrücke/Stadtbadstraße – Kreisverkehr**
IV. **Radweg zum Schulzentrum – Entfernung der Umlaufsperren/Entschleunigung des Verkehrsgeschehens**
V. **Vergrößerung Aufstellflächen an "Lichterspiel"-Kreuzung**

I. Optimierung Ampelschaltung Querung Darmstädter Str./Westring
Die Ampelschaltung für den durchfahrenden Radverkehr über die Darmstädter Straße hinweg ist zu optimieren. Das Queren muss "in einem Rutsch" möglich sein.

Begründung
Der Radweg entlang der Ringstraße und die Verbindungen über die Adenauer- und Ebertbrücke ist wesentlich für das Radwegenetz in Aschaffenburg. Seit Jahren erreichen uns als ADFC Beschwerden über die Situation des Radverkehrs in diesem Bereich bedingt durch für den Radverkehr ungünstige Ampelschaltungen und die bauliche Gestaltung im Allgemeinen. Hier hatte der ADFC bei den Eingaben zum Radverkehrskonzept 2014/2015 bereits Eingaben gemacht. Allerdings war dies nicht Untersuchungsgegenstand, die vertiefenden Betrachtungen unterzogen wurden.

Hier sollte versucht werden durch eine Optimierung der LSA die Zeitverluste für den Radverkehr zu verringern. Möglich wäre der Einsatz elektronischer Systeme, die rechtzeitig auf Anforderung Radverkehr die LSA beeinflussen.

II. Zweirichtungsverkehr Ebert- und Adenauer-Brücke, sowie Beseitigung Engstelle Hafenbahnende

Auf der Adenauer- und der Ebertbrücke sollen die beidseitigen Radweg grundsätzlich im Zweirichtungsverkehr befahrbar sein. Für die Ostseite der Ebertbrücke müsste anhand der gegebenen Breite des Geh- und Radweges von gerade einmal ca. 2,60 m anhand der Mengen des Radverkehrs geprüft werden, ob dort eine Zweirichtungsfreigabe erfolgen kann. Entsprechend wären Markierungen und Beschilderungen auf den Brücken anzupassen, u.a. Ersatz Zeichen 241 durch Zeichen 240 und Entfernen div. Trennstriche.

Die Schmalstelle mit Zweirichtungsverkehr am Ende der Hafenbahn, welche in der Praxis auch von vielen Radfahrern genutzt wird (Umgehung der zeitraubenden Ampelsituationen Kreuzung Westring/Darmstädter Straße), wäre zu verbreitern. Hierfür bietet nun die Situation hinsichtlich des Ausbaus der Hafenbahn Ansatzpunkte, da ggf. das bis zum Ring führende Gleis entfallen soll.

Begründung:
Im Umkreis dieser Verbindung befindet sich die staatliche Berufsschule mit mehreren tausend Schülern. Ebenso befinden sich zusätzlich die Ruth-Weis-Realschule und das Friedrich-Dessauer.Gymnasium in diesem Umkreis. Für alle Schüler mit Fahrtweg Damm/Mainaschaff/Strietwald Richtung Nilkheim/Nilkheim.Industriegebiet/Schweinheim/Südliche Innenstadt stellt dies eine eigentlich schnelle Radverbindung dar. Unweit dieser Brücken gibt es darüber hinaus bedeutende Arbeitgeber (siehe RVK Anlage 4.1) im Hafen, am Bahnweg, Stadtwerke usw.

Entlang Schillerstraße/Westring wurden bereits Elemente zur Förderung des Radverkehrs implementiert. Für die Adenauerbrücke und den Verlauf entlang der Verkehrsbetriebe werden aktuell Optimierungen durch die Aufbringung einer Asphaltdecke vorbereitet bzw. geplant.

Bedingt durch die Ausgestaltung der Brücken haben diese eine **deutlich trennende Wirkung** auf Fuß- und Radverkehr. So ist z.B. die Kleine Schönbuschallee für Radfahrer von Adenauer-Brücke kommend nur mit Umwegen oder mit einer Schiebestrecke zu erreichen.

Die beidseitige Nutzung ist auf beiden Brücken bereits Realität. Es zeigen sich keine Auffälligkeiten im Unfallgeschehen (Auswertungen 2016, 2018 im Fahrradforum).

Auf den Brücken selbst haben die Seitenbereiche grundsätzlich eine ausreichende Breite für die Führung des Radverkehrs im Zweirichtungsverkehr. Die ERA 2010 sieht für einen beidseitigen Zweirichtungsradweg eine Mindestbreite von 2,5 m bei entsprechenden Radverkehrsstärken vor. Aufgrund der gegebenen Radverkehrsmenge können die 2,0 m nicht als Maßstab genommen werden.

Adenauerbrücke Westseite = ca. 3,6 m

Adenauerbrücke Ostseite = ca. 3,6 m

Ebertbrücke Westseite = ca. 3,8 m

Ebertbrücke Ostseite = ca 2,6 m, hier wären Zahldaten erforderlich um eine finale Einschätzung treffen zu können.

An den Verbindungen über die Strecken zwischen den Brücken besteht zum Teil noch Handlungsbedarf.

Ostseite von der Adenauer zur Ebertbrücke: hier genügen die Breiten durchaus mit 2,5 bis 3,6 m

Westseite zwischen Rampe Ebertbrücke und Darmstädter Straße: 3 m

Westseite zwischen Darmstädter Str. und Kleine Schönbuschallee: ausreichend, mehr als 3 m

Westseite zwischen Kleine Schönbuschallee und Querung zur Adenauer-Brücke: Der Weg ist relativ schmal mit 2,3 m, hier wäre eine Verbreiterung auf 3,0 m erforderlich.

Die Aufstellflächen an den Ampeln Darmstädter Straße sind ein eigener Punkt unter V.

Da die Aufstellflächen am Westring in Straßenmitte lediglich ca. 1,6 m breit sind, scheidet eine sichere Querung an dieser Stelle für Lastenräder und Fahrradanhängern aus, da die Kreuzung auch nicht "in einem Zug" überquert werden kann. Insofern besteht für diese die Erfordernis auf beiden Seiten der Ebertbrücke fahren zu können.

Hafenbahn: Räte kritisieren In

Verkehr: Stadt äußert sich zwar zustimmend zu den Plänen des Bayernhafens, forder

Von unserem Mitarbeiter
KLAUS GAST

ASCHAFFENBURG. Im kommenden Jahr möchte der Bayernhafen seinen Bahnhof und die Gleisanlagen umbauen. Die Stadt hat sich jetzt in einer Stellungnahme zustimmend zu den Plänen geäußert, verlangt lediglich noch ein paar Nachbesserungen.

Im Laufe der Diskussion im Planungs- und Verkehrssenat wurde aber auch Verärgerung sowohl bei der Verwaltung wie in den Reihen der Politik über die Zusammenarbeit und die Information des staatlichen Unternehmens deutlich. So hätte die Stadt gerne eine Fristverlängerung für die Stellungnahme gehabt, nachdem der Stadtrat wegen der Corona-Krise im April nur als Feriensenat tagen konnte. Das hat der Bayernhafen rundweg abgelehnt.

Jetzt fordern die Stadträte, dass sowohl im Vorfeld wie auch während des Umbaus eine regelmäßige Unterrichtung der Bewohner Leiders erforderlich sei, ebenso ein fester Ansprechpartner während der Bauzeit. FDP-Stadtrat Karsten Klein sprach von »einem angekratzten Vertrauensverhältnis im Stadtteil«. Eine bessere Informationspolitik solle der Hafen als Chance für eine Verbesserung sehen.

Vier Eingriffe geplant

Vier Eingriffe plant die Hafenverwaltung im Bahnhofsbereich. Die Sanierung der bestehenden Gleise und ein neues, elektrisch geführtes Rangierstellwerk gehören zu den unkritischen Projekten. Hinterfragt wurde von den Stadträten der Abbau von zwei Gleisen auf der Leider zugewandten Seite, die durch den Neubau von zwei Gleisen südlich in Richtung Darmstädter Straße ersetzt werden und der Rückbau des einen, fast bis zur Ringstraße führenden Gleises.

» Im Stadtteil ist das Vertrauensverhältnis angekratzt. «
Karsten Klein, Stadtrat (FDP)

»Vom Grundsatz her sehen wir nur Vorteile«, bekannte Stadtentwicklungsreferent Dirk Kleinerüschkamp. Zwei Fragen will er aber beantwortet haben. Was kommt auf die Fläche der abgebauten Gleise? Die Stadt plädiert für eine Begrünung, vermisst zudem prinzipiell einen Freiflächenplan. Und sie will festschreiben, dass die Pappelallee entlang der Darmstädter Straße unverzichtbar ist. Nachdem im vergangenen Herbst die Neupflanzungen auf der Stadionseite erfolgten, kommt in diesem Jahr die »Hafenseite« dran.

Weiteren Lärmschutz gefordert

Keine Probleme bereitet nach Auskunft der Verwaltung der Lärm. Wie Umweltamtsleiter Marc Busse aus einem entsprechenden Schallschutzgutachten zitierte, unterschreitet die Hafenbahn nach dem Umbau sowohl tagsüber wie in den Nachstunden die Grenzwerte. Busse: »Die werden überall deutlich eingehalten«.

Auf Wunsch des Stadtrates schreibt die Verwaltung dennoch in ihre Stellungnahme, dass sie sich für weitere aktive Schallschutzmaßnahmen ausspricht.

Grundsätzlich, so hat der Hafen mitgeteilt, ändert sich an der Kapazität der Bahnanlage nichts. Der Verkehr könne nach dem Umbau aber flüssiger und effizienter abgewickelt werden. Das komme dann auch den Nachbarn in Leider zugute, weil es zu weniger »schallintensiven« Fahrbewegungen komme.

<u>III. Ostrampe Ebertbrücke/Stadtbadstraße - Kreisverkehr</u>
Es wäre zu überlegen, ob hier an dieser abknickenden Vorfahrt mit einmündender Zufahrt Busbahnhof Schulzentrum und Sportzentrum mit erheblichem Verkehrsaufkommen möglicherweise die Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes sinnvoller wäre.

Begründung
Das Gegenstück dazu ist bereits seit 1991 an der Westrampe der Ebertbrücke/ Stadtbadstraße an der Frankenstolz Arena installiert, das wesentlich zur Sicherheit des Verkehrs an den Berufsschulen beigetragen hat. Die Verbesserung der Schulweg-sicherung ist für die Schulleitungen des Friedrich-Dessauer-Gymnasiums und der Staatlichen Realschule und deren Schüler stets ein vielbeachtetes Thema. Auch das zeitweise starke Verkehrsaufkommen der Schwimmbäder würde hier einen etwas höheren Aufwand für mehr Sicherheit rechtfertigen, zumal die derzeit abknickende Vorfahrtstraße sicherheitsrelevante Fehler und mangelnde Aufmerksamkeit seitens der Verkehrsteilnehmer begünstigt.

Viele Schülerinnen, Schüler und Schwimmbadbesucher kommen mit dem Fahrrad. Das ist gut so und entlastet Straßen und Parkplätze. Der Umbau zum Kreisverkehr dient einem sicheren Verkehrsablauf und ist auch ein adäquates Mittel zur Förderung des Radfahrens im Bereich des Schulzentrums. Der Kreisel ist zusammen mit dem bereits bestehenden an der Frankenstolz Arena im Grundsatz vom PVS 1991 beschlossen worden und wartet seit dem auf Realisierung. Die bauliche Ausführung sollte sich am Nachbarkreisel orientieren und keine Fußgängerüberwege aufweisen.

IV. Radweg zum Schulzentrum – Entfernung der Umlaufsperren/Entschleunigung des Verkehrsgeschehens

An der Einfahrt vom Westring zur Stadtbadstraße wären auf beiden Seiten Maßnahmen zur Temporeduzierung (Tempo 30, Schule!) sinnvoll, die von einer Umgestaltung des Verkehrsraumes begleitet werden sollten (Verengung). Die Umlaufsperren auf der Ostseite sind zu entfernen.

Begründung

Diese Umlaufsperren stellen ein Hindernis und damit ein Risiko dar. Gerade für Radfahrer, welche nicht sicher hindurchfahren stellen diese ein echtes Sturzrisiko dar. An dieser Kreuzungssituation am Schulzentrum(!) bleiben zum sicheren Verlassen der Fahrbahn nur wenige Sekunden. Wenn Kraftfahrzeuge zu schnell von Ring kommend nach Leider/Schulzentrum einbiegen ist dies nicht ungefährlich. Hier wäre zwingend die zulässige Geschwindigkeit aufgrund der Relevanz als Schulweg zu reduzieren.

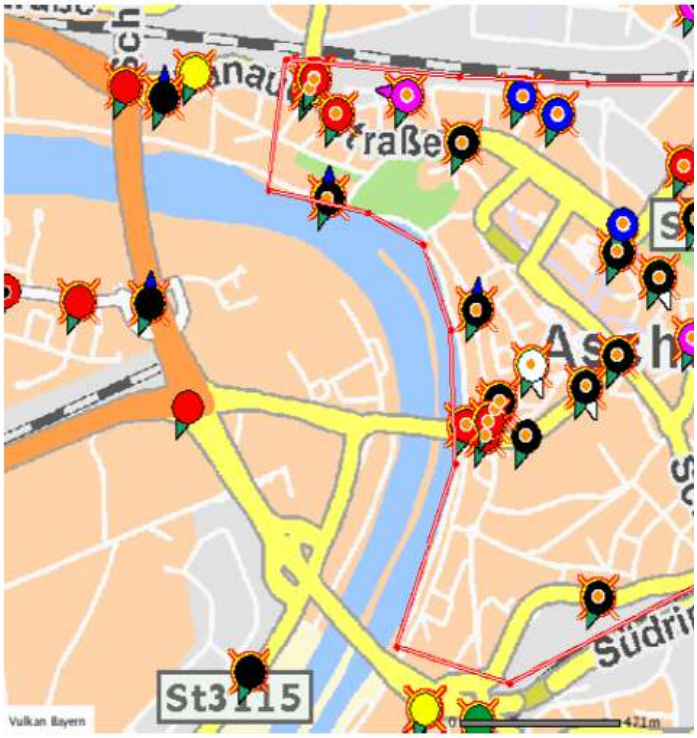
Für Lastenräder ist diese Stelle zudem nicht ohne weiteres passierbar.

V. Vergrößerung Aufstellflächen an "Lichterspiel"-Kreuzung
Die Aufstellflächen insbesondere auf der Westseite an der Kreuzung Darmstädter Str. / Westring sind zu vergrößern. Die vorhandenen Bordsteinkanten sind zu entschärfen.

Begründung

An dieser Stelle gibt es ein nicht geringes Radverkehrsaufkommen, welches zudem im Zweirichtungsverkehr stattfindet. Die relativ kleinen Aufstellflächen zwischen den Rechtsabbiegestreifen und der Darmstädter Straße am Westring sind deutlich zu vergrößern. Gemäß dem beiliegenden Foto ist zu erkennen, dass es dafür auch die Möglichkeit gibt. Ebenso bei der Befahrung mit Lastenrädern sind diese Aufstellflächen heute problematisch.

UNFALLGESCHEHEN 2018



05.04.2019 / PI Aschaffenburg