Stellungnahme des ADFC – Kreisverband Aschaffenburg-Miltenberg e.V. vom 14.10.2026 zum Antrag der CSU vom 21.09.2026 betreffend Zeitbeschränkung Radverkehr in der Fußgängerzone Aschaffenburg

Den Antrag der CSU auf zeitliche Begrenzung der Radfreigabe in der Fußgängerzone haben wir zur Kenntnis genommen. Wir halten dieses Ansinnen für verkehrspolitisch kontraproduktiv und schädlich für die Stadt Aschaffenburg. Nachfolgend unsere Stellungnahme.

Unfallentwicklung
Die Fußgängerzonen sind in den letzten Jahren in der Unfallbetrachtung unauffällig.

Hier gab es lediglich drei Unfälle in drei Jahren im gesamten Verlauf in der Herstallstraße – und hier war lediglich ein Fußgänger beteiligt.

Auf Basis der Destatis-Auswertungen stellt sich dies wie folgt dar:

Jahr	Herstallstraße	Rossmarkt	Sandgasse
2025	2 (leichtverletzte), davon 1 mit Fußgängerbeteiligung	0	0
2024	0	0	0
2023	1 (mit PKW-Beteiligung!)	0	0
2022	1	0	0

Anhand der gegebenen Verkehrsmengen halten wir dies für völlig untergeordnet. Da gibt es andere Stellen in der Stadt, um die man sich Gedanken machen muss – und dann eher zum Schutz des Radverkehrs. Hier werden Risiken thematisiert, die es so nicht gibt.

Dies war auch im Fahrradforum hinreichend seitens der Verwaltung dargestellt worden.

Rolle der Fußgängerzonen für den Radverkehr
Nach wie vor sind die Straßen des inneren Rings stark belastet und für den Radverkehr trotz mancher Maßnahmen schwierig zu fahren. Insbesondere für Kinder (Schüler etc.)

sind das keine geeignete Strecken. Insofern ist aktuell die Nutzung für diese Gruppe alternativlos.

Der Rossmarkt ist nicht ohne Grund als Hauptverbindung erster Ordnung ausgewiesen. Er stellt für die Radverbindungen zwischen westlicher und östlicher Innenstadt DIE Verbindung dar. Eine Kappung über wesentliche Teile des Tages erscheint daher fatal. Gerade aufgrund des Fehlens geeigneter Alternativen! Eine Sperrung für den Radverkehr von 10 bis 18 Uhr trifft den Schul- und Berufsverkehr erheblich, denn Schüler fahren nicht nur zur Schule, sondern von dort auch wieder zurück.

Für die Geschäfte, gerade entlang Rossmarkt und Sandgasse, stellen Radfahrende nicht unbedeutende Kundengruppen dar. Gleiches gilt für die Gastronomie in diesem Bereich.

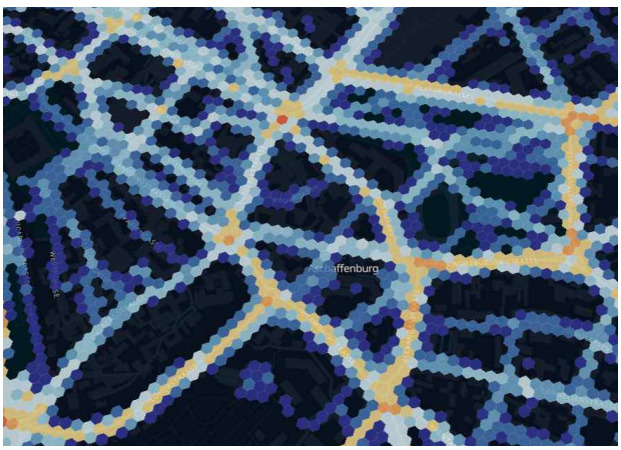
Die Sandgasse stellte eine wichtige Verbindung vom Bereich Würzburger Straße Richtung Rathaus und natürlich zur Fußgängerzone selbst dar.

Insbesondere Rossmarkt und auch Sandgasse sind topographisch die besseren Alternativen zur Landingstraße/Wermbachstraße mit ihren z.T. starken Anstiegen im Mischverkehr.

Hierbei geht es auch die Wegstreckenlängen und Zeitaufwände. Die Umwegigkeit für den Radverkehr würde durch notwendige Umfahrungen deutlich steigen.

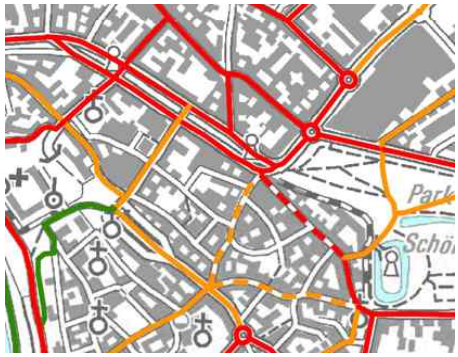
Radverkehrsmengen nicht gering
Im Rahmen des Stadtradelns wurden die gefahrenen und per App erfassten Strecken in eine Kartendarstellung (Heat-Map) übertragen. Von der Farbgebung, welche die Intensität/Verweilzeit des Radverkehrs angibt, werden für den Rossmarkt nur geringfügig schwächere Zahlen als an der Zählstele Alexandrastraße erreicht. Der Durchschnittswert an dieser Zählstelle in der Alexandrastraße liegt aktuell bei 990 Radfahrern/Tag. Dies unterstreicht die hohe Netzbedeutung!

Selbst Herstallstraße und Sandgasse haben relativ hohe Nutzungsfrequenzen.



Radverkehrskonzept

Nicht ohne Grund wurde deshalb der Rossmarkt als HV1 in das Radverkehrskonzept aufgenommen - aufgrund der gegebenen Alternativlosigkeit.



Sandgasse und Herstallstraße sind als HV2 eingeordnet.

Ein Schwerpunkt im RVK 2015 ist auch die Tauglichkeit für Kinder und Jugendliche. Initiative Familienfreundliches Radeln in AB (FARAD) hatte sich zusammen mit den Verkehrsverbänden maßgeblich dafür eingesetzt und entsprechend wurde dies im RVK berücksichtigt.

Die Freigabe der Fußgängerzone ist auch erfolgt, nachdem bereits vor der Einführung Radfahrer problemfrei durch diesen Bereich gefahren sind (entgegen der damaligen Regelungen). Wir gehen davon aus, dass eine zeitliche Befristung Konflikte eher bestärkt.

Alternativlosigkeit heute
Die Straßen des Innenstadtringes zeigen viele Schwachpunkte für den Radverkehr, welche für verschiedene Gruppen einen faktischen Nutzungsausschluss bedeuten. Exemplarisch sind hier genannt:

- Platanenallee mit dem nicht regelkonformen Schutzstreifen innerhalb der Dooringzone, d.h. kein Sicherheitsabstand.
- Gerade der Verlauf Lamprechtstraße / Wermbachstraße mit diversen Rampen ist für Radfahrende nicht einfach. Die Verkehrssituation ist für Radfahrende mit einem hohen Stressfaktor verbunden.
- Führung im Mischverkehr mit hohen Fahrzeugstärken u.a. Abschnitte Goldbacher Straße, Weißenburger Straße oder mit erheblichen Schwerverkehrsmengen (Busse zählen dazu)
- Wermbachstraße stadtauswärts mit ungünstiger Topographie
- Nicht einfache Kreisverkehre wie der z.B. am Schönborner Hof

Diese Routen sind auch mit einer gewissen Anzahl Radunfälle im Zeitverlauf versehen.

Kontrollen
Die Klientel, die sich in den Fußgängerzonen daneben benimmt tut dies auch auf anderen Straßen. Mittlerweile ist die Quote von Falschfahrern auf falscher Straßenseite, auf dem Gehweg, oder Rotlichtverstößen besorgniserregend. Dies ist aber keine Frage des genutzten Verkehrsmittels, sondern bedingt durch die Personen, welche diese bedienen.

Vielleicht täten mehr Kontrollen, auch als zeitlich begrenzte Schwerpunktkontrollen mit Sofortkasse gut, um das Bewusstsein für die bestehenden Regelungen zu schaffen, wie man sich in einer Fußgängerzone oder anderswo verhält.

Mit Interesse beobachten wir die nicht geringen Verstöße des Kraftverkehrs zu den Lieferzeitenregelungen z.B. in der Herstallstraße. Vielleicht wäre ein Einsatz KI-gesteuerter Systeme angezeigt, ggf. als Pilotprojekt.

Nach der Logik der Antragsteller müsste man eigentlich Straßen für den Kraftverkehr sperren, wenn sich dort Kraftfahrer nicht an die Regelungen halten. Das ist in Aschaffenburg aber auch tagtäglich zu beobachten. Aktuell zeigt sich dies ja an dem Unfall Müllerstraßenviadukt, in welchem bei einem Überholvorgang ein Radfahrer schwer verletzt wurde. Wo ist da der Aufschrei derjenigen, die sich so Gedanken um die Verkehrssicherheit machen?

Deutscher Fahrradpreis 2015
Für die Freigabe der Fußgängerzone ließ man sich auch 2015 feiern. Das Konzept wurde damals auch mit einer guten Kommunikation angegangen. Hier zu heißt es auf einer Seite des Freistaats Bayern:

„Der Verkehrsstaatssekretär (Eck) lobte die Stadt Aschaffenburg für ihr umfassendes Radverkehrskonzept mit einer Reihe von wichtigen Projekten. (…) Ebenfalls großgeschrieben wird laut Eck die gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr. Beispielsweise ist die Aschaffenburger Fußgängerzone eine ‚Miteinanderzone', in der das Radfahren erlaubt ist und die mit dem Deutschen Fahrradpreis 2015 ausgezeichnet wurde.".

Mögliche Auswirkungen auf den Autoverkehr
Wenn Radler die Landingstraße auf der gemeinsamen Fahrspur bergauf fahren sollen, vorher jedoch in die Herstallstraße abbiegen dürfen, hat dies Auswirkungen auf Autofahrende, die Radfahrer hier auf längeren Abschnitten nicht überholen können.

Vorschlag Fairnesskampagne
Eine Möglichkeit wäre hier ggf. zusätzlich eine Kampagne anzusetzen.

Fazit
Die zeitliche Einschränkung von 10 bis 18 Uhr bricht wichtige Verbindungen für den Radverkehr in Aschaffenburg. Die Alternativen (Innenstadtring) sind heute für den Radverkehr, insbesondere von vulnerablen Gruppen wie Kindern und Jugendlichen oder Senioren kaum brauchbar.

Erwartbar wäre mit der Umsetzung eine maßgebliche Entattraktiverung der Innenstadt für Radfahrende – mit entsprechenden Folgen für die örtliche Geschäftswelt und Gastronomie.

Von einer Änderung der Bestandsregelungen raten wir dringend ab, solange nicht entsprechende Alternativen auf dem heutigen Innenstadtring geschaffen sind. Vorschläge dazu liegen ja seit 2015 auf dem Tisch. Damals hatte der ADFC einen Vorschlag für einen „Einbahnstraßenring“ bzw. eine „Einkaufstaschenlösung“ vorgelegt.

Aschaffenburg, 14.10.2026

Tino Fleckenstein
Vorsitzender

Detlef Brandt
Seniorenvertreter
im Fahrradforum