



**ADFC Stellungnahme zur Errichtung einer
„innovativen Fahrradverbindung“ in Gailbach**

Bearbeitung

Manfred Röllinghoff

Tino Fleckenstein

Aschaffenburg 03.06.2026

ADFC Stellungnahme zur Errichtung einer innovativen Fahrradverbindung in Gailbach

Von Stadträten aus dem Stadtteil Gailbach wurde eine parallel zur Ortsdurchfahrt Aschaffener Straße/Dörmorsbacher Straße verlaufende Route für den Radverkehr vorgeschlagen.

Man hat beim Betrachten dieser „innovativen Radwegeverbindung“ den Eindruck, dass die Autoren die Strecke nur nach Karte ausgewählt haben, ohne vor Ort die Topografie zu bewerten. Hätten sie das getan, wären sie sehr leicht zu dem Schluss gekommen, dass dieser neue Radweg für Kinder (erwähnt werden sogar „Kleinkinder“) streckenweise zu gefährlich ist und von ihnen nur mit großer Kraftanstrengung bewältigt werden kann. Eher geeignet ist die vorgeschlagene Verbindung für Radtouristen.

Im Einzelnen auf der Route ab Weißenbergstraße/Furtweg in Richtung Aschaffenburg/Gailbach Ortsende Aschaffener Straße:

Furtweg: leicht bis steil (für Kleinkinder) ansteigend.

Einmündung in den Höhenweg: im Höhenweg steil bergab (20 Prozent) am Ende einmündend in eine schwer einsehbare Linkskurve. Pkw, Lieferverkehr, teilweise auch Lkw im Gegenverkehr bergauf und bergab.

Ringweg; wieder leicht bis steil bergauf, einmündend über Privatgrund in einen schmalen alten Gailbacher Pfad, Um ihn zu verbreitern, müsste Privatgrund erworben werden.



Abbildung 1: Anstieg zum Ringweg

Hofgartenweg: leicht bergab in Richtung Waldackerstraße, Spielplatz an der Straße.

Waldackerstraße, leicht bis steil bergauf, Gegenverkehr.

Im Gartenland: ruhige Wohnstraße ohne topografische Besonderheit

Fortführung ab „Gartenland“: Hier muss ein neuer Weg auf Privatgrund über eine offene Wiese angelegt werden. Er mündet nach schätzungsweise 350 Metern in einen Waldweg, der auf Schotter bergab ans Ortsende von Gailbach führt.



Abbildung 2: Ende "Im Gartenland"



Abbildung 3: Wiese, über welche trassiert werden müsste

Generelle Punkte

Die Topografie und in Teilen auch Unübersichtlichkeit der Strecke steht einer sicheren Radverbindung eher entgegen.

Die ERA 2010 trifft unter 2.2.3. Aussagen, welche Steigungen an Rampen von wenig geübten Radfahrern bewältigt werden können:

Tabelle 7: Maximale Länge der Steigungsstrecken bei Rampen

Steigung [%]	max. Länge der Steigungsstrecke [m]
10	20
6	65
5	120
4	250
3	> 250

Abbildung 4: Tabelle aus ERA2010 zum Abschnitt 2.2.3.

Die gedachte Führung über einen Spielplatz erscheint zusätzlich ungeeignet.



Abbildung 5: Spielplatz



Abbildung 6: Spielplatz

Verbindung nach Haibach:

Hier ist die Maihohle auch weiterhin die erste Option für Radfahrer, die auf kurzem Weg nach Haibach oder Dörmorsbach wollen. Die Maihohle mündet bergauf in den neuen Radweg, der von der Gemeinde Haibach angelegt wurde und sowohl in den Hauptort als auch in den Ortsteil Dörmorsbach führt. Für Kleinkinder ungeeignet.

Die vorgeschlagene Variante 2 führt auf der Straße am schnellsten nach Dörmorsbach und wird von Radlern alternativ zur Maihohle angenommen, Die Variante 2a ist dagegen umwegig. Sie könnte für touristische Zwecke geeignet sein. Für Kleinkinder ist sie beschwerlich.

Radverkehr in der Gailbacher Ortsdurchfahrt (Dörmorsbacher Straße und Aschaffenburg Straße):

Es ist richtig, dass die Gehwege oft so schmal sind, dass Kleinkinder sie zum Radfahren nicht benutzen können. Das Problem lässt sich aber nicht durch die Alternativroute lösen (s.o.).

Potenzial – Fragestellung / Einfügung ins Radverkehrskonzept 2015

Für ein Projekt dieser Größenordnung müssen Kosten und Nutzen betrachtet werden. In dem Antrag gibt es keine Abschätzung mit welchem Potenzial zu rechnen ist. Bei unter 1800 Einwohnern, von denen ein erheblicher Teil an der Ortsdurchfahrt wohnen dürfte, kann bei einem Modal Split von 15 % (aus Berechnung MiD 2023) und einer aufgrund der oben geschilderten Sachverhalte gegebenen Nutzungskonzentration auf die Aschaffenburg Straße eher von einem Potenzial ausgegangen werden, welches kaum dreistellige Tageswerte erreichen dürfte.

Gemessen an den finanziellen Aufwänden stehen Optimierungsbedarfe im Bereich der Stadt noch an Stellen offen, die ein deutlich höheres Radverkehrspotenzial haben, und welche i.d.R. vierstellige Tageswerte Radverkehr erreichen.

Eine solche Verbindung ist im bestehenden Radverkehrskonzept (2015) nicht vorgesehen und damit weder HV1 oder HV2. Wir sehen aufgrund des geringen Potenzials keine Anforderung dies in eine Fortschreibung desselben aufzunehmen.

Dem Vorschlag steht gegenüber, dass die Aschaffenburg Straße als HV1 eingeordnet ist. Dementsprechend wären Maßnahmen auch dort wichtiger.

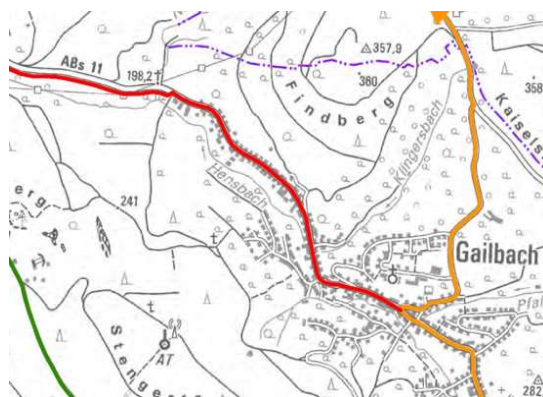


Abbildung 7: Kartenausschnitt aus RVK 2015 - HV1 in Rot, HV 2 in Orange

Der historische Verkehrsweg über die bestehende Ortsdurchfahrt der AB11 stellt die kürzeste und topographisch ausgewogene Verbindung für alle Verkehrsteilnehmer dar. Daran dürfte jede noch so leidenschaftlich aufgezeigte Alternative für Radfahrende durch das umgebende höhenbewegte Gelände abseits des Straße nichts ändern.

Dazu zwei Vorschläge des ADFC:

Vorschlag 1:

Ob es Möglichkeiten gibt, die Gehwege stellenweise auf Kosten der Fahrbahn zu verbreitern, müsste vor Ort entschieden werden. Es würden dadurch so etwas wie "kleine Halbinseln" entstehen, die die Autos bei Gegenverkehr zum Anhalten zwingen. Das ist ja heute schon hinter parkenden Fahrzeugen der Fall.

Für radfahrende Kinder müssten zumindest auf einer Seite der Straße mindestens 1,5 m breite Seitenbereiche zur Verfügung stehen und so genannte Schrammborde gegebenenfalls entsprechend zu Lasten der Fahrbahnbreite in Teilbereichen verbreitert werden.

Vorschlag 2:

Die Fahrbahn sollte mit Fahrradpiktogrammen versehen werden, die den Autofahrer daran erinnern, dass hier auch Radler unterwegs sind. In Aschaffenburg haben sich diese Zeichen schon oft bewährt. Eine Studie der TU Dresden und der Bergischen Universität Wuppertal kommt ebenso zu einer deutlich positiven Einschätzung aufgebrachter Fahrradpiktogramme („Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“; 2021).

Empfehlenswert wäre die "Straße für Alle" besser zu gestalten, Die Beschilderung als Fahrradstraße wäre optimal für die Verkehrssicherheit nicht nur der Radfahrer. Dies wäre zu prüfen, nachdem die Führung der HV1 durch Gailbach an dieser Stelle alternativlos ist.

Schlussbemerkung

Es bestehen erhebliche Zweifel, dass der finanzielle Aufwand für die alternative Route gerechtfertigt ist.

Dies wäre gerade im nördlichsten Abschnitt durch die Neutrassierung nach der Straße „Im Gartenland“ mit deutlichen Einschnitten in die Umgebung und einer weiteren Versiegelung verbunden.

Jugendliche und erwachsene Radfahrer, die "von A nach B" unterwegs sind, werden die Ortsdurchfahrt weiterhin als erste Option wählen, weil die vorgeschlagene Radwegverbindung zu umwegig und kräftezehrend ist. Die gewählte Route ist in keinsten Weise alltagstauglich. Insbesondere Schüler verfügen in der Regel nicht über Fahrräder mit Antriebsunterstützung.

Dass Autofahrer dadurch manchmal frustriert sind, weil sie hinter Radfahrern nur langsam vorankommen, muss in Kauf genommen werden, vor allem angesichts der Tatsache, dass in der Ortsdurchfahrt ohnehin Tempo 30 vorgeschrieben ist.

Da Gailbach in einem sehr engen Tal liegt, ist eine alternative Radstrecke abseits der Ortsdurchfahrt nur auf bergigem Gelände möglich. Das geht auf Kosten der Akzeptanz. Orte wie Heimbuchenthal, Mespelbrunn oder Hessenthal, die in einem breiteren Tal liegen, können leider nicht als Vorbild dienen.

ADFC Stellungnahme zur Errichtung einer „innovativen Fahrradverbindung“ in Gailbach

Seite 6 von 6

Wir würden es gut finden, sich in dieser Thematik zusammzusetzen und die Vorschläge zu diskutieren. Für Rückfragen stehen wir zur Verfügung.

Tino Fleckenstein
Vorsitzender

Manfred Röllinghoff
Beauftragter für den Bereich Schweinheim/Gailbach