

Stellungnahme ADFC zu REMOSI-Gutachten Umsetzungsforum Radverkehr 23.04.2021

Einleitung

Zu der Diskussion vom 23.04.2021 haben wir unsere Anliegen, ergänzt um einzelne Punkte, in den Ziffern 1-6 dargestellt. Die weiteren Fragestellungen haben wir in den Punkten 7-10 beantwortet.

Grundsätzlich halten wir als ADFC die vorgeschlagenen Maßnahmen für sehr sinnvoll. Dies würde auch eine Reaktion auf die stark steigenden Radverkehrsanteile darstellen. In der Sitzung vom 23.04.2021 wurde das Thema „Verknüpfung mit ÖPNV“ nur rudimentär behandelt, dies war jedoch am 22.04.2021 bereits in der Diskussion. Durch diese neuen Verknüpfungen sehen wir ein echtes Potential hin zu einer Verkehrswende in der Region, die uns ggf. den Ausbau einiger Kfz-Straßen ersparen und die Lebensqualität der in der Region lebenden Menschen erhöhen könnte.

Radverkehr ist aktuell deutlichen Veränderungen unterworfen:

- Die Geschwindigkeiten im Radverkehr steigen, Elektromobilität wird mit geringem Aufwand realisiert.
- Die Anzahl der Radfahrenden steigt stark. Darauf weisen Zählraten hin, aber auch die Verkaufszahlen von Fahrrädern und Pedelecs. Die Anzahl der verkauften Pedelecs im Jahr 2020 ist auf 2,0 Mio. hochgeschneit, von 1,1 Mio. im Vorjahr.
- Die Art der Räder ändert sich: Lastenräder und Fahrräder mit Transportanhänger erfreuen sich einer steigenden Verbreitung.

Auf diese Sachverhalte muss die Infrastruktur eingestellt werden. Die am 23.04.2021 dargestellten Vorschläge stellen eine gute Basis dafür dar.

1. Wie schätzen Sie die vorgestellten Maßnahmen ein?

Die vorgeschlagenen Mainquerungen in der Präsentation sehen wir generell als sinnvoll an. Im Falle der Brücke nach Miltenberg-Nord fehlt nach unserer Meinung die notwendige Nachfrage.

Fehlende Mainquerungen in der Präsentation:

Wie am 23.04.2021 bereits angesprochen, halten wir weitere Mainquerungen für notwendig

a.) Mainbrücke Stockstadt/Mainaschaff

Diese hat, wie schon seit Jahren andiskutiert, eine zentrale Netzfunktion im Landkreis Aschaffenburg. Dort eine taugliche Radwegverbindung zu schaffen, hat höchste Priorität.

b.) Obernau – Nilkheim (Eisenbahnbrücke)

Eine Radverbindung über die Eisenbahnbrücke Nilkheim (Steg/Anbau) würde die Verkehrsbeziehungen des Radverkehrs auf den Relationen Obernau-Nilkheim und den angegliederten Industriegebieten deutlich verkürzen. Zusätzlich hätte dies im Freizeitradverkehr einen deutlichen Attraktivitätsgewinn (Schönbusch!) zur Folge. Diese Mainquerung müsste an den Radweg entlang der Staatsstraße 2309 und direkt nach Obernau angebunden werden. Die Wege zur Brücke sind teilweise bereits heute asphaltiert vorhanden.

c.) Schleuse Kleinostheim

Die dortige Querung mit Schieberampen ist nicht barrierefrei. Diese wäre herzustellen, da die Verbindung gerade im Rahmen des Freizeitverkehrs genutzt wird (trotz der Brücke Mainflingen).

2. Welche grenzüberschreitende Zusammenarbeit nach Hessen ist erforderlich?

Darmstadt-Dieburg / Stadt Babenhausen

Zwingend: Betreffend der Radverbindung Stockstadt – Babenhausen und weiter zum geplanten Radschnellweg Darmstadt – Dieburg ist mit dem dortigen Landkreis/der Stadt die Fortsetzung des von Stockstädter Seite begonnenen Radwegs abzustimmen.

Radschnellweg Hanau – AB

Hier ist eine Zusammenarbeit wegen der Anbindung Hanau/Großkrotzenburg von zentraler Bedeutung

3. Wie kann der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur vorgebracht werden (Zuständigkeiten, Abstimmungsbedarf)?

Für den Bau von Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten oder Brücken halten wir ein Kompetenzzentrum Radverkehr oder einen Regionalverband als Träger überregionaler Radrouten für sinnvoll, die auch die Gemeinden bei ihren Projekten fachlich beraten.

Gemeinden sind dafür oft personell nicht ausgestattet oder es fehlt ihnen die fachliche Kompetenz.

Unbeantwortet ist unseres Erachtens die Frage, was geschieht, wenn einzelne Kommunen oder andere Akteure nicht „mitspielen“. Dies zeigt sich aktuell beim Mainradweg in Kleinostheim, der Weiterentwicklung der Radverbindung Alzenau-Aschaffenburg (DB in Mainaschaff, Gemeinde Kleinostheim betreffend Rennstraße) oder einzelnen Stellen Kahltal-Spessart-Radweg (Knoten Michelbach Schloßstraße).

4. Wie kann der Radverkehr grenzüberschreitend gefördert werden?

Ein Gremium auf der Ebene der Planungsregion sollte Nachbarlandkreise zur Diskussion und Zusammenarbeit einzelner Themen einladen. Mittels Videokonferenzen dürfte dies heute kein Problem mehr darstellen.

5. Wie können die touristischen Radfernwege weiterentwickelt und in ein Netz für den Alltagsverkehr besser integriert werden?

Den Mainradweg beidseitig als Radvorrangroute zu definieren, wie im Radverkehrskonzept Miltenberg vorgesehen, betrachten wir als zielführend. An einigen Stellen könnte, so wie in Collenberg erfolgt, die Vorfahrtregelung zugunsten dieser Radverbindung geändert werden (z.B. Karlstein). Innerorts wären die Straßen, auf denen diese Wege verlaufen, soweit möglich als Fahrradstraßen auszuweisen. Bei starker innerörtliche Frequentierung auf gemeinsamen Geh- und Radwegen – etwa im Verlauf des Mainradwegs – wäre eine Trennung von Fuß- und Radverkehr zu prüfen.

Gerade im Landkreis Miltenberg hat der touristische Mainradweg eine wichtige Funktion auch für den Alltagsradverkehr.

Der Limesradweg wäre als Themenradweg in der Region zu etablieren. Dies geht über reine Wegweisungsmaßnahmen hinaus. Ggf. wäre „Entlang des Nassen Limes“ ein Arbeitstitel. Interessante Punkte römischer Geschichte sind im Gebiet ausreichend vorhanden.

Die Radroute R9 (Obernburg – Worms) findet sich kaum in einer regionalen Darstellung.

Um Radtouristen mehrere Tage in der Region zu halten, sind Ansätze wie der „Obernburger Stern“ vielversprechend.

Nachdem sich aufgrund der Pandemieerfahrung wohl zukünftig das Urlaubsverhalten ändern wird, werden diese Aspekte deutlich wichtiger.

6. Welche Unterstützung brauchen die Kommunen zur Umsetzung?

Auf alle Fälle fachliche und organisatorische Unterstützung vom jeweiligen Landkreis.

Betreffend der Finanzierung gibt es ja z.B. im Landkreis Aschaffenburg eine kreiseigene Radwegförderung. Es wäre ein Ansatz, dies auch mit entsprechenden Qualitätsstandards zu verknüpfen.

7. Sind die vorgestellten Maßnahmen und Ideen aus Ihrer Sicht sinnvoll und zielführend?

Einige der vorgeschlagenen Maßnahmen haben ggf. den Charakter von realen „Gamechangern“. Gerade die neu vorgeschlagenen Mainbrücken mit direkter Führung zu den Bahnhöfen (Beispiel: Niedernberg – Sulzbach) könnten den Radverkehr auf diesen Strecken erhöhen und dadurch eine positive Wirkung auf den Umweltverbund haben.

Das ermittelte Potential von bis zu 4.000 Radfahrern pro Tag im Rahmen der Machbarkeitsstudie Radschnellweg Aschafftal bedeutet eigentlich eine klare Aufforderung zur schnellstmöglichen Umsetzung dieser Maßnahme.

8. Gibt es Gründe, die einer (kurz- bzw. langfristigen) Umsetzung dieser Maßnahmen entgegenstehen?

Die üblichen Debatten in Kommunalparlamenten auf Gemeindeebene verlaufen zum Teil aufgrund des fehlenden fachlichen Hintergrundes sehr problematisch. Hier haben wir schon erfahren müssen, dass dort hin und wieder nach Tageslaune und finanziellen Möglichkeiten entschieden wird.

Radverkehr findet deutlich mehr statt als in der Vergangenheit. Daraus leitet sich ein Handlungsbedarf ab, der eigentlich nicht noch weiter aufgeschoben werden darf. Der Ansatz wäre, in Maßnahmen einzusteigen, auch wenn das letzte Planungskonzept noch diskutiert wird (Ansatz aus den Niederlanden, den wir kennenlernen durften: **Just do it!**)

Ansonsten sehen wir keine fachlichen Einwendungen gegen die vorgeschlagenen Maßnahmen.

9. Welche Maßnahmen sollten prioritär angegangen werden?

Mainbrücken

Von den vorgeschlagene Brücken sehen wir Niedernberg – Sulzbach mit sehr hoher Priorität, danach Kleinwallstadt/Großwallstadt und Groß-/Kleinheubach. Die Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem ÖPNV sind phänomenal. Mit geeigneten B+R-Anlagen wäre der Umstieg auf Rad+ÖPNV deutlich erleichtert.

Außerhalb des vorgelegten Vorschlages sehen wir eine Radverbindung Stockstadt/Mainaschaff über einen Umbau der vorhandenen Eisenbahnbrücke mit Radweg oder Neubau einer Radwegbrücke als höchste Priorität.

Ebenso wäre eine Verbindung über die Eisenbahnbrücke zwischen Nilkheim und Obernau eine deutliche Wegverkürzung zur Schule, zu den Arbeitsplätzen in den Gewerbegebieten und im Freizeitverkehr am Main und zum Park Schönbusch.

Radverbindungen mit sehr hohen zu erwartenden Werten

Die vorgeschlagene Einstufung wie in Folie 16 (Radverkehrs-Verbindungen für den Alltagsverkehr) halten wir für sinnvoll. Dies zeichnet auch mögliche Priorisierungsstufen ab.

Die Anbindung Richtung Bachgau hätten wir zusätzlich priorisiert. Radschnellweg ist hier vielleicht zu viel des guten. Jedoch benötigt es hier eine sehr gute Verbindung mit ausreichenden Breiten und direkter Führung zur Stadt Aschaffenburg.

10. Welche Maßnahmen und Trassen sollten durch entsprechende Darstellungen im Regionalplan gesichert werden?

Für Radschnellwege und weitere wichtige Verbindungen sollen die entsprechenden Trassen freigehalten werden.

Für Zugänge/Rampen zu Brücken im Allgemeinen gilt das Gleiche, die in ihrer Gestaltung die Kriterien der ERA 2010 erfüllen sollen.

Anlagen

- Präsentation ADFC zu Mainbrücke Stockstadt 2018
- Präsentation ADFC zu Mainradweg 2018
- Konzept Südwestkorridor 2017

Ansprechpartner:

Tino Fleckenstein
ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V.
Mobil: 0160 90933921
Mail: tino.fleckenstein@adfc-aschaffenburg.de

Hibiskusweg 10, 63741 Aschaffenburg

Alte Poststraße 41, 63801 Kleinostheim