

Anfangskonzept Radschnellweg Anbindung Aschafftal

Ziel:

Die bestehenden bereits asphaltierten und sehr gut mit dem Fahrrad zu befahrenden Abschnitte sind zu einer durchgehenden Verbindung entlang der Einhausung bzw. südlich der Autobahn von Aschaffenburg bis Hösbach-Bahnhof zusammenzuführen. Soweit möglich sollen dabei Kriterien für Radschnellwege Anwendung finden.

„Radschnellwege sind Radverkehrsverbindungen, die direkt geführt und qualitativ hochwertig Zentrum und Umland miteinander verknüpfen. Ihr besonderes Merkmal ist die Möglichkeit einer gleich bleibenden Fahrgeschwindigkeit mit relativ geringem Energiebedarf, was durch Kreuzungsfreiheit, Geradlinigkeit bzw. große Kurvenradien, durch gute Oberflächenbeschaffenheit und größere Radwegbreiten erreicht wird. Als Muster dienten entsprechende Entwicklungen aus den Niederlanden, Dänemark und dem Ruhrgebiet.“ (ADFC Nürnberg).

Hierzu ein kurzer Exkurs zu einer Veranstaltung der AGFK mit dem ADFC am 09.04.2014 in Würzburg:

Radschnellwege – Vortrag Gert Wassenaar, ADFC-Nürnberg

Zunächst wird das vom ADFC Nürnberg vorgeschlagene Modell für die Metropolregion Nürnberg-Fürth-Erlangen-Schwabach erläutert, welches sich an Kopenhagen und Radschnellwegen in den Niederlanden orientiert. Ziel ist es z.B. für Pedelecs, Pendler und andere Alltagsfahrer Schnellrouten zu haben, da die heute erreichbare Durchschnittsgeschwindigkeit auf Radwegen in der Metropolregion eher unattraktiv ist (Warten an Ampeln etc.).

Maßgebliche Eigenschaften dieser Radschnellwege wären:

- *ausreichende Breite, ca. 2 Meter in jede Fahrtrichtung(!), also 4 Meter im Querschnitt,*
- *asphaltiert, mit Winterdienst,*
- *andere Asphaltfarbe zur klaren Unterscheidung,*
- *weitgehend Geraden, Kurven nur mit großen Radien,*
- *Beleuchtung an unsicheren Stellen,*
- *Kreuzungsfreiheit herstellen durch Unter- und Überführungen,*
- *sinnvolle Ortsverbindungen für Pendler,*
- *Anbindung vieler Ortsteile und Orte (keine isolierte Lösung!),*
- *In Ortsdurchfahrten Gestaltung als Fahrradstraße mit Vorfahrt für den Radverkehr.*



Soweit möglich sollte dies der Rahmen für die nachfolgend beschriebene Konzeption sein.

Bestand:

Bereits heute gibt es unmittelbar südlich entlang der Autobahneinhausung auf der Gemarkungsseite einen asphaltierten Weg, welcher intensiv von Radfahrern genutzt wird (in folgender Karte hellgrün eingezeichnet). Dieser knüpft am östlichen Ende der Einhausung an folgende bestehende Radwegverbindungen an:

- Hösbach-Bahnhof und damit an die Radwege nach Keilberg und Waldaschaff
- über die Autobahnüberführung zu den Radwegen nach Sailauf und Laufach
- und an den Radweg Richtung Feldkahl/Kahlgrund.



Argumente für eine solche Radschnellroute:

Der Trend ist klar wahrnehmbar: Immer mehr Pendler wählen das Fahrrad als Verkehrsmittel, um täglich in die Arbeit, Schule oder Uni zu kommen. Die Distanzen, die dabei zurückgelegt werden, reichen von einigen Kilometern bis hin zu 25 km. Mit einem Pedelec stellen solch große Entfernungen auch für weniger geübte Radfahrer mittlerweile kein Problem mehr dar. Der ADFC ist überzeugt, dass das Fahrrad maßgeblich zur Energiewende und zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens beitragen kann. Mit der zunehmenden Einführung hochwertiger Fahrräder und durch den Anstieg der Verkaufszahlen von Pedelecs nehmen die Geschwindigkeiten im Radverkehr zu. Dies bewirkt auch ein breiteres Geschwindigkeitsspektrum im Alltags-Radverkehr (10 bis 30 km/h).¹

- Der **Fahrtzeit- und Sicherheitsgewinn** durch eine solche Verbindung wäre für Radfahrer erheblich. Sämtliche Konflikt- und Gefahrensituationen innerhalb der Ortsgebiete Goldbach und Hösbach würden umgangen. Die Situation ständig die Richtung oder die Fahrtseite wählen zu müssen würde entfallen. Radfahren muss auch Spaß machen.
- Die **Gemeinden des Aschafftales** würden wesentlich einfacher erreicht werden. Für Aschaffener wäre es einfacher und interessanter in dieses und darüber hinaus zu fahren.
- **Anbindung zahlreicher Gewerbegebiete** in Hösbach-Ost und in Aschaffenburg würde das Fahrrad zu einer brauchbaren Alternative im Berufsverkehr machen, mit einer entsprechenden Entlastungswirkung auf den im Aschafftal deutlich belasteten Straßen.
- Die Kommunen entlang der Route haben ein **deutliches Potential, dieses liegt in Summe bei deutlich über 100.000 Einwohner bei bis zu ca. 15 km Entfernung**:
 - Direkte Anlieger
 - Aschaffenburg 68.000
 - Goldbach 9.800
 - Hösbach 13.000
 - Im weiteren Verlauf angebunden (exemplarisch)
 - Laufach 5.100
 - Bessenbach 5.400
 - Sailauf-Ort 2.900
 - Waldaschaff 4.000
- Fortsetzungen dieser Radverbindung zu Fernzielen in andere Regionen wäre denkbar. Logische Konsequenz wäre eigentlich die **Fortsetzung der Radverbindung bis nach Lohr**.
- Ebenso wird der **Kahlgrund** über die neue Route entlang der Staatsstraße 2307 nach Schimborn **angebunden**. Allerdings besteht hier Optimierungsbedarf hinsichtlich der bestehenden Strecke (Fahrtalternative über Wenighösbach ist

¹ Kernforderungen des ADFC an die Landespolitik

hierbei topographisch besser).

- gerade direkt an der Einhausung ist besonders ruhiges Fahren möglich, da der Verkehrslärm der Autobahn abschirmt ist. In dieser Hinsicht ist der Radweg auch für den Freizeitverkehr attraktiver als entlang der stark belasteten Straßen in Goldbach und Hösbach.

Anforderungen Freistaat Bayern zu Radwegen (Seite 21/22 Radverkehrshandbuch Radland Bayern):

Kriterien für die Netzplanung

Kriterien	Anforderungen
Verbindungsqualität	■ Direkter, verständlicher Verlauf
Erschließungsqualität	■ Anbindung wichtiger Ziele im Verlauf der Routen ■ Verknüpfung mit anderen Routen
Befahrbarkeit	■ Breite, die das Nebeneinanderfahren, Überholen oder Begegnen ermöglicht ■ Ebener Belag; keine Hindernisse oder Kanten
Reisezeit	■ Trassierung auf angestrebte Fahrgeschwindigkeit (z.B. innerorts 15–20 km/h, außerorts 20–25 km/h) ■ Geringe Wartezeiten an Lichtsignalanlagen ■ Vermeidung „verlorener“ Steigungen

Heute fehlende Teilstücke:

Im folgenden wird auf die einzelnen fehlenden Abschnitte in Goldbach und Hösbach eingegangen.

Abschnitt**Von: Hösbach – Verbindungsbrücke Mühlstraße – Buschstraße****Bis: Mögliche Unterquerung Zufahrt B 26**

Hellgrün rechts: Radweg von Hösbach-Hbf kommend besteht bis zur Verbindungsbrücke

Rot: Es wäre ein Neubau mit Durchstich unter die Zufahrt B 26 notwendig. Anbindung den den bestehenden asphaltierten Weg entlang der Einhausung.

Hellgrün links: asphaltierter Weg entlang Einhausung mit Rampe zur Zufahrt B 26.

**Maßnahmen:**

- asphaltierter Weg zur Schließung der Lücke von ca. 300 m
- Durchstoss unter der Zufahrt zur B 26 (vgl. Unterführung nördlich der Einhausung)
- Zumindest an den Brücke Beleuchtung

Abschnitt**Von: Mögliche Unterquerung Zufahrt B 26****Bis: Ende des asphaltierten Weges**

Grün: Der asphaltierte Weg endet ab Querung B 26-Zufahrt an der Einhausung nach etwa 200 m (ungefähr bei Ziffer 60 in untiger Karte).

Gelb: Wird dann zunächst nicht asphaltiert fortgesetzt.

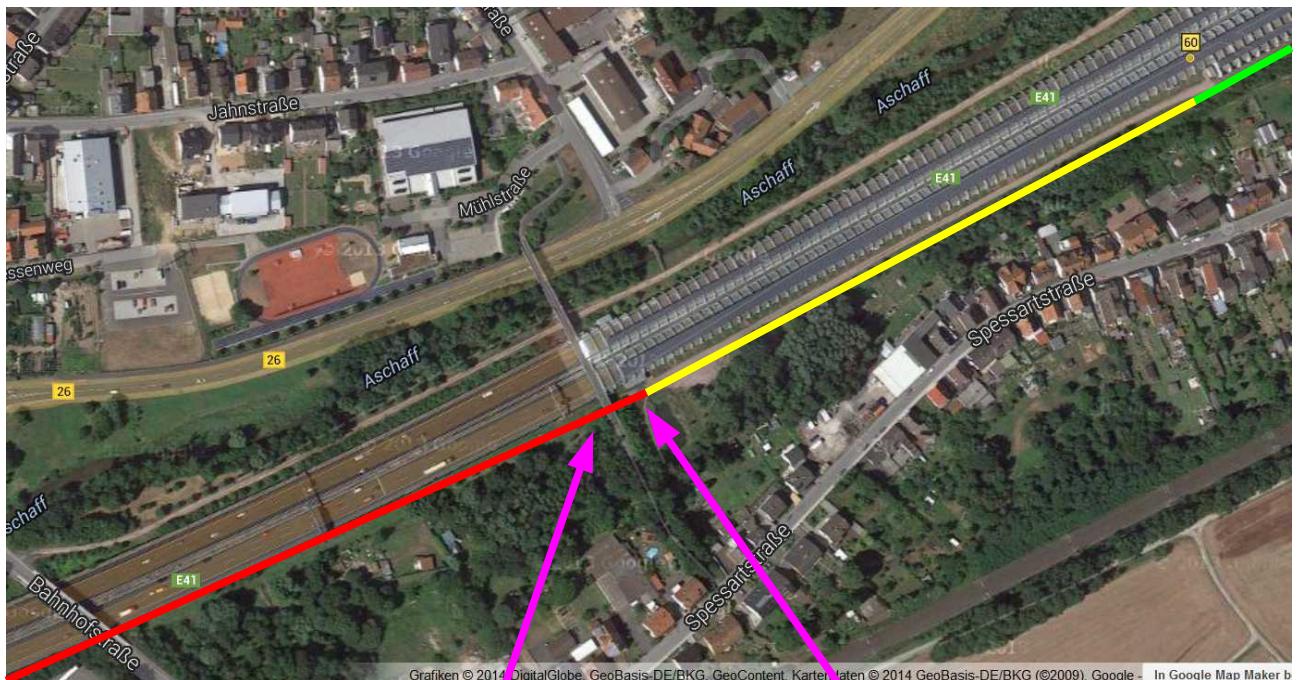
**Maßnahmen**

- siehe nächste Seite

Abschnitt**Von: Ende des asphaltierten Weges****Bis: Fußgängerüberführung zur Mühlstraße**

Rot: hier gibt es heute überhaupt keine Verbindung. Der Weg entlang der Einhausung endet als Sackgasse.

Gelb: Wird dann zunächst nicht asphaltiert fortgesetzt.

**Maßnahmen:**

- an die bestehende Asphaltstrecke ist anzuknüpfen. Dies bedeutet Asphaltierung zunächst des gelb markierten Abschnittes ca. 250 m
- direkte Anbindung an die Fußgängerüberführung (prüfen!)
- Beleuchtung an Auf-/Abfahrtstellen!

Abschnitt**Von: Fußgängerüberführung zur Mühlstraße****Bis: An der Lache**

Rot: hier gibt es heute überhaupt keine Verbindung. Der Weg entlang der Einhausung endet als Sackgasse

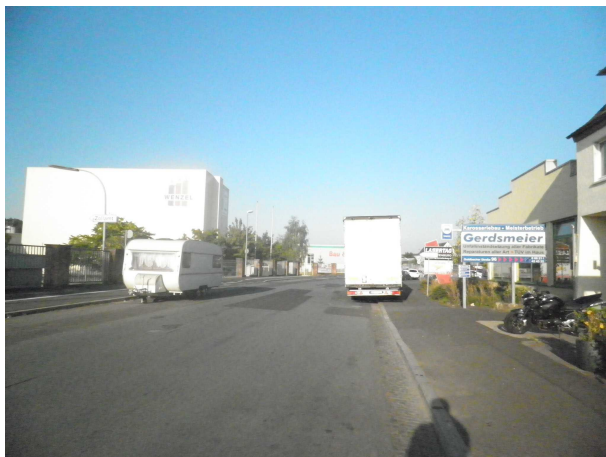
Grün: Anbindung An die Lache, damit geht es dann weiter nach Aschaffenburg.
Überleitung in das Radwegenetz der Stadt Aschaffenburg über Goldbacher Straße bis AOK.

**Maßnahmen**

- auf ca. 400 m sind größere bauliche Maßnahmen erforderlich, da hier kein Weg heute existiert.
- Anbindung an bestehenden baulich getrennten Radweg in „An der Laache“ und damit auch Anbindung des Goldbacher Einkaufszentrums West.
- Beleuchtung an Auf-/Abfahrtstellen!

Abschnitt**Gebiet der Stadt Aschaffenburg ab „An der Lache“ bis AOK und Auhofstraße**

Teilweise besteht hier ein baulich getrennter Radweg, hier ein steter Wechsel zwischen baulich auf Gehsteig geführtem Radweg (sehr schmal), bis Fahrradstreifen oder gar keiner Regelung für den Radverkehr. Gebiet ist mit Schwerverkehr (Industriegebiet!) belastet.

**Maßnahmen**

- An der Goldbacher Straße stadtauswärts Vervollständigen Radverkehrsanlage, d.h. Schutzstreifen von Bushaltestelle AOK bis zum beginnenden Radweg.
- Ggf. Wegfall von PKW-Stellplätzen.
- Eigenes Thema: Bahnunterführung Goldbacher Straße (Viadukt) zum Anschluss an z.B. an Radweg entlang Ringstraße, zur Großmutterwiese
- An Glattbacher Überfahrt Optimierung für linksabbiegende Radfahrer???

Ansprechpartner:

Tino Fleckenstein
Hibiskusweg 10
63741 Aschaffenburg
06021/858296
mobil: 0172/4772029

Facebook-Gruppe Radfahren in Aschaffenburg:
<https://www.facebook.com/groups/1488939971379627/?ref=bookmarks>