Positionspapier des

ADFC Aschaffenburg – Miltenberg e.V.

B 26-Diskussion/Süd-West-Korridor

Optimierung für den Umweltverbund, insbesondere Radverkehr statt weiterem Straßenausbau.

adfc
Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

Der ADFC sieht folgende Bausteine mit Bezug zur Nahmobilität, Radverkehr und die Schnittstelle Radverkehr/ÖPNV als anzugehende Themen für den sogenannten „Südwestkorridor“:

- **Verkehrsvermeidung – Förderung der Nahmobilität**
- **Radverkehr – Schaffen von Radverbindungen, welche für Pendler interessant werden.**
- **Bike+Ride: Stärken und Bewerben, um eine andere Mobilitätskette abzubilden.**
- **Begleitende Maßnahmen**

Der ADFC Aschaffenburg-Miltenberg sieht in diesem Korridor und den vorgelagerten Kommunen die Handlungsmöglichkeiten zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs als nicht ausgeschöpft an. Vielmehr zeichnet sich mit dem Projekt B 26 eine weitere Optimierung und damit Attraktivitätssteigerung für den motorisierten Individualverkehr ab. Dies betrachten wir als eine Situationsverschlechterung für den Umweltverbund (Rad, ÖPNV, Fußverkehr).

Verkehrsbelastung
Rund 60.000 Fahrzeuge bewegen sich pro Tag auf der Darmstädter, Obernauer und Großostheimer Straße (Südwest-Korridor). Jede einzelne dieser Straßen ist mit rund 20.000 oder mehr Kraftfahrzeugen pro Tag belastet. Dies stellt nicht nur für die Teilnehmer des MIV selbst und für die Anwohner an diesen Einfallstraßen eine Belastung dar, sondern wirkt sich auch auf die Stadt als urbanen Erlebnisraum negativ aus. Keiner, der allabendlich im Stau stand, hat Lust auf einen Einkaufsbummel oder Gastronomiebesuch. Jeder, der im Stau steht, empfindet das als verschwendete Zeit. Dieses Argument wird seit jeher als Vorwand für weiteren Straßenbau gesehen, mit der Folge, dass es nach kurzer Zeit wieder Stau gibt. Das ist für jeden nachvollziehbar, der die A3 kennt oder auch nur die teilweise 5-spurige Schönborn- und äußere Hanauer Straße, jeweils zu den bekannten Stoßzeiten.

In einem bemerkenswerten Interview lautete auf die Frage *„…was tun gegen Stau?“* die Antwort: *„Das allerbeste Mittel gegen Staus wäre der Bau von weniger Straßen!“ „Wie bitte?“ „ Der Bau von Straßen generiert Verkehr. Ganz generell werden Städte durch ihre Infrastruktur geformt … “* Markus Schäfer, Architekt und Stadtplaner. Nachzulesen in einem Journal 1/2017 der nicht als autofeindlich bekannten Autostadt des VW-Konzerns in Wolfsburg (er arbeitet u.a. für diesen seit 2005 an der Installation „MobiGlobe“).
Das ist eine bekannte These. Dennoch hat sich diese noch nicht bis zu uns herumgesprochen: Die Grundsatzaussage des 2002 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplanes ist die Plafondierung (Beschränkung) des Kraftverkehrs auf das Niveau von 1995. Dieses **Ziel** wurde trotz aller Anstrengungen im Ausbau von Straßen

für den Zeitraum 2002 – 2017

nicht erreicht,

so wie es auch das Ergebnis der Haushaltsbefragung 2013 deutlich aufzeigt.

Die Herausforderungen der wachsenden Mobilität müssen zu ganz anderen Antworten führen. Es genügt nicht, eine reine Verkehrsplanung für den motorisierten Individualverkehr zu betreiben. Vernetztes Denken ist gefragt. Vielversprechender ist es aus unserer Sicht ein Reduktionsziel für diesen Südwest-Korridor zu definieren.

Schönbusch
Der Blick vom Schloss in Richtung Schönbusch wird von noch viel mehr Menschen erlebt. Mit diesem System an Parkanlagen aus dem Ende des 18. Jahrhunderts hat Aschaffenburg nicht nur die Verpflichtung, dieses Juwel pfleglich zu behandeln, sondern sogar ein Alleinstellungsmerkmal von ähnlicher Qualität wie das viel bekanntere Wörlitzer Gartenreich. Die Zukunft einer Stadt definiert sich nicht über die Anzahl von Straßen und Fahrbahnen. Sie hängt – auch in wirtschaftlicher Hinsicht! – ab von den sogenannten »weichen« Faktoren. Die Kultur und der Umgang mit ihr spielt eine elementare Rolle.

Verkehrsentwicklung:
Grundsatzaussage des 2002 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplanes ist die Plafondierung des Kraftverkehrs, d.h. die Kfz-Mengen sollten auf das Niveau von 1995 zurückgeschraubt werden. Zumindest dies sollte eine Anforderung für den sogenannten „Süd-West-Korridor“ sein. Eher wäre es zielführend bei ca. 60.000 Fahrzeugen täglich ein Reduktionsziel von über 6.000 Fahrzeugen abzuleiten. Der Ausbau der B 26 erübrigt sich damit dann erst recht.

Aufgabenspektrum Straßenbauamt erweitern
Nicht nur auf Autoverkehr fixieren. An der Beauftragung des Gutachters hat sich gezeigt, dass die zuständige Behörde nur den motorisierten Individualverkehr und den Güterverkehr im Besonderen im Fokus hatte. Dies muss sich ändern. Vielmehr sollten Mobilitätskonzepte überlegt werden, welche von anderen Fragestellungen ausgehen. Nicht wie man mit dem Auto, sondern wie generell Mobilität von A nach B und zurück abgebildet werden soll ist die richtige Fragestellung. Dabei müssen zur Lösung auch Radverkehr und ÖPNV als integrale Bestandteile einer Planung angesehen werden. Diesem Anspruch ist man noch nicht gerecht geworden.

Für den Radverkehr möchten wir dies mit den nachfolgend dargestellten Bausteinen aufzeigen:

Baustein Verkehrsvermeidung

Förderung der Nahmobilität
Für Nilkheim ist ein qualitativ hochwertiger Lebensmittelmarkt in Zentrumslage (Geschwister-Scholl-Platz) erforderlich – viele Fahrten aus diesem Stadtteil oder dem Stadtteil Leider nach Stockstadt würden dadurch vermieden.

Hierbei zeichnen sich heute für die Stadtteile Nilkheim und Leider Defizite ab. Ein Abbau derselben mit dem Ziel die Einkaufskraft in der Stadt – hier den Stadtteilen zu halten, hat eine Auswirkung auf die Verkehrsmittelwahl der ansässigen Bevölkerung. Einkäufe können zu einem hohen Anteil mit dem Fahrrad oder zu Fuß erledigt werden, wenn diese auch erreichbar sind und sich nicht weitab der Stadtteilzentren befinden. Die Orientierung auf autogerechtes Einkaufen muss einer Orientierung auf kurze Strecken und Erreichbarkeit mit dem Fahrrad oder zu Fuß weichen.

An den Stadtteilzentren und im Umfeld der Geschäfte ist auf geeignete Fahrradabstellanlagen hinzuwirken.

Überdachte Fahrradabstellanlage an einem Supermarkt in Norden, Niedersachsen

Supermarkt im Bereich des „Südwestkorridors“ - ohne Fahrradabstellanlage

Baustein Radverkehr

Generell sehen wir das Potential des Radverkehrs in diesem Bereich, der seitens des Gutachters als „Südwestkorridor“ bezeichnet wurde, als lange nicht ausgeschöpft an. Durch die steigende Verbreitung von Pedelecs steigt die Reichweite des Alltags-Radverkehrs an. Von einer Verdopplung der Reichweiten bei höheren Geschwindigkeiten ist auszugehen. Hierfür werden jedoch andere Radwege als das heutige Angebot benötigt.

Eine Distanz von 10 km kann bei 25 km/h theoretisch in 24 Minuten überwunden werden. Dies unterbietet heute teilweise die Fahrzeiten per MIV in den Spitzenlastzeiten. Folglich wird der Radverkehr zu einer echten Alternative. Die dafür notwendige Infrastruktur ist heute nur rudimentär mit teilweise erheblichen qualitativen Mängeln vorhanden. An dieser Stelle bedarf eines „Push“ zu mehr Radverkehr.

Eine isolierte Führung entlang der B 26, wie aus der Skizze aus der RASt 2006 ersichtlich, stellt keine Optimierung für den Radverkehr dar. Hier muss wesentlich mehr in diesem Bereich getan werden. Hierzu unterbreiten wir als örtlicher ADFC folgende Vorschläge im Einzelnen:

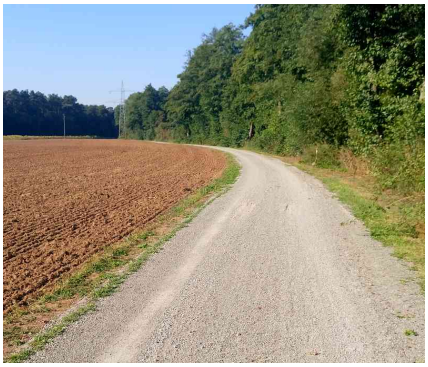
a.) Direktverbindung nach Großostheim
Wir fordern den Weiterbau einer direkten schnellen Radwegverbindung entlang der Staatsstraße 3115 nach Großostheim. Der daraus resultierende Zeitgewinn für die Radfahrenden führt zu einer deutlichen Attraktivierung. Wichtig wird es dies bei den Planungen für die Neuanbindung der B 469 über einen Kreisverkehr am Knoten Großostheim zu berücksichtigen.

Das Radverkehrskonzept hat die Mängel der Radwegverbindung entlang der Großostheimer Straße mit ihren vielen Gefahrenstellen und Mängeln aufgezeigt (vgl. RVK. Seite 64 und 65). Die Routenführung durch das Industriegebiet ist nicht direkt und auch nicht sicher. Die umwegigen Verbindungen sind nicht alltagstauglich.

Der Knoten Willigisbrücke-Darmstädter Straße – Großostheimer Straße ist umzugestalten. Der Radverkehr von der Willigisbrücke wird nicht mehr durch Tunnel geleitet, sondern soll direkt in die Großostheimer Straße einfahren können.

Für die direkt an der Straße liegenden Radverkehrsanlagen auf der Großostheimer Straße zwischen Ende Radweg nach der Bahnunterquerung bis zur Innenstadt ist die Sicherheit zu erhöhen. Dort wird der Radweg oft von Kraftfahrzeugen befahren. Insbesondere an den morgendlichen Rückstaus an der Rampe zur Adenauerbrücke ist dies der Fall. „Protected Bike Lanes“ könnten hier modellhaft eingesetzt werden, um ein Befahren der Radverkehrsanlagen durch den MIV zu verhindern.

b.) Radwegverbindungen Aschaffenburg-Babenhausen über Stockstadt



Bei der Weiterfahrt Richtung Hessen endet die „Metropolregion“ schon hinter Stockstadt. Alltagsradverkehr, welcher gerade durch Pedelecs auf Distanzen bis 20 km neue Potentiale erreicht, benötigt geeignete Strecken. Babenhausen muss durchgängig auf einer asphaltierten, direkten und alltagstauglichen Radverbindung erreichbar sein. Von Babenhausen aus gibt es ein sehr gutes alltagstaugliches Bestandsradwegenetz Richtung Dieburg oder Rodgau.

c.) Obernau zum Radweg an der Staatsstraße anbinden.
Wir fordern den Schluss der Radweglücke zwischen Obernau/Maintalstraße und der Staatsstraße. Der ADFC hatte dies bereits 2014 angeregt. Bis heute konnte nur ein Absenken der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 auf 50 km/h erreicht werden. Die örtliche Situation zwischen nördlichem Obernau und dem an der Staatsstraße vorhandenen Radweg ist aufgrund der doch gegebenen Verkehrsbelastung nicht hinnehmbar.

d.) Radfahren im Hafen freigeben
Das Radfahrverbot im Hafen erschwert die Erreichbarkeit der Stadt. Statt dessen wurde der Bereich um die B 26 herum mit Radfahrverboten gespickt (Schönbusch, Hafen).

Das Radfahrverbot im Bereich des Hafens ist aufzuheben. Berufspendler müssen diesen aus allen Richtungen mit dem Rad ohne erzwungene Umwege erreichen können.

e.) Brücke Mainaschaff - Stockstadt
Diese Brücke ist für den überörtlichen Radverkehr wichtig, obwohl Radfahren dort eigentlich nicht erlaubt ist. Wir fordern die Herstellung einer tauglichen direkten Radverbindung zwischen Mainaschaff und Stockstadt.

Abbildung: Brücke Stockstädter Seite

In der Verkehrsbeziehung Mainaschaff-Stockstadt ist zwar im Regelfall von einer Nutzung der Autobahn auszugehen. Gerade für Fahrten von Mainaschaff in den südlichen Bereich Stockstadts oder zum Hafen ist die Fahrtbeziehung über Ebertbrücke und Darmstädter Straße die kürzere. Folglich gibt es auch hier ein Umverlagerungspotential.

Eine radverkehrstaugliche Ertüchtigung des Steges kann auf Gemeindeebene zunächst aus Finanzgründen nicht realisiert werden. Dies kann von den Gemeinden alleine, wie Vorbesprechungen des ADFC mit diesen gezeigt hat, nicht gestemmt werden. Die Bahn als Eigentümerin der Brücke zeigt kein Interesse an der Stegverbreiterung und verweist auf die Problematik der Brückenstatik. Es wäre folglich eine Beteiligung des Landes Bayern an infrastrukturellen Maßnahmen erforderlich.

Zunächst wäre es wichtig eine Feststellung der heutigen Nutzerzahlen anzugehen, um

dann entsprechende Schritte auf den Weg zu bringen. Dieser Aspekt wurde bei den Beratung der Verkehrssituation in Stockstadt ausgeblendet.

f.) Nilkheimer Brücke für Radverkehr ertüchtigen
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 Brücke müsste an den Radweg entlang der Staatsstraße und direkt nach Obernau angebunden werden. Die Wege zur Brücke sind teilweise bereits heute asphaltiert vorhanden.

g.) Zukünftige Obernauer Schleuse radtauglich machen
Über die Schleuse Obernau würde eine schnelle Verbindung von Obernau/Sulzbach in die Industriebetriebe in Nilkheim und Leider/Hafen mit dem baldigen Neubau der Schleuse geschaffen werden. Hier ist davon auszugehen, dass dies zu einem Wechsel des Verkehrsmittels auf dem Arbeitsweg von Sulzbach/Obernau kommend herbeiführt. Die zukünftige gegebene Barrierefreiheit kommt Radfahrern, Rollstuhlfahrern usw. zugute.

h.) Fahrradabstellanlagen
Ein starker Anteil der Berufstätigen bemängelt das Fehlen geeigneter Fahrradabstellanlagen am Arbeitsplatz (Siehe Haushaltsbefragung Stadt Aschaffenburg 2013). Die besten Wege nutzen nichts, wenn es am Arbeitsort keine anforderungsgerechten und sicheren Abstellanlagen gibt. Deshalb fordern wir die Umwandlung eines überschaubaren Teils der exorbitant zahlreich vorhandenen PKW-Abstellplätze in Flächen für die Aufstellung von Fahrradabstellanlagen. Ein PKW-Stellplatz schafft Platz für 6-8 Fahrradabstellplätze.

Baustein Bike+Ride: Stärken und bewerben

Schnittstelle ÖPNV/Fahrrad
Der Nahverkehr wird in den Gemeinden den „letzten Winkel“ nicht erschließen können. Bei der Andienungslücke geht es um Entfernungen, welche sehr leicht mit dem Fahrrad überwunden werden können (1-2 km). Bike+Ride ist in der Region bayerischer Untermain weitgehend nur an Bahnhöfen realisiert – und dort auch mit den bekannten Defiziten.

Für Berufspendler, welche höherwertige Fahrräder nutzen, sind entsprechend gesicherte Fahrradabstellanlagen (Fahrradboxen) erforderlich. Fahrräder werden an Bahnhöfen oder Bushaltestellen nicht für kurze Zeitabschnitte, sondern für viele Stunden abgestellt.

Pedelecs und E-Bikes motivieren die Nutzer zu längeren Strecken. Radboxen mit Lademöglichkeit müssten am Abend die Heimfahrt mit vollem Akku erlauben und für eine gute Beleuchtung sorgen. Oft fördert die Lücke in der Wegekette, dazu gehören auch geeignete Abstellanlagen, die Entscheidung für die gesamte Strecke das Auto zu nutzen. Dieser Wirkungskreis muss durchbrochen werden.

In dieser Hinsicht ist man im Landkreis Darmstadt-Dieburg schon einige Schritte weiter, wie das Bild mit Abstellanlagen und Fahrradboxen aus Babenhausen zeigt.

Abbildung: Babenhausen, Fahrradboxen und Abstellanlagen

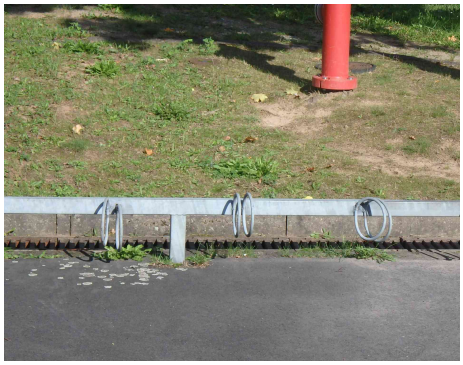
a.) Stockstadt
Die Bike+Ride-Abstellanlage am Bahnhof in Stockstadt zeigt eine Überlastung. D.h. es werden wesentlich mehr Fahrräder abgestellt, als Stellplätze vorhanden sind. Hierbei besteht Handlungsbedarf. Dies wurde vom ADFC bereits angesprochen und eine Umwandlung von PKW-Stellplätzen zur Aufstellung von Fahrradabstellanlagen durch die mit der Marktgemeinde diskutiert.

Abbildung: Überlastete Abstellanlage in Stockstadt - werktags

b.) Großostheim
Es gibt nur rudimentär vorhandene Abstellanlagen. Eine hochwertige Bike+Ride-Anlage wäre z.B. im Bereich Wendelin-Veit-Straße sinnvoll, da dort mehrere Buslinien vorbeiführen.

c.) Niedernberg/Großwallstadt
In Niedernberg gibt es lediglich an der Haltestelle Waldweg eine (neu errichtete) Fahrradabstellanlage. Insofern besteht im Einzugsbereich der Linie 60 noch deutlicher Handlungsbedarf.

d.) Landkreis Miltenberg – Strecken der Westfrankenbahn (AB-Wertheim/MIL-Seckach)
Der ADFC hat Ende 2015 die Situation der Abstellanlagen an den Bahnhöfen bewertet. Es besteht durchaus Potential Verkehrsverlagerungen durch die Errichtung geeigneter Fahrradabstellanlagen (Fahrradboxen an RE-Halten, Bike-Stationen) zu erreichen. Erste Ansätze gibt es punktuell. Allerdings sind gesicherte Radabstellanlagen im wesentlichen Fehlanzeige. Dies wäre zu ändern.



Unattraktive Abstellanlage in Dorfprozelten (Felgenkiller)

Elsenfeld – Bahnhof Westseite
Abstellanlage in desolatem Zustand ohne Anschließmöglichkeit, mit Schrottrad

e.) Öffentlichkeitsarbeit
Für ein Bike+Ride-System ist Öffentlichkeitsarbeit erforderlich, um dieses bekannt zu machen und den Umstieg auf den Umweltverbund zu fördern. Das beste System nutzt nichts, wenn keiner davon Kenntnis hat.

Begleitende Maßnahmen

Effektive Parkraumbewirtschaftung
In der Stadt gibt es mit ca. 5000 Parkhausstellplätze und einer im vierstelligen Bereich liegenden Zahl von kostenpflichtigen und kostenfreien Stellplätzen (Volksfestplatz, Mainufer, vor Firmen wie Takata/TRW/Linde) ein sehr gutes Angebot für den MIV. Eine effektive Parkraumbewirtschaftung kreiert einen Push hin zu den Verkehrsträgern des Umweltverbundes.

Anlage: Exkurs Kulturstadt – Schönbusch (Renate Gernhardt)

Die B26 / Darmstädter Straße ist als gleichzeitig mit dem Park Schönbusch entstandene „Darmstädter Chaussee“ bzw. „Große Schönbuschallee“ elementarer Teil der historischen Grünachse, die sich mit Schöntal, Fasanerie, Godelsberg usw. durch und um die Stadt zieht. Da es sich um einen der ältesten Landschaftsgärten im englischen Stil überhaupt und den ältesten in der klassischen Ausprägung auf dem Festland handelt, muss diese Tatsache mit allen Konsequenzen endlich respektiert werden, bevor man ihm durch die breite Verkehrsschneise irreparablen Schaden zufügt. Auch wenn die zweite Fahrbahn auf die Seite des Waldfriedhofs gelegt werden soll, wirkt der gesamte Straßenkomplex (an den Kreuzungen durch Abbiegespuren nochmals ausgebreitet) sowohl in den Schönbusch hinein, als auch in umgekehrter Blickrichtung vom Schloss her verheerend.
Das Zitat von Jost Albert, zuständiger Direktor der bayerischen staatlichen Schlösser, Gärten und Seen aus der Denkmaltopografie 2015 verdeutlicht den hohen kulturellen Stellenwert: *„ … Die Modernität des unter Erthal verfolgten gartenkünstlerischen und städtebaulichen Gestaltungsansatzes und die künstlerische Qualität der vor allem unter der Leitung des noch jungen Friedrich Ludwig Sckell realisierten landschaftlichen Gartenanlagen können in ihrer kulturgeschichtlichen Bedeutung gar nicht hoch genug eingeschätzt werden. Die im späten 18.Jh. geschaffenen Gartenanlagen sind als Einzeldenkmäler herausragende gartengeschichtliche Zeugnisse. In seiner Gesamtheit, vor allem aber im Hinblick auf die künstlerische Qualität des Geschaffenen, kann sich das Aschaffenburger Grünsystems ohne Weiteres mit dem wesentlich berühmteren und nahezu zeitgleich entstandenen „Dessau-Wörlitzer Gartenreich“ des Fürsten Franz von Anhalt-Dessau messen lassen.“*
Dieser Wert darf nicht dem „Sachzwang“ Kfz-Verkehr geopfert werden. Kultur ist nicht nur ein Wert an sich, sondern auch ein Wirtschaftsfaktor, wenn man sie denn günstig zu positionieren weiß.

Verweise

- Auszug aus Radverkehrskonzept der Stadt Aschaffenburg – Seite 64+65 (Situation Großostheimer Straße
- Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept der Region Bayerischer Untermain
- Präsentation Radverkehr Stockstadt – mit Vermerken zur Besprechung vom 21.10.2016
- Bewertung Radwegesystem Großostheim – ADFC vom 10.11.2014
- Bewertung Bahnhöfe LK Miltenberg durch den ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V. zur Beratung Nahverkehrsplan, Herbst 2015.

Fotos

- Private Aufnahmen

Verfasser:
Radverkehr: ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V.