

ADFC e.V. | Höhenweg 12 | 63743 Aschaffenburg

Stadt Aschaffenburg
Radverkehrsbeauftragter
Herrn Jörn Büttner
Dalbergstraße 15
63739 Aschaffenburg

20.11.17

Anbindung Stadtteil Damm an die Innenstadt für den Radverkehr

Sehr geehrter Herr Büttner,

vor kurzer Zeit wurde der Knoten Glattbacher Überfahrt/Auhofstraße/Lange Straße neu gestaltet. Betreffend dieses Knotens und verschiedener Fragestellungen zur weiteren Führung des Radverkehrs wurden folgend aufgeführte Punkte kritisch betrachtet, nachdem der ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V. wiederholt von Bürger/-innen angesprochen wurde. Bei der Strecke Langestraße – Glattbacher Überfahrt handelt es sich um eine Hauptverbindung 1. Ordnung gemäß Karte 2 Radverkehrsnetz (RVK).

1. Brücke Glattbacher Überfahrt

Bestand/Problembeschreibung:

Der Schutzstreifen auf der Brücke Glattbacher Überfahrt weist lediglich eine Breite von ca. 1,22 m auf. Am ca. 15 cm hohen Bordstein auf der Brücke können Radfahrer mit dem Pedal hängen bleiben. Dem Radfahrer stehen auf der Brücke daher effektiv nutzbar nur ca. 0,95 m Verfügung.

Dies entspricht definitiv erstens nicht den Richtlinien und zweitens nicht dem Bedarf. Die ERA 2010, welche im Radverkehrskonzept als Grundlage für die Ausgestaltung von Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet vereinbart wurde sieht vor, dass „ein Schutzstreifen in der Regel 1,50 m, mindestens aber 1,25 m breit ist. Diese Maße sollten vergrößert werden, wenn die nutzbare Breite des Schutzstreifens eingeschränkt ist (z.B. durch nicht gut befahrbare Rinnen o. Ä.).“.

Der Fußweg ist mit nur 2.00 m Breite eher schmal gehalten, welche sich im Bereich der Straßenleuchten auf ca. 1,60 m reduziert. Für die gegebene Frequentierung durch Fußgänger ist dies nicht ausreichend. Zu beobachten ist dazu ein Fehlverhalten von

**Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club
Aschaffenburg e.V.**
Höhenweg 12
63743 Aschaffenburg

Tel. 06021/69302
adfc-aschaffenburg@web.de
www.adfc-aschaffenburg.de

Bankverbindung

Sparkasse Aschaffenburg
BLZ 795 500 00
Kto. 5 052 964
IBAN: DE47 7955 0000 0005 0529 64
BIC: BYLADEM1ASA

Spendenkonto

Sparkasse Aschaffenburg
BLZ 795 500 00
Kto. 8 062 846

Radfahrern (ca. 5 – 10 %), welche in beiden Richtungen die Gehwege befahren, weil sie sich auf der Straße nicht sicher fühlen oder durch die Ausführung des Knotens als Ampelkreuzung dazu verleitet werden.

Die gegebene Mittellinie auf der Brücke verhindert eine Entschleunigung des Verkehrsgeschehens, da sie dem MIV eine jeweils eigene Fahrspur einräumt. An anderen Stellen im Stadtgebiet wurde an Straßen mit einer ähnlichen Verkehrsbelastung auf die Mittellinie verzichtet.

Beobachtbar ist ein Fehlverhalten von Kraftfahrern, welche ohne Notwendigkeit zumindest teilweise über den Schutzstreifen fahren. Dies betrifft nicht nur den Schwerverkehr/Busverkehr, sondern betrifft in hohem Maße den MIV.

Vorschlag:

Der Schutzstreifen ist über die Brücke auf mindestens 1,50 m zu verbreitern. Aufgrund der besonderen Situation (Kurve auf der Brücke) ist zu prüfen, inwieweit dieser noch breiter ausgebildet werden könnte.

Die Leitlinie in der Fahrbahnmitte sollte entfernt werden.

Zur Verdeutlichung wären an dieser Stelle ebenso – wie im Verlauf der Ottostraße – Langestraße Fahrradpiktogramm aufzubringen.

Ein Durchfahrtsverbot für LKW sollte an dieser Stelle erwogen werden. Hier sind mit der Route über die Auhofstraße – Ringstraße – Goldbacher Straße genügend Fahrtalternativen vorhanden.

Zur Entschleunigung sollte erwogen werden über die Brücke und bis zur Kreuzung Elisenstraße die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren.

2. Kreuzung Bahnparallele/Auhofstraße

Bestand/Problemlage:

Für links abbiegende Radfahrer wurde ein vorgezogener Abbiegestreifen eingerichtet. In der Praxis hat sich mittlerweile gezeigt, dass es bei höheren Verkehrsstärken an beiden Fahrspuren an der Ampel von Auhofstraße kommend, eine eher unkomfortable Situation entsteht, indem Radfahrer zwischen dem Kraftverkehr auf diesen Abbiegestreifen nach links abbiegen müssen.

Aufgrund der getrennten Signalisierung für den geradeausfahrenden und rechtsabbiegenden Kraftverkehr entsteht die Situation, dass in nicht geringem Maße Kraftfahrer rechts der zum Linksabbiegen aufgestellten Radfahrer vorbeifahren. Die zeitliche Differenz zwischen rot-rot und rot-grün beträgt je nach Beeinflussung der LSA durch den Busverkehr ca. 15 Sekunden.

Es ist auch zu beobachten, obwohl kein Aufstellstreifen vorhanden ist, dass sich Radfahrer aus der Auhofstraße beim Linksabbiegen vor

dem Kraftverkehr an der Ampel oder sogar zwischen Fahrzeugen auf der Kfz-Fahrbahn aufstellen.

Von der Glattbacher Überfahrt kommend Fahrtrichtung Nord stellen sich Kraftfahrzeuge an der Ampel auf die selbe Höhe wie der Radverkehr auf. D.h. an dieser Stelle funktioniert der vorgezogene Streifen oft nicht.

Vorschlag:

Die Signalisierung sollte überprüft werden, ob es sinnvoll ist, dass die Geradeausfahrer an dieser Stelle vor den Linksabbiegern grün erhalten.

Für den links abbiegenden Radfahrer von der Auhofstraße kommend sollte ersichtlich sein, an welchen Stellen er über die Kreuzung fahren soll. Der Einsatz von weiteren Piktogrammen hinter dem vorhandenen Piktogramm mit Richtungspfeil sollte geprüft werden.

Ggf. wäre eine Aufstellfläche von 3 m Tiefe an der Ampel für links abbiegende Radfahrer vorzusehen um eine Entschleunigung des Verkehrsgeschehens zu erreichen und dem Radfahrer die Enge der Situation zu nehmen. Gleiches gilt für den Radverkehr von der Brücke kommend. Zur Verdeutlichung wäre ein Piktogramm aufzubringen, welches die Fahrtrichtung des Radverkehrs Richtung Langestraße aufzeigt (Geradeauspfeil).

3. Radfahrverbot Bahnparallele

Bestand/Problemlage

Radfahrer aus der Auhofstraße überqueren die Kreuzung und setzen die Fahrt Richtung Westen in hohem Maße (über 30 %) über die Bahnparallele fort. Dies konnten wir bei mehreren Vor-Ort-Terminen beobachten. In einzelnen Fällen wird dabei sogar die Fahrbahn genutzt, meist fahren Radfahrer aber auf dem nicht freigegebenen Gehweg weiter.

In der Gegenrichtung von der Bahnparallele kommend spielt dies eher keine große Rolle. Es ist jedoch ebenso zu beobachten, dass die Fahrbahn Richtung Glattbacher Überfahrt und der Gehweg ebenso genutzt werden.

Dieses Verbot wird deswegen nicht beachtet, da sich Radverkehr nicht auf bestimmte Strecken zwingen lässt. Die Radfahrenden suchen sich den kürzesten Weg (z.B. zum Bahnhof).

Der Fußweg Richtung Hauptbahnhof wurde nur in einer Breite von ca. 2,35 m ausgestaltet. Selbst bei einer geringen Nutzung durch Fußgänger scheidet eine Freigabe für den Radverkehr in Form eines gemeinsamen Geh- und Radweges an dieser Stelle aus. Dies gilt erst recht für eine Freigabe im Zweirichtungsverkehr.

Vorschlag

Ein Wegfall des Radfahrverbotes auf der Bahnparallele zwischen Abstellanlagen Bahnhof und dem Knoten Glattbacher Überfahrt wäre

zu prüfen. Daher würde dies die einzig mögliche Variante darstellen, ohne in bauliche Maßnahmen gehen zu müssen. Aufgrund der für Radfahrer günstigen Topographie dürfte dies auch möglich sein.

Langfristig jedoch sollte eine bauliche Optimierung angedacht werden.

4. Zielsetzung Bereich Elisenstraße/Ludwigstraße/Glattbacher Überfahrt im Allgemeinen

Bestand/Problemlage:

Bereits in seiner Stellungnahme vom 11.03.2016 zur Situation Knoten „Umbau Kreuzung Glattbacher Überfahrt/Auhofstr./ Bahnparallele“ hat der ADFC eingeschätzt, dass „ungeachtet der Entscheidung aufgrund der auftretenden Verkehrsdichten die Attraktivität für viele Radfahrer (u.a. Familien mit Kindern/ Schulkindern) nicht gegeben ist. Dies wiegt um so schwerer, da es sich bei der Verbindung Langestraße-Glattbacher Überfahrt um eine Hauptverbindung 1. Ordnung handelt, die zum Erreichen der Innenstadt für den Radverkehr aus den nördlichen Stadtteilen und aus Glattbach unumgebar ist.“

Logisch wäre an dieser Stelle die Fortsetzung der definierten Radroute Alzenau-Aschaffenburg über das Dämmer Tor hinaus zur Innenstadt. Zur Verdeutlichung wurden in diesem Bereich Fahrradpiktogramme aufgebracht.

Dass dies nun so eingetreten ist, zeigen uns viele Gespräche mit Bürgern. Bei der Gestaltung des Knotens an sich wurden die Regularien hinsichtlich Breiten, Aufstellflächen usw. eingehalten. Die gegebene Verkehrsdichte vor Ort ist jedoch einer Akzeptanz für den Radverkehr abträglich.

Vorschlag:

Die Achse Lange Straße – Glattbacher Überfahrt – Elisenstraße - Ludwigstraße hat eine hohe Bedeutung für den Umweltverbund (ÖPNV=Buslinien zum ROB, Radverkehr zu den Abstellanlagen und zur Innenstadt – Hauptverbindung 1. Ordnung). Demzufolge sollte der Umweltverbund priorisiert und Maßnahmen ergriffen werden, welche das Ziel haben den motorisierten Individualverkehr auf dieser Achse zu reduzieren. Wir bitten dies im aktuell angedachten Gutachten zur Verkehrsentwicklung der Innenstadt mit einzubringen.

Langfristig sollte eine gesonderte Brücke für den Radverkehr und Fußverkehr erwogen werden. Z.B. in Freiburg wird eine Fahrradstraße über eine gesonderte Brücke über die Bahnanlagen unweit des Freiburger Hauptbahnhofes geführt. Hier wäre eine Fortsetzung direkt zur City-Galerie und darüber hinaus über die Ernthofstraße in das östliche Stadtgebiet konsequent, um eine durchgängige Radroute durch die Stadt zu erhalten.

Mit freundlichen Grüßen

i.A. Tino Fleckenstein

Anlage: Präsentation (wird digital bereitgestellt)

Kontakt:

Tino Fleckenstein

Hibiskusweg 10

63741 Aschaffenburg

Tel. 06021 858296

Mobil: 0160 90933921

E-Mail: camp0123@freenet.de