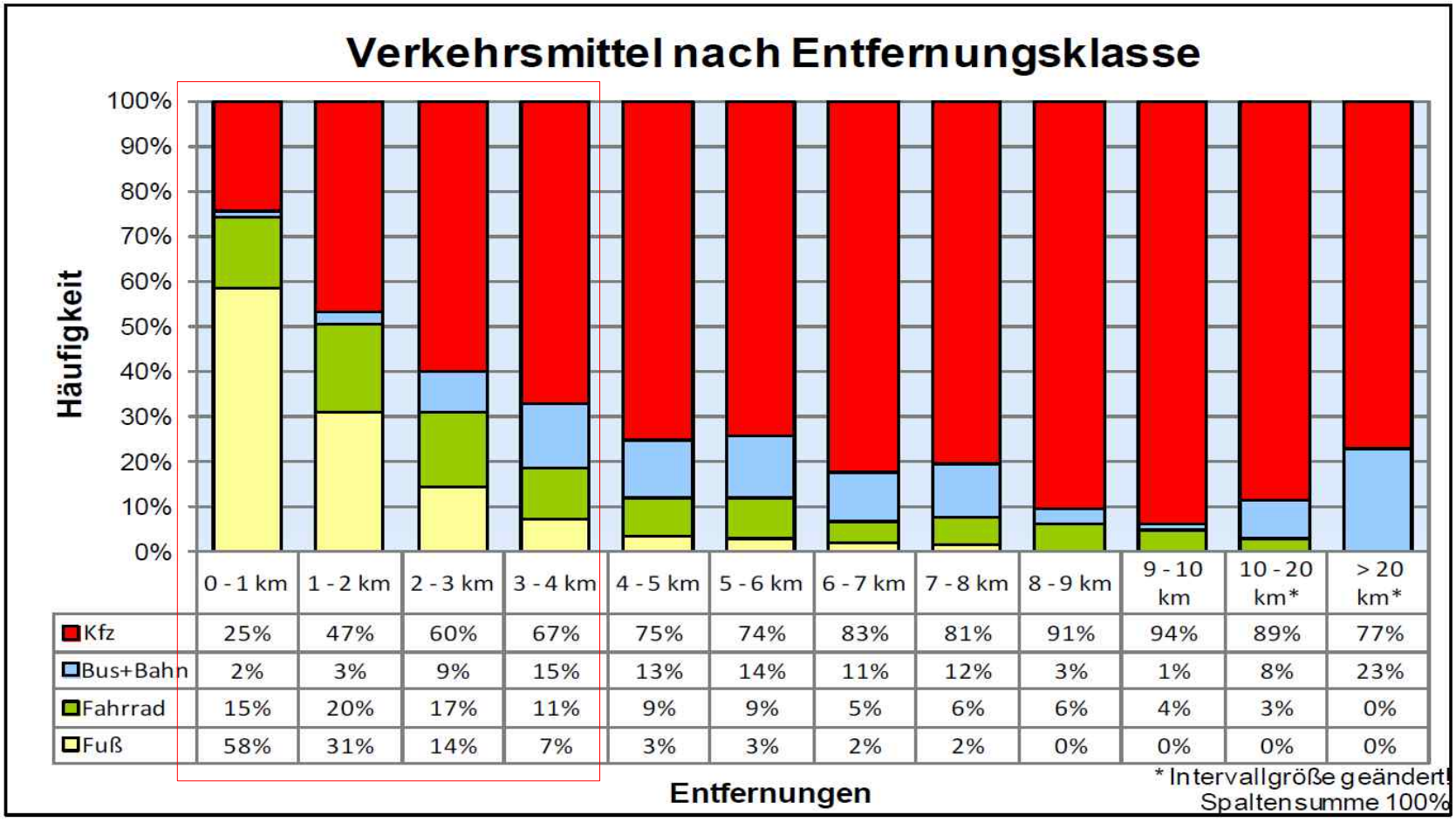
Karlstein – Einschätzung der Radwegesituation

Übergeordnete Trends im Radverkehr

Ausgangslage: Modal Split

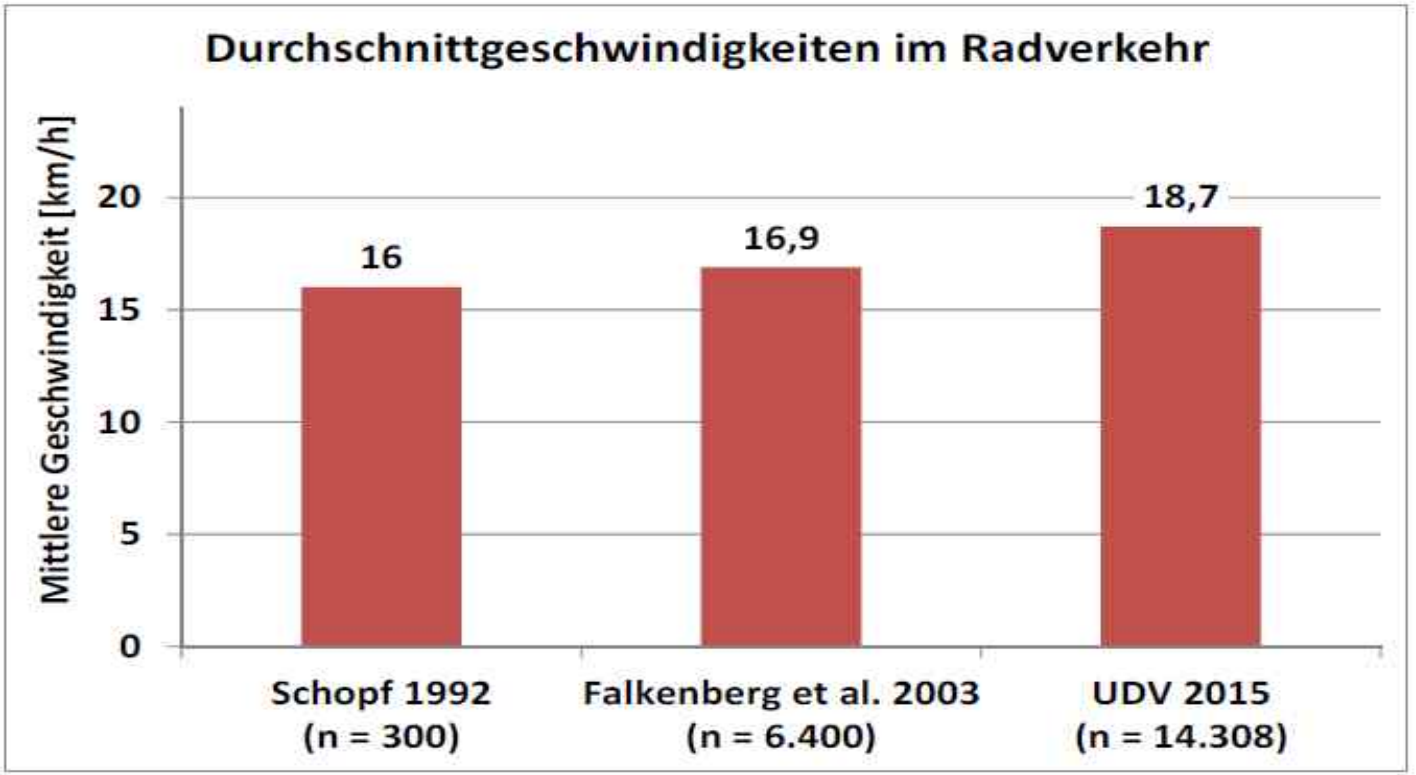
BV Stadt Aschaffenburg 10.02.2015

- **Schon bei kurzen Entfernungen hoher Autoanteil, ab 2 km dominiert das Auto!**
- **51 % der Autofahrten kürzer als 4 km!**



	0 - 1 km	1 - 2 km	2 - 3 km	3 - 4 km	4 - 5 km	5 - 6 km	6 - 7 km	7 - 8 km	8 - 9 km	9 - 10 km	10 - 20 km*	> 20 km*
Kfz	25%	47%	60%	67%	75%	74%	83%	81%	91%	94%	89%	77%
Bus+Bahn	2%	3%	9%	15%	13%	14%	11%	12%	3%	1%	8%	23%
Fahrrad	15%	20%	17%	11%	9%	9%	5%	6%	6%	4%	3%	0%
Fuß	58%	31%	14%	7%	3%	3%	2%	2%	0%	0%	0%	0%

Ausgangsbasis Durchschnittsgeschwindigkeiten im Radverkehr

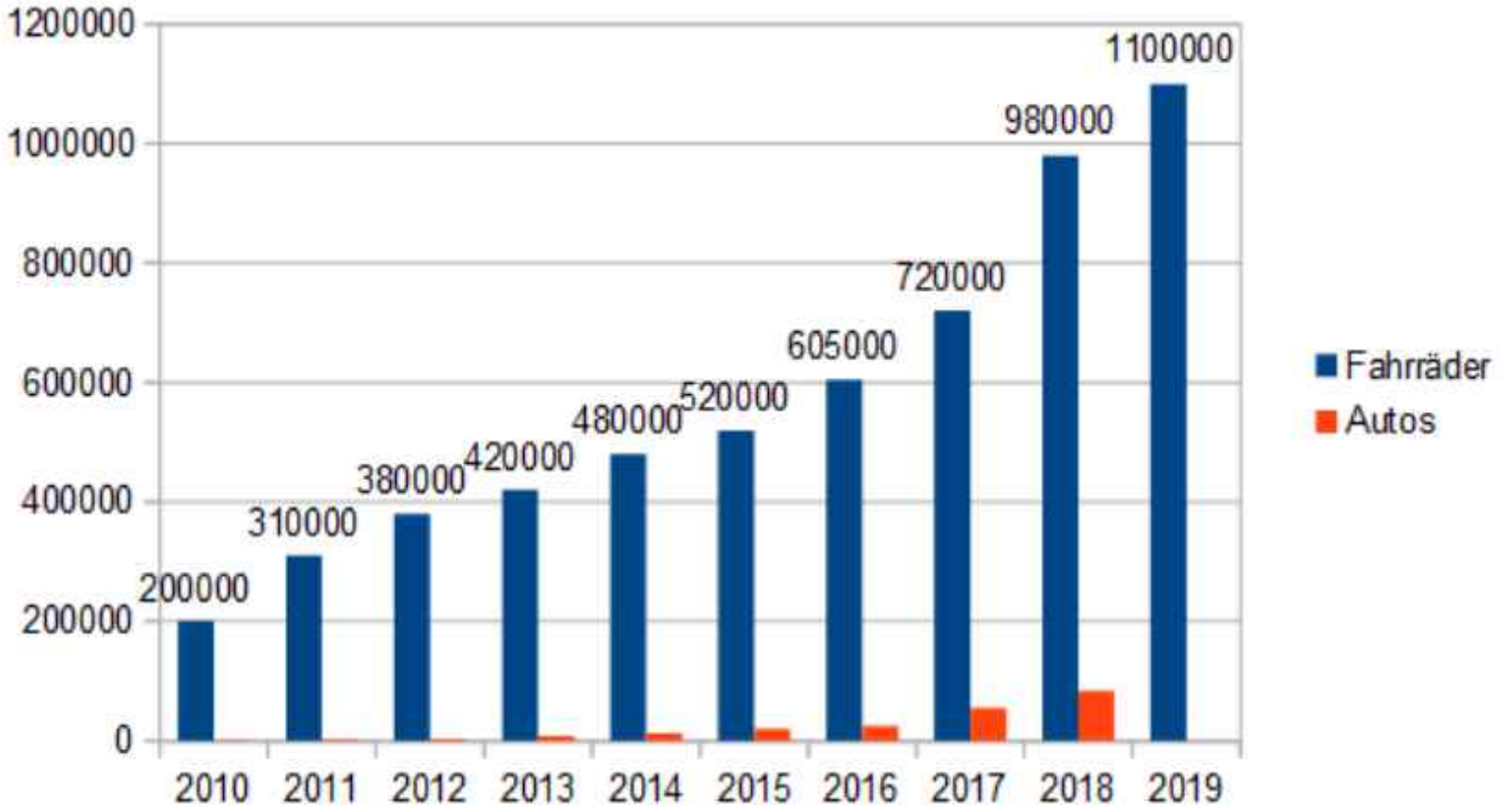


saufkommen und -infrastruktur auf das Unfallgeschehen

Neue Akteure im Straßenverkehr: Pedelecs

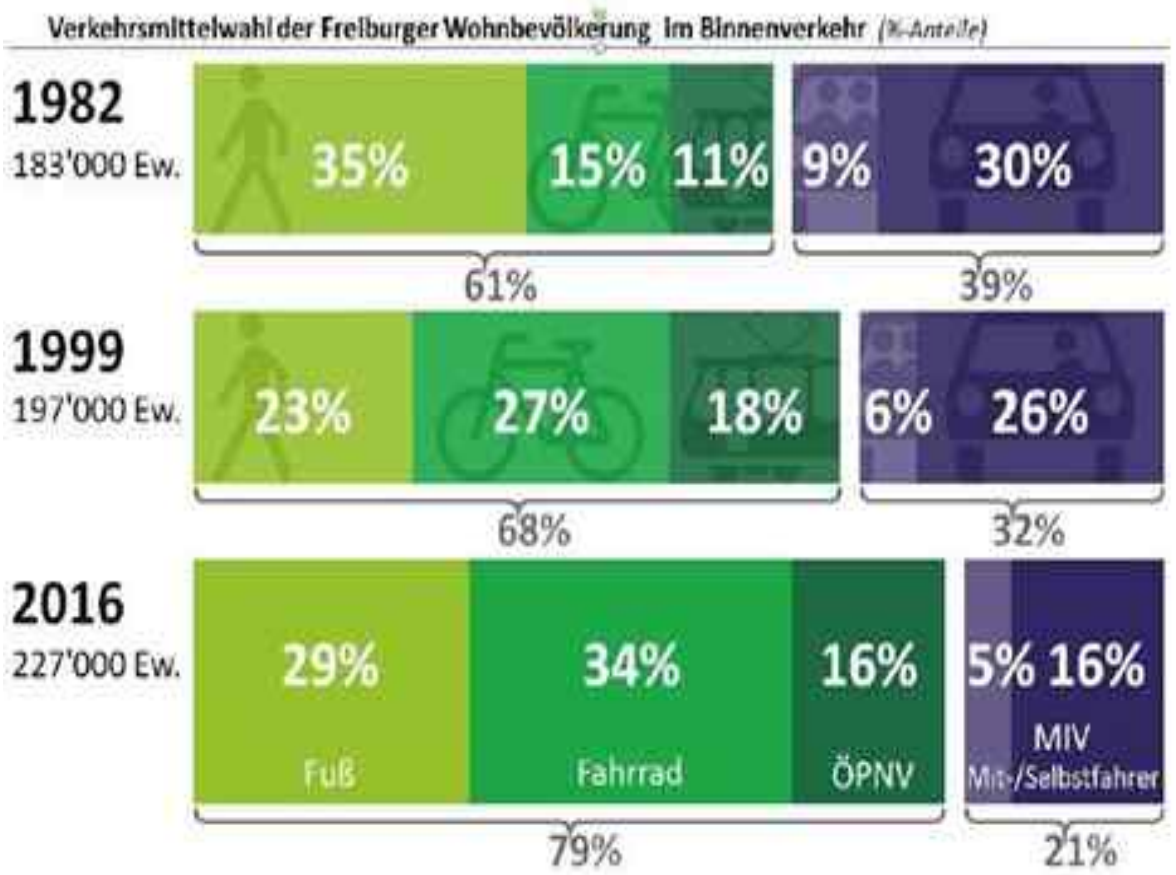
Verkaufszahlen Bundesweit, Schätzung 2019: 1,1 Mio

- **Auf KARLSTEIN runtergerechnet: 100 Pedelecs im Jahr 2019 verkauft!**

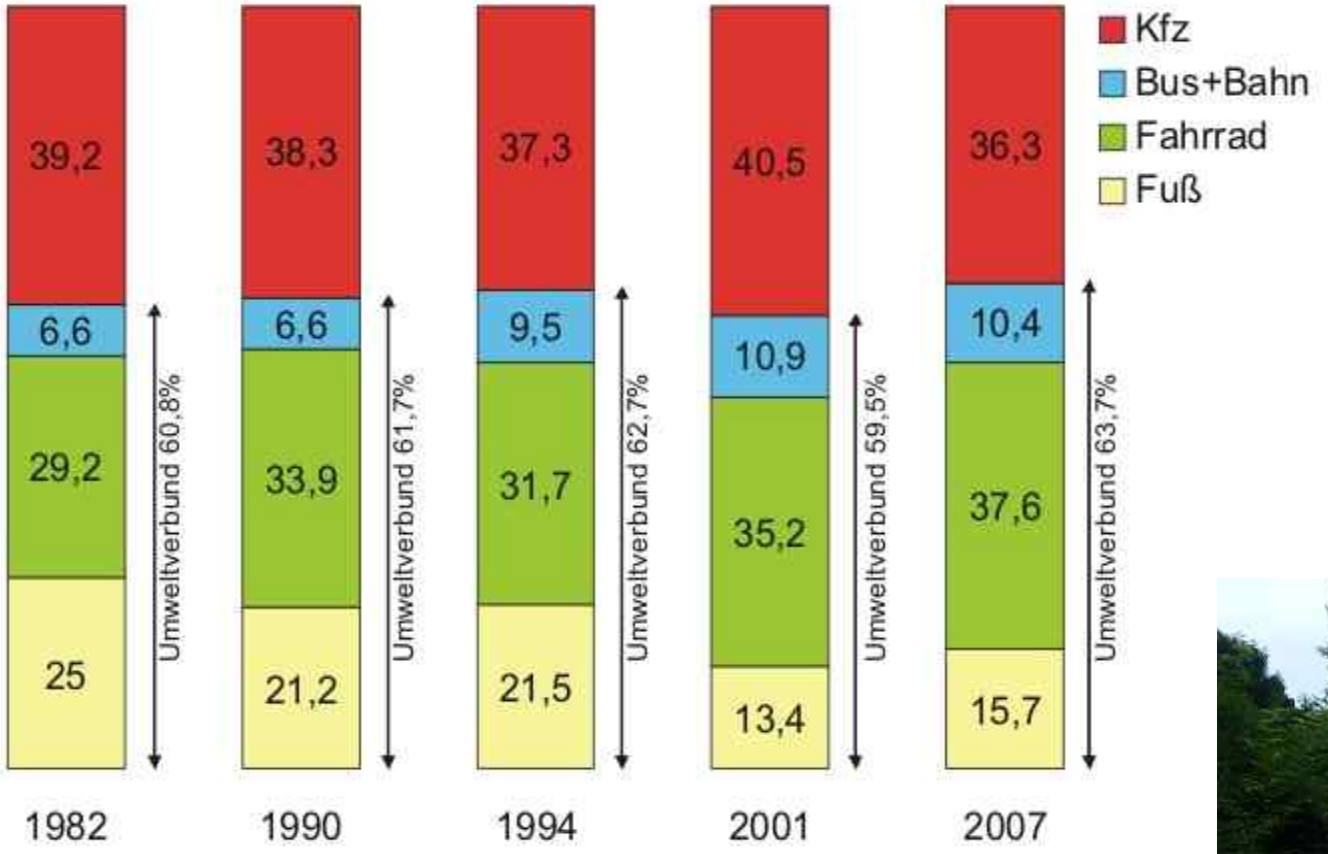


Radanteil im Wachstum (Frankfurt)

Freiburg (Binnenverkehr)



Münster (Gesamtverkehr)



Zähldaten 2018-2019
Alexandrastraße Aschaffenburg

Erwartet: 500 /Tag;

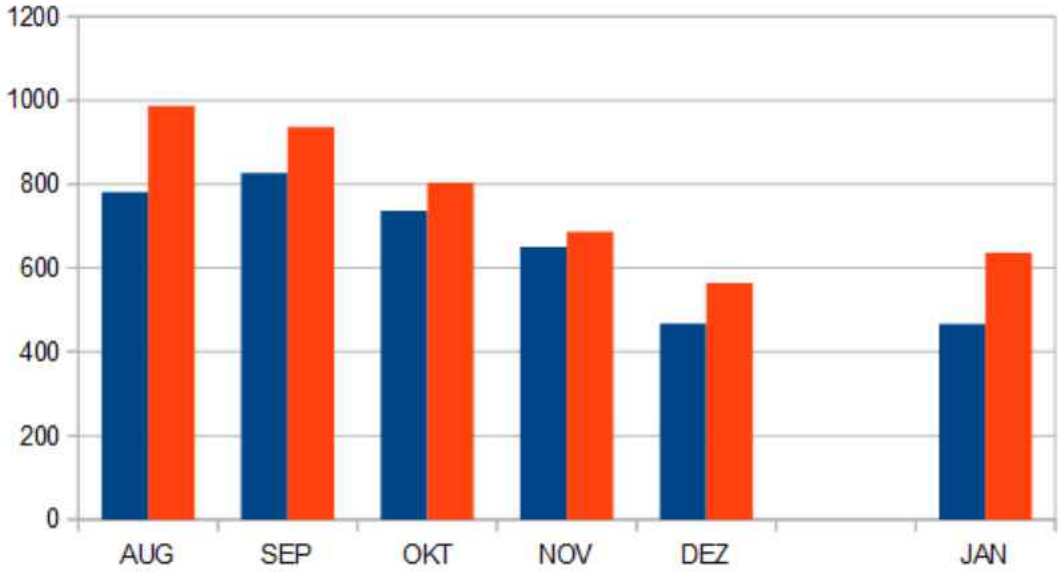
November 18: 700/Tag

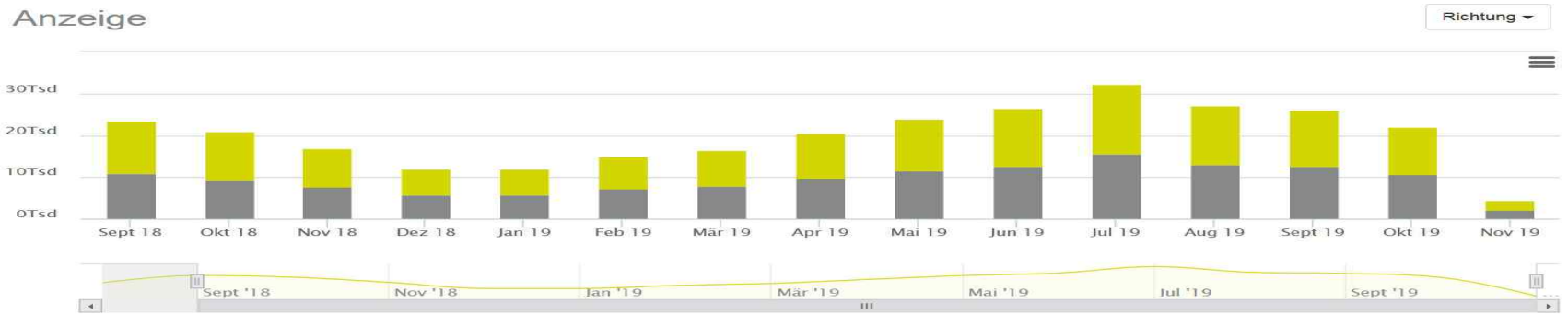
Spitzenwerte regelmäßig

über 1000/Tag

Mittelwerte Mo-Fr

- **AUG + 26 % (781 zu 987)**
- **SEP + 13 % (827 zu 937)**
- **OKT + 9 % (737 zu 804)**

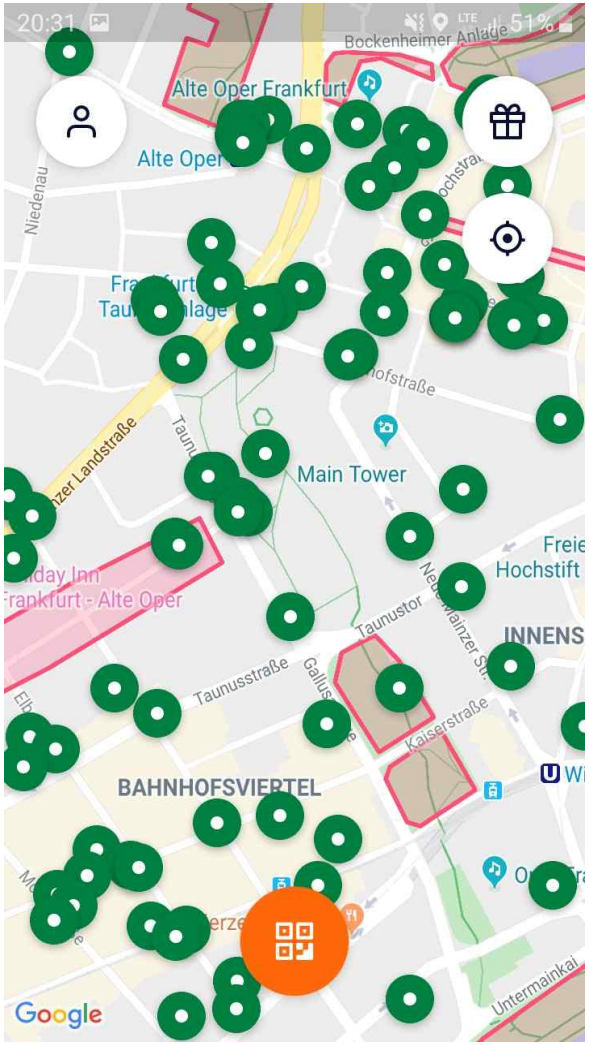




Neue Akteure im Straßenverkehr

Noch mehr : E-Scooter

- Hier noch sporadisch
- In Berlin und anderen Städten ein Thema

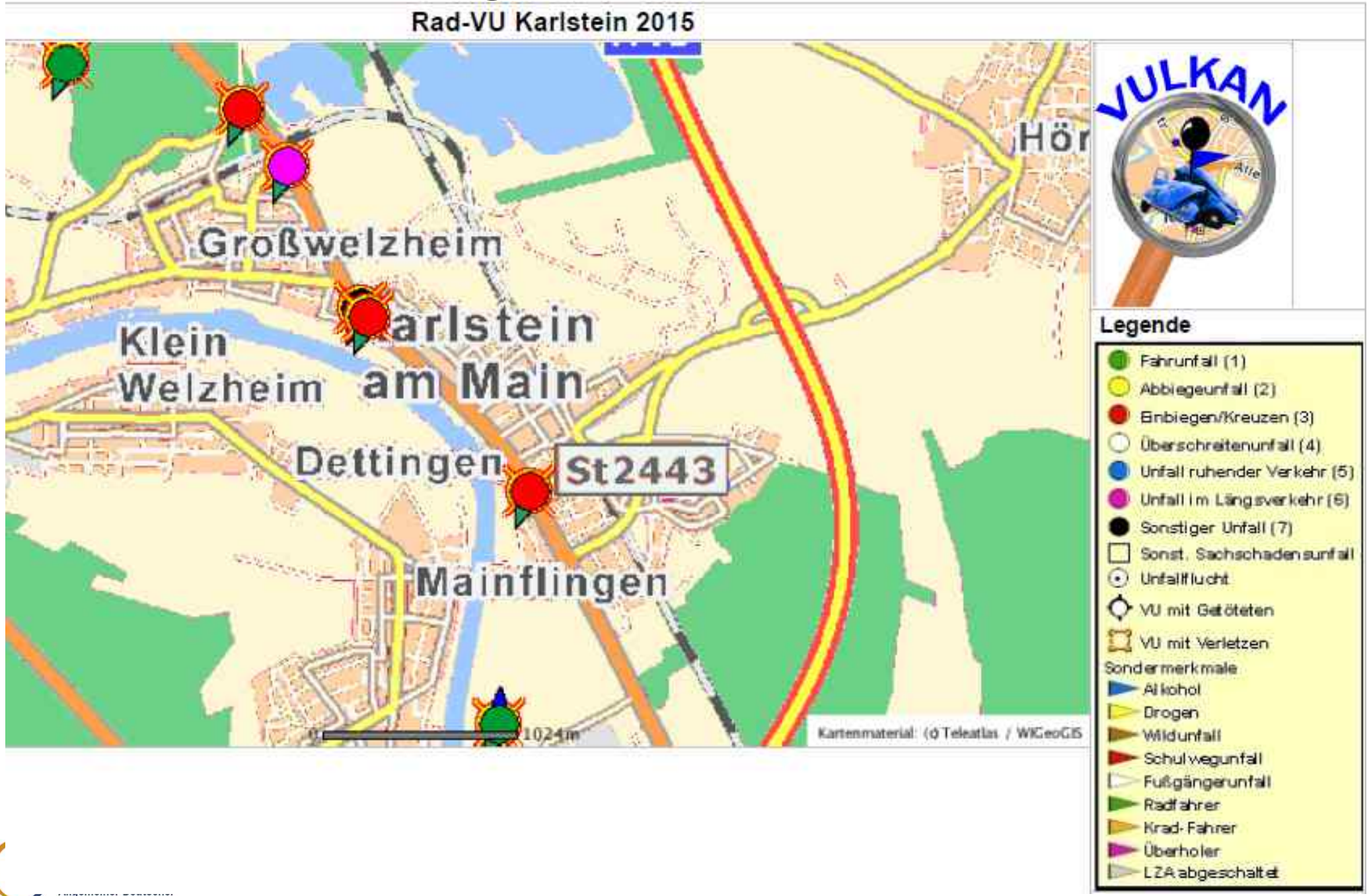


Zwischenfazit Radverkehr

- **Werte liegen deutlich über den Erwartungen**
- **Es gibt deutliche Steigerungen – und das binnen Jahresfrist! Dies zeigen Fahrradzählanlage, die hohe Belegung der neu installierten Abstellanlagen, auch Daten aus Erhebung Fußgängerzone/Miteinanderzone**
- **Neue Akteure: Pedelecs, E-Scooter**
- **Kritisch: gemeinsame Führung mit Fußverkehr!**

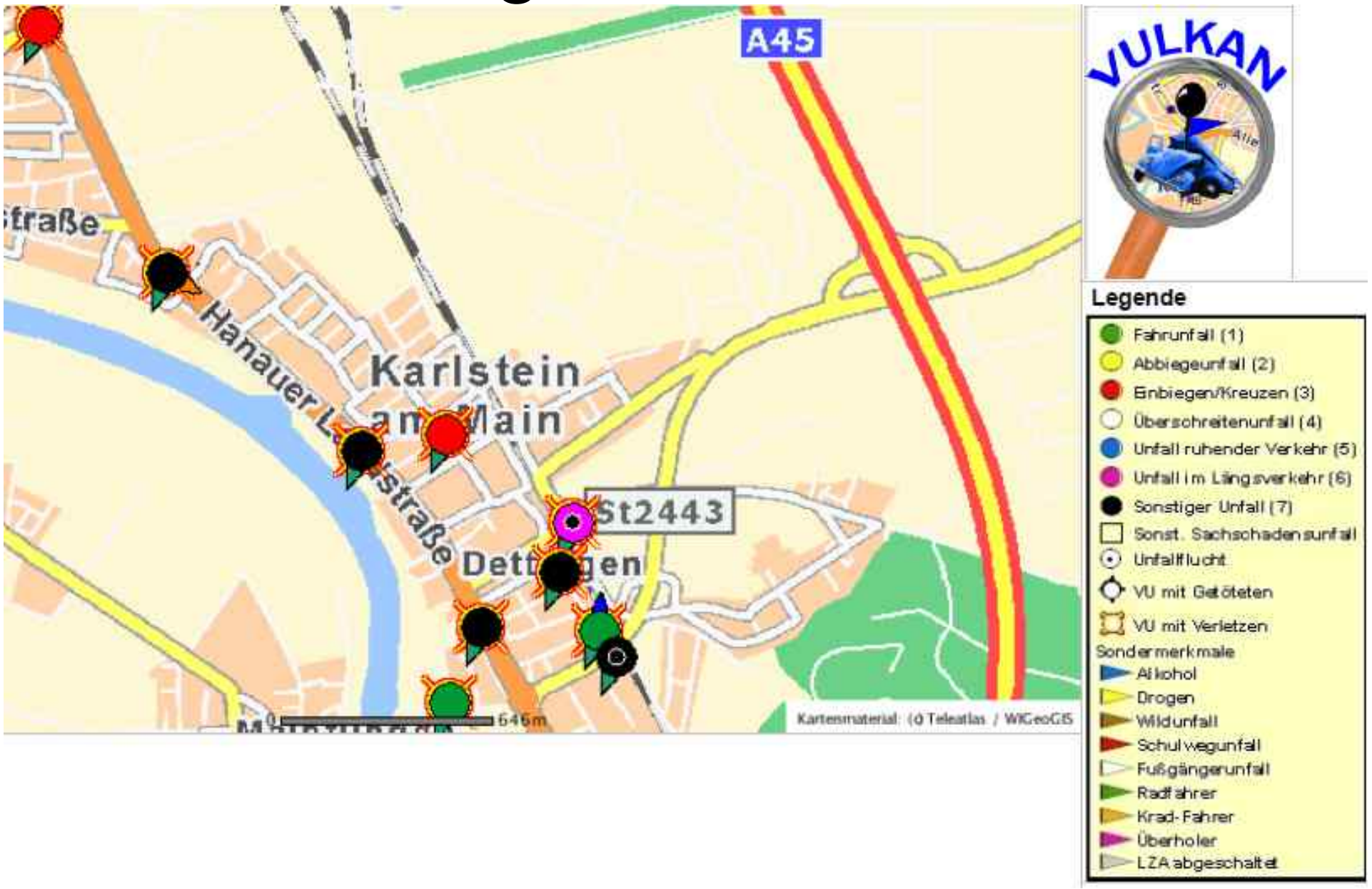
Unfallgeschehen

Unfallgeschehen 2015



Unfallgeschehen 2016

Unfallgeschehen 2017



Unfallgeschehen 2018 bis Sept.

Unfallgeschehen entlang St 3308 / Einordnung der Werte

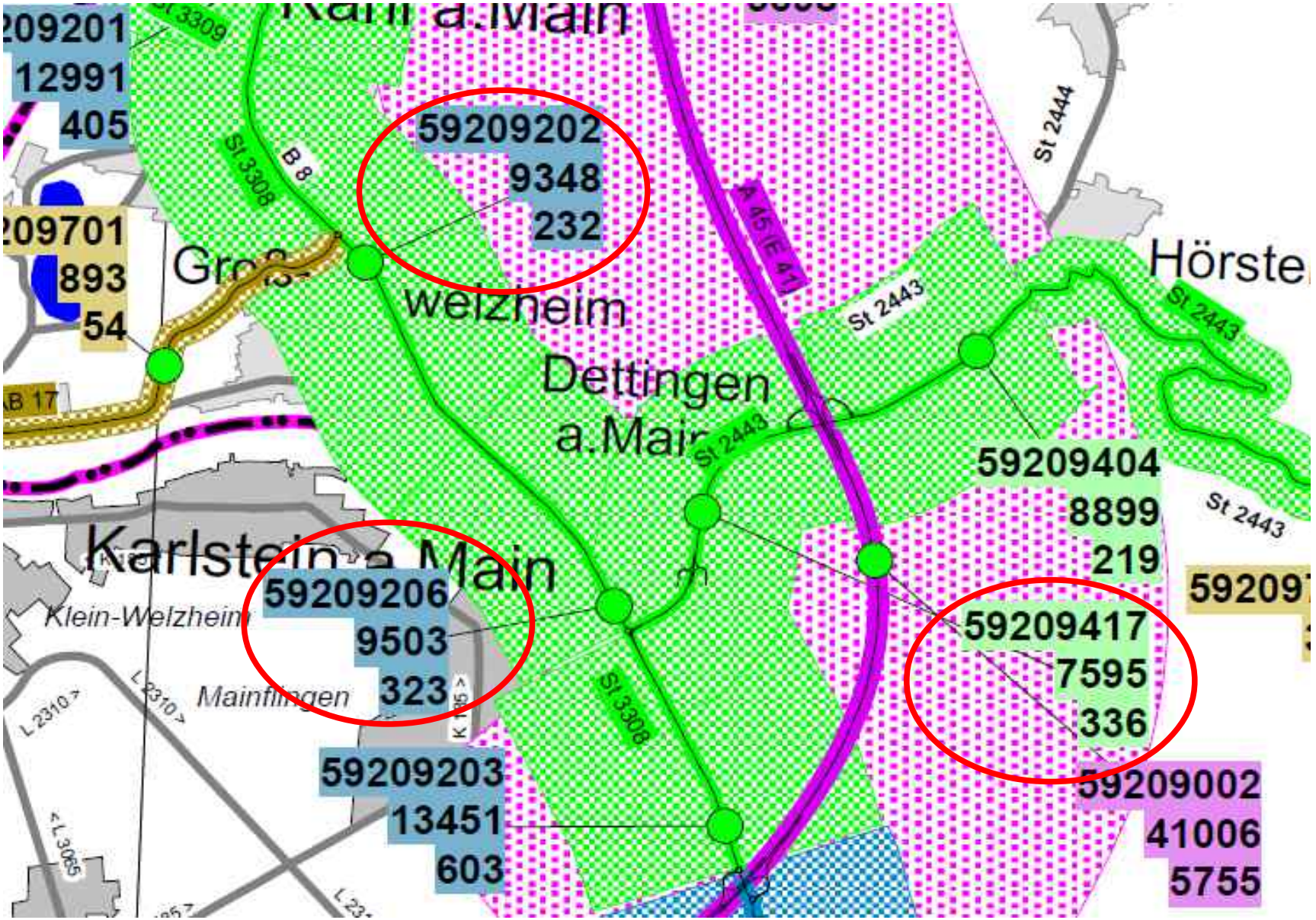
Jahr	Unfälle gesamt	Verlauf/Umfeld Staatsstr. 3308	Unfälle pro 10.000 Ew
2015	7	5	8,6
2016	8	4	9,9
2017	10	4	12,3
2018	7	6	8.6
SUMME 15-17	25	13	Mittel 10,3

Zu den in Deutschland durchschnittlichen 11,8 Unfällen pro Jahr und 10.000 Ew. gemittelt eher Durchschnitt.

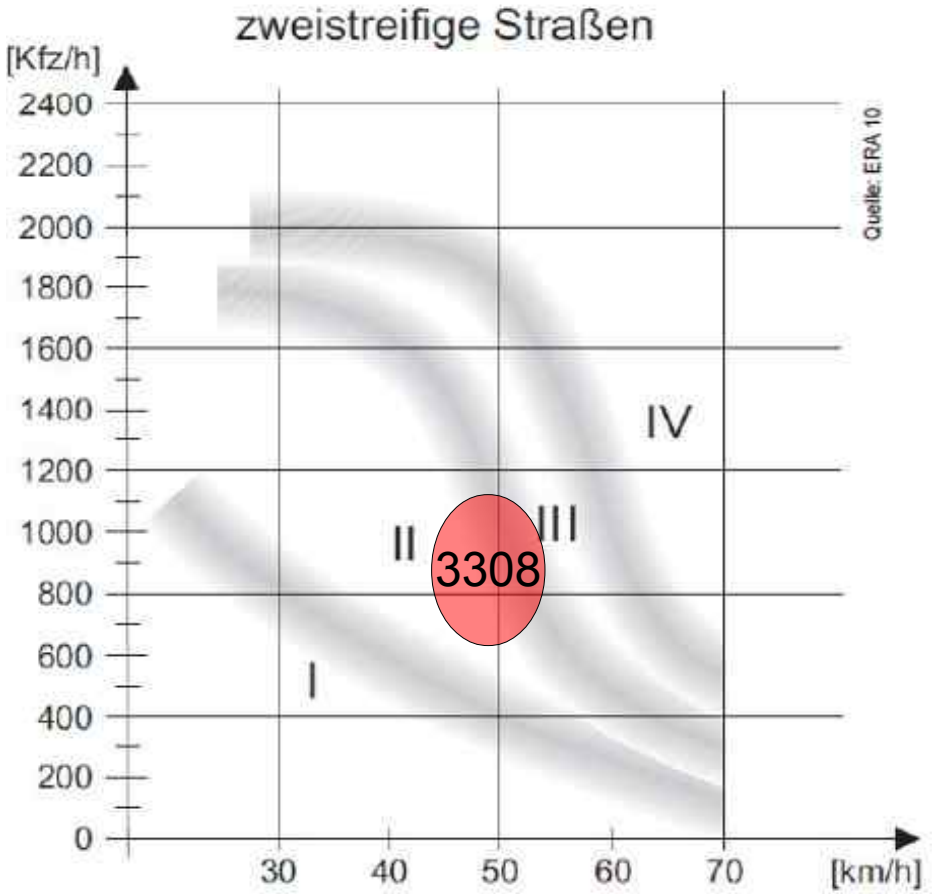
Verlauf/Umfeld der Staatsstr. 3308 sind deutlicher Unfallschwerpunkt innerhalb der Gemeinde.

Ortsdurchfahrt St 3308

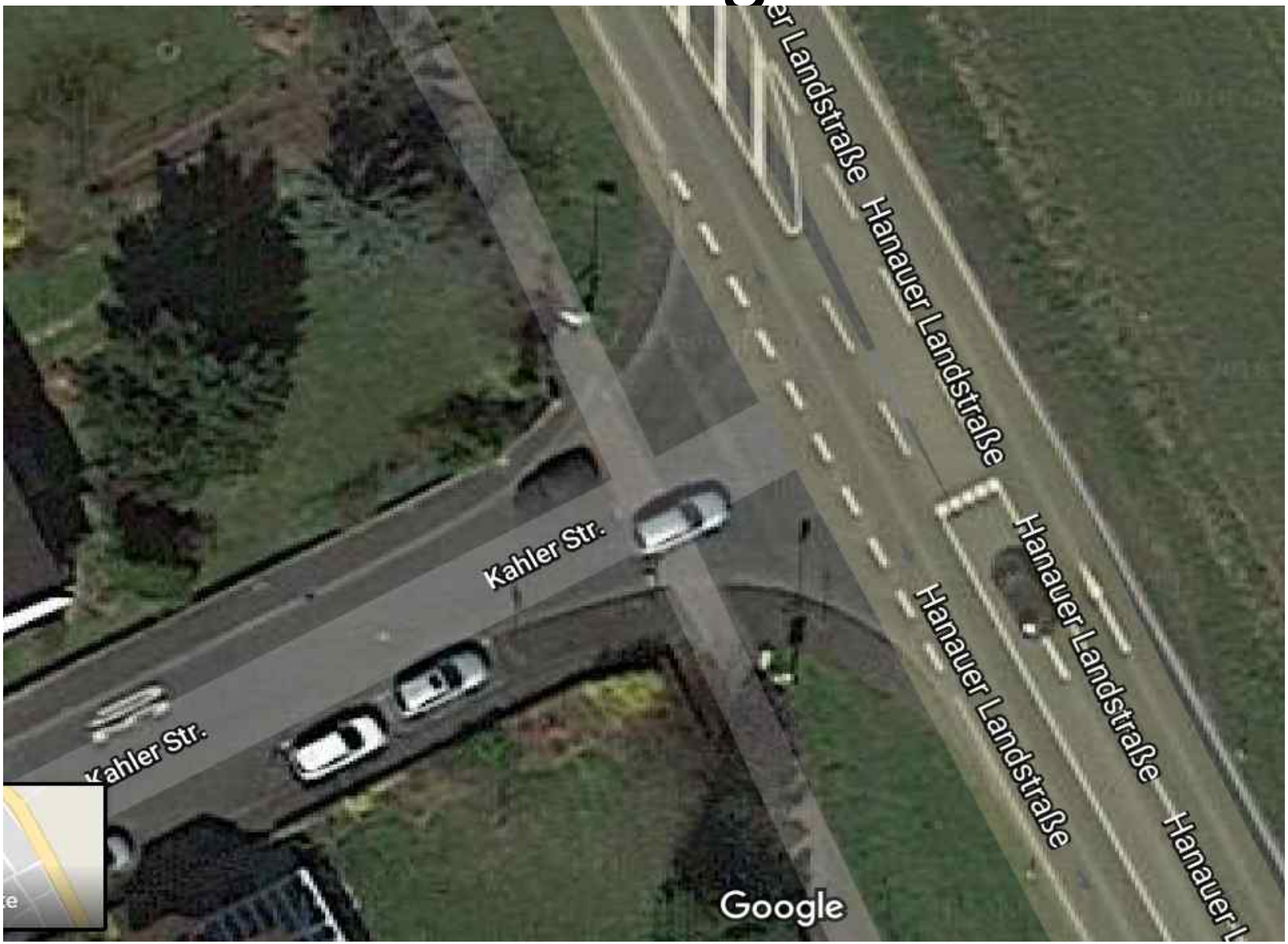
B 8 – Verkehrsmengenkarte 2015



St 3308 – Belastungsbereich II bis III gemäß ERA 2010



St 3308–Einmündung Kahler Straße



St 3308–Einmündung Kahler Straße

- Mangelnde Sichtbeziehung Radweg/Kahler Straße, Bewuchs als Thema
- Radweg ca. 5m von Fahrbahn abgesetzt – NEU: Vorfahrt Achten für Radverkehr!

Ortsdurchfahrt St 3308 – Einmündung Spessartstraße

Ortsdurchfahrt St 3308 – Einmündung Spessartstraße

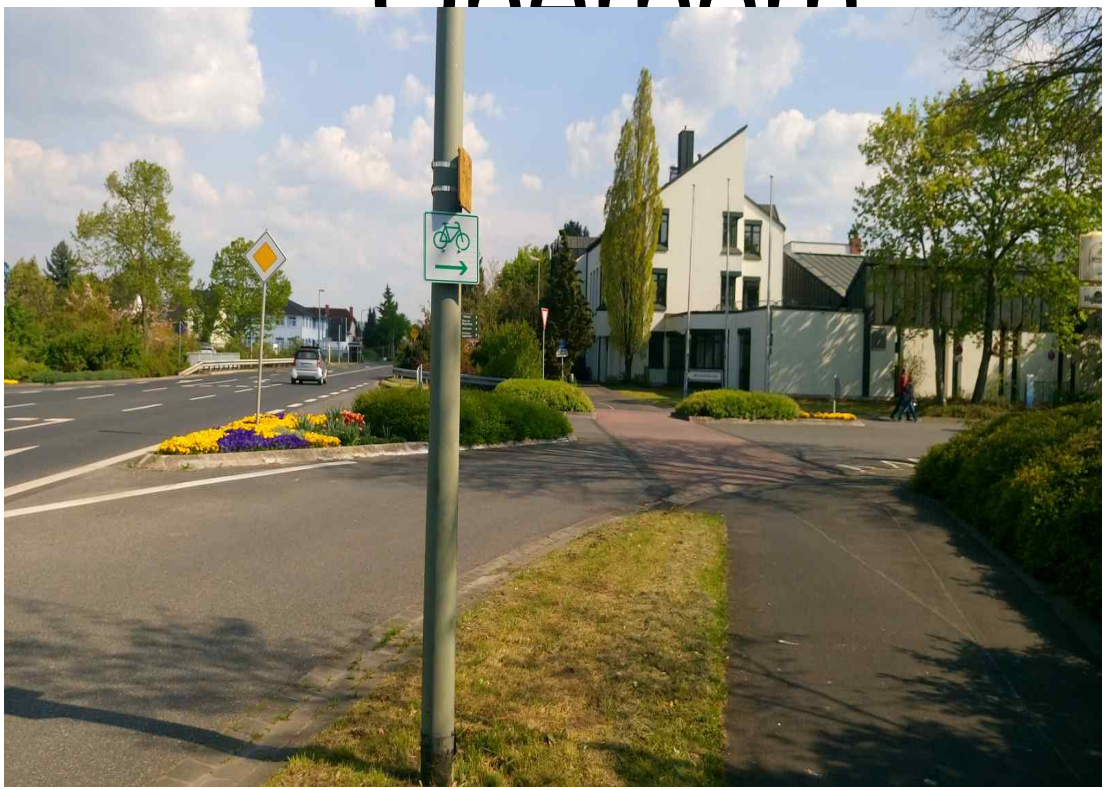
- Schleppkurve für welche LKW (Anlieger frei) / Hohe Geschwindigkeiten (T30-Zone)?
- Radweg ca. 5m von Fahrbahn abgesetzt

St 3308 – Einmündung Hauptstraße

- Weite Schleppkurven ermöglichen hohe Fahrzeuggeschwindigkeiten. Widerspricht eigentlich der folgende Tempo – 30 – Zone!
- Radfahrer sollen absteigen(!) Diese werden aus der Sichtachse herausgeführt (hinter Betonwand).
- Radfahrer haben zusätzlich Vorfahrt achten.

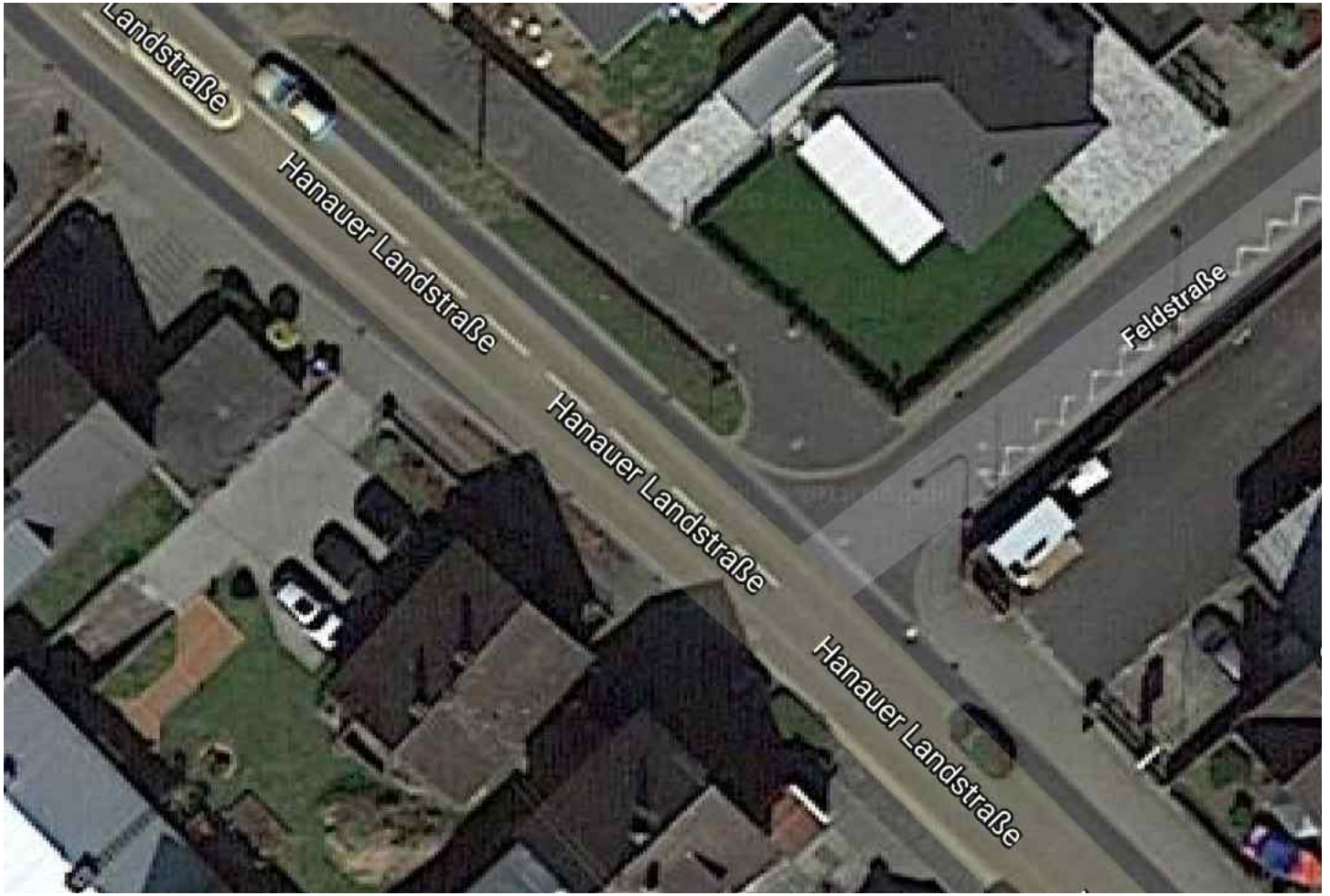
St 3308 – Einmündung Am Oberborn

St 3308 – Einmündung Am Oberborn



- Weite Schleppkurven ermöglicht hohe Fahrzeuggeschwindigkeiten.
- ? Vorfahrtsituation Radverkehr unklar aufgrund weiter Absetzung vom Straßenverlauf, keine Beschilderung
- Anschließend Radfahrer Absteigen durch den Tunnel. Auch dies wird i.d.R. nicht beachtet.

Knoten Feldstr. St 3308



Seitenwechsel erforderlich für Weiterfahrt Richtung AB

- Unklare Endesituation vor Feldstraße

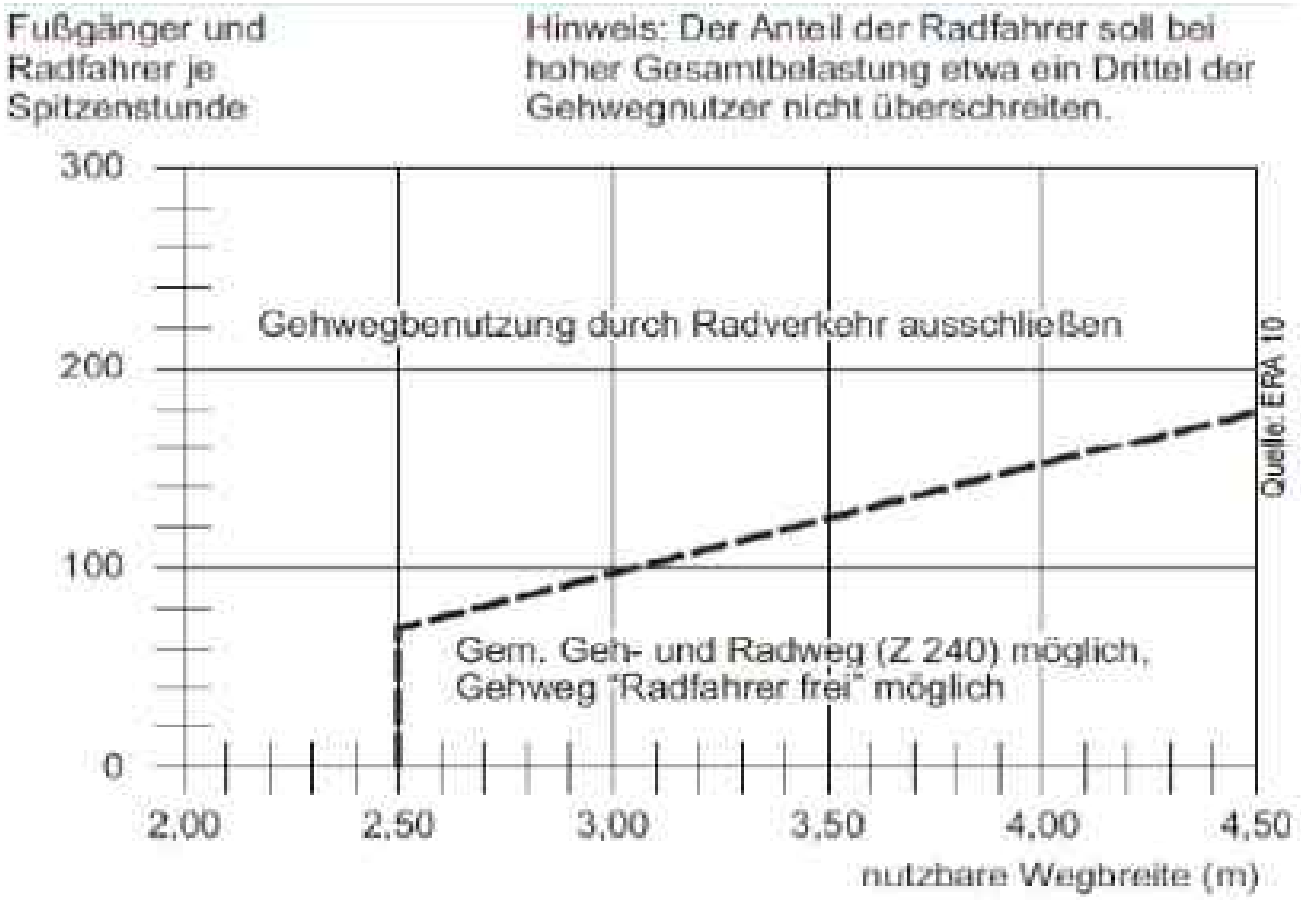
St 3308 – Hanauer Landstr. Einmündung Feldstraße

- Verkehrsrechtliche Beschilderung in beiden Richtungen? Wo sollen Radfahrer fahren? Route wird von Radfahrern genutzt.
- Es ist keine Beschilderung, die anzeigt, dass Radverkehr die Seite wechseln soll. Vorher durch den Tunnel auf diese Route geführt.

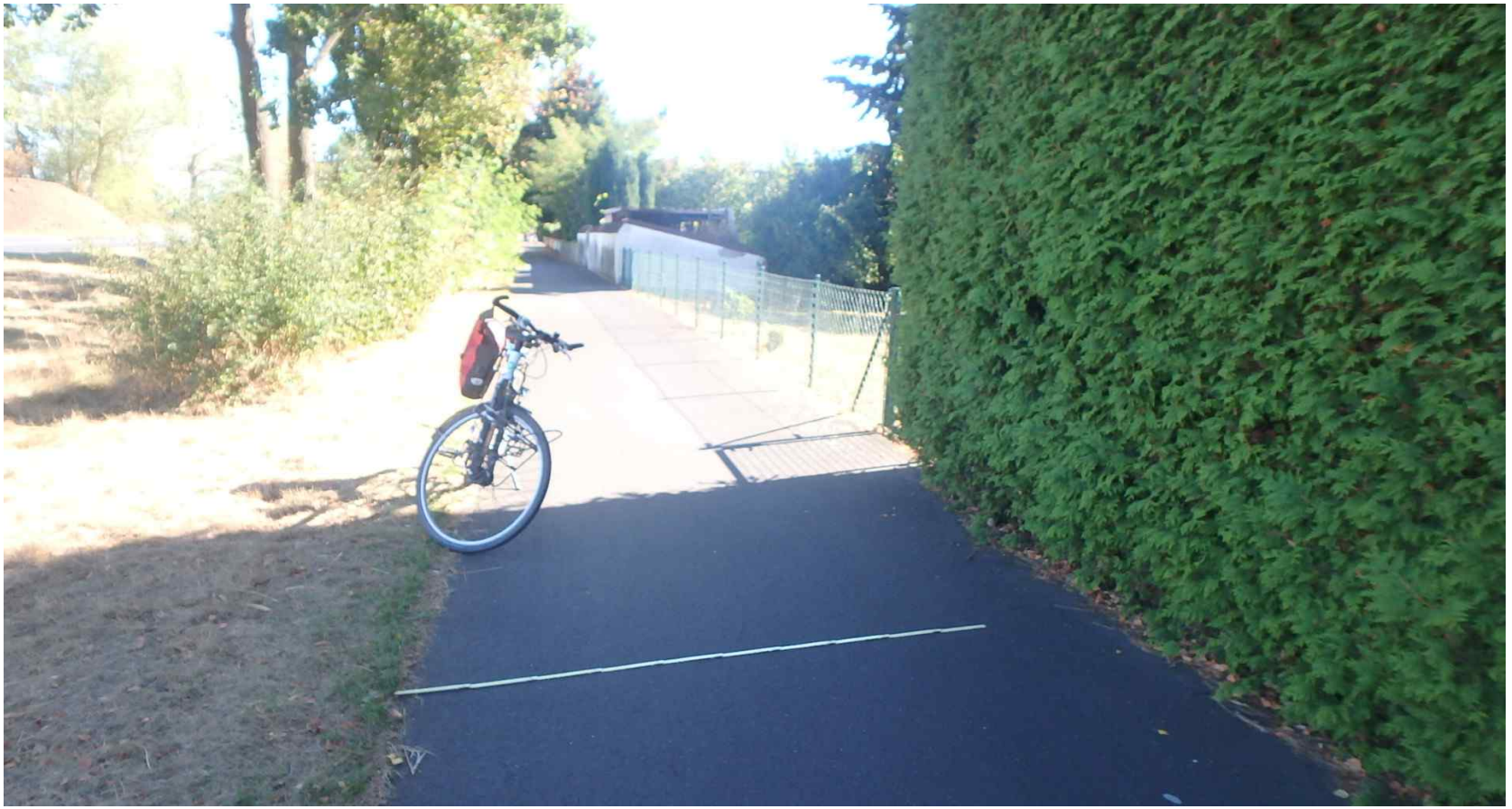
St 3308 – Breite des Radweges / Fußgängerfrequentierung

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)	
Einseitiger Zweirichtungs-radweg	Regelmaß	3,00 m (2,50 m*)
	Mindestmaß	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 2,00 m (VwV-StVO)
Gem. Geh- und Radweg (innerorts)	Regelmaß	2,50 m - > 4,00 m**
	Mindestmaß	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 2,50 m (VwV-StVO)

St 3308 – Breite des Radweges / Fußgängerfrequentierung ERA2010

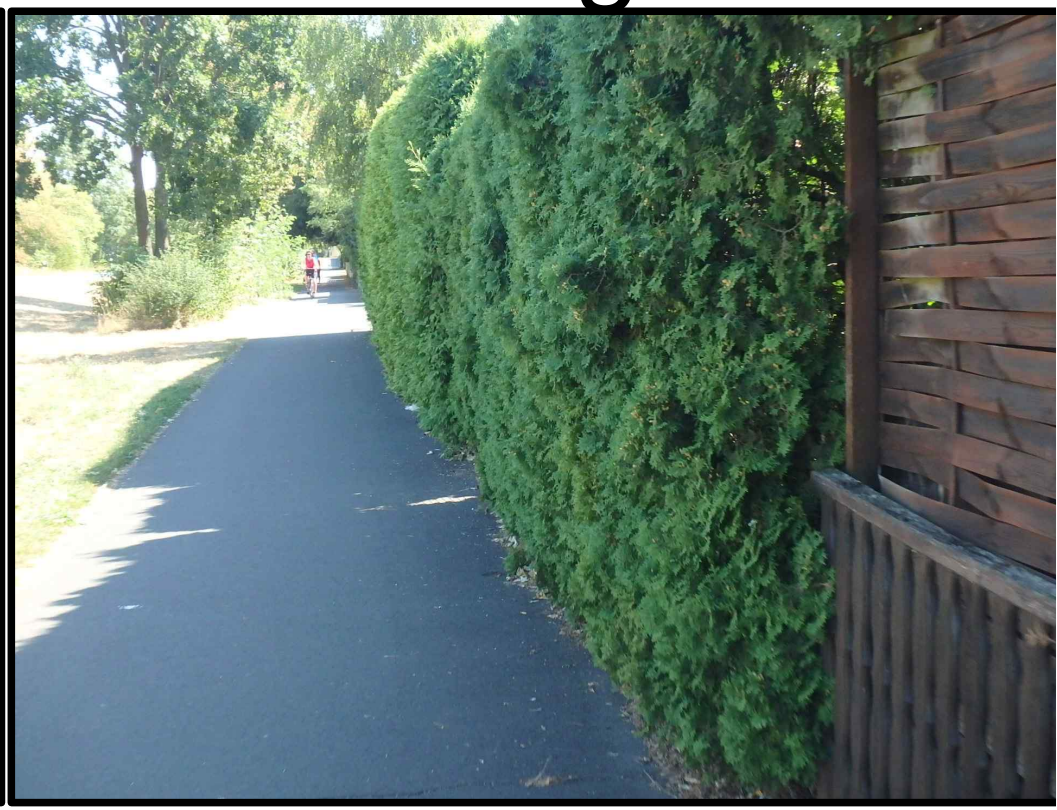


St 3308 Breite des Radweges



- In der Regel: Breite 2,70 m, aber ...

St 3308 Breite des Radweges



- Lichte Breite des Radweges durch überhängenden Bewuchs reduziert. Von den 2,70 m blieben in Teilstücken zwischen Kahler Str. und Mozartstr. von 2,70 m Breite nur 2,10 m nutzbar. Gleiches gilt für den Abschnitt Spessartstr.- Hauptstr. Verbleiben lediglich 1,60 m nutzbare Breite.
- Dies liegt unter den entsprechenden Empfehlungen der ERA. Gerade an Wochenende stärkere Frequentierung.
- Fazit: Breite für Zweirichtungsverkehr oft nicht ausreichend.

St 3308 Breite des Radweges

- Im Bereich Beethovenstraße / Mozartstraße wird der Zweirichtungsradweg auf einem Bordstein mit einer Breite von 1,90 geführt. Dies unterschreitet sogar den VwV-StVO-Mindestwert von 2,50 m für gemeinsame Geh- und Radwege!

St 3308 - Tunnel

- Verkehrsrechtliche Beschilderung? Geh-/Radweg mit Radfahrer absteigen?
- Ziel dieser Konstruktion: Fernhalten Radverkehr von der Straße?
- Der mögliche "Sicherheitsgewinn" durch die Unterführung geht durch die doch stattfindenden Befahrungen verloren.
- **Einige Radfahrer fahren "oben"**

St 3308 – Knoten südl. Ortseingang

- Verkehrsrechtliche Beschilderung? Geh-/Radweg mit Radfahrer absteigen?
- Führung für Radverkehr unklar, von Alte Straße Richtung Ort – Linksabbieger
- Mittelinsel problematisch für Fahrräder mit Anhänger

St 3308 – Querung Radweg

- Absteigen erforderlich
- Kette: ziemliches Risiko; Beispiel anderer Ort im LK AB (ein Person nun querschnittsgelähmt)
- Mittelinsel problematisch für Fahrräder mit Anhänger

St 3308 – ZUSAMMENFASSUNG

Es wurde bei der Gestaltung vielfach gegen elementare Gestaltungskriterien verstoßen

- Zweirichtungsradweg innerorts nur im Ausnahmefall, hier die Regel!
- Weite Absetzung von Fahrbahn – aus den Augen aus dem Sinn
- Mangelhafte Sichtbeziehungen – gerade bei Radgruppen nicht mehr sinnvoll abwickelbar
- Mindestmaß Breite nicht ausreichend aufgrund Radverkehrsaufkommens.
- Querungssituationen z.T. unklar und mit Gefährdungen verbunden
- Einheitliche Regelung Vorfahrt aufgrund der baulichen Verhältnisse Nachordnung Radverkehr leider zwingend

St 3308 – Vorschlag

- Vollständige Umgestaltung im Innenortsbereich (nur als generelle Umgestaltung Ortskern/Ortsdurchfahrt)
- Zwischen Eichendorffstraße und nördlichem Ortsende **Einrichtung einer Radverkehrsanlage auf der anderen Straßenseite in Fahrtrichtung Kahl.** Querung in Höhe der Zufahrt Geflügelzuchtverein zwecks Anbindung außerörtlichen Radweg nach Kahl.
- Der Rückschnitt des Bewuchses wäre durch die Gemeinde einzufordern (kurzfristig).

Mainradweg

Mainradweg

Mainradweg

Von den ca. 600 km führen ca. 1 km durch Karlsteiner Gebiet.

Teil der D-Netz-Route 5 (Saar-Mosel-Main).

Der Mainradweg ist eine der wichtigsten radtouristischen Routen in Deutschland.

Mainradweg – An der Pfingstweide

Die Vorfahrtregelung gilt für die Mainflinger Straße, obwohl dort praktisch kein Verkehr stattfindet. Fraglich, ob dies von allen Radfahrern an dieser Stelle so wahrgenommen wird.

- **Vorschlag:** Der hinsichtlich der Verkehrsmengen dominante Mainradweg bekommt die Vorfahrt zugeordnet. Die Furt wird entsprechend markiert. Siehe Beispiel Collenberg – dort wird dem Mainradweg Vorfahrt eingeräumt.

Mainradweg – Mainflinger Str.

Die Vorfahrtregelung gilt für die Mainflinger Straße, obwohl dort praktisch kein Verkehr stattfindet. Fraglich, ob dies von allen Radfahrern an dieser Stelle so wahrgenommen wird.

- **Vorschlag:** Der hinsichtlich der Verkehrsmengen dominante Mainradweg bekommt die Vorfahrt zugeordnet. Die Furt wird entsprechend markiert.

Mainradweg – Gegenbeispiel: Collenberg – durchgehende Vorfahrt für den Mainradweg

Collenberg: Dem hinsichtlich der Verkehrsmengen dominanten Mainradweg wird die Vorfahrt zugeordnet.

Benutzungspflicht Frankenstraße

B

Frankenstraße

In der Frankenstraße ist innerhalb einer Tempo 30 – Zone eine Benutzungspflicht auf einem baulich getrennten Geh- und Radweg angeordnet.

- Wie oben ersichtlich besteht von der Autobahnüberführung kommend die Notwendigkeit auf diesen aufzufahren. Dies ist nicht immer ohne weiteres möglich, da durch parkende Fahrzeuge blockiert.

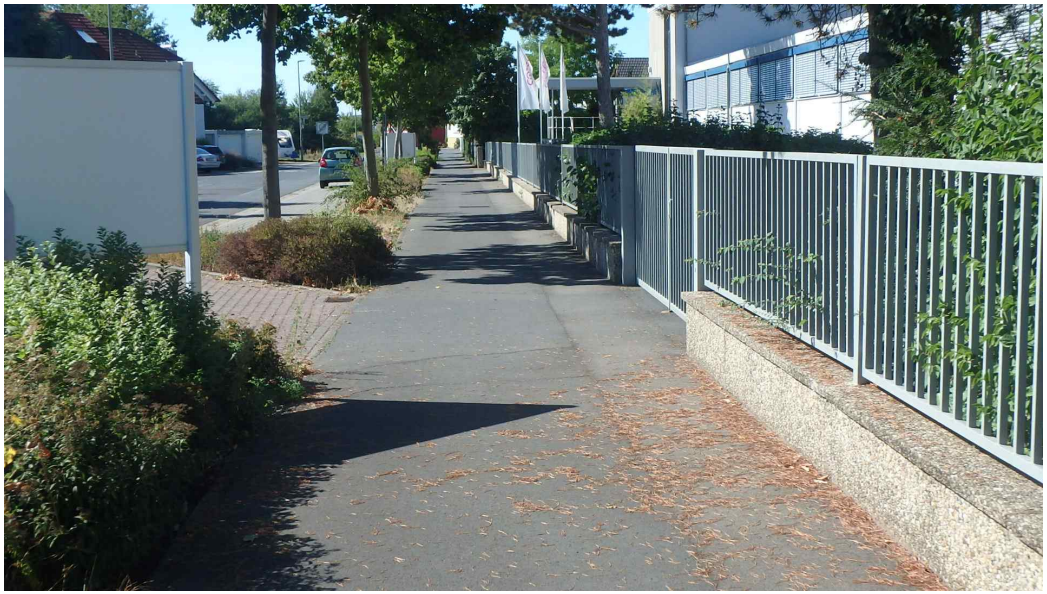
Frankenstraße

Grundstückszufahrten/Einmündungen

- Unternehmen mit Zufahrten auf den ca. 600 m zwischen RW-Druckmaschinen und AB Regio
- dazu noch die Einmündung Römerstraße.
- Gerade für einen "Zweirichtungsradweg" ist dies ein erhebliches Gefahrenpotential.

Frankenstraße

Grundstücksausfahrten in der Frankenstraße entlang des Zweirichtungsradweges.



Frankenstraße

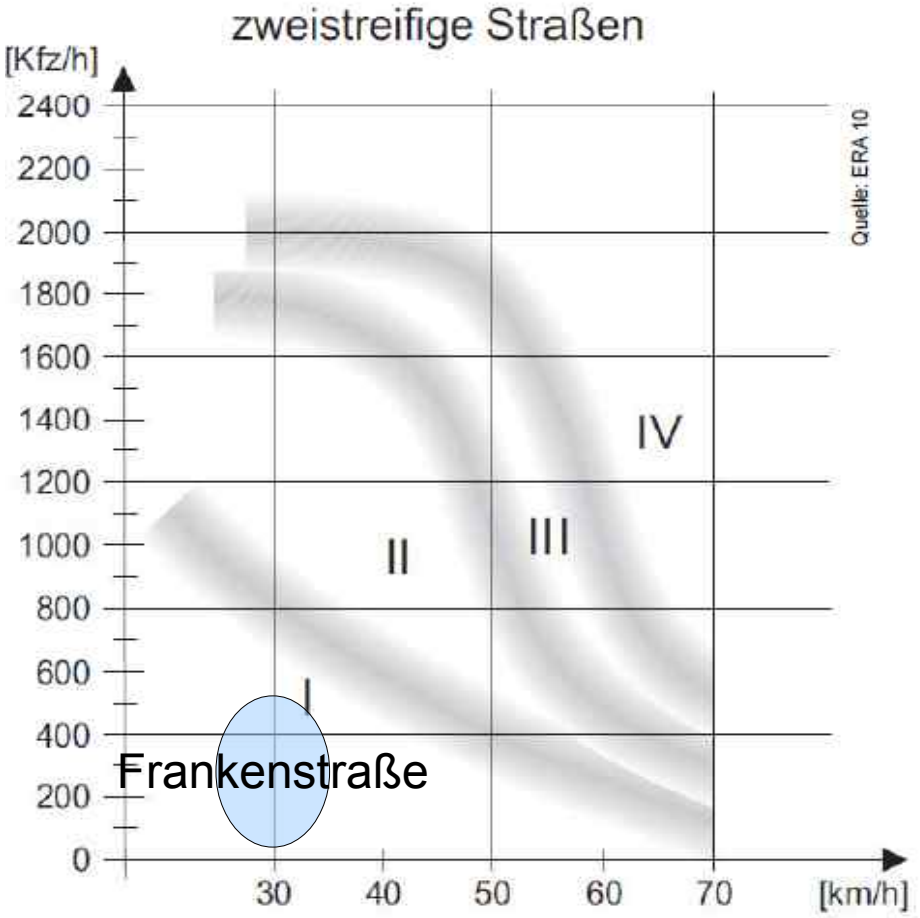
Der baulich getrennte Geh- und Radweg wurde in beiden Fahrtrichtungen angeordnet (!) obwohl teilweise in T30-Zone. Belastungszahlen (siehe typischen Zustand wie auf Bild) geben in keinster Weise eine Benutzungspflicht her.

- Damit verbunden sind zusätzliche Risiken bei zweimaligem Überqueren der Straße und entlang der zahlreichen Grundstückszufahrten.

Frankenstraße

Rechtlicher Hintergrund

- In der ERA 2010 wird für Straßen, bis zu einer Verkehrsstärken von bis zu 800 kfz/h in der Belastungsstufe I von einer Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ausgegangen.
- Auszug aus § 45 StVO: Anordnung von benutzungspflichtigen Radwegen nicht zulässig!
- *(1c) Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. (...) Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. (...)*



Frankenstraße

Fazit

- Definitiv Belastungsbereich I gemäß ERA 2010
- Die Bestandslösung ist an dieser Stelle risikoreicher als die Führung im Mischverkehr! In einer Tempo 30 - Zone darf kein benutzungspflichtiger Radweg angeordnet werden.
- Die Anordnung der Benutzungspflicht ist zurückzunehmen. Dies gilt insbesondere für den Zweirichtungsverkehr!

Sonstige Punkte

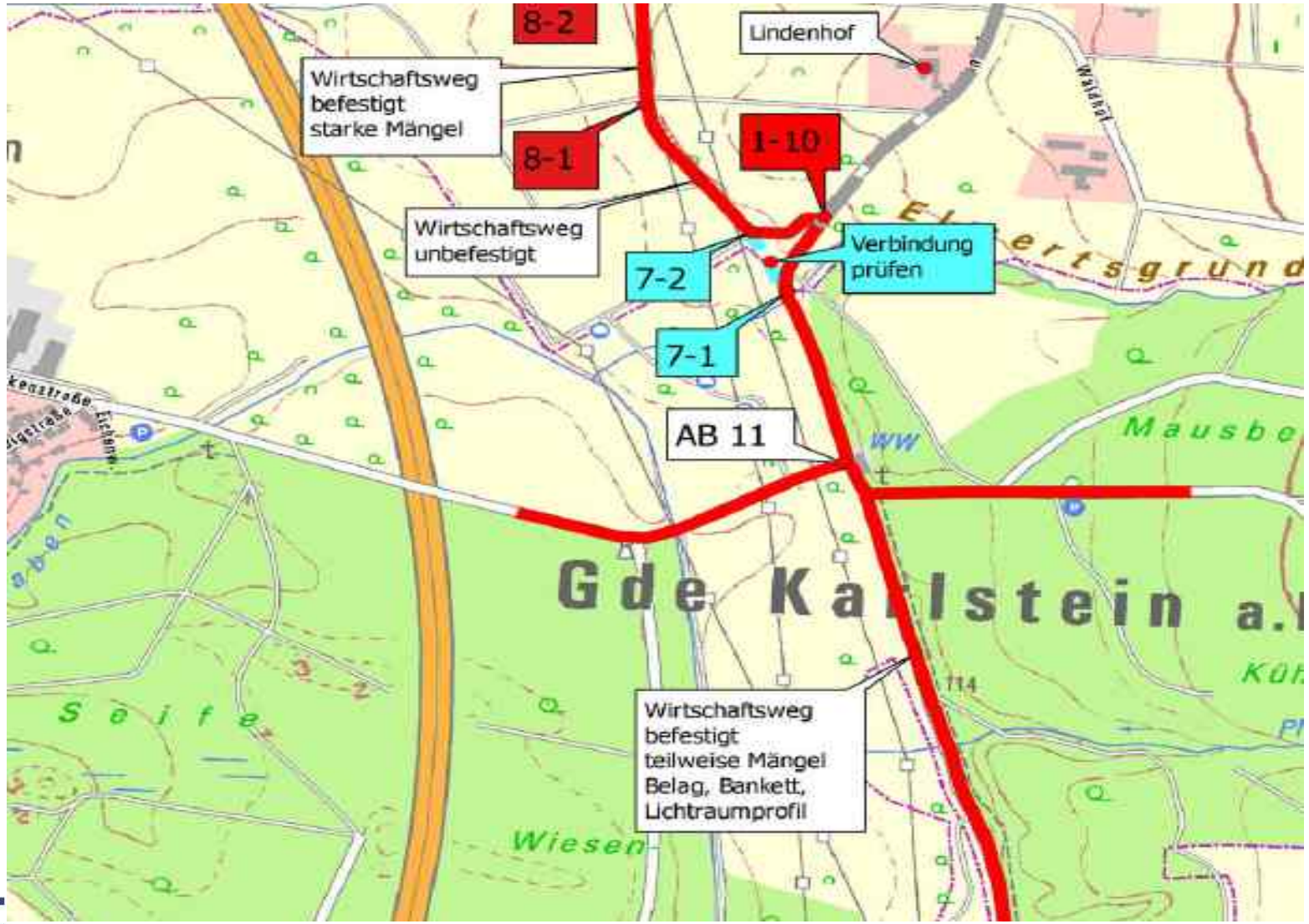
Radverbindung ALZ - AB

Verbindung Alzenau – Aschaffenburg Mitte 2017 durchgängig beschildert.

- ca. 55 Minuten ALZ – AB,
- nur eine nennenswerte Steigung,
- Route in Teilen heute schon von Radverkehr dominiert – erste Zählungen ADFC

Radroute Alzenau - Aschaffenburg

Diverse Mängel hinsichtlich Belagqualität im Karlsteiner Abschnitt (Heißerackerhof bis Abzweigung Lindenhof Hörstein) der Radroute Alzenau-Aschaffenburg wurden bereits im AK Radverkehr des Landkreises behandelt.

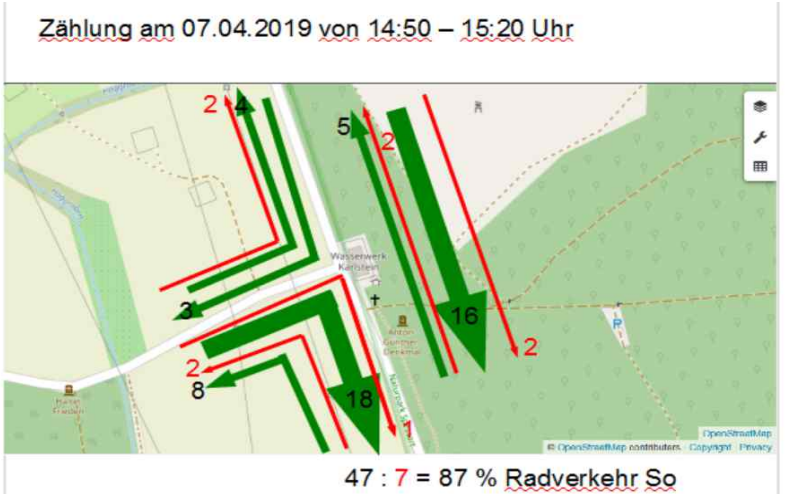


Auszug Stellungnahme ADFC zu Radroute AB – ALZ Juni 2019

II.5. Abschnitt Schluchthof – Heißerackerhof – Abzweigung vor Hörstein
Dieser asphaltierte Weg zwischen ehemaligem Schluchthof über den Heißerackerhof und Gemarkungsgrenze Richtung Dettingen oder Hörstein weist ebenso hohe Radverkehrsanteile auf.
Insbesondere an Wochenenden konnten im April extrem hohe Radverkehrsanteile von 90 % aller Fahrzeuge festgestellt werden.

Dieser Abschnitt weist z.T. deutliche Belagschäden aus, die gerade nachts zu Gefährdungen führen können.

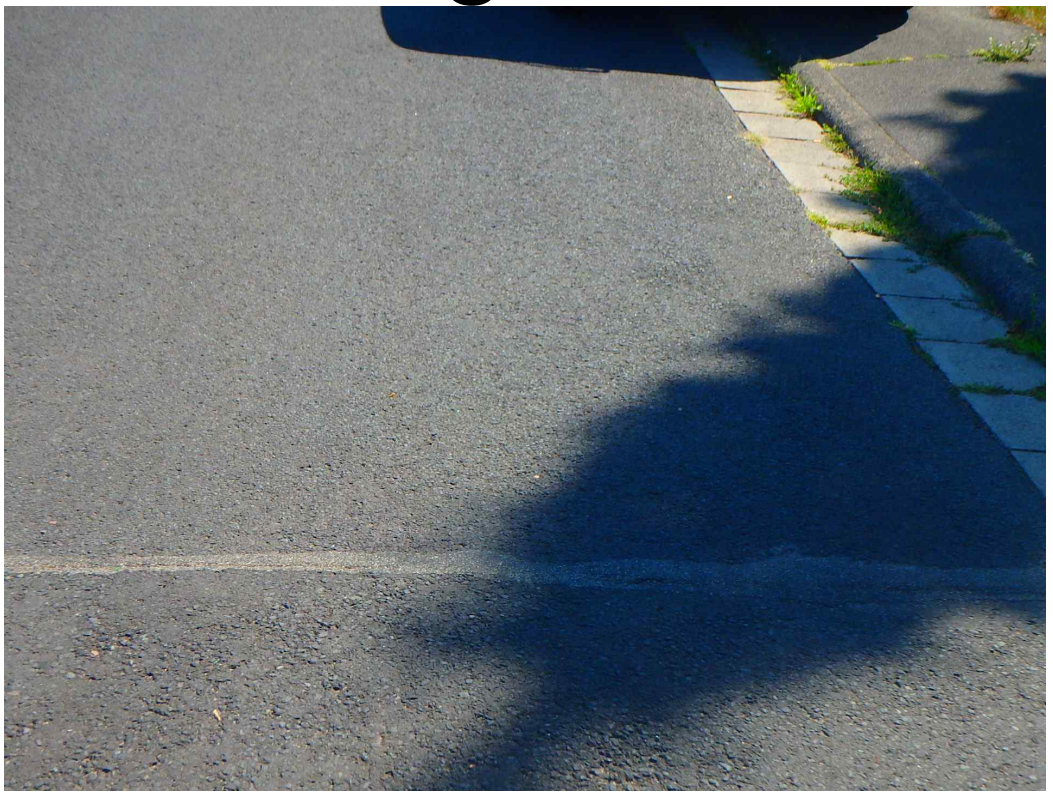
Empfehlung
Der Weg ehem. Schluchthof-Heißerackerhof-Hörstein wird als Fahrradstraße mit Freigabe für Kfz ausgewiesen. Belagschäden u.a. Schlaglöcher beheben.



Seligenstädter Straße

- Welche Netzfunktion erfüllt dieser Radweg mit Benutzungspflicht?
- Auf ein Ende der Benutzungsoflicht wird nicht hingewiesen. Der "Radweg" endet im Leeren!
- Zweimal muss hierfür die Straße überquert werden.

Belagschäden

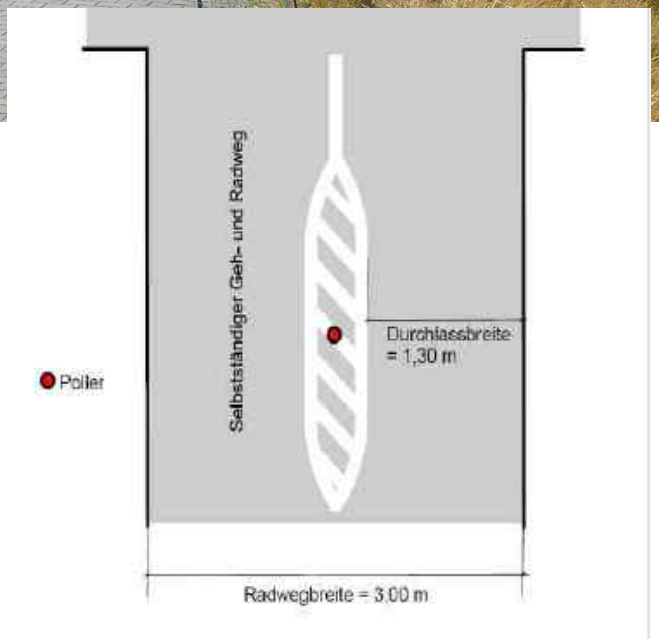


- Alte Straße: Kante schadhaft, betrifft Radfahrer von B 8 in diese Straße einbiegend.

Umlaufsperren

- Am Kinderspielplatz – situativ nachvollziehbar. Abstände? 1,50 m nicht eingehalten
- Gerade hier für Kindertransporter etc. wichtig durchzukommen.

Andere Hindernisse auf Radwegen



- Hindernisse auf Radwegen (Pfosten) sind stets ein Risikopunkt, insbesondere bei abschüssigen Strecken.
- Vorschlag: falls erforderlich (Brücke) bessere Markierung wie in Skizze, Mindestdurchlassbreite 1,30 m

Anbindung Lindig

B

Bahnunterquerung

- Eine Radverbindung ist durch diese Unterführung geführt.
- Fragestellung nach Alternativstrecken, Kinderanhänger etc. ggf. problematisch.

Abstellplätze - Situation

Abstellanlagen im Ort

- Norma: klassischer "Felgenkiller", für Einkauf mit zu beladenden Fahrrädern völlig ungeeignet.
- Stellplatzsatzung, welche Radverkehr berücksichtigt und klare Vorgaben diesbezüglich macht???

Abstellanlagen Bushaltestellen

- Sind an einigen Haltestellen vorhanden

Abstellanlagen Bahnhof - Ostseite

- Keine Abstellanlage
- Fahrräder werden "wild" abgestellt.
-

Abstellanlagen Bahnhof - Westseite

- Mengen gerade hinreichend
- Anschließbarkeit und Überdachung gegeben

Abstellanlagen Bahnhof - Westseite

- Neu: unüberdacht mit "Felgenkiller".

Abstellanlagen Bahnhof - Fahrradboxen

- Mengen gerade hinreichend – ausgebucht!
- Hier nur Einstöcker, in Kleinheubach innovative Anlage als Doppelstöcker
-

Verankerung im **Nahverkehrsplan Aschaffenburg – Miltenberg**

Faustformel:
5 % B+R
als Radboxen

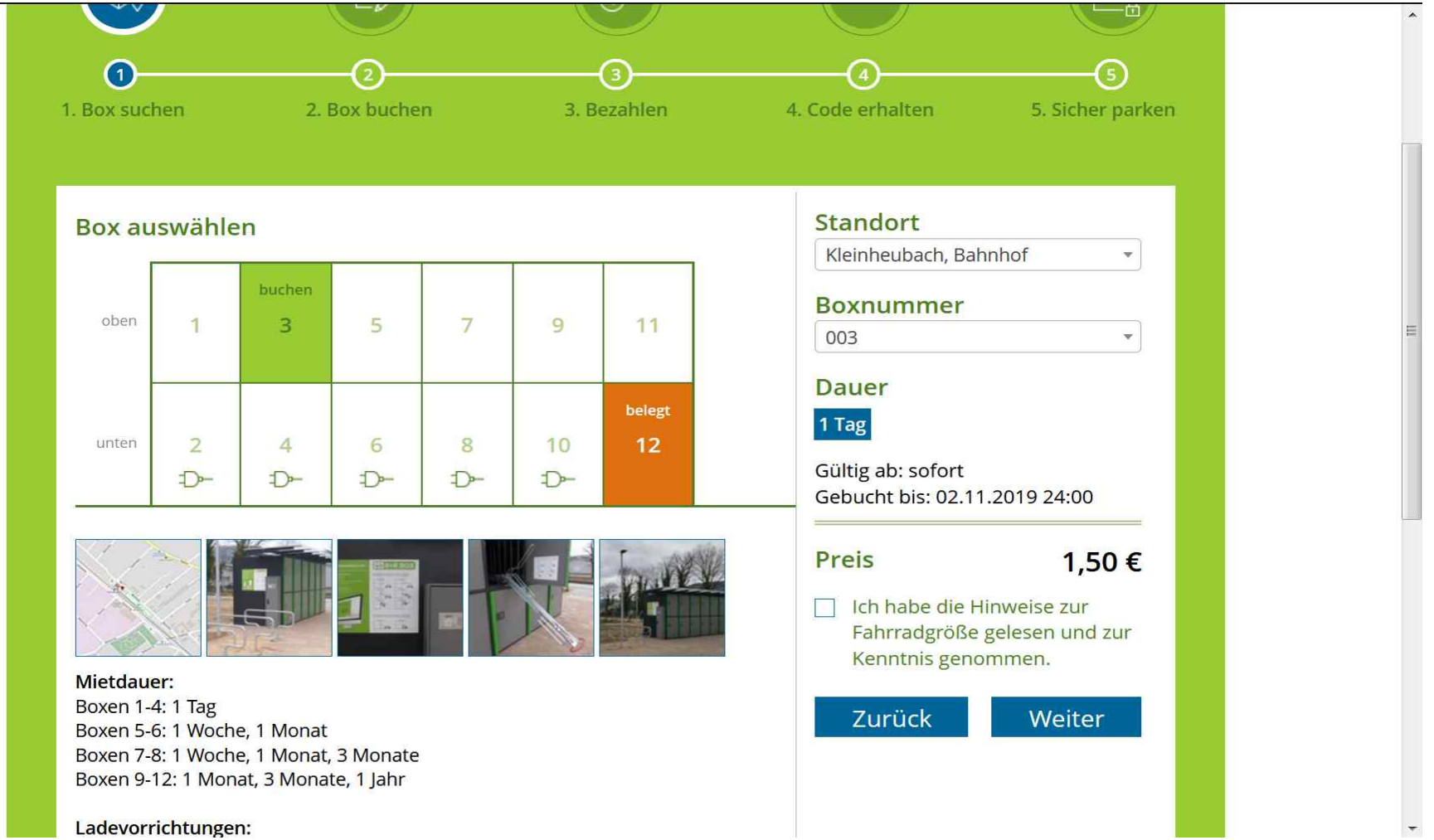
Was das ergänzende Aufstellen von Fahrradboxen anbelangt, kann als Faustformel ab einem festgestellten B+R-Potential von etwa 100 Nutzern davon ausgegangen werden, dass etwa 5% des B+R-Bedarfs als Radboxen realisiert werden sollte. Dabei ist insbesondere auf eine gute Positionierung und städtebauliche Einbindung zu achten.

Fahrradboxen am bay. Untermain

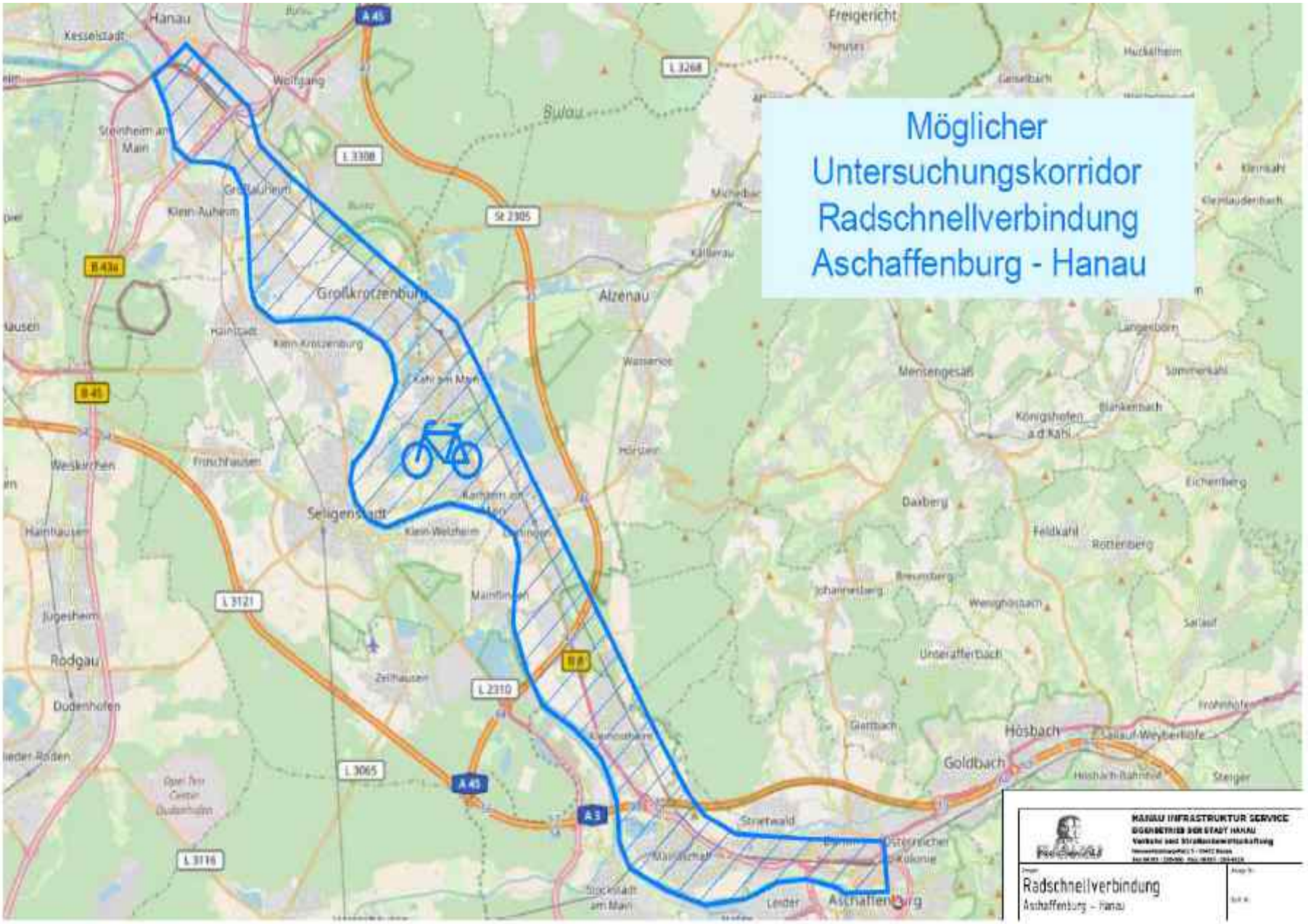
Kleinheubach: Buchbar über
https://www.bikeandridebox.de/

Fahrradboxen am bay. Untermain

Kleinheubach: buchbar über
https://www.bikeandridebox.de/



Ausblick: Radschnellweg


Möglicher
Untersuchungskorridor
Radschnellverbindung
Aschaffenburg - Hanau
Hanau
Freigericht
Bulau
Großkrotzenburg
Alzenau
Seligenstadt
Rodgau
Goldbach
Aschaffenburg
Radschnellverbindung
Aschaffenburg – Hanau

Finanzierung des Radverkehrs

Finanzierung des Radverkehrs
Derzeitige Situation in den Kommunen

• **Reale Ausgaben für den Radverkehr in deutschen Kommunen in der**
Regel deutlich unter den anzustrebenden Niveaus
• Größenordnungen vielfach ca. 0,5 – 3 €/(Ew. x Jahr)
• Einige Städte (in einzelnen Jahren) bis etwa 10 €/(Ew. x Jahr)
• NRVP-Orientierungswerte tragen erste Früchte:
Beispiel Fahrradförderprogramm V (2013) der Stadt Offenburg:
Mit Orientierung an den Aussagen des NRVP 2020 wird
eine deutliche Erhöhung des Haushaltsansatzes für
Radverkehrsmaßnahmen im mittelfristigen Zeitrahmen

auf 6-10 €/(Ew. x Jahr) empfohlen

Aschaffenburg: 800.000 € bei 70.000 Einwohnern = 11 €/Jahr und Ew.

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

Quellenangaben, sofern nicht direkt angegeben:

D-Netz-Karte und Mainradweglogo: wikipedia.de

Ortsplanausschnitte: openstreetmap.de/googlemaps

Unfalltypensteckkarten 2014-2018: Polizei Aschaffenburg

Ausschnitt ALZ-AB: Material AK Radverkehr 2016.

Bildmaterial: Tino Fleckenstein 2016 - 2020