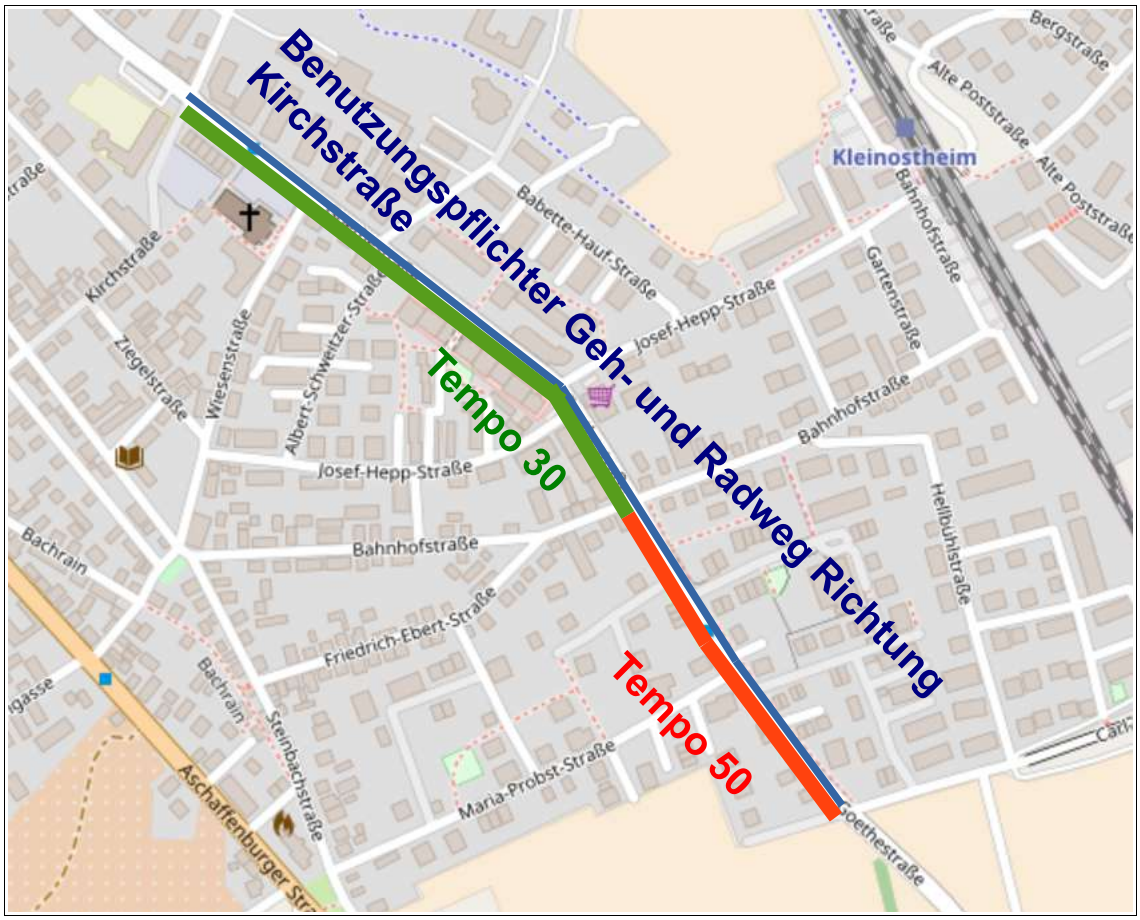
Stellungnahme

Radwegbenutzungspflicht Kleinostheim Goethestraße

Grundlagen/Gegenstand der Stellungnahme

In der Goethestraße in Kleinostheim ist zwischen Goerdelerstraße und Kirchstraße ein benutzungpflichtiger kombinierter Geh- und Radweg ausgewiesen (dünne blaue Linie in nachfolgender Karte). In der Goethestraße gilt im Abschnitt von der Goerdelerstraße bis kurz vor der Bahnhofstraße Tempo 50 (rotorange Linie), danach Tempo 30 (grüne Linie) bis zur Kirchstraße.



Anhand der gegebenen rechtlichen Bedingungen und der Situation vor Ort teilt der ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V. seine Einschätzung hinsichtlich der angeordneten Benutzungspflicht mit.

Verkehrsbeobachtungen vor Ort durch den ADFC im Bereich Ärztehaus/Geschäftszentrum

Kraftverkehr (PKW)
Es wird eine Belastung von 6200 Kraftfahrzeugen für den Abschnitt ausgewiesen. Zählungen des ADFC haben eine maximale Belastung von ca. 550 Fahrzeugen pro Stunde ausgewiesen (morgendliche Spitze, Nachmittag gegen 16:00 Uhr). Zu anderen Zeiten liegen die gezählten Werte deutlich darunter. Der oben ausgewiesene Wert aus den Unterlagen der Bürgerwerkstatt Verkehr erscheint insgesamt nachvollziehbar.

Der Bereich um die Geschäfte und das Ärztehaus ist geprägt von relativ vielen Ein- und Ausparkvorgängen.

Schwerverkehr/Omnibusse
Schwerverkehr mit LKW stellt keine Größe dar, es handelt sich in der Regel um weniger als 5 Fahrzeuge/Stunde. Über den Tag hinweg wird der Bereich von der VAB im Stundentakt (Linie 31, bzw. Linie 50 am Wochenende) angedient. Eine Abweichung gibt es z.B. in der morgendlichen Spitze zwischen 7 und 8 Uhr. In dieser Zeit verkehren zusätzliche Schulbusse. Aus diesen Mengen kann keine besondere Gefährdungslage abgelesen werden.

Der Schwerverkehrsanteil liegt mit 1% sehr deutlich unter den Werten, welche eine besondere Gefährdungslage begründen.

In der Regel kommt ein Bus pro Stunde/Fahrtrichtung

Radfahrer allgemein
Das Verhältnis Kraftverkehr zu Radverkehr beträgt ca. 15 zu 1. Radverkehr spielt in der Goethestraße heute nur eine geringe Rolle. Dies ist zunächst aufgrund der Ziele (Sparkasse, Apotheke, Arzt, Geschäfte mit kleineren in der Regel mit Rad transportierbaren Waren) überraschend.

Radfahrer Fahrtrichtung Süden
Im Mischverkehr Richtung Saaläckerstraße sind gemessen am gesamten Verkehrsaufkommen mit ca. 10-15 pro Stunde nur wenige Radfahrer unterwegs.

Ca. 30 % fahren auf dem Geh- und Radweg entlang des Ärztehauses entgegen der Fahrtrichtung. In einigen Fällen wird auch direkt bei den Geschäften auf dem Gehweg oberhalb der Parkstände gefahren. Es ist zu unterstellen, dass diese Radfahrer den Mischverkehr entlang der Parkstände vor den Geschäften und der Sparkasse aufgrund der häufigen Ein- und Ausparkvorgänge nicht als sicher betrachten.

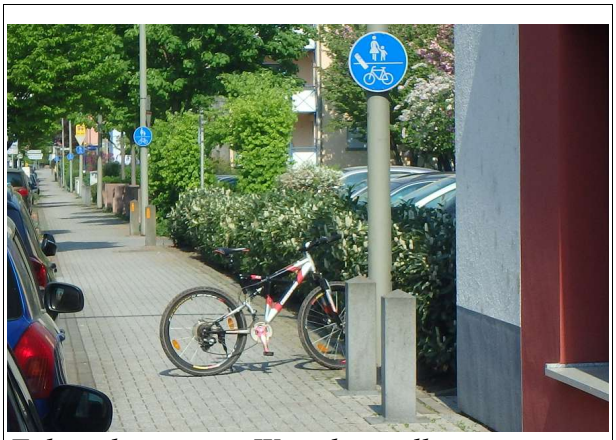
Radfahrer Fahrtrichtung Norden
In dieser Fahrtrichtung wird die Goethestraße geringfügig intensiver mit ca. 15-20 Radfahrern pro Stunde befahren. 36 % fahren heute trotz der angewiesenen Benutzungspflicht im Mischverkehr auf der Fahrbahn (Verkehrsbeobachtung ADFC).

Radfahrer – Abstellen des Fahrrades
Im Ärztehaus und direkt entlang des bei den Geschäftshäusern verlaufenden Gehweges gibt es einzelne Abstellanlagen. Diese sind von der Goethestraße nicht oder kaum wahrnehmbar. Die Arztpraxis weist per Schild auf ihre Abstellanlagen hin.

Wiederholt werden Fahrräder auf dem kombinierten Geh- und Radweg oder entlang der PKW-Parkstände abgestellt.

Aus diesen Sachverhalten heraus lässt sich das Fehlen klar wahrnehmbarer und attraktiver Abstellanlagen feststellen.

Fahrräder vor Ärztehaus - Goethestraße 79a



Fahrrad quer zum Weg abgestellt

Fußgängerverkehr
Im Abschnitt des gemeinsamen Geh- und Radweges vor dem Ärztehaus wird regelmäßig der Wert von 75 Fußgängern pro Stunde deutlich überschritten. Zählungen des ADFC stellten zum Teil doppelte Werte fest. Die Frequentierung ist zu den Öffnungszeiten von Arzt und/oder Apotheke relativ hoch und reicht bis zu 200 Fußgängern pro Stunde.

Bedingt durch das Ärztehaus verkehren dort viele ältere Personen. Situativ stellt der Eingangsbereich Ärztehaus zum gemeinsamen Geh- und Radweg gerade für diese Gruppe ein Gefährdungspotential dar. Der Ausgang des Ärztehauses führt direkt auf den Weg. Zwischen Personen, welche die Arztpraxis verlasssen und Radfahrern entsteht keine ausreichende Sichtbeziehung.

Vereinzelt halten sich Fußgänger u.a. mit Mobilitätshilfen länger in diesem Bereich auf.

Fußgänger mit Rollatoren, z.T. auf dem Geh- und Radweg verweilend

Straßenverkehrsordnung

In § 45 Abs. 9 StVO ist folgendes geregelt:

(9) Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Die Kriterien dieser Norm sind die Grundlage für die Anordnung einer Benutzungpflicht.

Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung

Zunächst die relevanten Regelungen aus der StVO-VWV:

Zu Absatz 4 Satz 2

	I.	Allgemeines
8	1.	Benutzungspflichtige Radwege sind mit Zeichen 237 gekennzeichnete baulich angelegte Radwege und Radfahrstreifen, mit Zeichen 240 gekennzeichnete gemeinsame Geh- und Radwege sowie die mit Zeichen 241 gekennzeichneten für den Radverkehr bestimmten Teile von getrennten Rad- und Gehwegen.
9	2.	Benutzungspflichtige Radwege dürfen nur angeordnet werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen. Sie dürfen nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern. Innerorts kann dies insbesondere für Vorfahrtstraßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr gelten.

(...)

13	Hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen wird auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils gültigen Fassung hingewiesen.

Dieser Hinweis ist bei einigen der nachfolgenden Themen von Belang.

II.	Radwegebenutzungspflicht
	14 Ist aus Verkehrssicherheitsgründen die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht mit den Zeichen 237, 240 oder 241 erforderlich, so ist sie, wenn nachfolgende Voraussetzungen erfüllt sind, vorzunehmen. **15** Voraussetzung für die Kennzeichnung ist, dass 1. eine für den Radverkehr bestimmte Verkehrsfläche vorhanden ist oder angelegt werden kann. Das ist der Fall, wenn a) von der Fahrbahn ein Radweg baulich oder ein Radfahrstreifen mit Zeichen 295 "Fahrbahnbegrenzung" abgetrennt werden kann oder b) der Gehweg von dem Radverkehr und dem Fußgängerverkehr getrennt oder gemeinsam benutzt werden kann, 16 2. die Benutzung des Radweges nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar sowie die Linienführung eindeutig, stetig und sicher ist. Das ist der Fall, wenn 17a) er unter Berücksichtigung der gewünschten Verkehrsbedürfnisse ausreichend breit, befestigt und einschließlich einem Sicherheitsraum frei von Hindernissen beschaffen ist. Dies bestimmt sich im allgemeinen unter Berücksichtigung insbesondere der Verkehrssicherheit, der Verkehrsbelastung, der Verkehrsbedeutung, der Verkehrsstruktur, des Verkehrsablaufs, der Flächenverfügbarkeit und der Art und Intensität der Umfeldnutzung. Die lichte Breite (befestigter Verkehrsraum mit Sicherheitsraum) soll in der Regel dabei durchgehend betragen:

	20. bb) Zeichen 240 – gemeinsamer Fuß- und Radweg innerorts mindestens 2,50 m
22	(...) Ausnahmsweise und nach sorgfältiger Überprüfung kann von den Mindestmaßen dann, wenn es aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig ist, an kurzen Abschnitten (z. B. kurze Engstelle) unter Wahrung der Verkehrssicherheit abgewichen werden. (...)
26	Das Abbiegen an Kreuzungen und Einmündungen sowie das Einfahren an verkehrsreichen Grundstückszufahrten ist mit Gefahren verbunden. Auf eine ausreichende Sicht zwischen dem Kraftfahrzeugverkehr und dem Radverkehr ist deshalb besonders zu achten. So ist es notwendig, den Radverkehr bereits rechtzeitig vor der Kreuzung oder Einmündung im Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs zu führen und die Radwegführung an der Kreuzung oder Einmündung darauf abzustimmen. Zur Radwegführung vgl. zu § 9 Abs. 2 und 3; *Rn. 3 ff.*

Diese Punkte der Verwaltungsvorschrift zur StVO werden nachfolgend betreffend der heutigen Benutzungspflicht in der Goethestraße bewertet.

Bewertung des gemeinsamen Geh- und Radweges anhand den Regelungen der Verwaltungsvorschrift zur StVO

14 Verkehrssicherheitsgründe

Eine tägliche Verkehrsbelastung mit ca. 6.200 Kfz stellt keine besondere Gefährdungslage dar. Insbesondere gilt dies für die Abschnitte mit einer Tempo 30 – Regelung. Gemäß ERA (siehe nachfolgendes Kapitel) ist die Goethestraße in den Belastungsbereich I einzuordnen. Bei Tempo 30 sollen ohnehin nur in Ausnahmefällen wie sehr hohe Verkehrsbelastungen oder Schwerverkehr (Gewerbegebiet o.ä.) Radverkehrsanlagen angelegt werden. Der sehr geringe Schwerverkehrsanteil kann ebenso nicht als besondere Gefährdungslage herangezogen werden.

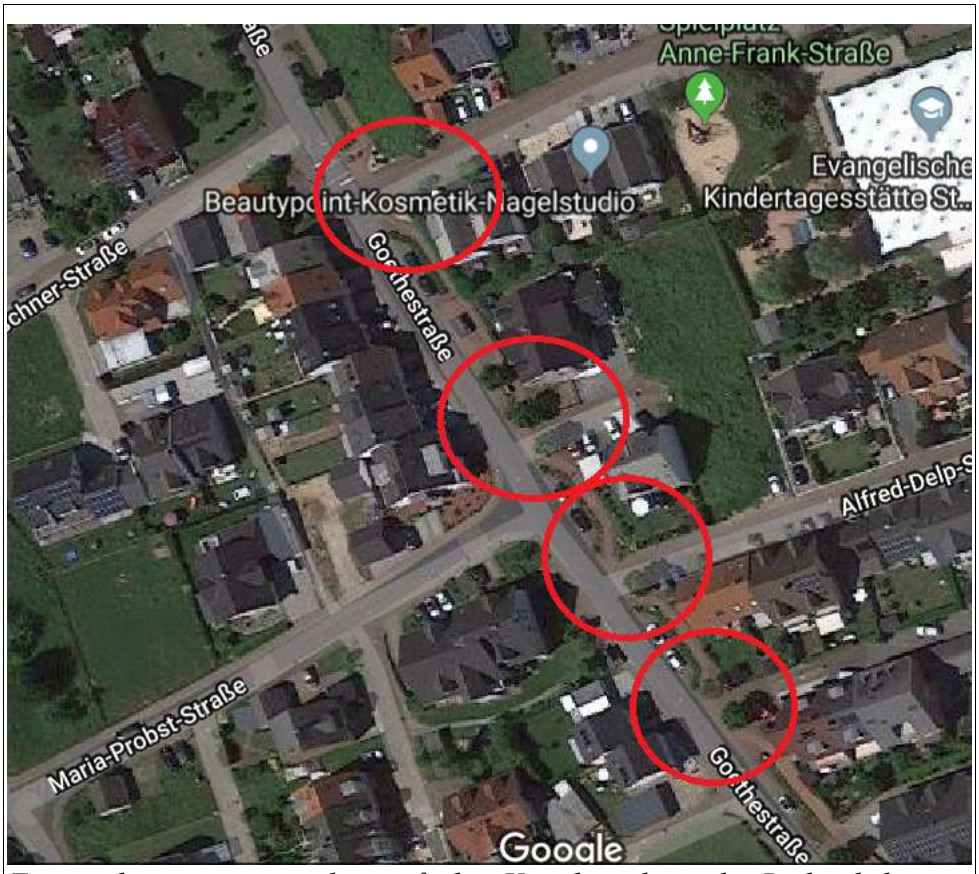
15b Fußgänger Radfahrer

Eine Markierung von Schutzstreifen oder Radfahrstreifen scheidet aufgrund der Fahrbahnbreite von ca. 5,50 m aus.

16 Linienführung

Die Führung für den Radverkehr auf dem Geh- und Radweg ist nicht sicher und erzeugt erst die Gefahren für den Rad- und Fußverkehr. Risiko fördernd sind die Parkstände vor dem Lebensmittelmarkt und die Ein- und Ausfahrten zu größeren Parkplätzen (Wohnblocks/Ärztehaus) und Einmündungen zu den Seitenstraßen. Wo Radverkehr weit abgesetzt und sehr schlecht sichtbar unterwegs ist, bestehen Risiken, die bei einer Führung auf der Fahrbahn so nicht auftreten.

Im Abschnitt zwischen Goerdelerstraße und Bahnhofstraße befinden sich auf ca. 200 m vier Einmündungen u.a. zur Anne-Frank-Straße und Alfred-Delp-Straße. Im Umfeld jeder dieser Einmündungen wird der Weg zweimal verschwenkt. So besteht keine durchgehende Sichtachse, weder für den Radverkehr, noch für den Verkehr aus diesen Einmündungen. Die Fahrweise des Radverkehrs wird durch diese 16 Kurvensituationen unsicher.



Einmündungen mit jeweils zweifacher Verschwenkung des Radverkehrs

Die 4 m bis 5 m von der Fahrbahn abgesetzte Führung der Fußgänger und Radfahrer an den zu querenden Straßeneinmündungen ist mit Gefahren verbunden, da die Radfahrer von ein und abbiegenden Autofahrern übersehen werden. Zudem ist der Weg für eine stetige Fahrweise ungeeignet.

Auf der nächsten Seite werden diese im einzelnen vorgestellt.

Nachfolgend die einzelnen Einmündungen.

Einmündungen, ständige Kurvigkeit des gemeinsamen Geh- und Radweges im Abschnitt Goerdelerstraße - Bahnhofstraße

Anne-Frank-Straße

Goethestraße Nr. 101 - Konfliktpunkt mit Radverkehr u.a. Bewuchs und parkende Kfz als Sichthemmnis

Goethestraße 97 und 99

Alfred-Delp-Straße

Gegenüber Maria-Probst-Straße

20 Breite des Geh- und Radweges
Die bauliche Breite beträgt 2,50 m. In regelmäßigen Abständen sind Pfosten angebracht, welche die nutzbare Breite unter die 2,50 m senken. Die effektiv nutzbare Breite reduziert sich dadurch zunächst auf 2 m. Berücksichtigt werden muss, dass Radfahrer bei Ausweichvorgängen zu öffnenden Fahrzeugtüren etwa 1,2 bis 1,5 Meter Abstand vom Parkstand halten müssen, um „Dooring“-Unfälle zu vermeiden. Es entsteht demnach in diesen Situationen eine nutzbare Breite von allenfalls 0,8 Meter für den gemeinsamen Geh- und Radweg. Ein Sicherheitsabstand zu parkenden Fahrzeugen ist nicht vorhanden.

Abmessung zwischen den Pfosten und dem linken Rand des Weges beträgt ca. 2 m

Geöffnete Fahrzeugtür - fehlender Sicherheitsabstand erhöt Risiko für "Dooring"-Unfälle

Dies setzt sich so bis zur Kirchstraße insbesondere bei den Zufahrten zu den Wohngebäuden fort.
Am Ende vor der Kirchstraße weist der Geh- und Radweg zusätzliche Hindernisse auf.

Pfosten an Einfahrt Parkplatz Arztpraxis

Pfosten Einfahrt Parkplatz

Pfosten Zufahrt div. Wohngebäude

Pfosten Zufahrt div. Wohngebäude

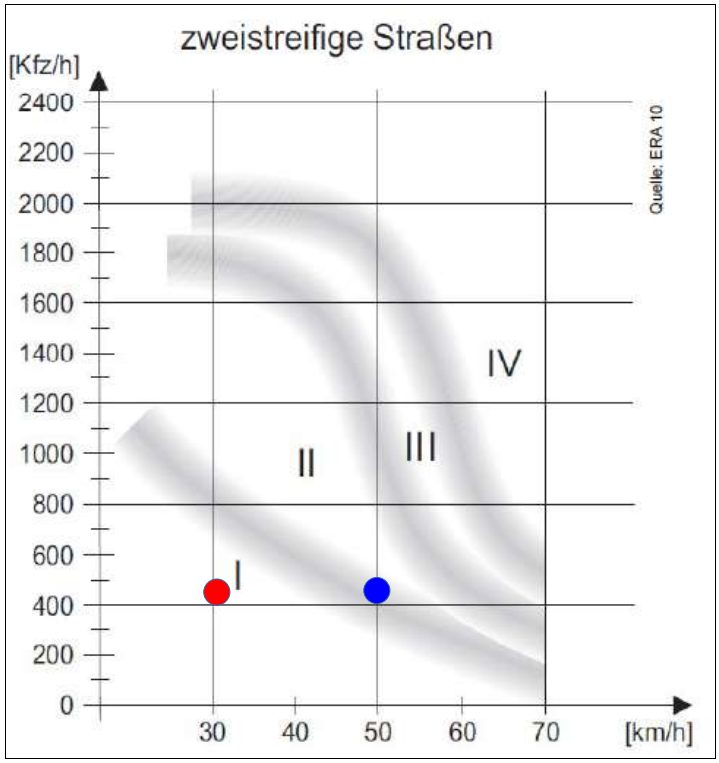
Pfosten Zufahrt div. Wohngebäude

Laternenpfosten und Baum auf dem Geh- und Radweg

Gesamteinschätzung
Damit die Benutzungspflicht angeordnet werden darf, bedarf es der Erfüllung der Kriterien Gefahrenlage auf der Fahrbahn, geeignete Führung mit Mindestbreite und eine ausreichende Breite für den Fußverkehr. Zusammenfassend ist keines dieser Kriterien erfüllt.

Ausführungen der ERA 2010

Einordnung der Goethestraße in Belastungsbereich I/ I/II
Gemäß ERA 2010, Seite 19, Kapitel 2.3.3. ist ein Diagramm über Belastungsbereiche für zweistreifige Straßen aufgezeigt.

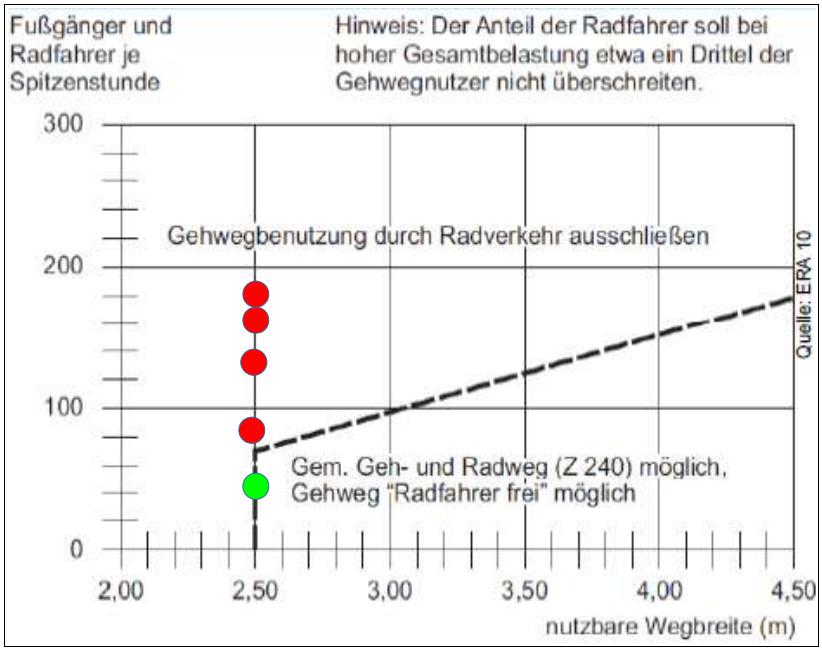


Da bei den Zählungen des ADFC vor Ort maximal ca. 550 Kraftfahrzeuge pro Stunde festgestellt wurden, bewegt man sich in jenem Bereich, für den Tempo 30 angeordnet ist, eindeutig im Belastungsbereich I (roter Punkt). Bei Tempo 50 (Goerdelestraße bis Bahnhofstraße) liegt die Goethestraße im Übergang zwischen den Belastungsbereichen I und II.

Für den Belastungsbereich I wird in der ERA 2010 eine Führung im Mischverkehr vorgeschlagen. Die Benutzungspflicht wäre gemäß Tabelle 6 auf Seite 18 der ERA 2010 auszuschließen.

Für die Führung auf Geh- und Radwegen werden gemessen an den Breiten in der ERA 2010 Grenzwerte benannt. Bei einer Breite von 2,50 m dürfen in der Spitzenstunde 75 Fußgänger nicht überschritten werden. Liegt der Fußgängerverkehr

über diesem Wert, ist von einer Benutzungspflicht abzusehen.
Wie aus den Verkehrsbeobachtungen des ADFC vor Ort ersichtlich, wird dieser Grenzwert regelmäßig überschritten (rote Punkte in Grafik).



Es ist nach unserer Einschätzung eindeutig, dass die Voraussetzungen für eine Benutzungspflicht in der Goethestraße nicht erfüllt sind und diese deshalb aufgehoben werden muss.

Die Qualität des heutigen kombinierten Geh- und Radweges lässt sehr zu wünschen übrig, da dieser nicht stetig geführt, nicht ausreichend breit und wegen der fehlenden Sicherheitsräume auch nicht ausreichend sicher ist.

Ausführunge der RASt 06 - Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen

6.1.7.2 Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
Auf verkehrsarmen Straßen und auf Straßen mit geringen Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr (z. B. Tempo-30-Zonen) kann der Radverkehr im Allgemeinen komfortabel und hinreichend sicher auf der Fahrbahn fahren. Auf anderen Straßen sind Maßnahmen zu prüfen, um Sicherheit und Komfort der Fahrbahnnutzung zu erhöhen. Dazu gehören u. a.
– verstärkte Vorsorge, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird,
– Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Grundsätzlich eignen sich Fahrbahnbreiten bis 6,00 m bei geringen Verkehrsstärken bis 500 Kfz/h und Fahrbahnbreiten von über 7,00 m bis zu mittleren Verkehrsstärken von 800 Kfz/h bis 1 000 Kfz/h und einem Schwerverkehrsanteil von 6 %. Bei einem Geschwindigkeitsniveau $V_{85} < 50$ km/h und geringerem oder fehlendem Schwerverkehr können die o. g. Verkehrsstärken im Einzelfall überschritten werden.
(...)

Aus diesen Regelung kommt die Stadt Mainz in ihrem Leitfaden zur Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht aus 2011 zu folgender Einschätzung.

Die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht ist unbegründet wenn

- Schwerverkehrsanteil unter 6%
- bei Fahrbahnbreiten ab 7m*:
  - Verkehrsbelastung ≤ Fall II der Diagramme** aus Kap 2.3.3 ERA
  - Verkehrsbelastung ≤ Fall III der Diagramme** aus Kap 2.3.3 ERA wenn Schutzstreifen und/oder Gehweg mit Radverkehrsfreigabe existieren
- je Fahrbahn* bei Fahrbahnbreiten bis 6m:
  - maximal 500 Kfz/h bei maximal 50km/h
  - maximal 800 Kfz/h bei maximal 30 km/h
- je Fahrbahn* bei Fahrbahnbreiten zwischen 6 und 7m:
  - maximal 500 Kfz/h bei maximal 30 km/h

Diese Kriterien hinsichtlich Belastung und der geringe Schwerverkehrsanteil sind ebenso in der Goethestraße erfüllt, so dass die Empfehlung resultiert, die Radwegebenutzungspflicht als unbegründet zu betrachten.

Einschätzung der Stellungnahme der Gemeinde Kleinostheim von 2011

In der Stellungnahme der Gemeinde vom 24.11.2011 wird zunächst auf das starke Verkehrsaufkommen Bezug genommen.

> Die angeordnete Radwegebenutzungspflicht entlang der Straßenstrecke der Goethestraße ist aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs zwingend erforderlich und begründet sich
>
> - aus dem starken Verkehrsaufkommen, bedingt durch die Bündelungs- und Verteilungsfunktion der Goethestraße als innerörtliche Hauptverkehrs- und Sammelstraße mit der dicht vertakteten Linie des öffentlichen Personennahverkehrs und dem erheblichen Einmündungs- und Abbiegeverkehr;

Für Kleinostheimer Verhältnisse ist dies in der Tat eine stärker belastete Straße, allerdings liegt die Goethestraße in einem Belastungsbereich, der gemäß ERA 2010 eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr vorsieht.

Von einer dicht vertakteten Linie des öffentlichen Nahverkehrs kann keine Rede sein. Die Linie 31 verkehrt montags bis freitags im Stundentakt. Ebenso die Linie 50 an Samstagen. Sonntags fährt die Linie 50 nur zweistündlich.

Zusätzlich finden in der morgendlichen Spitze und am frühen Nachmittag einige Schulfahrten statt.

Die Heranziehung des ÖPNV zur Begründung einer Benutzungspflicht ist nicht sachgerecht. Im weiteren Linienverlauf dieser Buslinien wird der Radverkehr ohne Probleme im Mischverkehr geführt (Kirchstraße, Hörsteiner Straße).

> - der Führung als Vorfahrtsstraße im Bereich des Baugebietes „Unter dem Steinbach – Teil II";

Dies ist kein Kriterium für die Anordnung einer Benutzungspflicht.

> - dem zwischen der Straßenfläche Goethestraße und dem gemeinsamen Fuß- und Radweg angelegten Parkstreifen mit einem erheblichen rangierenden Parkverkehr, bedingt durch den bestehenden Parkdruck und die streckenweise angeordnete Parkzeitregelung, verbunden mit den hierdurch ausgelösten Ein- und Aussteigevorgängen, welche sich auch auf die Verkehrsfläche der Goethestraße auswirken;

Dieser Sachverhalt betrifft den sich von der Kirchstraße Richtung Bahnhofstraße bewegenden Kraftverkehr und Radverkehr viel stärker. Von den Aussteigevorgängen ist jedoch auch der gemeinsame Geh- und Radweg betroffen (öffnende Türen Beifahrerseite). Insofern besteht für den Radverkehr kein „Vorteil", diesen im Seitenraum zu führen.

In der Bürgerwerkstatt Verkehr wurden von Sachverständigen (u.a. Preuss/Modus Consult Ulm) die richtigen Fragestellungen aufgeworfen bezüglich der Gestaltung des Verkehrsraumes in der Goethestraße. Diese Fragestellungen haben bis heute keinen Beantwortung vor Ort gefunden.

> - der Senkrechtparkstände im Bereich des Einkaufszentrums Goethestraße, mit einem häufigen Wechsel der parkenden Fahrzeuge aufgrund ihrer kurzweiligen Anliegereigenschaft zu dem angrenzenden Dienstleistungs- und Versorgungsangebot;

Hierzu gilt das gleiche betreffend den sich von der Kirchstraße Richtung Bahnhofstraße bewegenden Kraftverkehr und Radverkehr.

> Den Fußgängern und Radfahrern stehen auf der gemeinsamen Verkehrsfläche ausreichende Flächen zur Verfügung. Die Benutzungspflicht des Radweges ist nach der Beschaffenheit und dem Zustand der Wegefläche zumutbar, hinsichtlich der Linienführung eindeutig, stetig und sicher.
>
> Eine besondere Gefahrenlage für Fußgänger ist auszuschließen, da dem Radfahrverkehr bei der Benutzung des Fußweges gegenüber dem Fußgänger besondere Sorgfaltspflichten obliegen.

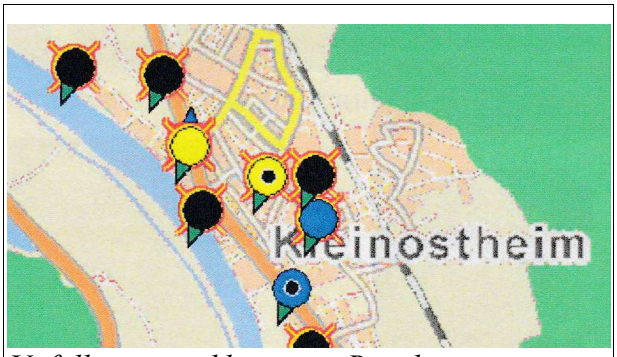
Die Aussage, dass ausreichende Flächen zur Verfügung stehen, steht im Widerspruch zu den Beobachtungen vor Ort und den Vorgaben seitens der ERA 2010, Kapitel 2.3.3.

> Gemäß dem Ergebnis der Verkehrsuntersuchung für die Gemeinde Kleinostheim aus dem Jahre 2007 ist die Goethestraße südlich der Kirchstraße mit 6.200 Kfz/24 h und nördlich der Carl-Goerdeler-Straße mit 6.600 Kfz/24 h belastet, mit weiterer prognostizierter Verkehrszunahme. Auf diese festgestellten Verkehrsaufkommen entfällt ein erheblicher Anteil der Versorgung mit Lkw´s sowie die Abwicklung eines dicht vertakteten Buslinienvekehrs des ÖPNV.

Die Aussagen zur Schwerverkehr und ÖPNV stehen im Widerspruch zu den Beobachtungen vor Ort und dem gegebenen ÖPNV-Angebot. Insbesondere die Aussage „entfällt ein erheblicher Anteil der Versorgung mit Lkws“ ist bei einem beobachtbaren Schwerverkehrsanteil von um die 1 % nicht haltbar

Unfallgeschehen

Besondere Auffälligkeiten/Unfallschwerpunkte sind nicht vorhanden.



Unfalltypensteckkarte mit Beteiligung Radverkehr 2014-2016

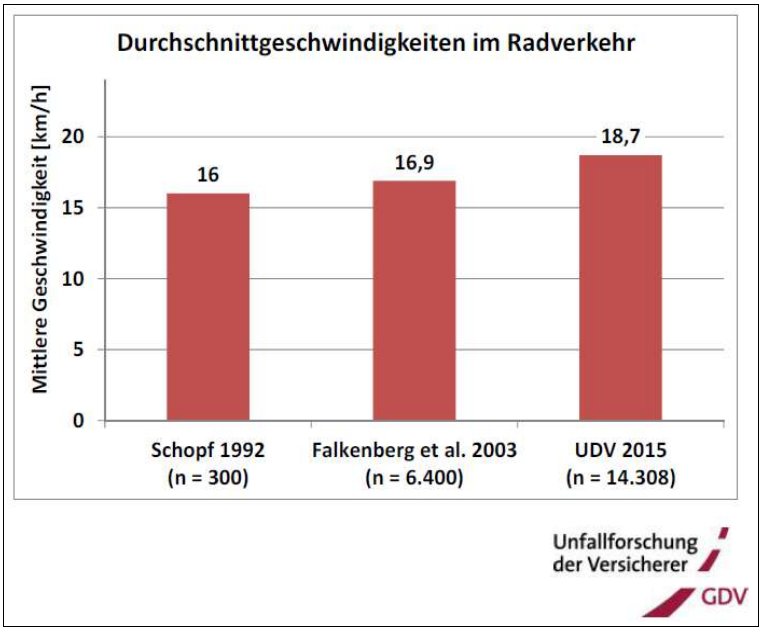
Die Rangierfahrten zum Parken am Einkaufsmarkt mit Querung des kombinierten Geh- und Radweges sind für die Verkehrssicherheit kritisch. Hier ist zumindest ein Unfall aus 2014 im Main-Echo dokumentiert worden:

Fahrradfahrerin bei Verkehrsunfall verletzt

Kleinostheim. *Am Mittwoch, 24.09.2014, gegen 11:30 Uhr, fuhr eine 48-jährige Frau in Kleinostheim, Goethestraße, mit ihrem Fahrrad auf dem Radweg ortseinwärts. Zu diesem Zeitpunkt fuhr dort vom Parkplatz eines Lebensmittelmarkts ein Pkw rückwärts aus einem Parkplatz aus. Dieser Pkw stieß mit dem Heck gegen das Fahrrad. Die Fahrradfahrerin kippte daraufhin zur Seite auf den Asphalt und verletzte sich leicht. Nach dem Unfallereignis waren sowohl die Pkw-Führerin als auch die Fahrradfahrerin leicht geschockt, weshalb die am Unfall beteiligten keine Personalien austauschten. Durch ihren Arbeitgeber wurde die Fahrradfahrerin zur Untersuchung ins Klinikum Aschaffenburg geschickt, wobei ihr leichte Prellungen am Handgelenk und an der Schulter attestiert wurden.*

Veränderungen im Verkehrsgeschehen in Bezug auf den Radverkehr.

Sehr wesentlich ist in den letzten Jahren eine deutliche Beschleunigung des Radverkehrs festzustellen. Ursächlich hierfür sind nicht nur Pedelecs mit einer Unterstützung bis 25 km/h, sondern auch veränderte Bauweisen und Material im Zweiradbau. Aluminium und Karbonfasern senken das Gewicht des Fahrrades erheblich. Die Durchschnittsgeschwindigkeit gemäß nachfolgender Grafik der UDV (Unfallforschung der Versicherer) ist um 17 % seit 1992 gestiegen.



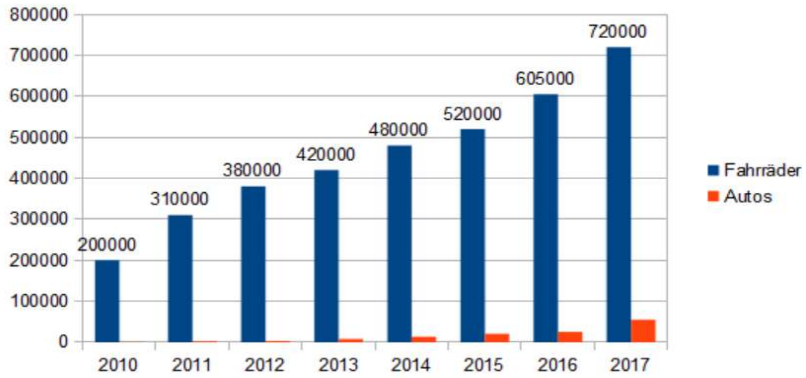


Abbildung 1: Die Verkaufszahlen von Pedelecs steigen jährlich deutlich an - Folge: Höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten im Radverkehr

Auch in unserer Region sind nun Lastenfahrräder z.T. mit Elektrounterstützung anzutreffen. Diese stellen hinsichtlich Gestaltung von Radverkehrsanlagen eigene Anforderungen. Gleiches gilt bei Verwendung von Kinderanhängern, welche sich einer gewissen Verbreitung erfreuen.

Handlungsempfehlung

Die Benutzungspflicht ist zurückzunehmen. Die Kriterien des § 45 Abs. 9 StVO betreffend einer Gefährdungslage sind nicht erfüllt. Die zahlreichen Schilder zur Anordnung können entfernt werden. Besondere bauliche Maßnahmen sind nicht erforderlich. Der Verkehrsraum wird dadurch für den Fußverkehr gewonnen.

Beobachtbar wollen jedoch nicht wenige Radfahrer den Weg dort weiter nutzen. Beides sollte weiter möglich sein.

Hierzu könnte der bisher benutzungspflichtige Radweg als sogenannter anderer Radweg ausgewiesen werden.

Stadt Mainz - nicht benutzungspflichtiger Radweg - Einsatz von Piktogrammen auf Fahrbahn und Radweg

Brentanoviertel Aschaffenburg - Piktogramme auf der Fahrbahn

Zur Verdeutlichung, dass Radfahrer auf der Fahrbahn fahren, könnten Piktogramme auf die Fahrbahn aufgebracht werden.

Empfehlung der Stadt Frankfurt (radfahren-ffm.de):
Bei der Umsetzung wird das bloße Abhängen von Schildern in vielen Fällen nicht ausreichen, es werden flankierende Beschilderungs- und Markierungsarbeiten notwendig sein. So muss der nun nicht mehr benutzungspflichtige Radweg auch ohne blaues Schild für Radfahrende und zu Fuß Gehende als solcher erkennbar sein, wenn er als nicht benutzungspflichtiger oder auch Angebotsradweg bestehen bleiben soll. Auch muss der Autofahrende erkennen, dass der Radverkehr trotz eines baulich sichtbaren Radweges auch das Recht der Fahrbahnnutzung hat.
Ein wesentliches Element der Kommunikation vor Ort wird das Auftragen von Fahrradpiktogrammen sein. Nur so sind die neuen Regelungen gegenüber allen Verkehrsteilnehmern nachvollziehbar darzustellen.

Schlussbemerkung

Im Übrigen genießt das Grundbedürfnis der Bewohner und Besucher nach Verbesserung der Lebens- und Wohnumfeldqualität mit weniger störendem Verkehr

generell einen hohen Stellenwert. Mit der bisherigen Entwicklung der Verkehrssituation durch immer mehr Autoverkehr werden sich die Menschen auf Dauer nicht wohl fühlen. Deshalb sind geeignete Maßnahmen zur allgemeinen Verkehrsentlastung überfällig.

Eine zielführende Maßnahme ist neben der Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs insbesondere die Förderung des Radverkehrs, die bisher weit hinter dem vehement bevorzugten Ausbau des Autoverkehrs rangiert. Die nachteiligen Folgen der in den letzten Jahrzehnten vorrangig betriebenen Angebotspolitik für den Motorisierten Individualverkehr sind jetzt von allen zu spüren. Dies ist gerade auch in der Goethestraße sichtbar. Neben dem Thema Benutzungpflicht wäre die Gestaltung insgesamt zu überprüfen. Erkennbar wurde das Auto vor dem Menschen priorisiert.

Mittlerweile besteht dringender Handlungsbedarf, dem Radverkehr endlich den Stellenwert zu geben, den er verdient. Mit dessen engagierter Förderung könnte der Modal Split zu Gunsten des Radfahrens leicht verdoppelt und der Autoverkehr entsprechend reduziert werden. Die langwierigen und nicht weiterführenden Diskussionen über die Verlegung von Autoverkehr auf andere Straßen, ob z.B. Goethestraße, Schillerstraße oder B8, können dann vermieden und die Umverteilung des Autoverkehrs auf verträgliche Verkehre, wie Bus, Bahn, zu Fuß gehen und Fahrrad fahren immer breiteren Raum einnehmen und im Bewusstsein der Menschen verankert werden.

Kleinostheim, 29. Juni 2018

Tino Fleckenstein
ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V.

Anlagen (als Material)

- Vorlage Fahrradforum Stadt Aschaffenburg betreffend Überprüfung Benutzungspflicht
- Ausarbeitung der Stadt Mainz zur Aufhebung der Benutzungspflicht