

# Anmerkungen Entwurfsstand Radverkehrskonzept Landkreis Aschaffenburg 2025

## Einleitung

Grundsätzlich begrüßen wir den Entwurf/die Fortschreibung eines Radverkehrskonzeptes. Erkennbar ist das Netz und dessen Ausbau im Mittelpunkt. Was wir vermissen ist die Fokussierung auf wichtige Strecken, in deren Verlauf hohe Einwohnerzahlen gegeben sind und die dazugehörigen Qualitätsstandards. Aufgrund Fehlens der Anlagen (Maßnahmenblätter etc.) war uns eine Bewertung derselben nicht möglich.

Maßgeblich ist es für alle Radfahrende gute Lösungen auf den Weg zu bringen. Fast alle Landkreisbürger haben ein Fahrrad. Sorgen wir daher dafür, dass sie diese sicher und komfortabel nutzen können. Wegen Klimaschutz (der an sich wichtig ist) steigt kaum jemand auf das Fahrrad, wenn die Infrastruktur und der Service gut sind, dann schon.

In dieser Hinsicht noch mal vielen Dank an das Team im Landratsamt, das den Entwurf soweit auf den Weg gebracht hat, auch wenn es aus unserer Sicht den einen oder anderen Optimierungsbedarf gibt. Betreffend einer Umsetzung sind wir uns der Problematik der unterschiedlichen Baulastträgerschaften bewusst.

## Abschnitt 2.1. Befahrung und Bestandsaufnahme 2023

Zur Seite 7 fehlen die entsprechenden Mängelfeststellungen (Anlage). Diese standen uns nicht zur Verfügung. Ein Abgleich mit unseren Zusammenstellungen (siehe Stellungnahme ADFC Okt. 2023) wäre interessant gewesen.

## Abschnitt 2.2 Regionales Mobilitäts- und Siedlungsgutachten - Gutachten für den Bayrischen Untermain 2035+/ Fachbeitrag zur Abschätzung des Radverkehrspotentials

Im Abschnitt Ziele/Maßnahmen folgende Anpassungen (Gelb markiert).

Der Fachbeitrag kommt zu dem Schluss, dass in dem REMOSI-Pedelec-Szenario mit Zielhorizont 2035 zukünftig ca. 18-20 % der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden **könnten**, also dreimal so viel wie in der MiD 2017 erhoben wurden.

Darüber hinaus bietet Bike+Ride ein großes Potenzial, durch die Kombination von Fahrrad und Bahn lange Autofahrten einzusparen. So können erhebliche CO<sub>2</sub> -Minderungen erreicht und durch die Kombination „Bahn und Fahrrad“ Autofahrten verlagert werden. Hierfür ist die Zahl der Bike+Ride-Stellplätze an den Bahnhöfen schrittweise durch **attraktive und diebstahlsichere Abstellanlagen auszubauen und die Mitnahmekapazitäten in den Spitzenzeiten (u.a. Wochenenden) zu verbessern.**

## Abschnitt 2.5. Kreiseigene Radwegförderung (Ziel/Maßnahmen)

Hierzu hatten wir in unserer Stellungnahme aus Oktober 2023 auf eine notwendige Priorisierung mancher langlaufender Routen hingewiesen:

*Gute Radverkehrsanlagen werden primär dort benötigt wo viele Menschen ansässig sind. Dies wäre konkret die Mainebene mit den anliegenden Gemeinden mit relativ großen Einwohnerzahlen. Dies wären u.a. die folgenden Routenbeispiele*

- Kahl – Karlstein – Kleinostheim – Mainaschaff – AB/RS-Route
- Bachgau – Großostheim – Nilkheim – Aschaffenburg
- Aschafftal

*Also wären dies allgemein die Zufahrtskorridore nach Aschaffenburg. Für das Netz wäre es nach Einschätzung des ADFC prioritär diese Verbindungen möglichst zeitnah auf einen hohen Standard zu bringen. Die Überlegung hierzu wäre für diese wichtigen Verbindungen die Förderquote des Landkreises (siehe Förderrichtlinie) ggf. deutlich über die 30 % hinaus zu erhöhen. (...)*

Aber auch dort, wo der ÖPNV schlecht ausgebaut ist. (z.B. Bessenbach in den Nachbarort Hösbach Schüler aus Bessenbach ans HSG, Schüler aus Hösbach an die Realschule Bessenbach, Bessenbach – Waldaschaff (Radweg vorhanden, aber schmal und gemeinsame Nutzung m Fußgängern...).

Eine ebenso wichtige Route mit Optimierungsbedarf ist der Kahlthal-Spessart-Radweg.

Statt „Eventuell kann langfristig in enger Abstimmung mit den Kreisgremien versucht werden, im Radverkehrskonzept enthaltene Maßnahmen mit einem höheren Fördersatz zu bezuschussen.“ Sollte der Passus wie folgt lauten:

**Entlang langlaufender Radwegverbindungen v.a. mit Ziel Aschaffenburg soll eine Priorisierung erfolgen, wobei langfristig in enger Abstimmung mit den Kreisgremien versucht werden soll, die im Radverkehrskonzept enthaltenen Maßnahmen mit einem höheren Fördersatz zu bezuschussen. Dies umfasst insbesondere die Korridore:**

- Kahl – Karlstein – Kleinostheim – Mainaschaff – AB/RS-Route
- Bachgau – Großostheim – Nilkheim – Aschaffenburg
- Aschafftal

## Abschnitt 2.6. Neubau von kreiseigenen Radwegen

Die Ausbaumaßnahmen zur „Spinne“ begrüßen wir, würden aber im weiteren Verlauf gemäß Abschnitt 2.5. Prio-1-Routen angehen.

## Abschnitt 2.7 Gemeinsame bestehende überregionale Projekte

Betreffend dieser Projekte, die sich über einen längeren Zeitraum ziehen, wäre es ein Ansatz schlicht zu beginnen, indem Maßnahmen, die rein auf Beschilderungen etc. zielen, angegangen werden. Eine einfache und schnelle Maßnahme wäre z.B. das Sperren der Verbindung Kapellenberg – Kleinostheim (nach der Abzweigung Eller) für den Kraftverkehr und der Einrichtung einer Fahrradstraße/Kfz frei durchgängig in den Abschnitten Kleinostheim-Alte Poststraße-Scheblerstraße und der Verbindung vom Schluchthof bis zur Bezirksstraße Alzenau. Der Aufwand hierbei besteht in erster Linie im Veränderung der Beschilderung. Bodenpiktogramm etc. können auch später installiert werden.

Ähnliches gilt für die Verbindung Österreicher Kolonie – südlich der Autobahn. Auch hier wäre übergangsweise eine Fahrradstraße/Kfz eine mögliche zu prüfende Führungsform, bis die Abfahrt

zum Weg entlang der Einhausung erreicht ist. Wir halten es für wichtig, gerade in innerörtlichen Bereichen und auch schwach frequentierter Verbindungen außerorts diese Führungsform mitzudenken.

## Abschnitt 2.9. - Zukünftiges Zielnetz / Kartenmaterial

Zu den Karten haben wir eine Reihe von Anmerkungen. Siehe unten.

## Abschnitt 2.10. Maßnahmenblätter

Diese waren jetzt nicht als Anlage beigefügt. Hierzu können wir auf die umfangreiche Stellungnahmen des ADFC aus (2015 und) 2023 zum Radverkehrskonzept verweisen. Diese fügen wir als Anlage bei. Dort hatten wir für einige zentrale Verbindungen zahlreiche Punkte benannt. Beispiel Kahl - Aschaffenburg

**Hauptweg AB-Mf-KLM-Karlst.-Kahl**

Hierbei gibt es ja Ansätze in der Machbarkeitsstudie AB-HU. Mögliche preisgünstige Sofortmaßnahmen für eine Optimierung und Beschleunigung des Radverkehrs – ohne auf die langfristige Fertigstellung der Machbarkeitsstudie oder eine finale Festlegung der Route zu warten – wären:

- Rennstraße Kleinostheim als Fahrradstraße mit Landwirtschaft frei
- Alte Poststraße/Scheblerstraße bis Schützenhaus Fahrradstraße mit Kfz-Freigabe
- Änderung der Vorfahrtregelungen Bergstraße (ggf. als verkehrsberuhigter Bereich, da ohne Trottoir)
- Mittelweg als Fahrradstraße mit Landwirtschaft Freitag
- Aufhebung der Benutzungspflicht in der Ortsdurchfahrt Karlstein (heutige 3308), da der Radweg im Seitenraum die Ansprüche allgemein und für einen Zweirichtungsverkehr im besonderen nicht erfüllt. Zudem ist mit der Umgehung eine Alternative für den Kraftverkehr gegeben.
- Aufhebung der Benutzungspflicht in der Ortsdurchfahrt Kahl. Der gegebene Radweg auf dem Bordstein ist sehr konfliktrichtig und mit höheren Geschwindigkeiten nicht sicher befahrbar. Die bestehenden Radwege sind als zusätzliche Alternative ohne Benutzungspflicht anzubieten.
- Für Kahl wäre 30 km in der Ortsdurchfahrt zu überlegen.

Diese Abschnitte sind bzw. könnten dann später Teil eines Radschnellweges oder einer Radvorrangroute werden. Da es sich nicht um bauliche Maßnahmen handelt, wären dies u.U. später veränderbar.

Was jetzt u.a. komplett fehlt ist der Aspekt Führungsform Fahrradstraße. Ob dies in den Maßnahmenblättern verarbeitet ist können wir mangels Vorlage keine Aussage treffen. Auch dazu hatten wir uns positioniert:

**Soweit möglich innerorts Führung als Fahrradstraßen (mit Kfz-Freigabe) und Aufhebung von Benutzungspflichten**

Dies wäre eine schnelle und relativ preisgünstige Maßnahme um gerade innerorts die Verhältnisse maßgeblich zu ändern.  
In der VwV-StVO – wurde der Passus neu gefasst, wonach zusätzliche Handlungsspielräume entstehen:

*„Die Anordnung einer Fahrradstraße kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzen nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird.“*

Die qualitativen Kriterien für Fahrradstraßen sollten eingehalten werden wie Fahrbahnbreite, Sicherheitsabstände zu parkenden PKW. Siehe dazu auch die AGFK-Musterlösung (Anlage). Auch eine Gestaltung der Fahrradstraßen in Form von Einbahnstraßen wäre denkbar. Dafür gibt es eine Reihe von Beispielen z.B. in Darmstadt.



Wünschenswert wäre die **Priorisierung an Stellen, die für den Radverkehr eine stark hemmende**

Bedeutung, aber auch eine hohe Relevanz haben. Diese sollten als Vertiefungsabschnitt mit hoher Priorisierung eingeordnet werden.

Exemplarisch führen wir dazu einige Stellen an:

- Stachus Hösbach (Umgestaltung Knoten, fußgänger- und radlerfreundlichere Ampelschaltungen und Hinweise, welcher Drücker für welchen Übergang!)
- Obernburger Straße, Stockstadt (weitere Optimierungen, teilweise Aufhebung Benutzungspflicht)
- Staatsstraße, Kahl (Aufhebung der Benutzungspflicht, die rot markierten Bordsteinradwege verbieten ein Überholen und bieten erhebliche Konfliktpunkte mit dem Fußverkehr).

Die notwendigen Abstimmungen mit den jeweils zuständigen Baulastträgern wären herbeizuführen.

### Abschnitt 3.2. Kampagne Fahrradsicherheit

Die Kampagne adressiert wichtige und relevante Themen, bei denen eine Verbesserung des IST-Zustandes anzustreben ist. Ein Großteil der Unfälle mit Radfahrenden geht nicht von den Radfahrenden, sondern vom PKW- und LKW-Verkehr aus. Diese Gefahrenquellen sollen ebenfalls mit einbezogen werden. Dabei geht es auch oft um die Klarstellung, dass auf der Fahrbahn gefahren werden darf (hat die Stadt Aschaffenburg schon mal gemacht).

### Abschnitt 3.4. VIANOVIS, Fachkarten, Radverkehrskonzept

Grundsätzlich eine gute Lösung. Die Öffentlichkeitsarbeit dafür würde sich lohnen. Zu prüfen wäre, inwieweit diese Seite in die ADFC-Seite eingebunden werden könnte.

### Abschnitt 3.6. Austausch/ Netzwerkarbeit

Unter dem Bild auf Seite 34 ist ein Termin in der Zukunft genannt. Dies soll wohl 2024 statt 2025 heißen.

Seitens des Landratsamtes wurde die Teilnahme ehrenamtlicher Radverkehrsbeauftragter abgelehnt. Das ist für uns nicht nachvollziehbar. **Auch ehrenamtliche Radverkehrsbeauftragte sollen zukünftig im Schriftverkehr und bei Terminen berücksichtigt werden (u.a. Mömbris).**

In diesem Punkt Netzwerkarbeit sehen wir auch Verbände wie den ADFC. Dies sollte entsprechend aufgenommen werden. Aktuell wird der Punkt „Radverkehrsbeauftragter“ eher als Stelle im Bereich Tiefbau eingeordnet. Eine verwaltungsexterne Instanz wie der ADFC hat noch mal einen anderen Blick auf die Dinge, der in den Themen mit eingehen sollte. In anderen Landkreisen wird der ADFC bei Baumaßnahmen etc. mit eingebunden. Dort ist auch zu sehen, dass der ADFC benannt ist, an den Mängel an Radwegen gemeldet werden können. Dies hatten wir bereits im Oktober 2023 benannt:

#### **Beteiligung Fachverbände**

Es ist zwar ein Ansatz einmal im Jahr den AK auf Kreisebene zu machen und dabei ADFC und VCD einzubinden. Die Praxis zeigt aber, dass es sinnvoll wäre, die „Praktikerseite“ bei der Planung von Vorhaben mit Bezug Radverkehr rechtzeitig mit einzubinden. Hinterher über Planungsfehler zu diskutieren stellt beide Seiten nicht zufrieden und erhöht die Kosten (Hinterher wird es immer teurer).

### Neuer Abschnitt 3.7. Piktogramme im Mischverkehr

Wie das RVK in der Analyse des IST-Zustandes beschreibt, findet ein erheblicher Anteil des Radverkehrs im Mischverkehr statt. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten sind an den meisten Stellen keine eigenen Radwege oder Schutzstreifen möglich. Wie

wissenschaftliche Untersuchungen inzwischen belegen, verbessert der Einsatz von Piktogrammen die Sicherheit Radfahrender. Wir fordern den Landkreis auf eine einheitliche Strategie zum Einsatz von Fahrrad-Piktogrammen im Landkreis zu formulieren.

### Neuer Abschnitt 3.8. Evaluierung von Maßnahmen / Schrittanalyse

Zusätzlich zum Radverkehrskonzept braucht es eine Umsetzungsplanung. Hier ist regelmäßig der Stand zu überprüfen. Bei neu erfolgten Maßnahmen wäre eine Evaluierung nach 1-2 Jahren zielführend, um die Wirkungen abschätzen zu können.

### Abschnitt 4.1. - Verknüpfung mit dem ÖPNV

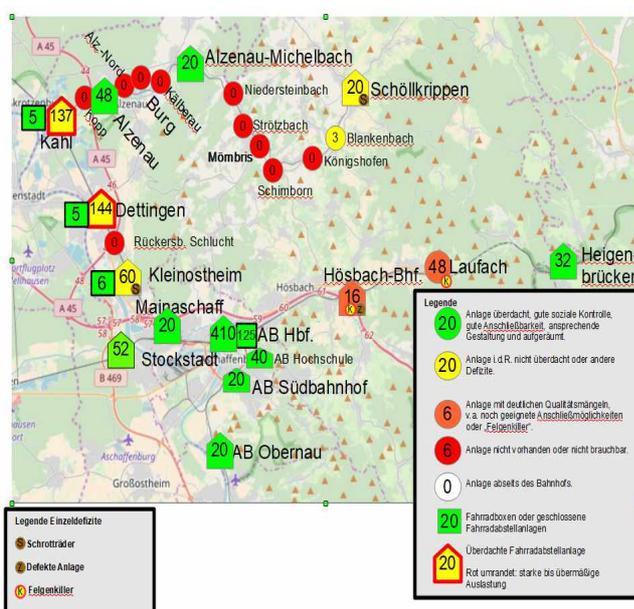
Hierzu hatten wir uns bei den Vorarbeiten für den Nahverkehrsplan eingebracht. Leider ist zu sehen, dass die Punkte dort nur sehr peripher behandelt werden. Hierzu noch mal ein Auszug aus der Stellungnahme vom 24.08.2024. Wir würden die darin angesprochenen Punkte (gelb markiert) in dem RVK unter Ziel / Maßnahmen sehen:

#### Verknüpfung ÖPNV – Bike + Ride

(...) **Erkennbar gibt es oft keine Maßnahmen bezüglich der Beseitigung von Schrotträdern. Hier wäre ein Zyklus zu definieren, der mit anderen Maßnahmen im jeweiligen Bahnhofsumfeld kombiniert werden könnte.**

(...)

**An allen Stationen des Schienenverkehrs wären neben attraktiven Übergängen zu den verknüpften Verkehrsmitteln vor allem sichere Abstellanlagen für Fahrräder notwendig. Da heute immer mehr hochwertige Fahrräder zum Einsatz kommen und Diebstahl von Fahrrädern in Mode gekommen ist, sollten Abstellanlagen immer auch verschließbare Fahrradboxen in angemessener Menge bieten. An wichtigen Mobilitätsknotenpunkten sollten Radstationen vorgesehen werden, möglichst mit Service rund ums Fahrrad und Ladestationen für E-Bikes.**



**Die Notwendigkeit geeigneter Abstellanlagen besteht ebenso an Bushaltestellen, die eine bestimmte verkehrliche Bedeutung haben. Dies wird dann wichtig, wenn längere Wege zu den Haltestellen zurückzulegen sind, die Bustaktungen keinen hohen Standard erfüllen oder kein Zug-Angebot besteht.**

**Beispiele dafür wären u.a.**

- **Großostheim, Wendelin-Veit-Straße**

- Eschau, Elsavabrücke
- Neuhammer
- Röllfeld, Kirche
- allgemein Bushaltestellen in zentraler Ortslage

Die im Rahmen des Umsetzungsforums Radverkehr zum Remosi-Gutachten wurden verschiedene Mainbrücken u.a. nach Sulzbach und Kleinwallstadt zu den Bahnhöfen als Vorschläge präsentiert. Hierzu benötigt es dann an den Bahnhöfen entsprechende dimensionierte Abstellanlagen, wenn es zu einer Realisierung dieser Mainbrücken kommt.

#### Mobilitätsstationen als Verknüpfungspunkte

Einige Bahnhöfe in der Region, welche eine größere verkehrliche Bedeutung haben oder bekommen (Kleinostheim, Kahl, dann Hösbach-Bhf.) wäre überlegenswert diese zu Mobilitätsstationen auszubauen, d.h. dort neben Bike + Ride und Park+Ride auch Sharing-Angebote wie Carsharing und Fahrrad- / Lastenradverleih anzubieten.

(...)

#### Hinweise zur Bahnhofsinfrastruktur / Barrierefreiheit

Bei den Bahnhöfen, die mit Aufzügen ausgestattet sind, gibt es nach unseren Beobachtungen Ausfälle der Aufzuganlagen. Hier wären entsprechende Ausgestaltungen der Wartungsverträge sinnvoll, in der eine möglichst hohe Verfügbarkeit angestrebt wird (24/7). Aktuell fallen am wichtigen Bahnhof Hauptbahnhof Aschaffenburg öfter diese Aufzüge aus und bleiben über Tage defekt.

Beim weiteren Ausbau der Barrierefreiheit/Zugänglichkeit der Bahnsteige wäre nach unserer Ansicht ein System mit Rampen, wie es an den S-Bahnhöfen im Rodgau oder in Heusenstamm realisiert wurde, auf lange Sicht zielführender.

Aktuell ist es immer noch so, dass in Hösbach-Bahnhof und Laufach die Aufzüge nicht in Betrieb sind, und sich dies in Laufach bis Anfang 2026 hinziehen wird. Ebenso in Aschaffenburg gibt es öfter Ausfälle der Aufzuganlagen u.a. Zugang Gleise 5/6 und 7/8 welche für den regionalen Verkehr wichtig sind.

## Abschnitt 4.2. Baustellenmanagement

Hierzu hatten wir in der Sitzung angeregt, dass die Baustelleninformationen digital verfügbar sein sollten, so dass diese ggf. in andere Homepages (ADFC?) integriert werden könnten. Ein Prüfauftrag wäre es, ob auf Landkreisebene ein Newsletterdienst, wie in der Stadt Aschaffenburg, aufgesetzt werden könnte. Dort werden neben Baustelleninformationen viele weitere Themen kommuniziert. Dies bitten wir noch aufzunehmen.

Hinter dem Passus betreffend der Alternativen Führungen (5. Absatz im Kapitel)  
Folgende Ergänzung:

„Eine Umfahrung in direkter räumlicher Nähe ist unbedingt zu bevorzugen. Ist diese (auch über Privatflächen) möglich, ist sie einer weiträumigen Umleitung unbedingt vorzuziehen. Gerade bei kurzen Sperrungsabschnitten kann dadurch einer Störung des Baubetriebs entgegen gewirkt und Beschädigungen des Baufeldes außerhalb der Arbeitszeiten verhindert werden.“

## Abschnitt 4.4 Radverkehrsschauen

Die Verteilung der Ergebnisse der Radverkehrsschau 2024 fand sehr verspätet in 2025 und nur auf Nachfrage statt. Da die Bearbeitung der aufgeführten Maßnahmen in den Haushalten der jeweiligen Kommunen vorzuhalten ist, ist auf eine zeitnahe Zustellung der Ergebnisse zu achten.

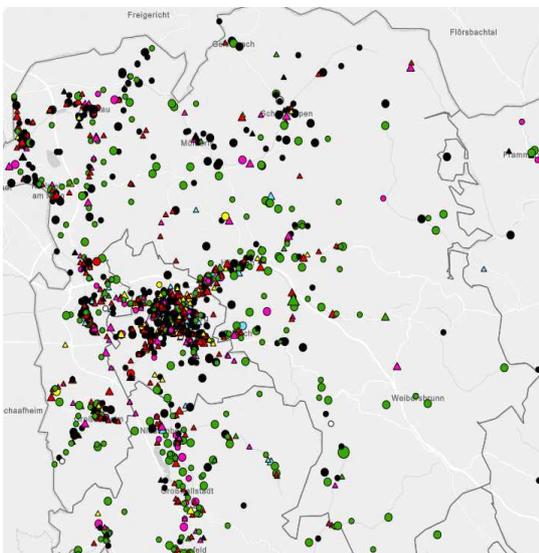
Hierzu soll eine Einladung an den ADFC erfolgen. Inwieweit dies ehrenamtlich zu leisten ist wäre durch den ADFC jeweilig zu klären. Zumindest die Befahrungsprotokolle sollten zur Verfügung gestellt werden.

## Abschnitt 4.5 Unfallkommission

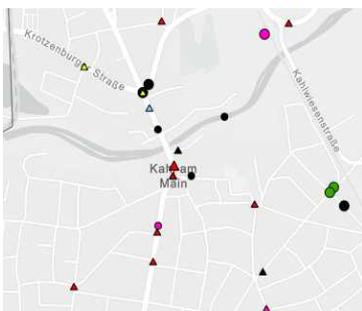
Es stimmt, das Unfallgeschehen ist eher ohne klassische Schwerpunkte im Sinne der Definition. Allerdings gibt es Streckenverläufe, die immer wieder mit Unfällen auffallen. Diese sollten im RVK als Vertiefungsabschnitt (siehe oben definiert sein). So wissen wir von wiederkehrenden Unfällen bzw. unsicheren Situationen in

- Kahl Ortsdurchfahrt
- Karlstein Ortsdurchfahrt
- Stockstadt, Obernburger Straße (hierzu hatten wir den Landkreis 2018 gesondert angeschrieben, da dies eine Kreisstraße ist).

Übersicht Landkreis – Unfälle Radbeteiligung 2020 – 2024



Kahl (St. 3308)



Stockstadt (Obernburger Straße/AB 16)



## Generelle Anmerkungen zum zukünftigen Radnetz (Fortsetzung aus 2.9.)

### Kategorisierung

Der Plan des Landes Bayern ein Von-Ort-zu-Ort-Routennetz zu definieren, welches auch für den Alltagsradverkehr tauglich sein soll ist grundsätzlich zu begrüßen. Dies führt dann zu der Auswahl an „Hauptverbindungen“. Die Frage stellt sich einer gesonderten Kategorisierung, da in den nächsten Jahren kaum ein Standard auf einigen der Strecken erreicht wird, welcher die Bezeichnung Hauptverbindung haben sollte. Diese sollten zumindest solange auch als „Freizeitverbindungen“ geführt werden.

### Thema Waldwege Forstwege

Ein Teil dieser Routen führt über Waldwege, die auch von Fahrzeugen der Forstwirtschaft u.a. Holzabtransport genutzt werden. Dies hat folglich Schäden an den Wegen zur Folge, je nachdem wie oft und mit welcher Tonnage hier gefahren wird. Demzufolge werden diese Wege oft mit Grobschotter etc. beschichtet, welches den Fahrkomfort für Radfahrer deutlich senkt.

Wesentlich besser ist es in Hessen gelöst (z.B. Strecke Richen-Altheim oder Langstadt-Schaafheim). Durch den dort aufgebrachten feinen verfestigten Belag lassen sich diese Waldwege auch mit für Pedelecs üblichen Geschwindigkeiten (25 km/h) sicher und komfortabel befahren. Dies sehen wir für die gewählten Haupt- und Nebenverbindungen als Mindestqualitätsmerkmal neben Aspekten wie Breite.

### Alltagstauglichkeit ist Nachttauglichkeit!

Bei Radwegführungen parallel zu Straßen führt vor allem in den Wintermonaten zu einer großen Blendproblematik und damit einem großen Sicherheitsproblem. Im Landkreis gibt es bisher keine Erfahrungen und keine Strategien wie dieses Defizit einheitlich und effektiv adressiert werden kann. Hier ist die Ausarbeitung von Maßnahmen dringend erforderlich.

Insofern verbieten sich gerade für Haupttrouten Führungen über Wege mit starken Schäden, die dann meist (siehe Waldwege) auch ohne entsprechende soziale Kontrolle sind.

### Tauglichkeit für Kinder und Jugendliche

Das Fahrrad stellt für Kinder und Jugendliche ein wichtiges Mittel dar um autonom zu sein. Gerade im Zulauf auf Schulen (auch zu Nachbarorten) muss eine sichere Nutzbarkeit für diese Gruppe gegeben sein. Aber auch die Verbindungen zu Nachbarorten sind dabei sehr wichtig. Grundsatz: Mobilität für Alle!

### Barrierefreiheit und Radverkehr nicht gegeneinander ausspielen!

An dem unerquicklichen Zustand neuerer Baumaßnahmen (B 26 entlang Schönbusch, Knoten Waldaschaff/Bessenbach/„Tor zum Spessart“) ist erkennbar, dass wesentliche Regelungen hinsichtlich der Barrierefreiheit eingehalten wurden. Dies ist auch wichtig und richtig. Trotzdem sollte für den Radverkehr eine geeignete Führung über die Knotenpunkte mit den erforderlichen Breiten bestehen (Siehe ERA 2010).

## Anmerkungen zum Übersichtsplan Nord

Da das Radnetz alltagstaugliche Verbindungen zwischen den Orten schaffen soll verbieten sich aus unserer Sicht weite Umwege, unkomfortable Führungen oder Knotenpunkte mit deutlichsten Zeitverlusten für den Radverkehr. Was hier irgendwie fehlt ist die Kategorie „Freizeitnetz“, wie sie im RVK der Stadt in grün eingezeichnet wurden – und die ja auch nutzbar sind.

### Haibach

Eine Führung entlang der Staatsstraße ab der Querung in Grünmorsbach nach Aschaffenburg wäre kürzer und wird in der Praxis auch angenommen, statt Umwege durch den Ort nehmen zu müssen. Die eingezeichnete Verbindung ist jedoch sinnvoll Richtung Klinikum.

### Heinrichsthal – Bamberger Mühle (Kahlgrund-Spessart-Radweg, HV)

Hier gelten die eingangs gemachten Anmerkungen zu Waldwegen. Alternative Strecke: Edelbach – Heinrichsthal für Alltagsradverkehr, ggf. Kfz-Geschwindigkeiten absenken.

### Hösbach – Stachus (HV)

Der Stachus benötigt eine deutliche Aufwertung für den Radverkehr. Die Aufstellflächen genügen bereits heute nicht. Was ist mit den Planungen des staatlichen Bauamtes hierzu passiert? Diese Kreuzung ist deshalb wichtig, da hier mehrere Routen für den Radverkehr kreuzen.

### Hösbach-Bhf (Streckenverlauf der HV)

Eine Führung durch den Tunnel wäre deutlich kürzer. Der eingezeichnete und zudem topographisch ungünstige Weg ist keine Variante und wird von Radfahrenden nicht akzeptiert (außer Ortsfremden). Die Führung durch den Tunnel ist präferieren, zu beschildern und dahingehend zu optimieren, dass dort Radverkehr sicher stattfinden kann. Tempo 50 ist an dieser Stelle fehl am Platz.

### Kahl (Fehlt)

Von der Staatsstraße ausgehend durch Ostring-Sälzerweg direkte Verbindung zur Prischofstr. nach Alzenau!

### Laufach – Siebenwege (HV)

Hier gelten die eingangs gemachten Anmerkungen zu Waldwegen.

### Mömbris-Sternberg-Steinbach- Johannesberg (teils als HV, NV ausgewiesen).

Route von Mömbris direkt. Hier gelten die eingangs gemachten Anmerkungen zu Waldwegen.

### Hösbach-Bahnhof – Weyberhöfe (Fehlt)

Die neue Verbindung fehlt und sollte eingetragen werden.

### Sommerkahl – Jakobsthal/Engländerhaus (HV)

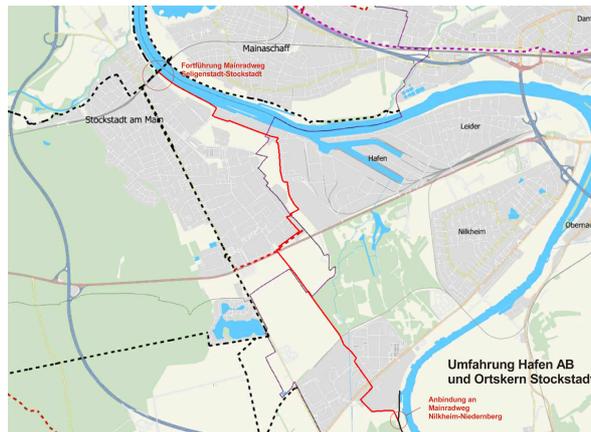
Diese Strecke ist teilweise nicht alltagstauglich! Alternativ Führung über die AB 19 über Vormwald. Ggf. Geschwindigkeiten Kraftverkehr reduzieren!

## Waldaschaff – Rothenbuch (HV)

Hier gelten die eingangs gemachten Anmerkungen zu Waldwegen. Teilweise läuft diese außerorts auf der Straße, teilweise mit z.T. steilen Waldwegen!

## Südmainisch: Stockstadt – Niedernberg

Ansatz Verbindung von Stockstadt zu Ind. Nilkheim, entlang Friedhof. Für Radfahrer aus westlichem Landkreis Richtung Niedernberg/Miltenberg interessant. Am Kraftwerk direkt vorbei. Auch wegen Brücke zukünftig steigende Bedeutung.



Das künftige Radwegenetz des Landkreises Aschaffenburg an der Grenze zu Stadt Aschaffenburg berücksichtigt den südmainischen Radweg nur unzureichend, obwohl ihm im angrenzenden Hessen eine hohe Bedeutung zukommt. Im Grunde genommen endet er an der Eisenbahnbrücke Stockstadt. Die Weiterfahrt führt durch des Hafengebiet mit einem hohen Schwerlastverkehrsanteil und ist für wenig geübte Radfahrer gefährlich. Die scheinbare Radweg-Alternative durch Stockstadt weist sehr viele Einmündungen auf und ist deshalb durch viele Geschwindigkeitseinbrüche gekennzeichnet. Darüber hinaus ist er eher als Verbindung nach Großostheim zu betrachten, weil das Zurückkehren an das südliche Mainufer nur über schwierige Streckenabschnitte möglich ist.

Deshalb sollte die dargestellte Linie (rot ausgezogen) mit in das künftige Radwegenetz einbezogen werden. Sie bietet, abgesehen von den unvermeidbaren Querungen der B26 und der Großostheimer Straße, ein wesentlich angenehmeres Fahren und ist in der Örtlichkeit bereits vorhanden.

Die Stärken dieser Route liegen in der Streckenersparnis von 3 km wegen der Main-Schleife, der Anbindung des Schönbusch Parks von Norden her, der Erschließung von 3 Gewerbegebieten und in ihrer Eigenschaft, eine Lücke im südmainischen Radweg zu schließen

Siehe auch Stockstadt (Obernburger Straße/AB 16) Seite 7

## Anmerkungen zum Übersichtsplan Süd

Einführung Siehe Nord.

Sonneck – nach Westen Richtung Babenhausen (HV)

Viel wichtiger wäre in Babenhausen die Anbindung an den Radweg von Stockstadt nach Harreshausen, welcher am Aussiedlerhof endet, fortzuführen. Dies wäre mit den hessischen Nachbarn zu erörtern.

Oberbessenbach – Hessenthal (fehlt)

Aktuell wird ja ein Aufschlag gemacht dort eine Radweganbindung zu schaffen. Diese sollte auch so eingezeichnet werden.

Hessenthal – Weibersbrunn (HV)

Hier gelten die eingangs gemachten Anmerkungen zu Waldwegen.

Pflaumheim – Mömlingen (Mömlinger Straße) – nach Bau Umgehung (NV)

Nachdem ein Rückbau der Mömlinger Straße bis zur Umgehung vorgesehen ist, wäre dieser Abschnitt für den Radverkehr nutzbar. In diesem Sinne wäre es sinnvoll einen Teil der Strecke in ausreichender Breite zu belassen.

Aschaffenburg, 27.04.2025

Vorstand des ADFC

Tino Fleckenstein  
Vorsitzender

Horst Brandenburg  
stv. Vorsitzender

Heiko Ritter  
stv. Vorsitzender

Dieter Stahlbock  
Vorstandsmitglied

## Anlagen

- Stellungnahme ADFC aus Okt. 2023