

## **Stellungnahme ADFC**

### **zur Weiterentwicklung Fahrradstraßen in Aschaffenburg**

#### **Berliner Allee**

- ursprünglich wegen Busverkehr eingerichtet (damit PKW von der Fahrbahn verschwinden)
- Überholvorgänge aufgrund der relativ großen und freien Fahrbahnbreite gegeben.
- Geschwindigkeiten teilweise zu hoch
- Downgrade: statt nur Anlieger frei nun auch Kfz und Motorrad generell frei.
- Erstes Stück ab Knoten Würzburger nicht als Fahrradstraße!
- Wir begrüßen, dass aus Berliner Allee kommend Richtung Ampelknoten keine Benutzungspflicht besteht.

#### **Vorschläge hierzu:**

- Verschwenkung von Rhönstraße kommend PRÜFEN:



#### **Auweg Nilkheim**

- optisch ganz klar als Fahrradstraße zu erkennen.
- Fahrbahn nicht allzu breit, Nebeneinanderfahren ist hier ein eher ungemütliches

## Stellungnahme ADFC zum TOP Fahrradstraßen im Fahrradforum 21.11.2025 – Seite 2 von 17

Thema.

- Kfz. teils zu schnell unterwegs
- Die Übergangssituation zum Tunnel unter der B 26 und dem neuen Radweg ist optimierungsfähig. Es zeigt sich durch das Entstehen eines „Trampelpfades“, welcher auch von Radfahrenden genutzt wird, das die Gestaltung dieses Bereiches nicht gelungen ist und unnötigerweise Versiegelung stattgefunden hat.
- Beschilderung/Markierung zu spät von Leider kommend. An der Kreuzung muss man es schon erkennen können.

### Vorschläge dazu:

- Überprüfen und ggf. Nachbesserung der Übergangssituation B26-Radweg zur Fahrradstraße. Mögliche Entsiegelung einer größeren Fläche in Zufahrt auf den Tunnel prüfen, nachdem sich Menschen dort ihren eigenen Weg machen!



## Lamprechtstraße

- Die neue Markierung ist sehr gelungen und zeigt die notwendigen Abstände auf.
- eher schmale Restfahrbahnbreite, welches ein Nebeneinanderfahren bei Gegenverkehr nicht sicher zulässt. Hier beobachten wir ein z.T. brachiales Verhalten von Kraftfahrern!
- Die im Oktober 2025 aufgebrachte Markierung trägt dazu bei dies optisch zu „verengen“
- Fahrende Kfz bei Kfz-Gegenverkehr als stetiges Hindernis. Gerade für Radfahrende sind „von oben“ entgegenkommende Kfz im Gefällebereich nicht ohne. Situation aber deutlich besser als vorher.



### Vorschläge dazu:

- Als Einbahnstraße ausweisen, Fahrtrichtung zur Innenstadt (bergauf). Darmstadt und Karlsruhe haben dies in vielerlei Straßen so eingeführt (siehe Anlage 2). Dies würde in einem Teilabschnitt schon genügen, um den Durchfahrtverkehr herauszuhalten (Dunzerstraße bis Nelseestraße).
- bei zukünftigen Markierungen zu parkenden Auto ggf. Schrägstreifen aufbringen (welche signalisieren, dass dort nicht Rad gefahren werden soll).

## Brentanoachse

- hierzu können wir auf unsere früheren Stellungnahme vom 29.04.2016 verweisen. Auch davon sind einige Punkte immer noch aktuell u.a. die Senkrechtparkstände in der Mattstraße
- immer noch vor Maria-Ward-Schule unterbrochen
- Schulanfang/Ende noch ausgeprägter Kfz-Verkehr
- Regenrinnen als Hindernis, v.a. Wenn Fahrräder schwer beladen sind.
- Kreuzung Ringstraßenradweg mehr als „tricky“

### Vorschläge dazu:

- Kreuzung Spessartstraße die Fahrradstraße priorisieren und entsprechend rot einfärben (siehe AGFK-Musterblatt) – dies wurde im FF schon mal angesprochen.
- Schließen der Lücke an der Maria-Ward-Schule, an dieser Stelle wäre die Einrichtung eines modalen Filters angezeigt (Beispiele siehe Anlage 1)! Im Kontext Straßenarbeiten.
- Entfernung der Regenrinnen am Rosensee – Alternativ Prüfung einer anderen Führung über die asphaltierte Route mit Anbindung an Mattstraße. Dies wurde 2023 bereits im Fahrradforum positiv diskutiert. Dieter Hennecken vermerkt in seinem Bericht: „Die gefährlichen 3 Muldenrinnen quer über den Radweg im Zuge der Brentanoachse im Bereich Rosensee sollen beseitigt werden. Die Stadt sucht noch nach geeigneten baulichen Lösungen.“



Mögliche alternative Anbindung

## **Verlängerung Rhönstraße (Fortsetzung Brentanoachse)**

- im Prinzip gute Lösung, hier mit Vorfahrt für den Radverkehr auf dieser Achse. Die wird allerdings nicht immer beachtet
- Breite ausreichend für Begegnungsverkehr



### **Vorschläge hierzu**

→ Prüfen inwieweit noch baulich durch Aufplasterung in den nachberechtigten Zufahrten von Rhönstraße nochmal die Situation verdeutlicht werden kann.

→ Prüfen wie der Verkehr aus der Rhönstraße herausgenommen werden kann (modaler Filter, Einbahnstraßenregelung zumindest in einem Teilabschnitt). Heute plus 9.000 Fahrzeuge.

## **Deutsche Straße / Deschstraße**

- ca. ein Drittel der Strecke weist deutliche Belagschäden auf. Insbesondere Deschstraße ist als defekt anzusehen.
- Die Betonhindernisse sind für nebeneinander fahrende Radfahrer oder Fahrer mehrspuriger Fahrräder ein Hindernis. Dies gilt insbesondere auch für Fahrräder mit Behindertentransportmöglichkeit.



### **Vorschläge hierzu**

→ auch wenn dies ggf. zu steigenden Geschwindigkeiten führen kann sehen wir die Betonkissen als Hindernis auch für den Radverkehr. Diese sind ein Widerspruch zum Nebeneinanderfahren von Radfahrenden.

→ Mittelfristig ist eine Belagoptimierung unumgänglich, die im Rahmen Radschnellwegprojekt erfolgen könnte.

## Mangelnde Regelungskenntnisse

- am Auweg gab es eine Geschwindigkeitsanzeige – mittlerweile wurde diese wieder entfernt.
- Es gab Informationen für Anwohner in Deutscher Straße und Brentanoachse
- Dass Kraftfahrende die Regelungen nicht kennen war immer wieder zu beobachten und zieht sich durch wie ein roter Faden!

### Vorschläge hierzu:

→ Hinweise auf Verkehrsregeln über Banner und Plakate – dazu gibt es genügend Beispiele aus anderen Städten (unten z.B. Cuxhaven oder Plakate in Regensburg).

→ **Kontrolle der Regelungen zu Tempo 30, Vorfahrtregelungen etc. Bei einem Teil der Bevölkerung geht Bewusstseinsbildung nur über negative Sanktionen!**

- Gerade am Beispiel Lamprechtstraße Evaluierung über Videoaufnahmen sinnvoll!

### Beispiele Cuxhaven, Regensburg



### Info Deutsche Straße:



## **Generelle Hinweise/Empfehlungen**

→ bei zukünftigen Markierungen zu parkenden Auto ggf. Schrägstreifen aufbringen (welche signalisieren, dass dort nicht Rad gefahren werden soll).

- Ausgestaltungen nach Vorgaben AGFK
- Empfehlungen der DIFU (Siehe u.a. Folien 7-22 aus Vortrag ADFC Februar 2024)

## Welche zusätzlichen Strecken wären noch als Fahrradstraße wichtig?

### Hohe Priorität:

#### Lange Straße – Ottostraße – Schönbergweg und Fortsetzung Glattbacher Str.

- dazu gab es einen Vorschlag in der Machbarkeitsstudie RS HU-AB (Schönbergweg Fahrradstraße mit Einbahnstraßenregelung).

**Aschaffenburg 1**



- Logische Verlängerung des entstehenden Radschnellweges nach Kleinostheim/HU.
- Mit der Bahnhparallele ist eine gute Infrastruktur als Alternative für den Autoverkehr gegeben.
- Im Bereich Ottostraße/Lange Straße Anbringen modaler Filter zur Verhinderung unnötigen Kfz-Verkehrs auf diesen Straßen
- Die Glattbacher Straße ist die Zufahrt Richtung Innenstadt und zum Radschnellweg.



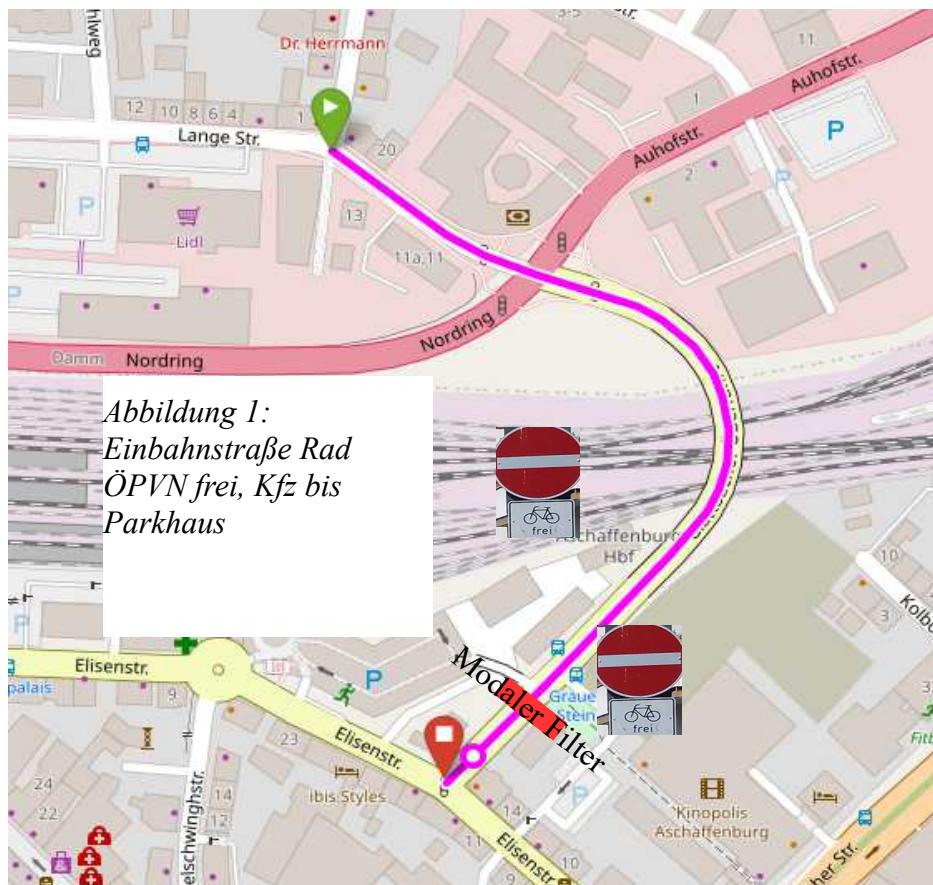
## **Sehr hohe Priorität:**

### **Glattbacher Überfahrt**

- aufgrund des Fehlens guter Querungsmöglichkeiten von Damm/Strietwald zur Innenstadt hat die Glattbacher Überfahrt eine immanente Bedeutung für den Radverkehr.
- Die heutige Schutzstreifenlösung ist völlig ungenügend und nicht den aktuellen Standards entsprechend.
- Aufgrund der herausragenden Netzfunktion wäre dies eine notwendige Option diese als Fahrradstraße auszuweisen. Dies sollte mit einer Einbahnregelungen aus beiden Richtungen verbunden werden um
  - 1. den Platz zu gewinnen
  - 2. überflüssige Verkehre aus dem Bahnhofsgebiet wegzureduzieren
- Dafür wäre ein modaler Filter unmittelbar nach der Einfahrt Parkhaus zu erreichen, denkbar wäre eine Pollerlösung, um den Busverkehr durchzulassen. Es wäre eine Option lediglich zum Parkhaus die Zufahrt von der Nordseite freizugeben.
- Zusätzlich wäre eine Überlegung die Zufahrt zur Lange Str. nach der Raiba ebenso für den Kraftverkehr zu schließen. Dies hätte auch positive Auswirkungen auf den Knoten zum Nordring/Auhofstraße.

**→ Diese Brücke ist heute ein zentrales Element für den Radverkehr. Insofern erwarten wir hier eine deutliche Verbesserung der Situation.**

Betreffend des ÖPNV halten es für wichtig, für diesen die Route in beiden Richtungen offen zu halten, da mit der Haltestelle Glattbacher Überfahrt wichtige Ziele in der Innenstadt erreicht werden.



## **Stellungnahme ADFC zum TOP Fahrradstraßen im Fahrradforum 21.11.2025 – Seite 11 von 17**



Aktuell wurde an der TU Darmstadt eine Masterarbeit eingebracht, welche den Themenkomplex Nord-Ost-Verbindung Innenstadt über die Glattbacher Überfahrt behandelt. Darin werden drei Varianten, unter Kapitel 3.6.5.2 auch die von uns vorgeschlagene Fahrradstraßen mit Einbahnstraßenlösung eingebracht. Ersteller dieser Masterarbeit ist Herr Philipp Martin, mit dem wir auch ein Expertengespräch durchgeführt hatten.

Wir sehen dies als schnell umsetzende Maßnahme gegenüber den gemachten Vorschlägen nach gesonderten Brückenbauwerken, deren Realisierung einen Lauf von mehreren Jahren bedeutet.

**→ wir schlagen vor dazu eine gesonderte Veranstaltung durchzuführen, um daraus einen Lösungsansatz zu entwickeln.**

# Stellungnahme ADFC zum TOP Fahrradstraßen im Fahrradforum 21.11.2025 – Seite 12 von 17

## Prüffall: Floßhafen / Suicardusstraße

- als Alternative zum stark belasteten Mainuferweg, optionale Umfahrung auch des Biergartenbereiches denkbar
- Zumindest der Abschnitt Floßhafen wäre zu prüfen. Wurde auch schon mal im FF diskutiert.
- Der ADFC hatte bereits im Jahr 2000 eine Studie dazu vorgestellt und dies im November 2021 noch einmal in einer Stellungnahme zur Mainufergestaltung angemerkt:

### Fazit für Radverkehr:

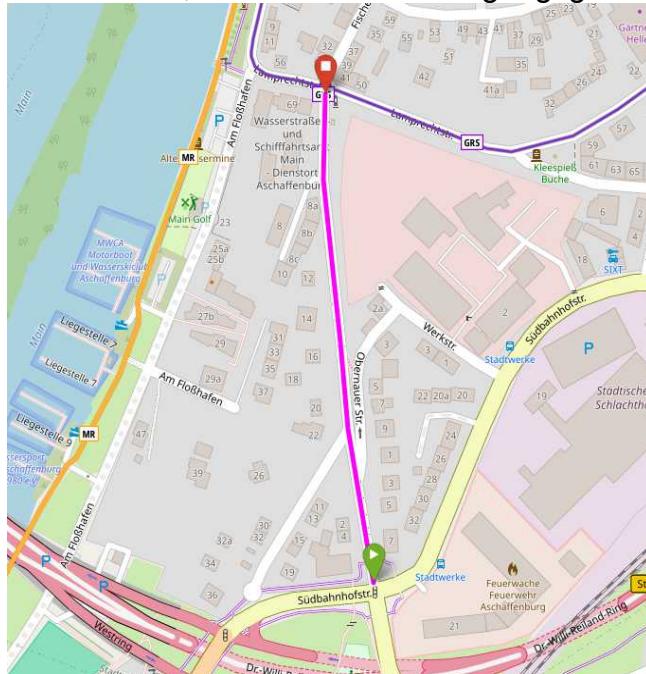
- Es wäre eine Führung des Radverkehrs über Floßhafen und Suicardusstraße zu realisieren, ggf. als Fahrradstraße.
- Eine für den Radverkehr taugliche Überleitung am Knoten Willigisbrücke wäre herzustellen. Dies sollte mit einer generellen Umgestaltung des Knotens einhergehen (dieser Bereich ist heute zudem ein Unfallschwerpunkt). Ein Kreisverkehr wäre hierfür eine angezeigte Lösung. Eine Führung zur Suicardusstraße sollte möglichst steigungsarm geplant werden.



# Stellungnahme ADFC zum TOP Fahrradstraßen im Fahrradforum 21.11.2025 – Seite 13 von 17

## Prüffall: Obernauer Straße von Kreuzung Südbahnhofstraße bis zur Fahrradstraßen

- logischer und schneller Anschluss von Teilen Schweinheims und dem Ringstraßenradweg zum Main hin.
- Geringe Kraftverkehrsstärke, beherrschbarer Steigungsgrad.



## Anlage 1: Beispiele modale Filter

Karlsruhe, Sophienstraße  
(lange Fahrradstraße zur Weststadt)



Nürnberg, Nähe Hbf. mit modalem Filter



Frankfurt, Kettenhofweg



## Anlage 2: Beispiele Einbahnstraßenregelungen

Oeder Weg, Frankfurt am Main  
(vor Einfahrt in eigentliche Fahrradstraße)



Darmstadt, Wilhelminenstraße



Aschaffenburg, Deutsche Straße



Frankfurt, Robert-Meyer-Straße  
(Bestandteil der Achse – Kettenhofweg-Robert-Meyer-  
Straße bis zur Frankfurter Oper).



### **Anlage 3: Beispiel Abstandsmarkierung mit Schrägstreich**

Offenbach, Senefelder Straße



### **Anlage 4: Folienvortrag ADFC Winter 2024**

**(gesonderte Anlage)**

## Anlage 5: Hinweis auf die Regelungen aus BktaV

Geschwindigkeitsüberschreitungen

### innerorts

Überschreitung*	Bußgeld	Punkte
bis 10 km/h	30 €	-
11 - 15 km/h	50 €	-
16 - 20 km/h	70 €	-
21 - 25 km/h	115 €	1

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten
23	Beim Überholen ausreichenden Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern nicht eingehalten	§ 5 Absatz 4 Satz 2, 3 § 49 Absatz 1 Nummer 5	30 €
23.1	- mit Sachbeschädigung	§ 5 Absatz 4 Satz 2, 3 § 1 Absatz 2 § 49 Absatz 1 Nummer 1, 5	35 €

### Regelungen Fahrradstraße

23	<p>Zeichen 244.1</p>  <p>Beginn einer Fahrradstraße</p>	<p><b>Ge- oder Verbot</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr sowie Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKfV darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. Die freigegebenen Verkehrsarten können auch gemeinsam auf einem Zusatzzeichen abgebildet sein. Das Überqueren einer Fahrradstraße durch anderen Fahrzeugverkehr an einer Kreuzung zum Erreichen der weiterführenden Straße ist gestattet.</li> <li>2. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.</li> <li>3. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.</li> <li>4. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.</li> </ol>
----	--	--