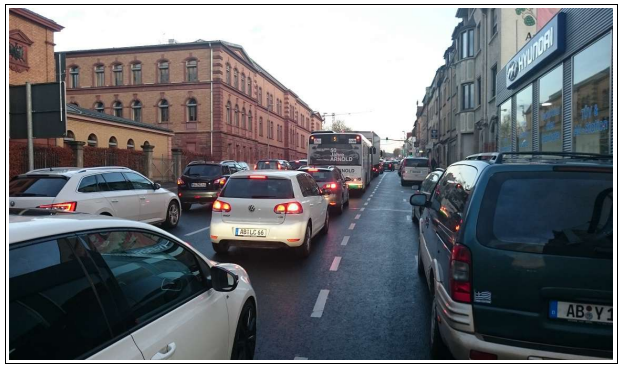
Stellungnahme und Anregungen des ADFC Aschaffenburg-Miltenberg

Verkehrsuntersuchung zur Optimierung der Würzburger Straße - Schweinheimer Straße - Ringstraße sowie zur Entlastung der Rhönstraße



Zur Ausarbeitung des Ingenieurbüros T+T Verkehrsmanagement GmbH
April 2015:

Verkehrsuntersuchung zur Optimierung der Würzburger Straße - Schweinheimer Straße - Ringstraße sowie zur Entlastung der Rhönstraße

Die Berücksichtigung des Radverkehrs als Aufgabenstellung in der oben genannten Verkehrsuntersuchung ist nur teilweise gelungen. Der Bestand der Radverkehrsanlagen in der Würzburger Straße ist in der Ausarbeitung zwar übernommen und Ergänzungen in Form von Schutzstreifen vorgenommen worden, doch sind noch Lücken und mangelnde Durchgängigkeit auszumachen. Zudem ist die vorgesehene Verkehrsführung für die Radfahrer sehr unterschiedlich, einem häufigen Wechsel unterworfen und gleicht einer Musterschau aller erdenklichen Materialien, die abschnittsweise Radwege, Geh- und Radwege, Gehwege – Radfahrer frei -, Radfahrstreifen sowie ungeschützte Fahrbahnbenutzung aufzeigt.

Diese uneinheitliche und unstetige Verkehrsführung bewirkt bei Radfahrern und Autofahrern eher Irritationen statt wünschenswerte Kontinuität und Sicherheit und entspricht nicht den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung und der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift, die unter anderem folgendes festlegt:

VwV zu StVO §2 zu Abs.4,Satz2 II.2: *„Voraussetzung für die Kennzeichnung der Radwegbenutzungpflicht ist, dass die Benutzung des Radweges nach Beschaffenheit und Zustand zumutbar sowie die Linienführung eindeutig, stetig und sicher ist. Dies ist der Fall, wenn er unter Berücksichtigung der gewünschten Verkehrsbedürfnisse ausreichend breit, befestigt und einschließlich einem Sicherheitsraum frei von Hindernissen beschaffen ist.“*

Die derzeit bestehenden Radwege in der Würzburger Straße werden diesen Vorschriften nicht gerecht. Die Qualität lässt sehr zu wünschen übrig, da diese nicht stetig geführt, nicht ausreichend breit und wegen der fehlenden Sicherheitsräume auch nicht ausreichend sicher sind.

In der vorliegenden Untersuchung dargestellt sind folgende Maßnahmen für den Radverkehr:

Abschnitt Schwindtstraße – Ringstraße

<u>Schutzstreifen beiderseits</u> in der Würzburger Straße bis zum Knoten Südring/ Kurmainzerring/Wittelsbacherring. Im Knotenpunkt Beibehaltung der vorhandenen, unzureichenden <u>Bordsteinradwege</u> mit Hindernissen (Ampelmast, Schilderpfosten) und fehlendem Sicherheitsraum.

Abschnitt Ringstraße – Kneippstraße

Stadtauswärts: Bordsteinradweg, dann Schutzstreifen auf der Fahrbahn, wie vorhanden.
Stadteinwärts: Schutzstreifen im Bereich der Einmündung Kneippstraße auf eine Länge von etwa 30 m unterbrochen, obwohl gerade in Knotenpunten der Radfahrer mehr Schutz benötigt. Bis zum Knoten Ringstraße fehlt jegliche Radverkehrsführung. Hier müssen Radler auf der Fahrbahn fahren.

Abschnitt Kneippstraße – Am Funkhaus

Beiderseits Schutzstreifen auf der Fahrbahn.

Abschnitt Am Funkhaus – Rhönstraße/Berliner Allee

Stadtauswärts: Schutzstreifen, ab Einmündung Am Funkhaus vorhandener Geh-und Radweg. Am Knoten Rhönstraße vorhandener Gehweg – Radfahrer frei / Geh- und Radweg / Radweg und schließlich ein Radfahrstreifen.
Stadteinwärts: Radfahrstreifen, im Bereich der Berliner Allee Radweg bis Gentilstraße (vorhanden), dann Schutzstreifen.

Der ADFC hat sich ausführlich und kritisch mit den Untersuchungsergebnissen befasst und nimmt unter Bezugnahme auf das von Stadtrat am 21. 04. 2015 beschlossene Radverkehrskonzept wie folgt Stellung:

Die obige abschnittsweise Darstellung macht den ständigen Wechsel der Radverkehrsführung im Laufe der Würzburger Straße deutlich, wodurch die Verkehrsteilnehmer gezwungen sind, sich immer wieder auf geänderte Situationen neu einzustellen zu müssen. Die fehlende Kontinuität in der Radverkehrsführung trägt eher zu Irritationen der Verkehrsteilnehmer als zur Sicherheit des Verkehrsablaufs bei. Daher kommt einer verständlichen, einheitlichen und durchgängigen Führung der Radfahrer eine besondere Bedeutung zu. Der ADFC schlägt deshalb vor:

Radverkehr generell auf die Fahrbahn

Um Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern in den meist unzureichend breiten Seitenräumen zu vermeiden, sollte der Radverkehr in der Würzburger Straße generell auf der Fahrbahn geführt werden. Dazu bieten sich vorwiegend Radfahrstreifen von 1,85 bis 2,00 m Breite gemäß ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) an. Bei der vorhandenen Breite der Fahrbahnhälfte von 7 m verbleiben nach Abzug von 2 m für den Radstreifen noch 5 m Restfahrbahnbreite, die als überbreite Fahrspur von den Autofahrern zweispurig genutzt werden kann. Eine solche überbreite Fahrspur ist daher auch etwa so leistungsfähig wie zwei vollwertige Fahrspuren.

Die überbreite Fahrspur gibt es bereits seit einigen Jahren in der Schillerstraße zwischen Boppstraße und Dyroffstraße mit guten Erfahrungen. Auch auf der Ebertbrücke, dem am stärksten belasteten Straßenabschnitt im Stadtgebiet, hat sich die überbreite Fahrspur während der Bauarbeiten für die Brückenverbreiterung bewährt. Die Erfahrung zeigt, dass Autofahrer im Gegensatz zu normalen Fahrspuren auf überbreiten Fahrstreifen besonders aufmerksam und vorsichtig fahren, wodurch die Unfallrate sinkt.

Wenn möglich, sollten an relevanten Knotenpukten in der Würzburger Straße zusätzliche Linsabbiegerspuren, alternativ auch überbreite Fahrspuren für linksabbiegende und geradeausfahrende Fahrzeuge angelegt aber keinesfalls auf Radfahrstreifen verzichtet werden. Nur ausnahmsweise sollten aus Platzgründen, z.B. in Knotenpunkten, die Radstreifen durch Schutzstreifen ersetzt werden.

Um das Linksabbiegen für die Radfahrer auf der starkfrequentieten Würzburger Straße zu erleichtern, sollten vor den Signalanlagen aufgeweitete Radfahrstreifen zum Aufstellen geradeausfahrender und linksabbiegender Radler in Fahrtrichtung hinter der Haltlinie angelegt werden. Dadurch kommen Radfahrer besser in das Sichtfeld der Kfz-Fahrer, was wesentlich zur Verkehrssicherheit beiträgt.

Grüne Welle auch für Radverkehr

Bei der Koordinierung der Signalanlagen sollte berücksichtigt werden, dass Radfahrer aufgrund der Längsneigung der Würzburger Straße je nach Verkehrsrichtung sehr unterschiedliche Fahrgeschwindigkeiten aufweisen, in der Steigung 10 bis 20 km/h und im Gefälle 30 bis 40 km/h und mehr. Für Radfahrer ist ein überraschend erzwungener Stopp an Signalanlagen vor allem auf der Gefällstrecke besonders ärgerlich und sollte weitgehend vermieden werden. Deshalb ist eine Grüne Welle für den Radverkehr anzustreben. Durch geschickte Wahl der Phasenfolge bei der Signalsteuerung muss sie nicht unbedingt mit einer Grünen Welle für den Kfz-Verkehr unverträglich sein.

Bestehende Radwege aufgeben

Die bestehenden Radwege entsprechen aufgrund ungenügender Breite nicht den heutigen Qualitätsanforderungen und sollten deshalb aufgegeben und durch Radfahrstreifen auf der Fahrbahn ersetzt werden. Die Gehwege können dann wieder in voller Breite als komfortable Verkehrsfläche für Fußgänger und radelnde Kinder dienen.

Kreisverkehr am Knoten Berliner Allee/Rhönstraße

Die aufwändige Kreuzung Berliner Allee/Rhönstraße sollte zum Kreisel umgebaut werden. Innerhalb der bestehenden befestigten Straßenfläche ist dies mit einer Kreisfahrbahn von 38 m Durchmesser möglich. Die Kreisfahrbahn kann zweispurig ausgebildet werden, wobei aus Sicherheitsgründen auf die Markierung der Mittelleitlinie verzichtet werden sollte. Der freie Rechtsabbieger Rhönstraße-Würzburger Straße kann entfallen. Mit dem Kreisel ist ein Rückbau der Fahrbahnfläche um etwa 40% möglich. Der Knotenpunkt kann deutlich besser begrünt und städtebaulich ansprechend gestaltet werden.

Der Kreisel ermöglicht einen flüssigen und sicheren Verkehrsablauf auch für den Radverkehr. Die erheblichen Stand- und Wartezeiten der jetzigen Ampelsteuerung mit 3 Phasen entfallen. Für die Fußgänger wird die Querung der Fahrbahn wesentlich verbessert. Der Verkehr fließt insgesamt entspannter und sicherer. Die Verkehrsbelastung ist vergleichbar mit der am benachbarten Kreisel Würzburger Straße/Kulmbacher Straße. Hier fließt der Verkehr problemlos.

Minikreisel für Einmündung Sälzerweg/Rhönstraße

Für die Einmündung Sälzerweg/Rhönstraße bietet sich ein Minikreisel mit einem Durchmesser von 20 m an, der kostengünstig innerhalb der befestigten Straßenfläche eingerichtet werden kann. Bäume und Grünflächen werden dabei erhalten oder erweitert. Die Mittelinsel des Minikreisels ist für Lkw und Bus überfahrbar ausgebildet. Die Erfahrung zeigt, dass Minikreisel bis zu einer Belastung mit 15.000 Fahrzeugen/24 h die von üblichen Kreisverkehrsplätzen bekannten Vorteile für einen sicheren Verkehr bieten.

Aufgrund seiner geschwindigkeitsdämpfenden Wirkung leistet der so gestaltete Knoten einen Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit zum einen im Knotenpunkt selbst, zum anderen aber auch in seinen Zufahrtsbereichen. So kann die Situation an der nahe gelegenen Einmündung des Baumarktes „Bauhaus“ am Sälzerweg entschärft und verbessert werden. Hier ist nämlich die Sicht aufgrund der Kurvenführung im Sälzerweg eingeschränkt. Deshalb ist die Vermeidung überhöhter Geschwindigkeiten hier besonders wichtig, was mit der Minikreisel-Lösung besser gelingen dürfte als mit der vorgesehenen Einmündung Rhönstraße und dem Vorrang im Sälzerweg.

Verkehrswiderstand durch Einengungen in der Rhönstraße erhöhen

Um die Verkehrsbelastung in der Rhönstraße möglichst auf den notwendigen Verkehr zu beschränken und die Fahrgeschwindigkeiten zusätzlich zur bestehenden Tempo 30–Regelung zu dämpfen, sollte der Verkehrswiderstand durch den Einbau von Einengungen der Fahrbahn der Rhönstraße erhöht werden. Diese sollten die Fahrbahn punktuell auf 4 m Breite einengen und gleichzeitig als Fußgänger-Querungsstelle dienen.

An den Einengungen kann jeweils nur ein Fahrzeug passieren. Bei Gegenverkehr muss eines der Fahrzeuge warten. Das bewirkt eine zusätzliche Geschwindigkeitsdämpfung. Außerdem ermöglicht die Einengung bei entsprechender Ausgestaltung den Fußgängern ein sicheres Überqueren auf der hier geringeren Fahrbahnbreite. Aufgrund des Engpasses und der verminderten Geschwindigkeiten sind zudem die Autofahrer eher bereit, den Fußgängern das Überqueren vorrangig zu ermöglichen. Zusätzlich könnte hier mit Zebrastreifen den Fußgängern Vorrang eingeräumt werden.

Als sinnvoll erachtet werden Einengungen an zwei Stellen:

Einengung zwischen Hockstraße und Rotwasserstraße

An der bestehenden Querungshilfe sollte die Insel beseitigt werden und durch eine Einengung mit Fußgänger-Querungsstelle ersetzt werden. Dabei lässt sich die hier aufgeweitete Fahrbahn auf die Regelbreite von 5,5 m zurücknehmen.
Wenn die Engstelle einige Meter stadtauswärts an die bestehende Straßenleuchte eingerichtet wird, ist die Situation bei Dunkelheit auch beleuchtet, was die Schulwegsicherheit hier im Zugangsbereich der Grundschule verbessert.

Ein Pkw-Parkplatz auf der Südseite entfällt zugunsten des Zugangs für die Fußgänger. Auf der Nordseite können 5 Pkw-Parkplätze durch Verlängerung des Parkstreifens bis zur Einengung gewonnen werden.

Einengung am Fußgängerüberweg an der Alois-Grimm-Straße

Hier am vorhandenen Füßgängerüberweg ist die einseitige Einengung auf der Nordseite von Vorteil, um Lkw und Müllfahrzeug güstigere Bedingungen beim Befahren der Einmündung der Alois-Grimm-Straße zu bieten. Auch diese Einengung dient der Geschwindigkeitsreduzierung und bietet den querenden Fußgängern ebenfalls größere Sicherheit.

Das ergibt insgesamt
vier bauliche Maßnahmen in der Rhönstraße, die den Verkehrswiderstand erhöhen und zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs und der Fahrgeschwindigkeiten beitragen:

- **Einengung an der Alois-Grimm-Straß**
- **Einengung an der Rotwasserstraße**
- **Minikreisel Sälzerweg/Rhönstraße**
- **Beseitigung des freien Rechtsabbiegers Rhön-/Würzb.Str.**

Die weitere Verlagerung des Durchgangsverkehrs von der Rhönstraße auf die Würzburger Straße ist aus der Sicht der Bewohner der Rhönstraße verständlich. Gerechtfertigt erscheint sie jedoch kaum, da die Bewohner der Würzburger Straße durch die zusätzlichen Verkehrsanteile auch mehr belastet würden und dies deutlich mehr als in der Rhönstraße. In der stark frequentierten Würzburger Straße gilt Tempo 50. Bedingt durch die Lichtzeichenregelung an den Knotenpunkten mit Stop-and Go-Effekt und entsprechend ungleichmäßigem Verkehrsablauf ist hier eine wesentlich stärkere Beeinträchtigung der Bewohner gegeben.

Die Bewohner der Rhönstraße dagegen sind aufgrund der verkehrsberuhigten Umgestaltung ihrer Straße und der damit schon erreichten Verringerung der Verkehrsmengen und des gleichmäßigen Verkehrsflusses bereits entlastet und damit insgesamt weniger beeinträchtigt.

Schlussbemerkung

Im Übrigen genießt das Grundbedürfnis der Bewohner und Besucher der Stadt 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 in der Stadt auf Dauer nicht wohl fühlen. Deshalb sind geeignete Maßnahmen zur allgemeinen Verkehrsentlastung überfällig.

Eine zielführende Maßnahme ist neben der Verbesserung des Öffenlichen 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 Anbebotspolitik für den Motorisierten Individualverkehr sind jetzt von allen zu spüren.

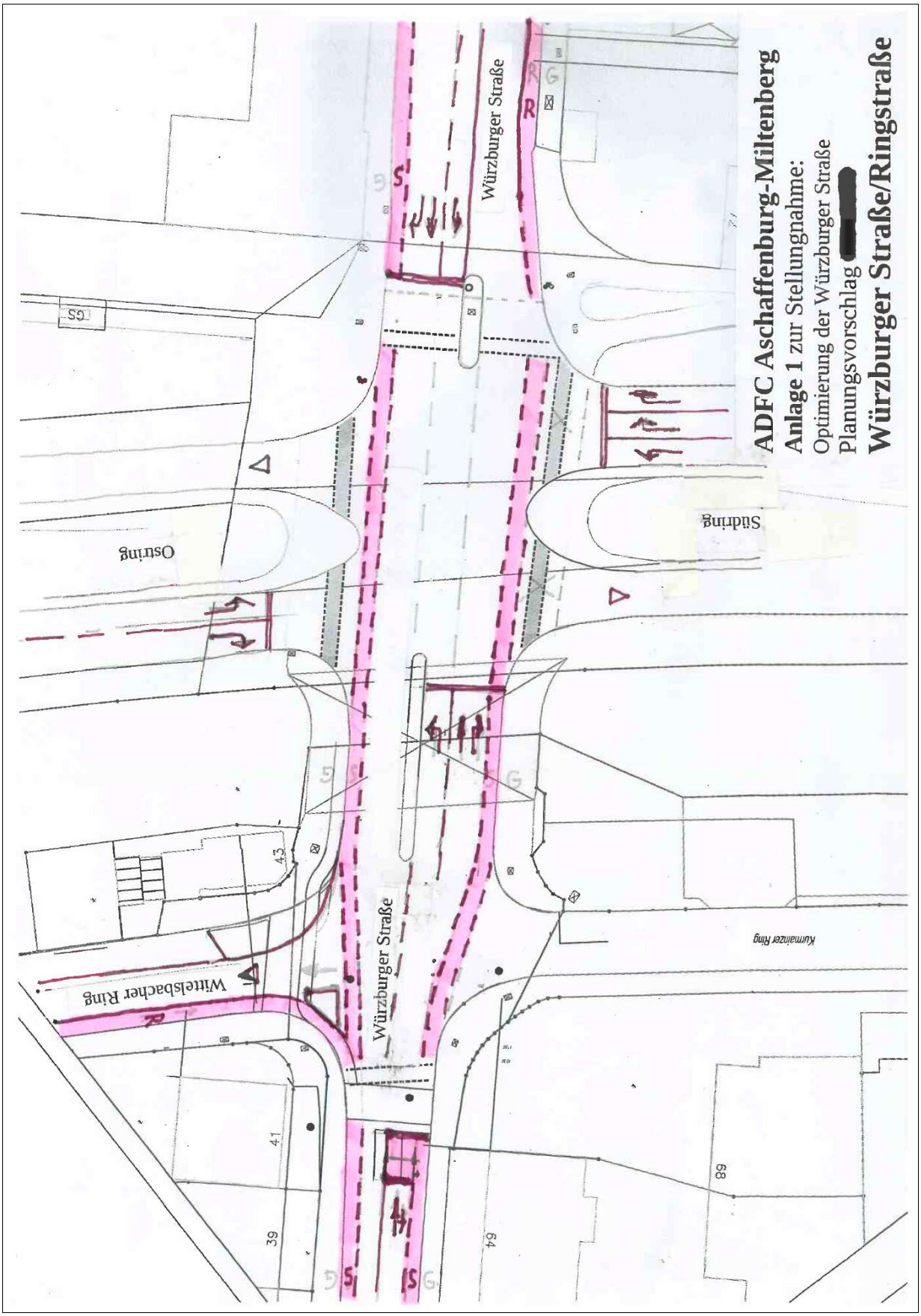
In der vom Autoverkehr geprägten Stadt trauen sich die Menschen kaum, Fahrrad zu fahren. Hier schlummert jedoch das größte Potential zur Entlastung des Verkehrs und Aufwertung der Stadtqualität.
Dieses Potential zu nutzen, ist Ziel des in kooperativer Arbeit entstandenen Radverkehrskonzeptes, das am 21. April 2015 vom Stadtrat beschlossen wurde und nun auch konsequent umgesetzt werden muss.

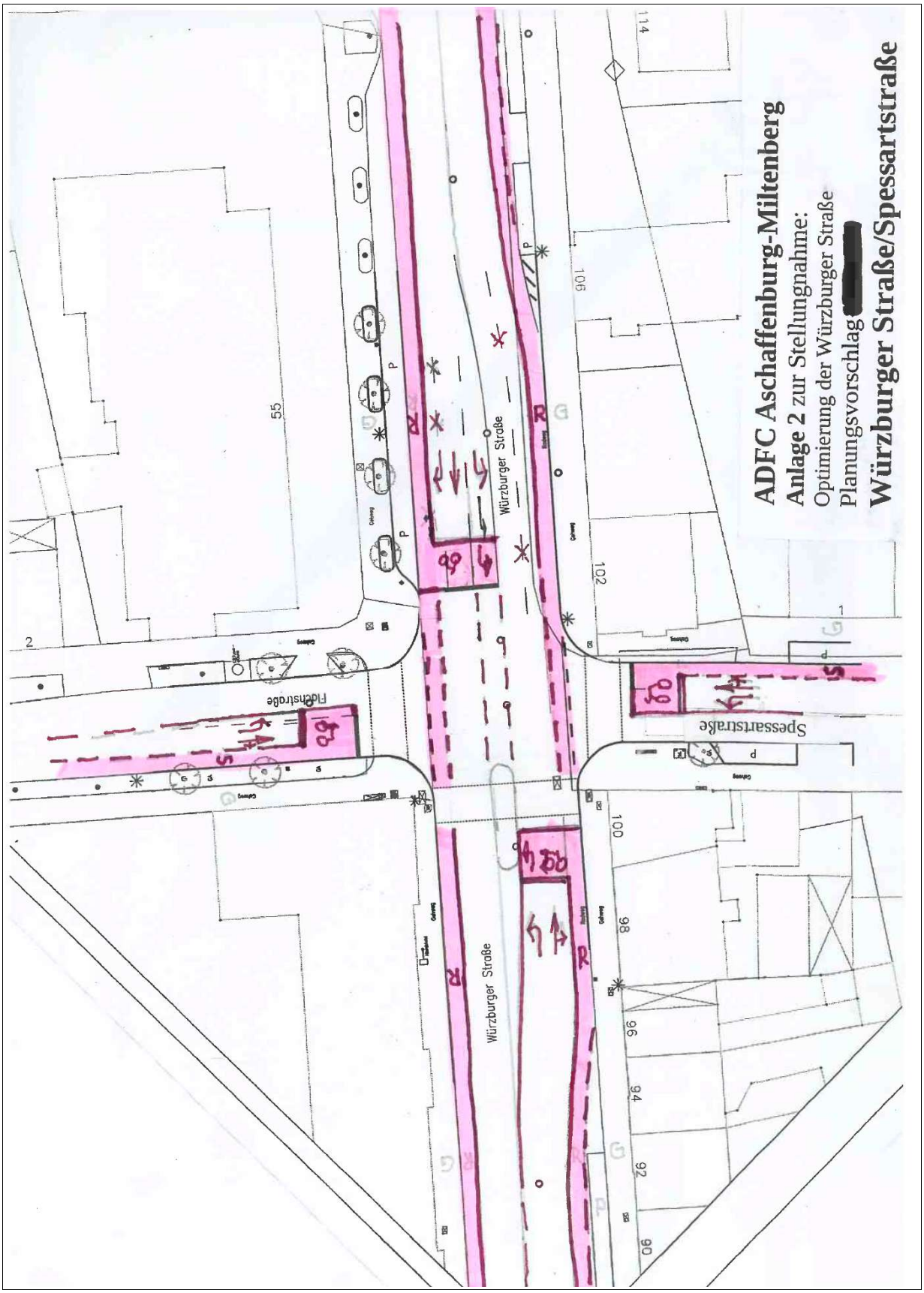
Mittlerweile besteht dringender Handlungsbedarf, dem Radverkehr endlich den Stellenwert zu geben, den er verdient. Mit dessen engagierter Förderung könnte der Modal Split zu Gunsten des Radfahrens leicht verdoppelt und der Autoverkehr entsprechend reduziert werden. Die langwierigen und nicht weiterführenden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

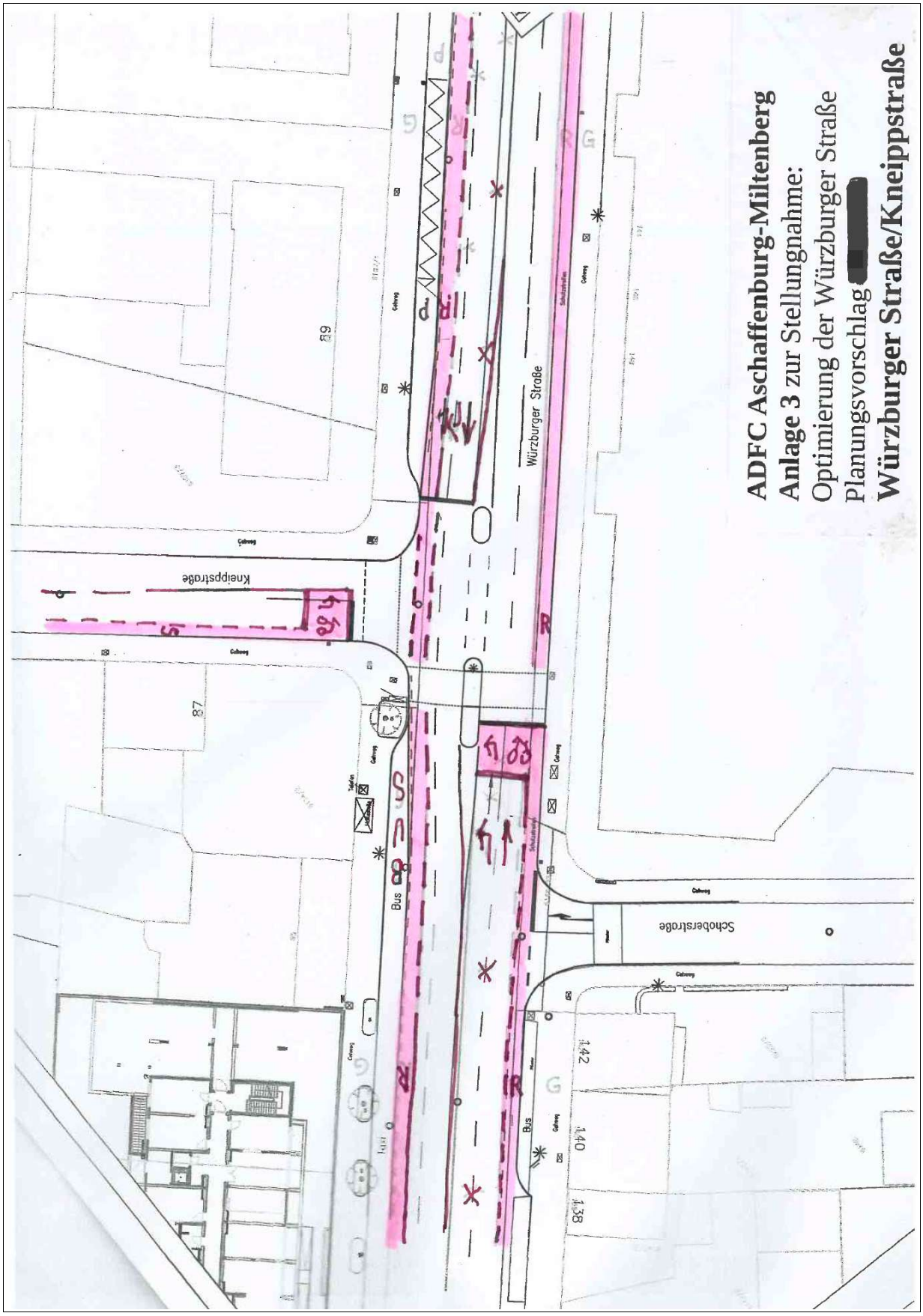
Aschaffenburg, 29. Januar 2016

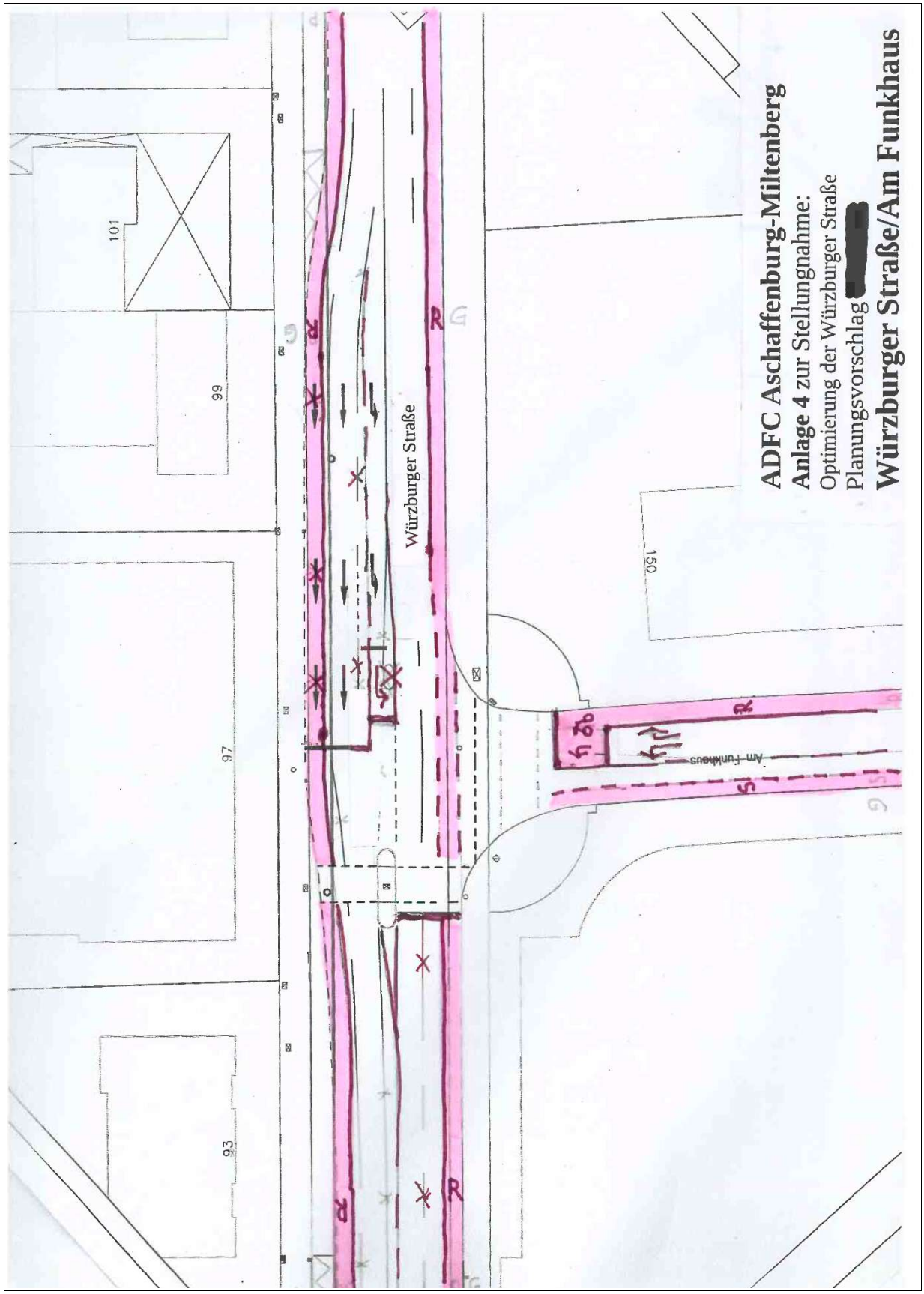
Dieter Hennecken
ADFC
Kreisverband Aschaffenburg-Miltenberg

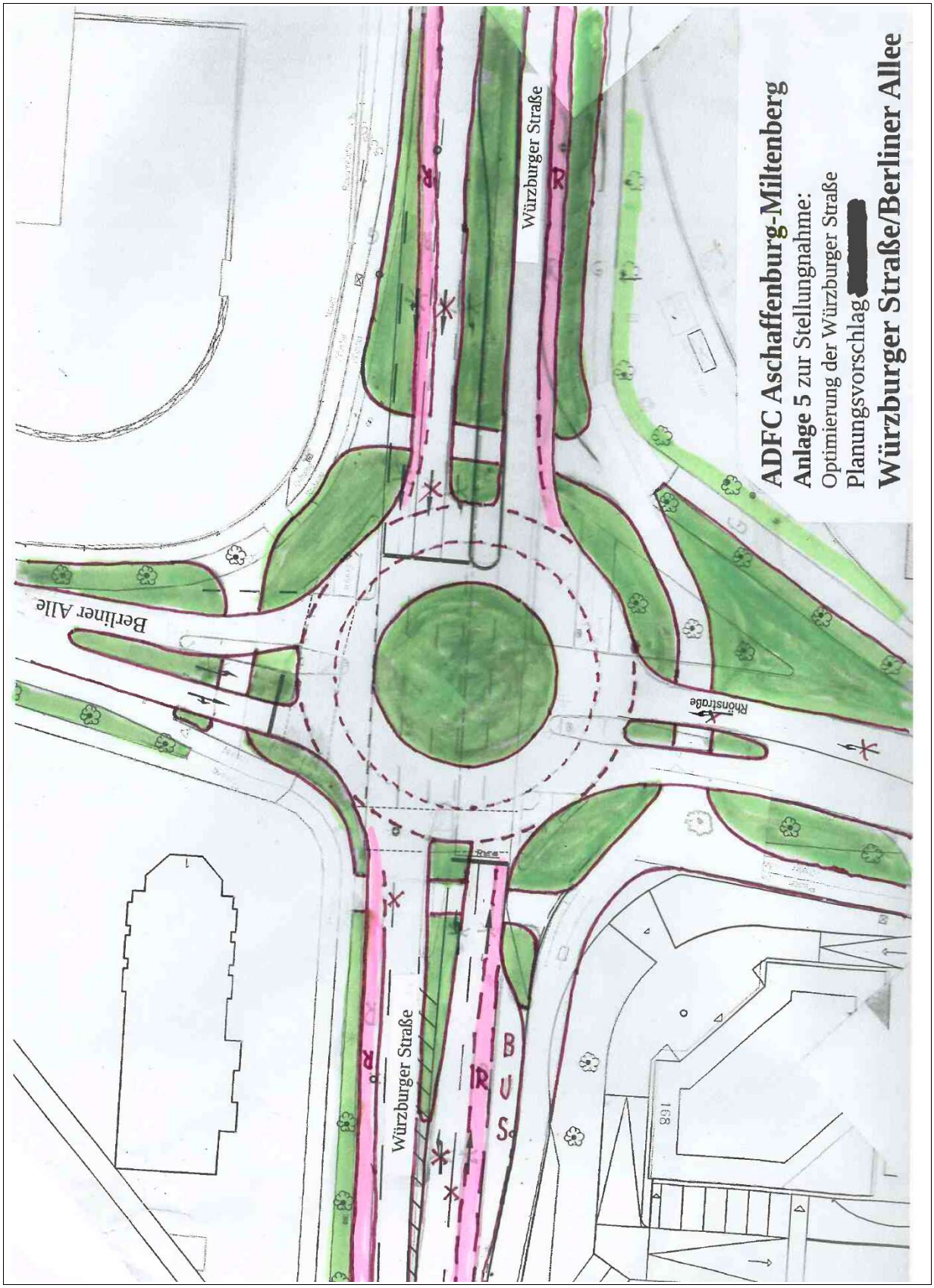
<u>Anlagen:</u>
6 Planungsvorschläge

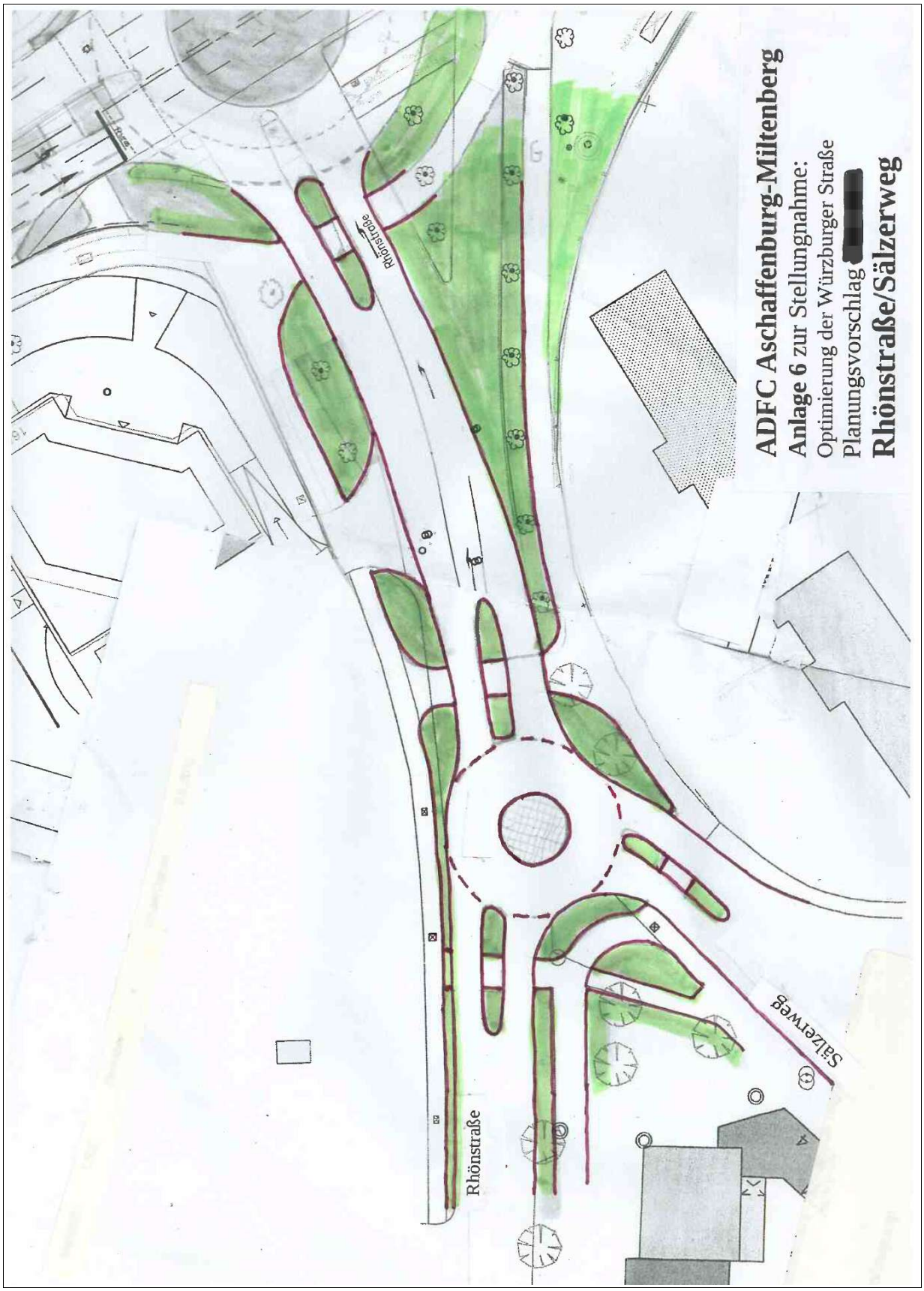

ADFC Aschaffenburg-Miltenberg
Anlage 1 zur Stellungnahme:
Optimierung der Würzburger Straße
Planungsvorschlag [redacted]
Würzburger Straße/Ringstraße
Würzburger Straße
Würzburger Straße
Ostring
Südring
Witteisbacher Ring
Kummanzer Ring
43
41
39
64
68
71
GS


ADFC Aschaffenburg-Miltenberg
Anlage 2 zur Stellungnahme:
Optimierung der Würzburger Straße
Planungsvorschlag [redacted]
Würzburger Straße/Spessartstraße
Würzburger Straße
Würzburger Straße
Fliedenstraße
Spessartstraße
55
2
114
106
102
1
100
98
96
94
92
90


ADFC Aschaffenburg-Miltenberg
Anlage 3 zur Stellungnahme:
Optimierung der Würzburger Straße
Planungsvorschlag [redacted]
Würzburger Straße/Kneippstraße
Würzburger Straße
Kneippstraße
Schoberstraße
Bus
Bus
69
87
142
140
138


ADFC Aschaffenburg-Miltenberg
Anlage 4 zur Stellungnahme:
Optimierung der Würzburger Straße
Planungsvorschlag [redacted]
Würzburger Straße/Am Funkhaus
Würzburger Straße
Am Funkhaus
101
99
97
93
150


ADFC Aschaffenburg-Miltenberg
Anlage 5 zur Stellungnahme:
Optimierung der Würzburger Straße
Planungsvorschlag [redacted]
Würzburger Straße/Berliner Allee
Würzburger Straße
Würzburger Straße
Berliner Alle
Rhönstraße
BUS
168


ADFC Aschaffenburg-Miltenberg
Anlage 6 zur Stellungnahme:
Optimierung der Würzburger Straße
Planungsvorschlag [redacted]
Rhönstraße/Sälzerweg
Rhönstraße
Sälzerweg