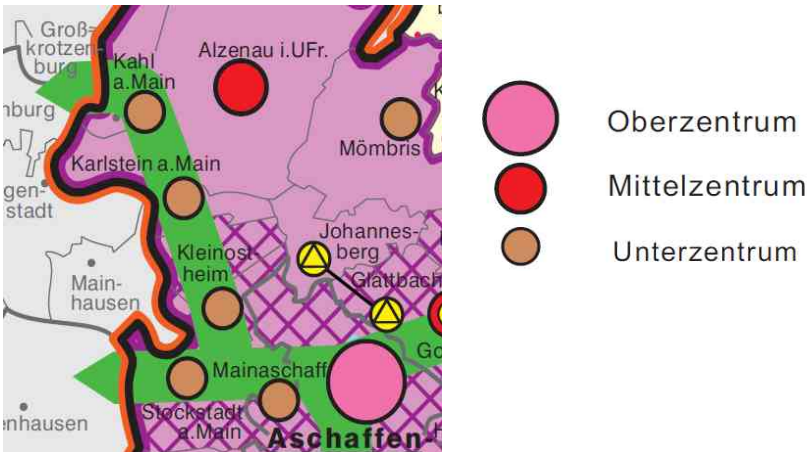
Stellungnahme des ADFC

zur Situation der Radverbindung Alzenau – Aschaffenburg im Gebiet der Gemeinden Mainaschaff, Kleinostheim und Karlstein.

I. Grundsätzliche Bedeutung der Radverbindung
Aufgrund eigener Beobachtungen der Verkehrssituation, Anfragen die an uns als ADFC herangetragen wurden und Diskussionen zu Teilen der Radroute die z.B. in Kleinostheim stattfinden, möchten wir mit dieser Stellungnahme Verbesserungen für den Radverkehr auf dieser Radverbindung zur Diskussion stellen.

Diese Radverbindung wurde im Sommer 2017 ausgewiesen, nachdem in Mainaschaff das Gewerbegebiet Kreuzäcker und Am Weinberg erschlossen wurden. Es wurde eine schnelle Verbindung zwischen dem Oberzentrum Aschaffenburg und dem Mittelzentrum Alzenau geschaffen.



Auszug aus Karte Regionalplanung

Diese zügige Verbindung für den Alltagsradverkehr verbindet 120.000 Einwohner der fünf Anliegerkommunen (Aschaffenburg – Mainaschaff - Kleinostheim – Karlstein – Alzenau). Die Stärken dieser Verbindung liegen darin, dass es weitgehend keine Ampeln, Schranken oder Querverkehr gibt. Bedingt durch die relativ direkte Streckenführung ist diese Route im Vergleich zum Mainradweg oder den Gegebenheiten entlang der B 8 alternativlos.

Ebenso kann abzweigend Kahl relativ schnell erreicht werden.

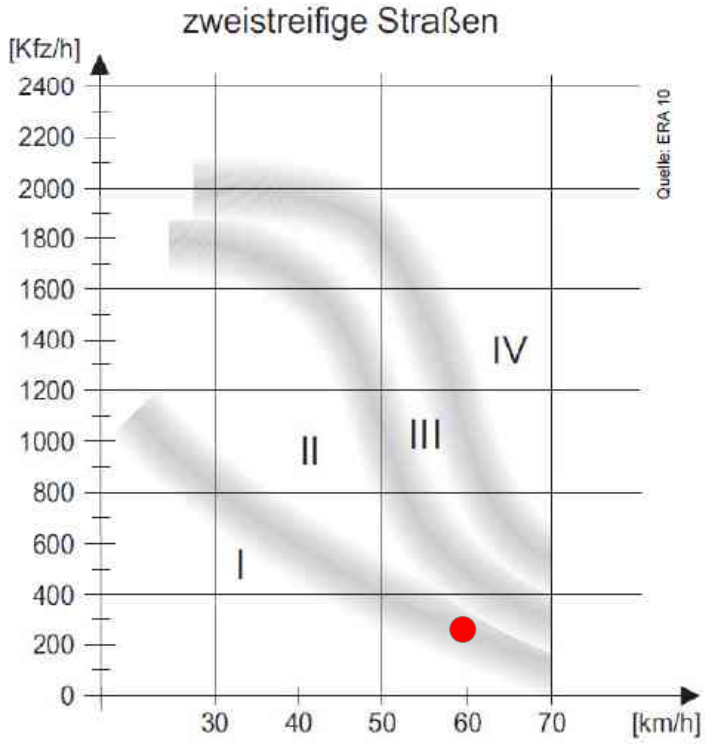
II. Empfehlungen Mainaschaff, Kleinostheim und Karlstein
Nachdem im Herbst 2017 der ADFC die Situation dieser Radverbindung innerhalb der Stadt Aschaffenburg verschiedene Kritikpunkte thematisiert hatte, folgen nun Empfehlungen für den Bereich der Gemeinden Mainaschaff, Kleinostheim und Karlstein.

II.1. Mainaschaff – Gewerbegebiete
Im Gebiet der Gemeinde Mainaschaff führt die Radverbindung im Mischverkehr über Holzweg, Schneidweg und Im Hofgewann über den Kreuzäckerring weiter nach Aschaffenburg.
Auf dem Schneidweg ist in Fortführung der Brücke bis zum Ortsschild Mainaschaff Tempo 60 ausgewiesen. Geprägt ist die Strecke gerade zu den täglichen Spitzenzeiten von nicht unbedeutenden Verkehrsmengen inklusive Schwerverkehr von und zu den Gewerbegebieten Kreuzäcker und Am Weinberg.

Die Fahrbahn ist mit einer Breite von ca. 6,50 m so bemessen, dass beidseitige Markierung von Schutzstreifen nicht möglich sind. Alternierende Schutzstreifen hätten situativ wohl ebenso kaum eine Wirkung.

Da der Schneidweg mittlerweile eine Straße mit einer gewissen Bedeutung ist, kann von einer dreistelligen Fahrzeugzahl als Spitzenwert pro Stunde ausgegangen werden. Nach einer Zählung des ADFC vom 16.04. waren dies 160 Kfz in 30 Minuten.

ERA 2010, Seite 19, Kapitel 2.3.3. Diagramm über Belastungsbereiche für zweistreifige Straßen:



Die Geometrie der Straße lässt ein Fahren mit noch höheren Geschwindigkeiten zu. Dies ist leider eine oft beobachtbare Praxis. In einzelnen Fällen konnten Überholmanöver beobachtet werden.

Beim Neubau dieser Straße wurde es versäumt in Anbetracht der zu erwartenden Verkehrsstärken, der gegebenen Geschwindigkeiten und dem vorhandenen Schwerverkehr eine sichere Radverkehrsführung zu implementieren. Während nach unserer Beobachtung Stunden-Spitzenwerte von ca. 320 Fahrzeugen pro Stunde auftreten (roter Punkt in obiger Grafik), ist bei einem Wachstum der Gewerbegebiete und dem Hinzukommen des Bahnhofes Mainaschaff-Nord von steigenden Verkehrszahlen auszugehen. Dann wird die Grenze zum Belastungsbereich 2 gemäß des obigen Diagrammes wohl überschritten werden. Im Gegenzug bedeutet die Eröffnung eines ÖPNV-Haltepunktes auch mehr Radverkehr, der an dieser Stelle mit der Bahnstrecke Aschaffenburg-Hanau-Frankfurt verknüpft und als Bike-and-Ride-Umstiegspunkt genutzt werden wird.

Der entlang der Bahn führende Weg ist heute aufgrund seines Zustands nicht als Alltagsradroute tauglich. Bereits 2016 wurde der ADFC bei der Gemeinde Mainaschaff vorstellig, um auf diese Situation aufmerksam zu machen. Besprochen wurde auch der Bau einer gesonderten Radverkehrsanlage. Geschehen ist seither nichts.

Empfehlung:
*Im Bereich der Radroute als **Sofortmaßnahme** die zulässige Geschwindigkeit im Schneidweg von 60 km/h auf 50 km/h begrenzen. Auf der Fahrbahn ist durch das Aufbringen von Fahrradpiktogrammen zu verdeutlichen, dass hier Radverkehr stattfindet.*

Mittelfristig sollte geklärt werden, wie eine gesicherte und nutzbare Radverkehrsverbindung zwischen Kapellenberg und Industriegebiet Strietwald geschaffen werden kann. Dies wird insbesondere bei einer Erweiterung der Gewerbegebiete mit absehbar steigenden Verkehrszahlen wichtig werden.

II.2. Kapellenberg Mainaschaff – Rennweg Kleinostheim
Wiederholt haben Bürgerinnen und Bürger aus Kleinostheim, Mainaschaff und Aschaffenburg auf die unsichere Situation für Radfahrer auf dem Rennweg aufmerksam gemacht. Immer mehr Autofahrer nutzen diese Strecke als Schleichweg. Dieser Weg mit 3 m Breite macht ein sicheres Überholen mit 1,5 Meter Seitenabstand zum Radfahrer aber unmöglich. Autos weichen auf das unbefestigte Bankett aus und lassen die Radfahrer oft in einer Staubwolke zurück. Mittlerweile fahren hier werktags so viele KFZ, dass es für die Radler gefährlich wird. Von verschiedenen Nutzern der Strecke wurde eingeschätzt, dass sich die Verkehrsmengen deutlich gesteigert haben.

Auf dem Holzweg am Knoten Schneidweg/Holzweg konnten wir bei zwei Zählungen werktags nachmittags (Rush-Hour) folgende Quoten Radverkehr/Radverkehr+Mopeds etc. feststellen.

Zeitpunkt	Quote Radverkehr	Quote Radverkehr/Mofas
16.04.2019 Dienstag	25,88 %	29,41 %
13.05.2019 Montag	31,00 %	35,37 %

Diese Werte beinhalten jedoch ebenso den Verkehr zum Sportzentrum Eller und zum Wandererparkplatz. Im Bereich des Rennwegs in Kleinostheimer Gemarkung haben sich folgende Werte bei Zählungen ergeben:

Zeitpunkt	Quote Radverkehr	Quote Radverkehr/Mofas
07.06.2019 Freitag	34,61 %	42,31 %
16.06.2019 Samstag	39,47 %	50,00 %

Auffällig ist die hohe Zahl von motorisierten Zweirädern (Moped/Mofa) in diesem Bereich. Dies ist dem Umstand geschuldet, dass die B 8 für diese nicht als Fahrtstrecke in Frage kommt.

An Sonntagen und Feiertagen ist bereits eine Nutzung des Rennwegs für KFZ nicht zulässig.

Empfehlung
Rennweg für den Kraftverkehr sperren und auf landwirtschaftlichen Verkehr beschränken. Da für Mopeds etc. ein Befahren der B 8 nicht möglich ist, wäre eine gesonderte Freigabe für diese Fahrzeuge ebenso sinnvoll. Ebenso wäre eine Anliegerregelung bis zum Haus Wasserfall erforderlich. Die Strecke könnte auch als Fahrradstraße mit entsprechenden Freigaben angeordnet werden.

Nach einer Einführung sollte die Regelakzeptanz geprüft und im Bedarfsfall die Einrichtung modaler Filter überlegt werden.

II.3. Alte Poststraße – Scheblerstraße im Ortsbereich Kleinostheim bis Schützenhaus
Zählungen, die an verschiedenen Tagen und zu verschiedenen Tageszeiten gemacht wurden, zeigen, dass hier viele Radfahrerinnen und Radfahrer unterwegs sind. Vor allem an Wochenenden überwiegt der Radverkehr sehr deutlich. An einem Feiertag im April wurden beispielsweise in einem 3,5-Stunden-Zeitraum 55 Kraftfahrzeuge und 125 Fahrräder in der Alten Poststraße gezählt.

An Werktagen sind ungefähr ein Drittel der Fahrzeuge Fahrräder, an Samstagen bewegt sich die Quote in etwa bei 50 %. Sonn- und Feiertags liegt diese bei etwa 75 % (Mittelwerte mehrerer Zähltage).

Empfehlung
Die Radverkehrsverbindung Rennweg-Alte Poststraße-Scheblersstraße bis Schützenhaus wird als Fahrradstraße mit entsprechenden Freigaben in Wohngebieten auch für Kfz ausgewiesen. Neben der Beschilderung in Abständen Piktogramm „Fahrradstraße“ aufbringen.

Als zusätzliche Maßnahme wäre die Anbindung des Ortsbereiches Kleinostheim in Höhe des Schützenhauses zu optimieren. Der vorhandene Bahndurchstich könnte so ausgebaut werden, dass eine Durchfahrt per Fahrrad möglich ist.

II.4. Kleinostheim: von Schützenhaus bis Parkplatz Anglersee
Dieser Abschnitt ist asphaltiert. Die Radverkehrsanteile dürften sich nur unwesentlich zu denen in der Scheblerstraße oder Alten Poststraße unterscheiden.

Empfehlung
Diesen Abschnitt als Fahrradstraße ausweisen. Freigabe für Kfz aufgrund der innerörtlichen Verbindungen erforderlich. Neben der Beschilderung in Abständen Piktogramm „Fahrradstraße“ aufbringen. Aufgrund der sehr hohen Radfahrer- und Fußgängerfrequenz in diesem Bereich wäre eine Sperrung für den Kraftverkehr an Sonn- und Feiertagen zu prüfen.

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.

Exkurs: Beispiele überörtlicher Fahrradstraßen

Zur Fragestellung, ob es möglich ist, außerhalb geschlossener Ortsschaften Fahrradstraßen einzurichten einige Beispiele:

Bei Neuruppin, nur landw. Verkehr frei

Bei Jänschwalde/Drewitz - Freigabe Anlieger

Havelradweg bei Paulinenaue - ohne Kfz-Freigabe

Fahrradstraßen werden typischerweise mit Piktogrammen auf der Fahrbahn kenntlich gemacht.

Dreieich

Freiburg

Deutsche Str. - Aschaffenburg

Tino Fleckenstein Dieter Hennecken
ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V.
17.06.2019