

Zukunftskongress 30.03.2019

Entwicklungspotentiale für
Mobilität in der Region –
Radverkehr

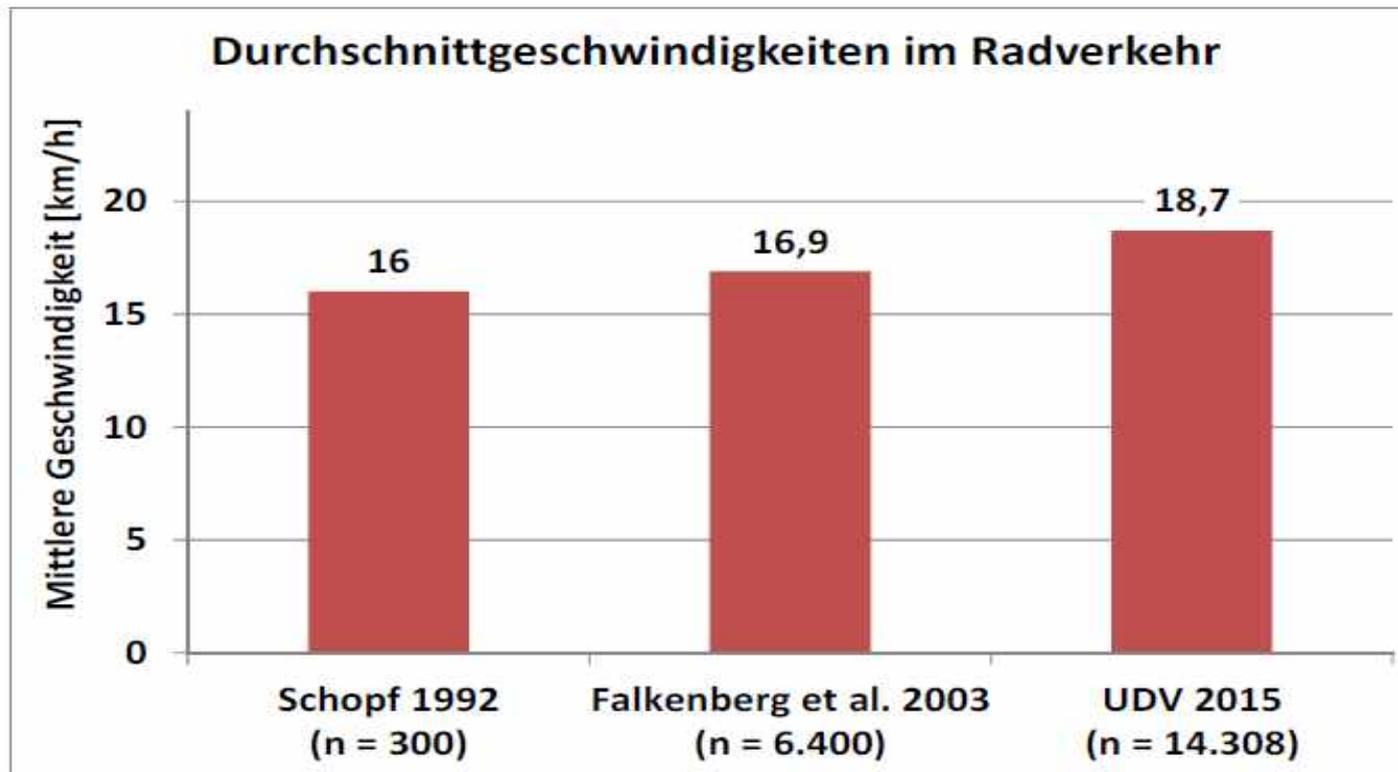
Tino Fleckenstein

ADFC Aschaffenburg-Miltenberg e.V.

Aktuelle Ausgangslage

Radverkehr

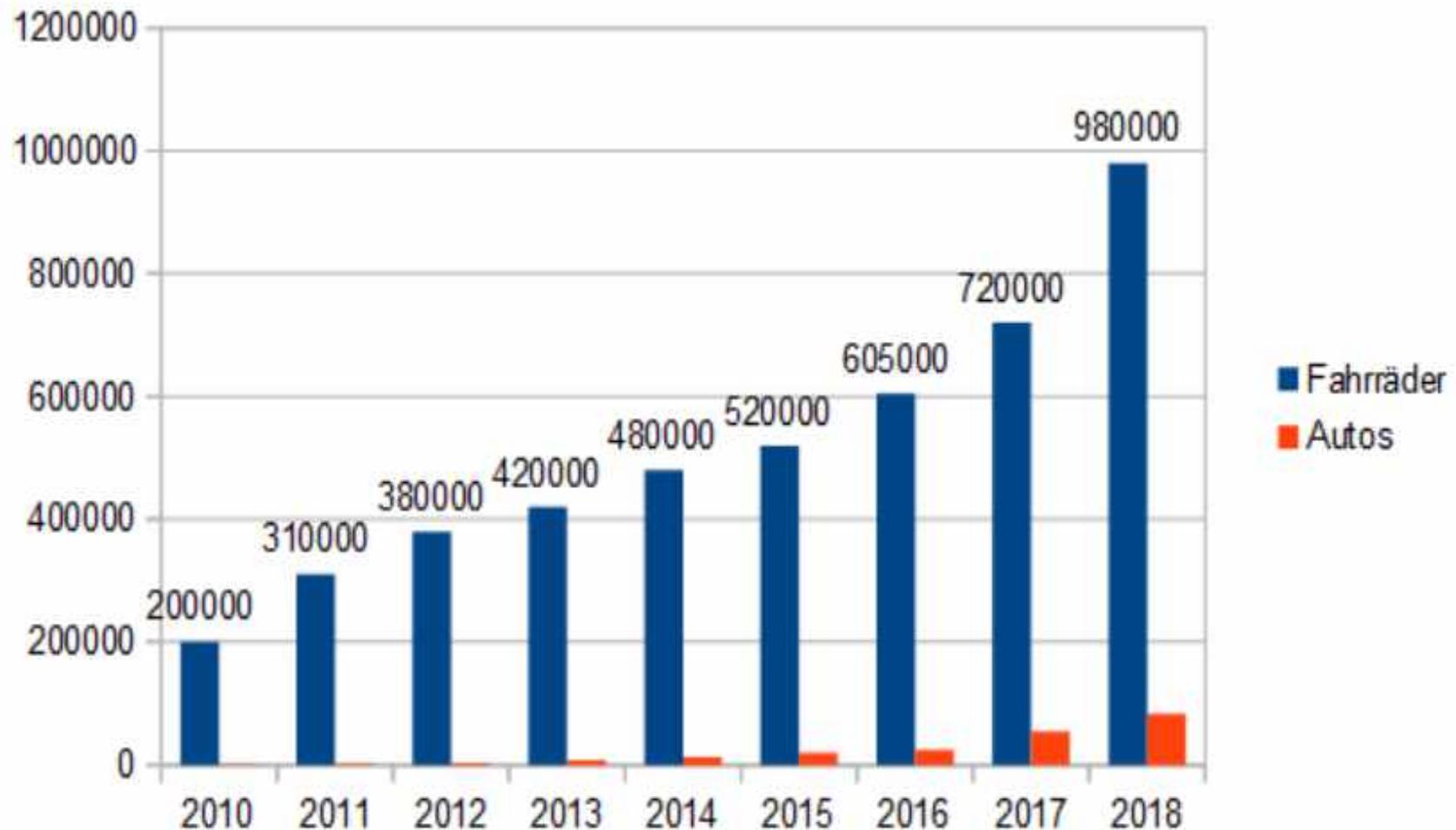
Radverkehr wird schneller...



... und elektrounterstützt noch schneller!

Verkaufszahlen Fahrzeuge bundesweit in 2018: Steigerung + 36 % bei Pedelecs

- Gerade im Hinblick auf die Topographie großes Verlagerungspotential



Radverkehr wird breiter!

Kindertransporter



Lastenrad VLR im Test Stadt Aschaffenburg



Velove Armadillo (Hermes, DHL)



Radverkehr wird mehr!

Modal Split – Fahrrad-Anteil



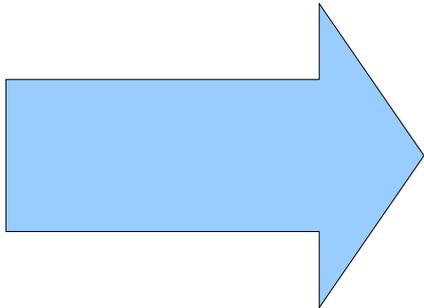
Bikeday Niedernberg Mai 2018



Abstellanlagen Hbf Aschaffenburg



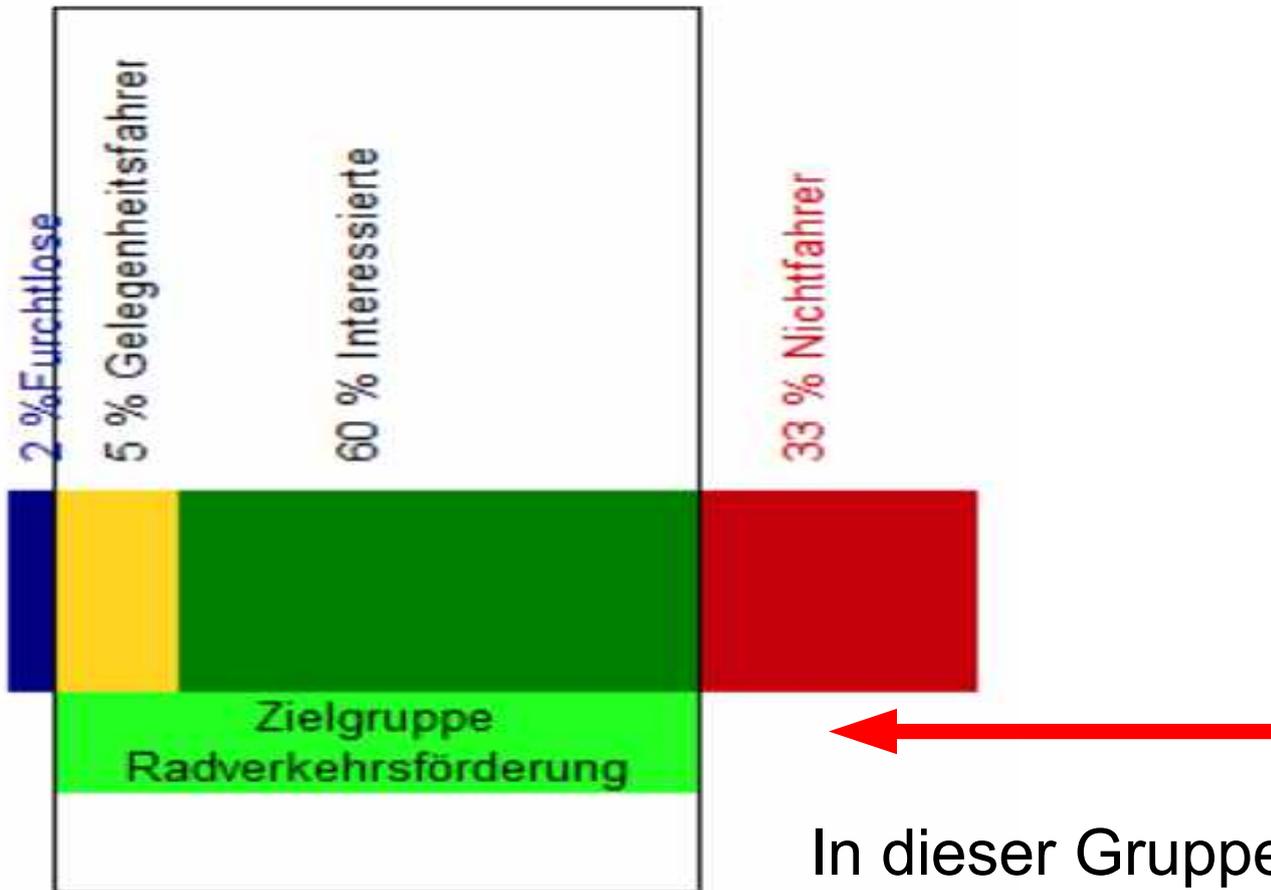
- schneller
- z.T. elektrisch
- breiter
- mehr
- mit erheblichem Potential



Darauf müssen wir die
Infrastruktur für den
Radverkehr einstellen!

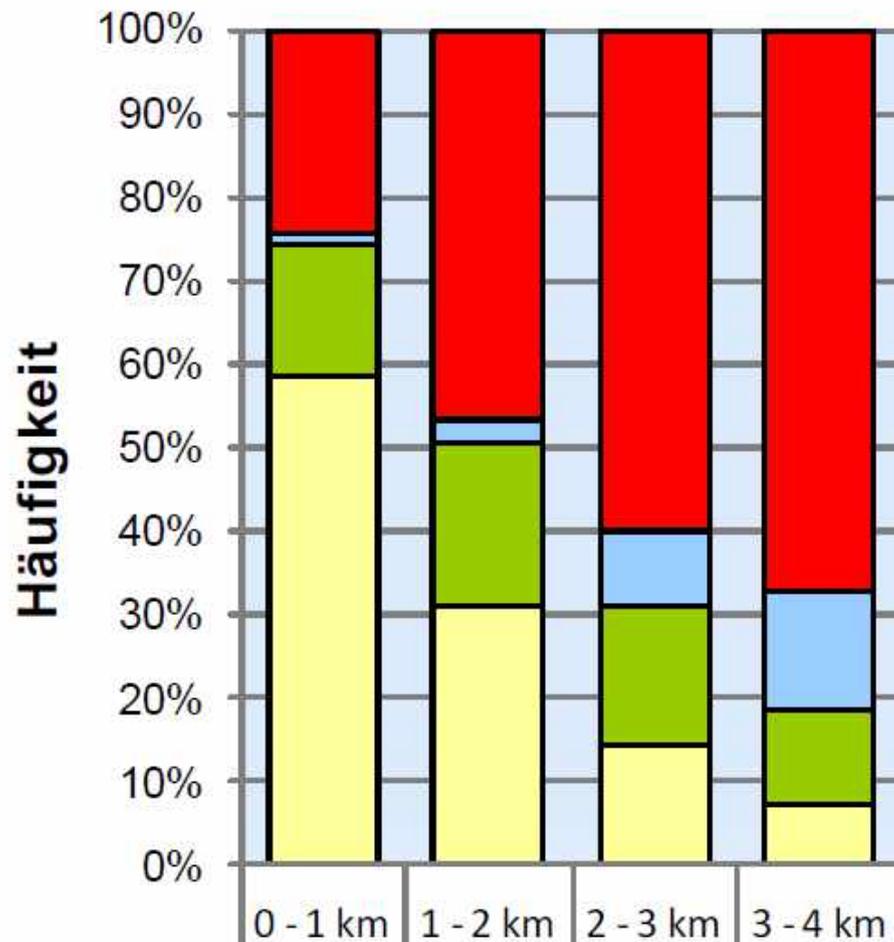
Für wen machen wir Radwege?

← Heutiger Radwegbau hat oft die 7 % im Blick!



In dieser Gruppe entscheidet es sich!

Das Nutzerpotential ist sehr groß!



Stadt Aschaffenburg

- 51 % der Autofahrten kürzer als 4 km!
- 1-2 km fast 50 % motorisierter Individualverkehr
- 2-3 km fast 60 % MIV

Quelle; HHB 2013
Stadt Aschaffenburg

Situation vor Ort – Landkreis AB

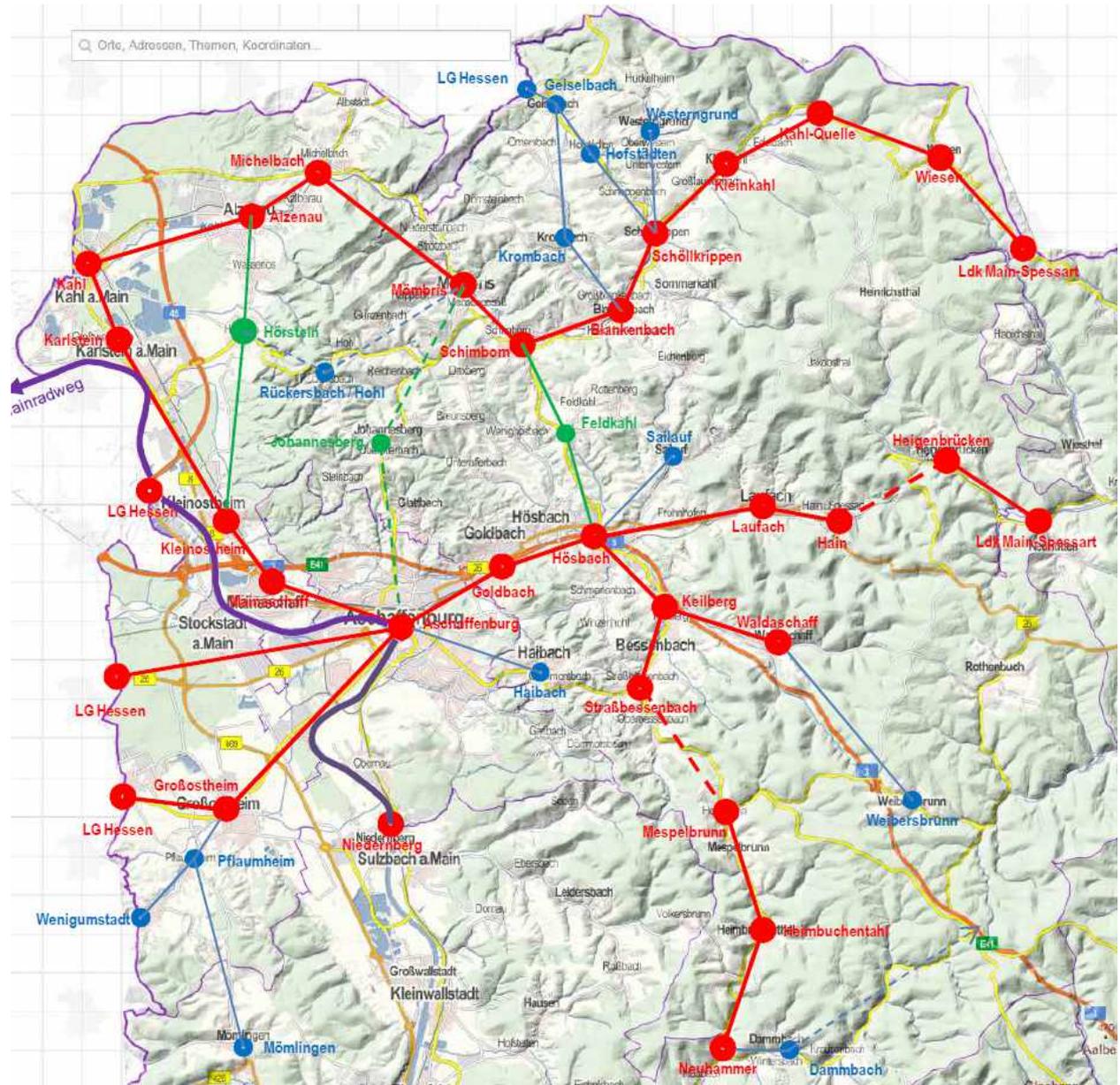
Radwegenetz Landkreis

Netz Lk Aschaffenburg

2015 im AK
Radverkehr des
Landkreises
Aschaffenburg
diskutiert.

ADFC und VCD
beteiligt.

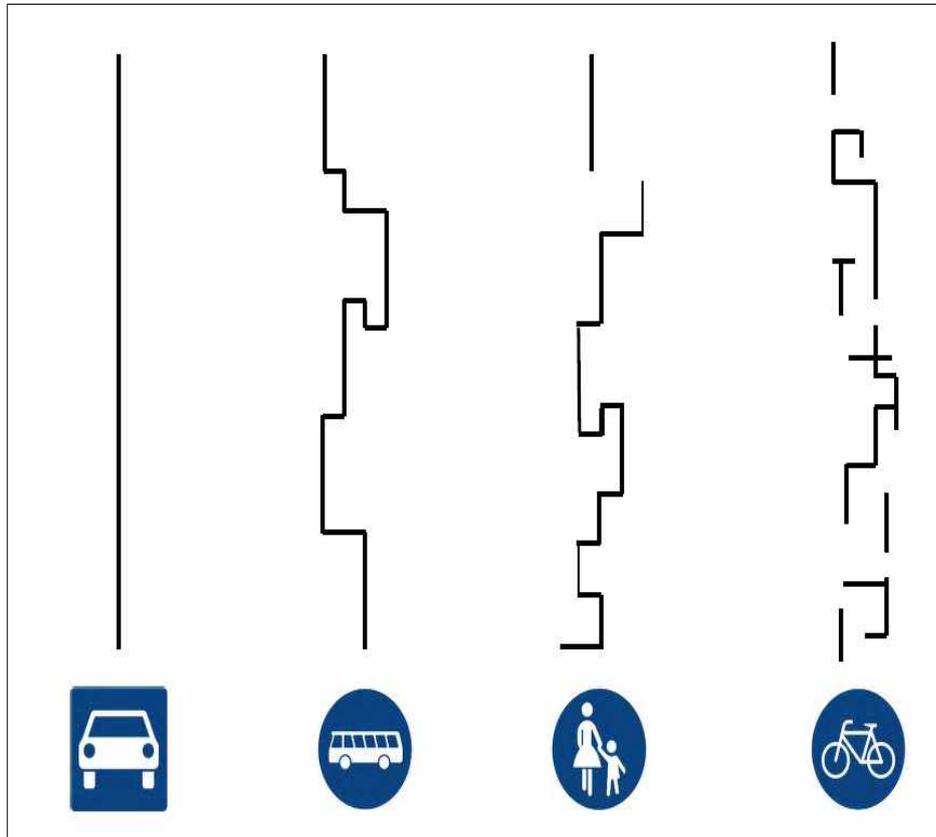
„Wunsch-Netz“



ALZ-Michelbach: Knoten Schloss-Straße



Kleinostheim Heinrich-Eckert-Str. 2018 erstellt



Karlstein B 8 – Unterführung



Mainaschaff Kreisverkehr Industriestr.



Industriegebiet Alzenau-Süd per Rad nicht legal erreichbar.



Typische Situation:

Radweg Ende

Mainradweg im LK AB – Karlstein



Vorschlag: Der **hinsichtlich der Verkehrsmengen dominante Mainradweg** bekommt die Vorfahrt zugeordnet. Die Furt wird entsprechend markiert.



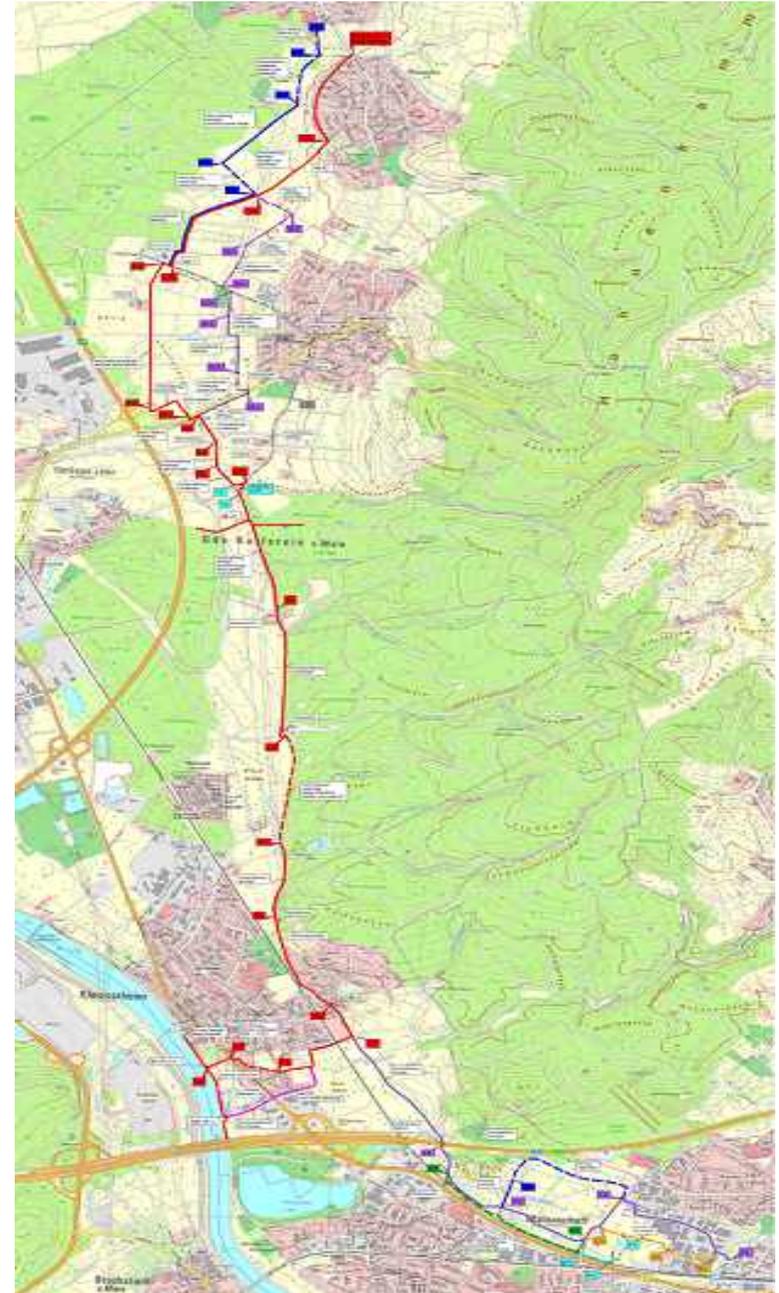
Beispiel: Collenberg Radweg bevorrechtigt



Radverbindung ALZ - AB

Verbindung Alzenau – Aschaffenburg Mitte
2017 durchgängig beschildert.

- ca. 55 Minuten ALZ – AB,
- nur eine nennenswerte Steigung,
- Route in Teilen heute schon von Radverkehr dominiert – erste Zählungen ADFC



Radverbinding ALZ - AB

AB: Kreuzung 25 m Asphalt



Kleinostheim Rennstrecke: oft Kfz-Verkehr



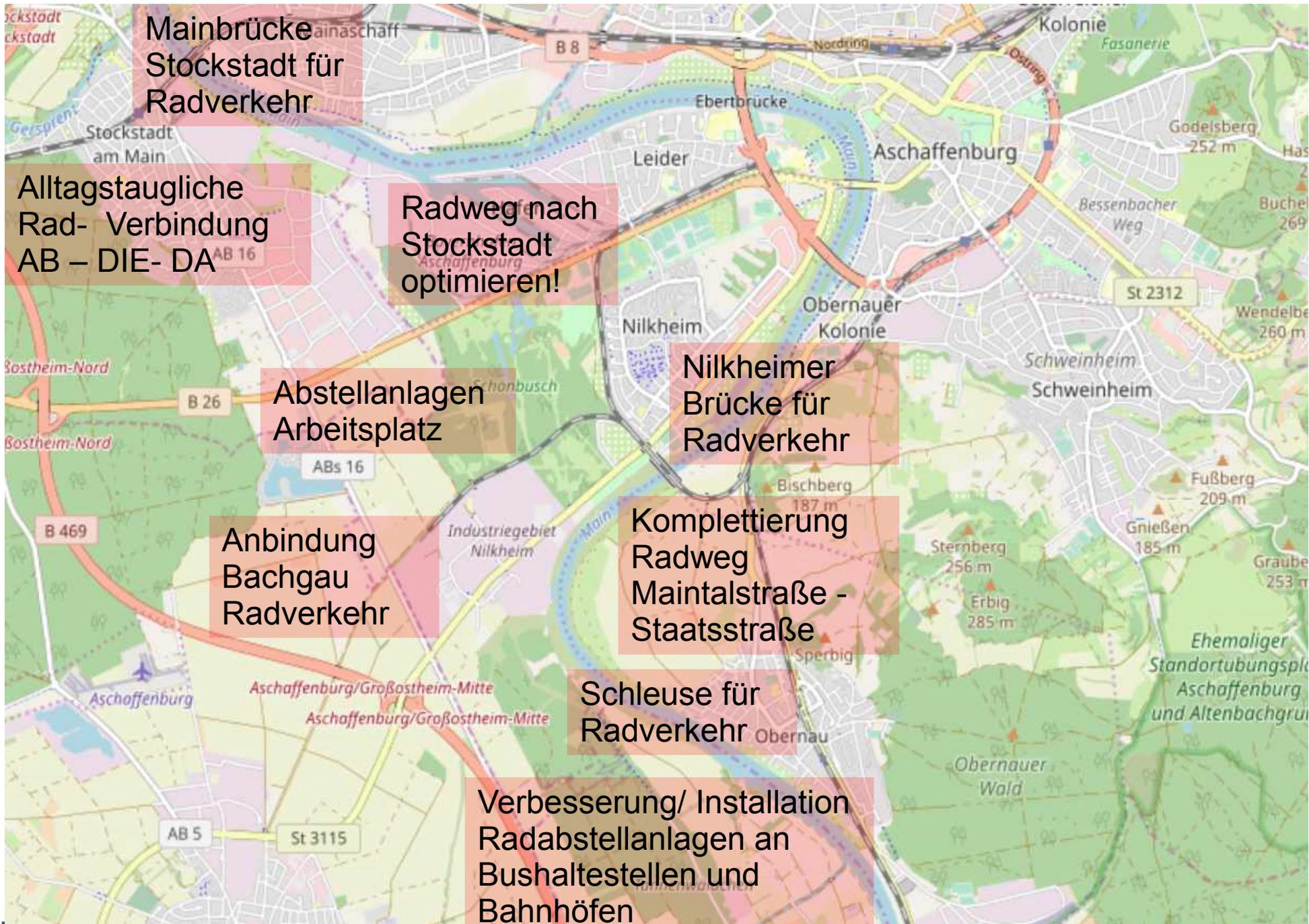
Mainaschaff – Tempo 60 zulässig



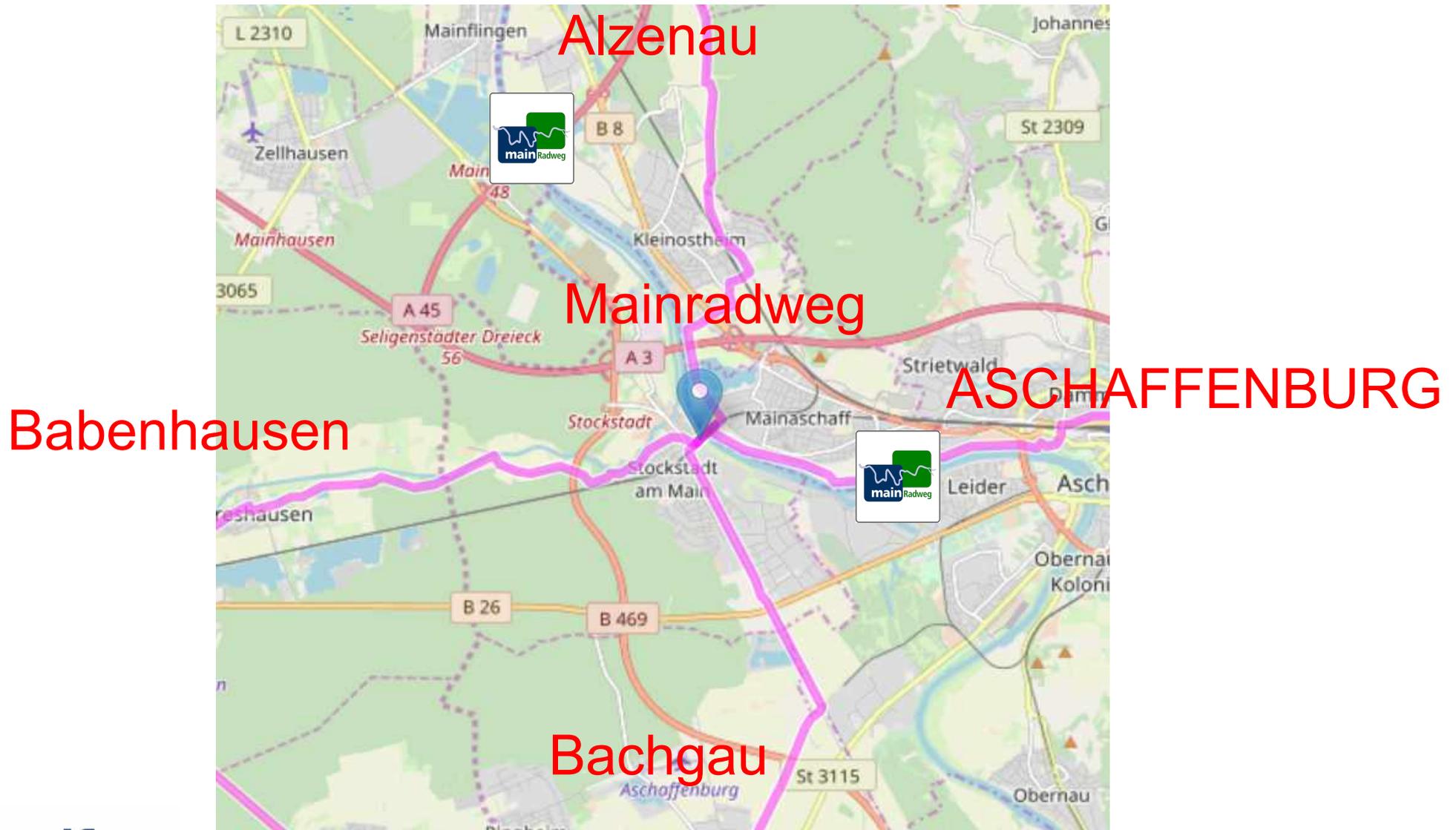
Kleinostheim Strecke nicht alltagstauglich



Konzept Südwestkorridor ADFC September 2017 im Rahmen der B 26-Diskussion



Beispiel Mainbrücke Stockstadt - Mainaschaff



Stichprobenzählung Radfahrer ADFC am 14.10.2018 und 19.10.2018



Diese Zählungen wurden im Oktober vorgenommen. Für einen Sonntag mit trockenem Wetter dürfte eine Freqüentierung in vierstelliger Größenordnung der Regelfall sein. Gegenüber dem Fußverkehr ist der Radverkehr an diesen Tagen eindeutig dominierend (Verhältnis ca. 7: 1).

Mainbrücke – nutzbare Breite



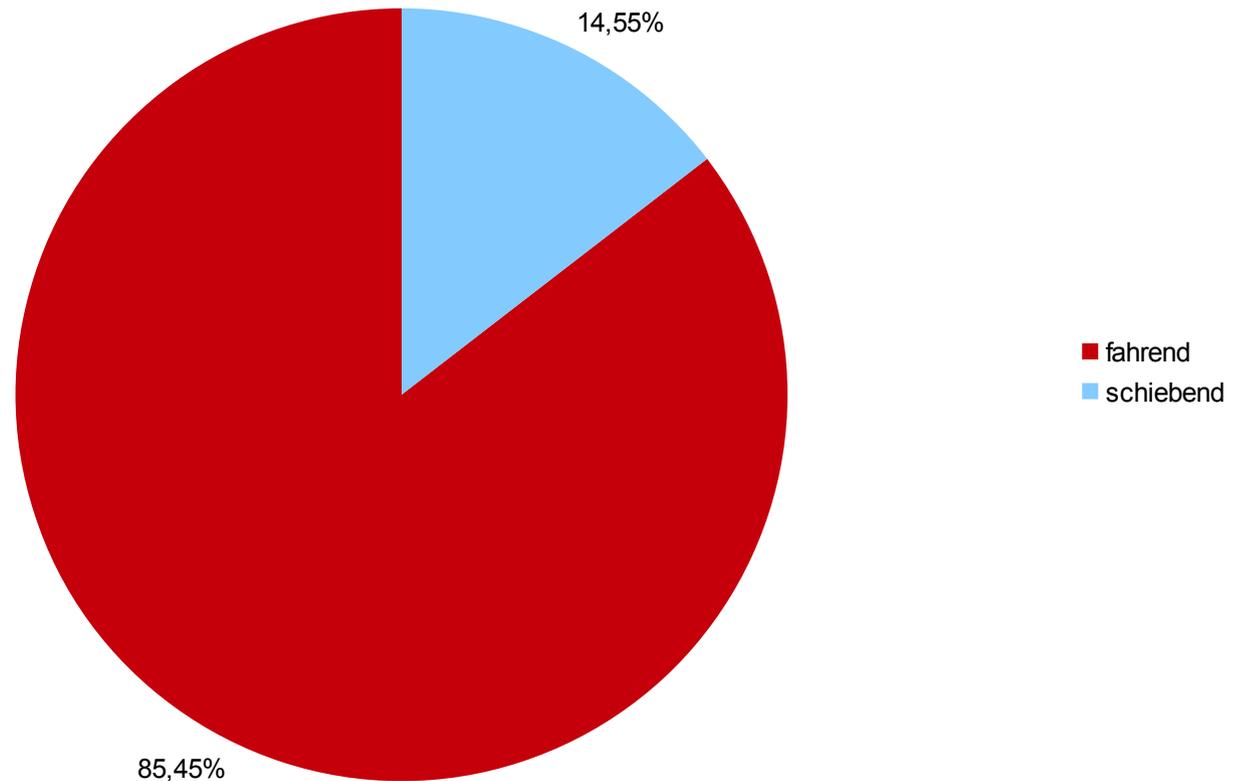
Die Breite ist definitiv nicht für einen Zweirichtungsradverkehr ausreichend. Abzüglich der durch Geländer und Aufbauten abziehenden Breite verbleibt eine nutzbare Breite von ca. 1,70 m – 1,80 m. Für Kinderanhänger, Spezialräder etc. bei Gegenverkehr nur sehr erschwert passierbar.

Fahrbare Breite Brücke Karlstein/Mainhausen: 4 m

Diskutierte 2,50 m für Steg nicht ausreichend.

Stichprobenzählung Radfahrer

Verhältnis schiebende zu fahrendem Radverkehr auf der Brücke



Ca. 85 % der Personen mit Fahrrad überqueren die Brücke fahrend, obwohl diese als Gehweg angeordnet ist.

Beispiel:

Stadt Aschaffenburg

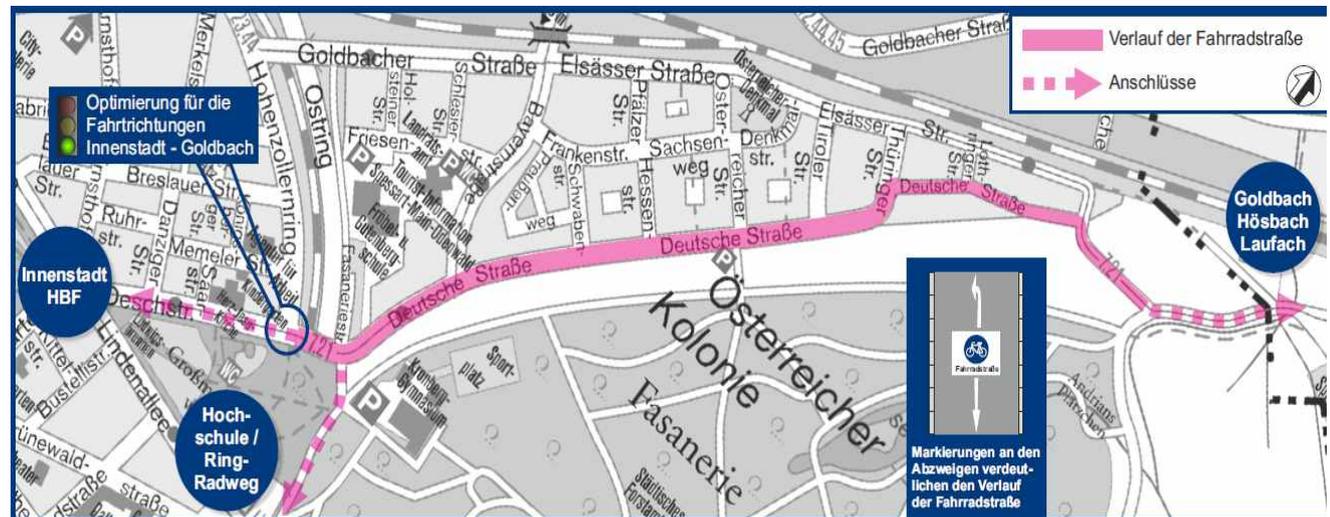
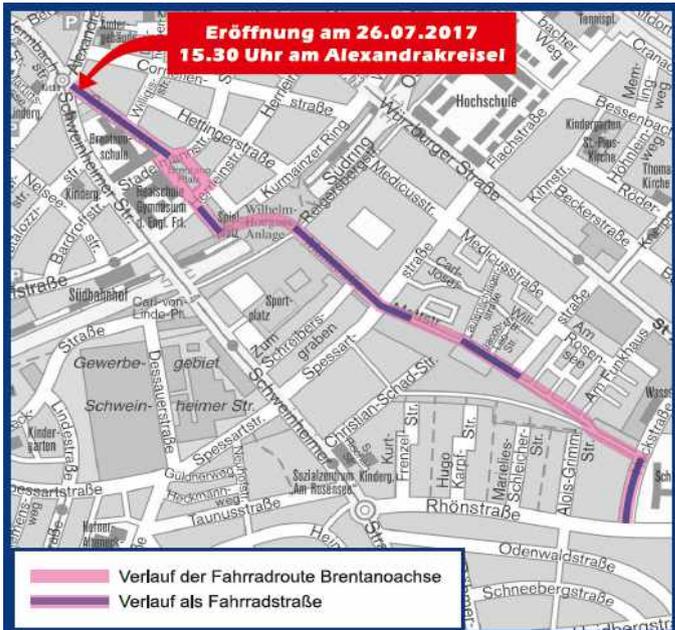
Projekte in der Stadt Aschaffenburg

2015 Beschluss Radverkehrskonzept

Erweiterung Abstellanlagen und Beseitigung Schroträder

Fahrradstraßen Brentanoachse 2017 und Deutsche Straße 2018

Überprüfung Benutzungspflicht 2018: Wegfall an vielen Stellen



Projekte in der Stadt Aschaffenburg (Folie Stadtplanungsamt)

SCHILLERSTRASSE



STADT
ASCHAFFENBURG



2. Fahrradfreundliche Infrastruktur

2.1 UMSETZUNG der Netzplanung für den nichtmotorisierten Verkehr

Radfahrstreifen

Schillerstraße



vorher



nachher

Projekte in der Stadt Aschaffenburg (Folie Stadtplanungsamt) ALEXANDRASTRASSE

2. Fahrradfreundliche Infrastruktur

2.1 UMSETZUNG der Netzplanung für den nichtmotorisierten Verkehr

Schutzstreifen

Alexandrastraße



vorher



nachher

Projekte in der Stadt Aschaffenburg (Folie Stadtplanungsamt)

Mess-Stelle Alexandrastraße Sept - Jan

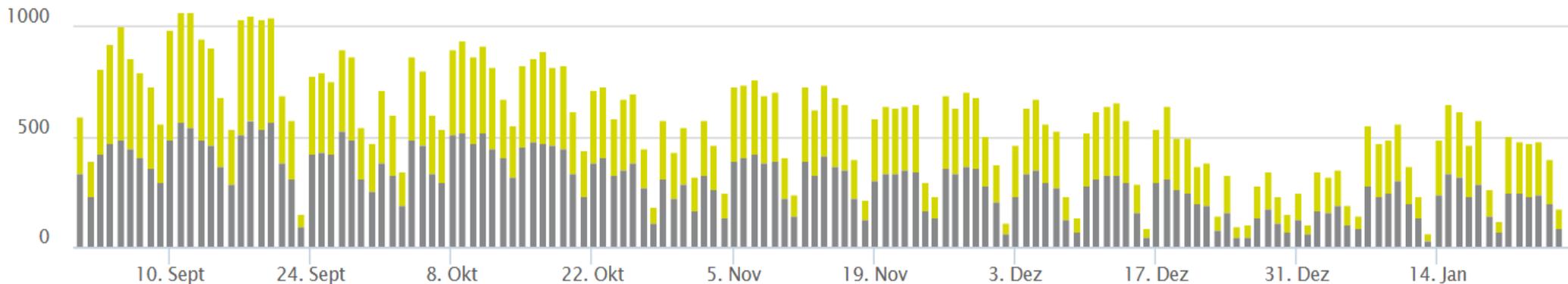
Spitzenwert: 1070 (12.09.2018)

Erkenntnisse:

- 1. das ganze Jahr über wird dort Rad gefahren!**
- 2. Eher an Werktagen = Alltagsradverkehr**

Anzeige

Richtung ▾

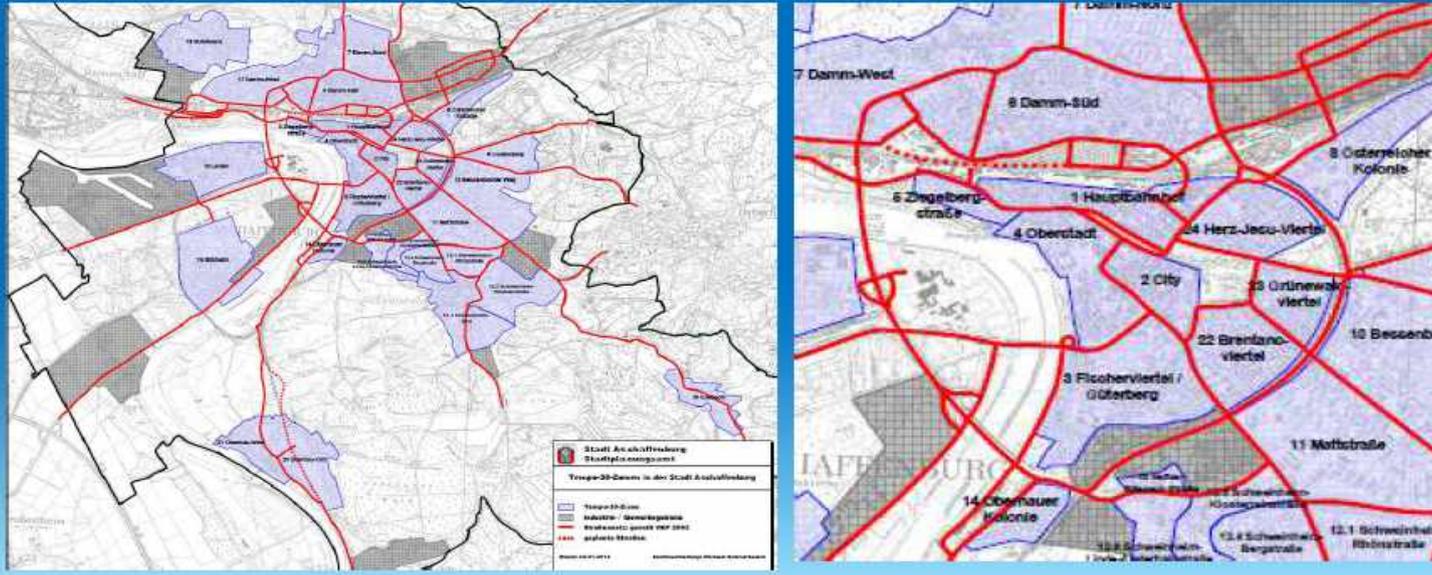


Projekte in der Stadt Aschaffenburg (Folie Stadtplanungsamt)

2. Fahrradfreundliche Infrastruktur

2.1 UMSETZUNG der Netzplanung für den nichtmotorisierten Verkehr

Tempo 30 / Verkehrsberuhigung



Aktuell beschlossen: Tempo 30 innerhalb des Stadtrings!

Tempo 30 ein Kernthema: ADFC hat im Internet dazu nun eine breite Information bereitgestellt.

Radschnellprojekte in der Umgebung

Qualitätsmerkmale eines Radschnellweges

Es fehlen noch einheitliche und verbindliche Kriterien, die FGSV hat dazu ein Arbeitspapier erstellt:

Grundsätzliche Anforderungen

- sichere **Befahrbarkeit auch bei hohen Geschwindigkeiten** (30 km/h)
- direkte, weitgehend umweg- und möglichst autofreie Wegführung
- **Trennung vom Fußverkehr**
- ausreichende **Breite**
- Belag aus **Asphalt oder Beton**
- **Keine Hindernisse** auf den Wegen
- mittlere Zeitverluste durch Anhalten und Warten pro km: 30 s innerorts, außerorts 15 s
- Keine Steigungen über sechs Prozent

Qualitätsmerkmale eines Radschnellweges

Mögliche Führungsformen

Radwege

3 m Breite im Einrichtungsverkehr,
4 m im Zweirichtungsverkehr

Radfahrstreifen

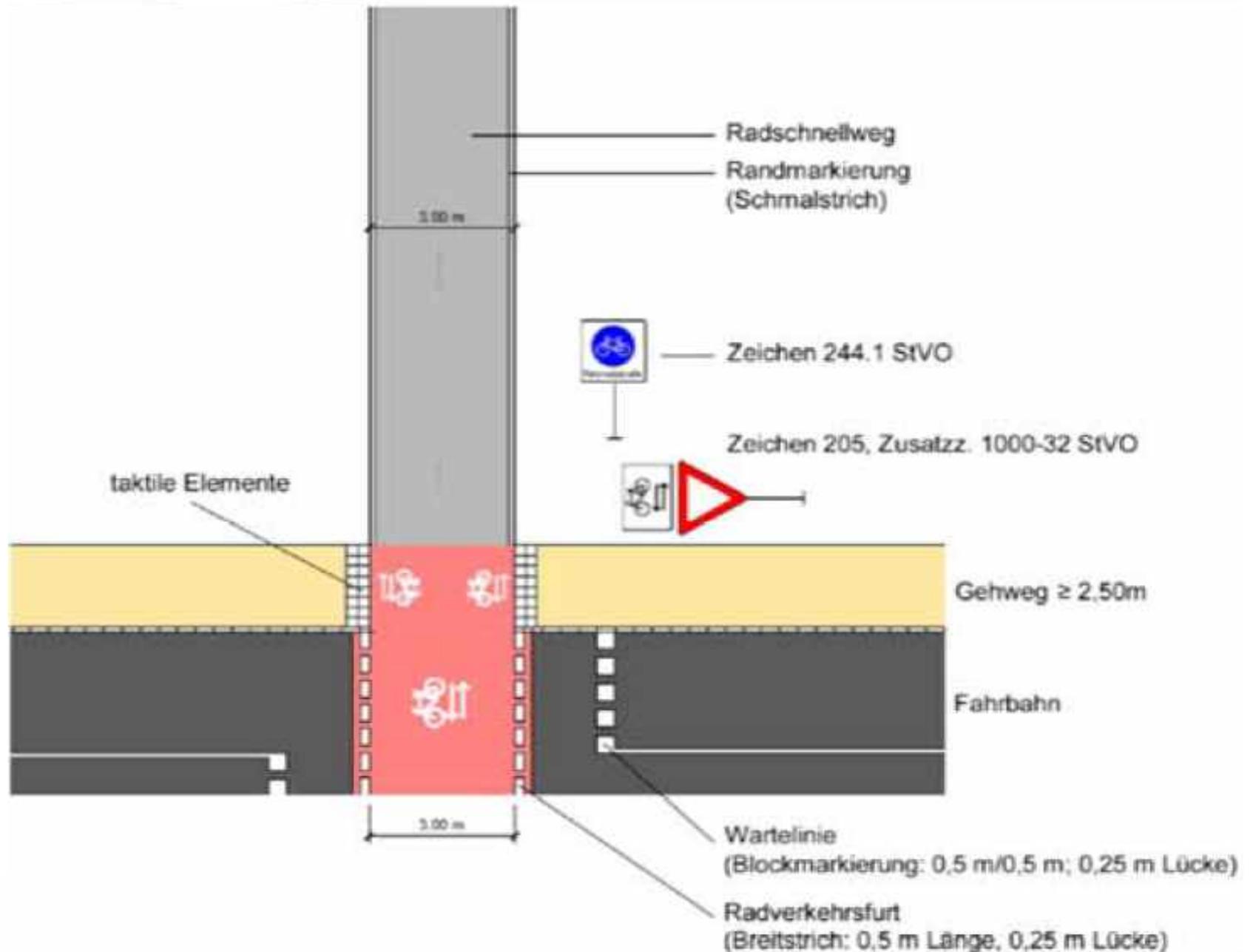
3 m Breite auf beiden Straßenseiten,
bei Busverkehr 4,5 m; 4,75 m im Bereich von Haltestellen, dazwischen
3,25-3,50 m

Fahrradstraßen

4 m zwischen den Straßenrändern bzw. parkenden Autos.

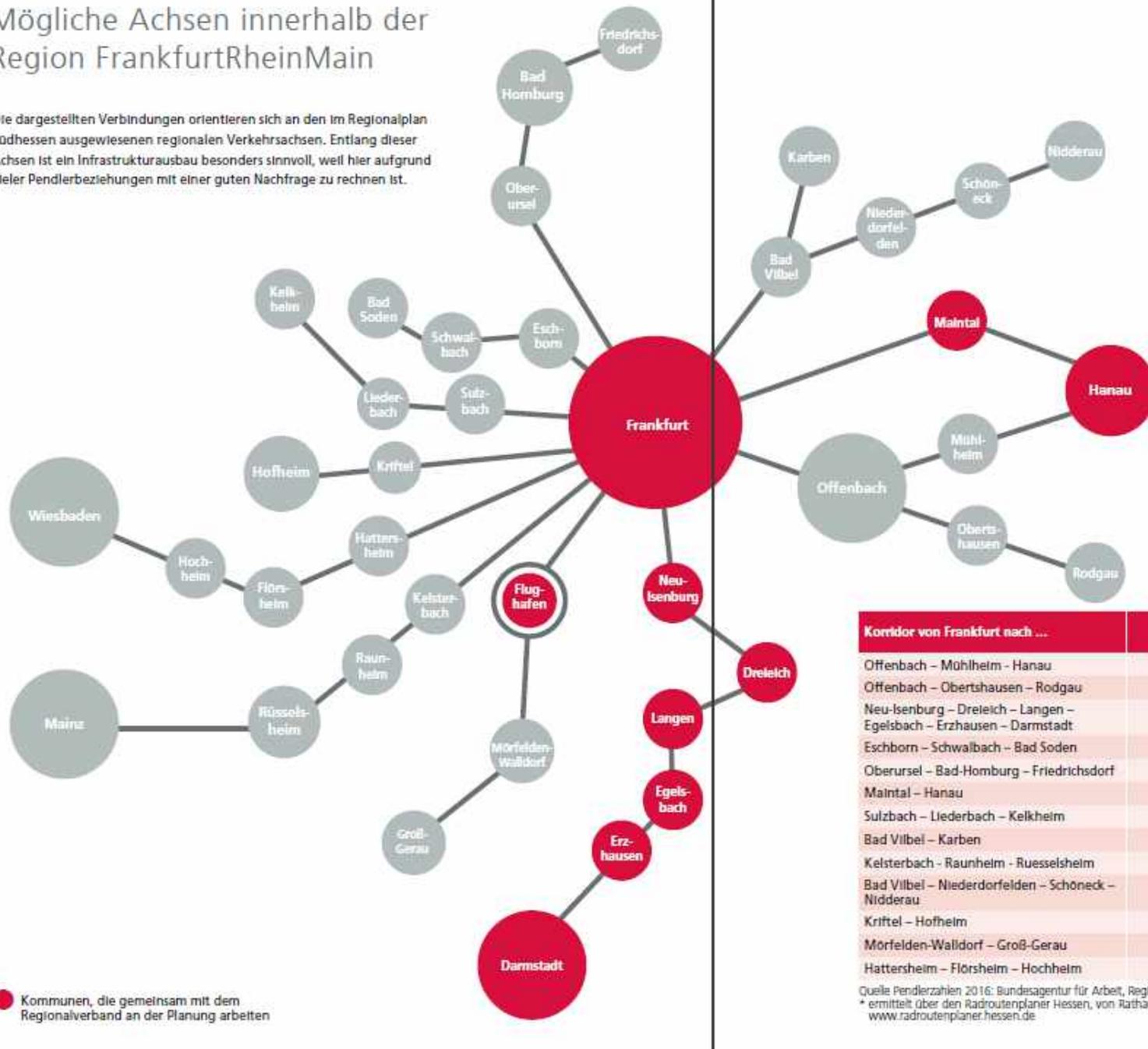
Bevorrechtigten Radschnellweg/Radrouten

- Radverkehrsfurt, Wartelinie für Kfz-Verkehr
- Gehweg mit Begrenzung zum Radschnellweg



Mögliche Achsen innerhalb der Region FrankfurtRheinMain

Die dargestellten Verbindungen orientieren sich an den im Regionalplan Südhessen ausgewiesenen regionalen Verkehrsachsen. Entlang dieser Achsen ist ein Infrastrukturausbau besonders sinnvoll, weil hier aufgrund vieler Pendlerbeziehungen mit einer guten Nachfrage zu rechnen ist.



Korridor von Frankfurt nach ...	km*	Pendler	
		absolut	je km
Offenbach – Mühlheim – Hanau	20	42.100	2.100
Offenbach – Obertshausen – Rodgau	24	35.700	1.490
Neu-Isenburg – Dreieich – Langen – Egelsbach – Erzhäuser – Darmstadt	34	44.000	1.290
Eschborn – Schwalbach – Bad Soden	17	21.700	1.280
Oberursel – Bad-Homburg – Friedrichsdorf	24	28.700	1.200
Maintal – Hanau	21	18.400	880
Sulzbach – Liederbach – Kelkheim	21	15.400	730
Bad Vilbel – Karben	18	13.100	730
Kelsterbach – Raunheim – Rüsselsheim	27	16.600	620
Bad Vilbel – Niederdorfelden – Schöneck – Nidderau	30	14.600	490
Kirtel – Hofheim	20	9.500	470
Mörfelden-Walldorf – Groß-Gerau	30	9.700	320
Hattersheim – Flörsheim – Hochheim	34	10.700	320

Quelle Pendlerzahlen 2016: Bundesagentur für Arbeit, Regionales Monitoring – Regionalverband FrankfurtRheinMain
 * ermittelt über den Radroutenplaner Hessen, von Rathaus zu Rathaus, bevorzugt auf Radwegen, www.radroutenplaner.hessen.de

● Kommunen, die gemeinsam mit dem Regionalverband an der Planung arbeiten

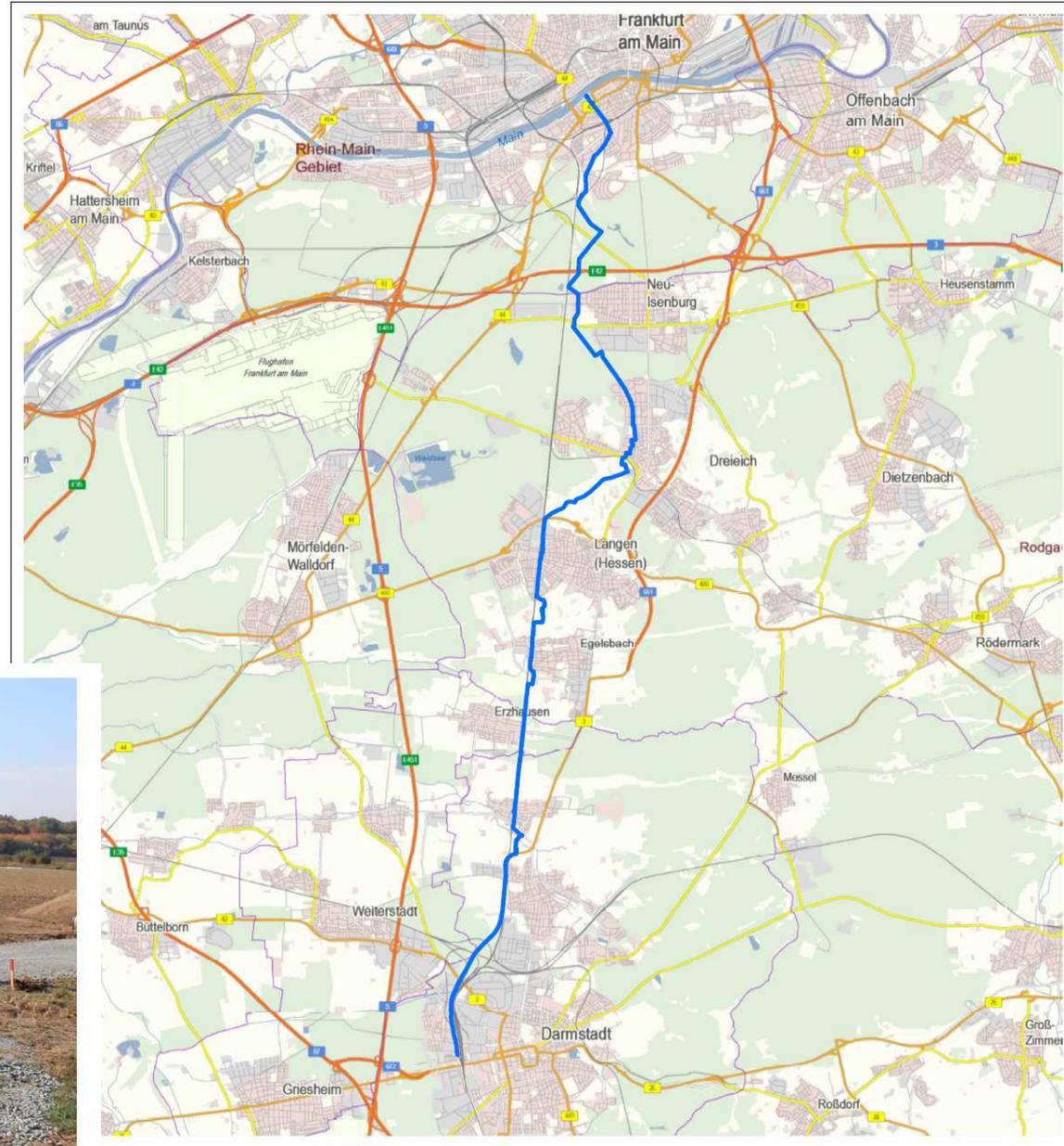
Projekt Radschnellweg Darmstadt – Frankfurt

Status:
Baubeginn in Okt. 2018

Baustelle bei Wixhausen



Hier soll eines Tages der Radschnellweg entlangführen: Die Baustelle am Tag des Spatenstichs. Bild ©



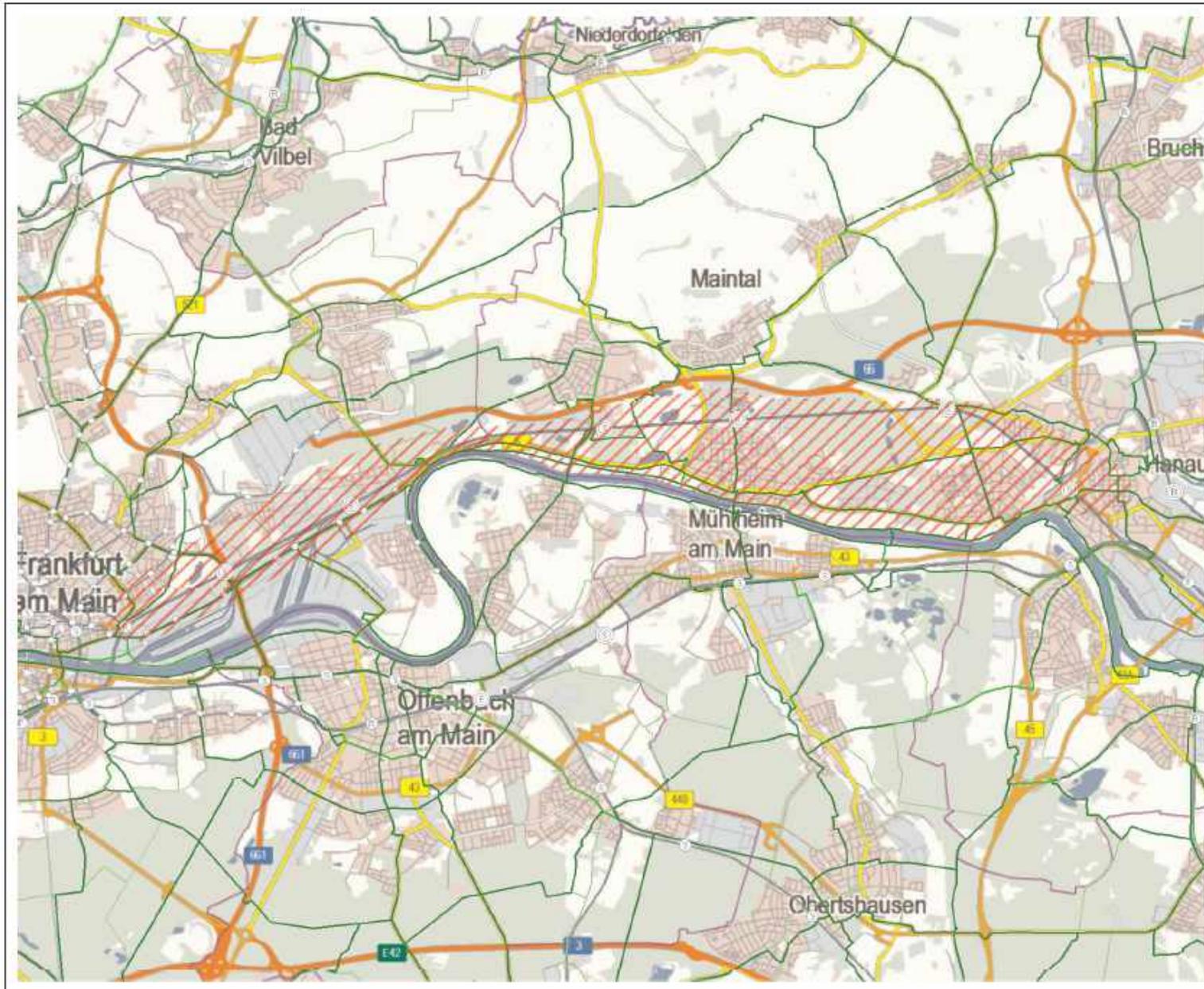
e

Idirektverbindung, geplant
neindegrenze



Kartenhintergrund:
WebAtlasDE © GeoBasis-DE / BKG 2017

Untersuchungsraum für den Radschnellweg Frankfurt-Hanau



Abgrenzung des Untersuchungsraums

/// Untersuchungsraum

Überregionale Fahrradroutes, RegFNP

— Bestand

— Planung

Fahrrad-Themenroutes

— Alle Themenroutes

Haltepunkte

Ⓛ HP Fernverkehr, B

Ⓛ HP Fernverkehr, P

Ⓛ HP Regionalverkehr, B

Ⓛ HP Regionalverkehr, P

Ⓛ HP S-Bahn-Verkehr, B

Ⓛ HP S-Bahn-Verkehr, P

Ⓛ HP U- o. Str.-bahn, B

Ⓛ HP U- o. Str.-bahn, P

Schienerverkehr

— Schienenfernverkehr, Bestand

— Schienenfernverkehr, geplant

— Schienennahverkehr, Bestand

— Schienennahverkehr, geplant

Datengrundlagen:

Überregionale Radroutes, Schienenwegen, Haltepunkte:
Regionaler Flächenverkehrsplan 2010, Planstand: 31.12.2010

Fahrrad-Themenroutes: Radrouteplaner Hessen

Kartengrundgrund:
VektorGIS © GeoBasis-DE / BKG 2010

Diese Karte ist im Rahmen des § 5 Urheberrechtsgesetz geschützt.

0 500 1.000 1.500 2.000 Meter

Untersuchungsraum für den Radschnellweg Frankfurt-Hanau

Stand 24.02.2016



Maßstab 1:50.000

Herausgeber:

Regionalverband FrankfurtRheinMain



Regionalverband
FrankfurtRheinMain

Exkurs: bestehende Radschnellwege in Deutschland

eRadschnellweg Göttingen

RS1 Mülheim – Essen

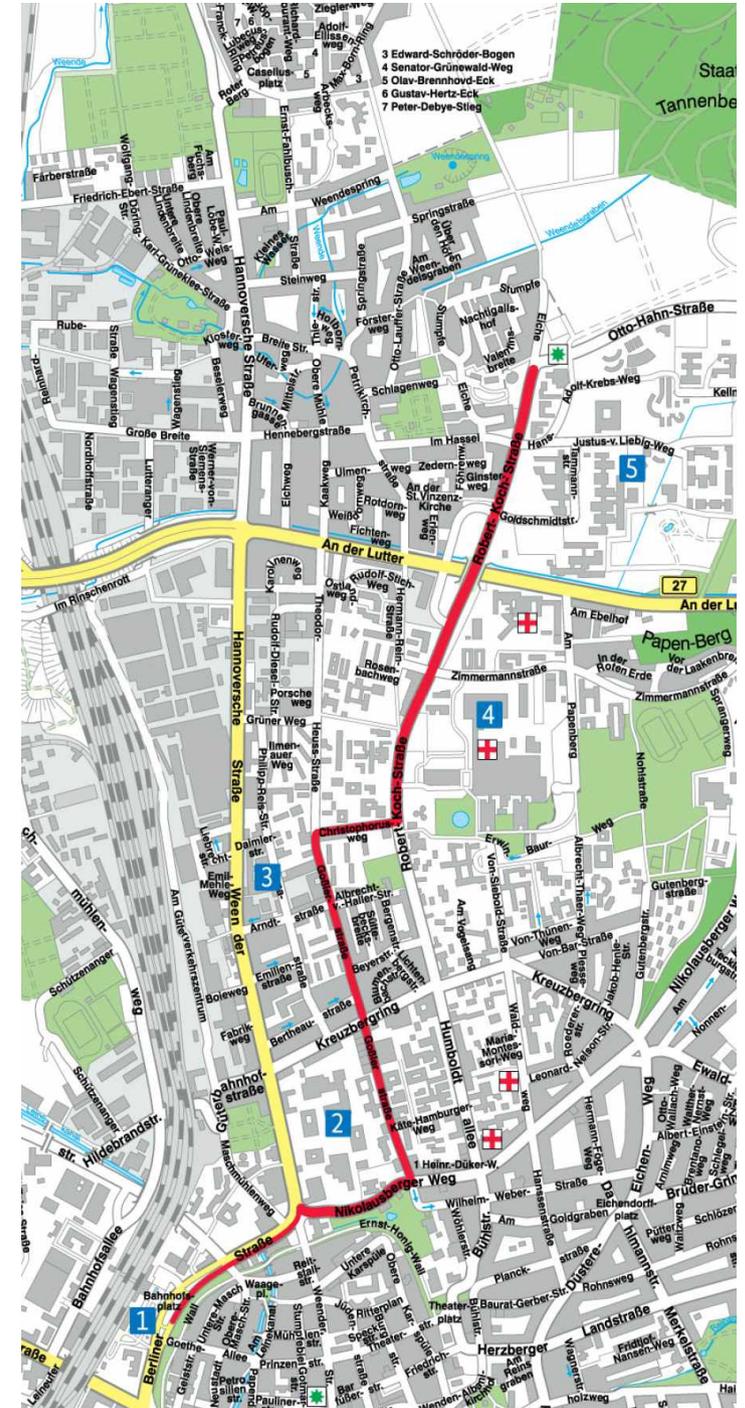
Göttingen eRadschnellweg

Der eRadschnellweg Göttingen wird in Teilabschnitten unterschiedlich geführt:

- Rund 2 km in vier Meter Breite auf dem Hochbord – also mit Bordstein von der Straße getrennt –, in beiden Richtungen befahrbar, zum Gehweg mit einer taktilen Trennlinie abgegrenzt.
- Eine Teilstrecke von 1,5 km als Fahrradstraße. Die Straße ist hier für Busse und Kraftfahrzeuge (KFZ) frei, allerdings für KFZ in Teilen nur für Anlieger.
- Knapp 500 m auf einer Busspur

Grundlegend:

- **Führung DURCH die Stadt mit Erreichen wichtiger Ziele** (Hauptbahnhof – Arbeitsplätze u.a. Klinikum - Universität)



Mehrere Zählstellen im Stadtgebiet (u.a. Steuerung Ampelschaltungen)

Spitzenwerte (Berliner Straße) um die 5.000 Radfahrer/Tag

Gemittelt ca. 3.500 Radfahrer/Tag

Eigene Markierungen entwickelt, u.a. die großen blauen Piktogramme



Rund 2 km in vier Meter Breite auf dem Hochbord / baulich getrennt. Dies erlaubt das Überholen wie das gefahrlose Begegnen.

Deutliche Trennlinie zum Fußverkehr (Breitstrich).

Beleuchtet

Bevorzugt bei Winterdienst

Brücke über die B 27



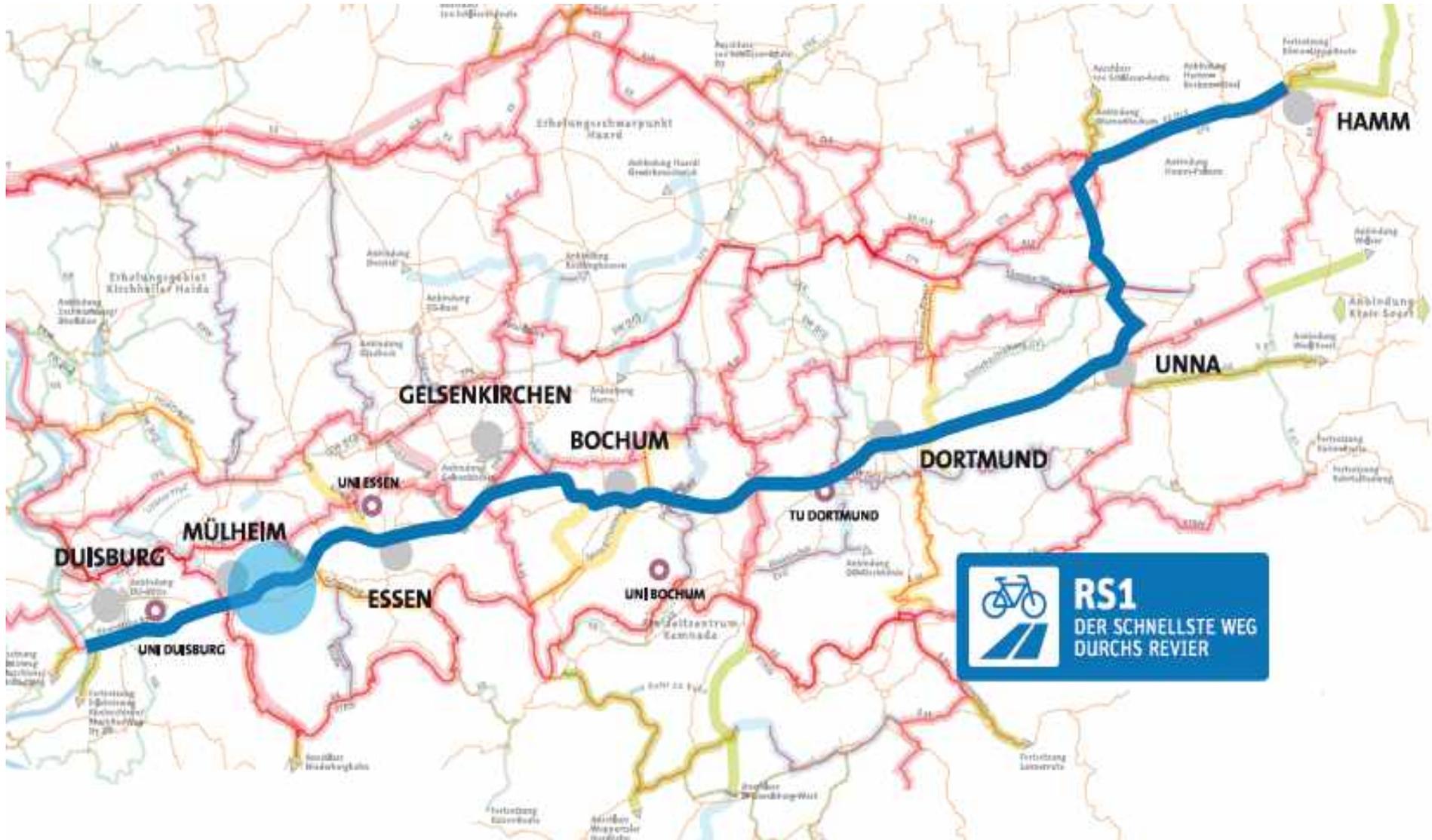
Furtquerungen in blau eingeschlämmt



Vor den mit Ampeln geregelten Kreuzungen zur Beschleunigung Zählstellen für die Rad Fahrenden eingerichtet. Je nach Höhe des Aufkommens und nach Verkehrslage kommt es zu einer **grünen Welle** für den Radverkehr.



Radschnellweg RS1 Mülheim – Essen – (Dortmund - Hamm)



Aufzug zum Radschnellweg – Verbindung zur Innenstadt von Mülheim

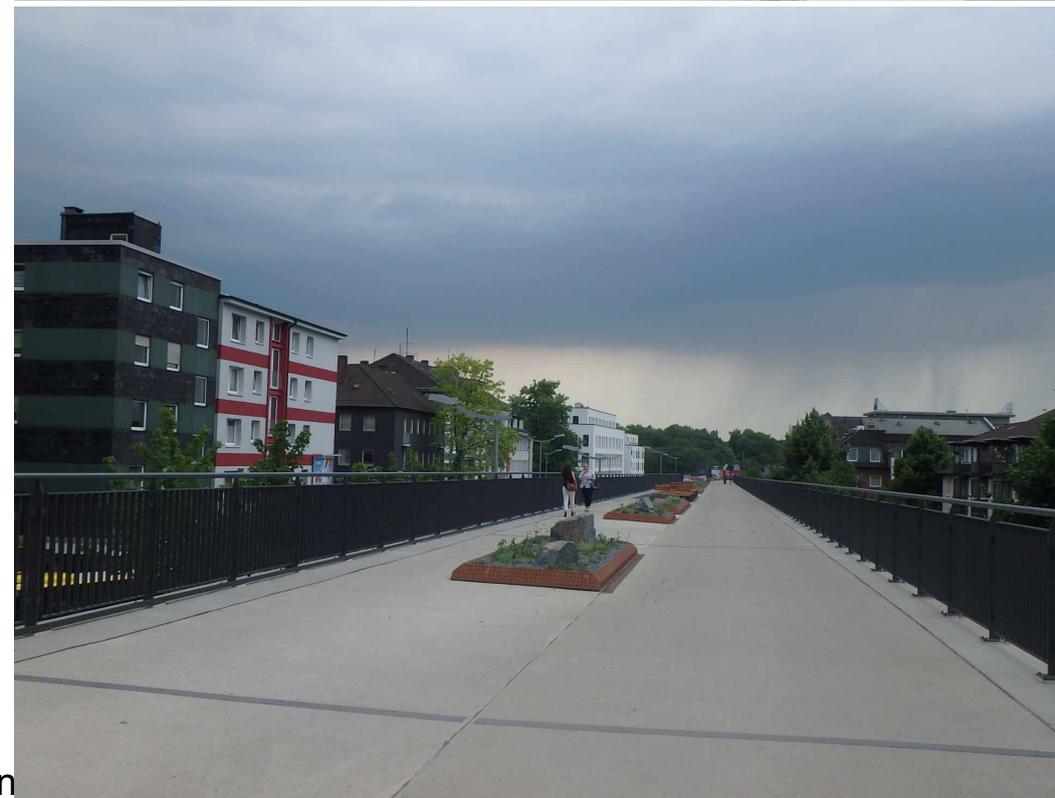


Führung in Mülheim

Zwei Seiten herausgebildet
(entsprechend der früheren
Bahnanlagen)

**Denkmal mit Darstellung
Verlauf RS 1**

Grünanlagen als Trenner



Radschnellweg RS1 Mülheim – Essen – (Dortmund - Hamm)

Sehr gerade Führung – ohne Querung Kraftverkehr – auf einer ehemaligen Bahntrasse



Fazit Befahrungen Göttingen und RS1

Sehr schnelles und
risikoloses Vorankommen.

Eher Alltagsroute.

Per Pedelec mittlere
Geschwindigkeiten, die den
MIV in urbanen Bereichen
schlagen kann.



Projekt Radschnellweg Hösbach - Aschaffenburg

Status: Machbarkeitsstudie in 2019



ABSCHNITT 2 - LANDKREISGEBIET ASCHAFFENBURG



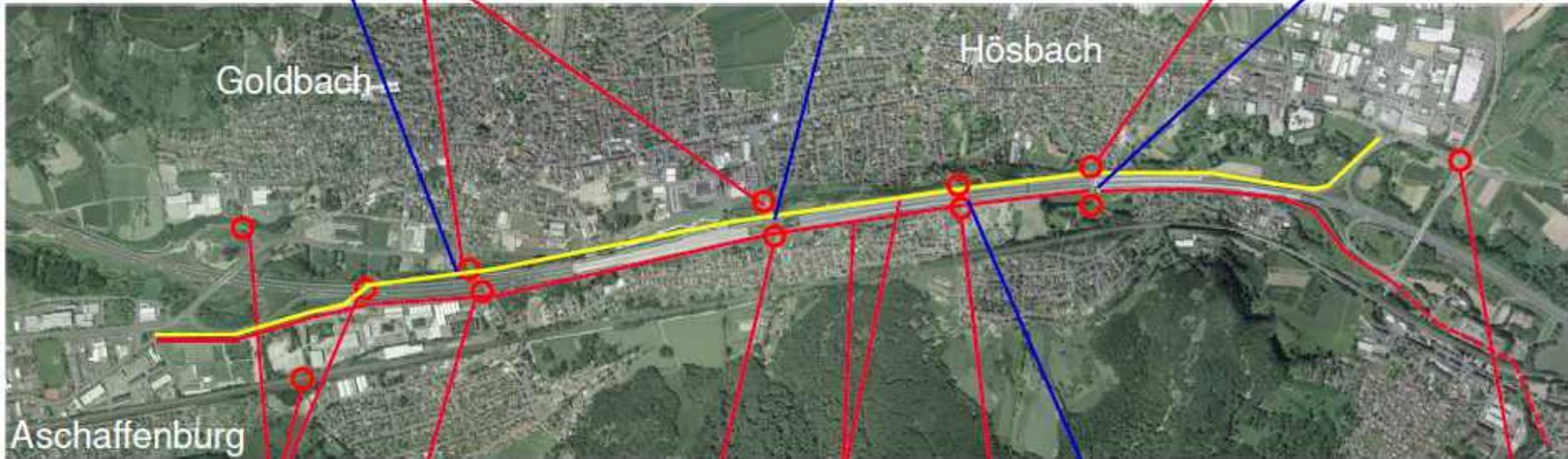
Bestehende Unterführungen Aschaff



bestehende Unterführungen Aschaffstraße



Anschluss an Stachus



bestehende Radwegeunterführungen DB / BAB 3

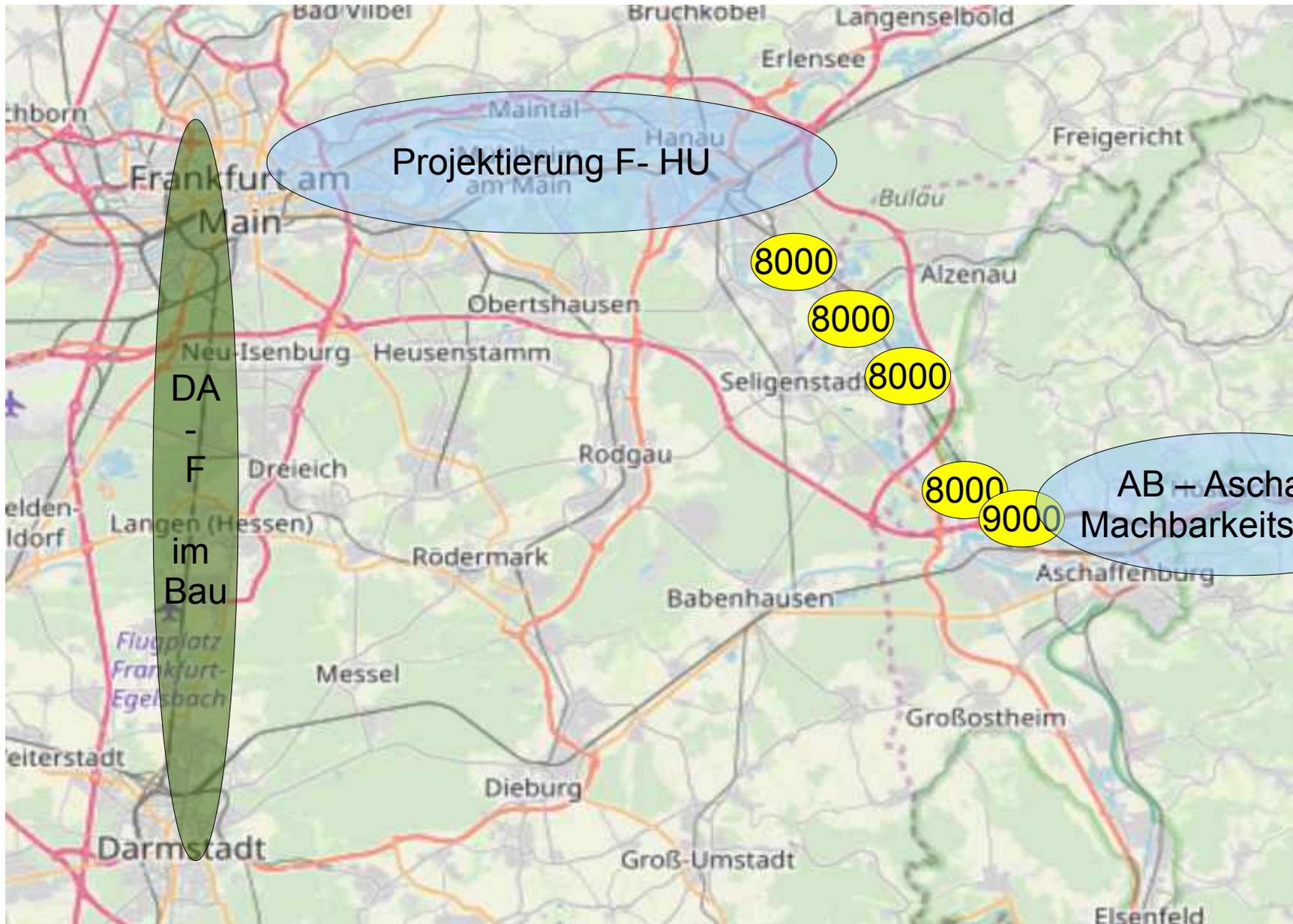
Querung Bahnhofstraße notwendig

Betriebswege Feuerwehr

Querung Anschluss Hösbach notwendig

bestehende Unterführungen Mühlstraße





Fahrradstraßen als überörtliche Radverbindung?



Fahrradstraße - Grundlagen

Fahrradstraßen können dort eingerichtet werden, wo der Fahrradverkehr die **vorherrschende Verkehrsart ist oder demnächst sein wird.**

Andere Fahrzeugarten können ausnahmsweise durch Zusatzschild zugelassen werden.

maximal 30 km/h, allerdings müssen Autofahrer ihre Geschwindigkeit noch weiter verringern und sich dem Fahrradverkehr anpassen, wenn dies nötig ist.

Zu zweit nebeneinander zu fahren ist auf Fahrradstraßen immer erlaubt.

Freiburg



München



Fahrradstraße - Landwirtschaft frei
Bei Neuruppin – Historische Stadtkerne Treskow-Wustrau (Juni 2015)
Hier: Landwirtschaft frei



**Fahrradstraße - Anlieger frei
Bei Jänschwalde Richtung
Drewitz (Juli 2018) – Anlieger frei**



**Fahrradstraße
(ohne Kfz-Freigabe)
Havellandradoweg bei
Paulinenaue (Juli 2017)**

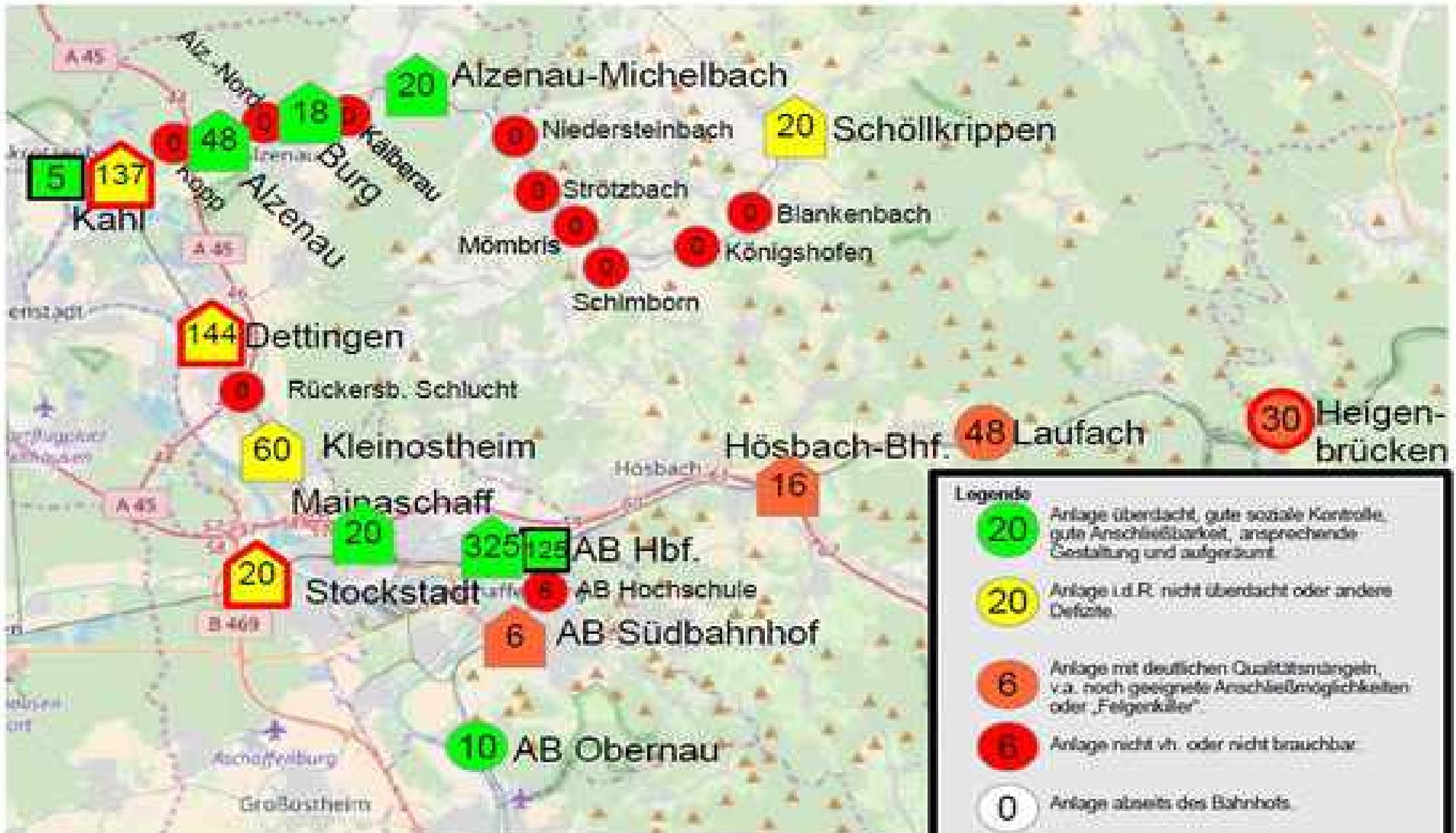


Situation vor Ort – Landkreis AB

Bike und Ride

Fahrrad und ÖPNV

Situation Fahrradabstellanlagen Bahnhöfe Stadt und Landkreis Aschaffenburg



Legende

- 20 Anlage überdacht, gute soziale Kontrolle, gute Anschließbarkeit, ansprechende Gestaltung und aufgeräumt.
- 20 Anlage i.d.R. nicht überdacht oder andere Defizite.
- 6 Anlage mit deutlichen Qualitätsmängeln, v.a. noch geeignete Anschließmöglichkeiten oder „Feigenkeller“.
- 6 Anlage nicht vh. oder nicht brauchbar.
- 0 Anlage abseits des Bahnhofs.
- 20 Fahrradboxen oder geschlossene Fahrradabstellanlagen.
- 20 Überdachte Fahrradabstellanlage.
- 20 Rot umrandet: starke bis übermäßige Auslastung.

"Bike und Ride" am Untermain

Stockstadt: überlastete Anlage



Schöllkrippen: versteckte Lage



"Bike und Ride" Stadt Aschaffenburg

Kleine Bahnhöfe noch mit klassischen „Felgenkillern“

Aschaffenburg - Südbahnhof



Aschaffenburg – Hochschule



"Bike und Ride" Stadt Aschaffenburg

Aufbruch: Neue Anlagen an Bushaltestellen

Obernau – Maintalstraße



Damm - Fahrbachweg



"Bike und Ride" Stadt Aschaffenburg

Aufbruch:

Radstation am Hauptbahnhof



Radabstellplätze Dämmer Tor



Ansätze Fahrradboxen/Radstationen in Deutschland

Babenhausen



Das Land Bayern fördert die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen je Stellplatz mit

- 300 Euro (nicht überdacht),
- 750 Euro (überdacht, Fahrradbox),
- 1200 Euro (Fahrradparkhaus) oder
- 1300 Euro (Fahrradstation).

Prenzlau (am See)



Freiburg, Radstation



Abstellanlagen - Fahrradboxen

- Fahrradboxen in Rodgau-Jügesheim und Dietzenbach Mitte (Lkr Offenbach)
- Einmal registrieren, mehrere Anlagen nutzen
- **Jederzeit online oder per Smartphone buchen**
- Flexible Mietzeit – tage-, wochen- oder monatsweise buchen
- Einfacher Zugang per Code-Eingabe
- Ladestation für Pedelecs möglich



Fahrradmitnahme im Anhänger

Fahrradanhänger prüfen für Regionallinien mit hoher Freizeitrelevanz (u.a. Linie 47 Wochenendverkehr Hochspessart).
Beispiel: OREG-Linie in Miltenberg bei Fahrradabladung



Fahrradmitnahme im Bus (Stadtbus Aschaffenburg)



Halteschlaufen für Fahrrad im Fahrzeug



**Montag bis Freitag ab 9 Uhr vormittags,
Samstag und Sonntag ganztätig.**

Vor 9 Uhr im Rahmen der Kapazitäten möglich

Zwei Fahrräder pro Bus, Rollstuhlfahrer, Kinderwägen haben
Vorrang

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

ADFC Aschaffenburg – Miltenberg e.V.

