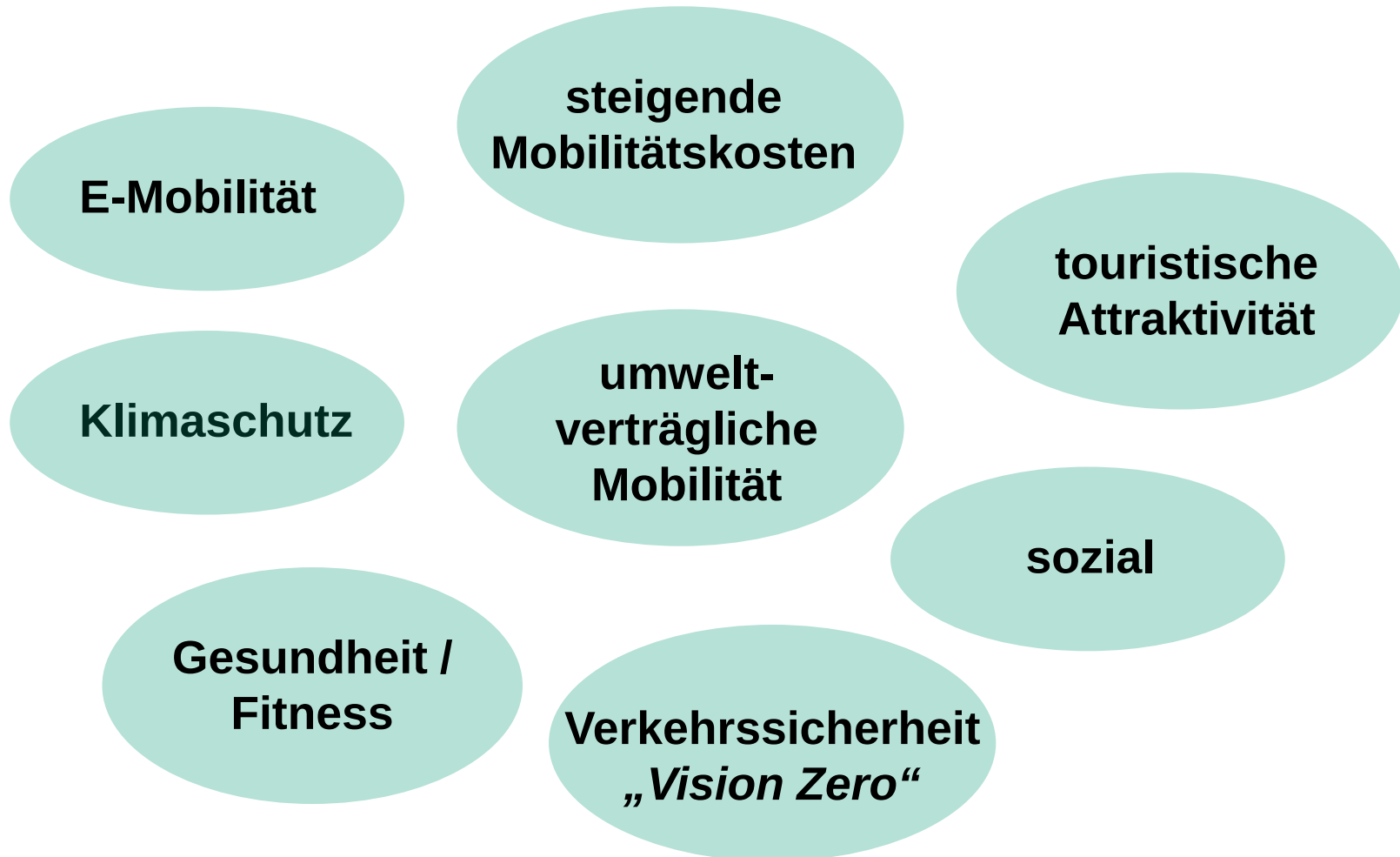


Radverkehrskonzept für den Landkreis Miltenberg

Andrea Fromberg
Planungsbüro VIA eG, Köln

Handlungsziele und Erwartungen

Radverkehr als Hoffnungsträger! - Aber was ist wirklich leistbar?



Handlungsziele und Erwartungen

**60% der Bevölkerung
wohnt in der Talachse**

- **hohes
Radverkehrs-
potenzial**



E-Mobilität

- **erhöht das
Radverkehrs-
potenzial auf den
Höhen**

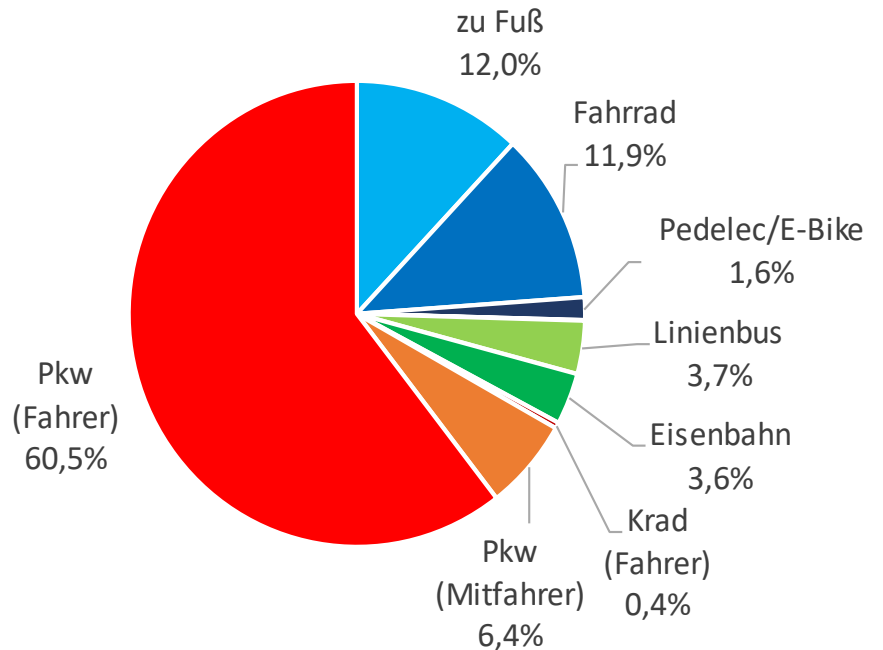
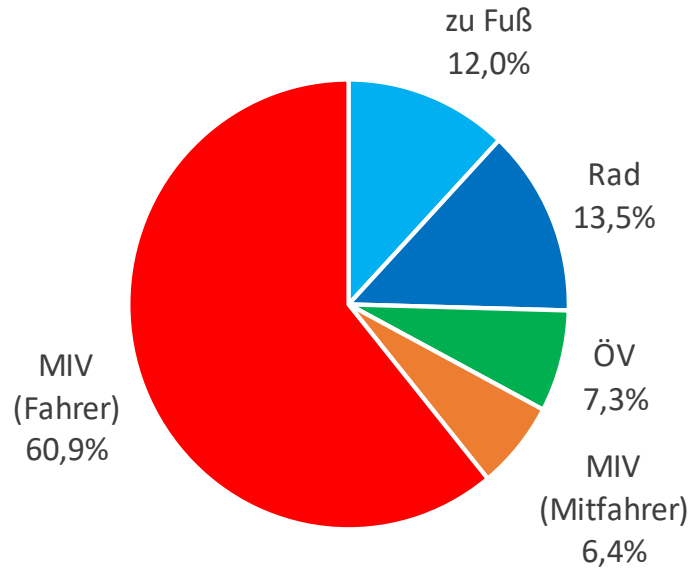
- **Zusätzlich zum touristischen Radwegenetz liegt nun der
Schwerpunkt auf einem Radwegenetz für den Alltag**

Was will das Radverkehrskonzept erreichen?

- Der Anteil des Fahrradverkehrs soll erhöht werden.
=> Mobilitätsbefragung
- Die Sicherheit soll verbessert werden.
=> Unfallanalyse
- Die Qualität der Radverkehrsanlagen soll dem aktuellen Standard entsprechen.
=> Bestandserfassung
- Das Radverkehrsnetz soll komplettiert werden.
- Das Radverkehrsnetz soll flexibel für neue Entwicklungen sein: E-Bikes!
- Informationen zum Radfahren sollen optimiert werden.
=> Leitprojekte

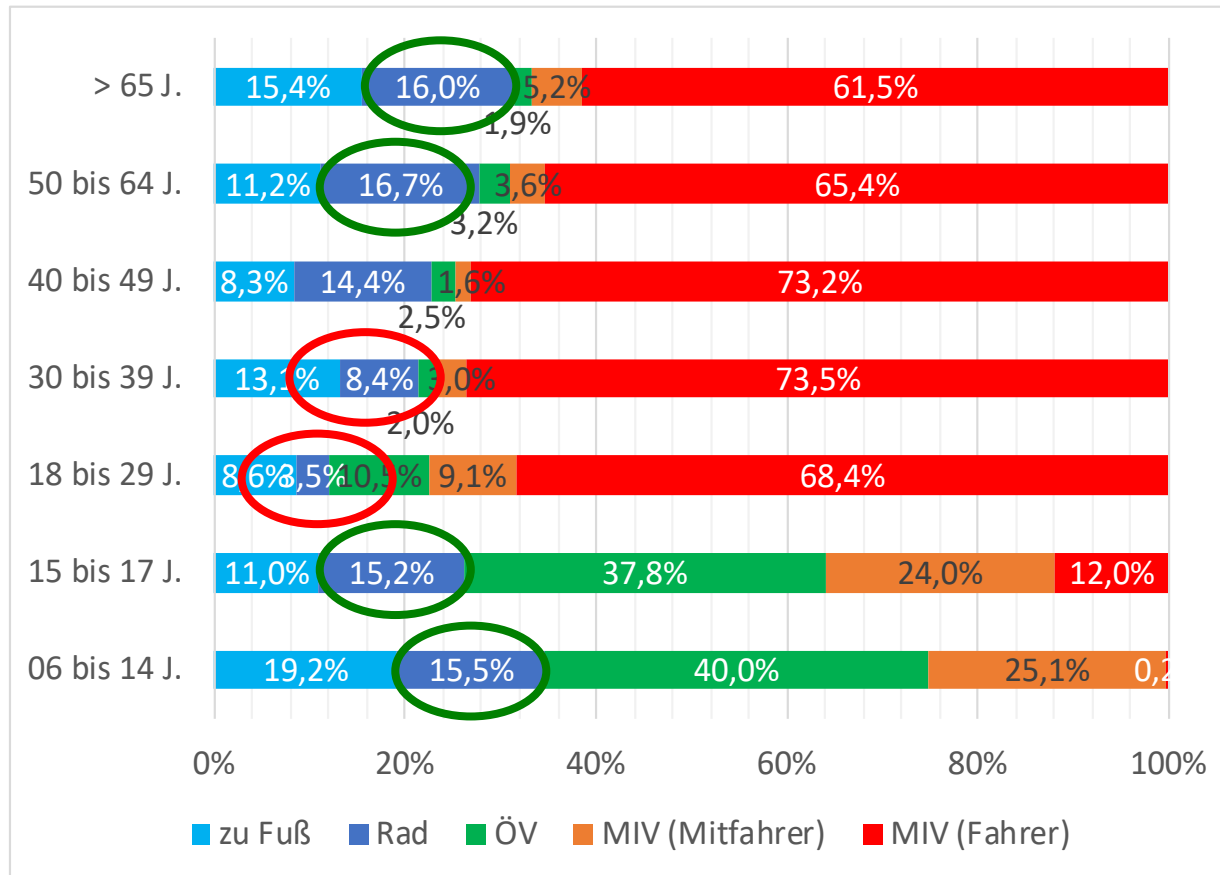
Mobilitätsbefragung

Mobilitätsbefragung: Verkehrsmittelwahl (Modal Split)



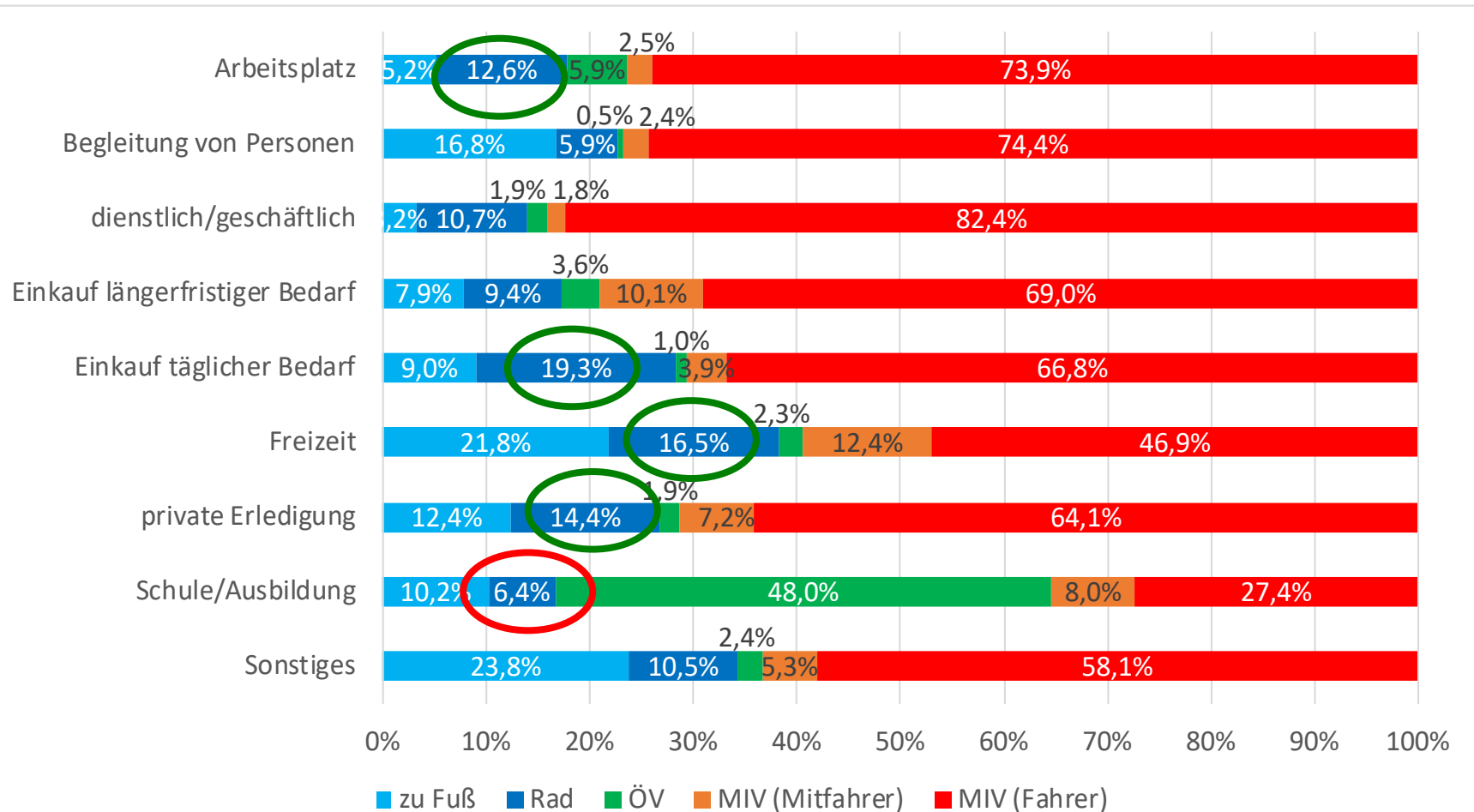
hochgerechnete Wege:
n=367.512
Quelle: Planungsbüro VIA, Köln

Mobilitätsbefragung: Verkehrsmittelwahl nach Alter



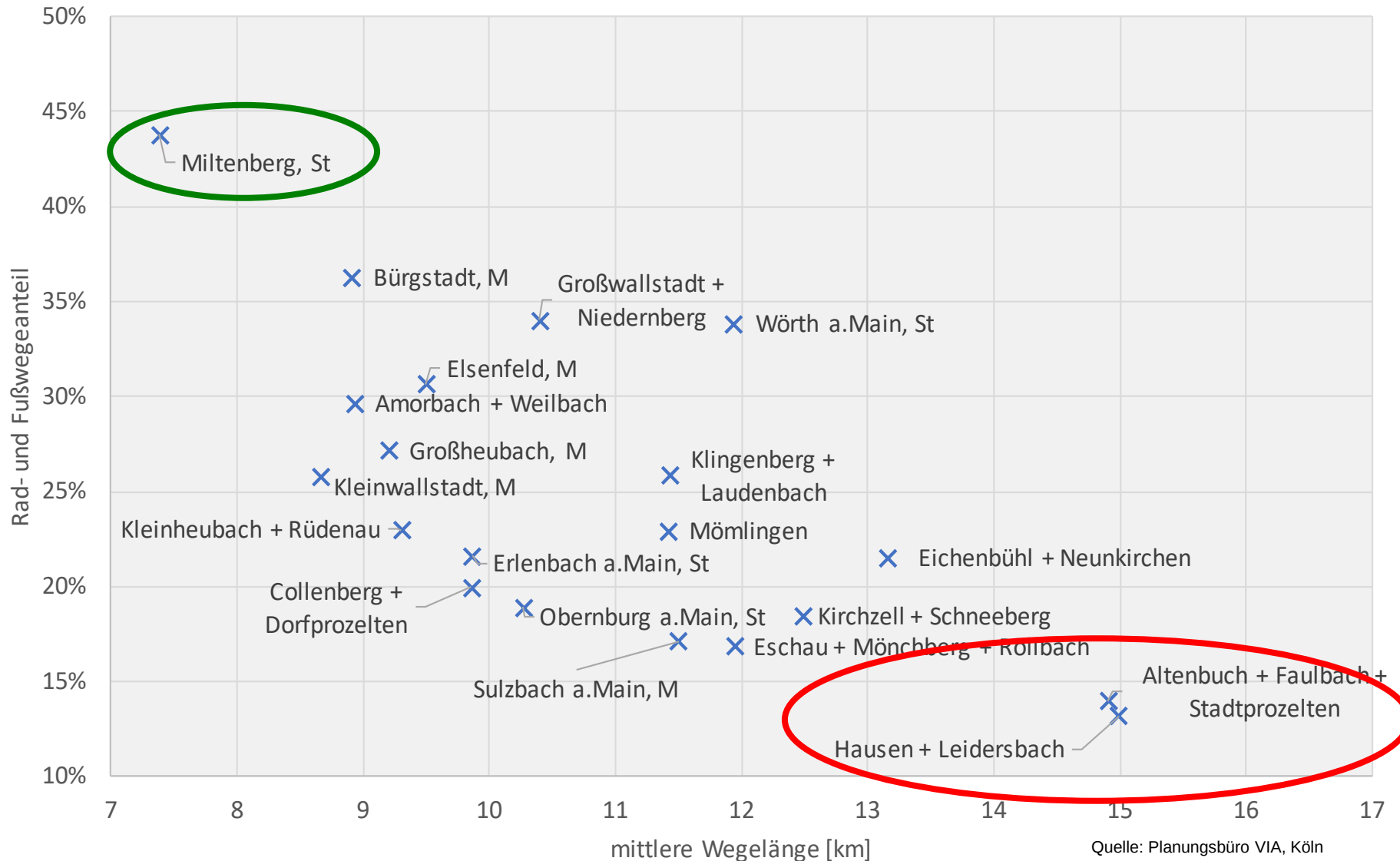
hochgerechnete Wege:
n=367.512
Quelle: Planungsbüro VIA, Köln

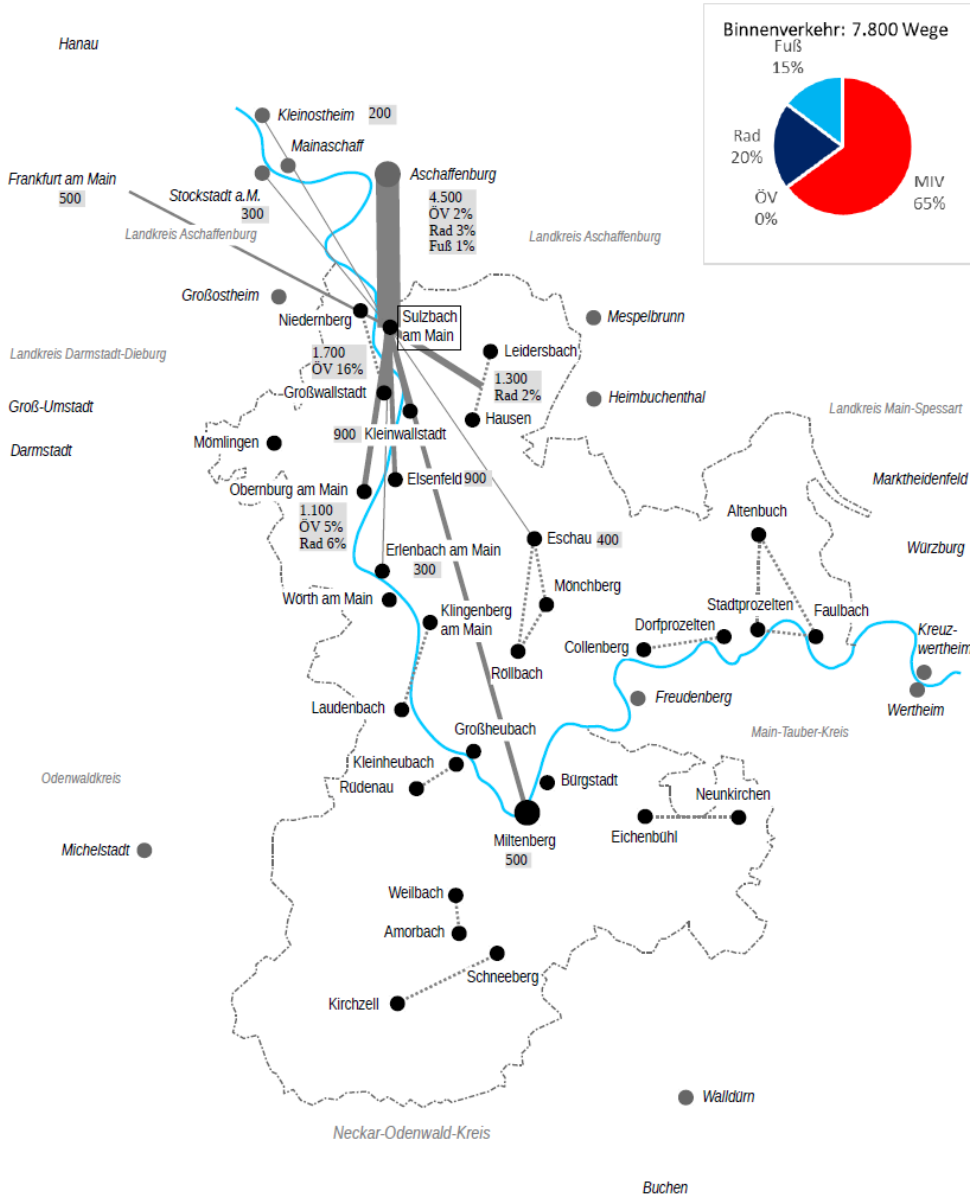
Mobilitätsbefragung: Verkehrsmittelwahl nach Alter



Quelle: Planungsbüro VIA, Köln

Mobilitätsbefragung: Verkehrsmittelwahl nach Wohnort





Mobilitätsbefragung: Verkehrsverflechtungen

Radverkehrskonzept für den Landkreis Miltenberg Haushaltsbefragung 2016

Verflechtungen Sulzbach am Main
(alle Verkehrsmittel)

●.....● Zusammengefasste Gemeinden (Verkehrszellen)

Verflechtungsstärke (Wege/Werktag)

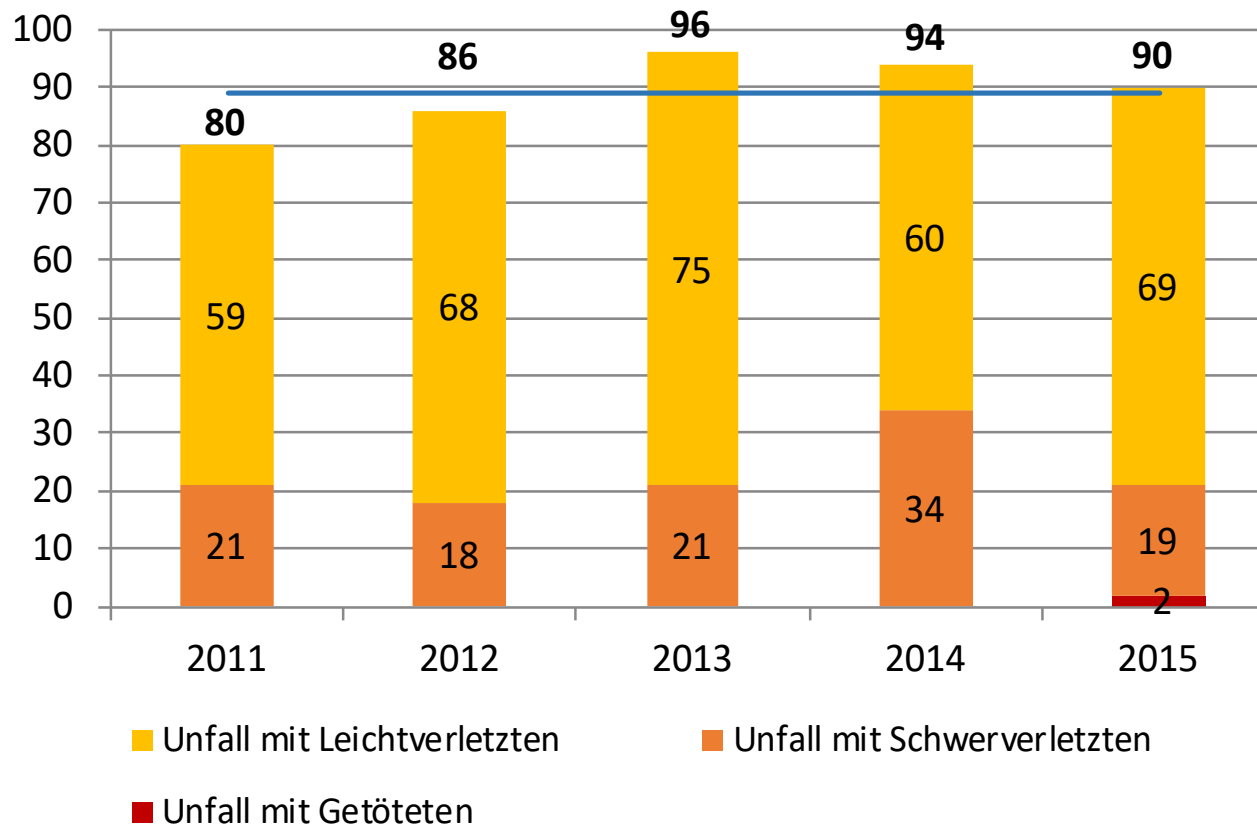


1.600 Gesamtverflechtung (alle Verkehrsmittel)
ÖV-Anteil (wenn vorhanden)
Radanteil (wenn vorhanden)
Fußanteil (wenn vorhanden)

Dargestellt sind
Gesamtverflechtungen ab 200
Wege/Werktag.

Unfallanalyse

Unfallanalyse: Unfallschwere



Quelle: Planungsbüro VIA, Köln

Unfallanalyse: Verunglücktenhäufigkeit und Radverkehrsanteil

Hohe Verunglücktenhäufigkeit
und hoher Radverkehrsanteil:

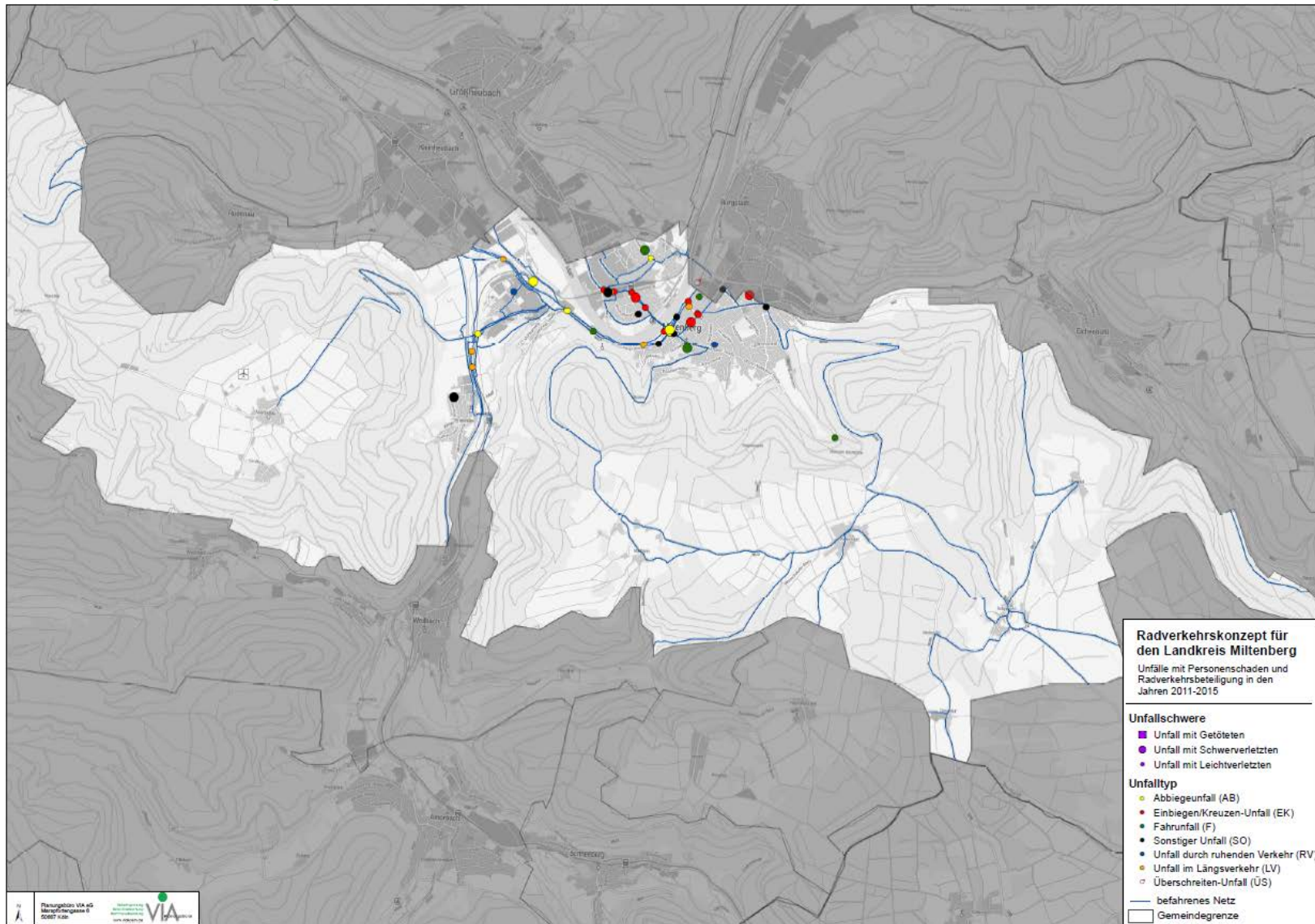
- Niedernberg
- Würth
- Elsenfeld
- Großwallstadt
- Bürgstadt.

Hohe Verunglücktenhäufigkeit
und geringer Radverkehrsanteil:

- Obernburg
- Stadtprozelten
- Erlenbach.

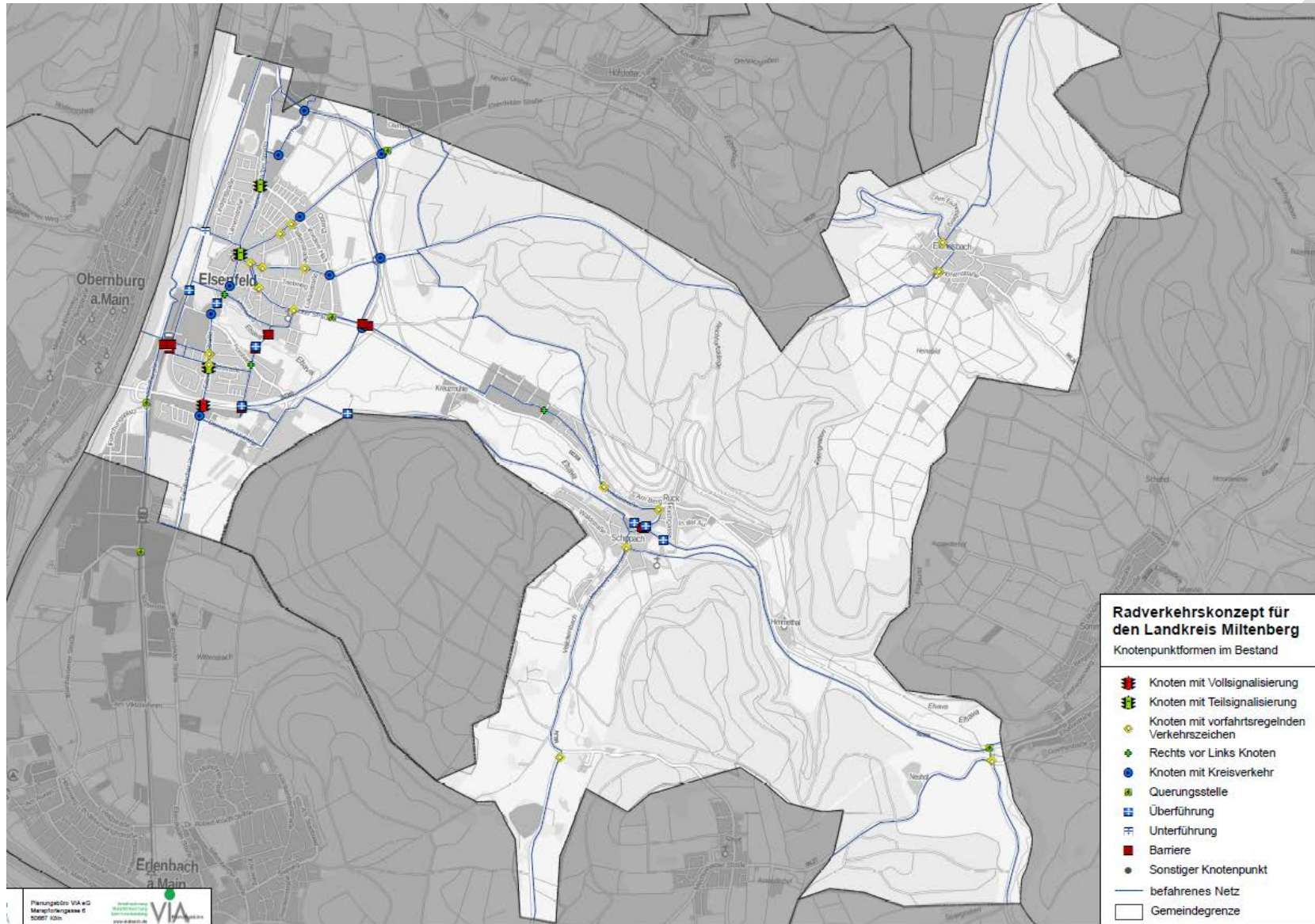
Quelle: Planungsbüro VIA, Köln

Unfallanalyse: kommunale Karten



Bestandserfassung

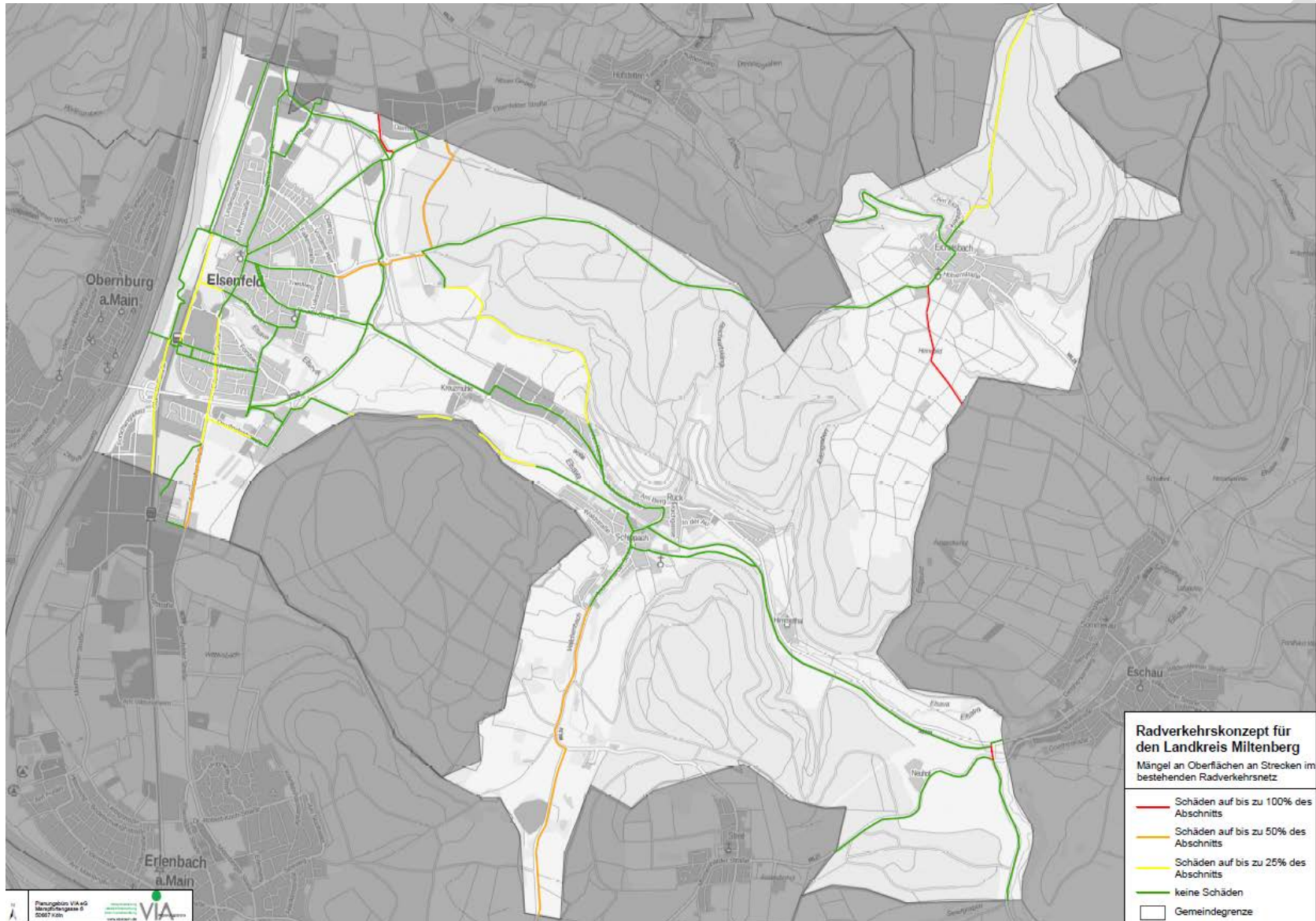
Kommunale Bestandskarten: Knotenpunkte



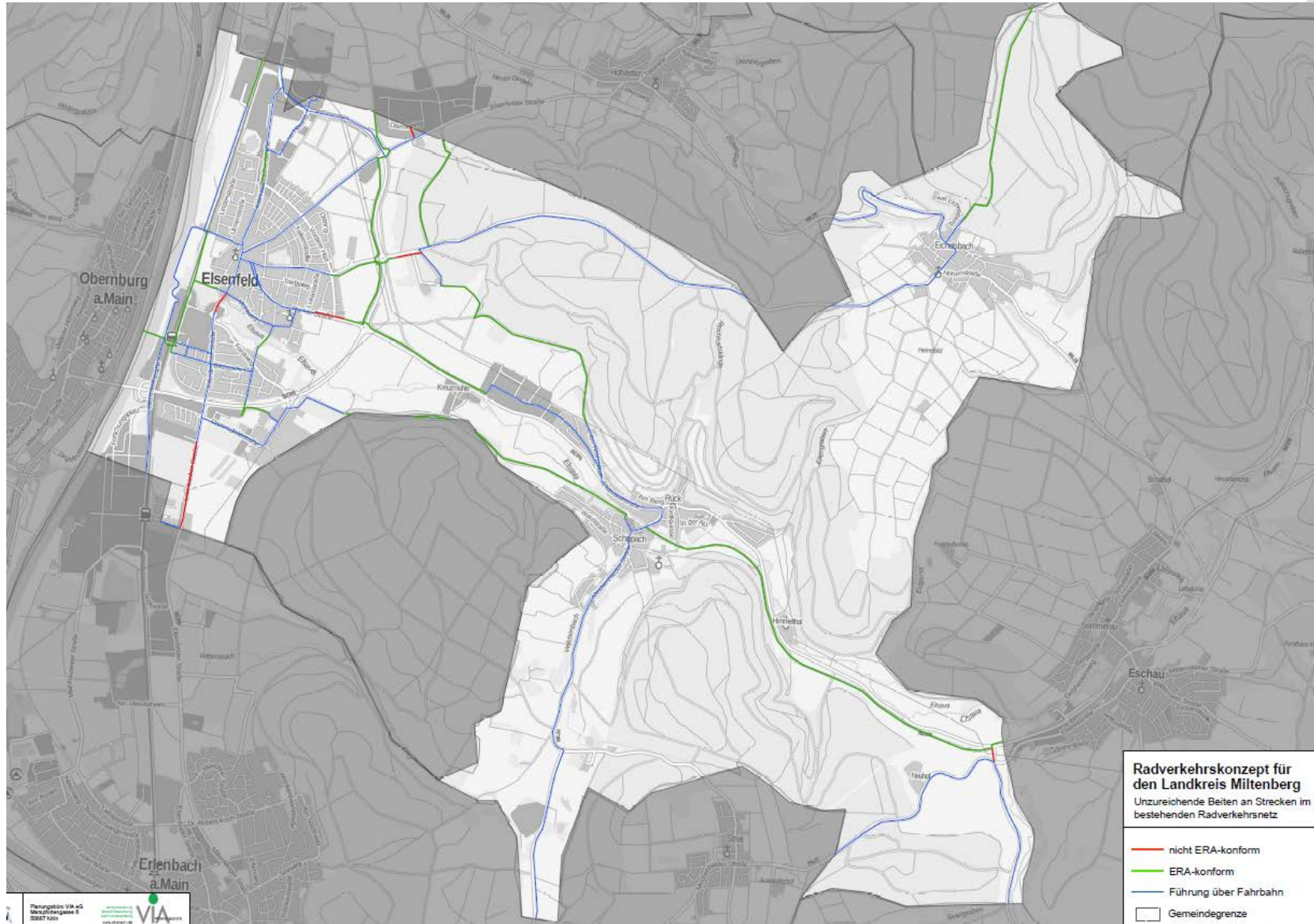
Kommunale Bestandskarten: Strecken



Kommunale Mängelkarten: Oberflächen

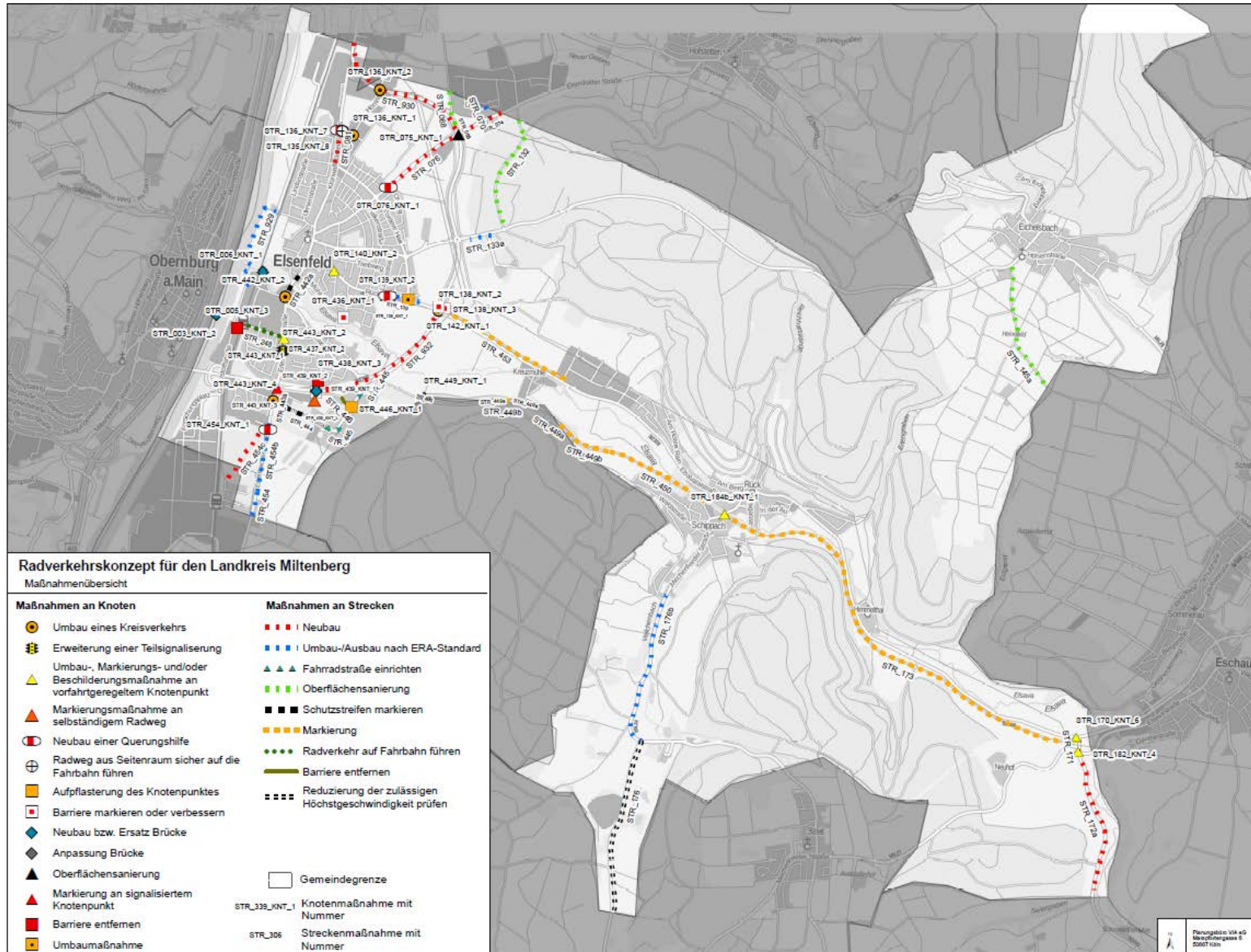


Kommunale Mängelkarten: Breiten



Maßnahmenplanung

Kommunale Maßnahmenkarten



Maßnahmen- kataster

Maßnahmen-Nr.	STR_068	Lage	außerorts	Belastungsbereich	irrelevant	Länge [m]	353
Kommune	Elsenfeld	Bestand	Landw.-/Forstw.-/Wasserw.-/Anlieger frei Weg				
Straße	Nord-Süd-Verbindung zw. Elsenfeld und Kleinwallstadt			Landwirtschaftlicher Weg (selbstständig)			

Zielzustand:
Selbstständige Führung

Einzelmaßnahme(n)
- Abschnitt mit erforderlicher Oberflächenanierung (wassergebundene Decke)
- Beschilderungsmaßnahme

Musterlösung-/querschnitt

Musterlösung 9.2-1

Baulast

Bruttokosten

21.180 €

Programmstufe:

Priorität

Schulwegrelevanz: ☐ Bürgervotum: ☐ Gesamt:

Verkehrssicherheit: ☐ Netzzusammenh.: ☐

Beschreibung der Maßnahme:

Da die ST 2309 keine Radverkehrsinfrastruktur aufweist, bekommt die Nord-Süd-Verbindung als Alternative eine herausragende Bedeutung. Dementsprechend sollte sie asphaltiert und mit einer retroreflektierenden Randmarkierung ausgestattet werden, um für den Radverkehr im Alltagsverkehr auch in Dunkelheit sicher nutzbar zu sein.

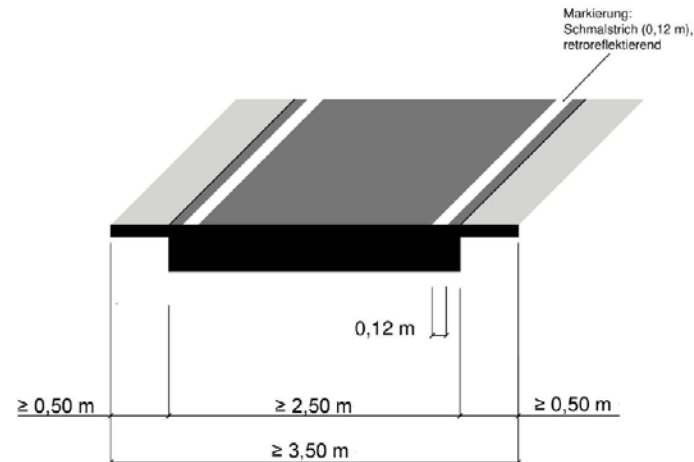


Muster- lösung

Im Anhang des Berichtes
ist eine Zusammen-
stellung aller relevanten
Musterlösungen enthalten!

Maßnahmen-Nr.	STR_068	Lage	außerorts	Belastungsbereich	irrelevant	Länge [m]	353
Kommune	Elsenfeld	Bestand	Landw.-/Forstw.-/Wasserw.-/ Anlieger frei Weg				
Straße	Nord-Süd-Verbindung zw. Elsenfeld und Kleinwallstadt			Landwirtschaftlicher Weg (selbstständig)			

Musterlösung Selbständig geführte Radwege Randmarkierung Fahrradroute (außerorts)



- Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.2.2, StVO Zeichen 295 (Fahrstreifenbegrenzung)
- Anwendungsbereiche:**
- außerorts auf Radwegen bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen, wenn die Wege unbeleuchtet sind und im Alltagsverkehr auch bei Dunkelheit befahren werden
- Hinweise:**
- erhöht die Verkehrssicherheit insbesondere an Strecken und Abschnitten mit Gefälle und/oder Kurven sowie bei Blendgefahr
 - kann in Verbindung mit markierten Fahrradschwellen auch als zusätzliches Leitelement für beleuchtete interkommunale Radschwellenverbindungen dienen
 - für eine gute Umweltverträglichkeit können lösungsmittelfreie Markierungsmaterialien angewandt werden

Leuchtturmprojekte

Leuchtturmprojekt:

Radwegeneubau an klassifizierten Straßen

Radverkehrskonzept für den Landkreis Miltenberg

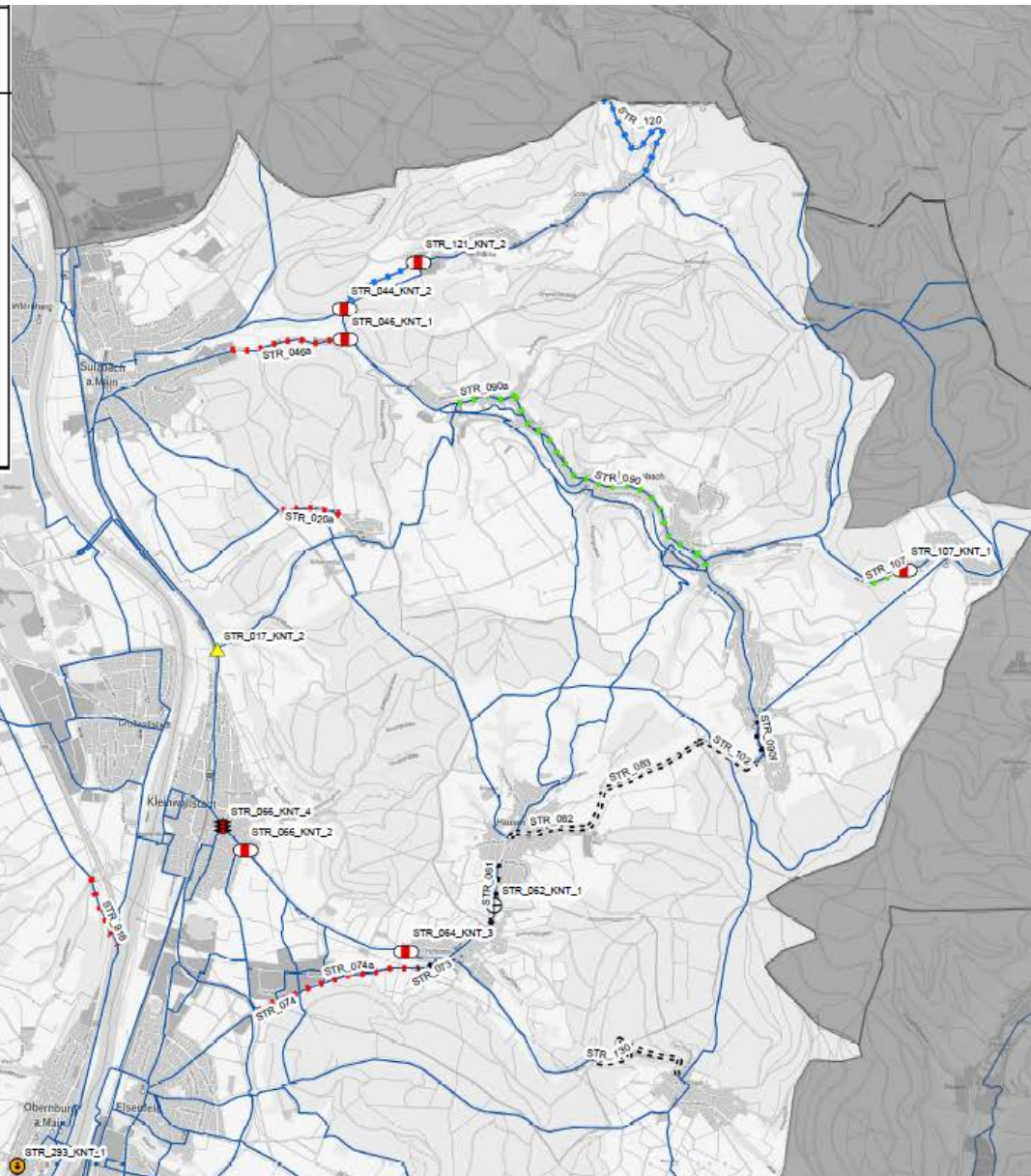
Maßnahmen mit Baulast Landkreis

Maßnahmen an Knoten

-  Umbau eines Kreisverkehrs
-  Neuanlage einer Teilsignalisierung
-  Umbau-, Markierungs- und/oder Beschilderungsmaßnahme an vorfahrtgeregeltem Knotenpunkt
-  Markierung an signalisiertem Knotenpunkt
-  Neubau einer Querungshilfe
-  Ausbau (Markierung) einer Querungshilfe
-  Radweg aus Seitenraum sicher auf die Fahrbahn führen
-  Umbaumaßnahme
-  Wegweiser optimieren

Maßnahmen an Strecken

-  Neubau nach ERA-Standard
-  Umbau/Ausbau nach ERA-Standard
-  Oberflächenanierung
-  Schutzstreifen markieren
-  Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit prüfen
-  Untersuchungsnetz
-  Knotenmaßnahme mit Nummer
-  Streckenmaßnahme mit Nummer
-  Gemeindegrenze



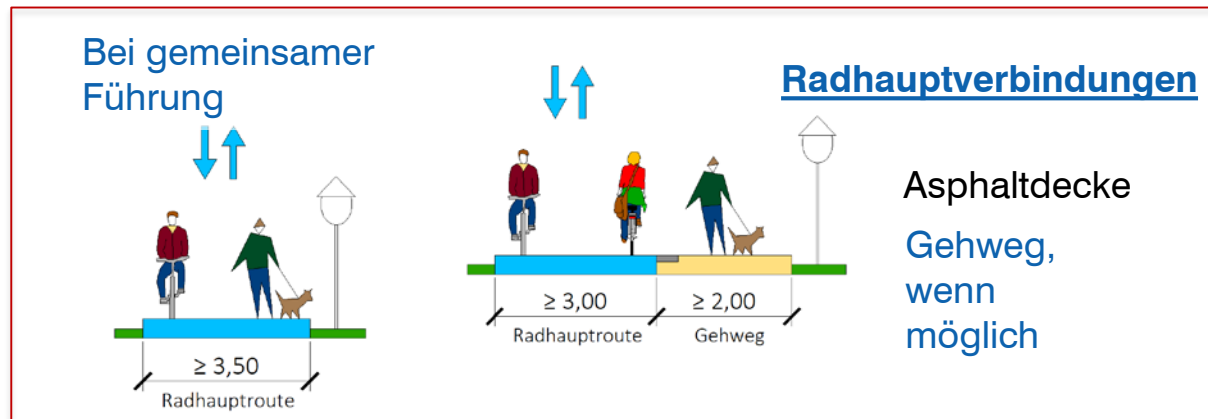
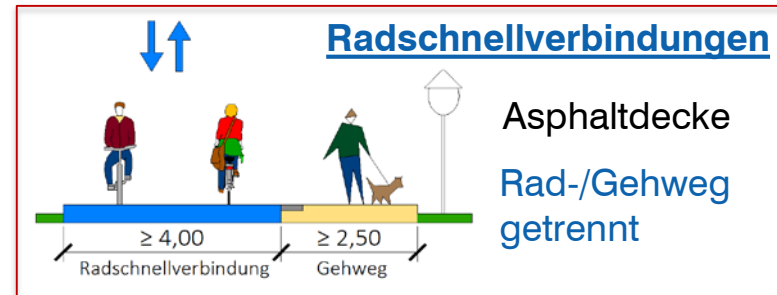
Leuchtturmprojekt:

Radvorrangroutenstandard für den Mainradweg

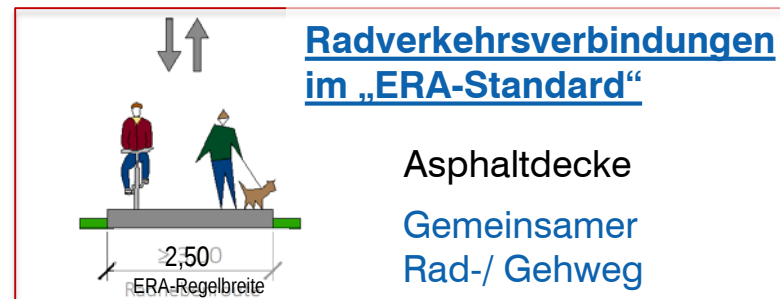
Der Bayerische Weg – Qualitätsstandards für Radhauptverbindungen

Die Standards im Überblick

- Radschnellverbindungen wird es nur in Ballungsräumen geben:
mindestens 2.000 Radfahrer/Tag!



- Verbindungen im ERA-Standard werden im ländlichen Raum das Rückgrat der Netze bilden:
Radverkehrsgrundnetz!



Der Bayerische Weg – Qualitätsstandards für Radhauptverbindungen

Unterschiede zum Radschnellweg-Standard

- Geringere Breiten (in der Regel 2,00 m im Einrichtungsverkehr, 3,00 m im Zweirichtungsverkehr)
- Die gemeinsame Führung mit Fußgängern ist bei geringem Fußgängeraufkommen möglich
- Schutzstreifen innerorts möglich

Gemeinsamkeiten mit dem Radschnellweg-Standard

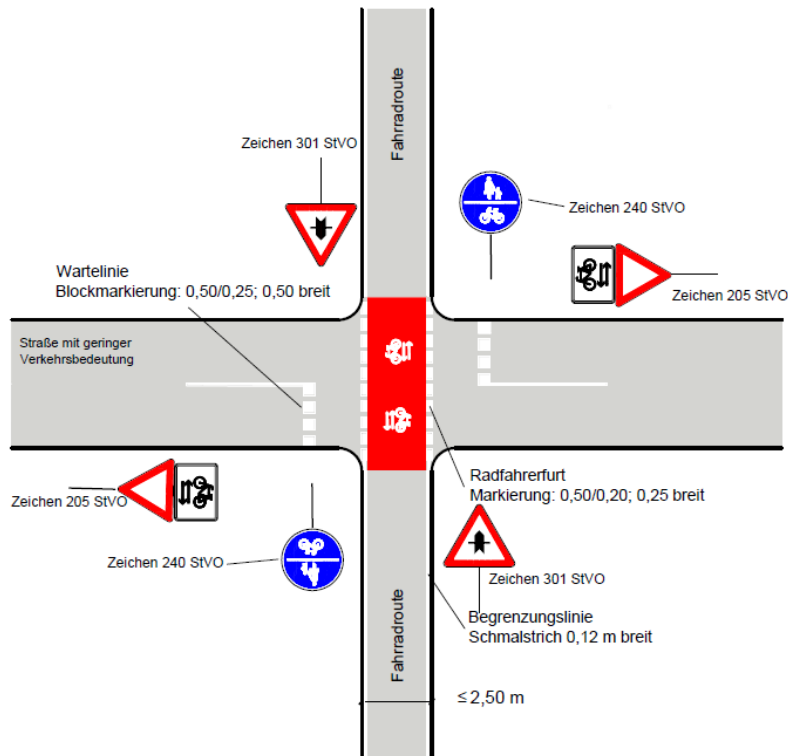
- Bevorzugte Knotenpunktformen: Bevorrechtigte plangleiche Knoten, Über- und Unterführungen
- Beleuchtung, Reinigung, Winterdienst, Baustellensicherung
- Asphalt als Oberflächenbelag



Musterlösung

Selbstständig geführte Radrouten

Bevorrechtigte Querung an einer untergeordneten Straße



Regelungen:

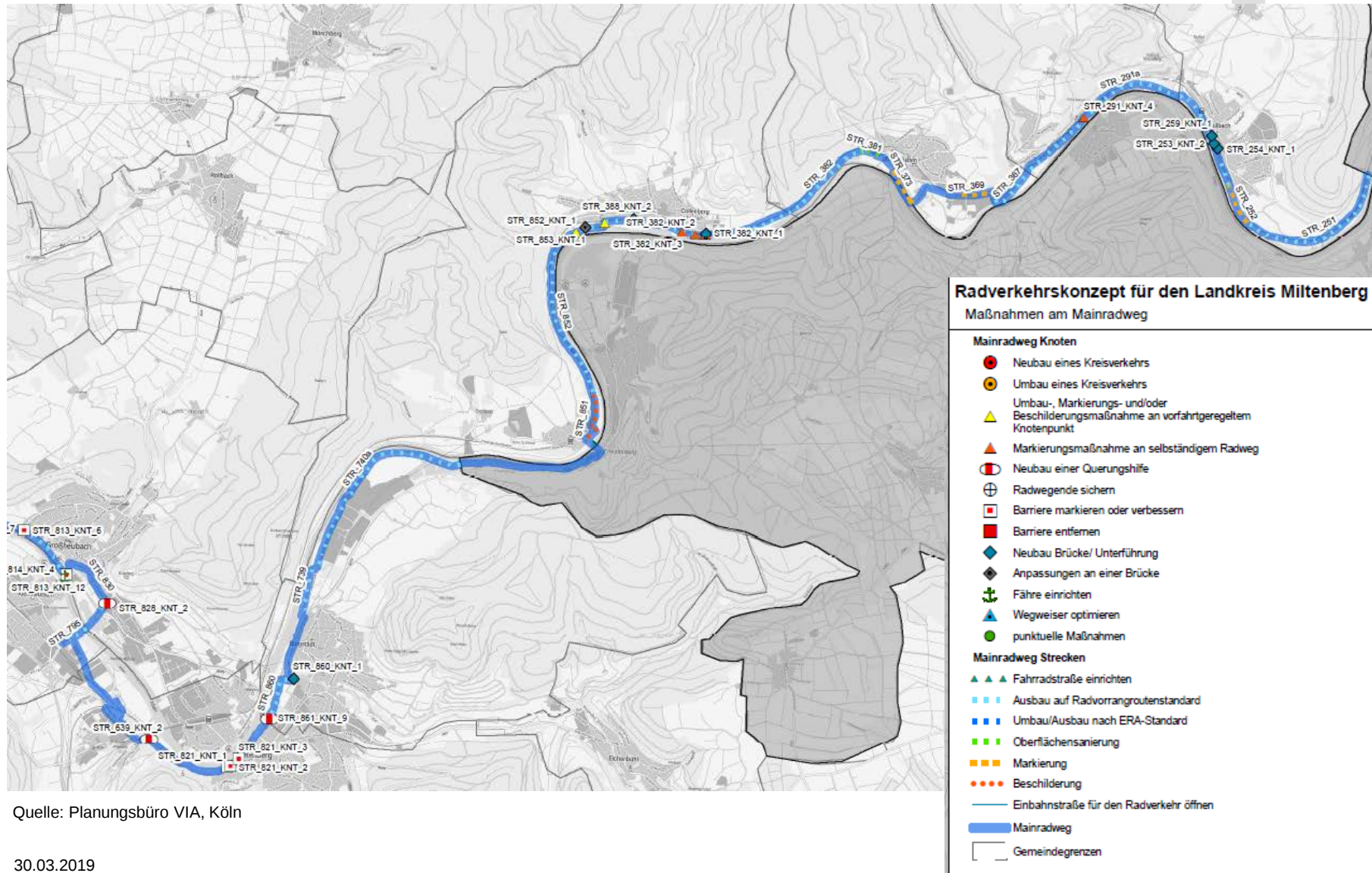
- ERA Kapitel 10, ERA Kapitel 3.5 (Bild 14)
- Auch als Fahrradstraße (Zeichen 244.1 StVO) mit Zusatz "Fußgänger frei" auszuschildern
- Quering einer untergeordneten Straße (Kfz-Verkehrsstärke ≤ 3.000 Kfz/24 h)
- geringes Fußgängeraufkommen

Anwendungsbereiche:

- es ist auf ausreichende Sichtbeziehungen zu achten
- in landschaftlich sensiblen Bereichen und bei geringer Verkehrsbelastung (≤ 800 Kfz/24h) kann auf die Einfärbung verzichtet werden
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauben oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen

Linienweise:

Radvorrangroutenstandard auf Mainradweg



Quelle: Planungsbüro VIA, Köln

Leuchtturmprojekt:

Optimierte Mainquerungen für die Nahmobilität



Themen und Anlässe

- So kann der Bürgermeister von Niedernberg als Experte für einen **barrierefreien Ausbau einer Schleusenanlage** wertvolle Hinweise für weitere Bauvorhaben dieser Art geben.
- Auch ist die Idee der **Wiedereinrichtung von Fährverbindungen** (mit Solarbooten) bereits von lokalen Akteuren thematisiert worden. Für die Wiederinbetriebnahme von Fährverbindungen gibt es bundesweit Best-Practice-Beispiele, die nicht nur Alltagsverbindungen für die Nahmobilität wiederherstellen, sondern auch eine ganz besondere touristische Qualität aufweisen.
- In Miltenberg gibt es seit einigen Jahren die Planung, eine **neue Fußgänger-/Radfahrer-Brücke über den Main** zu bauen.
- In Kirschfurt steht die **Neunutzung der alten Brücke** zur Disposition.
- **Neubauvorhaben des Staatlichen Bauamtes sollten verpflichtend mit regelgerechten Nebenanlagen für den Fuß- und Radverkehr ausgestattet werden** und barrierefrei an das bestehende Netz angebunden werden.

Neue Brücke in Miltenberg?!

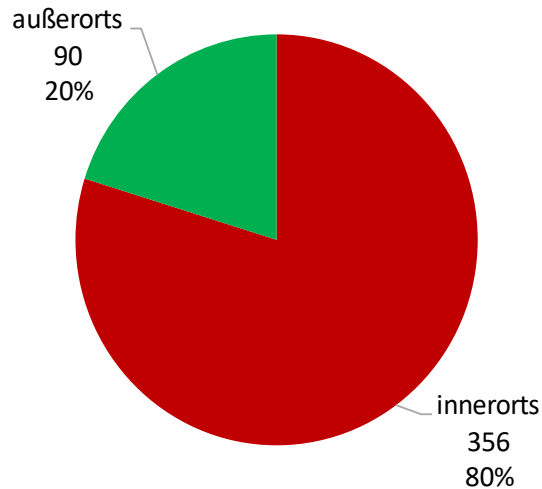


Animation: Johannes Oswald, 2017

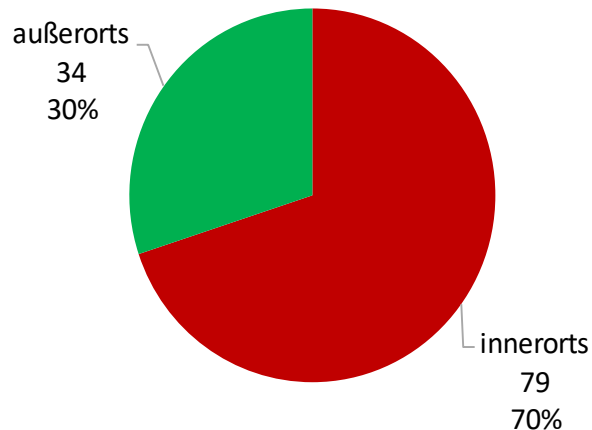
Leuchtturmprojekt:

**Reduzierung der
Höchstgeschwindigkeit
auf gering belasteten Straßen
außerorts**

Unfallanalyse: schwere Unfälle außerorts

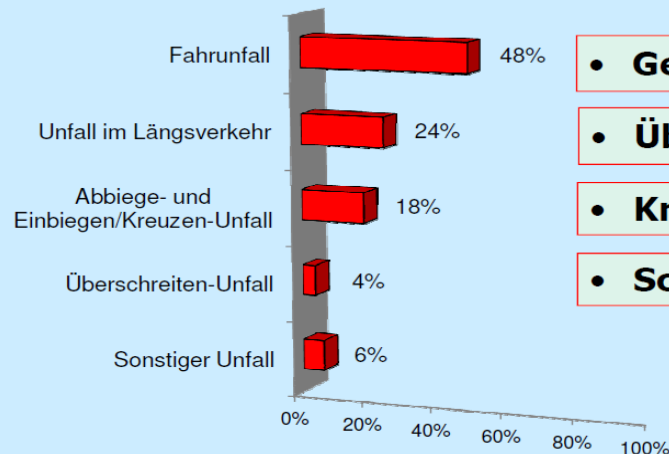


Unfälle mit Schwerverletzten



Sicherheitsprobleme auf Landstraßen

Getötete nach Unfalltyp außerorts (ohne BAB) 2011



• **Geschwindigkeiten senken**

• **Überholen sichern**

• **Knotenpunkte entschärfen**

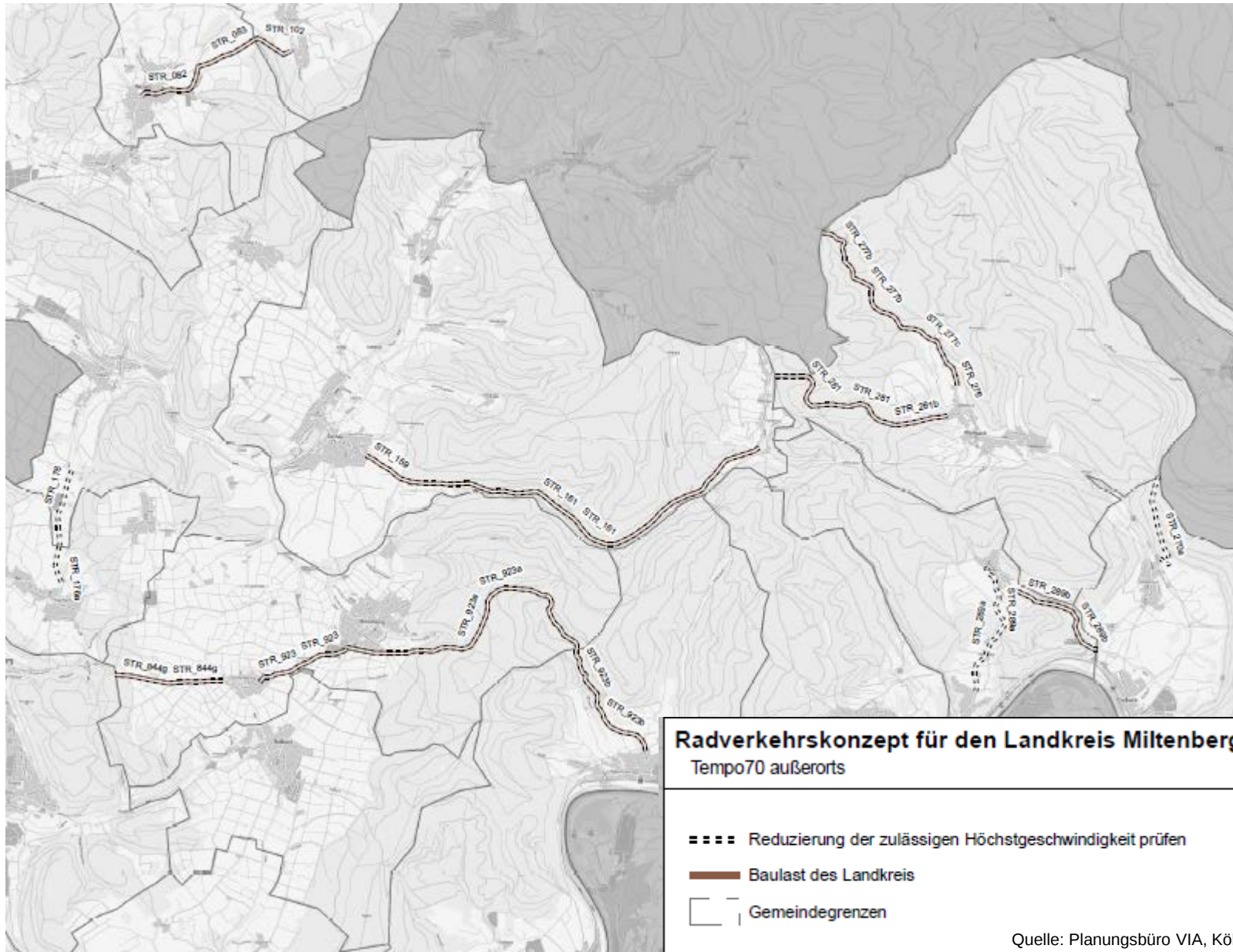
• **Schwache schützen**



Kolloquium Richtlinien für die Anlage von
Landstraßen (RAL)
18. Juni 2013 in Köln

Dir. und Prof. a.D. Dipl.-Ing. Gert Hartkopf
Rösrath

9

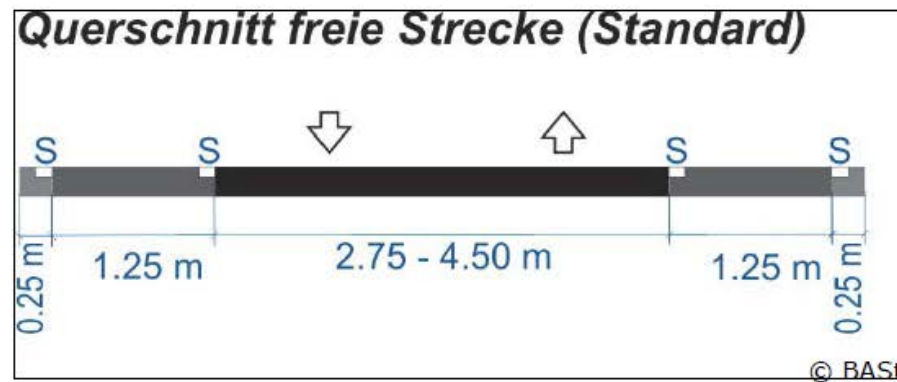


Weitere Alternativen auf der Fahrbahn in Deutschland noch nicht möglich

Perspektive für Kreisstraßen unter 2.000 Kfz/Tag wären Schutzstreifen außerorts und Tempo 70:

Diese Maßnahmen wurden an Kreisstraßen außerorts erprobt. An Straßen unter 2.000 Kfz/Tag sind die Erfahrungen positiv.

Dies wäre eine Alternative zum kostenintensiven Radwegebau. Allerdings sind hier Änderungen in der StVO erforderlich.



Leuchtturmprojekt:

Förderung der E-Bike-Mobilität



Schüler-Pedelec als Schulbus-/ElternTaxi-Alternative

Projekt in der niederländischen Provinz -Gelderland zur Substituierung von Schulbussen durch Subjektförderung und B+R-Standards am SPNV

Projekt der Goetheschule in Schleiz, Ostthüringen
(Leader-Aktionsgruppe Saale-Orla):

- **Test mit 40 Schülerinnen und Schülern mit viel Begeisterung**
- **Hohe Akzeptanz bei „coolem“ Aussehen, ähnlich einem MountainBike**
- **Positive Reaktion auch der Eltern bei den Probefahr-Aktionen**
- **Impuls für besseres Radnetz in einer wenig fahrradfreundlichen Region und für bewegungsförderlichem Alltag**



Quelle: Jörg Thiemann-Linden, Bonn

Fotoquelle:
ExtraEnergy

E-Bike-Pendeln

- Vorbild ist ein Projekt aus dem Rhein-Sieg-Kreis bei Bonn.
- Vier „bergige“ Gemeinden waren beteiligt, mehr als 100 Testpersonen haben teilgenommen.
- $\frac{3}{4}$ der Testpersonen ziehen nach der Testphase in Betracht, das Pedelec mehrmals wöchentlich zu nutzen.

Machen sie mit beim Pedelec-Test

Nutzen Sie die Chance und testen Sie das Pedelec einen Monat oder länger auf dem Weg zur Arbeit. Vielleicht lassen Sie das Auto danach häufiger oder sogar immer stehen.

ALS PEDELEC-TESTER...

...können Sie das praktische Gefährt unverbindlich und für kleines Geld ausprobieren.

...übernehmen wir für den Teilnahmezeitraum ihre Kosten für die Fahrt zur Arbeit mit Bus und Bahn

...tun Sie sich und der Umwelt etwas Gutes.

...kommen Sie mit Spaß und viel frischer Luft zur Arbeit.

...helfen Sie, nachhaltige Alternativen zum Auto zu fördern.

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung unter folgender Adresse:

Jexmühle 53 /
Grünaggerstraße 53 /
53797 Lohmar

LIEBE-BIKE
:rhein-sieg-kreis



Gefördert durch:
Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur
aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

**WERDEN
SIE ZUM
E-BIKE-
PENDLER!**

STRESSFREI UND
UMWELTFREUNDLICH
ZUR ARBEIT PENDELN
MIT DEM PEDELEC

PROJEKTGEBIET
LOHMAR • NEUNKIRCHEN-SEELSCHIED • RUPPICHTEROTH • MÜCH

Donnerstag, 15. März 2018

Mobiles Hessen 2020: Lastenräder werden gefördert

Wiesbaden - Seit dem 01. März 2018 fördert das Bundesumweltministerium im Rahmen der Nationalen Klimaschutzrichtlinie auch "Schwerlastfahrräder mit elektrischer Antriebsunterstützung (Schwerlastfahrräder)". Die Förderung läuft bis zum 28. Februar 2021.

Antragsberechtigt sind

1. Private Unternehmen (unabhängig von ihrer Rechtsform (einschließlich Genossenschaften) und der Art der Tätigkeit (einschließlich freiberuflich Tätigen)
2. Unternehmen mit kommunaler Beteiligung
3. Kommunen (Städte, Gemeinden, Landkreise) und Zusammenschlüsse, an denen ausschließlich Kommunen beteiligt sind
4. Öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Hochschulen (jedoch nicht Volkshochschulen), Forschungsrichtungen und Krankenhäuser bzw. deren Träger

Gefördert werden E-Lastenfahräder sowie E-Lastenanhänger die jeweils ein Mindest-Transportvolumen von einem Kubikmeter (m³) und eine Nutzlast von mindestens 150 Kilogramm aufweisen. Bei Gespannen muss das Gesamttransportvolumen mindestens 1 m³ erreichen

Die Förderhöhe ist auf eine Förderhöchstgrenze von 30 % (jedoch maximal 2.500 Euro) der förderfähigen Ausgaben oder Kosten festgelegt.

Förderanträge sind an das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) in Eschborn zu richten. Anträge sind unbedingt vor Beginn des Vorhabens zu stellen.

Weitere Informationen finden Sie unter <https://www.klimaschutz.de/kleinserien-richtlinie> sowie auf www.bafa.de.



Quelle:

<https://www.mobiles Hessen 2020.de/dynasite.cfm?ds mid=509111&newsid=29606&skipfurl=1>

Leuchtturmprojekt:

Fahrradparken und Bike+Ride

Bike + Ride: Fahrradparken

Aufgabenstellungen:

- **Flächen** für Fahrradparken reservieren
- **Standards** für das Fahrradparken definieren:
Abstellanlagentyp, Überdachung, Beleuchtung, Fahrradboxen, Fahrradsammelanlagen
- **Service-Angebote +** : Ladestation, Luftstation, Fahrradvermietung, Reparaturservice, Car-Sharing, Taxi, ÖV-Infos und Fahrscheinverkauf, touristische Informationen, Kiosk

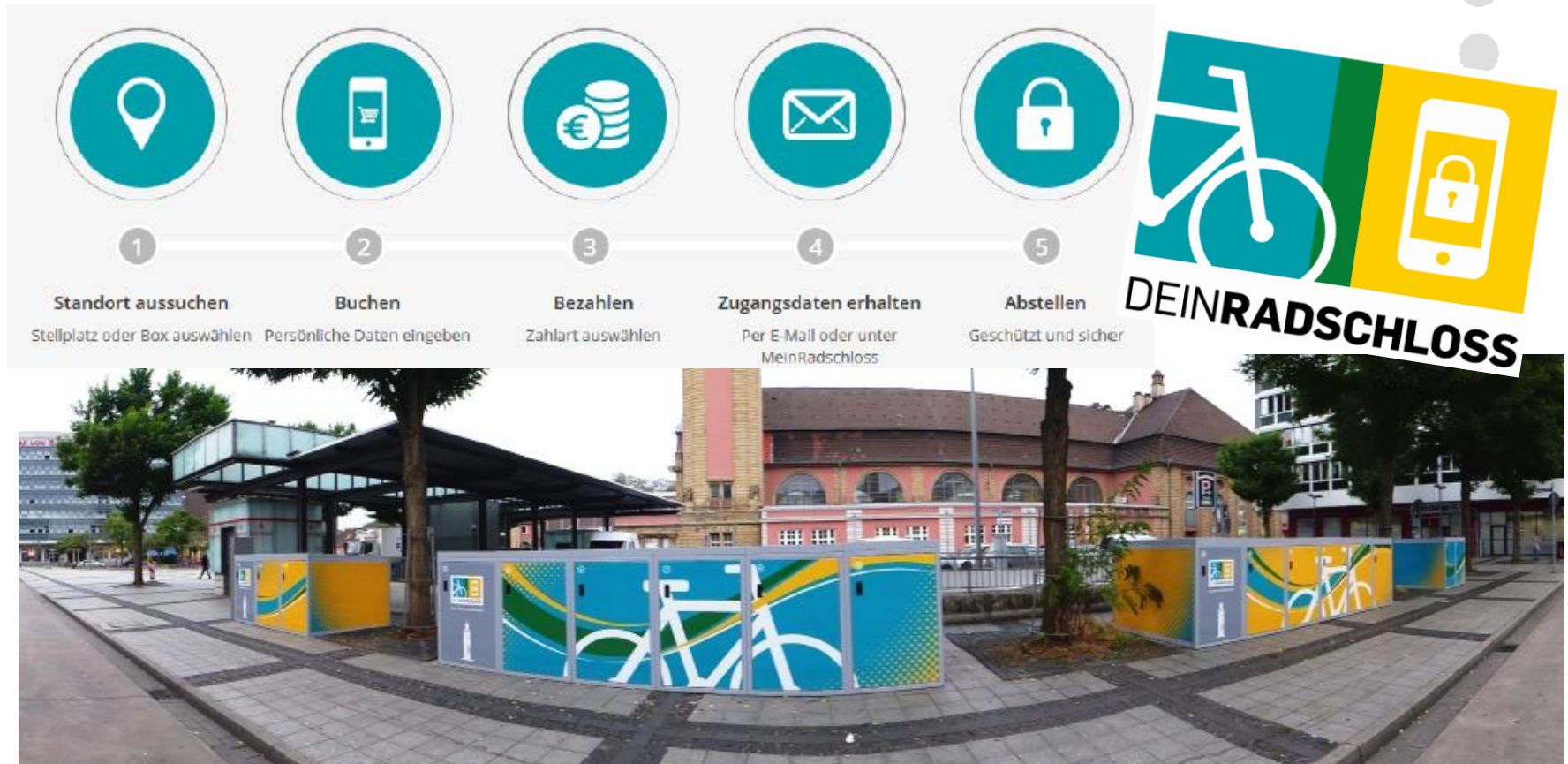


Bike + Ride: Fahrradparken

Was ist zu beachten?

1. **Nachfragegerechte Abstellanlagentypen** wählen:
Größe, Zugänglichkeit, Lage ist entscheidend!
2. Möglichst **einheitliche Angebote mit definierten Standards** anbieten! Hoher Wiedererkennungswert, geringe Hemmschwelle!
3. **Digitalisierung**: Reservierung und Buchung, Zugang, Abrechnung und Bezahlung sollte möglichst (auch) online möglich sein
4. **Kommunikation**: Das Angebot und seine Vorteile auch multimedial bewerben: Website, social media, you tube, Give-aways, Events
=> Einbindung in die Fahrradwegweisung, in die Fahrplanauskunft
5. **Finanzierung**

DeinRadschloss im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) mit einheitlichem Hintergrundsystem, Reservierungsmöglichkeit – keine Wartelisten!



B + R Box,
Kienzler Stadtmöbiliar

Fotoquelle:
Jörg Thiemann-Linden



Dein Radschloss, VRR

Fotoquelle:
<https://www.kienzler.com/de/unternehmen/aktuelles/aktuell-detail/date/04/2018/article/deinradschloss-oberhausen-eroeffnung-der-ersten-deinradschloss-anlage/>

30.03.2019



Dein Radschloss, VRR



30.07.2018

Das DeinRadschloss-Erklärvideo

Das DeinRadschloss-Erklärvideo ist da! Es beschreibt die grundsätzliche Funktionsweise des Systems Schritt für Schritt und zeigt die einfache und unkomplizierte Nutzung der DeinRadschloss-Boxen und Sammelabstellanlagen. Das Video ist auch im "So geht's"-Bereich des



21.03.2018

Monheim am Rhein: Start der Tiefbauarbeiten

In Monheim am Rhein ist der Start für die Tiefbauarbeiten an den "Dein Radschloss"-Standorten erfolgt! An der Opladener Straße entstehen hinter der Bushaltestelle "Baumberger Chaussee" sieben "Dein Radschloss"-Fahrradboxen. Vier dieser Fahrradboxen werden auch über eine Lademöglichkeit



Leuchtturmprojekt:

Radibus

MILTENBERG

MITTWOCH, 21. SEPTEMBER 2011



Helm und Handzeichen sind Pflicht: Beim Radbus werden Fünftklässler der Johannes-Hartung-Realschule von Lotsen auf dem Fahrrad zur Schule begleitet.

Foto: Julia Lesch

Radlbus statt Mamataxi

Schulweg: Lotsen begleiten die Fünftklässler der Johannes-Hartung-Realschule – Von Verkehrspolizisten ausgebildet

MILTENBERG. Vor der Johannes-Hartung-Realschule herrscht Stau – wie jeden Montag. Die Mamataxis bringen die Kinder zur Schule. Mit dem Fahrrad fahren nur Wenige, die Fahrradständer neben dem Schulgebäude sind gerade einmal zur Hälfte besetzt. Das soll durch das Realschulprojekt »Schüler rauf aufs Rad« anders werden. Das Projekt animiert Schüler, ihren Schulweg mit dem Fahrrad zurückzulegen – in dieser Woche geht es los.

Fünftklässler können in den ersten Wochen mit dem »Radlbus« fahren, bis sie die Strecke kennen und allein zu-

rücklegen können. Beim Radlbus fährt jeweils ein Lotse mit einer kleinen Gruppe Schüler von Bürgstadt, Miltenberg und Großheubach auf dem Drahtesel zum Schulzentrum. Die Verkehrspolizisten Bernd Pfaff und Rudolf Faber schulten die Lotsen. Sie kennen jetzt die Strecke und die Verkehrsregeln und warnen die Schüler vor möglichen Gefahren.

Helm und Warnweste

Polizist Rudolf Faber steht am Nettoparkplatz in Bürgstadt, einem von vier Radlbus-Treffpunkten. Es ist 7.15 Uhr, in 20 Minuten geht's los. Faber ist gerne pünktlich. Sein Fahrrad steht neben ihm, den Helm hat er auf den Sattel gelegt, aber die gelbe, reflektierende Warnweste trägt er. Lotti Menninger, die als Lotsin teilnimmt, ist gerade angekommen und hat etwas Schwierigkeiten ihre Warnweste über den behelmten Kopf zu stülpen. Nach vier mühsamen Versuchen klappt es endlich.

Gerade fährt das erste Kind auf den Parkplatz. Zehn Minuten später sind alle vier Kinder aus Bürgstadt anwe-

send, es kann losgehen. Auf dem Weg zur Schule ist es kalt. Um diese Uhrzeit misst das Thermometer zehn Grad, die Hände um die Lenkstange werden frostig und steif, aber nach der ersten Steigung auf die Martinsbrücke wird es wieder warm.

Rudolf Faber und die Lotsen hoffen, dass nach und nach immer mehr Kinder mitfahren und sich auch das Gymnasium am Projekt beteiligt. Der kleine Radlbus ist schon jetzt nicht alleine auf dem Fahrradweg. Zwar werden die meisten Kinder mit Bus oder Mamataxi zur Schule gebracht, trotzdem fährt etwa jeder Fünfte mit dem Rad – vielleicht werden es bald mehr.

Mehr Kinder als erwartet

Unterhalb der Martinsbrücke kommen drei Gruppen zusammen, die Lotsen rufen »Stopp« und bleiben kurz stehen, um die Kinder zu zählen. »Sind alle da?«, fragt Lotti Menninger ihre zehn Schützlinge. 16 Kinder melden sich – mehr als erwartet.

Einige ältere Realschüler haben sich dem Radlbus unbewusst angeschlossen. Beim Stopp-Kommando blieben

sie ebenfalls brav stehen. Die Lotsen und Polizisten mit Warnweste scheinen Eindruck zu machen.

Stau künftig verhindern

»Ihr könnt ruhig vorbeifahren«, sagt Menninger. Jetzt sind die Radlbus-Gruppen wieder für sich, mit Handzeichen geht es in die Nikolaus-Fasel-Straße. Dort warten drei grinsende Fünftklässler mit einem Willkommensschild auf dem Pausenhof. Davor stauen sich die Mamataxis noch immer. »Das wollen wir verhindern«, sagt Theresia Jansen, Organisatorin des Radlbus. Außerdem soll das Projekt »Schüler rauf aufs Rad« die Gruppendynamik stärken und die Schüler in der Zeit von Couch-Potatoes und Sportmuffeln fit machen. Verkehrspolizist Rudolf Faber wünscht sich, dass die Kinder auch im Winter mit dem Fahrrad zur Schule kommen.

Der Radlbus fährt noch täglich bis zum 30. September, danach radeln die Schüler alleine. Nächstes Jahr zu Schulbeginn wird Polizist Rudolf Faber dann wieder am Nettoparkplatz in Bürgstadt warten.

Julia Lesch

Treffpunkte für den Radlbus

Der Radlbus trifft sich an vier Orten:
In **Großheubach**, in den Seegärten 16;
Abfahrt: 7.30 Uhr
In **Bürgstadt**, am Parkplatz des Netto;
Abfahrt: 7.35 Uhr
In **Miltenberg**, im Vollmer, Kelterei Leers;
Abfahrt: 7.35 Uhr
In **Miltenberg**, Mainstraße, BRK-Büro;
Abfahrt: 7.35 Uhr

Leuchtturmprojekt:

Wegedetektiv

<https://www.landkreis-miltenberg.de>

- Wirtschaftsförderung
- Fair & regional
- Bauen & Planen
- Verkehr**
 - Führerschein
 - ÖPNV
 - Radverkehrskonzept**
 - Straßenverkehr
 - Straßensperrungen
 - Straßennetz
 - Straßen- & Wegerecht
- KFZ-Zulassungen
- Wunschkennzeichen



Sie befinden sich hier: Startseite > Wirtschaft, Bauen & Verkehr > Verkehr > Radverkehrskonzept

Landkreisweites Radverkehrskonzept



Mit dem Integrierten Energie- und Klimakonzept (IEKK) hat sich der Landkreis Miltenberg 2011 ambitionierte Ziele in Sachen Klimaschutz gesetzt. Dazu gehört die Reduzierung der CO₂-Emissionen im Mobilitätsbereich um 20 % bis 2030. Um dieses Ziel zu erreichen wurden verschiedene Maßnahmen im Handlungsfeld „Verkehr“ definiert. Hierzu zählt die Verkehrsvermeidung bei Kurzstrecken. Im Zuge dessen wird momentan ein **landkreisweites Radverkehrskonzept**

erarbeitet. Dieses soll die Entwicklung eines vollständigen und den Standards entsprechenden Radwegenetzes im gesamten Landkreis voranbringen. Der Schwerpunkt liegt dabei insbesondere auf dem **Alltagsradverkehr** und nicht nur auf dem Freizeitverkehr.

Weitere Informationen:

Ziel des Radverkehrskonzepts ist die Steigerung des Radverkehrsanteils – als Beitrag zum Klimaschutz, für die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger und für eine höhere Lebensqualität im Landkreis Miltenberg. Alltagswege sollen vermehrt mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, wobei vor allem kurze Wege auf das Rad verlagert werden sollen. Dabei sollen alle Zielgruppen angesprochen werden und nicht nur Schülerinnen und Schüler sowie Rentnerinnen und Rentner. Des Weiteren soll die Radinfrastruktur auch für **E-Bikes** bis 250 Watt tauglich sein. Darüber hinaus soll durch das Radverkehrskonzept die Verkehrssicherheit erhöht werden und Zuständigkeiten für die Wartung und Pflege der Radwege festgelegt werden.

Für das Radverkehrskonzept wurden **Mobilitätsbefragungen** unter den Bürgerinnen und Bürgern durchgeführt, auf deren Grundlage ein Wunschnetziennetz erarbeitet wurde. Eine breite Bürgerbeteiligung ist zudem vor Abschluss des Radverkehrskonzepts im Rahmen sogenannter „**Bürgerworkshops**“ erfolgt, bei denen die Bürgerinnen und Bürger Anregungen geben und zu geplanten Maßnahmen Stellung beziehen konnten. Hierzu fanden drei Workshops für die Teilbereiche "Nord", "Ost-Spessart" und "Süd" statt.

Darüber hinaus wurde ein **Wegedetektiv** für den Landkreis Miltenberg eingeführt. Um das Rad- und Fußwegenetz im Landkreis zu verbessern, können Bürgerinnen und Bürger auf diese Weise Hinweise auf Mängel und Verbesserungsmöglichkeiten geben. Aber auch Lob und Anregungen zu gelungenen Lösungen werden gerne aufgenommen. Bürgerinnen und Bürger als Alltagsexperten können dabei Strecken und Punkte markieren, Kommentare formulieren und Fotos hochladen. Das Landratsamt sichtet die Anregungen, leitet diese an die zuständigen Stellen weiter und gibt dann Rückmeldung zum weiteren Verfahren, insofern Kontaktdaten angegeben werden. Diese Form des Bürgerdialogs ist dem Landratsamt wichtig, damit alle Bürgerinnen und Bürger des Landkreises aktiv den Rad- und Fußverkehr in der Region befördern können.

Das Radverkehrskonzept soll jedoch nicht nur Baumaßnahmen für die Radinfrastruktur vorschlagen, sondern auch auf Möglichkeiten der **Radverkehrsförderung** im Rahmen von Öffentlichkeitsarbeit eingehen. Bereits in diesem Jahr hat der Landkreis daher an der **Aktion STADTRADELN** teilgenommen. Vom 3. Juni bis zum 23. Juni 2018 waren alle Bürgerinnen und Bürger des Landkreises aufgerufen, möglichst viele Kilometer mit dem Rad zurückzulegen. Dabei traten über 500 Radlerinnen und Radler in die Pedale und sammelten fast 70.000 km, was in etwa der 1,7-fachen Länge des Äquators entspricht. Des Weiteren konnten fast 10 Tonnen CO₂ vermieden werden und damit etwas mehr als der



Wunschkennzeichen



Bauantragsformulare



Straßensperrungen

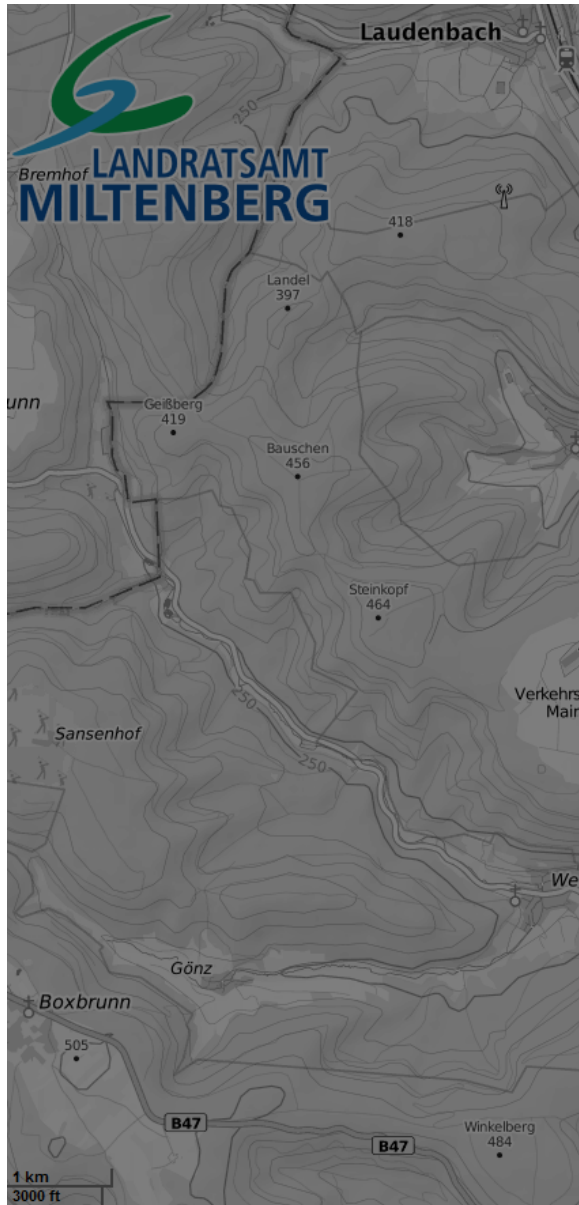


ÖPNV



Initiative Bayerischer Untermain





Zum Zoomen nutzen Sie das Mausrad oder das Plus- und Minuszeichen am rechten unteren Bildschirmrand. Am linken unteren Bildschirmrand sehen Sie einen sich, je nach Zoomstufe, verändernden Maßstab (Kilometer, Meter).

Kartenhintergrund

Der Kartenhintergrund ist von der Zoomstufe abhängig. Ausgehend von der Übersichtskarte (WebAtlas light DE) erfolgt ab dem Maßstab 1 km ein Wechsel zur detailreicheren Karte von OpenStreetMap (OSM). Ab der Zoomstufe mit dem Maßstab 100 m geht die OSM-Karte wiederum in ein Luftbild über.

Suchfeld

Das Suchfeld (Feld mit Lupe am oberen, rechten Bildschirmrand) lässt sich für die Suche einer Adresse nutzen. Um eine Adresse zu suchen, geben Sie einen Ortsnamen und ggf. zusätzlich einen Straßennamen ein, z.B. "Sindelfingen, Calwer Straße". Drücken Sie "Enter" und eine Auswahlliste erscheint. Wählen Sie die passende Antwort aus der Auswahlliste und Sie zoomen automatisch an die entsprechende Stelle in der Karte.

Eingabe von Inhalten

Ab einer Zoomstufe von 100 m erscheinen am Bildschirmrand links unten zwei weitere grüne Felder.

Streckeneingabe

Wenn Sie das obere grüne Liniensymbol anklicken, können Linien in die Kartengrundlage eingegeben werden. Sie klicken dafür mit der linken Maustaste in die Karte und ziehen den Cursor bis zum nächsten Linienpunkt. Dies können sie mehrmals wiederholen. Die Linie beenden Sie mit einem Klick auf den letzten Knoten. Wenn Sie etwas falsch eingegeben haben, klicken Sie dann einfach auf **Abbrechen**, die Strecke wird dann gelöscht.

Punkteingabe

Wenn Sie das untere grüne Punktsymbol anklicken, können Sie Punkte in die Kartengrundlage einzeichnen. Sie klicken dafür mit der linken Maustaste in die Karte und setzen somit einen Punkt. Wenn Sie den Punkt falsch eingegeben haben, klicken Sie einfach auf **Abbrechen**, der Punkt wird dann gelöscht.

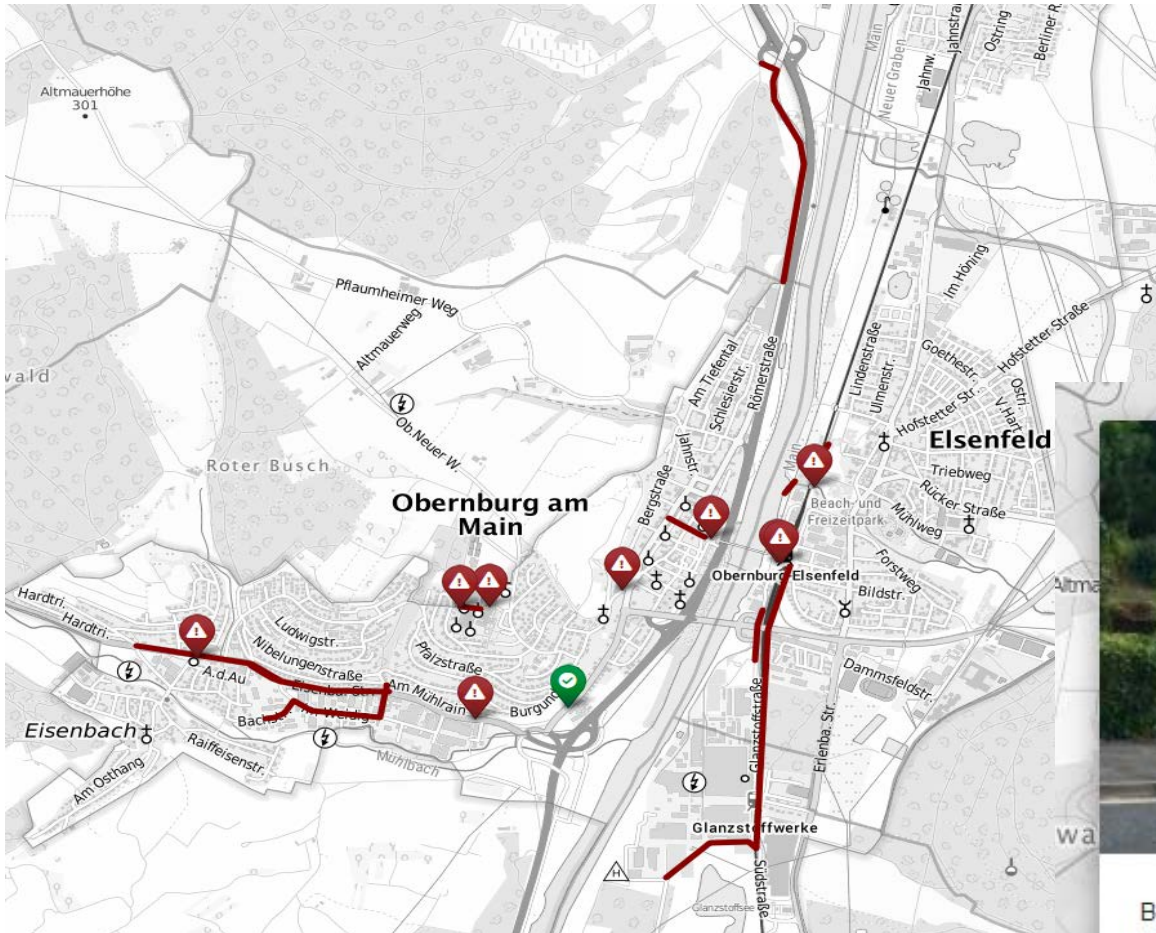
Erläuterungen zu den Punkt- und Streckeneingaben

In beiden Fällen erscheint ein kurzes Formular, in dem Sie Erläuterungen zu Ihren eingezeichneten Inhalten eingeben können sowie Ihre Kontaktdaten.

Foto hochladen

Zudem können Sie ein Foto von Ihrer Anregung hochladen. Bitte achten Sie darauf, dass keine Gesichter von Personen unmittelbar auf dem Foto zu erkennen sind. Laden Sie nur Fotos hoch, die Sie selbst erstellt haben.





Bordstein ist hier am Straßen-Übergang nicht richtig abgesenkt.

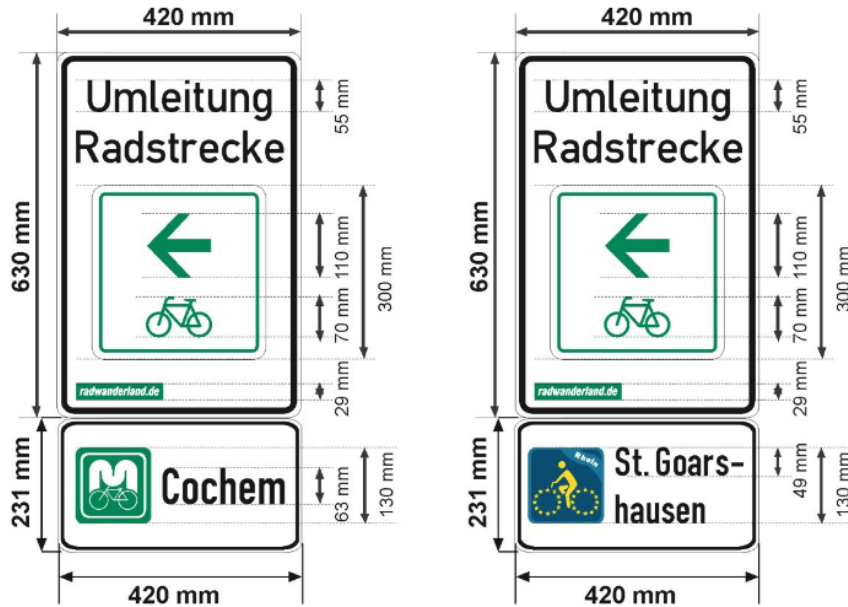
Status: noch offen

Datum: Jul 16, 2018

unangemessen?

Leuchtturmprojekt:

Umleitungen (z.B. bei Hochwasser)



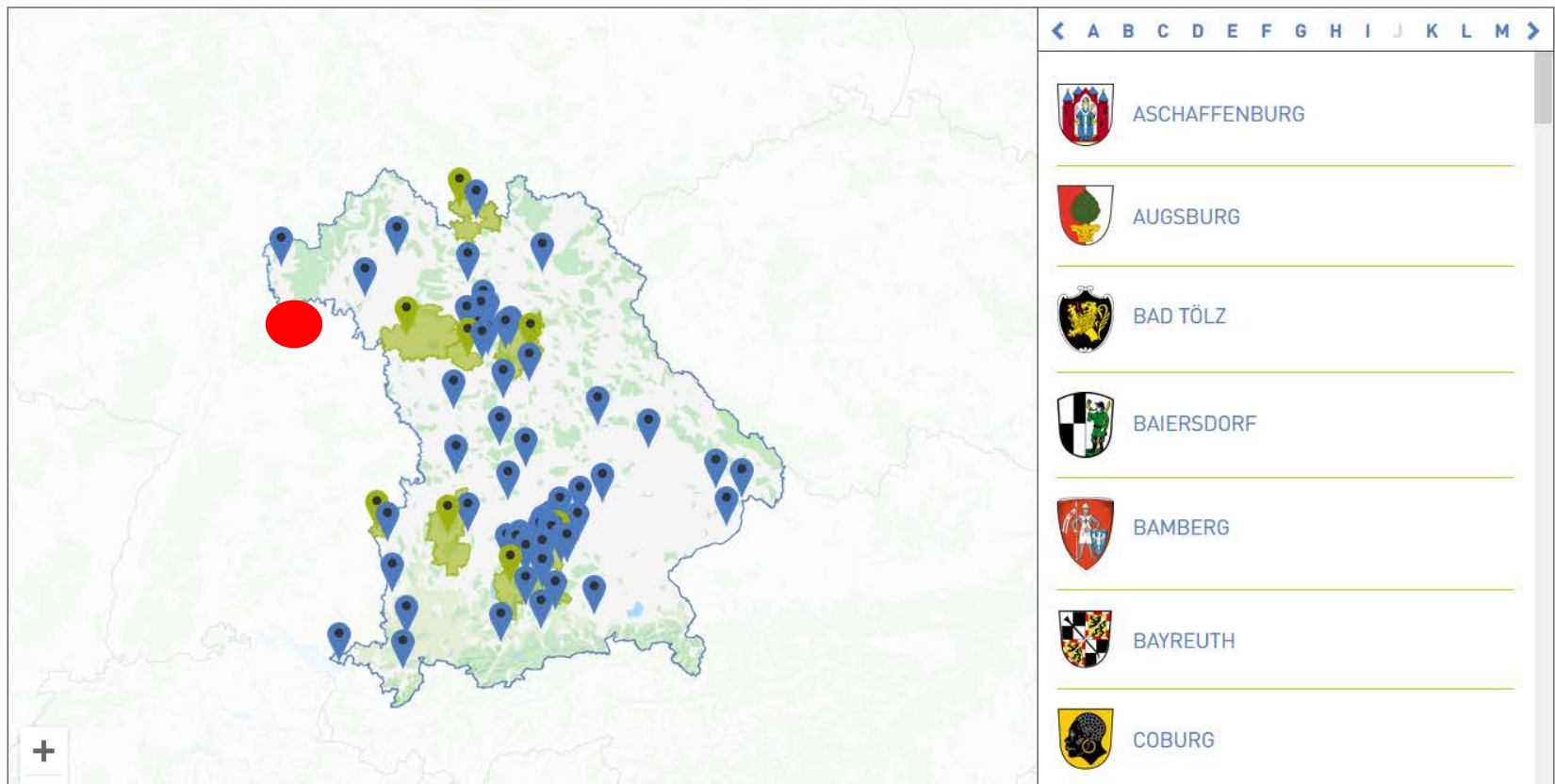
Leuchtturmprojekt:

Fahrradbeauftragte*r

**Mitgliedschaft in der
Arbeitsgemeinschaft der
Fahrradfreundlichen Kommunen
in Bayern**

DIE AGFK BAYERN MITGLIEDER

<https://agfk-bayern.de/mitglieder-karte/>





Aufnahmekriterien für Landkreise in die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern - AGFK Bayern e. V.“

Die „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern“ (AGFK Bayern) setzt sich die Förderung des Radverkehrs, insbesondere in der Nahmobilität, zum Ziel.

Die Lebensqualität, besonders die Aufenthalts- und Bewegungsqualität in unseren Städten, Gemeinden und Landkreisen wird wesentlich von der Ausprägung der Nahmobilität bestimmt. Radverkehr und Fußverkehr sind wesentliche Elemente einer erfolgreichen Kommunalpolitik für Klimaschutz, Umweltschutz und Gesundheitsvorsorge. Radfahren und Zu-Fuß-Gehen haben positive Auswirkungen auf die Gesundheit, sind flächen- und ressourcenschonend, verursachen keine Lärm- und Schadstoffemissionen und tragen zur CO₂-Emissionsreduzierung bei.

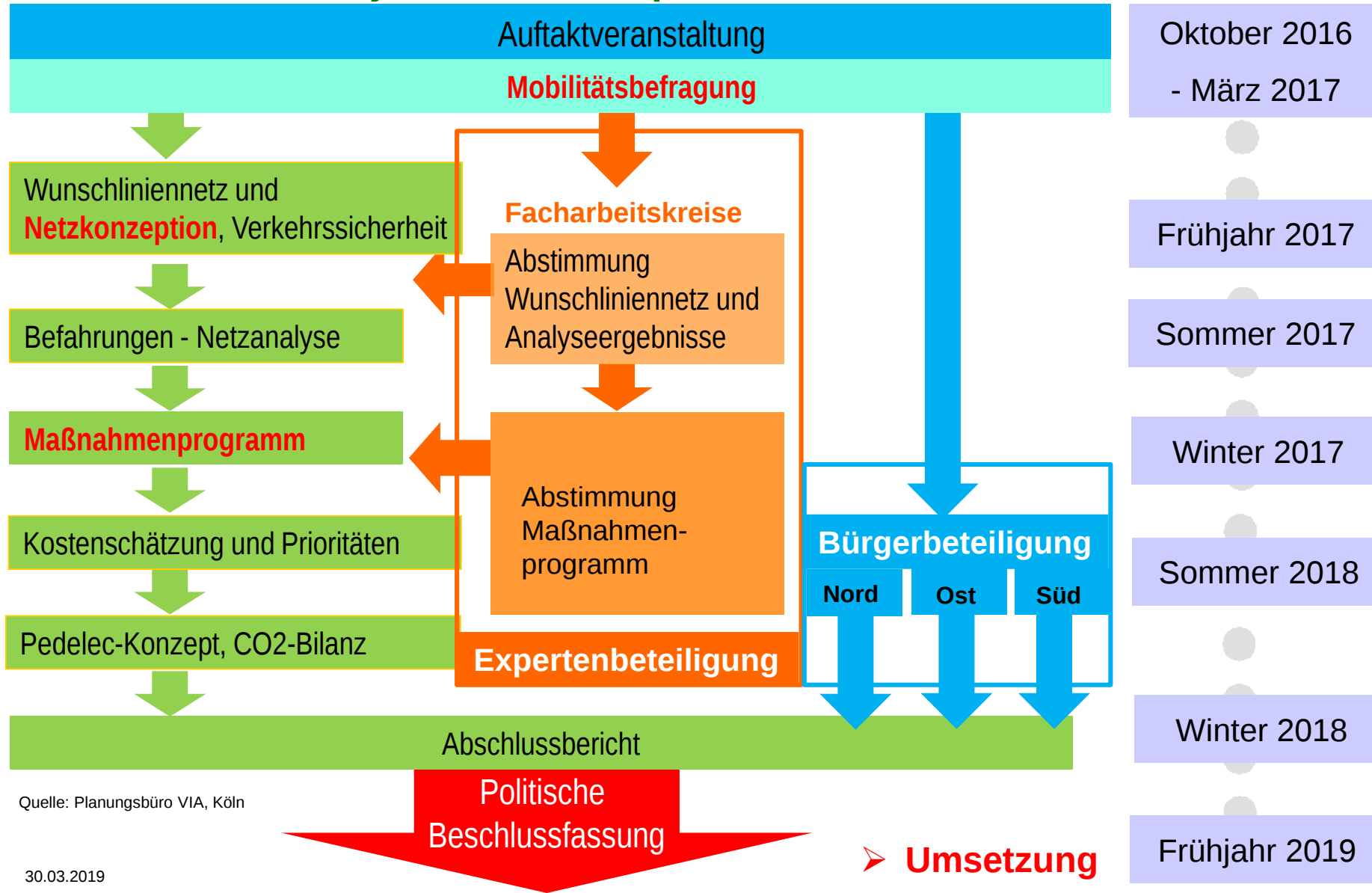
Zur Förderung der Lebensqualität soll eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur geschaffen und erhalten werden.

Das Nahmobilitäts-Verhalten wird zum einen über Infrastrukturmaßnahmen, zum anderen aber auch durch engagierte Kommunikation und gemeinsame Werbekampagnen beeinflusst. Im Rahmen dieser Zielsetzung wird sich die AGFK Bayern insbesondere folgenden Aufgaben zu stellen haben:

- Durchführung gemeinsamer Öffentlichkeitsarbeit, auch in Verbindung mit dem Freistaat Bayern und mit anderen Verbänden, Vereinen und Institutionen

http://agfk-bayern.de/dateienupload/dokumente/Infomaterial_zur_AGFK/Informationen/AGFK%20Bayern_Aufnahmekriterien_Landkreise%20_2018.pdf

Bausteine des Projektes und Zeitplan



Quelle: Planungsbüro VIA, Köln

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt:

Andrea Fromberg, Planungsbüro VIA eG
andrea.fromberg@viakoeln.de