STADT
ASCHAFFENBURG

FÜNF JAHRE RADVERKEHRSKONZEPT

Sachstandsbericht Radverkehrsförderung in Aschaffenburg

RADFAHREN MACHT SPASS!

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

vor rund fünf Jahren hat sich die Stadt Aschaffenburg auf den Weg gemacht den Radverkehr zu fördern. Das 2015 vom Stadtrat beschlossene Radverkehrskonzept ist hierfür die Grundlage. Es sieht ein großes Paket an Maßnahmen vor, die Schritt für Schritt umgesetzt werden. Hierfür stellt der Stadtrat mittlerweile ein Budget von mehr als eine Mio. Euro aus dem Haushalt zur Verfügung.

Radfahren liegt im Trend – das ist gut, denn es ist CO^2-neutral, platzsparend, leise und vor allem gesund. Wir wollen den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen in der Stadt Aschaffenburg von 11 % heute auf 25 % im Jahr 2030 steigern. Aschaffenburg setzt auf Nachhaltigkeit in allen Lebensbereichen und das mit Erfolg. So hat Aschaffenburg beispielsweise den deutschen Nachhaltigkeitspreis 2020 erhalten.

Beim Radverkehr sind wir in den vergangenen Jahren gut vorangekommen. Erste Erfolge haben sich schon eingestellt. Im Vergleich mit anderen Städten wie Münster oder Freiburg haben wir jedoch noch einiges aufzuholen. Deshalb haben wir uns für die kommenden Jahre viel vorgenommen, um das Radfahren für alle Verkehrsteilnehmer entspannter zu gestalten.

Unsere Bürgerinnen und Bürger nehmen die Fortschritte bei der Infrastruktur, bei den Radwegen, den Abstellanlagen und den Komfort- und Sicherheitsverbesserungen deutlich wahr. Die vielen Radfahrerinnen und Radfahrer, die tagtäglich in der Stadt unterwegs sind, zeigen, dass unsere Investitionen nicht umsonst waren, sondern auch angenommen werden.

Nach fünf Jahren ist es nun an der Zeit, eine erste Zwischenbilanz zu ziehen. Was wurde umgesetzt und welche Maßnahmen sind geplant? Der erste umfassende Radverkehrsbericht zeigt auf, was in den vergangenen Jahren in Sachen Radverkehr getan wurde, um Aschaffenburg zur fahrradfreundlichen Stadt auszubauen.

Der aktuelle Fahrradklima-Test des ADFC zeigt, dass wir unserem Ziel ein gutes Stück nähergekommen sind. Aschaffenburg liegt im Bundesschnitt von allen Städten zwischen 50.000 und 100.000 im oberen Drittel. Im Bayerischen Vergleich liegen wir in dieser Stadtgrößenklasse auf Platz zwei. Ich bin überzeugt davon, dass wir in Zukunft alle gemeinsam den Radverkehr in Aschaffenburg noch weiterbringen werden. Auf die Herausforderungen und Erfolge freue ich mich gleichermaßen.

Ihr
Jürgen Herzing
Oberbürgermeister

FÜR SICHERES UND KOMFORTABLES RADFAHREN

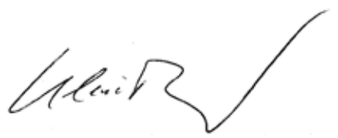
Der Radverkehr in Aschaffenburg nimmt seit Jahren kontinuierlich zu. Das Fahrrad wird zunehmend als Verkehrsmittel für den Alltag genutzt. Es gehört einfach dazu, mit dem Rad zur Arbeit, zum Einkaufen oder zur Schule zu fahren. An der Alexandrastraße haben wir mit dem Bau neuer komfortabler Radwege begonnen und auch eine Zählsäule aufgebaut an der abzulesen ist, wie viele Radfahrer die Alexandrastraße passieren. An Spitzentagen werden über 1.200 Radfahrende gezählt mit Tendenz nach oben. Die Steigerung zeigt uns, dass es Sinn macht und es gut investiertes Geld ist, in die Infrastruktur zu investieren. Großzügige und sichere Radwege sind das A und O der Radverkehrsförderung.

In Aschaffenburg haben wir in den letzten fünf Jahren viele Maßnahmen realisieren können, die das Radfahren leichter, komfortabler und sicherer machen. Aber nur Radwege zu bauen wäre zu einseitig. Wir denken den Radverkehr gesamtheitlich. Kleine Dinge wie Bordsteinabsenkung an der richtigen Stelle, die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung sind genauso wichtig wie gute Fahrradständer oder breite Radfahrstreifen entlang von Hauptverkehrsstraßen.

Die Stadtverwaltung hat in den vergangenen Jahren auf ein partnerschaftliches Miteinander im Verkehr geachtet und dafür immer wieder geworben. Aschaffenburg war eine der ersten Städte, die ihre Fußgängerzone für den Radverkehr geöffnet hat. Die „Miteinander-zone“ wurde bundesweit bekannt und mehrfach kopiert. Im innerstädtischen Verkehr brauchen wir mehr Respekt und Verständnis für die schwachen Verkehrsteilnehmer. Dabei haben auch die Radfahrenden die Verkehrsregeln zu beachten.

Wir konnten große Verbesserungen für den Radverkehr erreichen. Vieles lässt noch auf sich warten. Wir brauchen gute Lösungen, die auch unter allen Verkehrsteilnehmern eine große Akzeptanz erfahren. Die Radverkehrsförderung ist für uns eine Querschnittsaufgabe, an der ganz viele Akteure mitwirken. Hierfür hat die Stadt Aschaffenburg das Fahrradforum ins Leben gerufen, das seit 2015 mit tatkräftiger Unterstützung der Verkehrsverbände und Initiativen, der Polizei, der Politik, des Einzelhandels und der Stadtverwaltung gute Lösungen entwickelt hat und auch zukünftig entwickeln wird.
An dieser Stelle sei allen für Ihre konstruktive Zusammenarbeit gedankt und ich bin zuversichtlich, dass wir den Radverkehrsanteil in der Stadt Aschaffenburg in den kommenden Jahren deutlich erhöhen können.

Dirk Kleinerüschkamp
Bau- und Stadtentwicklungsreferent



INHALT

Grußwort Oberbürgermeister **02**

Rückblick des Referenten für Bau und Stadtentwicklung **03**

Das Radverkehrskonzept ..... **06 | 07**
- Schwerpunkte der Radverkehrsförderung ..... 08 | 09
- Grundsätze, Netzhierarchie und Qualitätstandards ..... 10 | 11
- Maßnahmenpriorisierung und 10-Jahres-Plan ..... 12 | 13

Strukturelle Umsetzungen ..... **14 | 15**
- Organisation und Personen ..... 16 | 17
- Entwicklung Haushaltsmittel Radverkehr ..... 18 | 19
- Das Fahrradforum ..... 20 | 21
- AGFK Bayern: Auszeichnung Fahrradfreundliche Stadt ..... 22 | 23

Bauliche Umsetzungen an Radhauptverbindungen ..... **24 | 25**
- Fahrradstraße – Brentanoachse – Deutsche Straße ..... 26 | 27
- Alexandrastraße ..... 28 | 29
- Rückbau der Schillerstraße ..... 30 | 31
- Schillerstraße – Dyroffstraße – Boppstraße ..... 32 | 33
- Mainufer-Promenade ..... 34 | 35
- Friedrichstraße ..... 36 | 37
- Am Königsgraben – Gailbacher Straße ..... 38 | 39
- Nach Haibach über Lindenallee – Ludwigsallee – Alois-Alzheimer-Allee ..... 40 | 41

Bauliche Umsetzungen an Knotenpunkten ..... **42 | 43**
- Sandtor – Alexandrastraße – Würzburger Straße ..... 44 | 45
- Würzburger Straße – Berliner Allee ..... 46 | 47
- Schillerstraße – Ebertbrücke ..... 48 | 49
- Goldbacher Straße – An der Lache ..... 50 | 51

Kleinmaßnahmen und Lückenschlüsse ..... **52 | 53**
- Piktogramme, Einbahnstraßen & Busspuren ..... 54 | 55
- Querungshilfen Hauptbahnhof und Anschluss Goethestraße ..... 56 | 57
- Mozartstraße – Clemensstraße ..... 58 | 59
- Wailandtstraße – Großostheimer Straße ..... 60 | 61
- Würzburger Straße / Konfliktbereich Eisdiele / Konfliktbereich Apotheke ..... 62 | 63
- Änderungen an Lichtsignalanlagen (Ampeln) ..... 64 | 65
- Verschiedene Ergänzungen ..... 66 | 67

Ausbau an Fahrradabstellanlagen ..... **68 | 69**
- Hauptbahnhof ..... 70 | 71
- Öffentlicher Raum ..... 72 | 73
- Schulen ..... 74 | 75
- Schrottradaktion ..... 76 | 77

Service und Komfort ..... **78 | 79**
- Wegweisung ..... 80 | 81
- Beleuchtung ..... 82 | 83
- Zählstellen ..... 84 | 85
- E-Bike Ladestationen ..... 86 | 87
- Lastenrad-Verleih ..... 88 | 89

Öffentlichkeitsarbeit ..... **90 | 91**
- Stadtradeln ..... 92 | 93
- Miteinanderzone ..... 94 | 95
- Verkehrssicherheitskampagne ..... 96 | 97
- Grünes Rad ..... 98 | 99
- ADFC Fahrradklimatest ..... 100 | 101

Resümee und Ausblick ..... **102 | 103**
- Interview mit dem Radverkehrsbeauftragten ..... 104 | 105
- Das sagen die Vertreter des Fahrradforums ..... 106 | 107
- Radialverbindungen ..... 108 | 109
- Radschnellverbindungen / Freihofsplatz ..... 110 | 111
- Leuchtturmprojekte und Visionen ..... 112 | 115
- Neuauflage Fahrradstadtplan ..... 116 | 117
- Impressum ..... 118 | 119

DAS RADVERKEHRSKONZEPT

DAS RADVERKEHRSKONZEPT
SCHWERPUNKTE DER RADVERKEHRSFÖRDER UNG

SERVICE UND KOMFORT

VERKEHRSSICHERHEIT UND PROBLEMSTELLEN

NEUBAU UND INNERER RING

SICHTBARKEIT

FAHRRADSTRAßEN

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

DAS RADVERKEHRSKONZEPT
GRUNDSÄTZE, NETZHIERARCHIE UND QUALI TÄTSSTANDARDS

Aufgabenstellung

Im Jahr 2012 wurde das Büro plan & rat aus Braunschweig zusammen mit PGV-Alrutz aus Hannover als Planungsgemeinschaft beauftragt, ein Radverkehrskonzept für die Stadt Aschaffenburg zu erstellen. 2015 wurde das Konzept fertiggestellt und vom Stadtrat beschlossen.

Die Aufgabenstellung, wie sie in dem Bericht selbst definiert wurde, bestand darin, das Radverkehrskonzept, welches in groben Zügen aus dem Verkehrsentwicklungsplan von 2002 schon vorlag, unter den aktuellen Rand- und Rahmenbedingungen sowie gesamtgesellschaftlichen Entwicklungen weiterzuentwickeln und ein Handlungs- und Maßnahmenkonzept (baulich, organisatorisch, kommunikativ) mit Dringlichkeitsstufen, Kostenansätzen und einer Zeitplanung vorzulegen. Ziel war und ist es weiterhin, den Radverkehr in Aschaffenburg attraktiver und sicherer zu machen, eine Änderung des Modal Split zugunsten des Radverkehrs zu erreichen und somit auch einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

Hierarchisch gestuftes Radverkehrsnetz

Um ein durchgängiges Radwegenetz mit einheitlichen Ausstattungsstandards zu erreichen, wurden in einem ersten Schritt alle Radwegbeziehungen nach Hauptrouten und Freizeitrouten priorisiert und so eine Netzplanung anhand wichtiger Quell- und Zielpunkte für das Stadtgebiet erstellt.

So entstand ein hierarchisch gestuftes Radverkehrsnetz, bestehend aus drei Kategorien mit jeweils spezifischen Anforderungen und Qualitätsmerkmalen.

Anhand dieser Qualitätsstandards wurden in einem nächsten Schritt alle Radwege auf Mängel geprüft und daraus schließlich ein Maßnahmenkatalog erstellt, wo welche Mängel zu beheben sind, um ein qualitätvolles Radverkehrsnetz zu erhalten.

Folgende Netzhierarchie ist definiert:

Hauptverbindung erster Ordnung

Die Hauptverbindungen erster Ordnung (oder Stadtnetz) sind ein Raster von durchgehenden Hauptverbindungen (radiale und tangentiale Verbindungen). Wichtige Quellen (Wohngebiete) und übergeordnete Ziele der Bereiche Beruf, Ausbildung (Hochschule, Schulzentren), Einkaufszentren, Behörden, Klinikum Aschaffenburg, Bahnhöfe bzw. wichtige ÖPNV-Haltestellen, übergeordnete Freizeitziele (z. B. Mainufer, Sportstätten Alleefeld und Stadtbadstraße) werden miteinander verbunden. Hierzu gehört auch die Anbindung der einzelnen Stadtteile.

Qualitätsstandards Hauptverbindungen erster Ordnung

- Regelmaße nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
- alltagstauglich (ebene Oberfläche, sozial sicher)
- möglichst keine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr bei hoher Frequenz
- keine Führung „Gehweg / Radfahrer frei“
- Führung über Fahrradstraßen möglich

Hauptverbindungen zweiter Ordnung

Die Hauptverbindungen zweiter Ordnung verbinden die typischen Ziele auf Stadtteilniveau (Schulen, Stadtteilzentren, Versorgungseinrichtungen, Freizeitziele) miteinander.

Ausbaustandard

Es wird empfohlen, sich auch für die Hauptverbindungen zweiter Ordnung an den Regelmaßen der ERA zu orientieren, in Einzelfällen können die ERA-Mindestanforderungen angewandt werden.

Bei den Hauptverbindungen zweiter Ordnung sind folgende Führungen möglich:

- gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr
- Führung „Gehweg / Radfahrer“ frei
- Führung über Fahrradstraßen

Freizeitverbindungen

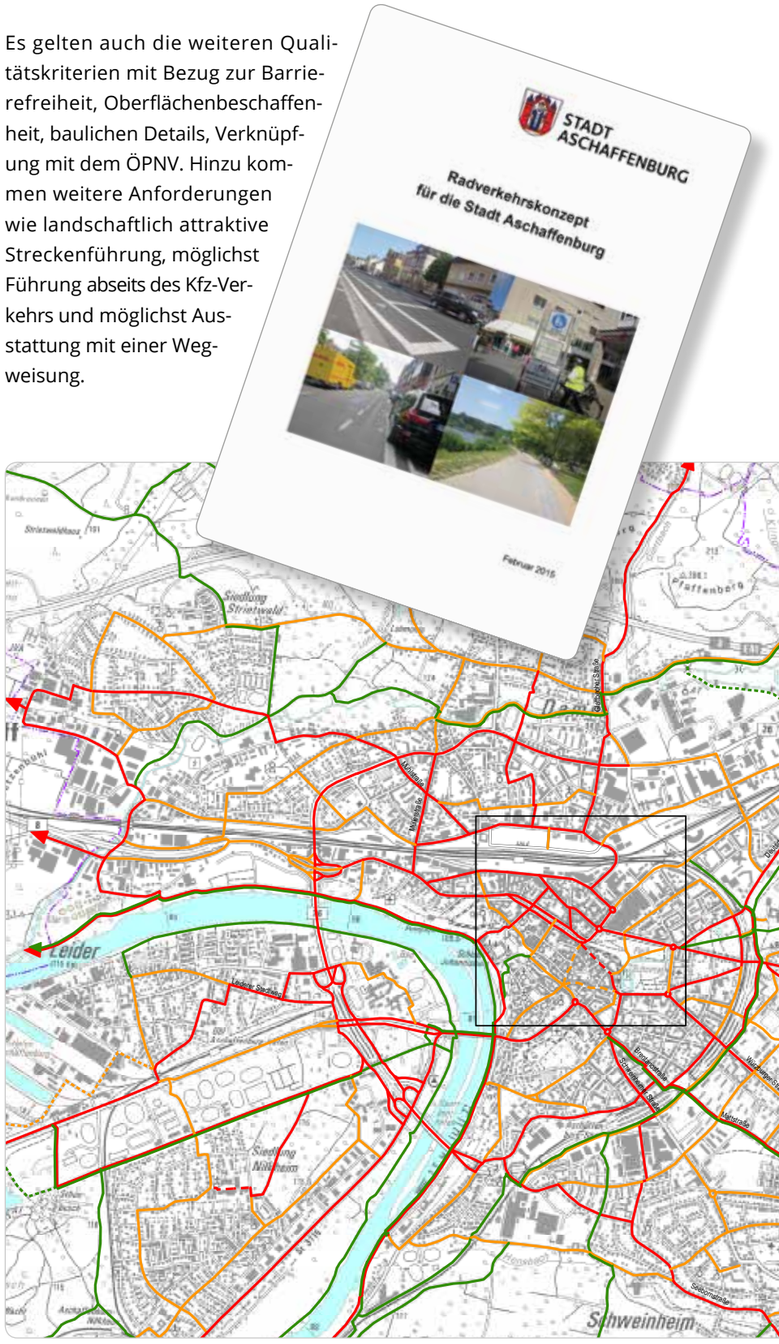
Angeknüpft an die Verbindungen aus dem Umland (z. B. Strietwald/ Pfaffengrund, Hösbach, Soden, Sulzbach a. Main, Stockstadt, Mainaschaff) führen die Freizeitverbindungen meist abseits des Straßenverkehrs, teilweise Wirtschaftswege nutzend, bis in die touristisch interessante Innenstadt. Die bestehenden Landkreisrouten und die konzeptionellen Ideen zu einem „Grünen Rad“ aus dem städtischen Landschaftsplan (2008) wurden aufgegriffen.

Landschaftlich besonders hervorzuheben sind der Main-Radweg, der Aschaffauenweg, die Wege durch die Fasanerie und die Kleine Schönbuschallee Richtung Park Schönbusch.

Ausbaustandard

Auch für Freizeitverbindungen gelten die Regel- und Mindestmaße nach der ERA, was entsprechende Breiten anbetrifft.

Es gelten auch die weiteren Qualitätskriterien mit Bezug zur Barrierefreiheit, Oberflächenbeschaffenheit, baulichen Details, Verknüpfung mit dem ÖPNV. Hinzu kommen weitere Anforderungen wie landschaftlich attraktive Streckenführung, möglichst Führung abseits des Kfz-Verkehrs und möglichst Ausstattung mit einer Wegweisung.



Radverkehrsnetz Aschaffenburg

DAS RADVERKEHRSKONZEPT
MAßNAHMENPRIORISIERUNG UND 10-JAHR ES-PLAN

Im Radverkehrskonzept wurden anhand einer Mängelanalyse verschiedene Handlungsfelder aufgezeigt und in einem Maßnahmenkatalog zusammengestellt.
Insgesamt umfasste der Katalog 370 Maßnahmen im gesamten Stadtgebiet, die von kleineren, punktuellen Eingriffen (wie Bordabsenkung oder Beschilderungsergänzungen) bis hin zu großen Umbaumaßnahmen von Kreisverkehren oder Radwegeneubau gehen.

Diese Maßnahmen wurden im Radverkehrskonzept anhand der vorzutreffenden Mängel bereits in zwei Prioritätskategorien eingeteilt.

Priorität 1
Hoher Problemdruck aufgrund stark eingeschränkter Nutzbarkeit

Priorität 2
Problemgrad geringerer Ausprägung

In Prioritätsstufe 1 wurde weiter unterschieden in Sicherheitsmängel (1a) und Funktionsmängel (1b).

Die Maßnahmen, welche nur einen kleinen Eingriff und geringen Umbauaufwand bedeuten, wurden und werden seitdem kontinuierlich gemäß den Prioritätsstufen abgearbeitet. Einige davon werden in den nachfolgenden Kapiteln beschrieben.

Um auch für die größeren Umbaumaßnahmen einen Planungshorizont aufzuzeigen, war es wichtig, auch diese in eine sinnvolle Reihenfolge zu bringen. Unter größeren Umbaumaßnahmen werden Maßnahmen verstanden, die einen umfangreichen Eingriff in die vorhandene Verkehrsinfrastruktur nach sich ziehen sowie damit verbunden eine weiterführende, detaillierte Planung und einen erheblichen Kostenaufwand erfordern.

Für diese Maßnahmen wurde im Jahr 2016 ein 10-Jahres-Plan erstellt und vom Stadtrat beschlossen und Ende 2019 aktualisiert.

Bei der Festlegung der Umsetzungsreihenfolge wurden folgende Randbedingungen berücksichtigt:

- sinnvolle Abarbeitung der Radverkehrsmaßnahmen nach fachlichen und verkehrsplanerischen Gesichtspunkten, um nach und nach ein einheitliches, zusammenhängendes Radwegenetz zu erhalten.
- Umsetzung weiterer notwendiger (Tief-) Baumaßnahmen im Stadtgebiet, welche die Radverkehrsmaßnahmen tangieren (z. B. Kanalsanierung, Sanierung Straßenbelag, Straßenum- / neubau).
- Verfügbarkeit finanzieller Mittel, zum einen für die Radverkehrsmaßnahme selbst, zum anderen für weitere (Tief-) Baumaßnahmen, die im Zuge der Radverkehrsmaßnahme auch für andere Verkehrsteilnehmer oder für eine stadtgestalterisch sinnvolle Integration der Maßnahme anfallen.

Die Schwerpunkte in der Maßnahmenumsetzung sollten nach dem Radverkehrskonzept die Innenstadterschließung, sowie die Radialverbindungen von den Stadtteilen in die Innenstadt sein.

10-Jahres-Maßnahmenprogramm 2016 - 2025

Nach diesen Randbedingungen wurden 27 größere Projekte aus der Prioritätsstufe 1 ausgewählt und nach fachlichen Gesichtspunkten in eine Rangfolge gebracht. Diese Projekte ergänzen die bereits vorhandene Radwegestruktur zu einem Gesamtnetz.

Dazu wurden die Maßnahmen in fünf Prioritätsklassen (A - E) eingeteilt. Einer Prioritätsklasse wurde ein Umsetzungszeitraum von ca. 2 - 3 Jahren zugestanden.

Bilanz

Nach fünf Jahren lässt sich bei diesen Projekten folgende Bilanz ziehen:

Prioritätsklasse A (Umsetzung 2016 – 2018) fast vollständig realisiert

- Mainuferpromenade
- Radwegweisung
- Brentanoachse
- Alexandrastraße
- Schillerstraße (Teil 1)
- Würzburger Straße (Hofgartenstraße bis Alexandrastraße)
- Würzburger Straße (Ringstraße bis Hofgartenstraße)
- Fahrradstraße Deutsche Straße
- Radweg Obernau (in Arbeit)
- Radabstellanlage Freihofsplatz (in Arbeit)

Projektklasse B (Umsetzung 2019 - 2021) in Bearbeitung

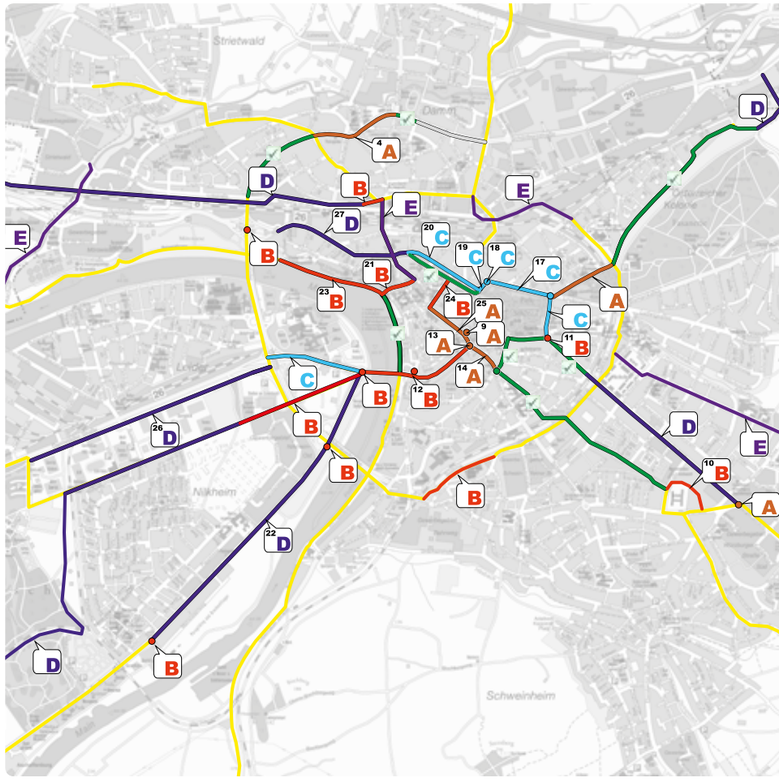
- Weiterführung der Brentanoachse über ehem. Kasernengelände
- Kreisverkehr Würzburger Str. / Hofgartenstraße
- Löherstraße – Willigisbrücke
- Wermbachstraße
- Kreisverkehr Wermbachstr. / Alexandrastraße

Neue Projekte

Im Laufe des Prozesses sind jedoch auch weitere Maßnahmen hinzugekommen, die schon umgesetzt wurden oder sich in der Planung befinden oder es konnten Maßnahmen aus späteren Prioritätsklassen vorgezogen werden wie z. B.:

- Knotenpunkt Würzburger Str. / Sälzerweg
- Luitpoldstraße (aus Projektklasse E vorgezogen)
- Darmstädter Str. (von Willigisbrücke bis Ringstraße)
- Knotenpunkt Hanauer Str. / Ebertbrücke
- Fahrradstraße Deschstraße

Die Umsetzung geht voran, und es bleibt noch viel zu tun!



Maßnahmenplan 2019

Legende

- **A** baulich notwendig, sicherheitsrelevant, äußerst hohe Bedeutung
- **B** baulich notwendig, hohe Bedeutung
- **C** sicherheitsrelevant, hohe Bedeutung
- **D** lineare bauliche Großprojekte, sehr kostenintensiv
- **E** „Leuchtturmprojekte“ planerisch sehr aufwendig, sehr kostenintensiv
- Hauptrouten erster Ordnung
- Umgesetzte Maßnahme

STRUKTURELLE UMSETZUNGEN

STRUKTURELLE UMSETZUNGEN
ORGANISATION UND PERSONEN

Radverkehrsbeauftragter

Dipl.-Ing. Jörn Büttner
seit April 2017 in Vollzeit

Aufgaben:

- zentraler Ansprechpartner
- konzeptionelle Planungen im Stadtplanungsamt
- Projektsteuerung und Abstimmung der Maßnahmen
- Öffentlichkeitsarbeit
- Betreuung Fahrradforum
- Vertretung in der AGFK
- und vieles andere mehr

Bauingenieur Radverkehrsplanung

M. Eng. Tobias Heß
seit Oktober 2019 in Vollzeit

Aufgaben:

- bautechnische Planung
- Detaillierung und Vertiefung Zentraler Ansprechpartner
- Betreuung und Umsetzung von Baumaßnahmen
- Ausschreibung von Bauleistungen
- Betreuung der Haushaltsstelle Radverkehr

Typischer Ablauf einer Maßnahme

1. Konzeptidee:
Radverkehrsbeauftragter,
Verkehrsplaner*innen (Stadtplanungsamt)

2. Planung:
Verkehrsplaner Stadtplanungsamt,
Bauingenieur*innen (Tiefbauamt)

3. Abstimmung der Planung:
verschiedene Ämter, Straßenverkehrsbehörde,
Verkehrsbetriebe und Polizei,
ggf. Beschluss im Stadtrat

4. Umsetzung:
Bauhof oder beauftragte Baufirmen

STRUKTURELLE UMSETZUNGEN
ENTWICKLUNG HAUSHALTSMITTEL RADVER KEHR

Haushaltsentwicklung

Im Jahr der Fertigstellung des Radverkehrskonzeptes startete die Umsetzung mit einem relativ geringen Finanzbudget von 250.000 Euro. Dies entsprach bei 70.000 Einwohnern ca. 3,5 Euro Einwohner*in, während die Bundesregierung im Nationalen Radverkehrsplan 2020 für eine konsequente Förderung des Radverkehrs 17 Euro je Einwohner*in empfohlen hatte.

Die umzusetzenden Projekte mussten im Rahmen der Möglichkeiten entsprechend priorisiert werden. Zudem war ein höheres Budget mit den damals vorhandenen personellen Möglichkeiten nicht umsetzbar.

Nach ersten erfolgreichen Projektrealisierungen und einer Steigerung der Radverkehrsakzeptanz in der Bürgerschaft wurde das Budget sowie das Personal jedoch jährlich aufgestockt. Dementsprechend konnten in den vergangenen Jahren auch größere Projekte angegangen werden und viele weitere Kleinmaßnahmen konnten initiiert und umgesetzt werden.

Mit 1,3 Millionen Euro im Haushaltsansatz „Radverkehr“ für 2021 liegt die Quote mit ca. 18,5 Euro erstmals über dem Vorschlag des Nationalen Radverkehrsplanes 2020.

Haushaltstelle Radverkehr 2020

Nach Übertrag von Haushaltsmitteln von 2019 auf 2020 und Corona-Abzug wurde die Haushaltsstelle voll ausgeschöpft.

2020 konnten nach der Übernahme von Haushaltsmitteln mehr als 1.250.000 Euro als bisheriger Höchstwert für Radverkehrsmaßnahmen verausgabt werden. Weitere Steigerungen der Mittel zur Erhöhung der Geschwindigkeit müssten durch weitere Steigerungen beim Personal begleitet werden.

Kurzfristig

könnte der Unterhalt an Radverkehrsrouten erhöht werden. Sanierungsbedürftig sind z. B. Ringradweg, Mainradweg, Aschaff-Radweg, Schloßberg, Brentanoachse, Lamprechtstraße, Deschstraße.

Mittelfristig

wird ein Sonderprogramm für kostenaufwendige Sonderprojekte (Brücken und Unterführungen) notwendig.

Kommunalpolitische Zielsetzungen

Die Stadtverwaltung sieht sich für weitere Aufgaben bei der Radverkehrsförderung gut aufgestellt.

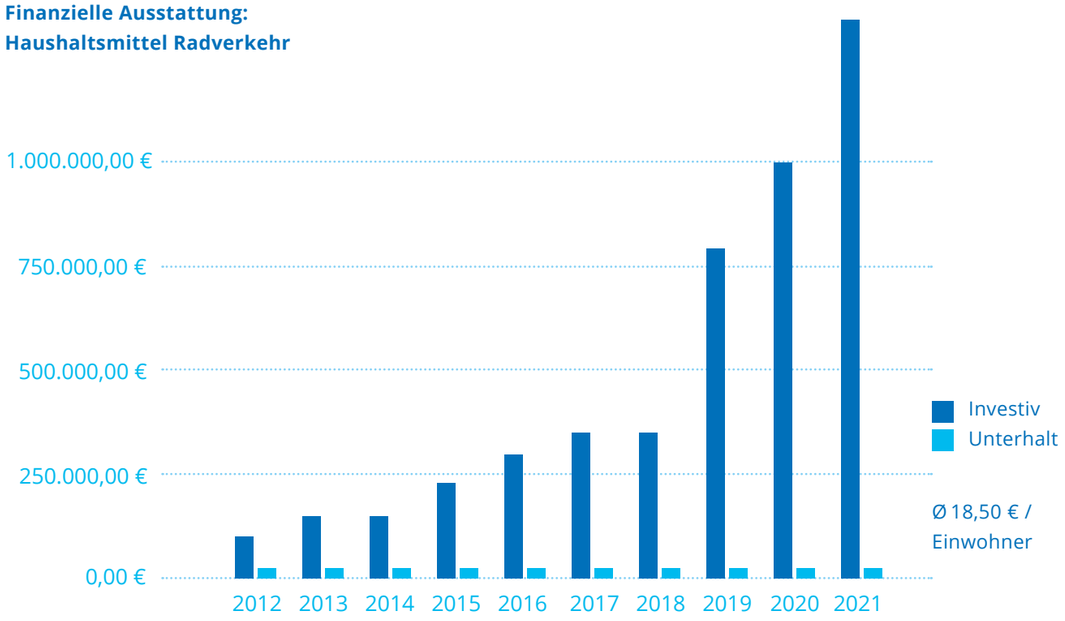
2017

Einrichtung einer Vollzeitstelle für einen Radverkehrsbeauftragten im Stadtplanungsamt.

2019

Einrichtung einer Vollzeitstelle für einen Bauingenieur im Tiefbauamt, besetzt seit Oktober 2019 (Schwerpunkt Radverkehrsplanung).

Finanzielle Ausstattung:
Haushaltsmittel Radverkehr



Es geht aufwärts...

STRUKTURELLE UMSETZUNGEN
DAS FAHRRADFORUM

Grundsätze

Das Fahrradforum ist Nachfolger des AK Radverkehr, der die Erarbeitung des Radverkehrskonzepts unterstützt hatte. Dieser Arbeitskreis hatte daher seine Arbeit mit Fertigstellung des Konzeptes Ende 2014 beendet.

Aufgaben

Das Fahrradforum hat die Aufgabe, den Planungs- und Verkehrssenat in allen den Radverkehr betreffenden Angelegenheiten und Fragen zu beraten. Der Planungs- und Verkehrssenat sollte in allen Fragen des Radverkehrs eine Bewertung des Fahrradforums einholen.
Die Tätigkeit des Fahrradforums erstreckt sich insbesondere auf die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept der Stadt Aschaffenburg.

Durch die erste Sitzung als dauerhafte Institution in der Stadt Aschaffenburg vom Oberbürgermeister installiert, soll das Fahrradforum die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes eng begleiten.
Es tagt in der Regel zweimal jährlich.

Mitglieder

- Oberbürgermeister
- Zweite Bürgermeisterin
- Dritter Bürgermeister
- **Stadtrat:**
  je ein/e Vertreter*in Fraktionen und Gruppierungen
- **Stadtverwaltung:**
  Referent*innen, Stadtplanungsamt, Straßenverkehrsbehörde, Tiefbauamt, Umweltamt, Behindertenbeauftragte
- Stadtwerke / Verkehrsbetrieb
- ADFC
- VCD
- Handelsverband Bayern
- IHK
- Seniorenvertretung
- BI familienfreundliches Radeln
- Polizeiinspektion Aschaffenburg
- Landratsamt Aschaffenburg
- Staatliches Bauamt Aschaffenburg
- Stadtbau Aschaffenburg GmbH
- Stadtjugendring
- Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen

Entwicklung

2012 - 2013
Arbeitskreis Fußgängerzone

→

2014 - 2016
Arbeitskreis Radverkehrskonzept

→

Seit 2016
Fahrradforum

Mitglieder des Fahrradforums bei der Hauptbereisung der AGFK-Bayern 2017

STRUKTURELLE UMSETZUNGEN
AGFK BAYERN: AUSZEICHNUNG ASCHAFFENBURGS ALS FAHRRADFREUNDLICHE STADT

AGFK

Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V. (AGFK Bayern) ist ein Netzwerk bayerischer Kommunen, das 2012 von 38 Gründungsmitgliedern und maßgeblicher Unterstützung der Bayerischen Landesregierung ins Leben gerufen wurde. Aschaffenburg war damals bereits Gründungsmitglied.

Um den Titel „fahrradfreundliche Kommune“ tragen zu dürfen und damit dauerhaft Mitglied des Vereins zu bleiben, war es erforderlich, bestimmte Kriterien zu erfüllen und diese bei einer Bereisung der Kommission vorzustellen.

Sarah Guttenberger, Geschäftsführerin der AGFK Bayern e. V., zeigte sich von den Veränderungen angetan: „Aschaffenburg hat eindrucksvoll gezeigt, dass es ernst gemeint ist: In den vergangenen 24 Monaten hat sich viel getan; hervorzuheben sind u. a. das klare Konzept zur Radverkehrsförderung, die umgesetzten Infrastrukturmaßnahmen und das offensive Marketing für ein fahrradfreundliches Klima. Mit der Einstellung des neuen Radverkehrsbeauftragten Jörn Büttner hat die Stadt außerdem gezeigt, dass sie auch weiterhin an einer Verbesserung arbeitet. Gerade diese langfristige Planung ist für uns ein entscheidendes Qualitätskriterium.“
Aber es wurden auch Bereiche genannt, an denen noch Hausaufgaben zu erledigen sind: So nannte die AGFK-Jury die Radwegweisung sowie einen Winterdienstplan, der priorisiert und für den Radfahrer einsehbar sein sollte. Auch bezüglich der Radwegebenutzungspflicht und dem Baustellenmanagement sind noch weitere Anstrengungen und Verbesserungen erforderlich.

AGFK Preisverleihung 2017 in Augsburg

Befahrung des Radnetzes im Rahmen der AGFK-Hauptbereisung am 25.09.2017

BAULICHE UMSETZUNGEN AN RADHAUPTVE RBINDUNGEN

BAULICHE UMSETZUNGEN AN RADHAUPTVE RBINDUNGEN
FAHRRADSTRAßE – BRENTANOACHSE – DEUT SCHE STRAßE

Verkehrssicherheit und Attraktivität

Bei einer Fahrradstraße wird die ganze Fahrbahn zum Radweg. Das Nebeneinanderfahren mit dem Rad ist ausdrücklich erlaubt. Beginn und Ende einer Fahrradstraße wird durch entsprechende Schilder verdeutlicht.

Damit im Zuge von Fahrradstraßen liegende Grundstücke und sonstige erforderlichen Verbindungen auch weiterhin erreichbar sind, wird in der Regel der Kraftfahrzeug-Verkehr in Fahrradstraßen zugelassen.

Fahrradstraße Brentano-Achse

Die Fahrradstraße Brentano-Achse war die erste bauliche Maßnahme, die aus dem Radverkehrskonzept umgesetzt wurde. Sie sollte als Leuchtturmprojekt auch öffentlichkeitswirksam zeigen: Es wird etwas für den Radverkehr getan.

Die Fahrradroute Brentanoachse verbindet unseren großen Stadtteil Schweinheim direkt mit dem Herz der Innenstadt und wurde bereits vor der Fahrradstraße von vielen Radlerinnen und Radlern genutzt. Mit der Einrichtung von Fahrradstraßen in einigen Abschnitten erhöhte sich die Qualität, Verkehrssicherheit und Attraktivität dieser Route.

Fahrradstraße Deutsche Straße

Die Deutsche Straße ist bei Radfahrenden sehr beliebt. Nicht nur die Bewohnerinnen und Bewohner der Österreicher Kolonie, sondern auch der Radverkehr aus dem Korridor Goldbach-Hösbach findet mit der Deutschen Straße eine verkehrsarme und direkte Verbindung in das Zentrum von Aschaffenburg vor.
Auch die Schulen Kronberg- und Dalberg-Gymnasium sind dadurch noch besser mit dem Fahrrad erreichbar. Mit der 2018 ausgeschilderten Fahrradstraße zwischen dem Lufthofweg und dem Hohenzollernring wurde diese Verbindung für den Radverkehr auch in den Landkreis deutlich gestärkt und Schülerinnen und Schüler gewannen mehr Sicherheit auf ihrem Schulweg.

Zunächst als Testphase für ein Jahr ausgeschildert, wurde diese Fahrradstraße inzwischen verstetigt, da es nicht wie anfangs befürchtet, zu Konflikten mit dem Busverkehr kam. Die Fahrradstraße wird seit der Einrichtung gut angenommen.

Die „Brentanoachse“ im Rosensee-Gebiet, Mattstraße

Ortstafel am Lufthofweg, Beginn der Fahrradstraße

Bodenpiktogramm „Fahrradstraße“ in der Deutschen Straße

BAULICHE UMSETZUNGEN AN RADHAUPTVE RBINDUNGEN
ALEXANDRASTRAßE

Vorher:
große Verkehrssicher-heitsprobleme durch

- beidseitiges Parken
- zu schmale Schutzstreifen
- schlechte Sichtbarkeit und unklare Führung
- große Gefahr durch Führung

Nachher:
Sicherheit und selbstbewusste Erkennbarkeit durch

- breite Radfahrstreifen
- gute Sichtbarkeit und eindeutige Führung
- Rotmarkierung von Konfliktstellen
- Pkw-Stellplätze sind entfallen bzw. Sicherheitstrennstreifen zu bestehenden Parkständen eingerichtet

Alexandrastraße nachher, aus Blickrichtung Kreisverkehr an der Sandkirche

Alexandrastraße vorher, aus Blickrichtung Kreisverkehr an der Sandkirche

BAULICHE UMSETZUNGEN AN RADHAUPTVE RBINDUNGEN
RÜCKBAU DER SCHILLERSTRAßE

Vorher:
vierstreifige Kfz-Trasse durch den Stadtteil Damm

- geringe Lebensqualität durch hohe Verkehrs- und Lärmbelastung und Luftverschmutzung
- geringe Verkehrssicherheit durch hohe Geschwindigkeiten und Schwerverkehr
- hohe Trennwirkung der Kfz-Trasse

Nachher:
Vervollständigung der Ringstraße durch Neubau des „Nordrings“

- Rückbau der Schillerstraße durch Fahrstreifenreduzierung von vier auf zwei Fahrstreifen
- Einführung breiter Radfahrstreifen
- Verkehrsverlagerung auf den Nordring
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Reduzierung der Trennwirkung
- Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität im Stadtteil Damm

Übergang des neuen, breiten Radfahrstreifens in den Altbestand an der Mühlstraße

Vorher: Schillerstraße im Bereich der Unterführung

Nachher: Breiter neuer Radfahrstreifen an der Einmündung der Linkstraße

BAULICHE UMSETZUNGEN AN RADHAUPTVE RBINDUNGEN
SCHILLERSTRAßE – DYROFFSTRAßE – BOPPS TRAßE

Vorher:
große Verkehrssicher-heitsprobleme durch

- zugeparkte Gehwege führen zu Ausweichen mit Kinder-wagen und Rollator auf die Fahrbahn
- zu schmale Schutzstreifen
- große Gefahr durch Führung direkt neben parkenden KFZ („Dooring-Unfälle“)

Nachher:
Verkehrssicherheit und Förderung Fuß- und Radverkehr

- Kfz-freie Gehwege
- breite Radfahrstreifen
- gute Sichtbarkeit und eindeutige Führung
- Rotmarkierung von Konfliktstellen
- Sicherheitstrennstreifen zu bestehenden Parkständen wurden eingerichtet

Zugeparkter Gehweg

Breiter Radfahrstreifen in Richtung Damm-Mitte

Neuer Radfahrstreifen und Parkstände in der Schillerstraße

Aufgehobene Parkstände auf dem Gehweg

BAULICHE UMSETZUNGEN AN RADHAUPTVE RBINDUNGEN
MAINUFER-PROMENADE

Neu ausgebaute Mainuferpromenade

Die Eröffnung der neu gestalteten Mainuferpromenade fand im April 2019 statt. Der Neubau und die Verbreiterung des Weges bringen deutliche Vorteile für die Verkehrssicherheit und den Fahrkomfort sowie das Miteinander von Spaziergängern und Radfahrenden. Die Mainuferpromenade ist Bestandteil des touristischen Main-Radweges, aber vor allem auch ein äußerst wichtiger Bestandteil des Alltags-Routennetzes und eine Radhauptverbindung erster Ordnung.

Alltagstaugliche Nutzbarkeit

Eine alltagstaugliche Nutzbarkeit ist deshalb von höchster Bedeutung. Sowohl nach Süden über den Stadtteil Nilkheim nach Niedernberg und weiter in Richtung Obernburg / Miltenberg, als auch in Richtung Nordwesten über den Stadtteil Strietwald hinaus nach Mainaschaff, Kleinostheim und weiter in Richtung Seligenstadt ist der Main-Radweg eine sehr attraktive Route im Alltagsradverkehr.

Schlossufer Gestaltung

Der Streckenabschnitt ist auch im Zusammenhang mit dem großen Städtebau-Projekt der Schlossufer – Gestaltung zu sehen. Diese wird auch für den Radverkehr weitere Vorteile bringen. Dies gilt insbesondere für eine Beleuchtung und Belebung des Mainufers als positiver Beitrag für die soziale Sicherheit. Für viele Aschaffenburger*innen ein Anziehungspunkt: Das ist das Mainufer am Schloss heute, und das soll es auch bleiben. Wenn 2025 die Umgestaltung abgeschlossen ist, steht das Schlossufer auch weiterhin allen Altersgruppen zur Verfügung. Es wird an vielen Stellen verschönert und es werden neue Nutzungen ermöglicht, aber es wird auch Bewährtes erhalten. Die Verbindung von Ufer und Stadt wird durch den geplanten Aufzug und einen zusätzlichen Zugang in den Schlossgarten verbessert.

Neu ausgebaute Mainuferpromenade vor Schloss Johannisburg

BAULICHE UMSETZUNGEN AN RADHAUPTVE RBINDUNGEN
FRIEDRICHSTRAßE

Vorher:
3 Fahrspuren für Kfz (ca. 9,0 m), Minimale Verkehrsflächen für Fußgänger*innen (ca.1,45 m) und Radfahrende (ca. 1,05 m)

- große Konflikte und Unfälle im zu schmalen Seitenbereich
- kein kontinuierliches Voran-kommen für Fußgänger*innen oder Radfahrende möglich
- zusätzliche Einschränkungen durch parkende Kfz und Gastronomie

Nachher:
Verkehrssicherheit durch Trennung der Verkehrsarten

- Sicherheit für Fußgänger*innen auf dem Gehweg und Radfahrende auf dem durch Leitfahnen gesicherten Radfahrstreifen „protected bike lane“
- bauliche Verhinderung von Falschparken
- bessere Sichtbarkeit und eindeutige Führung
- Rotmarkierung von Konfliktstellen

Massive Behinderungen für Fuß- und Radverkehr

Ein gesicherter Radfahrstreifen bietet „Freie Fahrt“ und Trennung vom Fußverkehr!

BAULICHE UMSETZUNGEN AN RADHAUPTVE RBINDUNGEN
AM KÖNIGSGRABEN – GAILBACHER STRAßE

Am Königsgraben / Dümpelsmühlstraße

Zwischen der Würzburger Straße und Gailbach wurde an der Straße Am Königsgraben die Einmündung der Dümpelsmühlstraße baulich angepasst. Außerdem wurde der schlechte Oberflächenbelag auf dem Geh- und Radweg zwischen dem Kreisel Würzburger Straße und der Einmündung Dümpelsmühlstraße für besseren Fahrkomfort grundhaft erneuert.

Damit der Geh- und Radweg auf der Südseite für die Radfahrenden im Zweirichtungsverkehr durchgängig und vorfahrtsberechtigt benutzt werden kann, mussten Bordsteinabsenkungen und eine Furtmarkierung ergänzt werden. Die Gestaltung wird dann einheitlich wie bei den anderen Einmündungen der Gailbacher Straße und des Reiterwegs sein. Aufgrund von Engstellen und abschnittsweise zu geringer Breite ist der gesamte Zweirichtungsradweg zwischen der Würzburger Straße und Gailbach nicht benutzungspflichtig.

Seine Nutzung wird aber allen Radfahrenden in beide Richtungen empfohlen. Dies wird durch die Markierungen der vorfahrtsberechtigten Furten und die Piktogramme für einen „nicht benutzungspflichtigen Geh- und Radweg“ verdeutlicht.

Am Königsgraben – Dümpelsmühlstraße

Am Königsgraben – Gailbacher Straße

BAULICHE UMSETZUNGEN AN RADHAUPTVE RBINDUNGEN
NACH HAIBACH ÜBER LINDENALLEE – LUDW IGSALLEE – ALOIS-ALZHEIMER-ALLEE

Aschaffenburg – Haibach

Diese Verbindung stellt für den Radverkehr die Hauptroute zwischen der Innenstadt und dem Klinikum und der Nachbarkommune Haibach dar. Der topographische Anstieg ist dank besserer Fahrradtechnik und vor allem aufgrund der stark gestiegenen Verbreitung von E-Bikes und Pedelecs kein nennenswertes Hindernis mehr. Auch deshalb sind auf dieser Route zunehmend mehr Radfahrende zu beobachten.
Die richtige und sichere Fahrweise war nach einigen Änderungen und Korrekturen in der Vergangenheit nicht für alle Radfahrenden klar und ersichtlich. Diese Unklarheiten wurden beseitigt und die Radverkehrsführung wurde durch neue Markierungen und Beschilderung sichtbar gemacht.

Stadtauswärts und damit **bergauf** dürfen und sollen die Radfahrenden abseits der Fahrbahn im Seitenbereich auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg fahren. Dies gilt ab dem Bohlenweg durchgängig bis nach Haibach. Um diese Führungsform sicher zu ermöglichen waren einige Begleitmaßnahmen notwendig. Zunächst wurde nun an der Einmündung vom Bohlenweg eine breite und sichere Überführung vom Schutzstreifen auf der Fahrbahn in den Seitenbereich angelegt und markiert. Außerdem wurden die sichtbehindernden Äste an den Einmündungen der Seitenstraßen zurückgeschnitten und an allen Einmündungen breite Furten rot markiert. Diese zeigen die Fahrtberechtigung des Radverkehrs entlang der Ludwigsallee an.

Stadteinwärts und damit **bergab** änderte sich in der Vergangenheit die Radverkehrsführung mehrfach. Jeder Wechsel der Führungsform stellte aber für die Radfahrenden eine höhere Unfallgefahr dar. Zukünftig ist deshalb die Benutzung der Fahrbahn für die Radfahrenden durchgängig von Haibach bis zur Ringstraße möglich und erlaubt.

Deshalb wurden zur visuellen Darstellung auch Rad-Piktogramme am rechten Fahrbahnrand markiert. Außerorts haben aber unsichere und langsamere Radfahrende eine Wahlfreiheit und dürfen die Wegeangebote im Seitenbereich benutzen. Es sind „Geh- und Radwege ohne Benutzungspflicht“. Starkes Gefälle, wechselnde Breiten und Oberflächenqualität sowie benachteiligte Führungen an den Einmündungen sind unattraktiv und bei zu geringer Breite auch gefährlich für die Fußgänger*innen als schwächste Verkehrsteilnehmer*innen.

Nur in langsamer und rücksichtsvoller Fahrweise kann dem Radverkehr deshalb eine Mitbenutzung der Wege gestattet werden.

Ludwigsallee: Vorfahrt und auffällige Furtgestaltung an den Einmündungen

Ludwigsallee: Furt über einmündenden Bohlenweg

Benutzung der Fahrbahn ist für die Radfahrenden möglich und erlaubt.

BAULICHE UMSETZUNGEN AN KNOTENPUNKTEN

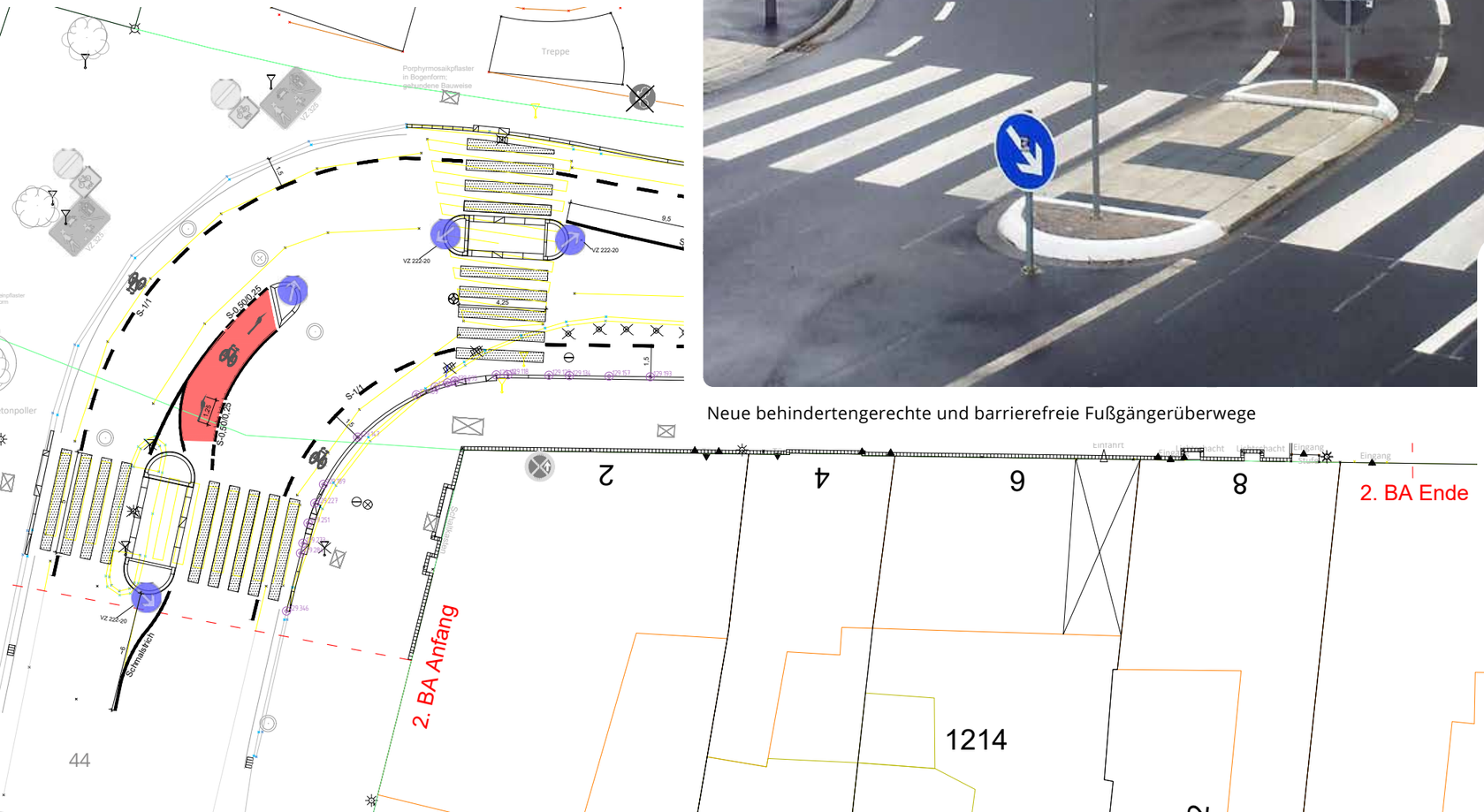
BAULICHE UMSETZUNGEN AN KNOTENPUNKTEN
SANDTOR – ALEXANDRASTRAßE – WÜRZBURGER STRAßE

Innerer Ring – Sandtor

Der Bereich am Sandtor wurde im Zuge der Attraktivitätssteigerung des „inneren Rings“ und zur besseren Erreichbarkeit der Innenstadt für den Fuß- und Radverkehr als schwächste Verkehrsteilnehmer verkehrssicherer und komfortabler umgestaltet. Der Umbau schließt eine bedeutsame Netzlücke.

Besonders auffällig ist die neue rot eingefärbte Aufstellfläche, die das Linksabbiegen für den Radverkehr von der Alexandrastraße aus in Richtung Roßmarkt wesentlich erleichtert. Diese befindet sich in der Fahrbahnmitte und ist durch feste Einbauten geschützt. Im Straßenverlauf der Alexandrastraße und Würzburger Straße wurden richtlinienkonform dimensionierte Schutzstreifen für den Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen umgesetzt. Außerdem wurden die Fußgängerüberwege ertüchtigt. Auffällig ist auch hier der Einbau von zwei Mittelinseln in jeden der beiden Überwege. Die neuen Mittelinseln wurden für seh- und gehbehinderte Personen ausgebaut und mit Leitelementen ausgestattet.
Sie entsprechen nun den heutigen Bedürfnissen und Ausbaustandards des Fußgängerverkehres.

Neue behindertengerechte und barrierefreie Fußgängerüberwege



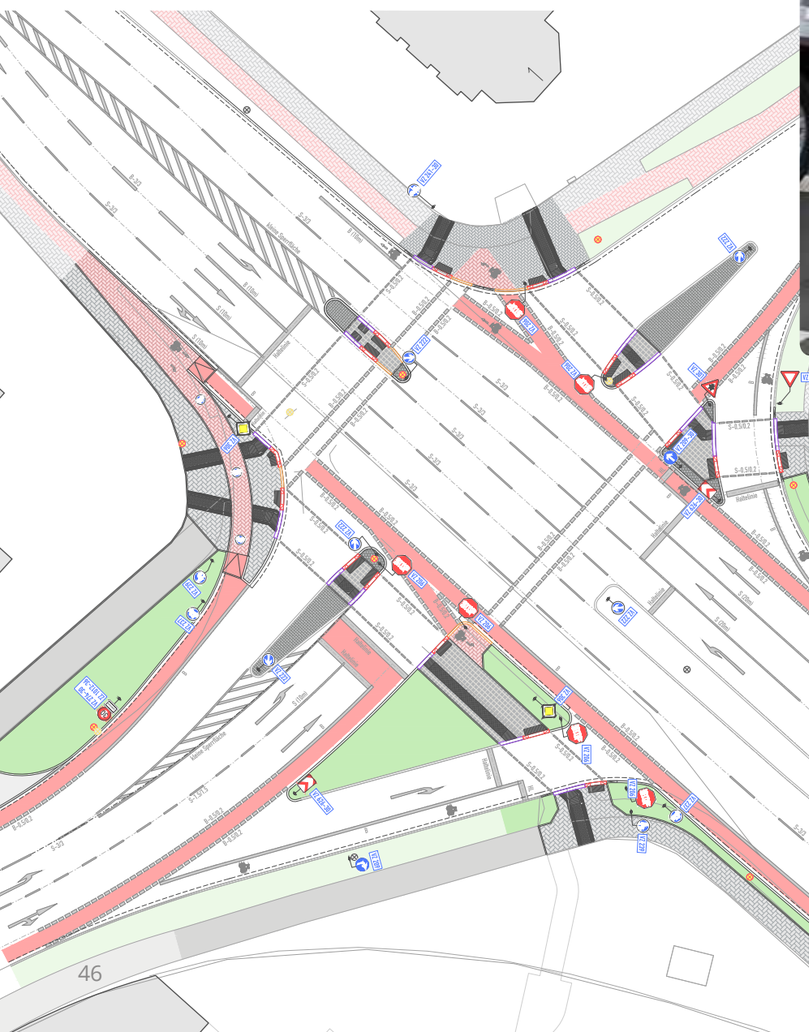
Fußgängerüberweg zum Sandtor

BAULICHE UMSETZUNGEN AN KNOTENPUNKTEN
WÜRZBURGER STRAßE – BERLINER ALLEE

Sicherheit durch neue Furten

Der Umbau des Knotens der Würzburger Straße mit der Berliner Allee bzw. dem Sälzer Weg bedeutet auch für den Radverkehr wesentliche Verbesserungen. Denn die Würzburger Straße ist für den Alltagsradverkehr eine Hauptverbindung erster Ordnung trotz der sehr hohen Belastung mit Kfz-Verkehr.

Bislang war die Radverkehrsführung benachteiligt im Seitenraum und es gab mehrere Wartepflichten in jeder Fahrbeziehung. Weitere Gefahren und unfallträchtige Konflikte gab es mit rechtsabbiegenden Kraftfahrzeugen durch schlechte Sichtbeziehungen und fehlende Signalisierungen. Nach den Umbauten wird der Radverkehr nun mit neuen Furten direkter und besser ersichtlich geführt. Eigene Lichtsignale führen zu einer besseren Berücksichtigung und Gleichberechtigung mit anderen Verkehrsarten. Dies ermöglicht den Radfahrenden nun ein wesentlich schnelleres und dabei auch sichereres Vorankommen im Alltag.



Unklare Vorfahrtsregelung, Führung im Seitenbereich

Eindeutige Vorfahrtsregelung, gesicherte Führung auf der Fahrbahn

BAULICHE UMSETZUNGEN AN KNOTENPUNKTEN
SCHILLERSTRAßE – EBERTBRÜCKE

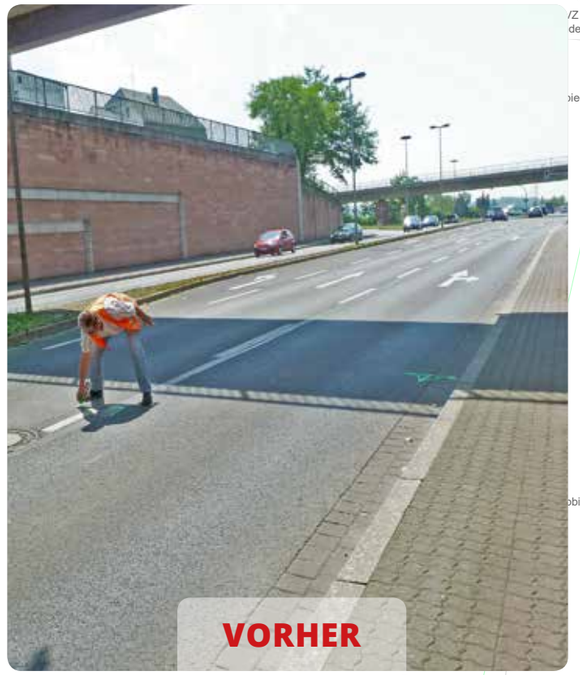
Sicherheit an der Ebertbrücke

Nach mehreren Beratungen im Stadtrat haben die Verkehrsplaner am Knoten Schillerstraße / Hanauer Straße ein neues Projekt umgesetzt: Radler, die aus Richtung Damm kommen und auf die Ebertbrücke weiterfahren wollen, werden erst hinter der Abbiegerspur nach Mainaschaff auf den gemeinsamen Geh- und Radweg geführt.

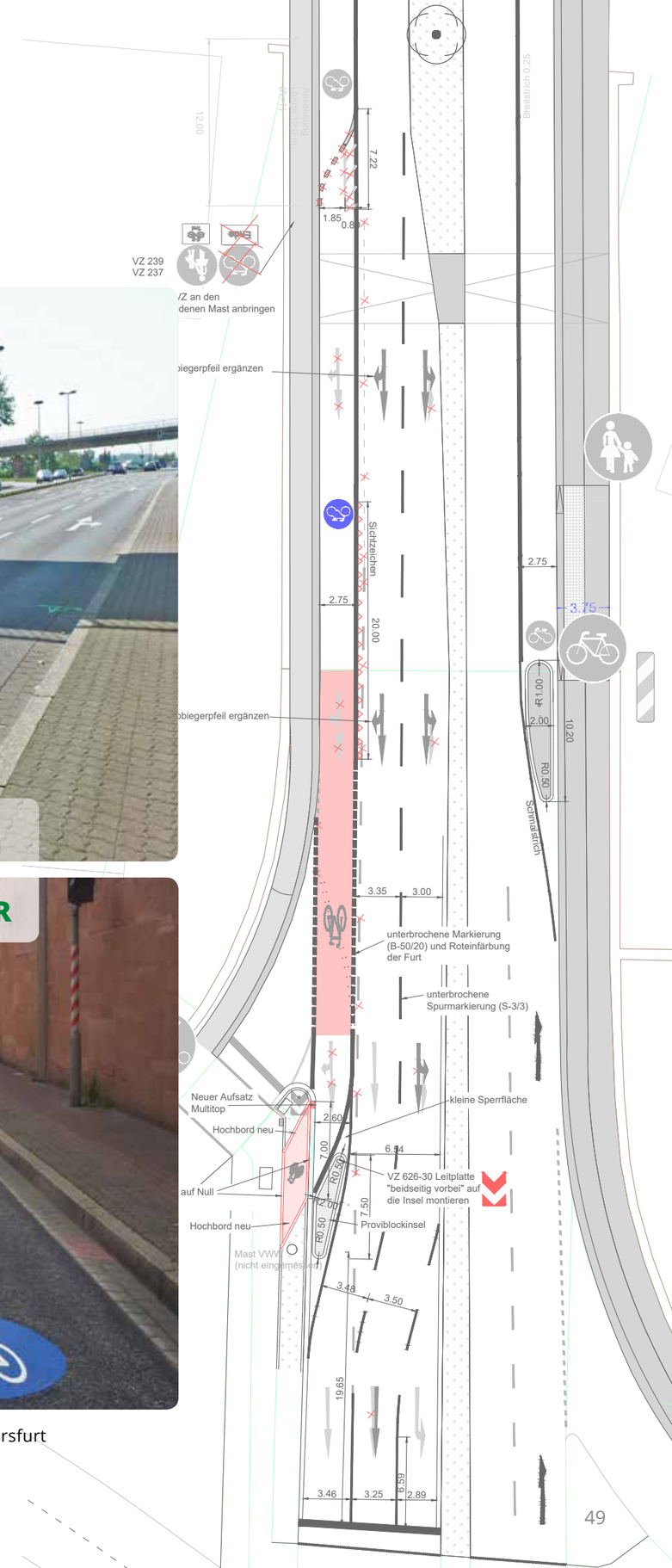
Das soll die Sicherheit erhöhen: Zuvor querte der Radweg die Abbiegerspur in der Kurve, jetzt ist er rot eingefärbt und zum Teil mit „Bischofsmützen“ abgetrennt. Die Radler können dadurch auch, wie der Autoverkehr, mit nur einer Ampel über die Kreuzung fahren.

Stark genutzt wird der Radweg von Schüler*innen aus Damm, die ins Schulzentrum bei Leider wollen. Radler finden den neuen Anschluss daher gut, wie die Diskussion auf der Main-Echo-Facebookseite zeigt. Autofahrer*innen sehen die Änderung dagegen kritisch: Wegen der Einschränkung beim Abbiegen und möglicher neuer Gefahren für Radfahrende.

Zufahrt Knotenpunkt Hanauer Straße und Ebertbrücke von der Schillerstraße



Neue vorfahrtsberechtigte Radverkehrsfurt



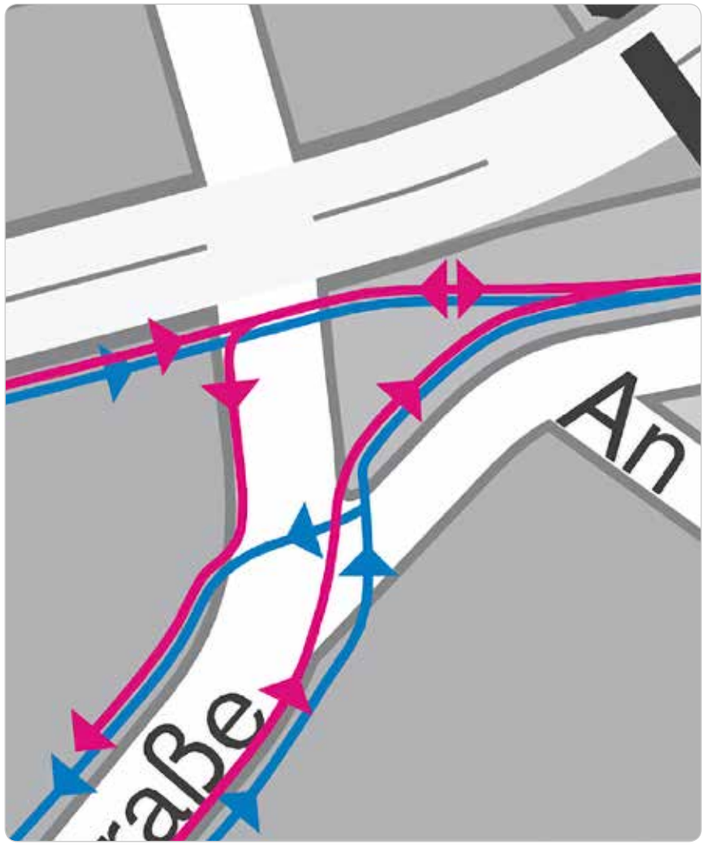
BAULICHE UMSETZUNGEN AN KNOTENPUNKTEN
GOLDBACHER STRAßE – AN DER LACHE

Vorher:
große Verkehrssicherheits-probleme durch

- hohes Konfliktpotential mit dem Fußgängerverkehr
- schlechte Sichtbeziehungen zwischen Radfahrenden und und MIV / Lkw-Verkehren
- Breite der Querungshilfe für Radverkehr nicht regelkon-form

Nachher:
Verkehrssicherheit und Förderung Fuß- und Radverkehr

- getrennte Radverkehrsführung stadtein- und stadtauswärts
- sichere Führung des RV über Fußgängerfurten (stadteinwärts)
- sichere und schnell begreif-bare Führung auf regelkonfor-men Schutzstreifen
- Einbau eines Fertigteilelemen-tes nach Bushaltestelle
- Roteinschlämmung der Furten und Aufbringen von Pikto-grammen
- Versetzen der Werbetafel aus Sichtbereich auf Fußgänger



Routenführung Radverkehr vorher (blau) und nachher (lila)

Oben / unten: Einmündung An der Lache in die Goldbacher Straße

KLEINMAßNAHMEN UND LÜCKENSCHLÜSSE

KLEINMAßNAHMEN UND LÜCKENSCHLÜSSE
PIKTOGRAMME, EINBAHNSTRAßEN UND BUSS PUREN

Die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr wurde bereits kurz nach der Einführung dieser Regelung in der STVO eingeführt und war somit eine der ersten Maßnahmen zur Radverkehrsförderung in Aschaffenburg.

Da diese Regelung und Beschilderung jedoch weiterhin häufig von Autofahrer*innen nicht richtig wahrgenommen wurde, sind nun am Beginn und Ende jeder Einbahnstraße sowie im Verlauf Piktogramme aufgebracht worden, um die Führung des Radverkehrs zu verdeutlichen.

Ernsthofstraße in Richtung City-Galerie

Fahrradschleusen (oben Bopp-, unten Heinsestraße)

Auch die Freigabe der Busspuren für den Radverkehr in der gesamten Stadt war eine der ersten Maßnahmen, die zur Radverkehrsförderung schon vor dem Radverkehrskonzept umgesetzt wurde.

Mit großen Piktogrammen wurde dies nun schließlich noch deutlicher gekennzeichnet. Dies stellte auch eine öffentlichkeitswirksame Maßnahme dar, um das Bewusstsein im Straßenverkehr auf die Radfahrenden zu erhöhen.

Fahrradpiktogramme in freigegebenen Busspuren (oben Landing-, unten Goldbacher Straße)

KLEINMAßNAHMEN UND LÜCKENSCHLÜSSE
QUERUNGSHILFEN HAUPTBAHNHOF UND ANSCHLUSS GOETHESTRAßE

Engstellen

Querungshilfen erleichtern an stark befahrenen Straßen die Querung wichtiger Wegebeziehungen und sorgen durch die auffällige rote Markierung für mehr Verkehrssicherheit für die Radfahrenden.

Hauptbahnhof

Am Hauptbahnhof war es zuvor sehr schwierig und nur mit Umwegen möglich, aus der Frohsinnstraße zu den Fahrradabstellplätzen am Hauptbahnhof zu gelangen. Diese Verbindung ist jedoch gerade von Radfahrenden sehr stark frequentiert.

Mit den roten Aufstellflächen konnte die wichtige Fahrbeziehung verdeutlicht und das schrittweise Querung der Ludwigstraße erleichtert werden.

Oben / unten: Querungshilfen der Ludwigstraße am Hauptbahnhof

Hindernisse

In der Würzburger Straße wurde die Wegebeziehung in die Goethestraße sicherer und besser erkenntlich gestaltet. Auch hier wurde eine Aufstellfläche eingerichtet. So können Radfahrende nun in einem baulich gesicherten Bereich der Querungshilfe halten und warten, bis die Gegenfahrbahn frei ist.

Zudem verdeutlichen solche Maßnahmen die sicheren Alternativrouten für den Radverkehr abseits der Hauptstraßen. Vielen Bürgerinnen und Bürgern wird die hervorragende Verbindung durch die Goethestraße in den Bessenbacher Weg nicht bekannt sein.

Oben / unten: Querungshilfe Würzburger Straße in Goethestraße

KLEINMAßNAHMEN UND LÜCKENSCHLÜSSE
MOZARTSTRAßE – CLEMENSSTRAßE

Die Mozartstraße in Obernau ist Bestandteil der wichtigen Verbindung von der Friedenstraße im Osten und der Maintalstraße westlich der Bahnlinie. Leider war das Ende der Mozartstraße nicht befahrbar.

Erst durch die Änderung der Beschilderung und die Markierung von Aufmerksamkeitsflächen, konnte eine sichere und durchgängig befahrbare Radverbindung geschaffen werden.

Oben / unten: Einmündung der Mozartstraße in die Maintalstraße in Obernau

Oben / unten: Wendehammer der Clemensstraße am Anschluss zur Adenauerbrücke

Die Clemensstraße ist ein Bestandteil der wichtigen Wegebeziehung zwischen der Adenauerbrücke und dem Mainradweg im Westen und dem Bahnweg mit Anschluss zum Ringradweg im Osten. Sie dient den Radfahrenden als schnelle und sichere Abkürzung abseits der Hauptverkehrsstraßen. Aufgrund der Parkplatzanordnung war hier jedoch das Durchkommen erschwert nicht auf eine legale Weise möglich. Durch das Ausweichen auf den Gehweg kam es immer wieder zu Gefahrensituationen zwischen Fußgängern und Radfahrenden. Durch die Wegnahme eines Pkw-Stellplatzes konnte hier eine klare Trennung von Fuß- und Radverkehr erreicht und eine sichere Verbindung hergestellt werden.

KLEINMAßNAHMEN UND LÜCKENSCHLÜSSE
WAILANDTSTRAßE – GROSSOSTHEIMER STRAßE

Auf der Radroute zwischen Aschaffenburg und Großostheim wird im Nilkheimer Gewerbegebiet eine Bahntrasse gequert.

Lange Zeit waren hier Umlaufsschranken eingebaut, die aufgrund rechtlicher Unklarheiten auch noch lange Zeit nach der offensichtlichen Nicht-Benutzung bestehen blieb.

Erst nach neuerlichem Engagement und dem Nachweis der Stilllegung der Gleise wurde es möglich, die Umlaufsperren zu demontieren und den Radfahrenden hier „freie Fahrt“ zu ermöglichen.

Oben / unten: Querung stillgelegter Gleise zwischen Wailandtstraße und Schippnerstraße in Nilkheim

Ebenfalls im Gewerbegebiet Nilkheim gab es eine Engstelle auf dem straßenbegleitenden Geh- und Radweg entlang der Großostheimer Straße.

Diese entstand aufgrund spezieller Eigentums- und Grundstücksverhältnisse auf den ehemaligen Gleisanlagen, weshalb die Stadt Aschaffenburg lange Zeit nicht tätig werden konnte.

Erst durch neue vertragliche Vereinbarungen zu dem Privatgrundstück konnte erreicht werden, dass die Engstelle schließlich beseitigt werden konnte.

Oben / unten: Querung stillgelegter Gleise neben der Großostheimer Straße in Nilkheim

KLEINMAßNAHMEN UND LÜCKENSCHLÜSSE
WÜRZBURGER STRAßE / KONFLIKTBEREICH EISDIELE / KONFLIKTBEREICH APOTHEKE

Der untere Bereich der Würzburger Straße an der Sandkirche bot lange Zeit großes Konfliktpotential zwischen Radfahrenden und KFZ-Verkehr. Der Radweg, welcher getrennt vom Gehweg aber auf der Bordsteinkante verläuft, wurde ständig zugeparkt. Immer wieder wurden verschiedene Maßnahmen getestet und Kontrollen verschärft, doch das Problem konnte nicht beseitigt werden.

Letztendlich konnte das Falschparken auf dem Radweg durch die Montage der sogenannten „Frankfurter Hüte“ und flexiblen Pollern nur baulich unterbunden und der Konflikt damit beseitigt werden.

Oben / unten: Würzburger Straße in Höhe der Eisdiele an der Sandkirche

Vor dem Kreisverkehr der Wüzburger Straße am Abzweig der Hofgartenstraße waren im Bereich der Grundstückseinfahrt sehr häufig Falschparker*innen zu beobachten, welche den markierten Übergang vom Radweg zur Fahrbahn blockierten.

Durch neue und auffällige Markierung sowie die Einrichtung von zwei Kurzzeitparkplätzen für die Kunden der Apotheke konnte erreicht werden, dass die Situation verbessert und der Übergang weitestgehend freigehalten und beachtet wird. Im Rahmen des geplanten Umbaus des Kreisverkehrs wird es hier eine dauerhafte und baulich gesicherte Lösung geben.

Oben / unten: Würzburger Straße in Höhe der Apotheke

KLEINMAßNAHMEN UND LÜCKENSCHLÜSSE
ÄNDERUNGEN AN LICHTSIGNALANLAGEN (A MPELN)

Schweinheimer Straße

Die Steuerung von Lichtsignalanlagen und die Priorisierung der verschiedenen Verkehrsarten ist ein ständiger Konfliktpunkt und Abwägungsprozess.

Je mehr Verkehr an den Knoten herrscht, desto schwieriger ist es, alle Anforderungen und Wünsche der verschiedenen Fahrbeziehung zu erfüllen. Je mehr Sicherheit und Komfort für die einen, desto weniger Zeit und Leistungsfähigkeit des Knotens verbleibt für andere.

An der Schweinheimer Straße als bedeutsame Radhauptverbindung erster Ordnung wurde die Signalisierung so erweitert und verändert, dass Radfahrende stadtauswärts nun eine durchgängige Freigabe erhalten.

Hier musste stets angehalten und der Druckknopf der Anforderungsampel betätigt werden. Zudem wurde die Querung des Ringradweges über die Schweinheimer Straße sicherer gestaltet. Während früher zeitgleich zur Freigabe des Ringradweges auch andere Kfz-Ströme fließen konnten, gibt es nun vollständig getrennte Freigaben zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Schweinheimer Straße stadtauswärts und Querung des Ringradweges über die Schweinheimer Straße

Friedrichstraße / Erthalstaße

An der Friedrichstraße gab es am Abzweig der Erthalstraße früher getrennte Freigaben der beiden Signale für den Fuß- und Radverkehr, damit der Kfz-Verkehr priorisiert nach rechts abbiegen konnte.

Nach einer Erneuerung der Erfassung der Kraftfahrzeuge sowie einer anderen Steuerung erfolgt nun eine sehr viel längere und vor allem durchgängige Freigabe beider Signale für den Fuß- und Radverkehr entlang der Friedrichstraße in Richtung Herstallturm.

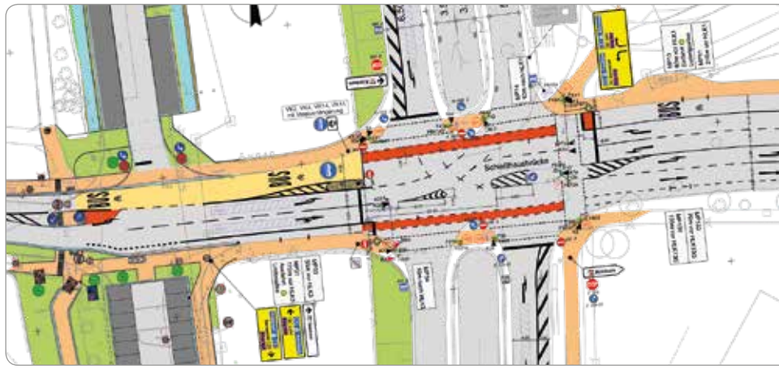
Dies verbessert den Komfort und verringert die Wartezeiten und ist zudem noch ein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, weil das Stehenbleiben und Warten auf der schmalen Mittelinsel im Zuge der Erneuerung entfallen ist.

Durchgängige Freigabe der Signale an der Erthalstraße

Ringradweg

Bei der Querung des Ringradweges über die Ludwigsallee gab es die gleiche Problemlage wie an der Schweinheimer Straße. Durch die zeitgleiche Freigabe von Kfz-Strömen war die Querung eine dauerhafte Gefahrenstelle und verursachte mehr Unfälle.

Auch hier wurde im direkten Umfeld mehrerer Schulen eine Umstellung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs durchgeführt.



Lageplan der Ringstraße mit Ringradweg an der Ludwigsallee

Die Signalisierung erfolgt nun durchgängig in beide Richtungen und vollständig getrennt von anderen Kfz-Strömen.

Dies verbessert den Komfort, verringert die Wartezeiten und erhöht vor allem die Verkehrssicherheit.

KLEINMAßNAHMEN UND LÜCKENSCHLÜSSE
VERSCHIEDENE ERGÄNZUNGEN

Problem

Lösung

Obernauer Straße beim Bauhof Wasserwirtschaftsamt

Mainradweg bei den Wohnmobil-Stellplätzen

Gleisquerungen Hefner-Alteneck-Straße

Verbindungsweg Dinglerstraße zur Alexandrastraße

Problem

Lösung

Mainradweg zwischen Theoderichstor und Pompejanumsfelsen

Asphaltierung der Umfahrung an der Nilkheimer Kapelle

Linksabbieger Auhofstraße zur Glattbacher Überfahrt

Fahrradschleuse Erthalstraße in Richtung Hauptbahnhof

AUSBAU DER FAHRRADABSTELLANLAGEN

AUSBAU DER FAHRRADABSTELLANLAGEN
HAUPTBAHNHOF

Kapazitätserweiterung am Hauptbahnhof

Am Hauptbahnhof waren die überdachten Fahrradabstellplätze auf der linken Seite an Gleis 2 ständig überfüllt und die räumlichen Kapazitäten konnten nicht erweitert werden. Zudem fehlte an Gleis 1 auf der rechten Seite auch eine Überdachung, so dass hier bei schlechtem Wetter kaum Fahrräder abgestellt wurden.

Für eine Kapazitätserweiterung musste eine effektivere Raumausnutzung stattfinden.

Eine sehr gute Lösung dafür sind die Doppelstockparkanlagen, die auf der gleichen Fläche bis zu 254 Stellplätze ermöglichen. Durch die Umsortierung der Fahrradabstellanlagen und eine bessere Flächeneinteilung ergab sich als positiver Nebeneffekt auch eine Vergrößerung der Fläche für Roller und Vespas.

Der organisatorische Aufwand für den Ausbau der Fahrradabstellanlagen war sehr hoch. Eine Vielzahl unterschiedlicher DB-Konzernteile war zu beteiligen, und die Stadt-Aschaffenburg musste durch einen Gestattungsvertrag eine Gestaltungsmöglichkeit der Flächen erhalten. Durch die Nähe zu den Gleisen und der Oberleitung sind zudem besondere Bauvorschriften sowie Genehmigungsprozesse notwendig gewesen.

Außerdem wurde eine Förderung der Abstellanlagen an verschiedenen Stellen beantragt und bewilligt. Im Frühjahr 2021 wird das Projekt nach über drei Jahren mit dem Einbau der Überdachung und der neuen Doppelstockparker an Gleis 1 abgeschlossen werden können.

Neue Doppelstockparker an Gleis 2

Oben: Neue Doppelstockparker an Gleis 2, unten: Fundamentaushub für die neue Überdachung an Gleis 1

AUSBAU DER FAHRRADABSTELLANLAGEN
ÖFFENTLICHER RAUM

Auch Fahrräder brauchen Parkplätze…

…allerdings viel weniger Fläche dafür. Auf einem Pkw-Stellplatz können 8-10 Fahrräder geparkt werden. Und weil in einem Auto zumeist eine Person sitzt, ist eine Umwandlung von Kfz-Parkplätzen – ganz im Gegensatz zum häufig geäußerten Vorwurf – eine Schaffung von mehr Parkraum. Der geringere Flächenbedarf macht das Fahrrad für städtische Mobilität und für die Förderung des lokalen Einzelhandels in der Innenstadt sehr wichtig und zukunftsfähig.

Der Ausbau der Fahrradabstellplätze ist insbesondere in der Innenstadt eine Daueraufgabe. In den vergangenen Jahren wurden hunderte neuer Abstellplätze aufgestellt. Die Anzahl der abgestellten Fahrräder ist gleichzeitig ein Indikator für den Radverkehrsanteil.

Beim Ausbau wird darauf geachtet, dass nach und nach alle untauglichen Fahrradständer ausgetauscht und durch neue, funktionale Anlagen ersetzt werden. Als Mindestanforderung muss Standsicherheit gegeben sowie eine Diebstahlsicherheit durch den Anschluss des Fahrradrahmens gewährleistet sein. Idealerweise kann auch eine Überdachung gewährleistet werden. Dies ist allerdings vor allem bei Langzeitparkständen an Bahnhöfen, an Schulen, am Arbeitsplatz oder im privaten Bereich bedeutsam.

Neue Fahrradabstellplätze beim Biergarten am Mainufer vor Schloß Johannisburg

Oben: neue Fahrradstellplätze in der Schloßgasse
Unten: neue Fahrradstellplätze Herstallstraße am „Scharfeck“

AUSBAU DER FAHRRADABSTELLANLAGEN
SCHULEN

Funktionale, sichere Fahrradständer

An den meisten Schulstandorten sind die Fahrradabstellanlagen veraltet und nicht funktional. Standsicherheit und Diebstahlschutz sind nicht gewährleistet. Aus diesem Grund wurde mit dem Ausbau von sicheren und komfortablen Stellplätzen an Schulen begonnen, der sukzessive in den nächsten Jahren fortgesetzt wird.

Am Dalberg-Gymnasium stehen den Schülerinnen und Schülern nun gute und zahlreiche Fahrradabstellplätze im Fahrradkeller zur Verfügung.

Zudem wurden entlang der Grünewaldstraße Anlehnbügel eingebaut, und am Hintereingang am Wittelsbacher Ring wurde eine große Abstellanlage mit Doppelstockparkern errichtet und überdacht.

An der Erthal-Grundschule wurden unter der bestehenden Überdachung neue Fahrradstellplätze umgesetzt. Weil an Grundschulen viele Schülerinnen und Schüler bevorzugt kleine Roller (Scooter) benutzen, gibt es hier auch spezielle Scooter-Stellplätze. Auch an der Grünewaldschule, an der Ruth-Weiss-Realschule, am Dessauer-Gymnasium und an der Berufsschule wurden hunderte neue Fahrradabstellplätze in den Fahrradräumen eingebaut!

Überdachte Doppelstockparker am Dalberg-Gynalsium

Oben: neue Reihenanlagen im Dessauer-Gymnasium
Unten: neue Anlehnbügel in der Grünewaldstraße

AUSBAU DER FAHRRADABSTELLANLAGEN
SCHROTTRAD-AKTION

Entfernung nicht fahrbereiter Fahrräder aus dem Stadtbild

Im Januar 2018 wurde erstmals die „Schrottrad-Aktion“ aktiv durchgeführt. Dabei wurden nicht fahrbereite Fahrräder aus den Fahrradabstellanlagen der Innenstadt entfernt.

2020 wurde diese Aktion wiederholt und in den Fahrradabstellanlagen erkennbare Schrotträder mit einem orangfarbenen Aufkleber versehen. Über den Mängel-Melder der Stadt Aschaffenburg wurden von den Bürgerinnen und Bürgern im Laufe des Jahres weitere Standorte mit Schrotträdern im öffentlichen Raum genannt. Diesen Meldungen wurde ebenfalls gezielt nachgegangen und eventuell vorhandene Schrotträder wurden markiert.

Folgenden Indikatoren sind maßgeblich:

- nicht fahrbereiter Gesamteindruck
- keine funktionsfähigen Bremsen
- platte Reifen
- fehlender Sattel
- fehlende Laufräder
- durchgerostete Kette
- dicke Staubschicht
- gleicher Standort des Fahrrades über mehrere Wochen

Schrottrad-Aktion vor dem Hauptbahnhof: Fahrradschlösser werden geknackt...

...und die markierten Schrotträder entfernt!

STADT ASCHAFFENBURG

Dieses Fahrrad steht seit längerem im öffentlichen Verkehrsraum, ohne dass es bewegt wurde. Sie werden daher aufgefordert, dieses Fahrrad **unverzüglich**, spätestens bis zum _____ **zu entfernen.**

Sollten Sie dieser Aufforderung nicht nachkommen, muss davon ausgegangen werden, dass Sie den Besitz freiwillig aufgegeben haben, um auf das Eigentum an diesem Fahrrad zu verzichten. Das herrenlose Fahrrad wird in diesem Fall von Seiten der Stadt Aschaffenburg entsorgt werden.

Aschaffenburg, den _____

Stadt Aschaffenburg
Dalbergstraße 15
63739 Aschaffenburg

SERVICE UND KOMFORT

SERVICE UND KOMFORT
WEGWEISUNG

Einheitliche Fahrradwegweisung

Die an vielen Radwegen vorhandene Wegweisung ist meist uneinheitlich und beschränkt sich oft auf das Gebiet einer Gemeinde, eines Landkreises oder einer Fremdenverkehrsregion. Derartige Grenzen entsprechen nicht den Bedürfnissen der Radfahrer. Unterschiedliche Formen, Farben und Inhalte der Fahrradwegweisung sind wenig benutzerfreundlich. Ziel muss es daher sein,die Fahrradwegweisung einheitlich zu gestalten.

Wegweisung an Radwegen in Bayern

Die nachfolgend beschriebene Wegweisung an Radwegen in Bayern ist eine Kombination aus zwei Wegweisungssystemen, nämlich der ziel- und der routenorientierten Wegweisung. Damit ist für den touristischen Radverkehr in gleicher Weise wie für den Alltagsradverkehr eine optimale Wegweisung gegeben.
Das Beschilderungssystem orientiert sich am „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr - Ausgabe 1998“, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

Davon abweichend sind in Bayern die Schrift, die Pfeile und die Symbole grün (RAL - Nr. 6024).
Für die Hauptwegweiser stehen die beiden Größen 1000 x 250 mm und 800 x 200 mm zur Verfügung. Im Interesse der Erkennbarkeit ist der Größe 1000 x 250 mm der Vorzug zu geben. Für die Zwischenwegweiser ist eine Größe von 250 x 250 mm ausreichend.

Neue Pfeilwegweiser mit Routenlogos unter der Willigisbrücke

Für die Logo-Einschieber der touristischen Radrouten ist die Größe 150 x 150 mm erforderlich. Durch die Kombination aus Haupt- und Zwischenwegweisern ist das Beschilderungssystem relativ kostengünstig.

Das Beschilderungssystem zeichnet sich durch seine Flexibilität aus. Da die neutralen Zwischenwegweiser für alle Radrouten gelten, reicht für eine Änderung der Radroutenführung der Austausch oder die Ergänzung der Logo-Einschieber an den Knotenpunkten.
Im Rahmen der flächendeckenden Neubeschilderung 2020 wurden im Stadtgebiet ca. 700 Hauptwegweiser mit Zielnennung und Kilometrierung sowie 550 Zwischenwegweiser für die Routenführung zwischen den Knoten montiert. Mit 280 Logo-Einschiebern wird die Führung entlang der touristischen Radrouten gewährleistet.

Wegweiser sollen Radfahrer besser lotsen

Verkehr: Neue Schilder in Aschaffenburg montieren

ASCHAFFENBURG. Mit 700 Fahrrad-Wegweisungsschildern mit Zielen und Entfernungsangabe sowie 520 Zwischenwegweisern zur Routenführung setzt die Stadt Aschaffenburg eine weitere Maßnahme des Radverkehrskonzeptes um.

In den kommenden Wochen werden die Schilder montiert. Das Wegweisungsnetz besteht aus Alltagsrouten sowie touristischen Freizeitrouten und schließt an Radrouten der angrenzenden Landkreise Aschaffenburg und Miltenberg an. Die Wegweisung zeigt den Bürgerinnen und Bürgern auch abseits der bekannten Routen alternative und attraktive Radverbindungen.

Verweis auf Ziele

Für alle ortsunkundigen Gäste und Touristen bietet die Beschilderung eine Orientierung und verweist auf relevante Ziele in Stadt und Umland. Die Beschilderung kostet rund 107000 Euro. Das Umweltbundesamt gibt im Rahmen der Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten einen Zuschuss von 59000 Euro. *Originalmitteilung der Stadt Aschaffenburg*

Am Mainufer montiert Oberbürgermeister Jürgen Herzing das Logo »Grünes Rad« an ein Wegweisungsschild. Rechts Jörn Büttner, Radverkehrsbeauftragter der Stadt Aschaffenburg. Foto: Ralf Hettler/Stadt Aschaffenburg

Oben: Logos der touristischen Radrouten, unten: Main-Echo 09/11/2020

SERVICE UND KOMFORT
BELEUCHTUNG

Mehr Verkehrssicherheit durch bessere Beleuchtung

Neben den Kriterien der objektiven Sicherheit des Radverkehrs durch gute bauliche Infrastruktur spielt insbesondere auch subjektive Sicherheit eine sehr große Rolle bei der Häufigkeit der Fahrradnutzung. Insbesondere in der Winterzeit werden die Themen der sozialen Sicherheit und Beleuchtung entscheidend für die Menge an Radfahrenden. Zum einen erhöht die Beleuchtung die Verkehrssicherheit durch bessere Sichtbarkeit, zum anderen führt eine Beleuchtung insbesondere außerhalb des bebauten Bereichs auch zu einem selbstverstärkenden Prozess: Mehr Radfahrende führen zu mehr sozialer Sicherheit und somit wieder zu mehr Radverkehr.

Auch aus diesem Grund sollen nach dem beschlossenen Radverkehrskonzept nicht nur die Hauptrouten ersten Ordnung, sondern auch die der zweiten Ordnung beleuchtet sein. Eine umfangreiche Beleuchtung weiterer Wege im Außenbereich oder im Freizeitnetz ist demgegenüber nicht vorgesehen.

Bei der Beleuchtung der Hauptrouten ersten Ordnung sind nur noch wenige Lückenschlüsse notwendig: Zwei davon sind aber wie dargestellt an der radialen Hauptroute von Obernau und Sulzbach zur Innenstadt.

Teil-Beleuchtung der Kleinen Schönbuschallee am Auweg, oben vorher, unten nachher

Es gibt auch keine Alternative an einer beleuchteten Straße entlang.

Deshalb ist der Neubau einer Beleuchtung zwingend erforderlich: In einem ersten Schritt 2020 vom Floßhafen zur Obernauer Straße, und in einem zweiten Schritt dann zusammen mit dem Radwegebau an der Maintalstraße nach Obernau. In diesem ersten Pilot-Bereich wird eine umweltschonende Beleuchtungstechnik realisiert.

Neue LED-Beleuchtung im Bereich der Kilianskapelle

Neue LED-Beleuchtung entlang der Großostheimer Straße

SERVICE UND KOMFORT
ZÄHLSTELLEN

Aschaffenburg zählt…

…seine Radlerinnen und Radler in der Alexandrastraße!

Weil Radfahren zählt, zählen wir die Radfahrerinnen und Radfahrer in der Alexandrastraße.

Die erste Dauerzählstelle für den Radverkehr in Aschaffenburg ist in der Alexandrastraße in Betrieb genommen worden. Das Zählgerät in Form einer schlanken Stele wird jedes vorbeifahrende Fahrrad in der Straße in beide Richtungen erfassen und visuell anzeigen, wie viele Radler am Tag sowie im Jahr in der Alexandrastraße unterwegs sind.

Hintergrund

Mit der Auszeichnung zur fahrradfreundlichen Kommune durch die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) im Jahr 2020 erhielt die Stadt Aschaffenburg vom Staatsministerium einen Zuschuss in Höhe von 5.500 Euro für eine dauerhafte Fahrradzählstelle. Diese Förderung wird nun umgesetzt.

Auf dem Zählgerät kann jeder Passant und jede Passantin sofort ablesen, wie viele Fahrradfahrer und Fahrradfahrerinnen durch die Alexandrastraße fahren.

Für die Verkehrsplanung besteht dadurch nun erstmals die Möglichkeit, über einen längeren Zeitraum zu beobachten, wie sich der Radverkehrsanteil in der Alexandrastraße und damit als Referenz auch in der gesamten Stadt entwickelt. Nun sind weitere Zählstellen im Stadtgebiet geplant.

Die Fahrradzählstelle in der Alexandrastraße dokumentiert den zunehmenden Radverkehr

Offizielle Eröffnung der Zählstelle

ASCHAFFENBURG

SAMSTAG/SONNTAG, 11./12. AUGUST 2018 17

»Den Radverkehr sichtbar machen«

Radverkehrskonzept: Eine Säule in der Alexandrastraße zählt ab sofort Fahrradfahrer – Sie soll deren Anteil am Innenstadt-Verkehr belegen

Main Echo 11/08/18

Aktuelle Angaben unter:
https://www.aschaffenburg.de/Buerger-in-Aschaffenburg/Strasse-und-Verkehr/Radverkehr/Fahrradzaehlstelle-in-der-Alexandrastrasse/DE_index_5078.htmlin-der-Alexandrastrasse/DE_index_5078.html

SERVICE UND KOMFORT
E-BIKE LADESTATIONEN

Ladestationen des Projekts „Wald erFahren“

In Aschaffenburg wird es insgesamt fünf Ladestationen geben. Am Fahrradabstellplatz am Hauptbahnhof, an der Frohsinnstraße, wurden eine Ladesäule sowie neue Anlehnbügel umgesetzt, damit das wertvolle E-Bike während des Schnellladevorgangs auch angeschlossen werden kann.

Am überdachten Fahrradparkplatz der City-Galerie, am Eingang von der Goldbacher Straße, hat das Centermanagement ebenfalls eine Ladesäule an den Anlehnbügeln eingerichtet. Ein gut sichtbarer Werbewürfel weist hier auf die Lademöglichkeit hin.

In der Schloßgasse wird bei den neuen Fahrradbügeln entlang der Steinmetzschule im Sichtbereich von Schloss und Schlappeseppel-Gaststätte eine Ladestation errichtet.

Außerdem wird am Landschaftspark Schönbusch mit Unterstützung der Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen eine Ladestation aufgebaut. Diese befindet sich dann am großen Fahrradabstellplatz am Parkeingang an der Kleinen Schönbuschallee und ist somit gut erreichbar.

Am Landratsamt Aschaffenburg in der Bayernstraße wird im Rahmen der laufenden Neubautätigkeiten ebenfalls eine Ladestation umgesetzt werden.

Weitere Informationen unter:
www.walderfahren.de

Fahrradabstellplätze mit Ladestation an der City-Galerie

Ladestation am Hauptbahnhof

Projektlogo „**Wald erFahren**“

Werbewürfel an der City-Galerie

SERVICE UND KOMFORT
LASTENRAD-VERLEIH

Projekt „AB mit LaRa“

Kostenlos auszuleihende Lastenfahrräder sind zu einer breiten Bewegung geworden, die es schon in über 50 deutschen Städten gibt.

Auch in Aschaffenburg soll es nun einen Lastenradverleih geben, bei dem die Räder an verschiedenen Stationen im Stadtgebiet ausgeliehen werden können.

Ab dem Projektstart im August stehen fünf E-Lastenräder in Aschaffenburg zum Verleih bereit. Diese können nach vorheriger Registrierung online gemietet und dann am Buchungstag bei den verschiedenen Verleihstationen zu deren Öffnungszeiten abgeholt werden. Die Ausleihe ist dabei dank verschiedener Sponsoren des Projektes kostenfrei.

Initiiert und in die Praxis umgesetzt hat das Projekt der Verein „Gesta e.V.“ mit Unterstützung der Stadt Aschaffenburg und weiteren Verbänden und Sponsoren.

Mit dem Projekt „AB mit LaRa“ soll eine nachhaltigere Mobilität in der Stadt gefördert und autofreien Haushalten ermöglicht werden, mit geringem Aufwand auch schwerere Lasten zu transportieren oder größere Einkäufe zu tätigen.

Die Leihräder sollen auch für die verstärkte Nutzung von Lastenfahrrädern werben. In Aschaffenburg sind sie noch Ausnahmeerscheinungen. Das Projekt ist damit ein Angebot und ein weiterer Beitrag zur Verkehrswende.

www.abmitlara.de

Die gemeinsame Nutzung der Räder erspart den Haushalten die hohen Anschaffungskosten. Insbesondere in den innenstadtnahen Wohnquartieren kann durch Verzicht auf das (Zweit-) Auto der Parkdruck gemindert werden. Die Projekträder von „AB mit LaRa“ sind aber auch als Testräder zu sehen, die sich Interessierte über ein Wochenende ausleihen können, um damit längere Probefahrten zu machen und die Alltagstauglichkeit zu testen. Dafür stehen sehr unterschiedliche Fabrikate zur Verfügung.

Probefahrt der Lastenräder bei der öffentlichen Präsentation

Die städtischen Lastenräder im Projekt: Luitpold (oben) und Alexandras (unten)

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT
STADTRADELN

STADTRADELN für alle!

Die Auswirkungen des Klimawandels waren auch in diesem Sommer gegenwärtig. STADTRADELN bietet die Möglichkeit, aktiv für den Klimaschutz einzutreten und ein Zeichen zu setzen. Der Radverkehr eignet sich hervorragend, um alle Wege in der Stadt zu bewältigen, und viele Menschen haben das schon erkannt.

Der Zulauf auf die Fahrradgeschäfte ist überwältigend, über unsere Fahrradstraße „Deutsche Straße“ rollen mittlerweile mehr Fahrräder als Autos, das Lastenradprojekt ist angelaufen, und unsere Zählstelle in der Alexandrastraße verzeichnete in diesem Sommer Spitzenwerte von über 1.500 Fahrrädern pro Tag.

Unsere Aschaffenburger Versorgungs-GmbH setzt auch ein Zeichen: 2 kWh regional produzierter Strom aus erneuerbarer Energie je 100 erradelter Kilometer gehen als Spende an den Suppenschulverein.

Alle Teilnehmer*innen können während des Aktionszeitraums Meldungen zur Fahrradinfrastruktur abgeben.

Preisverleihung vom STADTRADELN 2019 im großen Sitzungssaal des Rathauses

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT
MITEINANDERZONE

Gemeinsam für eine attraktive und lebenswerte Innenstadt

Die Miteinanderzone der Stadt Aschaffenburg wurde 2012 eingeführt. Die Maßnahme beinhaltet die Freigabe der Fußgängerzonen für Radverkehr in Schritttempo in der Herstallstraße, in der Steingasse sowie in Teilen der Sandgasse, des Roßmarktes sowie der Goldbacher Straße .

Auf die Einführung der Miteinanderzone hat es sehr viele positive Rückmeldungen gegeben. Sie ist auch ein wesentlicher Bestandteil der Auszeichnung als „fahrradfreundliche Stadt“ durch die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern (AGFK) gewesen und hat den Dritten Platz beim Deutschen Fahrradpreis 2015 erhalten!

- rücksichtsvoll sein: Fußgängerinnen und Fußgänger haben Vorrang
- Schrittgeschwindigkeit fahren, bei Bedarf absteigen
- besonders auf Kinder und ältere Menschen achten
- genügend Abstand halten
- Miteinanderzone in Schöntal und Fußgängerzone

Bodenkleber

Banner im Schöntal

Infostand in der Herstallstraße

Poster

Karte Miteinanderzone

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT
VERKEHRSSICHERHEITSKAMPAGNE

Aschaffenburg radelt richtig!

Richtiges Verhalten von Radfahrenden führt zu mehr Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer* innen. Die Stadt Aschaffenburg hat deshalb im Sommer und Herbst 2018 eine Kampagne durchgeführt, die Radfahrende direkt vor Ort mit Plakaten über die jeweils richtige Verhaltensweise bzw. Fahrweise informierte.

Im Stadtgebiet konnte an zahlreichen Stellen ein häufiges Fehlverhalten Radfahrender beobachtet werden. Dies ließ sich nur zum Teil durch Schwächen der Infrastruktur erklären und ging oftmals zu Lasten der Fußgänger*innen als schwächsten Verkehrsteilnehmer. In ausgewählten Themenbereichen sollten Plakate die bestehenden Regelungen direkt vor Ort vermitteln. Neben dem Aspekt der Verkehrssicherheit sollte die Kampagne aber auch das Image des Radverkehrs positiv beeinflussen und für mehr gegenseitige Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer werben. Die Plakate im Format DIN A 1 wurden Anfang August an insgesamt 32 Standorten für drei Monate im Stadtgebiet angebracht.

Für die folgenden fünf Themen wurden Plakate entwickelt:

- Gehweg nicht für Radverkehr freigegeben
- Gehweg für Radverkehr freigegeben
- in die richtige Richtung radeln
- Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt
- Radfahren über Fußgängerüberwege

Postermotive DIN A 1

Main Echo 26/07/2018

Bericht AGFK 01/19

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT
„GRÜNES RAD“

Nord- und Südroute

Das Fahren auf ausgewählten Routen der Radwegweisung zeigt alternative Wegführungen auf, die den Einzelnen bislang nicht bekannt sind und infolgedessen später im Alltag ausprobiert werden.

Die vollständige Umsetzung der wegweisenden Beschilderung im Radverkehr im Frühjahr 2020 hat für Aschaffenburg die große Chance geboten, eine neue Freizeitroute flächendeckend umzusetzen und einen zusätzlichen Impuls für die Fahrradnutzung zu setzen. Mit Infoflyern und Karten als Printmedien soll die Radroute noch besser vermarktet und bekannt gemacht werden. Gedruckte Flyer und Karten werden auf Messen und Veranstaltungen weiterhin stark nachgefragt.

NORD
GRÜNES RAD ASCHAFFENBURG

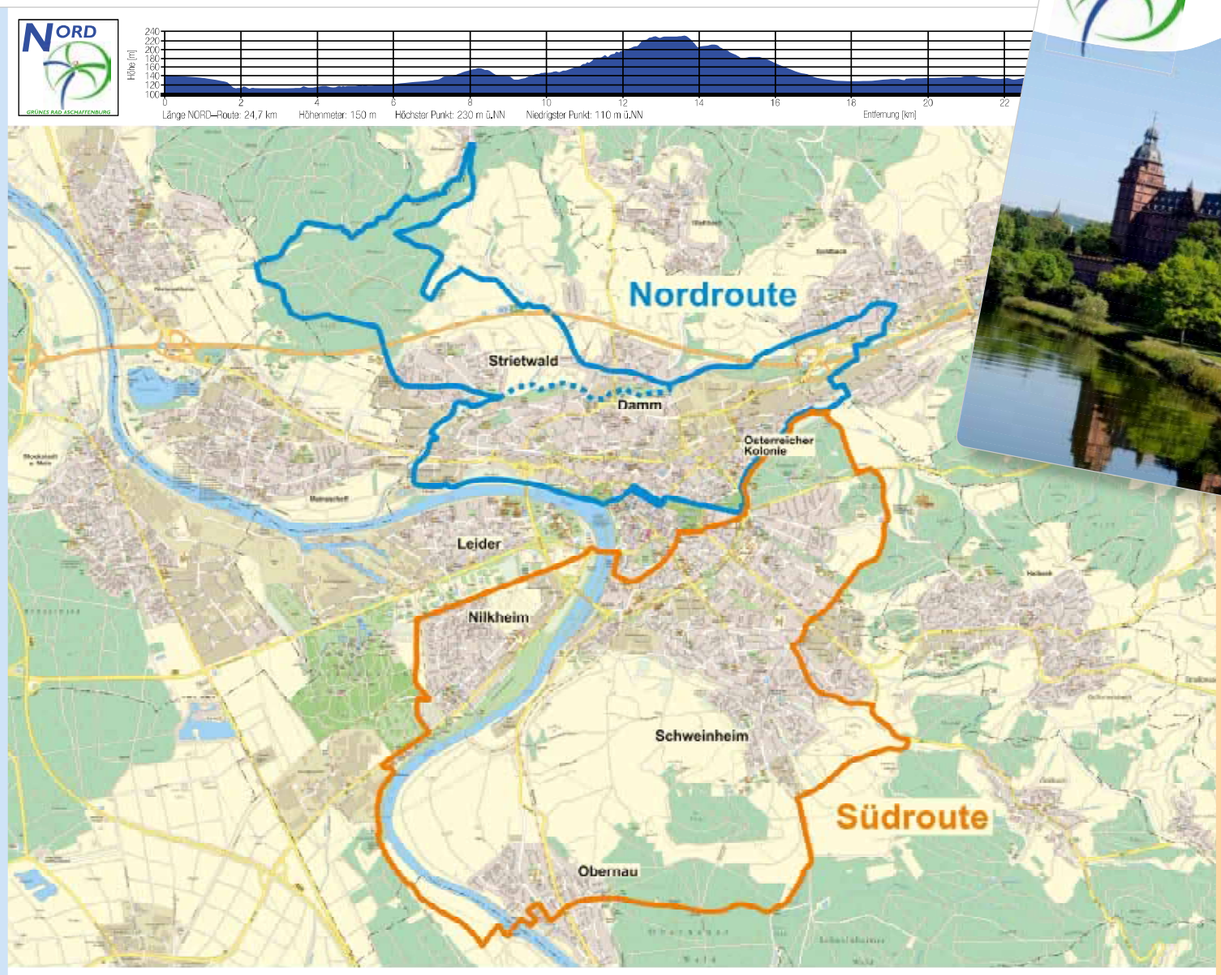
SÜD
GRÜNES RAD ASCHAFFENBURG

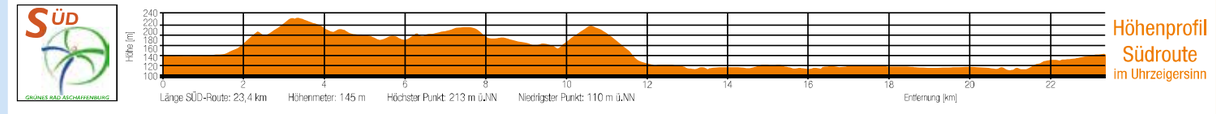
Mainufer, Schloss & Pompejanum

Das Renaissance-Schloss aus rotem Sandstein, errichtet am Anfang des 17. Jahrhunderts, war Zweitresidenz des Kurfürsten Carl Friedrich Joseph von Erthal. Im angrenzenden Schlossgarten wurde das Pompejanum im Auftrag von König Ludwig I. von 1840 bis 1848 als ideale Nachbildung eines römischen Wohnhauses errichtet.

Steinbachtal
Informativer Baumlehrpfad und „die grausige Mär von der Menze-Mühl“

Rosenberg und Streuobstwiesen
Ausblick auf die Stadt





roßmutterwiese
die Bahnlinie nach Miltenberg
ünbrückenneubau (2013) stellte
Grünverbindung wieder her.

enausblick

Park Schönbusch (1775 bis 1789) & Kleine Schönbuschallee

Englischer Landschaftspark mit Wasserflächen, Rundwegen, Sichtachsen und Schlösschen. Die kleine Schönbuschallee verbindet als ehemaliger Promenadenweg das Schloss Johannisburg und den Park Schönbusch.

Flyer vom „Grünen Rad Aschaffenburg“

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT
ADFC-FAHRRADKLIMATEST

ADFC-Fahrradklimatest

Die Stadt Aschaffenburg bleibt im jüngsten ADFC Fahrradklima-Test auf überdurchschnittlichem Niveau.

Am 16. März 2021 hat der ADFC die Ergebnisse seines neuen, bundesweiten Fahrradklima-Tests veröffentlicht. Der ADFC-Fahrradklima-Test ist eine der größten Befragungen zum Radfahrklima weltweit und fand 2020 zum neunten Mal statt. Er wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert.

Die Umfrage misst die Zufriedenheit der Radfahrenden. Die Befragten wurden vom ADFC auf der Grundlage von 32 Fragen zu Sicherheit, Komfort oder Infrastruktur aufgerufen, die Situation in der eigenen Stadt oder Kommune zu bewerten. Bundesweit nahmen über 1.000 Kommunen ab 20.000 Einwohnern teil, die von insgesamt 230.000 Radfahrenden bewertet wurden. Die bundesweite Bewertung aller Gemeinden liegt nach Schulnoten bemessen bei einem Schnitt von 4,0.

Im Jahr 2018 nahmen in Aschaffenburg 374 Personen teil, 2020 waren es 417. Die Gesamtnote verbleibt bei 3,8. Aschaffenburg liegt damit im Städterranking aller bundesdeutschen Städte zwischen 50.000 und 100.000 Einwohnern über der Durchschnittsnote von 4,0 auf Platz 32 (Vorjahr 28) von 110 Mittelstädten (Vorjahr 106). Im Bayerischen Vergleich hat Aschaffenburg unter neun teilnehmenden Mittelstädten den zweiten Rangplatz eingenommen. Ein gutes Ergebnis das zeigt, dass die Radverkehrsförderung in Aschaffenburg wahrgenommen wird.

Die Stärken sind deckungsgleich wie beim Fahrradklimatest von 2018. Besonders positiv fällt beim Votum der Befragten auf dem ersten Platz wieder die Radverkehrsförderung in jüngster Zeit auf. Die Öffnung der Einbahnstraßen in Gegenrichtung ist in Aschaffenburg schon vollzogen und wird weiter aktiv betrieben.

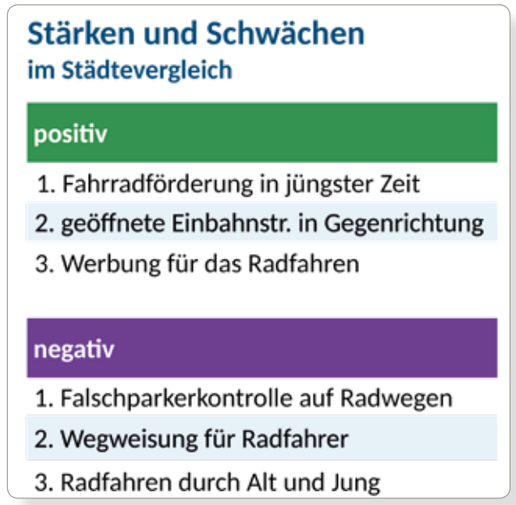
Ebenso bleibt die Werbung für das Radfahren im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit ein Schwerpunktthema. Überdurchschnittlich positiv bewerten die Aschaffenburgerinnen und Aschaffenburger die Erreichbarkeit des Stadtzentrums und das zügige Radfahren.

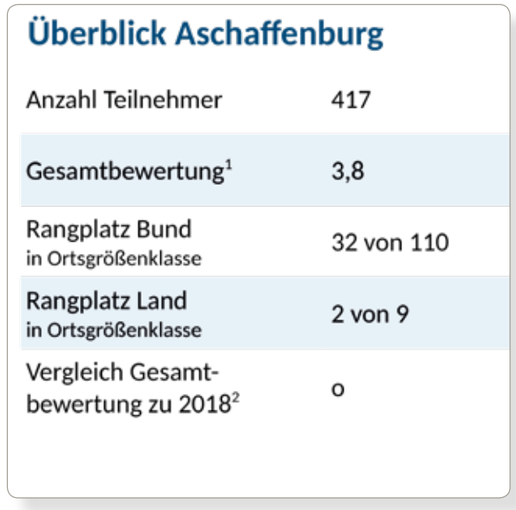
Bemängelt werden insbesondere mit der Schulnote von 5,0 die seltenen Falschparkerkontrollen auf Radwegen. Auch die Ampelschaltungen und die Breite der Radwege sind für den Radverkehr unterdurchschnittlich.

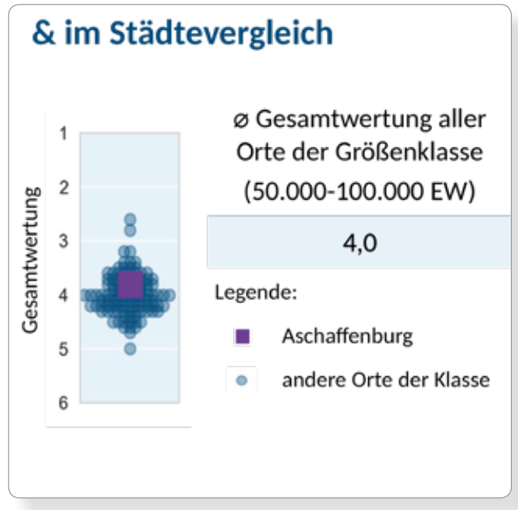
Die Wegweisung wird beim nächsten Mal nicht mehr auf der Liste der Schwächen sein, denn ab der Radsaison 2021 hat die Stadt Aschaffenburg den Radfahrenden ein vollständig neu überarbeitetes und dichtes Wegweisungsnetz zur Verfügung gestellt. Die schlechte Note beim „Radfahren für Alt und Jung" wird als Hinweis interpretiert, dass entlang von Radrouten noch nicht durchgängig eine hohe Verkehrssicherheit gewährleistet ist bzw. empfunden wird.

Sämtliche Details können hier eingesehen werden: https://fahrradklima-test.adfc.de/ergebnisse

adfc
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Kreisverband Aschaffenburg-Miltenberg e.V.







Quelle: ADFC-Fahrradklima-Test 2020
Auswertung Aschaffenburg

RESÜMEE & AUSBLICK

RESÜMEE & AUSBLICK
INTERVIEW MIT DEM RADVERKEHRSBEAUFTR AGTEN

Eine persönliche Einschätzung zur Radverkehrsförderung in Aschaffenburg

Der Beschluss des Radverkehrskonzeptes liegt gut 5 Jahre, und der Dienstbeginn des Radverkehrsbeauftragten Jörn Büttner liegt fast 4 Jahre zurück. Seine persönlichen Erkenntnisse und Erfahrungen schildert er hier im Interview.

Was motiviert Sie als Planer, sich jeden Tag „nur" um Radverkehr zu kümmern?

Mein größter persönlicher Antrieb ist die schrittweise Beseitigung der vielen großen und kleinen Mängel und Unzulänglichkeiten, die es im gesamten Netz gibt und die jedem Alltagsradler auf den eigenen Wegen gut bekannt sein dürften. Diese mindern den Spaß am Radfahren und verhindern mehr Radverkehr. Der Hintergrund ist klar: Es ist eine seit ca. 70 Jahren primär am Auto ausgerichtete Stadt- und Verkehrsplanung, die dafür gesorgt hat, dass sich der Rad- und auch Fußverkehr vor allem mit den Resten zufrieden geben müssen.

Besser gesagt: mussten! Denn zumindest in den Köpfen der meisten Planer und in großen Teilen der Politik hat der Wandel im Kopf bereits stattgefunden. Das ist äußerst positiv zu sehen und ich bin froh, meinen lokalen Beitrag zur Verkehrswende beitragen zu können und den Radverkehr hier ein ordentliches Stück nach vorne zu bringen.
Ich konnte mein Hobby und meine verkehrspolitische Überzeugung zum Beruf machen und einiges bewirken.

Die Möglichkeit der aktiven Gestaltung ist für einen umsetzungsorientierten Planer sehr motivierend. Innerhalb weniger Jahre konnten viele Maßnahmen realisiert werden und Radverkehr ist deutlich sichtbarer geworden. Auch wenn manche das als unheilvolle Drohung interpretieren werden – ich bzw. wir fangen gerade erst an!

Wie beurteilen Sie die Umsetzungsperspektive?

Weder finanziell, noch zeitlich, noch personell kann eine Stadt innerhalb von wenigen Jahren komplett umgebaut und radverkehrsfreundlich umgestaltet werden. Ein zu schneller und radikaler Umbau kann sich auch nicht der uneingeschränkten aber notwendigen gesellschaftlichen Unterstützung sicher sein.

Die bekannten fahrradfreundlichen Vorbildstädte oder holländische Radstrukturen sind das Ergebnis eines jahrzehntelangen Prozesses unter anderen verkehrspolitischen Schwerpunkten.

Wie vielerorts in Deutschland ist auch Aschaffenburg durch eine primär autofreundliche Verkehrspolitik seit über 70 Jahren geprägt worden. Perspektivisch gesehen ist es das Wichtigste, dass hier ein Umdenken stattgefunden hat und dass nun alle Neu- und Umbauten bei der Stadtentwicklung und beim Straßenbau heute mit anderen Schwerpunkten betrachtet und begleitet werden. Alle Kreuzungsumbauten und Fahrbahnsanierungen werden heute von einer Prüfung begleitet, ob im Rahmen der Maßnahmen nicht auch gleichzeitig eine bessere Infrastruktur für den Radverkehr entstehen kann.

Langfristig gesehen ist dies wahrscheinlich der nachhaltigste und stärkste Beitrag zur Veränderung und zur Radverkehrsförderung, auch wenn dieser Aspekt nur sukzessive erfolgt und langsam sichtbar wird.

Wie schätzen Sie die Wahrnehmung von Radverkehrsmaßnahmen in der Öffentlichkeit ein?

Einem Radverkehrsbeauftragten sollten zwei Dinge bewusst sein: Zum einen ist nicht alles auf einmal veränderbar und zum anderen ist das radverkehrsfreundliche Maximum nicht überall und sofort erreichbar.

Es ist sinnvoll, Kompromisse einzugehen und lieber jetzt die aktuell möglichen Maßnahmen umzusetzen, als viel Energie und Zeit in konfliktträchtige Projekte zu investieren und dogmatische Grabenkämpfe unterschiedlicher, persönlicher verkehrspolitischer Grundüberzeugung zu führen.

Denn dies würde zumeist zu einer unversöhnlichen Verhärtung der unterschiedlichen Standpunkte führen und letztlich ohne Ergebnis und damit ohne Nutzen für die Bürgerinnen und Bürger enden.

Manchen Teilen der Bevölkerung wird bereits viel zu viel „Verkehrswende" gemacht - für andere geht alles immer noch viel zu langsam. Was im Allgemeinen unterstützt wird, das kann vor der eigenen Haustür auf einmal ganz anders beurteilt werden. Diese beiden Spannungsfelder werden immer bestehen bleiben.

Es ist wichtig, im Wege der Veränderung die Mitte der Gesellschaft bzw. die Unterstützung der Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger hinter sich zu haben und die gesamtgesellschaftliche Unterstützung zu haben. Durch zu viele unpopuläre Maßnahmen mit schwerwiegenden Nachteilen könnte der Rückhalt bei den Bürgerinnen und Bürger schwinden. Dann hat man der Radverkehrsförderung einen Bärendienst erwiesen und dies wird dann auch zu einem Rückzug der politischen Unterstützung führen. Eine schrittweise Vorgehensweise ist zudem wichtig, weil die Bedenken gegenüber manch einer Maßnahme dann in der Praxis zumeist doch nicht so schwerwiegend sind, wie es vorab befürchtet wurde.

Wie schätzen Sie rückblickend die Einführung ihrer Stelle und die Unterstützung in der Stadtverwaltung ein?

Unverzichtbar und positiv hervorzuheben sind rückblickend vor allem zwei Dinge: die Unterstützung aller beteiligter Ämter und bei Bedarf auch die der Verwaltungsspitze und des Stadtrates. Die Stelle des Radverkehrsbeauftragten ist innerhalb der Verwaltung im Stadtplanungsamt angesiedelt. Eine umfangreiche Unterstützung von dort, wo Konzepte, Verbesserungsvorschläge und konkrete Maßnahmen zur Radverkehrsförderung beginnen, und schon zuvor erarbeitet wurden, konnte ich erwarten.

Aber die besten Ideen bringen nichts, wenn sie nur auf dem Papier sind und nicht umgesetzt werden. Deshalb war und ist die große Unterstützung des Tiefbauamtes und insbesondere der Kolleginnen und Kollegen der Sachgebiete „Neubau" und „Bauhof" eine Grundvoraussetzung dafür, dass verhältnismäßig viele Projekte in den vergangenen fünf Jahren verwirklicht werden konnten.

Gleiches gilt auch für die Unterstützung seitens der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde, ohne deren verkehrsrechtliche Anordnung keine Umsetzung erfolgen kann.

Was nach Selbstverständlichkeiten klingt – das ist es leider nicht. Dies führt dann zu Verzögerungen und auch zu Verhinderungen, vor allem aber zu einem zermürbenden „Kampf", an dessen Ende deutlich schwächere Ergebnisse stehen.

Manch eine Änderung zu Gunsten des Radverkehrs musste in beengtem Raum zwangsläufig zu Lasten des Kfz-Verkehrs erfolgen. Sei es durch geänderte Ampelschaltungen oder durch die Unterbindung liebgewonnener (Park-) Gewohnheiten. Manch eine öffentliche Diskussion in der Presse und in Leserbriefen erreichte dann auch eine politische Dimension, wo sich dann entscheiden musste, ob die Maßnahmen zugunsten des Radverkehrs durch die Verwaltungsspitze und die Politik auch gegen Widerstände weiterhin unterstützt, oder ob einzelne Maßnahmen zurückgenommen werden.

Letzteres ist nicht geschehen, und dies hat den Stellenwert des Radverkehrs und damit auch die Stellung des Radverkehrsbeauftragten gestärkt.

Für alle erfahrene Unterstützung ist dieser Bericht eine gute Gelegenheit, um hierfür auch mal **„Danke"** zu sagen!

Wir danken Ihnen für das Interview und Ihren Einsatz für den Radverkehr in Aschaffenburg.

Carla Diehl, Pressereferentin der Stadt Aschaffenburg

RESÜMEE & AUSBLICK
DAS SAGEN DIE VERTRETER DES FAHRRADFO RUMS

Meinungen der Vertreter im Fahrradforum zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes

CSU, Dr. Robert Löwer

Es sind viele Details verbessert worden, während der große Wurf im Konkurrenzkampf mit den anderen Verkehrsträgern noch ausgeblieben ist. Es sollte geprüft werden, ob man in Korridoren den einzelnen Bedürfnissen der Radfahrenden besser entgegenkommen kann. Die Radwegführung an Kreuzungen hat sich deutlich verbessert durch geradlinige Anlage und durch Rotmarkierung. Die touristische Ausschilderung der Radwege ist jetzt in der Region einheitlich.

Für die Zukunft wäre ein Fahrradschnellweg Richtung Obernau und Sulzbach wichtig, um die Obernauer Straße zu entlasten. Die Planung der Fahrradschnellwege Richtung Laufach und Hanau , eventuell auch in Richtung Großostheim, soll forciert werden. Die Sanierung der Deschstraße ist wichtig, um den Anforderungen einer Fahrradstraße besser gerecht zu werden.
Der innerstädtische PKW-Durchgangsverkehrs soll weiter auf Ring und Bahnparallele verlagert werden.

SPD, Wolfgang Giegerich

Ein 20 Prozent Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr in Aschaffenburg bis 2020 - das war das Ziel des Radverkehrskonzepts. Wurde das Ziel erreicht? Nein. Es hat sich dennoch viel getan für die Radler. Es ist gut, dass es ein Fahrradforum gibt, in dem alle kompetenten Organisationen mit viel Engagement vertreten sind. Insgesamt wurde viel geschafft und es gibt noch viel Luft nach oben.

Positiv ist zu nennen: mehr Radfahrende, Mehr Geld im Haushalt für den Radverkehr, mehr Fahrradständer, bessere Fahrbahnmarkierungen, die Einrichtung von Fahrradstraßen und die Einstellung eines Radverkehrsbeauftragten. Verbesserungsbedarf gibt es noch bei der Schwerpunktsetzung in der Verkehrsplanung. Der Sicherheitszuwachs durch Radwege ist bislang gering und es gibt noch viele kritische Punkte. Es fehlt an Leuchtturmprojekten.

Grüne, Thomas Giegerich

5 Jahre Radverkehrskonzept –
Das war nur der Anfang!
Mit dem Radverkehrskonzept von 2014 hat Aschaffenburg einen guten Plan fürs Rad. Um im ersten Schritt die wichtigsten Radwege verkehrssicher und regelkonform zu bauen, sind Investitionen von über 12 Millionen Euro notwendig.

Den Trend, dass in Aschaffenburg für kurze Entfernungen immer öfter das Auto genutzt wird, können wir damit umdrehen und den Radverkehrsanteil auf 25 % der Mobilität erhöhen.

Aschaffenburg entwickelt sich vom Einsteiger zum Aufsteiger als fahrradfreundliche Stadt. Für Lebensqualität, Klimaschutz und unsere Gesundheit.

FDP, Hanns Martin von Truchseß

Es war eine gute Entscheidung den Arbeitskreis Radwege 2015 in Form eines Fahrradforums weiterzuführen, um die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes zu begleiten. Durch die Einstellung eines Fahrradbeauftragten in der Person des engagierten Jörn Büttner sind deutliche Fortschritte festzustellen. Der Ausbau der Alexandrastraße ist eines der wichtigsten Projekte gewesen.

Wir freuen uns, dass unsere wiederholt vorgetragene Bitte, einen Radweg beim Ausbau der B 26 zu berücksichtigen, inzwischen nicht mehr strittig ist. Es ist zu wünschen, dass sich die Planungen und Umsetzungen bevorzugt im Innenstadtbereich bewegen, da hier heute die meisten Probleme, aber auch größten Erfolge im Interesse aller Bürger erzielt werden können.

Kommunale Initiative, Jürgen Zahn

Mit ihren Aktivitäten für mehr Sicherheit des Radverkehrs und zum Ausbau des Radwegenetzes ist die Stadt nach Auffassung der KI auf dem richtigen Weg. Hierzu zählen z. B. die Ernennung eines Radverkehrsbeauftragten, der radfreundliche Umbau derAlexandrastraße, die Freigbe der Fußgängerzone für Radfahrer*innen oder die demnächst anstehende Errichtung einer Umweltstraße an der Stadthalle.

Der Ausbau der Radweginfrastruktur gewinnt im Kontext der Klimakrise zunehmend an Bedeutung. Die Optimierung des Radwegenetzes im Zusammenhang mit der anstehenden konsequenten Verkehrsberuhigung der Innenstadt, dem Ausbau des ÖPNV mit Bus und Bahn und der Neuverteilung der Verkehrsflächen müssen zentrale Themen der innerstädtischen Verkehrspolitik der kommenden Jahre sein. Wie der aktuelle Fahrradklimatest des AFDC zeigt, tritt Aschaffenburg bei der Umsetzung auf der Stelle. Erfreulich ist, das für die nächsten Jahre mehr Geld für den Radverkehr zur Verfügung steht. Jetzt braucht es größere Anstrengungen, mehr Ideen und mehr Mut zur schnellen Umsetzung.

ADFC, Tino Fleckenstein

Am Anfang war es schon ein Kampf, bis das Radverkehrskonzept im dritten Anlauf im Frühjahr 2015 verabschiedet wurde. Seitdem gibt es zumindest einen Plan für die Entwicklung des Radverkehrsnetzes, indem die Mängelstellen gelistet und nun abgearbeitet werden. Als erstes wichtiges Projekt, für das diese neuen Ansätze angewendet wurden, war die Neugestaltung der Alexandrastraße. Mittlerweile gibt es eine Reihe von vorzeigbaren Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet wie Fahrradstraßen oder die zahlreichen neuen Abstellanlagen. Wir schätzen die umfangreiche und fachkundige Themenaufbereitung im Fahrradforum.

Handelsverband Bayern HBE, Michael Kahl

Für den Einzelhandel ist es wichtig, dass jeder Kunde einfach und bequem die Stadt erreichen kann. Die Förderung des Radverkehrs ist dabei ein wichtiger Baustein. Dass in Aschaffenburg viel getan wurde, zeigt beispielsweise die Auszeichnung zur fahrradfreundlichen Stadt.

Besonders wichtig waren uns stets Projekte, die Erreichbarkeit und Serviceangebot fürs Radfahren in der Stadt verbessern. Herausforderung der Zukunft wird sein, sinnvoll aufeinander abgestimmte Lösungen zu erarbeiten, um den Radverkehr weiter zu optimieren, ohne die Bedürfnisse der anderen Verkehrsteilnehmer zu vernachlässigen.

IHK Aschaffenburg, Markus Greber

Die IHK Aschaffenburg unterstützt die Bemühungen der Stadt Aschaffenburg, die Veränderungen im Mobilitätsverhalten auch mit Hilfe von Arbeitskreisen wie dem Fahrradforum zu begleiten und entsprechende Projekte dort zu diskutieren. Besonders wichtig sind uns Maßnahmen, die die Sicherheit im Straßenverkehr für Radfahrer erhöhen und die Nutzung des Fahrrades im Alltag erleichtern (z. B. Fahrradständer in der Innenstadt). Wir werden uns auch zukünftig dafür einsetzen, dass die Innenstadt mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar bleibt und so Aschaffenburg seinem Ruf als attraktives Oberzentrum weiterhin gerecht wird.

Polizeiinspektion Aschaffenburg, Bernd Hugo

Die Polizei Aschaffenburg gratuliert der Stadt Aschaffenburg zum 5-jährigen Bestehen des Radverkehrskonzeptes. In diesem Zeitraum konnten u. A. zwei Fahrradstraßen eingerichtet werden. In der stark befahrenen Schweinheimer Straße hat man die Radverkehrsführung im Hinblick auf die Sichtbarkeit der Radfahrer verbessert und die Lichtsignalanlagen zur Sicherheit mit eigenen Grünphasen für Radfahrer ausgestattet.

Deutlich sicherer fühlt sich der Radfahrer auch in der Friedrichstraße. Die Aufzählung aller Maßnahmen würde den Rahmen sprengen. Zukünftig gilt es auch weiterhin lückenhafte Radwegverbindungen zu schließen und schadhafte, schlechte Radwege zu sanieren. Bei den bevorstehenden Aufgaben wünschen wir der Stadtverwaltung gutes Gelingen.

RESÜMEE & AUSBLICK
RADIALVERBINDUNGEN

Leitbild

Die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes lässt sich vereinfacht mit der Umsetzung des nebenstehenden Leitbildes darstellen:

Es besteht aus einem Innenstadt-Ring sowie den radial darauf zu führenden Hauptverbindungen aus allen Himmelrichtungen.

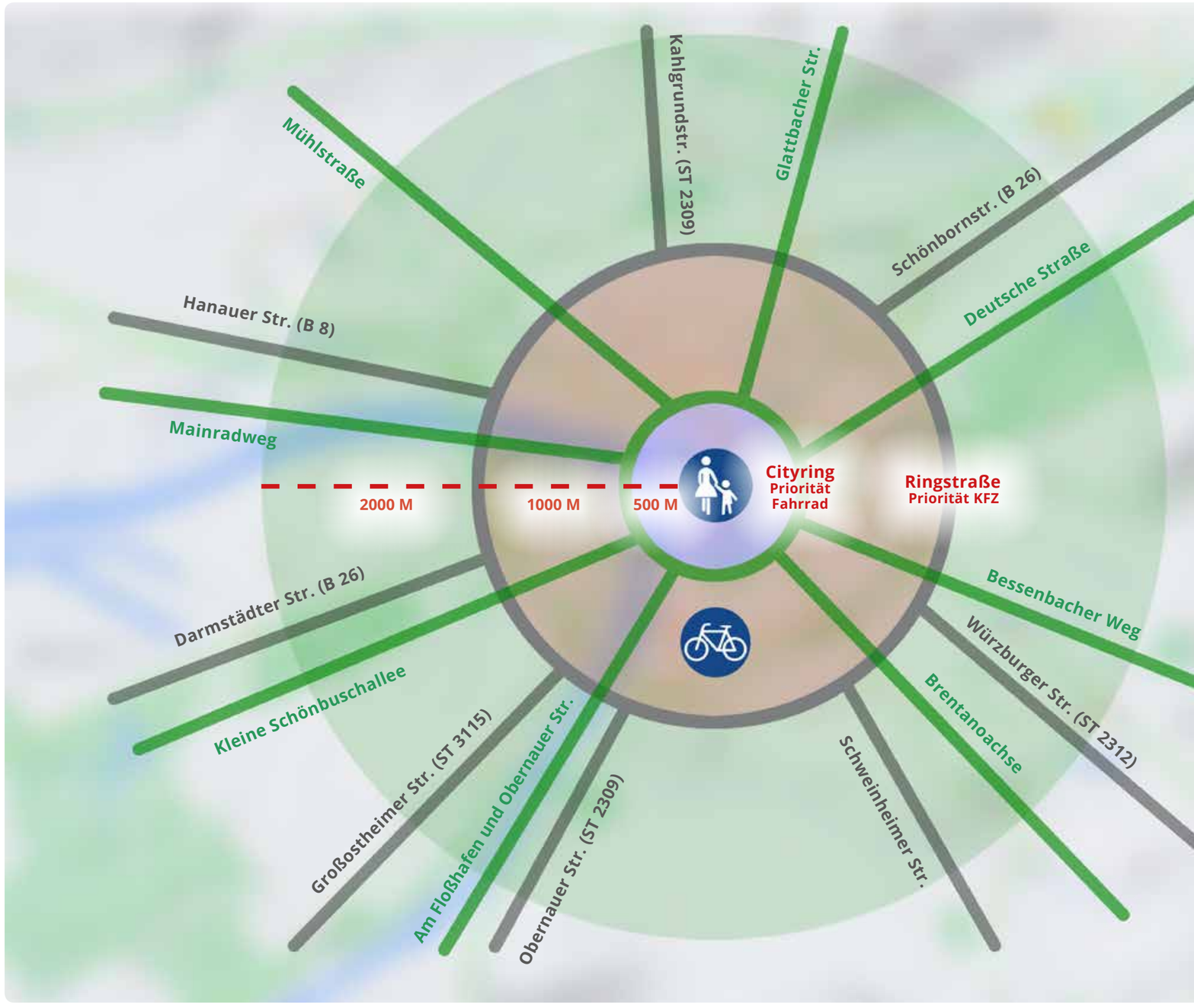
Auf beiden Netzbestandteilen muss gelten, dass die Radrouten durchgängig, sicher und komfortabel zu befahren sind. Was nach einer Selbstverständlichkeit klingt und es an den Hauptstraßen des Kfz-Verkehrs auch ist, das gibt es an Radhauptverbindungen leider noch nicht.

Die Routenführung ist aktuell noch mit einigen Lücken, Hindernissen und vielen Kompromissen verbunden. Insbesondere der Innenstadt-Ring ist noch nicht in beide Fahrtrichtungen sicher und ohne Gefährdungen befahrbar. Auch die Hauptrouten aus allen Stadtteilen bzw. in die Nachbarkommunen sind nicht in der Qualität, dass sich alle Radfahrenden dort sicher fühlen können und auf schnellem und direktem Weg in die Innenstadt gelangen können.

Die Angst vor dem motorisierten Verkehr ist aber bei den Bürgerinnen und Bürgern noch weit verbreitet und so sind die Einschränkungen bei der Verkehrssicherheit trotz geringer Unfallzahlen das größte Hemmnis für mehr Radverkehr.

Erst die Umsetzung eines durchgängigen, sicheren und komfortablen Hauptrouten-Netzes aus dem Leitbild wird perspektivisch die Grundlage für einen weitaus höheren Radverkehrsanteil bilden.

Neuasphaltierung Aschaff-Radweg: So macht Radfahren auch im Alltag Spaß!



Grafik zum Leitbild der „RADialverbindungen“

RESÜMEE & AUSBLICK
RADSCHNELLVERBINDUNGEN / FREIHOFSPLA TZ

Radschnellverbindungen

Radschnellverbinungen (RSV) sind geeignet, einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrswende und zum Klimaschutz zu leisten. Denn sie bieten Radfahrenden über längere Entfernungen durchgängig sehr gute infrastrukturelle Rahmenbedingungen. Vielen Pendlern wird damit der Umstieg auf ein umweltfreundliches Verkehrsmittel ermöglicht. Radschnellverbindungen zeichnen sich grundsätzlich durch eine direkte und möglichst konflikt- und kreuzungsfreie Führung sowie eine strikte Trennung vom Fußverkehr aus.
Die höheren Durchschnittsgeschwindigkeiten (ca. 20 km/h) resultieren dabei vor allem aus den wesentlich geringeren Stand- oder Wartezeiten an den Knotenpunkten.

Aktuell sind zwei Radschnellverbindungen in der planerischen Vorbereitung: Die RSV „Aschafftal“ in Richtung Osten, wo zusammen mit dem Landkreis Aschaffenburg bereits eine Machbarkeitsstudie erstellt wurde.

Und die RSV „Hanau-Aschaffenburg“, für die aktuell mit der Erstellung der Machbarkeitsstudie begonnen wird.

Beide Routen haben ein sehr hohes Potenzial, da es in geringer Entfernung zahlreiche Einwohner*innen und Beschäftigte gibt, welche die Routen auch in Teilstrecken benutzen können. Zudem verlaufen die Routen parallel zu leistungsstarken Bahnverbindungen, so dass Bahn und Rad zusammen eine vollwertige Mobilitätsalternative über das ganze Jahr bieten können.

Trassenkorridor der Radschnellverbindung Hanau-Aschaffenburg entlang der Bahnlinie

RSV Aschafftal: Trassenvariante Deutsche Straße

Neugestaltung und Mobilitätsstation Freihofsplatz

Der Freihofsplatz ist ein sehr zentraler Platz in der Innenstadt.
Auf Grund von funktionalen und gestalterischen Defiziten führt die hohe Funktionsdichte aber zu Nutzungskonflikten und zu einer geringen Aufenthaltsqualität, weshalb eine umfangreiche planerische Neuordnung und Aufwertung erforderlich ist.

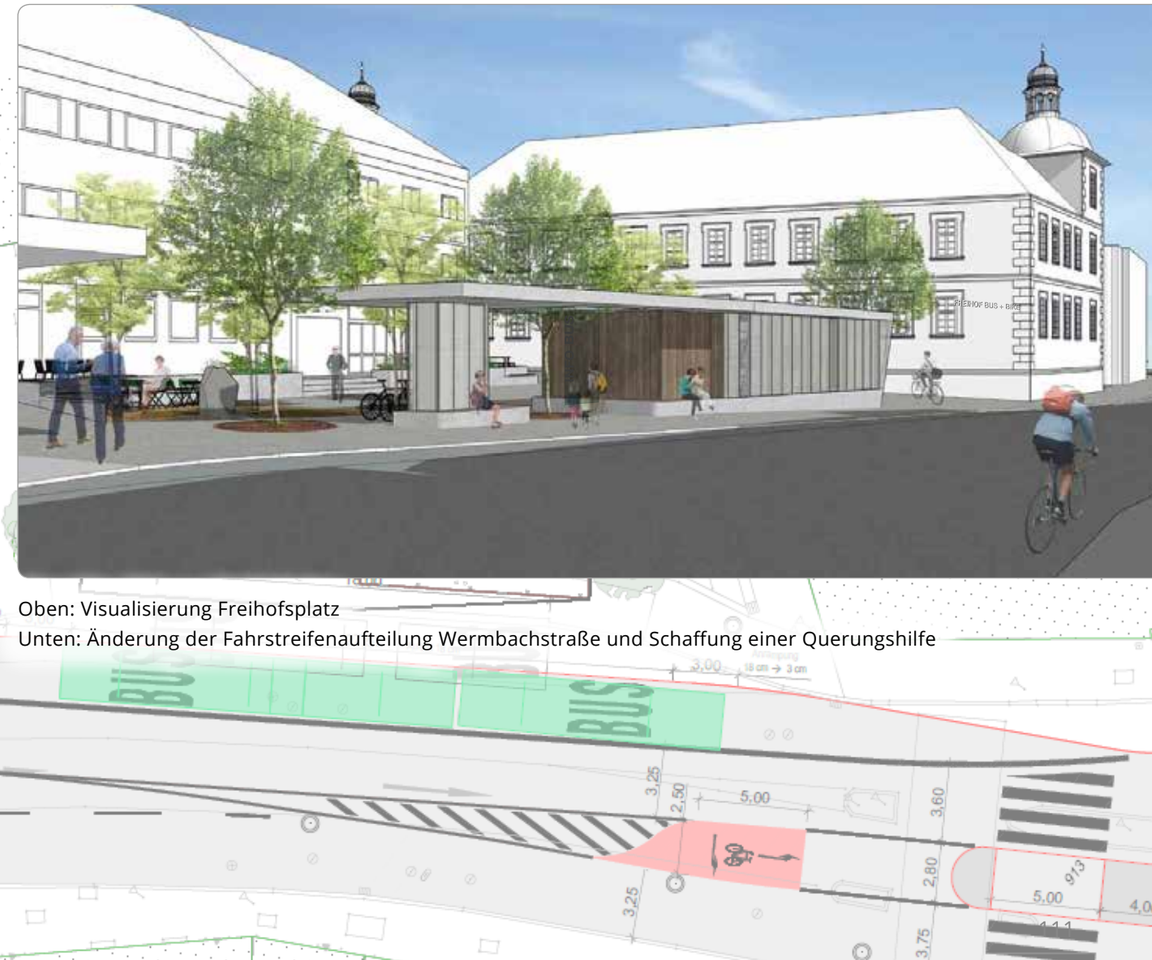
Das Projekt hat Modellcharakter und fördert den Umweltverbund durch die ideale Verknüpfung von Bus-, Rad- und Fußverkehr in einem sehr zentralen Bereich der Innenstadt.

Für den Radverkehr sind weitere Vorteile hervorzuheben:

- sichere und zugangsbeschränkte Fahrradstellplätze
- frei zugängliche Fahrradstellplätze
- Lademöglichkeiten für E-Bikes und Gepäckfächer
- öffentliche Toilette
- Sitz- und Rastmöglichkeiten

Neben der Platzgestaltung und dem Bau der Mobilitätsstation wird aber auch die Wermbachstraße als wichtige Radhauptverbindung erster Ordnung auf dem Innenstadt-Ring umgestaltet.

Die Fahrstreifenaufteilung wird zugunsten des Bus- und Radverkehrs geändert und die wichtige Ein- und Ausfahrt auf den Freihofsplatz wird für Radfahrende ermöglicht.



Oben: Visualisierung Freihofsplatz
Unten: Änderung der Fahrstreifenaufteilung Wermbachstraße und Schaffung einer Querungshilfe

RESÜMEE UND AUSBLICK
LEUCHTTURMPROJEKTE UND VISIONEN

Allgemeines

Die „Leuchtturmprojekte“ sind vier beispielhafte Vorschläge, die aufzeigen, wo sehr wichtige Radverkehrsverbindungen fehlen und aufwendige Lückenschlüsse erforderlich sind. Wann und ob die Projekte überhaupt angegangen und umgesetzt werden können, ist heute noch nicht klar. Wegen hohen finanziellen oder baulichen Herausforderungen, oder wegen dem hohen Stellenwert von Umwelt- und Naturschutz wurde eine aktive Arbeit an den Projekten bisher zurückgestellt.

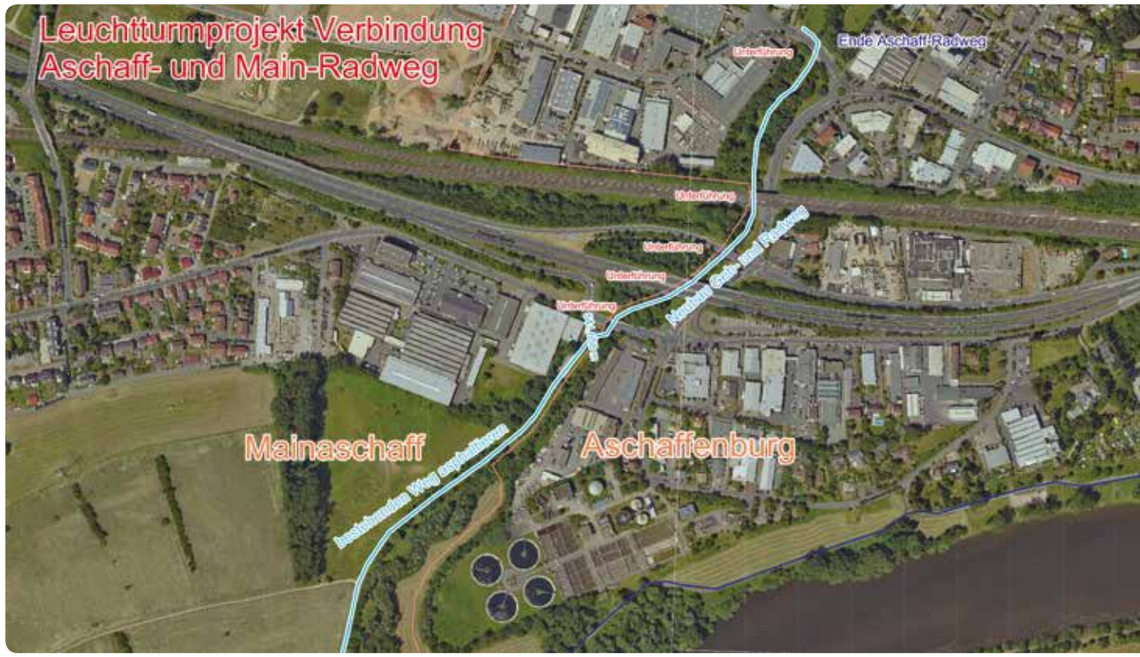
Verbindung Bessenbacher Wege

Unter verkehrspolitischer Historie ist Haibach mit dem Fahrrad sehr weit von Aschaffenburg entfernt. Die Topographie und eine gute Kfz-Anbindung als Alternative haben trotz kurzer Entfernung dazu geführt, dass der Großteil dieser Wege mit dem Kraftfahrzeug zurückgelegt werden. Dank der Entwicklung der Fahrradtechnik und vor allem dank der Verbreitung der Pedelecs und E-Bikes gibt es nun neuere Möglichkeiten, auch ohne körperliche Verausgabung mit dem Fahrrad zwischen Haibach und der Stadt zu fahren.

Beide Radverbindungen befinden sich aber entlang von Hauptstraßen: Die Würzburger Straße, aber auch die Ludwigsallee bzw. Alois-Alzheimer-Allee und in deren Verlängerung die Büchelbergstraße sind für Radverkehr nicht durchgängig sicher oder komfortabel befahrbar. Durch die Kfz-Verkehrsbelastung werden die Routen auch weiterhin unattraktiv bleiben, selbst wenn es durchgängige sichere Angebote geben sollte. Abseits der Hauptstraßen gibt es keine alltagstaugliche Route, und hier setzt die Idee der Verbindung der „Bessenbacher Wege“ an.

Sowohl in Aschaffenburg als auch in Haibach gibt es „Bessenbacher Wege“. Diese liegen auch in direkter Verlängerung zueinander. Über beide kann der jeweilige Stadt- bzw. Ortskern direkt erreicht werden und führt über sehr gering belastete und attraktive Routen. Leider fehlt aber ein entscheidendes Stück von ca. 500 Metern zur Verbindung beider Wege im Bereich der Gemarkungsgrenze und des „Hechelgrabens“. Die Route hat ein sehr großes Potenzial aufgrund der geringen Entfernung und der verhältnismäßig hohen Einwohnerzahl Haibachs. Sie könnte viele Radfahrende überzeugen, die aktuell von der hohen Verkehrsbelastung der bestehenden Routen entlang der Hauptstraßen abgeschreckt werden.

Projektskizze Verbindung Bessenbacher Wege



Projektskizze Verbindung Aschaff- und Main-Radweg

Verbindung Aschaff- und Main-Radweg

Geh- und Radwege entlang der Flüße und Bäche sind traditionell sehr beliebt aufgrund des zumeist flachen Geländes und der hohen landschaftlichen Qualitäten. Es macht schlichtweg Spaß, dort zu fahren und deshalb geht die Nutzung dieser Wege auch deutlich über den Freizeitverkehr hinaus. Mit geringen Umwegen werden auch alltägliche Wege in hoher Anzahl dort abgewickelt. Deshalb ist es sinnvoll, dort komfortable Wegbreiten und eine Asphaltierung zu haben, die verkehrssicheren Alltagsradverkehr als Alternativroute ermöglicht.

Im Rahmen von städtebaulichen Maßnahmen wurde im Stadtteil Damm eine durchgängige und hochattraktive Verbindung an der Aschaff geschaffen. Diese ist außerordentlich beliebt bei der Bevölkerung, und durch die hohen Nutzerzahlen entsteht trotz der Fahrt „durchs Grüne“ auch eine hohe soziale Sicherheit.

Ende am Gewerbegebiet

Leider endet der Aschaff-Weg am Gewerbegebiet Strietwald abrupt. Nur entlang hochbelasteter Straßen mit viel Schwerverkehr kann in der Verlängerung des Aschaff-Weges das Mainufer erreicht werden. Dieser Abschnitt ist sehr abschreckend für viele Nutzer*innen und verhindert, dass mehr Bürgerinnen und Bürger diese Verbindung benutzen können.

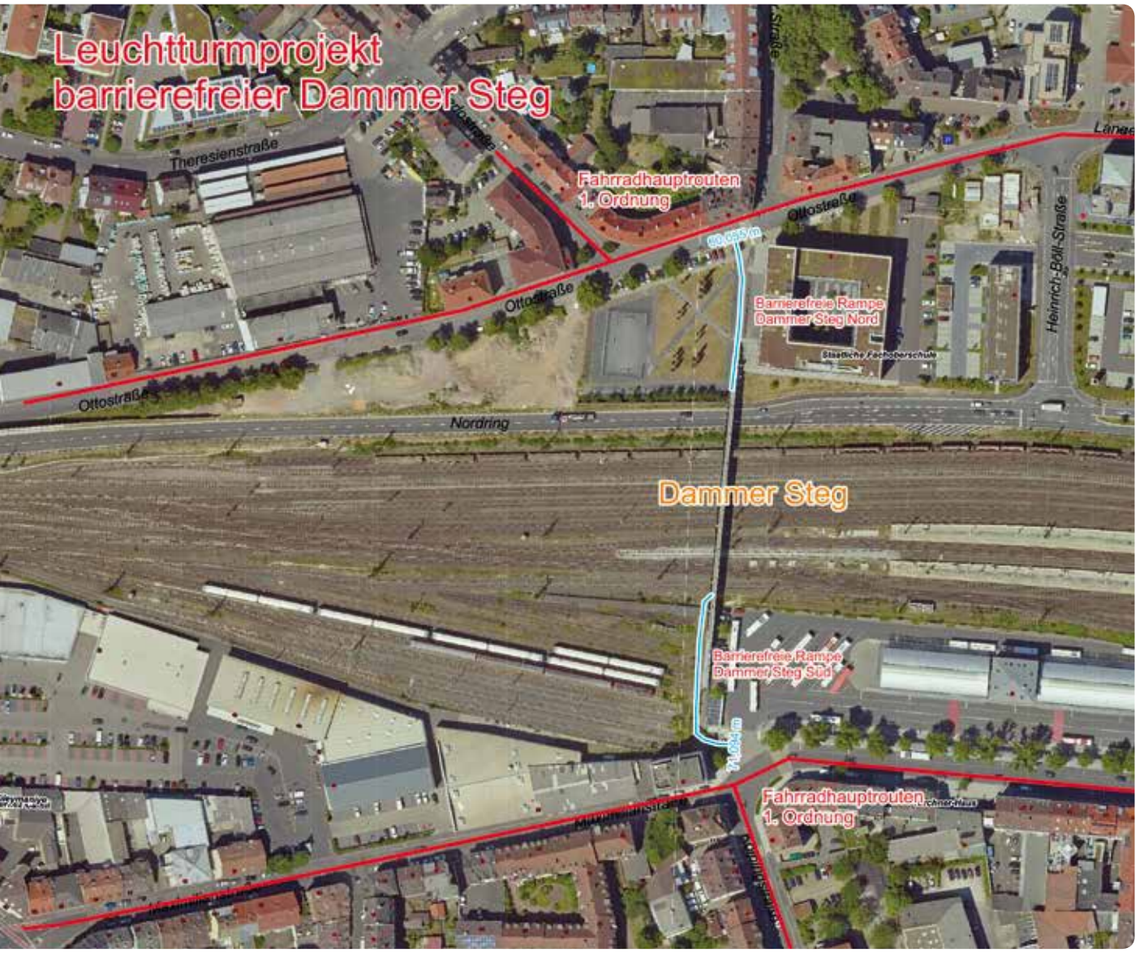
Der bauliche Aufwand zur Bewältigung der Hindernisse ist hoch: Zahlreiche Rampen, Unterführungen oder kurze neue Brücken sind erforderlich. Zudem müssen Uferbereiche und natürliche Rückzugsbereiche durchfahren und dort bestehende Wege zu einer Nutzbarkeit als Geh- und Radweg ausgebaut werden. Eine genaue Prüfung des hohen Potenzials der Route im Verhältnis zu deren Kosten- und Bauaufwand sowie der Eingriffsintensität in Umwelt- und Natur ist deshalb erforderlich.

RESÜMEE UND AUSBLICK
LEUCHTTURMPROJEKTE UND VISIONEN

Barrierefreier Neubau Dämmer Steg

Die Radroute von der Innenstadt in Richtung Nordwesten in die Stadtteile Damm und Strietwald ist sehr umwegig und vor allem nur entlang hochbelasteter Hauptstraßen befahrbar. Die Bahnlinie, aber auch die nur in eine Richtung befahrbare Karlstraße stellen aktuell noch große Hemmnisse für den Radverkehr dar. Während ein Zweirichtungsverkehr in der Karlstraße mit einem Umbau des Straßenraumes relativ einfach hergestellt werden kann, so ist die Bahnlinie das wesentlich schwerwiegendere Hindernis.

Der bestehende Dämmer Steg ist zu schmal und nur durch eine Treppenanlage erreichbar. Perspektivisch kann nur ein neuer Dämmer Steg die direkte Verbindung von der Innenstadt über die Karl- und Kolpingstraße nach Damm zur Merlostraße herstellen. Dieser muss dann barrierefrei benutzbar und mit entsprechenden Rampen sowie einer großzügigeren Breite ausgestattet werden.



Projektskizze barrierefreier Dämmer Steg

Projektskizze Brückenschlag Damm-Ost zum Ringschluss für Fuß- und Radverkehr

Ringschluss Ost für Radverkehr

Während die Ringstraße für Kraftfahrzeuge mittlerweile realisiert wurde, klafft leider für den Fuß- und Radverkehr weiterhin eine Lücke zwischen dem Ende des Geh- und Radwegs an der Goldbacher Straße im Osten und der Langen Straße nördlich der Bahnlinie in Damm. Auch wenn der Lückenschluss in direkter Verbindung nur ca. 750 m lang wäre, so verhindert dieses fehlende Stück aktuell einen Großteil des Radverkehrs zwischen Aschaffenburgs Norden und dem Osten.

Mit einer Anbindung des neuen Bahnhaltepunktes Aschaffenburg Ost an der Goldbacher Straße könnte – über neue Wege und Brückenkonstruktionen sowie stillgelegte Bahnflächen – eine Verbindung zur Langen Straße bzw. zur Glattbacher Straße als Radhauptroute erster Ordnung hergestellt werden. Es wäre ein Meilenstein für den Fuß- und Radverkehr, wenn die große Trennwirkung der Bahnlinie Frankfurt - Würzburg überwunden werden könnte, ohne dabei umwegige und sehr hochbelastete Hauptstraßen (Bundesstraße 26, Elisenstraße und Glattbacher Überfahrt) benutzen zu müssen.

RESÜMEE UND AUSBLICK
NEUAUFLAGE FAHRRADSTADTPLAN

Fahrradstadtplan
Projektstart 2013

Der Fahrradstadtplan 2013 erfreute sich großer Beliebtheit bei den Radfahrenden und ist mittlerweile vergriffen. Eine Überarbeitung und Neuauflage ist in Vorbereitung und für 2022 vorgesehen.
Neben einer Aktualisierung der Stadtplan-Grundlage wird es auch eine Überarbeitung der dargestellten Radrouten geben.

Nachdem die neue Radwegweisung seit Beginn der Radsaison 2021 vollständig im gesamten Stadtgebiet montiert ist, sollen die Radrouten mit einer Radwegweisung auch im Fahrradstadtplan besonders hervorgehoben werden und erkennbar sein.

Gleiches gilt für die mit touristischen Logos ausgewiesenen Routen wie zum Beispiel den Mainradweg oder das „Grüne Rad“.

Auch eine Unterscheidung der Alltagsrouten von unbeleuchteten Freizeitrouten ist vorgesehen.
Zudem gab es in den benachbarten Landkreisen Aschaffenburg und Miltenberg mittlerweile einige Änderungen, die im Rahmen der Neuauflage nun berücksichtigt werden können.

Fahrradstadtplan 2013: beliebt und schnell vergriffen, Neuauflage in Vorbereitung

IMPRESSUM

Herausgeberin:
Stadt Aschaffenburg
Dalbergstraße 15
63729 Aschaffenburg

Redaktion:
Jörn Büttner
Anja Elsässer

Verantwortlich für den Inhalt:
Dirk Kleinerüschkamp, Referent für Bau und Stadtentwicklung
Daniel Altemeyer-Bartscher, Leiter Stadtplanungsamt

Anschrift der Redaktion:
Stadt Aschaffenburg
Stadtplanungsamt
Dalbergstraße 15
63739 Aschaffenburg
Telefon: 06021 330-1604
Telefax: 06021 330-684
joern.buettner@aschaffenburg.de
www.aschaffenburg.de

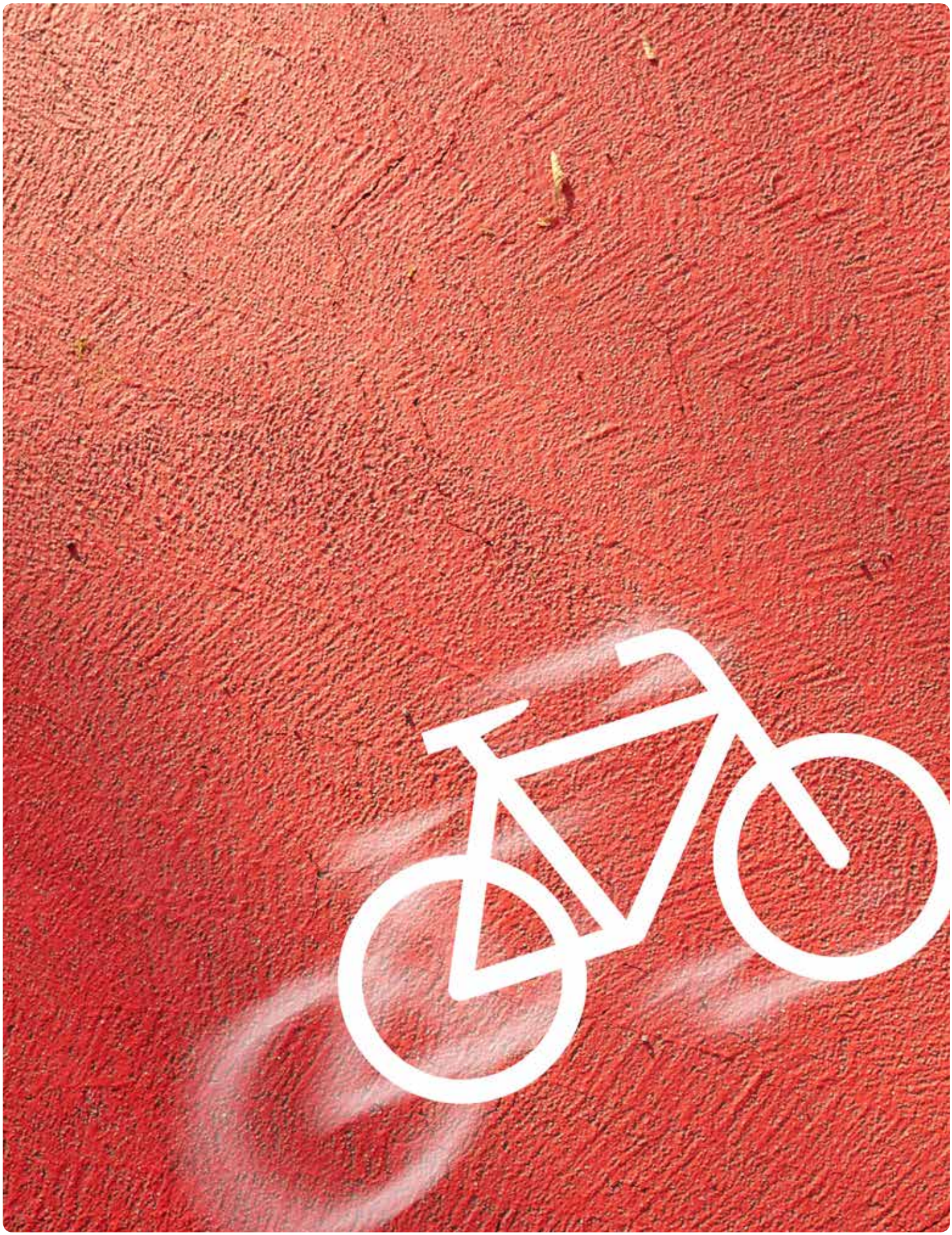
Gestaltung:
Thomas Göttemann, Fotografie und Konzeption, Aschaffenburg

Druck:
Kuthal Print GmbH & Co. KG, Mainaschaff

Bildnachweise & Copyrights:
Pläne und Skizzen 11 Radverkehrsnetz: plan & rat, 13 Maßnahmenplan: Stadtplanungsamt,
32/33 Markierung Schillerstraße: Stadtplanungsamt, 44 Markierung Sandtor: Tiefbauamt,
46 Würzburger Straße: Ingenieurgesellschaft SB mbH, 49 Schillerstraße / Ebertbrücke: Tiefbauamt
50 Goldbacher Straße: Stadtplanungsamt, 65 Ringstraße: OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG,
98 Grünes Rad: Stadtplanungsamt, 110 oben, Trassenkorridor: Stadtplanungsamt,
111 Plan Wermbachstraße: Tiefbauamt, 111 Visualisierung Freihofsplatz: Resonator Coop Archtitektur + Design,
116 Fahrradstadtplan: Stadtplanungsamt
Luftbilder 110 unten: Geobasisdaten©Bayerische Vermessungsverwaltung,
112-115: Netzdienste Rhein-Main GmbH, Frankfurt am Main
Grafiken 19 Haushaltsmittel: Göttemann, 94/95 Artwork Miteinanderzone: MorgenWelt Media GmbH /
Stadtplanungsamt, 96/97 Artwork Verkehrssicherheitskampagne: MorgenWelt Media GmbH
109 Radialverbindungen: Göttemann, Rücktitel: Göttemann
Fotos Titel, 14/15, 78/79, 102/103: Adobe Stock, 2: Björn Friedrich, 3: Medienhaus Main-Echo / Harald Schreiber
6/7, 9 mitte, 84 unten: Göttemann, alle weiteren Fotos Stadtplanungsamt Aschaffenburg

klimaneutral gedruckt
www.klima-druck.de
ID-Nr. 21101613
bvdm.

FSC
www.fsc.org
MIX
Papier aus verantwortungsvollen Quellen
FSC® C014639



STADT
ASCHAFFENBURG