

- 18:00 – 18:10 Uhr **Begrüßung**
Jens Marco Scherf, Landrat Landkreis Miltenberg
- 18:10 – 18:45 Uhr **Das Radverkehrskonzept für den Landkreis Miltenberg**
Ziele, Analyseergebnisse, Leuchtturmprojekte
Planungsbüro VIA eG, Köln
- 18:45 – 19:00 Uhr **Rückfragen im Plenum**
- Kurze Pause**
- 19:05 – 19:45 Uhr **Diskussion an Thementischen**
- Thementisch 1: Infrastruktur an klassifizierten Straßen**
- Neubau von Radwegen
 - Ausbau / Sanierung von Radwegen
 - Alternative Routen
 - Ausbau des Mainradweges und des parallelen Mainradweges
 - Mainquerungen
- Andrea Fromberg, Planungsbüro VIA eG, Köln*
- Thementisch 2: „Weiche“ Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs**
- E-Mobilität
 - Diensträder/Lastenräder fördern
 - Radlbus
 - Tempo 70 außerorts
- Herbert Eidam, Planungsbüro VIA eG, Köln*
- 19:45 – 20:00 Uhr **Wie geht es weiter?**
- Finale Abstimmung mit den Gemeinden
 - Politischer Beschluss
 - Finanzierung und Förderung

Radverkehrskonzept für den Landkreis Miltenberg

Andrea Fromberg
Planungsbüro VIA eG, Köln

Das Planungsbüro VIA eG stellt sich vor



Unternehmens- und Mitarbeiterprofil

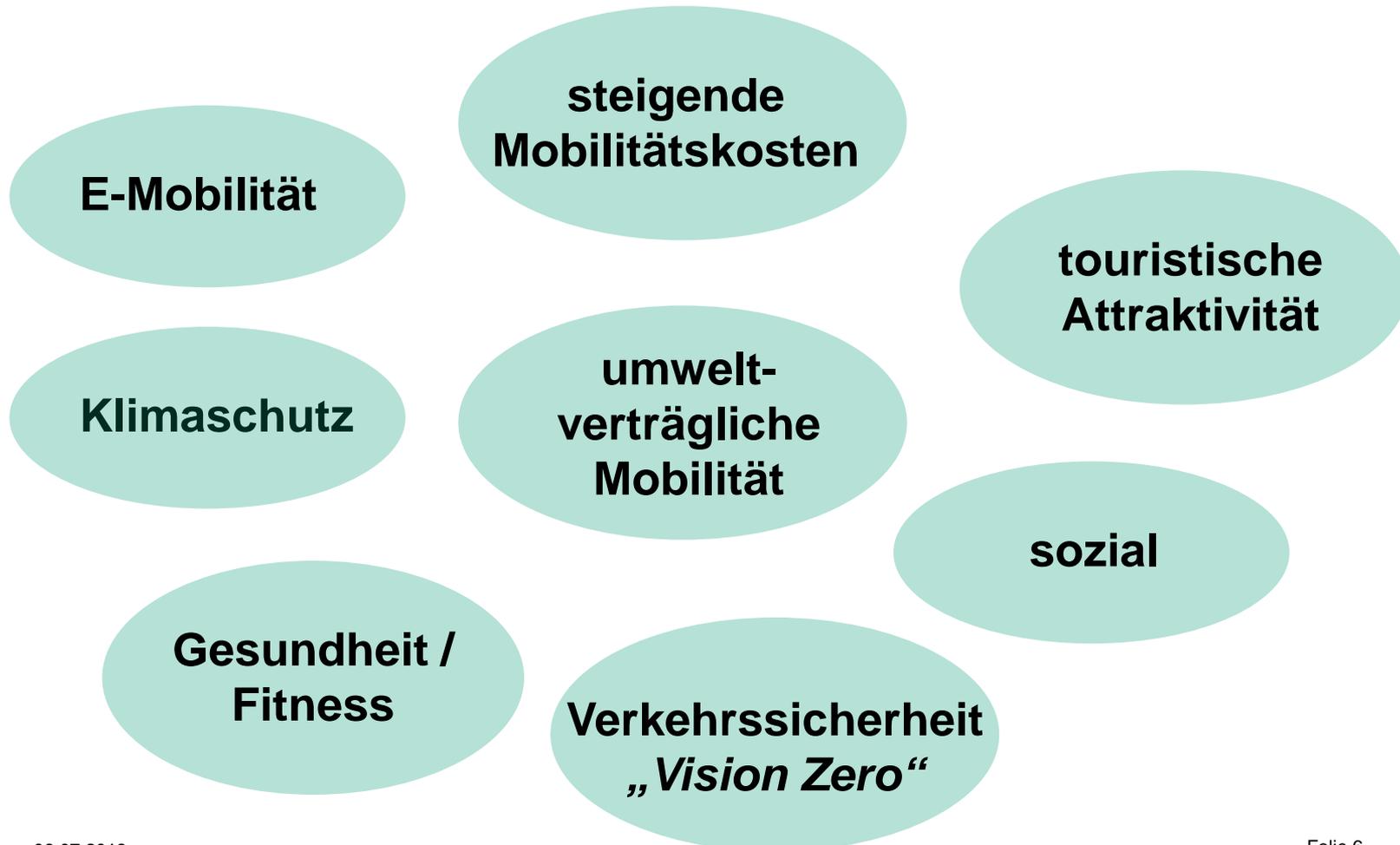
- Das Planungsbüro VIA ist eine Genossenschaft mit 19 Mitgliedern. Es besteht in dieser Form seit 1994.
- Das Planungsbüro VIA erarbeitet:
 - Konzeption und Umsetzung von Radverkehrskonzepten
 - Konzeption und Umsetzung von Leitsystemen
 - Verkehrsentwicklungsplanung
 - Mobilitätsforschung
 - Moderation von Umsetzungsprozessen
 - Öffentlichkeitsarbeit.
- Bundesweite Bearbeitung von Radverkehrskonzepten für Kommunen, Landkreise und Regionen, z.B. Landkreis Böblingen, Landkreis Friedrichshafen, Landkreis Grafschaft Bentheim, Kreis Euskirchen, Regionalverband Ruhrgebiet
- Näheres entnehmen Sie bitte unserer Referenzliste im Internet www.viakoeln.de.

Handlungsziele und Erwartungen



Handlungsziele und Erwartungen

Radverkehr als Hoffnungsträger! - Aber was ist wirklich leistbar?



Handlungsziele und Erwartungen

60% der Bevölkerung wohnt in der Talachse

- hohes Radverkehrspotenzial



E-Mobilität

- erhöht das Radverkehrspotenzial auf den Höhen

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

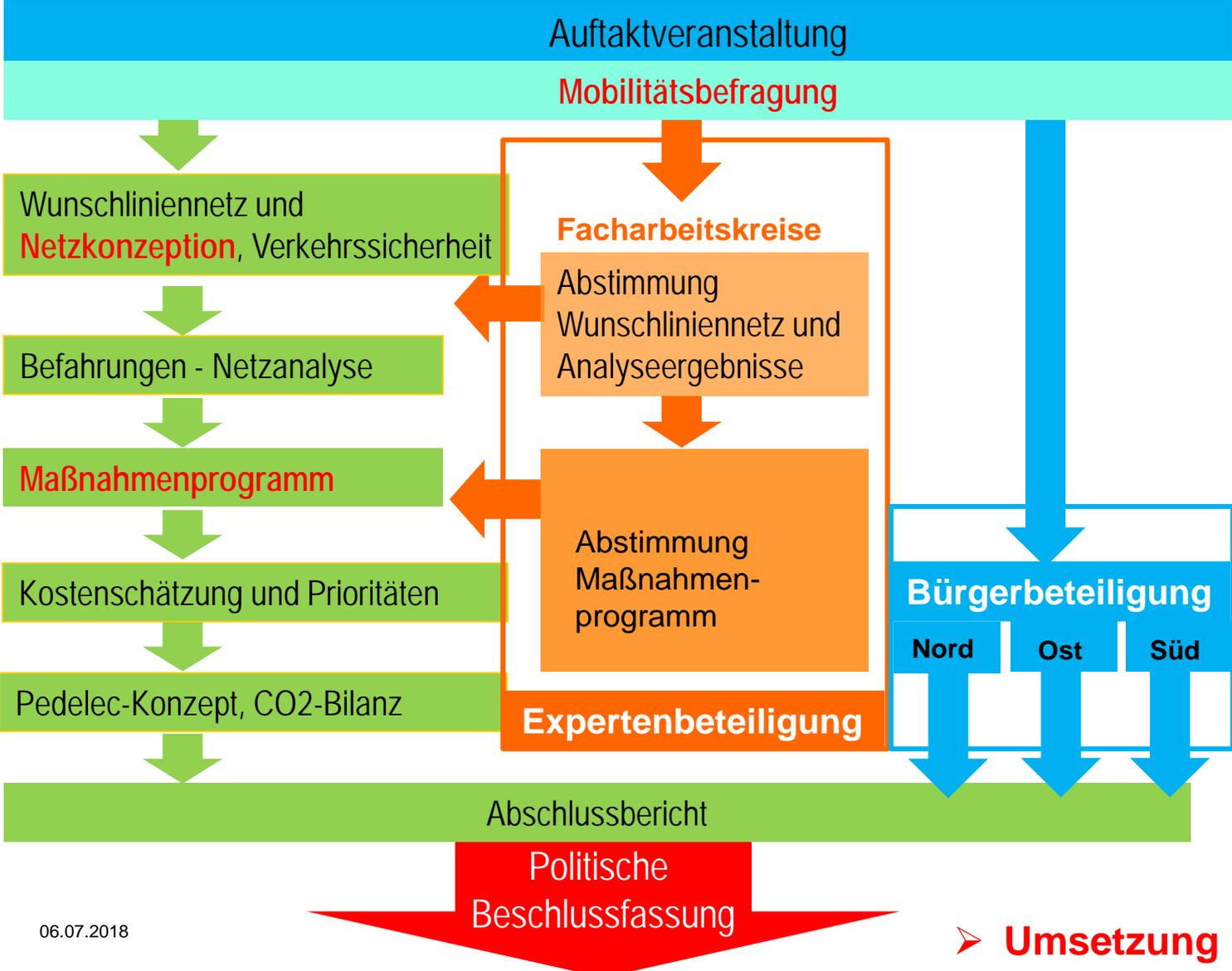
Was will das Radverkehrskonzept erreichen?

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

Bausteine des Projektes und Zeitplan



Bausteine des Projektes und Zeitplan



Oktober 2016
- März 2017

Frühjahr 2017

Sommer 2017

ab Winter 2017

Sommer 2018

Herbst 2018

➤ **Umsetzung**

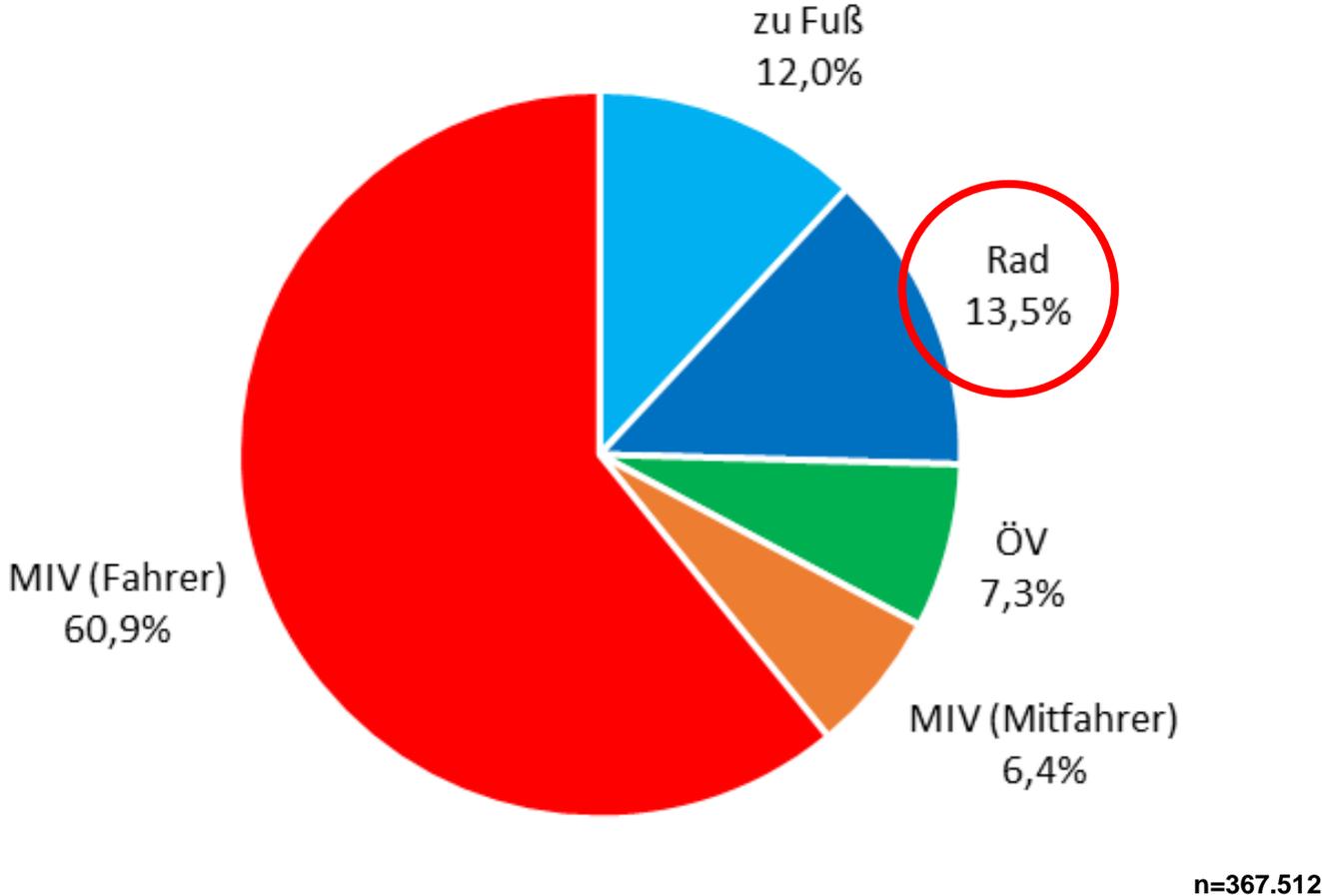
1. Bearbeitungsschritt:
Bürgerbeteiligung:
Mobilitätsuntersuchung
Was sind die Ergebnisse?

Mobilitätsanalyse

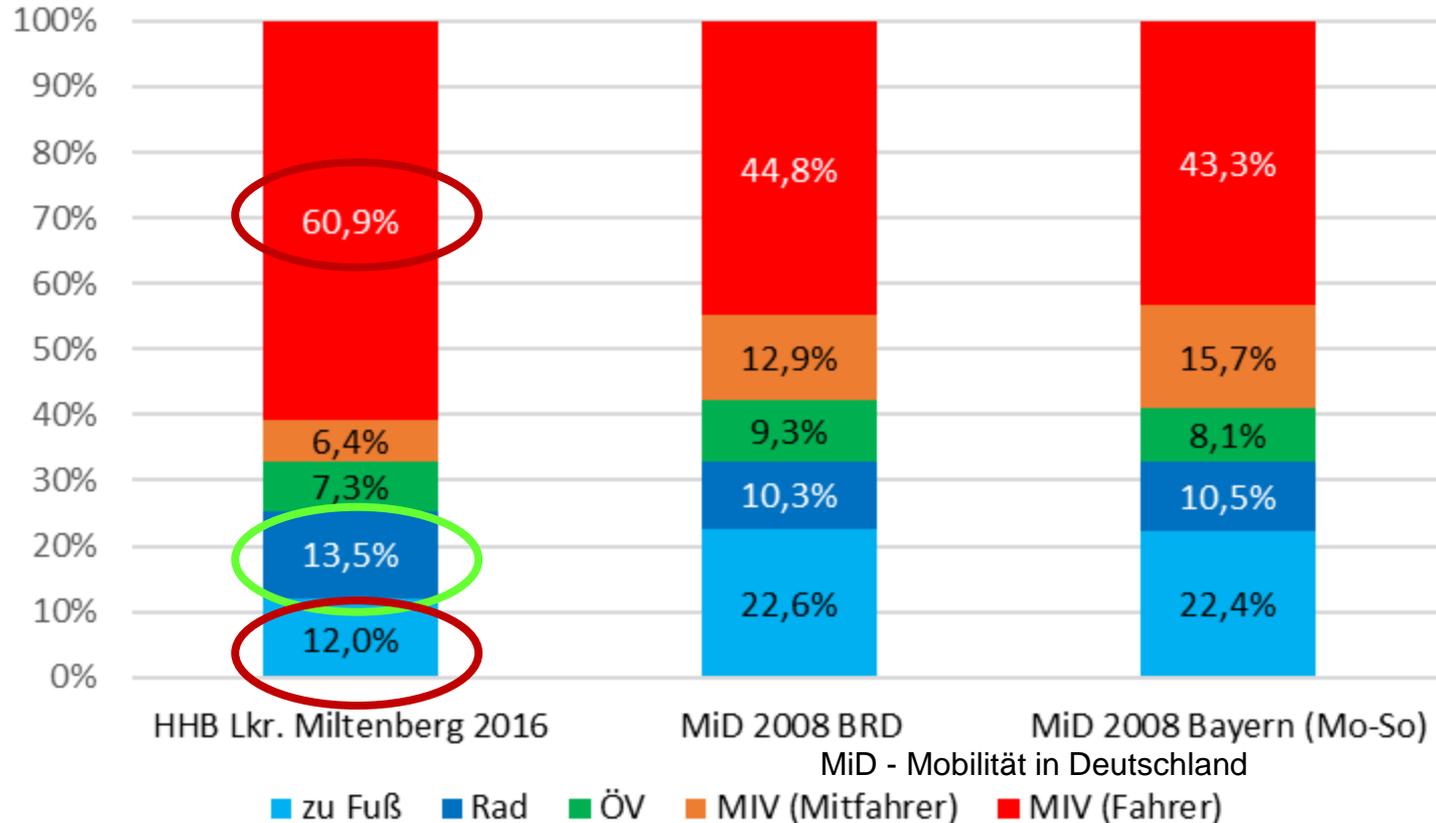
Liefert Kennziffern zur Mobilität und zu den Mustern der räumlichen Verflechtung:

- **Verkehrsmittelwahl** und Verlagerungspotenziale
- Definition aufkommensstarker **Verflechtungsachsen**, um Potenziale für die Verlagerung von Kfz-Verkehrsleistung auf den ÖV und das Fahrrad bzw. Pedelec zu identifizieren
- Darstellung der **Potenziale** des Radverkehrs

Verkehrsmittelwahl



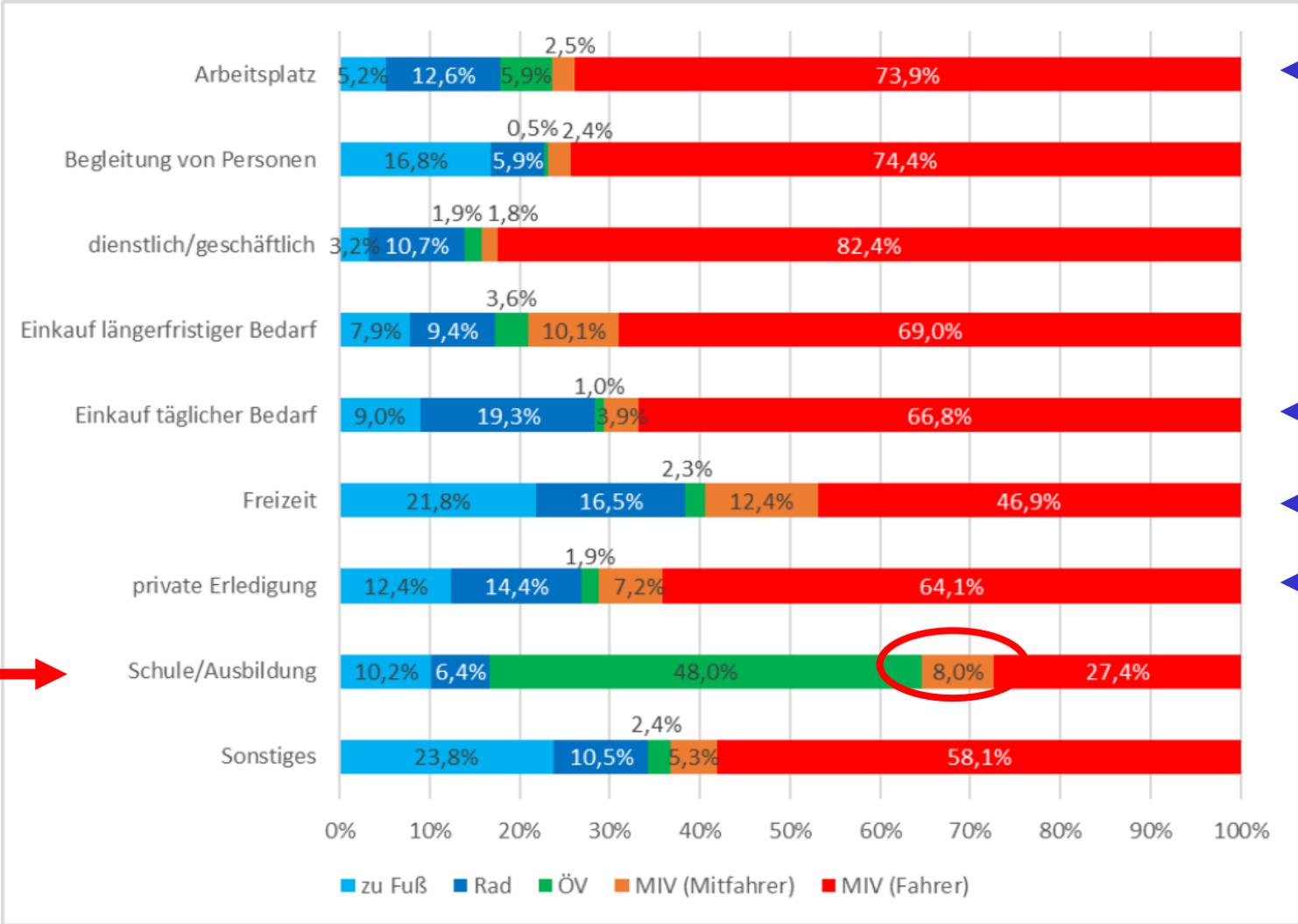
Verkehrsmittelwahl



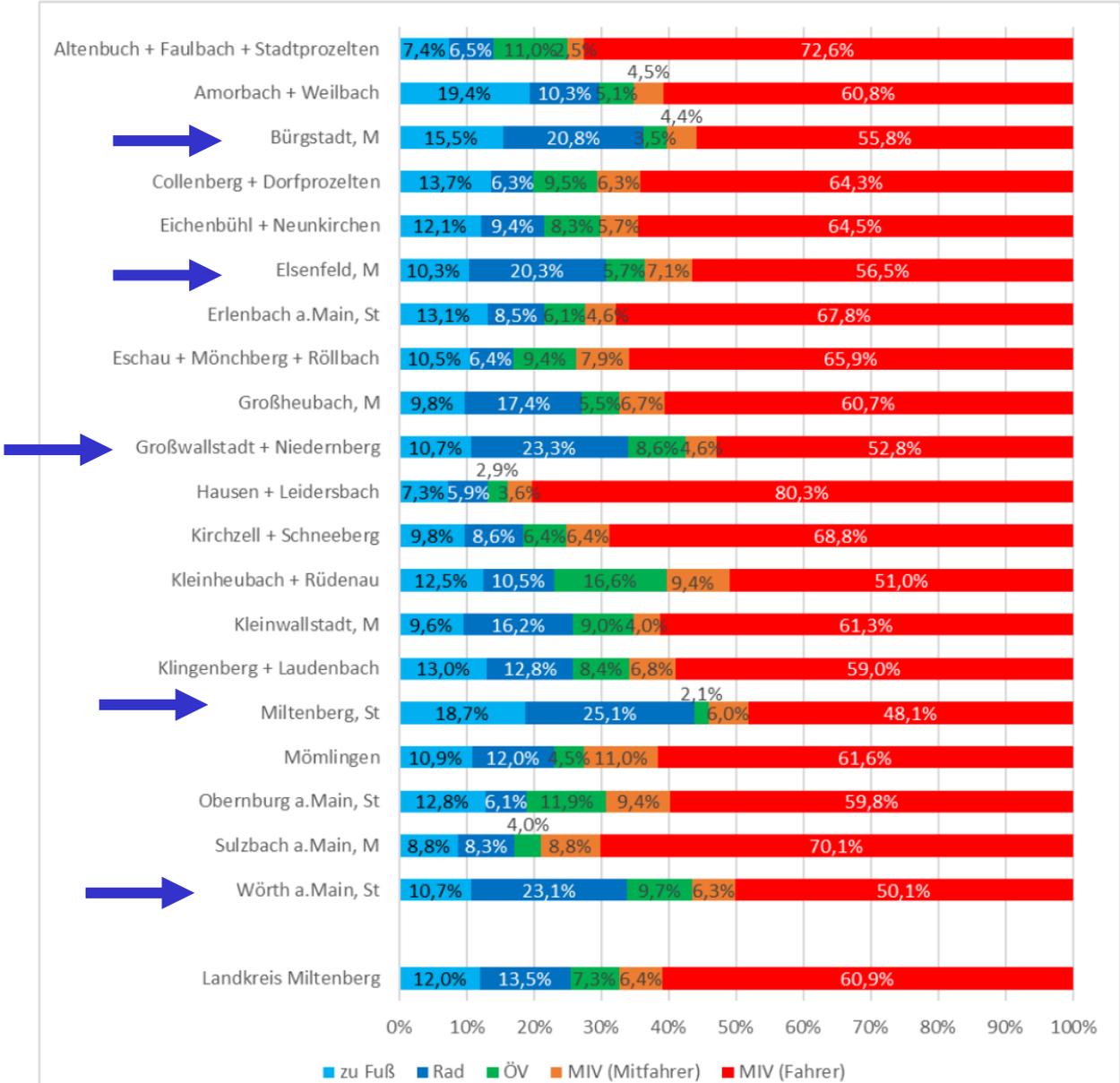
Hoher Kfz-Anteil, überdurchschnittlicher Fahrradanteil

- **Ziel:** Den hohen Radverkehrsanteil halten und wenn möglich noch weiter steigern

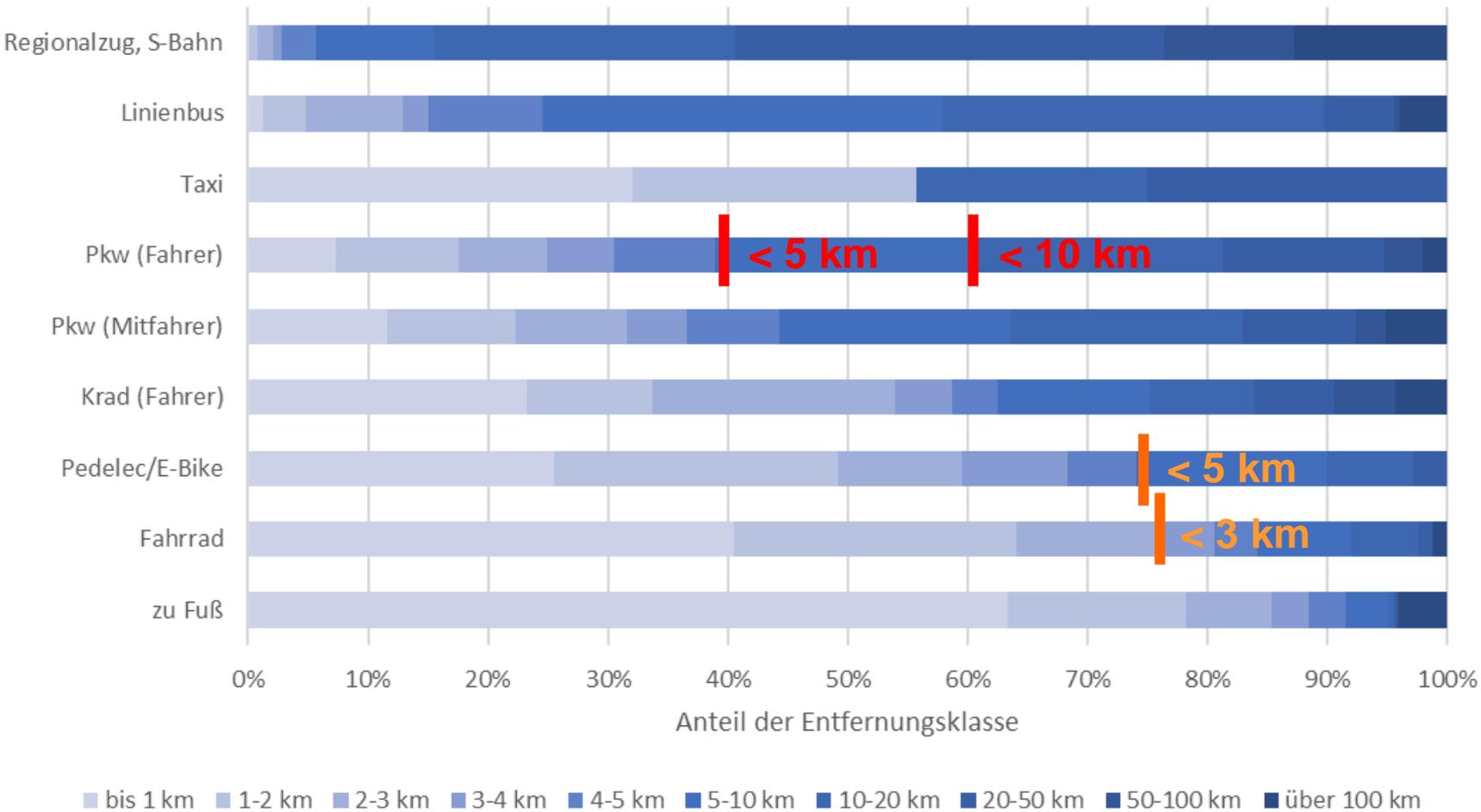
Verkehrsmittelwahl



Verkehrsmittelwahl

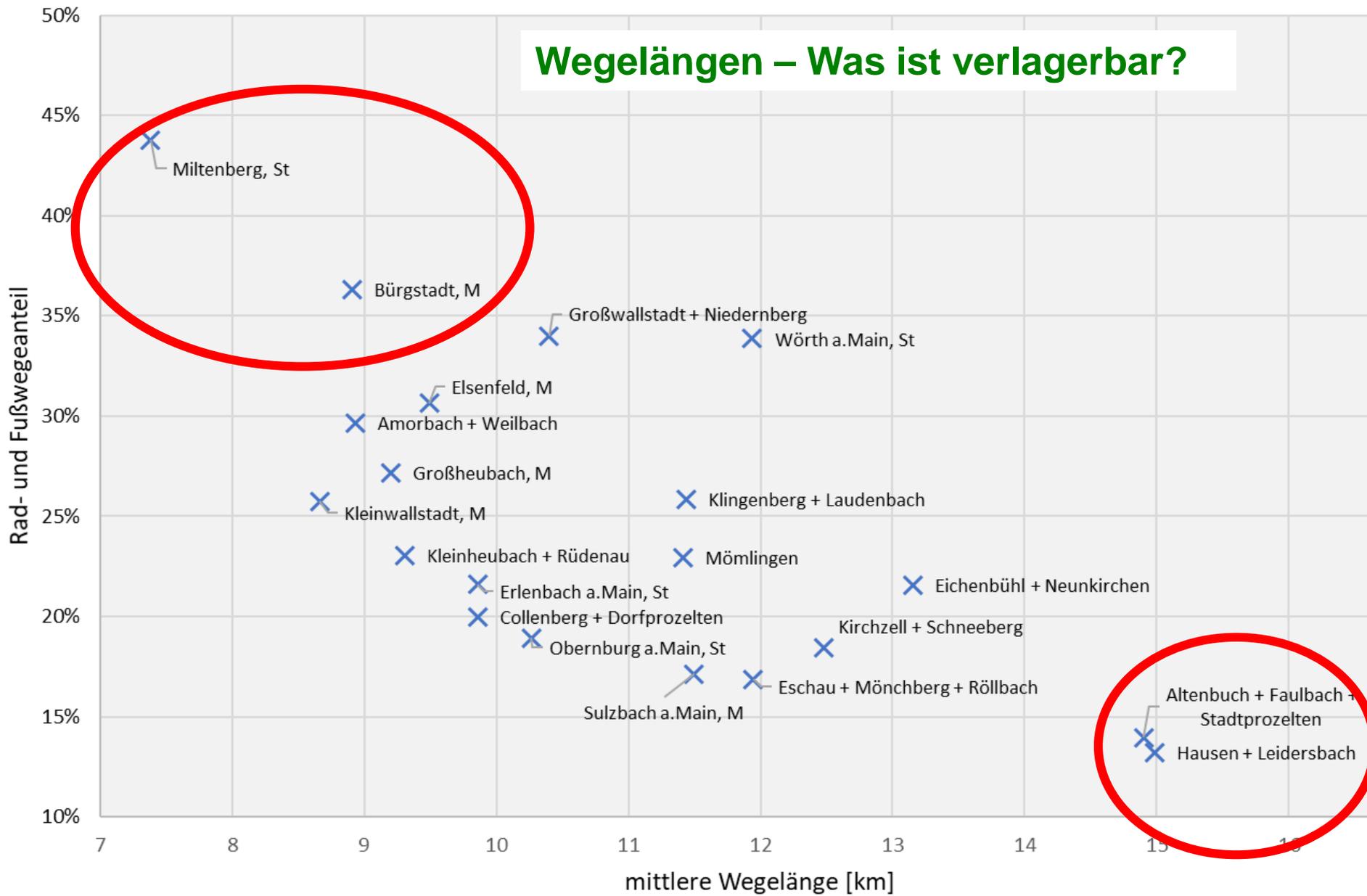


Wegelängen – Was ist verlagerbar?



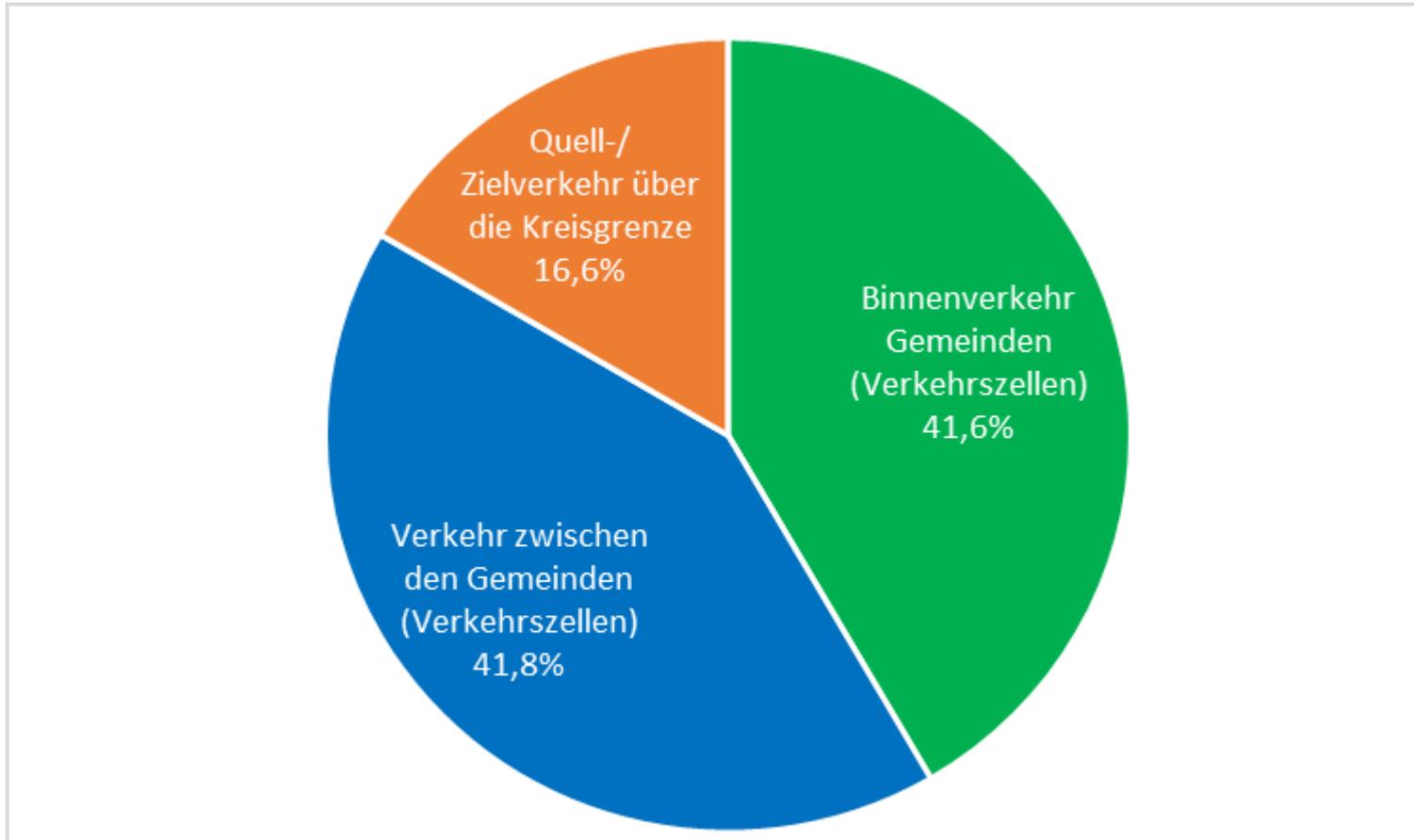
- 40% aller MIV-Wege sind bis zu 5 km lang
- 60% aller MIV-Wege sind bis zu 10 km lang

Wegelängen – Was ist verlagerbar?



- Kurze Wege = hoher Rad-/Fußwegeanteil
=> **NUTZUNGSMISCHUNG FÖRDERN**

Binnenverkehrsanteil



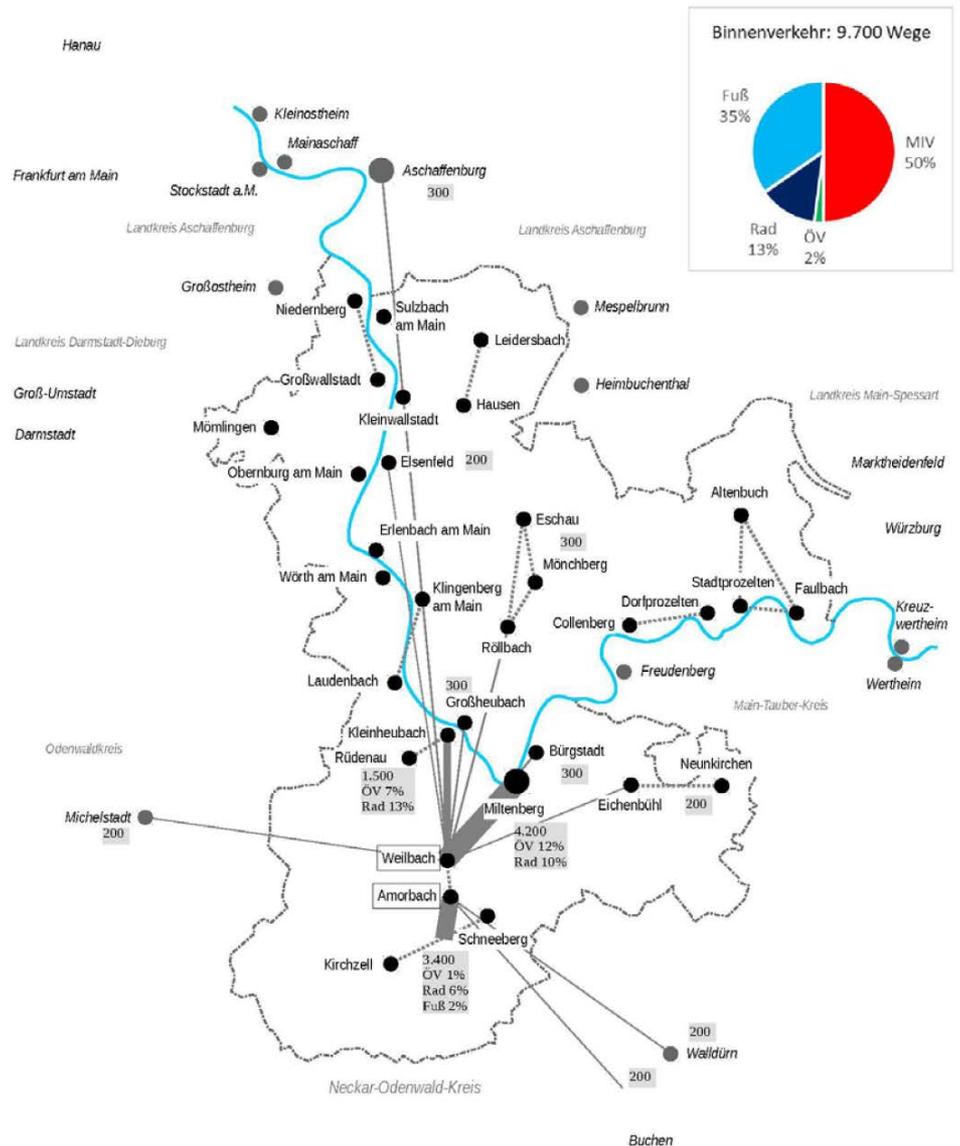
Der Binnenverkehrsanteil liefert Grundlegenden Daten für die Potenzialabschätzung und CO₂-Bilanz

Kommunale Verkehrsverflechtungen

Für alle Kommunen können die Verkehrsverflechtungen nach Verkehrsmitteln berechnet werden.

Im Beispiel: Verkehrsverflechtungen von Eisenfeld

Hauptverflechtungsachsen innerhalb des Kreises können mit heutiger Verkehrsmittelwahl ausgewiesen, Verlagerungspotenziale benannt werden.



Radverkehrskonzept für den Landkreis Miltenberg
Haushaltsbefragung 2016

Verflechtungen Amorbach + Weilbach (alle Verkehrsmittel)

●-----● Zusammengefasste Gemeinden (Verkehrszellen)

Verflechtungsstärke (Wege/Verkehrsmittelwahl)

200 500 1.000 2.000 3.000 4.000 5.000

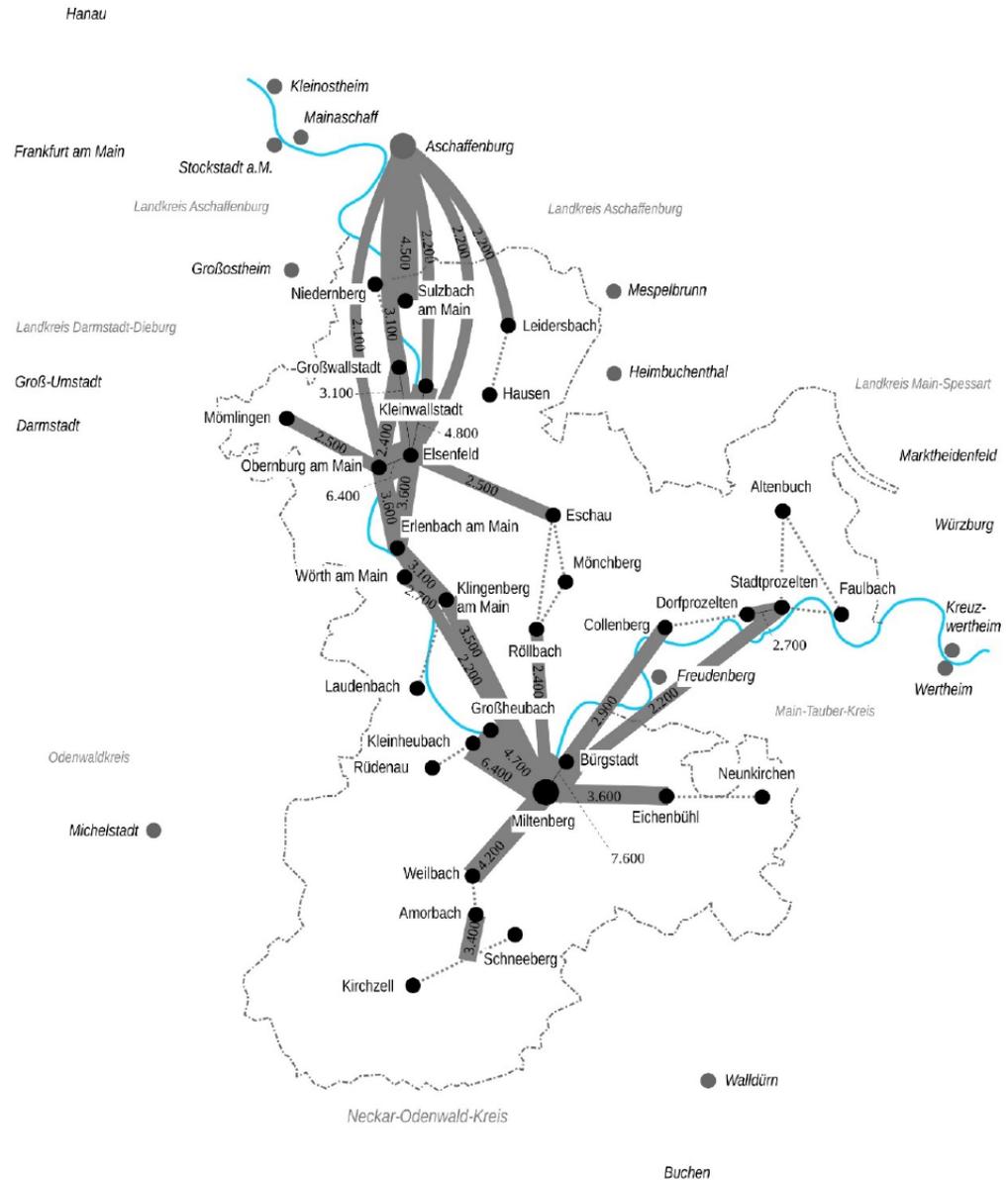
1.600	Gesamtverflechtung (alle Verkehrsmittel)	Dargestellt sind
ÖV 32%	ÖV-Anteil (wenn vorhanden)	Gesamtverflechtungen ab 200
Rad 2%	Radanteil (wenn vorhanden)	Wege/Verkehrsmittelwahl
Fuß 5%	Fußanteil (wenn vorhanden)	

Planungsbüro VIA eG, 50667 Köln

Verkehrsverflechtungen mit dem Umland

Quelle-/Ziel-Verflechtungen mit dem Umland bieten die Datengrundlage für die Potenziale für eine Verkehrsverlagerung auf den ÖV und für die CO₂-Bilanz.

Im Beispiel: Stärkste Verkehrsverflechtungen über alle Verkehrsmittel aller Kreiskommunen



Radverkehrspotenzial

Karte mit den höchsten Anteilen im Radverkehr zwischen den Städten und Gemeinden



**Radverkehrskonzept für den Landkreis Miltenberg
Haushaltsbefragung 2016**

Stärkste Verflechtungen der Kreiskommunen
(Radverkehr; Verflechtungen ab 300 Wege/Werktag)

●.....● Zusammenfasste Gemeinden (Verkehrszellen)

Verflechtungsstärke (Wege/Werktag)

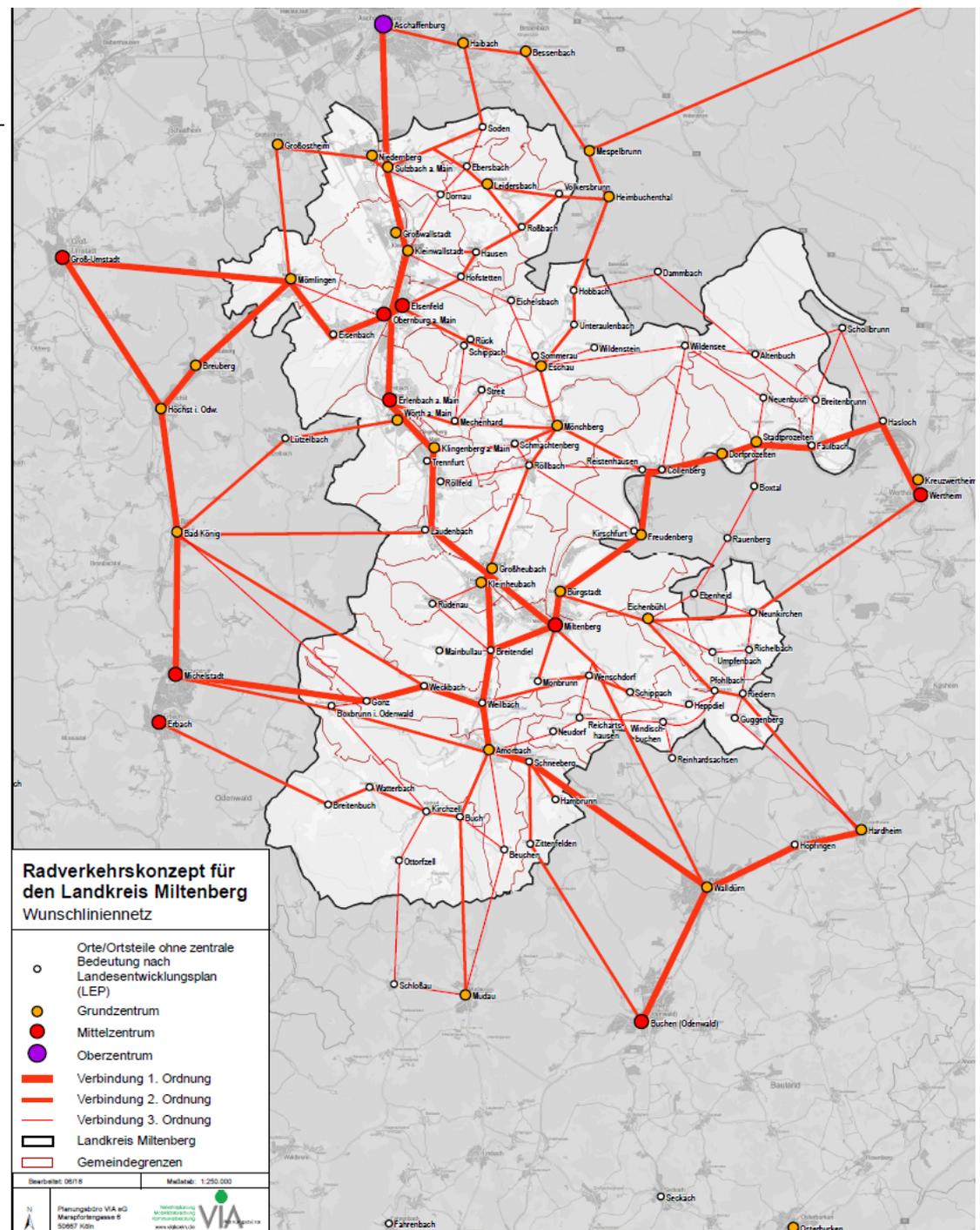
200 500 1.000 2.000 3.000 4.000 5.000

Planungsbüro VIA eG, 50667 Köln

2. Bearbeitungsschritt: **Expertenbeteiligung zur Netzplanung**

Städte, Gemeinden und Verbände
wurden beteiligt

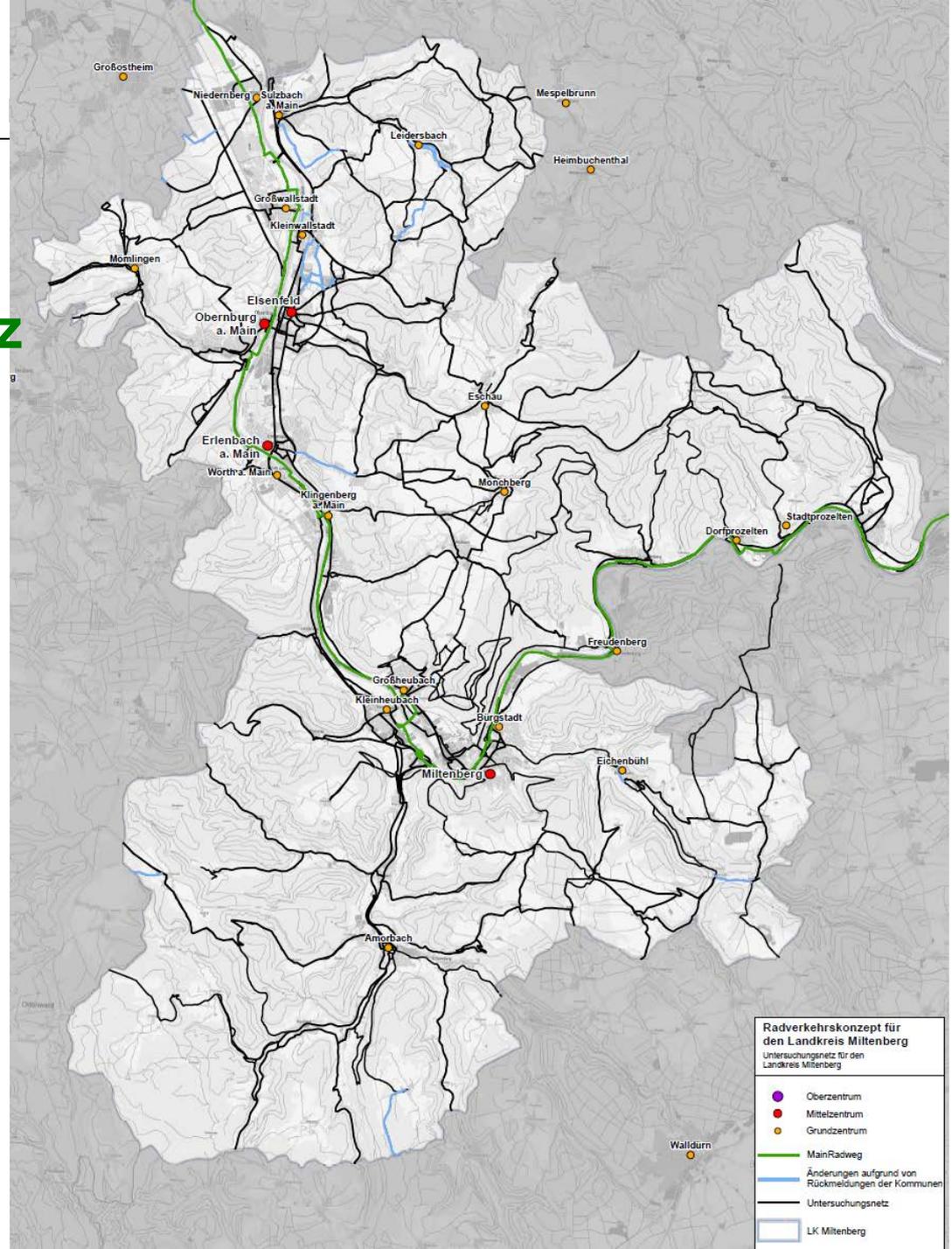
Netzplanung: Wunschliniennetz



Netzkonzeption – Vom Wunschliniennetz zum Untersuchungsnetz

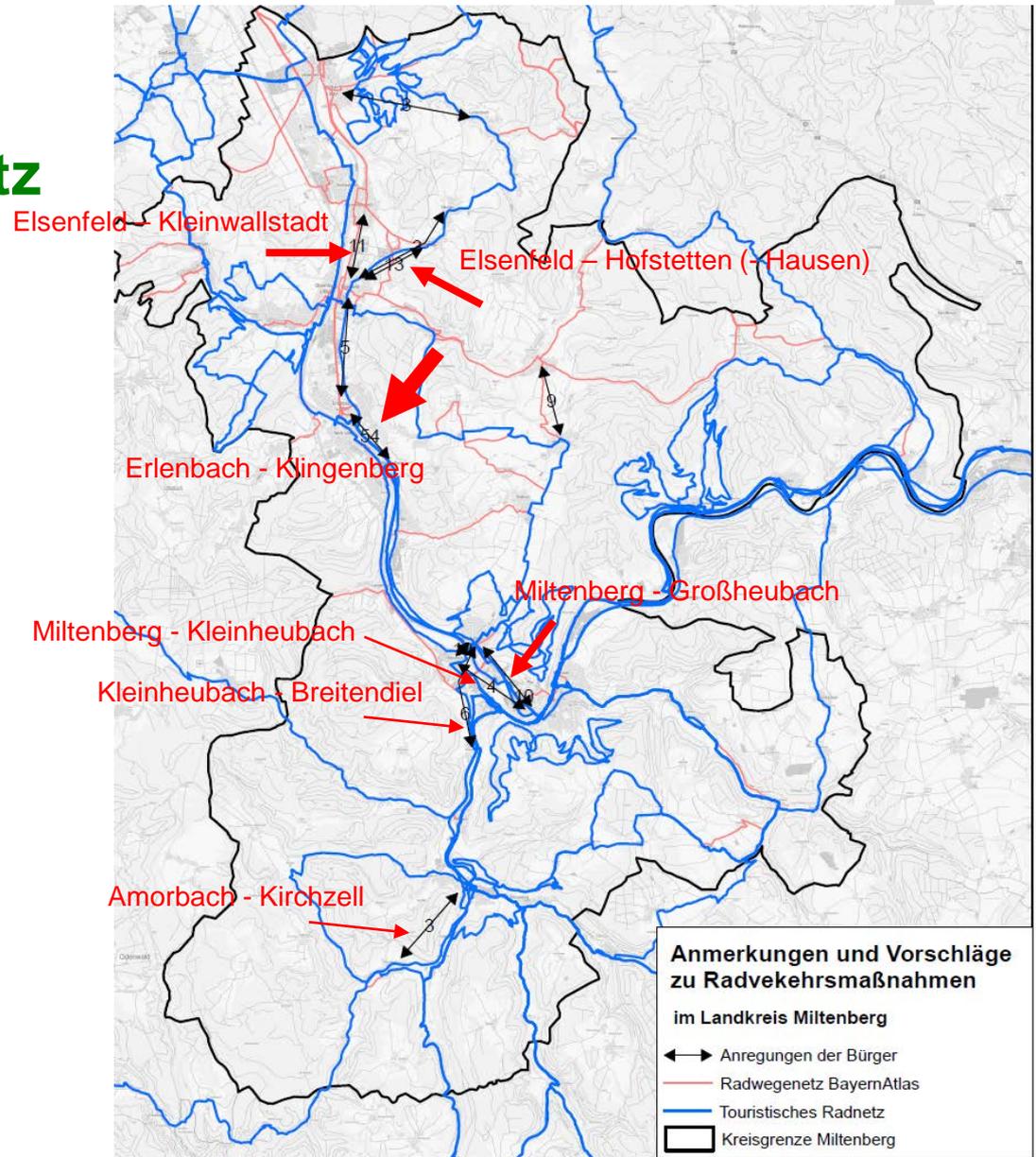
Für die Konzeption des
Netzes wurden die
Wunschlinien auf das
Straßen- und Wegenetz
umgelegt

weitere Verbindungen
dienen dem
Freizeitradverkehr



Netzkonzeption – Vom Wunschliniennetz zum Untersuchungsnetz

Die Anregungen der
Bürgerinnen und Bürger in
der Mobilitätsbefragung
wurden berücksichtigt.



3. Bearbeitungsschritt: **Netzanalyse / Befahrung**

Das abgestimmte Netz
wurde erfasst und bewertet

Der mit dem »Hund« radelt

Wie Thomas Zimmerschitt die Radwege im Kreis Miltenberg dokumentiert



Miltenberg

Dienstag, 06.06.2017 - 11:10 Uhr

Standardisierte Methodik, um die Vergleichbarkeit der erhobenen Datensätze zu den Regelwerken zu gewährleisten.

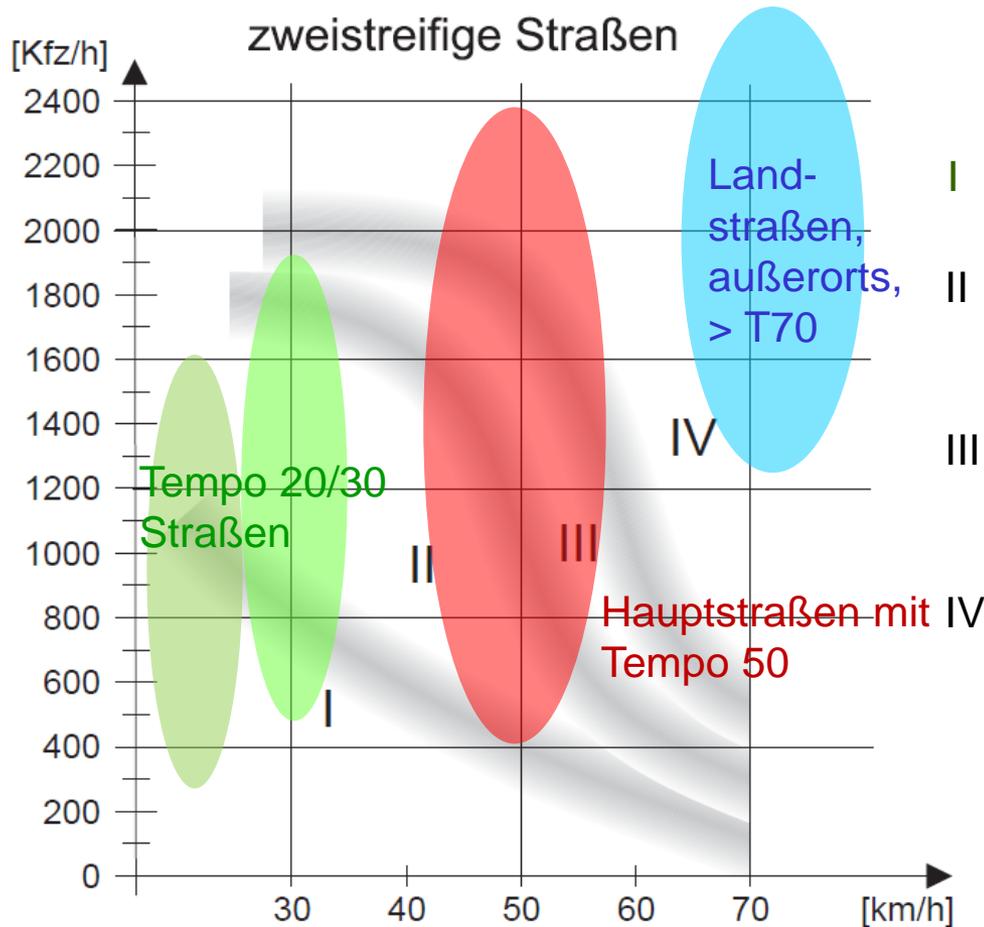
Am Ende waren es 850 km



Gute zwei Stunden für die acht Kilometer von Miltenberg nach Weilbach – und das mit dem Rad. Der Vormittag mit Thomas Zimmerschitt gibt eine schwache Ahnung davon, wie lange die Bestandsaufnahme der rund 600 Kilometer des Radverbindungsnetzes im Landkreis Miltenberg wohl dauern wird.

Wann muss ich den Radverkehr trennen?

Das Erfordernis: Wann brauche ich welche Führungsform

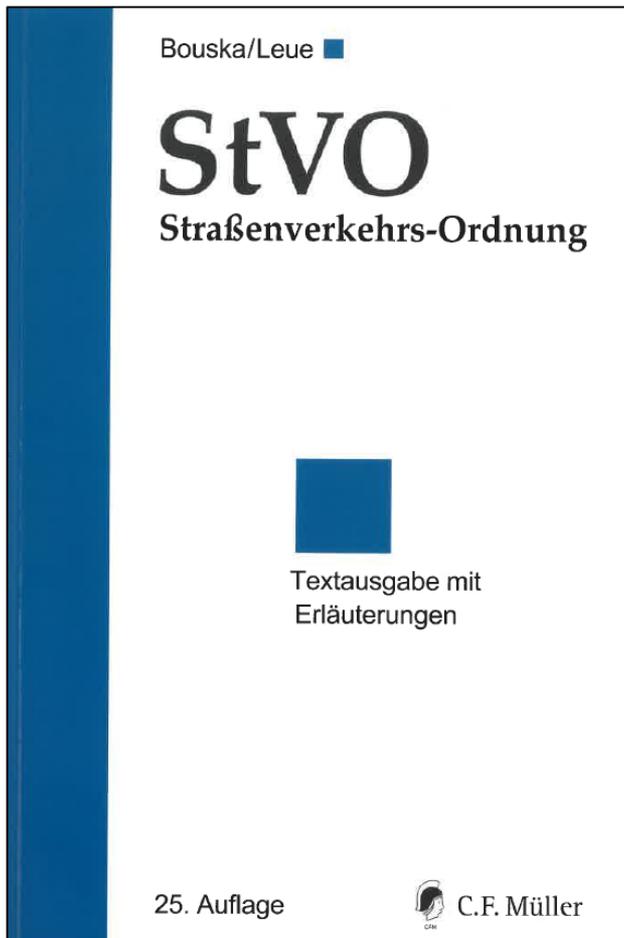


- I Regeleinsatzbereich für Mischen auf der Fahrbahn
- II Regeleinsatzbereich für Schutzstreifen, Gehweg/Radfahrer frei und Radwege ohne Benutzungspflicht
- III Regeleinsatzbereich für Trennen (Radwege, Radfahrstreifen, Gemeinsame Geh- und Radwege)
- IV Trennen vom Kfz-Verkehr ist unerlässlich
Übergänge sind nicht als harte Grenzen zu definieren

Quelle: ERA

Grundsätze der Radverkehrsplanung

Radverkehrsplanung muss Vorgaben erfüllen



Analyse der Radverkehrsinfrastruktur

Führungsformen und ihre Breitenanforderungen

Einrichtungsrادweg

2,00 m (1,60 m)

Zweirichtungsrادweg

2,50 m (2,00 m)

mit und ohne

Benutzungspflicht

Radfahrstreifen

1,85 m

Kann auch breiter
angelegt werden

Schutzstreifen

1,50 m (1,25 m)

Kann auch breiter
angelegt werden

Gemeinsamer Geh- und
Radweg

4,00/3,00 m (2,50 m)

mit und ohne

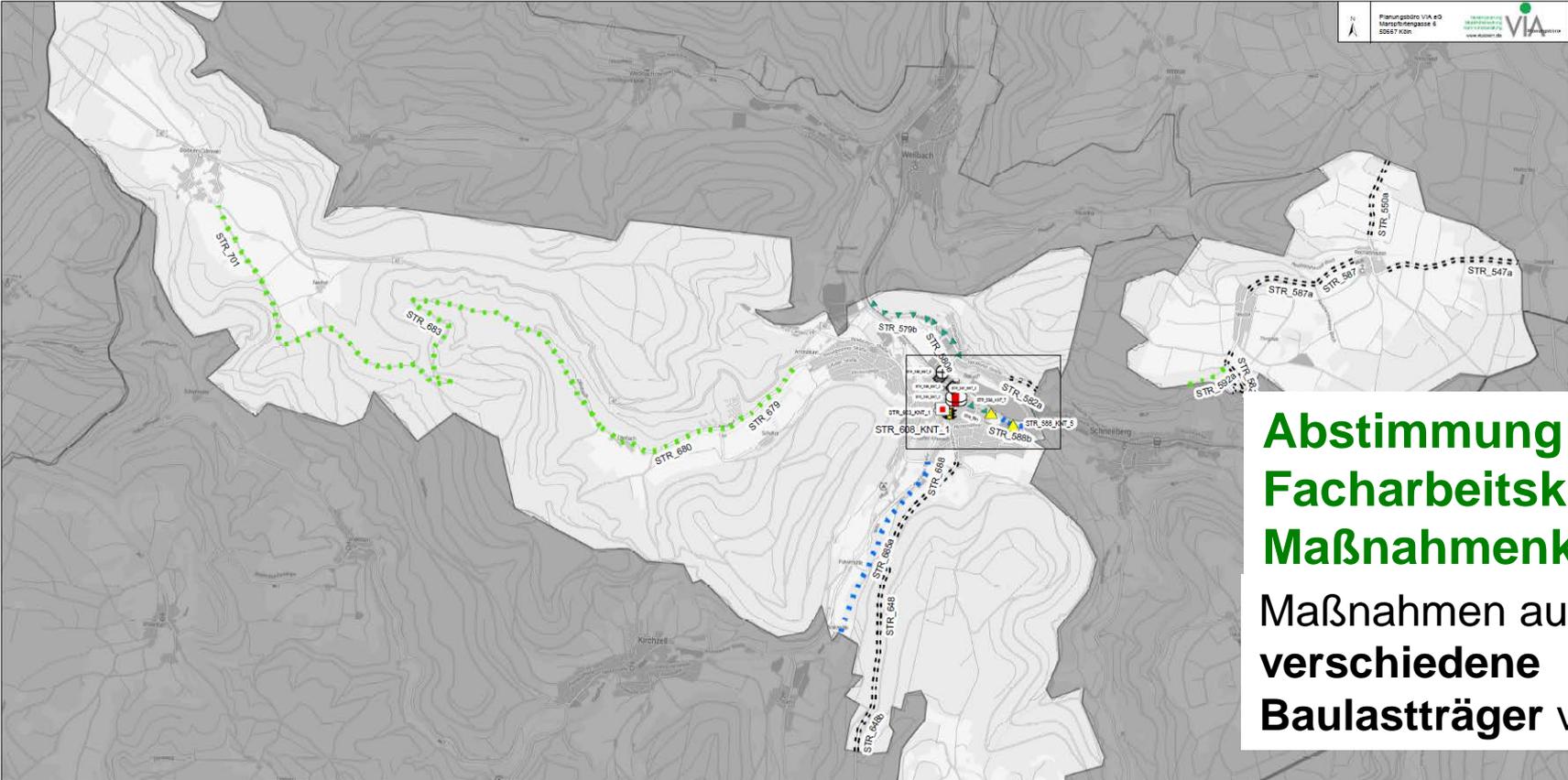
Benutzungspflicht



➤ **Maßnahmenempfehlung wird transparent und nachvollziehbar.**

4. Bearbeitungsschritt: **Expertenbeteiligung zum Maßnahmenprogramm**

Städte, Gemeinden und Verbände
wurden zum zweiten Mal im
Facharbeitskreis gefragt

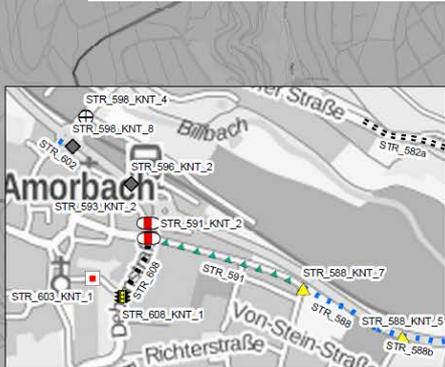


**Abstimmung im
Facharbeitskreis:
Maßnahmenkarte**

**Maßnahmen auf
verschiedene
Baulastträger verteilt!**

Radverkehrskonzept für den Landkreis Miltenberg
Maßnahmenübersicht

Maßnahmen an Knoten	Maßnahmen an Strecken
Signalisierung in Knotenpunkt optimieren/ erweitern	Fahrradstraße einrichten
Umbau-, Markierungs- und/oder Beschilderungsmaßnahme an vorfahrtsberechtigtem Knotenpunkt	Umbau /Ausbau nach ERA-Standard
Neubau einer Querungshilfe	Oberflächensanierung
Radweg aus Seitenraum sicher auf die Fahrbahn führen	Schutzstreifen markieren
Barriere markieren oder verbessern	Beschilderung
Anpassungen an einer Unterführung	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit prüfen
Gemeindegrenze	Knotenmaßnahme mit Nummer STR_339_KNT_1
	Streckenmaßnahme mit Nummer STR_300



Maßnahmen-Nr.	STR_588	Lage	außerorts	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV	Länge [m]	203
Kommune	Amorbach	Bestand	Straßenbegleitender, baulicher Radweg				
Straße	Radweg parallel zur B 47	Geh-/Radweg gemeinsam					

Zielzustand:

Straßenbegleitende Radverkehrsführung

Einzelmaßnahme(n)

- Verbreiterung bestehender Radverkehrsinfrastruktur auf ERA-Standard



Musterlösung-/querschnitt

Musterlösung 3.6-1

Baulast

Bund

Bruttokosten

30.450 €

Programmstufe:

Priorität

Schulwegrelevanz:

Bürgervotum:

Gesamt:

Verkehrssicherheit:

Netzzusammenh.:



Beschreibung der Maßnahme:

Der straßenbegleitende Zweirichtungsradweg als wichtiger Schulweg ist unbedingt mindestens auf ERA-Standard auszubauen. Außerdem ist die Oberfläche zu sanieren und die Sturzgefahr wegen herausragender Entwässerungseinrichtungen zu beseitigen.

Abstimmung im Facharbeitskreis: Maßnahmenkataster

Alle Maßnahmen an Knoten und Strecken werden für jede Gemeinde kartografisch, textlich und photographisch dokumentiert.



Bürgerbeteiligung heute:

Thementisch 1: Infrastruktur

**Thementisch 2: nicht investive
Maßnahmen („weiche“ Maßnahmen)**

Was ist bislang erarbeitet worden?

Was ist mir wichtig?

Thementisch 1: Infrastruktur

Maßnahmen an Landkreisstraßen außerorts

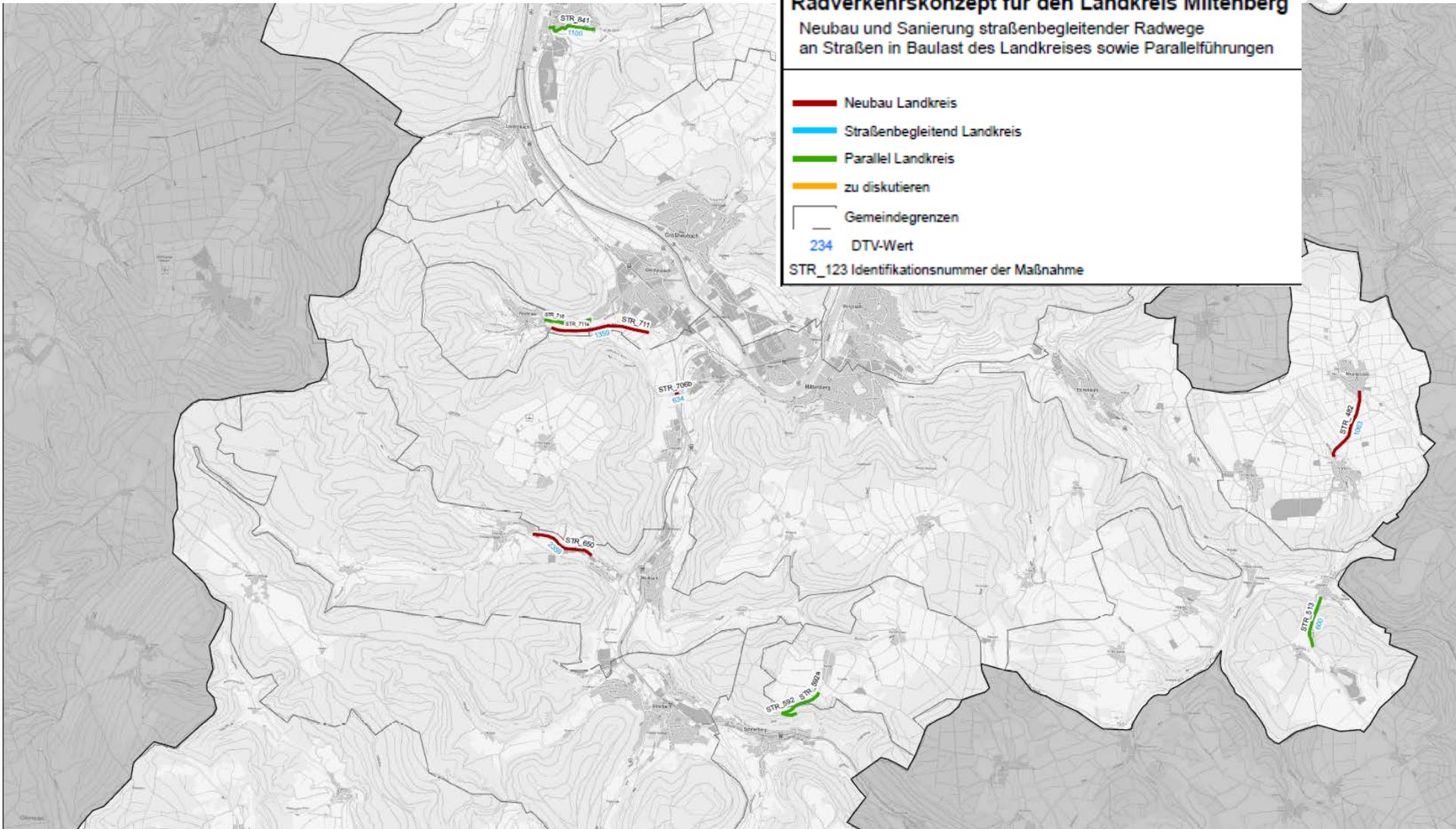


Baumaßnahmen an Strecken an Straßen in Baulast des Landkreises

Radverkehrskonzept für den Landkreis Miltenberg

Neubau und Sanierung straßenbegleitender Radwege an Straßen in Baulast des Landkreises sowie Parallelführungen

- Neubau Landkreis
- Straßenbegleitend Landkreis
- Parallel Landkreis
- zu diskutieren
- Gemeindegrenzen
- 234 DTV-Wert
- STR_123 Identifikationsnummer der Maßnahme

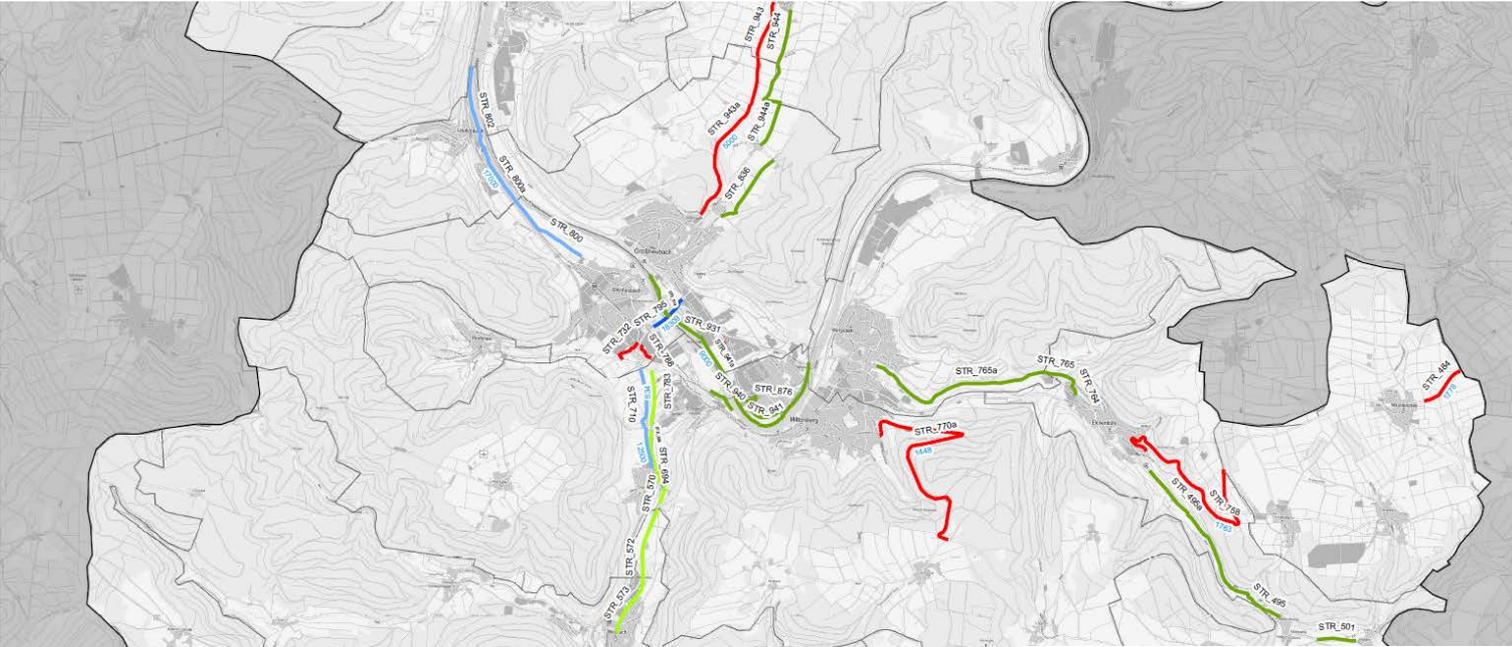


Thementisch 1: Infrastruktur

Maßnahmen an Straßen des
Freistaates und des Bundes außerorts



Baumaßnahmen an Strecken an Straßen in Baulast des Freistaates und des Bundes



Radverkehrskonzept für den Landkreis Miltenberg
Neubau und Sanierung straßenbegleitender Radwege an Straßen in Baulast des Bundes und Freistaats sowie Parallelführungen

- Neubau Freistaat
- Straßenbegleitend Freistaat
- Straßenbegleitend Bund
- Parallel Freistaat
- Parallel Bund
- Gemeindegrenzen
- 234 DTV-Wert

STR_123 Identifikationsnummer der Maßnahme



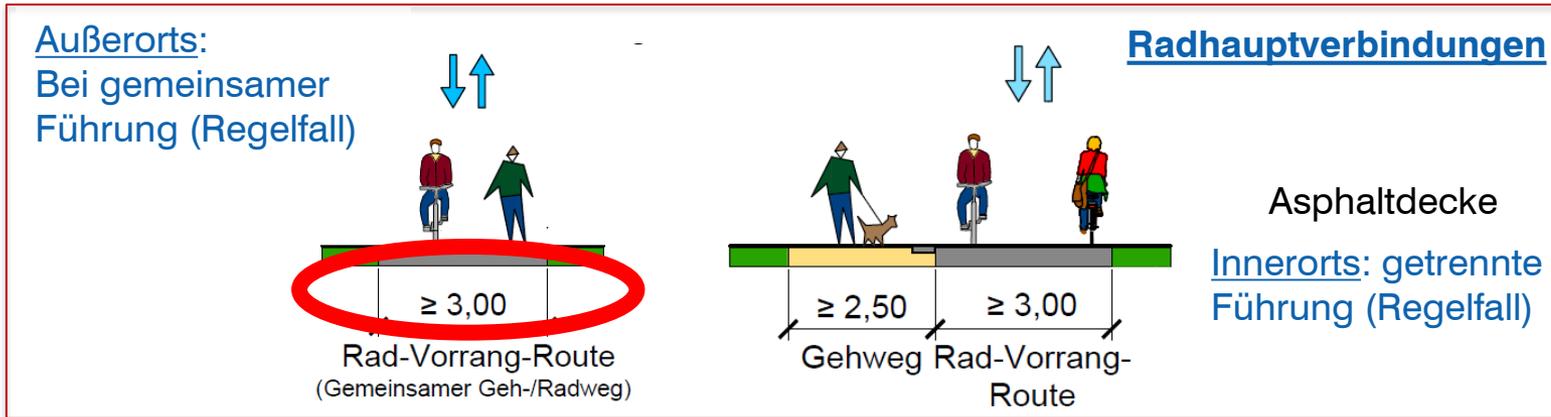
Thementisch 1: Infrastruktur

Ausbau des Mainradweges auf
Radvorrangroutenstandard



Der Bayerische Weg – Qualitätsstandards für Radhauptverbindungen

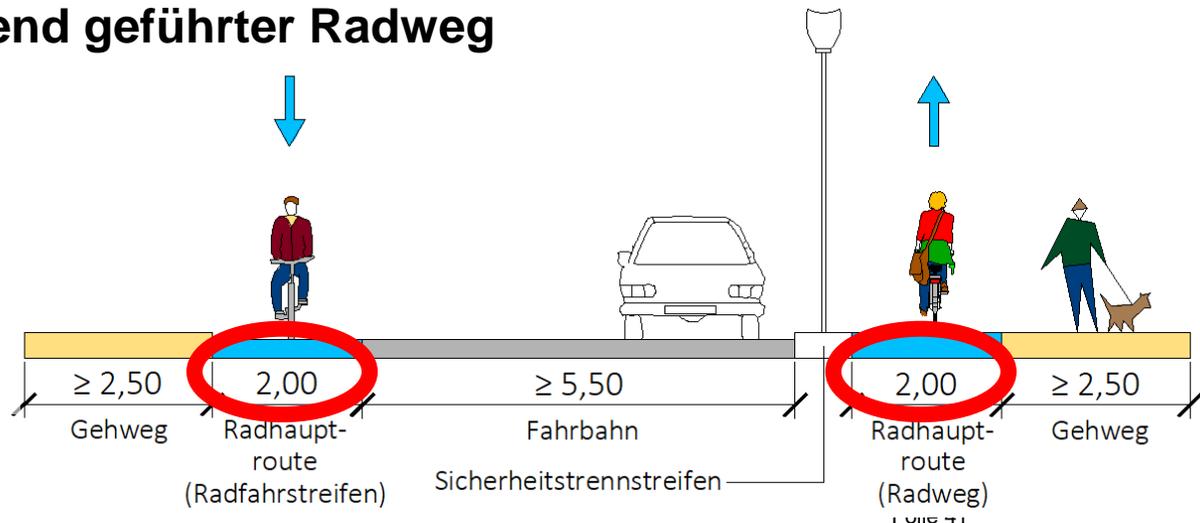
Außerorts: Selbständig geführte Fahrradroute



Innerorts: Straßenbegleitend geführter Radweg

Richtungsführung

- innerorts bevorzugt Einrichtungsführung (bauliche Radwege, Radfahrstreifen) – **Breite: 2,00 m**
- Trennung vom Fußverkehr



Gute Beispiele

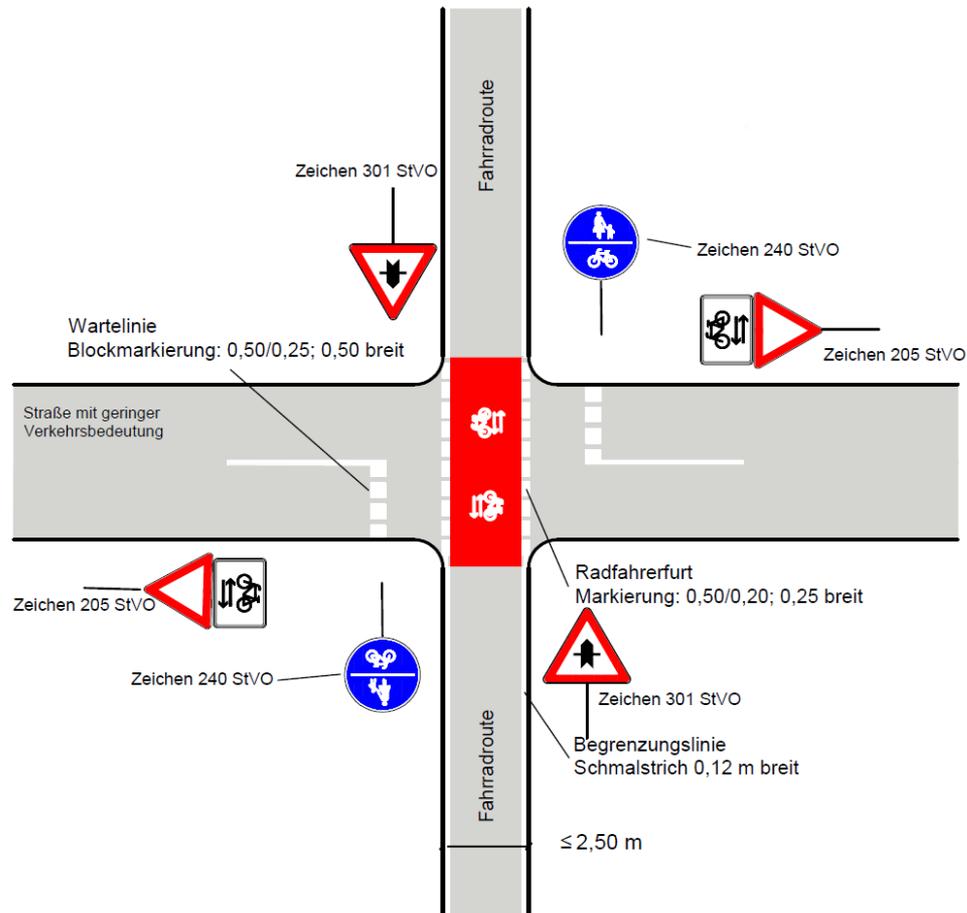


Radverkehr auf dem Mainradweg
wird vor dem Kfz-Verkehr der
Vorrang eingeräumt

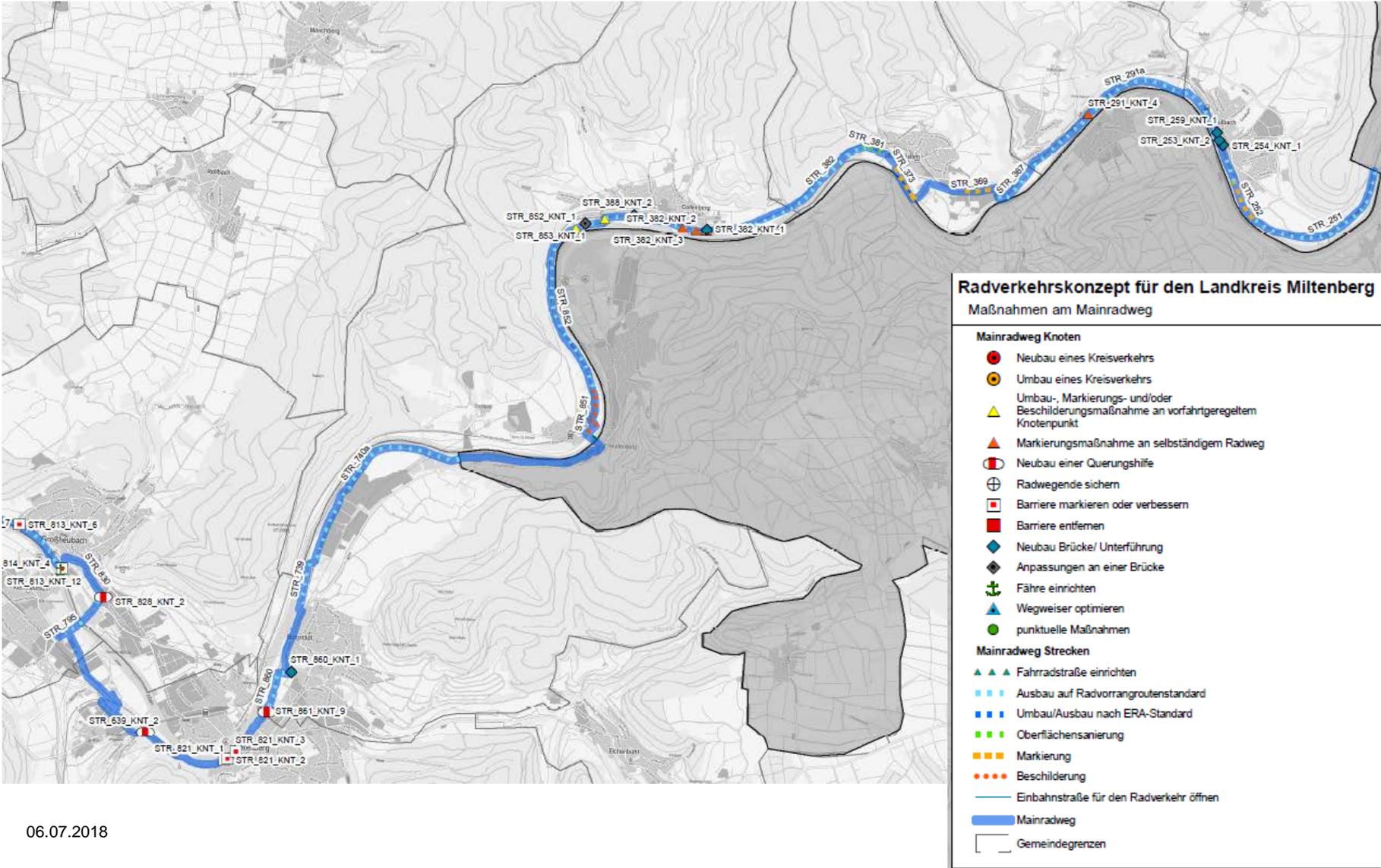


Radvorrang auf Mainradweg durch Umsetzung der Musterlösung harmonisieren

Musterlösung Selbstständig geführte Radrouten Bevorrechtigte Querung an einer untergeordneten Straße



Radvorrangroutenstandard auf Mainradweg



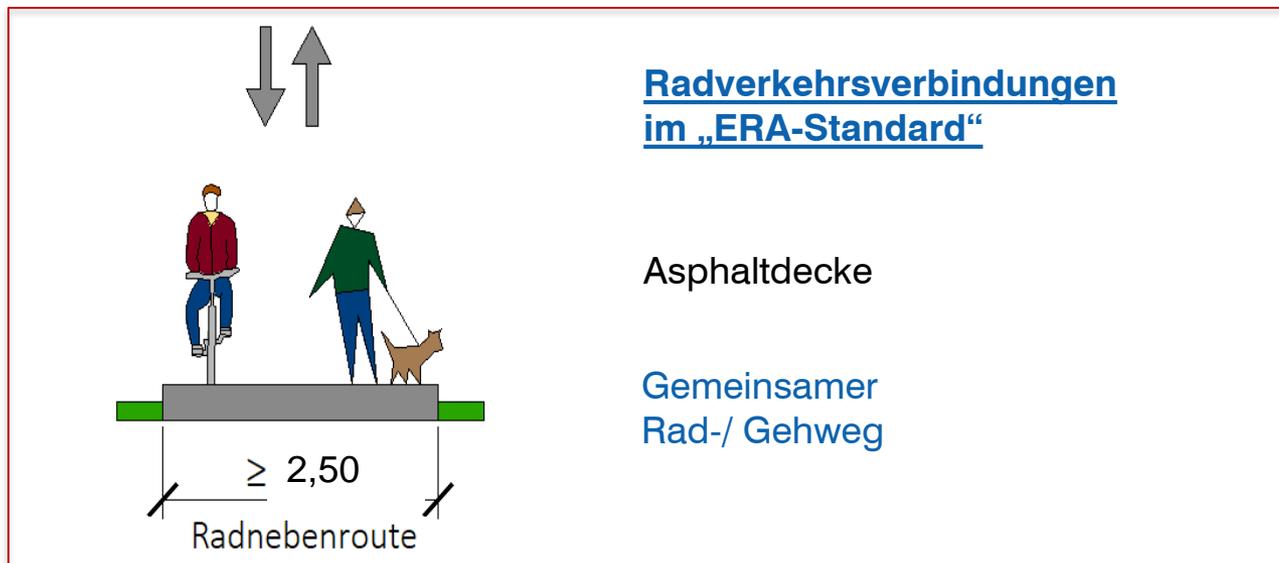
Thementisch 1: Infrastruktur

Ausbau des parallelen Mainradweges
auf ERA-Standard

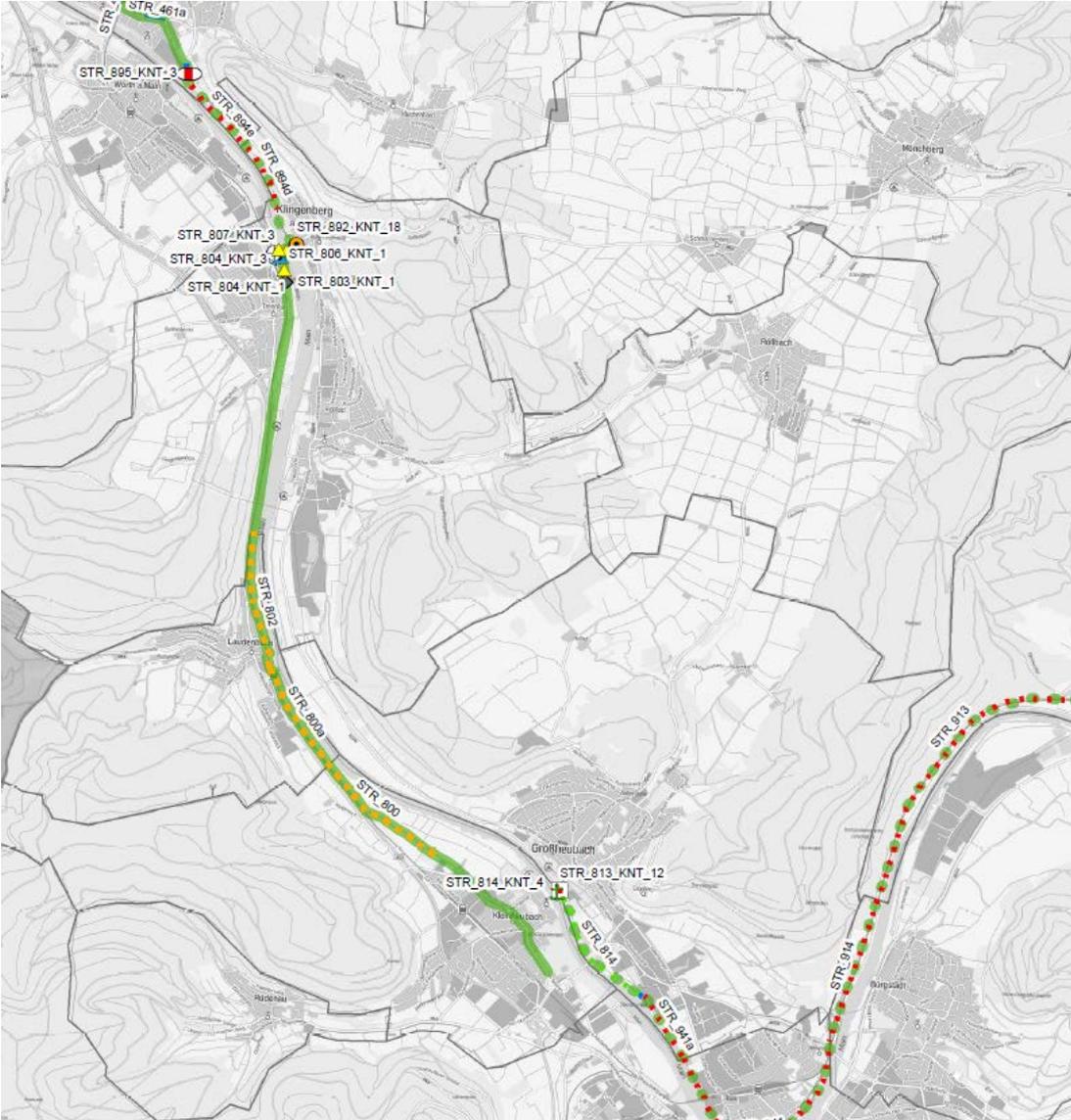


Der Bayerische Weg – Qualitätsstandards für Radhauptverbindungen

Außerorts: Selbständig geführte Fahrradroute



ERA-Standard auf dem parallelen Mainradweg

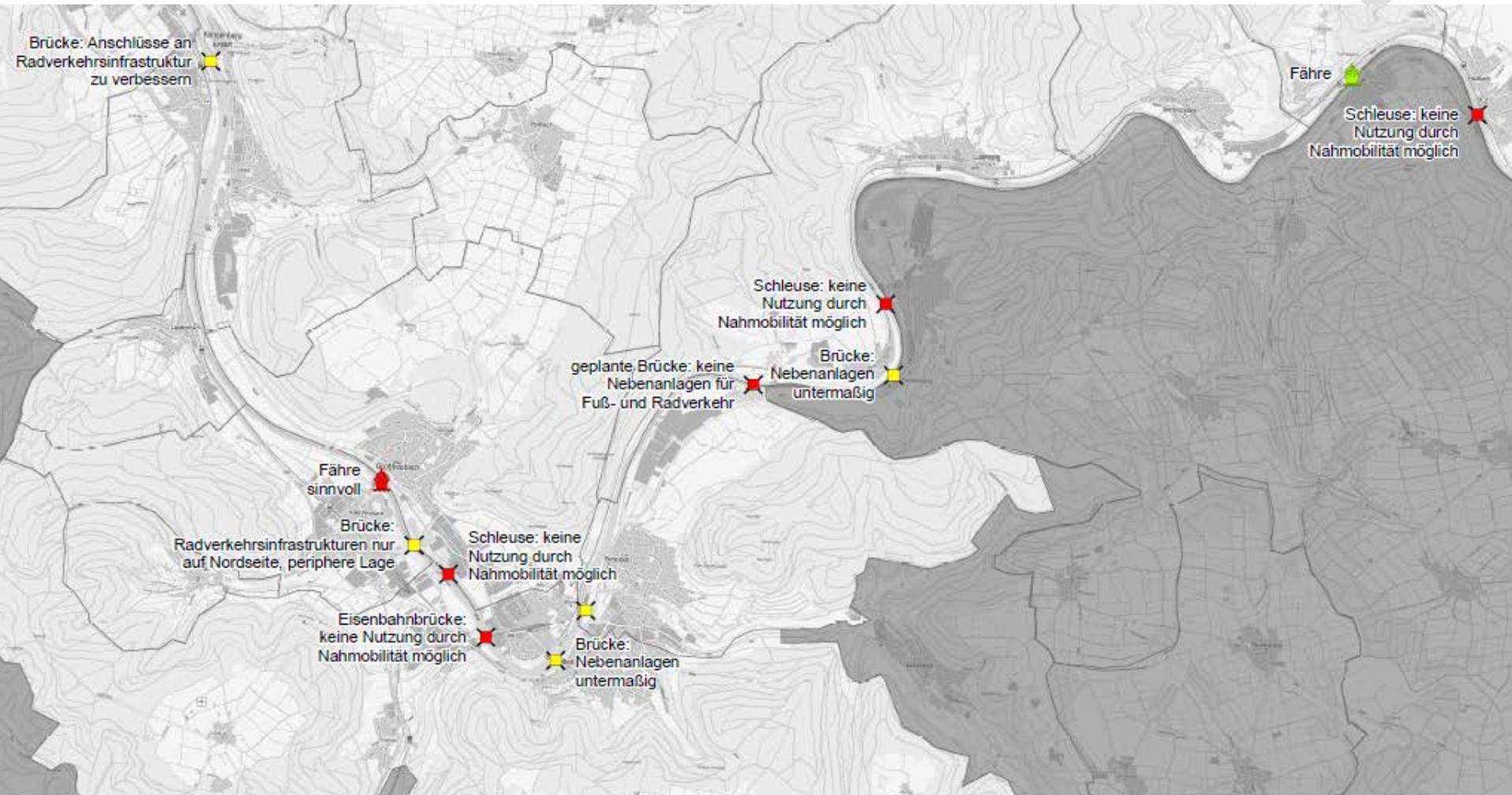


Thementisch 1: Infrastruktur

Mainquerungen



3. Neue und optimierte Mainquerungen



Thementisch 2: nicht investive Maßnahmen („weiche“ Maßnahmen)

E-Bike-Mobilität

Diensträder / Lastenräder fördern

Wegedetektiv

Radibus

Tempo 70 außerorts

Radverkehr ist mehr als Wege planen:

- „weiche“ Themen des Radverkehrs, die Themen können von Ihnen mitbestimmt werden

Mögliches Leitprojekt: **Werden Sie zum E-Bike-Pendler!**

- Vorbild ist ein Projekt aus dem Rhein-Sieg-Kreis bei Bonn.
- Vier Gemeinden im bergigen Teil des Landkreises sind beteiligt.
- Die Teilnehmer haben sich beworben und sind ausgewählt.
- Die Testphase begann im Frühjahr 2017.

Machen sie mit beim Pedelec-Test

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

ALS PEDELEC-TESTER...

- ...können Sie das praktische Gefährt unverbindlich und für kleines Geld ausprobieren.
- ...übernehmen wir für den Teilnahmezeitraum ihre Kosten für die Fahrt zur Arbeit mit Bus und Bahn
- ... tun Sie sich und der Umwelt etwas Gutes.
- ... kommen Sie mit Spaß und viel frischer Luft zur Arbeit.
- ... helfen Sie, nachhaltige Alternativen zum Auto zu fördern.

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung unter folgender Adresse:

Jexmühle 53 /
Grünaggerstraße 53 /
53797 Lohmar

LIEBE-BIKE
:rhein-sieg-kreis



Gefördert durch:
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

WERDEN SIE ZUM E-BIKE-PENDLER!

STRESSFREI UND UMWELTFREUNDLICH ZUR ARBEIT PENDELN MIT DEM PEDELEC

PROJEKTGEBIET
LOHMAR · NEUNKIRCHEN-SEELSCHEID · RUPPICHTEROTH · MÜCH



EBikePendeln

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Schaufenster Berlin-Brandenburg: 330 Tests zur Arbeit über 2 Monate



Fotos: team red



Rad und Pedelec als Alternative zum Dienstwagen

Verkehr: Miltenberger Unternehmer Johannes Oswald stellt seinen Mitarbeitern Jobräder zur Verfügung

MILTENBERG. Je wichtiger die Position, desto dicker der Dienstwagen. Neben dem persönlichen Firmenparkplatz ist das vom Chef bezahlte Auto Anzeiger für den Rang in der Unternehmenshierarchie. Ein Fahrrad als Dienstfahrzeug hatte bislang der Hausmeister für Fahrten auf dem Betriebsgelände. Doch jetzt gibt es die Aktion Jobrad, und plötzlich hat ein vom Unternehmen geleastes Mountainbike, Pedelec oder E-Bike das Zeug zum alternativen Statussymbol.

Beim Miltenberger Elektromotorenhersteller Oswald haben inzwischen 45 Mitarbeiter das Angebot ihres Chefs ergriffen und sich ein Jobrad besorgt. Geschäftsführer Johannes Oswald ist vom der Resonanz überrascht und begeistert.

»Wir hatten die Mitarbeiter in einem Rundschreiben informiert und eine Infoveranstaltung gemacht. Nach zwei Wochen hatten schon 28 gesagt, wir machen mit«, berichtet Oswald. Seither werden es fast täglich mehr. Von seinen 165 Mitarbeitern sind es schon über 25 Prozent. Im Verhältnis zur Unternehmensgröße haben nicht einmal Daimler oder Audi so große Dienstfahrzeugflotten.

Änderung im Steuerrecht

Im Dezember vergangenen Jahres haben die Finanzminister der Länder mit einer Gesetzesänderung Fahrräder, Pedelecs und E-Bikes mit Dienstwagen steuerlich gleichgestellt. Johannes Oswald, selbst leidenschaftlicher Radfahrer und seit Jahren engagierter

Kämpfer für bessere Radwegverbindungen in der Kreisstadt, stieß auf das vom Jobrad-Konzept und fand es eine prima Sache. Über Leasingverträge können seine Mitarbeiter Geld sparen und dabei etwas für ihre Gesundheit sowie die Umwelt tun.

Drei Fahrradhändler machen mit

Das Ganze funktioniert als Gehaltsumwandlung nach der Ein-Prozent-Methode, die auch Firmenwagenfahrer nutzen können. Oswald hat einen Rahmenvertrag mit einer Leasingfirma geschlossen und einige Fahrradhändler angesprochen. Seit Juni können seine Mitarbeiter in drei Fachgeschäften sich ihr Fahrrad, ganz gleich ob mit reinem Muskelantrieb oder mit Elektrounterstützung, aussuchen.

Geleast werden die Räder dann vom Unternehmen, das einen Teil des Gehalts für die Leasingrate einbehält. Weil das günstig besteuert wird, sparen die Radler gegenüber den Direktkauf richtig Geld. Und weil Oswald es gut findet, wenn seine Mitarbeiter etwas für ihre Fitness und die Umwelt tun, gibt er »noch etwas dazu«, was überraschend viele Beschäftigte veranlasste in den Sattel zu steigen.

Ob wohl ihn seine gute Idee also auch Geld kostet, freut sich Johannes Oswald über jeden Umsteiger. »Ich habe gewettet, 50 schaffen wir nie. Jetzt sieht es so aus, als ob ich bald einen ausgeben muss.«

Georg Kümmel

 Mehr Infos zum Jobrad-Konzept im Internet unter www.jobrad.org



Alternative zum Dienstwagen: Fast ein Viertel der Belegschaft der Miltenberger Firma Oswald Elektromotoren hat das Angebot ihres Chefs Johannes Oswald (vordere Reihe, Fünfter von links) angenommen und ein Jobrad geleast. Die 45 Umsteiger profitieren von einer Änderung des Steuergesetzes, sparen Geld und bleiben fit.

Foto: privat

Hintergrund: So funktioniert Jobrad

Arbeitgeber und **Leasingfirma** schließen einen **Rahmenvertrag**, der Bestellablauf und Lieferbedingungen regelt. Der Arbeitnehmer sucht sich sein Wunschmodell bei einem **registrierten Händler** seiner Wahl. Auf Initiative der Firma Oswald sind inzwischen drei Händler in Freudenberg, Miltenberg und Amorbach Vertragspartner der Leasingfirma geworden. Es wird ein **Überlassungsvertrag zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer** geschlossen. Das Unternehmen kann sich an der Leasingrate beteiligen, muss aber nicht.

Dann kann das Fahrrad kann vom Arbeitnehmer gegen Identifizierung und Unterschrift abgeholt und nicht nur für den Weg zu Arbeit sondern auch für alle privaten Fahrten genutzt werden. Die Mitarbeiter zahlen durch Einbehaltung der **Leasingrate vom Bruttolohn**. Der Arbeitgeber zahlt die Leasingrate an die Leasingfirma. Nach **drei Jahren Vertragslaufzeit** können die Räder übernommen werden. In Durchschnitt liegt der Restkaufwert bei etwa zehn Prozent des ursprünglichen Preises. (kü)

- **Herr Oswald, Fa. Oswald**
- **Herr Römisch, Fa. Mainmetall**

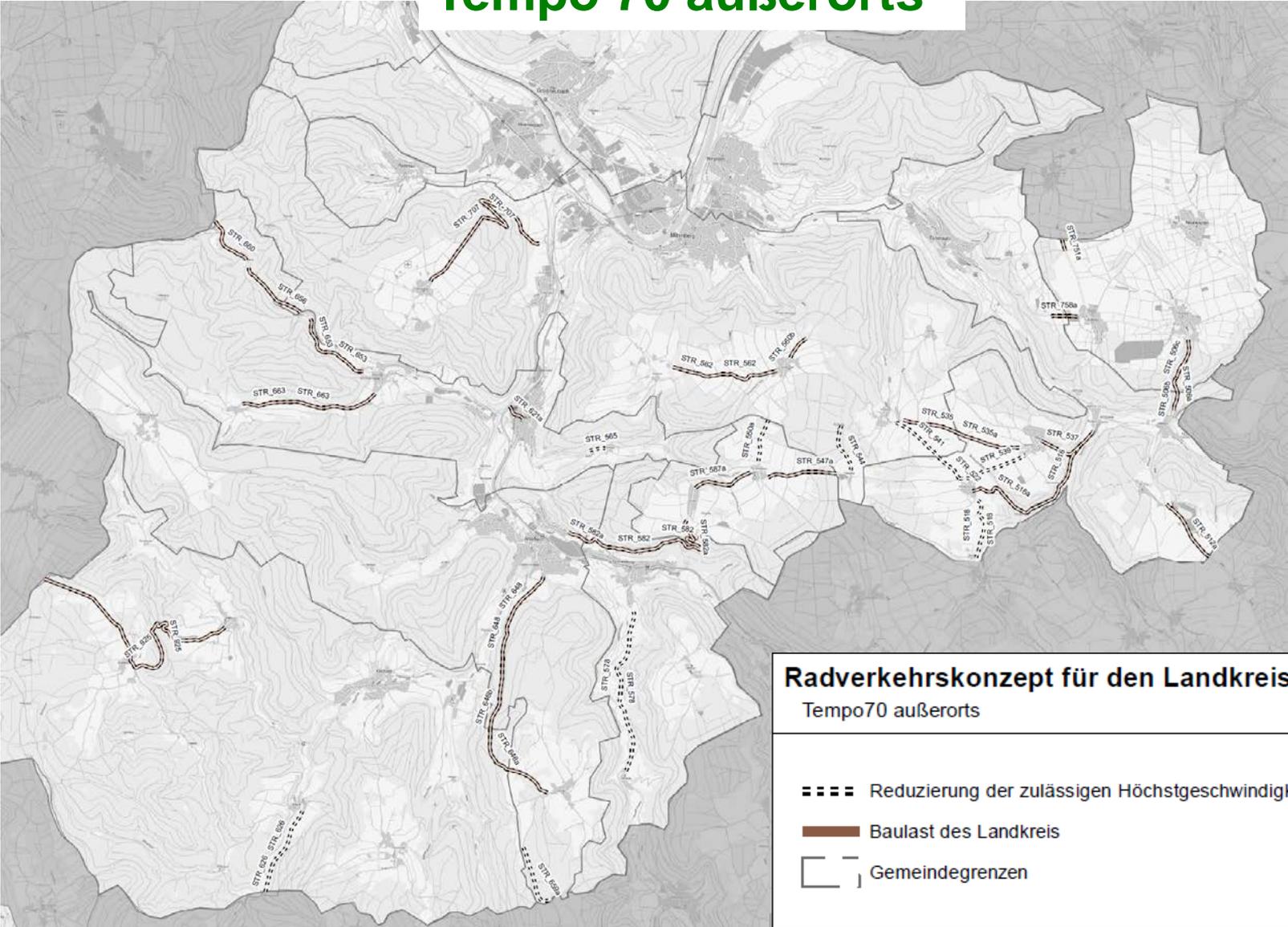
Wegedetektiv



➤ Herr Schneider



Tempo 70 außerorts



Radverkehrskonzept für den Landkreis Miltenberg
Tempo70 außerorts

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit prüfen
- Baulast des Landkreis
- Gemeindegrenzen

Mögliches Projekt: Radlbus



MITTWOCH, 21.

- Vorbild ist ein Projekt aus den Miltenberg, Bürgstadt, Groß- und Kleinheubach, das seit 2011 läuft
- Ehrenamtliche, Eltern oder ältere Schüler begleiten zwei bis vier Wochen lang die Fünftklässler in ihre neue Schule.
- Dadurch werden sichere Wege gezeigt und eingeübt.
- Die Begleiter / Scouts werden vorher durch die Polizei ausgebildet.
- Mängel am Weg (Poller / Einbahnstraßen) wurden im Vorfeld beseitigt.



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

Foto: Julia Lesch

Radlbus statt Mamataxi

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

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

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

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

Helm und Warnweste

Polizist Rudolf Faber steht am Nettoparkplatz in Bürgstadt, einem von vier Radlbus-Treffpunkten. Es ist 7.15 Uhr, in 30 Minuten geht's los. Faber ist gerne pünktlich. Sein Fahrrad steht neben ihm, den Helm hat er auf den Sattel gelegt, aber die gelbe, reflektierende Warnweste trägt er. Lotti Menninger, die als Lotsin teilnimmt, ist gerade angekommen und hat etwas Schwierigkeiten ihre Warnweste über den behelmten Kopf zu stülpen. Nach vier mühsamen Versuchen klappt es endlich.

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

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

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

Mehr Kinder als erwartet

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

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

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

Stau künftig verhindern

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

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

Julia Lesch

Treffpunkte für den Radlbus

Der Radlbus trifft sich an vier Orten:
In Großheubach. In den Seegärten 16; Abfahrt: 7.30 Uhr
In Bürgstadt, am Parkplatz des Netto; Abfahrt: 7.35 Uhr
In Miltenberg. Im Volmer, Katerer Leers; Abfahrt: 7.35 Uhr
In Miltenberg. Mainstraße BRK-Büro; Abfahrt: 7.35 Uhr

Mögliches Projekt: **Senioren bleiben länger Rad-mobil**

Verkehrssicherheitstraining für Senioren auf Pedelecs

- Ziel: Senioren testen das Pedelec und erhalten dabei ein Verkehrssicherheitstraining
- Zusammenarbeit aus Fahrradhändlern, Versicherungswirtschaft, Akteuren vor Ort
- Infos: über VRSinfo.de



Ausblick

Wir hoffen auf:

- anregende, ergebnisorientierte Diskussionen
- viele gute Ideen
- vielleicht auch die Bereitschaft, sich für ein Projekt zu engagieren

Wir freuen uns auf Sie

und wünschen uns allen viel Erfolg!

Kontakt: andrea.fromberg@viakoeln.de

- 18:00 – 18:10 Uhr **Begrüßung**
Jens Marco Scherf, Landrat Landkreis Miltenberg
- 18:10 – 18:45 Uhr **Das Radverkehrskonzept für den Landkreis Miltenberg**
Ziele, Analyseergebnisse, Leuchtturmprojekte
Planungsbüro VIA eG, Köln
- 18:45 – 19:00 Uhr **Rückfragen im Plenum**
- Kurze Pause**
- 19:05 – 19:45 Uhr **Diskussion an Thementischen**
- Thementisch 1: Infrastruktur an klassifizierten Straßen**
- Neubau von Radwegen
 - Ausbau / Sanierung von Radwegen
 - Alternative Routen
 - Ausbau des Mainradweges und des parallelen Mainradweges
 - Mainquerungen
- Andrea Fromberg, Planungsbüro VIA eG, Köln*
- Thementisch 2: „Weiche“ Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs**
- E-Mobilität
 - Diensträder/Lastenräder fördern
 - Radlbus
 - Tempo 70 außerorts
- Herbert Eidam, Planungsbüro VIA eG, Köln*
- 19:45 – 20:00 Uhr **Wie geht es weiter?**
- Finale Abstimmung mit den Gemeinden
 - Politischer Beschluss
 - Finanzierung und Förderung