

RADVERKEHRSKONZEPT FÜR DEN LANDKREIS MILTENBERG

Kurzfassung

Im Auftrag des
Landratsamts Miltenberg

Köln, im Dezember 2018

RADVERKEHRSKONZEPT FÜR DEN LANDKREIS MILTENBERG

Kurzfassung

Planungsbüro VIA eG

Marspfortengasse 6

D-50667 Köln

Tel. 0221 / 789 527-20

Fax 0221 / 789 527-99

Mail viakoeln@viakoeln.de

www.viakoeln.de

Bearbeitung:

Andrea Fromberg

Dirk Stein

Dezember 2018

Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten
und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER).



Inhaltsverzeichnis

1	Überblick über den Gesamtbericht	6
2	Mobilitätsbefragung	8
3	Unfallanalyse	29
4	Netzplanung und Bestandserfassung	32
5	Maßnahmenprogramm und Leitprojekte	37
6	Priorisierung und Kostenschätzungen.....	48
7	Energie- und Treibhausgas-Emissionsbilanz	50
8	Interne Abstimmung und Bürgerbeteiligung.....	52

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2-1:	Verteilung der Wegezwecke im Landkreis Miltenberg 2016 (Hochrechnung) im Vergleich mit der MiD 2008	11
Abbildung 2-2:	Verkehrsmittelwahl (Modal Split) 2016 (Hochrechnung)	12
Abbildung 2-3:	Verkehrsmittelwahl (Modal Split) 2016 (Hochrechnung), zusammengefasste Verkehrsmittel	12
Abbildung 2-4:	"Haben Sie schon einmal Fahrrad und Bus/Bahn kombiniert?"	14
Abbildung 2-5:	Verkehrsmittelwahl im Landkreis Miltenberg 2016 im Vergleich zur MiD 2008	15
Abbildung 2-6:	Verkehrsmittelwahl nach Lebensalter (Hochrechnung)	16
Abbildung 2-7:	Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken (Hochrechnung)	17
Abbildung 2-8:	Verkehrsmittelwahl in den Gemeinden des Landkreises Miltenberg (Hochrechnung)	20
Abbildung 2-9:	Rad- und Fußwegeanteil und mittlere Wegelänge in den Gemeinden des Landkreises Miltenberg (Hochrechnung)	21
Abbildung 2-10:	Verteilung auf Verflechtungstypen (ohne Außenverkehr, Hochrechnung)	24
Abbildung 2-11:	Stärkste Gesamtverkehrsverflechtungen.....	25
Abbildung 2-12:	Verflechtungen im Öffentlichen Verkehr	26
Abbildung 2-13:	Verflechtungen im Radverkehr	27
Abbildung 3-1:	Sicherheitsprobleme an Landstraßen.....	31
Abbildung 4-1:	Untersuchungsnetz	35
Abbildung 5-1:	Beispielbogen aus dem Maßnahmenkataster.....	37
Abbildung 5-2:	Radverkehr als System	46
Abbildung 5-3:	Presseartikel zum Radlbus.....	47
Abbildung 8-1:	Meldung von Netzlücken durch die Bürgerinnen und Bürger	52
Abbildung 8-2:	Presseartikel zur Bestandserfassung im Radverkehrskonzept	53
Abbildung 8-3:	Ausschnitt aus der Kartendarstellung zum Wegedetektiv (Stand Dezember 2018)	54
Abbildung 8-4:	Bausteine des Projektes, Beteiligungsformate und Zeitplan	55

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1:	Mittlere Wegelänge nach Verkehrsmittel nach Verkehrsmittel (gewichtete Stichprobe)23
Tabelle 2-2:	Verteilung der Wege auf die Verflechtungstypen (Hochrechnung) ...23

1 Überblick über den Gesamtbericht

Das Radverkehrskonzept für den Landkreis Miltenberg ist als Klimaschutzteilprojekt im Zeitraum von September 2016 bis Dezember 2018 erarbeitet worden. Die Aufgabenstellung, die angewandte Methodik und die Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes sind in mehreren Berichtsteilen dokumentiert:

- Bericht zur Mobilitätsbefragung
- Bericht zum Radverkehrskonzept: Unfallanalyse, Maßnahmenplanung, Priorisierung und Kostenschätzung sowie CO₂-Bilanz und Anhang mit thematischen Karten
- Bericht mit Hinweisen für die Kommunen und Anhang mit den kommunalen Katastern und Maßnahmenkarten
- Gesamtkataster zu den infrastrukturellen Maßnahmen.

Die hier vorliegende Kurzfassung erstreckt sich über alle Berichtsteile.

Es wird empfohlen, die im Handlungskonzept definierten Leitprojekte für den Landkreis Miltenberg in einem projektierten Zeitraum von 10 bis 15 Jahren bevorzugt umzusetzen. Die Leitprojekte haben interkommunalen und zum Teil auch überregionalen Charakter, so dass landkreisweit Effekte in der Fahrradförderung zu erwarten sind.

Das Radverkehrskonzept wird nun nach Vorlage der schriftlichen Dokumentation in die politische Beschlussfassung gegeben. Folgende Beschlüsse werden empfohlen:

- Das Radverkehrsnetz wird als Zielkonzept für die zukünftige Radverkehrsförderung in den nächsten zehn Jahren beschlossen und dient der Verwaltung des Landkreises als Handlungsgrundlage.
- Das infrastrukturelle Handlungsprogramm für die Kreisstraßen als Bestandteil des Radverkehrskonzeptes für den Landkreis Miltenberg wird beschlossen. Für die Umsetzung der infrastrukturellen Maßnahmen wird ein Ansatz von 500.000 € im Haushalt des Landkreises für die nächsten zehn Jahre definiert. Die Umsetzung erfolgt unter Berücksichtigung der Prioritäten.
- Die empfohlenen Maßnahmen im Bereich Service und Kommunikation werden beschlossen und eine Strategie zur Umsetzung wird erarbeitet. Hierfür werden die erforderlichen finanziellen und personellen Ressourcen durch die Ernennung eines Radverkehrsbeauftragten bereitgestellt.

**Handlungsprogramm und
Realisierungszeiträume**

**Politische
Beschlussfassung**

- Der Landkreis Miltenberg soll sich als fahrradfreundlicher Landkreis für die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) Bayern bewerben. Hierüber können Bayerische Modellversuche zur Radverkehrsförderung angemeldet werden. Zudem ist die Nutzung der AGFK-Unterlagen zur Öffentlichkeitsarbeit für die Mitgliedskommunen möglich.
- Den Städten und Gemeinden sowie dem Staatlichen Bauamt wird die Umsetzung des Handlungsprogramms mit den Prioritäten für die Bundes-, Staats- und Gemeindestraßen als Bestandteil des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Miltenberg nahegelegt.

2 Mobilitätsbefragung

Da es bisher keine validen Daten zur Mobilität der Kreisbevölkerung gibt, wurde der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes eine Haushaltbefragung vorgeschaltet, um die wesentlichen verkehrlichen Parameter wie Modal Split, Verkehrsaufkommen und Verkehrsverflechtungen, aber auch Handlungsroutrinen und Einstellungen zu erfassen. Diese Mobilitätsbefragung wurde im standardisierten Design¹ durchgeführt, was einen Vergleich mit anderen Landkreisen ermöglicht, aber auch – bei einer regelmäßigen Wiederholung im Abstand von ca. 8-10 Jahren – Entwicklungen im Verkehrssektor abbilden kann.

Zielstellung

Die Mobilitätsanalyse gibt Aufschluss vor allem über folgende Themen:

Analyseschwerpunkte

- Verkehrsmittelwahl nach Verkehrszwecken, Altersgruppen und Verkehrsmittelverfügbarkeit
- Verkehrsverflechtungen innerhalb der Gemeinden und zwischen den Gemeinden sowie Verkehre aus und in den Landkreis Miltenberg, bezogen auf die Bewohner des Landkreises Miltenberg
- Mobilitätskennziffern im interkommunalen Vergleich und nach Teilregionen im Hinblick auf Siedlungsdichte, Topografie und Verkehrsangebot
- Bewertung der Mobilitätskennzahlen des Landkreises Miltenberg im Vergleich zum Bundes- und Landesdurchschnitt und gegebenenfalls vergleichbaren Landkreisen
- Aktuelle Trends vor allem vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklungen im Landkreis Miltenberg
- Definition aufkommensstarker Verflechtungsachsen, um Potenziale für die Verlagerung von Kfz-Verkehrsleistung auf den ÖPNV und den Radverkehr zu identifizieren
- Aussagen zu spezifischen Aspekten der Nahmobilität im Landkreis, insbesondere in Bezug auf die Mobilität mit dem ÖPNV und Fahrrad.

¹ Mobilität in Deutschland (MiD) 2002 und 2008, aufbauend auf KONTIV

Rücklauf

Insgesamt haben 3.773 Personen den Fragebogen ausgefüllt, was 2,9 % aller Einwohner bzw. 3,1 % der Einwohner ab 6 Jahren entspricht. Bezogen auf die 50.000 verteilten Fragebögen entspricht dies einer Rücklaufquote von 7,5 %. Somit wurden 62 % des angestrebten Rücklaufs erreicht. Da für mehrere kleine Gemeinden nur eine sehr kleine Zahl an Fragebögen ausgefüllt wurde, wurden diese Gemeinden mit Nachbargemeinden zu Verkehrszellen zusammengefasst, die gemeinsam ausgewertet wurden.

In der Stichprobe sind Kinder unterrepräsentiert. Ebenso ist der Anteil der Altersgruppen zwischen 30 und 49 Jahren in der Stichprobe geringer als in der Gesamtbevölkerung (Grundgesamtheit). Die über 50-Jährigen haben dagegen überdurchschnittlich häufig geantwortet. Die von der Gesamtbevölkerung abweichenden Stichprobenanteile bei den Merkmalen Verkehrszelle, Altersgruppe und Geschlecht wurden durch eine Gewichtung der Antworten ausgeglichen.

Verkehrsmittelbesitz und -verfügbarkeit

Im Landkreis Miltenberg herrscht annähernd Vollmotorisierung: 98,2 % aller Haushalte besitzen mindestens einen Pkw, jeder Haushalt verfügt durchschnittlich über 1,8 Pkw.

Bezogen auf die mittlere Anzahl an Fahrrädern im Haushalt unterscheidet sich der Landkreis Miltenberg nicht vom Landesdurchschnitt: Dieser beträgt 2,2 Fahrräder je Haushalt. Der bundesweite Durchschnitt beträgt 2,0. Aber: 23 % der befragten Haushalte besitzen kein Fahrrad.

Deutlich wird, dass vor allem die Kinder und Jugendliche sehr häufig ein Fahrrad zur Verfügung haben. Bei den Befragten ab 65 Jahren nimmt die Fahrradverfügbarkeit spürbar ab. Interessant ist der Einbruch der Fahrradverfügbarkeit in der Altersklasse 18–29 Jahre. Bei den Jugendlichen zwischen 15 und 17 Jahren geben noch 82 % an, immer oder manchmal ein Rad zur Verfügung zu haben, bei den jungen Erwachsenen nur noch 62,1 %. In der nächsthöheren Altersgruppe steigt dieser Wert wieder auf 76,5 % an.

Im Landkreis Miltenberg verfügen im Jahr 2016 bereits 338 Haushalte (9,9 % der befragten Haushalte) über 458 E-Fahrräder.

Mobilität

Der durchschnittliche Bewohner des Landkreises Miltenberg unternimmt am Werktag 3,66 Wege. Dieser Wert bezieht sich auf die gesamte Bevölkerung des Kreises (ab einem Alter von 6 Jahren) und schließt auch die am Stichtag „immobilen“ Einwohner des Kreises mit ein, also diejenigen, die die Wohnung nicht verlassen wollten oder nicht verlassen konnten.

In der gewichteten Stichprobe sind 3,6 % der Personen immobil, d.h. sie haben ihr Haus an diesem Tag nicht verlassen.

Unterschiede in der täglichen Wegezahl lassen sich am Geschlecht festmachen: So weisen im Landkreis Miltenberg Frauen 3,88 Wege am Werktag und Männer 3,42 Wege am Werktag auf. Somit sind Frauen die mobilste Gruppe – ein Ergebnis, dass sich auch in anderen Untersuchungen zur Mobilität wiederfindet. Sie legen zum Beispiel einen besonders großen Teil an Versorgungs- und Begleitwegen zurück.

Interessante Unterschiede lassen sich auch in den Altersklassen finden. So sind Menschen ab 65 Jahren im Vergleich weniger mobil (3,50 Wege am Werktag), da im Ruhestand die Arbeitswege wegfallen und durch Freizeitaktivitäten nicht voll kompensiert werden. Besonders mobil mit 4,19 Wegen am Werktag sind die 30- bis 39-Jährigen, die in der Regel hinsichtlich Erwerbs- und Familienarbeit stark gefordert sind.

**Mobilität nach
Altersklassen**

Die Bewohner des Landkreises Miltenberg, die mindestens 6 Jahre alt waren, haben an einem durchschnittlichen Werktag des Jahres 2016 rund 446.000. Wege zurückgelegt.² Da die Bevölkerungsprognose des Bayerischen Landesamtes für Statistik davon ausgeht, dass die Einwohnerzahlen im Landkreis weiter sinken (dieser Trend besteht seit 2003), ist dementsprechend mit einem Rückgang der zurückgelegten Wegezahlen zu rechnen, legt man die derzeitige Ausstattung des Landkreises mit Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen zugrunde. Bis zum Jahr 2035 wird gegenüber 2015 ein Rückgang der Einwohner um 3,8 % bzw. um ca. 4.800 Einwohner auf insgesamt 123.600 Einwohner im Landkreis Miltenberg zu erwarten sein.³ Die negative natürliche Bevölkerungsbewegung (-7,7 %) wird dabei teilweise von einem Wanderungsgewinn in Höhe von 3,9 % kompensiert.

Gesamtzahl der Wege

Die Aufteilung der Wege nach Verkehrszwecken im Landkreis Miltenberg stellt sich folgendermaßen dar:

- Mit 24 % bilden die Arbeitswege den größten Anteil. Dienstliche und geschäftliche Wege machen 4 % aus. Schul- und Ausbildungswege haben einen Anteil von 10 %.

**Anteile der
Wege Zwecke am
werktäglichen
Verkehr**

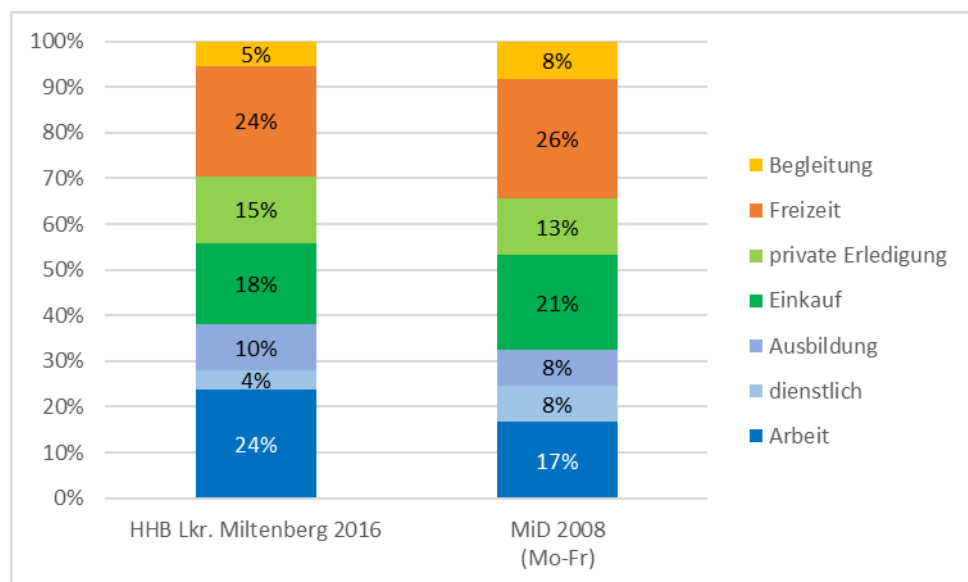
² Diese Zahl ergibt sich aus der Multiplikation der Mobilitätsrate mit der Anzahl der Einwohner ab 6 Jahren. Da in der Haushaltsbefragung von vielen Befragten keine oder unvollständige Wegedaten angegeben wurden, liegt die Gesamtwegezahl in den folgenden Auswertungen niedriger.

³ Bayerisches Landesamt für Statistik, https://www.statistik.bayern.de/medien/statistik/demwa/regbvb_15_35_bev%C3%B6lkerungsentwicklung_und_indikatoren.xlsx, abgerufen am 06.12.2017.

- Einkaufswege für den täglichen Bedarf und private Erledigungen haben jeweils einen Anteil von 15 % an den gesamten täglichen Wegen. Die Einkaufswege für den längerfristigen Bedarf machen dagegen nur 3 % aus.
- Jeder fünfte Weg ist ein Freizeitweg. Zur Begleitung von Personen werden 5 % aller Wege zurückgelegt. Sonstige Wege, deren Wegzweck nicht zuzuordnen ist, machen 4 % aus.

Damit deckt sich die Verteilung der Wegzwecke im Landkreis Miltenberg im Wesentlichen mit den bundesweiten Anteilen. Einzig die Anteile der Arbeits- und Dienstwege weisen größere Abweichungen auf, die sich zusammengerechnet jedoch wieder angleichen.

Abbildung 2-1: Verteilung der Wegzwecke im Landkreis Miltenberg 2016 (Hochrechnung) im Vergleich mit der MiD 2008



Verkehrsmittelwahl

Das Verkehrsgeschehen wird wesentlich von der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung im Landkreis Miltenberg bestimmt. Diese wird stark durch das Individualverkehrsmittel Pkw dominiert.

Abbildung 2-2: Verkehrsmittelwahl (Modal Split) 2016 (Hochrechnung)

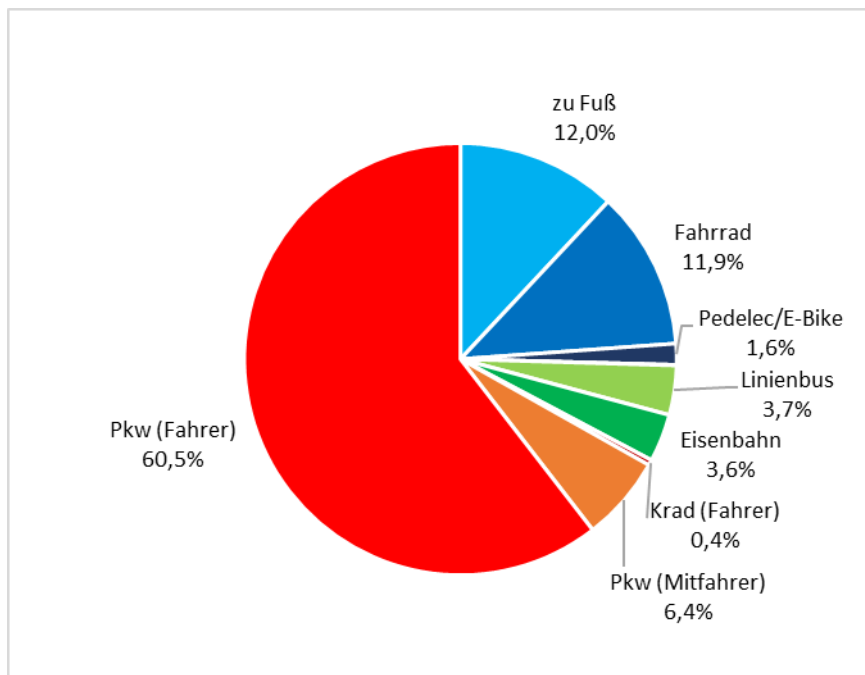
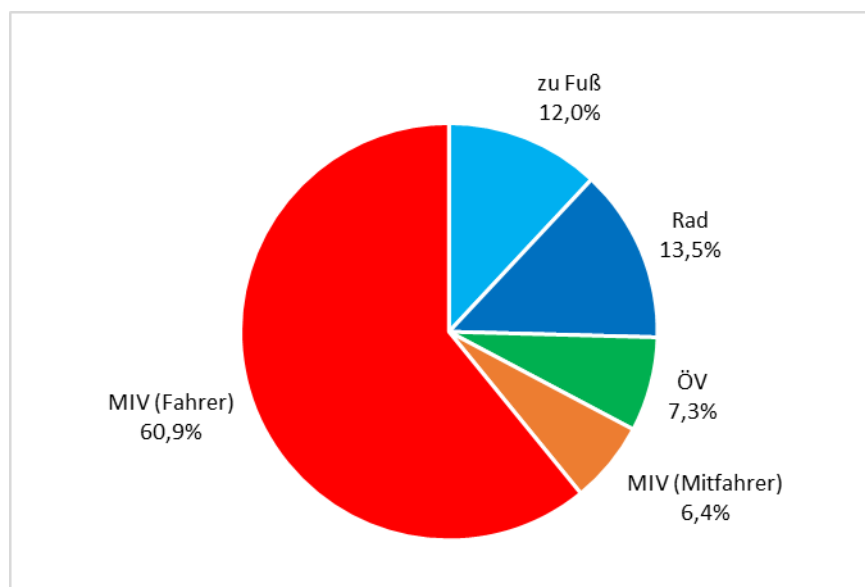


Abbildung 2-3: Verkehrsmittelwahl (Modal Split) 2016 (Hochrechnung), zusammengefasste Verkehrsmittel



Insgesamt wurden 2016 mehr als zwei Drittel (67,2 %) aller Wege mit dem MIV (als Fahrer und Mitfahrer, Kraftrad) zurückgelegt. Der Anteil des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV) beträgt mit 32,8 % knapp ein Drittel.

ÖPNV-Anteil 7,3 %

Innerhalb des Umweltverbundes beträgt der ÖV-Anteil 7,3 %, wobei sich dieser jeweils etwa zur Hälfte auf die Bahn und den Linienbus aufteilt. Der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege liegt bei 13,5 % und der Anteil der Fußwege bei 12,0 %. Immerhin werden fast 12 % der Fahrradfahrten inzwischen elektrounterstützt durchgeführt.

Im deutschlandweiten Vergleich ist der ÖV-Anteil im Landkreis Miltenberg ein relativ guter Wert für einen zwar verdichteten, aber ländlich strukturierten Raum.

Intermodale Verkehre

Nur für 2,6 % aller Wege wird mehr als ein Verkehrsmittel benutzt.⁴ Bahnfahrten werden am häufigsten mit anderen Verkehrsmitteln kombiniert. Von den insgesamt ca. 13.200 Bahnfahrten (alleiniges Verkehrsmittel plus Kombinationen) sind 44 % mit dem Umstieg auf ein weiteres Verkehrsmittel verknüpft, während 56 % ausschließlich Bahnfahrten sind.

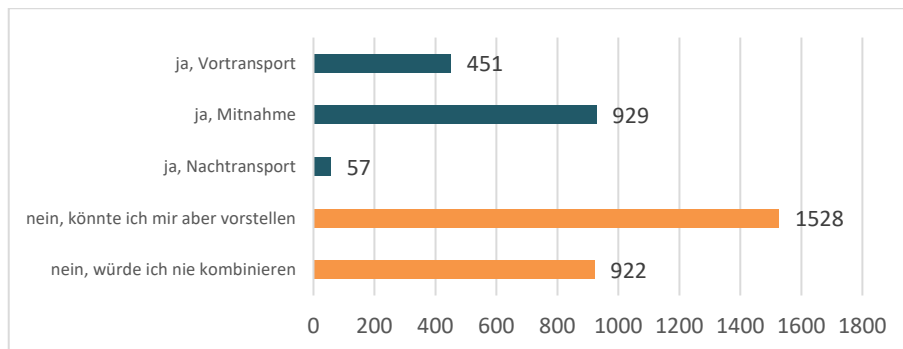
Die häufigste Kombination ist Bahn/Bus mit ca. 2.600 Wegen, entsprechend einem Anteil von 9,7 % an den ÖV-Wege. Die Kombination Kiss+Ride (Bahn oder Bus und Pkw als Mitfahrer) hat mit ca. 2.300 Wegen (8,4 % aller ÖV-Wege) eine höhere Bedeutung als Park+Ride. Die Verkehrsmittelkombination Park+Ride (Bahn oder Bus + Pkw oder Krad als Fahrer) wird mit ca. 1.300 Wegen (4,7 % aller ÖV-Wege) am dritthäufigsten genutzt. Bike+Ride spielt mit 1.200 Wegen (4,6 % aller ÖV-Wege) eine ähnlich große Rolle wie Park+Ride. Nur ca. 1.300 der intermodalen Wege sind „ÖV-freie“ Kombinationen aus Pkw (Fahrer oder Mitfahrer) und einem weiteren Verkehrsmittel.

Bike + Ride

Im Zuge der Abfrage zu den Handlungsroutrinen wurden die Probanden noch einmal explizit zum Themenfeld Bike + Ride befragt.

⁴ Kombinationen mit Fußwegen sind hierbei nicht berücksichtigt, da sie bei den meisten Wegen am Anfang und/oder am Ende stehen. Zu nennen sind zum Beispiel der Fußweg vom Pkw-Parkplatz zum Ziel oder von der Haustür zur Bushaltestelle.

Abbildung 2-4: "Haben Sie schon einmal Fahrrad und Bus/Bahn kombiniert?"



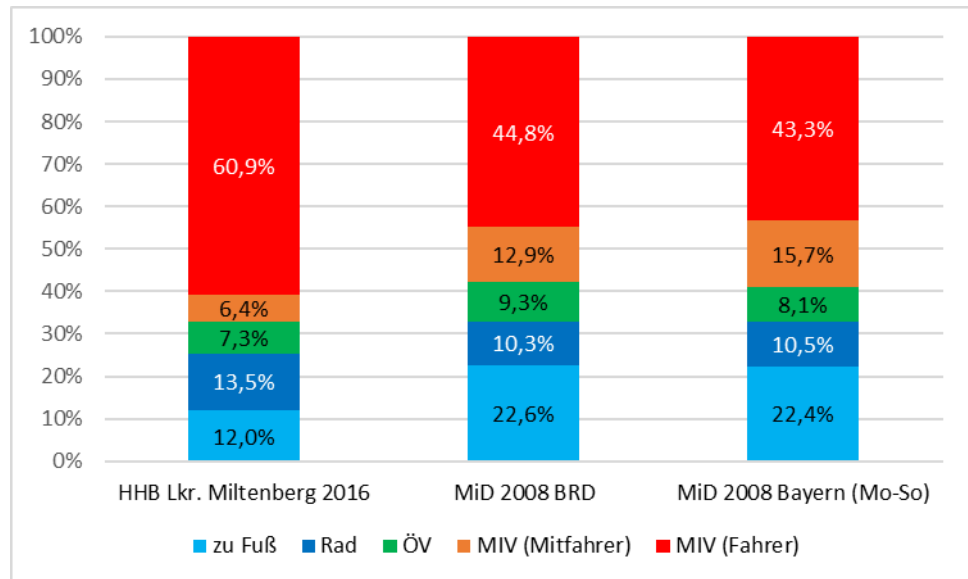
Eine höhere Bedeutung hat die Fahrradmitnahme im Fahrzeug, die in der Regel Vor- und Nachtransport einschließt. 1.528 Befragte (43,0 %) haben Bike+Ride noch nicht genutzt, sind aber einer künftigen Nutzung nicht abgeneigt. 922 Befragte (25,9 %) lehnen auch eine künftige Nutzung ab. Insgesamt gaben 2.450 Personen (68,9 %) an, dass sie Bike+Ride noch nicht genutzt haben. Hier besteht also für die Zukunft noch ein erhebliches Potenzial.

Bei den Verbesserungsmöglichkeiten für Bike+Ride wurde am häufigsten die abschließbare Fahrradbox am Bahnhof bzw. an der Haltestelle genannt (1.280-mal; 36,0 % der Befragten). Überdachte Abstellanlagen waren mit 1.042 Nennungen (29,2 %) am zweithäufigsten gewünscht. Mietfahrräder am Bahnhof erscheinen dagegen nur 513 Befragten (14,4 %) wichtig.

Bei den Verkehrsmittelanteilen zeigen sich deutliche Unterschiede im bundesweiten Vergleich. Der MIV-Anteil liegt bei den Selbstfahrern um 16,1 Prozentpunkte höher als im Bundesdurchschnitt. Der Mitfahreranteil ist dagegen um 6,5 Prozentpunkte geringer. Insgesamt liegt damit der Anteil der MIV-Wege um 9,5 Prozentpunkte höher als bundesweit. Die ÖPNV-Nutzung im Landkreis Miltenberg liegt mit 7,3 % etwas unter dem Bundesdurchschnitt von 9,3 %, jedoch deutlich über dem Bundesdurchschnitt der verdichteten Kreise (5,2 %). Beim Fuß- und Radverkehr bestehen wiederum größere Differenzen. Während im Landkreis Miltenberg der Radverkehrsanteil mit 13,5 % deutlich höher liegt als bundesweit (10,3 %), macht der Fußwegeanteil mit 12,0 % nur etwas mehr als die Hälfte des deutschlandweiten Wertes aus, der bei 22,6 % liegt. Zusammengenommen beträgt der Rad- und Fußwegeanteil im Landkreis etwa ein Viertel, während es bundesweit fast ein Drittel aller Wege sind.

**Vergleich Landkreis -
Bundesdurchschnitt**

Abbildung 2-5: Verkehrsmittelwahl im Landkreis Miltenberg 2016 im Vergleich zur MiD 2008⁵



Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen

Deutliche Unterschiede zeigen die Altersklassen bei ihrer Verkehrsmittelwahl. Im Vergleich der Altersklassen gehen Kinder von 6 bis 14 Jahren am meisten zu Fuß (19,2 %). Ebenso spielt das Radfahren mit 15,5 % eine große Rolle. Der ÖPNV hat mit 40,0 % den weitaus höchsten Anteil. Ein Viertel der Wege wird als Mitfahrer im Pkw zurückgelegt. Verlagerungspotenziale zum Umweltverbund müssen im Bereich der Begleitmobilität, das heißt bei den Hol- und Bringewegen der Eltern mit dem Pkw gefunden werden. Je nach Wegelänge bestehen Verlagerungspotenziale zum Fuß- und Radverkehr. Ebenso sollte in dieser Altersgruppe das Thema Mobilitätserziehung zum Umweltverbund hin verstärkt thematisiert werden, wenn es das Ziel des Landkreises ist, eine nachhaltig umweltverträgliche Verkehrsmittelwahl zu unterstützen und im Bewusstsein zu verankern.

Fuß- und Radverkehr

Während Kinder und Jugendliche noch etwa ein Drittel bzw. etwa ein Viertel aller Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen, nimmt dieser Anteil bei den 18- bis 29-Jährigen mit ca. 12 % ein Minimum an. Mit steigendem Alter nimmt der Fuß- und Radanteil wieder kontinuierlich zu und erreicht bei den über 65-Jährigen ca. 31 %.

⁵ MiD 2008: Tabellenband, S. W 25f. Die Werte für den Landkreis Miltenberg und die BRD beziehen sich auf Montag bis Freitag, während sich der Bayern-Wert auf die Gesamtwoche bezieht.

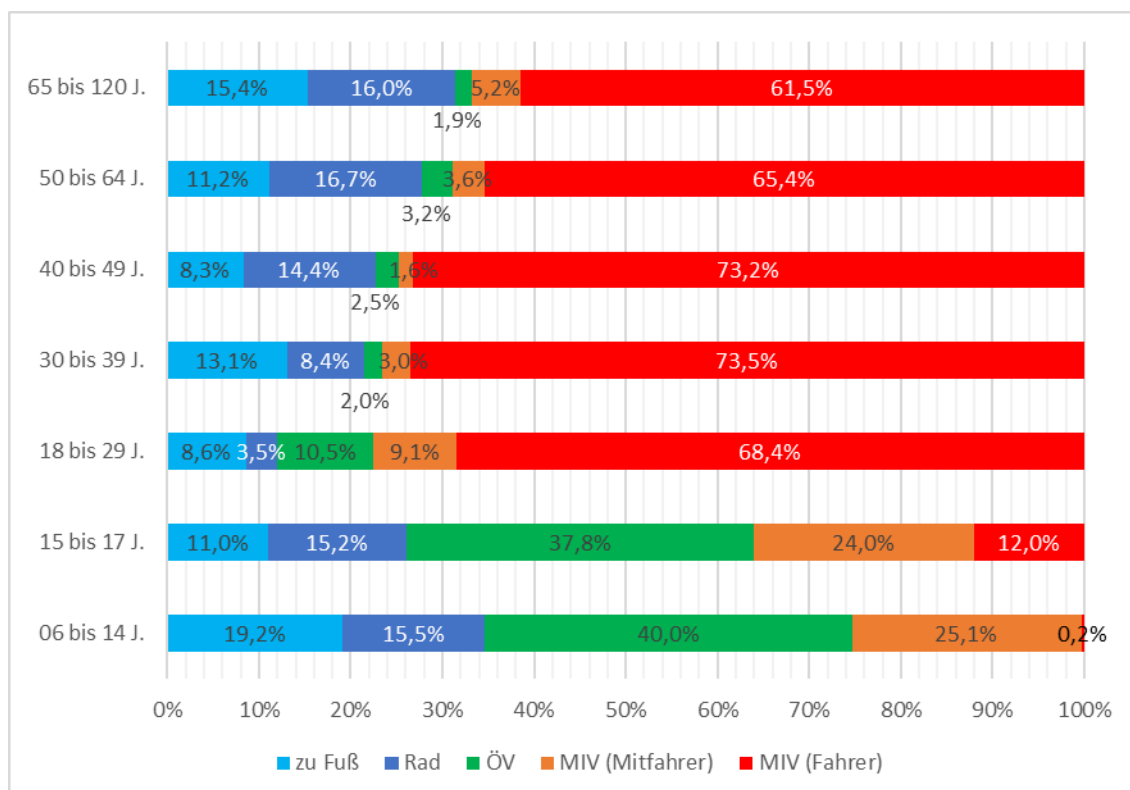
Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs ist bei den Kindern mit 40 % der Wege am höchsten; Jugendliche nutzen ebenfalls zu 38 % der Wege den ÖV. Bei den jungen Erwachsenen bis 29 Jahre wird noch etwa jeder zehnte Weg mit dem ÖV zurückgelegt. In den höheren Altersgruppen spielt der ÖV mit Anteilen zwischen ca. 2 und 3 % der Wege kaum noch eine Rolle.

Öffentlicher Verkehr

Kinder legen ein Viertel der Wege im MIV als Mitfahrer zurück. Bei den Jugendlichen bleibt dieser Anteil etwa gleich, aber mit 12 % der Wege spielt auch das Selbstfahren bereits eine Rolle. Bei den Erwachsenen werden zwei Drittel bis drei Viertel aller Wege mit dem MIV als Fahrer oder Mitfahrer zurückgelegt, wobei die 30- bis 39-Jährigen mit 76,5 % den höchsten Anteil aller Altersgruppen aufweisen. Mit steigendem Alter vermindert sich der MIV-Anteil wieder. Auch werden wieder mehr Wege als Mitfahrer zurückgelegt. Jedoch finden auch bei den über 65-Jährigen immer noch zwei Drittel der Wege mit Pkw oder Krad statt.

Motorisierter Individualverkehr

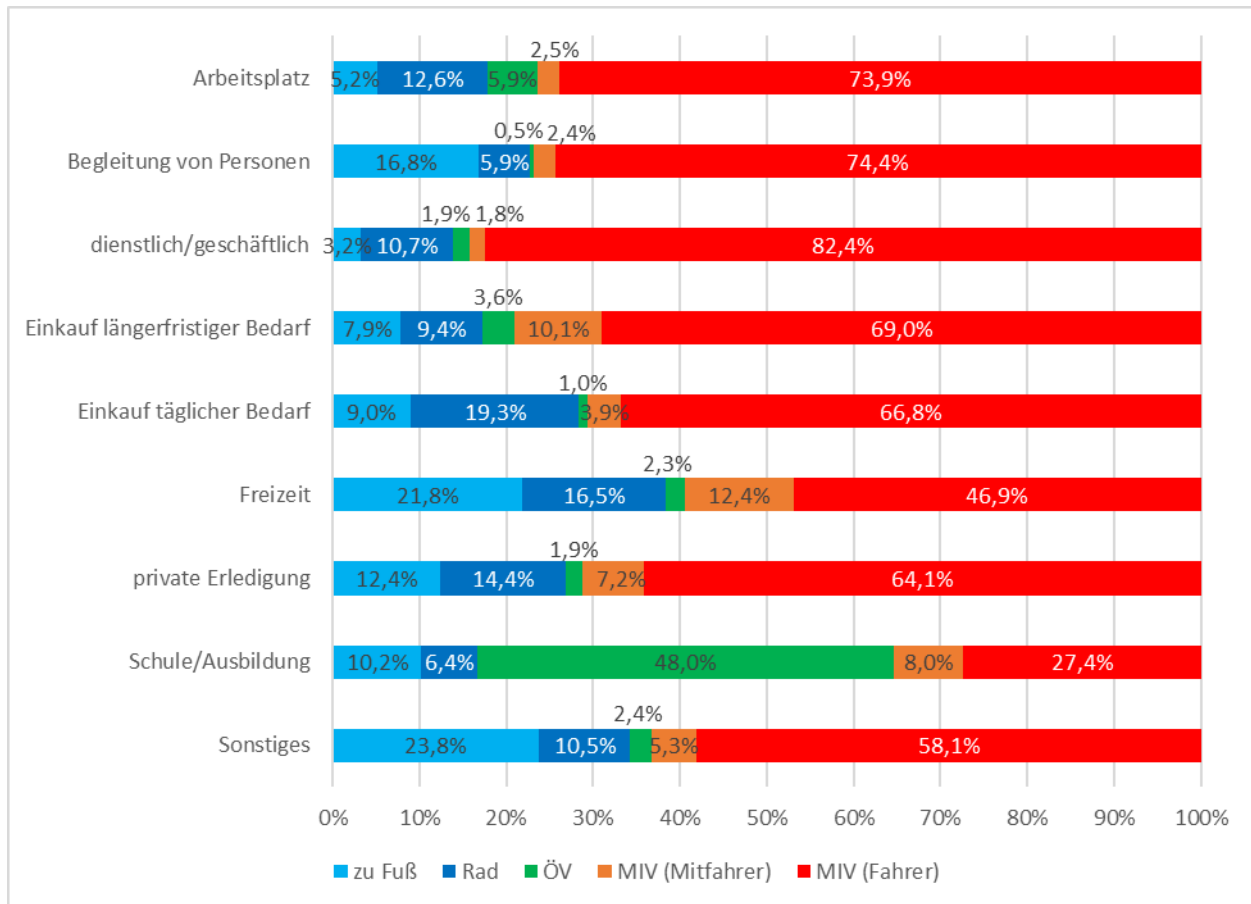
Abbildung 2-6: Verkehrsmittelwahl nach Lebensalter (Hochrechnung)



Die Verkehrsmittelnutzung unterscheidet sich in Bezug auf die einzelnen Verkehrszwecke erheblich:

Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

Abbildung 2-7: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken (Hochrechnung)



Bei allen Verkehrszwecken außer Schule/Ausbildung dominiert der motorisierte Individualverkehr. Bei den arbeitsbezogenen Wegen und bei der Begleitung von Personen ist dessen Anteil mit über 70 % besonders hoch; bei den dienstlichen Wegen sind es sogar über 80 %. Der Mitfahreranteil ist bei diesen Verkehrszwecken mit ca. 2 % von geringer Bedeutung.

Die Schul- und Ausbildungswege weisen mit 48,0 % den höchsten ÖV-Anteil auf. Den zweithöchsten erreichen die Arbeitswege mit 5,9 %. Bei allen anderen Verkehrszwecken wird deutlich weniger als 5 % der Wege mit Bus und Bahn zurückgelegt. Hier besteht für den ÖV noch ein erhebliches Potenzial.

Den höchsten Radverkehrsanteil haben die Einkaufswege für den täglichen Bedarf (19,3 %). Offensichtlich liegen viele Einkaufsgelegenheiten in Fahrradentfernung, und aufgrund des Transportbedarfs wird das Fahrrad vielfach dem Zufußgehen vorgezogen.

Auffällig ist der mit 6,4 % niedrige Radverkehrsanteil bei den Schul- und Ausbildungswegen. Bundesweit werden 14,9 % der Ausbildungswege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Die Altersgruppen der 6- bis 14-Jährigen und der 15- bis 17-Jährigen weisen zwar einen Radanteil von über 15 % auf; offensichtlich werden andere Wege von den Kindern und Jugendlichen aber häufiger mit dem Rad zurückgelegt als Wege zur Schule und zurück.

Fußwege spielen die größte Rolle bei den Freizeitwegen (21,8 %) und den sonstigen Wegen (23,8 %). Typische Fälle sind Spaziergänge oder das Ausführen von Hunden. Zu vermuten ist, dass viele der „sonstigen Wege“ dem Freizeitsegment zuzuordnen sind.

Die Anteile der MIV-Selbstfahrer in den Gemeinden bewegen sich in einem weiten Spektrum zwischen 48,1 % (Miltenberg) und 80,3 % (Hausen + Leidersbach). Bei den MIV-Mitfahrern liegen die Werte zwischen minimal 2,5 % (Altenbuch + Faulbach + Stadtprozelten) und maximal 11 % in Mömlingen. Ein eindeutiger Zusammenhang zwischen dem Mitfahreranteil und den anderen Verkehrsmittelanteilen ist nicht erkennbar.

Verkehrsmittelwahl in den Gemeinden – MIV

Der ÖV-Anteil in den Gemeinden bewegt sich zwischen 2,1 % in Miltenberg und 16,6 % in Kleinheubach + Rüdenau. In Obernburg (11,9 %) und Altenbuch + Faulbach + Stadtprozelten (11,0 %) sind ebenfalls relativ hohe ÖV-Anteile festzustellen. Insbesondere die im Maintal gelegenen Gemeinden weisen vielfach einen überdurchschnittlichen ÖV-Anteil auf. Die geringe ÖV-Nutzung in Miltenberg und Bürgstadt ist auf die relativ geringen Entfernungen innerhalb der Gemeinden bzw. dazwischen zurückzuführen, bei denen die maximal im Stundentakt verkehrenden Linienbusse gegenüber dem Radfahren und Zufußgehen wenig attraktiv sind.

ÖV-Anteil

Der Fahrradanteil in den Kommunen bewegt sich wie der MIV-Fahreranteil in einem weiten Spektrum zwischen minimal 5,9 % in Hausen + Leidersbach bis maximal 25,1 % in Miltenberg. Einen Radverkehrsanteil von mindestens 20 % weisen neben Miltenberg auch die Gemeinden Großwallstadt + Niedernberg (23,3 %), Würth (23,1 %), Bürgstadt (20,8 %) und Elsenfeld (20,3 %) auf. Im Mittelfeld zwischen 10 % und 20 % liegen die Gemeinden Großheubach (17,4 %), Kleinwallstadt (16,2 %), Klingenberg + Laudenbach (12,8 %), Kleinheubach + Rüdenau (10,5 %) und Amorbach + Weilbach (10,3 %). Alle Gemeinden bieten aufgrund ihrer Tallage relativ gute Voraussetzungen für den Radverkehr.

Fahrradanteil

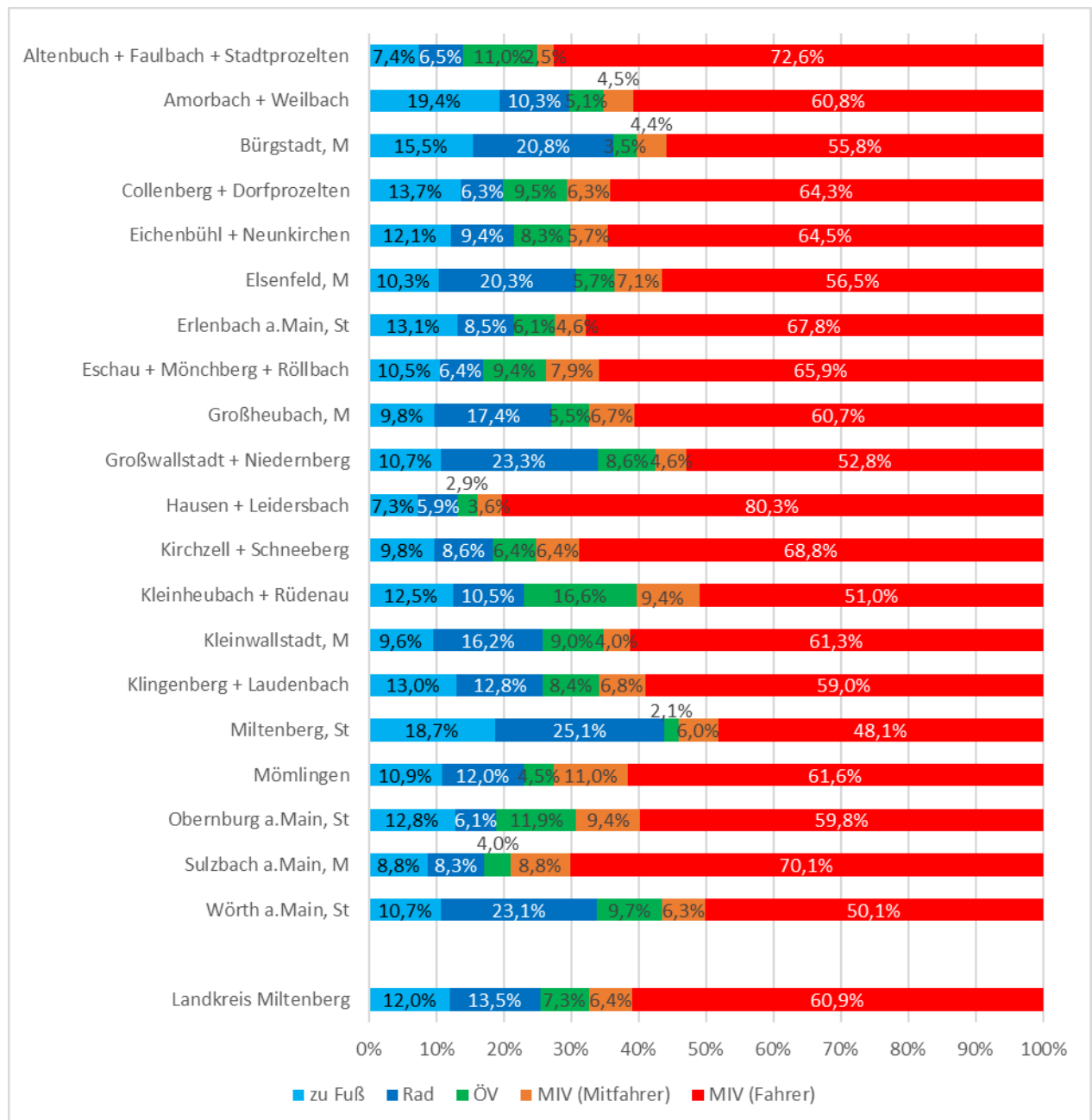
Fußwegeanteil

Der Fußwegeanteil in den Gemeinden liegt zwischen 7,3 % in Hausen + Leidersbach und 19,4 % in Amorbach + Weilbach. In drei Viertel der Verkehrszellen liegt der Fußwegeanteil zwischen 9 % und 14 %. Eine eindeutige Abhängigkeit von der Gemeindegröße oder der Zentralität ist nicht zu erkennen. Allerdings liegen Miltenberg (18,7 %) und Bürgstadt (15,5 %) wie beim Radverkehr im oberen Bereich des Spektrums.

**Umweltverbund
insgesamt**

Betrachtet man die Verkehrsmittel des „Umweltverbundes“, also Fuß, Fahrrad und ÖV gemeinsam, so wird dessen niedrigster Anteil in Hausen + Leidersbach mit 16,1 % erreicht, während den Spitzenplatz Miltenberg mit 45,9 % einnimmt. Kleinheubach + Rüdenau, Bürgstadt, Großwallstadt + Niedernberg und Wörth erreichen ebenfalls Umweltverbundanteile von annähernd 40 % oder darüber. Die vielfach kurzen Wege innerhalb der Gemeinden bzw. zwischen ihnen bieten eine gute Voraussetzung für das Radfahren und Zufußgehen. Einige größere Gemeinden (Kleinwallstadt, Großheubach, Obernburg, Erlenbach) liegen im Mittelfeld zwischen 27 % und 35 %. Kleinere Gemeinden mit zum Teil disperserer Siedlungsstruktur und mit geringen oder ohne zentralörtliche Funktionen weisen zumeist Werte unter 35 % auf.

Abbildung 2-8: Verkehrsmittelwahl in den Gemeinden des Landkreises Miltenberg (Hochrechnung)



Die mittlere Wegelänge betrug in der MiD 2008 bezogen auf die gesamte Bundesrepublik 11,5 km je Weg. Im Landkreis Miltenberg beträgt die mittlere Wegelänge 11,3 km, sie entspricht damit fast dem Bundesdurchschnitt. Die Bewohner des Landkreises legen am Werktag im Mittel 33,8 km pro Person zurück, also etwa 15 % weniger als die 39 km im Bundesdurchschnitt 2008.

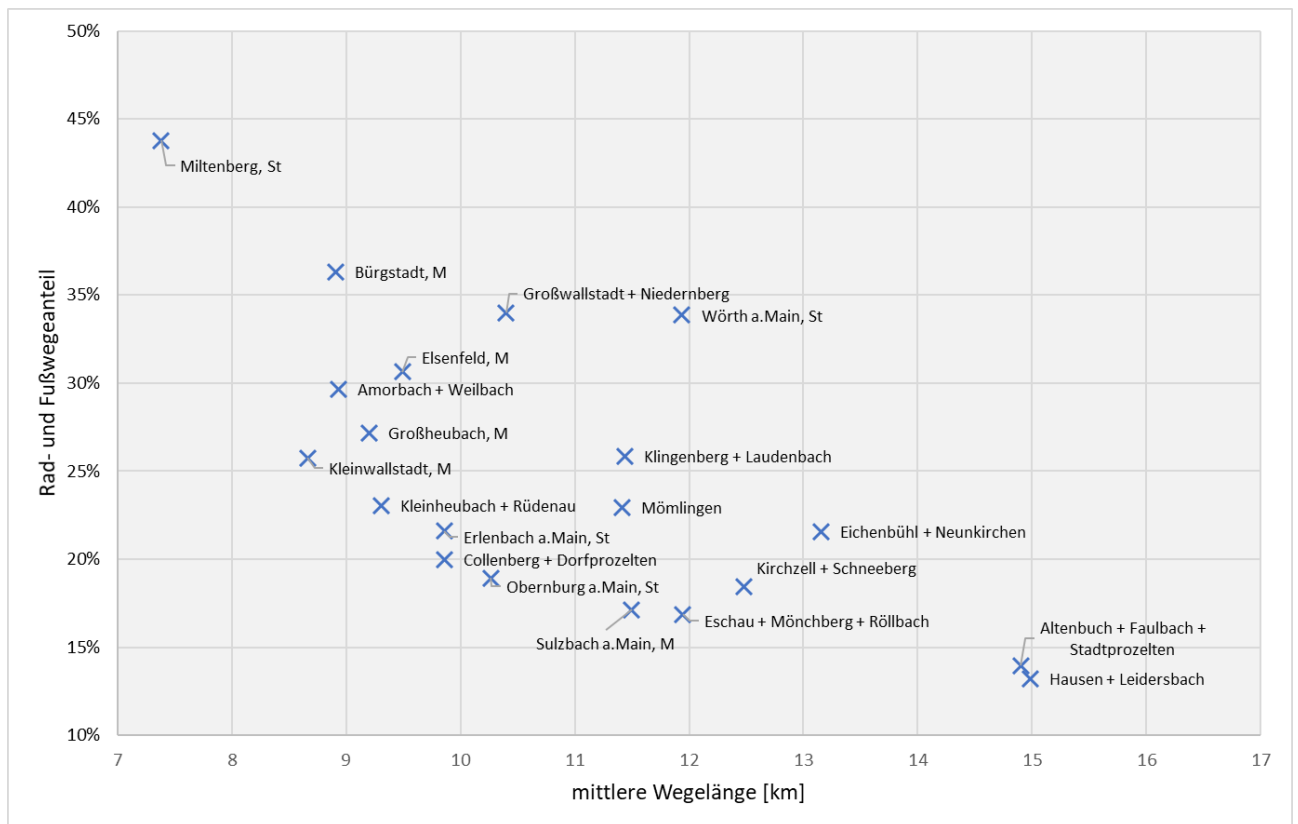
Wegelängen

Wegelängen nach Wohnort

Die Wegelängen unterscheiden sich jedoch in Abhängigkeit von der Lage der Wohnorte recht deutlich: Die kürzesten durchschnittlichen Wegelängen haben die Miltenberger mit 7,4 km, die Einwohner von Kleinwallstadt (8,7 km), Amorbach + Weilbach und Bürgstadt (jeweils 8,9 km). Die weitesten Wege legen die Bewohner von Hausen + Leidersbach (15,0 km), Altenbuch + Faulbach + Stadtprozelten (14,9 km) und Eichenbühl + Neunkirchen (13,2 km) zurück.

Die Gründe für die Unterschiede dürften in der Struktur der Gemeinden liegen: In kleineren Gemeinden mit geringer oder keiner zentralörtlicher Bedeutung müssen oft Ziele in den Nachbargemeinden aufgesucht werden; kompakte Siedlungsstrukturen begünstigen ebenfalls kurze Wege im Vergleich zu dispersen Strukturen. Es verwundert deshalb auch nicht, dass in Gemeinden mit hohem Fuß- und Radwegeanteil die zurückgelegten Entfernungen in der Tendenz geringer sind als in Gemeinden mit niedrigem Rad- und Fußwegeanteil.

Abbildung 2-9: Rad- und Fußwegeanteil und mittlere Wegelänge in den Gemeinden des Landkreises Miltenberg (Hochrechnung)



Während 88 % aller Fußwege bis zu 3 km lang sind, ist ein etwa gleich hoher Anteil (92 %) der Fahrradwege bis maximal 10 km lang. Gut zwei Drittel (64 %) der Fahrradwege sind jedoch nur bis zu drei Kilometer lang. Interessant ist der Unterschied zwischen den normalen Fahrrädern und den Pedelecs/E-Bikes. Im Entfernungsbereich 5–10 km werden knapp 8 % der Fahrradfahrten durchgeführt, aber knapp 16 % der Pedelec-/E-Bike-Fahrten. Auch der Anteil der Entfernungsklassen 10–20 km und 20–50 km liegt bei den elektrounterstützten Rädern merklich höher.

Wegelängen Umweltverbund

ÖPNV wird im Landkreis Miltenberg besonders auf den mittleren Entfernungen gefahren. Fast 75 % aller mit Linienbussen zurückgelegten Wege sind zwischen 4 und 20 km lang. Die Bahn hat unter 5 Kilometern fast keine Bedeutung; fast 95 % aller Bahnfahrten sind länger. Etwa 60 % der Bahnfahrten finden in einem Entfernungsbereich von 10 bis 50 km statt.

Das Auto wird für alle Wegelängen genutzt, auch für die ganz kurzen. Circa 30 % aller MIV-Wege als Fahrer sind unter 4 km lang, fast 18 % aller MIV-Wege sind nicht länger als zwei Kilometer.

Wegelängen MIV

Besonders bei den kurzen Wegen wird deutlich, dass Verlagerungspotenziale auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes vorhanden sind, wenn die infrastrukturellen Voraussetzungen gegeben sind. Somit trifft die These, dass die Wege im ländlichen Verkehr zu lang sind, um unmotorisiert zurückgelegt zu werden, zumindest nur teilweise zu.

Die Unterschiede bei der Entfernungsverteilung innerhalb eines Verkehrsmittels spiegeln sich auch in der mittleren Wegelänge je Verkehrsmittel wider:

Tabelle 2-1: Mittlere Wegelänge nach Verkehrsmittel nach Verkehrsmittel (gewichtete Stichprobe)

Verkehrsmittel	mittlere Wegelänge [km]
zu Fuß	1,6
Fahrrad	3,3
Pedelec/E-Bike	4,6
Krad (Fahrer)	9,2
Pkw (Mitfahrer)	10,5
Pkw (Fahrer)	13,5
Taxi	13,7
Linienbus	10,3
Eisenbahn	30,3

Verkehrsverflechtungen

Im Rahmen der Auswertungen zu den Verkehrsverflechtungen können vier Hauptverflechtungstypen definiert werden:

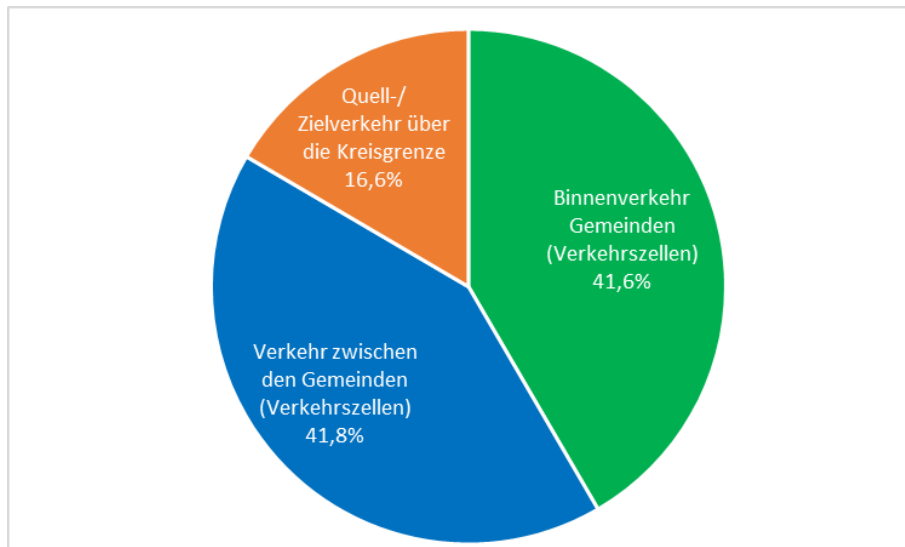
- Binnenverkehr innerhalb der Kommunen
- Verkehre zwischen den Kommunen des Landkreises
- Verkehre von und nach außerhalb des Landkreises (Quell- und Zielverkehr)
- Verkehre außerhalb des Kreises (nur untergeordnete Bedeutung).

Es wird deutlich, dass die Mehrheit der Wege innerhalb einer Gemeinde verbleibt. Ein weiterer wesentlicher Anteil von Wegen umfasst den Verkehr zwischen den Gemeinden im Kreisgebiet.

Tabelle 2-2: Verteilung der Wege auf die Verflechtungstypen (Hochrechnung)

Kategorie	Wege	Anteil an allen Wegen	Anteil am Binnen-, Quell- und Zielverkehr	Anteil am Binnenverkehr des Kreises
Binnenverkehr Gemeinden	151.000	40,8%	41,6%	49,9%
Verkehr zwischen den Gemeinden	151.700	41,0%	41,8%	50,1%
Quell-/Zielverkehr Kreis (über die Kreisgrenze)	60.100	16,2%	16,6%	
Wege außerhalb des Kreises	7.600	2,1%		
Binnenverkehr Kreis	302.700	81,7%	83,4%	100,0%
Binnen-, Quell-, Zielverkehr des Kreises	362.800	97,9%	100,0%	
Summe aller Wege mit Quell- und Zielangabe	370.400	100,0%		

Abbildung 2-10: Verteilung auf Verflechtungstypen (ohne Außenverkehr, Hochrechnung)



Die folgenden Karten zeigen die bedeutendsten Verflechtungen der Kommunen des Landkreises Miltenberg:

- für den Gesamtverkehr (alle Verkehrsmittel)
- für den Öffentlichen Verkehr
- für den Radverkehr.

Die stärksten Verflechtungen konzentrieren sich an der Mainachse. Es sind drei Zentren auszumachen: Aschaffenburg, Obernburg am Main/Elsenfeld und Miltenberg. Eine Nebenachse besteht auf der Relation Kirchzell/Schneeberg – Amorbach – Weilbach – Miltenberg.

**Verflechtungen
Gesamtverkehr**

Wie beim Gesamtverkehr orientieren sich die ÖV-Hauptverflechtungen an der Mainachse mit Ausrichtung auf Miltenberg, Obernburg/Elsenfeld und Aschaffenburg. Die stärkste Verflechtung besteht zwischen Miltenberg und Kleinheubach mit 1.500 ÖV-Fahrten/Werktag.

ÖV-Verflechtungen

Da die meisten Radfahrten über geringere Distanzen führen als im MIV und ÖV, sind keine stärkeren kreisübergreifenden Verflechtungen vorhanden. Die bedeutenden Radverkehrsverflechtungen konzentrieren sich auf den Nahbereich zwischen benachbarten Gemeinden. Die stärkste Verflechtung besteht zwischen Miltenberg und Bürgstadt (2.200 Radfahrten/Werktag).

**Radverkehrs-
Verflechtungen**

Abbildung 2-11: Stärkste Gesamtverkehrsverflechtungen

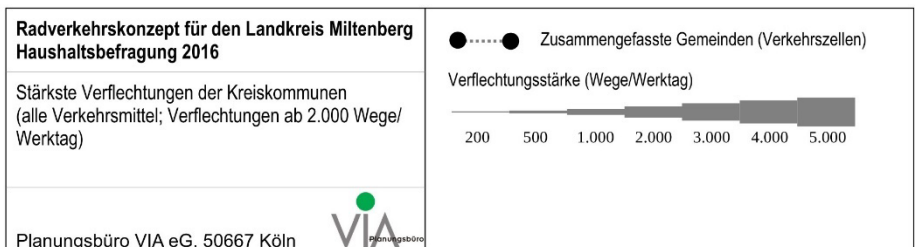
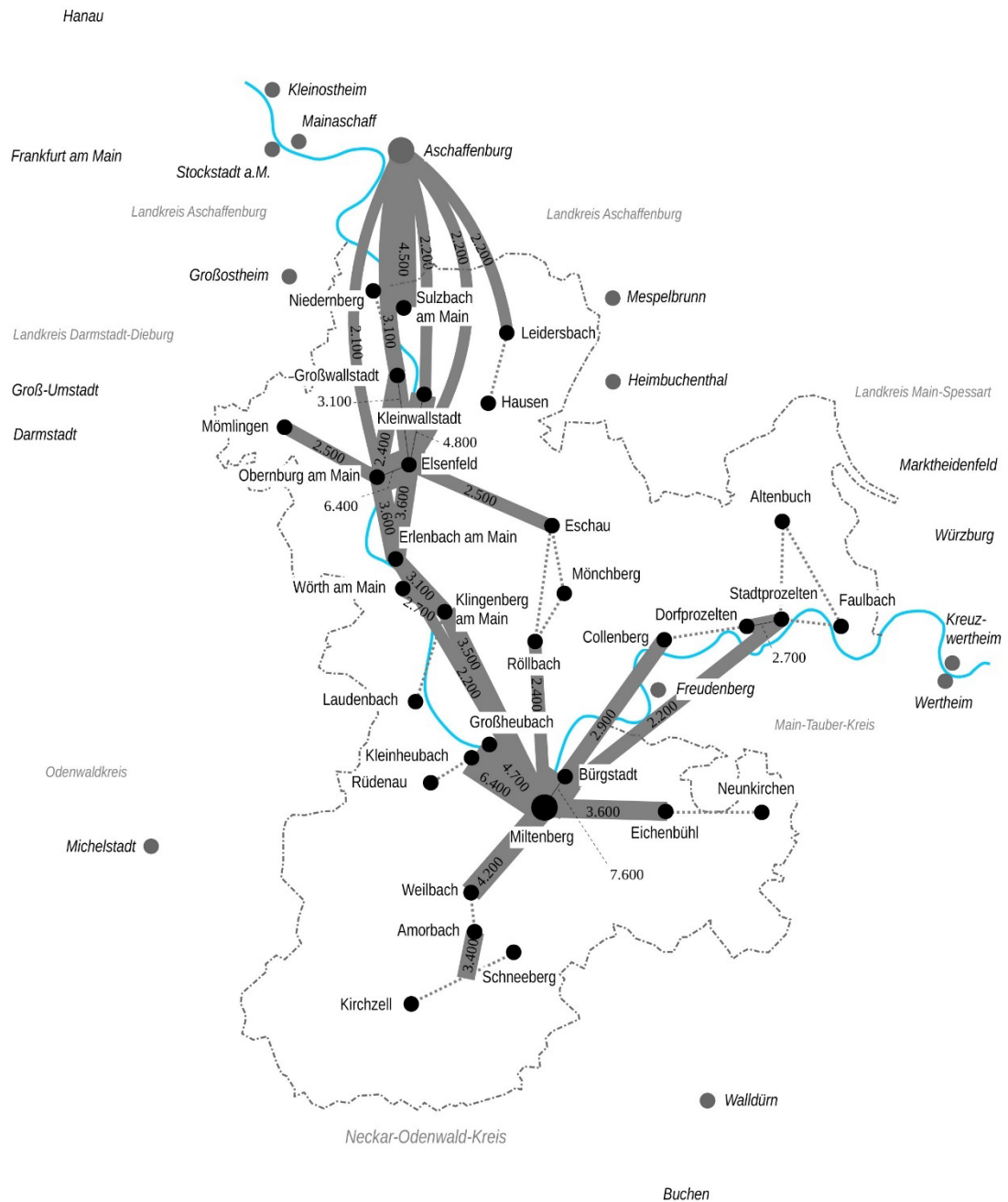


Abbildung 2-12: Verflechtungen im Öffentlichen Verkehr

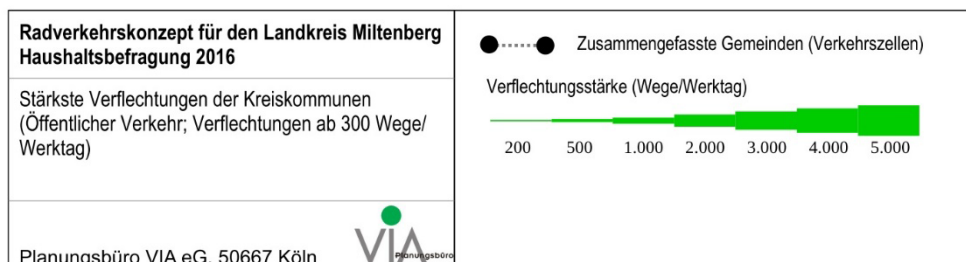
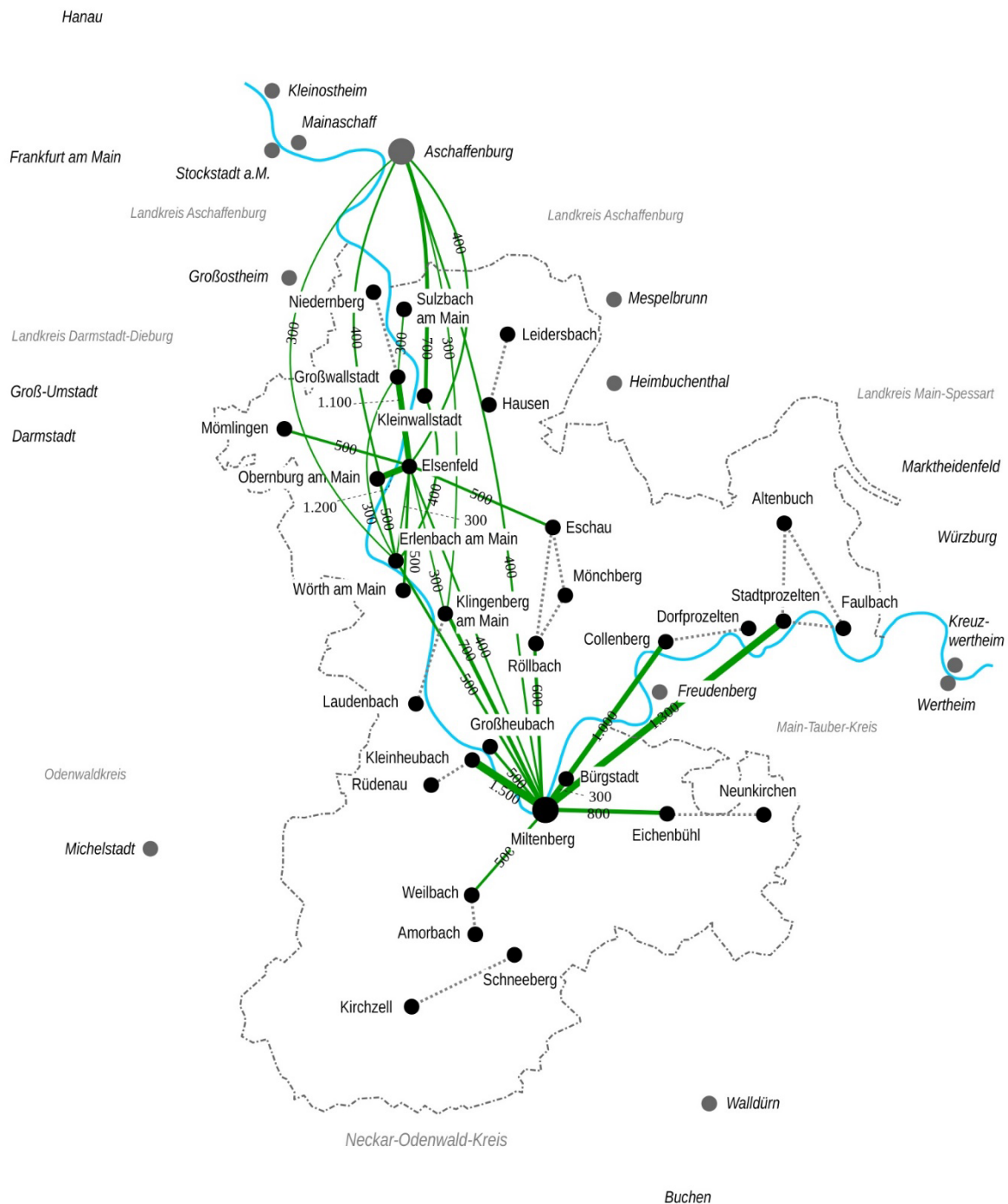
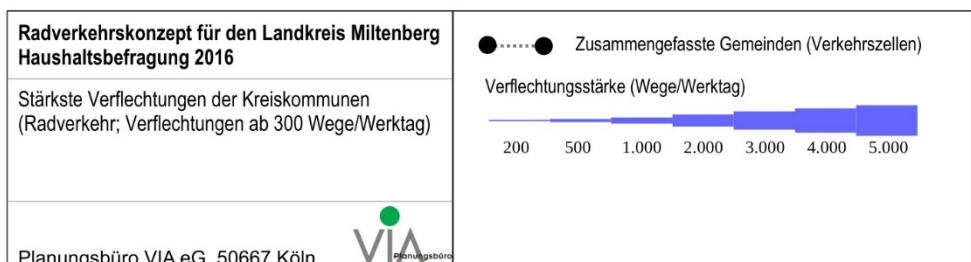


Abbildung 2-13: Verflechtungen im Radverkehr



Die Befragten wurden zudem nach der Häufigkeit der regelmäßigen Nutzung eines Verkehrsmittels, sogenannte Handlungsroutinen, gefragt. Fasst man die Kategorien „fast täglich“, „mehrmals die Woche“ und „mehrmals pro Monat“ als regelmäßige Nutzung zusammen, so ergeben sich die folgenden Anteile:

- Pkw als Fahrer/in: 87,0 %
- Pkw als Mitfahrer/in: 70,7 %
- Fahrrad: 59,0 %
- Linienbus: 18,7 %
- Eisenbahn: 16,8 %
- Pedelec/E-Bike: 13,0 %
- Taxi: 1,9 %
- Anrufsammeltransport: 0,4 %

Hier zeigt sich, dass im Landkreis Miltenberg neben dem Pkw als Fahrer oder Mitfahrer vor allem das Fahrrad regelmäßig genutzt wird.

Die Entfernung zur Schule oder zum Arbeitsplatz bildet einen wichtigen Faktor für die (potenzielle) Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr. Bei etwa der Hälfte der Befragten (47,7 %) liegt diese Entfernung in einem Bereich von bis zu 10 Kilometern. 30,7 % der Befragten haben maximal 5 Kilometer zurückzulegen. Jeweils etwa ein Viertel gibt Wege von 10 bis 20 Kilometern oder mehr als 20 Kilometer an.

1.575 Befragte gaben einen oder mehrere Gründe dafür an, das Fahrrad auf dem Weg zum Arbeitsplatz oder zur Schule nicht zu nutzen. Für etwa zwei Drittel (65,4 %) ist der Weg zu weit oder so kurz, dass Fahrradfahren nicht lohnt. Für 566 Befragte (35,9 %) ist Radfahren zu anstrengend oder zu langsam. „Keine Möglichkeit zum Umziehen“ oder „Umziehen ist zu umständlich“ am Arbeitsplatz oder in der Schule gaben 205 Befragte an (13,0 %). 193 Befragten (12,3 %) ist das Radfahren zu gefährlich. 117 Befragte (7,5 %) vermissen eine sichere und bequeme Abstellanlage am Zielort.

Diese Hinweise auf Voraussetzungen, die für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades auf dem Weg zur Arbeit oder zur Schule gegeben werden, werden im Kapitel 5 aufgegriffen.

Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung

Entfernung zur Schule/ zum Arbeitsplatz

Gründe für die Nichtnutzung des Fahrrads

3 Unfallanalyse

Zielstellung	Vor dem Hintergrund von „Vision Zero“, die zum Ziel hat, Straßen und Verkehrsmittel so sicher zu gestalten, dass keine Verkehrstote und Schwerverletzte mehr auftreten, wurde eine Analyse der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung für einen Zeitraum von fünf Jahren durchgeführt. Dabei lag der Schwerpunkt auf der Identifizierung der Unfallauffälligkeiten und -belegungen. Nur wenn das Radverkehrsnetz komfortabel und sicher ist und auch so empfunden wird, wird das Rad gerne und oft genutzt bzw. ein Umstieg auf das Fahrrad in Erwägung gezogen.
Basisdaten	Durchschnittlich wurden pro Jahr im Landkreis Miltenberg 90 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung und Personenschaden polizeilich registriert. Insgesamt wurden in den fünf untersuchten Jahren von 2011 bis 2015 insgesamt 446 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung aufgenommen.
Unfalltyp	Der häufigsten Unfalltypen bei Unfällen mit Radfahrerbeteiligung sind die Einbiegen/Kreuzen- und die Abbiegeunfälle; sie machen insgesamt 38% aller Unfälle aus. Dies wird durch die Verkehrssicherheitsforschung bestätigt: Radfahren ist vor allem an den Knotenpunkten zu sichern, wobei hierzu auch die Grundstückseinfahrten zählen. Besonders unfallträchtig sind Zweirichtungsradwege innerorts (oder die Benutzung der falschen Radwegseite), Furtabsetzungen von mehr als 2 m in Verbindung mit Sichthindernissen und ungesicherter linksabbiegender Radverkehr. ⁶ Im Landkreis Miltenberg sollten alle Kommunen im Hinblick auf Sicherheitsdefizite sensibilisiert werden und die Verbesserung der Sicherheitsstandards als Daueraufgabe begreifen.
Unfallbeteiligung	50% aller Unfälle mit Radfahrerbeteiligung haben als Unfallgegner Pkw. 32% sind Alleinunfälle, Fahrradfahrer / Fahrradfahrer-Unfälle machen 8% aus und Fahrradfahrer / Fußgänger-Unfälle 6%. 2% aller Unfälle mit Radfahrerbeteiligung haben als Unfallgegner Schwerverkehr, hier sind die Unfallfolgen außerordentlich gravierend: Einer der zwei tödlichen Unfälle mit Radfahrerbeteiligung hatte den Unfallgegner Schwerverkehr. Dies zeigt, dass vor allem die Tote-Winkel-Aktionen an Schulen und in allen Veranstaltungen zur Mobilität weitergeführt bzw. intensiviert werden müssen. Zudem zeigen die Auswertungen, dass vor allem innerorts die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h aus

⁶ <http://www.udv.de/de/strasse/wege-fuer-radfahrer/mensch/radfahrer>, abgerufen am 18.10.2013

Sicht der Verkehrssicherheit für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer zu hoch ist.

Die Unfälle zwischen den unmotorisierten Verkehrsteilnehmern sind nicht zahlreich: Hier wird in den Medien häufig übertrieben und die wirkliche Unfallgefahr, die von Pkw und insbesondere von Lkw ausgeht, übersehen.

Die Unfallanalyse lässt eine vertiefte Untersuchung in Lupenräumen zu. Die Kommunen sollten die Ergebnisse zu den Unfällen mit Radfahrerbeteiligung analysieren und Optimierungsvorschläge ausarbeiten, um die Verkehrssicherheit innerorts zu verbessern.

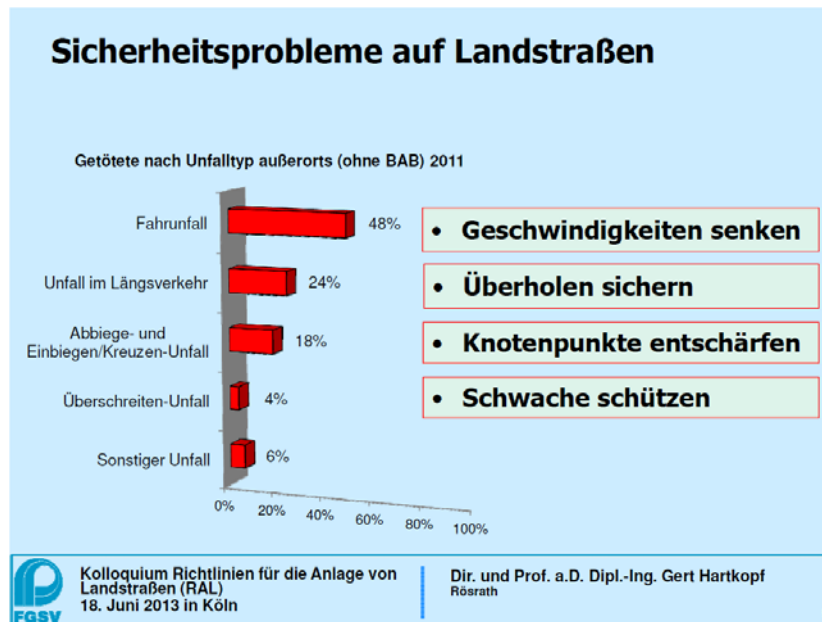
Unfallort

Alarmierend sind die Unfallzahlen mit schwerverletzten und leichtverletzten Radfahrern außerorts: 89 Radfahrer wurden außerorts im Landkreis Miltenberg verletzt. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) informiert auf seiner Website, dass „außerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere auf Landstraßen rund 60 Prozent aller Todesopfer im Straßenverkehr zu beklagen sind. Riskante Überholmanöver und Missachtung der Vorfahrt sowie das Abkommen von der Fahrbahn [aufgrund überhöhter Geschwindigkeit] sind die Hauptunfallursachen.“⁷ Dies betrifft vor allem Kfz, doch leider sind auch immer wieder Radfahrer in Unfälle mit Kfz außerorts beteiligt.

Anlässlich des FGSV-Kolloquiums zur Einführung der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) wurden die Sicherheitsprobleme an Landstraßen und die entsprechenden Handlungsempfehlungen anschaulich verdeutlicht:

⁷ http://www.dvr.de/betriebe_bg/daten/unfallstatistik_ausserorts.htm, abgerufen am 6.11.2013

Abbildung 3-1: Sicherheitsprobleme an Landstraßen⁸



Die RAL setzt das Ziel, durch eine standardisierte Ausgestaltung von Landstraßen die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Dafür wurden vier Entwurfsklassen (EKL) definiert. Die konsequente Anwendung dieser EKL ist im Landkreis Miltenberg zu überprüfen. Eine Reduzierung der Geschwindigkeiten auf gering Kfz-belasteten Kreisstraßen wird im Rahmen eines Leitprojektes empfohlen.

Über die Unfallanalyse können im Detail unfallbelegte Knotenpunkte oder Strecken identifiziert werden. Hier sollte die Infrastruktur vertieft auf Optimierungspotenziale untersucht werden. Die Ergebnisse der Unfallanalyse ist in die Prioritätensetzung der Maßnahmen eingeflossen: Strecken und Knoten mit einem Verkehrssicherheitsrisiko haben eine höhere Wertung erhalten.

Schließlich kann eine Evaluation der umgesetzten Maßnahmen über eine kontinuierliche Unfallanalyse erfolgen.

⁸ Hartkopf, G.: Sicherheit durch funktionsgerechte Standardisierung von Landstraßen. Vortrag anlässlich des FGSV-Kolloquiums zur Einführung der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL). Köln, http://www.fgsv.de/fileadmin/Veranstaltungen/2013/RAL/Vortrag_Hartkopf.pdf, abgerufen am 6.11.2013

4 Netzplanung und Bestandserfassung

Eine wesentliche Aufgabe des Radverkehrskonzeptes für den Landkreis Miltenberg war die Entwicklung eines interkommunalen und kreisweiten Radverkehrsnetzes. Dieses sollte hierarchisch aufgebaut sein und einen Fokus auf den Alltagsradverkehr legen. Daher spielt die Verkehrssicherheit und die Schulwegrelevanz eine wichtige Rolle bei der Priorisierung der Maßnahmen und bei der Festlegung der Ausbaustandards.

Die Netzplanung ist folgenden Handlungszielen verpflichtet:

- Zusammenhänge über Gemeindegrenzen hinweg herstellen und Verbindungen zu den Nachbarkreisen sicherstellen
- Reiseweiten im Radverkehr erhöhen
- Zielgruppenorientierte Angebote für den Alltagsradverkehr (und den Fahrradtourismus) ermöglichen
- Durchgängigkeit und Ausbaustandard der Infrastruktur sollen dazu beitragen, dass auch eine gefahrlose Pedelec-Nutzung möglich ist.

Aus diesen Handlungszielen lassen sich ganz konkrete Anforderungen ableiten, die durch die Netzplanung zu erfüllen sind:

Anforderungen an das Radverkehrsnetz

- Alle Städte und Gemeinden, aber auch ihre Orts- und Stadtteile werden in das kreisweite Radverkehrsnetz eingebunden. Die Binnenerschließung der Kernorte und ggf. zusätzliche Verbindungen sind dagegen Inhalt einer Radverkehrskonzeptionen der Städte und Gemeinden.
- Darüber hinaus werden wichtige Verkehrsziele überörtlicher Bedeutung, insbesondere weiterführende Schulen, wichtige Arbeitsplatzschwerpunkte und touristische Ziele von besonderer Bedeutung berücksichtigt.
- Neben dem Netz für den Alltagsradverkehr werden auch die touristischen Routen in das kreisweite Netz übernommen. Das BayernNetz wurde ebenfalls in das Radverkehrsnetz des Landkreises eingebunden.

Die mittlere Wegelänge von Radfahrern in Deutschland lag nach einer Studie des Deutschen Mobilitätspanels (MOP 2011 und 2016)⁹ 2001-2004 bei 3,0 km und 2013-2016 bei 3,6 km. Der Großteil der Deutschen nutzt das Fahrrad also bislang hauptsächlich für kurze Wege bis

aktuelle Trends zur Entwicklung der Wegelängen im Radverkehr

⁹ Institut für Verkehrswesen, Karlsruher Institut für Technologie (KIT): Deutsches Mobilitätspanel (MOP). Karlsruhe, 2011 und 2016

zu 4 km Länge. In der Studie wurden zur Darstellung der zeitlichen Veränderungen die Ergebnisse mit denen der letzten 10 Jahre verglichen. Hierbei lässt sich sagen, dass der Anteil der Wege mit dem Fahrrad, die kürzer als 3 km sind, in den letzten 10 Jahren von 70% auf 63% zurückgegangen ist, der Anteil der Wege über 8 km Entfernung jedoch von 6,5% auf heute 9% gestiegen ist. Es werden also tendenziell immer weitere Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Dieser Trend wird durch die steigende Nutzung der tretunterstützenden, elektrisch angetriebenen Pedelecs verstärkt.

Vor diesem Hintergrund werden die Verbindungen zwischen den Städten und Gemeinden immer wichtiger. Es erscheint nicht mehr als Vision, dass Wege von 10 und mehr Kilometern mit Fahrrad oder Pedelec auch im Alltagsverkehr gefahren werden, die bereits heute längere Distanzen Rad fahrenden Pendler auf der zentralen Mainachse beweisen dies. So kann auch im Landkreis Miltenberg das Fahrrad immer mehr zu einer Alternative zum Auto entwickelt werden.

Wunschliniennetz

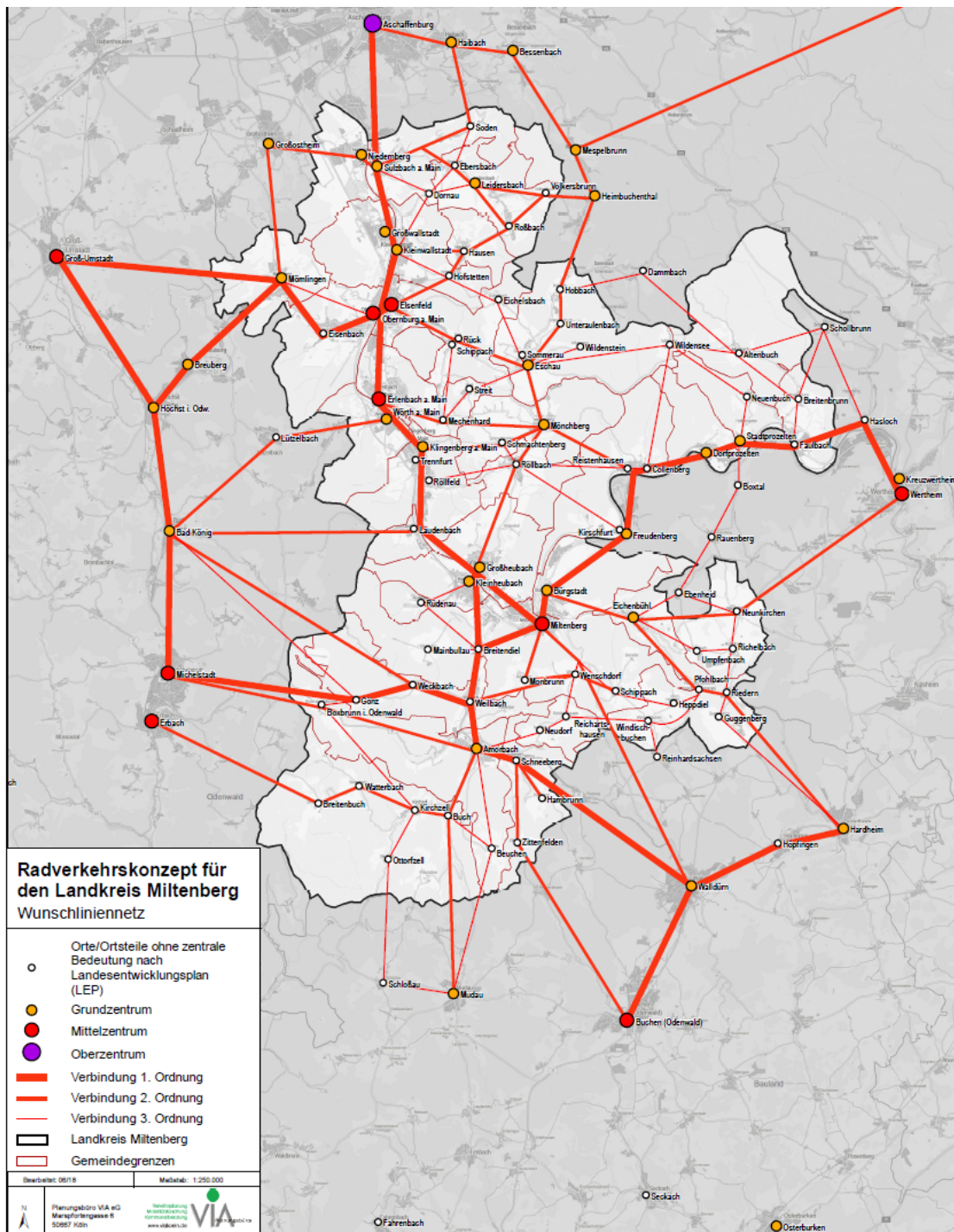
Ein Wunschliniennetz stellt die Grundlage einer Angebotsplanung dar, die alle relevanten Verbindungen im Kreisgebiet darstellen soll. Es werden Verbindungen zwischen den Städten und Gemeinden des Landkreises sowie zu den Nachbarkreisen als sogenannte „Wunschlinien“ skizziert und gemäß ihrer Verbindungsfunktion in Hierarchiestufen eingeteilt:

- Hauptachse 1. Ordnung
- Hauptachse 2. Ordnung
- Hauptachse 3. Ordnung

Auf der Grundlage dieses dreistufigen Netzes wurden die Kriterien aus den Richtlinien zur integrierten Netzgestaltung (RIN)¹⁰ im Landkreis Miltenberg angewendet. Im Ergebnis stand ein Wunschliniennetz, welches mit dem Landratsamt und allen Kommunen des Kreises abgestimmt wurde.

¹⁰ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien zur integrierten Netzgestaltung (RIN). Köln, 2008

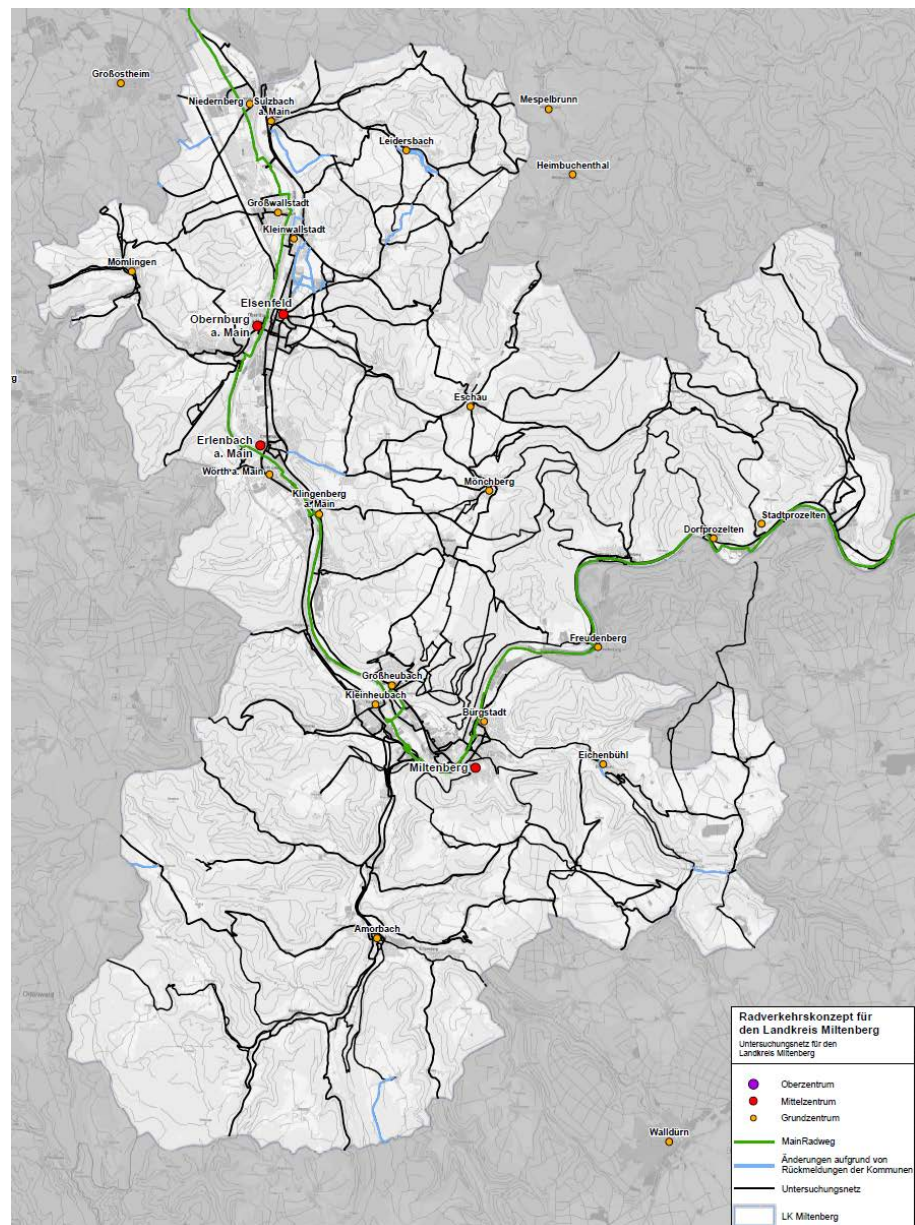
Abbildung 8 14: Wunschliniennetz



Untersuchungsnetz

In den nächsten Bearbeitungsschritten wurde das abstrakte Wunschliniennetz auf ein konkretes Netz umgelegt und durch ein ergänzendes Freizeitnetz erweitert. Der Entwurf für das Untersuchungsnetz wurde ebenfalls mit allen Kommunen abstimmt. Die eingehenden kommunalen Änderungswünsche wurden dokumentiert und in das Untersuchungsnetz integriert.

Abbildung 4-1: Untersuchungsnetz



Das abgestimmte Untersuchungsnetz hatte eine Länge von rund 800 km und wurde im Sommer 2017 mit dem Fahrrad befahren und dokumentiert.

In einer umfassenden Bestandserfassung wurden die infrastrukturellen Voraussetzungen und die vorhandenen Radverkehrsanlagen hinsichtlich Qualität und Sicherheit analysiert. Die Erfassung erfolgte vor Ort mit dem Fahrrad und mittels mobiler Endgeräte und einer Applikation, die eine einheitliche Datenerfassung mit bereits passendem Datenbank-Format sicherstellte. Folgende Kriterien standen dabei im Vordergrund:

- Art der Radverkehrsführungsform im Bestand
- Angeordnete Kfz-Höchstgeschwindigkeit
- Mängel in Bezug auf Oberflächen und Breiten auf Radverkehrsinfrastruktur
- Knotenpunktsformen und Führung des Radverkehrs im Knotenpunkt im Bestand¹¹
- Identifikation von nicht gesicherten Querungsstellen oder Querungsstellen mit Optimierungsbedarf
- Mängel an Brücken und Unterführungen
- Mängel an Barrieren
- Mängel in der StVO-Beschilderung
- Vollwegweiserstandorte in der Fahrradwegweisung.

Für jede Kommune konnten so Detailkarten erarbeitet werden, die die linearen Führungsform des Radverkehrs und die Knotenpunktsformen im Bestand zeigen sowie die erfassten Mängel visualisieren.

¹¹ Im Rahmen der Bestandserfassung wurden auf dem Untersuchungsnetz alle relevanten Knotenpunktsformen im Bestand erfasst, vor allem wenn sie an Routenschnittstellen des Untersuchungsnetzes liegen.

5 Maßnahmenprogramm und Leitprojekte

Maßnahmenplanung

Auf Grundlage der Ergebnisse der Bestandserfassung wurde die Maßnahmenplanung durchgeführt. Hierbei wurde das Untersuchungsnetz in weiten Teilen, z.T. auch unter intensiver Beteiligung der örtlichen Ansprechpartner, noch einmal vor Ort in Augenschein genommen.

Die Maßnahmenplanung für den infrastrukturellen Teil wurde in das Bestandskataster eingefügt und zu einem Maßnahmenkataster fortentwickelt.

Abbildung 5-1: Beispielbogen aus dem Maßnahmenkataster

Maßnahmen-Nr.	STR_003_KNT_9	Lage	außerorts
Kommune	Obernburg a. Main		
Straße	Brücke über den Main		
Bestand	Barriere		

Zielzustand:
Barriere

Einzelmaßnahme(n)
- barrierefreier Umbau von Treppe in Rampe

Musterlösung-/querschnitt
keine Musterlösung

Baulast
Stadt/Gemeinde (S/G)

Bruttokosten
300.000 €

Programmstufe:
Priorität

Schulwegrelevanz: ☐ 1 Bürgervotum: ☐ 1 Gesamt: ☐ 5
Verkehrssicherheit: ☐ Netzzusammenh.: ☐ 3 ☐ 5

Beschreibung der Maßnahme:
Es gibt keinen barrierefreien Zu- bzw. Abgang von der Brücke auf den Mainradweg. Dies behindert nicht nur mobilitätseingeschränkte Personen (Personen mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen, etc.), sondern auch Radfahrer. Um eine barrierefreie Verkehrsinfrastruktur an der Mainbrücke herzustellen, müssen die Treppen durch Rampen ersetzt werden.




06.12.2018

VIA

Für jede Kommune wurde ein Maßnahmenkataster und eine visualisierende Maßnahmenkarte erstellt und abgestimmt. Zudem wurde ein Anhang-Bericht zum Radverkehrskonzept erarbeitet, der Hinweise zur Radverkehrsförderung und zur Maßnahmenempfehlung in den Kommunen enthält.

**Maßnahmen-
empfehlungen auf
kommunaler Ebene**

Parallel zur kommunalen Ebene wurden für den gesamten Landkreis Miltenberg Leitprojekte definiert, die den Handlungsrahmen für die nächsten 10 bis 15 Jahre umschreiben. Diese Leitprojekte haben zum einen einen infrastrukturellen Hintergrund, zum anderen sind aber auch sogenannte „weiche Maßnahmen“ aus dem Bereich Service und Kommunikation als Leitprojekte definiert worden. Die empfohlenen Maßnahmen für die infrastrukturellen Leitprojekte sind in gesonderten Maßnahmenkatastern zusammengestellt worden

Leitprojekte

Hohen Abstimmungsaufwand erforderten die infrastrukturellen Maßnahmenempfehlungen an den klassifizierten Straßen des Landkreises, des Freistaates und des Bundes. Sie wurden sowohl mit den Kommunen, als auch mit dem Landkreis und dem Staatlichen Bauamt Aschaffenburg diskutiert und vorabgestimmt. Die Hauptaufgabe wird hier sein, die Finanzierung der Maßnahmen zu klären, die parallel zu den klassifizierten Straßen liegen, aber abgesetzt geführt werden. Überaus deutlich wurde, dass die Kommunen mit diesen Aufgaben sowohl finanziell als auch personell überfordert sind und Hilfestellung durch den Landkreis und das Staatliche Bauamt erhalten müssen, um die Umsetzung der Maßnahmen nicht zu gefährden.

**Leitprojekte:
Maßnahmenplanung für
die klassifizierten Straßen**

Bundesweit werden zurzeit Radschnellwege diskutiert und geplant. Vorreiter ist hier der Regionalverband Ruhr (RVR), der mit dem RS 1, dem insgesamt 101 km langen Radschnellweg von Duisburg bis Hamm, Maßstäbe setzt. Viele andere Regionen in verschiedenen Bundesländern befinden sich ebenfalls in der Planungsphase. In Bayern hat sich zuerst die Region Nürnberg engagiert. In dem Projekt „Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Nürnberg – Fürth – Erlangen

**Leitprojekte:
Neue Standards auf den
Radrouten in den Tälern**

– Herzogenaurach – Schwabach und umgebende Landkreise“¹² wurden die ersten Radschnellverbindungen projektiert.¹³

Im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie zeigte sich, dass nicht alle untersuchten Korridore das Potenzial für einen Radschnellweg aufweisen: Im Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellwegen“¹⁴ wird hierfür eine Radfahrerfrequenz von mindestens 2.000 Radfahrern am Werktag definiert. Vergleicht man zudem die Qualitätsstandards für Radwege in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und dem Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“, so wird deutlich, dass zwischen den beiden Standards eine große Lücke klafft. Besonders eklatant ist dies bei den selbständig geführten Verbindungen im Zweirichtungsverkehr. Der Radschnellweg mit 4,00 m zuzüglich 2,50 m Gehweg steht hier dem gemeinsamen Geh- und Radweg mit 2,50 m Breite gegenüber.

**Mittlerer Standard auf
dem Mainradweg**

Um aber auch Radverkehrsverbindungen, die zwar zumindest heute diese hohe Radfahrerfrequenz noch nicht aufweisen und folglich den optimalen Ausbaustandard von Radschnellverbindungen auch noch nicht benötigen, aber dennoch eine hohe Verbindungsbedeutung im Alltagsverkehr haben, mit einer attraktiveren Radverkehrsinfrastruktur ausstatten zu können, verständigten sich die Akteure in der Region Nürnberg in Abstimmung mit der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren, dass zukünftig drei Qualitätsstufen in Bayern umgesetzt werden sollen.

Innerhalb der FGSV im Arbeitsausschuss 2.5. wurde ebenfalls die Konsequenz gezogen, zwischen dem Radschnellwegstandard und dem Grundstandard der ERA einen mittleren Standard zu definieren. Dieser „mittlere Standard“, die so genannten Radvorrangrouten, soll dort zum Einsatz kommen, wo die erforderlichen 2.000 Radfahrenden im Querschnitt zurzeit noch nicht erreichbar sind, gleichwohl der Bedarf nach schnellen Radverbindungen besteht.

Somit wird das bundesweite Radverkehrsnetz zukünftig aus drei Hierarchiestufen bestehen:

¹² Stadt Nürnberg: Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Nürnberg – Fürth – Erlangen – Herzogenaurach – Schwabach und umgebende Landkreise (bearbeitet von: Planungsbüro VIA, Köln in Arbeitsgemeinschaft mit Planersocietät, Dortmund und DTP, Essen), 2016

¹³ Zurzeit (Ende 2018) hat die Landeshauptstadt München die Planung von Radschnellwegen ausgeschrieben.

¹⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Einsatz und Gestaltung von Radschnellwegen (Arbeitspapier). Köln 2014

- Radschnellverbindungen (Radschnellwege)
- Radvorrangrouten (Radhauptverbindungen)
- Radverkehrsgrundnetz im ERA-Standard (Radverbindungen).

Empfohlen wird, den Mainradweg - entsprechend seiner Bedeutung als touristischer Premium-Radweg - auf einen Radvorrangroutenstandard, der zwischen dem ERA- und dem Radschnellwegstandard liegt, zu bringen. Dies unterstreicht die herausragende Bedeutung des Mainradweges im Routennetz des Landkreises Miltenberg nicht nur im Freizeitradverkehr, sondern zunehmend auch im Alltagsradverkehr. Bei den Befahrungen vor Ort konnte beobachtet werden, dass vor allem Pendler - nicht nur, aber auch auf Pedelecs - längere Distanzen routiniert auf dieser Verbindung zurücklegen. Eine Verlagerung vor allem längerer Wege vom Kfz auf das Fahrrad/Pedelec ist auch unter Klimaschutzgründen anzustreben, da so erhebliche CO₂-Reduktionen erreicht werden können.

Demnach sollte der Mainradweg auf dem Gebiet des Landkreises Miltenberg und des Landkreises Aschaffenburg bis in das Oberzentrum Aschaffenburg auf einen mittleren Ausbaustandard von durchgängig mindestens 3,00 m in gemeinsamer Führung mit dem Fußverkehr außerorts gebracht werden. Ob ein höherer Ausbaustandard von bis zu 4,00 m gewünscht wird und umgesetzt werden kann, bleibt einer Abstimmung der betroffenen Kommunen vorbehalten. Innerorts sollten die Führungsformen mit ihren Regelbreiten wie am Beispiel der Region Nürnberg ausgeführt zur Anwendung kommen.

Die größten Radverkehrspotenziale liegen im Landkreis Miltenberg eindeutig in den Talachsen. Der Ausbau des Mainradweges auf Radvorrangroutenstandard soll diese Potenziale aktivieren. Zudem ist aber bereits heute parallel zum Mainradweg eine gut zu befahrende Alternativroute auf dem jeweiligen anderen Ufer des Mains vorhanden. Auch die Parallelführung sollte in Wert gesetzt werden und durchgängig den ERA-Grundstandard aufweisen.

**ERA-Standard in den
übrigen Tälern**

Neben dem Maintal weisen weitere Talachsen im Landkreis Miltenberg ein z.T. hohes Radverkehrspotenzial auf. Diese sind:

- Sulzbachtal mit Leidersbach und Sodener Bach
- Elsavatal
- Mümlingtal
- Mutterbachtal
- Röllbachtal

- Mudtal
- Ohrenbachtal
- Marsbachtal
- Ertal
- Faulbachtal.

Auch für die Anrainer dieser Täler würde es Sinn machen, interkommunale Arbeitsgruppen zu bilden und die Radverkehrsinfrastruktur kommunenübergreifend zu optimieren und zu bewerben.

Umsetzung

Für einen Ausbau des Mainradweges und der Mainparallele ist eine Maßnahmenplanung im Rahmen des Radverkehrskonzeptes erstellt worden. Die vorliegende Maßnahmenplanung ist im Detail vor Ort zu überprüfen und zwischen den Kommunen des Kreises und im Idealfall auch mit dem Landkreis Aschaffenburg abzustimmen. Hierfür sollte eine Arbeitsgruppe einberufen werden, die vom Landkreis organisiert und moderiert wird.

Der Landkreis Miltenberg sollte ggf. in Zusammenarbeit mit dem Landkreis und der Stadt Aschaffenburg vorab prüfen, welche Fördermöglichkeiten für die Planungs- und Bauleistungen zu Verfügung stehen. Hierbei sind alle Hierarchieebenen zu berücksichtigen (Europa, Bund und Freistaat) sowie ressortübergreifend zu recherchieren (Klimaschutz, Luftreinhaltung, Verkehr, Gesundheit, etc.).

Die Maßnahmen sollten abschnittsweise kommunenübergreifend vorgeplant werden. Interkommunale Projekte sind bei einem effektiven Projektmanagement häufig in Umsetzung und Finanzierung einfacher und kostengünstiger zu realisieren, da Reibungsverluste vermieden und bei gemeinsamer Ausschreibung Kostenvorteile erzielt werden können.

Leitprojekt: Mainquerung

Der Main prägt im Landkreis Miltenberg die bestimmende Talachse. In der Mainaue sind ein Großteil der Siedlungs- und Gewerbeflächen gelegen, folglich ist hier auch das größte Potenzial für die Nahmobilität vorhanden.

Vor der Vollmotorisierung wurden die Städte und Gemeinden, die sich durch den Main getrennt gegenüberliegen, durch Brücken oder Fähren verbunden, die für Fußgänger und Radfahrer den kürzesten, direkten Weg anboten. Mit der Schwerpunktsetzung des Infrastrukturausbaus auf den Kfz-Verkehr wurden zunehmend Brücken gebaut, die peripher zu den Ortskernen liegen, denn Kfz-Verkehr erzeugt zwar Lärm und Abgase, ist aber wenig umwegempfindlich.

In der Folge wurden fast alle Fährverbindungen eingestellt, heute existiert im Landkreis Miltenberg nur noch eine zwischen Stadtprozelten und Mondfeld. Die Brückenneubauten wurden ausschließlich auf die störungsfreie Abwicklung des Kfz-Verkehrs hin geplant, häufig fehlen die Nebenanlagen für den Fuß- und Radverkehr ganz oder sind unzureichend. Das hat fatale Folgen für die Nahmobilität: Ehemals kurze Rad- oder Fußwege sind im schlechtesten Falle nicht mehr möglich oder unattraktiv bzw. sogar mit Verkehrsrisiken behaftet.

So prägend der Main für die Region ist, so sehr muss er im Hinblick auf die Nahmobilität unter den heutigen, auf den Kfz-fokussierten Bedingungen als Barriere wahrgenommen werden. Aus diesem Grund ist das Leitprojekt „Optimierte Mainquerungen für die Nahmobilität“ formuliert worden. Für den Landkreis Miltenberg sind hierin Projekte aufgeführt, die zum Ziel haben, die Mainquerungen auch für die Nahmobilität attraktiver zu machen.

Hierfür sollte ein Arbeitskreis gegründet werden, in dem die Mainanrainerkommunen sich austauschen und informieren können. Folgende Themen bieten sich an:

- So kann der Bürgermeister von Niedernberg als Experte für einen barrierefreien Ausbau einer Schleusenanlage wertvolle Hinweise für weitere Bauvorhaben dieser Art geben.
- Auch ist die Idee der Wiedereinrichtung von Fährverbindungen (mit Solarbooten) bereits von lokalen Akteuren thematisiert worden.¹⁵ Für die Wiederinbetriebnahme von Fährverbindungen gibt es bundesweit Best-Practice-Beispiele, die nicht nur Alltagsverbindungen für die Nahmobilität wiederherstellen, sondern auch eine ganz besondere touristische Qualität aufweisen.¹⁶
- In Miltenberg gibt es seit einigen Jahren die Planung, eine neue Fußgänger-/Radfahrer-Brücke über den Main zu bauen.
- In Kirschfurt steht die Umnutzung der alten Brücke nach Inbetriebnahme der Ortsumgehung zur Disposition.

¹⁵ Ansprechpartner ist Hier Dr. Jürgen Jung, Lokale Aktionsgruppe Main4Eck Miltenberg e.V.

¹⁶ So ist zwischen Bonn-Mondorf und Hersel eine neue Fähre mit spektakulärem Glasdach in Betrieb genommen worden, die für Feste gemietet werden kann und auf der Brautpaare getraut werden.

- Neubauvorhaben des Staatlichen Bauamtes sollten verpflichtend mit regelgerechten Nebenanlagen für den Fuß- und Radverkehr ausgestattet werden und barrierefrei an das bestehende Radwegenetz angebunden werden.

Damit gibt es bereits viele Themenfelder und Akteure, die über den Landkreis koordiniert und moderiert werden sollten. Als kommunenübergreifendes Projekt (gerade auch bei einer Beteiligung der Stadt und des Landkreises Aschaffenburg) sollten auch hier die Fördermöglichkeiten recherchiert werden. Dass ein Umdenken bei der Ausgestaltung von Schleusenanlagen grundsätzlich möglich ist, zeigen z.B. die verpflichtenden Auflagen zum Bau von Fischtreppen.

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

Der Landkreis Miltenberg ist im Spessart und im Odenwald in Teilen sehr dünn besiedelt. Zudem ist die Topografie hier bewegt. Es gibt klassifizierte Straßen außerorts, die durch den Kfz-Verkehr nur gering belastet sind, da die Verbindungsbedeutung auf diesen Straßen nicht hoch ist. In der Regel fehlt hier straßenbegleitende Radverkehrsinfrastruktur und es ist auch nicht wahrscheinlich, dass aufgrund der auch geringen Potenziale für den Radverkehr hier Radverkehrsinfrastruktur nachgerüstet wird.

In Deutschland gibt die StVO als Regelgeschwindigkeit für Außerortsstraßen 100 km/h vor.¹⁷ Dies ist für gering belastete Außerortsstraßen, auf denen der Radverkehr im Mischverkehr mit den Kfz fährt, entschieden zu hoch.

In Deutschland ist, ganz im Gegensatz zum europäischen Ausland, keine Schutzstreifen-Markierung außerorts erlaubt. Bislang sind Schutzstreifen außerorts nur in Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Brandenburg im Rahmen eines BAST-Forschungsprojektes untersucht worden.¹⁸ Hier wurden die Markierungen an Kreisstraßen außerorts erprobt und die Erfahrungen sind bei einer Kfz-Belastung von bis zu 2.000 Kfz/Tag positiv.¹⁹

Bisher konnte eine StVO-Änderung für die Markierung von gering belasteten Außerortsstraßen nicht erwirkt werden. Allerdings weist der

¹⁷ § 3 Abs. 3 Straßenverkehrsordnung (StVO)

¹⁸ <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/modellversuch-zur-abmarkierung-von-schutzstreifen>, abgerufen am 13.12.2018

¹⁹ <https://www.dstgb.de/dstgb/Homepage/Schwerpunkte/Radverkehr%20in%20St%C3%A4dten%20und%20Gemeinden/Neuigkeiten%20rund%20ums%20Rad/Ergebnisse%20des%20Modellprojekts%20Schutzstreifen%20au%C3%9Ferorts/>, abgerufen am 13.12.2018

Deutsche Städte und Gemeindebund sehr richtig darauf hin, dass „die Diskussion um die Einführung von Schutzstrecken außerorts mit der Vorlage des Schlussberichts voraussichtlich nicht beendet sein wird.“²⁰

Im Rahmen der Facharbeitskreise wurde dieses Thema vorgestellt und sehr positiv von den Kommunen des Landkreises Miltenberg aufgenommen. Einige fragten sich, warum eine solche Lösung nicht einfach und zeitnah umgesetzt werden könnte. Das Staatliche Bauamt Aschaffenburg hat seine grundsätzliche Bereitschaft erklärt, ein bayerisches Modellprojekt, das auf Initiative des Landkreises Miltenberg beantragt wird, zu diesem Thema anzumelden.²¹ Hilfreich wäre für die Anmeldung eines Modellprojektes zudem die Mitgliedschaft des Landkreises Miltenberg in der Arbeitsgemeinschaft der fahrradfreundlichen Kommunen in Bayern²².

Genau wie beim „normalen“ Radfahren muss die Infrastruktur für E-Bike-Mobilität in Hinblick auf Fahren und Parken bzw. Laden analysiert werden. Während nicht e-unterstützte Radfahrer eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 14 bis 16 km/h fahren, sind Pedelec-Nutzer entgegen aller Einschätzungen nur geringfügig schneller unterwegs: Sie fahren im Schnitt 17 bis 19 km/h. Aber der wichtigste Effekt bei e-unterstützten Radfahren ist, dass die Geschwindigkeit bei Steigungen und auch auf langen Strecken stabil gehalten werden kann. Die Verkehrssicherheitsforschung zeigt demnach auch, dass Pedelec-Nutzer im Vergleich zu Fahrradfahrern keinem erhöhten Risiko unterliegen in kritische Situationen verwickelt zu werden.²³

**Leitprojekt:
E-Mobilität**

Radverkehrsinfrastruktur, die den ERA-Grundstandard aufweist, ist in der Regel auch E-Bike-tauglich. Folgende Trends sind jedoch erkennbar:

- Radfahren auf der Fahrbahn (Schutzstreifen, Radfahrstreifen) ist zu bevorzugen (wg. besserer Sichtbarkeit und Überholmöglichkeiten)
- Griffige Oberflächen sind vor allem in Kurven notwendig

²⁰ ebenda

²¹ Siehe Protokoll vom 21.09.2018

²² Die Stadt Aschaffenburg ist bereits Mitglied. Ein gemeinsamer Antrag könnte hier Synergieeffekte entfalten.

²³ Unfallforschung der Versicherer (GDV): Neues Risiko Pedelec? Unfallforschung kompakt, Berlin 2014
<https://udv.de/de/publikationen/unfallforschung-kompakt/neues-risiko-pedelec>

- Einbauten und Sperrpfosten auf Radverkehrswegen bilden ein noch höheres Unfallrisiko
- Sichtdreiecke an Einmündungen sind unbedingt frei zu halten, damit Kfz die schnelleren Radfahrer rechtzeitig in den Blick bekommen
- Konflikten in topografisch schwierigen Lagen außerorts ohne Radverkehrsanlagen ist durch eine Senkung der Kfz-Geschwindigkeiten zu begegnen.²⁴

**Infrastruktur zum Parken /
Laden**

Das LEADER-Kooperationsprojekt „Wald erFahren“ ermöglicht es Fahrradfahrern durch ein flächendeckendes Netz von E-Bike-Ladestationen die anspruchsvollen Steigungen im Spessart mit dem E-Bike zu bewältigen. Der E-Bike-Akku kann an den Ladestationen wetterunabhängig, kostenlos und ohne Garantieverlust mit einem kleinen, handlichen Schnellladekabel aufgeladen werden, welches vor Ort ausgeliehen werden kann oder fest installiert zur Verfügung steht. Koordiniert und umgesetzt wird das Projekt durch die vier Kommunalen Allianzen SpessartKraft, Südspessart, Kahlgrund-Spessart und WEstSPeessart. Ansprechpartner sind die jeweiligen Allianzmanagements.

Das Allianzmanagement will nach Abschluss des Leader-Projektes in 2018 ein Handbuch erstellen, das Kommunen, die sich für eine Übernahme der Technik und des Designs interessieren, befähigt, dies eigenständig zu organisieren. Vor allem die Vertreter der Odenwald-Gemeinden wünschen sich, dass ein zentraler Ansprechpartner für die Erweiterung des Projektes WalderFahren vorhanden sein soll und dass auch das Design vom engeren Projektgebiet übernommen werden kann.

**Leitprojekt:
Fahrradparken und B+R**

Für ein Fahrradabstellanlagenkonzept ist die Erfassung des Bestandes an Abstellanlagen und der aktuellen Nachfrage eine unabdingbare Voraussetzung. Neue Standorte und Erweiterungen sollen dort geschaffen werden, wo zusätzliche Potenziale für den Radverkehr gesehen werden oder in Bereichen, in denen heute keine Angebote bestehen. Eine vertiefte Analyse der Abstellanlagensituation an den Schulen, für die der Landkreis zuständig ist, und an weiteren zentralen Einrichtungen wie Sportanlagen wird empfohlen. Hieraus sollte ein kurzfristiges

²⁴ Thiemann-Linden, J.: Fahrradbezogene Elektromobilität – Perspektiven für eine neue Mobilitätskultur des Pendelns. Anhörung zur Radstrategie Baden-Württemberg am 23. Juli 2015 im Verkehrsministerium in Stuttgart.

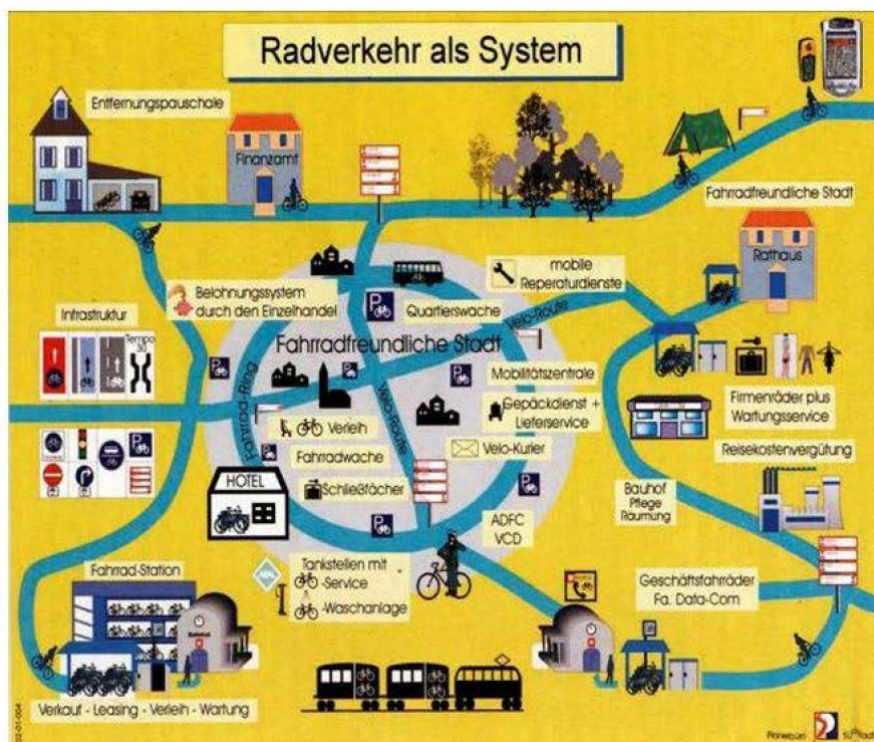
Handlungsprogramm erarbeitet werden. Zu prüfen ist, ob auch hierfür Fördermittel zur Verfügung stehen.

Im Themenfeld Bike + Ride sollte der Landkreis Miltenberg federführend zuständig sein. Die Quantitäts- und Qualitätsanforderungen sind im Radverkehrskonzept für den Landkreis skizziert worden.

Radverkehrsförderung muss viele Handlungsfelder umfassen, um wirklich nachhaltige Effekte zu erzielen. Um möglichst viele Bürgerinnen und Bürger für das Radfahren zu gewinnen, sollten unbedingt nicht nur infrastrukturorientierte Maßnahmen ergriffen werden. Neben den infrastrukturellen Maßnahmenempfehlungen sind daher immer auch Service und Kommunikation wichtige Aufgabenbereiche. Das komplexe System visualisiert folgende Abbildung:

**Leitprojekt:
Service und
Kommunikation**

Abbildung 5-2: Radverkehr als System²⁵



Einige Systembausteine im Bereich Service und Kommunikation werden als Leitprojekte als besonders empfehlenswert für die Radverkehrsförderung im Landkreis Miltenberg beschrieben.

²⁵ Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2002): FahrRad! Nationaler Radverkehrsplan 2002 – 2012. Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland, Berlin. Grafik von Planerbüro Südstadt: Radverkehr als System

- Einheitliches Meldeportal „Wegedetektiv“ für den Landkreis Miltenberg
- Umleitung an regionalen Radrouten (z.B. bei Hochwasser)
- Reinigung, Winterdienst und Bauunterhaltung auf Radwegen
- Diensträder und Lastenräder fördern
- Radlbus
- Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft der Fahrradfreundlichen Kommunen in Bayern
- Fahrradwegweisung.

Die Leitbilder werden z.T. mit Best-Practice-Projekten aus dem Landkreis veranschaulicht, um weiteres lokales Engagement zu initiieren.

Abbildung 5-3: Presseartikel zum Radlbus, Best-Practice-Projekt aus Miltenberg²⁶

MILTENBERG

MITTWOCH, 21.

Nachrichten

Lastwagenfahrer mit 1,2 Promille hinterm Steuer

WALDORF. Einen Atemschubgehalt von 1,2 Promille stieß eine Polizeistreife bei der Kontrolle eines Lastwagenfahrers fest, der am Montagabend auf dem Gemeindeverbindungsring zwischen Waldorf und Mainzell gefahren ist. Eine Blutprobe sowie seinen Führerschein gab der Mann freiwillig ab. red

Beim Wendemanöver Zaun beschädigt

LAUDERBACH. Nach Angaben der Polizei ist es in der vergangenen Woche zwischen Freitag, 20 Uhr, und Sonntag, 10 Uhr, zu einem Unfall in der Oberbürger Straße in Höhe der Hausnummer 27 gekommen. Ein Unbekannter behalt die Ortsdurchfahrt und wendete an der dortigen Grundstücks- und Gegenstraße. Beim Wendemanöver kollidierte er mit dem gegenüber liegenden Jägerhaus und verursachte etwa 200 Euro Schaden. Anschließend verließ er den Unfallort, ohne sich um den angeschädigten Schaden zu kümmern. red

Geparkten BMW angefahren und weg

MILTENBERG. Laut Polizei hat ein Unbekannter am Montag zwischen 14 und 17.15 Uhr einen silberfarbenen BMW auf dem Parkplatz des Kreisbüros in der Bundesbürger Straße angefahren. Der Unfallverursacher hatte einen dunkelblauen Wagen, entsprechenden Fremdenblick haben die Polizeibeamten geschickt. An dem BMW entstanden etwa 200 Euro Schaden. red

Hinweise an die Polizei Miltenberg: Telefon 0937/9400, E-Mail: miltenberg@polizei.bayern.de

Mystische Nachtführung durch Miltenberg

MILTENBERG. Mit Fackeln durch die Altstadt sehen können Interessierten am Freitag, 21. September, ab 20.30 Uhr. Die Wanderung beginnt am Radhaus am Ringplatz und dauert etwa eine Stunde. Die Teilnehmer hören dabei Geschichten und Legenden aus alten Zeiten. red

Anmeldung Tel. 0937/947402 und Tel. 0937/705644



Radlbus statt Mamataxi

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

MILTENBERG. Von der Johannes-Hartung-Realschule herrscht Stau – wie jeden Montag. Die Mamataxi bringen die Kinder zur Schule. Mit dem Fahrrad fahren nur Wenige. Die Fahrschüler selbst haben dem Schulbus keine Chance. Das Projekt nimmt Schüler, ihren Schulweg mit dem Fahrrad zurücklegen – in dieser Woche geht es los.

Fünftklässler können in den ersten Wochen mit dem „Radlbus“ fahren, bis sie die Strecke kennen und alleine zurücklegen können. Beim Radlbus fährt jeweils ein Lotse mit einer kleinen Gruppe Schüler von Ringplatz, Miltenberg und Großbach auf dem Dreieck zum Schulbus. 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.

Heim und Warnweste

Polizist Rudolf Faber steht am Nettoparkplatz in Bürgstadt, einen von vier Radlbus-Treffpunkten. Er ist 7.15 Uhr, in 20 Minuten geht's los. Faber ist ganz ruhig. Sein Fahrrad steht neben ihm, das Helm hat er auf den Gehweg gelegt. Aber die große, reflektierende Warnweste trägt er. Lotsen müssen die als Lotse bezeichnen, ist gerade angekommen und hat etwas Schwierigkeiten ihre Warnweste über den belebten Kopf zu ziehen. Nach vier mühsamen Versuchen klappt es endlich.

Gerade fährt das erste Kind auf dem Radlbus. Zehn Minuten später sind alle vier Kinder aus Bürgstadt angekommen, es kann losgehen. Auf dem Weg zur Schule ist es hell. Um diese Uhrzeit muss das Thermometer zehn Grad, die Hände um die Lenkstange werden frostig und steif, aber nach der ersten Gegendung auf die Martinsbrücke wird es wieder warm.

Rudolf Faber und die Lotsen hoffen, dass nach und nach immer mehr Kinder mitfahren und sich nach dem Gymnasium am Projekt beteiligt. Der kleine Radlbus ist schon jetzt nicht alleine auf dem Fahrschub. Zwei werden die meisten Kinder mit Bus oder Mamataxi zur Schule gebracht. Trotzdem fährt etwa jedes Fünftel 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. „Gut dabei!“, sagt Lotse Messinger. Der sehr schöne Schlingel. 16 Kinder melden sich – mehr als erwartet.

Einige ältere Radfahrer haben sich dem Radlbus unbewusst angeschlossen. Beim „Stopp-Kommando“ bleiben sie ebenfalls kurz stehen. Die Lotsen und Polizisten mit Warnweste schenken ihnen einen Nicken.

Stau künftig verhindern

„Der kommt ruhig vorbeifahren“, sagt Messinger. Jetzt sind die Radlbus-Gruppen wieder für sich, mit Handzeichen geht es in die Hildebrandt-Straße. Dort warten drei grinsende Fünftklässler mit einem Wildwärmehelm auf dem Helm. Deren Stau stehen sich die Mamataxi noch an. „Das wollen wir verhindern“, sagt Theresia Jansen, Organisatorin des Radlbus. Außerdem soll das Projekt „Schüler auf aufs Rad“ die Gruppendynamik stärken und die Schüler in der Zeit von Grundschul und Sportunterricht fit machen. Verkehrspolizist Rudolf Faber ergänzt sich, dass die Kinder auch im Winter mit dem Fahrrad zur Schule kommen.

Der Radlbus fährt noch täglich bis zum 30. September. Danach endet die Fahrt. Einmaliges Jahr in Schulbeginn wird Polizist Rudolf Faber dann wieder am Ringplatz in Bürgstadt stehen.

Julia Leich

²⁶ Bote vom Untermain, Artikel vom 21. September 2009, Verfasser: Georg Kümmel

6 Priorisierung und Kostenschätzungen

In Abstimmung mit dem Landkreis Miltenberg sind den infrastrukturellen Maßnahmenempfehlungen Prioritäten zugewiesen worden. Jede Einzelmaßnahme wurde über abgestimmte und transparent vergebene Kriterien wie Netzzusammenhang, Verkehrssicherheit, Schulwegrelevanz und Bürgervotum priorisiert, so dass auch die Kommunen eine Empfehlung für die Umsetzungsreihenfolge erhalten. Die Punkte, die bei der Priorisierung vergeben wurden, wurden zusammengerechnet. Maßnahmen mit sieben oder mehr Punkten wurden als hohe Priorität kategorisiert, zwischen sechs und vier Punkten als mittlere und mit drei oder weniger Punkten als niedrige Priorität.

Priorisierung

Alle Maßnahmen aus dem Maßnahmenprogramm können folglich nach Priorität und Baulast gefiltert werden. Für den Landkreis Miltenberg wurden die Maßnahmen in hoher und mittlerer Priorität in Übersichtskarten zusammengestellt. Das Maßnahmenkataster lässt eine detaillierte Filterung nach einzelnen Kriterien zu, so können z.B. auch die Maßnahmen in der Baulast des Freistaates Bayern nach Priorisierungsgrad gefiltert und tabellarisch sowie kartografisch dargestellt werden.

In Abstimmung mit dem Landkreis Miltenberg und dem Staatlichen Bauamt Aschaffenburg sind den infrastrukturellen Maßnahmenempfehlungen Kostenschätzungen zugewiesen worden. Dabei sind Brückenbauwerke oder Unterführungen sowie Kosten für den Grunderwerb und Planungskosten nicht in die Kostenschätzung einbezogen worden, da diese auf dem vorliegenden Konkretisierungsgrad nicht eingeschätzt werden können. Über die Kostenschätzung und Priorisierung können Haushaltsansätze abgeleitet werden, die eine Umsetzung im vorgesehenen Zeitraum gewährleisten können.

Kostenschätzung

Anhand der Auswertung der Kostenschätzungen nach Baulast zeigt sich einmal mehr sehr deutlich, dass ein Großteil der empfohlenen Maßnahmen in der Baulast der Städte und Gemeinden liegt und folglich auch von diesen finanziert werden müsste. Da die Kommunen i.d.R. weder über die finanziellen Mittel noch über die Personalressourcen verfügen, wird deutlich, dass hier sowohl personelle als auch finanzielle Unterstützung notwendig wird, wenn die Maßnahmenempfehlungen im gesetzten Zeithorizont von 10 bis 15 Jahren umgesetzt werden sollen.

Deutlich wird aber auch der Umfang des Investitionsvolumen für die anderen Baulastträger. Wenn z.B. der Landkreis Miltenberg die empfohlenen Maßnahmen umsetzen will, wird ein Investitionsvolumen von 7,5 Mio € geschätzt. Bezogen auf den Umsetzungszeitraum von 15 Jahren müssten demnach pro Jahr ca. 500.000 € in Ansatz gebracht werden. Dabei sind etwaige zu akquirierende Fördermittel für Projekte, die in der Baulast des Landkreises liegen, jedoch noch nicht berücksichtigt.

Eine Kostenschätzung für die beiden infrastrukturellen Leitprojekte „Radvorrangroutenstandard auf dem Mainradweg“ und „ERA-Standard auf der Mainparallele“ ist vorgenommen worden.

7 Energie- und Treibhausgas-Emissionsbilanz

Die Berechnung der Energie- und Treibhausgas-(CO₂-) Emissionsbilanz stützt sich auf das Mengengerüst der Haushaltsbefragung für den Landkreis Miltenberg aus dem Jahr 2016/17. Die Datengrundlage wird also im Wesentlichen von den privat durchgeführten Fahrten an Werktagen (Montag bis Freitag) gebildet. Hierin eingeschlossen sind auch die Wege(anteile), die außerhalb des Gebiets des Landkreises Miltenberg durchgeführt wurden. Nicht berücksichtigt sind demnach der gewerbliche Verkehr (sofern er nicht in der Haushaltsbefragung erfasst wurde), der Durchgangs-, Einpendler-, Besucher- und Kundenverkehr von Personen ohne Wohnsitz im Landkreis Miltenberg sowie der Öffentliche Personenverkehr. Die hiermit durchgeführten Fahrten wurden zwar beim Modal-Split und beim Verkehrsaufwand der einwohnerbezogenen Fahrten berücksichtigt; der Energieaufwand und die Treibhausgas-Emissionen der Busse und Bahnen bleiben hier jedoch mangels verfügbarer Datengrundlage außer Acht.

Datengrundlage

Die Berechnung der Emissionen und des Energieverbrauchs nach dem Territorialansatz, der den gesamten Verkehrsaufwand innerhalb eines Gebietes berücksichtigt, ist auf der Basis der Datengrundlage der Haushaltsbefragung nicht möglich. Dennoch lässt sich mit der durchgeführten Methodik das Verlagerungs- und Einsparpotenzial gut abbilden, da sich das Verkehrsverhalten der Landkreisbewohner durch Maßnahmen des Landkreises am deutlichsten beeinflussen lässt und der Verkehrsaufwand der Landkreisbewohner den größten Anteil innerhalb der Landkreisgrenzen ausmacht.

Die Berechnung bezieht sich auf die Jahre 2015 und 2030 und umfasst mehrere Komponenten:

Berechnungsmethodik

- die Veränderung der Pkw-Fahrleistung (Verkehrsaufwand) aufgrund der demographischen Entwicklung
- die Entwicklung der Pkw-Emissionsfaktoren, also des Kraftstoffverbrauchs je gefahrenem Kilometer und der Kohlendioxid-Emissionen je gefahrenem Kilometer
- die veränderte Zusammensetzung der Pkw-Fahrzeugflotte basierend auf bundesweiten Werten. So ist insbesondere zu erwarten, dass im Jahr 2030 Elektro- und Hybrid-Pkw einen bedeutenden Anteil erreichen.
- Die zunehmende Verbreitung von Pedelecs erhöht die Reichweite des Radverkehrs, so dass vermehrt auch längere Wege

(bis 15 km und mehr) regelmäßig mit dem Rad zurückgelegt werden, was zu einer Zunahme des Modal Splits des Radverkehrs führt. Auch erleichtert die Elektrounterstützung das Radfahren in topographisch schwierigen Gebieten, so dass neben den klassischen Radverkehrsachsen in den Tallagen auch Ziele „auf dem Berg“ mit dem Rad besser erreichbar werden. Durch den Ausbau des Radverkehrsnetzes wird die Nutzung von Fahrrad und Pedelec deutlich unterstützt.

Ergebnisse

Durch die angenommene Steigerung des Radverkehrsanteils bis zum Jahr 2030 um 2 Prozentpunkte lässt sich eine Reduktion des motorisierten Verkehrsaufwands um 1,6% erreichen.

Große Bedeutung für die Reduktion sowohl des Energieeinsatzes als auch der CO₂-Emissionen kommt dem künftigen Umfang der E-Pkw-Flotte zu sowie der Effizienz der Pkw-Verbrennungsmotoren. Beide Faktoren lassen sich aus heutiger Sicht nur unsicher prognostizieren und lassen sich auf kommunaler Ebene nur in geringem Umfang beeinflussen. Mit Blick auf das Mengengerüst des Verkehrsaufwands lässt sich jedoch mit Sicherheit die Aussage treffen, dass neben dem Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad der Verlagerung von MIV-Fahrten auf Bus und Bahn auch auf größeren Entfernungen eine hohe Bedeutung bei der Energieeinsparung sowie bei der Reduktion der Treibhausgas-Emissionen zukommt.

Dieses lässt sich allein durch eine Verlagerung von MIV-Fahrten auf den Radverkehr nicht erreichen, wenn diese auch einen wichtigen Baustein bildet. Zusätzlich sollte die Energieeffizienz der Pkw-Flotte gesteigert und E-Pkws sollten eine spürbare Verbreitung finden. Weitere Handlungsfelder für den Landkreis Miltenberg sollten die ÖV-Förderung sowie die Förderung der Elektromobilität, von kombinierten Verkehren sowie von Verleihsystemen sein.

8 Interne Abstimmung und Bürgerbeteiligung

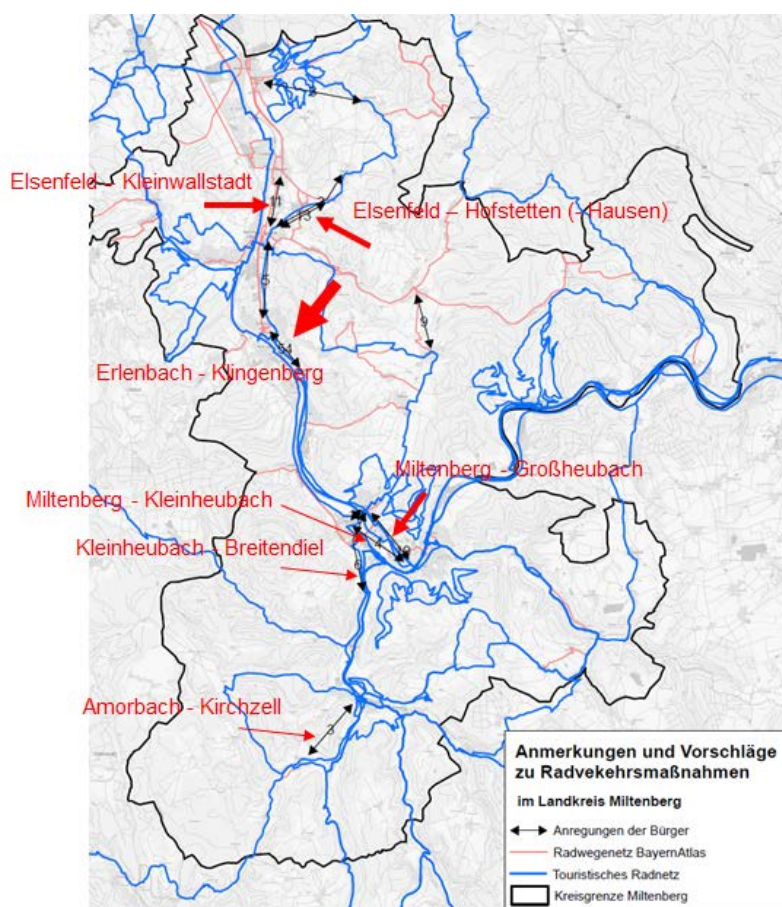
Die Konzeptentwicklungsschritte wurden kontinuierlich intern mit den beteiligten Fachstellen, dem Staatlichen Bauamt Aschaffenburg und den Kommunen des Landkreises abgestimmt. Diese Abstimmungen nahmen einen besonderen Stellenwert ein und wurden an den entscheidenden Schnittstellen wie Netzkonzeption, Netzanalysen und Maßnahmenprogramm angesiedelt.

Über die Mobilitätsbefragung und per Email konnten Bürgerinnen und Bürger Hinweise und Vorschläge an die Bearbeiter geben. Radfahrer sind Alltagsexperten für das Radverkehrsnetz im Speziellen und die Radverkehrsförderung im Allgemeinen. Ihre detaillierte Ortskenntnis sowie ihre Anregungen und Mängelkenntnis bilden einen Wissenspool, der genutzt wurde.

Interne Abstimmung

Hinweise der Bürgerinnen und Bürger

Abbildung 8-1: Meldung von Netzlücken durch die Bürgerinnen und Bürger²⁷



²⁷ Die Dicke des Pfeils visualisiert die Häufigkeit der Nennung.

Berichterstattung in der Presse

Über die Bestandserfassung wurde von der örtlichen Presse ausführlich berichtet:

Abbildung 8-2: Presseartikel zur Bestandserfassung im Radverkehrskonzept²⁸

Wie Thomas Zimmerschitt die Radwege im Kreis Miltenberg dokumentiert



Miltenberg

Dienstag, 06.06.2017 - 11:10 Uhr

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.

»Es ist wirklich mühsam und aufwendig«, sagt Zimmerschitt fast entschuldigend als er nach 50 Metern Fahrt schon wieder absteigt. Der freiberufliche Geograf und Verkehrsplaner Zimmerschitt ist derzeit im Auftrag der Kölner Planungsbüros Via im Süden des Landkreises Miltenberg unterwegs. Die flächendeckend Befahrung aller möglichen Verbindungen, die Radfahrer im Kreis Miltenberg derzeit benutzen oder künftig benutzen könnten, ist ein zentraler Baustein des Radverkehrskonzepts, das der Landkreis in Auftrag gegeben hat.

Zimmerschitt hat sich dafür entschieden, den Südkreis von den Rändern her aufzurollen. Von der badischen Landesgrenze ist er an Riedern vorbei Richtung Eichenbühl gerollt, hat sich aber auch den Berg hinauf nach Wensdorf geplatzt, Schippach und Monbrunn kennengelernt und sich der Herausforderung gestellt eine geforderte »Wunschlinie« von Monbrunn hinunter nach Weilbach zu erkunden. Für die Abfahrt ins Mudtal auf Forstwegen bis nach Reuental ist seine Beurteilung ebenso knapp wie eindeutig: »Für Radfahrer nicht geeignet.«

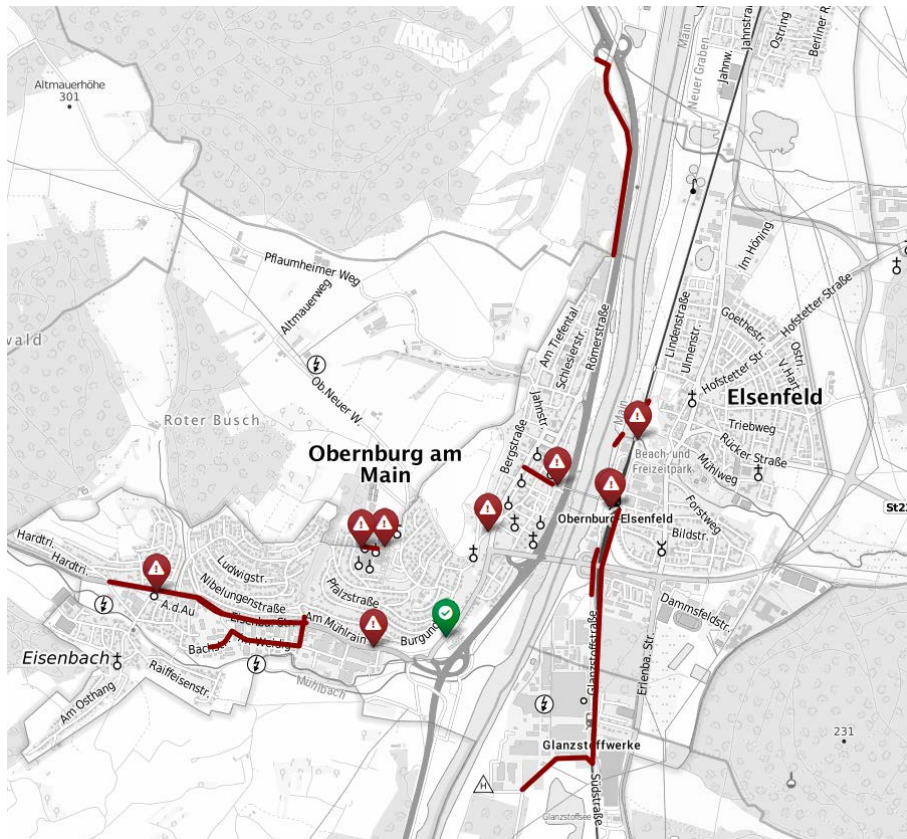
Wegedetektiv

Der Landkreis Miltenberg hat bereits während der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes das Meldeportal „Wegedetektiv“ auf seiner Website freigeschaltet.²⁹ Bürgerinnen und Bürger können hier Strecken und Punkte markieren, Erläuterungen formulieren und Fotos hochladen. Auch Lob und Anregungen zu gelungenen Lösungen werden aufgenommen. Das Landratsamt sichtet die Anregungen, leitet diese an die zuständigen Stellen weiter und gibt Rückmeldung zum weiteren Verfahren, wenn Kontaktdaten angegeben wurden.

²⁸ Bote vom Untermain, Artikel vom 6. Juni 2017, Verfasser: Georg Kümmel

²⁹ Über die Website des Kreises <https://www.landkreis-miltenberg.de/Wirtschaft,Bauen-Verkehr/Verkehr/Radverkehrskonzept.aspx> aufrufbar

Abbildung 8-3: Ausschnitt aus der Kartendarstellung zum Wegedektiv (Stand Dezember 2018)



Im Zeitraum zwischen Juli und Dezember 2018 sind 17 Meldungen an Knotenpunkten und 15 Meldungen an Strecken eingegangen. Die Meldungen wurden mit der Maßnahmenplanung des Radverkehrskonzeptes abgeglichen und ggf. integriert.

Diese Form des Bürgerdialogs ist dem Landratsamt wichtig, damit alle Bürgerinnen und Bürger des Landkreises aktiv den Rad- und Fußverkehr in der Region befördern können. Zudem wurde erstmals eine zentrale Meldestelle geschaffen, da die oftmals komplizierten Zuständigkeiten für Bürgerinnen und Bürger nicht ersichtlich sind.

Die Ergebnisse der Maßnahmenplanung wurden in drei teilträumlich ausgerichteten Bürgerveranstaltungen präsentiert und diskutiert. Auch über diese Bürgerveranstaltungen gingen viele konstruktive Bürgerhinweise ein, die geprüft und ggf. in das Maßnahmenkonzept mit aufgenommen wurden.

Bürgerveranstaltungen

Eine Übersicht über die Themenfelder der Bearbeitung, deren zeitlicher Ablauf und die Beteiligung der verschiedensten Akteure bietet folgende Abbildung:

Abbildung 8-4: Bausteine des Projektes, Beteiligungsformate und Zeitplan

