

An die
Mitglieder des Facharbeitskreises im Projekt
„Radverkehrskonzept für den Landkreis Miltenberg“

7. März 2018

**Protokoll des 1. Abstimmungstermins mit den Mitgliedern des Facharbeitskreises
„Ost - Spessart“ am Freitag, 23.02.2018 von 11:00 bis 14:30 Uhr im Landratsamt in Mil-
tenberg**

Niederschrift: Planungsbüro VIA

TOP 1: Begrüßung

Landrat Jens Marco Scherf begrüßt die Teilnehmer des Facharbeitskreises. Er erläutert das Ziel, den Radverkehrsanteil im Landkreis Miltenberg zu steigern, indem Radfahren attraktiver gemacht werden soll. Vor allem vor dem Hintergrund des Klimaschutzes sollen mehr Einwohner auf kurzen und mittleren Wegen vom Auto auf das Fahrrad umsteigen.

TOP 2: Vorstellungsrunde

Die Teilnehmer stellen sich kurz vor und erläutern ihre Erwartungen an den Facharbeitskreis. Die Teilnehmerliste befindet sich im Anhang dieses Protokolls.

TOP 3: Erläuterung der Materialien, die an die Kommunen versandt wurden

Andrea Fromberg, Planungsbüro VIA, erläutert zu Beginn die Aufgabenstellung und die Zielsetzung des Projektes, den Zeitplan, die Bestandsaufnahme und die Materialien, die vor dem Facharbeitskreis an die Kommunen versandt wurden. Die Präsentation befindet sich im Anhang dieses Protokolls.

Die anwesenden Vertreter von Mönchberg und Stadtprozelten haben die Materialien nicht vollständig vorliegen¹; der Download-Link wurde ihnen am Montag, 05.03.2018 noch einmal zugesandt. Die Kommunen werden gebeten, den Eingang zu bestätigen.

Die Kommunen geben VIA eine Rückmeldung zur Baulastträgerschaft auf ihren Maßnahmen. Häufig wird die Baulastträgerschaft nicht eindeutig angegeben werden können. Hier sind Kombinationsangaben (wie z.B.: „Gemeinde / Landkreis“ oder „Landkreis / Freistaat“ möglich). VIA arbeitet die Angaben der Kommunen in das Kataster ein.

Die Kostensätze von VIA zur Grobkalkulation der Maßnahmen werden zunächst vom Landkreis und vom staatlichen Bauamt Aschaffenburg geprüft. VIA arbeitet deren Änderungswünsche in das Maßnahmenkataster ein. Maßnahmen, die einen langfristigen Umsetzungshorizont haben, werden ohne Kostenangabe geführt.

¹ Die Recherchen zum Mailausgang haben ergeben, dass beide Kommunen am 15.2.2018 den Dropbox-Link und den aktualisierten Bericht erhalten haben.

Die Anwesenden sind sich einig, dass die Kosten nur eine grobe Schätzung abbilden. Diskutiert wird, welche Kosten von wem zu übernehmen sind. Landrat Scherf macht deutlich, dass das Radverkehrskonzept für den Landkreis Miltenberg politisch beschlossen und eine Umsetzungsstrategie in Zusammenarbeit mit den Kommunen erarbeitet werden muss. VrsL wird ein Finanzvolumen beschlossen, über das Radverkehrsmaßnahmen an Kreisstraßen finanziert werden und möglicherweise zudem Finanzmittel, die kommunale Maßnahmen mitfinanzieren sollen. Diese Finanzvolumina werden vrsL für mehrere Jahre für einen Zeitraum von 10 bis 15 Jahre zur Verfügung gestellt.

Für einige Leuchtturmprojekte, wie z.B. den mittelfristigen Ausbau des Mainradweges auf Radvorrangroutenstandard („Bayerischer Weg“) wird der Landkreis versuchen, zumindest auf Kreisebene ein Förderprojekt zu initiieren. Die Fördermodalitäten auf Freistaat-, Bundes- und EU-Ebene sind hierzu zu prüfen.

Zur Prioritätenermittlung hat VIA einen Vorschlag vorgelegt. Kommunen, die hierzu Änderungswünsche haben, melden diese bis spätestens Ende März zurück.

VIA fügt in das Maßnahmenkataster ein Feld zum Umsetzungshorizont ein. Die Kategorien sind: kurz-, mittel- und langfristige Maßnahme. Maßnahmen, die einen langfristigen Umsetzungshorizont haben, werden ohne Kostenangabe geführt.

TOP 4: Themenschwerpunkte

1. Mainradweg und Radwege am Main als Qualitätsrouten

Peter Gwiasda, Planungsbüro VIA erläutert den Mittelstandard „Radhauptverbindungen“, der im Rahmen des bayerischen Pilotprojektes zur Radschnellwegeplanung im Verdichtungsraum Nürnberg mit der Bayerischen Staatsbehörde des Inneren, Herrn Ziegler, entwickelt wurde. Herr Schwab, Leiter des Straßenbauamtes Aschaffenburg, hat diesen Planungsprozess in seiner damaligen Funktion ebenfalls begleitet.

VIA schlägt vor, den Premiumradweg Mainradweg im Mittelstandard zu entwickeln, der zwischen Radschnellwegestandard und ERA-Standard liegt. Die Anforderungen zum Radvorrangroutenstandard sind der Präsentation zu entnehmen. Bislang hat der Freistaat Bayern noch keine Förderzusagen für diese höherwertigen Netzelemente gemacht, diese sind jedoch zu erwarten.

Die Kommunen begrüßen diesen Vorschlag vor dem Hintergrund, dass bereits heute auf Abschnitten Konflikte zwischen Radfahrern, Fußgängern, Joggern und Hundeführern entstehen und durch eine weitere Steigerung des Alltagsradverkehrs sowie durch eine verstärkte Nutzung von Pedelecs diese noch verstärkt werden würden.

Auch der jeweils auf der anderen Mainseite verlaufende Radweg hat in Abschnitten bereits heute ähnliche Potenziale. Allerdings müssten hier zunächst wichtige Netzlücken geschlossen werden.

Wie bereits erwähnt, ist die Umsetzung als mindestens kreisweites Projekt anzugehen und zu finanzieren, die Kommunen können diese Finanzierungsmittel alleine nicht aufbringen.

2. Wald erFahren

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 auch 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 WEstSPEssart. Ansprechpartner sind die jeweiligen Allianzmanagements.

Das Projekt „Wald erFahren“ wurde am 23.02.2018 in der Kategorie „Beste Serviceidee“ mit dem ersten Radtourismus-Award Bayern des ADFC mit dem Goldenen Pedal 2018 ausgezeichnet. Die Jury begründete die Entscheidung damit, dass das Projekt Wald erFahren die E-Bike-Potenziale im topografisch schwierigen ländlichen Raum in den Vordergrund stellt. Die E-Mobilität schafft hier für den Radtourismus ganz neue Möglichkeiten. Außerdem lobte die Jury die flächendeckende Infrastruktur sowie die schnelle Umsetzung und den innovativen Charakter des Projekts.

Die anwesenden Vertreter der Kommunen können diese positiven Erfahrungen aus der bisherigen Projektlaufzeit bestätigen. Man müsse nur noch erreichen, dass das Angebot noch mehr genutzt werde. Der Betreiber sei auf den touristischen Fachmessen aber sehr präsent und aktiv. Die Nutzerzahlen können an den Geräten ausgelesen werden. Dies wird zu Beginn der Saison 2018 vorgenommen.

Herr Wosnik klärt, ob die Geräte auch in anderen Gemeinden jenseits des Leader-Fördergebietes eingesetzt werden können und zu welchen Konditionen. Es besteht in einigen Odenwaldgemeinden das Interesse, das System zu übernehmen. Es sollte das selbe Design angewandt werden können und ggf. auch das Marketing mitübernommen werden.

3. Der Main als Barriere

Frau Fromberg führt die heute bestehenden Mainquerungen auf und erläutert deren Mängel im Hinblick auf die Nutzbarkeit in der Nahmobilität. Deutlich wird, dass alle bestehenden Mainquerungen Mängel aufweisen und viele durch die einseitige Ausrichtung auf den MIV für die Nahmobilität sehr ungünstig platziert sind. Am Beispiel der bestehenden Verflechtungen zwischen Eisenfeld und Obernburg oder Kirschfurt und Freudenberg wird jedoch deutlich, welchen Anteil Nahmobilität erreichen kann, wenn die Bedingungen dafür vorhanden sind.

Die Anwesenden erläutern sehr anschaulich, dass die Akteure Staatliches Bauamt, Wasserwirtschaftsbehörde und Deutsche Bahn die Nahmobilität in der Regel nicht gleichwertig mitplanen. Das Planungsbüro VIA ist der Ansicht, dass hier ein Bewusstsein geschaffen und ein Umdenken erzielt werden muss: Auch der Bund kann und muss sich beispielsweise ganz konkret in seinen Aufgabenbereichen, z.B. bei den Bundeswasserstraßen, für eine Förderung der Nahmobilität und damit den Klimaschutz einsetzen. Dass ein Umdenken möglich ist, zeigen z.B. die verpflichtenden Auflagen zum Bau von Fischtreppen an Schleusen.

Die Kommunen Kirschfurt und Freudenberg sind zurzeit in einem engen Austausch über die zukünftige Gestaltung der alten Mainbrücke, wenn die neue Mainbrücke westlich in Betrieb genommen sein wird. Es werden verschiedenste Varianten diskutiert, so auch die Ausweisung einer „shared-Space“-Brücke, auf der die Unterscheidung in Fahrbahn und Nebenanlagen auf-

gehoben wird und alle Verkehrsteilnehmer sich gleichberechtigt den Raum teilen. Die Bürgermeister erklären sich bereit, Herrn Wosnik über den Diskussionsstand in regelmäßigen Abständen zu unterrichten.

VIA wird dieses Themenfeld in einem Kapitel des Endberichtes darstellen und konkrete Forderungen formulieren.

3. Radwege außerorts – straßenbegleitend oder abseits geführt?

Andrea Fromberg erläutert die Kriterien für eine Bewertung anhand einer Ausschnittskarte. Diese ist dem Protokoll als Anhang beigegeben. Die anwesenden Kommunen können die Kriterien nachvollziehen und stimmen diese gemeindeintern ab. Die Kommunen werden gebeten, auch zu den geplanten Radwegeneubaumaßnahmen eine Rückmeldung zu geben.

Verteiler: über den Landkreis Miltenberg an die Mitglieder des Facharbeitskreises