

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

14. März 2018

**Protokoll des 1. Abstimmungstermins mit den Mitgliedern des Facharbeitskreises
„Süd - Odenwald“ am Dienstag, 13.03.2018 von 11:00 bis 14:30 Uhr im Landratsamt in
Miltenberg**

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. 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 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.

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.

Bürgermeister Schmitt aus Amorbach wünscht, dass folgende Maßnahmen aufgenommen bzw. modifiziert werden:

- Holzbrücke zwischen Amorbach und Schneefeld muss saniert werden
- Auf der Verbindung zwischen Beuchen und Steinbach muss die Oberfläche saniert werden.

Diskutiert wird über den abgesetzt geführten Radweg zwischen Amorbach und Kirchzell/Buch. Der Radweg weist nicht die erforderlichen Breiten auf und ist nur wassergebunden. Da diese Route eine wichtige interkommunale Verbindung darstellt, sollte der Radweg auf Standardmaße ausgebaut werden. Auch ist zu prüfen, ob eine Asphaltdecke aufgrund der Bedeutung für den Alltagsverkehr zu realisieren ist. VIA nimmt die Anregungen in die Maßnahmenplanung auf.

Die Vertreter von Eichenbühl wünschen, dass der Radweg von Riedern nach Hardheim als Untersuchungsnetz auf allen Karten dargestellt wird. VIA setzt diese Anregung um.

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 WEStSPeessart. 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 Kommunen im Facharbeitskreis Spessart konnten diese positiven Erfahrungen aus der bisherigen Projektlaufzeit bestätigen. Der Betreiber sei auf den touristischen Fachmessen sehr präsent und aktiv. Die Nutzerzahlen können an den Geräten ausgelesen werden. Dies werde zu Beginn der Saison 2018 vorgenommen.

Die anwesenden Vertreterinnen der Allianzen erläuterten, dass das Leader-Projekt bis zum Sommer 2018 offiziell abgeschlossen wird. Es soll ein Handbuch erstellt werden, das Kommunen, die sich für eine Übernahme der Technik und des Design interessieren, befähigt, dies eigenständig zu organisieren.

Die anwesenden Vertreter der Odenwald-Gemeinden wünschen sich, dass ein zentraler Ansprechpartner für die Erweiterung des Projektes Wald erFahren vorhanden sein soll und dass auch das Design vom engeren Projektgebiet übernommen werden kann. VIA wird das Projekt im Projektbericht dokumentieren und die Modalitäten für eine Ausweitung soweit wie möglich darstellen.

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.

Herr Lauth ist der Ansicht, dass auch die neu geplante Brücke in Kirschfurt Nebenanlagen für den Rad- und Fußverkehr aufweisen sollte. Zurzeit ist vom Staatlichen Bauamt eine Variante

im Netz veröffentlicht, die keine Nebenanlagen aufführt.¹ VIA nimmt die Brücke in die Übersichtskarte Mainquerungen auf und prüft in Abstimmung mit dem Landkreis, ob die Maßnahme in das Maßnahmenprogramm aufgenommen werden soll. BM Roger Hennig aus Freudenberg bittet nachrichtlich um die Übersendung der Karte zu den Mainquerungen.

Die Anwesenden erläutern, 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 Fischtrepfen an Schleusen.

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. Vor allem im Hinblick auf die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduzierungen wäre eine Rückmeldung aus den Kommunen hilfreich.

Herr Wosnik sagt zu, auch im Landratsamt amtsintern die Diskussion zu den möglichen Radverkehrsfördermaßnahmen auf Landstraßen außerorts anzustoßen.

Verteiler: über den Landkreis Miltenberg an die Mitglieder des Facharbeitskreises

¹ https://www.stbaab.bayern.de/strassenbau/projekte/St2315_Verlegung_Collenberg.php